



Mobilitätswerk GmbH



Dresden, 04.09.2020

# Initialberatung Effiziente Mobilität

Modul 3 „Alternative Mobilitätslösungen und  
Elektromobilität“

Stadtverwaltung Frankenberg



Mobilitätswerk GmbH



**Auftraggeber:**

Stadtverwaltung Frankenberg  
Markt 15, 09669 Frankenberg/Sa.

**Ansprechpartner:**

Florian Aurich  
Projektleiter Tiefbau, Wirtschaftsförderung, Klimaschutz  
+49 37206/64-1316  
[f.aurich@frankenberg-sachsen.de](mailto:f.aurich@frankenberg-sachsen.de)

**Auftragnehmer:**

Mobilitätswerk GmbH  
Eisenstückstraße 5, 01169 Dresden  
Amtsgericht Dresden, HRB 36737  
<https://www.mobilitaetswerk.de/>

**Ansprechpartner:**

Mobilitätswerk GmbH  
René Pessier  
+49 (0)351/89696574  
[r.pessier@mobilitaetswerk.de](mailto:r.pessier@mobilitaetswerk.de)

Julia Höhnel  
+49 (0)351/896965 70  
[j.hoehnel@mobilitaetswerk.de](mailto:j.hoehnel@mobilitaetswerk.de)

## Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis .....	II
Tabellenverzeichnis.....	II
Abkürzungsverzeichnis .....	III
1 Einleitung.....	5
2 Zielstellung .....	5
3 Vorgehen.....	5
4 Bestandsanalyse .....	6
4.1 Fragebogen .....	6
4.2 Vorgehen bei Durchführung der Befragung.....	6
4.3 Ergebnisse der Befragung.....	7
4.3.1 Allgemeines.....	7
4.3.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit .....	8
4.3.3 Arbeitsweg.....	8
4.3.4 Dienstliche Mobilität .....	12
4.3.5 Alternative Verkehrsmittel .....	13
4.3.6 Attraktive Arbeitsplatzgestaltung.....	21
4.3.7 Wünsche für eine umweltfreundliche Mobilität.....	21
4.3.8 Zusammenfassung der Befragungsergebnisse.....	23
4.3.9 Fuhrparkanalyse.....	24
5 Maßnahmenkatalog und Priorisierung.....	24
5.1 Maßnahmen zur Förderung umweltfreundlicher Alternativen zum MIV.....	25
5.1.1 Förderung des Radverkehrs .....	25
5.1.2 Förderung der ÖP(N)V-Nutzung .....	26
5.1.3 Förderung von Fahrgemeinschaften .....	27
5.1.4 Förderung der Elektromobilität.....	28
5.2 Empfehlungen für die Stadt Frankenberg .....	29
5.2.1 Mobilitätsleitbild und Marketing.....	29
5.2.2 Information und Bewusstseinsbildung.....	29
5.2.3 Dienstliche Mobilität .....	30
5.2.4 Arbeitswegemobilität.....	31

6	Anhang.....	XIX
---	-------------	-----

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Teilnahme nach Standorten .....	7
Abbildung 2	Alter der Teilnehmer*innen .....	8
Abbildung 3	Modal Split auf dem Arbeitsweg.....	9
Abbildung 4	Modal Split nach Standorten.....	9
Abbildung 5	Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort.....	10
Abbildung 6	Verlagerungspotenzial des MIV .....	11
Abbildung 7	Bewertung der Verkehrsanbindung des Arbeitsstandortes.....	11
Abbildung 8	Bewertung der Verkehrsanbindung des Wohnortes .....	12
Abbildung 9	Nutzung von Dienstfahrzeugen .....	13
Abbildung 10	Zufriedenheit mit den Dienstfahrzeugen.....	13
Abbildung 11	Interesse an der Nutzung des Fahrrades .....	14
Abbildung 12	Angebote zur Mobilitätsverbesserung – Radfahren .....	15
Abbildung 13	Interesse an Dienstrad-Leasing .....	16
Abbildung 14	Interesse an der Nutzung des ÖP(N)V .....	16
Abbildung 15	Angebote zur Mobilitätsverbesserung – ÖP(N)V .....	17
Abbildung 16	Einstellung zu Carsharing mit Ankernutzung durch die Stadt Frankenberg .....	18
Abbildung 17	Interesse an der Nutzung von Fahrgemeinschaften .....	18
Abbildung 18	Angebote zur Mobilitätsverbesserung – Fahrgemeinschaften .....	19
Abbildung 19	Angebote zur Mobilitätsverbesserung – Elektromobilität .....	20

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1	Art der Teilnahme an der Befragung nach Standorten .....	6
-----------	--	---

## Abkürzungsverzeichnis

B+R	Bike and Ride (Radabstellanlagen zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel)
CO <sub>2</sub>	Kohlenstoffdioxid
E-	Elektro-
km	Kilometer
LIS	Ladeinfrastruktur
MIV	Motorisierter Individualverkehr
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPV	Öffentlicher Personenverkehr
P+R	Park and Ride (Pendlerparkplatz zum Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel)
Pedelec	Pedal Electric Cycle
Pkw	Personenkraftwagen
SAENA	Sächsische Energieagentur



## 1 Einleitung

Die Stadt Frankenberg ist seit 2012 ein Teil des Netzwerks Europäischer Energie- und Klimaschutzkommunen und mit dem European Energy Award ausgezeichnet. Diese Auszeichnung erhalten Kommunen, die sich in besonderer Weise für den Klimaschutz einsetzen. Im Rahmen dessen und auf Grund der wachsenden Bedeutung von Energieeffizienz und Klimaschutz ist die Stadt stetig bestrebt, neue Projekte in diesem Bereich umzusetzen.

Im Rahmen eines Feldtests hat sich die Stadt Frankenberg bei der Sächsischen Energieagentur (SAENA) um ein solches Projekt beworben. Konkret soll es bei dem Projekt „Effiziente Mobilität“ um die Entwicklung von Mobilitätsstrategien gehen.

## 2 Zielstellung

Die Initialberatung Effiziente Mobilität „Alternative Mobilitätslösungen und Elektromobilität“ verfolgt das Ziel, konkrete Ansatzpunkte und Handlungsempfehlungen für die Umsetzung von Maßnahmen herauszuarbeiten, die zur Reduzierung verkehrsbedingter CO<sub>2</sub>-Emissionen führen und die mobilitätsbezogene Energieeffizienz vor Ort steigern. Im Modul 3 steht das betriebliche Mobilitätsmanagement im Fokus.

Betriebliches Mobilitätsmanagement umfasst alle Aspekte der Mobilität eines Unternehmens oder einer Kommune. Dazu zählen u. a. die Arbeitswege der Beschäftigten, die dienstlichen Wege und die Dienstreisen. Das Ziel dabei ist es, die Verkehrsteilnehmer\*innen in ihren Mobilitätsgewohnheiten zu beeinflussen und die Nutzung umweltfreundlicher Alternativen zum motorisierten Individualverkehr (MIV) zu fördern. Dazu zählen Radverkehr, Fußverkehr, öffentlicher Nahverkehr, Fahrgemeinschaften oder auch Carsharing. Als Nebeneffekte werden bei einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs weniger Stellplätze benötigt, es gibt einen Effekt zur Gesundheitsförderung und eine positive Außenwirkung kann erreicht werden.

## 3 Vorgehen

Zur Analyse des betrieblichen Mobilitätsmanagements sollte eine Erhebung des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiter\*innen der Stadtverwaltung Frankenberg sowie der kommunalen Einrichtungen und Tochtergesellschaften im Dienst und auf dem Arbeitsweg durchgeführt werden. Im Auftakttermin am 25.05.2020 wurden zentrale Absprachen zu den Schwerpunkten des Fragebogens getroffen und bereits umgesetzte Maßnahmen zur Förderung der umweltfreundlichen Mobilität in der Stadtverwaltung erfasst.

Basierend auf den Befragungsergebnissen wurden im Anschluss unter Berücksichtigung alternativer Mobilitätslösungen konkrete Handlungsempfehlungen entwickelt, die zur Reduktion der verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen sowie zur Steigerung der mobilitätsbezogenen Energieeffizienz vor Ort beitragen sollen.

Die Priorisierung der Maßnahmen bietet die Grundlage für eine zielgerichtete Umsetzung. Neben infrastrukturellen Maßnahmen enthält der entwickelte Katalog auch Motivationsinstrumente, Marketingmaßnahmen und Hinweise zur Optimierung organisatorischer Regelungen in der Verwaltung. Ein Mobilitätsleitbild für die Stadtverwaltung Frankenberg kann zukünftig als Leitfaden für die Verbesserung des betrieblichen Mobilitätsmanagements dienen.

## 4 Bestandsanalyse

### 4.1 Fragebogen

Der genutzte Fragebogen ist folgendermaßen aufgebaut:

- Allgemeines
- Verkehrsmittelverfügbarkeit
- Arbeitsweg
- Dienstliche Mobilität
  - Fahrrad
  - Öffentlicher (Nah-)Verkehr
  - Carsharing
  - Fahrgemeinschaften
  - Elektromobilität
- Leistungen durch den Arbeitgeber
- Attraktive Arbeitsplatzgestaltung
- Wünsche für eine umweltfreundliche Mobilität
- Soziodemographie

Im Anhang A.1 ist der Fragebogen an diesen Bericht angefügt.

### 4.2 Vorgehen bei Durchführung der Befragung

Da nicht alle Mitarbeiter\*innen der Stadtverwaltung und der städtischen Eigenbetriebe über einen Zugang zu einem PC-Arbeitsplatz verfügen, wurde neben einem Online-Fragebogen außerdem ein Print-Fragebogen eingesetzt.

In Tabelle 1 ist dargestellt, wie viele Mitarbeiter\*innen per E-Mail zur Teilnahme an einer Online-Befragung eingeladen wurden und wie viele Beschäftigte den Fragebogen als gedrucktes Exemplar im Rahmen der Dienstberatung ausgehändigt bekamen.

**Tabelle 1 Art der Teilnahme an der Befragung nach Standorten**

Standort	Personen	Art der Teilnahme an der Befragung
Rathaus	35	Online-Fragebogen → 78 Personen
Stadthaus	17	
Friedhof	3	
Eigenbetrieb Immobilien	2	
Wohnungsgesellschaft mbH Frankenberg/Sa.	21	
Städtischer Bauhof	26	Print-Fragebogen → 93 Personen
Hort Astrid-Lindgren-Grundschule	16	
Kita Taka-Tuka-Land	32	
Kita Windrädchen	9	
Kita Wasserflöhe	10	

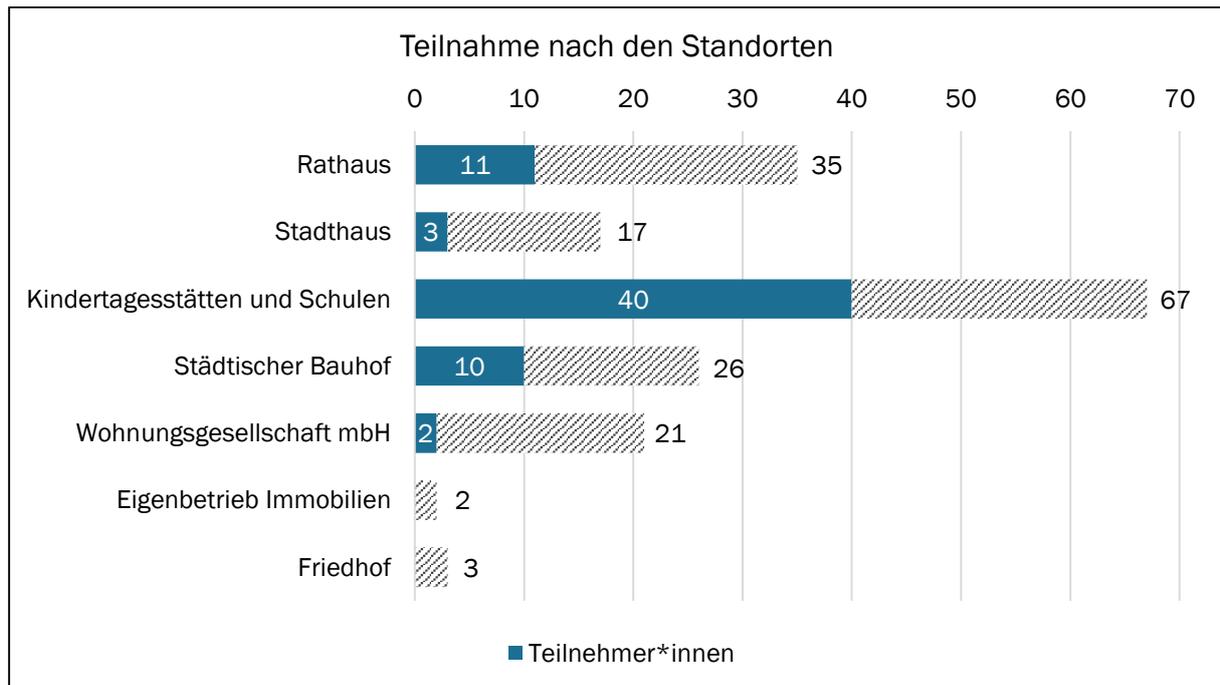
Ein Einladungsschreiben des Bürgermeisters wurde sowohl dem gedruckten Fragebogen vorangestellt als auch für die Einladung per E-Mail genutzt, um die Mitarbeiter\*innen über den Hintergrund und die Notwendigkeit der Befragung zu informieren.

Die Teilnahme an der Befragung war vom 26.06.2020 bis 10.07.2020 möglich.

## 4.3 Ergebnisse der Befragung

### 4.3.1 Allgemeines

Von den 171 Beschäftigten der Stadt Frankenberg nahmen 38,5 % (66 Personen) an der Befragung teil. Die Teilnahmequoten unterschieden sich dabei stark zwischen den verschiedenen Standorten (vgl. Abbildung 1). Mit 59,7 % (40 Personen) war diese bei den Kindertagesstätten und Schulen am höchsten.



