

Mobilitätsberatung
Dipl.-Geograph Maik Scharnweber

Caspar-Olevian-Str. 60, 54295 Trier

☎: 0651/21900 ☎: 0651/4361137

maik.scharnweber@t-online.de

Abschlussbericht

zum Werkvertrag vom 24.11.05

„Unternehmensbefragung - Mobilitätskonzept Trier 2020“

im Auftrag der Stadtverwaltung Trier (Tiefbauamt)

Trier, 28.05.06

Inhaltsverzeichnis

	Seite
1. Einleitung	1
1.2 Untersuchungsgegenstand und Ziel der Studie	1
1.3 Allgemeine Vorgehensweise	2
2. Betriebliches Mobilitätsmanagement	4
2.1 Definition des Betrieblichen Mobilitätsmanagement	4
2.2 Vorteile des Betrieblichen Mobilitätsmanagement	4
2.2.1 Vorteile für die Unternehmen	5
2.2.2 Vorteile für die Mitarbeiter	5
2.3 Das „Mobilitätskonzept Trier 2020“	6
3. Ergebnisse der Untersuchung	7
3.1. Personalbefragung	7
3.1.1 Altersverteilung der Befragten	7
3.1.2 Geschlechterverteilung	8
3.1.3 Wo wohnen Sie?	9
3.1.4 Arbeitsbeginn und Arbeitsende	11
3.1.5 Wie sind Sie angestellt?	12
3.1.6 Zeitbedarf zum Arbeitsort	13
3.1.7 Verkehrsmittelverfügbarkeit	13
3.1.8 Kostenschätzung	15
3.1.9 Wie häufig nutzen Sie welches Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit?	16
3.1.10 Wie bewerten Sie das von Ihnen hauptsächlich gewählte Verkehrsmittel?	16
3.1.11 Wenn Sie überwiegend mit dem Auto fahren, wo parken Sie in der Regel?	19
3.1.12 Ist Ihnen eine Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr zum Arbeitsplatz bekannt?	20
3.1.13 Kennen Sie den für Ihren Arbeitsweg günstigsten Bus/Bahn-Tarif?	21
3.1.14 Was würde Sie dazu motivieren eine Fahrgemeinschaft zu gründen, bzw. häufiger zu nutzen?	22
3.1.15 Wenn Sie in einer Fahrgemeinschaft fahren, mit wie viel Personen fahren Sie insgesamt?	24
3.1.16 Wie oft fiel Ihre Mitfahrgelegenheit in diesem Jahr durch unvorhergesehene Ereignisse aus?	25
3.1.17 Wenn Sie Bus fahren, mit welchen Linien fahren Sie?	27
3.1.18 Wenn Sie Bus fahren, welchen Bahnhof/Haltepunkt nutzen Sie?	28
3.1.19 Wie oft müssen Sie umsteigen?	29
3.1.20 Entfernung zur Haltestelle	30
3.1.21 Was würde Sie motivieren mit Bus/Bahn zu fahren?	32
3.1.22 Sind Sie an einem Jobticket interessiert?	34
3.1.23 Sind Sie an einer persönlichen / kostenlosen Tarif- / Fahrplanberatung interessiert?	35
3.1.24 Was würde Sie motivieren, (noch häufiger) mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren?	36
3.1.25 Welche der folgenden Einrichtungen sind / wären am Arbeitsplatz unbedingt notwendig, damit Sie mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen?	37
3.2. Betriebsbefragung	39
3.2.1 Standortanzahl	40

3.2.2	Beschäftigtenzahl	41
3.2.3	Anstellungsverhältnisse der Beschäftigten	42
3.2.4	Geschlechterverteilung in den Betrieben	43
3.2.5	Alterstruktur in den Betrieben	44
3.2.6	Arbeitszeiten	46
3.2.7	Betriebsfläche	49
3.2.8	Nachbarschaft	50
3.2.9	Wie zufrieden sind Sie mit Ihrem Standort?	50
3.2.10	Gibt es an Ihrem Standort Nachbarschaftsprobleme?	51
3.2.11	Wurde Ihr Betrieb innerhalb der letzten 10 Jahre verlagert?	51
3.2.12	Liegen Pläne für eine Verlagerung Ihres aktuellen Standortes vor?	52
3.2.13	Kommunikationswege	53
3.2.14	Erhebungen in der Vergangenheit	54
3.2.15	Schätzen Sie bitte die Bedeutung der folgenden Themen für Ihren Betrieb ein	55
3.2.16	In welchen Handlungsfeldern des Betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM) war Ihr Betrieb in den letzten 10 Jahren bereits aktiv?	56
3.2.17	Gründe für Maßnahmen	57
3.2.18	Realisierungsprobleme	57
3.2.19	Sind Sie mit dem Ergebnis zufrieden?	58
3.2.20	Wurden eins o. mehrere dieser Maßnahmen in Kooperation mit Nachbarschaftsbetrieben der Stadtverwaltung, Unternehmen des öffentlichen Verkehrs u./o. dritten durchgeführt?	58
3.2.21	Beurteilung der Erreichbarkeit	59
3.2.22	Dringliche Probleme im Berufsverkehr	60
3.2.23	Parkplatznutzung	61
3.2.24	Sind Ihre betriebseigenen Parkplätze kostenpflichtig?	63
3.2.25	Werden Ihre betriebseigenen Parkplätze von Fremdparkern benutzt?	64
3.2.26	Gibt es reservierte Parkplätze für bestimmte Gruppen?	66
3.2.27	Assoziationen mit dem Betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM)	66
4.	Fazit	68
5.	Glossar	70
6.	Quellenverzeichnis	75
7.	Anhänge	
	Anhang I: Liste der befragten Betriebe	
	Anhang II: Personalfragebogen	
	Anhang III: Betriebsfragebogen	

Abbildungsverzeichnis

1.1	Altersverteilung der Befragten	7
1.2.1	Geschlechterverteilung	8
1.2.2	Geschlechterverteilung in den einzelnen Betrieben	9
1.3.1	Wohnortverteilung nach Regionen	10
1.3.2	Wohnortverteilung nach Ortschaften	10
1.4.1	Wann ist in der Regel Ihr Arbeitsbeginn?	11
1.4.2	Wann ist in der Regel Ihr Arbeitsende?	11
1.4.3	Streuung Arbeitsbeginn und Arbeitsende	12
1.5	Wie sind Sie angestellt?	12
1.6	Wie viele Minuten benötigen Sie gewöhnlich zur Arbeit?	13
1.7.1	Benutzen Sie ein/e...?	14
1.7.2	Benutzen Sie ...? – prozentualer Anteil	14
1.8	Wie hoch schätzen Sie die monatlichen Kosten für Ihren Arbeitsweg...?	15
1.9	Wie häufig nutzen Sie welches Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit?	16
1.10.1	Wie bewerten Sie das von Ihnen hauptsächlich gewählte Verkehrsmittel?	17
1.10.2	Bewertung der Pkw-Alleinfahrer	17
1.10.3	Bewertung der Fahrradfahrer	18
1.10.4	Bewertung der Bus u. Bahn Fahrer	18
1.10.5	Bewertung der Fußgänger	18
1.11	Wenn Sie überwiegend mit dem Auto fahren, wo parken Sie in der Regel?	19
1.12.1	Ist Ihnen eine Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr zum Arbeitsplatz bekannt?	20
1.12.2	Ist Ihnen Ihre Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr zum Arbeitsplatz bekannt? – Absolute Zahlen –	21
1.13.1	Kennen Sie den für Ihren Arbeitsweg günstigsten Bus / Bahn Tarif?	21
1.13.2	Kennen Sie den für Ihren Arbeitsweg günstigsten Bus / Bahn Tarif? Absolute Zahlen	22
1.14	Was würde Sie motivieren eine Fahrgemeinschaft zu grünen, bzw. noch häufiger zu nutzen?	23
1.15.1	Wenn Sie in einer Fahrgemeinschaft fahren, mit wie viel Personen fahren Sie insgesamt?	24
1.15.2	Wenn Sie in einer Fahrgemeinschaft fahren, mit wie viel Betriebsangehörigen fahren Sie?	24
1.16.1	Wie oft fiel Ihre Mitfahrmöglichkeit in diesem Jahr aus?	25
1.16.2	Bedeutung der Heimfahrgarantie in Abhängigkeit von der Ausfallhäufigkeit der Fahrgemeinschaften	26
1.17	Wenn Sie Bus fahren, mit welcher Linie fahren Sie?	27
1.18.1	Wenn Sie Bahn fahren, welchen Bahnhof/Haltepunkt nutzen Sie an Ihrem Wohnort?	28
1.18.2	Wenn Sie Bahn fahren, welchen Bahnhof/Haltepunkt nutzen Sie an Ihrem Arbeitsplatz?	28
1.19	Wie oft müssen Sie umsteigen?	29
1.20.1/1.20.2	Wie weit ist die nächste Haltestelle/Bahnhof von Ihrem Wohnort entfernt?	30
1.20.3	Wie weit ist die nächste Haltestelle/Bahnhof von Ihrer Wohnung entfernt?	31
1.21.1	Was würde Sie motivieren mit Bus/Bahn zu fahren? – ÖV-Nutzer -	32
1.21.2	Was würde Sie motivieren mit Bus/Bahn zu fahren? PKW & ÖV-Nutzer	33
1.22.1	Sind Sie an einem Jobticket interessiert?	34
1.22.2	Sind Sie an einem Jobticket interessiert? – nach Verkehrsmittelwahl -	34
1.23.1	Sind Sie an einer persönlichen / kostenlosen Tarif- / Fahrplanberatung interessiert?	35
1.23.2	Sind Sie an einer persönlichen / kostenlosen Tarif- / Fahrplanberatung interessiert? – nach Verkehrsmittelwahl -	35
1.24	Was würde Sie motivieren (noch häufiger) mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren?	36
1.25	Welche der folgenden Einrichtungen sind/wären am Arbeitsplatz unbedingt notwendig damit Sie mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen?	37

2.1	Standortanzahl	40
2.2	Beschäftigtenzahlen	40
2.3	Beschäftigtenverhältnisse	43
2.4	Geschlechterverteilung	44
2.5.1	Alterstruktur in den Betrieben A	45
2.5.2	Alterstruktur in den Betrieben B	46
2.6.1	Arbeitszeiten	47
2.6.2	Arbeitsbeginn & Arbeitsende (einzeln dargestellt)	47
2.6.3	Arbeitsbeginn & Arbeitsende (zusammen dargestellt)	49
2.7	Betriebsfläche	50
2.8	Nachbarschaft	50
2.9	Standortzufriedenheit	51
2.10	Nachbarschaftsprobleme	51
2.11	Verlagerung	52
2.12	Geplante Veränderungen	52
2.13.1	Kommunikationswege	53
2.13.2	Erreichbarkeit Internet	53
2.13.3	Erreichbarkeit Intranet	53
2.13.4	Personalversammlung	54
2.14	Erhebungen in der Vergangenheit	54
2.15	Gewichtete Themenbedeutung	55
2.16.1	Bisherige Aktivitäten (Anzahl der Nennungen)	56
2.16.2	Bisherige Aktivitäten (Anzahl der Betriebe)	56
2.18	Realisierungsprobleme	57
2.19	Zufriedenheit	58
2.20	Kooperation bei der Durchführung der Maßnahmen	58
2.21	Beurteilung der Erreichbarkeit	59
2.22	Probleme im Berufsverkehr	60
2.23.1	Parkplatznutzung	61
2.23.2	Auslastung betriebseigener Parkplätze	62
2.23.3	Anzahl der Parkplätze pro Mitarbeiter	62
2.24	Kostenpflicht der Parkplätze	63
2.25	Fremdparker	64
2.26.1	Reservierte Parkplätze	65
2.26.2	Reservierung nach Gruppen	65
2.27.1	Assoziationen	66
2.27.2	Assoziationen mit BMM	67
2.27.3	Assoziationen „trifft voll zu“	67
2.27.4	Assoziationen „trifft eher zu“	67

Vorwort

Der Auftrag zur Durchführung der Unternehmensbefragung zur Vorbereitung des „Mobilitätskonzeptes Trier 2020“ wurde vom Auftragnehmer in Absprache mit dem Auftraggeber in Zusammenarbeit mit einem vom Auftragnehmer geleiteten Forschungspraktikum zum Thema „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ an der Universität Trier durchgeführt. Der vorliegende Bericht ist ebenfalls gemeinsam mit den Studierenden des Forschungspraktikums erstellt worden. Die Veranstaltung fand im Fachbereich VI (Geographie/Geowissenschaften) in der Abteilung Angewandte Geographie, Raumentwicklung und Landesplanung statt. Die Leitung des Lehrstuhls hat Prof. Dr. Heiner Monheim inne.

An der vorliegenden Studie nahmen insgesamt 21 Studierende teil:

Andrea	Hefczyk
Anna	Böninger
Annette	Bickelmann
Astrid	Günter
Benjamin	Kohlstadt
Christopher	Stange
Cornelia	Dost
Daniel	Leschkowski
Daniel	Czmiel
Ingrid	Pütz
Katharina	Schäfer
Katharina	Földi
Marcus	Barth
Martin	Dirr
Melanie	Christ
Mirja J.	Eggers
Paul	Palmer
Stefanie	Reisch
Stefanie	Rückels
Thomas	Frommhold
Victoria Kathleen	Gillam

Im nachfolgenden Bericht erfolgen einleitend einige kurze Anmerkungen zur der Form der Lehrveranstaltung, der Thematik der Lehrveranstaltung und dem „Mobilitätskonzept Trier 2020“ als Hintergrund für die Auftragserteilung. Ebenso wird die Abwicklung des Auftrags in Zusammenarbeit mit der Lehrveranstaltung erläutert. Im Mittelpunkt des Berichts stehen die Ergebnisse der Befragung. Abschließend erfolgt ein kurzes Fazit zu den gewonnen Erkenntnissen.

1. Einleitung

Die gesamte Arbeit erstreckte sich auf den Zeitraum von knapp einem Jahr. Das Forschungspraktikum begann im Sommersemester 2005 mit der Aufarbeitung der theoretischen Grundlagen. Daran schloss sich zum Wintersemester 2005/06 der analytische Teil an und es erfolgte die eigentliche Befragung und anschließende Auswertung der Ergebnisse.

Generelles Ziel eines Forschungspraktikums ist, das wissenschaftliche Arbeiten zu üben und zu vertiefen. Dazu dient die Durchführung einer Forschungsaufgabe, angefangen bei der Hypothesenbildung bis hin zum vorliegenden fertigen Forschungsbericht. So sollen an dieser Stelle kurz der Untersuchungsgegenstand und das Ziel der Studie, sowie die allgemeine Vorgehensweise und der Aufbau des Berichts erläutert werden.

1.2 Untersuchungsgegenstand und Ziel der Studie

„Betriebliches Mobilitätsmanagement ist ein hauptsächlich auf Kooperation, Kommunikation, Organisation, und Information beruhendes Konzept, welches eine effektive, bedürfnisgerechte und zugleich möglichst umweltfreundliche Abwicklung des Beschäftigtenverkehrs beinhaltet <...>.“

(UTZMANN 2003, S. 17). Diese Definition des Betrieblichen Mobilitätsmanagements von UTZMANN zeigt den Hauptuntersuchungsgegenstand der vorliegenden Arbeit auf. Hierbei geht es um die Analyse der Mobilitätsbedürfnisse der Trierer Betriebe auf der einen Seite und deren Beschäftigten auf der anderen Seite. Es wird also der Personenverkehr der Betriebe und im speziellen der sogenannte Berufsverkehr betrachtet. Außen vor gelassen werden bei dieser Untersuchung die Bereiche Dienstreisen, Besucherverkehr und Güterverkehr, da es hier um andere Formen der Mobilität geht, bei denen nur wenige organisatorische Synergieeffekte mit dem Pendlerverkehr zu erzielen sind (vgl. BGW 2001, S. 10ff).

Die vorliegende Untersuchung zum Pendlerverkehr im Stadtgebiet wurde im Rahmen des „Mobilitätskonzepts Trier 2020“ vom städtischen Tiefbauamt und dem Amt für Wirtschaftsförderung bei der Universität Trier in Auftrag gegeben. Dabei war die Zielsetzung, einen umfassenden Überblick über die Mobilitätsbedürfnisse der Betriebe und ihrer Beschäftigten zu bekommen und diese zu analysieren. Die daraus folgenden Ergebnisse sollen zu einem späteren Zeitpunkt in das geplante „Mobilitätskonzept Trier 2020“ der Stadt einfließen.

Durch die mehrstufige Vorgehensweise, sollten möglichst vielfältige Ansätze zur Verbesserung der bestehenden Verkehrssituation der Betriebe erfasst werden. Einerseits sollte hierbei die Geschäftsführung zur Verkehrsanbindung der Betriebe und der jeweiligen Situation bezüglich ihres Berufsverkehrs befragt werden. Andererseits sollte das individuelle Verhalten der Beschäftigten und mögliche Probleme bei dem Weg von und zur Arbeit erfasst werden.

Neben der Datenerhebung ist die Kommunikation der Vorteile des Betrieblichen Mobilitätsmanagements für die Unternehmen, die Gesellschaft und die Umwelt ein Ziel dieser

Untersuchung. Mit der Befragung kann das Bewusstsein der Betriebe und Beschäftigten für alternative Verkehrsmittel geweckt und deren Nutzen für alle Beteiligten verdeutlicht werden. Außerdem werden somit frühzeitig die Betriebe und deren Beschäftigte als wichtige Akteure in der Gesellschaft in die Erstellung des Mobilitätskonzepts eingebunden. Auf das „Mobilitätskonzept Trier 2020“ wird in Abschnitt 2.2 noch gesondert eingegangen.

1.3 Allgemeine Vorgehensweise

Sinn und Zweck des Forschungspraktikums waren primär die Erlernung und die Anwendung geographischer und sozialwissenschaftlicher Forschungsmethoden. Dabei wurden, wie auch in anderen wirtschafts- und sozialwissenschaftlichen Disziplinen üblich, folgende Forschungsschritte durchlaufen:

1. Festlegung der Forschungsfrage
2. Festlegung der Forschungsmethode
3. Datenerhebung
4. Auswertung der erhobenen Daten
5. Darstellung der Ergebnisse
6. Interpretation der Ergebnisse

Der erste Schritt der Forschungsarbeit war die Definition des Forschungsgegenstandes. Um den Untersuchungsgegenstand zu ermitteln, erfolgte eine thematische Annäherung und Eingrenzung des Themas, die Erarbeitung des aktuellen Standes der Forschung, sowie die Bestimmung der Informationslücken. Daher stellte das Thema am Anfang zunächst einen groben Arbeitsrahmen dar. Der Schwerpunkt der Untersuchung wurde auf die Gewinnung von Informationen (durch eine Unternehmensbefragung) gelegt, die dazu geeignet sind, das aktuelle Mobilitätsverhalten der einzelnen Unternehmen zu ermitteln. Darüber hinaus sollten Möglichkeiten und Potentiale der weiteren Verbesserung der betrieblichen Verkehrsströme im Sinne eines nachhaltigen Mobilitätsmanagements im Bereich des Berufsverkehrs erfasst werden.

Um die Unternehmensbefragung durchzuführen wurden zunächst in Arbeitsgruppen die zu erhebenden Informationen diskutiert und formuliert, sowie die entstandenen Fragen gesammelt und kategorisiert. Der nächste Arbeitsschritt beinhaltete die Konzeptionierung der Fragebögen. Anhand einer groben Skizze des Fragebogens wurden die Logik des Ablaufes und die Reihenfolge der Fragen eingehend überprüft. Sowohl die Fragebögen für die Geschäftsleitung einerseits als auch die Fragebögen der Mitarbeiterbefragung andererseits wurden mehrfach überarbeitet. Die Grundgesamtheit für die Befragung bildeten zunächst alle größeren Unternehmen der Stadt Trier. Zur Auswahl der Stichprobe wurden aus zwei Datensätzen der IHK-Trier und des Amtes für Wirtschaftsförderung die Betriebe mit mehr als 50 Mitarbeitern ausgesucht, sofern dies bekannt

bzw. zu vermuten war. Die letztendliche Auswahl der Betriebe wurde in enger Abstimmung mit dem Auftraggeber durchgeführt.

Die endgültige Liste umfasste 111 Betriebe, die alle telefonisch kontaktiert und auf ihre Bereitschaft hin befragt wurden, sich an der Umfrage zu beteiligen. Bei mehr als der Hälfte der Betriebe musste mehrfach angerufen werden, bis der Kontakt hergestellt war. Mit einigen Betrieben war trotz mehrfacher Versuche keine telefonische Kontaktaufnahme möglich. In anderen Betrieben waren bis zu fünf Telefonate nötig, um die Bereitschaft zur Befragung zu klären. Nach Abschluss der telefonischen Anfrage erklärten sich zunächst 72 Betriebe bereit, an mindestens einem der zwei Befragungsteile teilzunehmen. Mehrere Betriebe wollten zu diesem Zeitpunkt ihre Teilnahme jedoch nicht verbindlich zusagen. Ebenso gab es einige Betriebe, die nur an einem Teil der Befragung mitmachten. So liegen im Ergebnis bei der Betriebsbefragung Daten aus 39 Unternehmen vor. Bei der Personalbefragung haben Beschäftigte aus 37 Betrieben geantwortet.

Um die Rücklaufquote bei der Betriebsbefragung nochmals zu erhöhen, wurde nach Abstimmung mit dem Auftraggeber im Februar 2006 noch einmal eine telefonische Anfrage bei mehreren Betrieben durchgeführt. Hierdurch konnten noch zusätzliche 16 Antworten „eingeworben“ werden. In drei Betrieben wurde die Befragung durch den Auftragnehmer persönlich vorgestellt. Bei zwei weiteren Betrieben wurde die ebenfalls persönliche Vorstellung der Befragung kurzfristig abgesagt, so dass im Rahmen des Befragungszeitraums keine Kompensation mehr möglich war. Ersatzweise wurde jedoch ausführlich mit den Betrieben telefoniert und diesen angeboten, bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt nochmals persönlich Kontakt aufzunehmen. Vergleichbare ausführliche Telefonate ergaben sich mit rund einem weiteren halben Dutzend an Betrieben, weil diese ein großes Interesse an der Thematik äußerten.

Die Fragebögen wurden in drei verschiedenen Versionen versendet, welche alle mit der aktuellsten Version des „Teleform“ Programms erstellt wurden. Zum einen gab es eine Online-Befragung auf der Homepage des Rechenzentrums, auf die ein Hinweis per Rundmail mit dem entsprechenden Link erfolgte. Als zweites wurde ebenfalls per Rundmail eine Email mit einem PDF-Anhang versendet, der digital ausgefüllt und automatisch zurückgesendet werden konnte. Drittens wurde den Betrieben bei Bedarf gedruckte Exemplare in ausreichender Anzahl zur Verfügung gestellt. Während die digital beantworteten Fragebögen über eine Datenmaske in eine SPSS-Datenbank bzw. Excel überführt werden konnten, mussten die gedruckten Fragebögen vorher eingescannt werden. Alle erhobenen Daten wurden nach Eingang auf ihre Plausibilität hin überprüft, bei Bedarf bereinigt und interpretiert. Die schriftlichen Auswertungen der Ergebnisse bilden den empirischen Teil des vorliegenden Forschungsberichtes. Die Ergebnisse sind in den Kapiteln 3. und 4. dargestellt. Dabei wurde die Kernaussage zu jeder Frage in einer Graphik dargestellt.

2. Betriebliches Mobilitätsmanagement

Im Folgenden sollen die wesentlichen Elemente des Betrieblichen Mobilitätsmanagements und dessen Vorteile verdeutlicht werden. Außerdem erfolgt eine kurze Erläuterung des Mobilitätskonzepts 2020 der Stadt Trier und wie diese Studie mit der bisherigen Planung dazu zusammenhängt.

2.1 Definition des Betrieblichen Mobilitätsmanagements

Das Betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) beinhaltet Maßnahmen zur effizienteren und ökonomischeren Ausgestaltung der beruflichen Verkehrsströme eines Betriebes. Durch eine optimale und nachhaltige Nutzung aller zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel sollen Kosten eingespart und vorhandene Potentiale zur Transportrationalisierung genutzt werden.

Dieses nachhaltige Mobilitätskonzept umfasst eine intelligente, kostengünstige, umweltfreundliche, gesunde und sichere Abwicklung aller betrieblichen Verkehrsströme. Hierzu gehören im Allgemeinen:

- der Pendlerverkehr
- der Besucherverkehr
- der Güterverkehr
- die Dienstreisen

Wie bereits oben erwähnt gilt es hierbei zu beachten, dass in dieser Studie ausschließlich der sogenannte Berufsverkehr/Pendlerverkehr betrachtet wird. Güterverkehr, Logistik, Dienstreisen und Besucherverkehr sind nicht mit in die Untersuchungen einbezogen.

Wichtigstes Ziel des BMM ist es, auf das individuelle Verkehrsverhalten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einzuwirken und diesen die Vorteile einer weniger Pkw-orientierten Mobilität aufzuzeigen. Dies soll im Hinblick auf eine stärkere Nutzung alternativer Verkehrsmittel (z.B. ÖPNV) und eine effizientere Nutzung des PKW geschehen.

2.2 Vorteile des Betrieblichen Mobilitätsmanagements

Das BMM beinhaltet erhebliche Vorteile sowohl für die partizipierenden Unternehmen und deren Angestellte als auch für Gesellschaft und Umwelt. Nachfolgend werden diese Vorzüge eines integrierten Mobilitätsplans auf betrieblicher Ebene differenziert aufgezeigt, um die thematische Bedeutung dieser Studie zu verdeutlichen.

2.2.1 Vorteile für die Unternehmen

Die Hauptvorteile für das Unternehmen liegen im Bereich Kosteneinsparung, Erhöhung der Motivation der Mitarbeiter und Verbesserung des (Umwelt-) Images. Zu Kosteneinsparungen kann es vor allem durch folgende Möglichkeiten kommen:

- Effizientere Nutzung der Betriebsfläche und der Fahrzeuge
- Reduzierung der verkehrsbedingten Kosten (z.B. Parkraumbereitstellung)
- Senkung der Krankenstände durch erhöhte Fitness der Arbeitnehmer
- Standortsicherung durch bessere Erreichbarkeit für Kunden, Besucher und Beschäftigte
- Verbesserte Verkehrsabläufe rund um den Betrieb

Eine Erhöhung der Motivation und der Leistungsfähigkeit der Mitarbeiter, erfolgt vor allem durch die Umsetzung der folgenden Maßnahmen:

- Verminderung der Unfallhäufigkeit durch sichere Verkehrsmittel
- höhere Fitness und Senkung der Krankenstände durch körperliche Betätigung auf dem Weg von und zur Arbeit
- Unterstützung aller Mitarbeiter z.B. durch die Subventionierung von Jobtickets für die Gruppe von Beschäftigten, die nicht mit dem PKW fahren können/ möchten

Wie ein Betrieb sein Image im Bezug auf die Umwelt und damit gleichermaßen auch innerhalb der Gesellschaft verbessern kann, wird in den folgenden Punkten deutlich:

- Imagegewinn durch fortschrittliches Handeln
- Stärkere Nutzung umwelt- und sozialverträglicher Verkehrsmittel (z.B. Rad, Bus, Bahn)
- Verbesserung der Öko-Bilanz durch Einsparung von Ressourcen
- Beitrag zum Klimaschutz durch reduzierten CO₂ Ausstoß

2.2.2 Vorteile für die Mitarbeiter

Die Mitarbeiter profitieren vor allem durch die individuelle Kosteneinsparung, wenn sie beispielsweise durch die Unterstützung von Fahrgemeinschaften, Jobticket oder Ausbau der Radwege den hohen finanziellen Aufwand für den Pkw reduzieren oder sogar auf den Zweitwagen im Haushalt verzichten können und an Stelle dessen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (ÖPNV, Fahrrad, zu Fuß gehen) nutzen. Einhergehend damit stellen auch die größeren Wahlmöglichkeiten zwischen den Verkehrsmitteln für den Arbeitsweg einen Vorteil für die Mitarbeiter dar. Weiterhin ist bei der Ausarbeitung eines individuellen Mobilitätsplanes die Sicherheit auf dem Weg zur Arbeit eines der wichtigsten Themen. Gerade von der Umsetzung einer solchen Überlegung profitieren Arbeitnehmer und Arbeitgeber, wie bereits oben erwähnt wurde.

Als letzten Punkt sei die Stressreduzierung genannt, die die Angestellten erreichen können, indem sie nicht alltäglich mit einer angespannten Parkraumsituation und Staus konfrontiert werden. Stattdessen kann die Zeit bei einer längeren Fahrt in öffentlichen Verkehrsmitteln als gewonnene Zeit zur eigenen Verfügung genutzt werden, wenn man beispielsweise im Zug lesen kann, anstatt sich am Lenkrad auf den Verkehr konzentrieren zu müssen. Ein attraktiver Weg mit dem Fahrrad oder zu Fuß kann sogar vor und nach der Arbeit Erholung verschaffen.

2.3 Das "Mobilitätskonzept Trier 2020"

Seit März 2005 hat es sich die Stadt Trier zum Ziel gemacht, ein verkehrsträgerübergreifendes Mobilitätskonzept als integrierten und ganzheitlich konzipierten Verkehrsentwicklungsplan zu verwirklichen. Dieses Projekt steht auch im Zusammenhang mit dem Stadtmarketingprozess „Zukunft Trier 2020“. Im Sinne einer ganzheitlichen Planung von Städtebau, Verkehr und Umwelt, werden im „Mobilitätskonzept Trier 2020“ die Teilbereiche Fußgängerverkehr, Radverkehr, ÖPNV und Motorisierter Individualverkehr (MIV) in einem ausgewogenen Verhältnis berücksichtigt. Einer der Schwerpunkte dieser Konzeptionierung liegt im Bereich des Mobilitätsmanagements, neben anderen Themenbereichen, wie Verkehrssystemmanagement, Telematik und der Maßnahmenbildung für die zukunftsweisende Abwicklung des Güterverkehrs in der Stadt.

Die Leitziele des Mobilitätskonzepts liegen laut Angaben der STADT TRIER zum einen in der Stärkung des Umweltverbundes und zum anderen in der Sicherung der Leistungsfähigkeit der Verkehrsträger. Ein weiteres Ziel ist die Erhaltung der Schieneninfrastruktur (vgl. STADT TRIER 2006).

Zur Erreichung dieser Zielsetzung hat das zuständige Tiefbauamt der Stadt bereits eine Vielzahl von Projekten vorgesehen, wie beispielsweise den Ausbau des Radwegenetzes, die Reduzierung des Verkehrsaufkommens und die dadurch entstehenden Belastungen, die Stärkung der öffentlichen Verkehrsmittel im Nah- und Fernverkehr, die Sicherung der Leistungsfähigkeit des MIV und die Erhöhung der Aufenthaltsqualität für Fußgänger (vgl. STADT TRIER 2006).

Dieser kurze Überblick über das Mobilitätskonzept 2020 der Stadt Trier soll die Relevanz der durchgeführten Studie im Rahmen des Mobilitätsmanagements als Schwerpunkt dieses Vorhabens der Stadt aufzeigen.

3. Ergebnisse der Untersuchung

Anmerkung:

Alle im nachfolgenden Ergebnisteil aufgeführten Graphiken sind eigene Darstellungen.

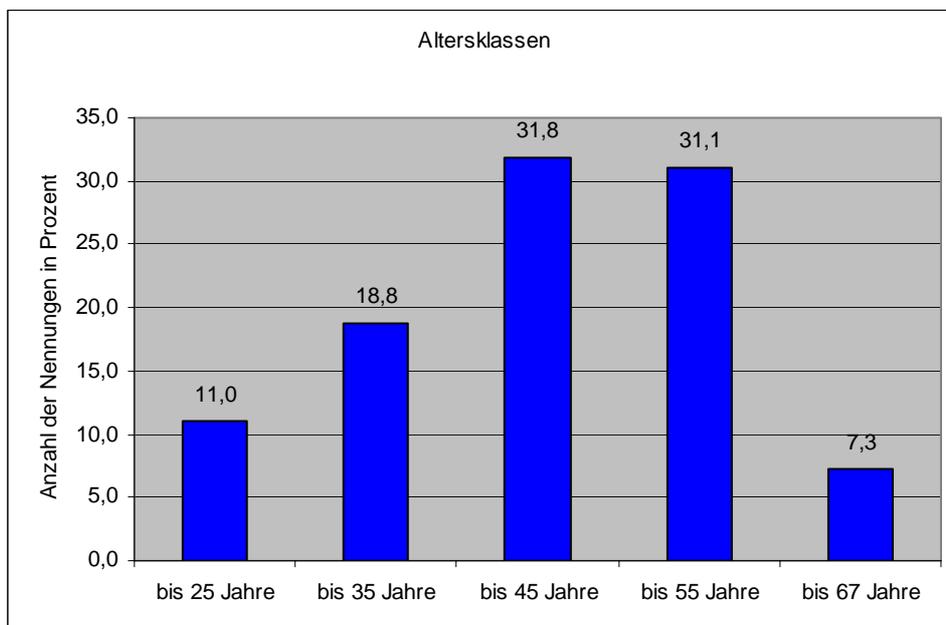
3.1. Personalbefragung

3.1.1 Altersverteilung der Befragten

Die Fragestellung nach dem Alter der Beschäftigten ist hinsichtlich möglicher Rückschlüsse auf das spezifische Mobilitätsverhalten einzelner Altersgruppen von Interesse. Das Lebensalter wurde im Fragebogen in fünf Klassen unterteilt: „bis 25 Jahre“ (160 Nennungen), „25 bis 35 Jahre“ (275 Nennungen), „35 bis 45 Jahre“ (464 Nennungen), „45 bis 55 Jahre“ (454 Nennungen) und „55 bis 67 Jahre“ (107 Nennungen).

