

# **Internationale Aspekte**

**Rahmenbedingungen für eine umweltorientierte Mobilität im  
Berufsverkehr**

**in ausgewählten Ländern:**

**Großbritannien, Niederlande, Italien, Dänemark, Deutschland**

**sowie Exkurs: Kalifornien, USA**

## Inhaltsverzeichnis

<b>Vorwort</b>	<b>3</b>
<b>1 Großbritannien</b>	<b>6</b>
1.1 Nationale Besonderheiten, die die Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr beeinflussen	7
1.2 Mobilitätsmanagement	8
1.2.1 Programme/ Beispiele	8
1.2.2 Maßnahmen, die eingesetzt werden, um die Wahl der Verkehrsmittel zu beeinflussen	10
1.3 Gesetzgebung, die die Nutzung von privaten Pkws im Berufsverkehr unterstützt oder bremst	11
1.4 Steuerliche Rahmenbedingungen, die die Nutzung des eigenen Autos im Berufsverkehr fördern oder erschweren	11
1.5 Nationale Richtlinien oder Gesetze, die sich an Gemeinden oder Regionen richten und direkt oder indirekt zu Maßnahmen führen, die den Berufsverkehr beeinflussen	12
1.6 Quellen und Interviewpartner für Großbritannien	13
<b>2 Niederlande</b>	<b>14</b>
2.1 Nationale Besonderheiten, die die Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr beeinflussen	15
2.2 Mobilitätsmanagement/ Vervoermanagement	17
2.2.1 Programme/ Beispiele	17
2.2.2 Maßnahmen, die im Rijnkrankenhaus eingesetzt werden, um die Wahl der Verkehrsmittel zu beeinflussen	18
2.3 Gesetzgebung, die alternative Verkehrsmittel im Berufsverkehr unterstützt	20
2.4 Steuerliche Rahmenbedingungen, die die Nutzung des eigenen Autos im Berufsverkehr fördern oder erschweren	21
2.5 Zusätzliche nationale Richtlinien, die den Berufsverkehr beeinflussen	21
2.6 Quellen und Interviewpartner für die Niederlande	22

<b>3</b>	<b>Italien</b>	<b>23</b>
3.1	Nationale Besonderheiten, die die Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr beeinflussen	24
3.2	Mobilitätsmanagement	24
3.2.1	Beispiele	25
3.2.2	Maßnahmen, die eingesetzt werden, um die Wahl der Verkehrsmittel zu beeinflussen	25
3.3	Gesetzgebung, die die Nutzung von privaten Pkws unterstützt oder unterbindet	26
3.4	Steuerliche Rahmenbedingungen, die die Nutzung des eigenen Autos im Berufsverkehr beeinflussen	26
3.5	Nationale Richtlinien oder Gesetze, die sich an Gemeinden oder Regionen richten und direkt oder indirekt zu Maßnahmen führen, die den Berufsverkehr beeinflussen	27
3.6	Quellen und Interviewpartner für Italien	28
<b>4</b>	<b>Dänemark</b>	<b>29</b>
4.1	Nationale Besonderheiten, die die Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr beeinflussen	30
4.2	Mobilitätsmanagement	30
4.2.1	Programme/ Beispiele	31
4.2.2	Maßnahmen, die eingesetzt werden, um die Wahl der Verkehrsmittel zu beeinflussen	31
4.3	Gesetzgebung, die alternative Verkehrsmittel im Berufsverkehr unterstützt oder behindert	32
4.4	Steuerliche Rahmenbedingungen, die die Nutzung des eigenen Autos im Berufsverkehr fördern oder erschweren	33
4.5	Nationale Richtlinien oder Gesetze, die sich an Gemeinden oder Regionen richten und direkt oder indirekt zu Maßnahmen führen, die den Berufsverkehr beeinflussen	33
4.6	Quellen und Interviewpartner für Dänemark	34



<b>5</b>	<b>Deutschland</b>	<b>35</b>
5.1	Nationale Besonderheiten, die die Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr beeinflussen	36
5.2	Mobilitätsmanagement	37
5.2.1	Programme/ Beispiele	38
5.2.2	Maßnahmen, die eingesetzt werden, um die Wahl der Verkehrsmittel zu beeinflussen	40
5.3	Gesetzgebung, die alternative Verkehrsmittel im Berufsverkehr unterstützt oder behindert	43
5.4	Steuerliche Rahmenbedingungen, die die Nutzung des eigenen Autos im Berufsverkehr fördern oder erschweren	45
5.5	Nationale Richtlinien oder Gesetze, die sich an Gemeinden oder Regionen richten und direkt oder indirekt zu Maßnahmen führen, die den Berufsverkehr beeinflussen	46
5.6	Quellen für Deutschland	47
<b>6</b>	<b>Exkurs Kalifornien, USA: Interview mit Jim Sims, Los Angeles</b>	<b>48</b>



## Vorwort

Der Erfolg des betrieblichen Mobilitätsmanagements hängt maßgeblich von den Rahmenbedingungen ab, die durch nationale und regionale Gesetzgebung, Lokalpolitik und verkehrs-, stadt- und umweltpolitische Programmatik geprägt werden.

Ein Blick "über den Tellerrand hinweg" kann also zeigen, daß und wie es bei den Nachbarn besser oder schwerer geht. Auch mit Blick auf die Projektförderung durch die Europäische Kommission ist ein Vergleich nationaler Unterschiede von Bedeutung. Um die begrenzten Mittel des **move**-Projekts ökonomisch einzusetzen, wurde eine kleine Länderauswahl getroffen. Umfassende Überblicke über Rahmenbedingungen und Beispiele (good and bad practice) werden derzeit in einigen anderen europäischen Projekten erarbeitet, an denen jeweils mehrere europäische Länder beteiligt sind und die entsprechend budgetiert sind (z.B. **MOSAİK, MOMENTUM, DANTE** usw.). Das **move**-Projekt stand in regelmäßigem Austausch mit diesen Projekten und beschränkt sich deshalb im Ländervergleich maßgeblich auf die Frage, ob und inwieweit das im Rahmen des Projekts entwickelte Service-Angebot grundsätzlich im europäischen Maßstab übertragbar erscheint.

Dabei geht es um Aspekte wie die steuerliche Kilometervergütung für Berufspendler (wird die Autonutzung gefördert?), um die Bedingungen für Parkraumbewirtschaftung, um das Angebot von rabattierten ÖPNV-Jahreskarten (Jobticket), um die Frage, ob und inwieweit ein Engagement des Arbeitgebers im Sinne der Installierung von Anreizen für eine umweltfreundliche Verkehrsmittelwahl von den Finanzbehörden als versteckte Gehaltszahlung und damit als eine zu versteuernde Leistung gewertet wird (geldwerter Vorteil) usw. Etliche dieser Aspekte scheinen zunächst nur sehr indirekt mit Verkehrsplanung und Verkehrspolitik zu tun zu haben, sie bilden aber im Alltag der Berufspendler entscheidende Rahmenbedingungen für die Verkehrsmittelwahlentscheidung.

Für die Länderstudie wurden als Vergleichsfälle für Deutschland vier europäische Staaten ausgewählt:

- Großbritannien
- Niederlande
- Italien
- Dänemark



Damit ist eine breite geographische Streuung gegeben. Zusätzlich wird ein außereuropäisches Beispiel (Kalifornien, USA) einbezogen, weil sich in anderen Projektzusammenhängen günstige Möglichkeiten des Informationstransfers ergaben.

Die Aufgabenstellung besteht in der Relativierung oder Bekräftigung der in Deutschland im Rahmen der Pilotanwendung des **move**-Projekts gewonnenen Erfahrungen im Hinblick auf eine Einschätzung der Übertragbarkeit des **move**-Ansatzes. Auswertung und Darstellungsform orientieren sich an den Anforderungen, die sich aus der Erstellung eines anwenderorientierten Leitfadens/Handbuchs für den **move**-Ansatz ergeben und nicht an der Systematik einer breit ausgerichteten, auf Vollständigkeit angelegten wissenschaftlichen Untersuchung. Diese Einschränkung ergab sich auch allein schon aus dem begrenzten Zeit- und Finanzbudget des **move**-Projekts, bei dem die Systementwicklung und Pilotanwendung am konkreten Fall im Vordergrund stand.

Die Informationen zum Ländervergleich wurden sekundäranalytisch ermittelt sowie im Rahmen direkter Kontaktaufnahme mit Fachleuten in den verschiedenen Ländern. Der Informationstransfer wurde auch durch einige internationale Tagungen gefördert, auf denen das **move**-Projekt präsentiert wurde (Nottingham, Bremen, Berlin). Schließlich bestand ein regelmäßiger Austausch mit der Arbeitsgruppe Commuting des Städtenetzwerks Car Free Cities - Netzwerk für neue Mobilitätskultur.

Die Informationen zu Kalifornien (USA) basieren auf persönlichen Gesprächen mit Jim Sims (Los Angeles), der als Direktor des ehemaligen Commuter Transportation Services (CTS) und heutiger Leiter der Informationsstelle von Southern California Ride Share über langjährige Erfahrungen verfügt und die Bedeutung der in den letzten vier bis fünf Jahren veränderten gesetzlichen Rahmenbedingungen sehr sicher einschätzen kann. Die Darstellung erfolgt in Form eines Interviews, weil damit die subjektive Komponente der Einschätzungen akzentuiert wird. Schließlich geht es nicht nur um Tatsachen, sondern maßgeblich auch um Bewertungen mit Blick auf die künftigen Entwicklungen. Die Gespräche mit Jim Sims waren systematisch vorbereitet. Die Darstellungsform des Interviews wurde letztlich auch gewählt, weil dies leichter lesbar ist, als eine streng wissenschaftliche Ausarbeitung. Das Interview hat in dieser Form so nicht tatsächlich stattgefunden.

Als Hintergrundinformation steht eine zweiteilige Ausarbeitung zum Stand des Transportation Demand Managements (TDM) in USA zur Verfügung, die in den Anhängen der Broschüren

- "Mobilitätsmanagement in Betrieb und Verwaltung" (Teil 1) sowie
- "Mobilitätsberatung für Unternehmen - Marktstudie" (Teil 2)



zu finden ist. Teil 1 beschreibt die Struktur von CTS Los Angeles als älteste und weltweit größte Agentur für Mobilitätsmanagement zum Stand 1993, Teil 2 gibt eine Einschätzung zur Übertragbarkeit auf europäische Verhältnisse. Das Interview mit Jim Sims stellt hierzu Teil 3 dar, aus dem die seit 1993 vollzogenen Veränderungen hervorgehen. Nicht nur die Rahmenbedingungen haben sich verändert, sondern auch CTS besteht nicht mehr in der bekannten Form. Der Übergang in den Status einer Behörde im Rahmen der Southern California Association of Governments (SCAG) ist mehr als ein formaler Wandel, er zeigt Entwicklungsperspektiven auf, die für die europäische Diskussion des Themas "betriebliches Mobilitätsmanagement" als sehr lehrreich bezeichnet werden können.



# Rahmenbedingungen für eine umweltorientierte Mobilität im Berufsverkehr

# Großbritannien



# 1 Großbritannien

## 1.1 Nationale Besonderheiten, die die Verkehrsmittelwahl in Berufsverkehr beeinflussen

---

Das Weißbuch der britischen Regierung zu Verkehrsfragen (White Paper on Transport) hat für Großbritannien eine extreme Abhängigkeit vom Auto festgestellt. Dies ist natürlich ein internationales Problem. In Großbritannien wird jedoch die Nutzung des Autos im Berufsverkehr in einer Weise gefördert, die im restlichen Europa unbekannt ist, insbesondere durch die weitverbreiteten Firmenwagen für Mitarbeiter. Hinzu kommt, daß alternative Verkehrsmittel für viele Fahrten nicht zur Verfügung stehen, heute noch weniger als vor einigen Jahren. Die Zusammenfassung des „White Paper on Transport“, herausgegeben am 20.07.1998, dokumentiert in ihren ersten Sätzen diese Situation: „In den letzten 20 Jahren haben Privatisierung und Deregulierung die Verkehrspolitik bestimmt. Dies hatte eine Verschlechterung des Bus- und Bahnangebots und eine extreme Abhängigkeit vom Auto zur Folge“.

**Der Firmenwagen:** Ein Firmenwagen ist eine Leistung, die viele Unternehmen ihren Mitarbeitern als einen Bonus zusätzlich zum Gehalt gewähren. Die Tatsache, daß 65 % der verkauften Neuwagen von Unternehmen gekauft werden, die sie ihren Mitarbeitern als Teil der Vergütung zur Verfügung stellen, zeigt, wie weit verbreitet diese Praxis ist. Das Anrecht auf einen Firmenwagen ist ein Statussymbol im britischen Berufsleben.

Der Firmenwagen soll hauptsächlich für arbeitsbezogene Fahrten genutzt werden und wird natürlich regelmäßig für die Fahrt zur Arbeit genutzt. Ein Firmenwagen kann jedoch auch von anderen Familien- oder Haushaltsmitgliedern genutzt werden und ersetzt vielfach das Familienauto. Manche Firmen stellen auch das Benzin zur Verfügung, offiziell für Geschäftsfahrten, aber oft werden die geschäftlich zurückgelegten Strecken höher angegeben oder die Fahrt zur Arbeit mitgerechnet.

Es wird sehr schwer sein, die Rahmenbedingungen für den Firmenwagen zu ändern. Auch Firmen die „Green Commuter Plans“ entwickelt haben, bieten weiterhin Firmenwagen an. Eine Möglichkeit, diese Praxis zu verändern, bestünde darin, für neue Mitarbeiter auf diesen Bonus zu verzichten. Die Gewerkschaften lehnen dies ab, mit der Begründung, daß es nicht vertretbar sei, Mitarbeiter unterschiedlich zu behandeln - entweder Firmenwagen für niemanden oder für alle, die einen bestimmten beruflichen Status haben.



**Öffentlicher Verkehr:** In den 80er Jahren wurde der öffentliche Verkehr in Großbritannien dereguliert. In der Folge sind insbesondere in ländlichen Gebieten viele wenig profitable Buslinien eingestellt worden. In anderen Gebieten wurde das Angebot verringert; seine Qualität hat sich verschlechtert. Ein wachsender Anteil der Beschäftigten ist gezwungenermaßen auf die Nutzung des Autos als einzige Alternative angewiesen.

Im Ergebnis ging die Benutzung des öffentlichen Verkehrs deutlich zurück.