**Abbildung 1 Teilnahme nach Standorten**

62 % der Befragten (41 Personen) gaben an, in der Stadt Frankenberg zu wohnen. 61 % von ihnen (28 Personen) wohnen im Stadtgebiet, während die übrigen 39 % (13 Personen) sich auf die Ortsteile Altenhain, Dittersbach, Langenstriegis, Mühlbach/Hausdorf und Sachsenburg/Irbersdorf verteilen.

Jene 38 % der Teilnehmer\*innen, die ihren Wohnsitz außerhalb der Stadt Frankenberg haben, stammen aus Oederan, Flöha, Chemnitz, Freiberg, Lichtenau, Hainichen/Rossau/Striegistal, Altmittweida/Kriebstein/Mittweida oder Niederwiesa.

Die Abfrage des Alters der Teilnehmer\*innen ergab, dass die Mehrheit der Befragten zwischen 35 und 64 Jahre alt war (vgl. Abbildung 2).

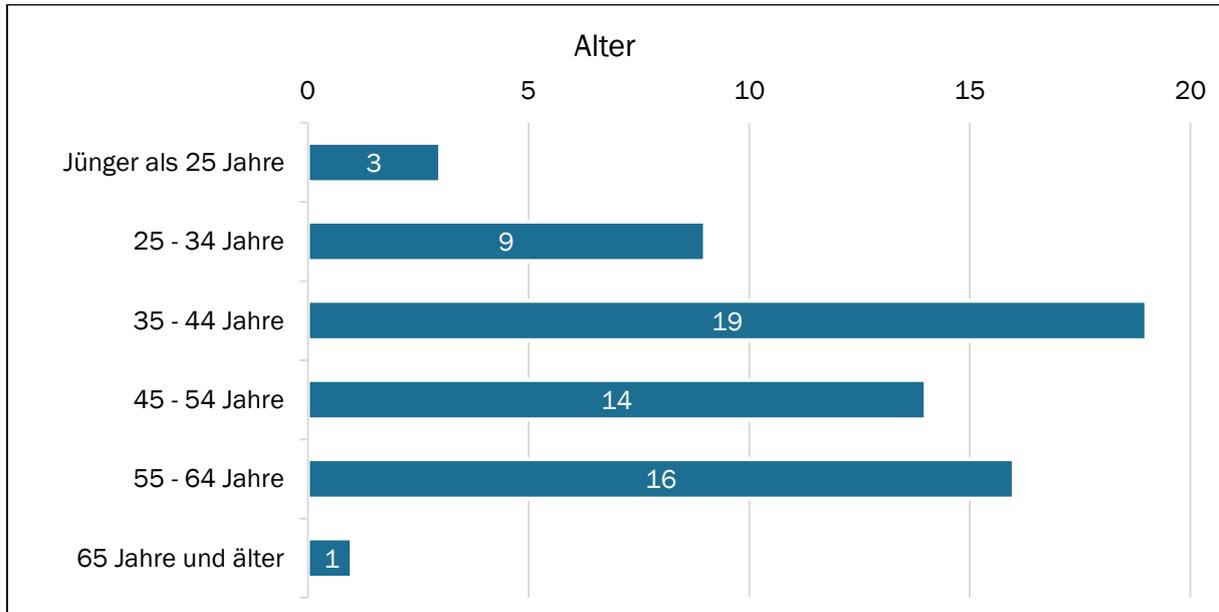


Abbildung 2 Alter der Teilnehmer\*innen

#### 4.3.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Von allen Befragten besitzen 85 % (56 Personen) einen Führerschein sowie einen Pkw bzw. es steht ihnen einer zur Verfügung. 9 % (6 Personen) gaben an, nur einen Führerschein zu besitzen, aber keinen Pkw, und 6 % (4 Personen) besitzen keinen Führerschein.

77 % der Teilnehmer\*innen der Befragung (50 Personen) besitzen ein herkömmliches Fahrrad, 6 % sowohl ein herkömmliches Fahrrad als auch ein Elektrofahrrad und 3 % (2 Personen) nur ein Elektrofahrrad. 14 % der Befragten haben kein Fahrrad (9 Personen).

#### 4.3.3 Arbeitsweg

Der MIV hat mit 65 % den größten Anteil am Modal Split auf dem Arbeitsweg (vgl. Abbildung 3). 43 der befragten Personen fahren am häufigsten mit dem Pkw zur Arbeit, davon nur eine Person als Mitfahrer\*in. Auf den Umweltverbund (ÖP(N)V, Rad- und Fußverkehr) entfallen 35 % (23 Personen), wovon der Fußverkehr zwei Drittel (15 Personen) ausmacht.

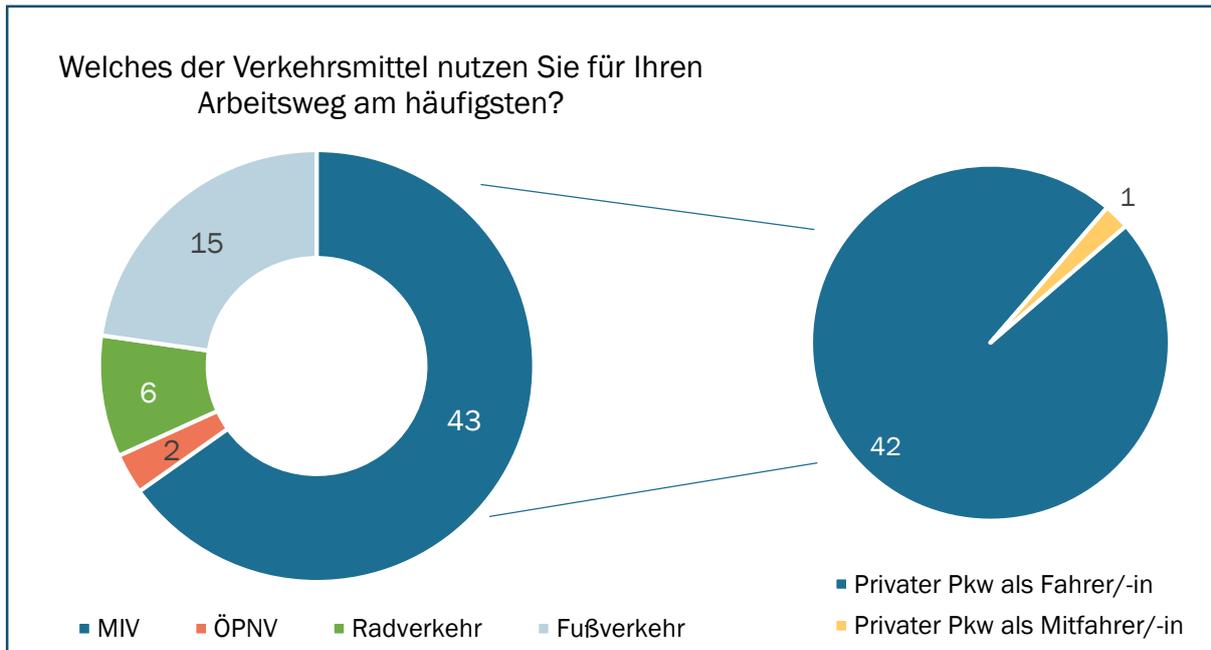


Abbildung 3 Modal Split auf dem Arbeitsweg

Beim genaueren Blick auf den Modal Split auf dem Arbeitsweg, unterschieden nach den Standorten der Stadtverwaltung sowie der kommunalen Einrichtungen und Tochtergesellschaften, fällt auf, dass der Anteil des Fußverkehrs bei den Kindertagesstätten und Schulen mit 25 % (10 Personen) im Vergleich zu den übrigen Standorten deutlich höher ausfällt (vgl. Abbildung 4).

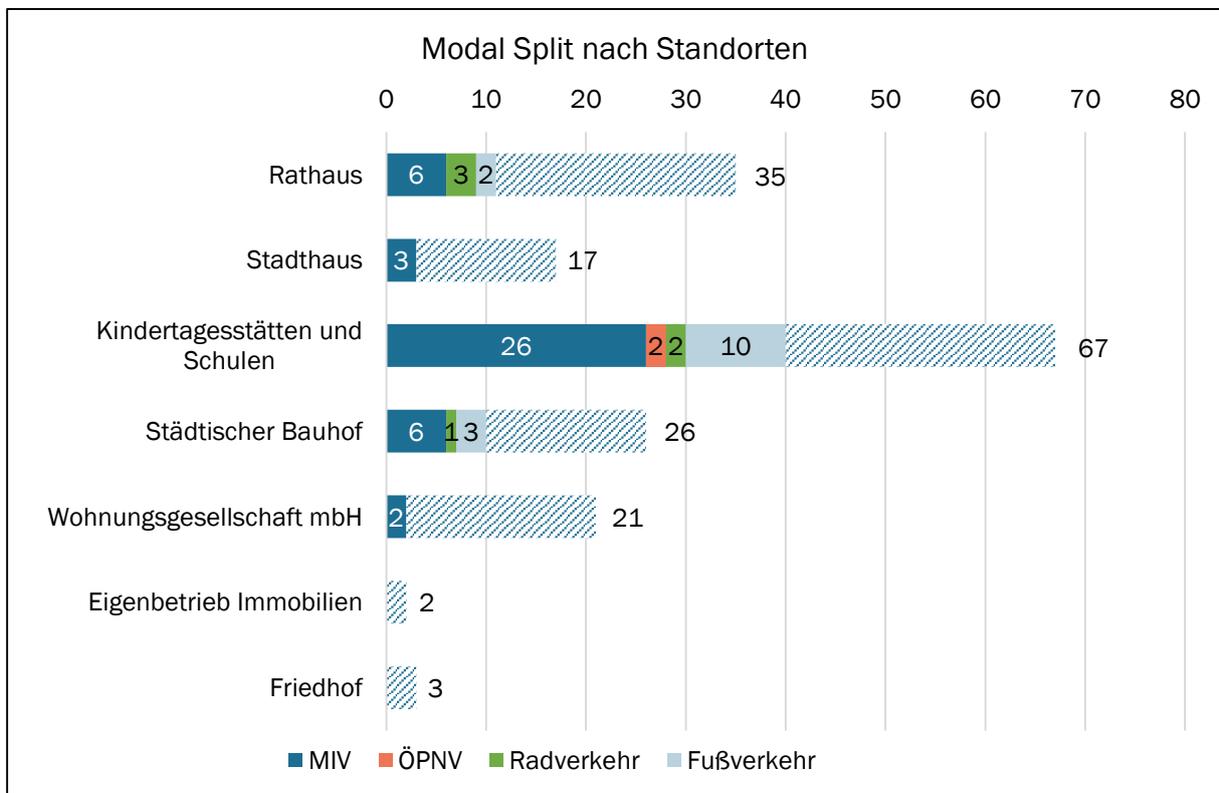
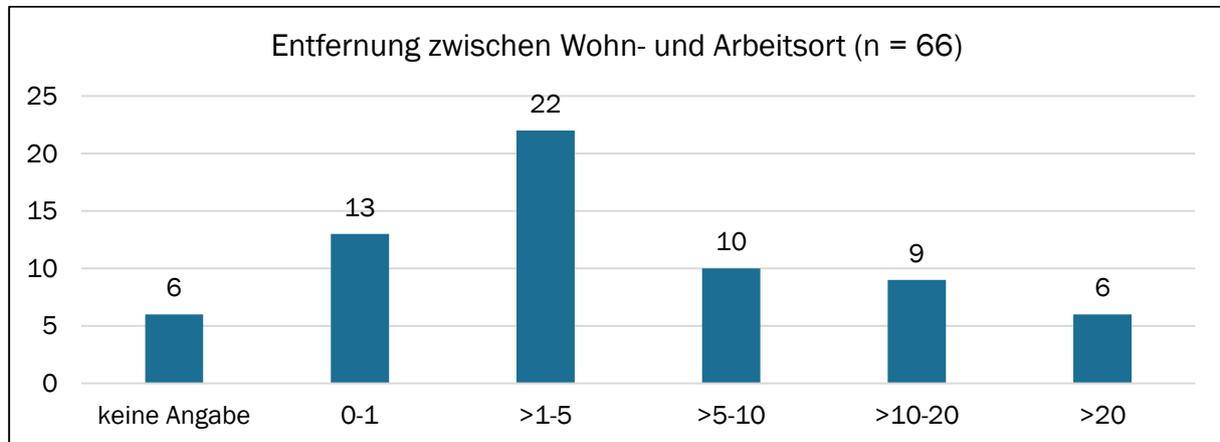


Abbildung 4 Modal Split nach Standorten

In Abbildung 5 ist dargestellt, wie lang der Arbeitsweg der Befragten ist. 20 % der befragten Mitarbeiter\*innen (13 Personen) haben einen Arbeitsweg von max. 1 km, bei weiteren 33 % (22 Personen) beträgt dieser >1–5 km. Bei 15 % der Teilnehmer\*innen (10 Personen) ist der Arbeitsweg >5–10 km lang, 14 % (9 Personen) fahren >10–20 km zur Arbeit und 9 % (6 Personen) wohnen mehr als 20 km von ihrem Arbeitsort entfernt. 9 % der Befragten (6 Personen) machten dazu keine Angabe.

