Der folgende Leitfaden richtet sich an Arbeitgeber und Verwalter von Gewerbegebieten. Er zeigt auf, wie man den Parkraum am Arbeitsplatz effizienter nutzen kann.

P 06 BETRIEBLICHES PARKRAUMMANAGEMENT

Oft gestellte Fragen (FAQ)

> Was ist betriebliches Parkraummanagement und warum ist es notwendig?
> Wie können Arbeitgeber begrenzten Parkraum möglichst effizient nutzen?
> Was können Arbeitgeber zur Mobilität beitragen – für ihre Angestellten und im Allgemeinen?

Themen

Vorteile von betrieblichem Parkraummanagement 3
Umsetzung von betrieblichem Parkraummanagement 6
Parkraummanagement als Teil betrieblicher Mobilitätspläne 10
Empfehlungen und kontraproduktive Maßnahmen 12

Auf einen Blick

Die Arbeitgeber zählen, neben dem Staat, den Gemeinden und den Bürgern, zu den vier Akteuren der Mobilität. Durch Parkraummanagement können sie nicht nur die ihnen zur Verfügung stehenden Flächen gewinnbringender nutzen, sondern auch wesentlich zu einer Verbesserung der allgemeinen Verkehrslage beitragen. Der erste Schritt zu betrieblichem Parkraummanagement im Besonderen, und betrieblichem Mobilitätsmanagement im Allgemeinen, ist die Ernennung eines permanenten Mobilitätsbeauftragten.

Glossar

Parkraummanagement Sammelbegriff für die zeitliche und räumliche Beeinflussung der Parkraumnutzung. Erfolgt mittels reglementarischer, organisatorischer oder baulicher Maßnahmen. Erreicht eine zweckgebundenere Nutzung des Parkraums. Das kann zur Folge haben, dass weniger Parkflächen notwendig sind.

Betriebliches Mobilitätsmanagement Gesamtheit aller Maßnahmen, die ein Unternehmen ergreifen kann, um den von ihm verursachten Verkehr zu steuern. Parkraummanagement ist eine Komponente des betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Carsharing (frz.: *„autopartage“*) Ist eine Form der Autovermietung. Der Kunde reserviert per Smartphone ein Fahrzeug (Auto, Lieferwagen etc.) eines Carsharing-Anbieters, holt dieses an der entsprechenden Station ab und stellt es nach ein paar Stunden wieder dort ab. Da ein solches Fahrzeug mehrere wenig genutzte Firmenwagen ersetzt, reduziert Carsharing den Parkplatzbedarf für die Unternehmensflotte. > Siehe P 07

Carpooling oder Fahrgemeinschaft (frz.: *„covoiturage“*) Zwei oder mehr Personen, die eine Fahrt gemeinsam im Privatfahrzeug eines der Insassen zurücklegen. Fahrgemeinschaften auf dem Arbeitsweg reduzieren den Bedarf an Arbeitnehmerparkplätzen.

OFT GESTELLTE FRAGEN (FAQ)

Was ist betriebliches Parkraummanagement und warum ist es notwendig?

Betriebliches Parkraummanagement umfasst alle **organisatorischen, reglementarischen und baulichen Maßnahmen**, mit denen ein Arbeitgeber Einfluss darauf nehmen kann, **wie viele Parkplätze** für Nutzfahrzeuge, Autos und Fahrräder zum Funktionieren des Betriebs notwendig sind, und **wie sie im Tages- und Wochenverlauf** genutzt werden. Betriebliches Parkraummanagement hat sowohl **für den Arbeitgeber selbst** als auch **für die Mobilität im Allgemeinen** substanzielle Vorteile > siehe Seite 3.

Wie können Arbeitgeber begrenzten Parkraum möglichst effizient nutzen?

Arbeitgeber können den Parkraum möglichst effizient nutzen, indem sie ihn wie jede andere **begrenzte Ressource** verwalten. Mit einer **Bedarfsanalyse** wird festgestellt, welche Fahrten mit **platzsparenden Alternativen** wie dem öffentlichen Verkehr, Fahrgemeinschaften, dem Fahrrad oder gar zu Fuß zurückgelegt werden können, bzw. auf welche Fahrten eventuell gänzlich verzichtet werden kann. Die **Parkplatzzuteilung und -bepreisung** soll sich nach mobilitätsrelevanten Kriterien ausrichten, statt nach dem Dienstgrad oder -alter. Durch eine Zusammenarbeit mit benachbarten Arbeitgebern und ggf. der Gemeinde sind **platz- und kostensparende Synergien** möglich > siehe Seite 6.

Was können Arbeitgeber zur Mobilität beitragen – für ihre Angestellten und im Allgemeinen?

