



Betriebliches Mobilitätsmanagement für das Bauvorhaben Widumer Höfe in Herne

**Entwurf des
Schlussberichts**

Brilon
Bondzio
Weiser 

**Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH**

Auftraggeber: St. Elisabeth Gruppe GmbH
Hospitalstraße 19
44649 Heme

Auftragnehmer: Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Universitätsstraße 142
44799 Bochum
Tel.: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016
E-Mail: info@bbwgmbh.de

Bearbeitung: Dr.-Ing. Lothar Bondzio
Dipl.-Geogr. Claudia Bonmann
Dr.-Ing. Gabriele Reichardt

Projektnummer: 3.1664-2

Datum: Mai 2018

| Inhaltsverzeichnis | Seite |
|--|--------------|
| 1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung | 2 |
| 2. Verkehrsinfrastruktur | 3 |
| 2.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)..... | 3 |
| 2.2 Öffentlicher Personennahverkehr..... | 3 |
| 2.3 Radverkehr..... | 3 |
| 2.4 Fußgängerverkehr..... | 4 |
| 2.5 Ruhender Verkehr..... | 4 |
| 3. Verkehrsprognose | 5 |
| 3.1 Zukünftige Nutzungen..... | 5 |
| 3.2 Pflegeeinrichtung..... | 5 |
| 3.3 Aus- und Weiterbildungscampus..... | 6 |
| 3.4 Zusammenfassung..... | 7 |
| 4. Betriebliches Mobilitätsmanagement | 9 |
| 4.1 Allgemeines..... | 9 |
| 4.2 Besonderheiten des Projekts..... | 9 |
| 4.3 Einzelmaßnahmen..... | 11 |
| 4.3.1 Zuständigkeit und Verantwortung..... | 11 |
| 4.3.2 Information und Kommunikation..... | 11 |
| 4.3.3 Förderung des Fußgängerverkehrs..... | 12 |
| 4.3.4 Förderung des Radverkehrs..... | 13 |
| 4.3.5 Förderung der ÖPNV-Nutzung..... | 21 |
| 4.3.6 Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV / SPNV..... | 23 |
| 4.3.7 Förderung des umweltfreundlichen Kfz-Verkehrs..... | 23 |
| 4.3.8 Kooperationspartnerschaften / Sponsoren suchen..... | 25 |
| 4.3.9 Restriktive Maßnahmen für den konventionellen Kfz-Verkehr..... | 25 |
| 4.3.10 Auswirkungen der veränderten Mobilität als Anreiz..... | 26 |
| 5. Mobilitätskonzept und Ablauf | 28 |
| 6. Zusammenfassung und gutachterliche Empfehlung | 31 |
| Literaturverzeichnis | 32 |
| Anlagenverzeichnis | 32 |

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird auf die gleichzeitige Verwendung männlicher und weiblicher Sprachformen verzichtet. Sämtliche Personenbezeichnungen gelten gleichermaßen für beiderlei Geschlecht.



1. Ausgangssituation und Aufgabenstellung

Die St. Elisabeth Gruppe GmbH plant eine Umstrukturierung auf dem Grundstück des Marien Hospitals Herne – Klinik Börnig an der Widumer Straße 8 in Herne. Auf dem Grundstück sind eine Pflegeeinrichtung für Senioren mit 80 Plätzen für stationäre Pflege, 48 Plätzen in Wohngruppen und je 24 Plätzen in Kurzzeit- und Tagespflege vorgesehen.

Weiterhin ist ein Aus- und Weiterbildungscampus für 500 Auszubildende im Krankenpflegebereich geplant.



Abbildung 1: Lage des Bauvorhabens, Lageplan Stand 12.02.2018 (Quelle: Krampe Schmidt Architekten, 2018)

Für das Bauvorhaben ist ein betriebliches Mobilitätsmanagement aufzustellen. Durch geeignete Maßnahmen sollen die Beschäftigten, die Patienten und die Besucher der Pflegeeinrichtung sowie die Lehrer und die Schüler des Aus- und Weiterbildungscampus auf umweltfreundliche Verkehrsmittel wie ÖPNV, Fahrrad und zu-Fuß-Gehen verlagert werden.

Für den nicht zu vermeidenden und nicht zu verlagernden Kfz-Verkehr sind Maßnahmen zu erarbeiten, damit dieser Verkehr möglichst effizient und emissionsarm abgewickelt werden kann.



2. Verkehrsinfrastruktur

2.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Das Straßennetz im Untersuchungsraum ist geprägt durch die in West-Ost-Richtung verlaufende Widumer Straße zwischen der Kirchstraße im Westen und der Ringstraße im Osten (vgl. Anlage B-1).

Die Einmündungen mit der Kirchstraße, mit der Josef-Prenger-Straße und mit der Ringstraße werden vorfahrtgeregelt betrieben.

Bei der Widumer Straße handelt es sich um eine Einbahnstraße in Fahrtrichtung Osten. Die zulässige Geschwindigkeit beträgt 30 km/h.

2.2 Öffentlicher Personennahverkehr

An der Einmündung Kirchstraße / Widumer Straße befindet sich die Haltestelle „Widumer Straße“ (vgl. Anlage B-1). Die Fußweegeentfernung zu den Widumer Höfen beträgt unter 150 m. Dort verkehren die Buslinie 311 von Herne-Horsthausen über Herne Bahnhof, Sodingen und Holthausen nach Castrop Münsterplatz und die Buslinie 321 von Bochum-Gerthe über Herne Constantin, Sodingen, Börnig, Horsthausen und Herne Bahnhof nach Herne Mitte.

Die Linie 311 verkehrt montags bis freitags im 10-Minuten-Takt, samstags im 15-Minuten-Takt sowie sonn- und feiertags im 15- bzw. 30-Minuten-Takt. Die Linie 321 verkehrt montags bis freitags im 30-Minuten-Takt sowie samstags, sonn- und feiertags im 60-Minuten-Takt.

An der Kreuzung Mont-Cenis-Straße / Ringstraße befindet sich die Haltestelle „Ringstraße“ (vgl. Anlage B-1). Die Fußweegeentfernung zu den Widumer Höfen beträgt unter 500 m. Dort verkehrt die Buslinie 324 von Herne Bahnhof über Herne Mitte, LAGO, Sodingen und Holthausen nach Castrop Münsterplatz. Diese Linie verkehrt montags bis freitags im 30-Minuten-Takt sowie samstags, sonn- und feiertags im 60-Minuten-Takt.

Alle drei Linien bilden einen guten Anschluss an den Schienenverkehr am Bahnhof Herne (RegionalExpress, RegionalBahn, S-Bahn, U-Bahn) sowie gute Umstiegsmöglichkeiten auf andere Buslinien.

Auf allen drei Buslinien werden Niederflurfahrzeuge eingesetzt. Durch besonders tiefliegende Böden wird vor allem Fahrgästen mit behinderungs- oder altersbedingten Einschränkungen der Mobilität und mit Fahrzeugen wie Rollstühlen, Rollatoren und Kinderwagen die barrierefreie Nutzung erleichtert.

2.3 Radverkehr

Beidseitig der Sodinger Straße sind Radfahrstreifen teils vorhanden und teils geplant. An der Castroper Straße werden die vorhandenen Schutzstreifen zukünftig verbreitert. Am Hölkeskampring befinden sich ein- oder beidseitige Radwege bzw. ein gemeinsamer Geh- und Radweg.

Der gesamte südliche und nordöstliche Bereich zwischen der Castroper Straße im Norden, der Sodinger Straße im Osten und im Süden und dem Hölkeskampring im Westen ist mit Ausnahmen der Kirchstraße (einseitiger Radweg) und der westlichen Mont-Cenis-Straße (ein- bzw. beidseitige Radwege) radverkehrsgünstig als Tempo-30-Zone ausgeschildert. Hier wird der Radverkehr auf der Fahrbahn geführt.

Zwischen der Kirchstraße und der Ringstraße befindet sich südlich des Bauvorhabens ein selbständig geführter Geh- und Radweg mit einer Verlängerung bis zur Sodinger Straße.



Die Firma nextbike betreibt in Herne das öffentliche Fahrradverleihsystem „Metropolraduhr“ zwischen festen Stationen. Für die Widumer Höfe günstig gelegene Fahrradverleihstationen befinden sich

- am Schloss Strünkede (U-Bahn, Bus),
- am Bahnhof Herne (RegionalExpress, RegionalBahn, S-Bahn, U-Bahn, Bus) und
- am Archäologiemuseum / Kreuzkirche(U-Bahn, Bus).

Die Entfernung vom Schloss Strünkede bis zu den Widumer Höfen beträgt rund 5 km (rund 17 Minuten mit dem Rad), vom Bahnhof Herne rund 4 km (rund 15 min Fahrzeit mit dem Rad) und vom Archäologiemuseum rund 3 km (rund 12 min Fahrzeit mit dem Rad).

Allerdings befindet sich derzeit im Umfeld der Widumer Höfe und der benachbarten Akademie Mont-Cenis keine Abgabestation für diese Leihräder. Die ehemals vorhandenen Stationen Akademie Mont-Cenis und LAGO wurden wegen Vandalismus geschlossen.

2.4 Fußgängerverkehr

Im unmittelbaren Umfeld der Widumer Höfe befinden sich an allen Straßen beidseitige Gehwege.

Zwischen der Kirchstraße und der Ringstraße befindet sich südlich des Bauvorhabens ein selbständig geführter Geh- und Radweg mit einer Verlängerung bis zur Sodinger Straße (vgl. Ziffer 2.3).

2.5 Ruhender Verkehr

Entlang der Widumer Straße befinden sich insgesamt 77 Längsstellplätze und 3 Behinderten-Stellplätze (vgl. Anlage B-2). Auf der südlichen Straßenseite ist die Parkdauer auf zwei Stunden begrenzt. Die Stellplätze auf der Nordseite sind nicht reglementiert.

Gemäß der „Verkehrsprognose für das Bauvorhaben Widumer Höfe in Herne“ von März 2018 (vgl. Brilon Bondzio Weiser, 2018) sind diese Stellplätze sehr stark nachgefragt. Dies gilt insbesondere für den westlichen Abschnitt. Zwischen 7:30 Uhr und 14:00 Uhr bestand dort ein sehr hoher Parkdruck. Zeitgleich war im östlichen Abschnitt ein eher mittlerer bis hoher Parkdruck zu verzeichnen.

Über den gesamten Straßenabschnitt war der Parkdruck zwischen 8:00 Uhr und 14:00 Uhr sehr hoch. Vor 8:00 Uhr und nach 14:00 Uhr war zu fast allen Zeiten ein geringer oder kein Parkdruck festzustellen.

Auf dem Grundstück der Widumer Höfe sind Pkw-Stellplätze im westlichen und im östlichen Bereich geplant. Die Stellplätze vor dem Gebäude an der Widumer Straße westlich der Josef-Prenger-Straße bleiben zunächst erhalten. Insgesamt ist eine Zunahme der Stellplätze vorgesehen.

Da einerseits zukünftig weniger an- und abreisende Fahrzeuge zu bzw. von den Widumer Höfen als bei der derzeitigen Nutzung zu erwarten sind und andererseits die Stellplatzanzahl auf dem Grundstück erhöht werden wird, ist von einer Reduzierung des Parkdrucks auch im Straßenraum auszugehen.

