



Betriebliches Mobilitätsmanagement in Stadtquartieren: Erfolgsbeispiele im Bergischen Städtedreieck

Prof. Dr.-Ing. Oscar Reutter

Transzent-Veranstaltungsreihe Zukunftsfähige Mobilität in
Wuppertal 2020

CityKirche Elberfeld / ZOOM-Internetveranstaltung 12.05.2020

/ Vortragsgliederung

- A. Der Projektansatz
- B. Einige Ergebnisse
- C. Fazit und Ausblick



Foto: Getty Images



/ Vortragsgliederung

A. Der Projektansatz

B. Einige Ergebnisse

C. Fazit und Ausblick



Foto: Getty Images



/ Das Projekt

Betriebliches Mobilitätsmanagement im Bergischen Städtedreieck (BMM HOCH DREI)

Laufzeit: 15.4.2016 bis 30.06.2019

Förderung: Land NRW & EU: Europäischer Fonds für regionale Entwicklung (EFRE)

Städte: Remscheid (113.363 EW) – Solingen (163.183 EW) – Wuppertal (361.264 EW)



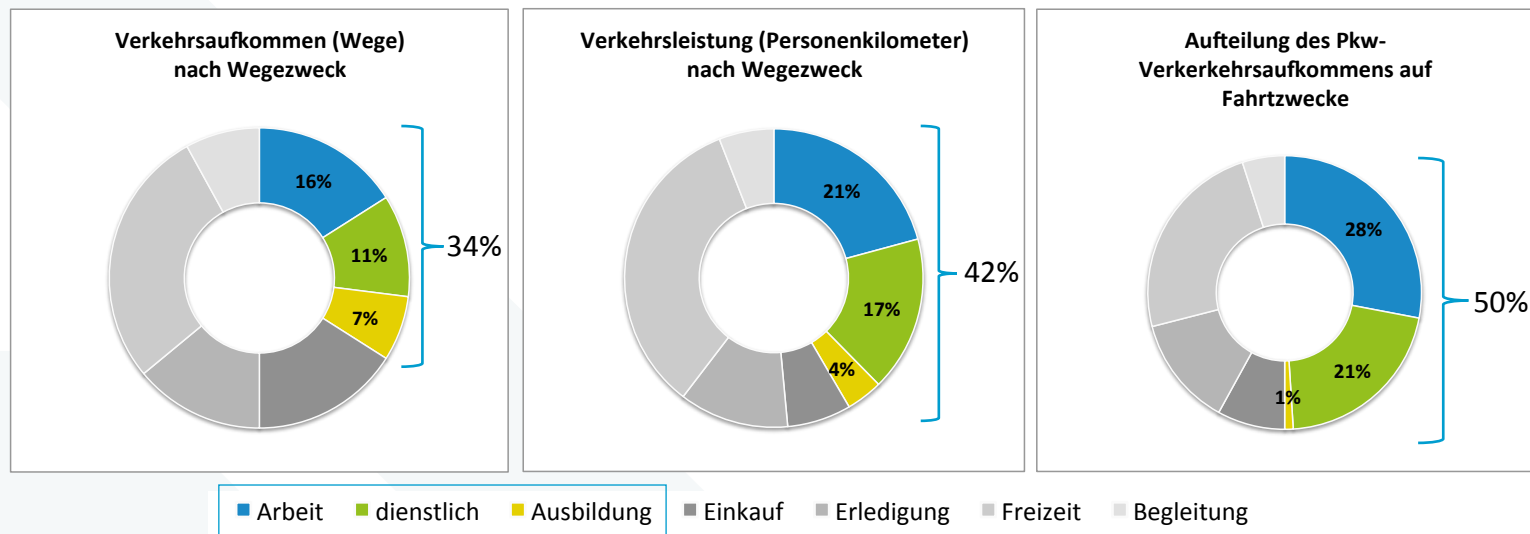
EUROPÄISCHE UNION
Investition in unsere Zukunft
Europäischer Fonds
für regionale Entwicklung



Projektpartner:



/ Die Aufgabe BMM für die beruflich bedingten Wege



34 % aller Wege sind beruflich bedingt.