Durch die Ausarbeitung eines **betrieblichen Mobilitätsplans**, wovon die Zuweisung und Bepreisung von Parkplätzen ein Teil ist, kann der Arbeitgeber einen maßgeblichen Einfluss auf das **Mobilitätsverhalten seiner Mitarbeiter** und somit auf das **Verkehrsaufkommen** nehmen. Ziel ist es, **sämtlichen Mobilitätsbedürfnissen**, die im Zusammenhang mit der Aktivität stehen, mit so wenig Fahrzeugen (und also auch Parkplätzen) wie möglich Rechnung zu tragen. Bei der Ausarbeitung eines betrieblichen Mobilitätskonzepts für einen oder mehrere benachbarte Arbeitgeber bietet der Staat eine **kostenlose Unterstützung** an. Schlüsselvoraussetzung für die Umsetzung des jeweiligen **Maßnahmenpakets** ist, dass der Arbeitgeber einen **permanenten Mobilitätsbeauftragten** bestimmt > siehe Seite 10.

Vorteile von betrieblichem Parkraummanagement

Betriebliches Parkraummanagement ist sowohl im Eigeninteresse der Arbeitgeber als auch von allgemeinem Interesse. Aus Sicht der Unternehmen können sowohl die Parkplätze als auch die Fahrzeuge effizienter ausgelastet werden. Aus Sicht der Allgemeinheit wird der Verkehr in den Spitzenstunden maßgeblich dadurch bestimmt, wie viele Arbeitgeber ihrem Personal am Arbeitsplatz einen günstigen Parkplatz zur Verfügung stellen.

Betriebliches Parkraummanagement im Interesse der Arbeitgeber

In den **Stakeholder-Interviews**, die 2021 zur Vorbereitung der Parkraumstrategie geführt wurden > siehe Schlussbericht auf www.parken.lu, zählten die teilnehmenden Arbeitgeber unter anderem die folgenden **Herausforderungen** auf:

- Auf den Parkplätzen von Einzelhändlern gibt es **Fremdnutzung** durch Arbeitnehmer und Besucher anderer Unternehmen.
- Ein Großteil der Parkplätze von Einkaufszentren sind **nur an Wochenenden ausgelastet**.
- Geschäfte ohne **Kundenparkplätze** sind nur in sehr zentralen Lagen mit einem derart hohen Fußgängeraufkommen möglich, dass die höhere Einkaufsfrequenz die geringere Einkaufsmenge pro Besuch ausgleicht. Auch Dienstleistungsunternehmen, die von ihren Kunden aufgesucht werden, ist es wichtig, dass der Standort – unabhängig von der Anbindung an den öffentlichen Verkehr – ebenfalls mit dem Auto erreichbar ist.
- Innerstädtisch gestaltet sich die **Anlieferung** durch Lastkraftwagen schwerer als im suburbanen oder ländlichen Raum.
- Bauunternehmen und Handwerksbetriebe, die dadurch weniger Verkehr generieren und Mitarbeiterparkplätze einsparen, weil sie den Angestellten ihre **Kleinlaster** *(camionnettes)* für Fahrgemeinschaften zur Verfügung stellen, haben das Problem, dass für solche Fahrzeuge in vielen Gemeinden kein Platz vorgesehen ist. > Siehe P 02
- Wegen dem Mangel an offiziellen Rastplätzen für **Lastkraftwagen** parken diese oft den öffentlichen Straßenraum in den Gewerbegebieten zu – genau dort, wo auch viele **Lieferfahrzeuge** abgestellt werden, bis sie zum Be- und Entladen auf das Firmengelände gelassen werden.
- Bei Industrieunternehmen im **Schichtbetrieb** entsteht beim Schichtwechsel kurzzeitig ein doppelter Bedarf an Parkplätzen.
- Für potenzielle Angestellte hängt die Attraktivität eines Arbeitgebers maßgeblich von der **Erreichbarkeit des Standorts** ab. Bewertet der Arbeitnehmer das Angebot des öffentlichen Verkehrs zwischen seiner Wohnung und dem Arbeitsplatz als unzureichend, so verlangt er eine Parkplatzgarantie. Unternehmen, die gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind, berichten, dass insbesondere jüngere Angestellte mehr Wert auf Homeoffice als auf einen Parkplatz legen.

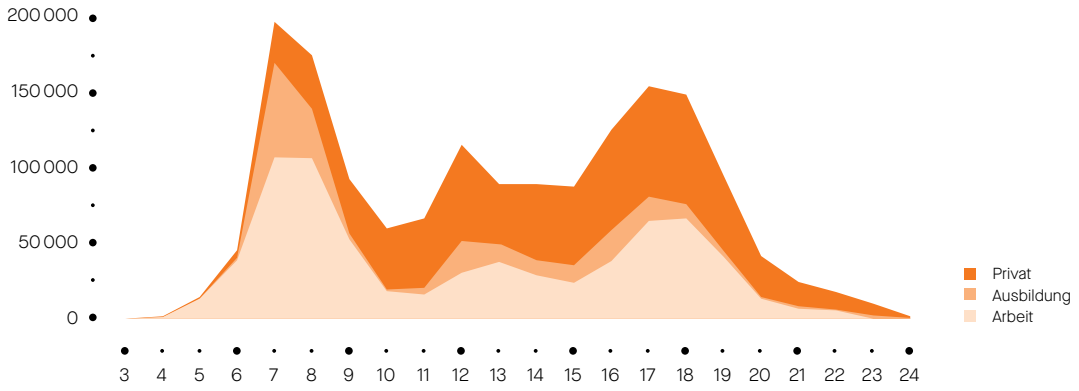
Darüber hinaus weisen Handwerks- und Industrieunternehmen darauf hin, dass ihnen nicht ausreichend Flächen zur Verfügung stehen, um ihre **Aktivitäten ausbauen** zu können.