## 1.2 Mobilitätsmanagement

---

Die wenigen Beispiele von betrieblichen Mobilitätsmanagementplänen gehen auf die Initiative einzelner lokaler Verwaltungen oder Unternehmen zurück. Es gibt weder auf der nationalen noch auf der kommunalen Ebene Gesetze, die direkt oder indirekt (z.B. durch Standards zur Luftreinhaltung) die Gemeinden oder Unternehmen zu einem Mobilitätsmanagement verpflichten. In diesem Jahrzehnt wuchs in Großbritannien die Besorgnis im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Straßenverkehrs, und pragmatischer, im Hinblick auf die Auswirkungen der Verkehrsbelastung auf Wirtschaft und Lebensqualität. Die Besorgnis hat sich jedoch noch nicht in Handlungsansätzen der Regierung niedergeschlagen, die in der Lage wären, wirksame Lösungen für diese Probleme zu liefern. Es wird jedoch erwartet, daß sich die gegenwärtige Regierung diesen Problemen zuwendet.

### 1.2.1 Programme/ Beispiele

**Heathrow's Transport Policy and Public Transport Charter:** Dieses Konzept wird als das herausragende Beispiel eines standortbezogenen Mobilitätsmanagements benannt, das in Großbritannien realisiert wurde (Momentum Report 1996). Ziel dieses Projektes war es, dazu beizutragen, daß sowohl Fluggäste als auch Mitarbeiter bei ihren Fahrten nach Heathrow (dem größten Londoner Flughafen) nach Möglichkeit auf die Nutzung ihres Autos verzichten. Öffentliche und private Stellen haben dabei zusammengearbeitet. Die „Heathrow Employee Travel Initiative“ ist ein gutes Praxisbeispiel. Einige Maßnahmen werden unten beschrieben.

**Green Commuter Plans:** Das Engagement von Gemeinden, sich mit Umweltfragen zu beschäftigen, und ihr Wunsch, die lokalen Lebensbedingungen zu verbessern (Luftqualität oder Verkehrsbelastung), waren die Triebkräfte bei der Umsetzung von Konzepten des Mobilitätsmanagements.



Die Stadt Nottingham war Pionier auf diesem Gebiet; ihre Programme sind beispielhaft für andere Kommunen. Der Stadtrat beschäftigt einen Vollzeit-**Mobilitätsberater**, dessen Aufgabe es ist, zu informieren und entsprechende Konzepte der Firmen zu unterstützen. Zusammen mit der Grafschaft Nottinghamshire hat Nottingham ein Handbuch (1995) herausgebracht, ein „resource pack“, um lokale Firmen zu ermutigen, für ihre Mitarbeiter Arbeitsweg-Pläne (commuter plans) zu entwickeln.

Das Ziel dieses Programms ist, in drei Jahren den Auto-Berufsverkehr um 30 % zu verringern. Seit 1995 wurden in Nottingham 35 Unternehmen dafür gewonnen, einen Mobilitätsplan für ihren Betrieb zu entwickeln. Diese Unternehmen beschäftigen insgesamt mehr als 50.000 Mitarbeiter und damit ein Drittel aller Beschäftigten in der Stadt.

Nottingham verfolgt hierbei das Prinzip der Partnerschaft mit den Unternehmen, und diese wiederum verfolgen einen ähnlichen Weg gegenüber ihren Mitarbeitern. Das heißt: Es unterliegt der Entscheidung der Unternehmen, einen Mobilitätsplan zu entwickeln. Die Unternehmen sind selbst verantwortlich dafür, daß die „Green Commuter Plans“ umgesetzt werden. Diese Pläne enthalten eher Maßnahmen, die die Mitarbeiter motivieren, umweltfreundlichere („grünere“) Verkehrsmittel zu nutzen als radikale Maßnahmen, die die Autobenutzung im Berufsverkehr einschränken. In dieser frühen Phase der Umsetzung der Commuter Plans liefern die Unternehmen ihren Mitarbeitern Informationen und unterstützen Alternativen zum Auto. Es wird kein (oder kaum) Druck ausgeübt, um Autos von Firmenparkplätzen fernzuhalten.

Die Mittel, mit denen der Commuter Plan Adviser die Unternehmen motiviert, richten sich eher an das aufgeklärte Eigeninteresse der Firmen und basieren nicht auf Regulierungen. Die Unternehmen wollen die Verkehrsbelastung in und um ihr Betriebsgelände vermindern und Flächen, die heute als Parkplatz genutzt werden, produktiv nutzen. Die Gemeinden unternehmen Anstrengungen, Planungs-, Verkehrs-, Umwelt- und Gewerbepolitik so zu koordinieren, daß das Mobilitätsmanagement durchgängig gestützt wird.

Eine interessante Ergänzung zu den „sanften“ Methoden (Überzeugung und Zusammenarbeit), die in Nottingham angewandt wurden, ergab eine Studie, die an der Universität von Westminster durchgeführt wurde. Auf die Frage, welche Maßnahmen zur Verringerung von Verkehrsbelastung und Luftverschmutzung sie bevorzugen, nannten die Unternehmen vor allem freiwillige Aktivitäten. Auf die Frage, welche Maßnahmen ihnen dagegen als am effektivsten erschienen, wurden vor allem steuerliche Instrumente genannt.



## 1.2.2 Maßnahmen, die eingesetzt werden, um die Wahl der Verkehrsmittel zu beeinflussen

### Maßnahmen zur Unterstützung der Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln:

- **Radfahren:** Die Förderung der Fahrradbenutzung im Berufsverkehr ist oft eine der ersten Maßnahmen, die im Rahmen der Commuter Plans umgesetzt werden. Der Commuter Plan Adviser erachtet Programme für Radfahrer als einen für die Unternehmen leicht zu gehenden ersten Schritt und zugleich als eine Möglichkeit, schnell Fortschritte zu machen.
- **Job-Ticket:** In Nottingham besteht für große Unternehmen die Möglichkeit, mit den lokalen Verkehrsbetrieben Vergünstigungen bei Zeitkarten auszuhandeln.
- **Vermarktung eines verbesserten Busangebots in Heathrow:** Die Attraktivität und Präsenz des Busangebots wurden verbessert. Dazu gehörten Investitionen in neue oder verbesserte Buslinien, finanzielle Anreize zur Nutzung der Busse und Öffentlichkeitsarbeit, um für das verbesserte Angebot zu werben.

### Maßnahmen zur Reduzierung der Nutzung des privaten Pkw:

- **Parkgebühren:** In Nottingham haben mehrere Firmen Parkgebühren als Teil ihrer Commuter Pläne eingeführt.
- **Carpooling/Fahrgemeinschaften:** Der Flughafen von Heathrow hat 1995 für seine 3.500 Mitarbeiter ein Mitarbeiter-Fahrgemeinschaftssystem (Employee Carpooling Scheme) eingerichtet. Dieses gilt inzwischen für alle Mitarbeiter des Flughafens, insgesamt 53.000 Personen. Das System besteht aus einem Computerprogramm, das die Mitarbeiter entsprechend ihrem Wohnort (Postleitzahl) und nach persönlichen Präferenzen zusammenbringt.

Die privaten Arbeitgeber in Nottingham und die Kreisverwaltung von Nottinghamshire bieten Unterstützung für Fahrgemeinschaften an. In allen Fällen kommen die potentiellen Teilnehmer an den Fahrgemeinschaften jeweils aus der gleichen Firma. Man glaubt, daß die Leute nicht gerne mit jemandem mitfahren, der nicht in derselben Firma arbeitet.

- **Mobilitätsgarantie (Guaranteed Ride Home):** Boots, der größte private Arbeitgeber in Nottingham, garantiert den Teilnehmern an Fahrgemeinschaften in Notfällen oder bei Über-



stunden eine Taxifahrt nach Hause. Wie oft ein Mitarbeiter davon Gebrauch macht, ist nicht begrenzt. Ein Mißbrauch wurde nicht festgestellt. Es wurden 3.000 Pfund pro Jahr für diese Zwecke eingeplant, im ersten Jahr jedoch nur 300 Pfund in Anspruch genommen.

- **Parking Cash Out:** BAA Heathrow eröffnete kürzlich ein Angebot, nach dem jeder ihrer 3.000 Mitarbeiter, der auf seinen Parkausweis freiwillig verzichtet, 200 Pfund (steuerfrei) erhält.
- **Informationen und Programme:** Verschiedene Grafschaften haben „Travelwise“-Bewußtseinskampagnen gestartet, um Pendlern alternative Transportmöglichkeiten im Berufsverkehr nahezubringen.

### 1.3 Gesetzgebung, die die Nutzung von privaten Pkws im Berufsverkehr unterstützt oder bremst

---

- **Stellplatzbegrenzungssatzung:** Die Gemeinden haben das Recht, die Schaffung von Stellplätzen auf privaten Grundstücken vorzuschreiben. Bis vor kurzem haben die Gemeinden eine Mindestzahl von Parkplätzen bei Neubauten auf Gewerbegrundstücken festgelegt. Diese Vorschrift wurde verändert, um nunmehr die Obergrenze der zulässigen Stellplätze festzulegen. In Nottingham hat man auf diese Weise die Zahl der Stellplätze, die auf gewerblichen Grundstücken errichtet werden dürfen, begrenzt.

### 1.4 Steuerliche Rahmenbedingungen, die die Nutzung des eigenen Autos im Berufsverkehr fördern oder erschweren

---

- **Abschreibungsmöglichkeit:** Großbritannien kennt keine steuerliche Abschreibungsmöglichkeit für Fahrten von und zur Arbeit oder für Geschäftsreisen. Viele Unternehmen zahlen von sich aus ein Kilometergeld für Geschäftsreisen. Dieses Kilometergeld ist nur in geringem Maße zu versteuern.
- **Job-Ticket als Einkommensbestandteil:** Bei Beschäftigten, die ein Job-Ticket für den ÖPNV erhalten, wird der Gegenwert bei der Einkommensteuer versteuert.
- **Betriebsparkplatz.** Kostenlose Betriebsparkplätze sind gegenwärtig die einzigen Zuwendungen an Mitarbeiter, die nicht zu versteuern sind.



- **Firmenwagen:** Firmenwagen werden für den privaten Gebrauch der Mitarbeiter (einschließlich der Familienmitglieder) zur Verfügung gestellt. Dazu gehören auch Autos, die durch Leasing beschafft werden. Die Finanzämter gehen davon aus, daß 35 % des Anschaffungspreises dem persönlichen Gebrauch zuzurechnen ist und als Einkommen zu betrachten ist. Die Besteuerung dieser Autos ist sehr kompliziert und begünstigt tendenziell die Vielfahrer. Die Universität von Westminster hat eine Studie vorgelegt, nach der die Steuergesetzgebung dazu führt, daß die Besitzer der Firmenwagen diese intensiver nutzen.
- **Betriebsparkplätze:** Im "White Paper on Transportation", das im Juli 1998 veröffentlicht wurde, wurden Möglichkeiten vorgestellt, nach denen die Gemeinden betriebliche Stellplätze besteuern können. Diese Steuer ist von Unternehmen zu zahlen. Die Besteuerung betrieblicher Stellplätze soll dazu beitragen, daß die Unternehmen ihre Praxis, nach der für alle Mitarbeiter Stellplätze angeboten werden, überprüfen und die Nutzung alternativer Verkehrsmittel im Berufsverkehr unterstützen. Die Einnahmen, die auf diese Weise erzielt werden, verbleiben bei den Kommunen und müssen für Verbesserungen im Verkehrsbereich verwendet werden.

### 1.5 Nationale Richtlinien oder Gesetze, die sich an Gemeinden oder Regionen richten und direkt oder indirekt zu Maßnahmen führen, die den Berufsverkehr beeinflussen

---

Das kürzlich veröffentlichte „White Paper on Transport“ zeigt, daß die gegenwärtige Regierung sich auf Umweltfragen konzentrieren und entsprechende Maßnahmen ergreifen will. Stadtverwaltungen dürfen nunmehr Gebühren für die Zufahrt zu den Stadtzentren erheben; für Betriebsparkplätze können von den Unternehmen Steuern erhoben werden; auf Autobahnen und anderen größeren Straßen können Straßenbenutzungsgebühren erhoben werden.

Die Auswirkungen dieses Dokuments werden gegenwärtig von Experten und in der Öffentlichkeit kontrovers diskutiert. Die genannten Maßnahmen sind sämtlich Möglichkeiten, die jetzt den Gemeinden zur Verfügung stehen. Eine Befürchtung geht dahin, daß Regionen mit geringem Wirtschaftswachstum und hoher Umweltbelastung möglicherweise zögern, davon Gebrauch zu machen, aus Angst, ihre Wettbewerbsfähigkeit weiter zu mindern.

Nach dem **Air Quality Act** (Dez. 1997) müssen alle Gemeinden die Luftqualität messen. Gemeinden mit hohen Schadstoffanteilen in der Luft werden als „Air Quality Districts“ bezeichnet. Bis zum Jahr 2000 müssen die Gemeinden Maßnahmen entwickeln, um die Emissionen in diesen Gebieten zu vermindern. Bis zum Jahr 2005 muß diese Verminderung erreicht sein.



Nach dem **Traffic Reduction Act** (1996) müssen lokale Behörden, die Finanzmittel beantragen, ihren Antrag mit einem Plan zur Verkehrsreduzierung versehen.

Der **Royal Commission Report on Environmental Pollution** enthält Empfehlungen für die Begrenzung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes.

## 1.6 Quellen und Interviewpartner für Großbritannien

---

### Quellen:

Green Commuter Plans. A Resource Pack. Nottingham City Council and the Nottinghamshire County Council. 1995

Impacts of Commuter Plans on Employers, Nottingham City Council.

Momentum, Issue 2, April 1997. (Information to Heathrow)

Momentum-Mosaic, First Deliverable . Nov. 1996

Summary of the Government's White Paper, The Department of Environment and Transport and the Regions, Internet ,1998

### Interviewpartner:

Ruth Bradshaw, Transport Studies Group, University of Westminster

Myles Mackie, City Development Directorate, City of Coventry

Mark Major, Commuter Plan Adviser, Nottingham City Council



# Rahmenbedingungen für eine umweltorientierte Mobilität im Berufsverkehr

## Niederlande



## 2 Niederlande

### 2.1 Nationale Besonderheiten, die die Verkehrsmittelwahl in Berufsverkehr beeinflussen

---

#### Nationale Ziele für die Verminderung des Straßenverkehrs:

Die Niederländische Regierung verfolgt mit Nachdruck das Ziel, den Straßenverkehr zu vermindern. In den letzten 10 Jahren werden kontinuierlich entsprechende Maßnahmen entwickelt sowie angemessene Instrumente und geeignete Durchführungsebenen in der Verwaltung gesucht. Die ersten Programme wurden vor 10 Jahren vom Nationalen Ministerium für Transport, öffentliche Betriebe und Wasser durchgeführt. Heute wird eine verstärkte Kooperation mit lokalen und regionalen Regierungen angestrebt.