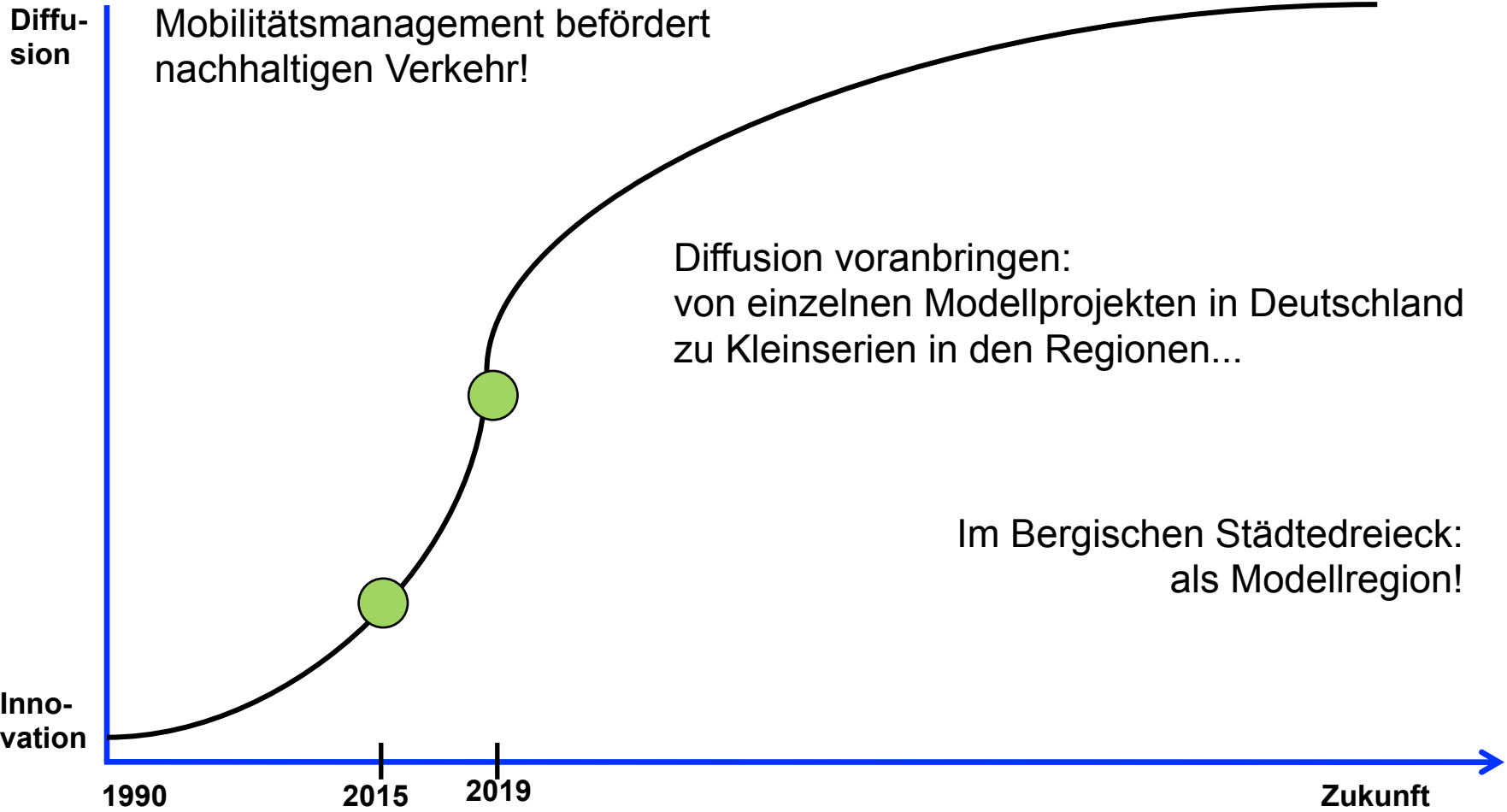
42% des Verkehrsaufwandes ist beruflich bedingt.

50% aller Pkw-Fahrten sind beruflich bedingt.

