

Best – Practice – Katalog

Analyse und Übertragbarkeitsprüfung von Lösungsansätzen für das startkLahr-Areal und die Umgebung

Das Vorhaben wird im Rahmen des Programms „MobilitätsWerkStadt 2025“ durchgeführt. Das diesem Bericht zugrunde liegende Projekt (Akronym: **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 der Autorin/beim Autor.

startkLahr
AIRPORT & BUSINESS PARK
RAUM LAHR

FONA
Forschung für Nachhaltige
Entwicklung
BMBF

Kooperationspartner

Fraunhofer
IAO

GEFÖRDERT VOM

 Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

INHALTSVERZEICHNIS

Übergreifend & nutzerspezifisch

- Kiel – regionales Mobilitätsmanagement
- Offenburg - Mobilitätsstationen einfachmobil
- Stuttgart Parklets – Parkplätze umnutzen
- Gütersloh – Haltezonen für Elterntaxis

Radverkehr

- Gewerbegebiet Quickborn - Verbesserte Anbindung durch nextbike
- Marburg – grüne Welle für Fahrradfahrer
- Vaude – Reparaturwerkstatt für Fahrräder
- Alnatura Fahrradförderung – sichere Stellplätze und Lademöglichkeiten
- JobRad – Dienstradleasing

Fahrgemeinschaften

- Gewerbegebiet Unterföhring – Fahrgemeinschaften durch Pendlernetz.de

ÖPNV

- Stadt Osnabrück – autonome Shuttlebusse ergänzen den ÖPNV
- Mercedes-Benz Werk Rastatt – Shuttlebusse ergänzen den ÖPNV
- Aachen Abiomed – erfolgreiche Einführung des JobTickets

REGIONALES MOBILITÄTSMANAGEMENT KIEL

KURZBESCHREIBUNG

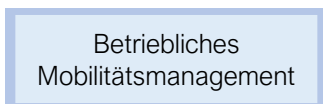
Das regionale Mobilitätsmanagement in Kiel setzt mehrere Mobilitätsmanager als feste Ansprechpartner und Koordinatoren in der Region ein. Dadurch wird eine Anlaufstelle für Kommunen, Unternehmen und Arbeitnehmer geschaffen, an die Anliegen rund um das Thema Mobilität gerichtet werden können. Durch die klaren Zuständigkeiten und die Koordinationsstellen kann ein einheitliches Mobilitätskonzept in die Region getragen werden.

AUFGABENBEREICHE DER MOBILITÄTSMANAGER



Quelle: Eigene Darstellung

HANDLUNGSFELD



ZIELORIENTIERUNG

- Umsetzung des zuvor entwickelten Masterplans KielRegion
- Integration und Koordination der Maßnahmen zur Mobilität der Region im Hinblick auf Klima, Energie und Daseinsvorsorge
- feste Zuständigkeit in Form eines themenbezogenen Ansprechpartners

ZIELGRUPPE

- Arbeitgeber (Unternehmen, Kommunen, öffentliche Institutionen)
- Arbeitnehmer (Anlaufstelle wird geschaffen)

ZEITRAUM

- Im Rahmen eines Förderprojektes vom 01.07.2018 – 30.06.2021

AKTEURE

- Unternehmen in der Region, Gemeinden in der Region, BMU und das Landesprogramm Wirtschaft Schleswig-Holstein (Förderung)

RAHMENBEDINGUNGEN

- Basis für das Projekt: Masterplan Mobilität, der zwischen 2015 und 2017 entwickelt wurde
- Mehrere Manager für verschiedene Bereiche zuständig
- Manager werden durch Förderprogramme finanziert

MOBILITÄTSMANAGER FÜR DAS STARTKLahr-AREAL UND DIE UMGEBUNG

ADRESSIERTES PROBLEM

- Fehlendes Personal in Unternehmen mit der Zuständigkeit für Mitarbeitermobilität
- unklare Zuständigkeit für Mobilitätsthemen, -inhalte und Projekte am Areal
- Fehlender Austausch zwischen Unternehmen

ZIEL

- Beratungsangebot für Unternehmen
- Langfristige Koordination und Begleitung der Umsetzung des Mobilitätskonzepts am starkLahr-Areal
- Vernetzung der Unternehmen
- Hilfe beim Marketing

ZIELGRUPPE

- Unternehmen, Mitarbeitende, Kommune

VORAUSSETZUNGEN

- Stelle für einen Mobilitätsmanager schaffen
- Offenheit für Zusammenarbeit der Unternehmen am Areal
- Gemeinsame Rollendefinition und Definition von Zuständigkeitsbereichen
- Offenheit für Umstrukturierung der betrieblichen Mobilität

RAHMENBEDINGUNGEN

- Mobilitätskonzept starkLahr.mobil wird seit Januar 2020 erstellt
- Positive Resonanz der Unternehmen zum Thema Mitarbeitermobilität

DISKUSSIONSFRAGEN

- Ist die Finanzierung über eigene Mittel möglich und gewünscht? Sind geeignete Förderprogramme vorhanden (vgl. B²MM für Einzelunternehmen)?
- Welche Dienstleistungsangebote soll der Mobilitätsmanager leisten?
- Wie gestalten sich lokale Herausforderungen in der Zusammenarbeit mit Unternehmen und Kommunen?

MÖGLICHE AUFGABENBEREICHE

beraten	Projekte initiieren	Daten erfassen
Umsetzungsprojekte begleiten	vernetzen	organisieren
informieren	koordinieren

Quelle: eigene Darstellung



MOBILITÄTSSTATIONEN OFFENBURG

KURZBESCHREIBUNG

Unter dem Namen *Einfach mobil* implementiert die Stadt Offenburg seit 2015 sukzessive Mobilitätsstationen mit flexibler Ausstattung in ganz Offenburg. Die Stationen können aus einer Kombination aus Fahrrädern, Pkws und Ladestationen zusammengesetzt werden. Mit einem Designkonzept aus Holz und einem hellen Grünton wird eine klare Kommunikationsstrategie nach außen aufgebaut. Das gesamte Konzept soll langfristig in die Region Ortenau getragen werden.

ÖFFENTLICHE MOBILITÄT ALS MARKE



Abb.: Mobilitätsstation einfach mobil Offenburg

Quelle: <https://www.smartertogether.at/workshop-mobilitaetsstationen-muenchen/>

HANDLUNGSFELDER

Mobilitätsangebote

Mobilitätsinfrastruktur

ZIELORIENTIERUNG

- Verknüpfung von Mobilitätsangeboten
- Sichtbarkeit des Mobilitäts- und Serviceangebots
- Erscheinung als eigenes Element im Stadtbild (Farbkonzept)
- Ausweitung des Konzeptes in die Region

ZIELGRUPPE

- Bürger-/innen und Unternehmen Offenburgs

ZEITRAUM

- Pilotphase (erste Mobilitätsstation) von Juni bis Okt. 2015
- Beginn der Evaluation Anfang 2016
- Branding der Busse seit Nov. 2017
- Zwischen 2015 und 2017 verdoppelte sich die Zahl der Nutzer

AKTEURE

- Stadt Offenburg

RAHMENBEDINGUNGEN

- Entwicklung einer Marke (Farbschema, Logo, Material)
- Einheitliche Durchsetzung (Branding, Schilder, Markierungen (Radweg), Nutzerkarte, bei Anbietern)
- Bündelung der Nutzung in einer Mobilitätskarte
- Verknüpftes Projekt: Radhaus am Bahnhof Offenburg

MOBILITÄTSSTATIONEN AM STARTKLAHR-AREAL

VERKNÜPFUNG VON VERKEHRSMITTELN

ADRESSIERTES PROBLEM

- Keine Verknüpfung von verschiedenen Verkehrsmitteln vorhanden

ZIEL

- Verbesserung des Angebots und seiner Sichtbarkeit
- Einfache und individuelle Nutzung

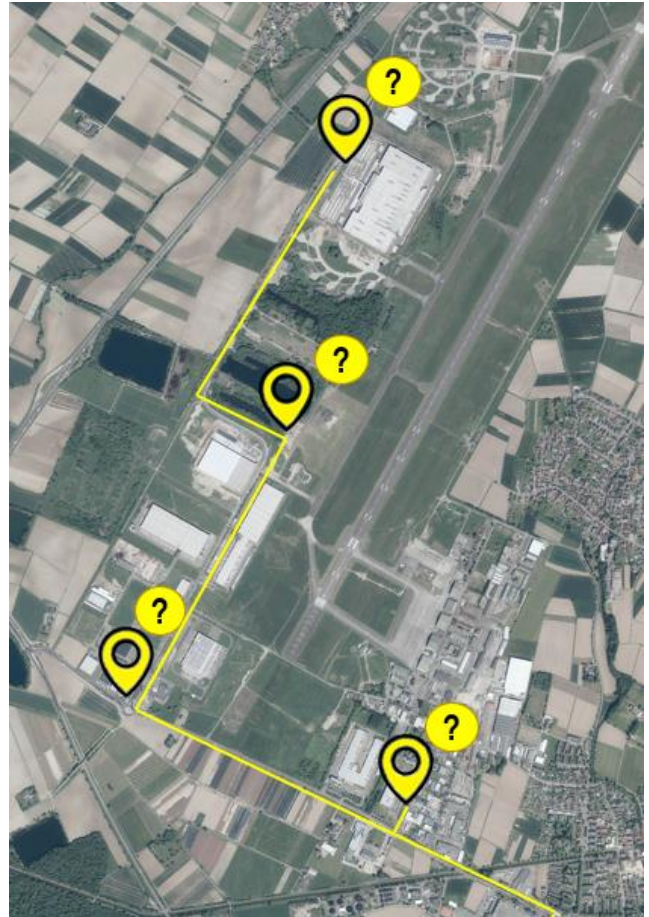
ZIELGRUPPE

- Beschäftigte des startkLahr-Areals, Unternehmen, Kunden aus Umland

VORAUSSETZUNGEN

- abgestimmte Standorte für Stationen identifizieren
- Integration schon vorhandener Infrastruktur (Bus, Haltestellen, Ladesäulen, Fahrradwege, Fahrradleihsystem)

POTENZIELLE STANDORTE AM AREAL



Quelle: eigene Darstellung
Kartengrundlage: Thomas Hansemann

RAHMENBEDINGUNGEN

- Positiv: großes Interesse an Stationen mit Fahrrädern
- Negativ: Stationen nehmen Fläche ein

DISKUSSIONSFRAGEN

- Welche Standorte kommen in Frage?
- Wie viele Standorte soll es geben?
- Wie sollen die Standorte ausgestattet werden?



