



STADT : SALZBURG

Der Leitfaden



Mobilitätsmanagement

→ www.stadt-salzburg.at

Bildbeschreibung Titelseite (im Uhrzeigersinn)

Wohnbebauung in der Stadt Salzburg, Klostermaierhofweg

Verkehrsberuhigter, stellplatzfreier Stadtteil Vauban in Freiburg

Fußgänger Staatsbrücke Salzburg

Stadt Salzburg, Sinnhubstraße/Fürstenallee

Leitfaden Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement – Vorteile für Bauträger

Sehr geehrte Damen und Herren!

Die Stadt Salzburg unterstützt in vielfältiger Form Maßnahmen für ein nachhaltiges, ökologisch verträgliches und sozial gerechtes Verkehrsverhalten (REK 2008).

Als Bauträger können auch Sie vom zeitgemäßen Mobilitätsmanagement profitieren. So ist damit laut Bautechnik-Gesetz (§ 39 b, Ziffer 4) eine Reduzierung ansonsten erforderlicher Auto-Abstellplätze auf Bescheideebene möglich.

Bei durchschnittlichen Kosten von 14.000 € pro Stellplatz bietet Ihnen Mobilitätsmanagement also ein erhebliches Einsparungspotenzial! Und auto-freies bzw. autoarmes Wohnen und Wirtschaften ist in der Stadt Salzburg ausdrücklich erwünscht.

Es gibt viele Möglichkeiten, die nötige Infrastruktur für gekonntes Mobilitätsmanagement in Ihr Bauprojekt einzuplanen.

Das reicht von entsprechenden Angeboten für RadfahrerInnen über Car-Sharing-Modelle bis zu Unterstützungen für FußgängerInnen. Details und Web-Hinweise dazu finden Sie in diesem Leitfaden.

Nähere Informationen erhalten Sie auch gerne von Ing. Sebastian Tschinder, Amt für Stadtplanung und Verkehr, Tel. +43 662 8072-2629, sebastian.tschinder@stadt-salzburg.at

Inhaltsverzeichnis

1) Definition Mobilitätsmanagement (MM)	7
2) Grundlagen zum Mobilitätsmanagement	8
2a) REK	8
2b) Rechtliche Grundlage des Mobilitätsmanagements	8
2c) Ablauf der Integration des MM bei Bauvorhaben mit Stellplatzreduktion	8
3) Mobilitätsmanagement bei Wohnbauvorhaben	9
3a) Voraussetzungen / Maßnahmen / Ziele des Mobilitätsmanagements	9
3b) Voraussetzungen für die Implementierung des Mobilitätsmanagements	9
3c) Erfahrungen mit Mobilitätsmanagement aus anderen Städten	9
3d) Mobilitätsmanagement-Maßnahmen für den Wohnbau	10
3e) Mindeststandart bezüglich Mobilitätsmanagement bei Wohnbauvorhaben	11
3f) Mobilitätsinfo-Startpaket für BewohnerInnen	11
4) Mobilitätsmanagement für Büro, Handel, Geschäfte, Beherbergungsbetriebe	12
4a) Voraussetzungen / Maßnahmen / Ziele des Mobilitätsmanagements	12
4b) Erfahrungen aus anderen Städten	12
4c) Mobilitätsmanagement-Maßnahmen für Büro, Handel, Geschäfte, Beherbergungsbetriebe	13
4d) Mindeststandard bezüglich Mobilitätsmanagement für Büro, Handel, Geschäfte, Beherbergungsbetriebe	13
5) Wirkungsanalyse	14
6) Anhang / Empfehlungen	14
6a) Literaturnachweis / Links / Tipps	14

1) Definition Mobilitätsmanagement (MM)

Seitens der European Plattform on Mobility Management (EPOMM) wurde folgende Definition von Mobilitätsmanagement formuliert:

Definition Mobilitätsmanagement

„Mobilitätsmanagement (MM) ist ein Konzept zur Förderung des nachhaltigen Verkehrs und zur Verringerung der Autonutzungs-Nachfrage, und zwar durch die Veränderung von Einstellungen und Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmer. Das Mobilitätsmanagement basiert auf „sanften“ Maßnahmen wie Information, Kommunikation, Organisation von Services sowie Koordination der Aktivitäten verschiedener Partner.