Eigene Darstellung, nach MiD 2017

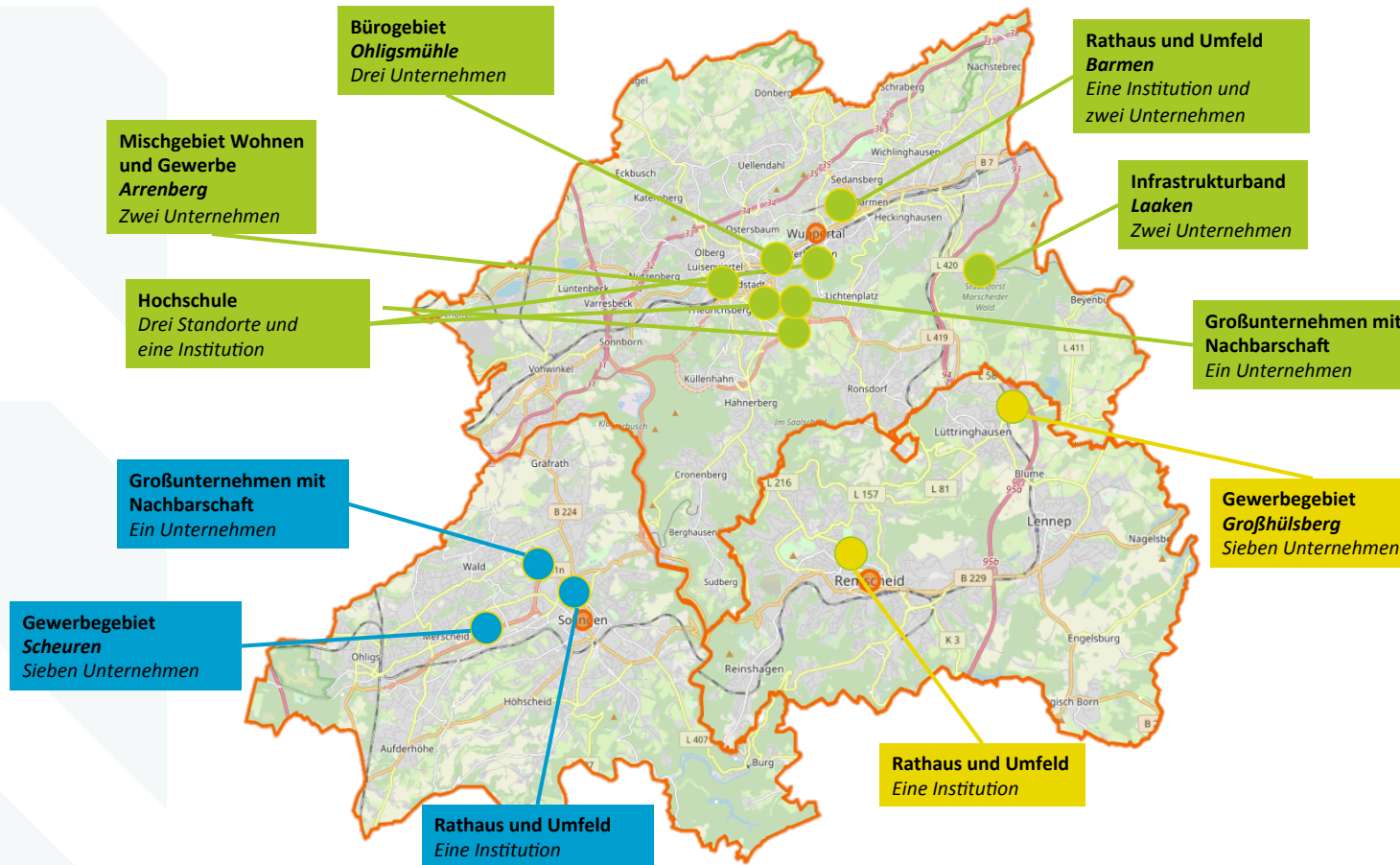
Das Ziel

BMM ausweiten: regional ausrollen!



/ BMM HOCH DREI

3 Städte – 7 Quartierstypen – 30 Unternehmen



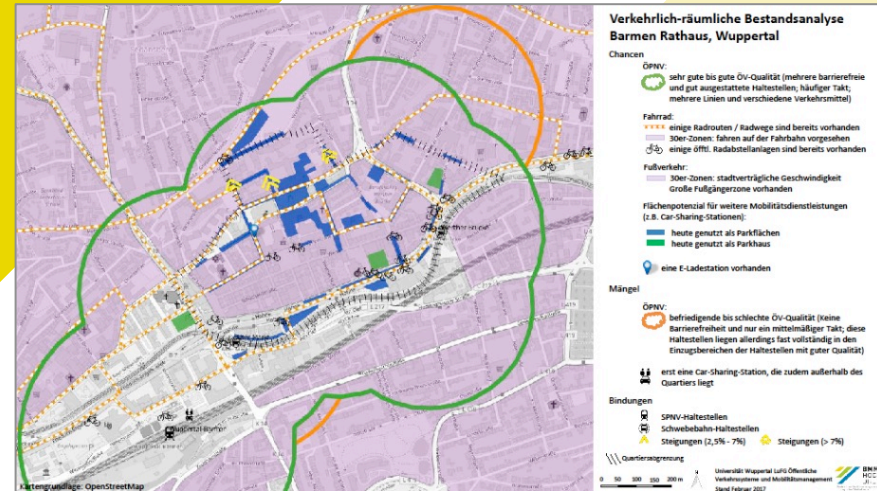
// B. DIE ANALYSEN



Foto: Jürgen Brunsing, ÖVM/BUW

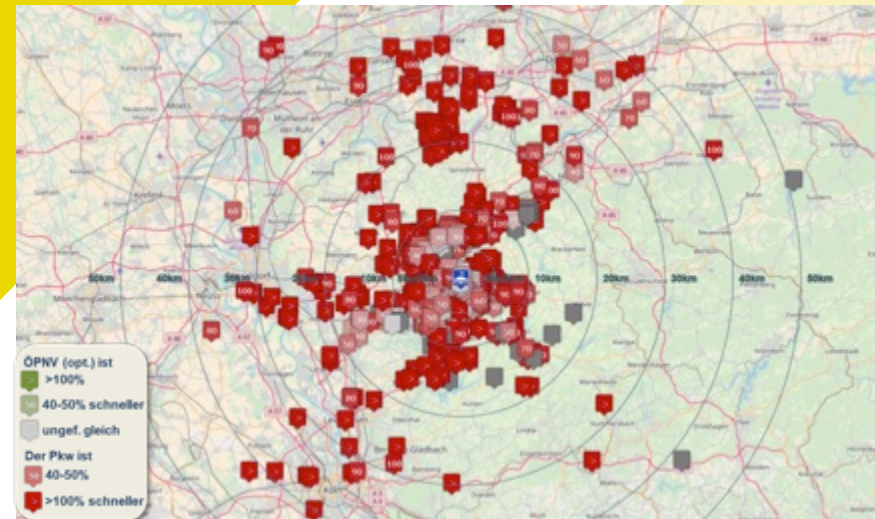
1. Unternehmensansprache in den Quartieren

