

# WORKPLACE MOBILITY PLAN FOR LEIPZIG

---

D.T3.2.13

Version 1  
06 2018

---



## Summary

Die Verwaltung der Stadt Leipzig hat sich zum Ziel gesetzt, vorbildhaft zum Erreichen der Klimaschutzziele Mobilität effizienter, gesünder und letztendlich auch kostengünstiger für alle Mitarbeiter zu gestalten. Dieser Prozess bedeutet auf der einen Seite technische und organisatorische Veränderungen (z.B. Anschaffung von Elektrofahrzeugen für den städtischen Fuhrpark oder Anpassungen bei der Beschaffungsrichtlinie im Rahmen einer neuen Dienstfahrzeugregelung). Auf der anderen Seite muss sich auch das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter ändern. Es stellt sich heraus, dass 20% der Beschäftigten aus dem funktionalen Stadtgebiet (FUA - hier: Stadt Leipzig, Landkreis Leipzig, Landkreis Nordsachsen) in die Stadt ein- und auspendeln. Die Gemeinden, aus denen eingependelt wird, liegen innerhalb der FUA im Landkreis Leipzig: Froburg, Naunhof, Grimma, Borna, Regis-Breitungen, Mark Kleeberg und Zwenkau. Im LK Nordsachsen: Delitzsch, Eilenburg Torgau, Oschatz. Außerdem außerhalb der FUA in Markranstädt und Naumburg. Hauptsächlich wird dafür das private Auto verwendet. Die Hauptgründe für die Nutzung von Autos bei Pendlern aus der FUA sind: schlechte Verbindungen (viele Übergabestellen), hohe Reisekosten / ungünstiges Tarifsystem und notwendige Privatfahrten nach der Leistung (Einkauf, soziale Verpflichtungen). Die Nutzung von Autos wird durch einen relativ guten Parkplatz in der Nähe des Technischen Rathauses oder durch günstige, feste Parkplätze für eine monatliche Miete von durchschnittlich 40,00 € begünstigt. Die Entfernung vom Parkplatz zum Arbeitsplatz beträgt im Durchschnitt ca. 3 Minuten. Es fehlen auch besondere Anreize für die Bildung von Fahrgemeinschaften. Der weitere Ausbau des MDV-Streckennetzes, zusätzliche öffentliche Verkehrsdienste, insbesondere in ländlichen Gebieten, sowie der weitere Ausbau der Fahrradinfrastruktur (Radwege) führen jedoch zu einem leichten Anstieg der Nutzung alternativer Angebote für Autos. Die verstärkte Nutzung neuer Angebote des öffentlichen Verkehrs (neues S-Bahn-Netz des MDV) soll durch geeignete Maßnahmen erreicht werden. Der Prozess dafür ist mit dem Begriff Mobilitätsmanagement beschrieben. Seit 2008 wird dieser Prozess mit Hilfe verschiedenster Programme (effizient mobil, mobil gewinnt, Europäische Mobilitätswoche, Maßnahmenpaket „Leipzig-Modellstadt für intelligente Mobilität“) umgesetzt. MOVECIT ist ein weiterer Baustein, um mit zielgerichteten Aktionen einen langfristigen Ansatz zu unterstützen. Hauptaugenmerk liegt dabei auf dem Standort Technisches Rathaus Leipzig. Durch fortlaufende Befragung wird eine möglichst genaues Bild der Mobilitätssituation gewonnen. Dies bezieht sich auf die Wege der Mitarbeiter um zum Arbeitsplatz zu gelangen, sowie auch auf Dienstreisen, Inspektions- und Kurierfahrten. Im Ergebnis zeigt sich, dass ca. 70% der Befragten den ÖPNV oder das Fahrrad nutzen. Die Maßnahmen zielen also darauf ab, diesen positiven Trend zu unterstützen. Ein wesentlicher Bestandteil ist dabei die zielgerichtete Information für jeden Mitarbeiter über die Nutzungsmöglichkeiten durch Mobilitätstraining und individuelle Beratung im Rahmen einer Erreichbarkeitsanalyse. Eine weitere Maßnahme zielt darauf ab, durch die Anschaffung von Pedelecs und Lastenrädern die Angebotsvielfalt an Mobilität zu erhöhen. Wichtig ist hierbei, den Zugang so einfach wie möglich zu gestalten und auch die leihweise Überlassung für den privaten Gebrauch zu prüfen.

The City of Leipzig's administration has set itself the goal of making mobility more efficient, healthier and, ultimately, more cost-effective for all employees in exemplary fashion to achieve its climate protection goals. This process implies, on the one hand, technical and organizational changes (for example, the purchase of electric vehicles for the urban fleet or adjustments to the procurement directive under a new service vehicle regime). On the other hand, the mobility behavior of employees must also change. It turns out in the consideration that 20% of the employees from the Functional Urban Area, (FUA- here: City of Leipzig, district of Leipzig,

district of North Saxony) commute in and out the city. The municipalities from where the employees commute within the FUA are in the district of Leipzig: Frohburg, Naunhof, Grimma, Borna, Regis-Breitingen, Mark Kleeberg and Zwenkau. In the district North Saxony: Delitzsch, Eilenburg Torgau, Oschatz. And in addition, outside the FUA in Markranstädt and Naumburg. Mainly used for this is the private car. The main reasons for the usage of cars among commuters from the FUA are: bad connections (many transfer points), high travel costs / unfavourable tariff system and necessary private trips after work (shopping, social obligations). The use of cars is favoured by a relatively good parking space in the vicinity of the Technical City Hall or affordable, fixed parking spaces for a monthly rent of an average of € 40.00. The distance from the parking lot to the workplace is given as an average of approx. 3 minutes. There is also a lack of special incentives for the formation of carpooling. However, the further expansion of the MDV route network, additional public transport services, especially in rural areas, as well as the further expansion of the bicycle infrastructure (cycle paths) are leading to a slight increase in the use of alternative offers for cars. Here, the increased use of new public transport offers (new S-Bahn network of the MDV) is to be achieved through appropriate measures. The process for this is described by the term mobility management. Since 2008, this process has been implemented with the aid of various programs (efficient mobile, mobile wins, European Mobility Week, package of measures "Leipzig model city for intelligent mobility"). MOVECIT is another building block to support a long-term approach with targeted actions. The main focus is on the location of the Technical City hall of Leipzig. Through continuous questioning, a picture of the mobility situation that is as accurate as possible is obtained. This refers to the ways of the employees to get to the workplace, as well as on business trips, inspection and courier trips. As a result, about 70% of respondents use public transport or bicycles. The measures therefore aim to support this positive trend. An essential part of this is the targeted information for each employee about the possibilities of use through mobility training and individual counselling in the context of an accessibility analysis. Another measure aims to increase the range of mobility by purchasing pedelecs and cargo bikes. It is important to make the access as easy as possible and also to check the loan for private use.



# 1. Einleitung

## 1.1. MOVECIT Projekt

MOVECIT will den Verkehr in Zeiten zunehmender individueller und motorisierter Mobilität in Mitteleuropa nachhaltiger gestalten. Stadtvertreter, Mobilitätsspezialisten, Umwelt- und Regionalagenturen sowie NGOs kooperieren in dem Projekt. Zehn Partner aus sieben mitteleuropäischen Ländern haben sich zusammengeschlossen, um gemeinsam eine Methodik zur Erstellung von institutionellen Mobilitätsplänen zu entwickeln.

Das Projekt zielt darauf ab, ein breites Publikum unter den Kommunen in Mitteleuropa zu erreichen und durch eine langfristige Weiterbildung einen Beitrag für die Umsetzung von regionalen Mobilitätsplänen zu leisten. Um dies zu erreichen, erstellt und implementiert MOVECIT seine auf das nationale Umfeld übertragenen Schulungen, unterstützt Studienbesuche und teilt die Ergebnisse auf der eigenen sowie auf den Partnerplattformen, um eine langfristige Wirkung zu erzielen.

Bestandteil des MOVECIT-Projektes sind ebenso Pilotaktionen, wie die Einführung neuer Instrumente zur Optimierung der persönlichen Reiseplanung, die Durchführung von Mobilitätstrainings, die Installation von Fahrradboxen und auch die Anschaffung von Lastenrädern bzw. Pedelecs werden in der Projektlaufzeit umgesetzt.

## 1.2. Die Stadt Leipzig

### **Leipzig auf dem Weg zum Demonstrator für Nachhaltige Mobilität**

Leipzig ist eine Kreisfreie Stadt sowie mit mehr als 590.000 Einwohnern (Stand: 31. Dezember 2017) die größte Stadt im Freistaat Sachsen. Sie ist als neuntgrößte, eine der am schnellsten wachsenden Großstädte Deutschlands. Für Mitteldeutschland ist sie ein historisches Zentrum der Wirtschaft, des Handels und Verkehrs, der Verwaltung, Kultur und Bildung sowie für die Kreativszene.