„Sanfte“ Maßnahmen bewirken meist eine Effizienzsteigerung von „harten“ Infrastruktur-Maßnahmen im urbanen Bereich (wie neue Straßenbahnlinien, Straßen und Radwege). Diese MM-Maßnahmen erfordern (im Gegensatz zu „harten“ Infrastruktur-Maßnahmen) keine umfangreichen finanziellen Investitionen und können einen hohen Kosten-Nutzen-Faktor aufweisen.

Ein Eindruck, was dies in der Praxis bedeuten könnte

In einer Stadt, in der MM umgesetzt wird

- gibt es Kampagnen und Marketing zur Förderung des Fußgänger- und Fahrradverkehrs und der Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV),
- können Sie eine persönliche Beratung erhalten, in der Ihnen geholfen wird, Ihre Autonutzung zu verringern,
- könnte Ihr Arbeitgeber die Kosten der ÖV-Fahrkarte tragen, um Sie so zum Verzicht auf das Auto als Verkehrsmittel zur Arbeit zu motivieren,
- könnte sich in Ihrer Straße ein Carsharing-Standplatz befinden,
- könnte es an der Schule Ihres Kindes einen Mobilitätsplan geben, über den ein sicherer Schulweg für Ihr Kind organisiert wird,
- könnten Sie zur Organisation eines Ausflugs mit dem öffentlichen Verkehr die notwendigen Informationen in der lokalen Mobilitätszentrale erhalten,
- könnten Baugenehmigungen mit bestimmten Auflagen verbunden sein, die zur Minimierung der Verkehrsauswirkungen des neuen Standorts führen: z.B. die Erarbeitung von Mobilitätsplänen für Mitarbeiter, Besucher und Lieferverkehr des Standorts oder die Reduzierung der Anzahl der geplanten Parkplätze.

Normalerweise sind MM-Maßnahmen nicht isolierte Einzelmaßnahmen. Meistens sind sie Teil eines ganzen Maßnahmenpakets – z. B. Informationskampagnen in Kombination mit Infrastruktur- und preispolitischen Maßnahmen.

Quelle: www.epomm.org

2) Grundlagen zum Mobilitätsmanagement

2a) REK

Im Räumlichen Entwicklungskonzept der Stadt wurde vom Gemeinderat 2008 unter anderem folgendes zum Thema Mobilitätsmanagement beschlossen:

Mobilitätsmanagement orientiert sich direkt an den verkehrlichen Bedürfnissen der Menschen und stützt sich vor allem auf Information, Kommunikation, Organisation und Koordination unter Einbeziehung von Marketingstrategien. Alle VerkehrsteilnehmerInnen, die grundsätzlich zwischen mehreren Verkehrsmitteln wechseln können, sind für ein Mobilitätsmanagement zu gewinnen.

Mobilitätsmanagement-Maßnahmen ermöglichen es, die Verkehrssysteme besser aufeinander abzustimmen, zu vernetzen und zu steuern, sowie die Wirksamkeit von teuren Infrastrukturmaßnahmen deutlich zu erhöhen. ...

Mobilitätsmanagement unterstützt ein nachhaltiges, zukunftsfähiges „Verkehrsverhalten“ der Menschen

in Salzburg. Dieses Ziel sollte als „Vorsorge durch Einsicht“ und nicht als „Schadensbegrenzung durch behördlichen Zwang“ erreicht werden, wie es etwa im Ernstfall gesetzlich vorgesehene Fahrverbote bei häufigen Grenzwertüberschreitungen von Luft- und Lärmwerten sein könnten.

Zur Erreichung des unter Punkt III.D.8. im REK 2007 Beschriebenen wurde u.a. folgendes Ziel formuliert:

- D.8.1. Das bestehende Verkehrsangebot ist effizienter, ökologisch verträglicher und sozial gerechter zu gestalten.

Dazu wurde u.a. folgende themenspezifische Maßnahme festgesetzt:

- D.8.1.3. Entwicklung und Umsetzung weiterer, mit den BauträgerInnen abgestimmter, vorhabensbezogener Stellplatz- und Fahrtenmodelle, mit dem Ziel einer effizienten und auf die Umfeldverträglichkeit abgestimmten Autonutzung.

