

Vorlage		Vorlage-Nr: FB 61/0680/WP18
Federführende Dienststelle: FB 61 - Fachbereich Stadtentwicklung, -planung und Mobilitätsinfrastruktur		Status: öffentlich
Beteiligte Dienststelle/n: FB 60 - Vertrags-, Vergabe- und Fördermittelmanagement		Datum: 02.05.2023 Verfasser/in: Dez III/ FB 61/300
Umsteigerprogramm PendlerRat, RA der SPD Nummer 117/22		
Ziele:		
Beratungsfolge:		
Datum	Gremium	Zuständigkeit
01.06.2023	Mobilitätsausschuss	Kenntnisnahme

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis.

Der Ratsantrag gilt damit als behandelt.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folge- kosten (alt)	Folge- kosten (neu)
	Ertrag	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
<i>+ Verbesserung / - Verschlechterung</i>	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Weitere Erläuterungen (bei Bedarf):

Klimarelevanz

Bedeutung der Maßnahme für den Klimaschutz/Bedeutung der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung (in den freien Feldern ankreuzen)

Zur Relevanz der Maßnahme für den Klimaschutz

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>

Der Effekt auf die CO₂-Emissionen ist:

<i>gering</i>	<i>mittel</i>	<i>groß</i>	<i>nicht ermittelbar</i>

Zur Relevanz der Maßnahme für die Klimafolgenanpassung

Die Maßnahme hat folgende Relevanz:

<i>keine</i>	<i>positiv</i>	<i>negativ</i>	<i>nicht eindeutig</i>

Größenordnung der Effekte

Wenn quantitative Auswirkungen ermittelbar sind, sind die Felder entsprechend anzukreuzen.

Die **CO₂-Einsparung** durch die Maßnahme ist (bei positiven Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel 80 t bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Die **Erhöhung der CO₂-Emissionen** durch die Maßnahme ist (bei negativen Maßnahmen):

- gering unter 80 t / Jahr (0,1% des jährl. Einsparziels)
mittel 80 bis ca. 770 t / Jahr (0,1% bis 1% des jährl. Einsparziels)
groß mehr als 770 t / Jahr (über 1% des jährl. Einsparziels)

Eine Kompensation der zusätzlich entstehenden CO₂-Emissionen erfolgt:

- vollständig
 überwiegend (50% - 99%)
 teilweise (1% - 49 %)
 nicht
 nicht bekannt

Erläuterungen:

Mit dem o.a. Ratsantrag vom 24.01.2022 beantragte die SPD-Fraktion, die Verwaltung damit zu beauftragen, ein Programm für Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltung und städtischer Unternehmen zu entwickeln, um den Umstieg vom Auto auf das Fahrrad zu unterstützen. Nach dem Vorbild des Mobilitätsprojekts PendlerRatD soll das Programm eine verlängerte Fahrrad-Testphase sowie Beratung, Fahrradverleih, Einweisung und Informationen, Fahrradtraining sowie Anreize enthalten. Im zweiten Schritt solle das Programm auf Aachener Unternehmen ausgeweitet werden (Anlage 1).

Das Programm PendlerRatD

Das Programm PendlerRatD wird mit Arbeitgebenden und kommunalen Verwaltungen in mehreren deutschen Städten (Esslingen, Stuttgart, Heilbronn, Ludwigshafen, Neustadt an der Weinstraße, Frankfurt am Main, Neckarsulm, Forchheim, Augsburg und Regensburg) durchgeführt. Ziel des Projektes ist es, motorisierte Berufspendler zum Wechsel auf nachhaltige Alternativen zu motivieren. Das Programm besteht aus mehreren Phasen: Nach dem Projektauftritt (mit Literaturrecherche, Experteninterviews etc.) wird in einer Studie zunächst das aktuelle Pendlerverhalten durch Online-Befragung ermittelt. In der sich anschließenden ein- oder mehrmonatigen Pilotphase wurden den 856 Teilnehmenden, bisherige autofahrende Berufspendler, ein Pedelec mit entsprechendem (Fahrrad-) Zubehör, z.B. Packtaschen, Handyhalterung, Regencapes, Putz- und Reparatursets, zur Verfügung gestellt. Sie werden angehalten, die PendlerRatD-App zu nutzen, in der ihre gefahrenen Strecken aufgezeichnet werden. In einem Bonusmodul erhalten sie Punkte, die z.B. in Kantinenessen oder Fahrradhelme eingelöst werden können. Des Weiteren wurden in der App Team-Challenges angeboten. Gleichzeitig wurde eine intensive Beratung durch das Projektteam, Mobilitätsmanager der Arbeitgebenden und „Paten“, d.h. „Eigenradler“ die bereits seit geraumer Zeit zur Arbeit radeln, angeboten. Dazu gehörten beispielsweise Einweisungen der Testradler*innen und organisierte Stammtische. Schließlich wurden die Umstiegseffekte und Einstellungsänderungen in einer Abschlussbefragung ermittelt. Daraus abgeleitete Empfehlungen zu benötigter Infrastruktur wurden an Arbeitgebende weitergeleitet (arbeitsplatznahe, gesicherte, witterungsgeschützte Fahrradabstellplätze, Duschen und Umkleiden). Aus den Gesprächen mit den Initiatoren von PendlerRatD ist bekannt, dass vor allem die Möglichkeit zum Ausprobieren des Pendelns mit dem Rad großen Einfluss auf das Umstiegsverhalten gehabt habe. Außerdem seien spezielle Anreize vom Arbeitgeber eine Motivation zur Fahrradnutzung.