// B. DIE ANALYSEN



1. Unternehmensansprache in den Quartieren
2. Verkehrlich-räumliche Quartiersanalysen

// B. DIE ANALYSEN



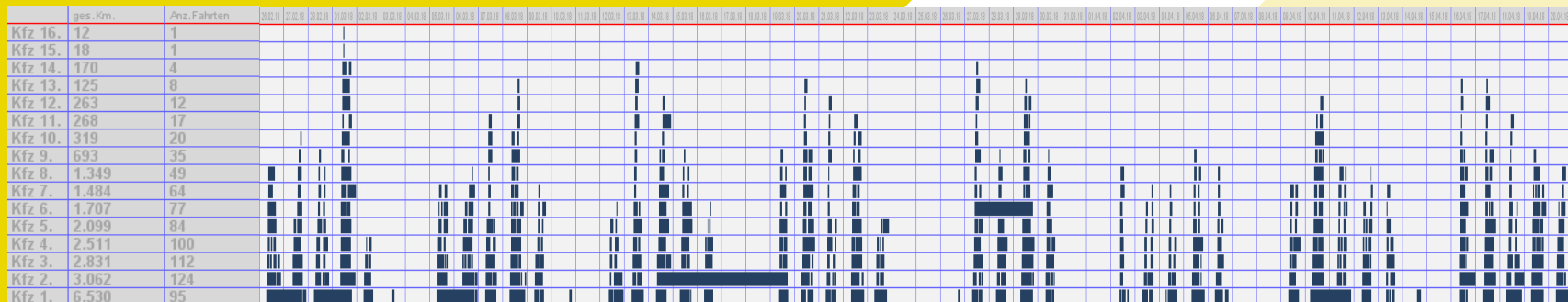
1. Unternehmensansprache in den Quartieren
2. Verkehrlich-räumliche Quartiersanalysen
3. **Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalysen**

// B. DIE ANALYSEN

1. Unternehmensansprache in den Quartieren
2. Verkehrlich-räumliche Quartiersanalysen
3. Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalysen
4. **Mitarbeiterbefragungen**



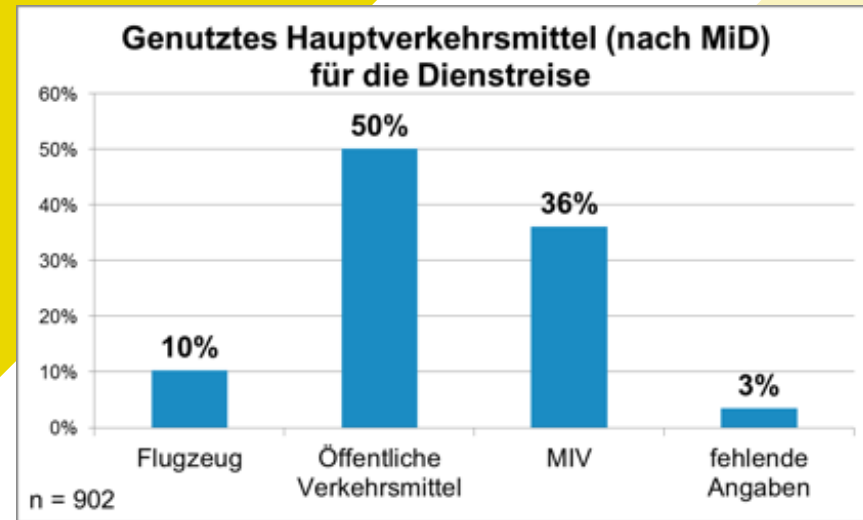
// B. DIE ANALYSEN



Beispiel: Fahrzeugbedarf Quartier Ohligsmühle

1. Unternehmensansprache in den Quartieren
2. Verkehrlich-räumliche Quartiersanalysen
3. Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalysen
4. Mitarbeiterbefragungen
5. **Fuhrparkanalysen**

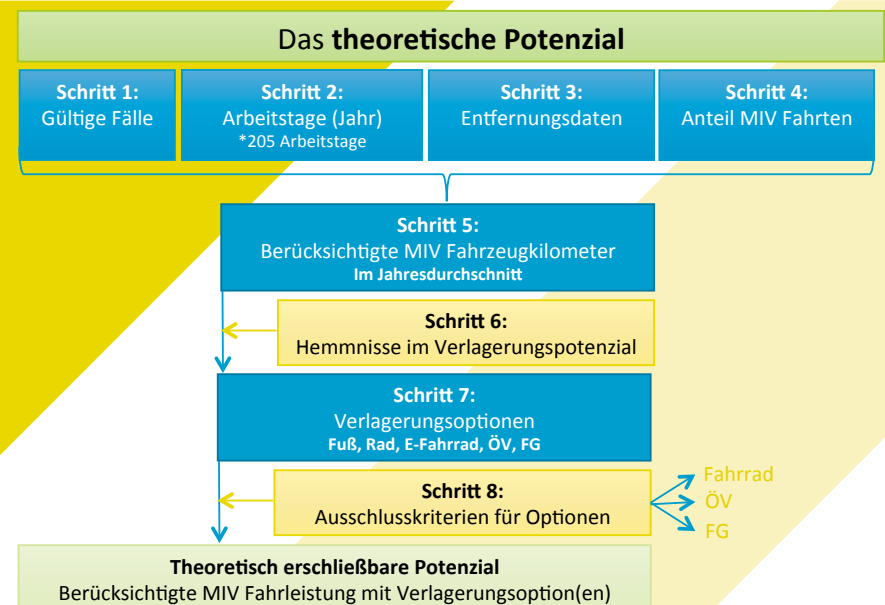
// B. DIE ANALYSEN



Beispiel: Dienstreiseanalyse BUW FK Architektur und Bauingenieurwesen

1. Unternehmensansprache in den Quartieren
2. Verkehrlich-räumliche Quartiersanalysen
3. Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalysen
4. Mitarbeiterbefragungen
5. Fuhrparkanalysen
6. **Dienstreiseanalysen**