2b) Rechtliche Grundlage des Mobilitätsmanagements

Eine Reduzierung der erforderlichen Stellplätze ist derzeit laut Bautechnik-Gesetz § 39b (4) auf Bescheideebene möglich. Die tatsächlichen Umstände des Einzelfalles und der geringere Bedarf an Stellplätzen ist vom Bauwerber nachzuweisen.

Mit diesem Hintergrund wurde von Seiten der MA 5/03 - Amt für Stadtplanung und Verkehr aufbauend auf Beispielen aus Österreich, Deutschland und

der Schweiz diese ersten Informationen zusammengestellt, die sowohl auf autofreies wie auch autoarmes Wohnen zutreffen.

Ein Mobilitätsmanagement ist aber auch ausdrücklich ohne Stellplatzreduktion möglich und gewünscht. Die angeführten Beispiele sind nicht vollständig und dienen lediglich der Orientierung.

2c) Ablauf der Integration des MM bei Bauvorhaben mit Stellplatzreduktion

- Jeder Bauwerber erhält bei der Erstinformation zusätzlich zur „Checkliste der Nachhaltigkeitsbewertung“ den „Leitfaden Mobilitätsmanagement“.
- Wenn eine Stellplatzreduktion gewünscht und von den Anforderungen her möglich ist, ist ein ent-

sprechendes Konzept dem Amt für Stadtplanung und Verkehr vorzulegen.

- Stellplatzreduzierung erfolgt auf Bescheid-Ebene bei der Bauverhandlung.

3) Mobilitätsmanagement bei Wohnbauvorhaben

Durch die Integration von Mobilitätsmanagement kann von Grund weg das alltägliche Verkehrsverhalten der Bewohner beeinflusst werden.

So haben frühere EU-Forschungsarbeiten gezeigt, dass bei Bauvorhaben, die in unmittelbarer Nähe zu qualitativ hochwertigen öffentlichen Verkehrsangeboten angesiedelt sind, die Einführung von Mobilitätsmanagement zumeist einfacher ist als bei solchen, die sich am Stadtrand befinden und nur durch einen Straßenanschluss erschlossen sind.

Ebenso hat sich gezeigt, dass in Gebieten mit höherer Baudichte mehr Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt werden, als bei solchen mit aufgelockerter Bebauung.

Daher hat auch die Standortwahl eine entsprechende Auswirkung auf die Effizienz und Effektivität eines Mobilitätsmanagements.

Folgende Ziele/Maßnahmen bzw. Voraussetzungen sollten daher beachtet werden:

3a) Voraussetzungen / Maßnahmen / Ziele des Mobilitätsmanagements

- An ein Radwegenetz angeschlossen sein.
- Ein leistungsstarkes öffentliches Transitverkehrsmittel integrieren. Maximale Fußweglängen von 250 – 400 m bis zur nächsten Haltestelle.
- Nahversorgungseinrichtungen für den täglichen Bedarf in fußläufig leicht erreichbarer Entfernung.
- Ausreichend dimensionierte (ausgehend von den Regelbreiten) und ausgestattete Radabstellanlagen.
- Von Verkehrslärm und Luftbelastung abgeschirmte Wohn- und Aufenthaltsräume.
- Sicheren Freiraum bieten für Kinder, mit der Möglichkeit des unbeaufsichtigten Spielens, und für Erwachsene einladend zu spontanem Verweilen und als Erweiterung des privaten Wohnbereichs nutzbar.
- KFZ-Stellplatzangebot schafft entsprechende Nachfrage. Daher sind diese auf das Minimum zu reduzieren.
- Langfristig soll mit den gesetzten Maßnahmen eine Bewusstseinsänderung hinsichtlich der Notwendigkeit des Kraftfahrzeuges vom Gedanken des „Besitzens“ hin zum „Nutzen“ stattfinden.

3b) Voraussetzungen für die Implementierung von Mobilitätsmanagement

Grundsätzlich wirkt sich Mobilitätsmanagement auf jedes Wohnbauvorhaben in verschiedenen Ebenen positiv aus.