PARKLETS – PARKPLÄTZE UMNUTZEN STUTTGART

KURZBESCHREIBUNG

Das Projekt "Parklets für Stuttgart" wurde 2016 als Realexperiment im Rahmen des Forschungsprojektes „Reallabor für nachhaltige Mobilität“ durchgeführt. Dabei wurden temporäre Genehmigungen der Stadt Stuttgart ausgesprochen, um bestimmte Parkflächen zeitlich begrenzt in Aufenthaltsorte umzugestalten.

An elf Standorten entstanden von Studierenden entworfen unterschiedliche Treffpunkte (Sitzgelegenheiten, Spielflächen, Urban-Gardening Flächen), die Bürger-/innen nutzen konnten.

VERORTUNG

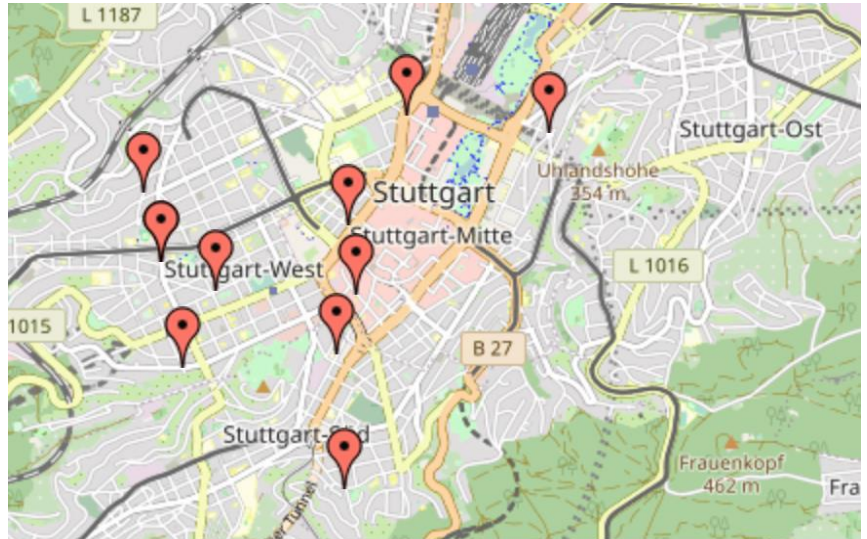


Abb.: Standorte Parklets in Stuttgart
Kartenmaterial © OpenStreetMap-Mitwirkende, www.openstreetmap.org

HANDLUNGSFELD

Mobilitätsinfrastruktur

ZIELORIENTIERUNG

- Verbesserte Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum
- Anregung von Diskussionen wie man öffentlichen Raum bzw. Parkfläche anders nutzen kann

ZIELGRUPPE

- Abhängig vom Parklet: Kinder, Nachbarschaft, Seniorinnen/Senioren etc.

ZEITRAUM

- März 2016 - September 2017

AKTEURE

- Universität Stuttgart (Städtebau-Institut), Studierende, lokale Akteure als Paten (Bürger-/innen, Bürgervereine, Einzelhandelsgeschäfte etc.), Reallabor für Nachhaltige Mobilitätskultur, Stadt Stuttgart (Amt für öffentliche Ordnung)

RAHMENBEDINGUNGEN

- Parklet muss Konzept vorweisen, welches einen Mehrwert für die Umgebung bringt
- Es sind nur baurechtlich genehmigungsfreie Bauten zulässig
- Nur von März – November möglich
- Unterlagen
 - Veranstaltererklärung nach § 29 Abs. 2 Straßenverkehrsordnung (StVO)
 - Veranstalterhaftpflichtversicherung
 - Genehmigung der örtlichen Behörden (Stadtverwaltung/Amt für öffentliche Ordnung)

ARBEITEN UND MITTAGSPAUSE IM FREIEN AUFENTHALTSRÄUME IM ÖFFENTLICHEN RAUM

ADRESSIERTES PROBLEM

- Wenig Sitzgelegenheiten/ Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum, um die Pause zu verbringen

ZIELE

- Möglichkeiten bieten, um die Mittagspause draußen zu verbringen
- Anregung von Bewegung in der Mittagspause
- Denkanstöße für Art der Straßenraumnutzung und Gestaltung

ZIELGRUPPE

- Beschäftigte am Areal, Unternehmen, Schüler/-innen

VORAUSSETZUNGEN

- Passende Flächen identifizieren, die umgenutzt werden können
- Kooperationspartner (Paten), die die Pflege/ Verantwortung übernehmen
- Enge Zusammenarbeit mit Kommune

ABLAUF

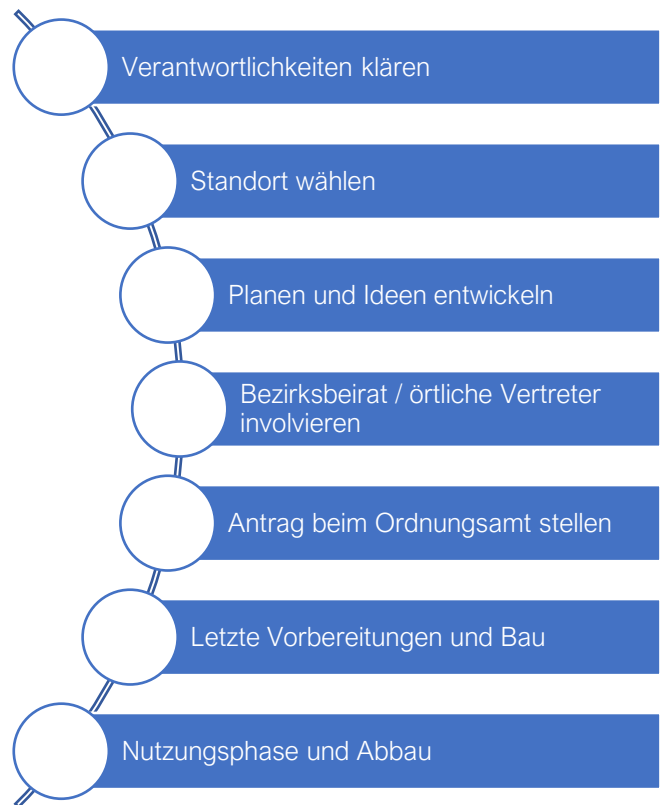


Abb.: Ablauf des Parklet-Prozesses „how to parklet“
Quelle: Eigene Darstellung

RAHMENBEDINGUNGEN

- Positiv:
 - Ausreichend öffentlicher Straßenraum am Areal
 - Hochschule in Offenburg / Schule am Areal als möglicher Projektpartner
- Negativ:
 - Bisher wenig Austausch unter den Unternehmen
 - Unbekanntes Format im ländlichen Raum
 - Keine Hochschule direkt in der Stadt

DISKUSSIONSFRAGEN

- Wer übernimmt die Koordination?
- Welche Partner werden für die Umsetzung benötigt?
- Welche Standorte sind sinnvoll?