Insgesamt gaben 1460 Befragte ihr Alter an. Es ergibt sich ein eindeutiger Schwerpunkt in den Altersklassen „35 bis 45 Jahre“ mit ca. 32% und „45 bis 55 Jahre“ mit ca. 31%. Am geringsten vertreten sind die 55 bis 67 jährigen Arbeitnehmer mit lediglich 7,3% ist die Altersklasse der bis zu 67 Jahre alten Arbeitnehmer mit lediglich 7,3%, gefolgt von der Altersklasse der „bis 25 jährigen mit 11% (siehe Grafik)%. Arbeitnehmer im Alter zwischen 26 und 35 Jahre sind im Verhältnis zu den beiden Schwerpunktklassen mit knapp 19% relativ selten vertreten.

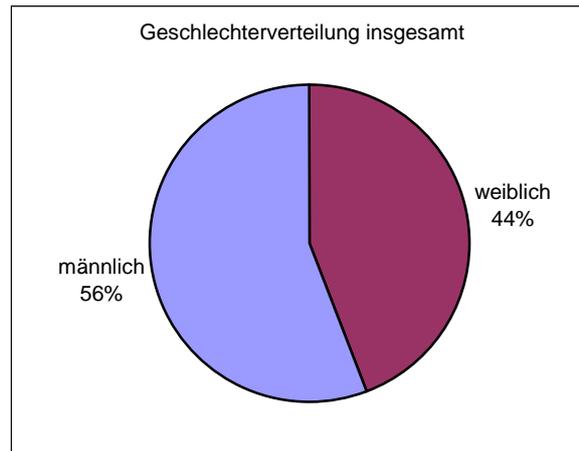
Abbildung 1.1: Altersverteilung der Befragten



3.1.2 Geschlechterverteilung

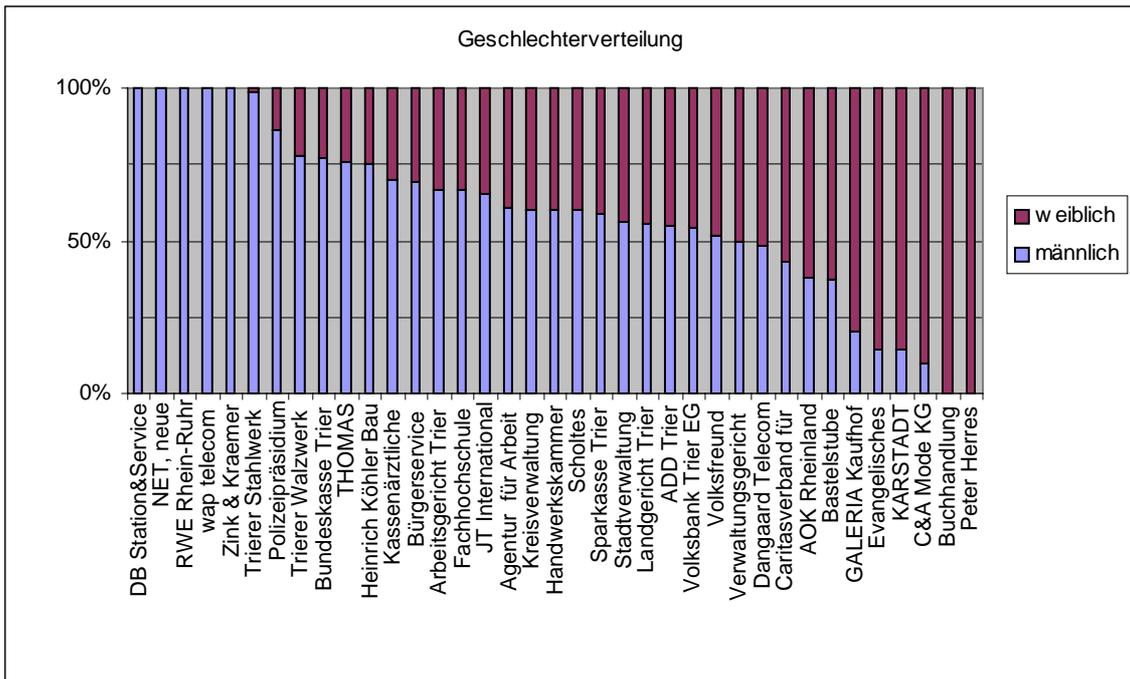
Die Frage nach der Geschlechterzugehörigkeit ist besonders für die zu formulierenden Maßnahmen von Interesse. Vor allem Überlegungen in Bezug auf das subjektive Sicherheitsempfinden, die Suche von Partnern für Fahrgemeinschaften und individuelle Wegeketten sollten in die zu ergreifenden Maßnahmen einfließen und dabei den Aspekt der Geschlechterverteilung berücksichtigen.

Abbildung 1.2.1: Geschlechterverteilung



Insgesamt gaben 1446 Befragte ihre Geschlechterzugehörigkeit an. Weibliche Arbeitnehmer sind mit 45% seltener unter den Umfrageteilnehmern als männlichen (55%). Auffällig ist die Variation der Geschlechterverteilung nach Betriebsart. Dabei ist nicht nur in der verarbeitenden und produzierenden Industrie eine deutliche Mehrheit männlicher Arbeitnehmer zu verzeichnen, sondern auch bei Verwaltungen, wie beispielsweise die Agentur für Arbeit mit 61%, die Kreisverwaltung Trier-Saarburg mit fast 60% und die Bundeskasse Trier mit 77%. Frauen hingegen bilden eine Mehrheit im Warenhandel wie beispielsweise bei der Bastelstube Leyendecker mit 62%, in der Galeria Kaufhof Warenhaus AG mit gut 79% und in der Karstadt Warenhaus GmbH mit fast 86%. Ebenso dominieren sie im Bereich der medizinischen Versorgung, wie zum Beispiel im Evangelischen Elisabeth-Krankenhaus mit 85%.

Abbildung 1.2.2: Geschlechterverteilung in den einzelnen Betrieben



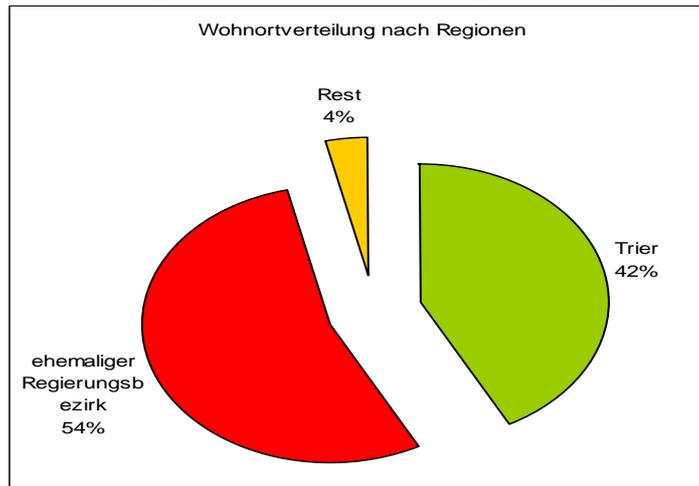
In absoluten Zahlen ausgedrückt waren 806 der Befragten männlichen und 640 weiblichen Geschlechts. In zwei Betrieben haben nur Frauen geantwortet, in fünf beteiligten sich ausschließlich Männer an der Personalbefragung.

3.1.3 Wo wohnen Sie?

Von allen eingegangenen Fragebögen waren 1394 mit einer Ortsangabe in Form von Postleitzahl und Wohnort versehen. Dabei wurden 206 verschiedene Wohnorte genannt. Danach ergibt sich folgendes Bild der Wohnortverteilung unter den Befragten:

Die größte Gruppe der Beschäftigten wohnt mit 588 Personen erwartungsgemäß in der Stadt Trier (42,18%). Neben Trier gibt es weitere 22 Kommunen, in denen mindestens zehn der Befragten wohnen. Außer Wadern liegen davon alle in den Landkreisen des ehemaligen Regierungsbezirks Trier (Bitburg-Prüm, Berncastel-Wittlich, Trier-Saarburg, Daun). Insgesamt haben etwas mehr als 50 der Befragten ihren Wohnsitz im Saarland, Luxemburg oder im übrigen Gebiet von Rheinland-Pfalz. Somit leben außerhalb des ehemaligen Regierungsbezirks nur rund 4% der Umfrageteilnehmer.

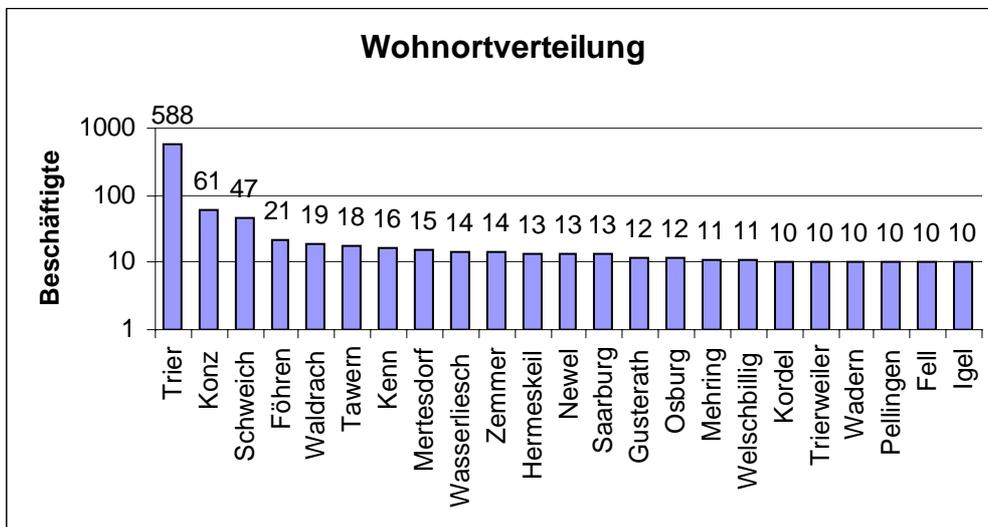
Abbildung 1.3.1: Wohnortverteilung nach Regionen



Als Wohnorte wurden von mehr als einem Prozent der Befragten neben Trier, auch die Städte und Gemeinden Konz, Schweich, Föhren, Tawern, Waldrach, Kenn, Mertesdorf, Wasserliesch und Zemmer genannt. Aus keinem dieser Orte kommen jedoch mehr als 5% der Befragten.

Die Personen aus dem restlichen Rheinland-Pfalz werden aufgrund ihrer recht großen Entfernung zum Arbeitsort in den späteren Überlegungen nur eine untergeordnete Rolle spielen, dennoch sind sie bei der statistischen Auswertung berücksichtigt worden und in den Ergebnisdarstellungen enthalten.

Abbildung 1.3.2: Wohnortverteilung nach Ortschaften



3.1.4 Arbeitsbeginn und Arbeitsende

Jeder Umfrageteilnehmer konnte jeweils drei Uhrzeiten angeben, an denen seine Arbeit in der Regel beginnt bzw. endet. Bedeutend ist die Nennung unterschiedlicher Anfangs- bzw. Endzeiten der Arbeit vor allem in Bezug auf Beschäftigte, deren Unternehmen im Schichtbetrieb arbeiten.

Unabhängig von der angegebenen Reihenfolge wurden in der Ergebnisdarstellung die Nennungen der einzelnen Uhrzeiten summiert und der prozentuale Anteil an den Gesamtnennungen in der Grafik dargestellt. Anfangs- und Endzeiten sind in Intervalle von je einer Stunde unterteilt, weniger oft genannten Zeiten wurden in größeren Intervallen zusammengefasst.

Abbildung 1.4.1:

Wann ist in der Regel ihr Arbeitsbeginn?

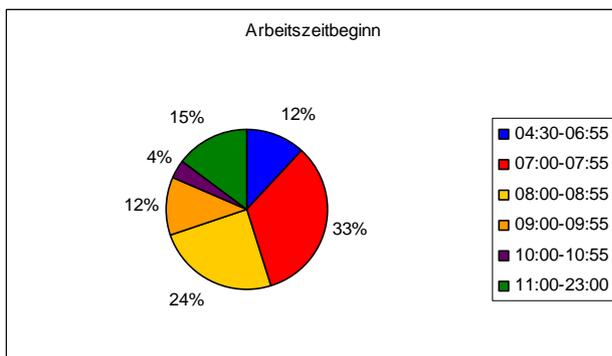
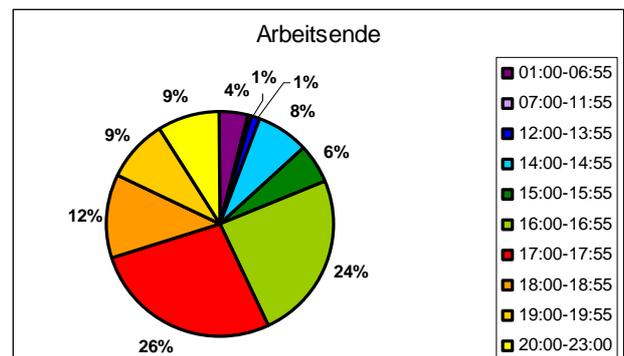


Abbildung 1.4.2:

Wann ist in der Regel ihr Arbeitsende?

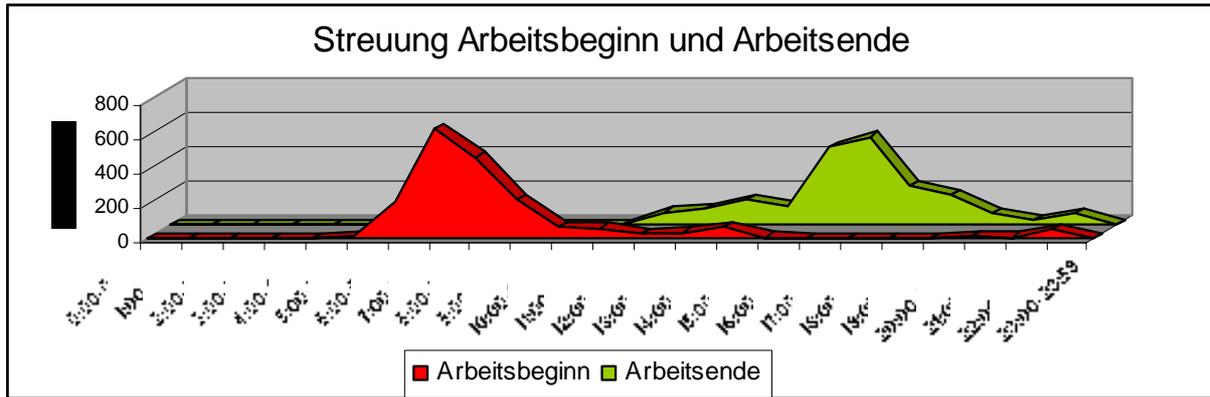


Erwartungsgemäß konzentriert sich der Arbeitsbeginn auf den Vormittag, weist aber innerhalb dieser Stunden eine relativ breite Streuung auf. Die größte Konzentration (57%) lässt sich zwischen 7 und 9 Uhr feststellen. Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots und zur Implementierung von Fahrgemeinschaften sollten sich daher auf diesen Zeitraum konzentrieren. Vor 7 Uhr beginnen lediglich 12% der Beschäftigten ihre Arbeit. Die Anzahl der Nennungen nach 10 Uhr summieren sich für den Rest des Tages auf einen Wert von 19%. Zwischen 23 und 4:30 Uhr wurde kein einziger Arbeitsbeginn gemeldet.

Die meisten Anfangszeiten fallen auf eine volle, halbe oder viertel Stunde. Diese Tatsache ist für Maßnahmen im Bereich der Abstimmung des ÖPNV-Angebots und der Fahrgemeinschaften von Vorteil.

Das Ende der Arbeitszeit ist auf den Nachmittag konzentriert. Die Hälfte der Arbeitsendzeiten liegt zwischen 16 und 18 Uhr. Danach nehmen die Nennungen stetig ab. Zwischen 1 Uhr morgens und 14 Uhr mittags endet die Arbeitszeit nur für wenige der Befragten (zusammen 6%). Verglichen mit dem Arbeitsbeginn ist beim Arbeitsende jedoch eine größere Streuung auffällig.

Abbildung 1.4.3: Streuung Arbeitsbeginn und Arbeitsende

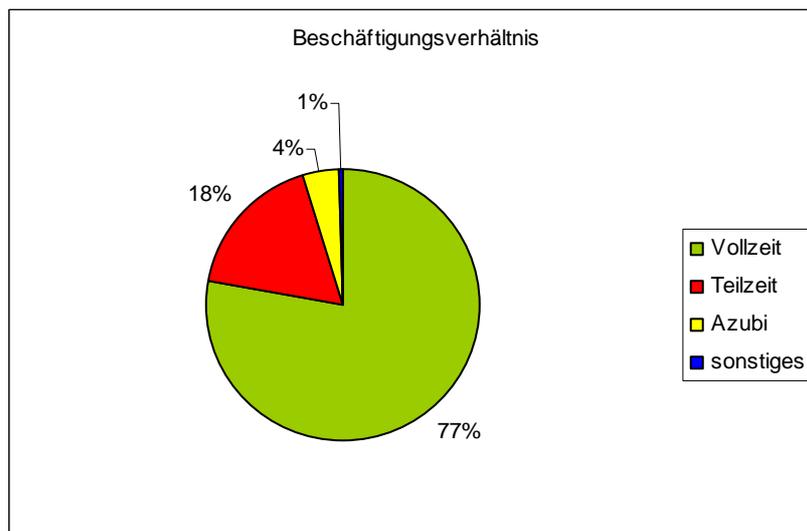


Um die erhobenen Daten, zum Beispiel für die Fahrplangestaltung im öffentlichen Verkehr oder für die Organisation von Fahrgemeinschaften nutzen zu können, müssen in einer vertiefenden Analyse des Datensatzes die Nennungen der verschiedenen Anfangs- und Endzeiten den einzelnen Betrieben zugeordnet und nach räumlichen Clustern in Quell- und Zielort gesucht werden. Die Erfolgchancen für Maßnahmen im Bereich Optimierung des ÖPNV-Angebots bzw. Organisation von Fahrgemeinschaften würden auf Grundlage dieser Erkenntnisse steigen.

3.1.5 Wie sind Sie angestellt?

Mehr als drei Viertel der Befragten (77%) gaben an, in einem Vollzeit-Beschäftigungsverhältnis zu stehen. Knapp ein Fünftel der Arbeitnehmer (18%) hat einen Teilzeitarbeitsplatz. Auszubildende machen lediglich 4% der Befragten aus.

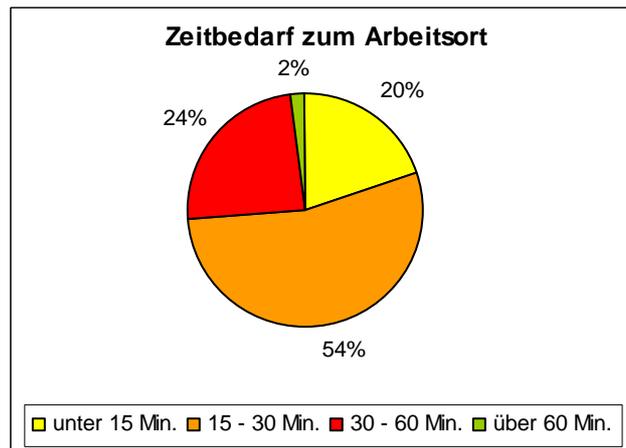
Abbildung 1.5: Wie sind Sie angestellt?



3.1.6 Zeitbedarf zum Arbeitsort

Die benötigte Zeit zum Arbeitsplatz ist eine wichtige Determinante der Verkehrsmittelwahl. Sehr viel Zeit müssen die wenigsten der Befragten für den Weg zur Arbeit aufbringen, egal mit welchem Verkehrsmittel sie diesen bestreiten. Knapp drei Viertel gaben an, für den Arbeitsweg weniger als 30 Minuten zu benötigen, 20% sogar weniger als 15 Minuten. Demgegenüber stehen lediglich 29 Beschäftigte (2%), die mehr als eine Stunde für den täglichen Weg zur Arbeit aufwenden müssen.

Abbildung 1.6: Wie viele Minuten benötigen Sie gewöhnlich zur Arbeit?



3.1.7 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Sobald der Arbeitsweg nicht mehr zu Fuß bewältigt werden kann stellt sich die Frage, mit welchem Verkehrsmittel dies stattdessen möglich ist. Diesbezüglich ist für die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes von besonderem Interesse, welche anderen Verkehrsmittel den Befragten überhaupt zur Verfügung stehen. Es standen drei Verkehrsmittel zur Auswahl, deren Verfügbarkeit jeweils bestätigt oder ausgeschlossen werden sollte. Dennoch antwortete zu jedem Verkehrsmittel eine unterschiedliche Zahl von Umfrageteilnehmern (Bus/Bahn: 1140; Pkw: 1381; Fahrrad: 1191). Zu erklären sind diese Diskrepanzen vermutlich durch Teilnehmer, die über ein bestimmtes Verkehrsmittel nicht verfügen und daher auf die Verneinung verzichteten. Betrachtet man die einzelnen Ergebnisse, ergeben sich folgende Werte: 217 Personen besitzen eine Zeitkarte für Bus bzw. Bahn. Dies sind nur knapp 20% derer, die diese Frage beantwortet haben. Im Falle des Pkw ist die Verfügbarkeit mit 1260 Nennungen (ca. 90%) deutlich höher. Immerhin 112 Personen (knapp 10%) haben keinen Zugang zu einem Automobil. Fast 80% (928 Personen) gaben an, ein Fahrrad zu besitzen; 261 Personen verneinten diese Frage.

Abbildung 1.7.1: Besitzen Sie ein/e ...?

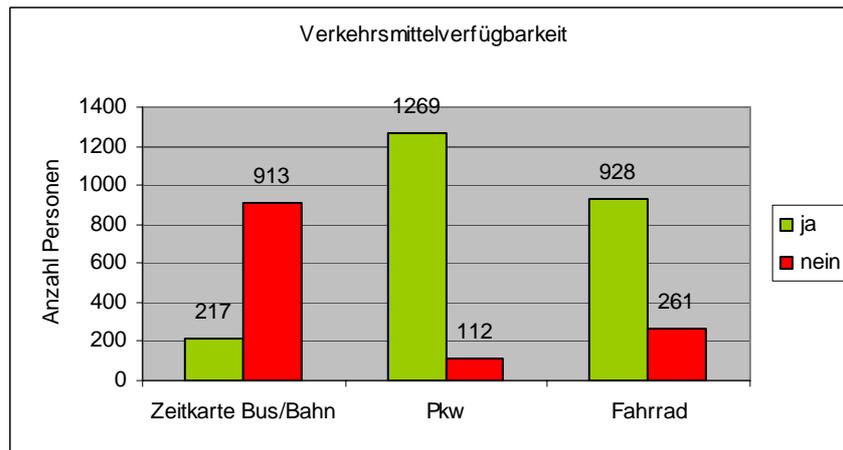
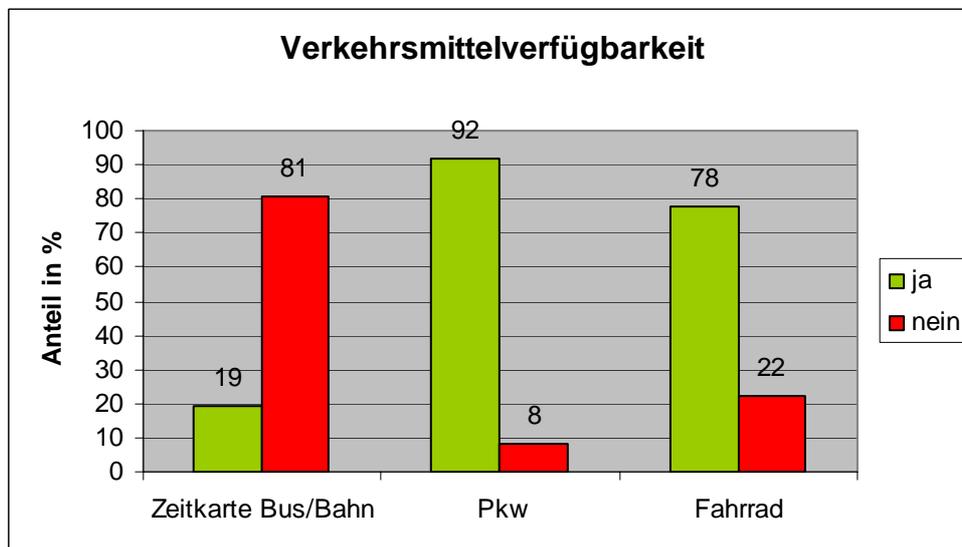


Abbildung 1.7.2: Besitzen Sie ...? – prozentualer Anteil

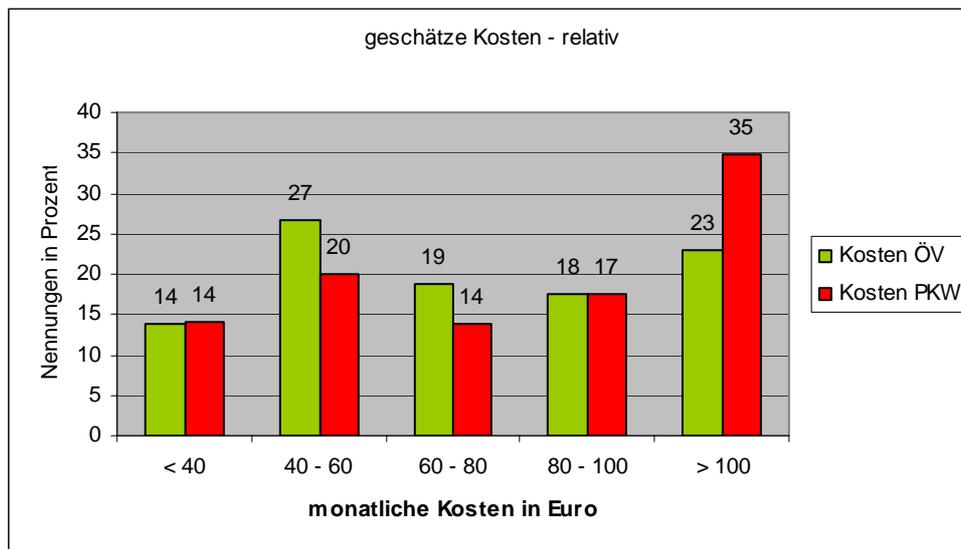


In einer Zusatzfrage sollte Auskunft über die Funktionstüchtigkeit des Fahrrads gegeben werden. Diese erbrachte die Erkenntnis, dass 99 der Befragten (etwa 10%) lediglich über ein defektes, 932 über ein funktionstüchtiges Fahrrad verfügen. Die Differenz der Antworten zwischen Fahrradbesitzern und denjenigen, die Auskunft über die Funktionstüchtigkeit ihres Fahrrads gaben, kann mit der Überlegung erklärt werden, dass einige der Umfrageteilnehmer die Funktionsuntüchtigkeit ihres Rades durch die Verneinung der Frage nach dem Vorhandensein dokumentierten. Die Differenz von Antworten zwischen Fahrradbesitzern und Personen, die eigenen Angaben zufolge über ein funktionstüchtiges Fahrrad verfügen, kann hingegen mit der Vermutung erklärt werden, dass die Befragten im ersten Fragenteil nicht nur über die Verfügbarkeit Auskunft gaben, sondern auch Aspekte wie zum Beispiel die Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz berücksichtigten.

3.1.8 Kostenschätzung

Die Frage nach den geschätzten Kosten für die monatliche Nutzung des öffentlichen Verkehrs bzw. den eigenen Pkw zwischen Wohnort und Arbeitsstätte erbrachte signifikante Ergebnisse. Alle Befragten waren gebeten, jeweils beide Werte zu schätzen und zwar unabhängig davon, ob sie das jeweilige Verkehrsmittel auch wirklich nutzen. In der Grafik sind die Antworten als prozentuale Werte dargestellt.

Abbildung 1.8: Wie hoch schätzen Sie die monatlichen Kosten für Ihren Arbeitsweg,...?



Insgesamt schätzen die Befragten die Kosten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) höher ein als die Kosten des öffentlichen Verkehrs. Betrachtet man die Ergebnisse genauer so zeigt sich, dass lediglich ein gutes Drittel der Befragten (35%) die Kosten für den Pkw auf über 100€ pro Monat schätzt. Obwohl dies bzgl. der Pkw-Kosten der am häufigsten genannte Bereich ist, liegt die Vermutung nahe, dass nicht immer die tatsächlichen Kosten der Autonutzung¹ (inkl. Betriebskosten, Wertverlust, Versicherung, Steuer, etc.) geschätzt wurden. Indiz hierfür ist der deutlich größere Anteil an Wohnsitzen außerhalb des Stadtgebiets (fast 60%).

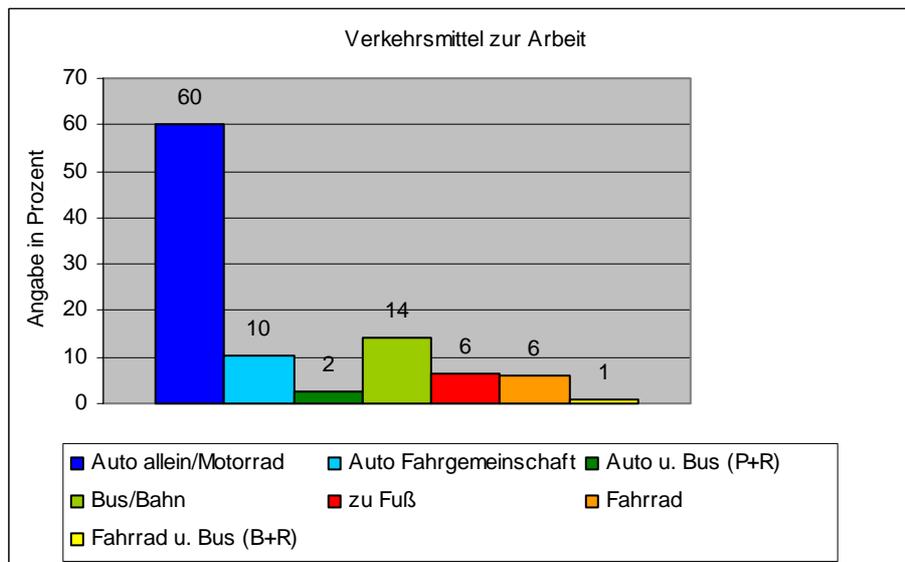
Jeder vierte Befragte schätzt auch die monatlichen Kosten für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel auf über 100€, obwohl lediglich 4% angegeben haben außerhalb des VRT-Gebiets zu wohnen, über 40% ihren Wohnort im Stadtgebiet Trier haben und ein sogenanntes Super-Ticket (Monatskarte) des VRT erst ab der Preisstufe 6 (betrifft in erster Linie Wohnorte außerhalb des Ladkreises Trier-Saarburg) über 100 € im Monat kostet. Der Kostenbereich von monatlich 40 - 60€ wurde für den öffentlichen Verkehr am häufigsten genannt. Innerhalb dieser Preisspanne befindet sich beispielsweise das Super-Ticket für den Stadtbereich (44,50 €). Inwiefern die Angaben der Befragten, die die Kosten für den Pkw bzw. den ÖV unter 40€ schätzen, der Realität entsprechen ist fraglich. Ein Aspekt könnten Teilzeitbeschäftigungsverhältnisse sein, denn bei rund 20 Werktagen ist dieser Wert mit beiden Verkehrsmitteln kaum einzuhalten. Im öffentlichen Verkehr könnte dies evtl. durch ein Jobticket ermöglicht werden.

¹ Laut einer Studie des ADAC schlägt ein Auto mit mindestens 311 € pro Monat zu Buche (z.B. Opel Astra), das entspricht 25 Cent pro km (vgl. ADAC 2000).

3.1.9 Wie häufig nutzen Sie welches Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit?

Die Frage hielt folgende Antwortmöglichkeiten offen: „Auto allein/Motorrad“, „Auto Fahrgemeinschaft“, „Auto und Bus/Bahn (P&R)“, „Bus/Bahn“, „zu Fuß“, „Fahrrad“ sowie „Fahrrad und Bus/Bahn (B&R)“. Dabei sollten möglichst zu jeder Fortbewegungsart Angaben gemacht werden, die über die Intensität der Nutzung Aufschluss geben: „immer/häufig“, „manchmal“ und „selten/nie“. Insgesamt konnten bei der Auswertung 6460 Angaben berücksichtigt werden. Das Diagramm zeigt die Ergebnisse nach Verkehrsmitteln in Prozent und in Bezug auf die Nutzungsintensität „immer/häufig“.

