

6 Elektromobilität im Bereich der Wirtschaft

Im vorliegenden Kapitel werden die Ergebnisse der Befragung zum Mobilitätsverhalten von Beschäftigten von Unternehmen in der Stadt Gladbeck vorgestellt. Hierbei wird ein besonderer Fokus auf Elektromobilität (vgl. Kapitel 6.2), Carsharing (vgl. Kapitel 6.3) und betriebliches Mobilitätsmanagement (vgl. Kapitel 6.4) gelegt.

6.1 Vorgehen

Im Zeitraum vom 30.06. bis 20.07.2020 hatten Unternehmen sowohl mit Hauptsitz als auch mit einer Niederlassung in der Stadt Gladbeck die Möglichkeit, an einer Online-Befragung teilzunehmen. Das Ziel der Befragung bestand darin, bestehende Erfahrungen und Bedürfnisse der Betriebe in Bezug auf die Themen Elektromobilität, LIS, Carsharing und betriebliches Mobilitätsmanagement zu eruieren.

Der Fragebogen enthielt folgende Schwerpunkte:

- Allgemeines (Angaben zum Unternehmen)
- Erfahrungen und Interesse bezüglich der Elektromobilität
- Erfahrungen und Interesse bezüglich Carsharing
- Erfahrungen und Interesse bezüglich des betrieblichen Mobilitätsmanagements

In dem oben angegebenen Zeitraum nahmen 34 Unternehmen an der Befragung teil.

6.2 Elektromobilität

Abbildung 38 zeigt, dass 13 Unternehmen (38 %) bereits Elektrofahrzeuge in ihrem Fuhrpark einsetzen. Vier Unternehmen (12 %) planen die Anschaffung von Elektrofahrzeugen innerhalb der nächsten zwölf Monate und zwölf Unternehmen (35 %) haben schon einmal darüber nachgedacht, Elektrofahrzeuge anzuschaffen. Fünf Unternehmen (15 %) planen derzeit nicht, in Zukunft Elektrofahrzeuge anzuschaffen. Eines dieser Unternehmen unterhält keinen eigenen Fuhrpark.