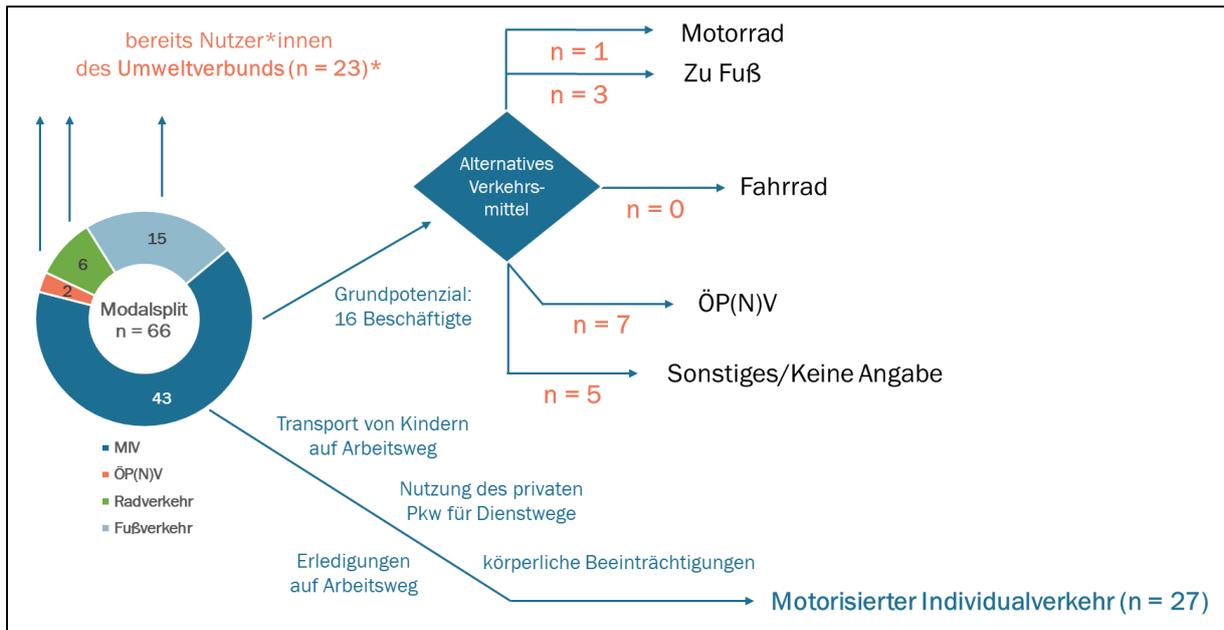


**Abbildung 5 Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort**

Von jenen 60 Mitarbeiter\*innen, welche die Länge ihres Arbeitsweges angaben, haben 58 % (36 Personen) einen Arbeitsweg von max. 5 km, aber nur knapp die Hälfte davon (47 %, 17 Personen) fährt mit dem Rad zur Arbeit oder geht zu Fuß, während die übrigen 53 % (19 Personen) mit dem privaten Pkw anreisen.

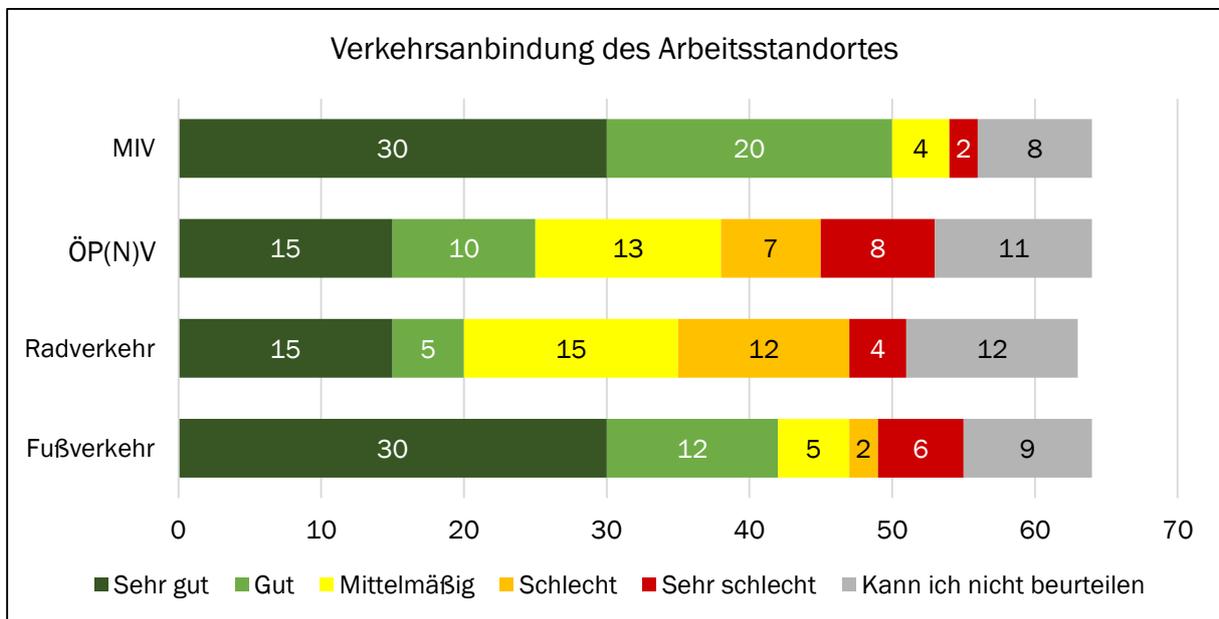
Um das Verlagerungspotenzial des MIV zu untersuchen, wurde erfragt, auf welches alternative Verkehrsmittel die Beschäftigten zurückgreifen würden, sofern sie den privaten Pkw einmal nicht für den Arbeitsweg nutzen können. In Abbildung 6 ist das Ergebnis dargestellt.

Dabei wurde berücksichtigt, wenn Personen triftige Gründe (Beförderung von Kindern auf dem Arbeitsweg, Nutzung des privaten Pkw für Dienstwege, Erledigungen auf dem Arbeitsweg, körperliche Beeinträchtigungen) für die Nutzung des Pkw angegeben haben (41 %, 27 Personen). Bei 23 % der Befragten (16 Personen) besteht ein theoretisches Verlagerungspotenzial auf alternative Verkehrsmittel, wie den ÖPNV oder den Fußverkehr. Eine Person würde alternativ zum privaten Pkw ein Motorrad für den Arbeitsweg nutzen.

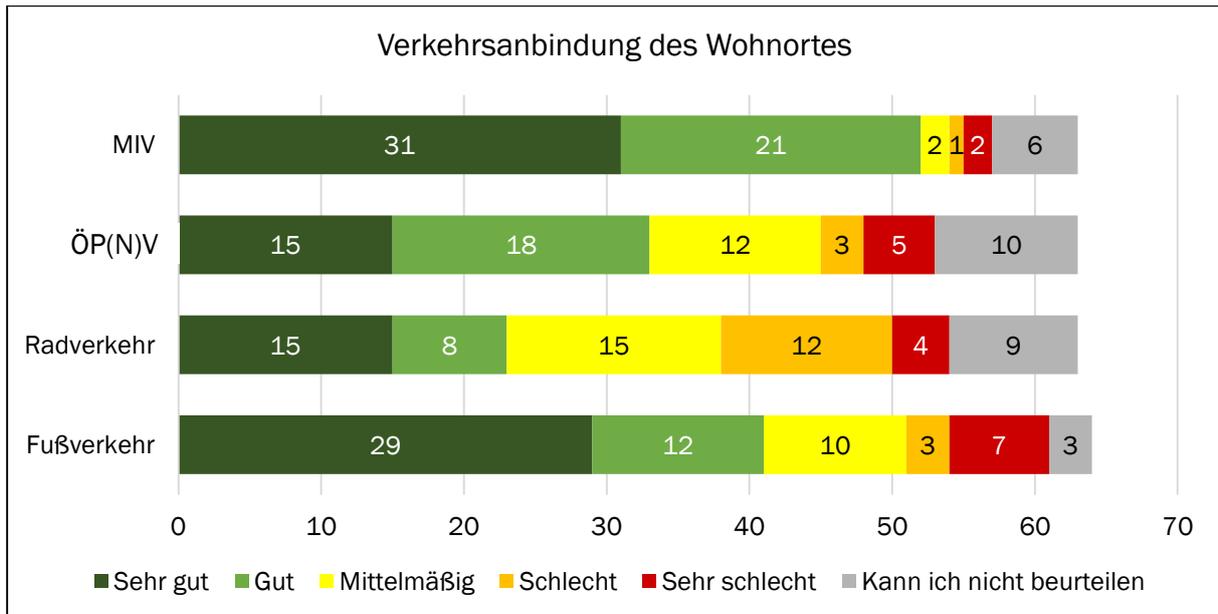


**Abbildung 6 Verlagerungspotenzial des MIV**

Im Rahmen der Befragung wurde erhoben, wie die Beschäftigten der Stadt Frankenberg die Verkehrsanbindung an Ihren Arbeitsstandorten (vgl. Abbildung 7) sowie an Ihrem Wohnort (vgl. Abbildung 8) bewerten. Auffällig ist die deutlich geringere Zufriedenheit mit der jeweiligen Anbindung für den ÖP(N)V sowie den Radverkehr im Vergleich zum MIV und zum Fußverkehr. Zwischen dem Arbeitsstandort und dem jeweiligen Wohnort sind bei der Betrachtung der Ergebnisse aller Teilnehmenden kaum Unterschiede erkennbar.



**Abbildung 7 Bewertung der Verkehrsanbindung des Arbeitsstandortes**



**Abbildung 8 Bewertung der Verkehrsanbindung des Wohnortes**

Als Gründe für die Nutzung des Pkw für den Arbeitsweg bzw. für dienstliche Wege nannten die Teilnehmer\*innen der Befragung folgende Gründe in absteigender Häufigkeit (n = 41):

- Private Transporte/Erledigungen auf dem Hin- bzw. Rückweg zu/von der Arbeit (inkl. Beförderung von Kindern) (21)
- Keine Alternative mit vergleichbarer Fahrdauer (17)
- Persönlicher Komfort und Gewohnheit (15)
- Fehlende oder mangelhafte Radwegeinfrastruktur (11)
- Nutzung des privaten Pkw für Dienstwege (6)
- Körperliche/gesundheitliche Beeinträchtigung (4)
- Kein ÖP(N)V vorhanden (3)

#### 4.3.4 Dienstliche Mobilität

57 % der befragten Mitarbeiter\*innen (37 Personen) gaben an, während ihrer Arbeitszeit dienstliche Wege außerhalb ihres üblichen Arbeitsstandortes zurückzulegen. Diese Wege werden von den Mitarbeiter\*innen der Kindertagesstätten und Schulen i. d. R. zu Fuß oder mit dem Privat-Pkw zurückgelegt. Von ihnen wurde ein Bedarf nach Dienst-Pkw oder Dienstfahrrädern geäußert. Beschäftigte des städtischen Bauhofes nutzen vorrangig die bauhofeigenen Dienstfahrzeuge.

Die Mitarbeiter\*innen des Rathauses sowie des Stadthauses wurden spezifisch hinsichtlich der Zufriedenheit mit den dort vorhandenen Dienstfahrzeugen befragt, sofern sie dienstliche Wege zurückzulegen haben. Dabei handelt es sich derzeit um zwei Pkw, wovon einer elektrisch angetrieben ist, und ein Elektrofahrrad (Pedelec). 14 Personen beantworteten diese Frage und 50 % dieser Personen nutzen regelmäßig die Dienstfahrzeuge (vgl. Abbildung 9).

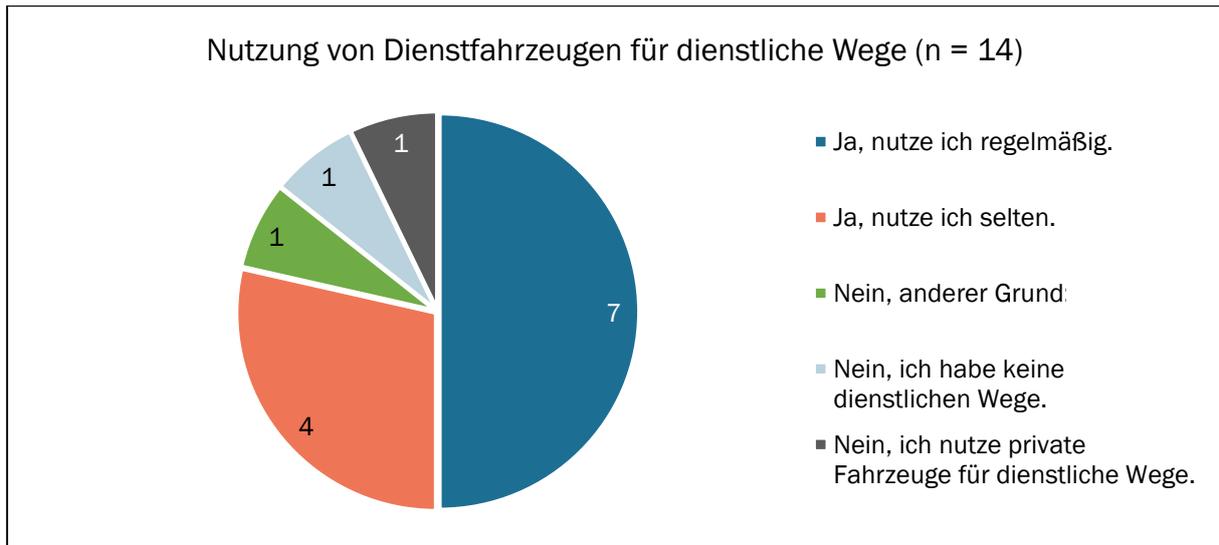


Abbildung 9 Nutzung von Dienstfahrzeugen

73 % der Befragten (8 Personen), welche die Dienstfahrzeuge regelmäßig oder selten nutzen, sind sowohl mit dem Buchungssystem als auch mit der Verfügbarkeit dieser Fahrzeuge sehr zufrieden oder zufrieden (vgl. Abbildung 10).