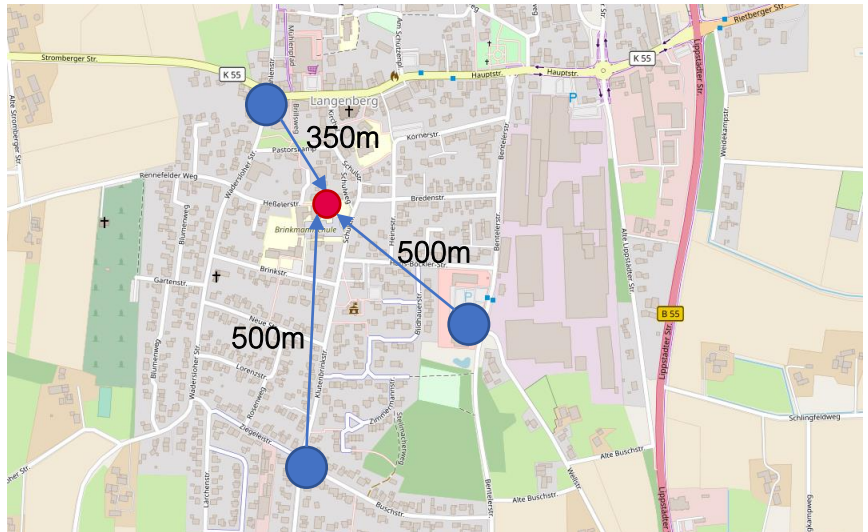


HALTEZONEN FÜR ELTERNTAXIS GÜTERSLOH

KURZBESCHREIBUNG

Im Jahr 2017 wurde das Projekt „Lasst uns Laufen“ im Kreis Gütersloh ins Leben gerufen. An fünf Pilotschulen wurden je 3-5 Haltezonen ca. 200 – 500m entfernt von den teilnehmenden Schulen eingerichtet. Das letzte Stück sollen die Schüler/-innen zu Fuß gehen. Das erhöht nicht nur die Konzentration, sondern führt auch dazu, das unmittelbar an den Schulen weniger Verkehrsbelastung herrscht. Somit steigt die Sicherheit der Schüler/-innen.

HALTEZONEN DER BRINKMANNSCHULE



Quelle: Eigene Darstellung in Anlehnung an Greymeyer et al. 2017: 151
Kartenmaterial © OpenStreetMap-Mitwirkende, www.openstreetmap.org

HANDLUNGSFELDER

Mobilitätsinfrastruktur

ZIELORIENTIERUNG

- Verminderung des motorisierten Verkehrs im Schul- und Wohnumfeld
- Kinder sollen Schulweg (teilweise) selbstständig und sicher zurücklegen

ZIELGRUPPE

- Eltern und Schüler/-innen

ZEITRAUM

- Pilotprojekt im Schuljahr 2018/19

AKTEURE

- Fünf Grundschulen im Kreis Gütersloh, Fachhochschule für öffentliche Verwaltung NRW, Verkehrswacht Kreis Gütersloh, Kreispolizei, Kommunen

RAHMENBEDINGUNGEN

- Festlegung der Hol- und Bringzonen in mehreren Schritten
 - Anonyme Elternbefragung: Ermittlung der Verkehrsmittel- und Wege
 - Vor-Ort-Termin mit Eltern, Lehrkräften, Polizei etc., um Zonen zu bestimmen
- Voraussetzungen für Hol- und Bringzonen:
 - 3-4 Haltezonen pro Schule in naher Umgebung
 - Autos müssen unkompliziert halten können
 - Unkompliziertes an- und abfahren ohne Wendemanöver
- Projektbegleitend: Verkehrserziehung und Belohnungssysteme wie z.B. hausaufgabenfrei

HOL - UND BRINGZONEN FÜR SCHÜLER-/INNEN DER FREI EVANGELISCHEN SCHULE LAHR

ADRESSIERTES PROBLEM

- Erhöhtes Verkehrsaufkommen zu Schulbeginn und -schluss durch Elterntaxis

ZIEL

- Erhöhung der Sicherheit der Fuß- und Radfahrer
- Selbstständiges zurücklegen von Schulwegen
- Verringerung des motorisierten Verkehrs im Bereich der Schule

ZIELGRUPPE

- Eltern
- Schüler-/innen

VORAUSSETZUNGEN

- Straßenraum/ Parkfläche, die als Hol- und Bringzonen ausgewiesen werden können

MÖGLICHE VERORTUNG



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Thomas Hansemann

RAHMENBEDINGUNGEN

- Positiv:
 - Anregungen in Richtung „Bringzonen“ seitens Eltern gab es bereits in der Vergangenheit
- Negativ:
 - Wenig geeignete Standorte/ Möglichkeiten für Hol- und Bringzonen

DISKUSSIONSFRAGEN

- An welchen Standorten können Hol- und Bringzonen sinnvoll verortet werden?
- Wie wird das System an Eltern und Schulkinder kommuniziert?

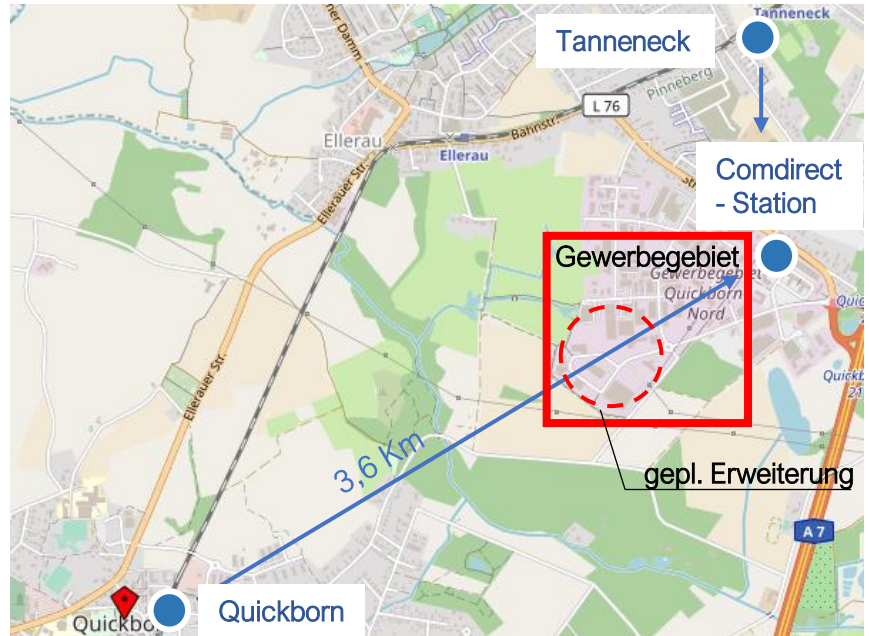


VERBESSERTE ANBINDUNG DURCH NEXTBIKE GEWERBEGEBIET QUICKBORN

KURZBESCHREIBUNG

Nachdem die im Jahr 2015 eingeführten nextbike Stationen „Tanneneck“ und „Comdirect-Bank“ mit insgesamt 40 Fahrrädern gut angenommen wurden, hat die Stadt Quickborn im April 2019 eine dritte Leihstation am Bahnhof Quickborn eingerichtet. Von dort aus sind es ca. 3,6 km über einen Feldweg zur Station „Comdirect“ im Gewerbegebiet.

NEXTBIKESTATIONEN IN QUICKBORN



Quelle: eigene Darstellung
Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, www.openstreetmap.org

HANDLUNGSFELDER

Mobilitätsangebote

Mobilitätsinfrastruktur

ZIELORIENTIERUNG

- Verbesserung der Anbindung vom ÖPNV an die Umgebung und das Gewerbegebiet

ZIELGRUPPE

- Beschäftigte im Gewerbegebiet und Freizeitverkehr

ZEITRAUM

- Leihsystem seit 2015
- Dritte Station am AKN-Bahnhof „Quickborn“ im April 2019

AKTEURE

- Ausschuss für Stadtentwicklung und Umwelt (ASU), Comdirect, nextbike

RAHMENBEDINGUNGEN

- Zwei bestehende Nextbike Stationen seit 2015 mit insgesamt 40 Fahrrädern
→ Gute Annahme der ersten beiden Stationen
- Fahrräder können in anderen Städten abgegeben werden
- Gewerbegebiet Nord wird erweitert in den nächsten Jahren
- Entfernung von nextbike-Station zu nextbike-Station: 3,6 km / ca. 10 Minuten Fahrzeit
- 1 Fahrrad kostet ca. 1000€/ Jahr an Unterhaltungskosten.
→ Einnahmen decken Ausgaben nicht (Stand 2016)
- Comdirect-Bank ist Sponsor

VERBESSERTE ANBINDUNG DES STARTKLÄHR-AREALS ZUM LAHRER BAHNHOF DURCH NEXTBIKE

ADRESSIERTES PROBLEM

- Seltene Busverbindung vom Lahrer Bahnhof zum Ost-Areal
- Seltene Busverbindung in das West-Areal

ZIEL

- Verbesserte Anbindung an das startkLahr-Areal
- ÖPNV Nutzung attraktiver machen

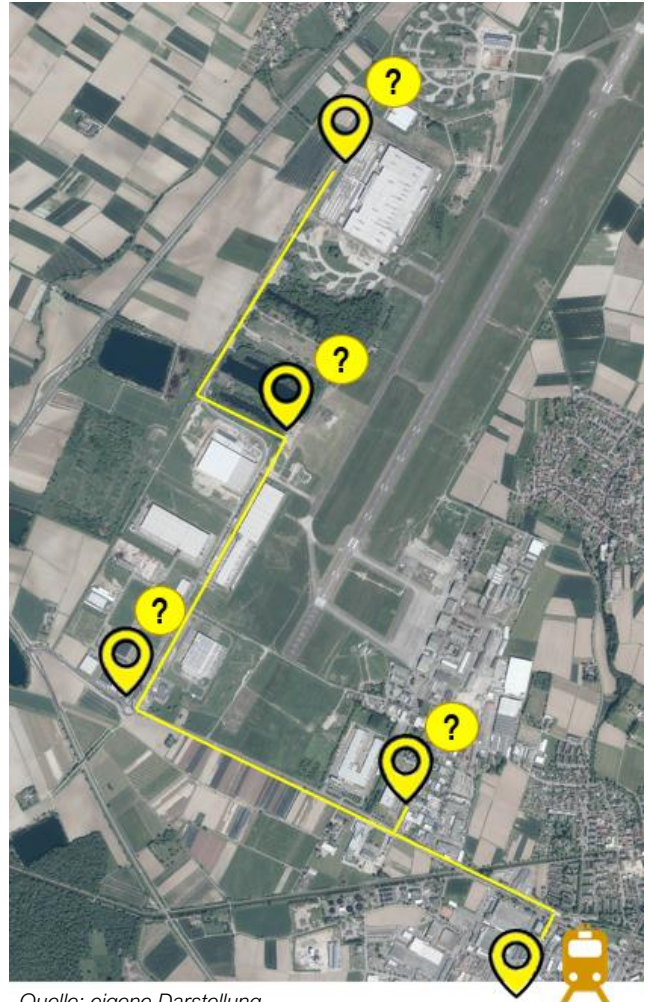
ZIELGRUPPE

- Beschäftigte des startkLahr-Areals, die weiteren Anschluss benötigen z.B. aus Richtung Lahr, Offenburg etc.