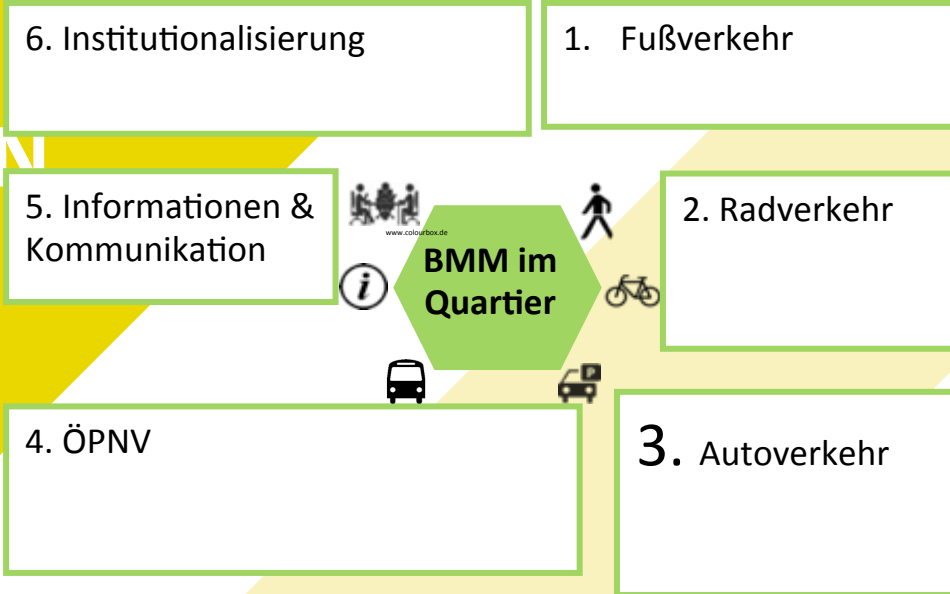
// B. DIE ANALYSEN



Beispiel: Unternehmen mit 352 Beschäftigten

1. Unternehmensansprache in den Quartieren
2. Verkehrlich-räumliche Quartiersanalysen
3. Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalysen
4. Mitarbeiterbefragungen
5. Fuhrparkanalysen
6. Dienstreiseanalysen
7. **Potenzialabschätzung**

// B. DIE ANALYSEN



1. Unternehmensansprache in den Quartieren
2. Verkehrlich-räumliche Quartiersanalysen
3. Wohnstandort- und Erreichbarkeitsanalysen
4. Mitarbeiterbefragungen
5. Fuhrparkanalysen
6. Dienstreiseanalysen
7. Potenzialabschätzung
8. **Quartiersmaßnahmen und Quartiersworkshops**

/ Vortragsgliederung

A. Der Projektansatz

B. Einige Ergebnisse

C. Fazit und Ausblick



Foto: Getty Images




/ Gewerbegebiet Remscheid-Großhülsberg

ÖPNV im Quartier




Verkehrlich-räumliche Bestandsanalyse Großhülsberg, Remscheid – hier ÖV




Chancen

- 
 ÖPNV: gute ÖV-Qualität an den beiden Bahnhöfen (S-Bahn sowie Buslinien im 20-Min-Takt)

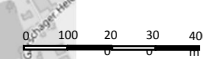
Mängel

- 
 ÖPNV: befriedigende und schlechte ÖV-Qualität (Haltestellen sind teilweise nicht barrierefrei; mittelmäßiger Takt; an mehreren Haltestellen kein Betrieb am Abend sowie Wochenende)

Bindungen

- 
 SPNV-Haltestellen
- 
 Steigungen (2,5% - 7%)
- 
 Steigungen (> 7%)

Quartiersabgrenzung



Universität Wuppertal LuFG Öffentliche
Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement
Stand April 2017

/ Gewerbegebiet Remscheid-Großhülsberg

ÖPNV im Quartier

Ausgangslage

- Schlechte ÖV-Anbindung
- Erreichbarkeit per Rad eingeschränkt
- kein Parkdruck

Beratungsprozess

- Beratung von 7 Unternehmen
- 2 Quartiers-Workshops
- Enge Abstimmung mit dem bestehenden Quartiersnetzwerk: Teilnahme an weiteren Workshops des Projekts „Grün statt Grau“
- Workshops zu Quartiersbussen und ÖPNV-Verbesserung mit Verkehrsbetrieben, Stadtverwaltung und Unternehmen