Im Vordergrund steht die Frage: „Wie kann der Mieter/Eigentümer in seiner autofreien Mobilität unterstützt werden?“

Dafür sind gewisse Grundvoraussetzungen erforderlich:

- Besiedlungspolitik: Mieten/Eigentümern, die

derzeit kein Auto besitzen, ist der Vorrang bei der Vergabe der Wohnungen zu geben. Dies ist auch vertraglich festzuhalten. Ausnahmen für einen Stellplatz im öffentlichen Raum in der Kurzparkzone sind nicht möglich.

- Örtliche Verhältnisse erfordern keinen zwingenden Autobesitz.
- Notwendige „autofreie“ Infrastruktur im Bauprojekt einplanbar.

3c) Erfahrungen mit Mobilitätsmanagement aus anderen Städten

In den meisten Studien oder Dokumentationen über Siedlungen, die eine von der Norm abweichende Mobilität der Bewohnerschaft in den Mittelpunkt stellen, wird u.a. die autofreie Mustersiedlung Wien-Floridsdorf erwähnt.

Der Trend geht derzeit in Richtung autoarme Siedlungen wie die „Bike City“ (siehe Anhang) oder das Projekt „Bike & Swim“ in Wien.

Eine rechtliche Verknüpfung des Autoverzichts mit dem Mietvertrag hat in der Praxis gezeigt, dass dies nicht unbedingt nötig ist, um Autofreiheit zu erreichen.

Der autolose Haushalt verzichtet auf das Auto nicht aus ökonomischer Knappheit, sondern weil er es sich gönnt, kein Auto zu besitzen.

Dass es auch andere Wege gibt, eine Wohnanlage autofrei oder mindestens autoarm zu halten, zeigen Siedlungen in Amsterdam oder Edinburgh (Parkplätze sind räumlich weit entfernt außerhalb der Wohnanlage, keine sonstigen Auflagen) oder z.B. der Stadtteil Freiburg-Vauban, wo grundsätzlich Haushalte mit und ohne Auto einziehen können.

Wer ein Auto hat, muss selbst einen gebührenpflichtigen Stellplatz in einem Parkhaus am Rande des Gebietes erwerben und die Betriebskosten entrichten.

Die über ein alternatives Mobilitätsverhalten und die eigene Autolösigkeit lukrierbaren Vorteile (Wohnqualität) werden umso deutlicher, je dichter solche Wohnangebote beisammen liegen.

Die Kombination von Kostenersparnis, ökologischer Qualität und gleichzeitig hoher Flexibilität und Mobilität für die Bewohnerinnen und Bewohner setzt eine gewisse Mindestgröße voraus, um diese unterschiedlichen Ziele realisieren zu können.

Wie Beispiele in anderen Städten zeigen ist es wichtig, das Positive, die Vorzüge des Projektes heraus zu streichen und nicht den „Verzicht“ auf etwas.

Der Haupteffekt in der autofreien Siedlung in Floridsdorf besteht in einem in diesem Ausmaß (von den planenden Personen) nicht erwarteten Einsatz des Fahrrads. Für die meisten alltäglichen Wegezwecke wird das Fahrrad in autolosen Haushalten bis zu zehnmal häufiger als im Wiener Durchschnitt verwendet.

Die Rolle des Fahrrads in solchen Siedlungen wurde stark unterschätzt. Anstatt mit 1,5 Fahrrädern pro Haushalt hätte ein Schlüssel von 2,5 Fahrrädern pro Person angenommen werden müssen, um den erforderlichen Radabstellbedarf zu erfüllen (siehe Anhang Kapitel 1.3 Verkehrsmittelwahl). In diesem Zusammenhang ist es wichtig, dass Radabstellplätze nicht nur in ausreichender Anzahl, sondern auch vom Platzangebot nicht nur den Mindestanforderun-

gen laut Richtlinien entsprechen sollen, sondern mindestens den Regelbreiten sowie möglichst keine Hoch-Tief-Aufstellvorrichtungen, vertikale Aufhängungen etc. sowie leichte Zu- und Abgänge (Türen mit Aufhaltefunktion o.ä.) vorgesehen werden sollen (siehe RVS 3.2.13 + RVS 3.7.11 letzte Überarbeitung vom März 2011).

Es muss ein komfortables Radabstellen und schnelle Verfügbarkeit gewährleistet sein.

Ebenso die Abstellmöglichkeit für Anhänger und allfällige Elektro- und Lastenräder.