VORAUSSETZUNGEN

- Ausreichend Fahrräder v.a. am Bahnhof Lahr notwendig
- Anmeldung der Beschäftigten bei nextbike
- Fahrradankunft vom Bahnhof Lahr zum Areal
- Pedelecs, um Nutzungshemmnis niedrig zu halten

POTENZIELLE STANDORTE AM AREAL



Quelle: eigene Darstellung
Kartenmaterial: Thomas Hansemann

RAHMENBEDINGUNGEN

- Positiv: Bestehende nextbike Station mit 8 Fahrrädern am Bahnhof Lahr
- Negativ: Kein Fahrradweg vom Bahnhof zum Areal

DISKUSSIONSFRAGEN

- Welche Standorte eignen sich für nextbike Stationen auf dem startkLahr-Areal?
- Wer sind die potenziellen Nutzer?
- Wie kann nextbike für Beschäftigte attraktiv gemacht werden?
- Welche Rolle nehmen Unternehmen/ Kommune/ IGZ ein?
- Wie viele Fahrräder werden am Bahnhof benötigt?



GRÜNE WELLE FÜR FAHRRADFAHRER MARBURG

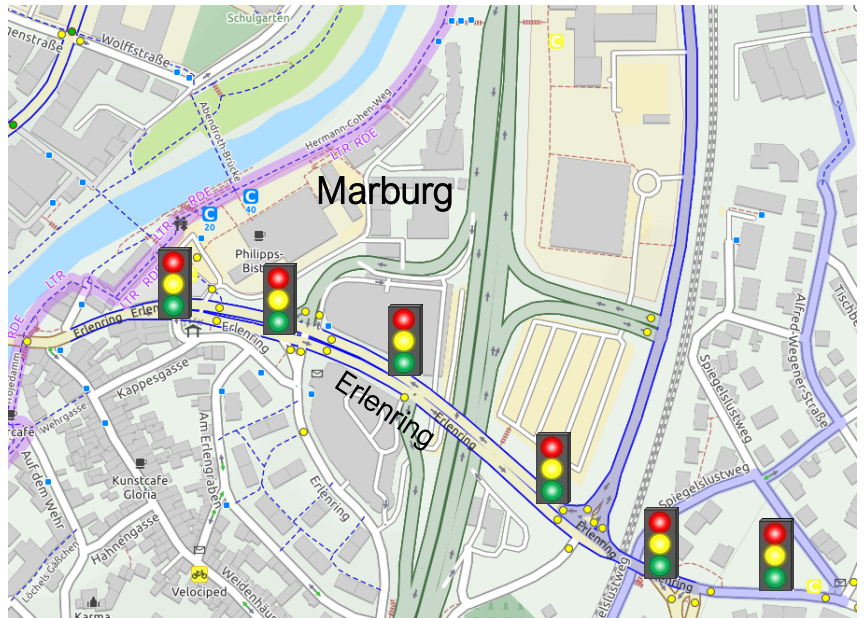
KURZBESCHREIBUNG

Mit der von Siemens entwickelten App SiBike haben Radlerinnen und Radler seit 2018 die Möglichkeit ohne Wartezeiten an Ampeln durch die Stadt zu fahren.

Funktionsweise:

1. Radfahrer nähert sich einer Ampel
2. App erkennt Standort, Geschwindigkeit und Fahrtrichtung sowie Signal der Ampel
3. Daten werden an Verkehrsrechner übermittelt
4. Verkehrsrechner schaltet die Fahrradampel direkt oder für bis zu sechs Sekunden früher als für die Autos auf Grün.

MIT SIBIKES VERKNÜPFTE AMPELN



Quelle: eigene Darstellung
Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, www.openstreetmap.org

HANDLUNGSFELD

Mobilitätsinfrastruktur

ZIELORIENTIERUNG

- Anbindung für Radfahrer attraktiver machen
- Zeitaufwand verkürzen
- Gefährliche Situationen an Kreuzungen vermeiden

ZIELGRUPPE

- (potenzielle) Radfahrer

ZEITRAUM

- Entstehung der Idee: 2016
- Testzeitraum: seit 2018

AKTEURE

- Stadt Marburg, SIEMENS

RAHMENBEDINGUNGEN

- Nutzer benötigen Smartphone, damit Daten über GPS weitervermittelt werden können
 - Keine Datenspeicherung
- Einfache Umsetzung, da keine baulichen Veränderungen notwendig
 - Ampelanlage wird in Programmierung abgeändert

FAHRZEITVERKÜRZUNG DURCH AMPELSENSOREN

ADRESSIERTES PROBLEM

- Lange Wartezeit an Ampel (B415)

ZIEL

- Verkürzung der Fahrzeit von Radfahrern

ZIELGRUPPE

- (potenzielle) Radfahrer aus Richtung Schwanau

VORAUSSETZUNGEN

- Programmierung der Ampel
- Sensoren/ Trigger-Lines
- Radfahrer-/innen müssen App nutzen

MÖGLICHE VERORTUNG



Quelle: Eigene Darstellung
Kartengrundlage: Thomas Hansemann

RAHMENBEDINGUNGEN

- Positiv: wenige Ampeln in der unmittelbaren Umgebung
- Negativ:
 - Stadt Lahr hat keine Planungshoheit für Ampel an der B415
 - Durch häufigere Grünphasen wird LKW-Verkehr ausgebremst

DISKUSSIONSFRAGEN

- Ist die Implementierung an einer Bundesstraße möglich?
- Wie ist das Kosten-/Nutzenverhältnis?



REPARATURWERKSTATT FÜR FAHRRÄDER VAUDE

KURZBESCHREIBUNG

Die Reparaturwerkstatt auf dem Gelände von VAUDE ist Teil eines ganzheitlichen Mobilitätskonzepts für die Mitarbeitenden des Unternehmens. Die Werkstatt ist u.a. mit einem „Schlauchomat“ und Werkzeug ausgestattet. Die Mitarbeitenden haben die Möglichkeit an Fahrtechnik- und Reparaturkursen teilzunehmen.

FAHRRADWERKSTATT



HANDLUNGSFELDER

Mobilitätsinfrastruktur

ZIELORIENTIERUNG

- Attraktivitätssteigerung des Fahrrads
- Umweltfreundliches Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden fördern
- Senkung der Emissionen aus dem Personenverkehr (Geschäftsreisen und Pendelverkehr) um 10 % bis 2020 (Basisjahr 2015) → Bereits im Jahr 2018 erreicht

ZIELGRUPPE

- Beschäftigte von Vaude (Pendler)

ZEITRAUM

- Mobilitätskonzept seit 2013 (Busverbindung, Fahrgemeinschaftsplätze, Mobilitätslotto)
- JobRad/ Lease-a-bike: seit 2015
- Fahrradgarage mit Reparaturwerkstatt: seit 2018

AKTEURE

- Vaude

RAHMENBEDINGUNGEN

- Mobilitätsmanagement von VAUDE erfasst alle klimaschädlichen Emissionen
- VAUDE Mobilitätskonzept mit sechs Bausteinen wurde im Jahr 2013 erstellt
 - Ausbau der Busverbindung, Fahrgemeinschaften, Mobilitätslotto, Radverkehr, Geschäftsreisen, Fuhrparkmanagement
- Kostenlose Nutzung der firmeneigenen e-Bikes, kostenloses Laden der privaten Akkus
- Reparaturkurse, Werkstatt, Umkleiden und Duschen
- 65 Parkplätze ersatzlos gestrichen

REPARATURWERKSTATT FÜR FAHRRÄDER AM STARTKLahr-AREAL

ADRESSIERTES PROBLEM

- Fehlende Möglichkeit für kleine Reparaturen am Fahrrad

ZIEL

- Verbesserung der Möglichkeiten für Fahrradfahrer in Betrieben
- Verringerung des CO2 Ausstoßes

ZIELGRUPPE

- Beschäftigte am startKLahr-Areal

VORAUSSETZUNGEN

- Werkstatt als Teil eines ganzheitlichen Konzeptes (Ausbau der Radwege, Stellplätze, Ladestationen etc.)
- Möglichkeiten auf ein Dienstrad
- Räumlichkeiten für eine Werkstatt und Kursräume

MÖGLICHE VERORTUNG



- Zentrale Reparaturwerkstatt
- Dezentrale Reparaturwerkstätte

RAHMENBEDINGUNGEN

- Reparaturwerkstatt könnte zentral Platz finden oder dezentral innerhalb der Mobilitätsstationen
- Noch keine optimale Radwegenanbindung an das Areal

DISKUSSIONSFRAGEN

- Eine zentrale Werkstatt oder mehrere kleine dezentrale Punkte (z.B. mit Mobilitätsstationen verknüpft?)
- Durch wen wird Fahrradwerkstatt betreut?
- Bietet jedes Unternehmen eigenständig Kurse an oder gibt es Sammeltermine?