Leipzig ist eines der sechs Oberzentren Sachsens und bildet mit der rund 32 Kilometer entfernten Großstadt Halle (Saale) im Land Sachsen-Anhalt den Ballungsraum Halle-Leipzig, in dem etwa 1,1 Millionen Menschen leben. Mit Halle und weiteren Städten in den Ländern Sachsen, Sachsen-Anhalt und Thüringen ist Leipzig Teil der polyzentralen Metropolregion Mitteldeutschland.

In Leipzig als „Stadt der kurzen Wege“ sollen die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse einer Vielzahl verschiedener Nutzer/-innen nachhaltig, konfliktarm und effizient organisiert werden. Mit dem Fachkonzept -Nachhaltige Mobilität- werden für Leipzig strategische Leitlinien, Instrumente sowie Maßnahmenschwerpunkte und -bündel für eine intelligente Mobilität auf der Grundlage einer integrierten Verkehrsplanung verfasst. Vor dem Hintergrund des Bevölkerungswachstums und des stetig wachsenden Verkehrsaufkommens setzt das Fachkonzept einen wesentlichen Schwerpunkt des kommunalen Handelns auf die Stärkung des Umweltverbundes, ein leistungsfähiges Verkehrsmanagement und eine deutliche Verbesserung der Angebotsqualität des Rad- und Fußverkehrs sowie des Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV).



Abb.1: Hauptbahnhof Leipzig; Quelle: STEP Verkehr

Die steigende Anzahl von Pkw führt punktuell und insbesondere in innenstadtnahen Gebieten mit gründerzeitlicher Bebauung und ohne Parkraumbewirtschaftung zu hohem Parkdruck, zu Nutzungskonflikten und verringerter Aufenthaltsqualität sowohl im öffentlichen Raum als auch auf privaten Flächen. Bis 2030 ist bei allen Verkehrsarten ein deutlicher Anstieg des Verkehrsaufkommens zu erwarten. Ohne steuernde Maßnahmen werden zunehmend die Grenzen der Kapazitäten erreicht. Es ist zudem mit dem Wachstum der verkehrsbedingten Emissionen (Lärm/NOx / CO<sub>2</sub>) und damit der Belastungen für Gesundheit und Umwelt besonders in den innerstädtischen Gebieten zu rechnen, wenn keine weiteren Anreize zur Nutzung von alternativen Antriebsformen realisiert werden. Vor dem Hintergrund des Anstiegs des Verkehrsaufkommens soll der Anteil des Umweltverbundes von heute 60 % an den Wegen der Leipziger in der Stadt (Modal Split) bis 2025 möglichst auf 70 % steigen (davon 27 % Fußverkehr, 20 % Radverkehr, 23 % ÖPNV). Langfristig wird eine weitere Steigerung angestrebt. Folgende Ziele werden zudem für das Fachkonzept Nachhaltige Mobilität formuliert:

- Gestaltung des Wachstums durch integrierte Verkehrsplanung und intelligente Mobilität (smart mobility), Beteiligung und Kommunikation in hoher Qualität fortsetzen
- Stadt- und umweltverträgliche Organisation des Verkehrs fördern: Erhöhung der Attraktivität und Stärkung des Umweltverbundes
- Minimierung der negativen Wirkungen des Verkehrs auf Mensch und Umwelt





- Wirtschaftsstandort Leipzig stärken
- Steigerung der Qualität des öffentlichen Raums in den Magistralen: multifunktionalen öffentlichen Raum gestalten und gleichwertige Mobilitätschancen sichern

Die räumliche Handlungsstrategie soll zunächst mit einer mittelfristigen Perspektive umgesetzt werden, die die bereits gesicherten Einzelmaßnahmen aufgreift. In einem langfristigen Horizont bis 2030 werden räumliche Bereiche zusammengefasst, in denen ähnliche Herausforderungen bestehen:

- Effizienz multimodal in der erweiterten Innenstadt erhöhen
- Umweltverbund und Nahmobilität in der inneren Stadt stärken
- Stadtteilidentität und Versorgungsqualität an Magistralen entwickeln
- Erreichbarkeit äußere Stadt und Wirtschaftsschwerpunkt Nordraum nachhaltig entwickeln

Angesichts langer Planungs- und Realisierungszeiträume und zeitintensiver Interventionsmöglichkeiten in einer komplexen, teuren und langlebigen Infrastruktur besteht für die Umsetzung die Notwendigkeit zur Schaffung eines langfristig tragfähigen Kompromisses über die Verwirklichung einer nachhaltigen Mobilität. Für die Vorplanung und die Koordination von großen Vorhaben sind frühzeitig die notwendigen personellen Kapazitäten zu schaffen und Verfahren zu optimieren. Eine strategische Liegenschaftspolitik sichert frühzeitig Handlungsspielräume für die Durchführung wichtiger Maßnahmen.

Für die Stadt Leipzig arbeiten ca. 7000 fest angestellte Mitarbeiter. Als Partner im Projekt MOVECIT ist das Verkehrs- und Tiefbauamt der Stadt Leipzig mit 270 Arbeitnehmern erster Adressat für alle geplanten Maßnahmen.

Das Verkehrs- und Tiefbauamt kümmert sich um das Leipziger Straßennetz, vom Fußweg über die Radverkehrsanlage bis zur Fahrbahn für den Kfz-Verkehr. Dies schließt die Beschilderung, Beleuchtung, Regelung durch Lichtsignalanlagen (Ampeln) aber auch Aufgabegenehmigungen oder Sondernutzungen der Straße ein. Außerdem ist das Amt für die generelle Verkehrsplanung, den Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum, den Nahverkehrsplan oder zum Beispiel den Radverkehrsentwicklungsplan zuständig. Ein Fußverkehrsbeauftragter kümmert sich um die Belange und die Berücksichtigung der durch Fußgänger vorgetragenen Mängel in einschlägigen Fachplanungen.

### 1.3. Erarbeitung des Mobilitätsplans

Als erster Schritt bei der Erstellung eines Mobilitätsplans kann das Grobkonzept zum kommunalen Mobilitätsmanagement in der Stadt Leipzig, das im Rahmen des Projektes „effizient mobil“ entstanden ist, als Grundlage angesehen werden. In ihm werden bestehende Ansätze wie die Radverkehrsstrategie, Informationskampagnen und Aktivitäten für CarSharing aufgelistet. Des Weiteren wurden in den letzten Jahren die „Park & Ride“-Kapazitäten ausgebaut. Der MDV (Mitteldeutscher Verkehrsverbund) und die LVB (Leipziger Verkehrsbetriebe) bieten ein Jobticket an, welches Vergünstigungen entsprechend der



Abnahmemenge und des Arbeitgeberzuschusses mit sich bringen. In dem „effizient mobil“-Gutachten werden auch Möglichkeiten der Weiterentwicklung von Mobilitätsmanagement aufgezeigt

Die nun im MOVECIT Projekt aufgegriffenen Maßnahmen für das Verkehrs- und Tiefbauamt, sind eine Wohnstandortberatung (Individualberatung) insbesondere für neu zuziehende Arbeitnehmer, Optimierung der Organisation bei der Verortung von Arbeitsplätzen in Zentrumsnähe oder an gut mit dem Rad oder ÖPNV erreichbaren Orten, Impulse für standortbezogenes Mobilitätsmanagement durch Ansprache und Beratung von Arbeitnehmern (Mobilitätstraining), sowie die Entwicklung einer Leitmarke für nachhaltige Mobilität im Rahmen einer Marketingkampagne.

In Leipzig wurden für das Technische Rathaus (Sitz des Verkehrs- und Tiefbauamtes) und die Stadtwerke bereits Konzepte für die Implementierung von MM erarbeitet. Im Rahmen des Konzeptes für das Technische Rathaus konnten einige Ansatzpunkte für Mobilitätsmanagement gefunden werden. Diese beziehen sich vor allem auf die Schaffung von Fahrradstellplätzen, die Bezuschussung von ÖPNV-Karten (Jobticket), eine dynamische Mehrfachnutzung von Stellplätzen, die Einrichtung einer Mitfahrerbörse sowie verbesserte Nutzbarkeit von Diensträdern. Es zeigt sich, dass die Umsetzung der meisten fahrradbezogenen Maßnahmen (Stellplätze, Überdachung) zu einem Anstieg bei der Fahrradnutzung geführt hat.

Andere Maßnahmen, wie Car-Sharing statt Dienstwagen, wurden für die hier ansässigen Behörden durch einen Rahmenvertrag mit dem hiesigen Carsharinganbieter Teilauto fortlaufend erweitert.