Für die meisten dieser Herausforderungen können mit Parkraum- und Mobilitätsmanagement Lösungen gefunden werden. Voraussetzung dafür ist allerdings, dass der Arbeitgeber einen **aktiven Beitrag** leistet > siehe Seite 6 und ggf. mit anderen Akteuren zusammenarbeitet > siehe Seite 8.

Betriebliches Parkraummanagement im Interesse der Allgemeinheit

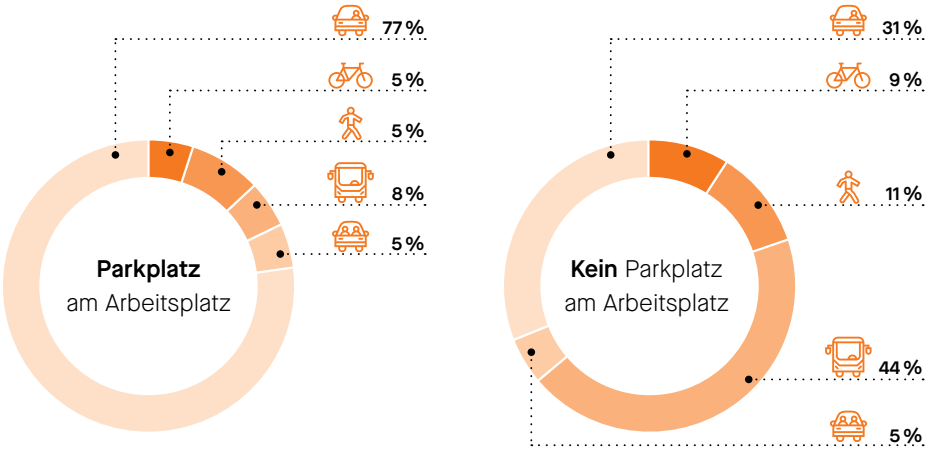
Der **Verkehr in den Spitzenstunden** ist eine der täglichen Beschwerden der Bevölkerung und Arbeitgeber. 45 % aller Wege, die morgens zwischen 6 und 9 Uhr zurückgelegt werden, stehen in direktem Zusammenhang mit dem Arbeitsplatz (Quelle: Luxmobil, 2017). Der **ausschlaggebende Faktor für die Verkehrsmittelwahl** auf dem Arbeitsweg ist, ob am Arbeitsplatz ein Parkplatz zur Verfügung steht. Daher sind die **Arbeitgeber** einer der vier **Akteure der Mobilität**. Schafft man mit neuen Arbeitsplätzen auch neue Parkplätze, so koppelt man das Wirtschaftswachstum an eine Stauzunahme. Betriebliches Parkraummanagement ist einer der Schlüssel, um den „**Teufelskreis des Parkens**“ zu durchbrechen.

Anzahl Fahrten in Luxemburg pro Werktag nach Ankunftszeit und Reisezweck



Quelle: Modu 2.0, Seite 10

Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg in Abhängigkeit vom Parkplatzangebot



Quelle: Österreichisches Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, 2016

Beispielhafte Beiträge der vier Akteure der Mobilität

Staat
Gewerbegebiete so planen, dass sie gut an den öffentlichen Verkehr und das Radwegenetz angeschlossen sind. Fachliche Begleitung der Arbeitgeber beim Erstellen eines betrieblichen Mobilitätsplans.

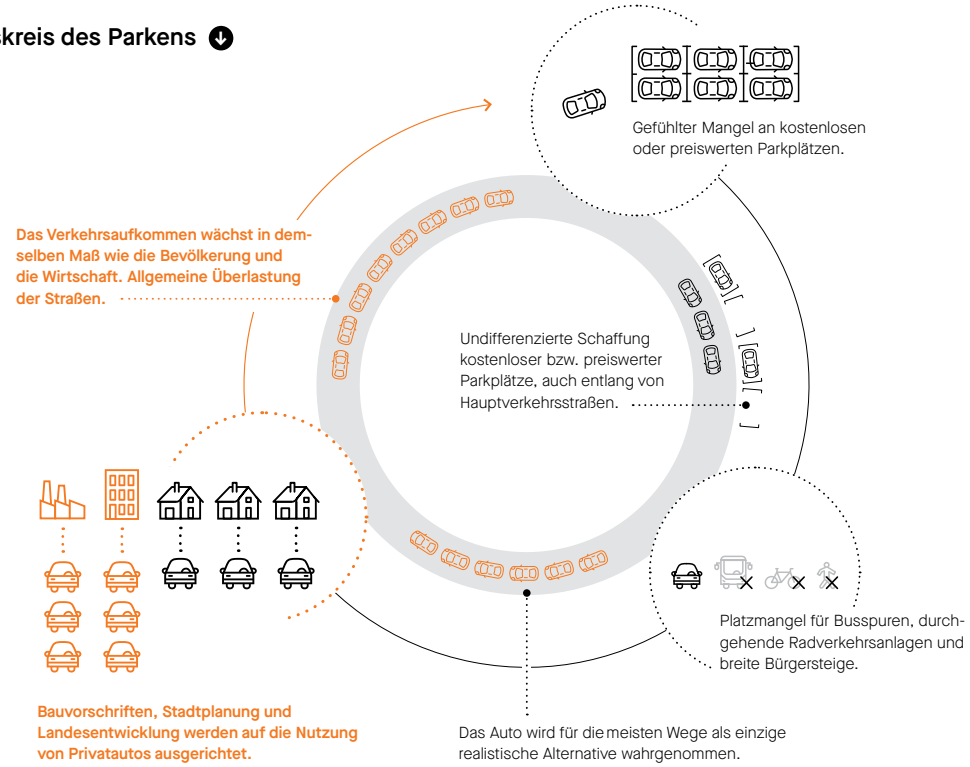
Gemeinde
Anpassung der Stellplatzschlüssel im PAG, damit Parkplatzsynergien zwischen mehreren Grundstücken sowie die Verringerung der Parkplatzanzahl durch Mobilitätskonzepte möglich sind. Ausweisen von Parkplätzen für Anlieferungen und Lkws. Anschluss der Gewerbegebiete an das Fuß- und Radwegenetz.

