

Entwicklung eines zukunftsorientierten Mobilitätskonzeptes für das Industrie- und Gewerbegebiet startkLahr

## Interviewauswertung

Kurzfassung

Das diesem Bericht zugrunde liegende Projekt **RegioMobility** wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Bildung und Forschung im Förderschwerpunkt Sozial-ökologische Forschung unter dem Förderkennzeichen **FKZ: 01UV2042** gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren.

**startkLahr**

AIRPORT & BUSINESS PARK  
RAUM LAHR

GEFÖRDERT VOM



Bundesministerium  
für Bildung  
und Forschung

Kooperationspartner

 **Fraunhofer**  
IAO

 **FONA**  
Forschung für Nachhaltige  
Entwicklung  
BMBF

## 1 Ausgangssituation und Forschungsfragen

80% der über 5000 Beschäftigten am startkLahr-Areal nutzen den Pkw für ihren Arbeitsweg. Zusammen mit den Berufspendlern, die stadtein- oder stadtauswärts fahren, führt dies bereits heute zu einer starken Belastung des Straßenverkehrsnetzes. Noch können kleinere Maßnahmen Abhilfe schaffen, um den Verkehrsfluss zu Stoßzeiten oder Schichtwechsel zu gewährleisten. Doch insbesondere im Hinblick auf die weitere Ansiedlungsentwicklung des Areals und der Umgebung ist ein zukunftsorientiertes Mobilitätskonzept erforderlich, welches es ermöglicht, den Herausforderungen zunehmender Verkehrsbelastungen mit angemessenen und nachhaltigen Maßnahmen zu begegnen.

Im Rahmen des Mobilitätsprojekts sollen daher unter fünf strategischen Zielen folgende Fragen beantwortet werden:

- Erreichbarkeit und Mobilitätsangebote **optimieren**

*Wie kann die Erreichbarkeit der Unternehmen auf dem Areal und der Umgebung verbessert werden? Welche Angebote müssen gezielt an welcher Stelle ausgebaut werden?*

- Areal **vernetzen**

*Wie und warum bewegt man sich auf dem Areal und der Umgebung?*

- Straßenraum und Mobilitätsflächen **gestalten**

*Wie wird der Straßenraum zukünftig genutzt? Wie kann Mobilitätsfläche gestaltet werden?*

- Gemeinsame Mobilitätsangebote **aufbauen**

*Wie können Unternehmen kooperieren? Wie können sich Beschäftigte zusammenschließen?*

- Klimaziele **verwirklichen**

*Wie muss das Mobilitätskonzept gestaltet sein, um bestimmte Klimaziele zu erreichen?*

Um die Ausgangslage zu erfassen wurden Tiefeninterviews mit Geschäftsführenden und Mobilitätsbeauftragten von Unternehmen am startkLahr-Areal geführt.

## 2 Ergebnisse der Interviews

### Verkehrsmittelwahl & Einflussfaktoren

*// Pkw*

Der größte Anteil der Beschäftigten am Areal nutzt den Pkw für den Arbeitsweg. Positiv beeinflusst wird die Nutzung des Pkws durch den geringen **Zeitaufwand**, durch **Bequemlichkeit** und die **Gewohnheit**. Der einzige Faktor, der gegen die Nutzung des Pkws spricht und diesen damit leicht negativ beeinflusst, ist das **hohe Verkehrsaufkommen**.

Der Pkw als Verkehrsmittel zum startkLahr-Areal ist durch die gut ausgebaute **bestehende Infrastruktur** sehr attraktiv. Für alle Mitarbeitenden ist das **Parken kostenfrei** und unkompliziert.

// *Fahrrad*

Aber nicht nur die Infrastruktur für Pkws wird gut bewertet, auch die **bestehende Radinfrastruktur** wird im Großen und Ganzen als sehr gut bis gut bewertet. Der **Radweg direkt am Areal** macht das Radfahren mittlerweile attraktiver. Es gibt jedoch auch Kritikpunkte. Insbesondere die **Anbindung aus Lahr und aus Richtung Bahnhof** wird eher negativ gesehen. Weitere Hemmnisse sind in erster Linie die **Entfernung**, gefolgt vom **Sicherheitsrisiko**. Das Sicherheitsrisiko wurde insofern begründet, dass auf dem Areal **viele Verkehrsarten** aufeinandertreffen und durch die gemeinsame Straßennutzung ein Gefahrenpotenzial entsteht.

// *ÖPNV*

Die am wenigsten genutzten Verkehrsmittel sind der Bus und die Bahn. Negativ wirken sich auf die Nutzung des ÖPNVs vor allem die Faktoren **Zeit** und die **Umsteigeanzahl** aus. Zudem sind die **Busfahrzeiten** auf die **Schulzeiten** und auf bestimmte **Schichtzeiten** ausgelegt, was sich wiederum negativ auf die Bewertung der Flexibilität der ÖPNV Nutzung auswirkt.