## 2. Mobilitätskonzept

### 2.1. Engagement und Beteiligung

Das Mobility Team wurde im Rahmen des MOVECIT-Projektes initiiert und setzt sich zusammen aus:

- Herr Torben Heinemann, Abteilungsleiter im Verkehrs- und Tiefbauamt Leipzig
- Herr Stephan Rausch, Fachbereichsleiter Nahverkehr im Verkehrs- und Tiefbauamt Leipzig
- Herr Jan Rickmeyer, Radverkehrsbeauftragter im Verkehrs- und Tiefbauamt Leipzig (bis November 2017)
- Herr Friedemann Goerl, Fußverkehrsbeauftragter im Verkehrs- und Tiefbauamt Leipzig (ab Januar 2018)
- Herr Christian Grötsch, econtact, als externer Berater im Auftrag des Aufbauwerkes Leipzig

Das Team trifft sich nach Bedarf oder im zweimonatlichen Jour fix zur Abstimmung der laufenden Projekte innerhalb des Mobilitätsplans. Dabei erfolgt die Anpassung auch in



Abhängigkeit der Auswertung der fortlaufenden Befragung der Mitarbeiter des VTA. Wichtigstes Ziel ist die Verstetigung des Mobilitätsmanagements innerhalb der Strukturen des VTA als beispielhaft für alle anderen Verwaltungseinheiten der Stadt.

## 2.2. Ziele des Mobilitätsmanagements

Die im Rahmen des Mobilitätsmanagements durch das Mobilitätsteam identifizierten Ziele, lassen sich folgendermaßen unterscheiden: Zum einen die strategischen, langfristigen (auch: kommunale) Ziele mit hoher Außenwirkung und zum anderen die standortbezogenen Ziele welche sich direkt auf die Mitarbeitermobilität auswirken. Beim strategischen Mobilitätsmanagement werden Konzepte auf gesamträumlicher Ebene entwickelt, um Mobilitätsmanagement voranzubringen. Von zentraler Bedeutung ist hier das Zusammenwirken von Mobilitätsmanagement mit den sonstigen Planungen der Stadt- und Verkehrsentwicklung. Demgegenüber richtet sich das standortbezogene Mobilitätsmanagement direkt auf den Standort des Technischen Rathauses. Hier stehen die Beschäftigten im Vordergrund. Die Maßnahmen des standortbezogenen Mobilitätsmanagements werden dabei entsprechend der Situation und den Anforderungen vor Ort ausgewählt und angepasst und befassen sich mit der An- und Abreise zum Arbeitsplatz, Dienstreisen, Kurierfahrten und Kontrollfahrten.

### **Übergeordnete Ziele:**

- Einhaltung der Luftreinhaltepläne
- Erfüllen der Lärmschutzverordnung
- Einhaltung der Klimaschutzziele
- Maßnahmen zum Schutz der Mitarbeitergesundheit

### **Strategische Ziele:**

- Beeinflussung von Einstellung und Verhalten in Richtung vermehrter Nutzung des Umweltverbundes
- Verbesserung des Zugangs zum Umweltverbund Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse durch eine effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur
- Reduktion des Verkehrsaufkommens im motorisierten Individualverkehr (MIV)
- Verbesserte Verknüpfung der Verkehrsträger und Verkehrsmittel (Intermodalität)
- Bereitstellen von Alternativen zur Pkw-Nutzung (Multimodalität)
- Verbesserung der wirtschaftlichen Effizienz des gesamten Verkehrssystems

### **Standortbezogene Ziele:**

- Reduzierte Stellplatzkosten am Betriebsstandort
- Geringerer Krankenstand der Beschäftigten





- Reduzierte Kosten der Dienstwagenflotte
- Darstellung von Verantwortung für Umwelt, Mitarbeiter und Gesellschaft
- Konfliktlösung mit dem Umfeld

## 3. Ist-Situation

### 3.1 Standortbeschreibung

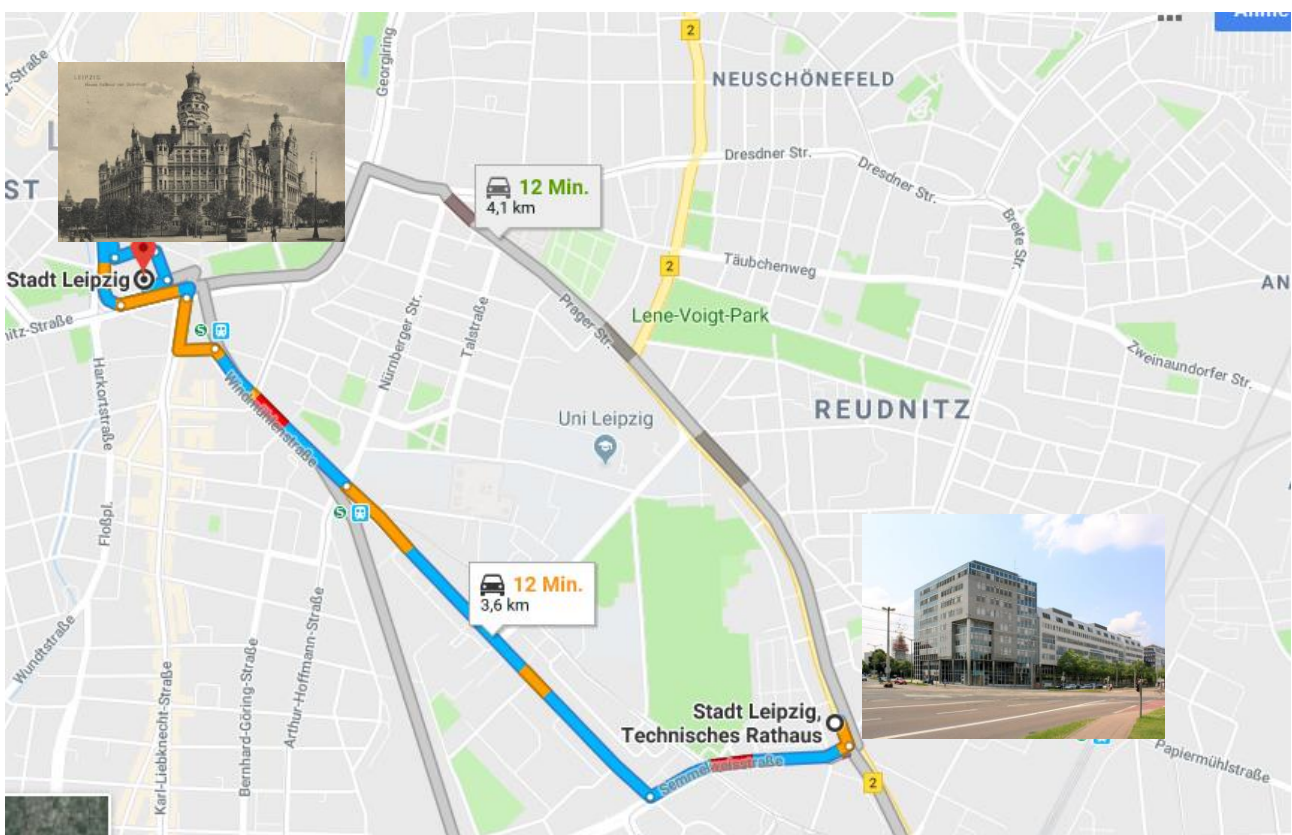
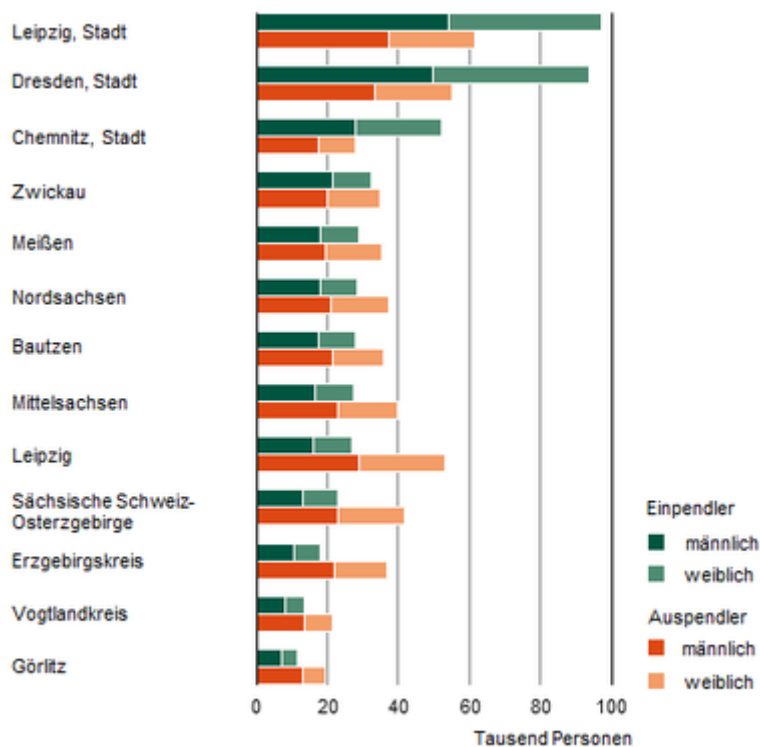


Abb.2: Neues Rathaus der Stadt Leipzig und Technisches Rathaus, Sitz des Verkehrs- und Tiefbauamtes der Stadt Leipzig; Quelle: google maps

Leipzig ist auf Grund seiner Lage einer der Verkehrsknoten in Mitteldeutschland sowie auf Grund des Flughafens Halle-Leipzig, auch als Luftdrehkreuz für den Flugtransportverkehr von internationaler Bedeutung. Die Anbindung an das Schienennetz, neue S-Bahn Trassen, der Citytunnel haben zu einer weiteren Steigerung der Attraktivität als Arbeits- Wohn- und Studienort geführt. Damit verbunden ist ein stetiger Anstieg der innerstädtischen Transportleistung besonders im Personenverkehr.



Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

Abb. 3: Ein- und Auspendler im Freistaat Sachsen am 30. Juni 2017 nach Kreisfreien Städten und Landkreisen

Die betrachteten Standorte Neues Rathaus und Technisches Rathaus sind sowohl mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Tram) als auch mit Auto oder Rad gut erreichbar. Durch die an beiden Standorten vorhandenen Mobilitätsstationen ist außerdem ein Zugriff auf die Fahrzeuge des Carsharinganbieters Teilauto wie auch auf das Bikesharingsystem von nextbike möglich. Die Stadtverwaltung hat mit dem Anbieter Teilauto einen Rahmenvertrag zur Nutzung der Fahrzeuge als Dienstwagen für alle städtischen Mitarbeiter geschlossen. Ein Teil der angebotenen Fahrzeugflotte verfügt über einen elektrischen Antrieb. Mit dem Bikesharinganbieter nextbike ist die Verwaltung in Verhandlung über ein ebensolches Angebot. Darüber hinaus wird die Flotte an Dienstfahrrädern kontinuierlich erweitert. Die Anschaffung von Pedelecs bzw. Lastenrädern ist im Rahmen des MOVECIT-Projektes in Vorbereitung. An beiden Standorten gibt es eine gesicherte Fahrradabstellanlage.

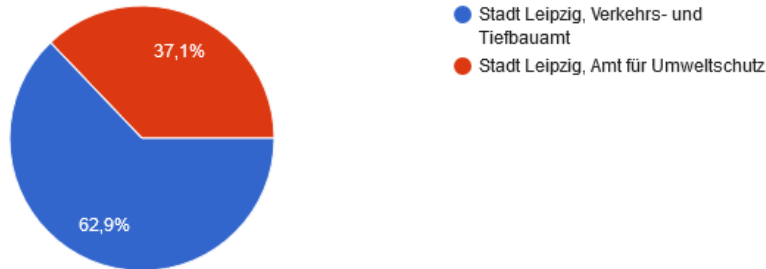
### 3.2 Befragungsergebnisse

Befragung zum Mobilitätsangebot und persönlichem Nutzerverhalten im Zusammenhang mit Wegen zum Arbeitsplatz und nach Hause sowie Dienstwegen (114 Befragte) im Befragungszeitraum I./ II. Quartal 2018.



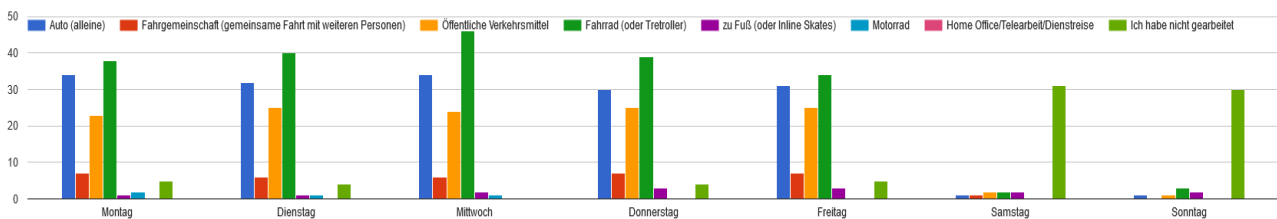
### Wo arbeiten Sie?

105 Antworten



Befragt wurden Mitarbeiter des Verkehrs- und Tiefbauamtes sowie des Umweltamtes der Stadt Leipzig zu ihrem Mobilitätsverhalten auf Dienstfahrten vom Standort Technisches Rathaus, sowie zum Erreichen des Arbeitsplatzes.

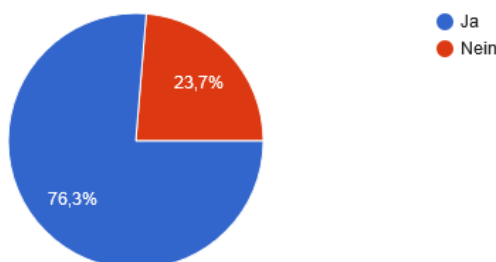
Welche Art von Verkehrsmittel haben Sie letzte Woche genutzt, um zu Ihrem Arbeitsplatz zu gelangen?



Der überwiegende Teil der Befragten nutzt das (eigene) Fahrrad sowie den (eigenen) PKW und den ÖPNV für den Weg zur Arbeitsstelle (in dieser Reihenfolge). Die Anteile der einzelnen Mobilitätsträger sind erwartungsgemäß von der Jahreszeit sowie der Wegstrecke abhängig. Bei Pendlern ab einer Wegstrecke von über 10 km wird das eigene Auto dem ÖPNV vorgezogen. Dazu tragen unter anderem auch die relativ günstig liegenden und preiswerten Parkplätze am Technischen Rathaus bei. Die Kosten für fest gebuchte Standplätze liegen hier bei ca. 40,00 € im Monat (Tendenz leicht steigend).

### Sind Dienstreisen oder Fahrten zu dienstlichen Terminen innerhalb der Gemeinde Teil ihrer Arbeit?

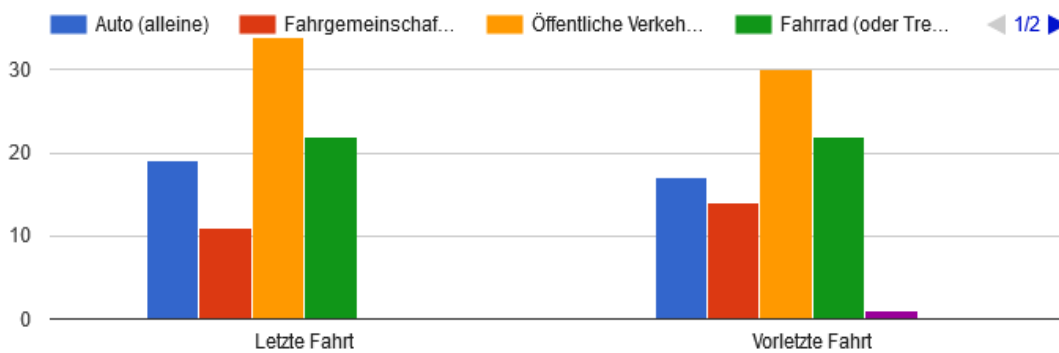
114 Antworten



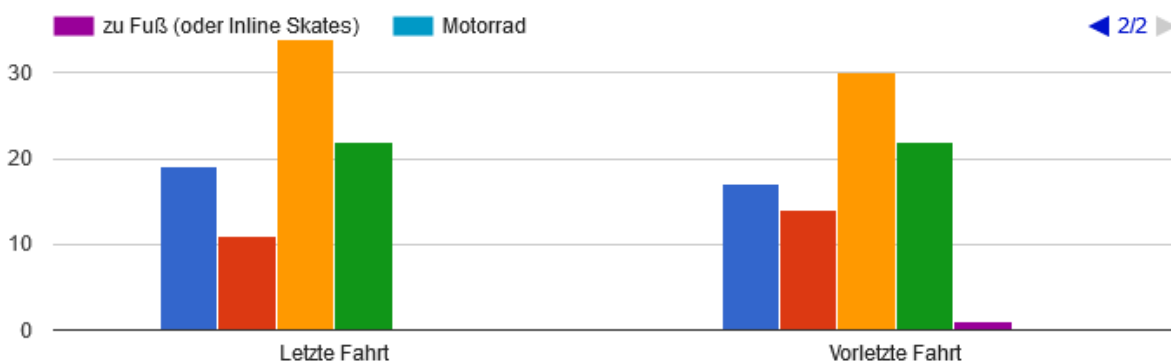


Über 70 % der Befragten hat während der Dienstzeit Termine außerhalb des Technischen Rathauses wahrzunehmen. Die gute Anbindung an das ÖPNV Netz sowie die Bereitstellung einer Fahrtenkarte sorgen im Modal Split für einen hohen Anteil bei der Nutzung von Straßenbahn und Bus zur Bewältigung der Dienstreisen. Ebenso stehen Leihfahrräder zur Verfügung.