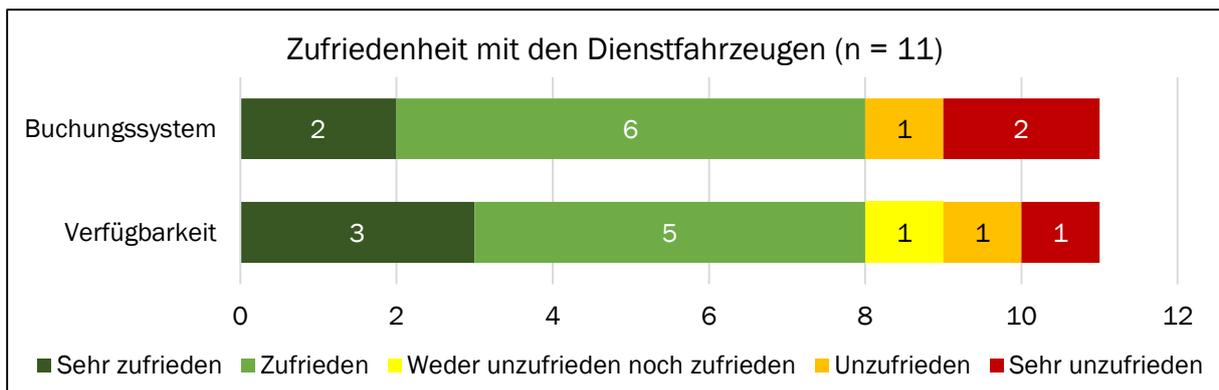
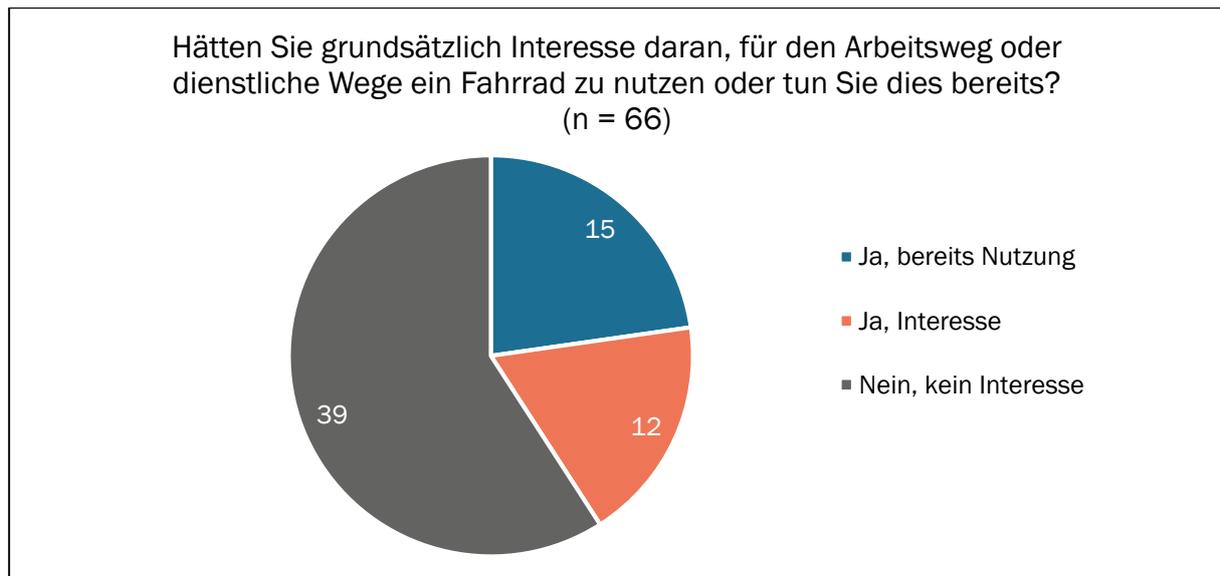


Abbildung 10 Zufriedenheit mit den Dienstfahrzeugen

#### 4.3.5 Alternative Verkehrsmittel

##### Fahrrad

23 % der Befragten (15 Personen) nutzen bereits ein Fahrrad für den Arbeitsweg oder dienstliche Wege (vgl. Abbildung 11). 18 % der Teilnehmer\*innen (12 Personen) äußerten diesbezüglich Interesse, während 59 % (39 Personen) kein Interesse hatten.



**Abbildung 11 Interesse an der Nutzung des Fahrrades**

Als Gründe für das Interesse an der Nutzung des Fahrrades für den Arbeitsweg oder dienstliche Wege wurden in absteigender Häufigkeit folgende Aspekte genannt:

- Gesundheitlicher Aspekt, sportliche Betätigung
- Umweltschutz
- Einsparen von Stellplatzsuche oder -gebühren
- Kostenersparnis gegenüber der Nutzung anderer Verkehrsmittel
- Keine oder nur ungünstige ÖP(N)V-Anbindung vorhanden
- Kein privater Pkw vorhanden

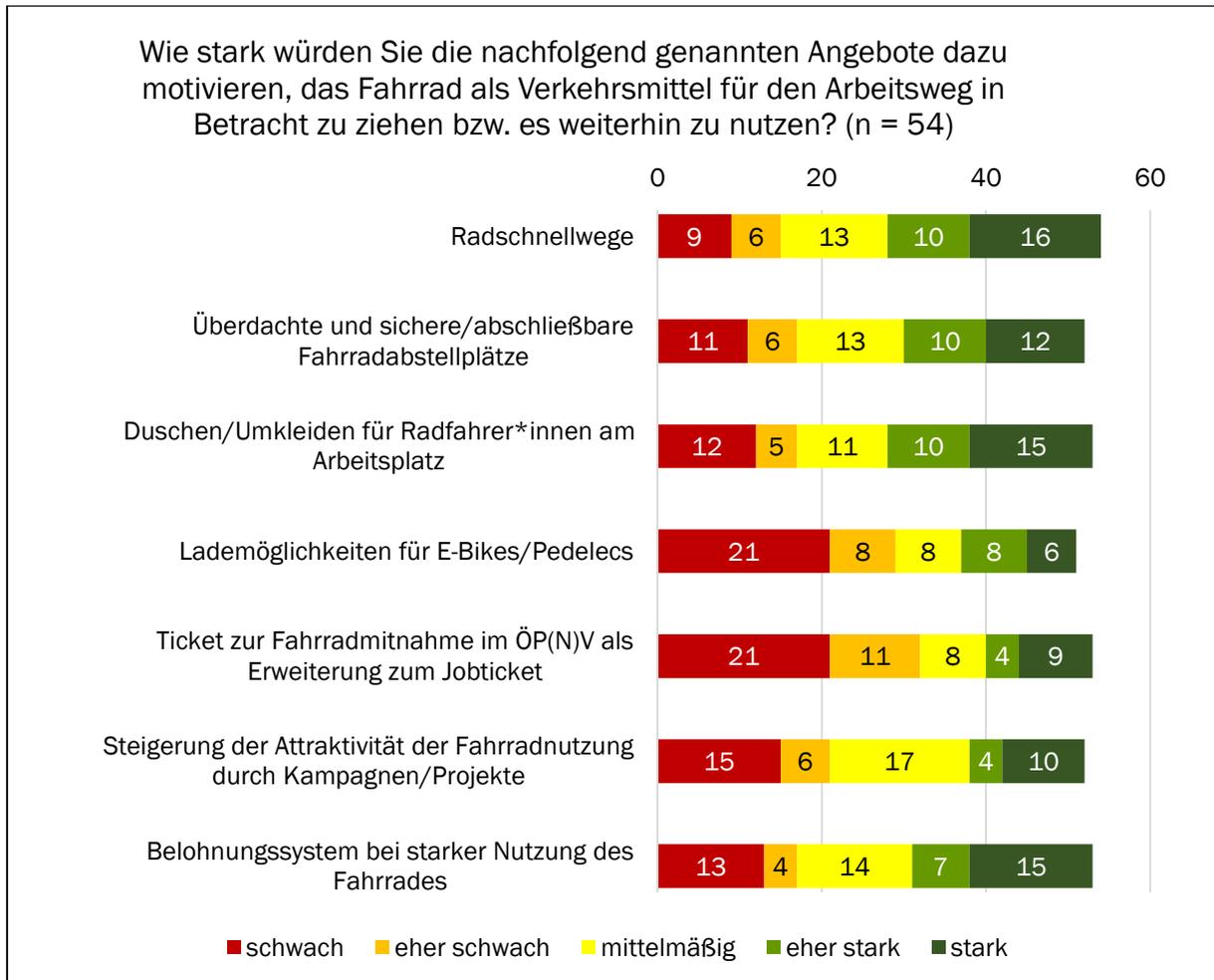
Im freien Textfeld wurden zudem die Zeitersparnis bei der Nutzung des Fahrrades im Vergleich zum Zufußgehen, der sehr kurze Arbeitsweg, die fehlende Verfügbarkeit des privaten Pkw sowie das Fahrradfahren als Ausgleich zur Arbeit als weitere Gründe genannt.

Gegen die Nutzung des Fahrrades sprechen aus Sicht der Teilnehmer\*innen folgende Punkte:

- Strecken sind dafür ungeeignet (16)
- Andere Verkehrsmittel sind flexibler (9)
- Andere Verkehrsmittel sind komfortabler (7)
- Wetterabhängigkeit (3)

Als sonstige Gründe sprechen für die Befragten auch Aspekte, wie der zu große Zeitaufwand, der Transport von Werkzeugen im Dienst und z. B. Kindern oder Einkäufen auf dem Arbeitsweg und gesundheitliche Gründe gegen die Fahrradnutzung.

Abbildung 12 zeigt, wie stark verschiedene Angebote zur Förderung des Radverkehrs die Befragten motivieren würden, das Fahrrad als Verkehrsmittel für den Arbeitsweg in Betracht zu ziehen bzw. es weiterhin zu nutzen. Radschnellwege, Duschen und Umkleiden für Radfahrer\*innen am Arbeitsplatz, überdachte und sichere bzw. abschließbare Fahrradabstellanlagen sowie ein Belohnungssystem bei starker Nutzung des Fahrrades wurden am häufigsten als eher starke oder starke Motivation eingeschätzt. Von zwei Personen wurde das Thema Bike-Leasing über den Arbeitgeber angesprochen und als potenziell stark motivierender Faktor für die Anreise zur Arbeit mit dem Fahrrad genannt.



**Abbildung 12 Angebote zur Mobilitätsverbesserung – Radfahren**

Von zwei Personen wurde bei der obenstehenden Frage das Thema Bike-Leasing über den Arbeitgeber angesprochen und als potenziell stark motivierender Faktor für die Anreise zur Arbeit mit dem Fahrrad genannt. Die explizite Frage danach ergab, dass 24 % der Teilnehmer\*innen (12 Personen) daran interessiert wären, ein Fahrrad oder Elektrofahrrad in Form von Gehaltsumwandlung über den Arbeitgeber zu nutzen. 5 Personen wären interessiert an einem konventionellen Fahrrad, während 7 Personen Interesse an einem Pedelec hätten.

An dieser Stelle sei angemerkt, dass Gehaltsumwandlung derzeit im öffentlichen Dienst in Sachsen nicht möglich ist. Die Frage sollte das grundsätzliche Interesse an der Thematik erheben.

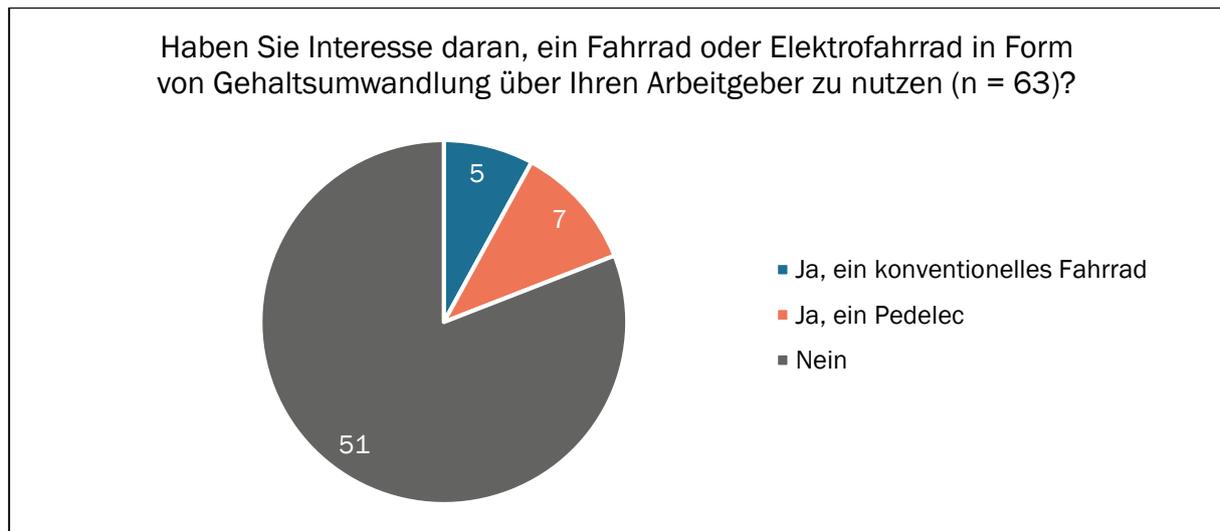


Abbildung 13 Interesse an Dienstrad-Leasing

### Öffentlicher (Nah-)Verkehr

Nur 6 % der Befragten (4 Personen) nutzen aktuell bereits den ÖP(N)V für den Arbeitsweg oder dienstliche Wege, während 23 % der Befragten (15 Personen) daran interessiert sind (vgl. Abbildung 14). Die übrigen 71 % der Teilnehmer\*innen haben kein Interesse an der Nutzung des ÖP(N)V.