Abbildung 1.9: Wie häufig nutzen Sie welches Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit?



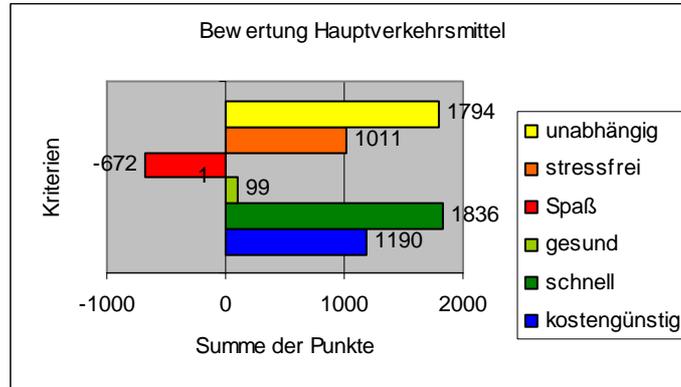
Eine deutliche Mehrheit von 60% der Befragten gab an, das Auto bzw. Motorrad immer oder zumindest häufig für den Weg zur Arbeit zu nutzen. Erst in großem Abstand folgen die öffentlichen Verkehrsmittel mit 14% und die Fahrgemeinschaften mit 10%. Addiert man die Pkw-Alleinfahrer mit den Fahrgemeinschaften und P&R-Nutzern, spielt bei fast drei Viertel der Beschäftigten das Auto eine Rolle um zur Arbeit zu gelangen. Die Ergebnisse zeigen deutlich den hohen Stellenwert des Autos für den Berufsverkehr unter den Beschäftigten in der Stadt Trier. Die Verkehrsmittel des Umweltverbundes werden nicht einmal von jedem dritten genutzt. Fahrrad fahren und zu Fuß zur Arbeit zu gehen muss bei jeweils 6% schon fast als Ausnahmeerscheinung bezeichnet werden. Dies passt weder zu bundesweiten Erfahrungswerten noch ist es allein mit der Wohnortverteilung zu begründen. Bei 40% der Befragten mit Wohnsitz in der Stadt Trier sind neben der Entfernung und der gegebenen Topographie andere Gründe für diese geringen Werte zu suchen.

3.1.10 Wie bewerten Sie das von Ihnen hauptsächlich gewählte Verkehrsmittel?

Die Ergebnisse dieser Frage erlauben eine vertiefende Analyse der Verkehrsmittelwahl, da nach den Motiven gefragt wurde, die die Wahl des jeweiligen Hauptverkehrsmittels beeinflussen. Dabei sollten die Umfrageteilnehmer die unterschiedlichen Kriterien („Unabhängigkeit“, „Stressfreiheit“, „Spaß“, „Gesundheit“, „Schnelligkeit“ und „Kosten“) abgestuft durch die Ausprägungen „sehr wichtig“, „wichtig“, „weniger wichtig“ und „unwichtig“ bewerten. Für die Ergebnisdarstellung wurden die Ausprägungen unterschiedlich gewichtet:

„sehr wichtig“ und „unwichtig“ erhielten doppelte Wertigkeit. In einem zweiten Schritt wurden die Nennungen „sehr wichtig“ und „wichtig“ addiert und von diesem Ergebnis die Summe der Nennungen „weniger wichtig“ und „unwichtig“ subtrahiert.

Abbildung 1.10.1: Wie bewerten Sie das von Ihnen hauptsächlich gewählte Verkehrsmittel?



Über alle Verkehrsmittel hinweg sind die Motive „Schnelligkeit“ und „Unabhängigkeit“ (um die 1800 Punkte) die dominanten Parameter, gefolgt vom Kostenaspekt und dem Kriterium, dass das Verkehrsmittel ohne Stress genutzt werden kann (ca. 1200 bzw. 1000 Punkte). Die Gesundheit spielt kaum eine Rolle (knapp 100 Punkte). Der Spaß wird deutlich als unwichtig eingestuft (-672 Punkte).

Die nachfolgenden Abbildungen stellen die Ergebnisse zu den einzelnen hauptsächlich genutzten Verkehrsmitteln dar. Auf eine Gewichtung wurde in diesen Fällen verzichtet. Die Anteile der Nennungen zu den jeweiligen Antwortkategorien sind in Prozent angegeben.

Abbildung 1.10.2: Bewertung der Pkw-Alleinfahrer

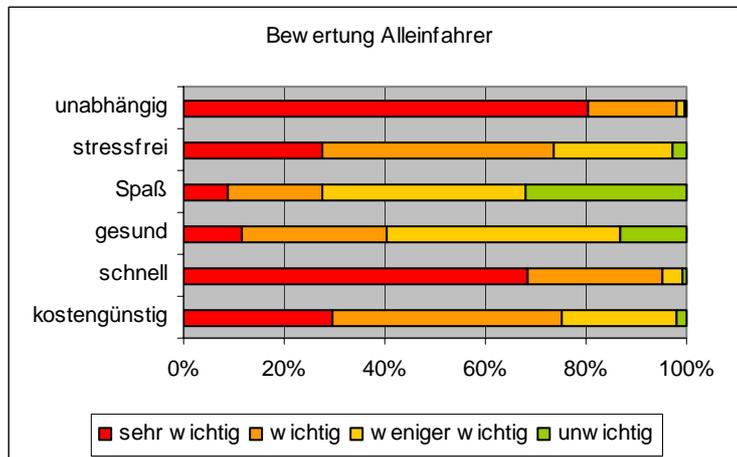


Abbildung 1.10.3: Bewertung der Fahrradfahrer

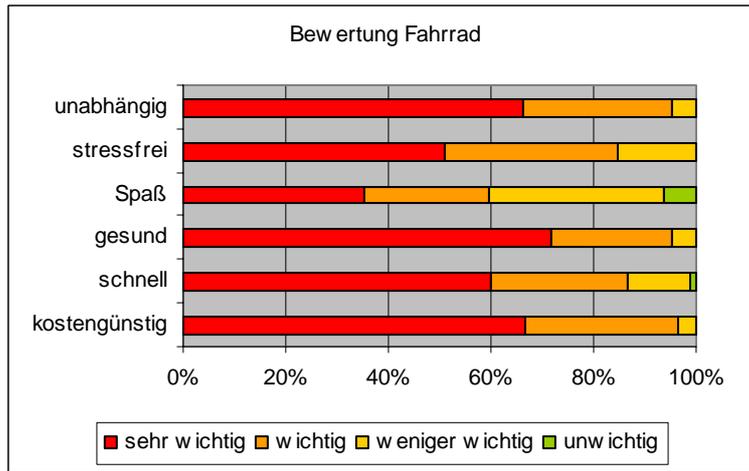


Abbildung 1.10.4: Bewertung der Bus & Bahn Fahrer

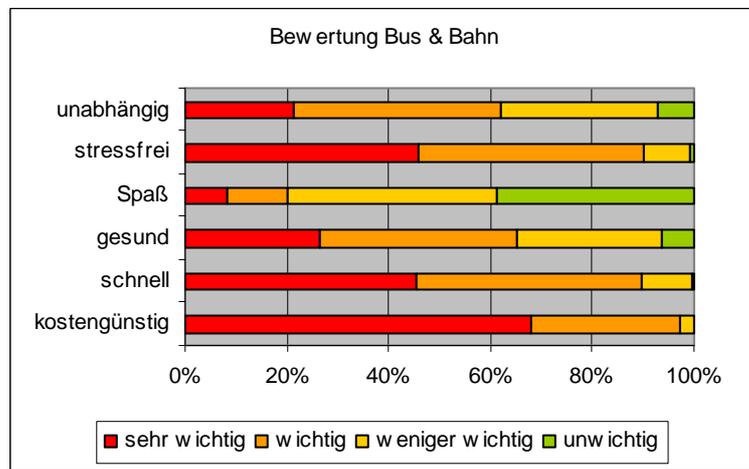
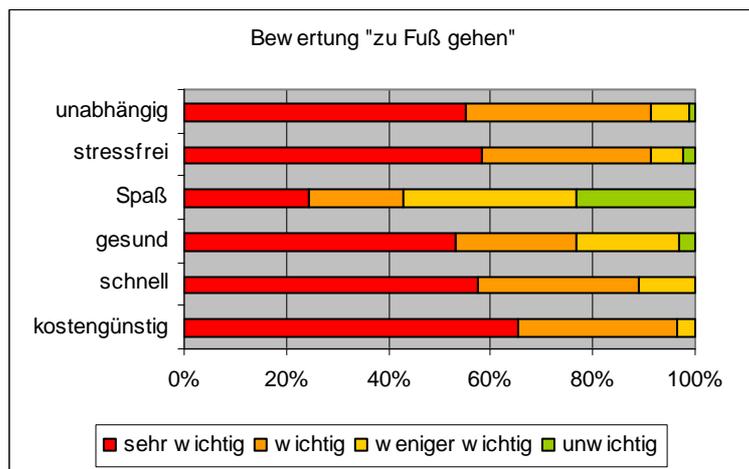


Abbildung 1.10.5: Bewertung der Fußgänger



Da das Auto das meistgenutzte Verkehrsmittel ist, weichen die Ergebnisse nur geringfügig von der Gesamtdarstellung ab. Unabhängigkeit und Schnelligkeit werden hier am höchsten bewertet. Stress und Kosten werden wesentlich geringer bewertet. Spaß und Gesundheit spielen keine Rolle.

Das Radfahren weist in der Addition der Faktoren die besten Gesamtwerte auf. Selbstverständlich sind diese Bewertungen stark abhängig von der Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsort. Bei den Radfahrern steht das Thema „Gesundheit“ an erster Stelle, dicht gefolgt von den Aspekten „Unabhängigkeit“ und „Kosten“. Außerdem wird die Nutzung des Fahrrads im Vergleich zu den anderen Verkehrsmitteln am häufigsten mit dem Motiv „Spaß“ in Zusammenhang gebracht.

Bei der Bewertung des öffentlichen Verkehrs durch die Befragten, spielt das Argument „Unabhängigkeit“ erwartungsgemäß eine untergeordnete Rolle. Dies gilt auch für den Spaßfaktor. Für diese Nutzergruppe fallen hingegen die Kosten besonders ins Gewicht. Bemerkenswert ist jedoch, dass die Motive „Schnelligkeit“ und „Stressfreiheit“ dem Kostenargument dicht folgen.

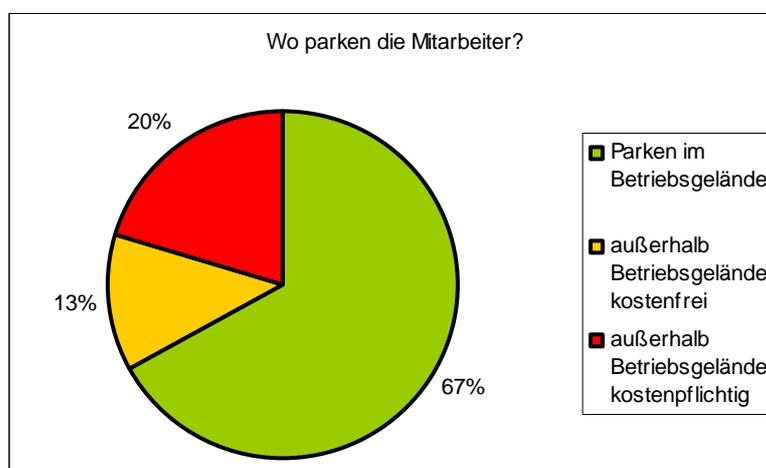
Für die Gruppe der Fußgänger ist der Kostenaspekt von größter Bedeutung. Es folgen fast gleichauf alle anderen Faktoren. Nur der Spaß wird, wie bei den anderen Verkehrsmitteln, mit Ausnahme des Fahrrades, sehr gering bewertet.

Die fast durchweg sehr hohen Bewertungen für das Fahrrad und zu Fuß gehen stehen jedoch im Widerspruch zu den Ergebnissen der vorangegangenen Frage, in der eine sehr geringe Nutzung dieser Verkehrsmittel angegeben wurde. Für die ebenfalls eher geringe Nutzung des öffentlichen Verkehrs gibt die detaillierte Bewertung Aufschluss, da hier die „sehr wichtig“ Nennungen bei diversen Kategorien seltener gemacht wurden. Insgesamt werden die Verkehrsmittel des Umweltverbundes vor allem als stressfrei und kostengünstig eingestuft.

3.1.11 Wenn Sie überwiegend mit dem Auto fahren, wo parken Sie in der Regel?

Frage 11 richtete sich ausschließlich an die Pkw-Nutzer und sollte in Erfahrung bringen, wo die mit dem Auto einpendelnden Beschäftigten hauptsächlich parken. Zwei Drittel der Befragten haben die Möglichkeit, ihr Auto auf dem Betriebsgelände abzustellen. 13% nutzen in der Regel kostenlose und ein Fünftel der Beschäftigten kostenpflichtige Abstellplätze außerhalb des Betriebsgeländes.

Abbildung 1.11: Wenn Sie überwiegend mit dem Auto fahren, wo parken Sie in der Regel?

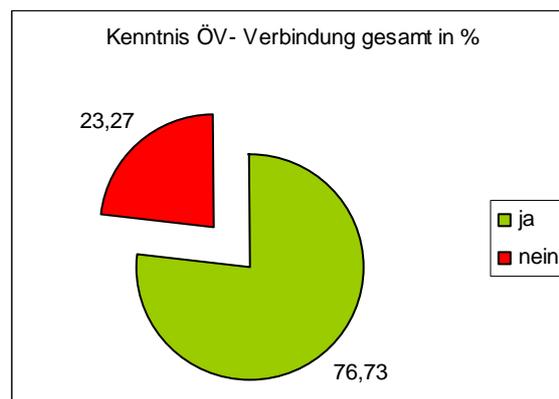


Diesen Angaben ist zu entnehmen, dass den Berufspendlern rund 400 Parkplätze im Stadtgebiet Trier zur Verfügung gestellt werden müssen. An dieser Stelle wäre eine Hochrechnung dieses Wertes auf die Gesamtzahl der Arbeitsplätze in der Stadt Trier interessant. Mit der dadurch erlangten Zahl an Pkw, die täglich im Stadtgebiet abgestellt werden, wäre deren Flächenbedarf ermittelbar, welche die Stadt Trier kostenlos zur Verfügung stellt. Abschließend könnte auch die Zahl der im Stadtgebiet kostenlos abgestellten Pkw mit einer in Trier üblichen Parkgebühr pro Stunde kalkuliert werden. Es ergäbe sich ungefähr der Gesamtbetrag, den die Stadt oder Dritte den individualmotorisierten Berufspendlern derzeit erlassen.

3.1.12 Ist Ihnen Ihre Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr zum Arbeitsplatz bekannt?

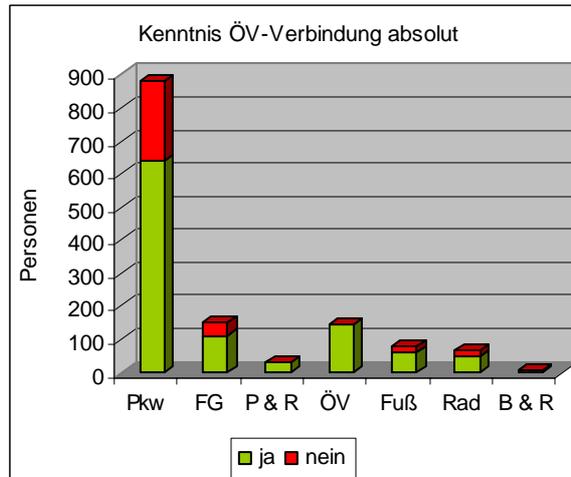
Kenntnisse über Verbindungen des öffentlichen Verkehrs sind eine zwingende Voraussetzung für die Nutzung von Bus und Bahn. Herrscht Unklarheit über die Verbindung, wird der ÖV häufig erst gar nicht als Alternative wahrgenommen. Von 1358 Befragten gab eine große Mehrheit von 1042 Personen (77%) an, dass sie Kenntnisse über ihre ÖV-Verbindung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz habe. Lediglich 316 Personen (23%) verneinten diese Frage.

Abbildung 1.12.1: Ist Ihnen Ihre Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr zum Arbeitsplatz bekannt?



Eigenen Angaben zufolge besitzen auch fast drei Viertel der Pkw-Fahrer (73%) diese Kenntnisse, nutzen den öffentlichen Verkehr aber nicht. Wie genau der Wissensstand ist, kann anhand der Daten nicht festgestellt werden. Neben guten Kenntnissen, über die in erster Linie die Nutzergruppe der Bus- und Bahnfahrer verfügen dürfte, sind aber auch diffuse Vorstellungen über die Fahrtdauer, die Umsteigehäufigkeit und die Taktfrequenz denkbar. Andererseits können die Kenntnisse veraltet sein, wenn sie beispielsweise im Zusammenhang mit einem Wohnungs- oder Arbeitsplatzwechsel in Erfahrung gebracht wurden, der mehrere Jahre zurückliegt. In diesem Fall ist es wahrscheinlich, dass sich das Angebot in Form von Linienführung und/oder Taktfrequenz in der Zwischenzeit verändert hat. Dies könnte neben anderen Gründen (wie z. B. die Mitnahme von Kindern oder Arbeitskollegen, Mängel der ÖV-Verbindung, etc.) ein Motiv für die Nichtnutzung des öffentlichen Verkehrs sein, vor allem unter den Autofahrern.

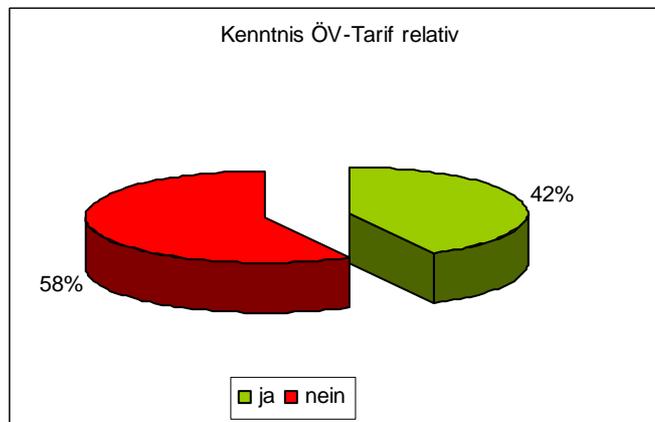
Abbildung 1.12.2: Ist Ihnen Ihre Verbindung mit dem öffentlichen Verkehr zum Arbeitsplatz bekannt?
– Absolute Zahlen –



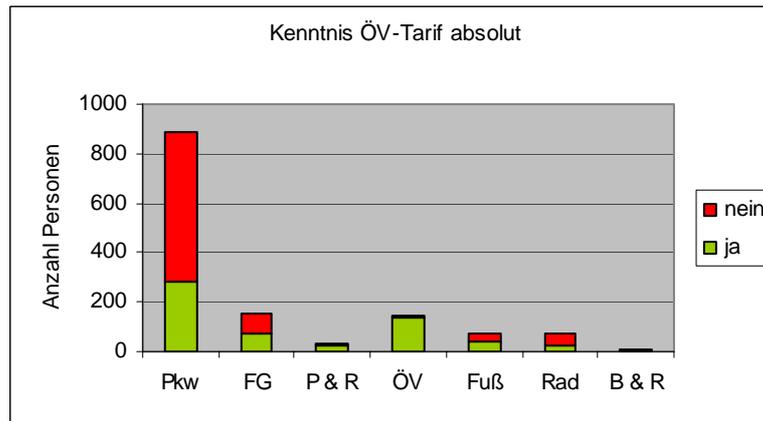
3.1.13 Kennen Sie den für Ihren Arbeitsweg günstigsten Bus/Bahn-Tarif?

Ein anders Bild liefern die Ergebnisse zu der Frage nach der Kenntnis über den günstigsten Bus- bzw. Bahntarif für die Verbindung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz. Lediglich 42% (576 Personen) der 1361 Befragten sind der Meinung, diesen Tarif zu kennen. Eine Mehrheit von 58% (785 Personen) hat nach eigenen Angaben keine Kenntnis darüber.

Abbildung 1.13.1: Kennen Sie den für Ihren Arbeitsweg günstigsten Bus/Bahn Tarif?



Im Gegensatz zur vorangegangenen Frage sind Autofahrer in diesem Fall mit ca. 68% überproportional von der Unkenntnis betroffen.

Abbildung 1.13.2: Kennen Sie den für Ihren Arbeitsweg günstigsten Bus/Bahn Tarif?**– absolute Zahlen –**

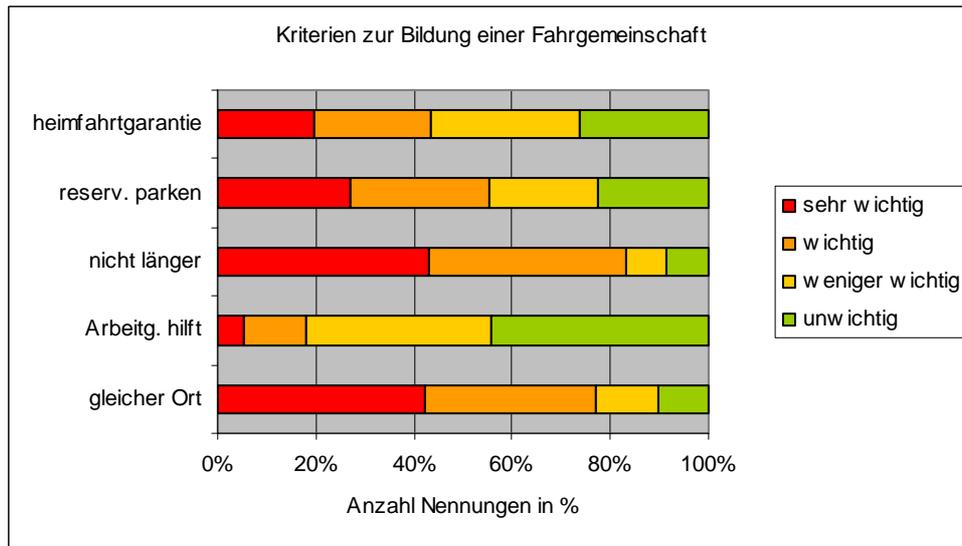
Eine Erklärung hierfür lässt sich zum einen durch die Berücksichtigung der Bewertung des hauptsächlich genutzten Verkehrsmittels (siehe Frage 10, S. 16) finden. Diese macht deutlich, dass die Kosten bei der Gruppe der Pkw-Nutzer eine untergeordnete Rolle spielen. Zum anderen kann davon ausgegangen werden, dass die Kenntnis über den günstigsten Tarif des öffentlichen Verkehrs nicht von Interesse ist, wenn die Verbindung als unzureichend empfunden und die Nutzung des Autos als angenehmste Alternative wahrgenommen wird.

Die Ergebnisse zu Frage 12 und 13 weisen auf ein erhebliches Potential hin, welches durch Informationsmaßnahmen für die Nutzung des öffentlichen Verkehrs erschlossen werden könnte.

3.1.14 Was würde Sie motivieren, eine Fahrgemeinschaft zu gründen bzw. noch häufiger zu nutzen?

Die Ergebnisse zeigen, dass für die Umfrageteilnehmer bei der Gründung einer Fahrgemeinschaft zwei Aspekte von besonderer Relevanz sind: Fahrtdauer („Weg nicht länger“) und Umwegempfindlichkeit („Mitfahrer im gleichen Ort“). Beide konnten in der Summe rund 80% der Nennungen „sehr wichtig“ und „wichtig“ auf sich vereinigen. Alle anderen Aspekte bleiben deutlich hinter diesen zurück. Auffällig ist, dass Differenzen bei der Bewertung der einzelnen Kriterien hauptsächlich auf den Nennungen zu der Ausprägung „sehr wichtig“ beruhen. Demgegenüber weisen mit Ausnahme der „Hilfe durch den Arbeitgeber“ alle Kriterien fast den gleichen Anteil an Nennungen zu der Ausprägung „wichtig“ auf, so dass auch den beiden übrigen Aspekten („Heimfahrtgarantie“ bei Ausfall der Fahrgemeinschaft durch den Arbeitgeber und „reservierter Parkplatz“) eine grundlegende Bedeutung für die Bildung von Fahrgemeinschaften zugesprochen werden kann.

Abbildung 1.14: Was würde Sie motivieren, eine Fahrgemeinschaft zu gründen bzw. noch häufiger zu nutzen?



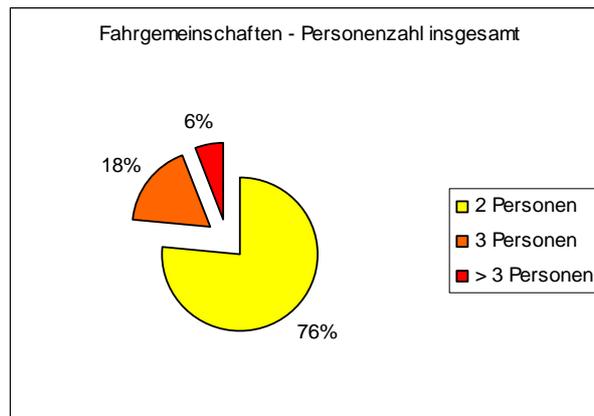
Maßnahmen zur Förderung von Fahrgemeinschaften sollten sich daher auf die Bereitstellung von Information über potentielle Teilnehmer konzentrieren. So bestände die Möglichkeit Mitfahrgelegenheiten bzw. Mitfahrer zu finden, bei denen die jeweiligen Quell- und Zielorte in räumlicher Nähe zueinander lokalisiert sind. Denn nur wenn längere Fahrzeiten und Umwege weitestgehend vermieden werden können, stellen Fahrgemeinschaften eine Alternative zur Alleinfahrt dar.

3.1.15 Wenn Sie in einer Fahrgemeinschaft fahren, mit wie viel Personen fahren Sie insgesamt?

Insgesamt haben 384 Befragte Angaben darüber gemacht, mit wie viel Personen sie insgesamt eine Fahrgemeinschaft bilden. Aus Frage 9 (S. 16) ging hingegen hervor, dass lediglich 321 „immer“, oder „manchmal“ eine solche nutzen. Die Differenz von 53 Nennungen kann darauf zurückgeführt werden, dass einige Umfrageteilnehmer im Zusammenhang mit der Frage nach dem bevorzugt genutzten Verkehrsmittel Fahrgemeinschaften unberücksichtigt ließen, die zum Beispiel durch die Mitnahme von Familienmitgliedern (Schulweg der Kinder, Einkaufsfahrt der Großmutter, etc.) zustande kommen.

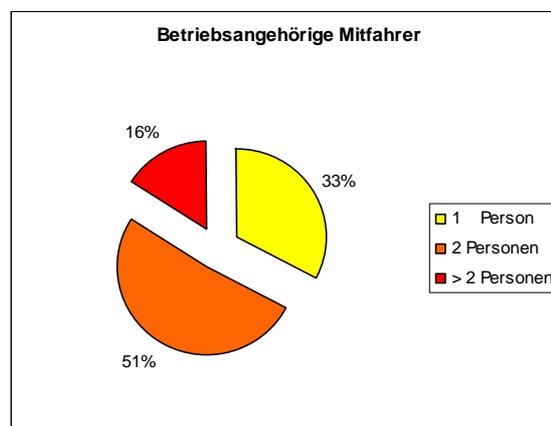
Abbildung 1.15.1:

Wenn Sie in einer Fahrgemeinschaft fahren, mit wie vielen Personen fahren Sie insgesamt?



Drei von vier Fahrgemeinschaften werden aus nur zwei Personen gebildet, nicht einmal jede zehnte besteht aus mehr als 3 Personen. Berücksichtigt man darüber hinaus, dass Fahrgemeinschaften auf dem Weg zur Arbeit bisher eine untergeordnete Rolle spielen (siehe Frage 9), kann festgestellt werden, dass nicht nur ein Potential zur Vergrößerung bestehender, sondern auch zur Gründung neuer Fahrgemeinschaften vorhanden ist.

Abbildung 1.15.2: Wenn Sie in einer Fahrgemeinschaft fahren, mit wie vielen Betriebsangehörigen fahren Sie?

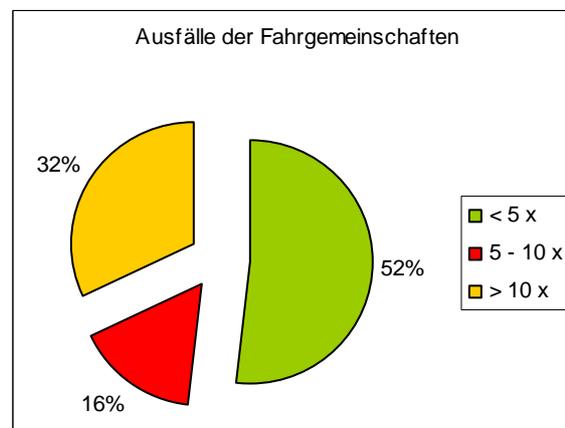


Die vertiefende Frage nach der Zahl der Betriebsangehörigen unter den Mitgliedern einer Fahrgemeinschaft haben 243 Personen beantwortet. Aus ihr resultiert die Erkenntnis, dass die Besetzung der Fahrgemeinschaften zu großen Teilen aus Personen des gleichen Betriebs besteht. Nur ein Drittel gab an, als einzige Person aus dem eigenen Betrieb an einer Fahrgemeinschaft teilzunehmen. Betriebsübergreifende Fahrgemeinschaften bzw. solche, die Personen mit unterschiedlichen Fahrtgründen zusammenführen (z.B. Schule, Kindergarten, Versorgung, etc.) sind dennoch existent, obwohl zwei Drittel der Befragten angab mit zwei oder mehr Personen aus dem eigenen Betrieb eine Fahrgemeinschaft zu bilden. Auch diese Formen der Fahrgemeinschaften sollten in den Fokus der Maßnahmen zur Förderung von Fahrgemeinschaften gestellt werden, vor allem wenn der Betrieb der Pendler sehr klein ist und daher ein Mangel an geeigneten Fahrpartner vorhanden ist.

3.1.16 Wie oft fiel Ihre Mitfahrmöglichkeit in diesem Jahr durch unvorhergesehene Ereignisse aus?

Ein weiterer wichtiger Aspekt in Bezug auf den Erfolg von Fahrgemeinschaften ist die Ausfallhäufigkeit, zum Beispiel weil ein Arbeitskollege Überstunden leisten muss oder unvorhergesehen erkrankt ist. Unter den antwortenden Umfrageteilnehmern fiel in den letzten zwölf Monaten die Hälfte aller Fahrgemeinschaft weniger als fünf Mal aus. Mehr als zehn Ausfälle traten nur bei einem Drittel aller Fahrgemeinschaften auf.

Abbildung 1.16.1: Wie oft fiel Ihre Mitfahrmöglichkeit in diesem Jahr aus?

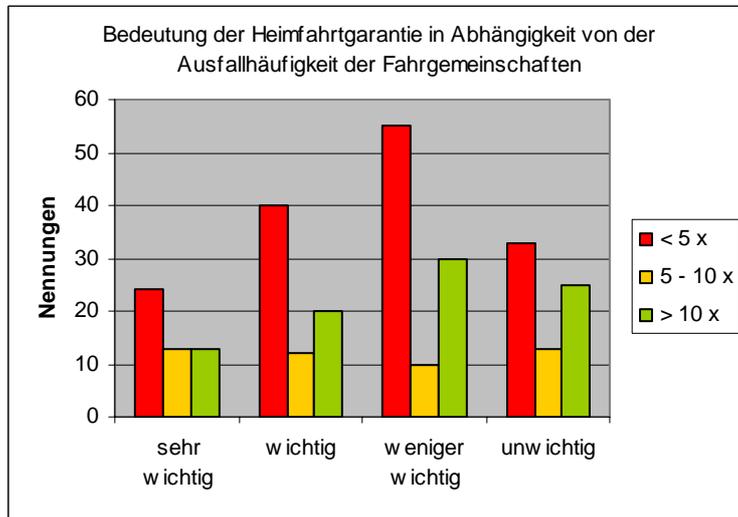


Insgesamt betrachtet, funktionieren die meisten Fahrgemeinschaften demnach recht gut und können als relativ verlässliche Alternative zum eigenen Auto betrachtet werden. Dennoch ist die Heimfahrtgarantie unter Umständen eine wichtige Unterstützung für Fahrgemeinschaften. Gleichet man die Bedeutung der Heimfahrtgarantie mit der Ausfallhäufigkeit ab, ergibt sich folgendes Bild:

Bei Fahrgemeinschaften die weniger als fünf Mal im Jahr ausfallen, ist die Bedeutung der Heimfahrtgarantie nicht so ausgeprägt. Bei den Fahrgemeinschaften mit 5 – 10 Ausfällen im Jahr wird die Bedeutung eher neutral gesehen. Auffallend ist die geringe Bedeutung der Heimfahrtgarantie bei den Fahrgemeinschaften, die mehr als 10 mal im Jahr ausfallen. Hierfür könnte es zwei Erklärungen geben. Zum einen können die Fahrgemeinschaften eher als lose Verbindung angesehen werden, die nicht fest (z.B. täglich) verabredet ist

und daher im Vorfeld öfter „abgesagt“ wird. Zum anderen kann es bei regelmäßigen Fahrgemeinschaften mit einer hohen Ausfallquote sein, dass diese die Bedeutung der Heimfahrtgarantie als weniger wichtig einschätzen, weil sie aufgrund der vielen Ausfälle ein anderes Kompensationssystem entwickelt haben.