SICHERE STELLPLÄTZE & LADEMÖGLICHKEITEN ALNATURA FAHRRADFÖRDERUNG

KURZBESCHREIBUNG

Das Fahrradparkhaus für die Alnatura-Mitarbeitenden am Standort Darmstadt ist nur ein Element des umfangreichen Mobilitätskonzepts des Konzerns. Das Parkhaus bietet nicht nur die Möglichkeit das Fahrrad wettergeschützt und sicher abzustellen, sondern verfügt darüber hinaus über Schließfächer zum Laden von Pedelec-Akkus und eine Station, um bspw. die Reifen aufzupumpen.

FAHRRADPARKHAUS



HANDLUNGSFELDER

Betriebliches
Mobilitätsmanagement

Mobilitätsinfrastruktur

ZIELORIENTIERUNG

- Unterstützung bei der Nutzung des Fahrrads

ZIELGRUPPE

- Beschäftigte von Alnatura

ZEITRAUM

- Fahrradparkhaus ca. 2019

AKTEURE

- Alnatura, ivm GmbH im Rahmen des Beratungsprogramms "südhessen effizient mobil"

RAHMENBEDINGUNGEN

- Insgesamt arbeiten 450 Mitarbeitende am Standort Darmstadt. Es gibt 120 Abstellplätze für Fahrräder
- Gesamtmobilitätskonzept wurde 2017 prämiert
- Weitere Anreize für Radfahrer:
 - Dienstrad-Leasing und Call-a-Bike-Station (DB)
 - Duschen und Umkleiden mit Spinden im Hauptgebäude
 - Kostenloses Laden von Fahrrad-Akkus

SICHERE FAHRRADSTELLPLÄTZE & LADEMÖGLICHKEITEN FÜR PEDELECS

ADRESSIERTES PROBLEM

- Durch Dritte zugängliche Fahrradstellplätze
- Fehlende sichere Lademöglichkeit für Fahrrad-Akkus

ZIEL

- Ausbau der Fahrradinfrastruktur
- Steigerung des Radverkehrsanteils

ZIELGRUPPE

- Beschäftigte des startkLahr Areals, Kunden

VORAUSSETZUNGEN

- Integration in ganzheitliches Konzept zur Stärkung des Radverkehrs
- Fläche für sicherere Fahrradabstellmöglichkeit

LADESTATION FÜR RADFAHRER



RAHMENBEDINGUNGEN

- Positiv:
 - große Flächen an Parkplätzen → Umnutzung in sichere Stellplätze für Fahrräder leicht möglich
 - Schließfächer benötigen wenig Platz
- Negativ: aktuell wenig Radfahrer

DISKUSSIONSFRAGEN

- Wie viele Abstellplätze sind notwendig?
- Können sich Unternehmen zusammenschließen und ein „Fahrradparkhaus“ gemeinsam nutzen?
- Kann die Kommune oder Gemeinde das Vorhaben unterstützen? (z.B. schnelle Genehmigungsverfahren)



DIENSTRADLEASING MÖGLICHKEITEN UND UMSETZUNG

KURZBESCHREIBUNG

Über Dienstradleasing haben die Beschäftigten eines Unternehmens die Möglichkeit über einen Zeitraum von 36 Monaten ein Fahrrad/ Pedelec zu mieten. D.h. sie zahlen monatlich eine Rate für die Nutzung des Fahrrads. Nach Ablauf der Vertragslaufzeit kann das Fahrrad zurückgegeben oder zu einem Restwert übernommen werden.



HANDLUNGSFELDER

Betriebliches
Mobilitätsmanagement

Mobilitätsangebote

ZIELORIENTIERUNG

- Förderung nachhaltiger Mobilität
- Unterstützung der Mitarbeiterzufriedenheit und -gesundheit
- Alternative zur Gehalterhöhung oder zum Dienstwagen

ZIELGRUPPE

- Beschäftigte

ZEITRAUM

- Ab Vertragsschluss 36 Monate

AKTEURE

- Unternehmen als Leasingnehmer
- Leasinggesellschaft als Anbieter
- Arbeitnehmer als Nutzer

RAHMENBEDINGUNGEN

- Unternehmen muss Dienstradleasing anbieten
 - Auswahl zwischen fünf Leasinganbietern
 - Dienstradleasing als **Gehaltsumwandlung** oder **Gehaltsextra** möglich
- Vollkaskoversicherung muss abgeschlossen werden
- Arbeitnehmer sollte noch mindestens drei Jahre im Unternehmen angestellt sein
- Seit 2020: Mitarbeitende müssen nur noch 0,25 % des Bruttolistenpreises als geldwerten Vorteil versteuern (vgl. 2018: 1%; 2019: 0,5%)
- Achtung bei Elternzeit oder längerer Krankheit! Hier muss die Leasingrate komplett vom Arbeitnehmer übernommen werden, da eine Entgeltersatzleistung erfolgt.

ANBIETER

Businessbike
Leasing

Bikeleasing
Service

JobRad

Eurorad

Lease-a-bike

VORTEILE

Für Unternehmen

- Positive Auswirkungen auf das **Unternehmensimage**
- Kostenersparnis
 - Weniger Parkplätze vorhalten
 - Entstehende Kosten für Leasingfahrrad können abgesetzt werden
- Gehaltsumwandlung reduziert Bruttogehalt der Mitarbeitenden: **die Sozialabgaben für Beschäftigte sinken** (wenn Mitarbeiter unter Beitragsbemessungsgrenze ist)
- Mitarbeitende weisen **weniger Krankheitstage** auf

Achtung!

- Zusätzlicher **Verwaltungsaufwand** für die Einrichtung und das Aufsetzen für Leasingverträge
- Regelungen finden für Mitarbeitende, die das Unternehmen **vor Ablauf der Laufzeit** verlassen

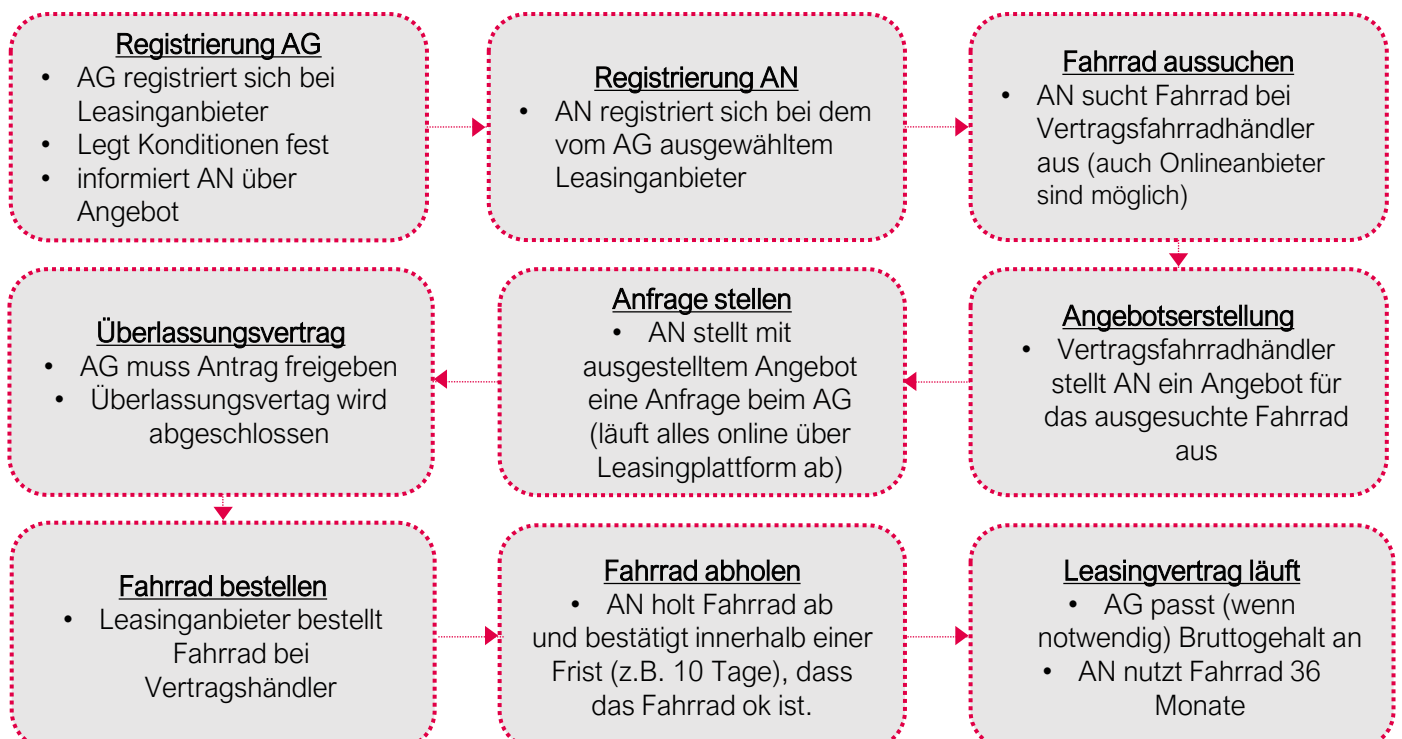
Für Arbeitnehmer

- **Freie Auswahl:** Jedes Fahrrad kann ein Leasingrad werden. Nicht nur Pedelects!
- **Vollkaskoversicherung** sichert Schäden und Diebstahl ab
 - Kann zusätzlich von Unternehmen übernommen werden
- Bis zu 40% Ersparnis gegenüber dem Kauf

Achtung!