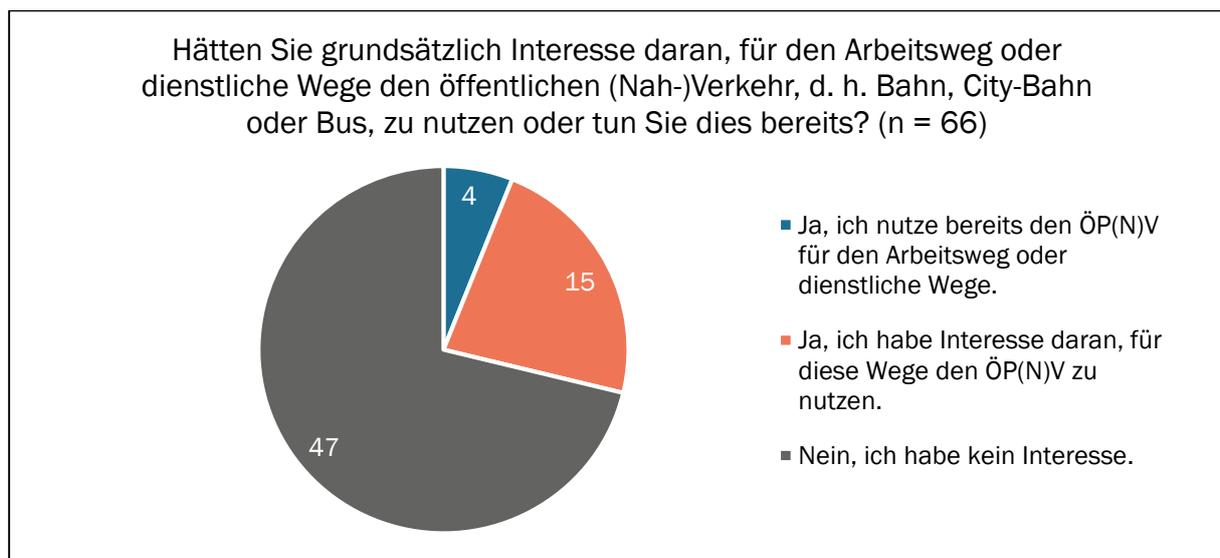


Abbildung 14 Interesse an der Nutzung des ÖP(N)V

Als Gründe für das Interesse an der Nutzung des ÖPNV wurden in absteigender Häufigkeit folgende Aspekte genannt (n = 15):

- Umweltschutz (10)
- Einsparen von Stellplatzsuche und -gebühren (9)
- Kostenersparnis gegenüber der Nutzung eines privaten Pkw (7)
- Mehr Komfort als bei der Nutzung des Fahrrades (5)

Gegen die Nutzung des ÖP(N)V sprechen für die Befragten folgende Gründe (n = 47):

- Mit anderen Verkehrsmitteln bin ich flexibler. (24)

- Die Verbindungen sind ungünstig. (12)
- Andere Verkehrsmittel sind komfortabler. (10)
- Kein besonderer Grund (8)
- Zu kurzer Arbeitsweg (8)
- Hohe Ticketpreise (6)

Als sonstiger Grund, der gegen die Nutzung des ÖP(N)V spricht, wurde die eingeschränkte Transportmöglichkeit für Arbeitsgeräte genannt.

Abbildung 15 zeigt, wie stark verschiedene Angebote zur Förderung der ÖP(N)V-Nutzung die Befragten motivieren würden, den öffentlichen (Nah-)Verkehr als Option für den Arbeitsweg in Betracht zu ziehen bzw. diesen weiterhin zu nutzen. Am häufigsten als eher starke oder starke Motivation bewertet wurde die Verbesserung der ÖP(N)V-Anbindung des ländlichen Raumes (54 %), während ein preislich attraktives Jobticket dies für 52 % der Befragten darstellt. Als im Durchschnitt weniger motivierend wurden mögliche Park+Ride-Parkplätze sowie Bike+Ride-Stellplätze an Bahnhöfen eingeschätzt.

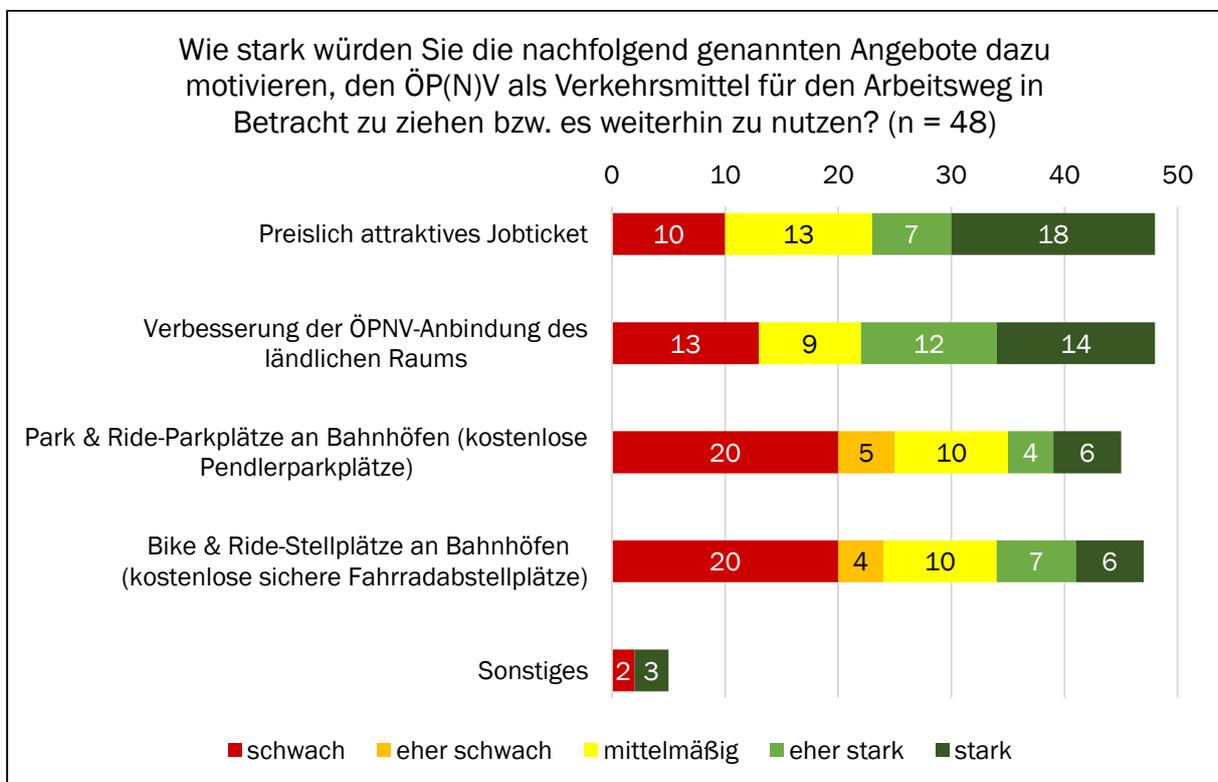


Abbildung 15 Angebote zur Mobilitätsverbesserung – ÖP(N)V

Als stark motivierende Angebote wurden außerdem eine Angleichung der Arbeitszeiten an den ÖP(N)V-Fahrplan sowie durchgehende Bahn- oder Busverbindungen genannt.

## Carsharing

Im Rahmen der Beschäftigtenbefragung wurde erhoben, dass 50 % der Teilnehmer\*innen (32 Personen) es positiv fänden, wenn Dienst-Pkw der Stadt Frankenberg außerhalb der Dienstzeiten auch durch Bürger\*innen nutzbar wären (vgl. Abbildung 16). 20 % der Befragten lehnen diese Idee ab, während die übrigen 30 % der Teilnehmer\*innen (19 Personen) dazu neutral eingestellt sind.

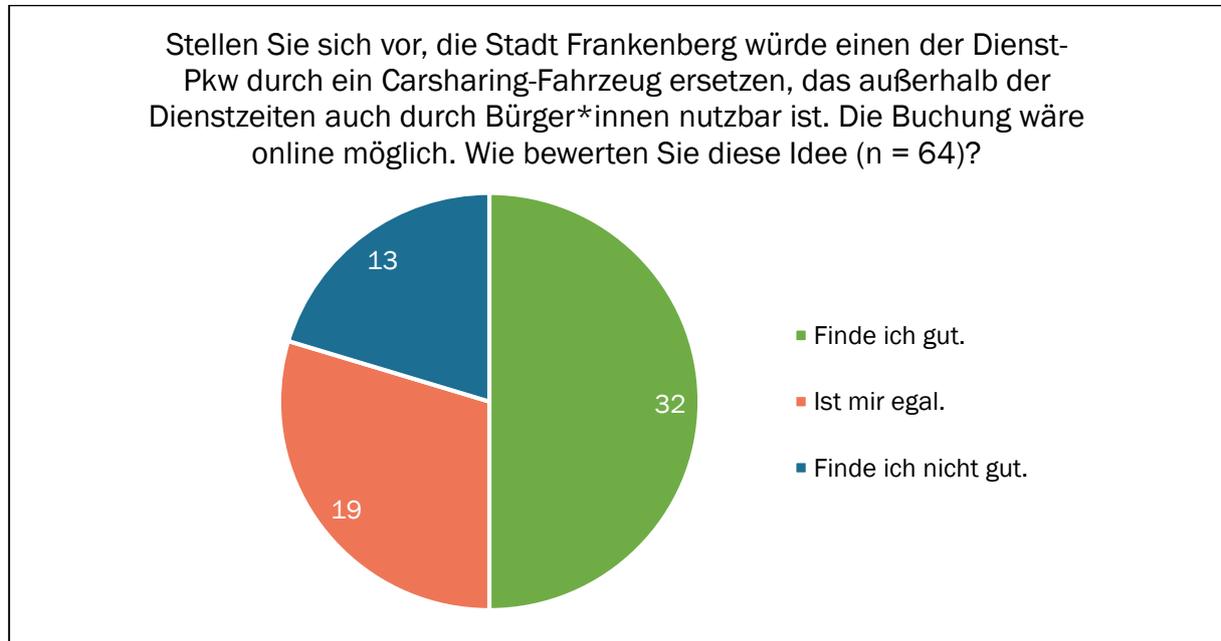


Abbildung 16 Einstellung zu Carsharing mit Ankernutzung durch die Stadt Frankenberg

## Fahrgemeinschaften

Nur 5 % der Befragten (3 Personen) nutzen bereits eine Fahrgemeinschaft für den Arbeitsweg (vgl. Abbildung 17). 17 % (11 Personen) sind daran als Fahrer\*in oder Mitfahrer\*in interessiert, während 78 % (51 Personen) kein Interesse an Fahrgemeinschaften haben.

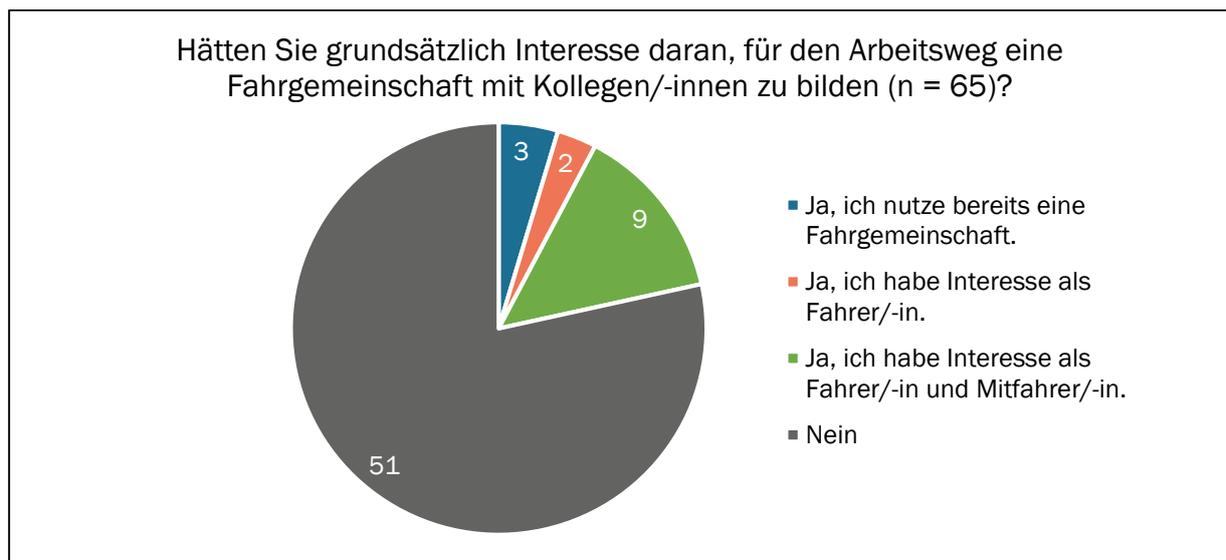


Abbildung 17 Interesse an der Nutzung von Fahrgemeinschaften

Folgende Aspekte wurden von den Teilnehmer\*innen als Grund für ihr Interesse an Fahrgemeinschaften genannt (n = 11):

- Umweltschutz (10)
- Persönlicher Beitrag zur Minderung des allgemeinen Verkehrsaufkommens (9)
- Finanzielle Gründe (8)
- Hilfsbereitschaft gegenüber anderen (7)
- Geselligkeit (5)
- Als Beifahrer\*in: nicht selbst fahren zu müssen (2)
- Privater Pkw wird besser nutzbar für die Familie (1)

Folgende Punkte nannten die Befragten als Grund für ihr Desinteresse an Fahrgemeinschaften (n = 51):

- Zu geringe zeitliche Flexibilität (26)
- Zu aufwändige Planung/Absprache (19)
- Keine Privatsphäre/Ruhe beim Fahren (13)
- Kein/-e potentielle/-r Mitfahrer/-in vorhanden (12)
- Zu kurzer Arbeitsweg (7)

Als weitere Argumente gegen Fahrgemeinschaften wurden Kinderhol- und Bringdienste auf dem Arbeitsweg und unterschiedliche Dienstzeiten der Mitarbeiter\*innen genannt.

In Abbildung 18 ist dargestellt, wie stark verschiedene Angebote die Befragten motivieren würden, Fahrgemeinschaften als Option für den Arbeitsweg in Betracht zu ziehen oder weiterhin zu nutzen.

Aufgrund des überwiegenden Desinteresses an Fahrgemeinschaften im Allgemeinen wurden die Angebote von 67 bis 80 % der Teilnehmer\*innen als schwach, eher schwach oder mittelmäßig motivierend eingeschätzt. Die genauen Bewertungen der einzelnen Angebote sind der Abbildung 18 zu entnehmen.