Auf dem Grundstück der Widumer Höfe sind Fahrradabstellanlagen vorgesehen.



3. Verkehrsprognose

3.1 Zukünftige Nutzungen

Als künftige Nutzungen an der Widumer Straße 8 wird von folgenden Einzelnutzungen ausgegangen:

- Wohn- und Pflegeeinrichtung für Senioren
- Aus- und Weiterbildungscampus für den Krankenpflegebereich

Das Verkehrsaufkommen für die geplanten Nutzungen wurde im Rahmen der „Verkehrsprognose für das Bauvorhaben Widumer Höfe in Herne“ (vgl. Brilon Bondzio Weiser, 2018) detailliert ermittelt. Nachfolgend werden die für das betriebliche Mobilitätsmanagement relevanten Ergebnisse zusammengefasst.

3.2 Pflegeeinrichtung

Es ist eine Wohn- / Pflegeeinrichtung für Senioren mit 80 Plätzen für stationäre Pflege, 48 Plätzen in Wohngruppen und je 24 Plätzen in Kurzzeit- und Tagespflege vorgesehen.

Beschäftigte

Es ist von 71 Beschäftigten auszugehen, die jeweils 2 Wege/Tag zurücklegen, d.h. jeweils 71 Wege/Tag bei der Anreise (Zielverkehr) und bei der Abreise (Quellverkehr).

Bei 71 Beschäftigten, die zu 50 % mit dem Pkw, jeweils mit 1,0 Personen pro Pkw, an- und abreisen ergeben sich

$$71 \times 0,50 / 1,0 = 36 \text{ Pkw-Fahrten/Tag der Beschäftigten,}$$

jeweils im Ziel- und im Quellverkehr.

Aufgrund der Schichtzeiten und der Schichtbelegungen sind für die Beschäftigten maximal 27 Pkw-Stellplätze erforderlich.

Die übrigen

$$71 - 36 = 35 \text{ Wege/Tag der Beschäftigten,}$$

jeweils im Ziel- und im Quellverkehr, werden mit dem ÖPNV, mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt.

Patienten

Die 152 Patienten in der stationären Pflege, der Kurzzeitpflege und in den Wohngruppen legen nahezu keine Außerhaus-Wege zurück.

Für diese Patienten sind keine Stellplätze erforderlich, da diese gebracht und abgeholt werden (Bring- und Holzone).

Die 24 Patienten in der Tagespflege werden mit 3 Sammeltaxen morgens gebracht und abends abgeholt (jeweils 6 Sammeltaxen-Fahrten/Tag im Ziel- und im Quellverkehr).

Besucher

Es ist von 25 Besuchern auszugehen, die jeweils 2 Wege/Tag zurücklegen, d.h. jeweils 25 Wege/Tag im Ziel- und im Quellverkehr.



Bei 25 Besuchern, die zu 50 % mit dem Pkw, jeweils mit 1,2 Personen pro Pkw, an- und abreisen ergeben sich

$$25 \times 0,50 / 1,2 = 11 \text{ Pkw-Fahrten/Tag der Besucher (Fahrer inkl. Mitfahrer),}$$

jeweils im Ziel- und im Quellverkehr.

Aufgrund der An- und Abreisezeiten anhand vergleichbarer Tagesganglinien sind maximal 3 Stellplätze für Besucher erforderlich. Da der meiste Besucherandrang nach dem Unterrichtsende des Aus- und Weiterbildungscampus zu verzeichnen ist, sind keine zusätzlichen Stellplätze für Besucher erforderlich.

Die übrigen

$$25 \times 0,50 = 13 \text{ Wege/Tag der Besucher,}$$

jeweils im Ziel- und im Quellverkehr, werden mit dem ÖPNV, mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt.

3.3 Aus- und Weiterbildungscampus

Es ist ein Aus- und Weiterbildungscampus für den Krankenpflegebereich mit rund 500 Schülern geplant. Die Schüler werden rund 30 % ihrer Ausbildungszeit auf dem Campus anwesend sein. Die übrige Zeit werden sie in verschiedenen Einrichtungen und Krankenhäusern verbringen. Ein Teil der Schüler ist noch nicht volljährig und kann daher nicht mit dem Pkw an- und abreisen.

Beschäftigte

Es ist von 19 Lehrern mit einer Anwesenheitsquote von 80 % auszugehen, die jeweils 2 Wege/Tag zurücklegen, d.h. jeweils

$$19 \times 0,80 = 15 \text{ Wege/Tag der Beschäftigten}$$

im Ziel- und im Quellverkehr.

Bei 19 Lehrern mit einer Anwesenheitsquote von 80 %, die zu 70 % mit dem Pkw, jeweils mit 1,0 Personen pro Pkw, an- und abreisen ergeben sich

$$19 \times 0,80 \times 0,70 / 1,0 = 11 \text{ Pkw-Fahrten/Tag der Beschäftigten,}$$

jeweils im Ziel- und im Quellverkehr.

Die Arbeitszeiten der Beschäftigten ermöglichen keine Mehrfachnutzung der Stellplätze über den Tag. Daher sind für die Beschäftigten 11 Pkw-Stellplätze erforderlich.

Die übrigen

$$19 \times 0,80 \times 0,3 = 4 \text{ Wege/Tag der Beschäftigten,}$$

jeweils im Ziel- und im Quellverkehr, werden mit dem ÖPNV, mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt.

Selbstfahrende Schüler

Es ist von 500 Schülern mit einer Anwesenheitsquote von 30 % auszugehen, die jeweils 2 Wege/Tag zurücklegen, d.h. jeweils

$$500 \times 0,30 = 150 \text{ Wege/Tag der Schüler}$$

im Ziel- und im Quellverkehr.



Bei 500 Schülern mit einer Anwesenheitsquote von 30 %, die zu 20 % mit dem Pkw, jeweils mit 1,1 Personen pro Pkw, an- und abreisen ergeben sich

$$500 \times 0,30 \times 0,20 / 1,1 = 27 \text{ Pkw-Fahrten/Tag der Schüler (Fahrer inkl. Mitfahrer),}$$

jeweils im Ziel- und im Quellverkehr.

Die Schulzeiten ermöglichen keine Mehrfachnutzung der Stellplätze über den Tag. Daher sind für die Schüler 27 Pkw-Stellplätze erforderlich.

Die übrigen

$$500 \times 0,30 \times 0,80 = 120 \text{ Wege/Tag der Schüler,}$$

jeweils im Ziel- und im Quellverkehr, werden mit dem ÖPNV, mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt.

3.4 Zusammenfassung

Für die Pflegeeinrichtung sind insgesamt

- 71 Wege/Tag der Beschäftigten,
- 6 Wege/Tag mit Sammeltaxen für Patienten und
- 25 Wege/Tag der Besucher,

d.h. 102 Wege/Tag insgesamt (jeweils im Ziel- und im Quellverkehr) zu erwarten, von denen voraussichtlich 53 Wege/Tag (rund 52 %) mit dem motorisierten Individualverkehr (Fahrer inkl. Mitfahrer) zurückgelegt werden.

Voraussichtlich 49 Wege/Tag (rund 52 %, jeweils im Ziel- und im Quellverkehr) werden mit dem ÖPNV, mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt.

Für den Aus- und Weiterbildungscampus sind insgesamt

- 15 Wege/Tag der Beschäftigten und
- 150 Wege/Tag der Schüler

d.h. 165 Wege/Tag insgesamt (jeweils im Ziel- und im Quellverkehr) zu erwarten, von denen voraussichtlich 38 Wege/Tag (rund 23 %) mit dem motorisierten Individualverkehr (Fahrer inkl. Mitfahrer) zurückgelegt werden.

Voraussichtlich 127 Wege/Tag (rund 77 %, jeweils im Ziel- und im Quellverkehr) werden mit dem ÖPNV, mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückgelegt.

Damit sind zusammenfassend von allen 267 Wegen/Tag (jeweils im Ziel- und im Quellverkehr)

- 91 Wege/Tag mit dem Pkw und
- 167 Wege/Tag mit dem ÖPNV, mit dem Fahrrad und zu Fuß

zu erwarten.

Aufgrund der Überlagerung der Zeiten der Stellplatznachfrage bei den Beschäftigten der Pflegeeinrichtung sowie den Lehrern und den Schülern ist keine weitere Reduzierung des Stellplatzangebots durch Mehrfachnutzungen möglich.



Der Stellplatzbedarf der Widumer Höfe ergibt sich aus

- a) dem Stellplatzbedarf der Beschäftigten der Pflegeeinrichtung von 27 Pkw-Stellplätzen,
- b) dem Stellplatzbedarf der Lehrer von 11 Pkw-Stellplätzen und
- c) dem Stellplatzbedarf der selbstfahrenden Schüler von 27 Pkw-Stellplätzen

zu insgesamt 65 Pkw-Stellplätzen.

Die Planung sieht nach Beendigung des zweiten Bauabschnitts eine Anzahl von 85 Stellplätzen vor und bietet damit eine Reserve von 20 Einstellplätzen.



4. Betriebliches Mobilitätsmanagement

4.1 Allgemeines

Die schädigenden Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs auf die Umwelt und die Gesundheit der Menschen ist zu einem viel diskutierten Thema geworden. Um den Kraftfahrzeugverkehr zu reduzieren, sind in den letzten Jahren zahlreiche Mobilitätskonzepte entwickelt worden, in denen das sogenannte Mobilitätsmanagement eine wesentliche Rolle spielt (vgl. Brilon Bondzio Weiser, 2016). Dieses kann in den verschiedensten Bereichen angesetzt werden (Schule, Stadt und Verwaltung, Stadtquartier, Firmen und Betriebe). Mobilitätsmanagement versucht, durch unterstützende Maßnahmen den Verkehrsteilnehmern ein bewussteres Mobilitätsverhalten nahe zu bringen. Dabei werden die Verkehrsteilnehmer durch eine Vielzahl von Strategien mittels Information, Beratung, Service-Angeboten und (finanziellen) Anreizen dazu motiviert, ihr bisheriges Mobilitätsverhalten zu überdenken und zugunsten einer klimafreundlicheren Verkehrsteilnahme zu verändern.

So ist es Aufgabe und Ziel eines betrieblichen Mobilitätsmanagements, den durch den Betrieb selbst verursachten Verkehr (Wege der Beschäftigten von und zur Arbeitsstelle, Dienstwege, Wege der Patienten und deren Besucher, An- und Abreisewege der Schüler und der Lehrer) in seinen schädigenden Auswirkungen zu beeinflussen, indem auf den Betrieb zugeschnittene Verkehrskonzepte entwickelt werden, die den Personenverkehr auf umweltfreundliche Verkehrsarten wie ÖPNV, Fahrradfahren und Zu-Fuß-Gehen verlagern. Der verbleibende Verkehr mit Kraftfahrzeugen, der nicht zu vermeiden und nicht zu verlagern ist, sollte möglichst effizient und emissionsarm abgewickelt werden.