Foto: Jürgen Brunsing, ÖVM/BUW

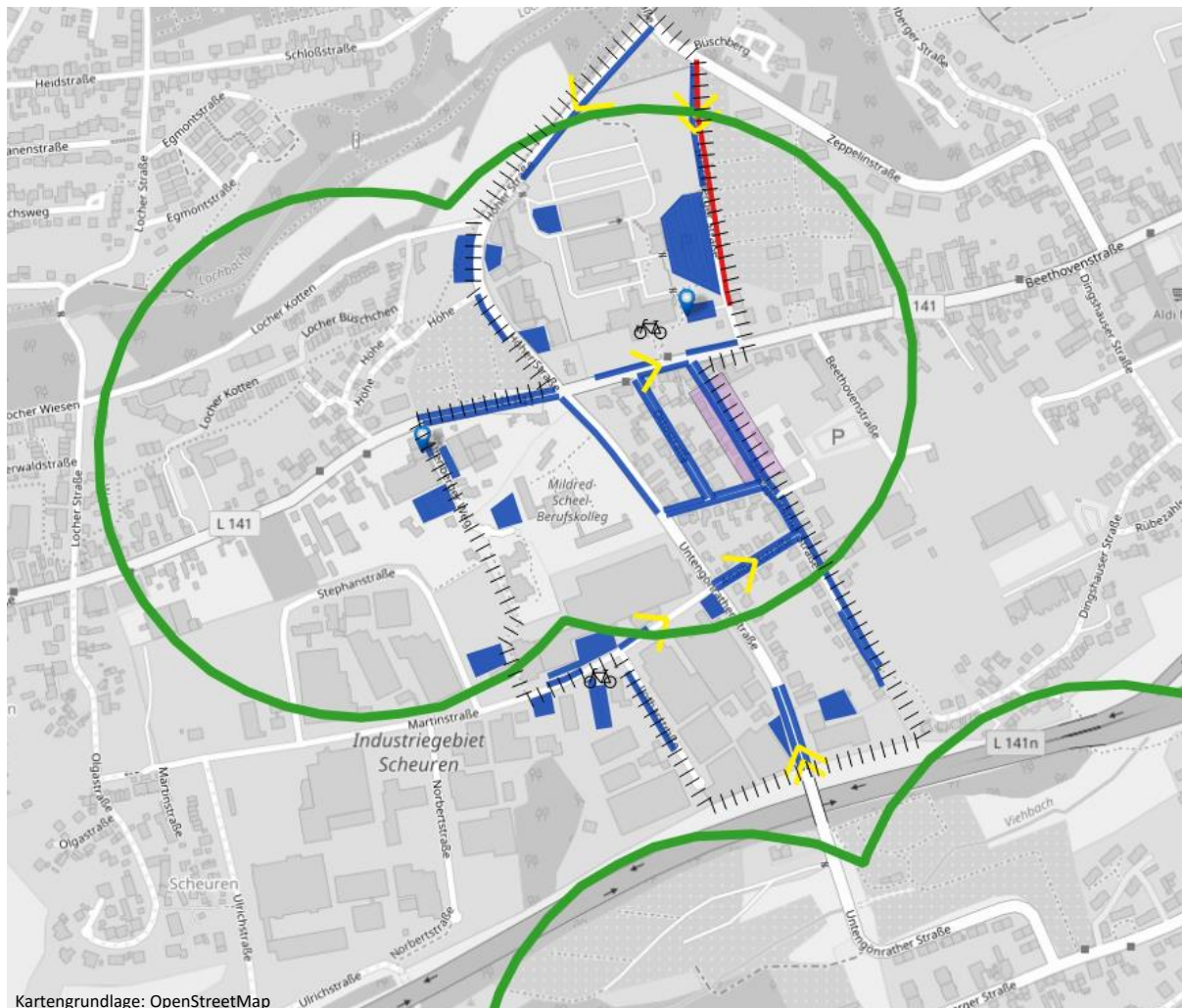
Quartiersmaßnahmen im ÖPNV

- ✓ Zusätzliche Fahrt Buslinie 666 zum Schichtende um 15:34 Uhr; seit 29.4.2019
- Vorüberlegungen zu einem quartiersbezogenen Bus als Sonderverkehr durch Verkehrsbetriebe oder durch Unternehmen
- In Prüfung: Verlängerung der bestehenden Buslinie 630 durch das Gebiet



/ Gewerbegebiet Scheuren in Solingen

ÖPNV im Quartier



Kartengrundlage: OpenStreetMap

Verkehrlich-räumliche Bestandsanalyse Solingen-Scheuren

Chancen

ÖPNV:

gute ÖV-Qualität (mehrere O-Buslinien mit attraktivem Fahrplanangebot; jedoch Quartier teils außerhalb der Einzugsbereiche sowie lange Fahrzeiten)

Fußverkehr:

Abschnitt mit Tempo-30-Limit im Bereich der Grundschule

Flächenpotenzial für weitere Mobilitätsdienstleistungen (z.B. Car-Sharing-Stationen):

heute genutzt als Parkflächen

schon zwei E-Ladestationen

Mängel

Fahrrad:

erst zwei kleine Radabstellanlagen
Keine Radwege/Radstreifen

fehlender Gehweg

Keine Car-Sharing-Stationen

Bindungen

Steigungen (2,5% - 7%) Steigungen (> 7%)

Quartiersabgrenzung

0 50 100 150 m



Universität Wuppertal LuFG Öffentliche
Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement
Stand August 2017



/ Gewerbegebiet Solingen-Scheuren ÖPNV im Quartier

Ausgangslage

- Großer Parkdruck
- Schlechte Fuß- und Radinfrastruktur
- Geringe ÖV-Nutzung und schlechte Anbindung zu bestimmten Zeiten

Beratungsprozess

- Beratung eines Schlüsselunternehmens
- Intensiver Austausch zwischen diesem Schlüsselunternehmen, dem Verkehrsbetrieb und der Stadt:
 - > Fahrplananpassungen der Linie 681 und verbesserte Umstiege in der City SG: ZOB & Hbf; seit 06/2018
- Runder Tisch mit 6 Unternehmen, 3 Verkehrsbetrieben, Verkehrsverbund
 - > unternehmensübergreifendes Jobticket)