- Bei Gehaltsumwandlung:
 - wird die **Bemessungsgrundlage** für Kranken-, Arbeitslosen- und Elterngeld **gemindert**.
 - wird der **Rentenanspruch geringer**
 - Muss der geldwerte Vorteil versteuert werden (0,25% seit 2020)
- Beim Dienstradleasing wird der Listenpreis angesetzt

SO FUNKTIONIERTS

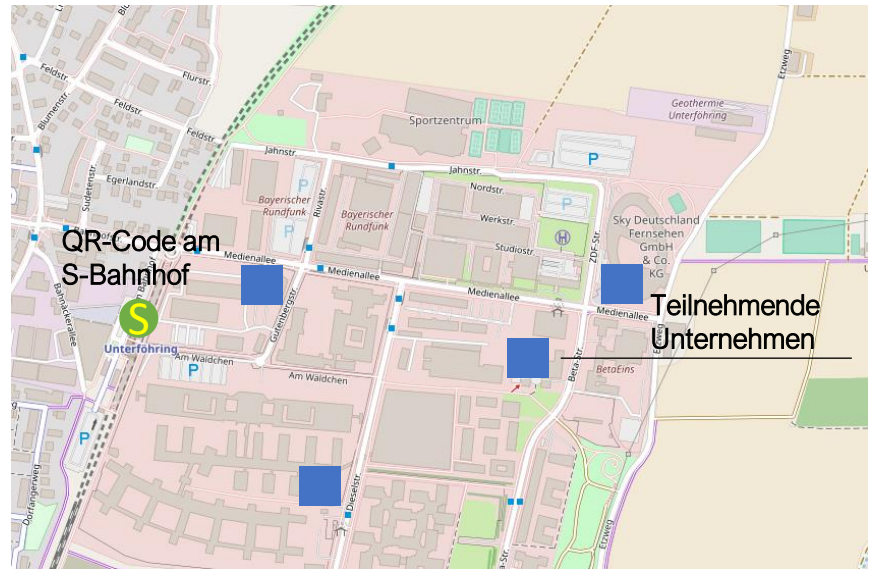


FAHRGEMEINSCHAFTEN DURCH PENDLERNETZ.DE GEWERBEGEBIET UNTERFÖHRINGEN

KURZBESCHREIBUNG

Die Plattform „unterfoehring.pendlernetz.de“ ist eine vom ADAC und fahrgemeinschaften.de entwickelte Plattform, um die Bildung von Fahrgemeinschaften zu erleichtern und zu fördern. Die Plattform zeigt nicht nur die Standorte von Mitarbeitenden des selben Unternehmens, sondern auch von Beschäftigten in der Umgebung an. Dadurch steigt die Wahrscheinlichkeit, dass sich potenzielle Fahrgemeinschaften bilden können. Über die Plattform kann unkompliziert miteinander kommuniziert werden.

TEILNEHMENDE UNTERNEHMEN



Quelle: eigene Darstellung
Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, www.openstreetmap.org

HANDLUNGSFELDER

Mobilitätsangebote

Betriebliches
Mobilitätsmanagement

ZIELORIENTIERUNG

- Verringerung alleinfahrender Berufspendler
- Anbindung an den ÖPNV bzw. Alternative bei Ausfall

ZIELGRUPPE

- Beschäftigte im Gewerbegebiet und Dienstreisen (Berufspendler unter 100 km)
- Kommunen (Name der Plattform wird dann zum Namen der Kommune hin geändert)

ZEITRAUM

- Fahrgemeinschaftsplattform seit 2015 → erste Beitritte
- Beitritt weiterer Betriebe im Okt. 2018
- Bundesweite Werbung seit Nov. 2018
- QR-Code am S-Bahnhof seit Feb. 2019: Wenn keine Bahn oder kein Bus fährt, kann Penderportal eine Alternative sein

AKTEURE

- ADAC-Mitfahrclub, Allianz, „fahrgemeinschaft.de“

RAHMENBEDINGUNGEN

- Entwickelt vom ADAC-Mitfahrclub und „fahrgemeinschaft.de“
- Für alle Unternehmen des Gewerbegebiets
- Positive Resonanz – 4 Unternehmen
- Kostenlos für Kommunen, keine Kosten für Betriebe (Anmeldung und Vermittlung ist kostenlos)

EINFÜHRUNG VON PENDLERPORTAL AM STARTKLahr-AREAL UND DER REGION

ADRESSIERTES PROBLEM

- Ca. 80% der Berufspendler fahren alleine mit dem Pkw zur Arbeit

ZIEL

- Reduktion des Pkw Aufkommens
- Verringerung des CO2 Ausstoßes

ZIELGRUPPE

- Beschäftigte des startkLahr-Areals, Beschäftigte in der Region Ortenau

VORAUSSETZUNGEN

- Hohe Anzahl an Anmeldungen bei Pendlerportal („kritische Masse“)
- Unternehmen, die Pendlerportal unterstützen durch Anmeldung
- Als Anreiz: können Unternehmen Fahrgemeinschaftsplätze vor der Tür zum Betrieb ausschreiben
- QR-Code am Bahnhof als Alternative zum ÖPNV

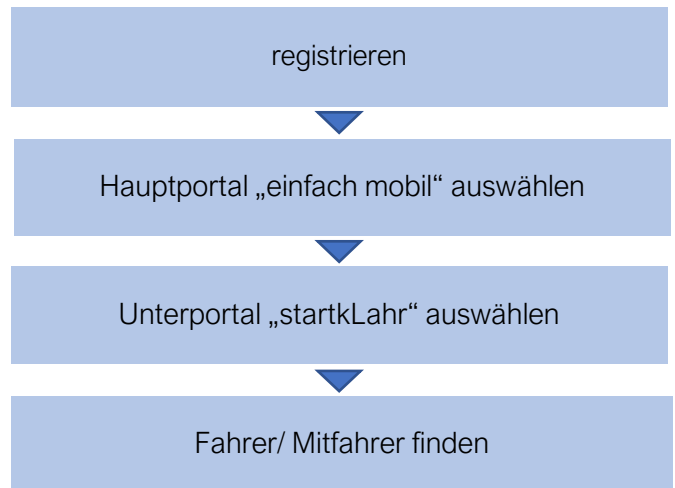
RAHMENBEDINGUNGEN

- Positiv:
 - Mitarbeiteranzahl am Areal: ca. 5000, Tendenz steigend
 - Fahrgemeinschaften werden teilweise intern in Firmen bereits gegründet
 - Pendlerportal wird über die regionsübergreifende App RegioMove (in Arbeit) unterstützt
- Negativ: keine bestehenden Anreize seitens der Unternehmen, um Fahrgemeinschaften zu gründen

DISKUSSIONSFRAGEN

- Wie kann man Fahrgemeinschaften im öffentlichen Raum sichtbar machen? Können gekennzeichnete Drop-on/ Drop-off Punkt helfen?
- Sind weitere Anreize nötig (z.B. Sachpreise)?
- Wie werden Unternehmen für die Plattform gewonnen?
- Welche weiteren Maßnahmen lassen sich mit dem Pendlerportal verknüpfen (z.B. Parkplätze für Fahrgemeinschaften)?

SO FUNKTIONIERTS

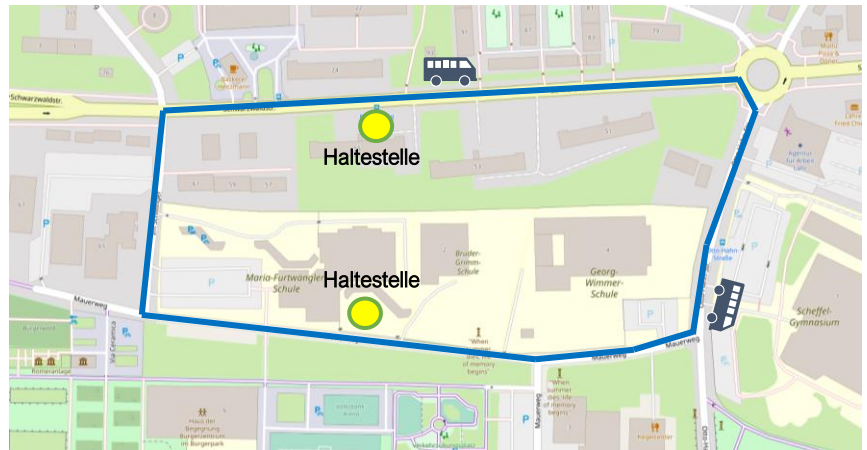


AUTONOMER SHUTTLEBUS LANDESGARTENSCHAU LAHR

KURZBESCHREIBUNG

Vom 14. Juli bis zum 30. September 2018 wurde in der Stadt Lahr im Rahmen der Landesgartenschau zum ersten Mal ein autonomer Bus im öffentlichen Straßenverkehr in Baden-Württemberg getestet. Die Besucher hatten die Möglichkeit auf einer Strecke von 1,4 km an zwei Haltestellen einzusteigen. Der autonome Bus wurde elektrisch angetrieben. Im Shuttle befand sich ein Sicherheitsbegleiter, der im Notfall hätte eingreifen können.