Arbeitgeber
Ernennen eines Mobilitätsbeauftragten und Erstellen eines betrieblichen Mobilitätsplans, inkl. Parkraummanagement, in Zusammenarbeit mit benachbarten Arbeitgebern, der Gemeinde und ggf. dem Staat.

Bürger
Systematisches Ausprobieren von Mobilitätsalternativen für den Arbeitsweg. Aktive Suche nach Fahrgemeinschaften. Teilnahme am betrieblichen Mobilitätsplan.

Quelle: nach Modu 2.0, Kapitel 3

Der Teufelskreis des Parkens



Video „Teufelskreis des Parkens“

> Siehe www.pnm2035.lu | Seite 174

Umsetzung von betrieblichem Parkraummanagement

Mit dem Ziel, möglichst viele Mitarbeiter und Güter, nicht aber möglichst viele Fahrzeuge zu bewegen, können Arbeitgeber jeder Größe ihren Parkraum effizienter nutzen. Dies gilt umso mehr, wenn sie Synergien sowohl mit benachbarten Unternehmen, als auch mit der Gemeinde suchen.

Maßnahmen für einzelne Arbeitgeber

Erfahrungsgemäß ist die Grundvoraussetzung für betriebliches Parkraummanagement im Besonderen, und betriebliches Mobilitätsmanagement im Allgemeinen, die **Ernennung eines permanenten Mobilitätsbeauftragten**. Diese Person soll:

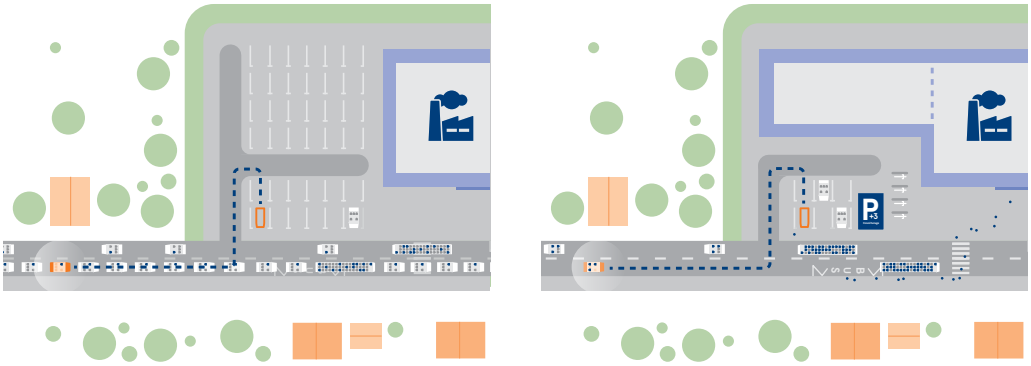
- sich für das Thema „betriebliche Mobilität“ interessieren, dazu Weiterbildungen machen und dauerhaft für diese Aufgabe **einen Teil ihrer Wochenarbeitszeit** zur Verfügung haben,
- bei allen mobilitätsrelevanten Themen die **Schnittstelle zwischen Geschäftsleitung und Belegschaft** sowie sonstigen relevanten Organisationen (Gemeinde, staatliche Instanzen, benachbarte Arbeitgeber) sein,
- sämtliche mobilitätsrelevanten Projekte – insbesondere einen betrieblichen Mobilitätsplan – **koordinieren und umsetzen** > siehe Seite 10,
- betriebsintern zum Thema „Mobilität“ **beraten**.