Foto: BUW/ÖVM: Seminar Betriebsphase 2018

Quartiersmaßnahme „Scheuren-Ticket“

- Pilotprojekt für 1 Jahr
- Mitarbeiter der teilnehmenden Unternehmen erhalten die höchste Rabattstufe (12 %), zzgl. eines weiteren Rabatts durch das lokale Verkehrsunternehmen (5 %) – unabhängig von der Unternehmensgröße (→ **17 %**)
- Teilweise gibt es einen zusätzlichen Zuschuss vom Arbeitgeber (15 €)
- Stand Anlaufphase „Scheurenticket“: angeboten seit 08/2018
- 275 seither verkaufte Tickets
 - > davon 90 Neukund*innen



/ Bürogebiet Ohligsmühle in Wuppertal

ÖPNV und Car-Sharing im Quartier



Verkehrlich-räumliche Bestandsanalyse Ohligsmühle, Wuppertal

Chancen

ÖPNV:

sehr gute ÖV-Qualität (mehrere barrierefreie und gut ausgestattete Haltestellen; häufiger Takt; viele Linien und verschiedene Verkehrsmittel)

Fahrrad:

mehrere Radrouten / Radwege sind bereits vorhanden

30er-Zonen: fahren auf der Fahrbahn vorgesehen
einige öfftl. Radabstellanlagen sind bereits vorhanden

Fußverkehr:

30er-Zonen: stadtvträgliche Geschwindigkeit
In mehreren Bereichen Fußgängerzone

Flächenpotenzial für weitere Mobilitätsdienstleistungen
(z.B. Car-Sharing-Stationen):

heute genutzt als Parkflächen
 heute genutzt als Parkhaus

schon eine E-Ladestation im Quartier und weitere in der Umgebung

eine Car-Sharing-Station mit drei Plätzen

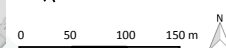
Mängel

Radwege teilweise im schlechten baulichen Zustand

Bindungen

SPNV-Haltestelle
 Schwebebahn-Haltestellen

Quartiersabgrenzung



Universität Wuppertal LuFG Öffentliche
Verkehrssysteme und Mobilitätsmanagement
Stand Februar 2017



/ Bürogebiet Wuppertal-Ohligsmühle ÖPNV und Car-Sharing im Quartier

Ausgangslage

- angespannte Parksituation
- sehr gute ÖV-Anbindung
- gute Erreichbarkeit per Rad

Beratungsprozess

- Beratung von 3 Schlüsselunternehmen
- 2 Quartiers-Workshops
- intensive Abstimmung zu unternehmensübergreifendem Car-Sharing



©cambio Rheinland

Quartiersmaßnahmen

ÖV

- Zustimmung des VRR: JobTicket im Arbeitgeber-zuschuss-Modell als unternehmens-übergreifendes Ticket:

- Quartier Ohligsmühle als Zusammenschluss mehrerer Betriebe und Organisationen

Car-Sharing

- Ausbau der Car-Sharing-Nutzung in den Unternehmen in Abstimmung mit Cambio Carsharing Wuppertal
- Ziel: unternehmensübergreifende Verbesserungen des Car-Sharing-Angebots



Foto: Stefan Fries



/ Wesentliche Erfolgsfaktoren

Akteure aktivieren: Die Menschen schaffen das!

TYP	FALL	ERFOLGSFAKTOREN
Gewerbegebiet	Großhülsberg (RS) Scheuren (SG)	Quartiers-Kontext „grün statt grau“ Akteure Quartiers-Kümmerer*in
Großunternehmen	Barmenia (W)	Akteure Stabsstelle Nachhaltigkeit
Bürogebiet	Ohligsmühle (W)	Akteure 3 aktive Unternehmen (Sparkasse, IHK, Energie-Agentur) 2 engagierte Mobilitätsdienstleister WSW mobil, Cambio CarSharing Fahrradbeauftragte Stadt Wuppertal
Rathaus mit Umfeld	Remscheid, Solingen, Wuppertal	Akteure 3 Oberbürgermeister 3 Dezernenten 3 Kümmerer*innen
Mischgebiet	Arrenberg (W)	??? Die kleinteilige Struktur ist schwierig ???
Infrastrukturband	Laaken (W)	Akteure 2 interessierte Unternehmen Infrastruktur 1 gemeinsame Radverbindung
Hochschule	BUW	Akteure 3*Chefebene: Kanzler & AStA & Verkehrsdezernent plus 3*Arbeitsebene

/ Vortragsgliederung

A. Der Projektansatz

B. Einige Ergebnisse

C. Fazit und Ausblick



Foto: Getty Images



/ Fazit: 10 Lehren

Der Quartiersansatz ...



1. ... schafft Synergien bei der Maßnahmenfindung und Maßnahmenumsetzung: überbetrieblich untereinander und gemeinsam mit Mobilitätsdienstleistern (ÖV & CS) und den Stadtverwaltungen.
2. ... ist aber kein Selbstläufer, weil Betriebe dem Thema „Mobilität“ unterschiedliche Bedeutung zumessen und eigene Planungshorizonte haben.
3. ... braucht deshalb Unterstützung: Kümmerer, Netzwerke und Multiplikatoren, die quartiersbezogene BMM-Prozesse anstoßen, verfolgen und verstetigen.
4. ... braucht eine Verankerung dieser Unterstützung im Quartier und durch ein kommunales Mobilitätsmanagement der Stadt oder durch andere Akteure (z. B. Verkehrsunternehmen oder IHK).
5. ... braucht Unterstützung durch die „klassische“ kommunale Stadt- und Verkehrsplanung zur Förderung des Umweltverbundes und bei der Infrastruktur.