Bereits im Planungsprozess von neuen Nutzungen müssen bauliche und organisatorische Voraussetzungen für eine stadtverträgliche Verkehrsentwicklung geschaffen werden. Hierzu zählen neben den baulichen Maßnahmen innerhalb des Projektes selbst (z.B. Errichtung von Fahrradabstellanlagen) auch die Maßnahmen der Stadtplanung wie die Förderung der Nahmobilität durch den Ausbau von Geh- und Radwegen und die optimierte Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr. Das betriebliche Mobilitätsmanagement kann nur Maßnahmen umsetzen, die in der Verantwortlichkeit und den Handlungsmöglichkeiten des Betriebs selbst liegen. Maßnahmen, die für den Betrieb sinnvoll und hilfreich sind, aber nicht in seinem Zuständigkeitsbereich liegen, sollen und müssen mit den dafür zuständigen Stellen kommuniziert werden (z.B. Gespräche mit Verkehrsunternehmen, Stadt- / Verkehrsplanung, Ministerien, u.a.).

Als übergeordnete Maßnahme des betrieblichen Mobilitätsmanagements ist auf die Vorbildfunktion der Führungskräfte zu setzen.

4.2 Besonderheiten des Projekts

Das Gelände des Marien Hospitals an der Widumer Straße 8 in Herne-Börnig wird neu strukturiert und zwei neuen Nutzungen zugeführt: An Stelle des Klinikgebäudes entsteht ein Campus für Aus- und Weiterbildung im Bereich der Krankenpflege (Krankenpflegeschule, Akademie für Physio- und Ergotherapie, Bildungswerk). Den zweiten Schwerpunkt auf dem Areal bilden die „Widumer Höfe (Leben & Wohnen im Alter)“. Dazu zählen eine Senioreneinrichtung, eine Einrichtung für Kurzzeit- und Tagespflege sowie Wohngemeinschaften für Senioren. Für beide Bereiche – Campus und Senioreneinrichtung – ist das betriebliche Mobilitätsmanagement vorgesehen.



Ein großes Potential für eine erfolgreiche Umsetzung eines umweltfreundlichen Mobilitätskonzeptes liegt in der Altersstruktur der künftigen Verkehrsteilnehmer: Die Auszubildenden sind i.A. zwischen 16 und 25 Jahren alt und somit lässt sich annehmen, dass viele von ihnen eine Bereitschaft zu den Ansätzen der nachhaltigen Mobilität zeigen. Hinzu kommt, dass ein Anteil der Auszubildenden noch keinen Führerschein bzw. ein eigenes Auto besitzen dürfte. Hier besteht eine große Chance, diese Verkehrsteilnehmer langfristig an ein umweltschonendes Mobilitätsverhalten zu binden.

So hat eine Studie¹ belegt, dass in der Altersgruppe der Auszubildenden und jungen Erwachsenen eine nennenswerte Bereitschaft besteht, das Fahrrad (Pedelecs und E-Bikes) als Verkehrsmittel zu benutzen. Der Hauptgrund gegen den Umstieg auf das Elektrofahrrad ist der teure Anschaffungspreis. Als überaus wichtig, um die jungen Menschen zu motivieren, das Fahrrad als Verkehrsmittel zu nutzen, erwiesen sich die Mobilitätsmanagement-Maßnahmen „Information“ und „Ausprobieren“.

Eine Informationskampagne über die Mobilitätsangebote des Campus ist bereits im Vorfeld anzustreben, z.B. bei der Anmeldung der Schüler (in Form von Beratungs- oder Aktionstagen) und bei den Bewerbungsgesprächen neuer Mitarbeiter.

Zum zweiten dürfte die Tatsache, dass es sich um einen Betrieb der Gesundheitsfürsorge handelt, ein wesentliches Potential bieten: So ist z.B. die gesundheitsfördernde Wirkung von Fahrradfahren und zu Fuß-gehen sowie die gesundheitsschädigenden Emissionen der Kraftfahrzeuge den Schülern und Lehrern des St. Elisabeth-Campus gut zu vermitteln. Dies trifft ebenso auf die Beschäftigten der Pflege- und Senioreneinrichtungen zu.

Die Bewohner der Widumer Höfe sind dagegen – soweit sie noch mobil sind – auf Taxidienste und ggf. den Busverkehr angewiesen. Hier liegt der eindeutige Schwerpunkt eines Mobilitätsmanagements auf der individuellen Hilfestellung für jeden einzelnen Menschen (Sicherstellung der Taxidienste, Hilfestellung aller Art bei Benutzung des ÖPNVs). Der Besuchsverkehr zu den Widumer Höfen ist sinnvollerweise direkt in das Mobilitätsmanagement mit einzubinden: Auch ihnen wird Information und Unterstützung für eine umweltfreundliche An- und Abreise geboten.

Wie ein Mobilitätsmanagement im Einzelnen aussehen könnte, wird in den nachfolgenden Abschnitten verdeutlicht. Es werden die für das Projekt „Campus-/Widumer Höfe“ relevanten potentiellen Einzelmaßnahmen vorgestellt.

¹ Le Bris, Rothfuß; Tübingen, 2015



4.3 Einzelmaßnahmen

4.3.1 Zuständigkeit und Verantwortung

Von wesentlicher Bedeutung für die erfolgreiche Durchführung eines betrieblichen Mobilitätsmanagements ist die Benennung der Verantwortlichkeit für diese Aufgabe. Dies kann eine Person sein (Mobilitätsmanager oder –beauftragter) oder es kann z.B. ein Arbeitskreis Mobilität gebildet werden. Diese Stelle ist Initiator, Organisator und Koordinator des Mobilitätsmanagement und Ansprechpartner für alle Aspekte rund um die Mobilität der Mitarbeiter, Schüler und Gäste des Campus / Widumer Höfe. Darüber hinaus ist sie der Ansprechpartner für Dritte (Stadt, Land, Kreis, Verkehrsunternehmen, ggf. Versicherungen, Anbietern von Mobilitätsleistungen, externe Unterstützer / Berater von Mobilitätskonzepten, u.a.).

4.3.2 Information und Kommunikation

Eine wesentliche Säule des Mobilitätsmanagements ist die umfassende Information der Mitarbeiter, der Auszubildenden, der Bewohner und der Besucher der St. Elisabeth-Einrichtung über die ihnen zur Verfügung stehenden Mobilitätsangebote sowie eine umfassende Unterstützung zu deren Nutzung. Zielgruppenspezifische Information und Kommunikation ist ein zentraler Faktor für den Erfolg eines betrieblichen Mobilitätskonzepts.

Wichtig ist es, den Menschen die Gründe für ein neues Mobilitätsverhalten zu vermitteln (Gesundheit, Klima, Umwelt) und sie für eine nachhaltige Art der Mobilität zu gewinnen („Motivation durch Information“). Information und Kommunikation müssen als feste Bestandteile des Mobilitätsmanagement verankert werden.

Zur Information und zur aktiven Beteiligung der Menschen sind folgende Maßnahmen geeignet bzw. zwingend erforderlich:

- Veröffentlichung eines Ansprechpartners für Mobilität, regelmäßige Sprechstunden / Beratungsangebote einrichten,
- Hinweise, Informationen (Plakate, Stellwände, Info-Tisch, Infoterminal, etc.) im Eingangsbereich der Gebäude,
- Infotag / Aktionstag bei Anmeldung der Auszubildenden,
- im Rahmen von Bewerbungsgesprächen auf das Mobilitätskonzept hinweisen (Informationspakete erstellen),
- bei der Aufnahme von Senioren in der Pflege- bzw. Wohn Einrichtung alle Beteiligten (Angehörige, Besucher) auf das Mobilitätskonzept hinweisen (Informationspaket),
- umfassende, verständliche und nutzerfreundliche Informationsplattform „Mobilität“ im Internet einrichten (Homepage des Campus und der Senioreneinrichtungen) bzw. im Intranet (für die Beschäftigten) mit den entsprechenden Verlinkungen oder Implementierungen (z.B. Fahrplanauskunft),
- Pedelec- und E-Bike-Testwochen,
- Hinweise auf (finanzielle) Anreize (Prämien, Rabatte, Zuschüsse); Parking Cash-Out (finanzielle Unterstützung von Beschäftigten, die ohne Pkw zur Arbeit kommen),
- regelmäßige Newsletter (in Papierform),
- Vorträge von Fachleuten und aktiven Teilnehmern,



- Mobilitätsbefragungen,
- Ausarbeitung individueller Mobilitätspläne für alle Interessierten,
- Motto / Slogan ausrufen (z.B. gesund und mobil, fit zur Arbeit, die Klimaretter, o.ä.)
- Beteiligung der Mitarbeiter und Auszubildenden an der Ideenfindung für neue Mobilitätskonzepte,
- ggf. Kooperationspartner einbinden (Fitnesscenter, Naturschutzverbände, Interessenverbände (Fuß, Fahrrad), städtische Einrichtungen, Schwimmbad, u.v.m.)
- jährlicher Aktionstag „moderne Mobilität“,
- Teilnahme an Wettbewerben,
- Information und Aufklärung über reale Kosten der Verkehrsträger,
- Anreiseinformationen für Besucher (für alle Verkehrsmittel!) auf der Homepage, aber auch Hinweise an zentralen Verkehrsknotenpunkten (Bahnhof, U-Bahnstation).

4.3.3 Förderung des Fußgängerverkehrs

Diejenigen Beschäftigten und Auszubildenden, die bereit sind, zu Fuß zu ihrer Arbeits- / Ausbildungsstelle zu kommen, werden i.d.R. nicht mehr als 30 Minuten Fußweg von ihrem Ausgangsort zurückzulegen haben. Das betrifft diejenigen, die aus dem näheren Umkreis der Widumer Straße kommen.

Die Fußwegentfernung vom Bahnhof Herne oder der U35-Haltestelle Herne Mitte bis zum Areal an der Widumer Straße beträgt 40 bis 50 Minuten. Dies werden nur ambitionierte Fußgänger auf sich nehmen.

In erster Linie geht es darum, Personen, die für ihre Kurzstrecke zum Zielort ihren Pkw nutzen, für das Zu-Fuß-gehen zu animieren. Hier setzt das Mobilitätsmanagement ein, indem für diesen Personenkreis entsprechende Anreize geschaffen werden.

Die Ausgabe von Schrittzählern oder Fitness-Armbändern, verbunden mit einem wöchentlichen oder monatlichen Wettbewerb um die höchste Schrittzahl, kann ein solcher Anreiz sein. Eventuelle Vergünstigungen im Bereich der (betrieblichen) Krankenversicherung wären als Anreiz ebenfalls denkbar. Auch die Einbindung in ein übergeordnetes Gesundheitskonzept mit Fitness-Check ist denkbar.

Auch die Idee eines Zuschusses für Schuhe oder die kostenlose Neubesohlung von Schuhen als kleine „Belohnung“ ist zu überlegen.

Die gestalterische Aufwertung und bessere Beschilderung (Wegweisung) von Fußwegen auf dem Gelände (Wegweisung zu Zielen innerhalb des Geländes sowie zu Zielen außerhalb, z.B. zur nächsten Bushaltestelle) unterstützt die Motivation zum zu-Fuß-gehen.