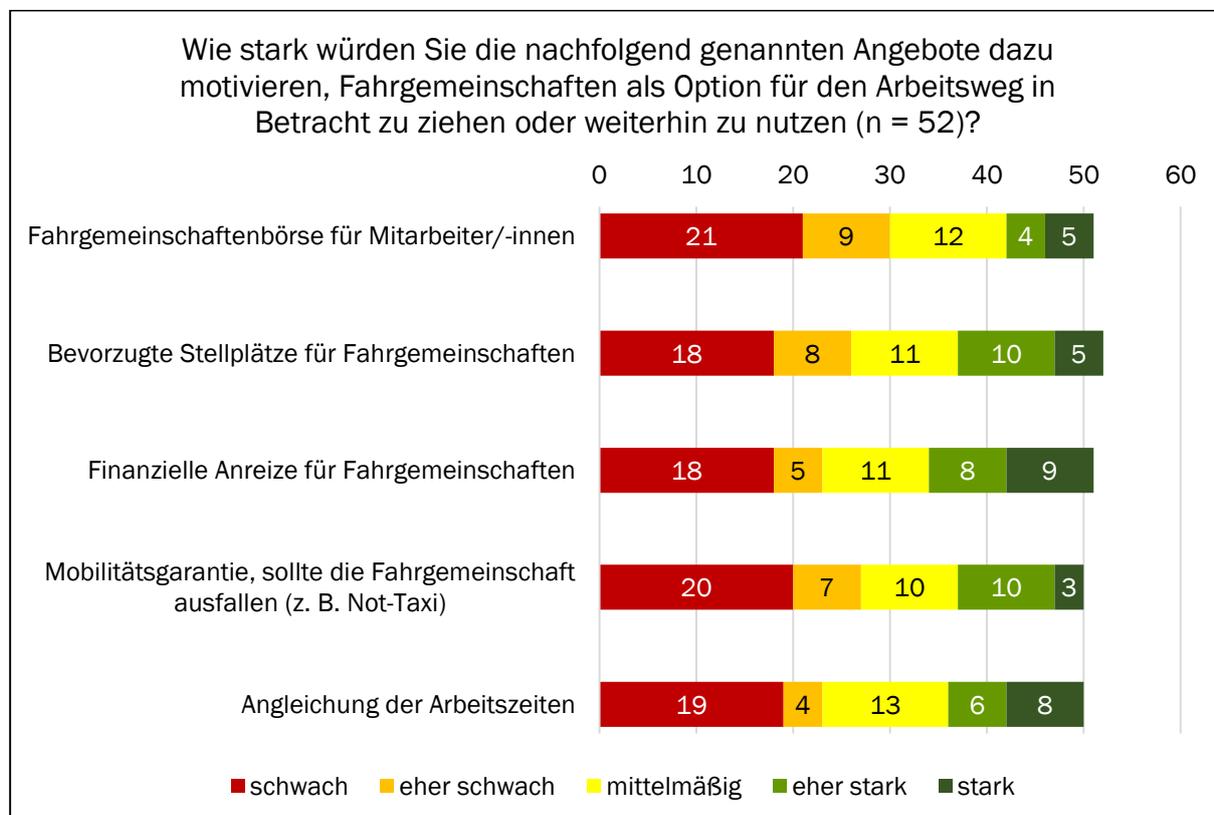


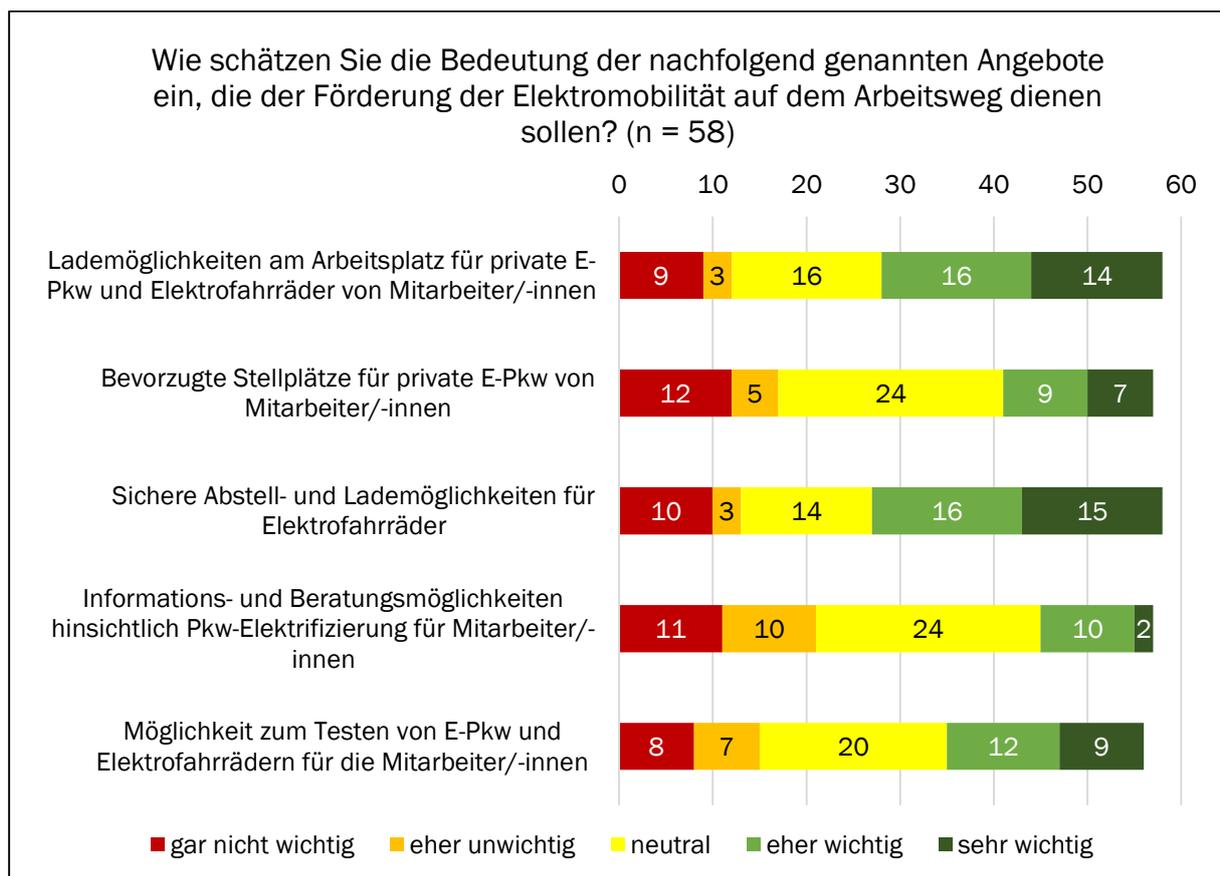
Abbildung 18 Angebote zur Mobilitätsverbesserung – Fahrgemeinschaften

## Elektromobilität

55 % der befragten Beschäftigten (35 Personen) gaben an, sich bislang noch nicht mit dem Thema Elektromobilität befasst zu haben. 28 % der Teilnehmer\*innen (18 Personen) interessieren sich für das Thema und haben sich auch bereits damit beschäftigt. Je 9 % der Befragten (6 Personen) sind bereits mit einem E-Pkw gefahren oder besitzen ein Elektrofahrzeug bzw. sind bereits mit einem gefahren oder besitzen eines.

12 % der befragten Beschäftigten (8 Personen) haben schon einmal mit dem Gedanken gespielt, sich als nächsten Privat-Pkw ein Elektrofahrzeug anzuschaffen, jedoch plant keiner der Teilnehmer\*innen aktuell die Anschaffung eines privaten E-Pkw.

In Abbildung 19 ist die Bedeutung dargestellt, die verschiedene Angebote bei der Förderung der Elektromobilität auf dem Arbeitsweg aus der Sicht der Teilnehmer\*innen haben. 53 % der Befragten (31 Personen) schätzten sichere Abstell- und Lademöglichkeiten für Elektrofahräder als eher wichtig oder sehr wichtig ein. Für 52 % der Teilnehmer\*innen (30 Personen) trifft dies auf Lademöglichkeiten für private Elektrofahrzeuge am Arbeitsplatz zu und 20 % der Teilnehmer\*innen (21 Personen) finden Möglichkeiten zum E-Fahrzeug-Test durch Mitarbeiter\*innen eher wichtig oder sehr wichtig. Als weniger wichtig wurden Angebote, wie bevorzugte Stellplätze für private Mitarbeiter-E-Pkw oder Informations- und Beratungsmöglichkeiten bzgl. der Pkw-Elektrifizierung für Mitarbeiter\*innen bewertet.



**Abbildung 19 Angebote zur Mobilitätsverbesserung – Elektromobilität**

28 % der Befragten (18 Personen) gaben an, dass eine kostenlose Lademöglichkeit für private E-Pkw und Elektrofahräder der Mitarbeiter\*innen am Arbeitsort ihr persönliches Interesse an der Thematik Elektromobilität erhöhen würde, während dies auf 45 % der Befragten (29 Personen) nicht zutrifft. Die übrigen Personen waren unentschieden.

### 4.3.6 Attraktive Arbeitsplatzgestaltung

Neben klassischen Maßnahmen zur Förderung emissionsarmer Verkehrsmittel gibt es auch nicht-mobilitätsbezogene Maßnahmen, die einerseits der attraktiven Arbeitsplatzgestaltung dienen, jedoch zum Teil auch einen Einfluss auf die Häufigkeit der Anreise sowie die Verkehrsmittelwahl auf dem Arbeitsweg haben.

Folgende Angebote wurden von den Befragten in absteigender Häufigkeit als für einen attraktiven Arbeitsplatz relevant eingeschätzt (n = 53):

- Arbeiten im Home-Office (23)
- Digitalisierungsmaßnahmen (z. B. Nutzung von Telefonkonferenzen statt Dienstreisen) (21)
- Eigener Stellplatz (20)
- Eltern-Kind-Büro (z. B. für Notfallsituationen, wie geschlossene Kita) (15)
- Paketzustellung am Arbeitsplatz (8)
- Sonstiges (13)

Folgende mobilitätsrelevante sonstige Angebote wurden außerdem näher benannt:

- Eigene Stellplätze für Personal der Kita
- Ausreichend Parkmöglichkeiten
- Direkte Anbindung an den ÖPNV
- Flexible Arbeitszeitmodelle
- Voraussetzungen für Radfahrer schaffen, d. h. genügend überdachte und gesicherte Stellplätze, Duschen, Trockenraum für Kleidung/Schuhe
- Jahres-Bonus für Radfahrer, da nicht Teil des Problems der innerstädtischen Pkw-Stellplatz-Knappheit

### 4.3.7 Wünsche für eine umweltfreundliche Mobilität

#### 4.3.7.1 Wünsche für eine umweltfreundlichere Arbeitswegemobilität

Die Befragten hatten die Möglichkeit, in einem freien Textfeld Wünsche für eine umweltfreundlichere Arbeitswegemobilität zu äußern. Diese nachfolgend in Clustern zusammengefassten Wünsche im Hinblick auf eine umweltfreundlichere Arbeitswegemobilität wurden identifiziert:

- **Steigerung der Attraktivität des ÖP(N)V** (u. a. durch schnellere Verbindungen, Verbesserung der Taktung, sinnvollen Anschluss des ländlichen Raums, kostenlose ÖP(N)V-Tickets)
- **Verbesserung der Fahrradinfrastruktur** (Radwege, Ausbau des Streckennetzes, Beleuchtung, Sicherheit, Barrierefreiheit, Vorrang für Radfahrer\*innen auf Nebenstraßen)
- **Fahrrad-Leasing** (Einführung von JobRad für Angestellte im öffentlichen Dienst ermöglichen)
- **Fußverkehr** (Ausbau, Beleuchtung, Sicherheit, Barrierefreiheit)
- **Förderung alternativer Antriebe** (Anreizschaffung, E-Roller, Förderung von E-Mobilität)
- **Steigerung der Stellplatzanzahl** für Mitarbeiter\*innen
- **Sonstiges** (flexible Arbeitszeiten, bessere Informationen zu Baustellen, regionale Vernetzung der Mobilität in der Region, weniger Baustellen, Investition in Verkehrsinfrastruktur (Straßen, Fahrradwege, Fußwege), Gleichbehandlung aller Verkehrsteilnehmer\*innen)

#### 4.3.7.2 Wünsche für eine umweltfreundlichere dienstliche Mobilität

Folgende Wünsche im Hinblick auf eine umweltfreundlichere Arbeitswegemobilität wurden aufgenommen:

- **Steigerung der Attraktivität des ÖP(N)V** (kostenlose Tickets, Vereinfachung der Abrechnung von Dienstfahrten mit dem ÖP(N)V durch ÖP(NV)-Karten für Mitarbeiter\*innen analog zu Tankkarten)
- **Steigerung der Fahrradnutzung** (Hinweis auf stärkere Nutzung des Dienstfahrrades für innerstädtische Wege, Pedelec für Botendienst in der Stadt an allen Standorten)
- **Dienst-Pkw** (Verfügbarkeit von Dienstfahrzeugen an allen Standorten, Verringerung der Nutzung von privaten Pkw, Nutzung von Dienstfahrzeugen für Lehrgänge)
- **Förderung alternativer Antriebe** (mehr E-Pkw für die Nutzung durch die Mitarbeiter\*innen, ausreichend Ladestationen im Stadtgebiet, stärkere Kommunikation des Themas E-Mobilität und Dienstwagennutzung)

#### 4.3.7.3 Sonstige Wünsche an die Stadt Frankenberg

Abschließend hatten die befragten Mitarbeiter\*innen die Möglichkeit, weitere allgemeine Wünsche an die Stadt Frankenberg zu äußern. Zur besseren Übersichtlichkeit wurden diese Wünsche nach dem vorhandenen oder nicht vorhandenen Mobilitätsbezug untergliedert:

Mobilitätsbezug:

- Bereitstellen bzw. Ausbau von **Fahrradabstellanlagen** (Sicherheit, Überdachung)
- Bereitstellen von **Mitarbeiterparkplätzen**
- Bereitstellen von **Dienstfahrzeugen** (Pkw oder Fahrrad) für dienstliche Wege für alle Standorte
- Einnehmen einer Vorbildfunktion für die Bürger\*innen (Nutzung von **Elektromobilität**, Information der Bürger\*innen)
- Ermöglichen der **JobRad-Nutzung** (Gesundheitsförderung, Senkung des Parkdrucks, Klimaschutzbeitrag)
- Schaffen von **Anreizen für Verzicht auf Pkw** (Bereitstellen von kostenlosen ÖP(N)V-Tickets für radfahrende Mitarbeiter\*innen im Winter)