/ Fazit: 10 Lehren

Das Projekt BMM HOCH DREI...



6. ... hat als Initiator und Katalysator im Bergischen Städtedreieck gewirkt und das BMM-Bewusstsein geweckt, Türen geöffnet, Prozesse angestoßen und verstärkt: in Betrieben, in Quartieren und in der Region.
7. ... hat reale Wirkungen erzeugt:
kurzfristig (2018/19), mittelfristig (2019/20), langfristig (2021 ff).

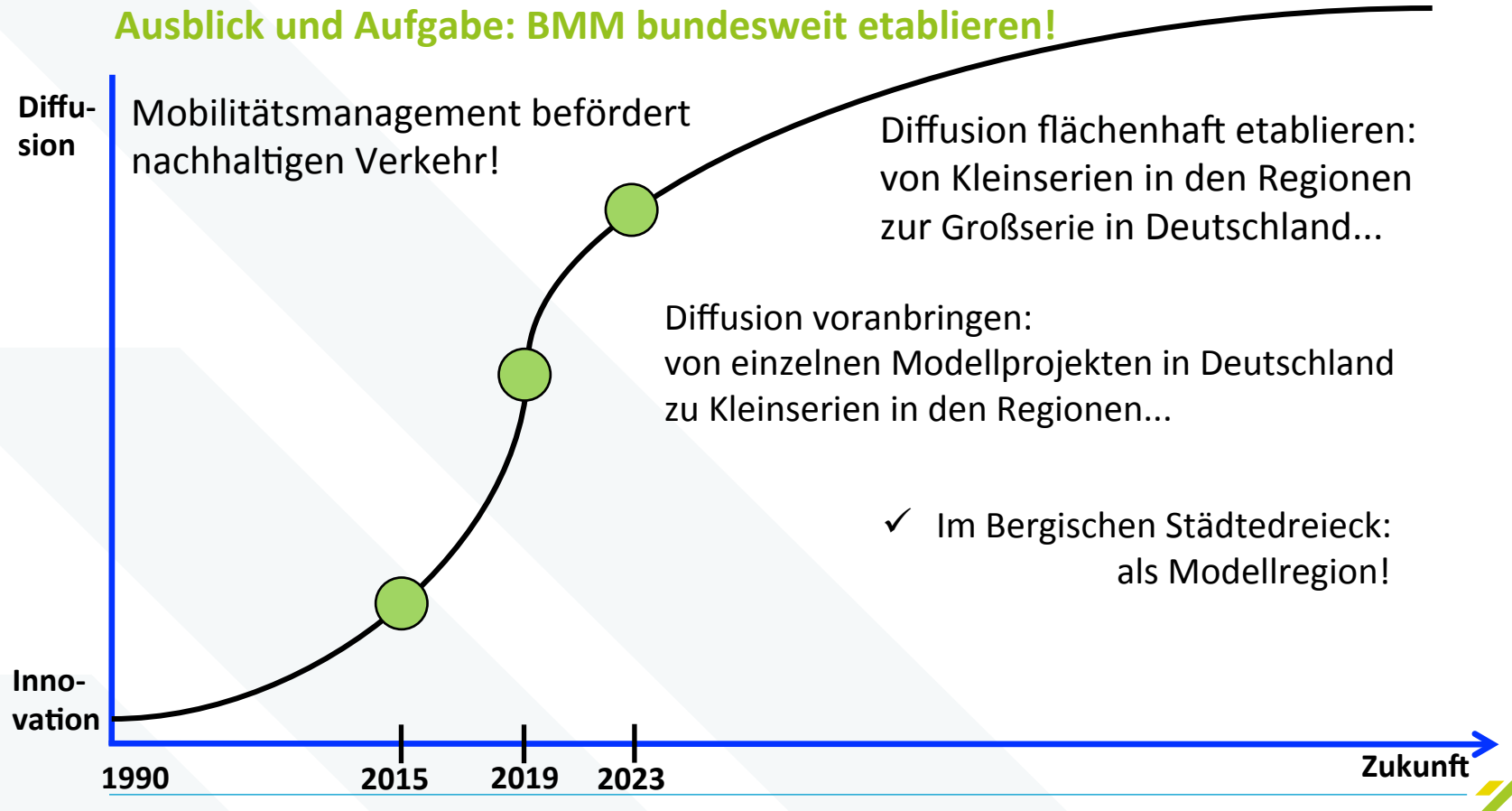
Betriebliches Mobilitätsmanagement ...

8. ... kann durch ein Forschungsprojekt initiiert, aber nicht verstetigt werden.
9. ... ist nur mit „Pull“ - aber ohne „Push“ - ... unvollständig!
10. ... braucht einen langen Atem und langfristige Evaluationen der Prozesse und der Wirkungen – gerade auch nach Ende von Projektlaufzeiten!



/ Die Perspektive BMM bundesweit als Großserie ausrollen!

Ausblick und Aufgabe: BMM bundesweit etablieren!



**HERZLICHEN DANK FÜR
IHRE AUFMERKSAMKEIT
IHR BMMHOCHDREI-TEAM**





Foto: Andreas Fischer