

Kurzfassung

Unternehmen können mit Maßnahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) zur Senkung der Umweltbelastung beitragen. Dies geschieht über die Analyse und Optimierung der betrieblichen Verkehrsströme und Verlagerung des Verkehrs auf klimafreundliche Mobilitätsalternativen. Dabei sind unterschiedliche Handlungsfelder zu beachten, wie Mitareitermobilität, Wirtschaftsverkehre und Dienstreisen.²²

In der vorliegenden Masterarbeit wird ein Maßnahmenkatalog für die Mitarbeiter im Fahrdienst der WSW mobil GmbH entwickelt. Schichtarbeit, besondere psychische und physische Beanspruchungen und Belastungen führen bei dieser Zielgruppe zu vergleichsweise hohem Krankenstand und Arbeitsunfähigkeitsausfällen. Der positive Einfluss der aktiven Modi auf dem Arbeitsweg wurde in vielen Studien aufgezeigt. Deswegen und aufgrund niedriger Emissionswerte im Vergleich zum privaten Pkw und dem ÖPNV wurde der Schwerpunkt des Maßnahmenkatalogs auf die „aktive Fahrradförderung“ gesetzt. Die Maßnahmen beziehen sich auf das Handlungsfeld „Mitarbeitermobilität“ und berücksichtigen die bereits existierenden Modelle und Ansätze zur Förderung der Verkehrsträger des Umweltverbunds innerhalb des Unternehmens.

Das folgende methodische Vorgehen wurde bei der Entwicklung der Maßnahmen angewendet. Zunächst wurden in einem Experteninterview Best Practice Beispiele diskutiert und Vorschläge für einige berufsbedingte Faktoren, wie Schichtdienst und die Autoaffinität der Mitarbeiter, eingeholt. Im nächsten Schritt wurde die Erschließungsqualität und die Bedienungsqualität der Busbetriebshöfe Varresbeck und Nächstbreck für den ÖPNV und die Erreichbarkeit für Fahrradfahrer analysiert. Durch Begehungen wurden die Parkmöglichkeiten für die Zweiradmobilität und die private Pkw untersucht und verglichen. Adressdaten der Mitarbeiter wurden auf mögliche Nutzung des ÖPNV und des Fahrrads untersucht. Um die Autonutzungsziele der Mitarbeiter zu erörtern, wurde eine quantitative Erhebung mit Hilfe des Phasendiagnostik-Instruments MAX-Algorithmus⁵ durchgeführt. In qualitativen Interviews wurden die Mitarbeiter nach ihrer Verkehrsmittelnutzung und der Einschätzung zur Erreichbarkeit der Betriebshöfe gefragt. Ergebnisse dieser Schritte haben ein Optimierungspotential im Bereich des Radverkehrs aufgezeigt und wurden für die Formulierung des Maßnahmenkatalogs genutzt. In die Liste der vorgeschlagenen Maßnahmen wurden 25 Vorschläge aufgenommen. Diese unterteilen sich in vier Aktionsfelder: „Koordination, Organisation“, „Infrastruktur“, „Service“ und „Information, Kommunikation, Motivation“. Der Maßnahmenkatalog wurde anschließend durch Vertreter der Unternehmensleitung und des Betriebsrates hinsichtlich der Kriterien „Kosten“, „Mehrwert für Beschäftigte“, „Mehrwert fürs Unternehmen“ und „Umsetzbarkeit“ bewertet. Die Bewertungen der beiden Gruppen wurden verglichen und für Handlungsempfehlungen zu Durchschnittsnoten zusammengefasst.

Maßnahmen mit höheren Durchschnittswerten sollen für die Umsetzung priorisiert werden. Dabei empfiehlt sich ein Maßnahmenmix aus den verschiedenen Aktionsfeldern. Die Abschätzung des Ausmaßes der einzelnen Umsetzungen, wie z. B. die Anzahl der notwendigen Fahrradabstellplätze sollte im Austausch mit den Beschäftigten erörtert werden. Für die bisherigen Modelle wird eine klare Empfehlung für weitere Verfolgung und gezieltere Bewerbung ausgesprochen. Insgesamt sollten weitere Berufszweige und Gegebenheiten in der Unternehmensgruppe im Hinblick auf Optimierungspotential analysiert werden, um größtmöglichen Beitrag für den Klimaschutz zu erreichen.

Abstract

Companies can contribute to the reduction of environmental pollution with measures of corporate mobility management. This is achieved by analysing and optimising operational traffic flows and shifting traffic to climate-friendly mobility alternatives. Different fields of action have to be considered, such as employee mobility, commercial transport and business travel.

In this master's thesis a catalogue of measures for the employees in the driving service of WSW mobil GmbH is developed. Shift work, special mental and physical demands and strains lead to comparatively high levels of sickness absence and incapacity to work among this target group. The positive influence of the active modes on the way to and from work has been demonstrated in many studies. For this reason and because of the lowest emission values in comparison to private cars and public transport, the focus of the catalogue of measures was on "active promotion of cycling". The measures relate to the field of action "employee mobility" and take into account the existing models and approaches for promoting the modes of transport of EcoMobility within the company.

The following methodological approach was applied in the development of the measures. First, best practice examples were discussed in an expert interview and suggestions for some job-related factors, such as shift work and the employees' affinity for cars, were obtained. The next step was to analyse the conditions of the bus depots Varresbeck and Nächstbreck for public transport and accessibility for cyclists. The parking possibilities for two-wheeled mobility and private cars were investigated and compared in a reconnaissance. Employee address data were examined for possible use of public transport and bicycles. In order to discuss the car use goals of the employees, a quantitative survey was accomplished by using the phase diagnostic instrument "MAX-Algorithmus". In further qualitative interviews, the employees were asked about their use of transport and their estimation of the accessibility of the depots. Results of these steps have highlighted an optimization potential in the area of bicycle traffic and were used for the formulation of the catalogue of measures. 25 suggestions were included in the list of proposed measures. These are divided into four fields of action: "Coordination, Organisation", "Infrastructure", "Service" and "Information, Communication, Motivation". The catalogue of measures was then evaluated by representatives top company management and the works council with regard to the criteria "costs", "additional value for employees", "additional value for the company" and "practicability". The evaluations of the two groups were compared and combined into average scores for recommendations for action.

Measures with higher averages should be prioritised for implementation. A mix of measures from the various fields of action is recommended for implementation. The estimation of the extent of the individual proposals, such as the number of bicycle parking spaces required, should be discussed with employees. For the existing models, a clear recommendation for further pursuit and more targeted application is made. All in all, further professions and conditions in the WSW group should be analysed with regard to their potential for optimisation in order to make the greatest possible contribution to climate protection.