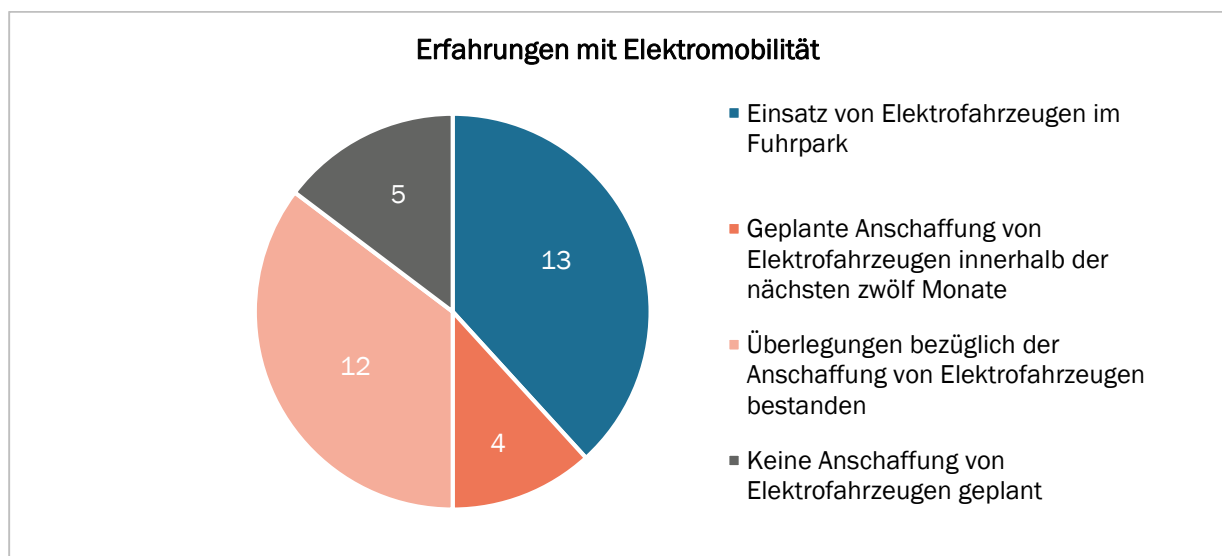


Abbildung 38: Erfahrungen mit Elektromobilität

Bei jenen 13 Unternehmen, die bereits Elektrofahrzeuge in ihrem Fuhrpark nutzen, werden vorrangig E-Pkw (zehn Unternehmen, 76 %), aber auch Pedelecs (vier Unternehmen, 30 %), leichte Nutzfahrzeuge (zwei Unternehmen, 15 %) und E-Motorroller (ein Unternehmen, 7 %) eingesetzt. E-Busse und E-Lkw finden jedoch keine Anwendung. Diese Unternehmen sind hauptsächlich im Dienstleistungsbereich tätig, es sind aber auch Betriebe aus der Bauwirtschaft, dem Handel, der Produktion und dem Handwerk vertreten. In zwölf der 13 Unternehmen werden die Elektrofahrzeuge überwiegend an der unternehmensinternen LIS geladen. Ein Unternehmen hat hierzu keine Angaben gemacht.

Die vier Unternehmen, die in den kommenden zwölf Monaten Elektrofahrzeuge anschaffen wollen, planen den Einsatz von E-Pkw, elektrisch betriebenen leichten Nutzfahrzeugen und Pedelecs. Drei der vier Unternehmen gaben an, die Möglichkeit zur Installation von Lademöglichkeiten auf unternehmenseigenen Stellplätzen zu haben. Ein Unternehmen plant die Nutzung von LIS im öffentlichen Straßenraum nahe des Unternehmensstandortes.

Unternehmen, die aktuell keine Elektrofahrzeuge einsetzen und dies auch in Zukunft nicht planen, wurden nach den Gründen hierfür gefragt. Während ein Unternehmen keinen eigenen Fuhrpark besitzt, nutzt ein weiteres Privat-Pkw für dienstliche Wege. Für ein Unternehmen sind Elektrofahrzeuge und die entsprechende LIS aktuell zu teuer und ein weiteres merkt an, dass es die Elektromobilität in der derzeit angebotenen Form nicht als zielführend empfindet.

Anschließend wurden die Unternehmen befragt, welche Vorteile und welche Hemmnisse sie im Zusammenhang mit der Elektromobilität sehen. Folgende Vorteile beim Einsatz von Elektrofahrzeugen nannten die befragten Unternehmen in absteigender Häufigkeit (Mehrfachnennungen waren möglich):

- Lokale Emissionsfreiheit (21)
- Innovationscharakter/Image (20)
- Förderanreize (Umweltbonus) (15)
- Geringe Betriebskosten (11)
- Flexibilität gegenüber Fahrverboten (10)
- Bietet keine Vorteile (6)
- Zuverlässigkeit und Qualität (4)

Folgende Hemmnisse beim Einsatz von Elektrofahrzeugen wurden von den Unternehmen in absteigender Reihenfolge benannt (Mehrfachnennungen waren möglich):

- Unzureichender Ausbau der LIS (21)
- Reichweitenrestriktion (19)
- Dauer der Ladevorgänge (16)
- Finanzielle Aspekte (15)
- Unsicherheiten der Technologie (8)
- Keine passenden Fahrzeugtypen (6)
- Lange Lieferzeiten (5)

Zusätzlich wurde bemängelt, dass noch nicht ausschließlich mit Ökostrom geladen wird und Elektrofahrzeuge durch Zuglastbeschränkungen nicht praktikabel seien.

In der Befragung wurde weiterhin erhoben, welche Unterstützungsbedarfe die Unternehmen seitens der öffentlichen Hand sehen, um den Einsatz von Elektrofahrzeugen in Unternehmensfuhrparks zu unterstützen. Spezifische Unterstützungsbedarfe wurden dabei nicht näher erläutert. Der Ausbau der LIS wurde dabei am häufigsten genannt (acht Unternehmen). Fünf Unternehmen gaben

an, dass sie weitere finanzielle Unterstützungen für die Anschaffung von privater LIS als notwendig erachten. Ein Unternehmen fordert, Solarenergie für eigene Ladestationen unabhängig von gesetzlichen Auflagen nutzbar zu machen, sodass für die private Nutzung keine Abgaben gezahlt werden müssen.