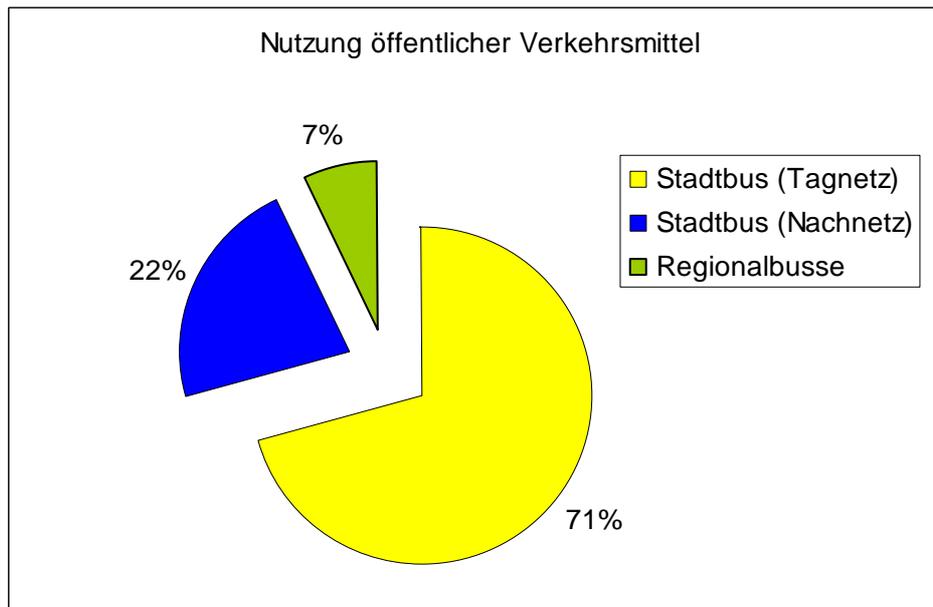
Abbildung 1.16.2: Bedeutung der Heimfahrtgarantie in Abhängigkeit von der Ausfallhäufigkeit der Fahrgemeinschaften



3.1.17 Wenn Sie Bus fahren, mit welchen Linien fahren Sie?

Frage 17 untersucht die Nutzung des öffentlichen Verkehrs genauer. Angaben sollten über die genutzten Buslinien gemacht werden, wobei Mehrfachnennungen möglich waren. Unter anderem können Umsteigevorgänge zur Nennung verschiedener Buslinien führen, so dass es zwischen den drei Kategorien, in denen die einzelnen Buslinien zur besseren Veranschaulichung zusammengefasst wurden, zu Überschneidungen kommen kann.

Abbildung 1.17: Wenn Sie Bus fahren, mit welcher Linie fahren Sie?

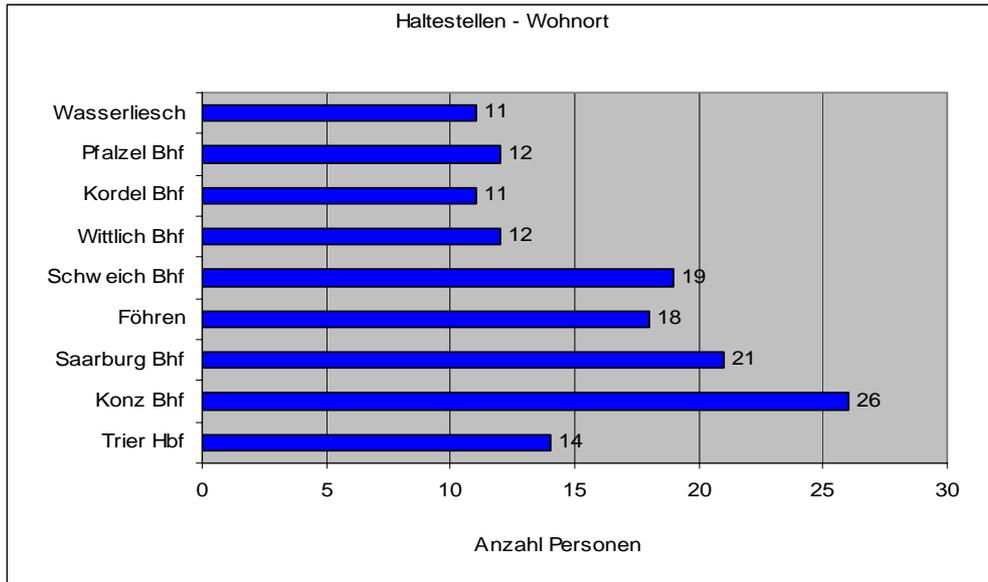


Mit 629 Personen nutzen fast drei Viertel der Befragten die Stadtbuslinien. Ein knappes Viertel pendelt zu den Abendstunden bzw. am Wochenende und nimmt daher die Linien des Trierer Sternverkehrs in Anspruch. Demgegenüber fällt die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel in der Region gering aus. Nur 7% der Beschäftigten fahren mit den Regiobuslinien, obwohl rund die Hälfte der Beschäftigte außerhalb der Stadt Trier wohnt. Grund für die geringere Nutzung im Umland kann das in der Regel schwächere Angebot des öffentlichen Verkehrs im Umland von Trier sein oder Informationsdefizite der dort lebenden Beschäftigten über bestehende Angebote, Tarife, etc. Maßnahmen zur Steigerung der ÖV-Nutzung sollten sich daher nicht allein auf das Stadtgebiet konzentrieren. Bei den einzelnen Linien liegt die „Linie 3“ mit 153 Nennungen weit vor den Linien 1, 8 und 30, die jeweils um die 80 mal genannt wurden. Im Sternverkehr ist die Linie 87 deutlicher Spitzenreiter vor der 83. Im Regionalverkehr haben nur die 200 und 212 mehr als 10 Nennungen (12 bzw. 13).

3.1.18 Wenn Sie Bahn fahren, welchen Bahnhof/Haltepunkt nutzen Sie?

Bei dieser Frage wurden 173 verschiedene Bahnhöfe, Haltepunkte oder Haltestellen am Wohnort und 55 am Arbeitsort angegeben. Bei den Wohnorten gab es extrem wenig Häufungen und insgesamt nur 9 Bahnhöfe mit mehr als 10 Nennungen. Mit 26 Nennungen wird hier der Bahnhof Konz am häufigsten genutzt. Der Trierer Hauptbahnhof scheint als einzige Haltestelle mehr als zehn Nennungen aufzuweisen (14). Ansonsten steigen am Wohnort bei keiner Haltestelle mehr als 10 Personen ein.

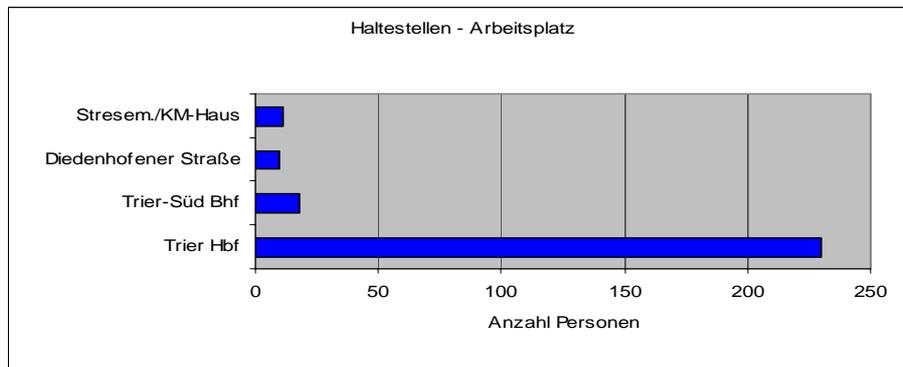
Abbildung 1.18.1: Wenn Sie Bahn fahren, welchen Bahnhof nutzen Sie an Ihrem Wohnort?



Bei den Haltepunkten und Haltestellen am Arbeitsplatz ergibt sich ein anderes Bild. Zwar gibt es hier nur vier Stationen bzw. Haltestellen an denen mehr als 10 Personen aussteigen, jedoch findet sich die mit Abstand größte Häufung beim Trierer Hauptbahnhof (230). Inwieweit diese mit dem öffentlichen Verkehr weiterfahren ist hier noch nicht berücksichtigt. Ebenfalls interessant wäre hier das Potenzial an bike & ride Kunden. Der Südbahnhof wird von 18 Personen auf dem Weg zur Arbeit genutzt.

Bei den Haltestellen am Arbeitsplatz gibt es mit der Stresemannstraße/Karl-Marx-Haus (10) und der Diederhofener Straße (11) zwei Haltestellen, die gerade im zweistelligen Bereich an aussteigenden Personen liegen. Alle anderen Ausstiegshaltestellen wurden von weniger als 10 Personen genannt.

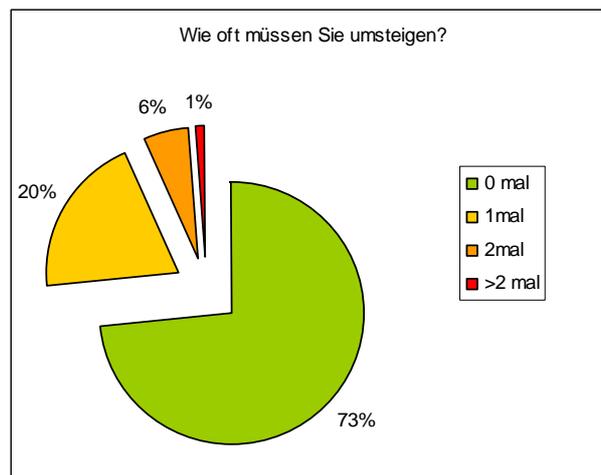
Abbildung 1.18.2: Sie Bahn fahren, welchen Bahnhof/Haltepunkt nutzen Sie an Ihrem Arbeitsplatz?



3.1.19 Wie oft müssen Sie umsteigen?

Die Umsteigehäufigkeit beeinflusst die Bereitschaft zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs erheblich. Drei Viertel der Befragten gaben an, gar nicht umsteigen zu müssen. Weitere 20% müssen nur einmal umsteigen. Lediglich 6% müssen das Verkehrsmittel mehr als einmal wechseln. Nur jeder hundertste steigt mehr als zweimal um.

Abbildung 1.19: Wie oft müssen Sie umsteigen?

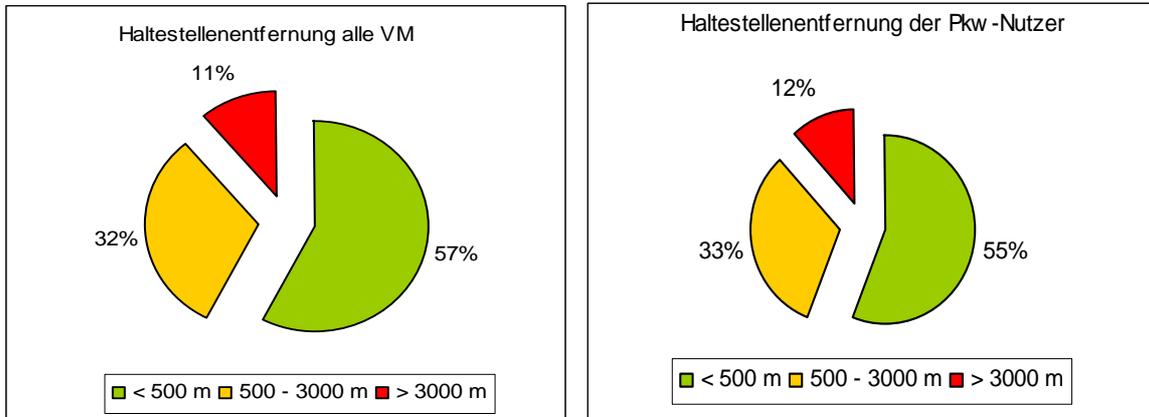


Diese Ergebnisse lassen zweierlei Rückschlüsse zu. Zum einen könnte man davon ausgehen, dass die Erschließung so gut ist, dass die meisten Personen ohne Umsteigevorgang ihren Arbeitsort erreichen. Bei der Betrachtung von Linienetz und Fahrplänen scheint dagegen eine andere Deutung wahrscheinlicher: ist mehr als ein Umsteigevorgang notwendig, um das Ziel mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen, so fällt bei gegebenen Alternativen die Entscheidung zu Gunsten anderer Verkehrsmittel aus und der ÖV wird nicht genutzt (siehe auch Frage 9, S. 16).

3.1.20 Entfernung zur Haltestelle

Abbildungen 1.20.1 und 1.20.2:

Wie weit ist die nächste Haltestelle/Bahnhof von Ihrer Wohnung entfernt?

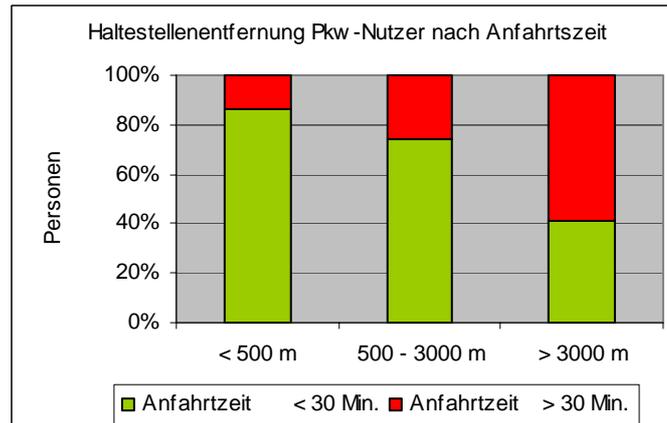


Bei der Entscheidung für bzw. gegen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel spielt die Distanz zwischen Haltestelle und Wohn- bzw. Arbeitsplatz eine große Rolle. Als Richtwert für eine zumutbare fußläufige Entfernung gelten 500m. Bei größeren Distanzen ist mit einer Zunahme der Pkw-Nutzung zu rechnen.

Bei mehr als der Hälfte der Befragten befindet sich eine Haltestelle innerhalb eines 500m-Radius um den Wohnort. Etwa ein Drittel der Beschäftigten muss bzw. müsste zwischen 500m und 3000m zurücklegen, um zur nächstgelegenen Haltestelle des ÖPNV zu gelangen. Eine solche Entfernung lässt sich abhängig von den topographischen Voraussetzungen mit dem Fahrrad bewältigen und macht den betreffenden Personenkreis zu potentiellen Bike&Ride-Nutzern. Lediglich bei 12% der Umfrageteilnehmer beträgt die Entfernung mehr als 3000m. Diesen Personen bietet sich eher die Nutzung von Park&Ride als Alternative.

Durch die Tatsache der eigentlich guten Haltestellenerreichbarkeit für einen Großteil der Befragten und trotzdem recht hohen Autonutzung, ergibt sich die Frage, warum dennoch so viele auf die Nutzung des Autos zurückgreifen. Bei den Pkw-Nutzern ergibt sich ein fast identisches Bild der Haltestellenentfernung. Hier sind die entfernteren Haltestellen nur geringfügig häufiger vertreten.

Die bisherigen Ergebnisse verdeutlichen, dass die Haltestellenentfernung nicht den allein ausschlaggebenden Aspekt der Verkehrsmittelwahl darstellt. Hervorzuheben sind in erster Linie die Werte der Pkw-Nutzer: 57% wohnen in fußläufiger Entfernung zu einer Haltestelle des öffentlichen Verkehrs und 33% stellen potentielle Bike&Ride-Nutzer dar. Dies macht deutlich, dass sich der Kundenkreis des ÖPNV durch gezielte Maßnahmen vergrößern lässt, die eine Verbesserung des Angebots und Informationskampagnen beinhalten.

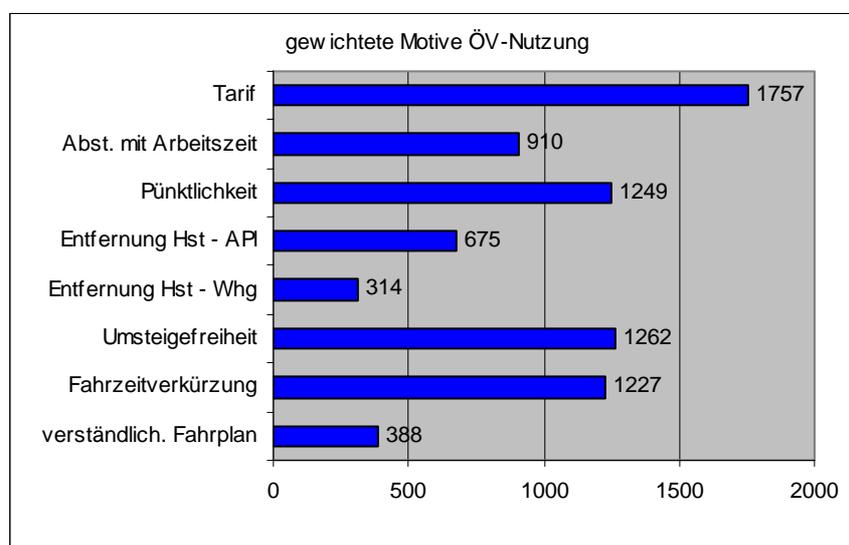
Abbildung 1.20.3: Wie weit ist die nächste Haltestelle/Bahnhof von Ihrer Wohnung entfernt?

Informationsmaßnahmen alleine werden nicht ausreichen, da bei der Entscheidung für bzw. gegen den öffentlichen Verkehr neben der Entfernung zur Haltestelle beispielsweise auch die Fahrdauer, die Bedienzeiten und der Takt eine wichtige Rolle spielen. Eine zusätzliche Verbesserung des ÖV-Angebots erscheint deshalb notwendig. Ein entscheidender Attraktivitätsfaktor des öffentlichen Verkehrs ist die Fahrdauer. Hier besteht eine wesentliche Konkurrenz zur Pkw-Fahrt. Ist die Entfernung zu groß und dauert die Fahrt zu lange, wird in der Regel der Pkw genutzt. Verknüpft man die Pkw-Nutzung mit der Entfernung der Haltestelle und der bisherigen Anfahrtsdauer ergibt sich folgendes Bild: Bei 608 Pkw-Nutzern dauert die Anfahrt nach eigenen Angaben weniger als eine halbe Stunde. 181 Personen benötigen mehr Zeit. Bei rund der Hälfte der Pkw-Nutzer mit einer Haltestellenentfernung von mehr als 3 km dauert auch die Anfahrt länger als eine halbe Stunde. Umgekehrt benötigt jedoch nicht einmal jeder fünfte Autofahrer mit weniger als 500m zur Haltestelle länger als eine halbe Stunde zum Arbeitsplatz. Diese könnten Zielgruppe von Angebotsverbesserungen bzgl. der Bedienzeiten, des Takts und andrem im Bereich des ÖV sein.

3.1.21 Was würde Sie motivieren mit Bus/Bahn zu fahren?

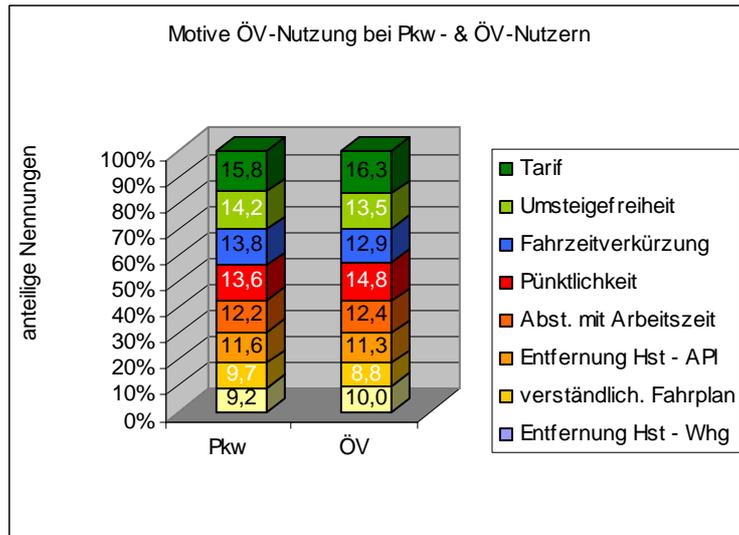
Bei dieser Frage konnten wiederum Mehrfachnennungen vorgenommen werden. Insgesamt wurden 3893 Verbesserungswünsche für den ÖV mit wichtig bzw. sehr wichtig angegeben. Auch die Ergebnisse dieser Frage wurde bei der Auswertung gewichtet (sehr wichtig = 2 Punkte, wichtig = 1 Punkt, weniger wichtig = -1 Punkt und unwichtig = -2 Punkte). Danach sind bei der verkehrsmittelunabhängigen Betrachtung die Tarife mit 1757 Punkten das mit Abstand wichtigste Anliegen. Die Tarife liegen damit deutlich vor den drei folgenden Motiven: Pünktlichkeit, Umsteigefreiheit und Fahrzeitverkürzung, mit jeweils über 1200 Punkten. Am unbedeutendsten ist die Entfernung der Haltestelle zum Wohnort. Dieses Ergebnis korrespondiert auch mit den Ergebnissen der vorangestellten Frage zur Haltestellenentfernung.

Abbildung 1.21.1: Was würde Sie motivieren mit Bus/Bahn zu fahren? – ÖV- Nutzer –



Um Zielgruppen gerechte Verbesserungsvorschläge abzuleiten, sollten die Wünsche nach den Nutzern der verschiedenen Verkehrsmittel differenziert werden. Hierbei sind jedoch nicht alle interessant, da kein Grund besteht die Fußgänger und Fahrradfahrer für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen. Es werden daher die bereits vorhanden Nutzer des öffentlichen Verkehrs und die Autofahrer im Vergleich betrachtet. Bei den ÖV-Nutzern wird das Ziel verfolgt, sie weiterhin als Kunden zu behalten bzw. nicht an die Gruppe der Pkw-Nutzer zu verlieren. Bei den Pkw- Nutzern ist zu überlegen, was sie locken könnte zukünftig zumindest zum Teil das Angebot des öffentlichen Verkehrs zu nutzen. Die Ergebnisse wurden dabei noch nicht gewichtet, sondern nur die Nennungen „sehr wichtig“ und „wichtig“ addiert.

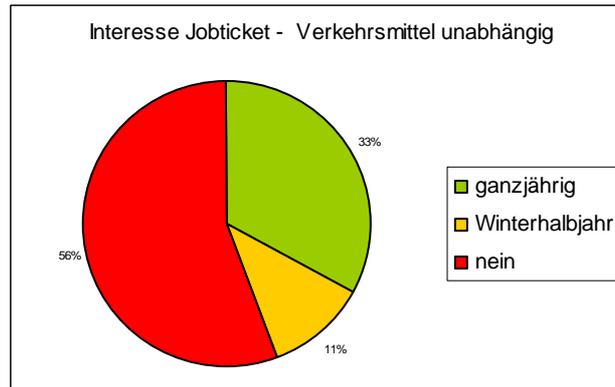
Abbildung 1.21.2: Was würde Sie motivieren mit Bus/Bahn zu fahren? – Pkw- & ÖV- Nutzer –



Bei beiden Gruppen sind die verschiedenen Motive zur ÖV-Nutzung relativ homogen verteilt, wobei die Tarifverbesserung im Vordergrund steht. Hier wünschen sich 15,8 % der Autofahrer und 16,3% der Busfahrenden Verbesserungen. Weitere wichtige Punkte sind die Umsteigefreiheit und die Fahrzeitverkürzung. Die Rangfolge der beiden Gruppen ist ebenfalls fast identisch. Lediglich die letzten beiden Motive „Fahrplanverständlichkeit“ und „Haltestellenentfernung zum Wohnort“ werden bei Pkw-Fahrern und ÖV-Nutzern in umgekehrter Reihenfolge gesehen. Doch auch diese beiden Punkte wurden in beiden Gruppen von ca. jedem zehnten mit „sehr wichtig“ oder „wichtig“ bewertet. Die dargestellten Ergebnisse verdeutlichen, dass es viele Möglichkeiten gibt den öffentlichen Verkehr für die Berufspendler attraktiver zu gestalten. Im Umkehrschluss lässt sich daraus folgern, dass vielfältige Verbesserungen nötig sind, um die Attraktivität zu erhöhen.

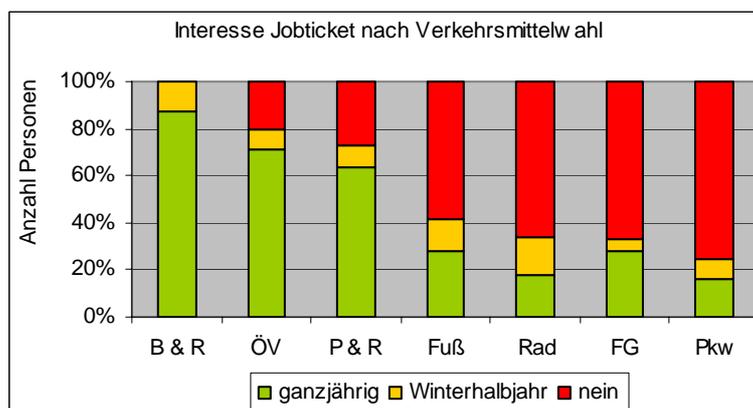
3.1.22 Sind Sie an einem Jobticket interessiert?

Abbildung 1.22.1: Sind Sie an einem Jobticket interessiert?



Die Ergebnisse dieser Frage zeigen deutlich, dass ein Jobticket – so wie es bereits in vielen deutschen Städten angeboten wird – den Nutzerkreis des öffentlichen Verkehrs und damit den Absatzmarkt der örtlichen Verkehrsbetriebe vergrößern würde. Rund ein Drittel (36%) der 1414 Befragten bekunden Interesse an einem solchen Ticket. Fast jeder zehnte hat dabei ein Interesse an einem Winterhalbjahresticket. Von den insgesamt 511 Interessierten nutzen bisher lediglich 183 Personen den Bus oder die Bahn als regelmäßiges Verkehrsmittel auf dem Weg zur Arbeit. Die Anzahl der ÖV-Nutzer könnte sich durch die Einführung eines Jobtickets demnach fast verdreifachen. Dabei sind vor allem die Autofahrer von Bedeutung, die allein 214 der Interessenten stellen.

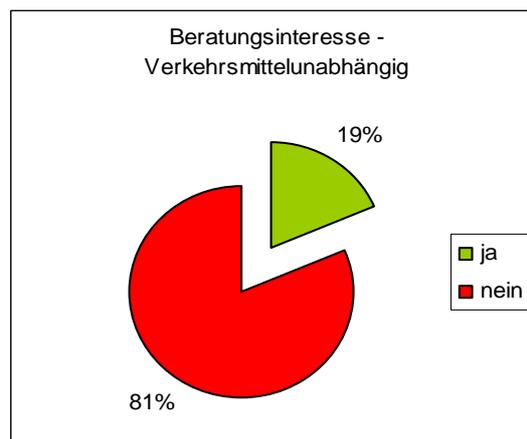
Abbildung 1.22.2: Sind Sie an einem Jobticket interessiert? – nach Verkehrsmittelwahl –



3.1.23 Sind Sie an einer persönlichen / kostenlosen Tarif- / Fahrplanberatung interessiert?

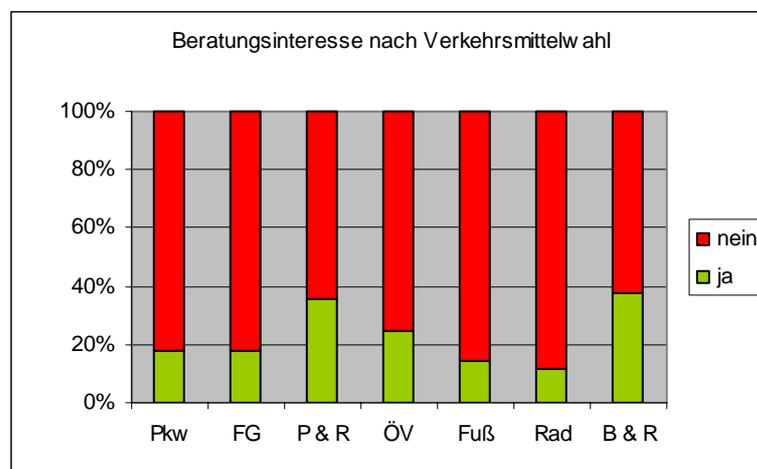
Ein Fünftel der Befragten äußerte Interesse an einer persönlichen Tarif- bzw. Fahrplanberatung. Dieser Befund korrespondiert mit den Ergebnissen der Fragen zu den Kenntnissen über die ÖV-Verbindung und den Tarif (siehe Frage 12 und 13). Dort wurde vor allem das Informationsdefizit im Bereich des günstigsten Tarifs deutlich. Auch die Kenntnisse über die Verbindung könnten durch die Beratung den aktuellen Gegebenheiten im öffentlichen Verkehr angepasst werden.

Abbildung 1.23.1:
Sind Sie an einer persönlichen / kostenlosen Tarif- / Fahrplanberatung interessiert?



Absolut betrachtet ist das Beratungsinteresse der Pkw-Fahrer mit 152 Nennungen am größten. Prozentual fallen jedoch diejenigen auf, die bisher Park&Ride sowie Bike&Ride praktiziert haben. Hier reicht das Beratungsinteresse bis ca. 40 % heran. Unterproportional ist hingegen das Interesse von Fußgängern und Radfahrern, wobei auch hier mehr als jeder zehnte an einer Beratung interessiert ist. Die dargestellten Werte verdeutlichen den Umfang der Beratungs- und Kommunikationsaufgabe, die es zu leisten gilt.

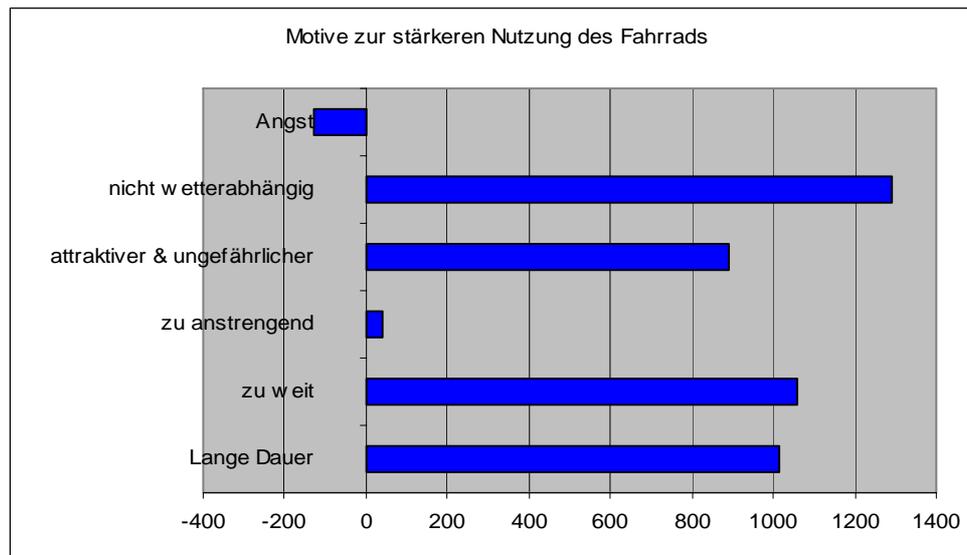
Abbildung 1.23.2: Sind Sie an einer persönlichen / kostenlosen Tarif- / Fahrplanberatung interessiert? – nach Verkehrsmittelwahl –



3.1.24 Was würde Sie motivieren, (noch häufiger) mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren?

Das Fahrrad ist besonders im Stadtverkehr ein Verkehrsmittel mit vielen Vorteilen (Schnelligkeit, Gesundheit, Flexibilität, etc.). Der Frage 3 ist zu entnehmen, dass fast die Hälfte der Umfrageteilnehmer bzgl. ihres Wohnsitzes als potentielle Nutzer des Fahrrads in Frage kommt. Die Ergebnisse der Frage zur Verkehrsmittelwahl (Frage 9) zeigen jedoch deutlich, dass die tatsächliche Nutzung viel geringer ausfällt. Im Folgenden werden die Hintergründe zu diesem Umstand beleuchtet. Hierzu wurden die Befragungsergebnisse wiederum gewichtet.

Abbildung 1.24: Was würde Sie motivieren, (noch häufiger) mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren?