Die Schlüsselrolle des Mobilitätsbeauftragten

In den vergangenen Jahren haben viele Unternehmen das Thema Mobilität als zentrales Anliegen erkannt. **Über 100 betriebliche Mobilitätspläne** wurden mit den staatlichen Instanzen ausgearbeitet > siehe Seite 11. Der Hauptgrund, warum die meisten dieser Aktionspläne in der Folge nicht substanziell umgesetzt wurden, war das Fehlen eines Mobilitätsbeauftragen, also einer Person, die im Unternehmen nicht nur nebensächlich, sondern **dauerhaft und hauptsächlich** mit der Umsetzung und etwaigen Anpassung der beschlossenen Maßnahmen befasst ist. Wird die Parkraumbewirtschaftung (oder ein Mobilitätsplan) für ein ganzes **Gewerbegebiet** erstellt, so ist zusätzlich ein Koordinator (oder „Kümmerer“) notwendig, der dieses arbeitgeberübergreifende Thema mit den Mobilitätsbeauftragten der einzelnen Arbeitgeber koordiniert und als Ansprechpartner fungiert. Das Fehlen eines solchen Koordinators erklärt auch, warum das gesamte Potenzial der rund 20 bisher für Gewerbegebiete ausgearbeiteten Mobilitätspläne nicht ausgeschöpft wurde.

Dies veranschaulicht die Unumgänglichkeit des **Paradigmenwechsels von Modu 2.0,** nämlich dass die Herausforderungen der Mobilität in Luxemburg nur dann zu meistern sind, wenn auch die Arbeitgeber sowie die kommunalen und staatlichen Betreiber der Gewerbegebiete **proaktiv und dauerhaft** zu einer Verbesserung der Mobilität beitragen.

Effizientere Flächennutzung durch Parkraummanagement



Ohne Parkraummanagement

Mit Parkraummanagement

Quelle: Modu 2.0, Seite 39

Bereits anlässlich der **Standortwahl** sollte ein Arbeitgeber bei den in Frage kommenden Liegenschaften nicht nur die Miete und die Anzahl verfügbarer Parkplätze in Betracht ziehen, sondern anhand einer detaillierten Bedarfsanalyse feststellen lassen, wie viele Parkplätze notwendig sind. Auch für bestehende Standorte ergibt sich der **tatsächliche Parkplatzbedarf** aus den Antworten auf die folgenden Fragen:

- Für welche Mitarbeiter gibt es ein ausreichend attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs?
- Welche Mitarbeiter können den Standort zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichen?
- Welche Mitarbeiter könnten Fahrgemeinschaften bilden?
- Wie viele Mitarbeiter gibt es, die für den Arbeitsweg tatsächlich keine Alternative zum Auto haben, und wie viele Fahrgemeinschaften brauchen zeitgleich einen Mitarbeiterparkplatz?
- Wie viele Mitarbeiter brauchen während der Arbeitszeit zeitgleich einen Dienstwagen. bzw. ein Dienstfahrrad?
- Wie viele Parkplätze sind für Lieferwagen, Lkws und firmeneigene Nutzfahrzeuge notwendig?

Mit **Flottenmanagement** und ggf. dem Outsourcing desselben lässt sich die Anzahl an Firmenwagen optimieren. Arbeitet man mit benachbarten Unternehmen oder der Gemeinde zusammen, so sind durch **Carsharing** weitere Effizienzgewinne möglich. > Siehe P 07
In städtischen Lagen können auch **Dienstfahrräder** und ggf. ein Lastenrad Firmenwagen kosten- und platzsparend ersetzen. Für die Bildung von firmeninternen **Fahrgemeinschaften** kann man auf entsprechende Dienstleister zurückgreifen, die dies im Alltag mittels einer App vereinfachen (siehe rechts).

Der Belegschaft gegenüber setzt man ein positives Zeichen, wenn man die verfügbaren Parkplätze nicht personenbezogen nach Dienstrang oder -alter, sondern nach **mobilitätsrelevanten Kriterien** zuteilt. Die folgende **Priorisierung** ist dabei sinnvoll:

1. Behinderten- und Kundenparkplätze
2. Viel genutzte Firmenwagen und Dienstfahrräder
3. Fahrgemeinschaften und Mitarbeiterfahrräder
4. Parkplätze für Mitarbeiter mit dem nachweislich unattraktivsten Angebot des öffentlichen Verkehrs
5. Sonstiges (z. B. Spezialfahrzeuge)

Diese Priorisierung sollte sich nicht nur auf die **Lage der Parkplätze** beziehen (je mobilitätsrelevanter, desto näher am Eingang), sondern auch auf eine etwaige **Kostenbeteiligung**. Fahrradstellplätze sollten gratis sein, Parkplätze für Fahrgemeinschaften auf jeden Fall günstiger als die für Mitarbeiter ohne Mitfahrer. Bei hohem Parkdruck bietet sich eine **Schrankenkontrolle** an. Unternehmen mit einer größeren Zahl an Arbeitnehmern erreichen durch eine **dynamische Parkplatzzuteilung** zusätzliche Effizienzgewinne. Über ein Reservierungs- und Zuteilungssystem gibt der Mobilitätsbeauftragte kurzfristig Parkplätze frei, die an dem Tag, aufgrund von Krankheit, Urlaub, Homeoffice etc. nicht genutzt werden.