Der anfängliche Impuls für Mobilitätsmanagement war die Notwendigkeit, die Straßenbelastung im Interesse einer gesunden Wirtschaft zu reduzieren. Wichtig war nicht nur das tatsächliche Maß der Belastung, sondern auch die Auswirkung für das nationale Image. Die zentrale Lage in Europa ist für die Niederlande der bedeutende Standortvorteil für die Häfen wie auch für die wichtigen Industrien.

Infolge dieser Orientierung waren die ersten Partner, die das Verkehrsministerium für diese Bemühungen suchte, die Wirtschaftsverbände, Gewerkschaften und die Firmen. Die ersten Mobilitätsmanagement-Programme gab es für Wirtschaftszentren wie z.B. für den Regionalverbund Rotterdam und für den Flughafen Amsterdam Schiphol.

#### Maßnahmen, die von einer starken nationalen Regierung ergriffen wurden, um Veränderungen im Mobilitätsverhalten zu unterstützen:

Die Tatsache, daß die nationale Regierung die Triebkraft für diese Anstrengungen war, zeigt sich bei vielen der Maßnahmen, die in Verfolgung diese Ziele ergriffen wurden. Die Steuergesetze wurden überprüft und angepaßt, so daß die Autobenutzung nicht mehr gegenüber anderen Trans-



portarten bevorzugt war. Landesweit wurde in öffentliche Verkehrsmittel und Radwege investiert. So wurden den Beschäftigten reale Alternativen zur privaten Autonutzung angeboten. Strategien, die das betriebsbezogene Verkehrsvolumen begrenzen, wurden in den Niederlanden eher als in anderen westeuropäischen Ländern entwickelt und in größeren Konsequenz umgesetzt.

Dieser sehr zentralisierte Ansatz führte zu innovativen Entwicklungen und Strategien, hatte aber nicht den weitreichenden Einfluß, den man erwartete. In den letzten 5 Jahren wurden die Regionalabteilungen des Verkehrsministeriums gemeinsam mit den Provinzen aktiv. Zur nächsten Phase gehört eine weitere Dezentralisierung: Strategien richten sich nun an die örtlichen Verwaltungen und Handelskammern, weil anzunehmen ist, daß diese bessere Kontakte mit lokalen Firmen haben.

### **Regulierung vs. Kooperation:**

In den letzten 10 Jahren hat die holländische Regierung gegenüber den Unternehmen ein Konzept verfolgt, das durch Kooperation nicht durch Vorschriften geprägt ist. Die Erfahrung hat gezeigt, daß die wirksamsten Mobilitätspläne solche sind, die die Firmen selbst entwickeln. Die Erfahrung zeigt aber auch, daß nur ein kleiner Teil der Unternehmen die Hilfestellung der Regierung bei der Entwicklung von Mobilitätsplänen in Anspruch nimmt. Und nur wenige setzen sie auch um.

Die nationalen Ministerien sind davon abhängig, daß die regionalen und lokalen Regierungen ihre Strategien umsetzen. Die Bereitschaft dazu ist unterschiedlich ausgeprägt. Jede der Gemeinden argumentiert, daß sie nicht die erste sein will, die neue Vorschriften anwendet, aus Angst, ihre guten Beziehungen zu den Unternehmen zu stören. Die Regionen mit hohem Industriebesatz, die mit den damit verbundenen Problemen konfrontiert sind, sind am ehesten bereit, auf lokale Firmen Druck auszuüben. In diesen Regionen sind auch die Unternehmen eher geneigt, selbst aktiv zu werden.

In der Folge gibt es viele Strategien und wenige Vorschriften. Manche Strategien enthalten die Maßgabe, daß sie gesetzlich fixiert werden sollen, wenn die angestrebten Ziele nicht durch freiwilliges Handeln erreicht werden. Bisher hat die Regierung diese Drohung noch nicht wahr gemacht. Einer der Experten nannte diese Maßnahmen „Knüppel, die darauf warten, eingesetzt zu werden.“ (siehe unten: Nationale Strategien zur Verringerung des Autoverkehrs.)



## 2.2 Mobilitätsmanagement/ Vervoermanagement

---

Heute haben eine Reihe von Gebieten Mobilitätsmanager. Sie werden von regionalen und lokalen Verwaltungen beschäftigt. Sie entwickeln und pflegen Kontakte mit den Unternehmen und unterstützen sie bei Aktivitäten zum Mobilitätsmanagement. In einigen Gebieten gibt es Mobilitätszentren. Diese Einrichtungen bieten Hilfestellungen an; es gibt jedoch keine finanzielle Unterstützung für die Unternehmen.

Den Beschäftigten werden verschiedene Dienstleistungen angeboten - entweder von den Mobilitätszentren oder von den Unternehmen - um die Nutzung von Fahrrädern und von öffentlichem Verkehr und die Bildung von Fahrgemeinschaften zu unterstützen.

Bis 1997 hatten mehr als 35% der Firmen mit mehr als 500 Beschäftigten einen Mobilitätsplan. Es wird geschätzt, daß dadurch der Umfang der mit Pkws gefahrenen Kilometer um 15% verringert werden konnte.

### 2.2.1 Programme/ Beispiele

Der „Momentum Report. 1997“ beschreibt das Beispiel der Mobilitätsmanagement-Maßnahmen am Rijnstate Hospital in Arnheim. Dieses Beispiel ist besonders interessant, weil es eine große Bandbreite von Maßnahmen enthält. Dieser Plan wurde gemeinsam von dem Krankenhaus, dem regionalen Mobilitätsmanagement-Zentrum und von dem regionalen Verkehrs- und Taxibetrieb GVM entwickelt.

Das Projekt war sehr erfolgreich. Im Berufsverkehr der Beschäftigten stieg der Anteil des öffentlichen Verkehrs von 8 auf 40%. Mehr als 160 der 1350 Mitarbeiter kommen in Fahrgemeinschaften zur Arbeit. Ihnen stehen 60 reservierte Stellplätze zur Verfügung. Zwischen 10% und 12% der ehemaligen Autofahrer sind auf das Fahrrad umgestiegen. Die Heimfahrt-Garantie, die vom Mobilitätsmanagementsystem angeboten wird, wird kaum benutzt. Der zusätzliche Taxidienst wird jedoch regelmäßig genutzt.



## 2.2.2 Maßnahmen, die im Rijnkrankenhaus eingesetzt werden, um die Wahl der Verkehrsmittel zu beeinflussen

### Maßnahmen zur Unterstützung der Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln:

- **Vergünstigte Saisonkarten im öffentlichen Verkehr:** Fahrscheine des örtlichen Nahverkehrs werden den Unternehmen zu einem Sonderpreis angeboten. Die Mitarbeiter zahlen einen deutlich reduzierten Preis. Die Beschäftigten können auch Fahrkarten für die Bahn, die vom Unternehmen bezuschußt werden, zu reduzierten Preisen erhalten. Mitarbeiter, die davon Gebrauch machen, erhalten keine Reisekostenerstattung bei Geschäftsreisen mit dem Auto.
- **Mobilitätsbüro:** Ein Mitarbeiter des Krankenhauses bietet an 3 Tagen pro Woche Informationen und Hilfestellung bei Verkehrsfragen an. Mitarbeiter, die Informationen suchen, eine Fahrgemeinschaft bilden wollen oder Zeitkarten für den Nahverkehr brauchen, werden im Mobilitätsbüro bedient.
- **Fahrräder** können zu verbilligten Preisen gekauft werden.

### Maßnahmen, die die Nutzung des eigenen Autos erschweren, insbesondere für Einzelfahrer:

- **Veränderungen bei der Reisekostenerstattung:** Nur solchen Mitarbeitern, denen die Benutzung des eigenen Autos - möglicherweise in einer Fahrgemeinschaft - zugestanden wird, werden die Kosten des Berufsverkehrs erstattet.
- **Parkgebühren:** Die Inhaber einer Lizenz für die Nutzung des eigenen Wagens (siehe oben) zahlen im Monat 12 ECU pro Auto oder pro Fahrgemeinschaft. Andere Beschäftigte, die ihr Auto auf dem Betriebsparkplatz abstellen, bezahlen 24 ECU. Diese Parkgebühren gelten nicht für Frauen, die Nachtschicht haben.



- **Dienstleistungen für Fahrgemeinschaften:** Umfassende Informationen, Mitfahrervermittlung, bevorzugtes Parken und Heimfahrt-Garantie.
- **Zusätzliches Taxiangebot:** Zu Tageszeiten ohne öffentlichem Verkehrsangebot steht allen Mitarbeitern ein Taxidienst zur Verfügung. Dieser kann im Mobilitätsbüro bestellt werden.

### Weitere Maßnahmen zur Unterstützung von Fahrgemeinschaften in Mobilitätsmanagement-Projekten:

- In den Niederlanden gelten **Fahrgemeinschaften** als die beste Möglichkeit, Einzelfahrten im Auto zu begrenzen. Das Verkehrsministerium hat seit 1992 Pilotprojekte gefördert. Verschiedene innovative Projekte haben Fahrgemeinschaften attraktiver gemacht.
- **Parkplätze für Fahrgemeinschaften an Autobahn-Anschlußstellen:** Es wurde beobachtet, daß Fahrgemeinschaften sich oftmals an Straßenkreuzungen treffen, in einem Auto weiter fahren und die anderen Autos an der Straße parken. Um bequeme Treffpunkte zu schaffen, wurden mehr als 200 Parkplätze für Fahrgemeinschaften in ganz Holland gebaut. Sie haben jeweils zwischen 10 und 50 Stellplätzen und haben Telefonzellen und Informationstafeln. Wegen der Einbruchgefahr an diesen isolierten Orten werden die Parkplätze regelmäßig von der Polizei überwacht.
- **Vermittlung von Fahrgemeinschaften:** Das Verkehrsministerium hat verschiedene Computerprogramme, die zu diesem Zweck entwickelt wurden, finanziell gefördert.
- **Mitfahrvermittlungen** werden sowohl von Mobilitätsmanagement-Zentren als auch von den einzelnen Firmen organisiert. Heute gibt es etwa 25 Mobilitätsmanagement-Zentren, die diese Dienstleistung anbieten, für eine ganze Region oder für eine Großstadtregion.
- **Guaranteed Ride Home (Heimfahrtgarantie)** ist Teil des Fahrgemeinschaftsprogramms und ist bei den Firmen sehr verbreitet. Es hängt von dem jeweiligen Programm ab, welche Fahrten in diese Garantie einbezogen werden. Die Erfahrung zeigt, daß die Garantie selten in An-



spruch genommen wird, wenn sie nur im Notfall gilt. Wenn sie genutzt werden kann, wenn länger gearbeitet werden muß, kann dies für den Arbeitgeber sehr teuer werden.

- **Autodate** ist ein neues Angebot für Mitarbeiter, die tagsüber gelegentlich ein Auto brauchen. Ziel ist, die Mitarbeiter dazu zu bringen, ihre Autos zuhause zu lassen und ein Auto von Autodate zu nutzen. Diese sind entweder Privatautos anderer Mitarbeiter, geleaste Autos oder Mietwagen. In einigen Modellen wurden Autodate-Programme mit Fahrgemeinschafts-Programmen verbunden, die eine Heimfahrtgarantie umfassen.
- Nicht zuletzt wurde im **Radio** für Fahrgemeinschaften geworben.

### 2.3 Gesetzgebung, die alternative Verkehrsmittel im Berufsverkehr unterstützt

---

- **Umweltamt der Stadt Amsterdam:** Auf der Grundlage des Umweltschutzgesetzes müssen seit 1998 in Amsterdam Unternehmen einen detaillierten Plan vorlegen, der zeigt, wie die Nutzung von Parkplätzen und der betriebsbezogene Verkehr reduziert werden.
- Viele größere Städte haben sehr strenge Park-Vorschriften, die den Parkraum, der für Pendler und andere Autofahrer zur Verfügung stehen darf, begrenzen.
- Vorschriften, die die Parkplätze auf Betriebsgrundstücken begrenzen, sind in der Diskussion.
- **Umweltlizenz** des Ministeriums für Umwelt und Planung: Industrien, die die Luft belasten und Firmen, die ein hohes Verkehrsaufkommen (Berufsverkehr und Lieferverkehr) haben, müssen sich um eine Umweltlizenz bewerben. Das Unternehmen muß nachweisen, daß es Maßnahmen ergreift, um die mit dem Betrieb verbundenen Emissionen zu vermindern. Dies kann u.a. durch ein verringertes Parkplatzangebot oder durch Zuschüsse zu Fahrtkosten im öffentlichen Verkehr geschehen.



## 2.4 Steuerliche Rahmenbedingungen, die die Nutzung des eigenen Autos im Berufsverkehr fördern oder erschweren

---

- Seit 1995 gibt es **steuerliche Anreize für die Nutzung von Fahrrädern**: Unternehmen können die Kosten von Fahrrädern, die sie für Mitarbeiter kaufen, steuerlich absetzen. Mitarbeiter müssen für diese Fahrräder keine Einkommensteuer bezahlen. Auch Regenjacken und andere Fahrradausrüstung können steuerlich berücksichtigt werden. Bei schlechtem Wetter können Radfahrer Bus und Bahn benutzen und diese Kosten von der Steuer absetzen.
- Bei Fahrten (Geschäftsreisen) von mehr als 30km (Hin- bzw. Rückfahrt) steigt der steuerlich absetzbare Betrag nicht mit wachsender Entfernung, es sei denn, die Fahrt erfolgt per öffentlichem Verkehr.

## 2.5 Zusätzliche nationale Richtlinien, die den Berufsverkehr beeinflussen

---

- In den Niederlanden gibt es auf diesem Gebiet **viele Handlungsansätze**, aber wenig Vorschriften.
- **ABC-Richtlinien zur Standortplanung**: Das Ministerium für Umwelt und Planung hat Regeln für die Zulässigkeit von Betriebsparkplätzen in Stadtlagen und in neuen Gewerbegebieten vorgelegt. Danach können die Standorte entsprechend ihrer Anbindung an den öffentlichen Verkehr eingruppiert werden. In A-Lagen, die sehr gute Anbindung haben, darf nur 1 Parkplatz pro 10 Beschäftigte gebaut werden. In B-Lagen darf 1 Parkplatz pro 5 Beschäftigte gebaut werden. In C-Lagen, die in Industriegebieten ohne öffentlichen Verkehr oder direkt an Hauptstraßen liegen, gibt es keine Begrenzung.