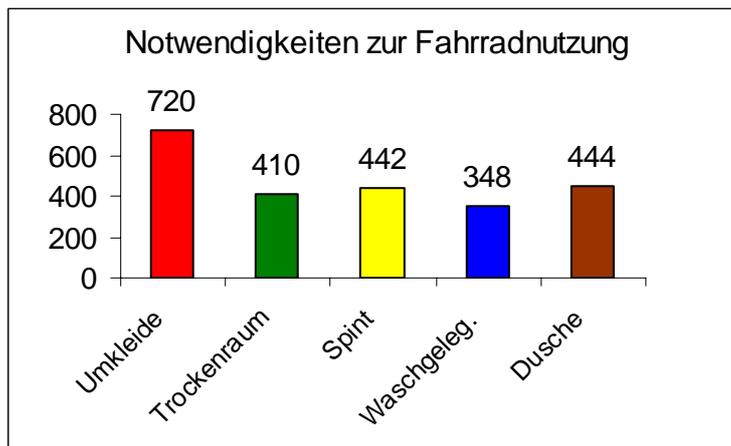
Die Wetterabhängigkeit stellt mit über 1200 Punkten das bedeutendste Kriterium bei der Entscheidung gegen die Fahrradnutzung dar. Mit rund 1000 Punkten folgen die Länge der Fahrtdauer und des Weges sowie die mangelnde Attraktivität der Strecke, als Grund für den Verzicht auf das Fahrrad. Die körperliche Anstrengung spielt eine untergeordnete Rolle, wobei dies bei der Beantwortung vermutlich, sofern gegeben, oft mit der Entfernung und Fahrtdauer beantwortet wurde. Als eher unwichtig wird die Angst vor Diebstahl und Vandalismus eingestuft. Hierbei ist jedoch zu beachten, dass die bisherigen Fahrradfahrer diesen Aspekt wesentlich wichtiger einschätzen. Dies könnte damit erklärt werden, dass Personen die regelmäßig ein Fahrrad nutzen, sich ein qualitativ hochwertigeres Fahrrad anschaffen und damit entsprechend mehr Sorge tragen.

Die zur Frage gestellten Kriterien lassen sich hinsichtlich der möglichen Einflussnahme unterscheiden. Die Aspekte Anstrengung, Fahrtdauer und Streckenlänge stellen bei gegebenem Standort des Arbeitsplatzes bzw. Wohnsitzes Faktoren dar, die nicht zu beeinflussen sind. Gleiches gilt selbstverständlich für die Wetterabhängigkeit, auch wenn die Vorstellung über die Häufigkeit von Schlechtwettertagen meist nicht der Realität entspricht. Der Angst vor Vandalismus und Diebstahl kann hingegen der Betrieb aktiv begegnen, in dem die Schutzmaßnahmen für Fahrräder verbessert werden. Die Attraktivitätssteigerung der Strecke erfordert das Handeln der öffentlichen Hand, da die Gestaltung der Radverkehrsverbindungen im Aufgabenbereich der Stadt liegt. Betriebe hätten die Möglichkeit über das Gespräch mit der Kommune die Umsetzung konkreter Vorstellungen voranzutreiben.

3.1.25 Welcher der folgenden Einrichtungen sind/wären am Arbeitsplatz unbedingt notwendig, damit Sie mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen?

Im Rahmen dieser Frage bestand darüber hinaus die Möglichkeit, betriebliche Einrichtungen zu benennen, welche die Attraktivität der Fahrradnutzung steigern würden. Als solche kommen demnach in erster Linie Umkleidemöglichkeiten in Betracht. Sie wurden von fast jedem dritten genannt. Die anderen Aspekte sind ungefähr gleichhäufig genannt worden.

Abbildung 1.25: Welcher der folgenden Einrichtungen sind/wären am Arbeitsplatz unbedingt notwendig, damit Sie mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen?



3.2. Betriebsbefragung

Bei der Unternehmensbefragung haben nicht alle Betriebe an beiden Befragungsteilen teilgenommen. So wurde der Betriebsfragebogen von 39 Betrieben ausgefüllt. Bei der Personalbefragung liegen Antworten aus 37 Betrieben vor. Dabei liegen aus 24 Betrieben Ergebnisse zu beiden Befragungsteilen vor.

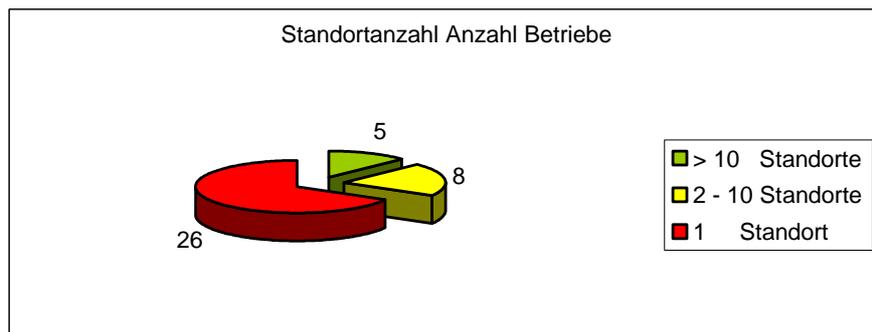
Betriebsbefragung		Personalbefragung		beide
1.	ADD Trier	1.	ADD Trier	1.
2.	Agentur für Arbeit Trier	2.	Agentur für Arbeit	2.
3.	AOK-Die Gesundheitskasse	3.	AOK	3.
		4.	Arbeitsgericht Trier	
		5.	Bastelstube Leyendecker	
4.	Buchhandlung Stephanus	6.	Buchhandlung Stephanus	4.
5.	Bundeskasse Trier	7.	Bundeskasse Trier	5.
6.	Bürgerservice GmbH	8.	Bürgerservice GmbH	6.
7.	C & A	9.	C&A Mode KG	7.
		10.	Caritasverband für die Diözese Trier e.V.	
8.	Corus AG, Corus Special Strip GmbH			
9.	Dangaard Telecom GmbH	11.	Dangaard Telecom GmbH	8.
		12.	DB Station&Service AG	
10.	Diözesan-Caritasverband Trier			
11.	Evangelisches Elisabeth Krankenhaus	13.	Evangelisches Elisabeth Krankenhaus	9.
		14.	Fachhochschule Trier	
12.	Finanzamt Trier			
13.	Kaufhof GALERIA Warenhaus AG	15.	GALERIA Kaufhof Warenhaus AG	10.
14.	Kaufhof Warenhaus AG			
15.	Handwerkskammer Trier	16.	Handwerkskammer Trier	11.
16.	Heinrich Köhler Baugesellschaft GmbH	17.	Heinrich Köhler Bau GmbH	12.
17.	INTERBOOK GmbH			
18.	JT-International Germany GmbH	18.	JT International Germany GmbH	13.
19.	Karstadt Warenhaus AG	19.	KARSTADT Warenhaus GmbH	14.
		20.	Kassenärztliche Vereinigung	
20.	Krankenhaus der Barmherzigen Brüder			
21.	Kreisverwaltung Trier-Saarburg	21.	Kreisverwaltung Trier-Saarburg	15.
22.	KV Rheinland-Pfalz RZ Trier			
23.	Landgericht Trier	22.	Landgericht Trier	16.
24.	LB Produktion GmbH			
25.	Lehr IT Service GmbH & Co KG			
26.	Mutterhaus der Borromäerinnen e.V.			
27.	NET GmbH	23.	NET, neue Energietechnik GmbH	17.
28.	Peter Herres Sektellerei GmbH	24.	Peter Herres Sektellerei GmbH	18.
		25.	Polizeipräsidium Trier	
29.	RAe Scharrelmann Fahrland			
		26.	RWE Rhein Ruhr AG	
		27.	Scholtes GmbH Trier	
30.	Sparkasse Trier	28.	Sparkasse Trier	19.
31.	Stadtverwaltung Trier	29.	Stadtverwaltung Trier	20.
32.	Thomas Baumarkt	30.	THOMAS BAUKLOTZ	21.
33.	Trierer Stahlwerk GmbH	31.	Trierer Stahlwerk	22.
34.	Trierischer Volksfreund	32.	Trierischer Volksfreund	23.
		33.	Trierer Walzwerk Corus	
35.	Verwaltungsgericht Trier	34.	Verwaltungsgericht Trier	
36.	VICTORIA Hauptagt.Gouverneur			
37.	V-KON.media GmbH			
38.	Volksbank Trier EG	35.	Volksbank Trier EG	24.
		36.	wap telecom	
39.	Wohnungsbau und Treuhand AG			
		37.	Zink & Kraemer GmbH	

Bei der folgenden Auswertung der Betriebsbefragung beziehen sich die relativen Werte immer auf die Anzahl der vorliegenden Antworten bei der jeweiligen Frage. Dieses Verfahren wurde gewählt, weil nicht alle Betriebe zu jeder Frage geantwortet haben und somit anderweitig erhebliche Interpretationsfehler auftreten würden.

3.2.1 Standortanzahl

Bei der Frage der Standortzahl sollte herausgefunden werden ob das Unternehmen über Filialen verfügt oder ob alle Beschäftigten an einem Standort tätig sind. Hierzu wurden die Antworten in drei Kategorien eingeteilt: Betriebe mit einem Standort, Betriebe mit 2 – 10 Standorten und Betriebe mit mehr als 10 Standorten. 26 der 39 Unternehmen die auf diese Frage antworteten, gaben an nur an einem Standort tätig zu sein. Dies sind zwei Drittel der befragten Betriebe. 8 Unternehmen haben zwischen 2 und 10 Standorte und fünf Unternehmen mehr als 10 Standorte. An dieser Stelle sollte angemerkt werden, dass bei der Auswahl der Betriebe vor allem die großen Betriebe in die Befragung einbezogen wurden, soweit dies an den vorher zur Verfügung stehenden Daten ersichtlich war.

Abbildung 2.1 Standortanzahl

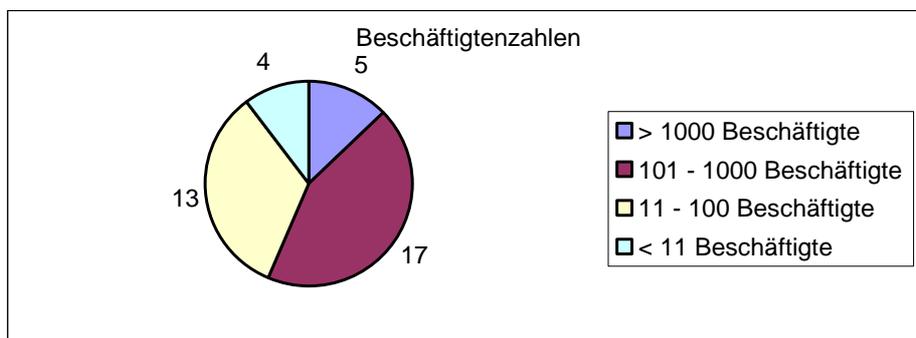


3.2.2 Beschäftigtenzahl

Die Größe der befragten Unternehmen wurde sowohl durch die Größe des Betriebsgeländes als auch durch die Zahl der Beschäftigten ermittelt. Hierdurch wurde einerseits ein Einblick in die generelle Betriebsgrößenstruktur in Trier gewährt und andererseits konnten Informationen über die Verteilung der Arbeitsplätze gewonnen werden.

Wie sich zeigt jedoch zeigt, sind letztendlich dennoch einige kleinere Betriebe dabei gewesen. So geben fünf Betriebe an, weniger als 10 Mitarbeiter zu haben. Rund drei Viertel der Betriebe beschäftigen zwischen 11 und 1000 Personen (13 Betriebe zwischen 11 und 100 und 17 Betriebe zwischen 101 und 1000). Lediglich 5 der befragten Unternehmen beschäftigen mehr als 1000 Mitarbeiter.

Abbildung 2.2: Beschäftigtenzahlen

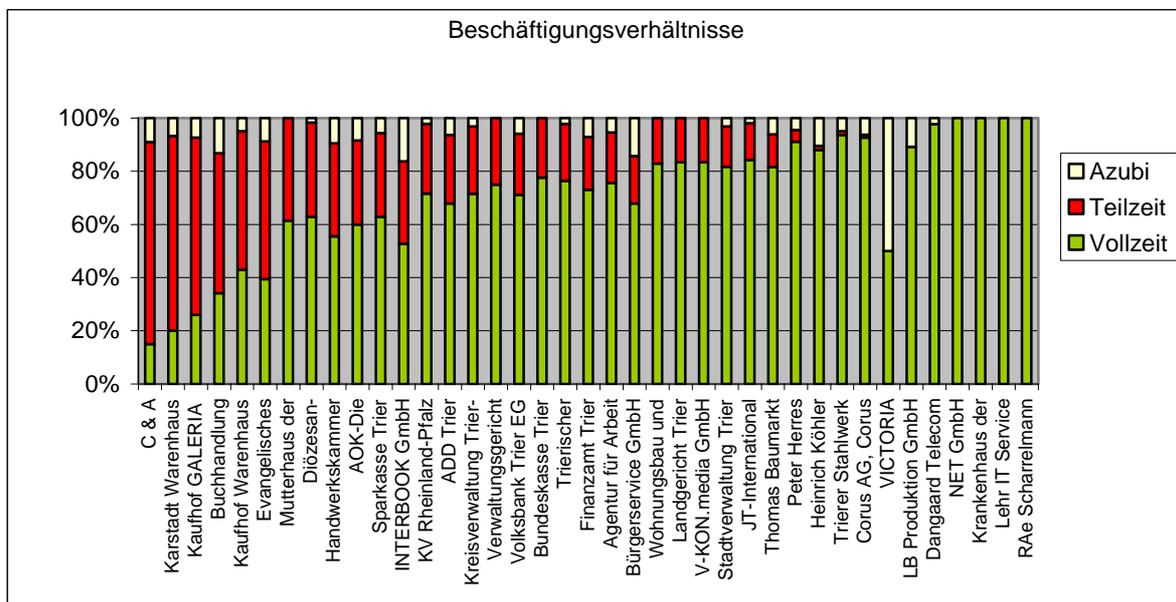


3.2.3 Anstellungsverhältnisse der Beschäftigten

Graphik 2.3 gibt über die verschiedenen Anstellungsverhältnisse der Beschäftigten Auskunft. Dabei wird zwischen Vollzeit- und Teilzeitbeschäftigten sowie den Auszubildenden differenziert.

Der überwiegende Teil der befragten Betriebe beschäftigt mindestens die Hälfte seiner Mitarbeiter in Vollzeit. In vier Betrieben gibt es sogar ausschließlich Ganztagsjobs. Nur fünf Betriebe haben weniger als die Hälfte an Vollzeitstellen. Im einzelnen schwankt der Anteil der Teilzeitkräfte sehr stark und liegt bei durchschnittlich 23,1%, wobei keine Gewichtung durch die jeweiligen Betriebsgrößen erfolgte. Auch für die Anzahl der Auszubildenden pro Betrieb lässt sich keine pauschale Aussage treffen. Hier werden meist nur anteilige Werte bis 10%, die einzige Ausnahme mit 50% ist ein 2-Personen Betrieb. In neun Fällen sind momentan keine Auszubildenden beschäftigt

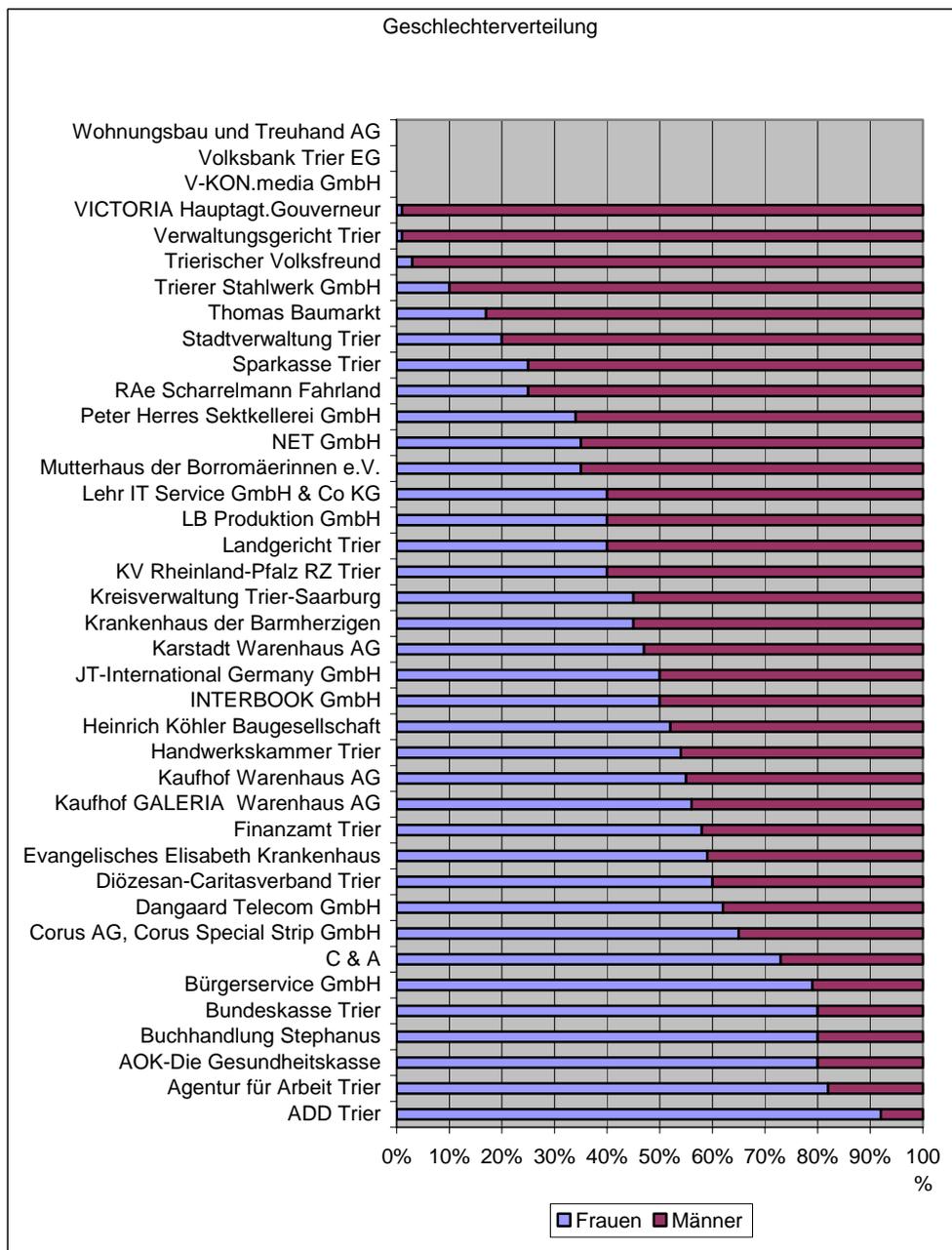
Abbildung 2.3: Beschäftigtenverhältnisse



3.2.4 Geschlechterverteilung in den Betrieben

In Abbildung 2.4 wird die Geschlechterverteilung in den Betrieben dargestellt. Im Durchschnitt sind in den befragten Betrieben etwas weniger Frauen (46,94%) als Männer (53,06%) beschäftigt. Hierbei ist jedoch bei der Mehrzahl der Unternehmen die Verteilung mit Werten zwischen 40 und 60% relativ ausgeglichen. Reine Männer- oder Frauenbelegschaften gibt es in keinem Betrieb. In drei Betrieben werden jedoch weniger als 10% Frauen und in einem Betrieb weniger als 10 % Männer beschäftigt.

Abbildung 2.4: Geschlechterverteilung



3.2.5 Altersstruktur in den Betrieben

Die Graphiken zu dieser Frage visualisieren die Altersstruktur der Beschäftigten in den befragten Betrieben. Dabei werden vier Altersklassen unterschieden: „jünger als 20 Jahre“, „20-35 Jahre“, „36-50 Jahre“ und „über 50 Jahre“ alt.

In den meisten Betrieben ist die Altersstruktur sehr differenziert. In der Regel dominieren eine oder zwei Alterklassen. Bei zwei Dritteln der Betriebe liegt der Anteil der Arbeitnehmer, die älter als 50 Jahre alt sind, über 20%. In einigen Betrieben sind es sogar mehr als 40%. Zahlenmäßig die größte Gruppe sind die 36-50jährigen mit durchschnittlich 46%. Diese Gruppe hat in Einzelfällen sogar Anteile von über 70% an der Gesamtbelegschaft. Knapp ein Drittel der Beschäftigten sind jünger als 35 Jahre, wobei die unter 20jährigen nur fünf Prozent ausmachen.

Abbildung 2.5.1 Altersstruktur in den Betrieben

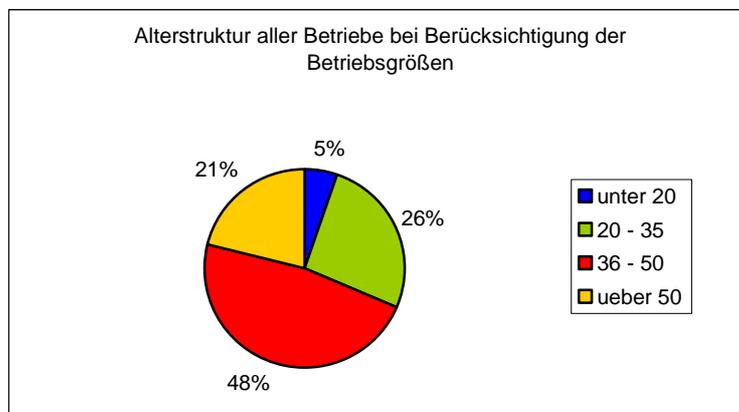
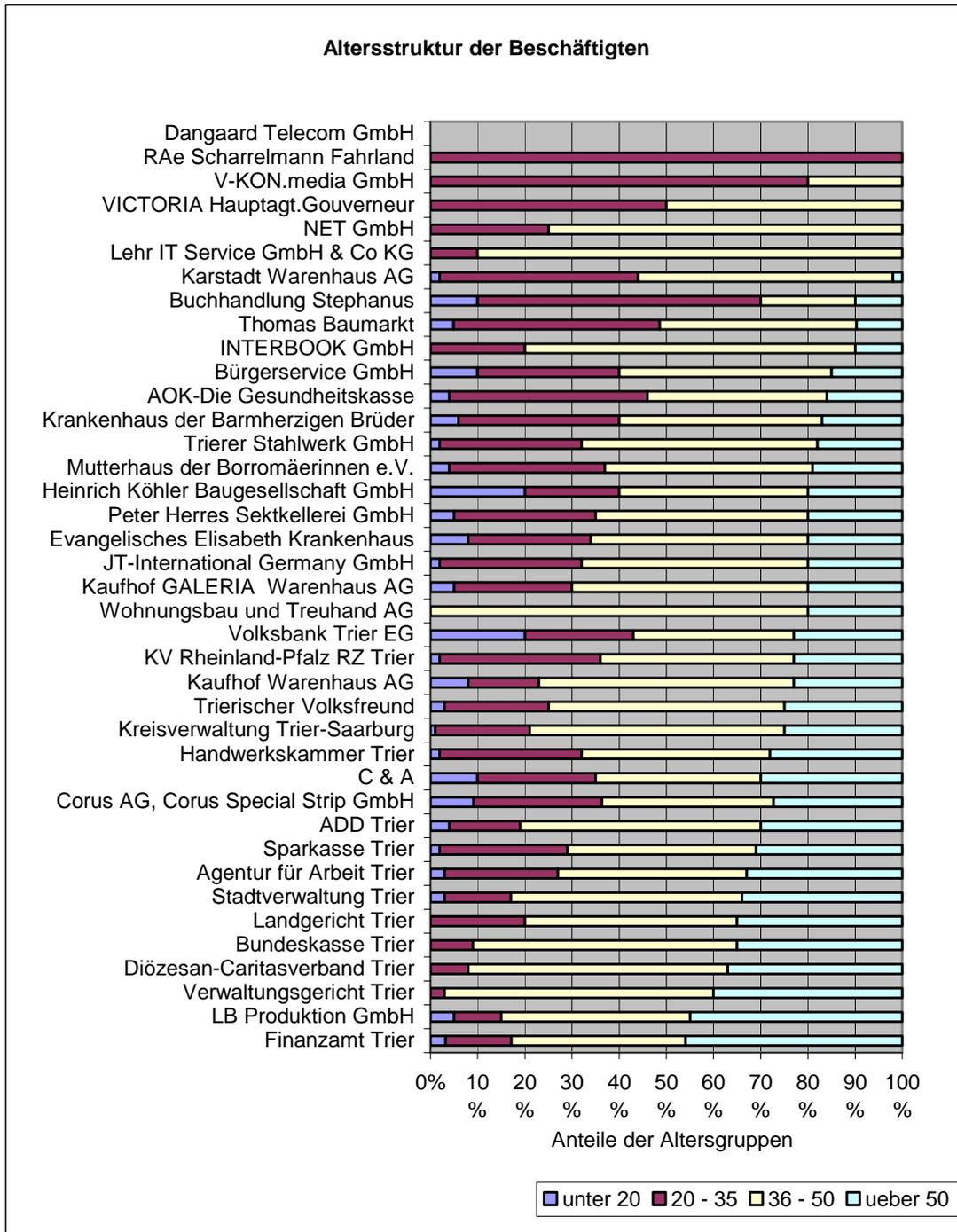


Abbildung 2.5.2 Alterstruktur in den Betrieben



3.2.6. Arbeitszeiten

Die beiden folgenden Graphiken geben Auskunft über den Arbeitsbeginn bzw. das Arbeitsende der Betriebe. In Graphik 2.6.1 sind die verschiedenen Arbeitszeitmodelle sowie deren Verteilung auf die jeweiligen Betriebe dargestellt. Die zweite Grafik zeigt die verschiedenen Uhrzeiten des Arbeitsbeginns und des Arbeitsendes sowie die dazugehörige Anzahl von Betrieben.

Bei den verschiedenen Arbeitszeitmodellen wurde mit insgesamt 19 Nennungen am häufigsten der „feste Arbeitsbeginn“ angegeben. Es folgt die Frühschicht mit 18 Nennungen und damit ebenfalls knapp der Hälfte aller Betriebe. Die Möglichkeit zur Gleitzeit besteht nur in 12 Betrieben. Ebenfalls knapp jeder dritte Betrieb hat zudem eine Spätschicht. Nachtschichten gibt es nur in rund jedem fünften Betrieb (8 Nennungen).

Graphik 2.6.2 zeigt die verschiedenen Zeiten zu denen die Arbeit begonnen bzw. beendet wird. Das Spektrum der Antworten verteilt sich auf verteilt auf 21 verschiedene Anfangszeiten und 24 verschiedene Arbeitsenden.

Das Befragungsergebnis zeigt die übliche Spitze des Berufsverkehrs in den Morgenstunden. So beginnen zwischen 7 Uhr und 9 Uhr in allen befragten Betrieben zusammen insgesamt 55 von 92 verschiedene Schichten, Gleitzeiten usw. Dies ergibt einen Anteil von 60%. Am meisten genannt wurden dabei 7 Uhr und 9 Uhr mit 18 bzw. 15 Nennungen. Alle anderen Einzelzeiten folgen mit deutlichem Abstand.

Es fällt auf, dass die angegebenen Arbeitsendzeiten etwas breiter streuen und nicht ganz so hohe Spitzenwerte aufweisen, wie „die Arbeitsbeginne“. Hier ist es die dreistündige Phase zwischen 16:00 Uhr und 19:00 Uhr, in der rund 60% (57 der 92 Nennungen) aller Arbeitsenden liegen. Dabei wurde 16:00 Uhr mit 15 Nennungen knapp vor 19:00 Uhr mit 14 Nennungen angegeben. Auch hier sind alle anderen Zeiten wesentlich seltener genannt worden.

Auffallend an der Verteilung der Zeiten ist die seltene Anzahl von Arbeitsbeginn und Arbeitsende in den Abend- und Nachtstunden. So beginnen nur 5 Betriebe nach 20:00 Uhr und vor 6:00 mit einer Schicht. Bei den Arbeitsenden liegen 8 Nennungen in diesem besonders für die Anbindung durch den ÖPNV relevanten Tagesabschnitt.

Abbildung 2.6.1: Arbeitszeiten

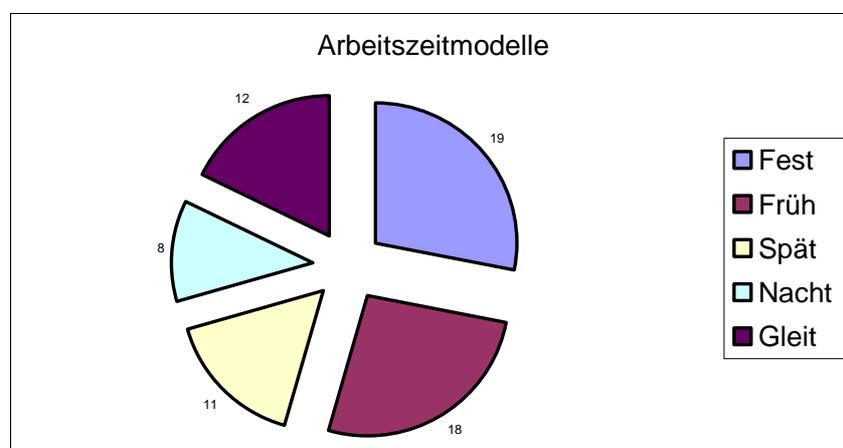


Abbildung 2.6.2: Arbeitsbeginn & Arbeitsende (einzeln dargestellt)

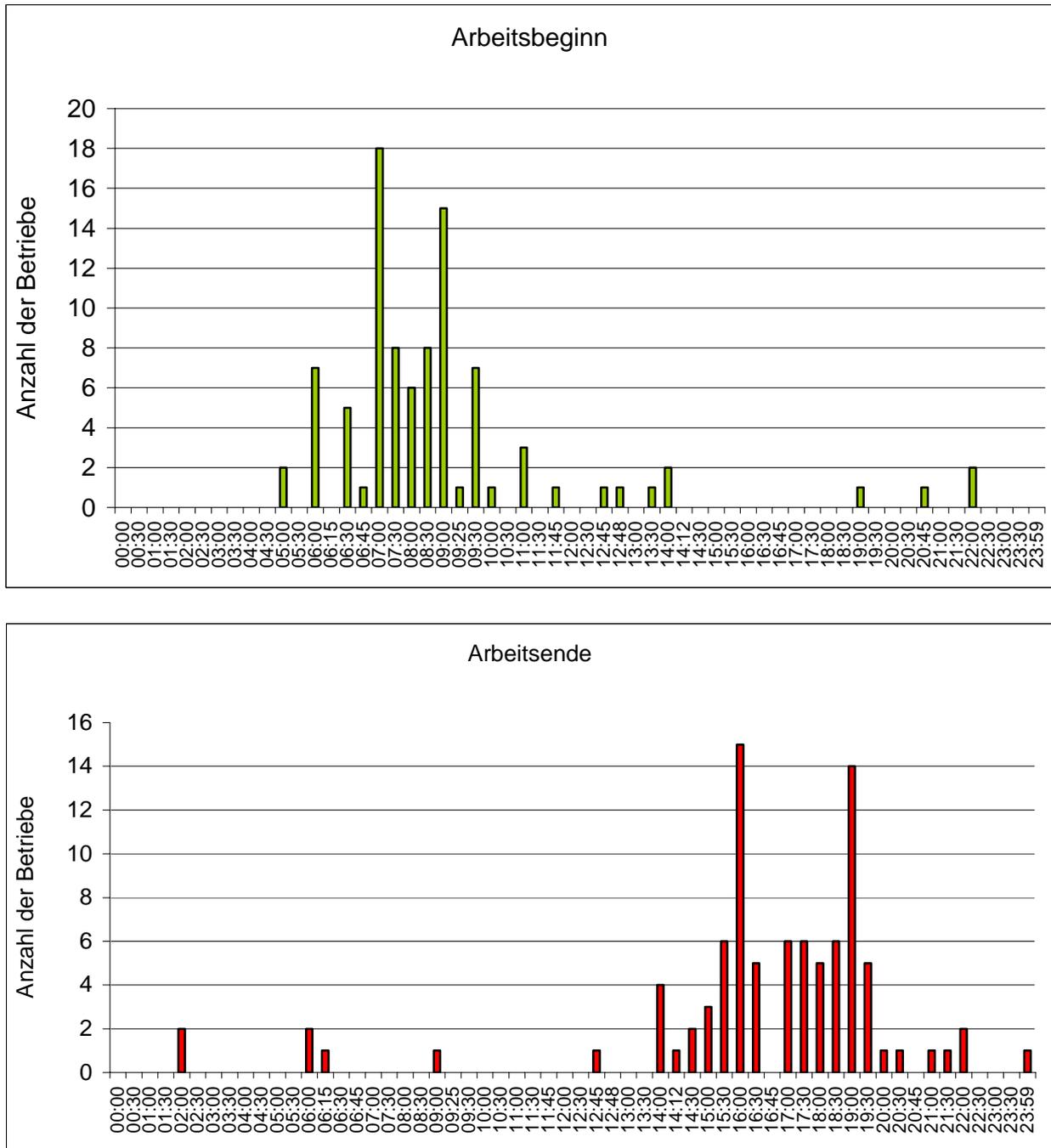
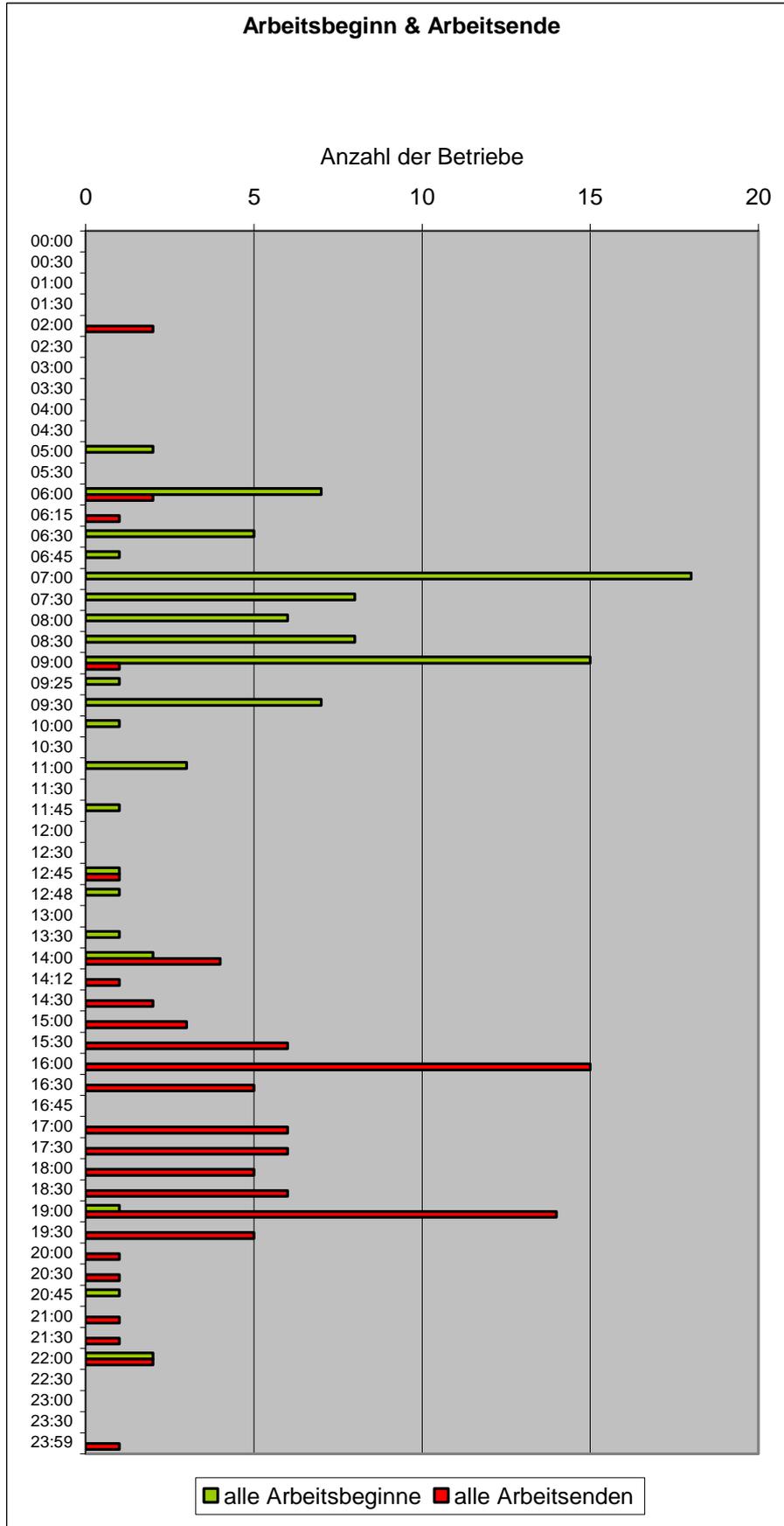