Smartphone-Apps für Fahrgemeinschaften

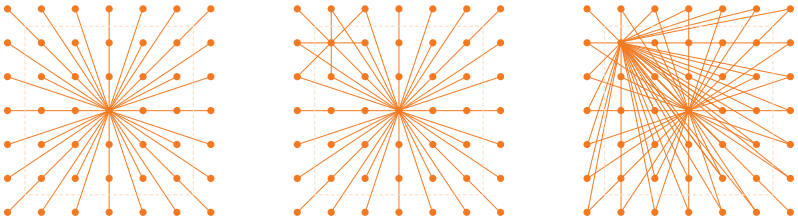
Die im Jahr 2017 von der Regierung eingeführte App ***Copilote/Klaxit*** bietet Interessierten die Möglichkeit, Mitfahrer für eine Fahrgemeinschaft zu finden. Diese Dienstleistung kann auch auf einen oder benachbarte Arbeitgeber zugeschnitten werden. Eine firmeninterne Carpooling-Plattform ist auch Teil der kostenlosen Mobilitätswebseite ***mConcept*** siehe Seite 11.

Zusammenarbeit mit benachbarten Arbeitgebern, der Gemeinde und dem Staat

In **Gewerbegebieten** ist das Potenzial für **Synergien** beim Parkraummanagement besonders groß. Voraussetzung ist, dass der (inter-)kommunale oder staatliche Betreiber des Gebiets einen **Koordinator** oder „Kümmerer“ mit der entsprechenden Abstimmung beauftragt.

- Benachbarte Arbeitgeber können ihren **Parkraum gemeinsam verwalten**. Unternehmen wie Einkaufszentren, die vor allem außerhalb der Bürozeiten einen hohen Besucherandrang haben, können ihre Parkplätze mit benachbarten Dienstleistungsunternehmen teilen.
- Unternehmen, die im Schichtbetrieb arbeiten, können die **Schichtwechsel** entweder so aufeinander abstimmen, dass möglichst viele Arbeitnehmer den öffentlichen Verkehr nutzen, bzw. außerhalb der Hauptverkehrszeiten an- und abreisen, oder dass die Nachfragespitzen beim Schichtwechsel über benachbarte Parkflächen verteilt werden können.
- Besteht zu gewissen Uhrzeiten ein Defizit im öffentlichen Verkehr, oder liegt die Haltestelle einer Bahn- oder Expressbuslinie abseits des Gewerbegebiets, so können die dort ansässigen Unternehmen sich die Kosten eines **Shuttle-Busses** teilen. Dies reduziert sowohl den Bedarf an Mitarbeiterparkplätzen als auch die Belastung des umliegenden Straßennetzes.
- **Gemeinsames Flottenmanagement** ermöglicht nicht nur finanzielle Ersparnisse, sondern auch eine Verringerung des notwendigen Parkraums.
- Das Potenzial für **Fahrgemeinschaften** steigt, wenn die Mitarbeiter benachbarter Unternehmen dieselbe Carpooling-Plattform nutzen > siehe Seite 7.
- In Zusammenarbeit mit der Gemeinde kann das für eine **öffentliche Carsharing-Station** notwendige Kundenpotenzial erreicht werden. > Siehe P 07 Dies kann wiederum für Arbeitnehmer, die im Notfall stets Zugriff auf ein Auto haben möchten (etwa bei einem Anruf aus der Kinderbetreuung), die Hemmschwelle für Fahrgemeinschaften reduzieren.
- Bei der Erweiterung oder Umgestaltung von Gewerbegebieten können **Sammelparkplätze oder -parkhäuser** in Erwägung gezogen werden. Dies ist aber nur dann zielführend, wenn es mit fachmännischem Parkraummanagement, angefangen mit einer auf alle Mitarbeiter und Unternehmen bezogenen **Bedarfsanalyse** einhergeht, und in der Summe Parkplätze eingespart werden.
- Auch ein Gesamtkonzept für den **Lieferverkehr** und das Parken von **Lkws**, mitsamt notwendiger Sanitäranlagen für die Fahrer, spart Parkplätze.
- Über das gemeinsame Parkraummanagement hinaus bietet ein **betrieblicher Mobilitätsplan** für das gesamte Gewerbegebiet zusätzliche Vorteile > siehe Seite 10.

Generiertes Verkehrsaufkommen je nach Standortwahl

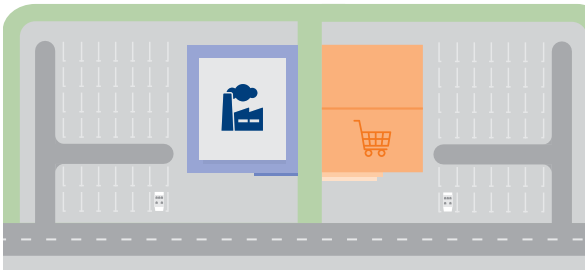


Konzentration | Dekonzentration einer Aktivität von regionalem Interesse | Dekonzentration einer Aktivität von nationalem Interesse