Die Pedelec-Testmöglichkeiten haben sich als effektives Mittel bewährt, um die Alternativen zum PKW unverbindlich zu testen und eine deutlich verbesserte Einstellung zum Fahrradfahren bewirkt. Für die Testphasen gewonnene Autofahrer*innen berichteten von einer Verbesserung ihrer Fitness, ihrer Arbeitsmotivation und ihrer Zufriedenheit mit dem Pendeln auf dem Rad. So wollten 70% der Testradler nach der Testphase weiter mit dem Rad pendeln und 43% haben sich dazu ein E-Bike oder Fahrrad gekauft. Gründe für das Nicht-Umsteigen liegen überwiegend in zu großen Distanzen oder der Reisedauer und im Bedürfnis, nicht verschwitzt am Arbeitsplatz anzukommen oder sich Kälte, Wind und Regen auszusetzen.

An den beiden Projektphasen seit Oktober 2018 haben bislang 856 Menschen aktiv teilgenommen. Aufgrund der positiven Ergebnisse der ersten beiden Phasen ist eine regionale Ausweitung des

Programms bis Juni 2024 geplant. Die PendlerRatD-App soll um ein Ticketing- und Meldesystem erweitert werden, z.B. um durch Push- und Pull-Meldungen den Ausbau von Infrastruktur in den Kommunen aber auch bei Arbeitgebenden (Duschen, Umkleidekabinen, Abstellanlagen oder Ähnliches) zu ermöglichen.

Das Projektbudget für PendlerRatD und das Folgeprojekt PendlerRatD-PLUS zwischen Oktober 2018 und Juni 2024 beträgt fast eine Million EUR zuzüglich weiterer Spenden aus der Wirtschaft. In diesem Projektvolumen sind alle Kosten enthalten, von Personalkosten über Radleasing bis hin zur App-Programmierung. Die Organisation der Fahrradflotte sowie deren Transport an verschiedene Standorte wie auch wissenschaftliche Aufgaben sind im Projektbudget enthalten.

Bereits laufende Mobilitätsmanagement-Maßnahmen in Aachen

Im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements im Förderprojekt #AachenMooVe!3 wurden im Jahr 2022 Mobilitätstestwochen bei den beteiligten Unternehmen eingeführt (s. Anlage 2a und 2b). In einem Zeitraum von 6 Monaten haben Mitarbeitende von insgesamt 14 Arbeitgebenden in Aachen verschiedene nachhaltige Mobilitätsangebote getestet. Diese reichten von Speed-Pedelecs, Pedelecs, Falträder über Mobilitätsguthaben für den ÖPNV, E-Tretroller bis hin zu Elektroautos. Der Testzeitraum war dabei auf ca. 10 Tage pro Nutzer*in und i.d.R. 4 Wochen je Arbeitgeber begrenzt. Somit konnten während der gegebenen Testperiode (von 4 Wochen pro Arbeitgeber) viele Mitarbeitende die verschiedenen Angebote testen. Unternehmen hatten die Möglichkeit, die Testwochen zu wiederholen. Bei einer steigenden Anzahl teilnehmender Arbeitgebender im Rahmen der Fortsetzung der Testangebote im Programm „clever mobil“ sind die verfügbaren Testzeiträume daher künftig begrenzt. Neben den o.g. Mobilitätsmöglichkeiten werden im Jahr 2023 zusätzlich sowohl Lastenräder als auch Elektrositzroller ins Programm mit aufgenommen. Der Testzeitraum für den ÖPNV und die in der MoVA-App integrierten multimodalen Angebote wird von nun an auf das gesamte Jahr ausgedehnt, da eine logistische Betreuung wie bei Testfahrzeugen nicht nötig ist. Eine Teilnahme an den „reinen“ Testwochen erfolgt nach einer Analyse der aktuellen Pendlerwege der Mitarbeitenden sowie der Potentiale für einen Umstieg auf den Umweltverbund. Aus der Mobilitätsanalyse werden je Betrieb eigene Ziele und Maßnahmen abgeleitet. Um das Fahrradfahren im Unternehmen zu stärken wären z.B. der Bau einer Fahrradabstellanlage, Duschen, Lademöglichkeiten für Pedelecs etc. geeignete Maßnahmen. Über Nachbefragungen werden der Maßnahmen-erfolg und die Zielerreichung gemessen.