Die Provinzen sind für die Umsetzung verantwortlich. Die Bereitschaft, diese Richtlinien konsequent anzuwenden, ist unterschiedlich. In allgemeinen fällt es den lokalen Behörden schwer, diese durchzusetzen, wenn große Firmen dies ablehnen.

- **Mobilitätspläne für Firmen mit mehr als 50 Beschäftigten:** Die Regierung hat angedroht, daß die Aufstellung solcher Pläne nach 1995 gesetzlich vorgeschrieben wird, wenn nicht durch freiwillige Aktivitäten der Berufsverkehr reduziert wird. Bisher werden noch keine Konsequenzen gezogen.
- **Nationale Bewußtseins-Kampagnen:** 1995 und 1996 gab es zwei größere Informationskampagnen. Die erste zielte auf die Notwendigkeit, überflüssige Autofahrten zu vermeiden, und dies ins öffentliche Bewußtsein zu bringen. Die zweite machte klar, daß Leute, die an Fahrgemeinschaften teilnehmen, sowohl ihren Geldbeutel als auch die Umwelt schonen.

## 2.6 Quellen und Interviewpartner für die Niederlande

---

### Quellen:

Overview of recent Mobility Management site strategies, activities and results in the Netherlands ,  
Jaap-Jan Wonderergem. 1998.

Report Momentum Mosaic First Deliverable State of the Art. 1996

### Telefoninterviews:

Marian Bakker, Verkehrsministerium, Den Haag.

Willem Buijs, NEA Transport Research and Training, Rijswijk



# Rahmenbedingungen für eine umweltorientierte Mobilität im Berufsverkehr

## Italien



## 3 Italien

### 3.1 Nationale Besonderheiten, die Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr zu beeinflussen

---

Das eigene Auto hat bei den meisten Italienern einen großen Stellenwert. Viele mittlere und größere Betriebe liegen am Rande der Agglomerationszentren. Die öffentlichen Verkehrsmittel wurden in Italien lange Zeit eher vernachlässigt. Aus diesen Gründen fahren viele Beschäftigte in Italien täglich mit dem eigenen PKW oder auch Motorrad zur Arbeit. Das Umweltbewußtsein ist in der breiten Bevölkerung Italiens noch nicht so stark ausgeprägt wie in manch anderen Ländern Europas.

Radfahren ist in Italien als Sportart sehr populär, als Verkehrsmittel im Berufsverkehr spielt das Fahrrad in der Regel eine stark untergeordnete Rolle. Teilweise ist dies auch auf das stark ausgeprägte Relief zurückzuführen (vor allem in Norditalien).

### 3.2 Mobilitätsmanagement

---

Die Einführung von betrieblichem Mobilitätsmanagement ist derzeit sehr aktuell. Noch gibt es in den Unternehmen keine Mobilitätspläne für den Berufsverkehr. Erst kürzlich ist vom Ministerium für Umwelt, Transport und Gesundheit ein **Dekret zur Einführung von Mobilitätsmanagern** in den Betrieben abgegeben worden (vgl. Punkt 3.5). Vorbilder für eine Entwicklung in diese Richtung sind unter anderem auch die Erfahrungen, die in den USA und einzelnen Ländern Europas auf dem Gebiet des betrieblichen Mobilitätsmanagements gemacht wurden. Da Italien gerade erst mit der Einführung begonnen hat, sind noch nicht viele Beispiele zu nennen.



### 3.2.1 Beispiele

- **Mobilitätsmanagement in Palermo:** Im Rahmen des ZEUS-Projektes werden von kommunaler Seite aus in verschiedenen Bereichen des Mobilitätsmanagements Maßnahmen geplant. Ein Schwerpunkt liegt hierbei auf Car Sharing und dem Einsatz von Elektro-Fahrzeugen.
- **Mobilitätszentrale "Via Libera":** Diese Mobilitätszentrale wurde 1997 in Bologna eingerichtet. Sie bietet verschiedene Informationsdienste an, um den Berufsverkehr im Großraum Bologna zu reduzieren.
- **Mobilitätsplan in Arbeit:** Die Stadt Bologna überlegt gemeinsam mit den Gewerkschaften, wie sie zusammen Mobilitätspläne für Pendler unterstützen können und dabei den Öffentlichen Verkehr stärker mit einbinden und auch Angebote für Radfahrer schaffen können.

### 3.2.2 Maßnahmen, die eingesetzt werden, um die Wahl der Verkehrsmittel zu beeinflussen

- **Öffentlicher Verkehr:** In vielen Kommunen Italiens werden in den nächsten Jahren finanzielle Mittel bereitgestellt, um den öffentlichen Verkehr für Pendler wieder attraktiver zu machen.
- **Car Sharing:** Das Umweltministerium will in 5 bis 10 Städten Car-Sharing-Programme mit finanziellen Mitteln unterstützen, um diesen - bisher kaum entwickelten Bereich - zu fördern und eine reduzierte Nutzung des privaten Pkws zu erreichen.
- **Fahrgemeinschaften:** Im Rahmen des LIVE-Programms wurde mit großen Anstrengungen versucht, in Mantua bei Mailand Car Pooling einzuführen. Die Fahrgemeinschaften sollen dabei auf die Stadt zielbezogen und nicht betriebsbezogen vermittelt werden. Initiator dieses Projekts ist der örtliche öffentliche Verkehrsbetrieb. Das Experiment wurde jedoch bisher noch nicht durchgeführt. Offensichtlich bestehen Schwierigkeiten, die örtliche Wirtschaft in das Car Pooling mit einzubeziehen und die notwendige kommunalpolitische Unterstützung zu erreichen.



### 3.3 Gesetzgebung, die die Nutzung von privaten Pkws unterstützt oder unterbindet

---

Regionen und Provinzen in Italien haben **Verkehrsrichtpläne** erstellt, die zur Reduzierung des PKW-Verkehrs in den größeren Städten Italiens zwei wesentliche Instrumente enthalten: 1. jede größere Stadt sollte einen Mobilitätsberater stellen, der Strategien zur Reduzierung des Individualverkehrs entwickelt; 2. jede größere Stadt sollte "Zwei-Jahrespläne" (PUT) entwickeln, die Maßnahmen zur Reduzierung des PKW-Verkehrs enthalten, die in zwei Jahren umsetzbar sind.

Größere Städte in Italien sind von politischer Seite aufgefordert, den Kfz-Verkehr aus ihre Zentrumszone herauszuhalten. Meist werden die historischen Kerne der Städte verkehrsberuhigt. Seit längerem bekannt sind Maßnahmen zur Abwehr von Smoglagen, wie z.B. zeitlich begrenzte Fahrverbote im Wechsel der Kfz-Kennzeichen (täglich abwechselnd gerade, ungerade Nummern) o.ä.

**Parkplatzsituation und Stellplatzerstellungspflicht:** Die meisten Arbeitgeber in Italien sind an einer großen Anzahl von Parkplätzen interessiert, da der Großteil ihrer Mitarbeiter mit dem eigenen Auto zur Arbeit fährt. Eine Stellplatzerstellungspflicht, wie aus Deutschland bekannt, gibt es in Italien nach unseren Recherchen nicht.

### 3.4 Steuerliche Rahmenbedingungen, die die Nutzung des eigenen Autos im Berufsverkehr beeinflussen

---

- **Dienstreisevergütung:** Je nach Betrieb bekommen die Mitarbeiter eine bestimmte Entschädigung für jeden km, den sie mit dem eigenen Auto für ihre Firma fahren. Dabei ist die Dienstreisevergütung jedoch relativ niedrig, z.B. 300 Lire pro km. Steuerlich abschreiben können die Nutzung des privaten Autos für Dienstfahrten nur Handelsvertreter (Benzin und Versicherung zu 100%) sowie Berater (Benzin und Versicherung zu 50%).



### **3.5 Nationale Richtlinien oder Gesetze, die sich an Gemeinden oder Regionen richten und direkt oder indirekt zu Maßnahmen führen, die den Berufsverkehr beeinflussen**

---

Das Ministerium für Umwelt, Transport und Gesundheit hat ein Dekret, eine Empfehlung abgegeben, daß betriebliches Mobilitätsmanagement gefördert werden sollte. Dieses Dekret soll die Entwicklung in Richtung umweltorientierte Mobilität im Berufsverkehr fördern. Im wesentlichen enthält es folgende Punkte:

- Betriebe mit mehr als 300 Beschäftigten sollen einen Mobilitätsmanager ausweisen, der Maßnahmen im Bereich Mobilitätsmanagement einleitet (Art. 3, Absatz 1).
- Diese Mobilitätsmanager sollen einen Mobilitätsplan entwickeln, der den Kommunen jährlich bis zum 31. Dezember vorgelegt werden sollte, damit die Kommunen in den darauf folgenden 60 Tagen Stellung nehmen und Anregungen geben können. Jedes Jahr sollen die Mobilitätspläne aktualisiert werden. Dabei sollen die geplanten und durchgeführten Maßnahmen beschrieben sowie die erzielten Erfolge aufgeführt werden (Art. 3, Absatz 2).
- Zudem werden in diesem Dekret die Kommunen aufgefordert, eine Struktur für die Koordination und Unterstützung der betrieblichen Mobilitätsmanager zu schaffen. Auch kleinere Betriebe mit weniger als 300 Beschäftigten dürfen die neu geschaffenen Strukturen nutzen und können sich engagieren, den Berufsverkehr zu reduzieren (Art. 3, Absatz 3).

Ein 1991 eingeführtes Gesetz schreibt den Unternehmen, die einen hohen Energieverbrauch aufweisen, vor, "Energiemanager" einzusetzen, die sich um eine Reduktion des Energieverbrauchs kümmern. Heute bemühen sich in Italien etwa 100 Energy-Manager um Einsparmaßnahmen, wobei auch der Bereich Verkehr eine Rolle spielt.



### 3.6 Quellen und Interviewpartner für Italien

---

#### Quellen:

Gianni Silvestrini: Politiche nuove per la mobilità, Verde Ambiente: 1/1998.

Momentum, Issue 2, April 1997. (Information to Heathrow)

Momentum-Mosaic, First Deliverable . Nov. 1996

#### Interviews:

Christina Piai, Comune di Bologna

Roberto De Tommasi, Schweiz

Antonio Mazzon, Comune di Palermo

Stefano Nardoza, Deutschland



# Rahmenbedingungen für eine umweltorientierte Mobilität im Berufsverkehr

## Dänemark



## 4 Dänemark

### 4.1 Nationale Besonderheiten, die die Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr beeinflussen

---

Das Interesse an Umweltfragen ist in Dänemark weit verbreitet. Mehrere große Städte haben sich zu Programmen verpflichtet, die Verkehrsvermeidung und Umweltschutz zum Ziel haben. Der Schwerpunkt dieser Programme liegt in der Unterstützung des öffentlichen Verkehrs und in starkem Maße auch des Fahrradverkehrs. Sowohl auf der nationalen wie auf der lokalen Ebene gibt es Strategien und Investitionsprogramme, die der Qualitätsverbesserung im öffentlichen Verkehr dienen. Im Gegensatz zu anderen Ländern stellt der Berufsverkehr in Dänemark kein spezielles Handlungsfeld dar.

Ein charakteristisches Merkmal kommunaler Aktivitäten ist das sehr deutliche Engagement für Programme, die das Radfahren attraktiver und bequemer machen sollen. Die Projekte umfassen eine verbesserte Fahrradinfrastruktur, die Einführung des „Stadtrads“ und Innovationen, die Fahrrad- und öffentlichen Verkehr kombinieren.

### 5.2 Mobilitätsmanagement

---

Mehrere Gemeinden haben Maßnahmen entwickelt, um die Nutzung des Autos, insbesondere für kurze Fahrten, zu begrenzen. Projekte, mit denen Firmen alleine oder gemeinsam mit lokalen Behörden umfassende Pläne entwickelt haben um Berufsverkehr einzudämmen, gibt es nicht.



#### 4.2.2 Programme/ Beispiele

**Das ABC Projekt In Aalborg:** Dieses Projekt zielt darauf ab, die mit dem Beruf verbundenen Fahrten zu beeinflussen. Das ABC-Projekt fördert die Nutzung des Fahrrads für die Fahrt von und zur Arbeit und für tagsüber notwendige Fahrten (Lieferungen, Termine an anderen Orten usw.). Der Hauptbestandteil dieses Plans war die Anlage einer Fahrrad-Route quer durch die Stadt. Firmen, die an dieser Route liegen, wurden zum Mitmachen eingeladen. Neun Firmen nehmen teil. Die Firmen erhielten 35 Dienstfahrräder. Sie werden anstelle von Autos oder Taxis für kurze Geschäftsfahrten genutzt.

#### 4.2.2 Maßnahmen, die eingesetzt werden, um die Wahl der Verkehrsmittel zu beeinflussen

##### Maßnahmen zur Unterstützung der Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln

- **Förderung des öffentlichen Verkehrs im Berufsverkehr.** Die Dänische Staatliche Eisenbahn, die die U-Bahn und andere Bahnlinien in der Stadt Kopenhagen betreibt, bot den Beschäftigten von 8 großen Firmen in der Region Kopenhagens eine kostenlose Monatskarte an. Alle Mitarbeiter wurden gefragt, ob sie bereit wären, auf den öffentlichen Verkehr umzusteigen. 40%-50% waren dazu bereit. Diejenigen, denen eine akzeptable Bus- oder Bahnverbindung angeboten werden konnte, erhielten eine kostenlose Monatskarte. Um den ersten Schritt zu erleichtern, kamen Vertreter der Bahn direkt in die Betriebe, lieferten Informationen, halfen bei der Auswahl der besten Verbindungen und machten sogar die Fotos, die für die Monatskarte gebraucht werden. Das Projekt wird als Erfolg eingeschätzt und soll wiederholt werden.
- **Dänemarks erstes Carsharing Programm** (Odense Bilkub) wurde Anfang 1998 gestartet und hat heute 8 Autos.
- Manche Firmen bieten **Firmenräder** zur Benutzung an, dies ist jedoch keine weit verbreitete Praxis.