4.3.4 Förderung des Radverkehrs

a) Beratung und Information

Eine notwendige Maßnahme des Mobilitätsmanagements zur Attraktivitätssteigerung des Verkehrsmittels Fahrrad ist die ansprechende Information über das Thema „mit dem Rad zur Arbeit“. Hier gilt es, spezifisch die Personengruppen mit den entsprechend differenzierten Informations- und Beratungsangeboten anzusprechen, die

- bereits mit dem Fahrrad kommen oder den festen Vorsatz haben,
- sich es durchaus vorstellen können, aber noch einen kleinen „Anstoß“ benötigen,
- sich für das Thema interessieren, und
- für alle anderen, die das Thema zumindest am Rande mitbekommen sollen.

Im Rahmen der unter Ziffer 4.3.1 aufgeführten Informationsmöglichkeiten sollten alle Maßnahmen, die die St. Elisabeth Gruppe zur Förderung des Radverkehrs anbietet, verständlich und ansprechend vorgestellt werden.

Insbesondere gilt dies für Informationen, die das Verkehrsmittel Rad selbst betreffen (z.B. Procedere des Leasings, Abstellmöglichkeiten, Reparaturmöglichkeit), die Routen von und zur Arbeit (denkbar ist die Ausarbeitung von individuellen Routenvorschlägen), Belohnungssysteme und Gesundheitsaspekte.

Weiterhin sollten die finanziellen Vorteile hervorgehoben werden und die realen aufzuwendenden Kosten der Verkehrsträger aufgezeigt werden (Bewusstmachung der Kosten für einen Pkw).

b) Fahrradabstellanlagen

Ein oft angebrachtes Argument gegen die Nutzung des Fahrrades als Verkehrsmittel ist die fehlende Abstellmöglichkeit der Räder am Zielort. Daher ist die Errichtung von Fahrradabstellanlagen in ausreichender Anzahl und geeigneter Form als zwingende Maßnahme zur Radverkehrsförderung vorzusehen. Die Fahrräder müssen witterungsgeschützt und diebstahlsicher untergebracht werden. Die Abstellanlagen müssen hell, sicher und sauber sein (evtl. mit Videoüberwachung). Die Abstellmöglichkeit sollte kostenfrei für die Nutzer sein.

Auf dem neu strukturierten Gelände im Bereich des Campus sind bereits Fahrradabstellanlagen geplant. Die detaillierte Umsetzung ist bereits eine erste Aufgabe des Mobilitätsmanagers, die er in Zusammenarbeit mit Fachleuten zeitnah umsetzen muss.

Im Bereich der Fahrradabstellanlagen sind von den Herstellern mittlerweile sehr gute Lösungen entwickelt worden, die praktikabel, innovativ und optisch ansprechend sind. Als Beispiel seien genannt Fahrradboxen (-garagen) (vgl. Abbildung 2), die neu entwickelten digitalen Fahrradständer (vgl. Abbildung 3) oder witterungsgeschützte Unterstellmöglichkeiten wie in Abbildung 4.





Abbildung 2: Fahrradbox / Fahrradgarage (Quelle: Rasti GmbH, Haren)

Fahrradboxen bieten sehr guten Witterungs- und Diebstahlschutz für Fahrrad und Gepäck. In großer Anzahl wirken sie gestalterisch jedoch eher nachteilig.



Abbildung 3: Digitaler Fahrradständer (Quelle: Velopa AG, Spreitenbach, Schweiz)

Der neu entwickelte digitale Fahrradständer besitzt eine digital steuerbare Sperrmechanik zum Freigeben und Abschließen. Mit der dazugehörigen App lassen sich Reservierungen des Abstellplatzes vornehmen.





Abbildung 4: Fahrradunterstand mit Witterungsschutz (Überdachung und Seitenwände)
(Quelle: Velopa AG, Spreitenbach, Schweiz)

Sehr komfortabel ist die Bereitstellung einer großen Parkierungsanlage für Fahrräder anlog eines Parkhauses oder einer Tiefgarage für Pkws (vgl. **Abbildung 5**). Wird sie mit entsprechenden baulichen und betrieblichen Einrichtungen (Fahrradständer, Beleuchtung, installierte Luftpumpen, etc.) sowie mit einer Videoüberwachungsanlage ausgestattet, erhält man eine hochwertige und geschützte Abstellanlage. Auch dadurch kann eine Gleichstellung der Verkehrsmittel Fahrrad und Auto erreicht werden.



Abbildung 5: Fahrrad-Tiefgarage im Zentrum von Gent (Foto: Gerhard Wannemacher)



Der Bau einer Großraumgarage für Fahrräder auf dem Gelände des Campus sollte in die Überlegungen mit einbezogen werden.

c) Umkleidemöglichkeit

Da Fahrradfahren eine körperlich anstrengende Tätigkeit ist und man der Witterung ausgesetzt ist, sollte den Radfahrern die Möglichkeit gegeben werden, sich umzuziehen, ihre nasse (Regen-)Kleidung zum Trocknen aufzuhängen und sich frisch zu machen (im Idealfall Bereitstellung von Duschräumen).

d) Leasing von Pedelecs und E-Bikes

Um mit dem Verkehrsmittel Fahrrad zur Arbeit / Ausbildung zu fahren, benötigt man ein verkehrssicheres, funktionsfähiges und für die eigenen Bedürfnisse passendes Fahrrad. Besitzt man kein eigenes bzw. kein geeignetes Rad, so besteht die Möglichkeit, über den Arbeitgeber ein Fahrrad zu leasen. Zahlreiche Anbieter des Fahrradleasing-Konzepts bieten bereits online diesen Dienst an². Sie erläutern das genaue Vorgehen sowie die Vorteile für den Arbeitgeber und die Arbeitnehmer. Teilweise lassen sich die finanziellen Vorteile für die Teilnehmer direkt online berechnen. Ausdrücklich ist dieses Konzept auch für Auszubildende gedacht.

Seit November 2012 gelten die Regelungen, die vorher nur für Dienstwagen vorbehalten waren, auch für Dienstfahrräder. Im Rahmen eines Gehaltsumwandlungsmodells werden die vom Unternehmen erworbenen oder geleasten Modelle den Mitarbeitern zur Verfügung gestellt, die die Raten aus ihrem monatlichen Bruttogehalt finanzieren. Dadurch spart der Mitarbeiter gegenüber dem Privatkauf bis zu einem Drittel der Anschaffungskosten. Alternativ kann der Unternehmer die Fahrräder erwerben oder leasen und den Mitarbeitern kostenlos zur Verfügung stellen. Die Mitarbeiter müssen ein Prozent des Bruttolistenpreises als geldwerten Vorteil versteuern (Hintergrund: Dienstfahrräder dürfen wie auch Dienstwagen generell auch privat genutzt werden), während der Unternehmer die Leasingrate als Betriebsausgabenabzug geltend machen kann. Denkbar sind auch Mischformen des Vertrags, bei denen das Unternehmen die Dienstfahrräder zur Hälfte bezuschusst und der Mitarbeiter die andere Hälfte aus der Gehaltsumwandlung finanziert.

Für Auszubildende gilt die Regelung entsprechend. Liegt deren Gehalt unter 964 Euro, so zahlt ein Azubi - bei einer Vertragslaufzeit von 36 Monaten und Übernahme der Leasingrate durch den Arbeitgeber - pro Monat weniger als 5 Euro für ein Pedelec / E-Bike im Wert von 2.500 Euro³.

Die St. Elisabeth Gruppe kann somit ihren Mitarbeitern und ihren Auszubildenden attraktive Leasing-Konditionen für Pedelecs und Elektrofahrräder anbieten, die darüber hinaus noch einen umfassenden Versicherungsschutz enthalten sollten (Haftpflicht plus Schäden am eigenen Fahrrad plus Ersatz von allen Verschleißteilen)⁴. Gerade dieser Bonus des umfassenden Versicherungsschutzes ist ein spezieller Anreiz.

In das Konzept des Fahrradleasings sollte der örtliche Fahrradhandel mit eingebunden werden.

² Z.B.: lease-a-bike.de, bikeleasing-service.de, mein-dienstrad.de, jobrad.org, eurorad.de

³ Quelle: www.mein-dienstrad.de/arbeitgeber/azubirad/

⁴ vgl. „Betriebliches Mobilitätsmanagement am Beispiel des Katharinen Hospitals in Unna“ in: www.adfc-nrw.de/kreisverbaende/kv-unna/medien/drahtesel-tv.html



e) Leihradstation

Für alle Personen, die nicht regelmäßig mit dem eigenen oder einem geleastem Fahrrad zur Arbeits- / Ausbildungsstelle kommen, sondern nur ab und zu nach Bedarf das Fahrrad benutzen möchten, ist eine Fahrrad-Ausleihstation zweckmäßig: In Kooperation mit einem entsprechenden Anbieter von Leihfahrrädern (im Bereich Ruhrgebiet ist dies z.B. „metropolradruhr“, siehe Kasten) im Zuge einer zu errichtenden Ausleihstation auf dem Gelände des Campus / Widumer Höfe kann diese Möglichkeit angeboten werden.



Abbildung 6: Fahrradverleihsystem metropolradruhr, Beispiel Essen

(Foto: Jörg Thiemann Linden)

metropolradruhr

Die Ausleihe und die Rückgabe des Fahrrades erfolgen an festgelegten Stationen von „metropolradruhr“, die jeweils mit einer Infosäule ausgestattet sind. Zur Ausleihe wird eine Hotline angerufen und das Radkennzeichen per Handytastatur eingegeben. Durch den mitgeteilten Zahlencode lässt sich das Schloss öffnen. Alternativ ist dieser Vorgang auch über die nextbike-app durchzuführen. Die Rückgabe ist an einer beliebigen Station möglich. Damit sind auch One-Way-Routen möglich.

Vor der ersten Nutzung ist eine einmalige kostenlose Registrierung bei nextbike, dem Betreiber von „metropolradruhr“ notwendig.

Eine Radausleihe kostet pro halbe Stunde 1 € und maximal 9 €/Tag. Der Jahrestarif beträgt 48 €/Jahr. Dann sind jeweils die ersten 30 Minuten frei, jede weitere halbe Stunde kostet 1 € bis maximal 9 €/Tag.

Mit einer einmaligen Anmeldung ist ein deutschlandweites Ausleihen möglich. Im Ruhrgebiet nehmen neben Herne auch Bochum, Bottrop, Dortmund, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hamm, Mülheim an der Ruhr und Oberhausen teil. Hier sind auch städteübergreifende Radausleihen möglich.



f) Ladestationen für Elektrofahrräder

Den Nutzern von Elektrofahrrädern muss die Möglichkeit gegeben werden, den Akku ihres Fahrrads an ihrer Dienststelle / Ausbildungsstelle kostenfrei wieder aufzuladen. Dabei ist es nicht notwendig, quasi an jedem einzelnen Fahrradstand eine Ladestation vorzuhalten. Die Hersteller derartiger Fahrradinfrastruktureinrichtungen bieten mittlerweile eine breite Palette an hochwertigen, praktikablen und innovativen Lösungen an. So bietet z.B. das „Ladeschloss“ die Möglichkeit, das Fahrrad gleichzeitig aufzuladen und zu sichern.