Das Netzwerk im Programm „clever mobil“ bietet Arbeitgebenden Informationen zu Mobilitätsthemen sowie die Möglichkeit zum Erfahrungsaustausch. Auch dies wurde in PendlerRatD ähnlich umgesetzt.

Die seit Juni 2022 laufende Belohnungsapp „aachen.move“ bietet Nutzer*innen die Möglichkeit, durch die Nutzung des Umweltverbunds Klimataler zu sammeln und diese für Angebote oder Rabattgutscheine einzulösen. Dadurch wird ein Bewusstsein für nachhaltiges Mobilitätsverhalten geschaffen und gestärkt. Auch über Team- und Städterankings werden Nutzer*innen dazu motiviert, mit Alternativen zum PKW unterwegs zu sein. Die App wird von den Unternehmen rege genutzt und bietet zudem die Möglichkeit, eigene Team-Challenges zu entwickeln und durchzuführen.

Ein Melden von Mängeln an die Stadtverwaltung ist über den Mängelmelder möglich (maengelmelder.aachen.de). Hier werden ausserdem auch aktuelle Planungen angezeigt. Auch im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements werden spezifische Rückmeldungen der Mitarbeitenden über die Befragungen sowie die Nachbefragung der Mobilitätstestwochen zusammengestellt und daraus Maßnahmenempfehlungen für die jeweiligen Unternehmen abgeleitet.

In Bezug auf das Routing wurden sämtliche Radrouten in den Radroutenplaner.NRW eingepflegt und sind auch über Dienstleister wie z.B. Komoot abrufbar.

Im Rahmen des Mobilitätskonzepts für den neuen Verwaltungsstandort „Maria-Theresia-Allee“ (MTA) wurden im Herbst 2022 die Mitarbeitenden, die künftig dorthin umziehen werden, zu ihrem aktuellen und geplanten Mobilitätsverhalten - ähnlich wie auch im Projekt PendlerRatD - ausführlich befragt. Hier wie dort werden bei Pendlerverkehren, die aktuell mit dem Fahrrad (oder zu Fuß) zurückgelegt werden, hohe Zufriedenheitswerte festgestellt. Mit dem Ziel, sowohl bei Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte als auch bei Dienstreisen die Nutzung des Umweltverbundes zu stärken und den Autoverkehr zu reduzieren, sind zahlreiche Maßnahmen in Planung, die in ähnlicher Form auch in PendlerRatD umgesetzt wurden. Auch an der MTA sollen Testflotten zum Einsatz kommen, die für den Pendelverkehr ausprobiert werden können – eine von zahlreichen weiteren Maßnahmen, die gerade auf ihre Umsetzungsmöglichkeit, Umwelt- und Budgetwirkung geprüft werden. Sie gehen über die Nutzung des Rades hinaus.

Außerdem wird in Kürze für alle Mitarbeitende der Stadtverwaltung Aachen das Fahrrad-Leasing eingeführt, das über Entgeltumwandlung den Beschäftigten die Möglichkeit bietet, günstig Fahrräder, E-Bikes und Lastenräder zu beziehen. Die Ausschreibung wurde gerade abgeschlossen. Für innerbetriebliche Dienstreisen besteht die Möglichkeit, das Verleihsystem Velocity zu nutzen.