- In nächster Zeit werden 600 **Stadträder** zum kostenlosen Gebrauch im Stadtzentrum von Kopenhagen bereitgestellt. Durch ein Pfand in Form von Münzen kann das Rad entnommen werden; wenn es an seinen Standplatz zurückgebracht wird, erhält man die Münze zurück.

### Maßnahmen, die die Nutzung des eigenen Autos erschweren, insbesondere für Einzelfahrer

- **Parkplatzbeschränkungen.** Beispiele, wo Unternehmen Parkgebühren kassieren oder die Zahl der Parkplätze einschränken, um Autofahrten im Berufsverkehr zu verringern, sind nicht bekannt.
- **Fahrgemeinschaften.** Ein Sprecher des ersten Dänischen Carsharing Projektes berichtet, daß einige sehr große Firmen versucht haben, Carpools zu unterstützen, allerdings mit wenig Erfolg. Seine Erklärung: „Fahrgemeinschaften sind schwer in Dänemark zu vermitteln. Die Dänen sind zu individualistisch.“

Bei Lego A/S in Jütland kommen die Mitarbeiter aus den umliegenden Orten. Es gibt kein organisiertes Projekt für Fahrgemeinschaften, aber viele Arbeiter kommen per Fahrgemeinschaft zur Arbeit. In der Lego-Betriebszeitung findet man regelmäßig Anzeigen von Pendlern, die Mitfahrer oder Mitfahrgelegenheiten suchen.

### 4.3 Gesetzgebung, die alternative Verkehrsmittel im Berufsverkehr unterstützt oder behindert

---

Die uns berichteten Beispiele zielen generell auf die Verkehrsbegrenzung in belasteten Gebieten, nicht nur im Berufsverkehr.

- **Straßenbenutzungsgebühren** sind wiederholt diskutiert worden, insbesondere in Kopenhagen. Dabei diente Oslo als Modell. Das am günstigsten beurteilte Konzept besteht aus einer



normalen Straßenbenutzungsgebühr für eine Hauptverkehrsstraße, die durch Kopenhagen führt.

- In Kopenhagen gibt es strenge **Parkvorschriften**. Die Stadt erschwert Autofahrten in die zentral gelegenen Stadtteile, in denen nur wenige öffentliche Parkplätze angeboten werden. Die Parkplätze liegen meistens an der Straße und sind sehr teuer. Es gab auch Diskussionen, wie die Parkplätze auf den privaten Grundstücken verringert werden könnten, aber es sind noch keine entsprechenden Vorschriften entwickelt worden.

#### **4.4 Steuerliche Rahmenbedingungen, die die Nutzung des eigenen Autos im Berufsverkehr fördern oder erschweren**

---

- Es gibt steuerliche Anreize für die Nutzung von Fahrrädern. Diese Steuergesetze wurden nach Holländischem Muster entwickelt. Unternehmen können die Kosten von Fahrrädern, die sie für Mitarbeiter kaufen, steuerlich absetzen. Mitarbeiter müssen für diese Fahrräder keine Einkommenssteuer bezahlen.

#### **4.5 Nationale Richtlinien oder Gesetze, die sich an Gemeinden oder Regionen richten und direkt oder indirekt zu Maßnahmen führen, die den Berufsverkehr beeinflussen**

---

Es gibt eine nationale Richtlinie, die es zum Ziel hat, die Nutzung von Fahrrädern für Kurz-Fahrten, vor allem in den Städten, bis 2005 zu erhöhen.



## 4.6 Quellen und Interviewpartner für Dänemark

---

### Quellen:

Copenhagen City of Cyclists, City of Copenhagen. 1998

Report Momentum - Mosaic. First Deliverable, 1996

Traffic and Environment Plan for Copenhagen, Copenhagen Municipality, 1997

### Interviews:

Niels Jensen, City of Copenhagen, Road Division.

Jette Kjaer, City of Copenhagen, Building and Construction Administration

Charlotte Nielsen, Copenhagen Transport

Metta Nielsen Danish State Railways DSB

Morton Rettig, Carsharing Denmark, Odense Bilklub

### Information Department at the Firms:

Lego A/S, Billund

Novo Nordisk, Bagsvaerd



# Rahmenbedingungen für eine umweltorientierte Mobilität im Berufsverkehr

# Deutschland



## 5 Deutschland

### 5.1 Nationale Besonderheiten, die die Verkehrsmittelwahl im Berufsverkehr beeinflussen

---

Deutschland hat im Vergleich der Industriestaaten in vielerlei Hinsicht eine fortschrittliche Umweltschutzgesetzgebung. Das Umweltbewußtsein der deutschen Bevölkerung gilt als "hoch". Gleichzeitig gehört Deutschland - auf Fläche und Bevölkerung bezogen - zu den Ländern mit der weltweit höchsten Motorisierungsdichte und einem vergleichsweise intakten öffentlichen Verkehrssystem. Rekordzahlen für die Fahrzeugzulassung korrespondieren mit zunehmender Sensibilität gegenüber Umweltfragen vor dem Hintergrund einer florierenden Automobilindustrie, die als Zugpferd der Wirtschaft und des Exports gilt. Die Tatsache, daß Deutschland das einzige Land ist, in dem es keine Geschwindigkeitsbegrenzung auf Autobahnen gibt, steht symbolisch dafür, daß die nationale Umweltpolitik überwiegend "produktbezogen" definiert ist. Eine Einflußnahme auf das Verbraucherverhalten wird überwiegend durch Ausnutzung der Marktmechanismen versucht. Im Vordergrund stehen steuerliche Regelungen bezüglich des Kraftfahrzeugs und seiner Nutzung (Kfz-Steuer und Mineralölsteuer), ergänzt durch Zulassungsbeschränkungen.

Industrieinteressen und die stärkste Autofahrerlobby der Welt (Verkehrsclub ADAC mit mehr als 5.000.000 Mitgliedern) stehen einer programmatischen Ausrichtung deutscher Politik im Hinblick auf die Förderung einer "umweltorientierten Mobilität" entgegen. Die "Freiheit der Verkehrsmittelwahl" erscheint als höchstes Postulat der deutschen Verkehrspolitik, die "Freiheit des unternehmerischen Handelns" als höchstes Postulat der Wirtschaftspolitik. Forderungen nach staatlicher Prioritätensetzung zugunsten von Alternativen zur Autonutzung im Berufsverkehr und Initiativen zur Einflußnahme auf die betriebliche Verkehrsplanung werden als wirtschaftsfeindlich angesehen. In Deutschland erscheinen Konzepte mit uneingeschränkter Auto-Mobilität, jedoch höchsten technischen Anforderungen an die Fahrzeugtechnik, am ehesten konsensfähig. Dies markiert einen wichtigen Unterschied zu vielen anderen - vor allem nicht-automobilproduzierenden - Staaten, so auch zu Dänemark und den Niederlanden.



## 5.2 Mobilitätsmanagement

---

Kulminationspunkt aller politischen - wie auch aller innerbetrieblichen - Kontroversen im Themenbereich "Mobilitätsmanagement" ist die Frage nach dem Umgang mit den Parkplätzen. Deutsche Arbeitnehmer sind es gewohnt, beim Arbeitsplatz kostenlos parken zu können, entweder auf dem Betriebsgelände oder in der Umgebung. Neue Strategien des Mobilitätsmanagements werden deshalb leicht zum Gegenstand von "Verteilungskämpfen" und geraten in die Auseinandersetzung um "Besitzstände", was im engeren Sinne nur wenig mit Verkehrs- und Umweltpolitik zu tun hat und zu der Kuriosität führt, daß mal das Management und mal die Gewerkschaften zu den Initiatoren innovativer Konzepte gehören. Die Mächtigkeit der Arbeitnehmervertretungen in Deutschland markiert einen weiteren Unterschied zu anderen Staaten: Auf den Berufsverkehr bezogene Mobilitätskonzepte können nur mit Unterstützung der Gewerkschaften durchgesetzt werden. In der oftmals ideologisch geführten Auseinandersetzung der gesellschaftlichen Kräfte ist es noch offen, welche Position die Arbeitnehmervertretungen letztlich beziehen werden. Mobilitätsmanagement muß deshalb in der gegenwärtigen Situation vor allem mit direkten Vorteilen und positiven Anreizen "locken", eine klare, generelle Unterstützung, die sich auch auf eine Flankierung durch "harte" und gesetzliche Maßnahmen beziehen würde, besteht weder seitens der Unternehmer noch seitens der Gewerkschaften.

Aus dem Spektrum der sogenannten "Push and Pull"-Maßnahmen, deren Zusammenwirken von fachlicher Seite als unabdingbare Voraussetzung für ein wirkungsvolles Mobilitätsmanagement erachtet wird, haben Maßnahmen, die im weitesten Sinne unter den Begriffe der "staatlichen Lenkung" oder "direkten staatlichen Einflußnahme" fallen würden (und sei es auch nur in Form einer eindeutigen programmatischen Aussage), derzeit kaum eine Chance auf Realisierung.

Gleichwohl boomt die Verbreitung des Begriffs "Mobilitätsmanagement" auf der Ebene von Gutachten, Forschungsberichten und unverbindlichen Zielaussagen in Kommunal- und Verbandspolitik. Der Begriff ist mit allen denkbaren positiven Intentionen und der Hoffnung auf eine neue Politik mit ganzheitlichem (interdisziplinären) Ansatz belegt. Ob diese Hoffnung berechtigt ist, muß in der Praxis noch unter Beweis gestellt werden.



### 5.2.1 Programme / Beispiele

In Deutschland laufen zur Zeit etliche Forschungsvorhaben und Pilotprojekte zum Thema des Mobilitätsmanagements im Berufsverkehr. Diese Vorhaben finden zumeist unter "Sonderbedingungen" statt (externe Finanzierung, Impulsgebung von außen, spezielle Auswertung und Berichterstattung, Unverbindlichkeit hinsichtlich der Weiterführung von Aktivitäten nach Projektende, rechtliche Ausnahmeregelungen für die Projektlaufzeit usw.). Bei der Zusammenstellung der folgenden Beispiele wird nicht in den Fundus dieser Projekte gegriffen, sondern es wird ein Bild von den Aktivitäten gezeichnet, die sich in der "Normalsituation" entwickelt haben.

Viele der beschriebenen Beispiele sind Einzelfälle, sehr häufig initiiert von einzelnen Firmen oder Verbänden. Programmatik läßt sich nur teilweise - z.B. in Bezug auf Regionen oder Verkehrsverbände - erkennen. Nur wenige Ansätze, wie z.B. das Job-Ticket (s.u.) finden eine weite Verbreitung.

- **Generalverkehrsplan (GVP) Baden-Württemberg:** Im GVP des Landes BaWü von 1995 wird die Unterstützung des betrieblichen Mobilitätsmanagements und der Aufbau von Einrichtungen zur Mobilitätsberatung als Ziel formuliert. Auf Basis des GVP werden im Landeshaushalt Mittel zur Beteiligung an entsprechenden Projekten bereitgestellt (z.B. Projekt "Mobiles Schopfheim"). Dieser GVP für einen großen Flächenstaat bildet damit eine positive Ausnahme auf der programmatischen Ebene.
- **Projekt der Berufsgenossenschaften:** Auf Basis der Erkenntnis, daß die Kosten der Verkehrsunfälle auf Arbeitswegen heute bereits über den Kosten der Arbeitsunfälle liegen, haben die deutschen Berufsgenossenschaften in Zusammenarbeit mit dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat eine Studie über die Möglichkeiten der Reduzierung der Autonutzung im Berufsverkehr in verschiedenen Betrieben unterschiedlicher Branchen erstellen lassen. Die für die Arbeitssicherheit der Beschäftigten zuständige Organisation gibt mit der Studie Anregungen für die Umsetzung von innovativen Mobilitätskonzepten.
- **Aktion "Umweltfreundlich zur Arbeit":** In der süddeutschen Stadt Freiburg gibt es eine betriebsübergreifende Kooperation zwischen den Betriebsräten verschiedener Unternehmen. Die Initiative wird von einer großen Gewerkschaft sowie einem bekannten Umweltverband unterstützt. Im Mittelpunkt der Arbeit steht der Erfahrungsaustausch, der Know-How-Transfer und



die gegenseitige Unterstützung bei der Initiierung von betrieblichen und überbetrieblichen Projekten.

- **"Best-Practice"-Broschüren:** Das Umweltbundesamt hat zusammen mit "alternativen" Verkehrsclub VCD die Erarbeitung, Herstellung und Verbreitung von Broschüren mit vorbildlichen Beispielen des betrieblichen Mobilitätsmanagements initiiert und finanziert. Mit den Broschüren wird zur Nachahmung aufgefordert.
- **Markstudie:** Ebenfalls vom Umweltbundesamt und dem VCD initiiert und finanziert wurde die Erstellung und Verbreitung einer Markstudie zum Beratungsbedarf der Betriebe hinsichtlich des Mobilitätsmanagements.
- **Mobilitätszentralen:** Etliche Verkehrsverbünde und Verkehrsbetriebe streben den Aufbau von Mobilitätszentralen an oder haben bereits Beratungszentren eingerichtet. Da unterschiedliche Vorstellungen hinsichtlich der Aufgabenstellung von Mobilitätszentralen bestehen, hat das Land Nordrhein-Westfalen ein Strukturpapier erarbeiten lassen, daß den Gemeinden im Rahmen einer Veröffentlichung zur Verfügung gestellt wird.
- **Fahrplanauskunftssysteme für Betriebe:** Der Hamburger Verkehrsverbund (HVV) hat die Entwicklung elektronischer Fahrplanauskunftssysteme vorangetrieben und bietet den Firmen als Großkunden CD-ROM's oder Zugang zu Online -Systemen an. Als Marketingstrategie werden in Firmen zeitweilig spezielle Terminals aufgestellt. Andere Verkehrsverbünde folgen dem Beispiel.
- **Betriebliche Konzepte:** Es gibt nur wenige Unternehmen in Deutschland, die eine Gesamtstrategie im Sinne des "Green Commuter Plans" verfolgen. Die wichtigsten deutschen Beispiele sind:
  - Lufthansa-Werft Hamburg (Flugzeugbau)
  - BASF Ludwigshafen (Chemie)
  - Bausparkasse Schwäbisch Hall

In allen drei Beispielen werden die Komponenten "Neuorganisation des Parkraums / der Parkberechtigungen", "Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots" und "Förderung der Fahrradnutzung" miteinander kombiniert. Bei BASF liegt ein besonderer Schwerpunkt bei der Förderung von Fahrgemeinschaften, bei der Lufthansa bei der Herausbildung eines Carpool-



Systems und bei der Bausparkasse auf der Vereinfachung des Job-Ticket-Systems (Stichwort: Werksausweis als Fahrkarte). Die genannten Firmen verfolgen ihre Konzepte aus eigener Kraft und aufgrund eigener Initiative, d.h. unabhängig von extern finanzierten Projekten.