6.3 Carsharing

In der Befragung wurde ebenfalls thematisiert, welche Relevanz das Thema Carsharing bei den Unternehmen hat (vgl. Abbildung 39). Sieben Unternehmen (21 %) gaben an, grundsätzlich Interesse daran zu haben, während 26 Unternehmen (76 %) nicht daran interessiert sind.

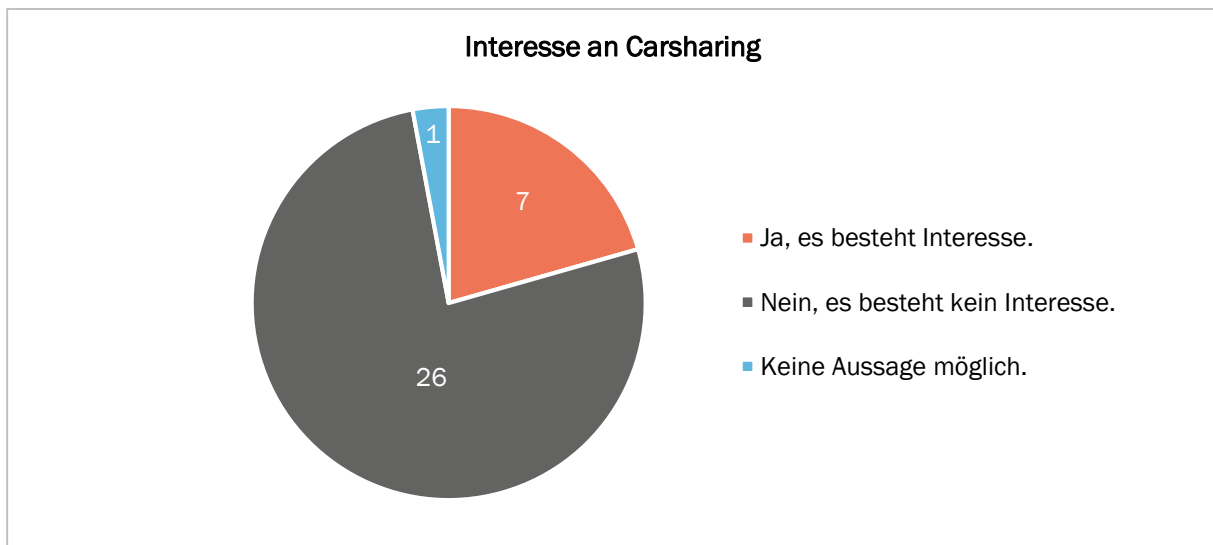


Abbildung 39: Interesse an Carsharing

Unter den sieben an Carsharing interessierten Unternehmen finden sich fünf Unternehmen (15 %), bei denen dienstliche Fahrten mit Carsharing-Fahrzeugen realisiert werden könnten – unter der Voraussetzung, dass sich in der Nähe des Unternehmensstandortes eine Carsharing-Station befindet. Bei einem Unternehmen (3 %) mit Interesse ist eine Verlagerung nicht möglich. Die übrigen zwei Unternehmen (6 %) waren unentschlossen. Als Gründe dafür, weshalb Carsharing sich nicht für das jeweilige Unternehmen eignet, wurden folgende Aspekte genannt:

- (Sonder-)Ausstattung der Fahrzeuge/Sonderfahrzeuge im Fuhrpark
- Transport von Material und Werkzeug
- Nutzung des eigenen Fuhrparks bevorzugt
- Kein Fuhrpark notwendig
- Schnelle und ständige Verfügbarkeit/Notfalleinsätze
- Problemfall: Schadensfälle