VERORTUNG



Quelle: eigene Darstellung
Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, www.openstreetmap.org

HANDLUNGSFELDER

Mobilitätsangebote

Mobilitätsinfrastruktur

ZIELORIENTIERUNG

- Testen eines autonomen Busses im öffentlichen Straßenverkehr

ZIELGRUPPE

- Besucher der Landesgartenschau

ZEITRAUM

- 14. Juli – 30. September

AKTEURE

- SWEG, Stadt Lahr, Landratsamt, TÜV Süd, Regierungspräsidium Freiburg, Polizei, Fahrzeughersteller EasyMile (Continental-Beteiligung)

RAHMENBEDINGUNGEN

- Feste Fahrstrecke von 1,4 km
- 2 Haltestellen
- Sicherheitsbegleiter, der bei Bedarf eingreifen kann
- Kein fester Fahrplan
- Kapazität: 6 Passagiere
- Mobilitätseingeschränkte Personen können über ausfahrbare Rampe ein- und aussteigen
- Geschwindigkeit: 15 Kilometer pro Stunde

AUTONOMER SHUTTLE ALS ERGÄNZUNG ZUM KLASSISCHEN ÖPNV

ADRESSIERTES PROBLEM

- Seltene Busverbindungen vom Bahnhof zum starkLahr-Areal
- Westareal nur durch die Linie 100 erschlossen
- fehlende Anreize den ÖPNV zu nutzen

ZIEL

- Verbesserung der Anbindung zum Bahnhof und auf dem Areal
- Wegfall/ Verringerung der Wartezeit am Bahnhof

ZIELGRUPPE

- Aktive/ potenzielle ÖPNV-Nutzer
- Gäste

VORAUSSETZUNGEN

- Finanzierung eines Shuttle Bus
- Bei flexibler Buchung ist die Einrichtung einer App notwendig
- Einleseprozess

MÖGLICHE VERORTUNG



Quelle: eigene Darstellung
Kartengrundlage: Thomas Hansemann

RAHMENBEDINGUNGEN

- Positiv:
 - Mögliche Mobilitätsstationen können als Haltestellen dienen
- Negativ:
 - potenziell wenige Nutzer zu Beginn, da nur ein sehr geringer Anteil der Beschäftigten den ÖPNV nutzt

DISKUSSIONSFRAGEN

- Wie wird Shuttle Bus finanziert?
- Wie verhalten sich Kosten und Nutzen?
- Wer sind die potenziellen Nutzer?
- Wie wird der autonome Bus angefordert?



SHUTTLE BUSSE ERGÄNZEN DEN ÖPNV MERCEDES-BENZ WERK IN RASTATT

KURZBESCHREIBUNG

Zwischen dem Mercedes-Benz Werk Rastatt und dem Bahnhof Rastatt pendelt seit 2019 ein Shuttle-Bus. Auf einer festen Route fährt er drei Stationen entlang der Verwaltungsgebäude an. Das Angebot wird durch das Jobticket für Mitarbeitende unterstützt.

ANBINDUNG



Kartengrundlage © OpenStreetMap-Mitwirkende, www.openstreetmap.org

HANDLUNGSFELDER

Mobilitätsangebote

Mobilitätsinfrastruktur

ZIELORIENTIERUNG

- Ergänzung des ÖPNVs
- Verbindung von Gebäuden auf einem Areal
- Angebot für die letzte Meile zum Werk oder Bahnhof schaffen

ZIELGRUPPE

- Beschäftigte des Areals, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln das Werk erreichen

ZEITRAUM

- Anschluss an den ÖPNV im Juli 2019

AKTEURE

- Mercedes-Benz Rastatt stellt Fahrzeuge und Fahrer

RAHMENBEDINGUNGEN

- Wartezeiten von ca. 25 Minuten am Bahnhof Rastatt für reguläre Buslinie
- Stationen auf dem Gelände
- Shuttle-Busse mit WLAN ausgestattet
- Anreiz: Jobticket

STARTKL AHR-FLUGHAFEN-SHUTTLE ALS ERGÄNZUNG ZUM KLASSISCHEN ÖPNV

ADRESSIERTES PROBLEM

- Seltene Busverbindungen vom Bahnhof zum startkLahr-Areal
- Westareal nur durch die Linie 100 erschlossen
- fehlende Anreize den ÖPNV zu nutzen

ZIEL

- Verbesserung durch flexiblere Anbindung zum Bahnhof und auf dem Areal
- Wegfall/ Verringerung der Wartezeit am Bahnhof

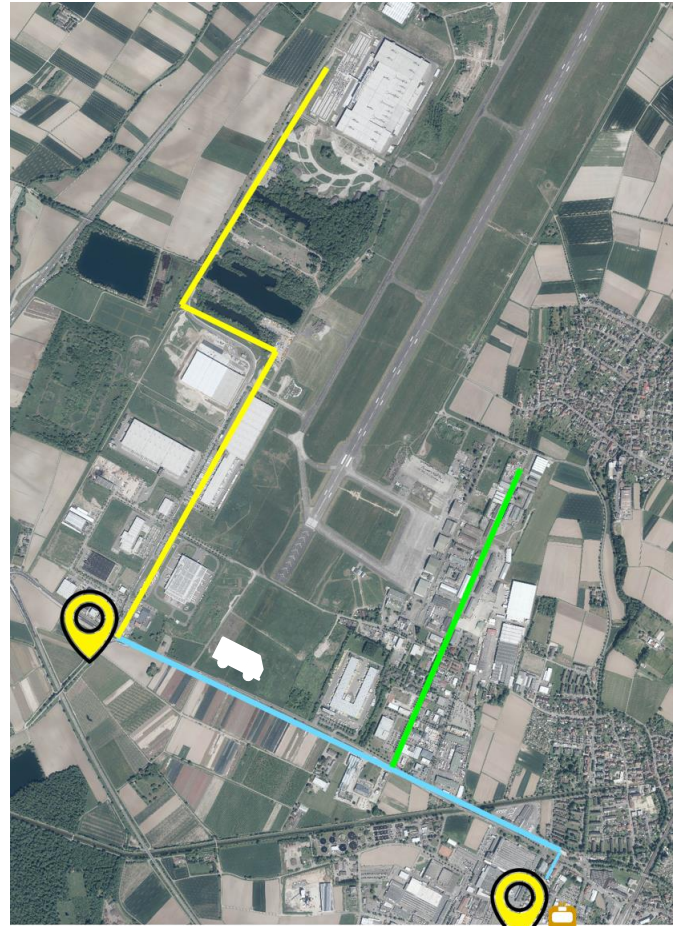
ZIELGRUPPE

- Aktive/ potenzielle ÖPNV-Nutzer

VORAUSSETZUNGEN

- Finanzierung eines Shuttle Bus (und des Personals)
- Kooperationen mit Unternehmen / SWEG
- Bei flexibler Buchung ist die Einrichtung einer App oder Telefonservices notwendig
- Unterstützung des Betriebs durch Jobtickets

MÖGLICHE STRECKENABSCHNITTE



Quelle: eigene Darstellung
Kartengrundlage: Thomas Hansemann

RAHMENBEDINGUNGEN

- Positiv:
 - Mögliche Mobilitätsstationen können als Haltestellen dienen
- Negativ:
 - potenziell wenige Nutzer zu Beginn, da nur ein sehr geringer Anteil der Beschäftigten den ÖPNV nutzt

DISKUSSIONSFRAGEN

- Wie wird Shuttle Bus finanziert? Wie verhalten sich Kosten und Nutzen?
- Ist das Konzept flexibel genug um auf die unterschiedliche Zeiten der Betriebe zu reagieren?



ERFOLGREICHE EINFÜHRUNG DES JOB-TICKETS AACHEN - ABIOMED

KURZBESCHREIBUNG

Das Unternehmen Abiomed führte im Rahmen des Projektes „Aachen clever mobil“ die Kostenübernahme für das JobTicket für seine Beschäftigten ein. Mit diesem Ticket können die Mitarbeitenden nicht nur zur Arbeit fahren, sondern auch in der Freizeit im ganzen Gebiet des Aachener Verkehrsverbundes unterwegs sein.

AVV Konditionen

Arbeitnehmer und -geber profitieren

Unternehmen ab 15 Mitarbeitenden können das Job-Ticket zu einem festen Preis erwerben. Der Arbeitgeber erwirbt das Job-Ticket für alle Mitarbeiter und gibt es an diese als persönliche Tickets weiter.