## 5.2.2 Maßnahmen, die eingesetzt werden, um die Wahl der Verkehrsmittel zu beeinflussen

### Maßnahmen zur Unterstützung der Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln

- **Job-Ticket/Firmenkarte:** In fast allen Großstädten bieten die Verkehrsunternehmen für Großkunden das Job-Ticket an. Dabei handelt es sich um rabattierte Jahreskarten für Firmenmitarbeiter. Die Rabattstufe richtet sich nach dem Anteil der Besteller an der Gesamtbeschäftigtenzahl. Je höher der Anteil, desto höher der Rabatt. Die Firmen geben den Rabatt an die Beschäftigten weiter oder leisten zusätzlich eigene Zuzahlungen (bis hin zur vollen Kostenübernahme). Der Hamburger Verkehrsverbund macht eine Zuzahlung durch die Firmen zur Voraussetzung für die Ausgabe des Job-Ticketes. Bei allen Verkehrsverbänden gilt als Voraussetzung, daß mindestens die Hälfte aller Beschäftigten das Job-Ticket bestellt, zusätzlich wird häufig auch noch eine Mindestbestellerzahl (z.B. mindestens 100) gefordert. Kleinere Betriebe müssen sich gegebenenfalls zu Bestellergemeinschaften zusammenschließen, um diese Voraussetzungen zu erfüllen.
- **Öffentliche Werkbuslinien:** Einzelne Firmen haben ihren Werkbus-Verkehr für das allgemeine Publikum geöffnet (DASA Hamburg, VW Wolfsburg, Miele Bielefeld). In der Kombination von Zielbusverkehr (auf Portale und Arbeitszeiten der Firmen orientiert) und öffentlichem Linienverkehr ergeben sich völlig veränderte Auslastungen und Kalkulationen. Bei der Hamburger DASA wurden sämtliche Werkbuslinien sogar in die Verantwortung des örtlichen Busbetreibers ausgelagert ("outsourcing"), der die Linien nunmehr - nach Optimierung von Linien und Fahrplänen - wirtschaftlich betreibt. In Wolfsburg kann jeder Bürger Jahreskarten für die Werkbuslinien erwerben, mit denen wichtige Linien in der Stadt bedient werden.
- **Kooperation zwischen ÖPNV-Betreibern und Betrieben:** Einige Betriebe nehmen unmittelbar auf die Verkehrsangebote in der Region Einfluß: Hineinführung von Buslinien auf das Werksgelände, Einrichtung von Bahnhaltepunkten nahe beim oder auf dem Werksgelände, Verdichtung des Linienangebotes zu den relevanten Arbeits- bzw. Schichtwechselzeiten, Op-



timierung von Buslinien, die Fahrplanvertaktung, Kombination von Werkverkehr und ÖPNV usw. (Beispiele: BASF Ludwigshafen, Bausparkasse Schwäbisch-Hall, Otto-Versand Hamburg, Klinikum Freiburg, Lufthansa Hamburg, VW Wolfsburg, DASA Hamburg).

- **Kooperation zwischen ÖPNV-Betreibern, Stadt und Betrieben:** In einzelnen Beispielen wurde durch Kooperation zwischen Gemeinde, Unternehmen und öffentlichen Verkehrsbetrieben erreicht, daß Firmen die Standortwahl für neue Läger an bestehenden Bahnlinien ausgerichtet haben. Voraussetzung war jeweils die Verbesserung der Bedienungsqualität auf den Bahnstrecken bzw. die Anpassung des Leistungsangebots an die Bedürfnisse der Firmen (Beispiel: Meistermarkenwerke Delmenhorst).
- **Sponsoring öffentlicher Verkehrsmittel im Rahmen von Public Private Partnership:** Die Firma Nokia sponsert die Verbesserung der Bahnanbindung und ermöglicht damit die Aufwertung des Schienenpersonenverkehrs in der Region. Im Gegenzug darf die Firma auf den Zügen werben und den Namen des Bahnhofs am Firmensitz mit dem Zusatz Nokia schmücken.
- **Privilegierung von Fahrgemeinschaften:** Einige Firmen unterstützen Fahrgemeinschaften durch das Angebot von Privilegien. Siemens (Bruchsal), BASF (Ludwigshafen) und Lufthansa (Hamburg) bieten Fahrgemeinschaften privilegierte Stellplätze. Die Privilegien bestehen in der bevorzugten Platzierung (deutlich verkürzte Wege zum Arbeitsplatz), der Reservierung, der Kostenfreistellung usw.
- **Car-Sharing:** Einzelne Firmen und Behörden nutzen die Kooperation mit örtlichen Car-Sharing-Betreibern dazu, die eigene Dienstwagenflotte zu verkleinern oder eine Anschaffung neuer Dienstwagen zu vermeiden (Beispiel: Gesundheitsamt Bremen).
- **Carpool:** Der Flugzeugkonzern Lufthansa entwickelt an seinen Standorten Frankfurt, Hamburg, München und Berlin einen Carpool, der von den Beschäftigten zu sehr günstigen Bedingungen benutzt werden kann. Mit 15.000 eingeschriebenen Mitgliedern ist der Lufthansa-Carpool weltweit die größte Organisation dieser Art. Der Schwerpunkt liegt am Frankfurter Flughafen, wo das Unternehmen auf diese Weise 1.000 Parkplätze einsparen konnte.
- **Firmenfahrräder:** Einige große Firmen unterhalten Werksfahrrad-Systeme. Auf den Werksgeländen der Firmen BASF Ludwigshafen, Opel Rüsselsheim und Bayer Leverkusen sind jeweils viele tausend Fahrräder in Betrieb, teilweise als robuste Spezialkonstruktion. Abstellanlagen, Werkstattservice und Registrierungsverfahren gehören zum Gesamtsystem, wie auch teilweise



eine eigene Infrastrukturplanung (Radwege, Abstellanlagen usw.). Bei BASF werden zusätzlich viele tausend private Fahrräder registriert und nach der Registrierung auf dem Firmengelände zugelassen.

- **Bike + Ride:** Das Chemieunternehmen BASF Ludwigshafen erlaubt die Mitnahme von Werks-Fahrrädern bis zum Bahnhof Ludwigshafen und fördert damit die Nutzung des kombinierten Verkehrs "Bike + Ride".
- **Fahrradschleusen:** Die Lufthansa-Flugzeugwerft in Hamburg entwickelt im Rahmen eines Ideenwettbewerbs eine neuartige Schleuse für Fahrradfahrer. Diese kommen damit auch von der - sonst geschlossenen - Rückseite auf das große Firmengelände und sparen damit enorm viel Zeit auf dem Arbeitsweg.
- **Fahrradförderung 1:** Einige Firmen bieten ihren Mitarbeitern Unterstützung bei der Routensuche zur Ermittlung der optimalen Fahrradrouten auf dem Arbeitsweg. Fahrradabstellanlagen werden von immer mehr Firmen aufgestellt. Das Angebot von Werkstattservice, Trockenräumen oder Duschen gehört allerdings zu den sehr seltenen Ausnahmen.
- **Fahrradförderung 2:** In den 80er Jahren und bis zur Mitte der 90er Jahre hat der Allgemeine Deutsche Fahrradclub ADFC mit finanzieller Unterstützung des Umweltbundesamtes in verschiedenen Regionen die Aktion "Mit dem Fahrrad zur Arbeit" durchgeführt. Bestandteil der Aktion waren flächendeckende Plakatierungen (Großplakate auf Werbeflächen) und Info-Veranstaltungen in großen Betrieben.

### Maßnahmen, die die Nutzung des eigenen Autos erschweren, insbesondere für Einzelfahrer

- **Differenzierte Parkberechtigungen:** Einzelne Betriebe staffeln die Parkberechtigungen für ihre Beschäftigten nach Einzugsbereichen (Entfernung zwischen Wohnung und Betrieb) oder Qualität der ÖPNV-Bedienung (gute oder schlechte Erreichbarkeit des Betriebs ohne Auto). Beschäftigte, die im Nahbereich wohnen oder gute Alternativen zur Autonutzung haben, erhalten entweder keine Parkberechtigung, nur eine eingeschränkte Parkberechtigung (z.B. 50 Mal pro Jahr), die schlechtesten Plätze (weiteste Anmarschwege zum Arbeitsplatz), nur eine allgemeine Berechtigung ohne Stellplatzreservierung / -garantie oder müssen für die Parkberechtigung zahlen. In der Regel sind solche Regelungen jedoch Bestandteil umfassenderer



Mobilitätskonzepte, in deren Mittelpunkt neue Angebote zur Förderung von Alternativen zur Pkw-Alleinnutzung stehen.

- **Dienstreisereglement:** Einzelne Betriebe und Behörden versuchen systematisch auf das Dienstreisewesen Einfluß zu nehmen. Die Nutzung des Pkw wird nur bei besonderer Begründung genehmigt. Die Zusammenarbeit mit Vertragsreisebüros wird so gestaltet, daß das Gesamt-Reisearrangement automatisch auch unter Umweltgesichtspunkten optimiert wird. Beispielhaft ist das komplexe Dienstreise-Management-System der Firma IBM.
- **Dienstwagen-Gebrauchsrecht:** Auf der kommunalen Ebene beschränken einige Behörden das Gebrauchsrecht für Dienstwagen. Dienstwagennutzung muß begründet werden. Alternativ stehen Dienstfahrräder zur Verfügung oder wird die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel vorgeschrieben (Beispiele: Stadt Bremen, Stadt Erlangen, Regierungsbezirk Köln).

### 5.3 Gesetzgebung, die alternative Verkehrsmittel im Berufsverkehr unterstützt oder behindert

---

#### Hemmende Regelungen:

- **Stellplatznachweispflicht:** Arbeitgeber sind durch baugesetzliche Regelungen gezwungen, eine bestimmte - an der Betriebsgröße orientierte - Anzahl von Stellplätzen einzurichten bzw. nachzuweisen oder aber eine festgesetzte Ablösesumme zu bezahlen, die von der Gemeinde für den Bau von Parkplätzen an anderer Stelle eingesetzt wird. Die Regelung in ihrer heutigen Form ist undifferenziert und unflexibel. Sie hat insgesamt gesehen zu einem Überangebot von Stellplätzen geführt, auf die der Staat keinerlei Einfluß mehr hat. Die Zahl der auf privatem Betriebsgelände befindlichen Pkw-Stellplätze übersteigt in vielen Innenstädten die Anzahl der öffentlichen Stellplätze.
- **Verbot der Stellplatzreservierung für Car-Sharing-Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum:** Die deutsche Straßenverkehrsordnung verbietet jegliche Reservierung von Stellplatzflächen am Straßenrand (Ausnahme: Behindertenparkplätze). Deshalb ist eine Integration von Car-Sharing-Stationen in den öffentlichen Straßenraum nicht möglich. Car-Sharing-Stationen können nur auf Parkplätzen außerhalb von Straßen eingerichtet werden. Dies ist ein empfindliches Hemmnis für die weitere Ausbreitung des Car-Sharing-Systems.



## Förderliche Regelungen:

- **Geänderte Landesbauordnungen:** Einzelne Bundesländer haben ihre Landesbauordnung dahingehend geändert, daß die Anforderungen an die Stellplatznachweispflicht gelockert werden können (z.B. Berlin, Hessen). Es wird zur Umsetzung von Planungskonzeptionen aufgefordert, die eine Dämpfung der Stellplatzanforderung begründen können.
- **Ausnahmen von der Stellplatznachweispflicht:** In einzelnen Fällen haben Betriebe eine Stundung der Ablösebeträge aushandeln können. Voraussetzung war die Umsetzung von Förderungsmaßnahmen für den ÖPNV. Eine Versicherungsgesellschaft hat bei Betriebs-erweiterung keine neuen Stellplätze erstellt, sondern sich stattdessen dauerhaft verpflichtet, einer entsprechenden Anzahl von Beschäftigten die Jahreskarte für den Verkehrsverbund kostenlos zur Verfügung zu stellen. Unter dieser Voraussetzung wurde dem Unternehmen die Zahlung der sonst fälligen Ablösebeträge gestundet. (Beispiel: Signal-Versicherung Dortmund)
- **Stellplatzbegrenzungssatzung:** Die kommunalen Gebietskörperschaften haben die Möglichkeit, die Stellplatzzerzeugung auf dem Wege der Kommunal-Satzung zu dämpfen. Hierzu werden Kriterien aufgestellt, wie z.B. die Qualität der ÖPNV-Bedienung. Im Einzugsbereich leistungsstarker öffentlicher Verkehrslinien kann die Erstellung von Parkplätzen eingeschränkt oder sogar verboten werden. Von dieser - unterhalb der gesetzlichen Regelung liegenden - Möglichkeit haben erst sehr wenige Gemeinden Gebrauch gemacht.
- **Mögliche Zweckbindung von Parkgebühren-Einnahmen zur Förderung von Alternativen:** Durch eine Änderung des Straßenverkehrsgesetzes ist es seit kurzem möglich, die Einnahmen aus Parkgebühren, die im öffentlichen Raum erwirtschaftet werden, für eine Förderung von Alternativen (z.B. öffentlicher Verkehr, Car-Sharing, Fahrgemeinschaftsprojekte, Fahrradverkehr usw.) zweckzubinden.
- **Landesreisekostengesetz:** Die öffentliche Hand kann auf Ebene der Bundesländer für ihre Bediensteten regeln, ob und in welchem Umfang die Nutzung eigener Pkw durch die Beschäftigten für Dienstwege und Dienstreisen vergütet wird. Die Länder können durch Reduzierung der Vergütung einen dämpfenden Einfluß auf den Pkw-Gebrauch nehmen.
- **Anwohnerparken:** Städte und Gemeinden können "Anwohnerparkzonen" anordnen. In diesen Zonen dürfen nur Besitzer von Anwohner-Parkausweisen parken (wenngleich auch ohne individuelle Stellplatzreservierung und ohne Stellplatzgarantie). Mit der Anordnung dieser Zonen können betriebliche Parkraumkonzepte flankiert werden, z.B. um eine Verdrängung von



Parkvorgängen in die Umgebung von Betriebsstätten zu verhindern. Allerdings wird diese in Deutschland neue Möglichkeit kritisch diskutiert und ist derzeit Gegenstand etlicher gerichtlicher Auseinandersetzungen.