Allgemeines:

- Bessere **Strukturierung** der Stadtverwaltung (klare Ansprechpartner\*innen bei bestimmten Anliegen)
- Beitrag zum **Klimaschutz**, Einbeziehen der Mitarbeiter\*innen
- Umweltfreundliche und ressourcenorientierte Planung und Umsetzung
- Mehr Entgegenkommen für die Mitarbeiter\*innen (Beispiel Corona-Krise: flexible Arbeitszeiten, Home-Office, Gehaltsgefüge, unflexible Mitarbeiterlösungen, Arbeitsverteilung, Mitarbeiterführung)
- Gesundere Mittagsverpflegung für Kinder in den Kindertagesstätten und Schulen

### 4.3.8 Zusammenfassung der Befragungsergebnisse

Bei der Entwicklung von Empfehlungen zur Verbesserung der Mobilitätsangebote für Mitarbeiter\*innen der Stadt Frankenberg fließen folgende Kernerkenntnisse aus der Beschäftigtenbefragung ein:

- Die Mehrheit der befragten Mitarbeiter\*innen (65 %) nutzt für den Arbeitsweg am häufigsten den privaten Pkw. Der Anteil des Fußverkehrs ist mit 23 % deutlich höher als jener des Radverkehrs (9 %) oder des ÖP(N)V (3 %).
- Bei den Mitarbeiter\*innen der Kindertagesstätten und Schulen hat der Fußverkehr einen Anteil von 25 %, bei den übrigen Standorten ist dieser deutlich geringer.
- Die Erreichbarkeit von Wohnort und Arbeitsstandort mit dem ÖP(N)V und Fahrrad wird im Vergleich zum MIV und Fußverkehr als deutlich schlechter bewertet.
- 36 Mitarbeiter\*innen haben einen Arbeitsweg von max. 5 km, aber nur 47 % davon (17 Personen) fahren Rad oder gehen zu Fuß.
- Bei 15 Beschäftigten, die aktuell am häufigsten mit dem MIV zur Arbeit fahren, besteht grundsätzlich die Alternative der Nutzung eines Verkehrsmittels des Umweltverbundes, ohne dass triftige Gründe (Beförderung von Kindern auf dem Arbeitsweg, Erledigungen, Nutzung des privaten Pkw für Dienstwege, körperliche Beeinträchtigungen) dagegen sprechen.
- Während die befragten Mitarbeiter\*innen von Stadt- und Rathaus überwiegend mit der Verfügbarkeit sowie dem Buchungssystem der Dienstfahrzeuge zufrieden sind, wurde insbesondere von den Mitarbeiter\*innen der Kindertagesstätten und Schulen häufig der Wunsch nach Dienstfahrzeugen (Fahrräder, Pedelecs oder Pkw) genannt.
- Jeweils zwischen 17 und 23 % der befragten Mitarbeiter\*innen nutzen aktuell noch nicht das Fahrrad, den ÖP(N)V, Fahrgemeinschaften oder elektrische Fahrzeuge für den Arbeitsweg oder dienstliche Wege, sind jedoch daran interessiert oder zumindest offen dafür.
- 50 % der Befragten würden es begrüßen, wenn die Stadt Frankenberg einen Dienst-Pkw durch ein Carsharing-Fahrzeug ersetzen würde, das außerhalb der Dienstzeiten auch durch Bürger\*innen nutzbar und online buchbar wäre.
- 43 % der Befragten würden die Option zum Arbeiten im Home-Office begrüßen, während sich 40 % der Teilnehmer\*innen eine zunehmende Digitalisierung zur Vermeidung von Dienstreisen wünschen.
- Insgesamt besteht bei den Beschäftigten noch ein großes Potential zur Sensibilisierung für umweltfreundlichere Mobilitätsoptionen auf dem Arbeitsweg sowie dienstlichen Wegen.

Folgende konkrete Bedarfe wurden identifiziert:

- Dienstfahrzeuge an allen Standorten → bevorzugt Pedelecs/Fahrräder für innerstädtische Wege
- Ausreichend Stellplätze für Pkw
- Voraussetzungen für Radfahrer schaffen, d. h. genügend überdachte und gesicherte Stellplätze, Duschen, Trockenraum für Kleidung/Schuhe
- Bike-Leasing über Gehaltsumwandlung
- Preislich attraktives Jobticket
- Verbesserung der ÖP(N)V-Anbindung des ländlichen Raums

### 4.3.9 Fuhrparkanalyse

Mit dem Analysetool eOptiflott wurden die Fahrtenbücher vom 01.11.2019 bis 30.01.2020 der zwei am Rathaus platzierten Dienst-Pkw ausgewertet. Aufgrund der geringen Fahrtstrecken, die mit maximal 150 km ohne Ausnahme innerhalb der Reichweiten von derzeit am Markt verfügbaren Elektro-Pkw liegen, besteht für dieses Fahrzeug ein uneingeschränktes Elektrifizierungspotenzial. Die längste gefahrene Strecke des nicht-elektrifizierten Pkw an einem Tag beträgt im untersuchten Zeitraum 134 km. Es wurden max. zwei Fahrten pro Tag durchgeführt. Für die Ladevorgänge am Rathaus reicht rechnerisch eine 11-kw-Wallbox. Daher kann neben dem vorhandenen elektrischen Pkw ein weiterer hinzugefügt werden. Damit wäre der Pkw-Fuhrpark vollständig elektrifiziert. Im Anhang A.2 ist der Ergebnisbogen der Analyse zu finden.

## 5 Maßnahmenkatalog und Priorisierung

Die im Rahmen der Beschäftigtenbefragung erhobenen Informationen können aufgrund der geringen Teilnahmequote von 39 % nur einen Eindruck vom Mobilitätsverhalten, von den Bedürfnissen und Wünschen der befragten Mitarbeiter\*innen der Stadt Frankenberg geben. Eine Repräsentativität ist aufgrund der Verteilung der Teilnehmer\*innen auf die verschiedenen Standorte nicht gegeben. Dennoch können daraus Empfehlungen abgeleitet werden. Vermutet werden kann aufgrund der geringen Teilnahmequote, dass die Thematik Mobilität bei den Mitarbeitenden aktuell einen geringen Stellenwert besitzt.

Aus Basis der im Abschnitt 4.3.8 zusammengefassten Ergebnisse der Beschäftigtenbefragung werden für die Stadt Frankenberg unter Punkt 0 zunächst mögliche Maßnahmen aufgelistet, die zur Förderung der Nutzung umweltfreundlicher Alternativen zum MIV durch die Mitarbeiter\*innen beitragen. Nachfolgend werden daraus jene Maßnahmen ausgewählt, die für die spezifische Situation der Stadt Frankenberg unter Einbeziehung einer Kosten- und Nutzenbetrachtung geeignet sind. Dabei sind die Vorbildfunktion, der Kommunikationsfaktor, die erzielten Effekte und der Wirkungshorizont wichtige Auswahlgrößen.

Zur besseren Übersichtlichkeit wurde eine Gliederung nach folgenden Punkten gewählt:

- Förderung des Radverkehrs
- Förderung der ÖP(N)V-Nutzung
- Förderung von Fahrgemeinschaften
- Förderung der Elektromobilität

Zu beachten ist, dass die Mobilität der städtischen Mitarbeiter\*innen nur einen geringen Anteil an der Mobilität aller Bürger\*innen und Besucher\*innen der Stadt hat. Maßnahmen, die auf die Mobilität der Öffentlichkeit einwirken, und die private Mobilität der Mitarbeiter\*innen haben einen deutlich größeren Effekt.

Spezifische Empfehlungen inklusive einer Priorisierung sowie der Erläuterung eines sinnvollen Vorgehens bei der Umsetzung der Maßnahmen werden im Kapitel 5.2 gegeben.

## 5.1 Maßnahmen zur Förderung umweltfreundlicher Alternativen zum MIV

### 5.1.1 Förderung des Radverkehrs

	Maßnahme	Arbeitsweg	Dienstliche Wege	Effekte auf private Mobilität/ Öffentlichkeit	Potential zur CO <sub>2</sub> -Einsparung	Wirkungshorizont	Kosten
<b>Ausprägungen</b>	-	<i>Geringe, mittlere oder hohe Relevanz</i>	<i>Geringe, mittlere oder hohe Relevanz</i>	<i>Gering, mittel oder hoch</i>	<i>Gering, mittel oder hoch</i>	<i>Kurz-, mittel- oder langfristig</i>	<i>In €</i>
<b>Information</b>	Sammeln geeigneter Fahrrad-Pendler Routen z. B. über die Komoot-App → Motivation der Mitarbeiter*innen, dort gute Fahrradrouten einzutragen, wenn sie aus Nachbarorten oder Ortsteilen kommen	Hoch	Gering	Mittel	Gering	Kurzfristig	Keine
	Schulung zur Nutzung von Pedelecs (Fahrweise, Laden etc.)	Mittel	Hoch	Hoch	Mittel	Mittel- bis langfristig	Kostenfrei bis 1 000 €
	Testangebote für Fahrräder und Pedelecs in Kooperation mit Fahrradhändlern	Hoch	Hoch	Hoch	Hoch	Kurzfristig	Kostenfrei bis 1 000 €
<b>Anreize</b>	Verbesserung der Abstellanlagen an den Standorten (+ ggf. Beräumung)	Hoch	Mittel	Gering	Mittel	Mittelfristig	Bügel: 100 € Fahrradboxen abschließbar: 1 500€
	Bereitstellen von Umkleiden und Duschen (Trockenschränke für Kleidung)	Hoch	Gering	Mittel	Mittel	Mittel	Ab 5 000 €
	Lagerungsmöglichkeiten für Fahrradzubehör an den Standorten	Gering	Gering	Gering	Gering	Kurzfristig	Ab 500 €
	Servicestationen für Reparaturen an den Standorten	Gering	Gering	Gering	Gering	Kurzfristig	Je Standort ab 200 €
	Bereitstellen von Dienstfahrrädern und -pedelecs an allen Standorten für dienstliche Wege	Gering	Hoch	Mittel	Mittel	Mittelfristig	Je Fahrrad ab 1 500 € plus mtl. Servicevertrag ab 20 €
	Meldeplattform Infrastruktur → Ansprechpartner*innen schaffen für Mängelmeldungen	Mittel	Mittel	Mittel	Mittel	Mittel- bis langfristig	Ab 50 €/Monat

	Steigerung der Attraktivität der Fahrradnutzung durch Kampagnen/Projekte, z. B. Stadtradeln	Mittel	Mittel	Mittel	Mittel	Langfristig	Aufwendungen für Material
Finanzielle Unterstützung	Prüfung der Möglichkeiten für Dienstrad-Leasing über Gehaltsumwandlung	Hoch	Mittel	Hoch	Hoch	Kurzfristig	Keine
	Einführung eines Jobtickets für den ÖP(N)V und Erweiterung um die Fahrradmitnahme	Siehe ÖPNV					
	Kostenloser Fahrrad-Check und Reinigung im Frühjahr	Mittel	Gering	Gering	Gering	Kurzfristig	500 €

### 5.1.2 Förderung der ÖP(N)V-Nutzung

	Maßnahme	Arbeitsweg	Dienstliche Wege	Effekte auf private Mobilität/ Öffentlichkeit	Potential zur CO <sub>2</sub> -Einsparung	Wirkungshorizont	Kosten
Ausprägungen	-	<i>Geringe, mittlere oder hohe Relevanz</i>	<i>Geringe, mittlere oder hohe Relevanz</i>	<i>Gering, mittel oder hoch</i>	<i>Gering, mittel oder hoch</i>	<i>Kurz-, mittel- oder langfristig</i>	<i>In €</i>
Information	Abfahrtsmonitor mit Echtzeitinformationen im Eingangsbereich von Gebäuden oder Aushang von Fahrplänen	Mittel	Gering	Hoch	Mittel	Langfristig	Ab 750 € je Abfahrtsmonitor
	Förderung des Erfahrungsaustauschs bzgl. Anfahrt zu Lehrgängen mit dem ÖP(N)V in einer Datenbank	Gering	Gering	Gering	Gering	Langfristig	Im Intranet realisierbar
Anreize	Verbesserung der ÖPNV-Anbindung an den Wohnorten der Mitarbeiter*innen durch ggf. Rufbus oder Mitarbeitershuttle	Hoch	Gering	Hoch	Mittel	Langfristig	Hohe Kosten mit geringem Impact
	Anpassung der Arbeitszeit an Taktung des ÖPNV	Mittel	Gering	Gering	Mittel	Mittelfristig	Keine
	Kontingent an übertragbaren ÖP(N)V-Dauertickets zur Nutzung durch Mitarbeiter*innen für dienstliche Wege	Mittel	Mittel	Mittel	Gering	Mittelfristig	Max. 180 € je Monat und Karte

	Mobilitätsgarantie (Taxi) bei Ausfällen, Störungen und Verspätungen	Mittel	Mittel	Mittel	Gering	Mittelfristig	Geringe Kosten unter < 200 € im Monat zu erwarten
<b>Finanzielle Unterstützung</b>	Einführung eines preislich attraktiven Jobtickets zur vergünstigten Nutzung des ÖP(N)V	Hoch	Gering	Hoch	Hoch	Mittelfristig	Kosten je Arbeitnehmer 5 € → 150 € bei Mindestmenge von 30 Arbeitnehmer*innen <sup>1</sup>