Folgende Schlussfolgerungen wurden aus der Erfahrung der Mustersiedlung in Floridsdorf hinsichtlich Mobilität gezogen:

- Autofreie Wohnanlagen sollen optimal an ein öffentliches Verkehrssystem angebunden sein und für Fahrrad- und Fußgänger mobilität entsprechend sichere und förderliche Umgebungsbedingungen aufweisen.
- Autofreie Siedlungen sollen an Standorten liegen, von denen aus zumindest die für die Alltagsversorgung erforderliche Infrastruktur fußläufig erreichbar ist.
- Die Mobilität autoloser Haushalte bedingt einen Flächen- und Raumbedarf für Fahrradanlagen, der größer als in der Mustersiedlung angesetzt und besser den Wohnungen zugeordnet werden muss.

3d) Mobilitätsmanagement-Maßnahmen für den Wohnbau

Aufgrund der Unterschiedlichkeit der vorhandenen Ressourcen, Bedürfnisse und vorhandenen Standortbedingungen ist der Mindeststandard als Anregung zu sehen und wird individuell beurteilt und festgesetzt. Beispielhaft werden verschiedene Ansätze allgemein, für Radfahrer und für Fußgänger angeführt.

Allgemeine Mobilitätsmanagement-Beispiele

- Integration der Bewohner in die Planungsphase
- Mobilitäts-Informationen für alle Verkehrsarten
- Angebot für ein individuelles Mobilitätsberatungsgespräch
- Gratis-Fahrplan der Öffentlichen Verkehrsmittel
- Car-Sharing-Auto im Haus oder in unmittelbarer Nähe (Nutzungssynergien sollen genutzt werden; Beispiel: Kindergarten, Seniorenheim, Bewohner, Arbeitnehmer, etc.)
- Gratis-Jahreskarte des SVV, wohnungsbezogen
- Car-Sharing-Jahresmitgliedschaft 1 Jahr gratis, optional: inkl. Fahrtguthaben

Mobilitätsmanagement-Beispiele für Fahrräder

- Rad- Abstellmöglichkeiten in allen Geschossen
- Große Aufzugskabinen für den Transport von Fahrrädern
- Versperrebare Fahrradabteile
- Radservice-Station mit Reinigungsstelle und Druckluftversorgung, Werkzeug
- Radwegeplan
- Rad-Servicekurs
- Cargo-Bikes zum ausleihen
- Mietbare Fahrradboxen
- 1x jährlich Reparaturservice für Fahrräder gratis
- E-Fahrräder mit Anhänger verleih
- Stromanschluss für E-Räder optional: Stromgewinnung mittels Photovoltaik
- Abstellmöglichkeiten für Kinderanhänger
- Radabstellplätze ausreichend dimensioniert (70 – 80 cm Breite, 200 cm Länge)

- Überdacht und in ausreichender Anzahl, in der Nähe der Haupteingänge
- Zugänge zu Fahrradräumen mind. 1 m breit (autom. Offenhaltung der Türen)
- Überdachte Radabstellplätze im Freien auch für Besucher in Eingangsnähe

Mobilitätsmanagement-Beispiele für Fußgänger

- Gerade, direkte Wegeführung auf dem Wohngebiet
- Keine schwer einsehbaren Bereiche
- Barrierefreiheit
- Ausreichende Breiten und Beleuchtung
- Direkte und sichere Wegeführung zum übergeordneten Fusswegenetz

- Attraktive und direkte Anbindung der Bushaltestellen oder Bahnstationen
- Gratis-Einkaufstrolley oder Handwagen für alle Haushalte
- Freiraumgestaltung mit hoher Aufenthaltsqualität
- Gutscheine für Nahversorger oder Restaurant in unmittelbarer Nähe

Im REK findet sich zum Fußgängerverkehr u.a. Folgendes:

Ziel: D.3.2. Die Verminderung der Trennwirkung hat bei allen Maßnahmen Vorrang.

Maßnahme: D.3.2.2 Bei Neubauten ist besonders auf die „Durchlässigkeit“ und die Schaffung „angstfreier Räume“ für FußgängerInnen und RadfahrerInnen zu achten.