- **Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG):** Dieses seit vielen Jahren bestehende Gesetz dient der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Gemeinden. Bis Anfang der 90er Jahre wurden die Mittel zentral verwaltet. Eine bis dahin einseitige Prioritätensetzung bei der Förderung der Straßeninfrastruktur ist als eine der Ursachen für die Motorisierungsentwicklung und für die Verschlechterung der Wettbewerbsposition des ÖPNV in Deutschland zu sehen. Nach Änderung des Gesetzes können die Bundesländer über die Mittelvergabe entscheiden. Damit wurden und werden auf Ebene der Bundesländer geänderte Prioritätensetzungen in der Finanzierung der Verkehrsinfrastrukturen möglich.

#### 5.4 Steuerliche Rahmenbedingungen, die die Nutzung des eigenen Autos im Berufsverkehr fördern oder erschweren

---

- **Kilometerpauschale 1:** Durch das deutsche Einkommenssteuerrecht wird die Nutzung des eigenen Pkw auf dem Arbeitsweg - im Vergleich zu allen Alternativen - in extremer Weise gefördert.
- **Kilometerpauschale 2:** Die Teilnahme an einer Fahrgemeinschaft wird durch die bestehende Kilometerpauschale nicht belohnt, im Gegenteil.
- **Geldwerter Vorteil:** Die für die Arbeitsstätten zuständigen Finanzämter neigen dazu, jedwede Leistungen des Arbeitgebers als "geldwerten Vorteil" zu bewerten, was zur Versteuerung und damit zur Verteuerung der Leistungen und zur Bürokratisierung führt. Im Falle des "Job-Tickets" (s.o.) wurde in der ersten Hälfte der 90er Jahre eine Ausnahmeregelung gefunden getroffen, deren Bestand jedoch auf Dauer nicht gesichert zu sein scheint.
- **Geldwerter Vorteil 2:** Dahingegen wird die Bereitstellung kostenloser Parkmöglichkeiten für die Beschäftigten bei den Betrieben keineswegs als Arbeitgeberleistung und damit als "geldwerter Vorteile" gewertet. Damit besteht eine deutliche Ungleichbehandlung der Verkehrssysteme zugunsten der Autonutzung.



## 5.5 Nationale Richtlinien oder Gesetze, die sich an Gemeinden oder Regionen richten und direkt oder indirekt zu Maßnahmen führen, die den Berufsverkehr beeinflussen

---

Auf nationaler Ebene gibt es in Deutschland nur unverbindliche Aussagen hinsichtlich einer stärkeren Akzentuierung des Umweltschutzes in der Verkehrs-, Raumordnungs- und Städtebaupolitik. Öffentlicher Personennahverkehr und Fahrradverkehr sollen gefördert werden, es gibt jedoch keinerlei tatsächliche Prioritätensetzung zugunsten von Alternativen zur Autonutzung.

Die von der deutschen Bundesregierung verkündete Selbstverpflichtung zur Senkung des CO<sub>2</sub>-Emissionen bleibt im Bereich des Verkehrs - im Unterschied zu den meisten anderen Wirtschaftsbereichen - wirkungslos. Eine Reaktion hierauf - z.B. auf der Ebene nationaler Initiativen, Richtlinien oder Gesetze - erfolgt nicht.



## 5.6 Quellen für Deutschland

---

Mobilitätsmanagement in Betrieb und Verwaltung - Dokumentation vorbildlicher Beispiele, VCD (Hg.), mit finanzieller Unterstützung des Umweltbundesamtes, Bonn 1996

Verantwortung übernehmen - Umsteigen fördern - Hinweise und Beispielsammlung, VCD (Hg.), mit finanzieller Unterstützung des Umweltbundesamtes, Bonn 1990

Mobilitätsberatung für Unternehmen - Marktstudie, VCD (Hg.), Bonn 1996

MobilitätsService in Regie von Verkehrsunternehmen, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes NRW (Hg.), Schriftenreihe Heft 107, Dortmund 1998

Pilotprojekte Umdenken im Berufsverkehr, Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V. und die Berufsgenossenschaften (Hg.), Bad Homburg 1995

Evaluation of National Incentives and Barriers effecting an environmentally friendly Mobility, Horizontal Issue im Rahmen des EU-Projekts ZEUS, Vers. 1.2, Bremen 1999

Abschlußbericht und CD-ROM zum Projekt **move** - Service für Arbeitnehmerverkehr, Bremen 1998



**Interview mit Jim Sims,  
Leiter der Informationsstelle von  
Southern California Ride Share,**

**Los Angeles, Kalifornien**

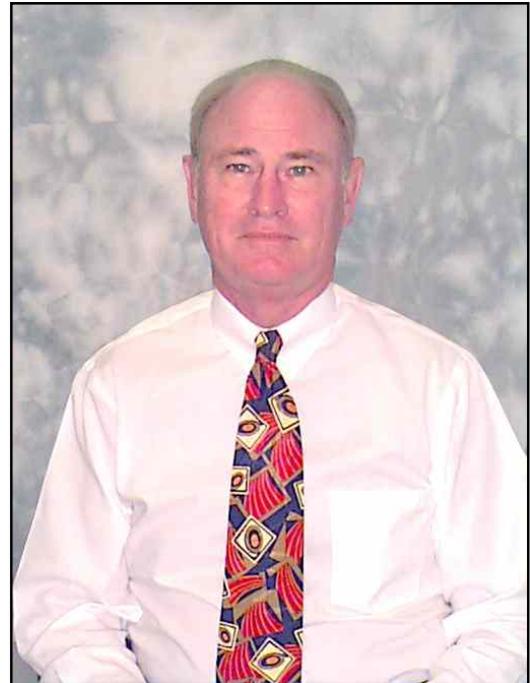
**USA**

**durchgeführt von Diana Lemmen, M.S. City and  
Regional Planning**



## 6 Exkurs Kalifornien, USA: Interview mit Jim Sims, Los Angeles

**Jim Sims,**  
Leiter der Informationsstelle von  
**Southern California Ride Share,**  
ehemaliger Direktor vom  
Commuter Transportation Services



**Commuter Transportation Services** (CTS) wurde 1974 gegründet. Sie war die größte und älteste Organisation in Amerika, die sich mit der Steuerung des Verkehrsverhaltens im Berufsverkehr befaßte. Ein Schwerpunkt der Arbeit lag in der Bildung und Unterstützung von Fahrgemeinschaften.

Durch die Gesetzgebung zur Verminderung des Berufsverkehrs und zur Förderung der Fahrgemeinschaften wurden 1989 die Unternehmen verpflichtet, den von ihren Mitarbeitern verursachten Autoverkehr zu reduzieren. 1993, als Jim Sims die Arbeit seiner Organisation bei einer Tagung in Bremen darstellte, arbeitete CTS als regionale Zentralstelle für die Entwicklung, Umsetzung und Erfolgskontrolle von Strategien zum betrieblichen Verkehrsmanagement.

Seitdem haben Veränderungen der Organisation und der gesetzlichen Richtlinien zu neuen Bedingungen geführt, unter denen CTS heute arbeitet. Früher war CTS eine private gemeinnützige Einrichtung, die zu 100% von der öffentlichen Hand finanziert war. CTS heißt heute **Southern California Ride Share** und ist Teil der Southern California Association of Governments (SCAG).

Im Juli 1998 beschrieb Jim Sims diese Änderungen in mehreren Interviews folgendermaßen:

### **Wie hat die Eingliederung von Commuter Transportation Services in die Southern California Association of Governments Ihre Arbeit verändert?**

Diese Entwicklung hat Vor- und Nachteile. Einerseits ist eine Non-profit-Organisation flexibler als die öffentliche Verwaltung. CTS konnte rascher auf neue Themen und Entwicklungen reagieren. Verwaltungen agieren langsamer und unsere Innovationsmöglichkeiten haben sich bestimmt verringert.

Auf der anderen Seite war unsere Finanzierung durch öffentliche Mittel ungewöhnlich und für viele Leute unverständlich. Mit unserer heutigen Organisationsform sind wir im stärkerem Maße legitimiert. Andere öffentliche Verwaltungen, die uns früher skeptisch gegenüberstanden, sind heute kooperativer. Die verbesserte Zusammenarbeit mit anderen Verwaltungen zahlt sich aus, wenn es um die Umsetzung unserer Ziele geht. Unsere Finanzierung ist sicherer. Wie jede andere Verwaltung müssen wir in jedem Jahr erneut um unser Budget kämpfen, aber unsere Existenz steht außer Frage. In den letzten Jahren mußten wir zwar eine Verringerung unseres Haushalts hinnehmen, aber ich glaube, daß wir einen Wendepunkt erreicht haben und künftig wieder größere finanzielle Unterstützung erwarten können.

SCAG will in unserem Arbeitsbereich auch künftig aktiv bleiben. Sie hat keine andere Wahl. Die mit der Luftverschmutzung und der Verkehrsbelastung verbundenen Probleme sind in Südkalifornien so offensichtlich, daß die Gemeinden ihrer Verantwortung in diesem Bereich gerecht werden müssen.

Trotz der Veränderung der gesetzlichen Grundlagen bleibt die Bildung von Fahrgemeinschaften ein zentrales Anliegen. Für die meisten Beschäftigten gibt es keine andere Möglichkeit, als mit dem Auto zur Arbeit zu fahren. Wenn die Gemeinden in Südkalifornien wollen, daß sich die gefahrenen Meilen oder die Zahl der Autos auf den Straßen vermindern, dann sind Fahrgemeinschaften die einzige Möglichkeit, dies zu erreichen.

Während die Gesetzgebung zur Luftreinhaltung und die damit verbundenen Regulierungen in der Öffentlichkeit kritisch diskutiert wurden, haben Fahrgemeinschaften als ein Mittel zur Lösung der Verkehrsprobleme einen schlechten Ruf bekommen. Es gab starke politische Strömungen gegen das Konzept der Fahrgemeinschaften. Gemeinde- und Landespolitiker unterstützten die Entwicklung eines öffentlichen Schienenverkehrsmittels.



Diese Entwicklungen haben sich jedoch nicht durchgesetzt. Einerseits sind sie zu teuer. Andererseits können die weiträumig verteilten Arbeitsstätten und die aufgelockerten Siedlungsstrukturen der Region nur schwer durch ein Schienensystem bedient werden. Im Ergebnis gelten Fahrgemeinschaften in der öffentlichen Diskussion wieder als ein preiswertes und praktisches Mittel, die Pendlerfahrten zu reduzieren. Trotz des aktuell schlechten Image des Konzeptes werden Fahrgemeinschaften häufig praktiziert. Sie sind die beliebteste Alternative zur Fahrt im eigenen Auto im Berufsverkehr. In unserer Region fahren viermal so viele Berufstätige in Fahrgemeinschaften wie mit dem ÖPNV zur Arbeit.

**Wie haben sich die Programme verändert, die entwickelt worden sind, um die Zahl der Pendlerfahrten zu reduzieren? Wie hat sich die gesetzliche Grundlage für ihre Durchsetzung in den letzten Jahren verändert?**

Der gesetzliche Grundlage ist heute eine ganz andere als vor wenigen Jahren:

**Gesetzgebung des Bundes:** Die in der Gesetzgebung zur Luftreinhaltung enthaltene Verpflichtung zur Reduzierung des Berufsverkehrs (Employer Trip Reduction Mandate of the Clean Air Act) wurde am 23.12.1995 aufgehoben. Das bedeutet, daß die Einführung von Programmen zur Verringerung des Berufsverkehrs der Entscheidung der einzelnen Bundesstaaten unterliegt. Allerdings müssen Staaten, die auf Maßnahmen zur Reduzierung des Berufsverkehrs verzichten, andere Maßnahmen zur Emissionsminderung benennen.

Jim Sims hat den Eindruck, daß viele Staaten diese Gesetze schlichtweg ignorieren oder aber symbolische Aktivitäten an die Stelle wirksamer Maßnahmen setzen. Es gibt einige Ausnahmen: An der Westküste, am konsequentesten in Kalifornien und in geringerem Maße auch in den Nachbarstaaten, werden die Gesetze, die zu einer Verringerung von Emissionen führen sollen, immer noch angewendet. Auch Texas ist auf diesem Gebiet streng. Manche Stadtregionen, z.B. New York und Washington D.C., unternehmen immer noch viel, um Fahrgemeinschaften und den ÖPNV zu unterstützen.

**Gesetzgebung der Bundesstaaten und der Gemeinden:** In Kalifornien enthielt Rule 2202 eine Verpflichtung für größere Firmen, Maßnahmen zur Verringerung des Berufsverkehrs zu ergreifen. Dies führte faktisch zu einer Unterstützung von Fahrgemeinschaften. Rule 2202 wurde 1996 teilweise aufgehoben und die Schwelle, bei der eine solche Verpflichtung gilt, von 100 auf 250 Be-



schäftigte angehoben. Heute gibt es Diskussionen, diese Schwelle auf 500 Beschäftigte anzuheben.

Jim Sims vermutet, daß diese Regulierung schrittweise ganz aufgehoben werden wird. Er ist der Ansicht, daß Anforderungen an die Unternehmen, ihre Mitarbeiter aktiv zu Fahrgemeinschaften zu bewegen, künftig aufgehoben werden. Diese werden wohl ersetzt werden durch die Verpflichtung, daß die Unternehmen mit Southern California Ride Share zusammenarbeiten und dieser Organisation Zugang zu den Mitarbeitern verschaffen. Der Arbeitsschwerpunkt wird künftig eher bei Marketing und Information liegen als bei der Umsetzung der gesetzlichen Regulierungen.

Zur Zeit können die Arbeitgeber in Südkalifornien, die von Rule 2202 betroffen sind, zwischen einer Vielzahl von Möglichkeiten zur Emissionsminderung auswählen. Etwa 10% der Firmen entscheiden sich für die Ablösung ihrer Verpflichtungen (buy out option). Anstatt betriebliche Programme zur Verminderung von Berufspendlerverkehr zu finanzieren, zahlen dabei die Firmen \$ 60 pro Beschäftigten und Jahr zur Finanzierung von Luftreinhalteprojekten.