Geltungsbereich und -dauer

Das Job-Ticket gilt rund um die Uhr im AVV-Gesamtnetz.

Unterwegs zur Arbeit und in der Freizeit

Montags bis freitags ab 19:00 Uhr sowie an Wochenenden und Feiertagen ganztägig zur Familien- und Gruppenkarte - denn dann können ein weiterer Erwachsener und 3 Kinder unter 15 Jahren kostenlos mitfahren.

Vgl.: AVV 2021

<https://avv.de/de/tickets/tickets-fuer-bus-bahn/job-ticket>

HANDLUNGSFELDER

Betriebliches
Mobilitätsmanagement

Mobilitätsangebote

ZIELORIENTIERUNG

- Mitarbeitenden Anreiz bieten den ÖPNV zu nutzen
- Attraktivitätssteigerung des Betriebs

ZIELGRUPPE

- Beschäftigte des Unternehmens Abiomed

ZEITRAUM

- Einführung der Kostenübernahme: Sommer 2018

AKTEURE

- Abiomed, IHK, Land NRW und Europäische Union (unterstützt Modellprojekt AachenMooVe!)

RAHMENBEDINGUNGEN

- Mobilitätskoordinator im Unternehmen Abiomed
- Modellversuch „Aachen clever mobil“ im Rahmen des Projektes #AachenMooVe! → entwickelt von der Stadt Aachen, IHK Aachen und 7 Unternehmen, unterstützt von ASEAG und AVV
- Jobticket:
 - Ticketkosten 26,80€ (Stand November 2019)
 - Abends und am Wochenende kann ein weiterer Erwachsener und bis zu drei Kindern kostenfrei mitgenommen werden

JOB-TICKET

ÖPNV-ANREIZ FÜR MITARBEITENDE

ADRESSIERTES PROBLEM

- Fehlende Motivation zur Nutzung des ÖPNV (u. a. aufgrund der Kosten für Tickets)
- Zu viel Autoverkehr am Areal

ZIEL

- Über Vergünstigungen und Angebote Anreize zur Nutzung des ÖPNVs setzen
- ÖPNV-Nutzung vereinfachen/ vergünstigen
- Betriebe am Areal für Arbeitnehmer attraktiver machen

ZIELGRUPPE

- Arbeitnehmer (Beschäftigte im Areal)

VORAUSSETZUNGEN

- Unternehmen muss am Jobticket Programm beteiligt sein bzw. Jobticket Zuschüsse gewähren
- Negativ: ÖPNV-Anbindungen und ÖPNV-Infrastruktur im Areal ungenügend - diese bleibt auch bei Ticketvergünstigungen unattraktiv

ÜBERSICHT ANGEBOTE

Europass-Monatskarte

Zusatzkarte, die im Stadtverband Strasbourg Eurométropole und in einem Teilbereich der TGO gültig ist.

Job-Ticket

Vergünstigtes Abonnement (12 Monatskarten zum Preis von 9,5)

Job-Ticket BW

Vergünstigtes Abonnement für Mitarbeitende der Landesverwaltung mit einem 25€ Zuschuss monatlich

Pendler Abo fanta 5

Für Pendler zwischen zwei benachbarten Verbänden. Zwei Verbundzeitkarten können in Kombination gebucht werden.

Vgl.: TGO Ortenaulinie

<https://www.ortenaulinie.de/Startseite/Fahrkarten/jobticket.html>

RAHMENBEDINGUNGEN

- Jobticket
 - Mindestlaufzeit 1 Jahr
 - Bestätigung des Arbeitgebers notwendig
 - Angebot: 12 Fahrkarten für die jeweiligen Kalendermonate zum Preis von 9,5
 - Zusätzlich gilt das Jobticket an Samstagen, Sonn-/Feiertagen im gesamten Netz der TGO und auf der Tramlinie Kehl-Straßburg
 - An diesen Tagen berechtigt das Ticket ebenfalls zur Mitnahme einer weiteren erwachsenen Person und zwei (oder allen eigenen) Kindern unter 15 Jahren
 - Ticket-Abo ist persönlich und nicht übertragbar

DISKUSSIONSFRAGEN

- Gibt es ausreichend Abnehmer bzw. Interessierte für das Jobticket?
- Könnte die Einführung des Jobtickets in den Unternehmen am Areal ein Anstoß zur Verwirklichung einer besseren ÖPNV-Infrastruktur sein?



Quellenverzeichnis

Mobilitätsmanagement Kiel

- <https://www.kielregion.de/mobilitaet/>

Parklets für Stuttgart

- <http://www.parklet-stuttgart.de/>
- <http://www.r-n-m.net/projekte/#project-315>

Hol- und Bringzonen

- https://www.nw.de/lokal/kreis_guetersloh/guetersloh/22490561_So-kommen-die-Hol-und-Bringzonen-vor-fuenf-Grundschulen-in-Guetersloh-an.html
- <https://www.kreis-guetersloh.de/themen/energie-klima/klimabildung/lass-t-uns-laufen-weniger-elterntaxis-an-meiner-schule/19-06-24-projektarbeit-evaluierung-und-monitoring-des-projektes-lass-und-laufen-sicher.pdf?cid=iyv>

Mobilitätsstationen in Offenburg – gezielter Einsatz von Verkehrsmitteln

- <http://www.offenburg.de/html/media/dl.html?v=17749>

Gewerbegebiet Quickborn - Verbesserte Anbindung durch nextbike

- <https://www.quickborn1.info/2019/04/22/dritter-standort-f%C3%BCr-das-fahrradleihsystem-am-akn-bahnhof-quickborn/>

Marburg – Grüne Welle für Radfahrer

- <https://press.siemens.com/global/de/feature/marburg-ermoeglicht-die-gruene-welle-fuer-fahrradfahrer>

Gewerbegebiet Unterföhringen – Fahrgemeinschaften durch Pendlernetz.de

- <https://www.merkur.de/lokales/muenchen-lk/unterfoehring-ort29618/unterfoehring-mehr-fahrgemeinschaften-adac-startet-pendler-plattform-13031512.html>
- <https://www.sueddeutsche.de/muenchen/landkreismuenchen/mitfahr-initiative-gemeinsam-durch-den-stau-1.4326120>

Alnatura – Fahrradparkhaus für Fahrräder

- <https://www.fr.de/rhein-main/darmstadt/darmstadt-ort28564/darmstadt-duschen-radfahrer-13264771.html>
- <https://www.alnatura.de/de-de/ueber-uns/presse/archiv-2019/alnatura-fahrradfreundlich>

VADUE – Reparaturwerkstatt für Fahrräder

- <https://nachhaltigkeitsbericht.vaude.com/gri/umwelt/arbeitsweg.php>
- <https://nachhaltigkeitsbericht.vaude.com/gri/umwelt/mobilitaet-bei-VAUDE.php>

Stadt Lahr – Shuttle Busse

- <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=&ved=2ahUKEwjdz9Cops3uAhUSahQKHbokBwcQFjADegQIARAC&url=https%3A%2F%2Fwww.sweg.de%2Fhtml%2Fmedia%2Fdl.html%3Fi%3D36405&usg=AOvVaw1myR9an-ScdWRDn3P-EuRt>

Mercedes-Benz Werk in Rastatt – Shuttle Busse ergänzen den ÖPNV

- <https://media.daimler.com/marsMediaSite/de/instance/ko/Neues-Mobilitaetskonzept-zur-Reduzierung-des-Werksverkehrs--Sportlich-in-den-Fruerhling-Das-Pilotprojekt-Mit-dem-Rad-ins-Werk-startet-im-Mercedes-Benz-Werk-Rastatt.xhtml?oid=42994944>
- <https://blog.mercedes-benz-passion.com/2019/07/neuer-shuttle-service-fuer-mitarbeiter-im-werk-rastatt/>
- https://www.youtube.com/watch?v=Hx_SAQq1xkg

Quellenverzeichnis

Abiomed – Jobticket/ SWEG JobTicket

<https://avv.de/de/aktuelles/neuigkeiten/modellversuch-aachen-clever-mobil-abiomed-ist-vorbild-f%C3%BCr-das-job-ticket>

<https://avv.de/de/tickets/tickets-fuer-bus-bahn/job-ticket>

<https://www.ortenaulinie.de/Startseite/Fahrkarten/jobticket.html>

Herausgeber

startkLahr - IGZ Raum Lahr GmbH
Europastr. 1
D-77933 Lahr

Projektkoordination

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

Wissenschaftliche Begleitung (Fraunhofer IAO)

Patrick Ruess
Anna Selina Staffa

Verfasser

Svenja Brutsch
Patrick Ruess
Anna Selina Staffa

Stand

Februar 2021

Das Vorhaben (Akronym: **RegioMobility**, FKZ: 01UV2042) wird im Rahmen des Programms „MobilitätsWerkStadt 2025“ vom Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) gefördert.

ready for mobility

startkLahr
AIRPORT & BUSINESS PARK
RAUM LAHR

FONA
Forschung für Nachhaltige
Entwicklung
BMBF

Kooperationspartner

 **Fraunhofer**
IAO

GEFÖRDERT VOM

 **Bundesministerium
für Bildung
und Forschung**