### Fahrten zu dienstlichen Terminen innerhalb der Gemeinde



### Fahrten zu dienstlichen Terminen innerhalb der Gemeinde



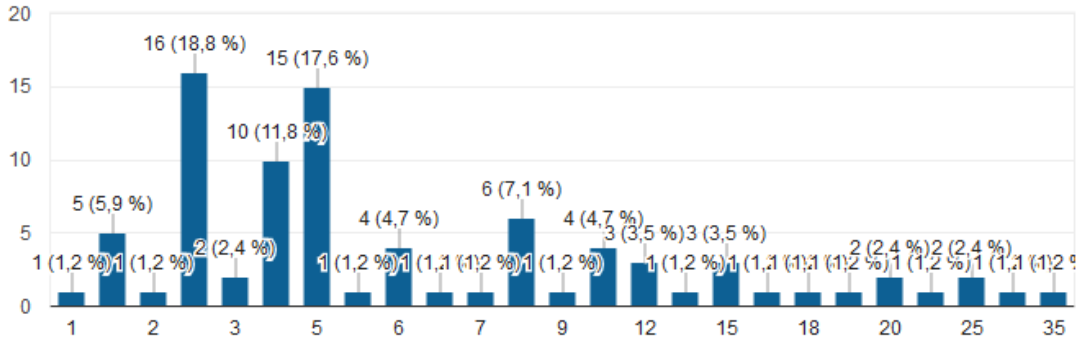


**MOVECIT**

**Letzte Reiseentfernung in km (eine Richtung)**

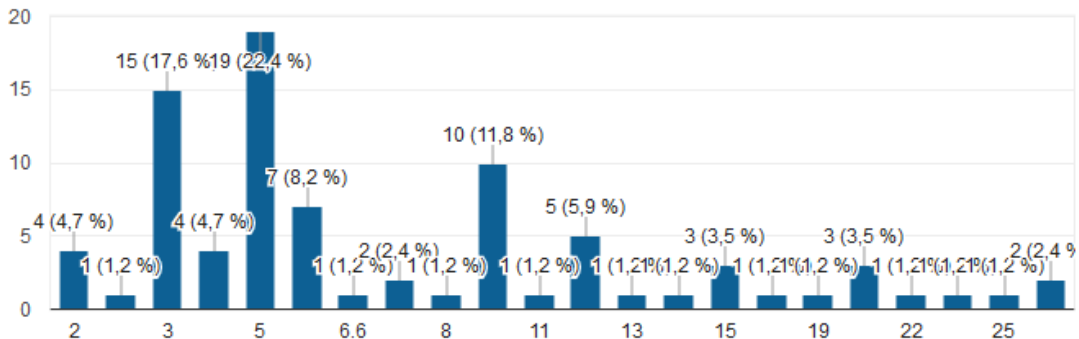


85 Antworten



**Vorletzte Reiseentfernung in km (eine Richtung)**

85 Antworten



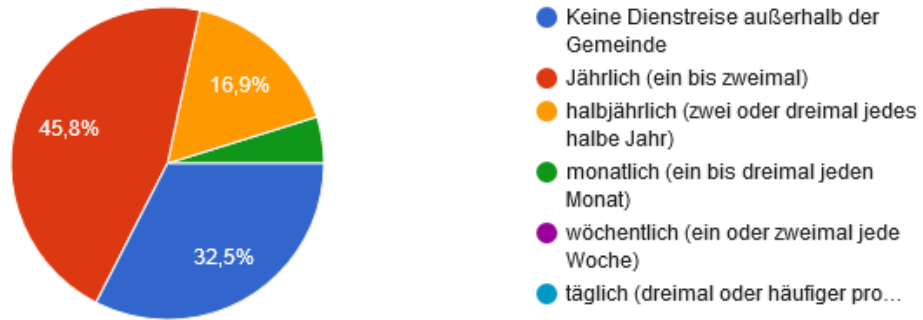
Da der überwiegende Teil der Strecken zwischen 3 und 5 km liegt, ist die Nutzbarkeit von Fahrrädern begünstigt. Die Organisation von Fahrgemeinschaften zu gemeinsamen Terminen kann über einsehbare Dienstfahrpläne organisiert werden. Von dieser Möglichkeit wird insgesamt wenig Gebrauch gemacht. Begünstigend kann sich hier nach Aussage der Beteiligten ein Anreizsystem auswirken. So könnte zum Beispiel die Gewährung von freien Kilometern bei der Nutzung eines Carsharingfahrzeuges (für private Fahrten) oder eine Rabattierung positiv auswirken.





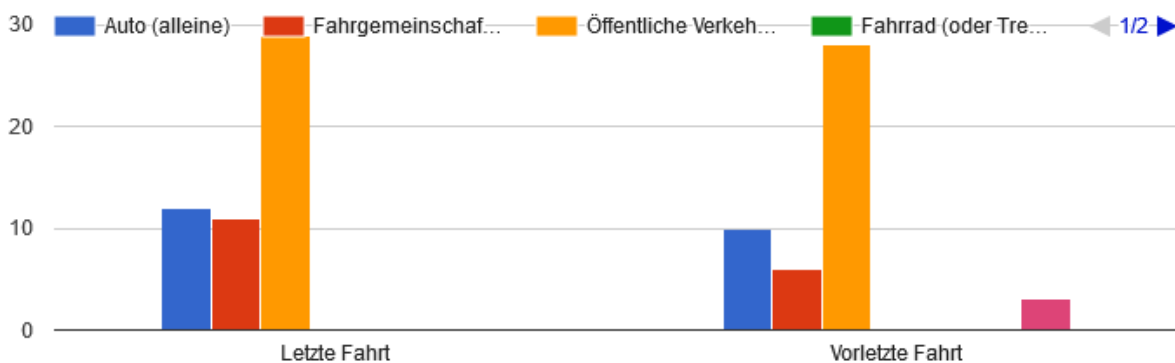
## Wie oft unternehmen Sie Fahrten zu dienstlichen Terminen außerhalb der Gemeinde? Bitte nennen Sie uns eine ungefähre Schätzung.

83 Antworten



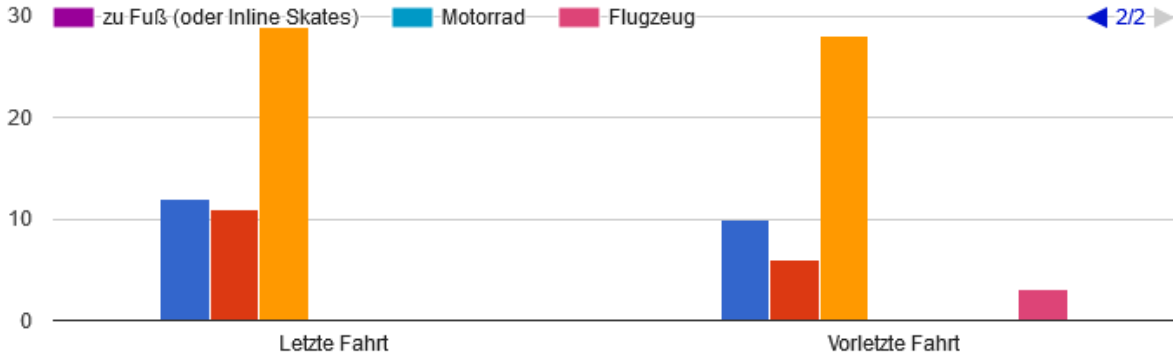
Dienstreisen außerhalb der Gemeinde finden vergleichsweise selten statt. Dabei wird überwiegend der Zug genutzt. Die Buchung erfolgt über die Reisestelle des Amtes. Bahncard oder Veranstaltungstickets werden nicht genutzt. Der überwiegende Teil der Fahrten bewegt sich in einer Entfernung von durchschnittlich 130 km. Bei der Nutzung des Autos wird die Bildung von Fahrgemeinschaften ausdrücklich gewünscht. Flugreisen finden vergleichsweise selten statt und werden nur mangels Alternativen gebucht.

### Dienstreisen außerhalb der Gemeinde



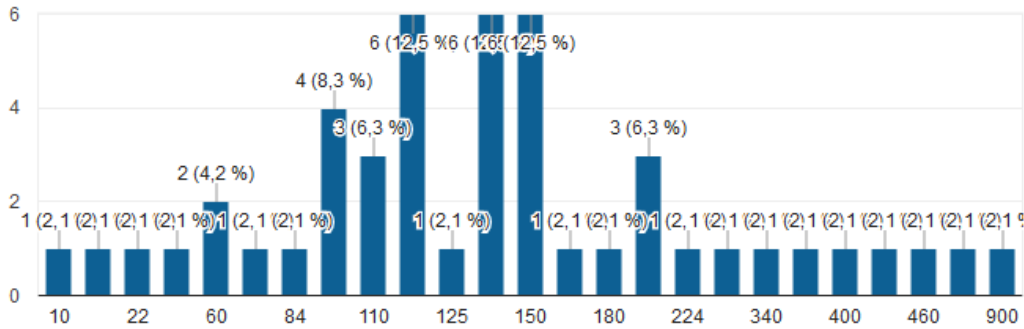


## Dienstreisen außerhalb der Gemeinde



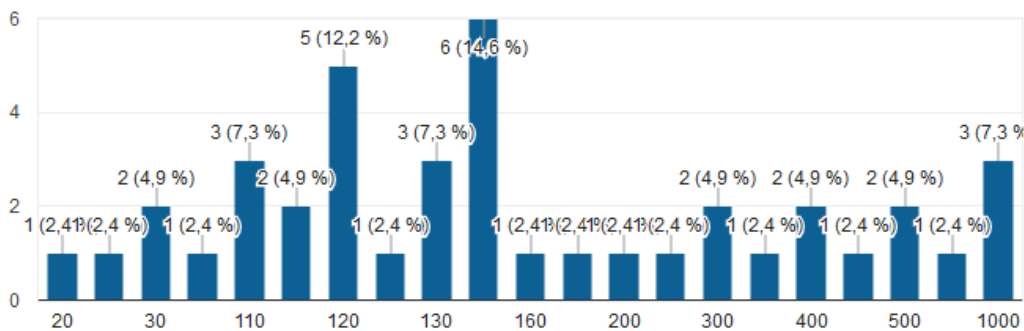
## Letzte Reiseentfernung in km (eine Richtung)