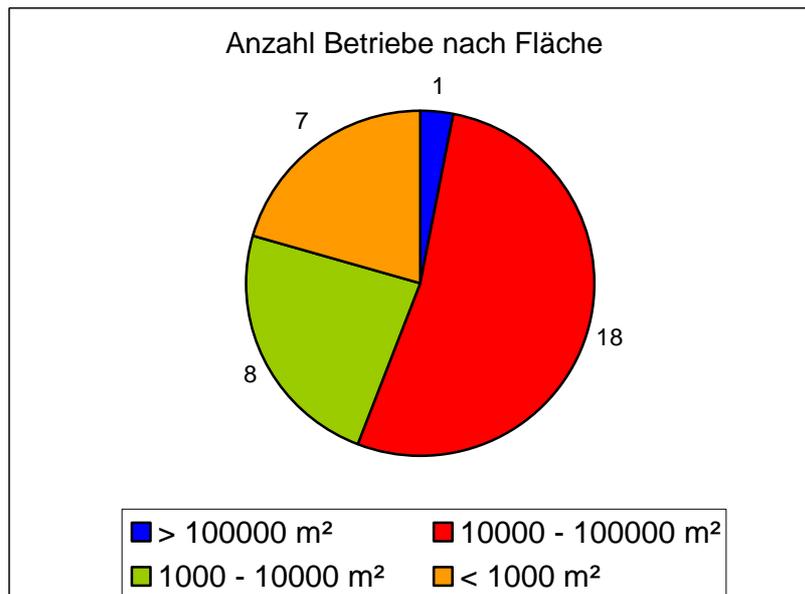
Abbildung 2.6.3: Arbeitsbeginn & Arbeitsende (zusammen dargestellt)



3.2.7 Betriebsfläche

Die durchschnittliche Größe des Betriebsgeländes liegt bei 25.706m². Die Angaben variieren hierbei sehr stark. So hat der größte Betrieb eine Fläche von 320.000m². Allerdings ist unter den befragten betrieben nur dieser eine mit mehr als 100.000 m² Fläche. Etwas mehr als die Hälfte aller Betriebe (18) verfügt über ein Betriebsgelände zwischen 10.000 und 100.000m² Größe, während knapp ein Viertel der Betriebe weniger als 10.000m² (8) bzw. 1.000m² (7) Fläche hat. Die drei mit 60m², 70m² und 85m² kleinsten Betrieb haben ihren Sitz alle im Wissenschaftspark Petrisberg. Beim flächenmäßig viertgrößten Betrieb ist zu beachten, dass die Fläche aus der Summe mehrerer Standorte gebildet wird.

Abbildung 2.7: Betriebsfläche

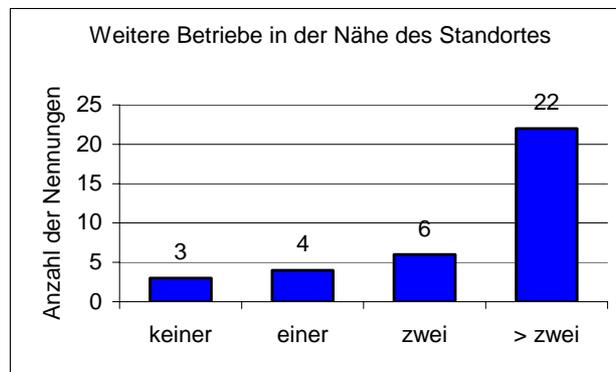


3.2.8 Nachbarschaft

Viele Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements können in Kooperation mehrerer Betriebe effektiver durchgeführt werden. Ebenso verstärken sich viele Probleme der Verkehrsanbindung durch die Überschneidung des Berufsverkehrs von benachbarten Betrieben. Daher ist es wichtig zu wissen, ob es in unmittelbarer Nachbarschaft der Betriebe weitere größere Betriebe gibt, mit denen eine Kooperation möglich wäre oder die bzgl. der Verkehrsanbindung ebenfalls einkalkuliert werden sollten.

Die Befragung ergab folgendes Bild: Nicht einmal jeder zehnte Betrieb (3) gab an, keinen Nachbarn mit mehr als 50 Mitarbeitern zu haben. Zehn Betriebe haben einen oder zwei größere Nachbarn. Zwei Drittel aller Betriebe (22) hat jedoch mehr als zwei benachbarte Betriebe mit mehr als 50 Beschäftigten. Die vorliegenden Daten deuten also auf ein hohes Potenzial an Kooperationsmöglichkeiten hin.

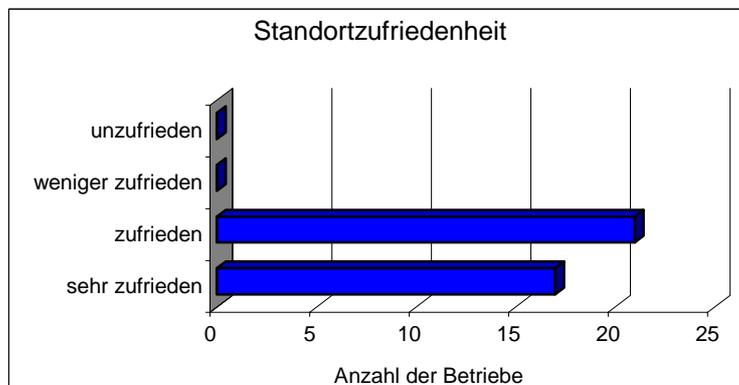
Abbildung 2.8: Nachbarschaft



3.2.9 Wie zufrieden sind sie mit Ihrem Standort?

Die Frage der Standortzufriedenheit wurde von 38 Betrieben beantwortet. Keiner der Betriebe gab an „weniger zufrieden“ oder gar „unzufrieden“ mit seinem Standort zu sein. Vielmehr ist knapp die Hälfte der Betriebe (17) mit ihrem Standort „sehr zufrieden“, während 21 Betriebe angeben „zufrieden“ zu sein.

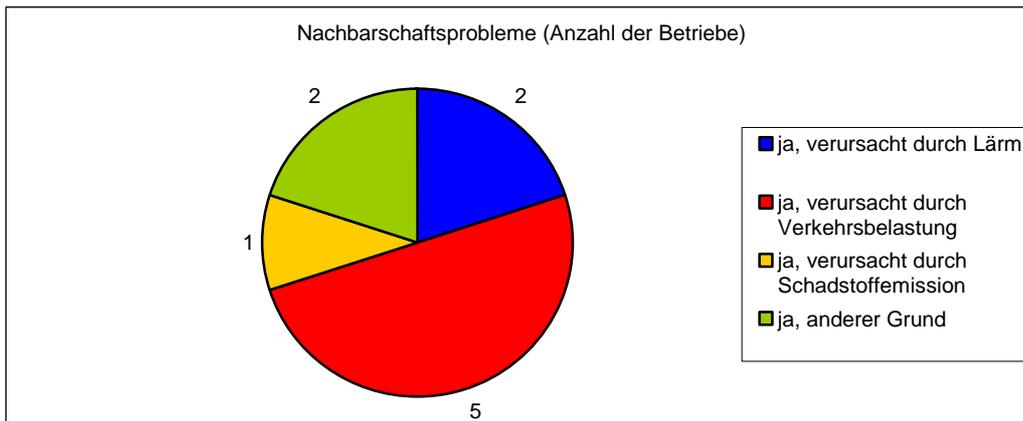
Abbildung 2.9: Standortzufriedenheit



3.2.10 Gibt es an Ihrem Standort Nachbarschaftsprobleme?

Das in der vorigen Frage erhaltene Bild von der Standortzufriedenheit wird in dieser Frage nach den Nachbarschaftsproblemen bestätigt. So gaben 80% der Betriebe (32) an, keine Nachbarschaftsprobleme zu haben. Bei der Unterscheidung der Problemursache waren Mehrfachnennungen zugelassen. Von den insgesamt zehn Nennungen von Problemen der verschiedenen Kategorien entfiel die Hälfte auf die Ursache „Verkehrsbelastung“. Alle anderen Problemursachen wurden nicht mehr als zwei Mal genannt. Insgesamt scheint der Problemdruck oder aber das Problembewusstsein eher gering zu sein.

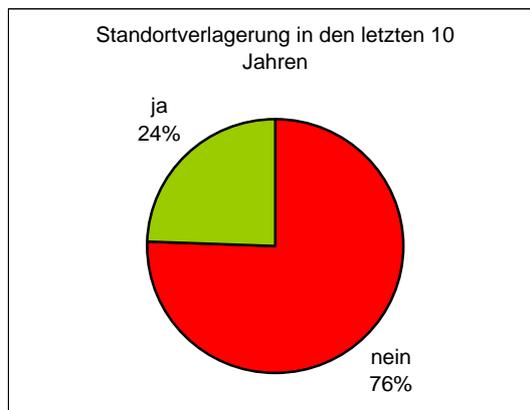
Abbildung 2.10: Nachbarschaftsprobleme



3.2.11 Wurde ihr Betrieb innerhalb der letzten 10 Jahre verlagert?

Bei den befragten Betrieben gab ein Viertel an, den Standort in den letzten zehn Jahren verlagert zu haben. Oft sind Verlagerungen des Betriebsstandortes eine Folge von Problemen in der Nachbarschaft. Hinzu kommen häufig ein gestiegener Platzbedarf oder veränderte wirtschaftliche Bedingungen. Als Grund für den Umzug wurde bei der Befragung je zweimal „Platzmangel“ und „gestiegene Mieten“ genannt.

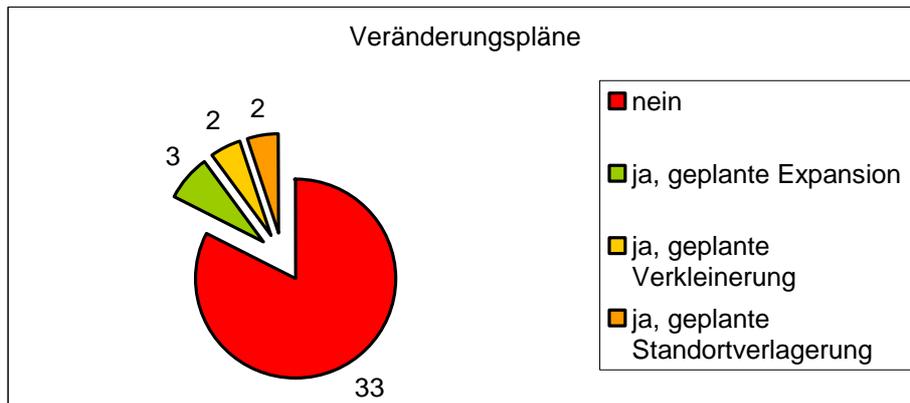
Abbildung 2.11: Verlagerung



3.2.12 Liegen Pläne für eine Veränderung ihres aktuellen Standortes vor?

Auch bei der Frage nach zukünftigen Veränderungen besteht bei der überwiegenden Mehrheit keine Absicht zu expandieren, zu verkleinern oder den Standort zu verlagern. Lediglich drei Betriebe möchten Expandieren. Dem stehen zwei Betriebe gegenüber, die sich verkleinern möchten und zwei weitere Betriebe, die einen bzw. ihren Standort verlagern möchten.

Abbildung 2.12: geplante Veränderungen

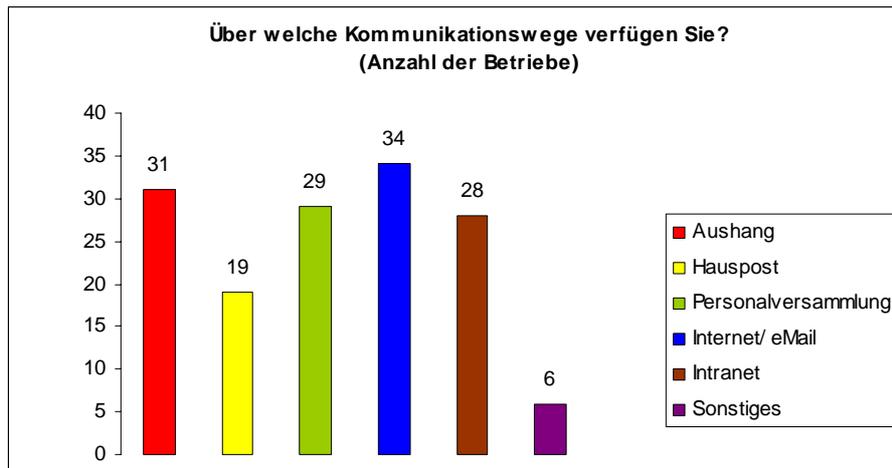


3.2.13 Kommunikationswege

Die Frage nach der Art der Kommunikationswege innerhalb des Betriebes zur Verbreitung von internen Informationen wurde von allen Betrieben beantwortet. Aufgrund der Fragestellung waren Mehrfachnennungen möglich. Zur Auswertung wurde zunächst eine Häufigkeitsanalyse durchgeführt, deren Ergebnis in obiger Graphik aufgeführt ist.

Das am häufigsten vorhandene Instrument zur Informationsdistribution ist inzwischen das Internet mit 34 Nennungen, dicht gefolgt vom Schwarzen Brett (31), der Personalversammlung (29) und dem Intranet (28). Die Hauspost wird nur von rund der Hälfte der Betriebe genutzt.

Abbildung 2.13.1: Kommunikationswege



Sowohl beim Internet als auch beim firmeninternen Intranet erreichen rund 20 Betriebe mehr als 80% ihrer Belegschaft über diese beiden elektronischen Medien (Abb.). Es gibt allerdings auch acht Betriebe, die weniger als 40% ihrer Belegschaft mittels Internet erreichen. Beim Intranet trifft dies auf nur vier Betriebe zu. Vier weitere Betriebe geben an, zwischen 40 und 79 % ihrer Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen mittels Intranet zu erreichen.

Abbildung 2.13.2: Erreichbarkeit Internet

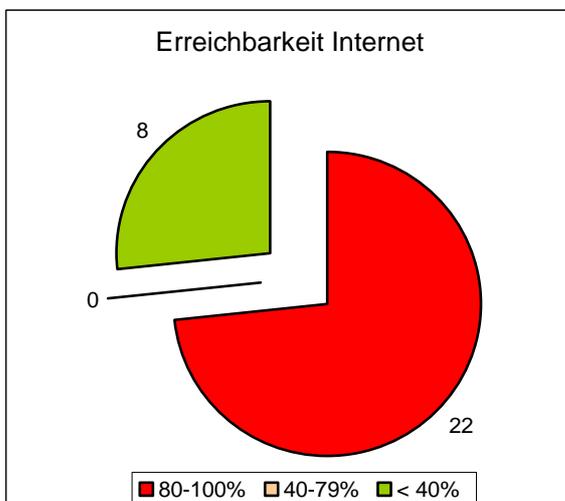
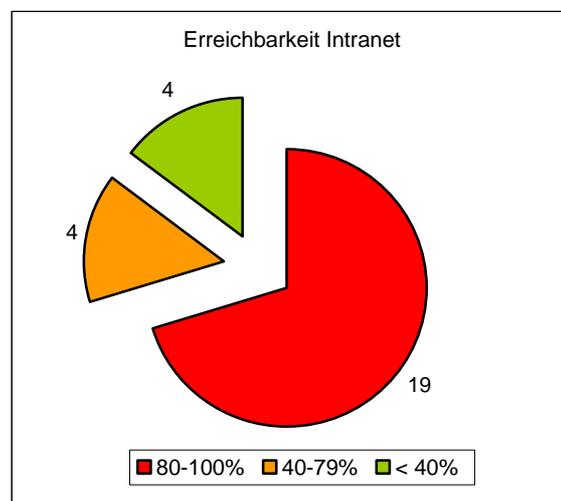
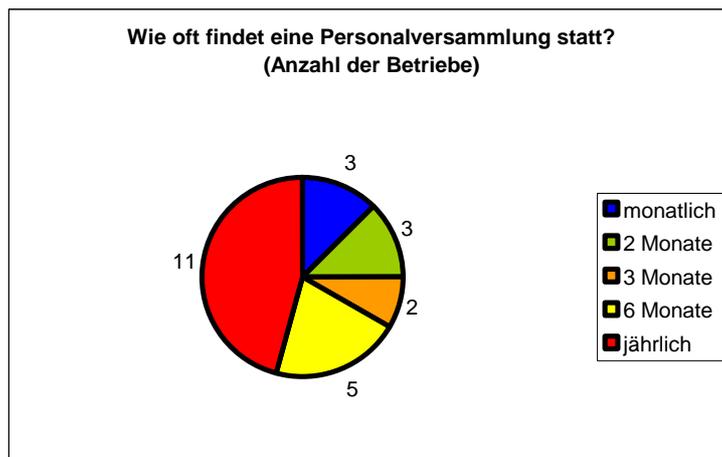


Abbildung 2.13.3: Erreichbarkeit Intranet



Auf die Frage nach der Häufigkeit der Personalversammlung antworteten 24 Betriebe. Die Häufigkeitsauswertung liefert das in obiger Graphik beschriebene Ergebnis. Demnach finden in der Mehrzahl der Betriebe Personalversammlungen einmal jährlich statt (11 Nennungen). Die übrigen Antwortmöglichkeiten sind relativ gleichmäßig über die restlichen Betriebe verteilt. So findet in 5 Betrieben die Personalversammlung alle 6 Monate, in 2 Betrieben die Versammlung alle 3 Monate und in weiteren 3 Betrieben alle 2 Monate statt. Ebenfalls 3 Betriebe veranstalten sogar jeden Monat eine Personalversammlung. Bei der gegebenen Verteilung ist nur eine leichte Tendenz zu erkennen, die besagt, dass die Häufigkeit der Personalversammlung mit abnehmender Betriebsgröße steigt.

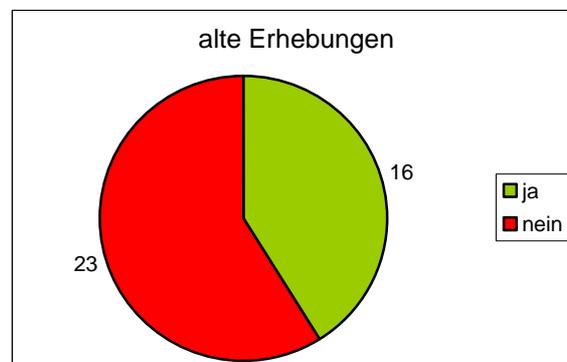
Abbildung 2.13.4: Personalversammlung



3.2.14 Erhebungen in der Vergangenheit

Weniger als die Hälfte der Betriebe (16 von 39) haben in der Vergangenheit bereits Erhebungen zur Mobilität ihrer Beschäftigten durchgeführt. Dabei wurden selten die Inhalte der jeweiligen Erhebungen genannt. Als Stichworte wurden lediglich das Jobticket, Parkgebühren und Parkplätze angegeben.

Abbildung 2.14: Erhebungen in der Vergangenheit



3.2.15 Schätzen Sie bitte die Bedeutung der folgenden Themen für Ihren Betrieb ein!

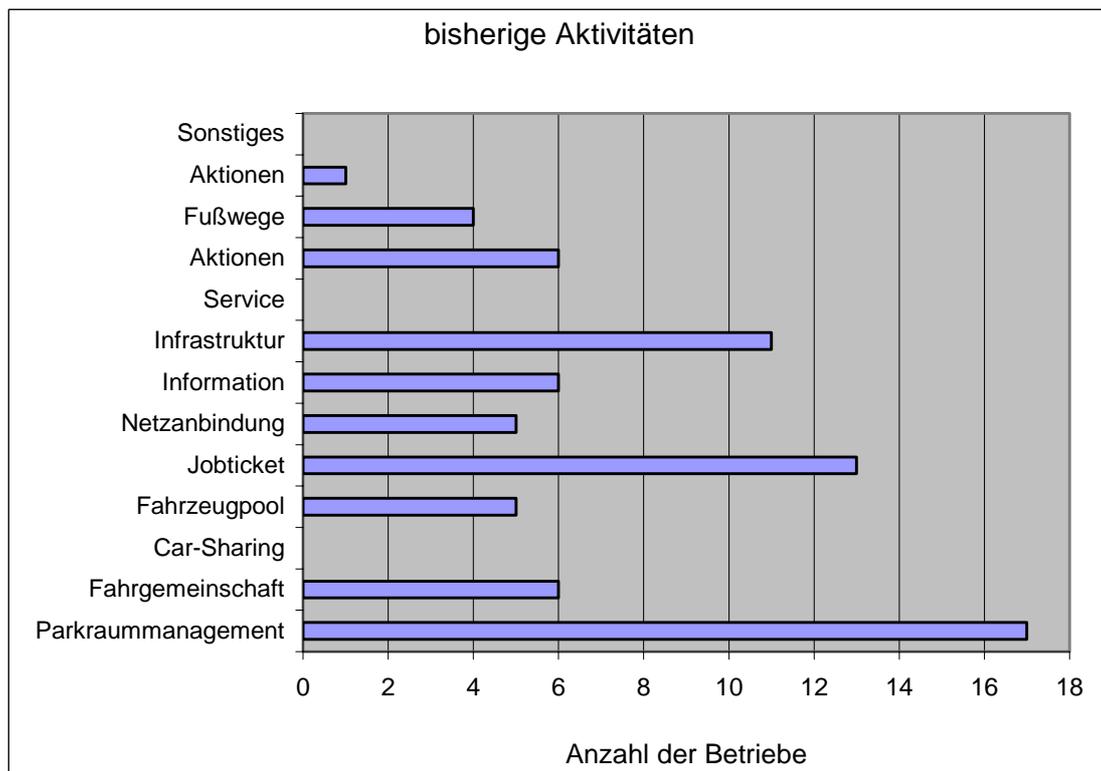
Die Grafik bezieht sich auf die Frage, wie die Bedeutung der einzelnen Themen für den eigenen Betrieb eingeschätzt wird. Dabei wurde die Bedeutung des Themas als „sehr wichtig“ mit zwei Punkten, als „wichtig“ mit einem Punkt gewertet. Im Gegenzug wurden die Nennungen „eher unwichtig“ mit einem Minuspunkt und die Themen, die als „unwichtig“ eingeschätzt wurden, mit zwei Minuspunkten gerechnet. Die Differenz zwischen positiven und negativen Bewertungen wurde dann als Gewicht in der Grafik veranschaulicht.

Es ergibt sich daraus das Ergebnis, dass besonders die Erhöhung der Mitarbeiterzufriedenheit mit leichtem Abstand zu den anderen und einem Gewicht von plus 56 Punkten am bedeutendsten eingeschätzt wird. Es folgen mit knapp unter 50 Punkten die Imagesteigerung und die Gesundheitsförderung. Die Erhöhung der Mitarbeiterproduktivität, die verbesserte Erreichbarkeit des Betriebes für die Mitarbeiter, die Erreichbarkeit für Kunden und Besucher, der Umweltschutz und die Verminderung des Parkdruckes haben ebenfalls eine hohe Bedeutung für die Betriebe.

Die Erreichbarkeit für den Lieferverkehr hat mit 6 Punkten nur eine geringe Bedeutung, wobei dies auch darauf zurück geführt werden kann, dass nur ein Teil der Betriebe einen nennenswerten Lieferverkehr hat.

Die Reduzierung von Unfällen, Kosten und Staus wird hingegen von der Gesamtheit der Betriebe als eher unbedeutend eingeschätzt (-1, -4 und -8 Punkte).

Abbildung 2.15.1: gewichtete Themenbedeutung



3.2.16 In welchen Handlungsfeldern des Betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) war Ihr Betrieb in den letzten zehn Jahren bereits aktiv?

Durch diese Frage konnte ermittelt werden, wie oft und in welchen Handlungsfeldern die befragten Betriebe schon Aktivitäten zum BMM durchführten. In der Grafik sind die absoluten Nennungen dargestellt.

Im Handlungsfeld motorisierter Individualverkehr (MIV) wurden in 28 Betrieben Aktivitäten organisiert, was mit Abstand die größte Anzahl darstellt. 24 gaben an, dass sie im Bereich öffentlicher Verkehr (ÖV) aktiv waren bzw. sind. Es folgen mit einigem Abstand die Aktivitäten in den Handlungsfeldern Fahrradverkehr (17) und Fußgängerverkehr (5). Als Einzelmaßnahmen wurden die Parkraumbewirtschaftung, das Jobticket und die Infrastruktur für den Fahrradverkehr am häufigsten genannt (17, 13 und 11).

Abbildung 2.16.1: bisherige Aktivitäten (Anzahl der Nennungen)

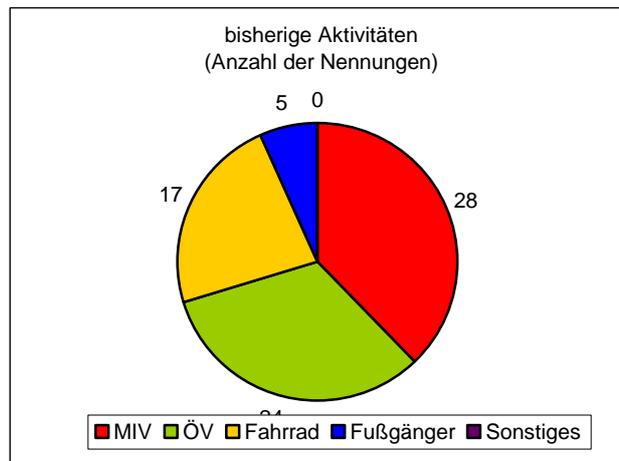
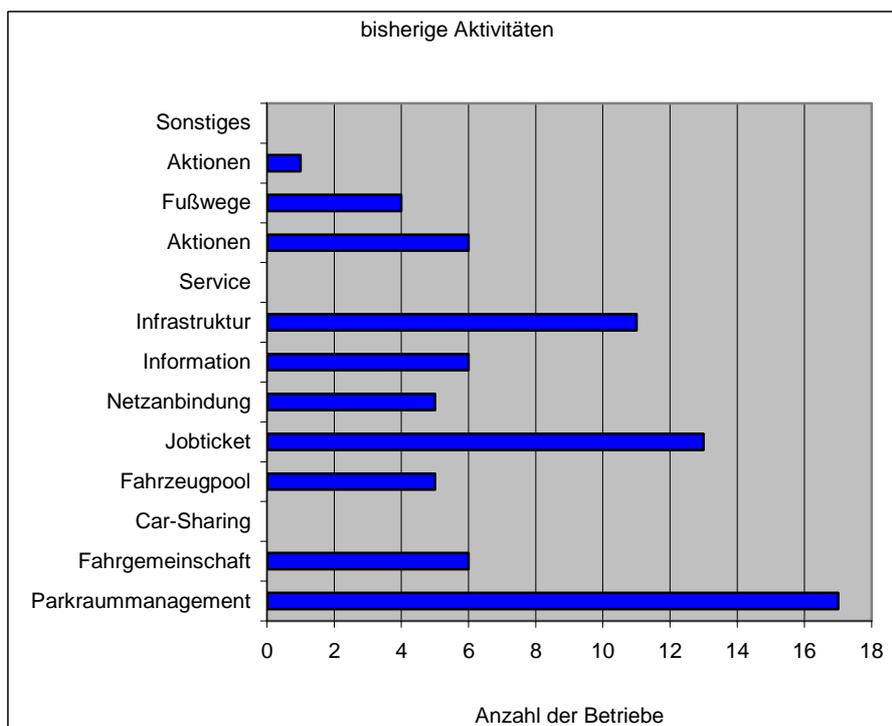


Abbildung 2.16.2: bisherige Aktivitäten (Anzahl der Betriebe)



3.2.17 Gründe für Maßnahmen

Bei der Frage nach den Gründen für die bisherigen Aktivitäten gab es kaum Häufungen. Daher werden die einzelnen Nennungen nachfolgend wie in der Befragung aufgelistet. Dabei wurde hier manchmal eher die Maßnahme selbst, als der jeweilige Grund dafür genannt:

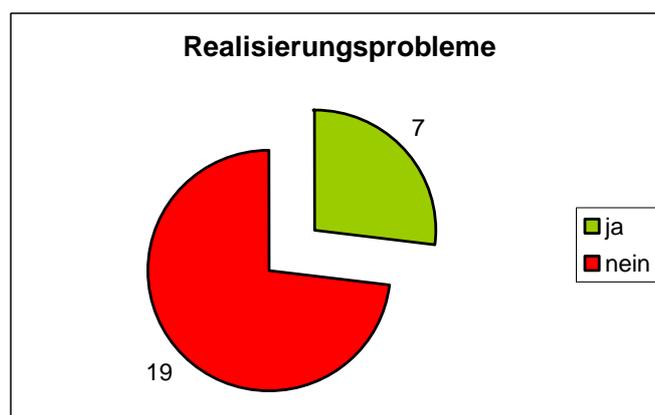
- Umwelt
- Parkraum
- Gesundheit
- Haltestellenlage
- Parkplatzmangel
- Motivation
- Parkplatzengpass
- Parkplatzprobleme
- Zufriedenheit der Mitarbeiter
- Sicherheit
- Ordnung

Die einzige mehrfach genannte Motiv ist der Mangel an Parkplätzen sowie die Motivation bzw. Zufriedenheit der Mitarbeiter.

3.2.18 Realisierungsprobleme

Die Durchführung der Maßnahmen hat in den meisten Fällen funktioniert. So wurde nur für ein Viertel der Maßnahmen angegeben, dass es Realisierungsprobleme gab.