3e) Mindeststandart bezüglich Mobilitätsmanagement bei Wohnbauvorhaben

Allgemeine Mobilitätsmanagement-Beispiele

- Mobilitätsinfostartpaket
- Die Pflichten und Anforderungen sind bei einem etwaigen Verkauf an den Käufer zu übertragen
- Gratis-Fahrplan der Öffentlichen Verkehrsmittel

Mobilitätsmanagementbeispiele für Fahrräder

- Radwegeplan
- 1x jährlich gratis Reparaturservice für Fahrräder oder in Form von Gutscheinen
- Radabstellplätze ausreichend dimensioniert (70 – 80 cm Breite, 200 cm Länge)
- Überdacht und in ausreichender Anzahl, in der Nähe der Haupteingänge

- Zugänge zu Fahrradräumen mindestens 1 m breit (autom. Offenhaltung der Türen)
- Überdachte Radabstellplätze im Freien u.a. für Besucher in Eingangsnähe

Mobilitätsmanagement-Beispiele für Fußgänger

- Direkte und sichere Wegeführung zum übergeordneten Fußwegenetz
- Keine schwer einsehbaren Bereiche
- Barrierefreiheit
- Attraktive und direkte Anbindung der Bushaltestellen oder Bahnstationen
- Gratis-Einkaufstrolley oder Handwagen für alle Haushalte

3f) Mobilitätsinfo-Startpaket für Bewohner

- Busfahrplan, Haltestellenfahrpläne der nächstgelegenen Haltestellen
- Radwegeplan
- Stadtplan
- Gutscheine für Einkäufe in der näheren Umgebung
- Informationsmaterial Car-Sharing (Denzeldrive, Emil)

- Detail Umgebungsplan mit Geschäften, Haltestellen, Taxistandplätze, Car-Sharing-Standplatz, etc.
- Tipps für das richtige Absperren der Fahrräder
- Nächstgelegener Radhändler
- S-Bahn Fahrschein
- Obus Tageskarten
- Link: www.stadt-salzburg.at/radlkarte

4) Mobilitätsmanagement für Büro, Handel, Geschäfte, Beherbergungsbetriebe

Auch für diesen Bereich gilt, dass Mobilitätsmanagement den größten Effekt erzielen kann, wenn die Bauobjekte an geeigneten Standorten errichtet werden. Dieser Standort soll hinsichtlich der Erreichbarkeit die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln bieten, da dies eine wichtige Voraussetzung für erfolgreiches Mobilitätsmanagement ist.

Dadurch haben die Menschen vor Ort vom ersten Tag an die Wahl zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln, mit denen sie den Standort bequem erreichen

können. Dies ist wichtig, da die Nutzerinnen und Nutzer sich bereits für ihren ersten Weg zum Bauobjekt für ein Verkehrsmittel entscheiden und zu diesem Zeitpunkt noch offen für Alternativen sind. Später etablieren sich Gewohnheiten, welche dann schwerer zu ändern sind.

Betriebe können Unterstützung beim Klimabündnis Salzburg oder auf www.mobilitaetsmanagement.at erhalten.

4a) Voraussetzungen / Maßnahmen / Ziele des Mobilitätsmanagements

- Parkraum-Management
- Infrastruktur für Fahrrad-, Fußgänger- und öffentlichen Nahverkehr
- Neue Buslinien oder neue Fahrpläne
- Aktionen, Kampagnen oder Werbung für alternative Mobilitätsangebote am jeweiligen Standort

4b) Erfahrungen aus anderen Städten

Mobilitätsmanagement der Firma Inficon in Balzers, Liechtenstein

Die Firma Inficon ist ein Produktionsbetrieb im Technologiebereich und gilt als Vorzeigebispiel für betriebliches Mobilitätsmanagement. Im Zuge einer EMAS-Zertifizierung wurde ermittelt, dass 50 % des Energieverbrauches des Unternehmens auf die Arbeitswege der 200 Beschäftigten zurückging. Eine Standortübersiedlung wurde dazu genutzt, ein betriebliches Mobilitätsmanagement zu etablieren. Dafür konnte mit nur einem Tiefgaragengeschoß das Auslangen gefunden werden, wodurch das Unternehmen jährliche Kosten in der Höhe von 120.000 Schweizer Franken spart.