Abbildung 7: Ladestation mit Diebstahlsicherung

(Quelle: www.ebike-base.de/ebike-pedelec-news/pilotprojekt-ladeschlosskabel-fuer-pedelecs.html)

Sinnvoll ist es für die Fahrradfahrer, die ihr e-Bike auch im Winter nutzen, eine Auflademöglichkeit innerhalb des Gebäudes einzurichten⁵. Hierfür gibt es z.B. die Lösung der „e-Schließfächer“, in denen man den Fahrradakku aufladen und gleichzeitig seine Sachen verstauen kann.

⁵ I.A. wird geraten, die Akkus bei einer Temperatur ab 15°C aufzuladen.





Abbildung 8: Schließfach mit Steckdose

Quelle: www.fahrradparken.info/gestaltungsgrundsaeetze/betriebe_arbeitgeber.html

g) Reparatur- und Service-Station

Diese Serviceleistung dient zum Instandsetzen des Fahrrads oder der Durchführung von Inspektionen während der Dienst- / Unterrichtszeit. Angesiedelt werden kann diese Leistung z.B. bei den Hausmeisterdiensten.

Alternativ kann ein Do-it-yourself-Serviceraum zur Verfügung gestellt werden, in dem sich alle notwendigen Werkzeuge zur Reparatur befinden (Luftpumpen, Ersatzschläuche, Schraubenschlüssel, etc.). Die minimale Maßnahme wäre eine Servicebox (vgl. Abbildung 9) bei der Fahrradabstellereinrichtung. Hierin befinden sich Werkzeug für kleinere Reparaturen und ein Druckluftkompressor. Zusätzlich kann ein Automat für Fahrradschläuche integriert werden.



Abbildung 9: Fahrrad-Servicebox

(Quelle: Vorarlberger Nachrichten, 29.9.2012, www.vn.at/lokal; Foto: HE)



h) Fahrsicherheitstraining und Aktionen

- Fahrsicherheitstraining

Ein e-Bike bringt aufgrund seines höheren Gesamtgewichts und der schnelleren Beschleunigung für den ein oder anderen Nutzer auch Probleme mit sich. Hier kann ein gezieltes Fahrsicherheitstraining ansetzen. Das Trainingsangebot würde sich speziell an interessierte Teilnehmer des Campus / Widumer Höfe richten (d.h. kein öffentliches Trainingsangebot), um das gemeinschaftliche Miteinander zu fördern.

Partner dieser Veranstaltung kann die Polizei und / oder die Verkehrswacht sein, die insbesondere auch das Thema Verkehrssicherheit und Regelverhalten behandeln.

- Teilnahme an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“

Seit 2001 läuft von Mai bis August diese Aktion des ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club) und der Allgemeinen Ortskrankenkasse (AOK). Wer sich anmeldet und an 20 Tagen mit dem Rad zur Arbeit fährt, wobei auch Teilstrecken zählen, kann Preise gewinnen. Auch Kollegenteams können gebildet werden. Wer in den sozialen Medien Fotos vom morgendlichen Arbeitsweg oder spannende Geschichten postet⁶, erhöht seine Gewinnchancen. Viele Arbeitgeber und Behörden nehmen bereits an dieser Aktion teil.

- Fahrrad-Aktionstage auf dem Campusgelände („Sattel-Fest“)

Hier lassen sich die verschiedensten Möglichkeiten der Durchführung vorstellen. Ein Familientag mit Attraktionen für die Kinder und für die Erwachsenen (Fahrradparcour, Jux-Fahrräder, Vorführung diverser Fahrrad-Sportler, Preisausschreiben, usw.), ein Flohmarkt für alle Sachen rund um´s Fahrrad sowie thematisch spezielle Informationen (z.B: „wie lade ich den Fahrradakku richtig“, technische Neuheiten, etc.). Ziel eines derartigen Aktionstages ist, einerseits das Interesse und den Spaß am Thema Fahrradfahren zu wecken und zu fördern, und andererseits das soziale Miteinander der Schüler, Lehrer, Mitarbeiter und Gästen zu pflegen.

i) Versicherungstechnische und finanzielle Anreize

Anreize wirken besonders dann motivierend, wenn sie mit finanziellen Vorteilen kombiniert sind. Hier lassen sich verschiedene Möglichkeiten vorstellen, die in Form von Zuschüssen, Boni, Weihnachtsgratifikation o.ä. vergeben werden, wie

- Gruppenunfallversicherung,
- Prämien oder Rabatte bei der (betrieblichen) Krankenversicherung,
- Zuschuss für Fahrradhelm, Kleidung, Winterreifen,
- Zuschuss Eintrittskarten für diverse Veranstaltungen (Sport, Messen, regionale Events, u.v.m.),
- Abonnement einer Fahrradzeitschrift.

j) Einrichtung eines Radfahr-Forums im Rahmen der Internet-Plattform

In diesem Forum können sich die Radfahrer austauschen. Sie können von ihren Erfahrungen bei der täglichen Fahrt zur Arbeit / Ausbildung berichten, man kann Vorschläge für Routen geben wie auch Hinweise auf problematische Radwegführungen. Tipps und Tricks, Hilfsangebote, Fragen und Antworten und vieles mehr kann in einem solchen themenspezifischen Forum kommuniziert werden.

⁶ Hashtag #mdrza



k) Angebot eines Radfahrer-Frühstücks in Mensa / Kantine

Je nach Anfahrtsweg werden durch die körperliche Anstrengung entsprechend Kalorien verbraucht. Hier könnte z.B. in der Mensa / Kantine / Kiosk ein Fitness-Frühstück („to go“) angeboten werden.

l) Dienstwege per CityScooter

Anfallende Dienstwege von Angestellten der St. Elisabeth Gruppe sollen mit sogenannten CityScootern zurückgelegt werden. Diese durchaus für Erwachsene zugeschnittenen Tretroller funktionieren nach Art eines Pedelecs mit elektrischer Unterstützung bis zu einer Geschwindigkeit bis 25 km/h. Dieser hochwertige zusammenklappbare Roller ist eine Alternative zum Fahrrad und wird zur Zeit in Kooperation mit den Stadtwerken Herne getestet. Die Reichweite beträgt bis zu 50 Kilometern. Das Fahrgefühl ähnelt dem eines normalen Tretrollers, nur dass sich der Fahrer kaum vom Boden abstoßen muss.



Abbildung 10: Smart-Ped der Firma FlyKly (Quelle: FlyKly)

4.3.5 Förderung der ÖPNV-Nutzung

a) Preiswerte Monatskarten

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr bietet ein Firmenticket und das Ticket für Auszubildende (YoungTicket-PLUS) an, die jeweils preisgünstiger sind als eine normale Monatskarte (vgl. folgende Abbildung).



Abbildung 11: Firmenticket und YoungTicketPLUS des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr



Für das FirmenTicket gilt: je mehr Mitarbeiter das Ticket nutzen, desto günstiger wird es für den Einzelnen. Mit dem jeweiligen Verkehrsunternehmen vor Ort wird ein pauschales Jahresabonnement für interessierte Mitarbeiter vereinbart. In Herne ist die Straßenbahn Castrop-Rauxel GmbH (HCR) das zuständige Verkehrsunternehmen.

Das YoungTicketPLUS ist für alle Auszubildenden und Praktikanten des Campus gedacht (gilt auch für Studierende an Akademien und Hochschulen, sofern kein Semesterticket genutzt wird).

Die Mitarbeiter und Auszubildenden erhalten jeweils ein persönliches Ticket (Lichtbildausweis ist mitzuführen) und können beliebig viele Fahrten im gewählten Geltungsbereich rund um die Uhr durchführen und dabei auch ein Fahrrad mitführen. Als Bonus gilt: montags bis freitags nach 19 Uhr, ganztägig an Wochenenden und gesetzlichen Feiertagen (einschließlich 24.12. und 31.12.) dürfen ein weiterer Erwachsener (und beim Firmenticket außerdem noch bis zu drei Kindern unter 15 Jahren) kostenlos mitfahren. Außerdem gilt mit dem Ticket eine Mobilitätsgarantie: falls Busse und Bahnen nicht oder verspätet fahren⁷ und man ein Taxi nehmen muss, um sein Ziel zu erreichen, bekommt man dafür eine Kostenerstattung von bis zu 50 Euro.

Der Besitz dieser Karte macht die Benutzung des ÖPNV dadurch attraktiv, dass keine „out-of-Pocket“-Kosten entstehen. Man kann Bus und Bahn jederzeit benutzen, ohne sich um Tarife und Bezahlvorgänge zu kümmern.

b) Informationen und Hilfestellungen

Eine große Hürde für die Benutzung von Bus und Bahn ist für viele Menschen die mangelnde Information über dieses Verkehrssystem. Es erscheint vielen zu kompliziert, sich die Information zu beschaffen, wie sie mit öffentlichen Verkehrsmittel zu ihrem Ziel gelangen. Das mangelnde Wissen über Haltestellen, Linien, Umsteigen, Tarif und Bezahlvorgang schreckt nicht nur ältere Menschen ab. Hier muss eine gezielte Informationskampagne einsetzen. Eine breit angelegte Informationsplattform (Homepage, Intranet) zur Nutzung des ÖPNV muss spezifisch für alle Nutzer- und Altersgruppen angeboten werden. Die Informationen müssen verständlich und aktuell sein (Echtzeit).

Parallel dazu muss es einen Ansprechpartner geben, der speziell den älteren Personen, Personen mit Handicap und Personen ohne Zugang oder ohne Interesse an digitalen Informationen, Hilfestellung bei Fragen über die ÖV-Nutzung geben kann.

c) Teilnahme an der VRR-Aktion „Pioniere gesucht“

Die Bereiche „Tarif“ und „Bezahlvorgang“ bilden für viele Verkehrsteilnehmer eine Hürde für die Nutzung des ÖPNV. Jede Innovation in dieser Richtung erhöht die Benutzerfreundlichkeit der Verkehrssysteme Bus und Bahn.

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) erprobt seit dem 1. März 2018 in einem Praxistest einen neuen elektronischen Tarif („nextTicket“). Die Fahrgäste benötigen für ihre Fahrt mit Bus und Bahn nur noch ihr Smartphone und die nextTicket-App. Mit dieser checkt man vor dem Einstieg in Bus und Bahn ein. Wenn die Zielhaltestelle erreicht ist, checkt man wieder aus. Die Suche nach dem richtigen Tarif vor Fahrtritt und der Vorgang des Ticketkaufs entfallen somit.

⁷ Einzelheiten dazu sind den Konditionen zum Firmenticket/YoungPlusTicket zu entnehmen. Kostenerstattung bis zu 25,00 Euro zwischen 5 Uhr und 20 Uhr / bis zu 50,00 Euro zwischen 20 Uhr und 5 Uhr.





Wir suchen Pioniere!
nextTicket

Sei dabei: www.nextTicket.de

Die neue Ticket-Generation im VRR.
Einfach, flexibel, fair.

Pioniere für neue Ticket-Generation gesucht
PRAXISTEST NEXTTICKET: VRR ERPROBT NEUEN ELEKTRONISCHEN TARIF

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) erprobt mit dem Praxistests nextTicket ab 1. März 2018 einen neuen elektronischen Tarif. Fahrgäste benötigen für ihre Fahrt mit Bus und Bahn nur noch ihr Smartphone und die nextTicket-App – die Suche nach dem richtigen Ticket vor Fahrtantritt entfällt. Sie können dabei sein - denn unter www.nextticket.de können sich interessierte Nahverkehrskunden über den Praxistest informieren und auch als Teilnehmer in Herne und Castrop-Rauxel registrieren.