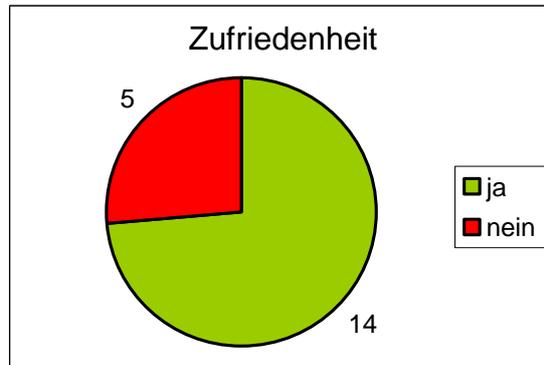
Abbildung 2.18: Realisierungsprobleme



3.2.19 Sind Sie mit dem Ergebnis zufrieden?

In der Regel konnten die Maßnahmen offensichtlich ohne Probleme umgesetzt werden. Dennoch gab es bei rund einem Drittel der Betriebe Schwierigkeiten bei der Umsetzung. Fünf mal konnten die Maßnahmen nicht zur Zufriedenheit umgesetzt werden. Möglicherweise könnten diese Probleme durch Kooperationen mit anderen Betrieben und/oder der Unterstützung der Stadtverwaltung beispielsweise in Form einer Mobilitätsberatung bewältigt werden.

Abbildung 2.19: Zufriedenheit

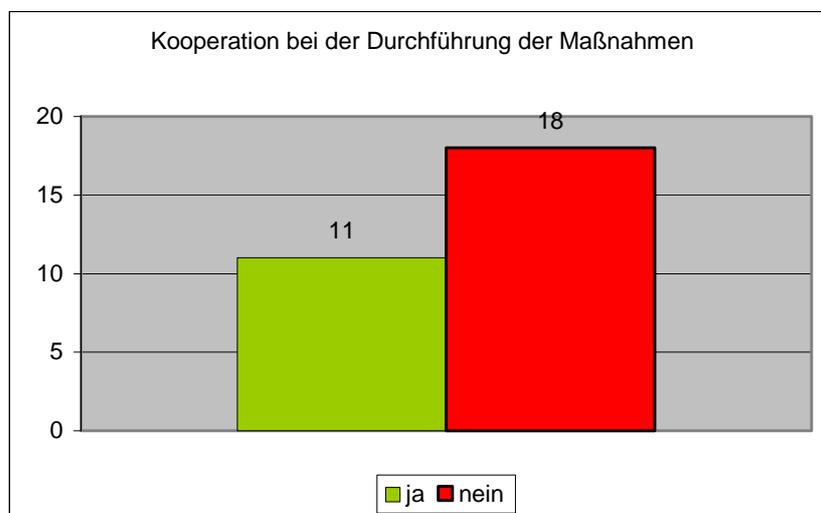


3.2.20 Wurden eine oder mehrere dieser Maßnahmen in Kooperation mit Nachbarbetrieben, der Stadtverwaltung, Unternehmen des öffentlichen Verkehrs und / oder Dritten durchgeführt?

Wie oben angedeutet, können Kooperationen zwischen einzelnen Partnern, die sich im Betrieblichen Mobilitätsmanagement (BMM) engagieren, bei der Durchführung der Maßnahmen neben anderen positiven Effekten, wie der Erhöhung der Aufmerksamkeit, eine höhere Effektivität bewirken.

In der Grafik sind die Häufigkeiten von Kooperationen aufgezeigt. Demnach gaben nur 11 Betriebe an, bereits in Kooperation mit anderen Partnern Maßnahmen im BMM verwirklicht zu haben. Die überwiegende Mehrheit von 18 Betrieben verneinte die Frage. Es zeigt sich somit, dass die Bildung von Kooperationen zwischen den Aktiven noch nicht die übliche Vorgehensweise ist und eher am Anfang der Entwicklung steht.

Abbildung 2.20: Kooperation bei der Durchführung der Maßnahmen

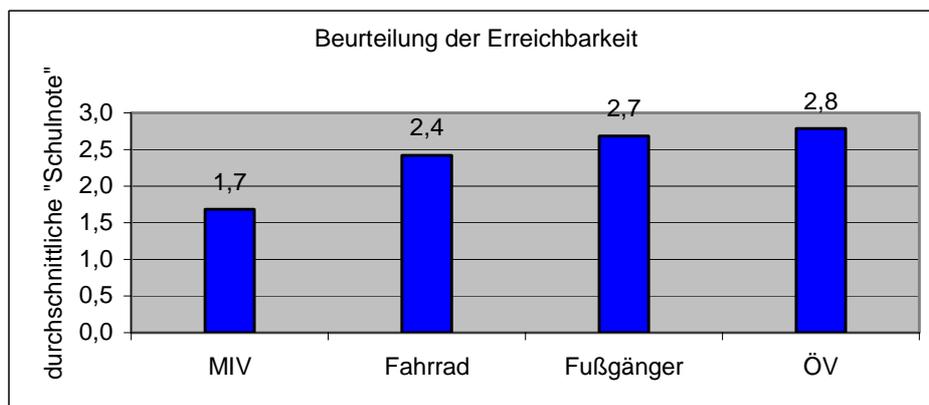


3.2.21 Beurteilung der Erreichbarkeit

In dieser Frage geht es um die Beurteilung der Erreichbarkeit der verschiedenen Betriebe mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln. Alle Verkehrsmittel sollten durch den jeweiligen Betrieb mittels Schulnote beurteilt werden. Zusammengefasst ergibt sich dabei folgendes Bild:

Dem MIV wird die mit Abstand beste Durchschnittsnote verliehen (1,7). Alle anderen Verkehrsmittel bewegen sich zwischen den Noten zwei und drei. Die schlechteste Note erhält dabei der ÖV (2,8). Bei der Bewertung durch die Betriebe sei darauf hingewiesen, dass diese sehr eng mit der jeweiligen individuellen Lage des Betriebs verknüpft ist. Hier gibt es besonders bei der fußläufigen Erreichbarkeit und der Anbindung durch den öffentlichen Verkehr sehr große Unterschiede. Inwieweit bei der Beantwortung der Frage vor allem die Lage und weniger die Qualität des Verkehrsmittels beurteilt wurde, kann anhand der vorliegenden Daten nicht eindeutig geklärt werden. Hierüber könnte eine vertiefte Analyse der Daten mit einem Abgleich der Einzelnennungen und der jeweiligen Lage des Betriebs Aufschluss geben.

Abbildung 2.21: Beurteilung der Erreichbarkeit



Die genauere Betrachtung der einzelnen Ergebnisse zeigt einige Auffälligkeiten. So wurde der MIV fast ausschließlich mit „sehr gut“ und „gut“ bewertet. Ein „mangelhaft“ oder „ungenügend“ gab es hier gar nicht. Auch die Noten „ausreichend“ und „befriedigend“ wurden insgesamt nur drei Mal genannt. Verbesserungsbedarf scheint bei diesem Verkehrsmittel anhand der vorliegenden Daten kaum vorhanden zu sein.

Beim Fahrradverkehr fällt die Beurteilung gut aus, aber deutlich schlechter als beim Auto. Hier sind gerade die Noten „befriedigend“ und „ausreichend“ fast jedes zweite Mal genannt worden. Bemerkenswert – auch wenn die Werte nicht unmittelbar gegenübergestellt werden dürfen – ist, dass das vorliegende Ergebnis deutlich von den Ergebnissen des Fahrradklimatest des letzten Jahres abweicht (vgl. ADFC 2005). Dort wurde durch die Einwohner der Stadt mittels bundesweit standardisiertem Fragebogen die Durchschnittsnote 4,19 vergeben.

Eine sehr ausgeglichene Bewertung findet sich bei der Beurteilung der Erreichbarkeit als Fußgänger. Rund die Hälfte bewerten diese mit sehr gut und ebenso viele mit gut. Allerdings wurde bei der fußläufigen

Anbindung zusammen 6 mal die Schulnote „fünf“ oder „sechs“ vergeben, so viel wie bei keinem anderen Verkehrsmittel.

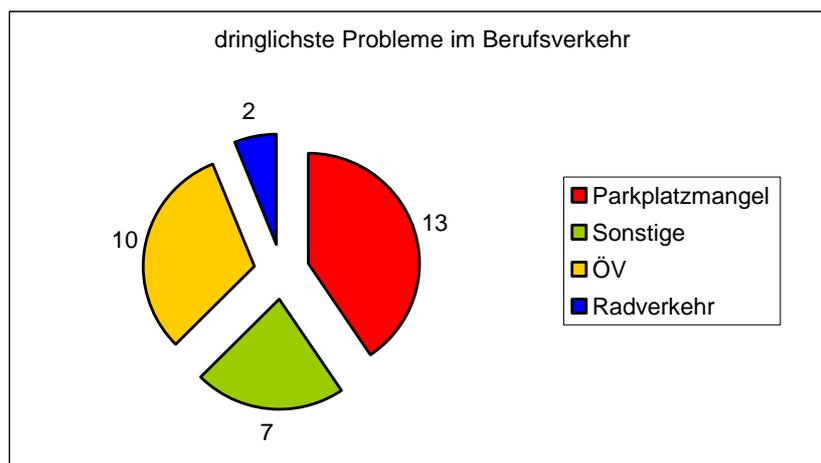
Wesentlich differenzierter sieht es bei der Bewertung der Erreichbarkeit mittels Öffentlichen Verkehrsmitteln (ÖV) aus. Die beiden schlechtesten Noten wurden hier 4 mal vergeben. Genau 50% der Befragten bewerten die Erreichbarkeit durch den ÖV nur mit befriedigend oder schlechter. Allerdings wurde auch relativ häufig die Note 2 vergeben.

Zusammenfassend lässt sich also sagen, dass die Erreichbarkeit mittels MIV als gut bis sehr gut eingeschätzt wird und die Beurteilung der Erreichbarkeit mittels Fahrrad ebenfalls sehr positiv ausfällt. Die Erreichbarkeit der Betriebe zu Fuß wird demgegenüber nicht so positiv bewertet und noch schlechter fällt die Beurteilung bei der Erreichbarkeit mit dem ÖV aus. Bei drei der vier Verkehrsmittel scheint also ein Potenzial für Verbesserungen zu bestehen.

2.22 dringlichste Probleme im Berufsverkehr

Die einzelnen Nennungen in Stichworten wurden zunächst kategorisiert und dann in Abbildung ... dargestellt. Danach ergaben sich zwei dominierende Problemfelder. So steht der Parkplatzmangel mit 13 Nennungen an erster Stelle und wird von der Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln dicht gefolgt (10). Die Anbindung für den Fahrradverkehr wurde nur zwei Mal thematisiert. Hinzu kommen weitere Einzelnennungen, wie die Staubildung auf den Straßen (3) oder ein konkreter Unfallschwerpunkt. Bei Verknüpfung dieser Frage mit der vorangegangenen Bewertung fällt ein Widerspruch auf. So sehen die Betriebe bei der fußläufigen Erreichbarkeit keine dringlichen Probleme, obwohl diese die zweitschlechteste Schulnote erhielt.

Abbildung 2.22: Probleme im Berufsverkehr



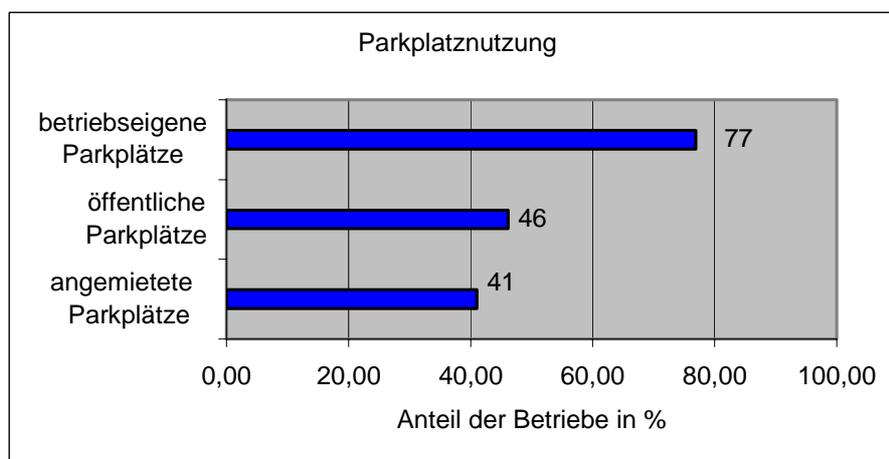
3.2.23 Parkplatznutzung

Rund drei Viertel der befragten Betriebe stellt seinen Beschäftigten eigene Parkplätze zur Verfügung. Darüber hinaus nutzen allerdings auch fast die Hälfte aller Betriebe Parkplätze im öffentlichen Raum. Zusätzlich werden von rund 40% der Betriebe externe Parkplätze für die Mitarbeiter angemietet. Addiert man die einzelnen Schätzungen der Betriebe an genutzten öffentlichen Parkplätzen, so ergibt sich eine Summe von 388 Stellplätzen. Dies sind im Durchschnitt aller Betriebe, die öffentliche Stellplätze nutzen fast 23 Stellplätze pro Betrieb. An dieser Stelle wäre eine weitere Hochrechnung auf die Gesamtzahl der von allen Betrieben in Trier genutzter Parkplätze im öffentlichen Raum interessant. Wobei hierbei jedoch die Nutzung von öffentlichen Stellplätzen gerade durch die weniger stark in der Befragung vertretenen Kleinbetrieben deutlich von dem Befragungsergebnis abweichen könnte.

Die von den Betrieben angemieteten Parkplätze summieren sich auf 760 und damit knapp 50 pro Betrieb. In diesem Durchschnittswert sind wiederum nicht die Betriebe enthalten, die angeben keine Stellplätze anzumieten.

Für die einzelnen Betriebe und deren Beschäftigten ergeben sich somit auch erhebliche Kosten für die Anmietung von Stellplätzen. Wobei durch die Nutzung von öffentlichen Stellplätzen diese Kosten deutlich minimiert werden.

Abbildung 2.23.1: Parkplatznutzung



Die Angaben über die für jeden Mitarbeiter zur Verfügung stehenden Parkplatz, bestätigen sich auch in der Parkplatzauslastung. So geben 27 Betriebe (90%) eine über 90%ige Auslastung der betriebseigenen Parkplätze an. Daran wird deutlich, dass die firmeneigenen Parkplätze zu großen Teilen an der Kapazitätsgrenze sind, was in Einklang zu den Ergebnissen zur Frage der dringlichsten Probleme steht. Bei einer weiterhin verstärkten Pkw-Nutzung ist folglich der zukünftige Bedarf nach Vergrößerung der Kapazitäten absehbar.

Abbildung 2.23.2: Auslastung betriebseigener Parkplätze

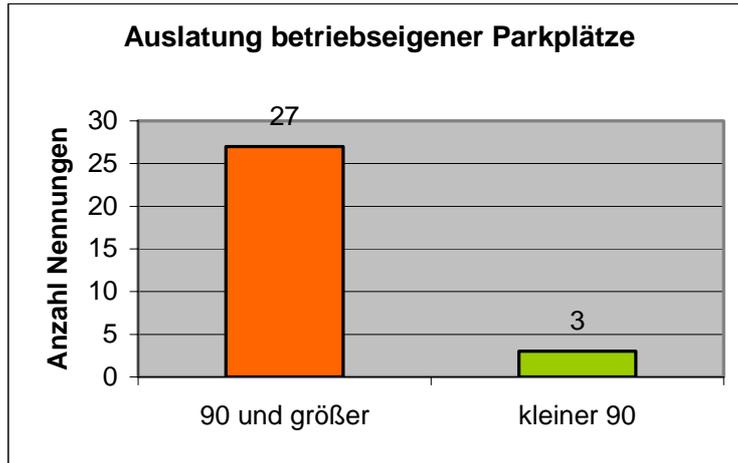
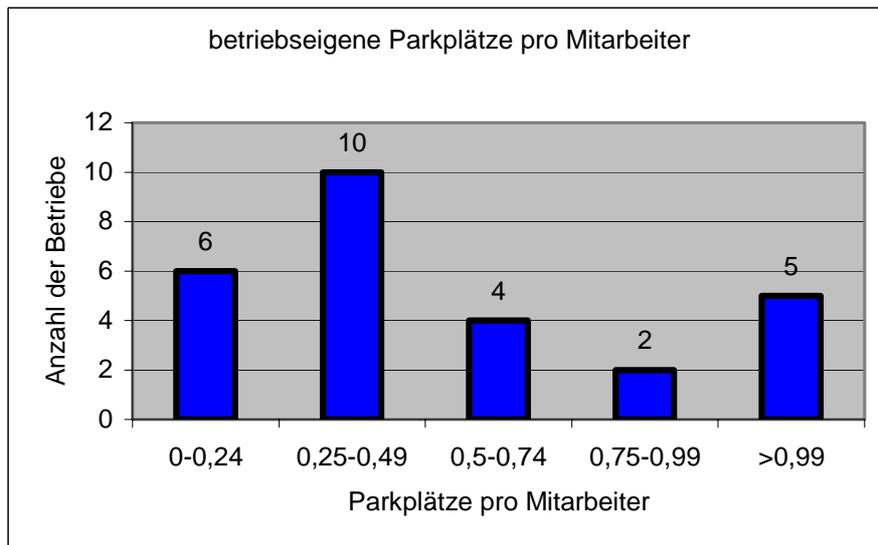


Abbildung 2.23.3: Anzahl der Parkplätze pro Mitarbeiter



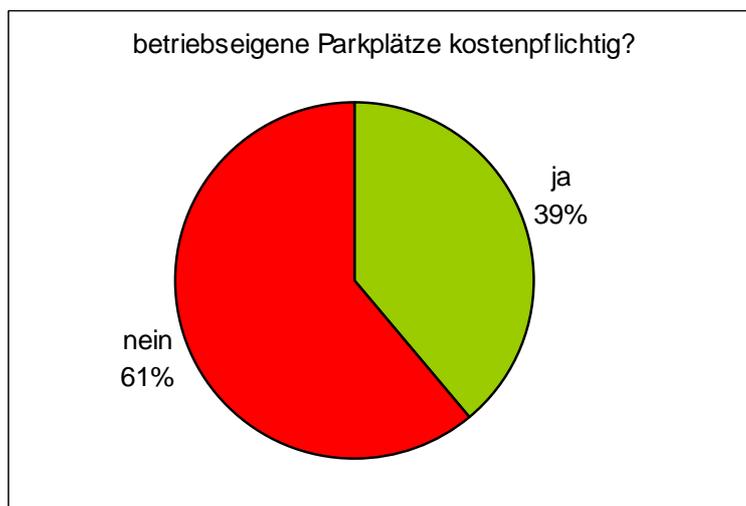
Die Parkplatzanzahl pro Mitarbeiter wurde berechnet, indem die Anzahl der Betriebsparkplätze ins Verhältnis zu den in einem Betrieb beschäftigten Mitarbeitern gesetzt wurde.

Bei den insgesamt 27 Betrieben mit Angaben über die Parkplatznutzung der Mitarbeiter, teilen sich mindestens zwei Mitarbeiter einen Parkplatz. Demgegenüber geben fünf Betriebe an mehr als einen Parkplatz für jeden Mitarbeiter zu haben. Das insgesamt eher geringe Parkplatzangebot liegt möglicherweise an der Innenstadtlage vieler der befragten Betriebe und dem damit einhergehenden Flächenproblem.

3.2.24 Sind Ihre betriebseigenen Parkplätze kostenpflichtig?

Ein Grund für die Wahl des Verkehrsmittels zur Arbeitsstelle stellt sicherlich auch die Parkraumsituation und die damit verbundenen Kosten an der Arbeitsstätte dar. Um zu ergründen ob die betriebseigenen Parkplätze des Arbeitgebers kostenfrei oder kostenpflichtig sind, wurde den Geschäftsführern der Unternehmen die oben genannte Frage gestellt. Danach werden in ca. 60 % der befragten Unternehmen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern die Parkplätze kostenfrei zur Verfügung gestellt. Die anderen Unternehmen antworteten, dass ihre betriebseigenen Parkplätze kostenpflichtig sind. Hierunter fallen v.a. Unternehmen die entweder direkt in der Trierer Innenstadt oder im nahen Umfeld liegen. Dies lässt sich möglicherweise damit begründen, dass es in der Innenstadt ein knappes Parkraumangebot gibt. Die durchschnittliche erhobene Gebühr beträgt 19,83 € pro Monat.

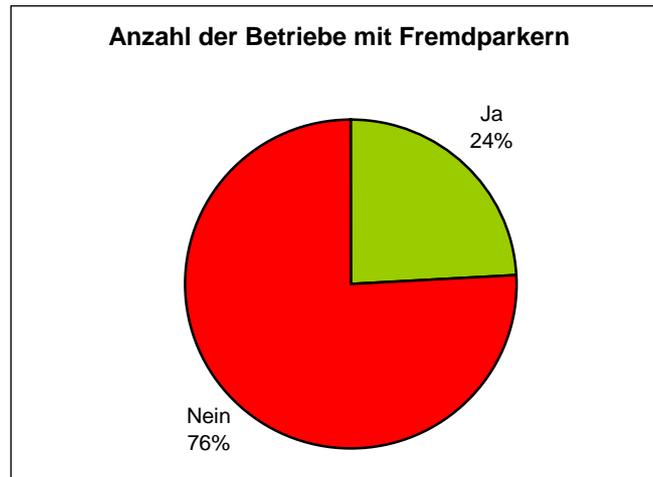
Abbildung 2.24: Kostenpflicht der Parkplätze



3.2.25 Werden Ihre betriebseigenen Parkplätze von Fremdparkern genutzt?

Nachdem die vorangegangenen Fragen ergaben, dass die Betriebe in erheblichem Maße Parkplätze außerhalb ihres Geländes für ihre Beschäftigten beanspruchen, sollte in dieser Frage der umgekehrte Fall untersucht werden. Es wurde daher gefragt, ob die betriebseigenen Parkplätze auch von Fremdparkern genutzt werden und damit nicht mehr ausschließlich den eigenen Mitarbeitern zur Verfügung stehen. Dabei ergab sich, dass bei einem Viertel der befragten Betriebe die Parkplätze auch von nicht betriebsangehörigen Personen genutzt werden. Hierbei gaben 2 Betriebe an, einen Teil ihrer Parkplätze zu vermieten. Fünf Betriebe stellten darüber hinaus eine illegale Nutzung der Parkplätze fest.

Abbildung 2.25: Fremdparker



3.2.26 Gibt es reservierte Parkplätze für bestimmte Gruppen?

Wenn Unternehmen bestimmten Mitarbeitern, wie z.B. dem Führungspersonal, reservierte Parkplätze zur Verfügung stellen, kann dies unmittelbare Auswirkungen auf die Wahl des Verkehrsmittels haben. Wenn Mitarbeiter einen reservierten Parkplatz haben, können sie sicher sein, dass dieser ihnen dauerhaft zur Verfügung steht und sie somit keine Parkplatzprobleme haben.

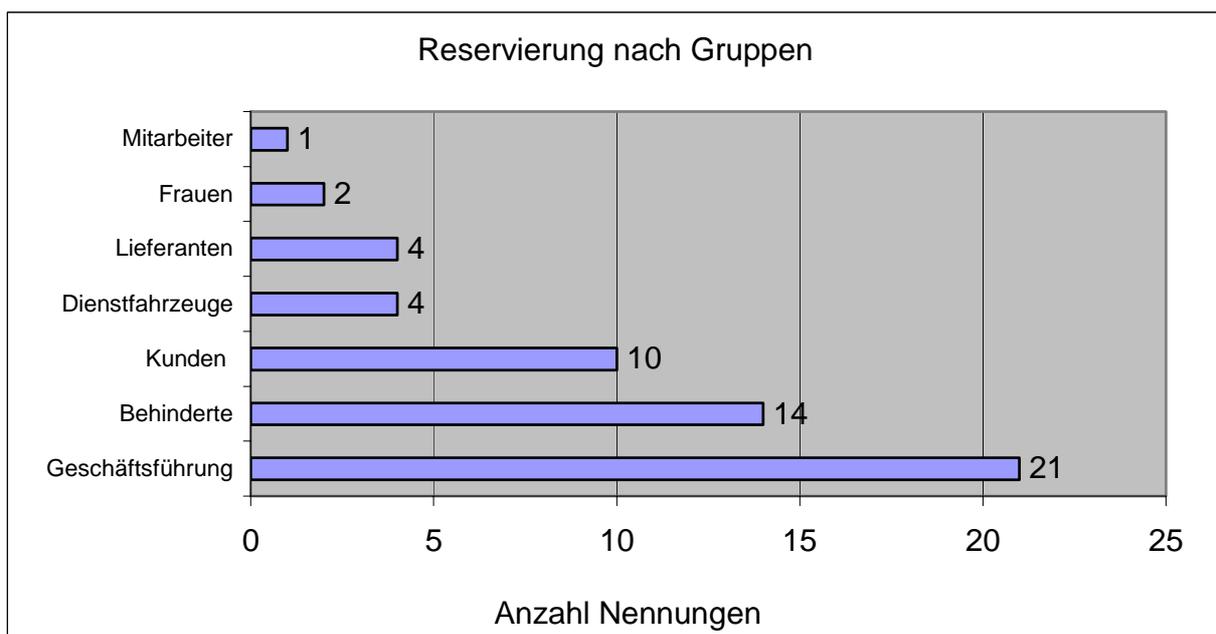
Um festzustellen ob und wie viele Parkplätze ein Unternehmen für bestimmte Mitarbeiter reserviert, wurde den Unternehmen die obige Frage gestellt. Darauf aufbauend folgte zudem die Frage, wie viele Parkplätze dies sind und für welche Gruppen sie zur Verfügung stehen. Hierbei waren Mehrfachnennungen möglich.

Von den 32 Betrieben, die reservierte Parkplätze haben, gaben 8 Betriebe an, dass sie zehn oder mehr Parkplätze reserviert haben. Der Spitzenwert liegt hier bei 32 Parkplätzen. Wie aus den Antworten auf diese Frage zu schließen ist, reservieren mehr als vier von fünf Betrieben Parkplätze für bestimmte Gruppen. Dabei werden mit Abstand am häufigsten Stellplätze für die Geschäftsführungen (21) freigehalten. Es folgt mit einigem Abstand die Behindertenparkplätze (14) und die Kundenparkplätze (10). Für Dienstfahrzeuge, Frauen, Mitarbeiter und Lieferanten werden nur in sehr wenigen Betrieben Parkplätze reserviert (max. 4).

Abbildung 2.26.1: reservierte Parkplätze



Abbildung 2.26.2: Reservierung nach Gruppen



3.2.27 Assoziationen mit dem BMM

Die Ergebnisse der abschließenden Frage geben Aufschluss darüber, welcher Nutzen und welche Funktionen von den Befragten hauptsächlich mit dem Begriff "BMM" in Verbindung gebracht werden. Die negativen Einschätzungen "trifft nicht zu" und "trifft eher nicht zu" wurden wiederum mit den Werten "-2" bzw. "-1" gewichtet. Die positiven Bewertungen "trifft eher zu" und "trifft voll zu" entsprechend mit "+1" und "+2". Den höchsten Wert erhält mit einem Gewicht von 57 Punkten das Umweltbewusstsein. Bereits mit deutlichem Abstand folgen das positive Unternehmensimage (36) und die Stressreduktion (29). Die Themen Zeitersparnis, Mitarbeitermotivation, Kostenersparnis und Gesundheitsvorsorge folgen mit weiterem Abstand, wobei sie schwächer bzw. kaum noch mit dem Begriff "BMM" assoziiert werden (15 – 6 Punkte). Die Produktivitätssteigerung erreicht als einziger Bereich einen negatives Gewicht (-6 Punkte) und wird folglich nicht mit dem BMM in Verbindung gebracht. Die nachfolgende Graphik zeigt noch mal alle Nennungen in der Gegenüberstellung.

Abbildung 2.27.1: Assoziationen

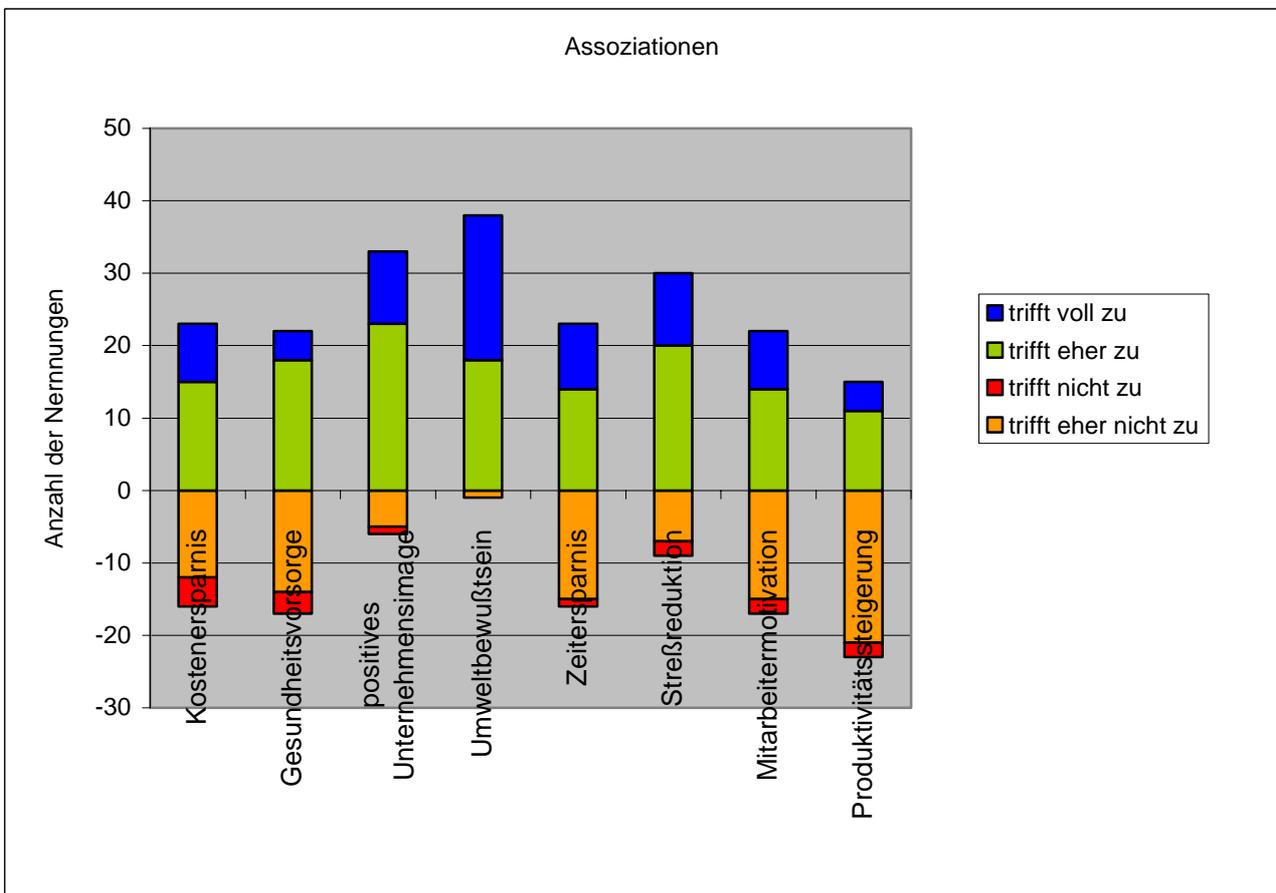


Abbildung 2.27.2: Assoziationen mit BMM

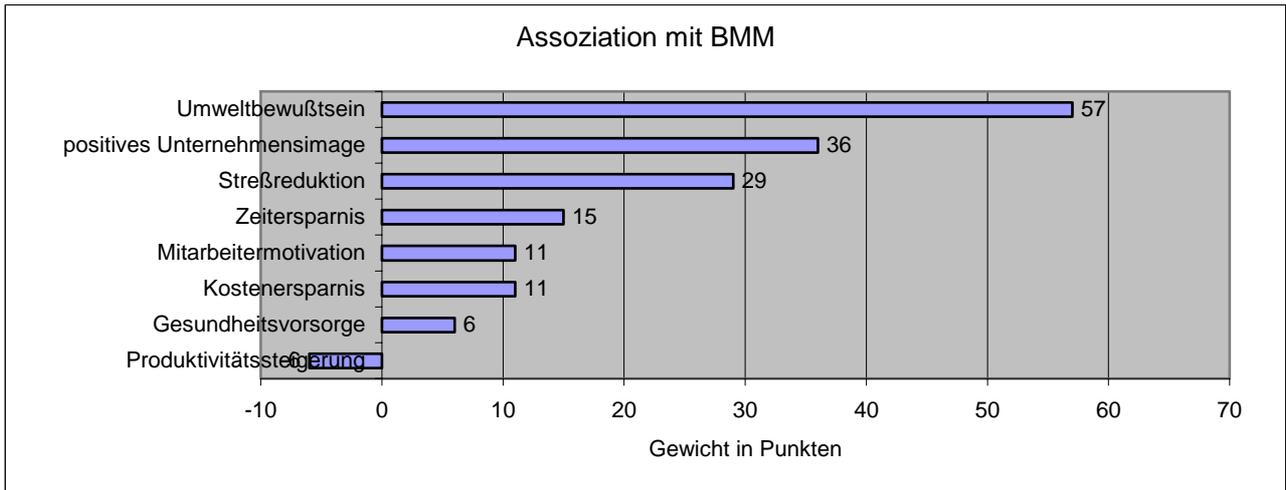


Abbildung 2.27.3: Assoziationen „trifft voll zu“

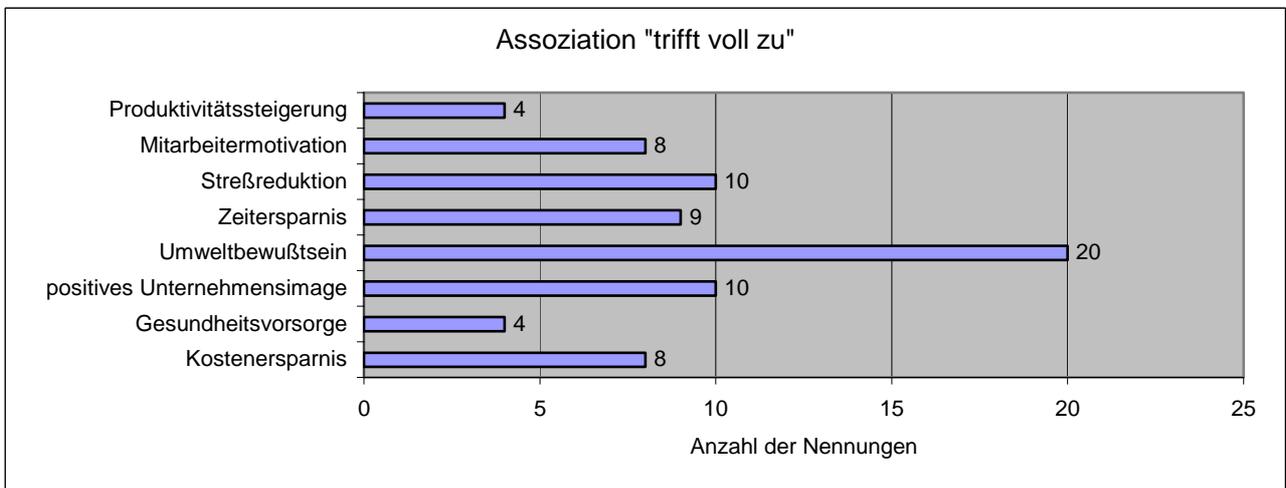
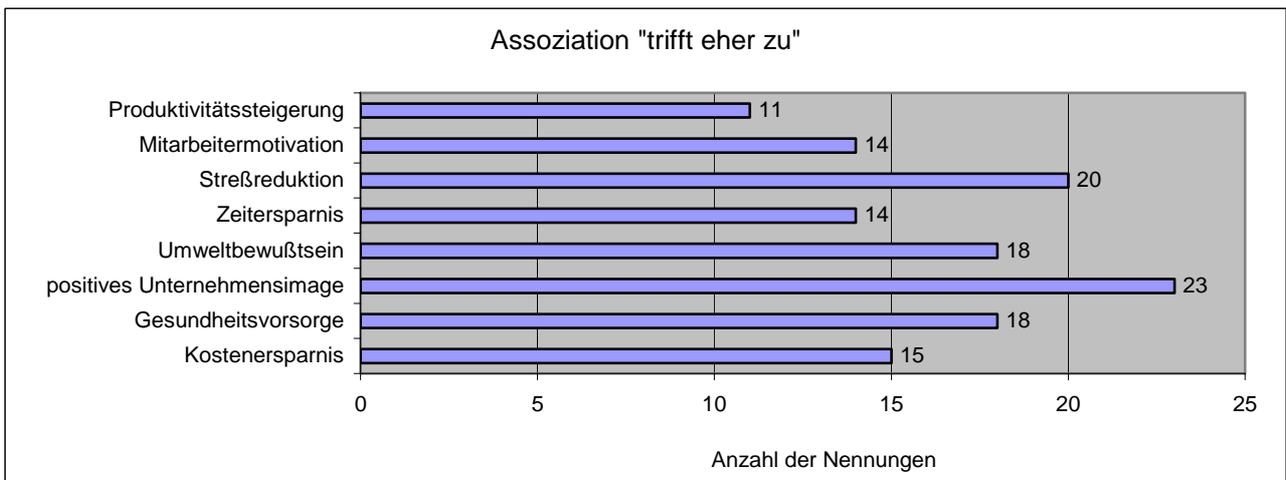