48 Antworten



## Vorletzte Reiseentfernung in km (eine Richtung)

41 Antworten





## Fühlen Sie sich frei, zusätzliche Kommentare betreffend Ihres täglichen Pendelverhaltens hinzuzufügen:

22 Antworten

Straßenbahnfahrt dauert deutlich länger als mit dem Auto

der Privat-PKW wird für tägliche dienstliche Fahrten innerhalb Lpz. benötigt

je nach Wetterlage auch mit dem Rad

Auto ist für mich praktikabler, wegen vieler privater Anschlussstermine

Ich hab vom Landkreis Leipzig eine schlechte Busanbindung und bin somit auf das Auto angewiesen. Weiterhin kann ich Einkäufe und Erledigungen nur mit dem PKW erreichen. Eine Busverbindung gibt es nur einmal pro Stunde und zu gewissen Zeiten aller zwei Stunden. Der letzte Bus fährt bereits 19.30 Uhr in Richtung Landkreis und am Wochenende überhaupt nicht!

Bei schlechtem Wetter Nutzung ÖPNV oder Auto

Durch das Bringen der Kinder zur Schule und zum Kiga wird das Fahren mit dem Fahrrad oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln ein zeitliches Problem. Es ist mit diesen Mitteln nicht zu schaffen, um 8 Uhr im Büro zu sein. Später zu kommen wird dann mit der Arbeitszeit und dem Abholen der Kinder wieder ein zeitliches Problem. Eine Monatskarte/Jahresabo für ein Schulkind und einen Erwachsenen für zwei Zonen (Leipzig und Landkreis Leipzig) ist außerdem noch ein nicht unerheblicher Kostenfaktor, zumal man das Auto trotzdem hin und wieder nutzt/nutzen muss.

Die ÖPNV sind unzuverlässig und somit oft uninteressant, da Verlässlichkeit und Pünktlichkeit sowie Anschluss eben nun mal sehr wichtig sind!

Es fehlen überdachte Fahrradabstellplätze in ausreichender Anzahl am technischen Rathaus. Bei schönem Wetter reichen nicht einmal die unüberdachten Bügel aus.  
Zudem ist ärgerlich, dass die vorhandenen (nicht überdachten) Fahrradbügel zwischen den Häusern B und C von Fahrzeugen des Gebäudemanagements zugeparkt werden, so dass die Bügel nicht mehr anfahrbar sind und nur erreicht werden können, indem die Fahrräder über die gebäudeseitigen Stufen gehoben werden. Offenbar hat zumindest ein Teil der Fahrzeuge eine Genehmigung zum Befahren und Beparken des Fußgängerbereiches zwischen den Häusern B und C.  
Evtl. könnte versucht werden, an der Rückseite von Haus C zusätzliche (vorzugsweise überdachte) Fahrradbügel anzubieten (z.B. auf diesen Flächen -> <https://goo.gl/maps/NE7QYdTj3Sy>)

Radnutzung wetterabhängig (kein starker Regen, kein Schnee und Eis)

Fahrrad, dann S-Bahn, dann ÖPNV

Mit einem Fahrpreis von 2,60€ für eine Einzelfahrt ist der ÖPNV in Leipzig zu teuer. Dies stellt für viele Bürger ein Hindernis dar. In Wien ist der Anteil der ÖPNV-Nutzer an der Bevölkerung doppelt so hoch, da die dortige Jahreskarte 1€ pro Tag kostet.



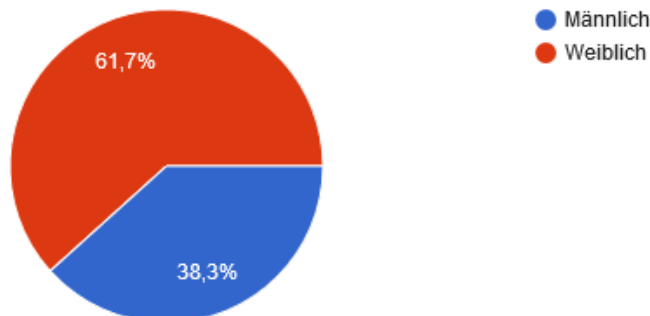
sehr unterschiedlich und von aktuellen Ereignissen abhängig
Fahrradwegsicherheit (parkende Autos - Straßenbahn) ist verbesserungswürdig
Am Hauptbahnhof in Leipzig umsteigen zu müssen ist eine Katastrophe!
Ich fahre zusätzlich mit dem Auto bis zum Bahnhof
Ich würde gern an einigen Tagen in der Woche mit dem Fahrrad pendeln, fühle mich aber im Straßenverkehr nicht sicher genug (u. a. keine Radwege vorhanden, Teilen der Radspur mit PKW und Bussen) und auch das allgemein hohe Verkehrsaufkommen durch motorisierten Verkehr verbunden mit entsprechend hohem Schadstoffausstoß dem man als Radfahrender direkt ausgesetzt ist, halten mich vom Radfahren ab.
Öffentliche Verkehrsmittel, wie z. B. Bus oder Bahn sind einfach viel zu teuer. Mitunter sind diese dazu noch unzuverlässig. Wenn die Fahrpreise sinken würden, würde ich auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren. Aber das wird wohl nicht passieren.
Die ÖPNV Verbindung ist viel zu zeitintensiv. Eingemeindeter Ortsteil schlecht angebunden.
Die Fahrten mit der S-Bahn kombiniere ich, je nach Witterung, mit Fahrrad oder Bus/Tram.

Die persönlichen Aussagen der Mitarbeiter spiegeln die Zahlen in der Befragung wieder. Das Auto wird mit zunehmender Entfernung als erste Alternative zu anderen Verkehrsmitteln gesehen. Ist das (private) Auto verfügbar, wird es auch für dienstliche Fahrten genutzt und die Fahrt abgerechnet. Dennoch ist die Bereitschaft insbesondere das Fahrrad als Alternative in Erwägung zu ziehen relativ hoch. Der Fahrpreis wird trotz Jobticket häufig als zu teuer angesehen.

Das Thema Sicherheit spielt bei der Wahl des Verkehrsmittels eine nicht unwesentliche Rolle. Dabei ist nicht nur der direkte Fahrtweg (Vorhandensein von Fahrradwegen) wichtig, sondern auch Umsteigesituationen an Wartepunkten (Kontrolle, Beleuchtung). Dies kann unter anderem auch auf den hohen Frauenanteil bei den Befragten zurückgeführt werden. Durch gezielte Information über alternative Verbindungsmöglichkeiten sowie flexible Arbeitszeiten (keine Arbeitswege ohne Tageslicht) können Veränderungen im Mobilitätsverhalten erreicht werden.

### Sind Sie männlich oder weiblich?

107 Antworten





Zusätzlich zu den Ergebnissen der Befragung können folgende Aussagen in Telefoninterviews mit 20 Teilnehmern wie folgt zusammengefasst werden:

Ein Jobticket nutzt etwa ein Drittel der Befragten. Gründe dagegen sind wenig Flexibilität beim Nutzungsmodell sowie Kosten im Vergleich zum eigenen PKW.

Das eigene Fahrrad spielt eine herausragende Rolle bei den Befragten. Zur noch größeren Nutzerbereitschaft könnten erweiterte Abstellmöglichkeiten sowie Umkleiden beitragen.

Ein Fahrradverleihsystem würde von gut der Hälfte der Befragten begrüßt. Dabei sollten bei Dienstwegen auch One-Way Fahrten möglich sein.

Gleiches (One-Way) gilt beim CarSharing. Insgesamt nutzt weniger als die Hälfte der Befragten die Angebote von Teilauto für Dienstwege. Bevorzugt wird hier immer noch der Dienstwagen aus dem Poolangebot. Gründe dafür sind u.a. keine Erfahrung mit CarSharing Systemen privat oder dienstlich (der erste Schritt...). Die Nutzung von E-Fahrzeugen im CarSharing würde die Hälfte der Befragten begrüßen.

Trotz eines relativ hohen Anteils an Kurzstrecken für dienstliche Wege (max. 3 km), spielt der Fußverkehr keine Rolle im Modal Split. Ähnlich zum Radfahren ist hier der gesundheitsfördernde Aspekt von besonderer Bedeutung um einen Effekt zu erzielen. Allgemein wird die Förderung des Fußverkehrs in urbanen Räumen bei der zukünftigen Stadtentwicklungsplanung eine wichtigere Rolle bekommen.