### 5.1.3 Förderung von Fahrgemeinschaften

	Maßnahme	Arbeitsweg	Dienstliche Wege	Effekte auf private Mobilität/ Öffentlichkeit	Potential zur CO <sub>2</sub> -Einsparung	Wirkungshorizont	Kosten
<b>Ausprägungen</b>	-	<i>Geringe, mittlere oder hohe Relevanz</i>	<i>Geringe, mittlere oder hohe Relevanz</i>	<i>Gering, mittel oder hoch</i>	<i>Gering, mittel oder hoch</i>	<i>Kurz-, mittel- oder langfristig</i>	<i>In €</i>
<b>Information</b>	Mitfahrbörse für Arbeitsweg einrichten und aktiv kommunizieren	Mittel	Gering	Mittel	Gering	Langfristig	Kostenfrei möglich
<b>Anreize</b>	Arbeitszeitmodelle ändern → Gleitzeit und Home-Office, Steigerung der Flexibilität zur Nutzung von Fahrgemeinschaften	Hoch	Gering	Mittel	Mittel	Kurzfristig	Keine
	Bevorzugte Vergabe von Stellplätzen an Fahrgemeinschaften	Gering	Gering	Gering	Gering	Kurzfristig	Keine
	Vorschreiben von Fahrgemeinschaften bei Dienstreisen und Zahlung von Wegstreckenentschädigung	Gering	Gering	Gering	Gering	Kurzfristig	Keine
<b>Finanzielle Unterstützung</b>	Tankgutscheine für Fahrgemeinschaften	Hoch	Gering	Gering	Mittel	Kurzfristig	Kosten von unter 500 € im Monat zu erwarten

<sup>1</sup> <https://www.vms.de/tickets/fahrscheine/tarif-von-a-bis-z/v/a/jobticket/17/>

## 5.1.4 Förderung der Elektromobilität

	Maßnahme	Arbeitsweg	Dienstliche Wege	Effekte auf private Mobilität/ Öffentlichkeit	Potential zur CO <sub>2</sub> -Einsparung	Wirkungshorizont	Kosten
<b>Ausprägungen</b>	-	<i>Geringe, mittlere oder hohe Relevanz</i>	<i>Geringe, mittlere oder hohe Relevanz</i>	<i>Gering, mittel oder hoch</i>	<i>Gering, mittel oder hoch</i>	<i>Kurz-, mittel- oder langfristig</i>	<i>In €</i>
<b>Information</b>	Schulungen zur Nutzung der dienstlichen E-Fahrzeuge	Gering	Mittel	Mittel	Mittel	Kurzfristig	Keine
	Sichtbarkeit durch präzentere Platzierung der E-Fahrzeuge	Gering	Gering	Mittel	Gering	Mittelfristig	Keine
<b>Anreize</b>	Bevorzugte und vergünstigte Vergabe von Stellplätzen für private E-Pkw	Gering	Gering	Gering	Gering	Kurzfristig	Keine
	Nutzung von Ökostrom für Ladevorgänge	Gering	Gering	Gering	Hoch	Langfristig	Minimale Mehrkosten des Stromvertrages zu erwarten
	Weitere Elektrifizierung der Dienstfahrzeuge	Gering	Hoch	Mittel	Hoch	Langfristig	Mehrkosten E-Fahrzeug
	Ausbau der LIS für E-Pkw und Pedelecs an den Standorten	Hoch	Mittel	Hoch	Mittel	Mittelfristig	Je Ladepunkt etwa 2 000 €
	Sichere Abstellanlagen für Elektrofahräder	Siehe Radverkehr					
<b>Finanzielle Unterstützung</b>	Kostenlose Lademöglichkeit für private E-Pkw und Pedelecs von Mitarbeiter*innen	Hoch	Gering	Hoch	Hoch	Mittelfristig	Je Pkw/Pedelec mit etwa 500/25 € im Jahr

## 5.2 Empfehlungen für die Stadt Frankenberg

Basierend auf den im Abschnitt 4.3.8 zusammengefassten Ergebnissen der Beschäftigtenbefragung werden nachfolgend spezifische Empfehlungen für die Umsetzung der vorgestellten Maßnahmen zur Förderung umweltfreundlicher Verkehrsmittel (Kapitel 5.1) gegeben.

### 5.2.1 Mobilitätsleitbild und Marketing

Die Stadt Frankenberg hat sich das Ziel gesetzt, die verkehrsbedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen durch ihre Beschäftigten zu reduzieren. Aufgrund der bislang niedrigen Sensibilisierung der befragten Mitarbeiter\*innen für umweltfreundliche Mobilitätsformen wird empfohlen, zunächst ein Mobilitätsleitbild zu entwickeln, das sowohl öffentlichkeitswirksam als auch stadintern kommuniziert werden kann.

Folgende Punkte können Inhalt eines derartigen Leitbildes sein:

- Die Mitarbeiter\*innen sind Vorbild und Kommunikatoren für den angestrebten nachhaltigeren Mobilitätsmix der Stadt Frankenberg.
- Die Mitarbeiter\*innen liefern als Bürger\*innen und Nutzer\*innen Rückmeldung über das Verkehrsnetz und sollen in die Planungen aktiv eingebunden werden.
- Es wird angestrebt, eine Verringerung des MIV auf dem Arbeitsweg und auf dienstlichen Wegen zu erreichen.
- Umweltfreundlichere Alternativen, wie Radverkehr, ÖPNV sowie die Reduzierung von Dienstwegen bzw. -reisen durch Digitalisierungsmaßnahmen, sollen gefördert werden.

Die Entwicklung des Leitbildes sollte unter Einbindung der Mitarbeiter\*innen erfolgen, um eine hohe Akzeptanz zu bewirken und im Anschluss offiziell beschlossen werden.

### 5.2.2 Information und Bewusstseinsbildung

Die zwei wichtigsten Voraussetzungen für die Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsoptionen sind die Kenntnis dieser Möglichkeiten sowie das Bewusstsein darüber, dass die Nutzung dieser Möglichkeiten anderen Optionen vorgezogen werden sollte.

Deshalb ist es wichtig, zunächst alle Mitarbeiter\*innen für die Thematik nachhaltiger Mobilität zu sensibilisieren, um das Interesse an diesen alternativen Verkehrsmitteln zu wecken und eine stärkere Nutzung der bislang vorhandenen umweltfreundlichen Mobilitätsangebote zu erreichen. Es sollten deshalb Informationsformate und Schulungen durchgeführt werden, in deren Rahmen folgende Schwerpunkte gesetzt werden:

- Sensibilisierung der Beschäftigten für die Problematik der verkehrsbedingten Emissionen
- Klare Kommunikation der mobilitätsbezogenen Ziele der Stadt Frankenberg
- Information über die vorhandenen Mobilitätsangebote
  - Arbeitswegemobilität: Radabstellanlagen, Stellplätze, ÖPNV-Anbindung etc.
  - Dienstwegemobilität: Verfügbarkeit und Buchung von Dienstfahrzeugen, Umgang mit Elektrofahrzeugen, Ansprechpartner\*innen, Regelung bei Dienstreisen

In diesem Zuge wird außerdem empfohlen, eine/-n Mobilitätsbeauftragte/-n zu ernennen, der oder die als Ansprechperson für alle Themen mit Mobilitätsbezug dient. Diese Person kann aus der zentralen Verwaltung stammen oder gleichzeitig die Position als Umwelt- oder Nachhaltigkeitsbeauftragte/r innehaben.

Um neuen Mitarbeiter\*innen ebenfalls die notwendigen Informationen zukommen zu lassen, sollte eine individuelle Mobilitätsberatung bei Dienstantritt eingeführt werden, bei der sowohl Möglichkeiten für umweltfreundliche Mobilitätsformen für die dienstliche Mobilität als auch für den Arbeitsweg thematisiert werden. Dabei sollte nicht nur auf die Buchungsmöglichkeit von Dienst-Pkw hingewiesen, sondern auch auf Alternativen eingegangen werden.

Insbesondere beim Umgang mit Elektrofahrzeugen sind viele Menschen zunächst aufgrund der neuen Technologie sehr unsicher. Testfahrten und die Möglichkeit zum Stellen von Fragen können Hemmnisse und Unsicherheiten abbauen.

Zusätzliche Aufmerksamkeit für neu eingeführte oder bestehende Mobilitätsangebote können darüber hinaus durch die Teilnahme an Veranstaltungen, wie z. B. an der europäischen Mobilitätswoche, am jährlichen Stadtradeln oder an speziellen Mobilitätsaktionstagen bewirken. Diese können sich sowohl auf die Arbeitswege- als auch auf die Dienstwegemobilität auswirken.

### 5.2.3 Dienstliche Mobilität

Um geeignete Maßnahmen zur Verbesserung der dienstlichen Mobilität ergreifen zu können, muss die derzeitige Nutzung von Verkehrsmitteln kritisch hinterfragt und für alternative Angebote sensibilisiert werden. Dies erfordert nicht nur Kommunikation, sondern ein Umdenken.

Die Vorgesetzten/Unterschriftberechtigten für Dienstwege müssen aktiv das Thema tragen und die Mitarbeiter\*innen zu einer Nutzung von Fahrrad bzw. Pedelec, ÖP(N)V oder Fußverkehr anhalten. Hierbei muss eine Stringenz herrschen. Gründe, wie gesundheitliche Einschränkungen oder der Transport von Arbeitsmitteln, sind höher zu gewichten als Gewohnheiten und der Wunsch nach Komfort.

Dazu sind Vorschriften zur Verkehrsmittelwahl einzuführen. Kurze Strecken ohne Transport bis 3 km dürfen nur mit expliziter Genehmigung mit einem Dienst- oder Privat-Pkw erledigt werden. Für externe Termine muss eine Prüfung für eine akzeptable ÖP(N)-Verbindung vorgenommen werden. Diese muss zur Abrechnung vorgelegt werden.

Um das Ziel der MIV-Reduzierung zu erreichen, wird eine Kombination aus Faktoren, welche die MIV-Nutzung hemmen, und Maßnahmen, welche alternative Verkehrsmittel fördern, empfohlen.

Die Maßnahmen sollten zunächst an einem Standort als Pilot eingeführt werden. Zeigt sich der gewünschte Erfolg, kann weiter bedarfsgerecht ausgebaut werden und ein Ausrollen der Maßnahmen auf andere Standorte erfolgen. Dabei kann die Erfolgsmeldung als Vehikel agieren.

Empfohlen wird, an einer Kindertagesstätte zu beginnen. Dazu sollten die Ergebnisse der Beschäftigtenbefragung als Aufhänger genommen werden. Es sollte durch eine Rücksprache mit den Leitungen jene Einrichtung identifiziert werden, in der das größte Interesse für eine Verbesserung der Mobilität vorhanden ist. Dort sollte dann die Realisierung in Form von Fahrzeuganschaffung erfolgen. Es sollte dort auch eine Carsharing-Lösung mit ins Auge gefasst werden. Diese wirkt aufgrund der geringen dienstlichen Nutzung eher in das jeweilige Quartier.

Alle zwei Jahre sollte eine Beschäftigtenbefragung zur Zufriedenheit mit der dienstlichen Mobilität durchgeführt werden. Auf diese Weise kann Feedback zu durchgeführten Maßnahmen eingeholt werden.

## 5.2.4 Arbeitswegemobilität

Auch um eine stärkere Nutzung von Alternativen zum MIV auf dem Arbeitsweg zu erreichen, ist es wichtig, standortspezifische Maßnahmen zu ergreifen. Unter Berücksichtigung der jeweiligen Gegebenheiten vor Ort (ÖPNV-Anbindung, Pkw-Stellplätze, Radabstellanlagen, Ladeinfrastruktur) und in Absprache mit den Leitungen der Einrichtungen sollten Maßnahmen analog zum im Abschnitt 5.2.3 beschriebenen Vorgehen bei der dienstlichen Mobilität zunächst als Pilotprojekt an einem Standort mit vielen daran interessierten Mitarbeiter\*innen durchgeführt werden.

Wie im Kapitel 5.1 dargestellt, haben viele Maßnahmen zur Förderung der Nutzung umweltfreundlicher Mobilitätsformen auf dienstlichen Wegen ebenfalls eine positive Wirkung auf die Arbeitswegemobilität. Beispielsweise können hochwertige Radabstellanlagen inklusive Ladeinfrastruktur sowohl für Dienstfahrräder als auch für private Fahrräder von Mitarbeiter\*innen und Besucher\*innen genutzt werden. Geförderte Jobtickets bzw. übertragbare ÖP(N)V-Tickets für Dienstwege, die nach Absprache auch privat genutzt werden können, machen die Nutzung des ÖP(N)V auch für den Arbeitsweg attraktiver.

Wichtig ist auch hier das Thema Kommunikation. Die Stadt Frankenberg muss klar kommunizieren, dass eine Anreise zur Dienststelle ohne den MIV gewünscht wird und welche Angebote für Mitarbeiter\*innen die Anreise per Fahrrad, zu Fuß oder mit dem ÖP(N)V, aber auch mit Fahrgemeinschaften oder Elektrofahrzeugen attraktiv gestalten sollen.

Da mehrere Beschäftigte im Rahmen der Umfrage das Thema Dienstrad-Leasing über Gehaltsumwandlung ansprachen, empfiehlt es sich, die rechtlichen Möglichkeiten für ein derartiges Angebot zu prüfen und ggf. zu kommunizieren, warum dies aktuell nicht möglich ist.

Wie im vorgeschlagenen Leitbild (siehe Abschnitt 5.2.1) angedeutet, sollten die Mitarbeiter\*innen der Stadt Frankenberg als Nutzer\*innen der städtischen Verkehrsinfrastruktur sowie der Mobilitätsangebote aktiv einbezogen werden, wenn es um das Melden von Mängeln oder spezifische Angebotsengpässe geht. Dafür kann ein Mängelmelder für alle Bürger\*innen eingerichtet und auf der Webseite sowie in anderen Medien beworben werden, auf den die Beschäftigten proaktiv hingewiesen werden. Deren aktive Teilnahme in Form von Feedback zu Angeboten kann in die allgemeine Planung einfließen sowie zur raschen Beseitigung von Mängeln beitragen.

Verbesserte Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote für alle Bürger\*innen der Stadt Frankenberg haben einen deutlich höheren Einfluss auf die verursachten Emissionen bei der Arbeitswegemobilität als kleinräumige Maßnahmen speziell für den Kreis weniger Beschäftigter an einem Standort der Stadt Frankenberg.

## 6 Anhang

A.1 Fragebogen

A.2 Ergebnisbogen Fuhrparkanalyse