Abbildung 2.27.4: Assoziationen „trifft eher zu“



4. Fazit

Abgesehen von den inhaltlichen Ergebnissen zu den einzelnen Fragen sollen an dieser Stelle abschließend einige grundsätzliche Anmerkungen zur Befragung erfolgen. Bei der inhaltlichen Betrachtung der Ergebnisse lässt sich feststellen, dass zwischen den verschiedenen Betrieben viele Schnittmengen bzgl. ihrer Mobilitätsbedürfnisse gegeben sind. Dies gilt aus betrieblicher Sicht und aus Sicht der jeweiligen Beschäftigten. Trotz der teilweise sehr unterschiedlichen Ausgangssituation des Betriebes wie Lage, Größe oder Branche sind eine große Anzahl von Ähnlichkeiten feststellbar. Auch die Aktivitäten in der Vergangenheit in punkto Mobilitätsmanagement oder dessen Teilbereichen sind sehr ähnlich. Hierbei muss festgestellt werden, dass es nur wenige Betriebe gibt, die sich in der Vergangenheit in mehreren Handlungsfeldern des BMM betätigt haben. Ein umfassendes Konzept im Sinne eines betrieblichen Mobilitätsplanes gibt es bei keinem Trierer Betrieb, der sich an der Befragung beteiligt hat. Ebenso verhält es sich mit Kooperationen mit anderen Betrieben oder Dritten. Allein durch diese beiden Sachverhalte sind folglich enorme Potenziale für zukünftige Aktivitäten im BMM vorhanden. Auch das bei der telefonischen Voranfrage und Begleitung der Befragung von vielen Unternehmen geäußerte Interesse zum Gesamtprozess des betrieblichen Mobilitätsmanagements oder ausgewählten Handlungsfeldern stützt diese These. Hierbei ist allerdings auch deutlich geworden, dass hier weitere Bemühungen der Stadt Trier nötig sind, um betriebliche Aktivitäten zu initiieren bzw. vereinzelt Initiativen einen Rahmen zu geben und die notwendige Unterstützung zukommen zu lassen.

Ein wichtiger Aspekt der kommunalen Bemühungen sollte dabei auch die weitere Kommunikation der Idee des betrieblichen Mobilitätsmanagements sein. Offensichtlich sind die vielfältigen positiven Wirkungen des BMM und seiner diversen Handlungsfelder bei weitem noch nicht in allen Betrieben bekannt. Anhand der vorliegenden Befragungsergebnisse muss sogar eher davon ausgegangen werden, dass die Mehrheit der Betriebe bisher kaum mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement vertraut ist und daher die Vorteile kaum einschätzen kann. So ist beispielsweise der Umweltaspekt noch weit stärker im Fokus als die Möglichkeit der Kosteneinsparung.

Neben der verstärkten Kommunikation ist zu überlegen, wie das Beratungsangebot ausgeweitet werden kann. Hierbei sollten zentralisierte Mechanismen genauso eingesetzt werden, wie die dezentrale/individuelle Beratung einzelner Betriebe oder Beschäftigter.

Ein weiterer zentraler Punkt der städtischen Aktivitäten könnte die Hilfe zur Koordination der Betriebe sein. Viele Maßnahmen des BMM lassen sich wesentlich effizienter im Zusammenspiel mit anderen Betrieben umsetzen. Gerade für kleine Betriebe ist eine Kooperation mit Nachbarn oftmals die notwendige Voraussetzung zur erfolgreichen Teilnahme an Aktivitäten des BMM. Die

Kooperation ist nicht nur auf der Nachfragerseite eine hilfreiche Grundlage für effizientes Handeln, sondern auch bei den vielfältigen Dienstleistern auf der Angebotsseite. Hier könnte die Stadt ebenfalls eine zunächst initiierende und koordinierende Rolle übernehmen.

Abschließend sei auf einen weiteren Vorteil der durchgeführten Beratung hingewiesen, der für die zukünftigen Bemühungen der Stadt Trier zum betrieblichen Mobilitätsmanagement von großer Bedeutung sein kann. Die vorliegenden Datensätze geben sowohl bei der Betriebsbefragung als auch bei der Personalbefragung die Möglichkeit der individuellen Ansprache bei der zukünftigen Maßnahmenplanung. Somit ist nicht nur ein gezielter Aufbau von Beratungs- oder Koordinationsangeboten möglich, sondern auch eine bedürfnisgerechte Verkehrsplanung. Entsprechend sollten die gewonnenen Kontakte gepflegt und bei zukünftigen Maßnahmen genutzt werden. Mittel- und langfristig sollte versucht werden, den erworbenen Datensatz sukzessive zu vervollständigen. Durch weitere Datengewinne kann der in der herkömmlichen Planung gegebene Nachteil der anonymen Hochrechnung statistischer Daten und vorliegender Ergebnisse auf die Grundgesamtheit immer weiter minimiert werden, was die Möglichkeiten der zielgerichteten Verkehrsplanung immens steigert.

Abgesehen von den besseren Planungsmöglichkeiten ist durch weitere Befragungen auch die Kommunikation der Idee des BMM möglich. Darüber hinaus erfolgt gerade bei einer telefonischen Begleitung der Befragung, wie sie in dieser Untersuchung vorgenommen wurde, eine Art Erstberatung zum bisher relativ wenig bekannten Thema BMM.

Bei der Gewinnung weiterer Daten sollte man gezielt auf diejenigen Betriebe zugehen, die bisher nicht an beiden Teilen der Befragung teilgenommen haben. In dieser Gruppe ist noch ein großes Potenzial gegeben, da es oft temporäre Gründe gab, nicht an der Befragung teilzunehmen. So hatten einige Betriebe zum Zeitpunkt der Befragung andere „Großprojekte“ zu bewältigen, die eine Befragung aufgrund des Aufwandes ausschlossen. Andere Betriebe hatten in der davor liegenden Zeit bereits Befragungen durchgeführt oder an solchen teilgenommen, so dass die Mitarbeiter nicht mit einer weiteren Befragung belästigt werden sollten.

Bei einer Fortsetzung/Wiederholung der Befragung sollte diese zudem öffentlich kommuniziert werden, damit sich das Vorgehen in der Öffentlichkeit als Element der Verkehrsplanung etabliert und den Akteuren in den Betrieben verdeutlicht wird, dass letztendlich sie von den Aktivitäten des BMM profitieren können. Durch eine öffentliche Ankündigung der Befragung kann zudem kleineren Betrieben die Möglichkeit eingeräumt werden, sich ebenfalls an einer zukünftigen Befragung zu beteiligen, was bisher aufgrund des immensen Aufwandes, der damit einhergehen würde, nicht möglich war.

5. Glossar

ADFC: Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club.

Bedienungszeiten: gibt die Tageszeit an den verschiedenen Wochentagen an, an denen eine Bus- oder Bahnlinie fährt

Betriebliches Mobilitätsmanagement (BMM) (im Sinne des Forschungspraktikums): ist ein dauerhafter Prozess, um mittel- und langfristig auf das individuelle Verkehrsverhalten der MitarbeiterInnen eines Betriebes einzuwirken. Dies soll im Hinblick auf eine stärkere Nutzung alternativer Verkehrsmittel und auf eine bewusste und wirtschaftlichere Nutzung des Pkw geschehen. Ein weiteres Ziel des BMM ist die Kostenersparnis für die teilnehmenden Betriebe. Durch umwelt-freundliche Verkehrsmittel sollen zudem die Potentiale zur Transportrationalisierung genutzt werden. (vgl. eigene Definition 2005).

Bike & Ride: siehe Park & Ride, nur wird statt mit dem PKW ein Teil der Strecke mit dem Fahrrad zurückgelegt, welches dabei auch mit in den Zug genommen werden kann (vgl. eigene Definition 2005).

Carsharing: engl.: *Car* = Auto, *sharing* = teilen; auf deutsch etwa: "Autoteilen", "Gemeinschaftsauto" oder "Nachbarschaftsauto"; ist die organisierte gemeinschaftliche Nutzung eines oder mehrerer Autos.

Von der Autovermietung unterscheidet sich Carsharing dadurch,

- dass in der Regel eine langfristige kostenpflichtige Vertragspartnerschaft oder Mitgliedschaft in einer Carsharing-Organisation notwendig ist,
- dass die Fahrzeugnutzung auch für eine kürzere Zeit möglich ist (z. B. im Gegensatz zur Autovermietung auch stundenweise),
- dass die Fahrzeuge oft über die Stadt verteilt wohnortnah auf fest angemieteten Parkplätzen stationiert sind und dort auch in der Regel zurückgegeben werden müssen,
- dass ein einfacher und zeitlich ungebundener Zugang zu den Fahrzeugen möglich ist (Buchung über Internet oder Telefon an Stelle der persönlichen Abholung der Fahrzeugunterlagen und -schlüssel) und
- dass eine gute Integration in den Verkehr vorhanden ist (vgl. WIKIPEDIA 2005).

Gesamtverkehrskonzept: Konzepte und Planungen zur Lenkung des Verkehrs unter Berücksichtigung aller Verkehrsmittel und unter Ausschöpfung aller Maßnahmenbereiche (Infrastruktur, Service und Kommunikation) (vgl. eigene Definition 2005).

Heimfahrtgarantie: Garantie für alle Teilnehmer der Mitfahrgemeinschaften auch bei unerwartetem Ausfall der Mitfahrgelegenheit nach Hause zu kommen. Hierbei wird eine Fahrt mit Bus oder Taxi vom Unternehmen finanziert (vgl. eigene Definition 2005).

Intranet: Ein Intranet ist ein [Rechnernetzwerk](#), das auf den gleichen Techniken wie das [Internet](#) basiert, jedoch nur von einer festgelegten Gruppe von Mitgliedern einer Organisation (z.B. eines Unternehmens) genutzt werden kann. Der Zugriff auf ein Intranet muss nicht räumlich begrenzt sein. Bei Unternehmen mit Standorten in verschiedenen Ländern können deshalb alle Mitarbeiter auf dasselbe Intranet zugreifen. (vgl. WIKIPEDIA 2005).

Jobtickets: Zeitkarten (Monats- oder Jahres-Fahrkarten), die Unternehmen oder Behörden bei einem regionalen oder überregionalen Verkehrsunternehmen erwerben können und die sie entgeltlich oder unentgeltlich an ihre Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für deren Fahrten mit Bus und Bahn weitergeben.

Zumeist erhalten die Unternehmen oder Behörden von den Verkehrsunternehmen günstige Sonderkonditionen (Mengenrabatt), die sie bei entgeltlicher Weitergabe ihren Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zugute kommen lassen (vgl. WIKIPEDIA 2005).

Mobilität: von "mobil" (lat. *mobilis*, beweglich) abgeleitet. Je nach Zusammenhang hat Mobilität folgende Bedeutungen:

Mobilität (Fortbewegung): Möglichkeit, räumliche Entfernungen zu überwinden (vgl. WIKIPEDIA 2005).

Mobilitätsmanagement: versucht, Mobilität zu ermöglichen, aber zugleich die Belastungen durch den entstehenden Verkehr zu verringern. Es hat sich in Forschung und Praxis sowohl in Deutschland als auch europaweit als eigenständiger Ansatz etabliert und setzt über verschiedene Dienstleistungen und Maßnahmen direkt an der Nachfrage nach Verkehr an. Dabei kann Mobilitätsmanagement sowohl verkehrspolitische Strategie als auch praktische Vorgehensweise sein.

In den letzten zehn Jahren hat Mobilitätsmanagement zunehmend an Bedeutung in der Verkehrspolitik gewonnen. Zurück geht es auf das amerikanische "Transportation Demand Management", das aber vor allem Arbeitswege betrachtet. Der europäische Ansatz wird sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr eingesetzt, und ist durch folgende Prinzipien gekennzeichnet:

Mobilität, nicht Verkehr, steht im Vordergrund. Ziel ist die nachhaltige, also effiziente, sozial- und umweltverträgliche Mobilität. Management ist der Schlüsselbegriff, die Maßnahmen ruhen auf den Pfeilern Information, Kommunikation, Organisation und Koordination. Zentrales Ziel des Mobilitätsmanagements ist die Veränderung der Verkehrsmittelwahl (modal split) in Richtung umweltfreundlicher, nachhaltiger Verkehrsmittel (zu Fuß), Fahrrad, Car-Sharing, Öffentlicher Verkehr) (vgl. WIKIPEDIA 2005).

Modal Split: wird in der [Verkehrsstatistik](#) die Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger (Modi) genannt. Andere gebräuchliche Bezeichnungen im Personenverkehr sind Verkehrsmittelwahl (motorisierter Individualverkehr mit Pkw und Motorrad; öffentliche Verkehrsmittel mit Bahn, Bus und Taxi, der nicht motorisierte Verkehr mit Fahrrad und zu Fuß gehen). Der Modal Split ist Folge des [Mobilitätsverhaltens](#) der Menschen und der wirtschaftlichen Entscheidungen von Unternehmen einerseits und des Verkehrsangebots andererseits (vgl. WIKIPEDIA 2005).

Motorisierter Individualverkehr (MIV): Kraftfahrzeuge zur individuellen Nutzung wie Pkw und Motorrad. Der MIV hat neben seinem Nutzen auch negative Wirkungen auf die Umwelt und die Verkehrssicherheit, da er pro beförderter Person mehr Verkehr und eine höhere Umweltbelastung verursacht. (vgl. WIKIPEDIA 2005).

Nachhaltigkeit: nachhaltige Entwicklung ist eine Entwicklung „die den gegenwärtigen Bedarf zu decken vermag, ohne gleichzeitig späteren Generationen die Möglichkeit zur Deckung des ihren zu verbauen“.

Nachhaltigkeit ist eine Entwicklung, die ökologische, wirtschaftliche und soziale Grundbedürfnisse befriedigt, ohne dabei die natürlichen und sozialen Systeme zu gefährden, auf denen die Grunddaseinsvorsorge beruht, und ohne die Chancen für eine zukunftsbeständige Entwicklung der Welt zu beeinträchtigen.“

Jede Generation bekommt einen Vorrat an natürlichen Ressourcen von der vorigen Generation übergeben. Mit diesem Vorrat muss die Menschheit so verantwortungsvoll umgehen, dass auch den nachfolgenden Generationen ein menschwürdiges Leben ermöglicht wird (vgl. GEMEINDE RELINGEN 2005).

Öffentlichen Verkehr (ÖV): bezeichnet man Mobilitäts- und Verkehrsdienstleistungen aus dem Verkehrswesen, die für jeden Nutzer zugänglich sind. Hierzu zählen die Bahn, öffentliche Buslinie und das Taxi. Formell sind dies die Leistungen des öffentlichen Gütertransports, der öffentlichen Personenbeförderung sowie Leistungen öffentlich zugänglicher Post- und Telekommunikationsdienste. Die Merkmale des ÖV sind allgemeine Zugänglichkeit für jeden Nutzer (Beförderungs- bzw. Transportpflicht), Ausführung durch spezielle (evtl. konzessionierte) Verkehrsunternehmen sowie die Fixierung von Beförderungsbedingungen bzw. -vorschriften und Preisen in veröffentlichten Rechtsnormen (Fahrplan- und Tarifpflicht). Die Träger des öffentlichen Verkehrs können öffentliche oder private Verkehrsunternehmen sein, die für "ihre" Verkehrsaufgaben besonders spezialisiert sein können (vgl. Verkehrszweige), so z. B. der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) (vgl. WIKIPEDIA 2005).

Ökobilanz: Systematische Analyse von Produkten, Stoffen und Prozessen unter ökologischen Gesichtspunkten. Im Zuge einer solchen untersucht man sämtliche umweltrelevanten Entnahmen aus der Umwelt (z.B. Erze, Rohöl) sowie Emissionen in die Umwelt (z.B. Abfälle, Kohlendioxidemissionen) und analysiert die damit verbundene Umweltbelastung durch das Unternehmen. Die Ökobilanz gehört zu den ökologieorientierten Planungsinstrumenten des Controlling. Der Begriff der Bilanz wird bei der Ökobilanz im Sinne von einer Gegenüberstellung verwendet, sie ist nicht mit der Bilanz innerhalb der Buchhaltung zu verwechseln.

Allgemein unterscheidet man zwischen einer Ökobilanz, die den Umweltaspekt eines einzelnen Produkts berücksichtigt, einer vergleichenden Ökobilanz, die eine Gegenüberstellung mehrerer Produkte verfolgt sowie einer Ganzheitlichen Bilanzierung, die wirtschaftliche, technische und/oder soziale Aspekte mit einbezieht (vgl. WIKIPEDIA 2005).

ÖPNV: Der ÖPNV ist ein Teilsystem des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Öffentlicher Personennahverkehr ist der Personenverkehr mit Verkehrsmitteln, die nicht zum Schienenpersonenfernverkehr (SPFV) oder zum Individualverkehr (IV) gerechnet werden. Der ÖPNV wird in den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) gegliedert. Der ÖPNV dient der Sicherstellung der Mobilität der Bevölkerung. Die zwei wichtigsten wirtschaftlichen Vorteile des ÖPNV im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr (MIV) sind dessen höhere Kapazität und der geringe Flächenverbrauch (vgl. WIKIPEDIA 2005).

Park & Ride: Form des gebrochenen Verkehrs, bei dem eine Person die Haltestelle eines öffentlichen Verkehrsmittels mit dem eigenen Kraftfahrzeug oder auch als Mitglied einer Fahrgemeinschaft anfährt, das Fahrzeug auf einem Park and Ride Parkplatz parkt und die Fahrt dann mit einem öffentlichen Verkehrsmittel fortsetzt. Dabei sollen v. a. die Stadtzentren vom Individualverkehr entlastet werden (vgl. LESER 2001, S. 604).

Parkraummanagement: umfassender Begriff für die Parkraumbewirtschaftung und Veränderungen im Parkraumangebot. Parkraummanagement oder Parkraumbewirtschaftung erfolgt über die fünf Stellschrauben: Parkraumangebot und räumliche Verteilung, Parkdauerbeschränkungen, Parkgebühren, Bevorrechtigung bestimmter Nutzergruppen (Anwohner, Lieferverkehr...) und Überwachung und Durchsetzung (vgl. eigene Definition 2005).

Parkraumbewirtschaftung: umfasst im engeren Sinne folgende Maßnahmenbereiche des Parkraummanagements: Zuweisung des Angebotes an Berechtigte, Parkierdauerregelung und Gebührenregelung (Gebührenstruktur und Art der Gebührenerhebung) (vgl. ARAMIS 2005).

Pre-Scan/ Quick Scan: „Vor-Abfrage“, Ermittlung von Betriebsdaten und -Informationen im Vorfeld einer vertiefenden Untersuchung im Bereich des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Erstmals in einem Projekt der Stadt Trier durchgeführt (vgl. eigene Definition 2005).

Radverkehr (RV): ist Teil des nicht-motorisierten Individualverkehrs, welcher mit dem Fahrrad auf speziell dafür vorgesehenen und gekennzeichneten Radwegen oder aber als vollwertiges Mitglied auf den Straßen stattfindet (vgl. eigene Definition 2005).

Mit dem Rad zur Arbeit (RzA): ist eine gemeinsame Initiative des ADFC und der AOK. Das Konzept zielt im Besonderen auf die Gruppe der Arbeitnehmer ab. Das Ziel dieser Aktion ist es, durch die Veranstaltung dieses Wettbewerbs mehr Leute zur Nutzung des Fahrrades in Alltagssituationen zu motivieren. Dadurch können dem zunehmenden Bewegungsmangel der Bevölkerung und den damit einhergehenden Krankheiten entgegenzuwirken. Für den Arbeitnehmer geht es dabei um die Steigerung der eigenen Fitness, Stressabbau und Verbesserung des Gesundheitszustandes (vgl. ADFC 2005).

Schnupperticket: Marketingvariante der Verkehrsträger im ÖPNV, wobei ein besonderes Tarifangebot für einen kurzen Zeitraum gemacht wird, um das System kennen zu lernen (vgl. eigene Definition 2005).

SPNV: Schienenpersonennahverkehr ist die allgemein zugängliche Beförderung von Personen in Zügen, die überwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. In der Regel gilt dies für Reiseweiten bis zu 50 km oder einer Reisezeit von einer Stunde. Mit Schienenpersonennahverkehr werden die Dienste und Einrichtungen der Eisenbahnunternehmen im Nahverkehr wie der RegionalExpress, die Regionalbahn oder die S-Bahn bezeichnet (vgl. WIKIPEDIA 2005).

Taktfrequenz: im Zusammenhang mit dem ÖPNV bezeichnet die Taktfrequenz oder auch Taktung den zeitlichen Abstand zwischen den Abfahrtszeiten z.B. eines Busses oder Zuges. Diese Taktfrequenz wird in der Regel der Nachfrage im Berufsverkehr, auf den unterschiedlichen Strecken und im Tagesverlauf angepasst und wird jeweils für eine Fahrplanperiode festgelegt (vgl. WIKIPEDIA 2005).

Umweltverbund: Begriff für die Gruppe der umweltfreundlicheren [Verkehrsmittel](#). Diese Verkehrsmittel stehen entweder der Öffentlichkeit zur Verfügung oder sind unmotorisiert. Im Gegensatz zum [MIV](#) (motorisierter Individualverkehr) sind sie daher als umweltfreundlich einzuordnen, und zwar in der Reihenfolge: [Fußverkehr](#), [Fahrradverkehr](#), [öffentlicher Personenverkehr](#) ([Bus](#), [Eisenbahn](#), Straßenbahn, etc.). Ein wichtiger Faktor ist beispielsweise der deutlich geringere Flächenverbrauch der Verkehrsmittel des Umweltverbundes gegenüber dem motorisierten Individualverkehr (MIV). Aufgrund der großen [Umweltschädlichkeit](#) des [Flugverkehrs](#) wird dieser nicht zum Umweltverbund gezählt. Als ein umweltfreundlicher Brückenschlag zwischen dem Umweltverbund und dem klassischen motorisierten Individualverkehr (MIV) gilt [Carsharing](#) (vgl. WIKIPEDIA 2005).

Verkehrsinfrastruktur: bezeichnet alle Verkehrswege (z.B. Straßen, Schienen) eines Gebietes, ihre räumliche Ausdehnung, Vernetzung und die dazugehörigen baulichen und technischen Einrichtungen. Zu den ältesten Verkehrswegen zählen die Land- und Wasserwege. Schiene, Luftkorridore und kamen erst nach der Erfindung der entsprechenden Verkehrs- und Transportmittel hinzu (vgl. WIKIPEDIA 2005).

Verkehrsmittel: Transportgerät, das zur Beförderung von Personen und/oder Gütern eingesetzt wird. Hierbei gibt es die öffentlichen Verkehrsmittel (Bus, Eisenbahn, Straßenbahn) und die individuellen Verkehrsmittel (Pkw, Rad) (vgl. LESER 2001, S. 949).

Verkehrszweck: Grund bzw. Motiv einen Weg zurück zulegen. Die verschiedenen Verkehrszwecke werden nach den Daseinsgrundfunktionen unterschieden. (vgl. WIKIPEDIA 2005).

WinWin: Eine Win-Win-Strategie (win: englisch Gewinn) ist eine Lösung, bei der beide Beteiligten einen Nutzen erzielen. Ähnliche Interessen der Beteiligten sind eine notwendige Voraussetzung. Bei der Win-Win-Strategie geht es im Konfliktfall nicht darum, die eigene Position durchzusetzen oder gezwungenermaßen Abstriche zu machen, sondern eine dauerhafte Lösung zu finden, die von allen Beteiligten getragen und akzeptiert wird. Hier wird eine Situation geschaffen werden, in der jeder die Wahrnehmung und auch das Gefühl hat, durch diese Lösung etwas zu gewinnen und nicht zu verlieren (vgl. WIKIPEDIA 2005).

6. Quellenverzeichnis

ADAC (2000): ADAC Motorwelt. 4/2000.

ADFC (2005): Homepage. www.adfc.de

AOK Hamburg (04.07.2004): <http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de/>

ARAMIS (2005): Homepage. www.aramis-research.ch/d/2098.html

BGW, Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege (2001): Mobilitätsmanagement in der betrieblichen Praxis. Ratgeber Gesundheitsmanagement 2. Hamburg

GEMEINDE REILINGEN (2005): Gemeindeinfo. Zwischenbericht Lokale Agenda in Reilingen. http://www.reilingen.de/seiten_bs/Agenda/zwischenbericht.htm#Nachhaltige%20Entwicklung%20und%20ihre%20Bedeutung%20für%20Lokale%20Agenda

Müller, Guido (2001): „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ Status Quo einer Innovation in Deutschland und Europa. Stadt München (Hrsg.) Veröffentlichung des Referats für Arbeit und Wirtschaft Heft Nr. 133. München

LESER, H. et al.(Hrsg.) (2001): Diercke- Wörterbuch Allgemeine Geographie. 12. Auflage. Deutscher Taschenbuch Verlag GmbH & Co. KG, München und Westermann Schulbuchverlag GmbH, Braunschweig.

WIKIPEDIA (2005): Homepage. www.wikipedia.org

SCHARNERBER, Maik (2004): „Theorie des betrieblichen Mobilitätsmanagements“ im Rahmen der „Mobilitätsberatung von öffentlichen und privaten Unternehmen in Trier“

STADT TRIER (2005): <http://www.trier.de/mobilitaetskonzept/>

Utzmann, Iris (2003): „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ – Ausgangslage, Rahmenbedingungen und Realisierungschancen. Eine Bewertung aus Sicht von Unternehmen und lokalen Akteuren am Beispiel der Stadt Essen. Diplomarbeit an der Universität Dortmund, Fakultät Raumplanung. Dortmund

7. Anhang

Anhang I: Liste der befragten Betriebe

Betriebsbefragung		Personalbefragung	
1.	ADD Trier	1.	ADD Trier
2.	Agentur für Arbeit Trier	2.	Agentur für Arbeit
3.	AOK-Die Gesundheitskasse	3.	AOK
		4.	Arbeitsgericht Trier
		5.	Bastelstube Leyendecker
4.	Buchhandlung Stephanus	6.	Buchhandlung Stephanus
5.	Bundeskasse Trier	7.	Bundeskasse Trier
6.	Bürgerservice GmbH	8.	Bürgerservice GmbH
7.	C & A	9.	C&A Mode KG
8.	Diözesan-Caritasverband Trier	10.	Caritasverband für die Diözese Trier e.V.
9.	Dangaard Telecom GmbH	11.	Dangaard Telecom GmbH
		12.	DB Station&Service AG
10.	Evangelisches Elisabeth Krankenhaus	13.	Evangelisches Elisabeth Krankenhaus
		14.	Fachhochschule Trier
11.	Finanzamt Trier		
12.	Kaufhof GALERIA Warenhaus AG	15.	GALERIA Kaufhof Warenhaus AG
13.	Kaufhof Warenhaus AG		
14.	Handwerkskammer Trier	16.	Handwerkskammer Trier
15.	Heinrich Köhler Baugesellschaft GmbH	17.	Heinrich Köhler Bau GmbH
16.	INTERBOOK GmbH		
17.	JT-International Germany GmbH	18.	JT International Germany GmbH
18.	Karstadt Warenhaus AG	19.	KARSTADT Warenhaus GmbH
19.	Krankenhaus der Barmherzigen Brüder		
20.	Kreisverwaltung Trier-Saarburg	20.	Kreisverwaltung Trier-Saarburg
21.	KV Rheinland-Pfalz RZ Trier		Kassenärztliche Vereinigung
22.	Landgericht Trier	21.	Landgericht Trier
23.	LB Produktion GmbH		
24.	Lehr IT Service GmbH & Co KG		
25.	Mutterhaus der Borromäerinnen e.V.		
26.	NET GmbH	22.	NET, neue Energietechnik GmbH
27.	Peter Herres Sektkellerei GmbH	23.	Peter Herres Sektkellerei GmbH
		24.	Polizeipräsidium Trier
28.	RAe Scharrelmann Fahrland		
		25.	RWE Rhein Ruhr AG
		26.	Scholtes GmbH Trier
29.	Sparkasse Trier	27.	Sparkasse Trier
30.	Stadtverwaltung Trier	28.	Stadtverwaltung Trier
31.	Thomas Baumarkt	29.	THOMAS BAUKLOTZ
32.	Trierer Stahlwerk GmbH	30.	Trierer Stahlwerk
33.	Trierischer Volksfreund	31.	Trierischer Volksfreund
		32.	Trierer Walzwerk Corus
34.	Verwaltungsgericht Trier	33.	Verwaltungsgericht Trier
35.	VICTORIA Hauptagt.Gouverneur		
36.	V-KON.media GmbH		
37.	Volksbank Trier EG	34.	Volksbank Trier EG
		35.	wap telecom
38.	Wohnungsbau und Treuhand AG		
		36.	Zink & Kraemer GmbH

Anhang II: Personalfragebogen

Anhang III: Betriebsfragebogen