Mit einem optimierten Mobilitätsmanagementsystem die selbstständige Fahrtenbuchung nach Bedarf (Entscheidung welches Verkehrsmittel genutzt wird trifft das Programm) vorzunehmen, kann sich ebenfalls die Hälfte der Befragten gut vorstellen. Voraussetzung ist eine einfache Bedienbarkeit.

Insgesamt war bei allen Beteiligten ein hohes Maß an Bewusstsein im Zusammenhang mit privater und dienstlicher Mobilität erkennbar.

### 3.3 Pendlerverhalten bezüglich der Functional Urban Area (FUA)

Befragungsergebnisse aus der Erhebung 2017

Bei fast drei Viertel der Leipzigerinnen und Leipziger liegt die Arbeits- oder Ausbildungsstätte innerhalb der Stadtgrenzen. Im Durchschnitt überwinden die Pendler 15 km zwischen Wohn- und Arbeitsort. 3 Prozent der Befragten legen mehr als 80 km zur Arbeit oder Ausbildung zurück (*Amt für Statistik und Wahlen 2014*). Bei den Mitarbeitern des Verkehrs- und Tiefbauamtes Leipzig liegt der Durchschnitt bei 11,35 km (einfach). Die weiteste Entfernung ist mit 71 km angegeben. Die Gemeinden aus denen eingependelt wird sind innerhalb der FUA im Landkreis Leipzig: Frohburg, Naunhof, Grimma, Borna, Regis-Breitingen, Markkleeberg und Zwenkau. Im LK Nordsachsen: Delitzsch, Eilenburg Torgau, Oschatz. Dazu kommen noch außerhalb der FUA Markranstädt und Naumburg. Die Zahl der Mitarbeiter welche aus der FUA ein- und auspendelt, liegt bei etwas unter 20 %.

Ca. 50 % der Mitarbeiter nutzen auf dem Weg zur Arbeit das eigene Auto. Generell gilt, ab Entfernungen von 12 km ist der eigene PKW das erste Verkehrsmittel der Wahl. Das korreliert auch mit der Erkenntnis, dass sich die Besitzdichte an PKW (PKW pro 1000 EW) mit zunehmender Entfernung vom Zentrum (in dem Fall auch Arbeitsplatz) deutlich erhöht. Dabei





gilt, ist ein PKW vorhanden wird er auch genutzt. Allerdings wird der PKW auch von ca. 30 % (aus den 50% gesamt) zumindest regelmäßig eingesetzt, deren Arbeitsweg unter 10 km beträgt. Gründe für die Nutzung des PKWs bei Pendlern aus der FUA sind:

- schlechte Verbindungen (viele Umsteigepunkte)
- hohe Fahrtkosten/ungünstiges Tarifsystem
- notwendige Privatfahrten im Anschluss an die Dienstzeit (Einkauf, soziale Verpflichtungen)

Begünstigt wird die PKW-Nutzung durch ein relativ gutes Parkplatzangebot im Umfeld des Technischen Rathauses oder bezahlbare, feste Stellplätze für eine Monatsmiete von durchschnittlich 40,00 €. Der Weg vom Parkplatz zum Arbeitsplatz wird mit durchschnittlich ca.3 min angegeben. Auch fehlen besondere Anreize für die Bildung von Fahrgemeinschaften.

Der weitere Ausbau des MDV Streckennetzes, zusätzliche ÖPNV Angebote besonders im ländlichen Raum sowie der weitere Ausbau der Fahrradinfrastruktur (Radschnellwege) führen jedoch zu einem leicht stetigen Anstieg bei der Nutzung alternativer Angebote zum PKW.

Dieses kann durch geeignete push and pull Maßnahmen unterstützt werden. Durch eine geeignete Parkraumbewirtschaftung wird der Raum für PKW eingeschränkt und teurer. Parallel dazu wird die Nutzung von Bahn, Bus oder Rad weiter unterstützt:

- Ausbau des Jobticketangebotes
- Flexibilisierung von CarSharing Angeboten (auch für Privatfahrten)
- gezielte Informationen über die Mobilitätsangebote und Mobilitätskosten (PKW vs ÖPNV/Rad)
- Kampagnen zur Gesundheitsvorsorge



Abb. 4: Regionales S-Bahn-Netz; Quelle: MDV



## 4. Maßnahmen

### 4.1 Überblick

Maßnahme	Art	Kosten	Indikator	Komplexität	Verantwortung	Umsetzungsdatum	Kommentare
M 1	Mobilitäts training	5.000,00 €	Höherer Anteil bei der Nutzung von angebotenen Mobilitätsalternativen	medium	VTA, econtact	Bis September 2018 fortlaufend	
M 2	Individualberatung	10.000,00 €	Nutzung und Weiterentwicklung einer Plattform zur individuellen Mobilitätsplanung	high	VTA	06.18	
M 3	Anschaffung von vier Pedelecs und einem Lastenrad	12.000,00 €	Steigerung der Nutzung von Fahrrädern für Dienstfahrten	medium	ABW, VTA	Juni 2018 fortlaufend	
M 4	Parkraumbewirtschaftung	- €	Erhöhung des Anteils der ÖPNV Nutzung durch Verknappung und Verteuerung des	high	Eigentümer des Technischen Rathauses Leipzig Stellplatzvermieter LWB VTA	fortlaufend	Der push-Maßnahme muss demgegenüber auch ein pull- Impuls parallel gesetzt werden  Fahrgemeinschaften können



			PKW Abstellra umes				begünstigt werden
M 5	Flexibilisi erung des Jobtickets	€	Erweiter te Nutzung alternati ver Mobilität sangebot e	high	VTA	fortlaufend	Erweiterung der Tarifzonen  Sonderrabat te bei der Nutzung von CarSharing  Übertragbar keit  Flexiblere Kostengesta ltung

### 4.1.1 Maßnahme 1 Mobilitätstraining

Nachhaltige Mobilität erleben - intermodaler Mobilitätsparcours

#### Ausgangslage

Fast jeden Tag aufs Neue warnen Experten vor den gravierenden Folgen, die uns blühen, wenn wir jetzt nicht auf einen ökologisch verträglichen Lebensstil (hier die CO<sub>2</sub>-arme Mobilität) umschwenken. Sie appellieren an unsere Einsicht, an unseren Verstand. Und die meisten Menschen wollen sogar etwas ändern und fühlen sich innerlich bereit, zum Beispiel nachhaltige Mobilitätsalternativen zu nutzen oder Energie zu sparen. Trotzdem tut sich wenig.

In vielen Workshops und Fachveranstaltungen wird oft ein Bild von aufgeklärten Menschen angenommen, das uns glauben lässt, dass unser Wille unser Handeln lenkt. Doch die Ratio ist nicht der Chef im Ring unseres Gehirns. Ein Großteil unseres täglichen Handelns, wie zum Beispiel die Nutzung von Verkehrsmitteln läuft nämlich nahezu vollautomatisch ab. Ein einmal erlerntes und verfestigtes Verhalten wird nicht mehr hinterfragt und damit zur Routine. Alternativen haben dann kaum noch Chancen.

Galt vor kurzem noch die Prämisse: „Für wie viele Autos soll eine Straße ausgelegt werden?“, ist heute die Frage zu stellen: „Wie viele Menschen kann diese Straße sicher und sinnvoll transportieren?“ Im Auto-Modus ist die Kapazität nach oben hin begrenzt. Mit gutem ÖV und hohem Radverkehrsanteil kann genau dieselbe Straße jedoch ein Mehrfaches der Autotransportkapazität leisten.

Das Fahrradfahren in Städten können sich viele TeilnehmerInnen sicherlich gerade noch vorstellen, aber die Nutzung eines Pedelecs oder Lastenfahrrads ist vielen Menschen immer noch (völlig) unbekannt. Car- und RideSharing sind mittlerweile auch schon recht verbreitet, werden aber insgesamt noch viel zu wenig praktiziert. Hier sind insbesondere die Buchungsvorgänge, die Zugänge zum Fahrzeug selbst sowie das daraus folgende Handling oft unbekannt. Im Bereich des ÖPNV gibt es häufig Informationsdefizite (Routen, Takte, Zeiten und Tarife bzw. Tarifzonen) und die Beschaffung eines passenden Tickets stellt oft eines der



größten Hemmnisse für eine stärkere Nutzung des ÖV dar. Oftmals sind noch nicht einmal alle Mobilitätsmöglichkeiten und Angebote (z.B. des Arbeitgebers / der Kommune) bekannt. Erschwerend kommt hinzu, wenn neben der reinen Personenmobilität auch noch Waren und Einkäufe transportiert werden müssen.