Abbildung 12: Kampagne des VRR zur Einführung des elektronischen Fahrausweises

4.3.6 Verknüpfung von Radverkehr und ÖPNV / SPNV

Personen, die einen weiten oder beschwerlichen Anfahrtsweg haben und diesen nicht mit dem Fahrrad zurücklegen wollen oder können, ist die Kombinationsmöglichkeit von Rad und öffentlichem Verkehrsmittel anzubieten. Durch die Mitnahme des eigenen Fahrrades in Bus und Bahn oder durch Bike & Ride (mit dem Fahrrad vom Wohn- / Zielort zur Haltestelle, dort Umstieg in ein öffentliches Verkehrsmittel) lassen sich auch weiter entfernte Ziele bzw. Orte mit einer ausgedünnten ÖV-Anbindung erreichen.

Voraussetzung hierfür ist die entsprechend vorhandene Infrastruktur (Fahrradabstellmöglichkeiten, Leihfahrräder, Kapazitäten zur Fahrradmitnahme in Bus und Bahn).

4.3.7 Förderung des umweltfreundlichen Kfz-Verkehrs

Nicht alle Mitarbeiter, Schüler und Besucher der St. Elisabeth Einrichtung können oder wollen ihren Weg zu Fuß, mit dem Fahrrad oder dem Bus zurücklegen. Auch für den Pkw-Verkehr gibt es nachhaltige Mobilitätskonzepte.

a) Fahrgemeinschaften

Ein überaus effektives Mittel, um Kfz-Verkehr einzusparen, ist die Bildung von Fahrgemeinschaften. Hier liegt die Aufgabe des Mobilitätsmanagements in der Bereitstellung einer Kommunikationsplattform und der Koordination von Angebot und Nachfrage. Auch hier können Anreize gesetzt werden. Als Kommunikationsplattform dient in Zeiten der Digitalisierung nicht mehr das konventionelle „Schwarze Brett“, sondern eine spezielle Smartphone-App bzw. ein entsprechendes Angebot übers Internet oder Intranet.

Zur gegenseitigen persönlichen Kontaktaufnahme können Kennenlern-Parties oder ein Mitfahr-Café Gelegenheit bieten.

Die Pkws der Fahrgemeinschaften erhalten ein Nutzungsrecht auf dem betriebseigenen Parkplatz und je nach Besetzungsgrad eine Rabattierung des Parkentgelts.



b) Reservierung von Stellplätzen mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge

Auf den vorgesehenen Parkplätzen für Pkws sind Stellplätze für Elektrofahrzeuge vorzusehen. Diese sind mit entsprechenden Ladeeinrichtungen auszustatten. Vorgeschlagen wird zunächst ein Karree von vier Stellplätzen mit einer Mehrfachladestation in der Mitte. Dieses Stellplatzangebot wird kontinuierlich ausgeweitet. Dafür wird die Gesamtstellplatzanzahl nicht erhöht, sondern es werden einzelne Stellflächen umgewidmet.



Abbildung 13: Beispiel einer Stellplatzanordnung mit Ladesäulen (Quelle: DLR)

c) Tauschaktion „Fahrrad ↔ Parkplatz“

Hierbei finden sich Tauschpartner, die gemeinsam Fahrrad und Parkplatz nutzen und je nach Bedarf die Verkehrsmittel wechseln.

d) Haltepunkte für (Elektro)taxis, Sammeltaxis

An eingangsnahen Punkten sind Stellflächen für Elektrotaxis und Sammeltaxis vorzusehen. Dies gilt in erster Linie für die Senioreneinrichtungen der Widumer Höfe. Die Gäste der Tagespflegeeinrichtung werden regelmäßig mit Sammeltaxis befördert (Ausweisung einer „Bring- und Abholzone“).

e) Carsharing-Stellplätze auf dem Grundstück

Eine weitere Maßnahme von Mobilitätskonzepten ist das Angebot von Carsharing-Fahrzeugen. Das System funktioniert analog dem der Leihfahrräder und bietet somit eine Mobilität „nach Bedarf“ an.

Vorgeschlagen wird eine Kooperation mit einem Carsharing-Anbieter, dem man die entsprechenden Stellplätze auf dem Gelände der Widumer Höfe bereitstellt. Es wird eine Anzahl von zwei Pkws im Carsharing-Verfahren vorgeschlagen.



f) Fahrtraining mit Schwerpunkt auf umweltfreundliche Fahrweise (Eco-Training)

Dieses Fahrtraining wird analog des Fahrsicherheitstrainings für Fahrradfahrer speziell für Teilnehmer der St. Elisabeth Einrichtung abgehalten und dient neben dem Erlernen einer energieeinsparenden Fahrweise auch dem sozialen Miteinander der Angestellten und Auszubildenden.

4.3.8 Kooperationspartnerschaften / Sponsoren suchen

Kooperationspartner und Sponsoren werden im Allgemeinen benötigt, um finanzielle Unterstützung für ein Projekt zu bekommen. Aber auch die Unterstützung der Öffentlichkeitsarbeit durch entsprechende Personen oder Firmen, die eng mit der Thematik verbunden sind bzw. eine hohe Affinität zum Thema Mobilität mitbringen, ist erwünscht. Denkbar ist die Akquisition folgender Partner:

- (örtliche) Fahrradhändler als Lieferanten für Fahrräder, Ersatzteile und Fahrradzubehör
- Reifenhersteller und Hersteller von Fahrradzubehör
- Verkehrswacht, Polizei (Fahrsicherheitstraining)
- Mitgliedschaft im ADFC (Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club)
- Mitgliedschaft im FUSS e.V. (Fachverband Fussverkehr Deutschland)
- Natur- und Umweltschutzverbände (als Interessenvertreter des Umweltschutzes)
- Krankenkassen (als Interessenvertreter der Gesundheitsvorsorge)
- Prominente (Sportler, Schauspieler, Politiker) als bekannte Gesichter, die ein modernes Mobilitätskonzept vertreten bzw. sich für Gesundheit und Fitness einsetzen,
- Stadtwerke (evtl. Bereitstellung der Ladestationen)

4.3.9 Restriktive Maßnahmen für den konventionellen Kfz-Verkehr

Parallel zu den fördernden Maßnahmen für die Verkehrsarten des Umweltverbundes (Fuß, Rad, ÖV) ist es effektiv, einschränkende Maßnahmen für den Pkw-Verkehr zu schaffen. Dazu zählen in erster Linie die Parkraumreduzierung und die Parkraumbewirtschaftung.

Im Fall des Vorhabens Widumer Höfe sieht das Parkraumkonzept keine Reduzierung der Stellplatzanzahl vor, sondern es werden noch Stellflächen hinzukommen (vgl. Ziffer 3.4). Damit ist zum einen Vorsorge getroffen, dass keine Konkurrenz mit den Anwohnern der umliegenden Straßenzüge um Parkstände am Straßenrand entsteht. Zum anderen bietet eine großzügig bemessene Stellplatzanzahl auf dem Gelände der Widumer Höfe die Option für ein Stellplatzmanagement. So ist z.B. eine Parkraumbewirtschaftung denkbar, die mit einer Nutzungsregelung gekoppelt ist. Hierbei könnten die Nutzungsberechtigung und die Staffelung der Gebühren nach dem Pkw-Besetzungsgrad erfolgen. Das Prinzip der Fahrgemeinschaften würde durch diese Regelung unterstützt. Denkbar ist auch eine Regelung über die Entfernung vom Wohnort und die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV. Hier wäre eine Nutzung des Parkplatzes erst erlaubt, wenn man in einer bestimmten Entfernung vom Arbeits- / Ausbildungsort wohnt.

Von den Gesamtstellplätzen auf dem Gelände werden Stellplätze für Menschen mit Behinderungen reserviert und eine nach Bedarf steigende Anzahl von Stellplätzen mit Ladeeinrichtung für Elektroautos ausgewiesen.



Darüber hinaus sollten Ausnahmeregelungen gelten. So könnte eine begrenzte Anzahl von Parkvorgängen pro Monat gestattet werden, um z.B. Wegeketten zu ermöglichen. Diese sind häufig ein Grund, weshalb der Pkw genutzt wird (Einkäufe erledigen, Termine wahrnehmen, Kinder abholen, etc).

Zeigt das Mobilitätskonzept insgesamt seine erwünschte Wirkung, ist eine Parkraumreduzierung sinnvoll.

4.3.10 Auswirkungen der veränderten Mobilität als Anreiz

Unter dem Slogan „Erfolg motiviert“ lassen sich Anreize zum Durchhalten und Mitmachen setzen. So lassen sich positive Auswirkungen der veränderten Mobilität insbesondere in folgenden Teilbereichen herausstellen:

- Einsparung an CO₂, NO_x und Feinstaub

Die Reduzierung von Schadstoffen durch die Reduzierung von Pkw-Verkehr lässt sich quantifizieren und als Grafik und Text öffentlichkeitswirksam darstellen. So ist es beispielsweise ein Anreiz, das „Tortenstück“ der CO₂-Einsparung in Abbildung 14 von Jahr zu Jahr größer werden zu lassen.

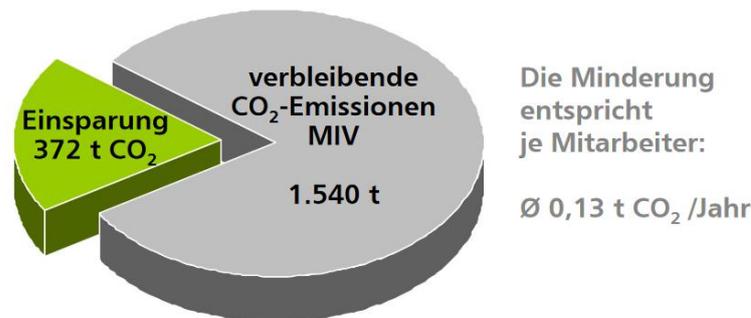


Abbildung 14: Beispiel einer Ergebnisdarstellung von CO₂-Einsparungen durch das betriebliche Mobilitätsmanagement (Quelle: Dena_Studie_2010_PGN.pdf; Uni Kassel)

- Steigerung der Fitness und Gesundheitsförderung (messbar durch regelmäßige Fitness-Checks und Gesundheitskontrollen)

Eine freiwillige Teilnahme an Fitness- und Gesundheitschecks attestiert jedem einzelnen Teilnehmer seine Fitness und seinen Gesundheitszustand. Dieses vermittelt ein positives Gefühl, kann evtl. zu Rabatten beider Krankenkasse führen und motiviert zum Weitermachen.