### **Dienstfahrten**

Dienstfahrten werden häufig in der nahen Umgebung, zwischen Niederlassungen einer Firma oder für Kundenbesuche vorgenommen. Alle Strecken werden fast ausschließlich mit dem Auto zurückgelegt, da alle anderen Verkehrsmittel zu unflexibel sind.

Im Hinblick auf Kooperationen für Fahrzeugflotten zwischen Unternehmen könnte sich eine **externe Verantwortung** (*ein Unternehmen, welches sich um die Fahrzeuge und die Buchungsprozesse kümmert*) für unternehmensübergreifende Pkws positiv auswirken. Für Unternehmen ist es außerdem attraktiv, wenn es einen sehr **einfachen Buchungsprozess** gibt. Die Pkws müssten darüber hinaus schnell erreichbar sein – also in der **Nähe der Unternehmen** stehen.

### **Mobilität auf dem Areal & der Umgebung**

Sehr häufig werden mit dem Arbeitsweg auch Einkäufe auf dem Nachhauseweg verknüpft. Die Mittagspause verbringt der größte Anteil der Beschäftigten **im Unternehmen** oder nutzt die **Kantine** eines anderen Unternehmens mit. Wenige nutzen aufgrund der eher mäßigen Aufenthaltsattraktivität nach dem Mittagessen die Gelegenheit, um einen Spaziergang in der Umgebung zumachen. Hier gab es auch die meisten Kritikpunkte.

## Beweggründe der Unternehmen

Die **Zufriedenheit**, der **Motivationsgewinn** und die **Gesundheit** der Mitarbeitenden sind die maßgeblichen Beweggründe dafür, neue Mobilitätsangebote für Beschäftigte einzuführen. Rund die Hälfte der Interviewten sieht mit dem Engagement für nachhaltige Mobilität auch einen **Imagegewinn** für das Unternehmen, welcher sich wiederum positiv auf die Mitarbeitergewinnung auswirken kann.

Insgesamt gab es bei der Frage nach Faktoren, welche die Einführung von neuen Mobilitätsangeboten oder -unterstützungen beeinträchtigen, kaum Übereinstimmungen. Einzig der vorangehende Schritt – also die **Datenerfassung** oder auch das **Wissen über den Bedarf** der Mitarbeitenden wird durch vier Interviewpartner als frühzeitiges Hemmnis genannt. Teilweise können diese Daten aus technischen oder zeitlichen Gründen nicht erhoben werden, weil z.B. **kein Personal** vorhanden und somit ist die Zuständigkeit nicht gegeben ist.

Weitere Hemmnisse, die genannt wurden sind **Betriebsvereinbarungen**. So haben **Einzelniederlassungen** nicht immer die notwendige Handlungsfreiheit und sind an die Vorgaben des Gesamtunternehmens gebunden. Bei größeren Projekten spielt auch die **Investition** eine wesentliche Rolle oder die Frage nach der Gleichbehandlung bzw. Unterstützung **aller Mitarbeitenden**. Ebenso hat die **Fülle an Unternehmensprojekten** einen negativen Einfluss auf etwaige Aktivitäten im Bereich Mobilitätsmanagement.

## 3 Handlungsfelder

Aus den Ergebnissen der Status quo Analyse und den geführten Interviews wurden drei erste Handlungsfelder abgeleitet:

- Betriebliches Mobilitätsmanagement (z.B. *JobRad, Fuhrparkmanagement etc.*)
- Infrastruktur (z.B. *Mobilitätsstationen, Ampelsensoren etc.*)
- Mobilitätsangebote (z.B. *Sharing Plattform, Nextbike, ÖPNV Angebote etc.*)

Im nächsten Schritt werden in jedem dieser Handlungsfelder auf die Problempunkte und Bedarfe zugeschnitten best-practice Projekte gesucht. Die Projekte haben einen oder mehrere Themenschwerpunkte wie z.B. Radverkehr, Fahrzeugflotte, Fahrgemeinschaften, die letzte Meile, Schülerverkehr, Barrierefreiheit etc. Jeder best-practice Lösungsansatz wird auf seine Rahmenbedingungen untersucht und auf Übertragbarkeit für das startkLahr-Areal geprüft.

**Herausgeber**

startkLahr AIRPORT & BUSINESS PARK RAUM LAHR  
IGZ Raum Lahr GmbH  
Europastr. 1  
D-77933 Lahr

**Projektkoordination**

Svenja Brutsch  
startkLahr AIRPORT & BUSINESS PARK RAUM LAHR  
Tel.: +49 (0) 7821/94 03 - 129  
E-Mail: svenja.brutsch@startklahr.biz

**Projektleitung Fraunhofer IAO**

Patrick Ruess

**Stand**

August 2020

**ready for mobility**