Empfehlungen für das kommunale Mobilitätsmanagement

Aus den Mobilitätsanalysen, die im Rahmen des Förderprojektes #AachenMooVe!3 mit Beschäftigten der am Programm teilnehmenden Aachener Unternehmen durchgeführt wurden, ist bekannt, dass das Umsteigepotenzial von autofahrenden Pendlern sehr groß ist. In PendlerRatD wurde gezielt diese Gruppe für Mobilitätsmanagement-Maßnahmen ausgewählt, um sie über Anreizmechanismen und Testangebote sowie umfassende Beratung für die Nutzung des Pedelecs und Fahrrads zu begeistern. Die Stadt Aachen hat mit ihren entwickelten Maßnahmen auch weitere Fortbewegungsarten im Fokus – den ÖPNV, multimodale Formen des Pendelns (z.B. Rad + Bahn, Auto + Bahn), Fahrgemeinschaften und Elektromobilität. App-basierte Anreizmechanismen und Bonussysteme kommen auch in Aachen zum Einsatz. Eine systematische Nutzung der App Aachen.move für Unternehmenschallenges ist möglich und könnte, auf Basis der Erfahrungen von PendlerRatD, künftig noch stärker im kommunalen Mobilitätsmanagement eingesetzt werden. Dazu ist allerdings auch erforderlich, dass in der App angebotene Belohnungssystem durch weitere Anreize zu ergänzen. Die Erfahrungen im Projekt #AachenMooVe! haben gezeigt, dass die Akquise von „Bonusangeboten“ aufwändig ist. Daher wird empfohlen, dass sich die Fachbereiche, Eigenbetriebe und Tochterunternehmen der Stadt Aachen stärker als bisher engagieren, ihre jeweiligen öffentlichkeitswirksamen, attraktiven Angebote aus den Bereichen Mobilität, Theater, Kultur, Bildung,

Sport, Schwimmen, Wellness, etc. dem Projekt „clever mobil“ in ausreichendem Umfang zur Verfügung zu stellen. Sie würden damit selbst einen zusätzlichen Beitrag zum Klimaschutz und zur umweltfreundlichen Mobilität leisten. Dies würde als positiven Nebeneffekt auch dem Marketing dieser Angebote dienen.

Im Rahmen des Förderprojekts Haaren Clever Mobil sollen einerseits Mobilitätstestwochen für weitere Unternehmen in Haaren angeboten werden, andererseits soll die App MovA weiterentwickelt werden, sodass hier neben den bestehenden Funktionen Routing und Ticketbuchung auch spielerische Anreize und Belohnungen zukünftig noch eine größere Rolle spielen werden.

Ein längerer Testzeitraum wäre eine mögliche Aufwertung des Programms, geht aber auch mit entsprechenden Kosten einher.

Eine Ausweitung des Beratungsangebotes mit umfassender personeller Begleitung der Testnutzer*innen wäre eine sinnvolle Maßnahme unter dem Vorbehalt, dass entsprechende personelle und finanzielle Ressourcen zur Verfügung gestellt werden können. Patenschaften zwischen „Eigenradler*innen“ und „Testradler*innen“ stellen eine authentische und umsetzbare Möglichkeit dar, die im Rahmen der Mobilitätstestwochen oder auch am neuen Verwaltungsstandort Maria-Theresia-Allee implementiert werden könnte. Über die Nutzung von Testangeboten hinaus wären weitere Maßnahmen zur Radverkehrsförderung denkbar, zum Beispiel ein Reparaturprogramm, um ungenutzte Fahrräder wieder verkehrstauglich zu machen.

Zur Ansprache der städtischen Unternehmen (s. Anlage 3) wird vorgeschlagen, diesen eine betriebliche Mobilitätsmanagementberatung anzubieten und über mögliche Maßnahmen und bestehende Angebote zu informieren. Möglicherweise können auch hier Patenschaften zwischen Unternehmen geschaffen werden.

Analog zum Netzwerk, welches das Mobilitätsmanagementprogramm für Unternehmen als Austausch- und Informationsplattform bietet, wäre es möglich, auch zwischen den städtischen Unternehmen ein solches Netzwerk zur nachhaltigen Mobilität zu schaffen, in dem regelmäßig Themenmeetings zu relevanten Mobilitätsmanagement-Themen stattfinden.

Da die Mobilitätsmanagement-Maßnahmen bereits über die des Programms PendlerRatD hinausgehen, wird eine Teilnahme daran für die Stadt Aachen nicht empfohlen. Hingegen ist die laufende Weiterentwicklung und Anreicherung des bestehenden Programms durch Erkenntnisse aus anderen Programmen und Städten eine Daueraufgabe der Fachverwaltung. Auch muss das Programm auf den höchsten Ebenen aller Fachbereiche der Stadtverwaltung und der städtischen Unternehmen unterstützt werden, damit eine erfolgreiche Umsetzung möglich wird.

Anlage/n:

Anlage 1: Ratsantrag der SPD-Fraktion vom 24.01.2022

Anlage 2a: Auswertung Mobilitätstestwochen Stadt Aachen (2022)

Anlage 2b: Auswertung Mobilitätstestwochen alle teilnehmenden Unternehmen in Aachen clever mobil (2022)

Anlage 3: Überblick städtische Unternehmen