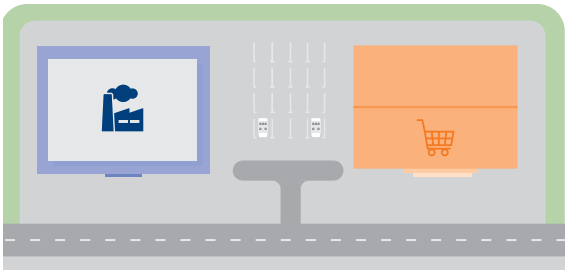
Bei der Ansiedelung eines großen Dienstleistungsunternehmens, dessen Mitarbeiter aus einem großen Einzugsgebiet kommen, ist es für den generierten Verkehr sowie den Parkplatzbedarf ausschlaggebend, dass der Standort an einem **Knotenpunkt des öffentlichen Verkehrs** liegt, der dieses Einzugsgebiet bedient. > Siehe PNM 2035 | Seite 181

Flächenanteil von Parkplätzen in einem Gewerbegebiet (Foetz)

Effizientere Flächennutzung durch Synergien beim Parkraummanagement



Ohne Synergien



Mit Synergien

Quelle: nach Modu 2.0, Seite 39

Mitarbeiterwohnungen

Landesplanerisch ist es sinnvoll, dass die **Funktionen „Wohnen“ und „Arbeiten“ möglichst nahe beieinander liegen** und so der Pendlerverkehr reduziert wird. Voraussetzung ist, dass die Arbeitnehmer sich die Wohnungen, die in unmittelbarer Nähe ihres Arbeitsplatzes angeboten werden, auch leisten können. Pendeln die Bewohner dieser nahe gelegenen Wohnungen in einen anderen Landesteil, während die Arbeitnehmer des Gewerbegebiets wiederum aus anderen Regionen einpendeln, so nimmt der Verkehr sogar zu. Ein Instrument, das sich in Luxemburg historisch bewährt hat, sind **Mitarbeiterwohnungen**. Diese erlaubten es den Angestellten der Stahlindustrie, sich in unmittelbarer Nähe ihres Arbeitsplatzes anzusiedeln und zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Arbeit zu kommen.

Quelle: Michel Scheuer, Zäitrees duerch Lëtzebuerg

Parkraummanagement als Teil betrieblicher Mobilitätspläne

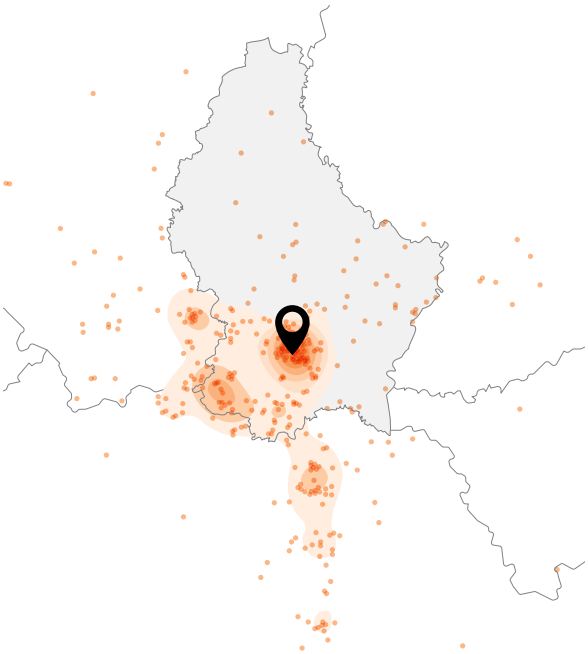
Der Aspekt des Parkens kommt in jedem Handlungsfeld eines betrieblichen Mobilitätsplans vor. Das für Transport zuständige Ministerium bietet den Arbeitgebern eine kostenlose Unterstützung bei der Ausarbeitung eines betrieblichen Mobilitätsplans an.

Betriebliches Mobilitätsmanagement

Betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst alle **Maßnahmen**, die ein Unternehmen ergreifen kann, um den von ihm **verursachten Verkehr** und somit auch den **Bedarf an Parkraum** zu **steuern**. Die meisten dieser Maßnahmen sind **nicht kostspielig**, bzw. finanzieren sich selbst durch Effizienz- und Produktivitätsgewinne. Eine Schlüsselrolle hat der betriebsinterne **Mobilitätsbeauftragte**.

Handlungsfelder des betrieblichen Mobilitätsmanagements

Staatliche Unterstützung bei betrieblichen Mobilitätsplänen



GIS-Analyse der Arbeitswege für ein bestimmtes Unternehmen (Beispiel)