- Teilnahme an Wettbewerben (intern / extern)

Wettbewerbe zum Thema Mobilität innerhalb der St. Elisabeth Gruppe sind unter den verschiedensten Mottos, Durchführungen und Umfängen denkbar, z.B.:

- Wettbewerb zwischen Abteilungen (beispielsweise „Wer sammelt die meisten Fahrradkilometer zur Arbeit?“)
- Wettbewerb (Preisausschreiben) mit dem Ziel, sich im öffentlichen Nahverkehr auszukennen („kreuz und quer mit dem Ö-Verkehr“)
- Kinder der Arbeitnehmer mit einbeziehen (Malwettbewerb)



Die Teilnahme an regionalen und überregionalen Wettbewerben als Unternehmen stärkt das Gemeinschaftsgefühl, gibt ein positives Öffentlichkeitsbild und es gibt eventuell ein Preisgeld für das Unternehmen.

- Vorbildfunktion hervorheben

Zum einen ist jeder Teilnehmer am Mobilitätskonzept ein Vorbild. Jeder, der durch sein Mobilitätsverhalten hilft, den Schadstoffausstoß und damit die Menge an CO₂, NO_x und Feinstaub zu reduzieren und somit das Klima schützt und aktive Gesundheitsfürsorge betreibt, kann durch sein beispielhaftes Verhalten einen Dominoeffekt bei Kollegen und im Freundes- und Bekanntenkreis in Gang setzen.



Abbildung 15: Beispiel für Informationskampagne (Quelle: ihk Frankfurt a.M.)



5. Mobilitätskonzept und Ablauf

Die unter Ziffer 4.3 aufgeführten Einzelbausteine eines betrieblichen Mobilitätsmanagements müssen entsprechend verknüpft werden, um den Betroffenen die Teilnahme an einem klimafreundlichen, ressourcenschonenden und nachhaltigen Verkehrsablauf nahe zu bringen. Ziel muss es sein, einen Prozess in Gang zu setzen, der das Verkehrsmittelwahlverhalten nachhaltig beeinflusst.

Als grundlegende Maßnahme („Fundament“) des betrieblichen Mobilitätsmanagements sind zunächst die Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten festzulegen („Mobilitätsmanager / -beauftragter“, Arbeitsgruppe Mobilität) und zwar

- innerhalb der St. Elisabeth Gruppe und
- innerhalb des Projektes Widumer Höfe (Campus, Senioreneinrichtung).

Eine erste Aufgabe des zuständigen Mitarbeiters besteht darin, Einzelmaßnahmen des Mobilitätskonzeptes, die bereits in der baulichen Planung vorgesehen sind, wie

- Bereitstellung von Fahrradabstellanlagen,
- Pkw-Stellplätze für diverse Fahrzeug- / Nutzergruppen,

zusammen mit den entsprechenden Fachleuten zu konzipieren und die Umsetzung zu begleiten. Die Infrastruktur für das sich ändernde Mobilitätsverhalten muss stets gewährleistet werden (wachsende Anzahl von Fahrradständern und Ladestationen für die E-Mobilität, aber auch Bushaltestellen, Rad- und Fußwege).

Eine grundlegende Säule des Mobilitätskonzeptes ist die der „Information“. D.h., es müssen Mittel und Methodik für eine wirksame Informationsstrategie entworfen werden. Wichtig ist, sehr früh mit einer ersten Informationskampagne zu starten:

- „wir machen mit“,
- Begründung und Ziele für ein verändertes Mobilitätsverhalten nennen,
- vorgesehene Maßnahmen bekannt machen, insbesondere das Fahrradleasing und das Firmen- / Ausbildungsticket,
- Ansprechpartner nennen, Sprechstunde / Beratung einführen
- Mobilitätsseite auf der Homepage einrichten, Plakate und Flyer veröffentlichen.

Die beiden Eckpfeiler des Mobilitätskonzeptes sind

- das Leasingangebot für Fahrräder und
- die Einführung des Firmentickets und des YoungTicketPlus.

Hier gilt es, die entsprechenden Verhandlungen zu führen und Verträge abzuschließen. Beide Maßnahmen sind nach Anlaufen der ersten Informationskampagne parallel als *Angebot* einzuführen. Das heißt, man unterbreitet den Mitarbeitern und Auszubildenden mit wirksamer Methodik des Marketings ein attraktives Mobilitätsangebot, aus dem er seine individuelle Präferenz wählen kann. Es ist nicht zielführend, zuerst eine Teilnahmebereitschaft abzufragen („wer will in welcher Weise mitmachen?“), um dann erst ein entsprechendes Angebot vorzuhalten.



Nach dem Start von Informationskampagnen und der Einführung des Firmen-/Ausbildungstickets sowie des Fahrradleasings sollte die entsprechende Datengrundlage für das fortlaufende Mobilitätsmanagement geschaffen werden. Dies geschieht durch eine anonymisierte Mitarbeiter- und Schülerbefragung wie durch eine anonymisierte Auswertung der Personaldaten. Ziel ist die Datengewinnung

- für eine Wohnstandortanalyse (quartiersgenau: wo wohnen die Mitarbeiter / Schüler, welche Möglichkeiten haben sie, von dort zur Arbeits- und Ausbildungsstelle zu kommen), ausdrücklich wird hierbei auch die Verkehrsart „Zu-Fuß“ betrachtet,
- zur Mobilitätsanalyse,
- um Aussagen über die Auswirkung des Mobilitätsmanagement zu treffen und zu quantifizieren (u.a. Reduktion von verkehrsbedingten Luftschadstoffen, Controlling) und
- über die Zufriedenheit der Mitarbeiter und Auszubildenden.

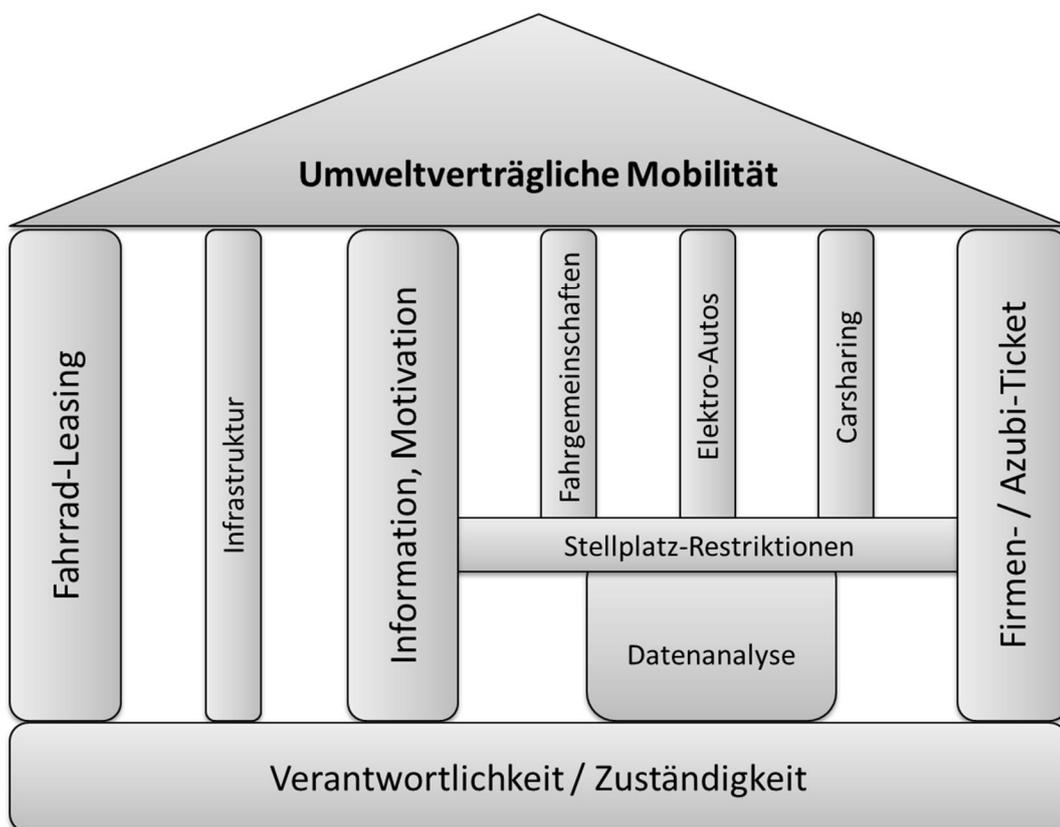


Abbildung 16: Säulenkonzept des Mobilitätsmanagements zur Erreichung umweltverträglicher Mobilität

Die stetige Information und Kommunikation aller Akteure ist sicherzustellen. Daher sollte auch nach der erfolgten Umsetzung der bisherigen Maßnahmen die Ausweitung und Etablierung von Informationen einen breiten Raum einnehmen (vgl. Ziffer 4.3.1), umso mehr, als dass es voraussichtlich immer noch einen hohen Anteil an Verkehrsteilnehmern geben wird, die ihren Pkw für die Fahrt zur Arbeit bzw. Ausbildung benutzen. Hier gilt es jetzt, den Pkw-Verkehr nachhaltig zu steuern und zu organisieren.



Dies geschieht durch

- Koordinierung von Fahrgemeinschaften,
- Empfehlung zur Nutzung moderner Technologien (abgasfreie / -arme Fahrzeuge)
- Carsharing und
- Einführung eines Parkraumnutzungs- und -bewirtschaftungssystems.

Sinnvoll ist darüber hinaus eine Ausweitung der Maßnahmen auf das Umfeld der Widumer Höfe, d.h. auf die Anwohner der Widumer Straße und der angrenzenden Straßenzüge. Durch eine konsequente Umsetzung der Zielvorgabe eines autoreduzierten (nicht autofreien) Quartiers durch die Minimierung der Pkw-Stellplätze innerhalb des Quartiers bei gleichzeitiger Förderung des Fuß- und Fahrradverkehrs, des Carsharing-Angebots sowie einer guten Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr ist ein niedrigerer Pkw-Besitz zu erwarten.



6. Zusammenfassung und gutachterliche Empfehlung

Die St. Elisabeth Gruppe GmbH plant eine Umstrukturierung auf dem Grundstück des Marien Hospitals an der Widumer Straße in Herne. Vorgesehen sind eine Pflegeeinrichtung für Senioren mit 80 Plätzen für stationäre Pflege, 48 Plätzen in Wohngruppen und je 24 Plätzen in Kurzzeit- und Tagespflege sowie ein Aus- und Weiterbildungscampus mit 500 Schülern für den Krankenpflegebereich.

Im Rahmen einer verkehrlichen Untersuchung wurden bereits die zu erwartenden Verkehrsbelastungen und der erforderliche Stellplatzbedarf ermittelt (vgl. Brilon Bondzio Weiser, 2018).

Im Rahmen dieser Untersuchung wurde ein betriebliches Mobilitätsmanagement für die Widumer Höfe erstellt. Damit soll der durch den Betrieb selbst verursachte Personenverkehr (Wege der Beschäftigten, der Patienten, der Besucher, der Lehrer und der Schüler) auf umweltfreundliche Verkehrsarten wie ÖPNV, Fahrradfahren und Zu-Fuß-Gehen verlagert werden. Der nicht zu vermeidende und nicht zu verlagernde Verkehr mit Kraftfahrzeugen soll möglichst effizient und emissionsarm abgewickelt werden.