Die Verpflichtung (Vehicle Trip Emission Credit) kann auch erfüllt werden, indem Maßnahmen in folgenden Gebieten umgesetzt werden:

- Vermeidung von Berufsverkehr zu Verkehrsspitzenzeiten (peak commute trip reduction)
- weitere Verringerung des Berufsverkehrs
- Einsatz von Fahrzeugen mit alternativem Treibstoffeinsatz
- Verringerung der gefahrenen Meilen
- Kompensation des Verzichts auf einen Parkplatz (parking cash out)
- Programme zur Verringerung von Pendlerbewegungen.

Auf der regionalen und auf der Gemeindeebene gibt es in Kalifornien immer noch Gesetze, die Fahrgemeinschaften unterstützen. Manche Landkreise verlangen von den Firmen, Programme zur Minderung der Verkehrsbelastung (Congestion Management Programs) aufzustellen und jährlich fortzuschreiben. In Kalifornien haben manche Gemeinden Regelungen zur Verminderung von Pendlerfahrten (Trip Reduction Ordinances) eingeführt. Santa Monica z.B. verlangt von Firmen mit mehr als 50 Beschäftigten, der Stadtgemeinde einem Plan zur Emissionsminderung vorzulegen.



In den letzten Jahren haben allerdings keine weiteren Städte solche Regulierungen eingeführt.

Jim Sims schätzt die Situation so ein: Infolge der Rezession, die Kalifornien in den letzten Jahren mitgemacht hat, haben die Bautätigkeit und die ökonomische Entwicklung stagniert. Als Folge wird in den Gemeinden das Wachstum nicht mehr als vorrangiges Problem gesehen.

### **Wie sieht heute die Beziehung zwischen Southern California Ride Share und den Unternehmen bzw. den Pendlern aus?**

Die Veränderung des rechtlichen Rahmens hatte für uns große Auswirkungen. Regulation XV und Rule 2202 verpflichteten die Firmen unserer Region in den Jahren 1989 und 1996 dazu, mit uns zusammenzuarbeiten. Das gegenwärtige Recht verlangt nur von Firmen mit mehr als 250 Beschäftigten, Pläne zur Verringerung der Fahrtenhäufigkeit vorzulegen.

Die Bürger - nicht nur in Südkalifornien - lehnten die Verpflichtungen des Trip Reduction Mandates aus dem Clean Air Act ab. Viele Leute machen sich Sorgen wegen der Luftverschmutzung, haben aber etwas dagegen, bevormundet zu werden. Das Konzept der Fahrgemeinschaften hat einen schlechten Ruf bekommen, weil es mit staatlichen Regulierung in Verbindung gebracht wurde. Aus diesem Grunde ist die Deregulierung in gewisser Weise für unsere Arbeit positiv zu bewerten.

SCRS mußte sich auf diese neue Situation einstellen. Im Ergebnis müssen wir uns mehr auf Marketing verlassen, um unsere Kunden von der Qualität unserer Leistungen zu überzeugen. Wir bewerten unsere Leistungen und unser Marketing neu. Wir haben uns entschieden, unsere Kundenkontakte zu dezentralisieren und in Standorten präsent zu sein, wo uns unsere Kunden leichter erreichen können. Wir verwenden neue Technologien und verbesserten Informationszugang. Wir bieten eine Menge an Informationen via Internet an und wollen dies noch verstärken. Unser Ziel ist es, interessierte Beschäftigte direkt durch elektronische Medien zu erreichen und mit jedem PC erreichbar zu sein.

### **Wie haben die Veränderungen des rechtlichen Rahmens die Programme für Fahrgemeinschaften verändert?**

In der Tat haben sich die Leistungen, die wir heute anbieten können, verbessert. Unsere Datenbasis ist kleiner, aber besser. Die Zahl der Firmen mit denen wir zusammenarbeiten, hat sich in den letzten fünf Jahren vergrößert. Es mag überraschen: Einmal hatten wir 1.000.000 Kunden (Perso-



nen in unserer Datenbank). Viele von diesen waren jedoch nicht richtig an Fahrgemeinschaften interessiert. Sie waren bei uns nur gespeichert, weil ihr Arbeitgeber sie dazu anhielt, um der Anforderung, einen Plan zur Verkehrsreduzierung vorzulegen, nachzukommen. Heute haben wir 300.000 Leute, die an Fahrgemeinschaften interessiert sind, in unserer Datenbank.

Viele der Aktivitäten der SCRS richten sich verstärkt an einzelne Kunden und weniger an die Unternehmen, die in der Vergangenheit notwendigerweise unsere Partner waren. Trotzdem ist es weiterhin wichtig für uns und für den Erfolg des Fahrgemeinschaftsprogramms, eine konstruktive Beziehung zu den Unternehmensleitungen zu haben. Wir wissen, daß wir die Zusammenarbeit mit den Unternehmensleitungen brauchen, um an die Beschäftigten heranzukommen. Den Zugang zu den Pendlern finden wir am Arbeitsplatz. In der Vergangenheit waren die Programme, mit denen die Pendler über die Vorteile des Car Sharing und über unsere Leistungen informiert wurden, von begrenztem Erfolg. Oftmals haben die Firmen diese nicht wirklich unterstützt, sondern haben ihre Verpflichtungen eher formal erfüllt. Wenn wir heute von einer Dezentralisierung unserer Arbeit sprechen, dann gehört es auch zu unseren Zielen, eine gute Zusammenarbeit mit den Unternehmensleitungen zu entwickeln und zu pflegen.

### **Früher waren große Firmen verpflichtet, einen Employer Transportation Co-ordinator (ETC) zu benennen. Besteht diese Verpflichtung weiterhin?**

Das Arbeitsfeld besteht weiterhin, ist aber selten die Hauptaufgabe eines bestimmten Mitarbeiters. Die Aufgabe ist heute eingebunden in die Arbeit der Personalabteilung. Die Beschäftigung mit diesem Thema ist heute eins von fünf oder zehn Sachgebieten, für die ein Mitarbeiter verantwortlich ist. Darum können Verkehrs- und Mobilitätsfragen nicht mehr mit der gleichen Intensität wie früher verfolgt werden.

Eine der positiven Entwicklungen, die wir beobachten konnten, ist, daß Aufgaben zu Verkehrs- und Mobilitätsfragen von den Firmen übernommen wurden und heute zu den normalen Fragen gehören, mit denen sich ein Unternehmen beschäftigt, während sie früher ausschließlich das Interesse der Mitarbeiter fanden. Im Vergleich zu der Zeit, als größere Firmen noch verpflichtet waren, einen ETC zu benennen, können Fragen zum Thema Verkehr und Mobilität heute dennoch nicht mehr mit gleichem Gewicht verfolgt werden. Die Zeit und die Energie, die für diesen Bereich aufgewendet werden, ist heute abhängig von den Belangen der Firma oder dem persönlichen Engagement der Personalchefs.



**Was meinen Sie heute: Was ist effektiver: Regulierung oder Zusammenarbeit?**

Vor einigen Jahren schien es leichter, Maßnahmen zur Verkehrsreduzierung durch Regulierungen durchzusetzen als durch Zusammenarbeit. Gesetzgebung schien die richtige Lösung für ein schwerwiegendes Problem zu sein. Nach unserer Erfahrung muß man mit den Unternehmen zusammenarbeiten, um sie für unsere Ziele zu gewinnen. Dazu braucht man mehr Zeit und Geld und neue Wege des Denkens. Ich bin aber überzeugt, daß dies erfolgreich sein wird.

**Fahrgemeinschaften bekamen eine schlechte Presse und einen schlechten Ruf, als staatliche Regulierungen kontrovers diskutiert worden sind. Was wurde kritisiert: die Regulierungen an sich oder die Fahrgemeinschaften und die damit verbundenen Aktivitäten?**

Problematisch war der Eindruck der Bevormundung, den die Programme hervorriefen. Trotz ihres negativen Images bleiben Fahrgemeinschaften eine der wichtigen Alternativen, die amerikanischen Pendlern, die mit dem Auto zur Arbeit fahren, offen stehen. Die Bedingungen für Fahrgemeinschaften haben sich aber auch verbessert. Maßnahmen, die mit dem Ziel eingeführt worden waren, Fahrgemeinschaften attraktiver zu gestalten, sind immer noch wirksam. Beispielsweise sind in Stadtregionen die besonderen Spuren, die für Autos mit mehreren Fahrgästen eingerichtet wurden, nicht mehr wegzudenken. Viele Stadtregionen haben Programme, die Fahrgemeinschaften unterstützen und ergänzende Dienstleistung anbieten. Die kommunalen Verkehrsbetriebe bieten solche Informationen zusammen mit der Information über den öffentlichen Nahverkehr im Internet an.

Der Schwerpunkt unserer Arbeit bei Southern California Ride Share wird in den nächsten Jahren bei Marketing und Kundenkontakten liegen. Dieser Ansatz, der auf einer offensiven Marketingstrategie basiert, ist möglicherweise wirksamer als eine gesetzliche Regulierung.

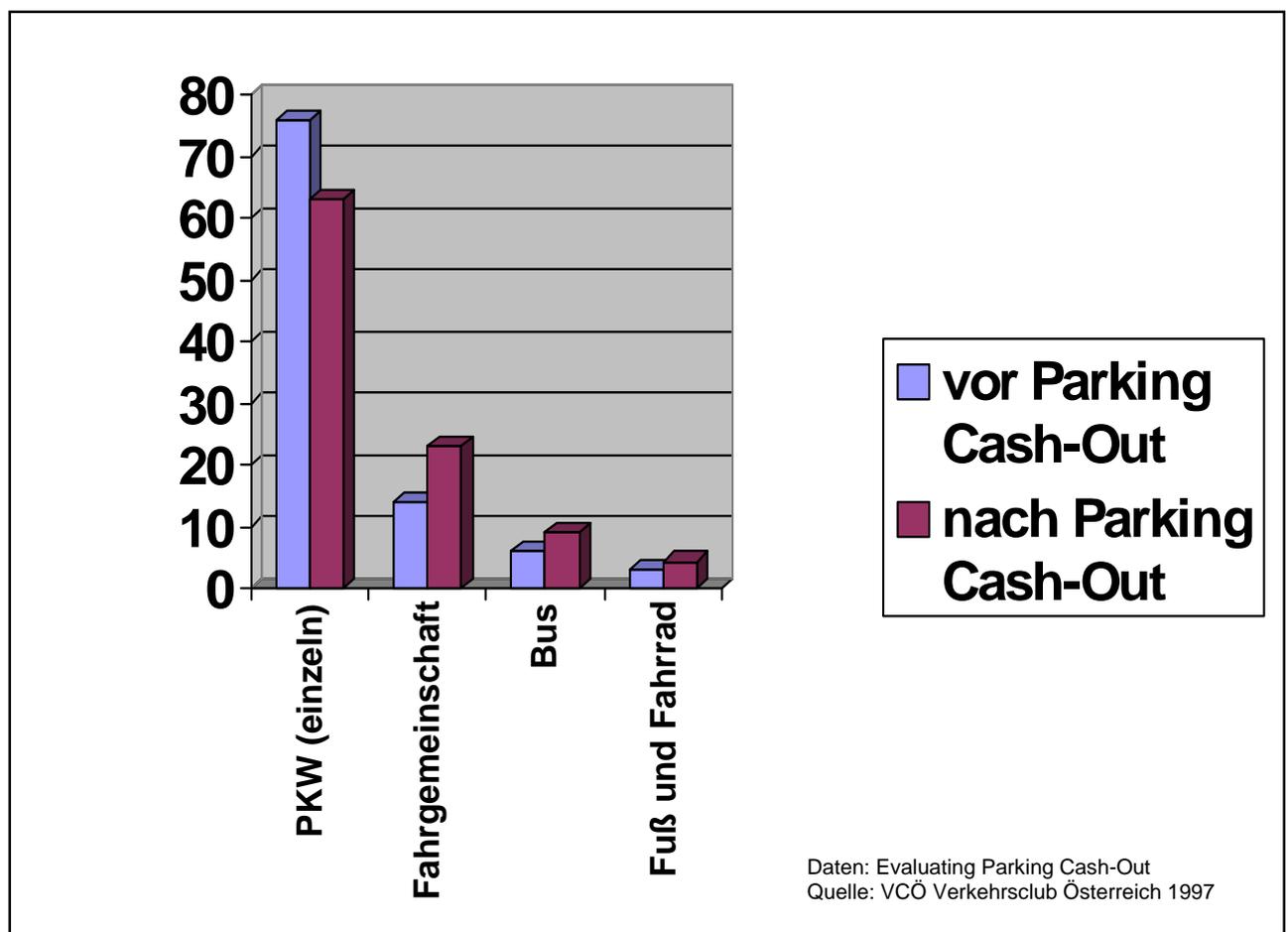
Alle obigen Informationen stammen aus einem Interview im Juli 1998 mit **Jim Sims**, Leiter der Informationsstelle von Southern California Ride Share, Los Angeles, Kalifornien, USA.



## Anmerkungen zu Kalifornien:

### Parking Cash Out:

In Kalifornien gibt es seit Januar 1993 Bargeld für Arbeitnehmer, die kostenlose Firmenparkplätze nicht beanspruchen. Das "Parking Cash Out Law" bringt jenen, die ohne Auto zur Arbeit kommen, ein steuerfreies Zusatzeinkommen. Durch diese Regelung konnte erreicht werden, daß Beschäftigte mehr in Fahrgemeinschaften fahren und häufiger öffentliche Verkehrsmittel und das Fahrrad für ihren Arbeitsweg nutzen (siehe Abbildung unten, Quelle: FARVY, E./ RAUTH, W.: Arbeitswege neu organisieren - Mobilitätsmanagement im Betrieb. Hrsg.: VCÖ Verkehrsclub Österreich. Wissenschaft und Verkehr 1/1997. Wien, 1997.).



## Das kalifornische Parking Cash Out Programm:

Seit 1. Januar 1993 müssen sich in Kalifornien alle Arbeitgeber, die

1. ihren Standort in einer Region mit hoher Luftverschmutzung haben (vor allem Süd-Kalifornien)
2. mehr als 50 Mitarbeiter haben und
3. ihren Beschäftigten bisher gebührenfreie Firmen-Stellplätze geboten haben

an das staatliche Parking Cash Out Programm halten.

Diese Gesetzgebung wurde in Europa immer mit großem Interesse verfolgt, da sie sich als sehr erfolgreich erwiesen hat, um die Anzahl der Mitarbeiter, die auf ihrem Arbeitsweg allein im Auto fahren, zu reduzieren.