Mit einem umfassenden betrieblichen Mobilitätsmanagement werden der Öffentliche Verkehr, das Radfahren und Fahrgemeinschaften gefördert.

Nachfolgend einige Mobilitätsmanagement-Maßnahmen bei Inficon.

- Eine unternehmenseigene Arbeitsgruppe Mobilität setzt das Mobilitätsmanagement operativ um.
- Die Mitarbeiter-Stellplätze sind kostenpflichtig. Wer eine zumutbare Alternative zum PKW-Arbeitsweg hat, bezahlt den doppelten Tarif (360 CHF / 720 CHF pro Jahr)

- Betriebsinterner Mobilitätsclub: Ein gestaffelter Jahresbonus belohnt Mitarbeiter, die für den Arbeitsweg ihren PKW stehen lassen oder eine Fahrgemeinschaft bilden. So erhalten beispielsweise TOP-Mitglieder am Jahresende 500 Schweizer Franken, also etwa 380 Euro. Dafür verpflichten sie sich, ihren Arbeitsweg maximal 12 mal im Jahr alleine im Auto zurückzulegen.
- Unentgeltlich private Nutzung des betriebszugehörigen Car-Sharing-Autos für private Erledigungen.
- Anreize zum Umsteigen auf das Fahrrad: Überdachte Fahrradständer unmittelbar vor dem Eingang, eine Reparaturrecke, Druckluftpumpe, E-Ladestation, Garderobe, Duschen & Umkleiden, sowie einmal jährlich Gratis-Reparaturservice für Fahrräder.
- Bei einem Mobilitätslotto werden während 4 Wochen im Jahr täglich 50 CHF an Mitarbeiter verlost, vorausgesetzt sie haben ihren Arbeitsweg an diesem Tag umweltfreundlich zurückgelegt. Hat die geloste Person den Arbeitsweg nicht umweltfreundlich zurückgelegt, kommt das Geld in einen Jackpot und erhöht den Gewinn am Folgetag.

4c) Mobilitätsmanagement-Maßnahmen für Büros, Handel, Geschäfte, Beherbergungsbetriebe

Allgemeine Mobilitätsmanagement-Beispiele

- Unternehmenseigene Arbeitsgruppe Mobilität bilden
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Mitarbeiter-Stellplätze kostenpflichtig
- Jahresbonus für Mitarbeiter, die maximal 12 mal pro Jahr alleine im Pkw zur Arbeit kommen
- Unterstützung für Fahrgemeinschaften
- Unentgeltlich private Nutzung des betriebs-zugehörigen Car-sharing-Autos
- Mobilitätslotto (4 Wochen im Jahr werden Mitarbeiter ausgelost, die einen Gewinn bekommen, wenn Sie an diesem Tag umweltfreundlich zur Arbeit gekommen sind. Sonst Jackpot)
- Jobticket
- ÖV Monatskarte

Mobilitätsmanagement-Beispiele für Fahrräder

- Leihfahrräder (inkl. Elektrofahrräder) mit Informationen (Radkarte, etc.)
- Fahrrad-Garderobe zum Aufhängen nasser Kleidung und Dusch- und Umkleidemöglichkeiten mit Garderobekästen
- Radabstellplätze ausreichend dimensioniert (70 – 80 cm Breite, 200 cm Länge)

- Überdacht und in ausreichender Anzahl, in der Nähe der Haupteingänge
- Besucherrad-Abstellplätze überdacht in der Nähe des Eingangs
- 1x jährlich Gratis-Reparaturservice für Fahrräder
- Mietbare Fahrradboxen
- Zugänge zu Fahrradräumen mind. 1 m breit (autom. Offenhaltung der Türen)
- Überdachte Radabstellplätze im Freien u.a. für Besucher in Eingangsnähe

Mobilitätsmanagement-Beispiele für Fußgänger

- Direkte und sichere Wegeführung zum übergeordneten Fusswegenetz
- Attraktive und direkte Anbindung der Bushaltestellen oder Bahnstationen
- Für Hotelgäste:
 - Bewerbung umweltfreundlicher Anreise
 - Stadtplan, ÖV Verkehrslinienplan, Radwegeplan für jedes Zimmer
 - Gratis Bustageskarte
 - Fahrradverleih (Elektrofahrräder)
 - Car-Sharing für Gäste