Es wurden Einzelmaßnahmen für die einzelnen Verkehrsarten vorgestellt und zu einem Mobilitätskonzept zusammengeführt. Dabei werden insbesondere der Einführung des Fahrrad-Leasings und der des Firmen- und Ausbildungstickets hohe Wirkungsgrade eingeräumt. Die Basis eines erfolgreichen Mobilitätsmanagements ist die Verteilung der Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten für diese Aufgabe. Begleitet werden muss der gesamte Prozess stets durch umfangreiche Information aller Beteiligten und deren Kommunikation.

Brilon Bondzio Weiser
Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen mbH
Bochum, 14. Mai 2018



Literaturverzeichnis

Bosserhoff, Dietmar:

VER_Bau: Programm zur Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung. Gustavsburg, 2017

Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen:

Verkehrsprognose für das Bauvorhaben Widumer Höfe in Herne. Bochum, 2018

Brilon Bondzio Weiser Ingenieurgesellschaft für Verkehrswesen:

Masterplan klimafreundliche Mobilität. Bochum, 2016

Krampe Schmidt Architekten:

Lageplan – 2. Bauphase. Stand 12.02.2018. Bochum, 2018

Krampe Schmidt Architekten:

Schichtbesetzungen für Verkehrsgutachten und Betriebsbeschreibung. Stand 16.02.2018. Bochum, 2018

Krampe Schmidt Architekten:

Stellplatznachweis Akademie für Pflege Marienhospital Herne, Widumer Straße 8. Bochum, o.J.

Le Bris, J.; Rothfuß, R.:

Mit dem Azubi-E-Bike auf dem Weg zur Arbeit. Pedelecs als neue Mobilitätsoption - Akzeptanz und Potenzial von Pedelecs bei der Zielgruppe „Auszubildende und junge Erwachsene“. Global Studies Working Papers, Institute of Geography, Universität Tübingen, 33/2015.

Zukunftsnetz Mobilität NRW:

Kommunale Stellplatzsatzungen. Leitfaden zur Musterstellplatzsatzung NRW. Köln, 2017

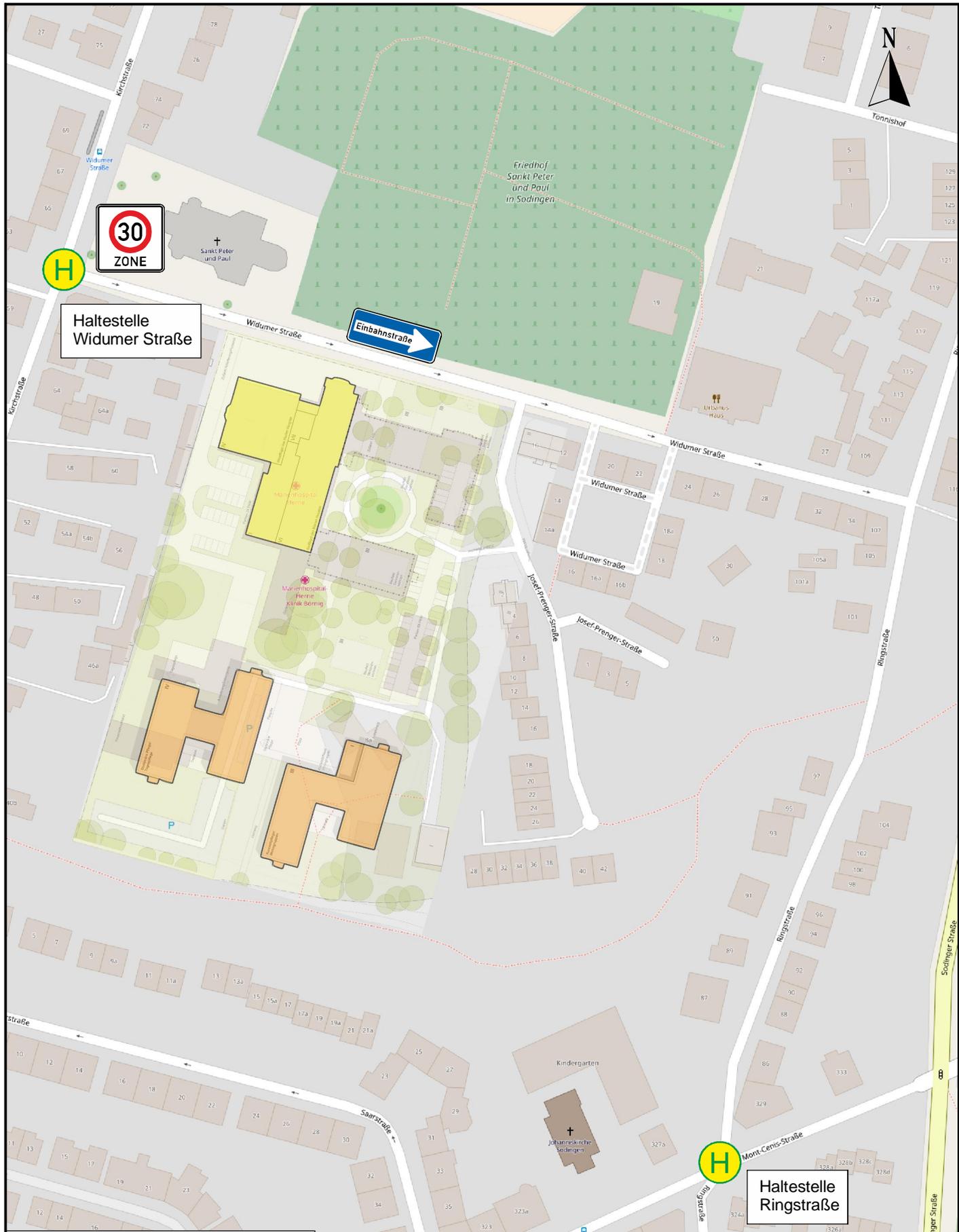
Anlagenverzeichnis

- Anlage B-1: Untersuchungsraum und Lage des Bauvorhabens
Anlage B-2: Ruhender Verkehr



Anlagen





Haltestelle
Widumer Straße

Haltestelle
Ringstraße

Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende

- Aus- und Weiterbildungscampus
- Pflegeeinrichtung
- Einbahnstraße
- Tempo 30 Zone
- Bushaltestelle

**Brilon
Bondzio
Weiser**

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

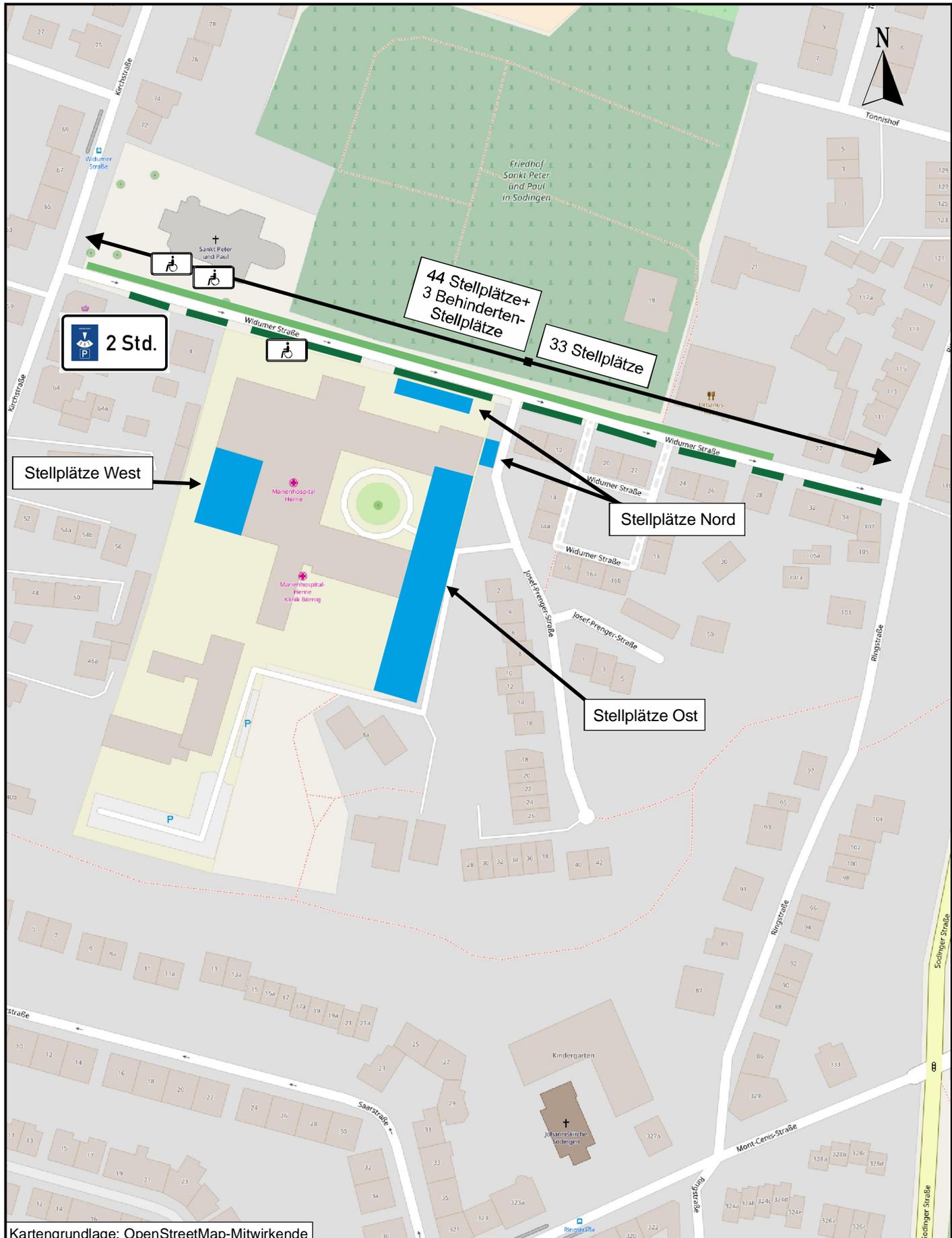
St. Elisabeth Gruppe GmbH

Betriebliches Mobilitätsmanagement für das
Bauvorhaben Widumer Höfe in Herne

Darstellung:

Untersuchungsraum sowie
Lage des Bauvorhabens

| | | |
|--------------------------|---------------------------------|-------------------|
| Datum: 05/2018 | Projekt Nr.: 3.1664-2 | Anlage B-1 |
|--------------------------|---------------------------------|-------------------|



- Kartengrundlage: OpenStreetMap-Mitwirkende
- Stellplätze ohne Reglementierung
 - 2 Std. Stellplätze
 - geplante Stellplätze Widumer Höfe
 - ♿ Behinderten-Stellplätze

**Brilon
Bondzio
Weiser**

Ingenieurgesellschaft
für Verkehrswesen mbH

Fon: 0234 / 97 66 000
Fax: 0234 / 97 66 0016

Technologiezentrum Ruhr
Universitätsstraße 142
44799 Bochum

E-mail: info@bbwgmbh.de
Internet: www.bbwgmbh.de

St. Elisabeth Gruppe GmbH

Betriebliches Mobilitätsmanagement für das
Bauvorhaben Widumer Höfe in Herne

Darstellung:
Ruhender Verkehr

| | | |
|--------------------------|---------------------------------|-------------------|
| Datum: 05/2018 | Projekt Nr.: 3.1664-2 | Anlage B-2 |
|--------------------------|---------------------------------|-------------------|