In diesem Zusammenhang gibt es viele typische Fragestellungen, die von den TeilnehmerInnen selbst recherchiert, erarbeitet und umgesetzt werden sollen - genau wie im echten Leben. Typische Fragestellungen könnten dabei sein:

- Welche Mobilitätsalternativen habe ich überhaupt, diesen Weg zu erledigen?
- Welcher Mobilitätstyp bin Ich? Was ist mir dabei wichtig?
- Welcher Aufwand ist wirklich notwendig, um diesen Weg zu erledigen?
- Wo und wie bekomme ich ein passendes Ticket für meinen Mobilitätsbedarf?
- Wie funktionieren die Schnittstellen und Umsteigepunkte?
- Welche Hilfsmittel benötige ich?
- Welche sonstigen Effekte beeinflussen meine Verkehrsmittelwahl?
- Wie einfach oder kompliziert sind die Zugänge zu den Systemen?
- Welche Schwierigkeiten und Hemmnisse tauchen bei der Reisekette auf?

Ein großes Manko bei vielen Fragestellungen rund ums Thema „nachhaltige Mobilität“ liegt zwischen Theorie und Praxis. Vielen Menschen sind die rationalen Argumente alternativer Mobilitätsformen im Vergleich zum selbstgenutzten PKW zwar bekannt, aber dennoch verhalten Sie sich (teilweise) anders. Die Workshop-TeilnehmerInnen sollen in einem intermodalen Mobilitätsparcours dazu angeregt werden, diese Lücke zu überwinden und ihr eigenes Verhalten zu hinterfragen und insbesondere Alternativen nicht nur theoretisch, sondern vor allem praktisch kennenzulernen.

### **Der intermodale Mobilitätsparcours**

In einem nachhaltigen, intermodalen Mobilitätsparcours soll den Workshop-TeilnehmerInnen ein innovatives Mobilitätsverhalten mit allen Chancen und Hemmnissen praktisch vermittelt werden. Sie sollen eine möglichst realitätsnahe Alltagssituation durchleben und erfahren. Die Aufgabe besteht darin, allein oder in einer kleinen Gruppe bis zu maximal 3 Personen, einen Alltagsweg vom Arbeitsplatz nach Hause nachzustellen.

Der intermodale Parcours selbst kann und sollte mit möglichst vielen, verschiedenen Verkehrsmitteln durchfahren / durchlaufen werde. Dabei ist die Nutzung aller legalen, offiziellen und verfügbaren Hilfsmittel, wie Ortskenntnisse und Kontakte, Smartphones und Apps, Infostellen usw. ausdrücklich erlaubt und gewünscht. Ein Teil des intermodalen Parcours ist auch mit dem lokalen ÖPNV im Linienbetrieb zu erledigen.



Start des Parcours an der Mobilitätsstation am Technischen Rathaus

Erreicht wurden bisher in 3 Kursen 20 Mitarbeiter. Weitere Angebote erfolgen bis September 2018 u.a. im Rahmen der Europäischen Mobilitätswoche.

#### 4.1.2 Maßnahme 2 Individualberatung

Ziel ist es, den bereits begonnenen Prozess (z.B. Nutzung von Carsharing, Dienstfahrrädern, Jobticket) zu verstetigen und für den Mitarbeiter die beste Mobilitätslösung zu finden. Jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter erhält die Möglichkeit einer individuellen Mobilitätsberatung auf Grundlage einer Erreichbarkeitsanalyse.

Was beinhaltet das Individualanschreiben genau?

Auf Basis der anonymisierten Wohnortsdaten (Angabe von Ort, Postleitzahl, Straßennamen und -nummer) werden für jede Einzelperson die verschiedenen Verkehrsmittel für den Arbeitsweg ausgewertet. Die Auswertung erfolgt in vier Kategorien: Dauer (Tür-zu-Tür-Zeit), Kosten, CO<sub>2</sub>-Ausstoß und Bewegung.

Darüber hinaus enthält jeder Mitarbeiter noch die folgenden Informationen:

- die Rangfolge in jeder der o.g. Kategorien
- die relevanten ÖPNV-Verbindungen (samt Kosten für Einzel- und Monatsticket)
- eine mögliche Fahrradroute (bei einer Entfernung bis 10 Kilometer)
- die Anzahl der Kollegen im gleichen PLZ-Bezirk zur Bildung einer Fahrgemeinschaft (ab einer Entfernung zum Standort von 10 Kilometern)





Das über einen Onlinezugang (und bei Bedarf auch in Papierform) zur Verfügung Informationen werden mit Erläuterungen zu den verwendeten Parametern komplettiert.

Künftig soll jeder Mitarbeiter zudem die Möglichkeit haben können, die hinterlegten Parameter konkret an die persönliche Situation anzupassen. Wunschgemäß können z.B. Wohn- und Mobilitätskosten durch Eingabe von Größe, Nutzung und Anschaffungs- sowie Wartungskosten des Pkws, Verteilung der Kosten bei einer Fahrgemeinschaft, saisonale Nutzung vom Zweirad, etc. individuell betrachtet werden. Der Zugang erfolgt online.

#### 4.1.3 Maßnahme 3 Anschaffung von vier Pedelecs und einem Lastenrad

Um die CO<sub>2</sub>-freie Mobilität der MitarbeiterInnen des Verkehrs- und Tiefbauamts der Stadt Leipzig zu fördern, sollen vier Pedelecs und ein Lastenrad angeschafft werden. Die Idee dahinter ist, neben der bestehenden Dienstradflotte, den Anreiz zur Nutzung durch die Elektromotorisierung niedrigschwelliger zu gestalten. Darüber hinaus soll das Lastenrad die Möglichkeit bieten, auch das Rad zu nutzen, wenn Gegenstände befördert werden müssen, die für ein normales Fahrrad zu groß und ein Auto zu klein sind.

Darüber hinaus werden durch diese Maßnahme Awareness-Raising-Effekte sowohl auf Seiten der MitarbeiterInnen als auch auf Seiten der Bevölkerung erwartet.

#### 4.1.4 Maßnahme 4 Parkraumbewirtschaftung

Aufbauend auf die Annahme, dass Regulierungen effektiv sind, wird unterstellt, dass die angebotsseitigen Regulierungen durch restriktive Maßnahmen begleitet werden müssen, um ein erfolgreiches bzw. zieleffektives Mobilitätsmanagement zu betreiben. Dies bedeutet bspw., dass die Einführung einer ÖPNV-Subvention (Jobticket) durch eine Reduzierung von Parkraum begleitet werden muss, sofern das strategische Ziel des Mobilitätsmanagements die Verlagerung des MIV auf den ÖPNV ist. Die sensible verkehrspolitische Frage wird im Akteursfeld äußerst kontrovers beantwortet. So stimmen sieben Expertinnen und Experten der These zu und sehen Maßnahmen wie bspw. das peak-load-pricing als einen besonders effektiven verkehrsplanerischen Eingriff an. Dementsprechend wird von denselben Expertinnen und Experten der Abbau von Restriktionen durch eine Ausweitung des Parkraumangebots kontraproduktiv eingeschätzt und stattdessen beispielsweise Einschränkungen für schadstoffreiche Pkw gefordert. Demgegenüber sehen fünf Akteure restriktive Maßnahmen nicht als probates Mittel des Mobilitätsmanagements an. So wird aus ihrer Sicht durch den restriktiven Rahmen der „Bevormundungscharakter“ erhöht, die Motivation gesenkt und damit das Image von Mobilitätsmanagement verringert. (aus Mobilitätsmanagement in Deutschland Möglichkeiten und Grenzen verkehrspolitischer Gestaltung am Beispiel Mobilitätsmanagement TU Berlin 2017).

Dennoch ist ein Effekt in vielen Beispielprojekten nachgewiesen, wenn sowohl die restriktive wie auch die fördernde Maßnahme parallel eingeführt und durch einen intensiven Kommunikationsprozess begleitet werden.



#### 4.1.5 Maßnahme 5 Flexibilisierung des Jobtickets

Die Auslastung des Jobticketangebotes ist im Umfeld der Verwaltungsmitarbeiter generell als gut anzusehen. Allerdings ist die Möglichkeit der Nutzung außerhalb des reinen Weges zur Arbeit sehr eingeschränkt. Auch die Inanspruchnahme für einen definierten Zeitraum und damit eine Kostenreduktion ist nicht möglich. In Absprache mit dem Anbieter können aber flexiblere Modelle entwickelt und den Mitarbeitern zur Verfügung gestellt werden. Dies zeigen Beispiele aus anderen Regionen in Deutschland. Der rechtliche Rahmen gibt die Möglichkeit auch in Verbundsystemen Angebote zu optimieren.



## Quellenverzeichnis

STEP, Stadtentwicklungsplan Verkehr und öffentlicher Raum Leipzig 2008, 2012 ff

Fachgutachten, Potenziale für alternative Mobilitätsmaßnahmen bzw. Antriebsformen (Elektromobilität) in Leipzig (Herr Prof. Huber / Frau Prof. Reutter)

Fachgutachten, Chancen für Mobilitätsmanagement in Leipzig (Herr Prof. Gertz)

Mobilitätsmanagement, Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung, 2012