4d) Mindeststandard bezüglich Mobilitätsmanagement bei Büro, Handel, Geschäfte, Beherbergungsbetriebe

Allgemeine Mobilitätsmanagement-Beispiele

- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Unterstützung für Fahrgemeinschaften
- Jobticket

Mobilitätsmanagement-Beispiele für Fahrräder

- Radabstellplätze ausreichend dimensioniert (70 – 80 cm Breite, 200 cm Länge)
- Überdacht und in ausreichender Anzahl, in der Nähe der Haupteingänge

- Besucherrad-Abstellplätze überdacht in der Nähe des Eingangs

Mobilitätsmanagement-Beispiele für Fußgänger

- Direkte und sichere Wegeführung zum übergeordneten Fusswegenetz
- Attraktive und direkte Anbindung der Bushaltestellen oder Bahnstationen

5) Wirkungsanalyse

Für jeden, der sich mit Mobilitätsmanagement beschäftigt, ist es von grundsätzlicher Bedeutung zu wissen und nachzuweisen, dass der investierte Aufwand und die Kosten gerechtfertigt sind. Daher ist für die Evaluierung die in dem EU-Projekt

EPOMM (http://epomm.eu/docs/1057/MaxSUMO_german.pdf) entwickelte Evaluierungsmethode anzuwenden und dem Amt für Stadtplanung und Verkehr nach einem Jahr der Erstbesiedelung und drei Jahre darauffolgend vorzulegen.

6) Anhang / Empfehlungen

Einen sehr guten Anhalt und Überblick liefert die Homepage www.epomm.org.

Auf dieser Homepage befinden sich sämtliche Unterlagen für das vertiefende Studium sowie einige hilfreiche Tools:

MaxExplorer: für schnelle Vorschläge und erste Einordnung von Mobilitätsmaßnahmen

MaxSumo: zeigt, wie Mobilitätsprojekte geplant, aufgezeichnet und evaluiert werden, mit zahlreichen Vorlagen.

Unterstützung gibt es auch von Seiten des Bundes auf <http://www.mobilitaetsmanagement.at/>.

Auf der Schweizer Homepage www.mobilservice.ch gibt es eine große Datenbank an Beispielen, die Mobilitätsmanagement umgesetzt haben.

Hinsichtlich des idealen Fahrrad-Abstellraumes im Wohnbau wurde ein Leitfaden der „IG Fahrrad - Die junge Radlobby“ und ein weiterer vom Landesprogramm e5 mit Vorarlberg Mobil herausgegeben.

6a) Literaturnachweis / Links / Tipps

- www.epomm.org
- <http://www.mobilitaetsmanagement.at/>
- <http://www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/unternehmensbeispiele-1.html>
- http://www.stadtentwicklung.graz.at/cms/dokumente/10136205_2858244/fa4c42d7/Leitfaden_Mobilitaet.pdf
- Leitfaden „Der Ideale Fahrrad-Abstellraum im Wohnbau“ der „IG Fahrrad - Die junge Radlobby“ <http://lobby.ig-fahrrad.org/leitfaden-rad-abstellraum/>
- Leitfaden Fahrradparken http://www.energieinstitut.at/hp/Upload/Dateien/leitfaden_fahrradparken_i-version.pdf
- <http://www.argus.or.at/info/rad-und-abstellanlagen/radabstellanlagen-wohnhaeusern>
- www.aargaumobil.ch „Beiträge der Wohnwirtschaft zu einer nachhaltigen Mobilität“
- Rosinak&Partner ZT GmbH „Standortentwicklung Bahnhof-Nord Salzburg“ Verkehrs- und Mobilitätskonzept
- Komobile Gmunden GmbH „MM Bebauung Lexengasse/Baldehofstraße Salzburg Lieferung“
- Leitfaden „Mobilität für Bauvorhaben“ Stadt Graz

Impressum

Herausgeber:

Stadt Salzburg Magistrat, Amt für Stadtplanung und Verkehr

Fdlv: Ing. Sebastian Tschinder, MA 5/03 – Amt für Stadtplanung und Verkehr

Gestaltung: Wolfgang Stadler, Stadt Salzburg Info-Z

Fotos: Stadt Salzburg, Daniel Schoenen

Erscheinungsjahr 2013