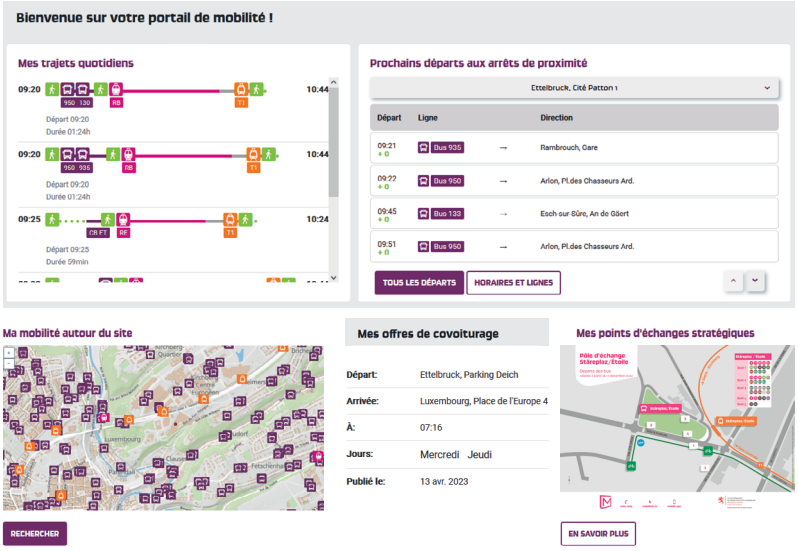
Das für Transport zuständige Ministerium bietet Arbeitgebern, bzw. der Koordinationsstelle benachbarter Arbeitgeber, eine **kostenlose Unterstützung** bei der Ausarbeitung eines betrieblichen Mobilitätsplans an. Dies erfolgt in **fünf Schritten**:

1. Ernennung des betriebsinternen (und ggf. eines betriebsübergreifenden) **Mobilitätsbeauftragen**, der die Ausarbeitung und die Umsetzung des Mobilitätsplans koordiniert
2. Feststellung der **Mobilitätsalternativen zum Privatauto** für den Arbeitsweg jedes einzelnen Mitarbeiters anhand einer GIS-Analyse auf Basis anonymisierter Wohnadressen
3. Analyse des tatsächlichen Reiseverhaltens der Arbeitnehmer durch eine **betriebsinterne Mobilitätsumfrage**, und des sonstigen Mobilitätsbedarfs des Arbeitgebers (Lieferungen, Kundenbesuche, Fuhrpark etc.)
4. Erarbeitung eines kurz-, mittel- und langfristigen **Maßnahmenkatalogs**, sowohl für betriebsinterne Maßnahmen als auch für solche, die in den Zuständigkeitsbereich der Gemeinde oder staatlicher Instanzen fallen
5. **Umsetzung** des Maßnahmenkatalogs mit den jeweils zuständigen Akteuren

Die personalisierte Mobilitätswebseite mConcept

Als Beitrag zum betrieblichen Mobilitätsplan stellt das Ministerium **kostenlos** ein Mobilitätsportal zur Verfügung. Dieses kann z. B. in das betriebliche Intranet integriert werden und **zeigt jedem Mitarbeiter personalisierte Informationen** an:

> Standortkarte und **Routenplaner** mit **personalisierten Wegeketten** in Echtzeit
> **Echtzeit der Abfahrten** des öffentlichen Verkehrs von den nächstgelegenen Haltestellen, sowie Fahrpläne und Linienverläufe
> Portal für **betriebsinterne Fahrgemeinschaften**
> **Statistiken** zur Mobilität im Unternehmen
> Mobilitätsrelevante **Neuigkeiten**, umgesetzte Maßnahmen und geplante Verbesserungen des Mobilitätsangebots



mConcept (Auszug)

Empfehlungen und kontraproduktive Maßnahmen

EMPFEHLUNGEN DER NATIONALEN PARKRAUMSTRATEGIE

- Arbeitgeber und Gewerbegebiete sollten den Parkraum wie eine begrenzte Ressource aktiv verwalten.
- Voraussetzung für erfolgreiches Parkraummanagement ist das Ernennen eines betriebsinternen Mobilitätsbeauftragten und die Bereitschaft der Arbeitnehmer einige der Wege, die aktuell mit dem Auto zurückgelegt werden, anders zu bewältigen.
- Die größten Effizienzgewinne in puncto Parkraum erreicht der Arbeitgeber durch die Umsetzung eines betrieblichen Mobilitätsplans, dessen Ausarbeitung der Staat kostenlos unterstützt.
- Zusätzliche kosten- und platzsparende Synergien sind möglich, wenn benachbarte Arbeitgeber den Parkraum und die Mobilität betriebsübergreifend verwalten. Dafür sind eine gemeinsame Kontaktperson und eine Zusammenarbeit mit der Gemeinde und ggf. dem Staat notwendig.

KONTRAPRODUKTIVE MASSNAHMEN

- Bei der Standortwahl nur die Miete und die größtmögliche Anzahl an Parkplätzen in Betracht zu ziehen, führt zu starkem Verkehr in den Spitzenstunden und diesbezüglichen Beschwerden der Belegschaft, Kunden und Lieferanten.
- Entlegene oder in einer Sackgasse gelegene Standorte können vom öffentlichen Verkehr nicht erschlossen werden. Das fördert den Autoverkehr oder bedingt den Einsatz eines privat finanzierten Shuttlebusses zur nächsten Haltestelle des öffentlichen Verkehrs.
- Eine begrenzte Anzahl an Mitarbeiterparkplätzen nicht entsprechend dem Mangel an Mobilitätsalternativen, sondern nach Dienstrang oder -alter zu vergeben, ist, eine nachhaltige Mobilität betreffend, weder effizient noch vorbildlich.
- Insellösungen (für Shuttlebusse, Carsharing, Fahrgemeinschaften etc.) sind ineffizienter und in der Regel teurer als das Suchen nach Synergien mit benachbarten Unternehmen und der Gemeinde.