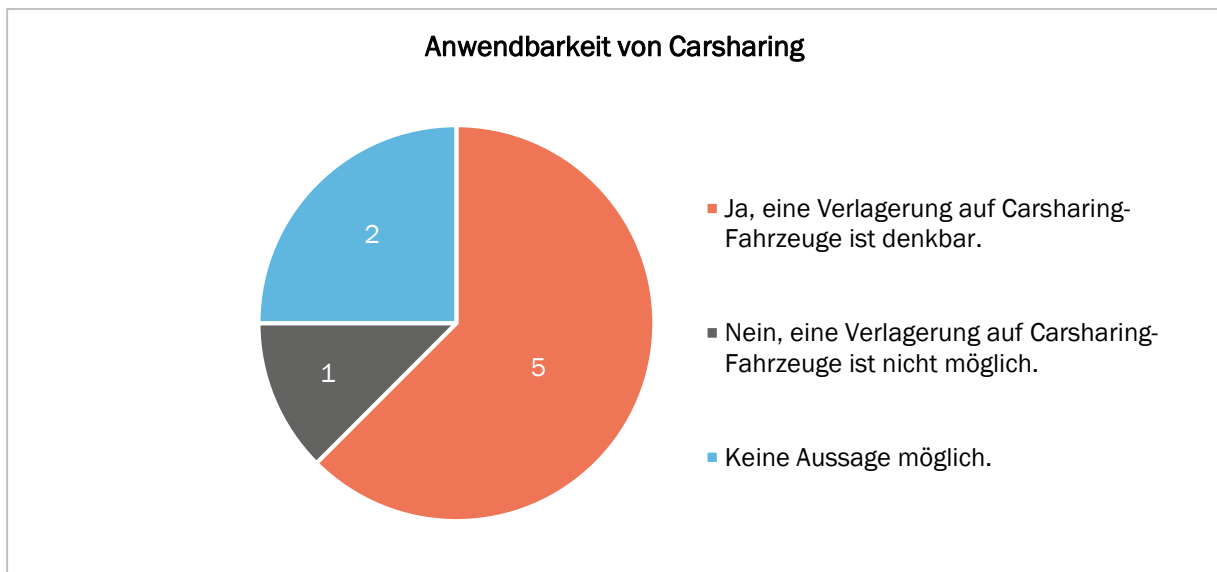


Abbildung 40: Anwendbarkeit von Carsharing

6.4 Betriebliches Mobilitätsmanagement

Mobilitätsmanagement beschreibt die zielorientierte und zielgruppenspezifische Beeinflussung des Mobilitätsverhaltens mit koordinierenden, informativen, organisatorischen und beratenden Maßnahmen mit dem Ziel einer kosteneffizienten, umwelt- und sozialverträglichen Mobilitätsentwicklung.²⁰⁷ Zum Einstieg in die Thematik wurden die Unternehmen gebeten, die Vorteile des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu bewerten. Die nachfolgende Auflistung zeigt, wie oft ein bestimmter Aspekt als wichtig bzw. sehr wichtig erachtet wurde:

- Erhöhung der Mitarbeiterzufriedenheit (28)
- Gesundheit der Beschäftigten/betriebliche Gesundheitsförderung (26)
- Öffentlichkeitsarbeit/Imagesteigerung (23)
- Fachkräftebindung und -gewinnung (23)
- Reduzierung von Verkehrsunfällen (23)
- Umweltbilanz des Unternehmens (22)
- Effizienzsteigerung des betrieblichen Fuhrparks (21)
- Verbesserung der Erreichbarkeit des Unternehmens (19)
- Kommunale Veränderungen durch Vorbildwirkung anstoßen (19)
- Effizientere Verkehrsmittelnutzung der Beschäftigten (18)
- Verbesserung der Parksituation (18)
- Flexibilität gegenüber Fahrverboten (17)
- Kosteneinsparung (10)

Bezüglich der Organisation der betrieblichen Mobilität lässt sich festhalten, dass vier Unternehmen eine verbindliche Richtlinie zur Gestaltung der betrieblichen Mobilität besitzen. In elf Unternehmen gibt es eine für die Koordination der Unternehmensmobilität zuständige Ansprechperson.

²⁰⁷ Vgl. VDI-MT 5110 Blatt 1 2019

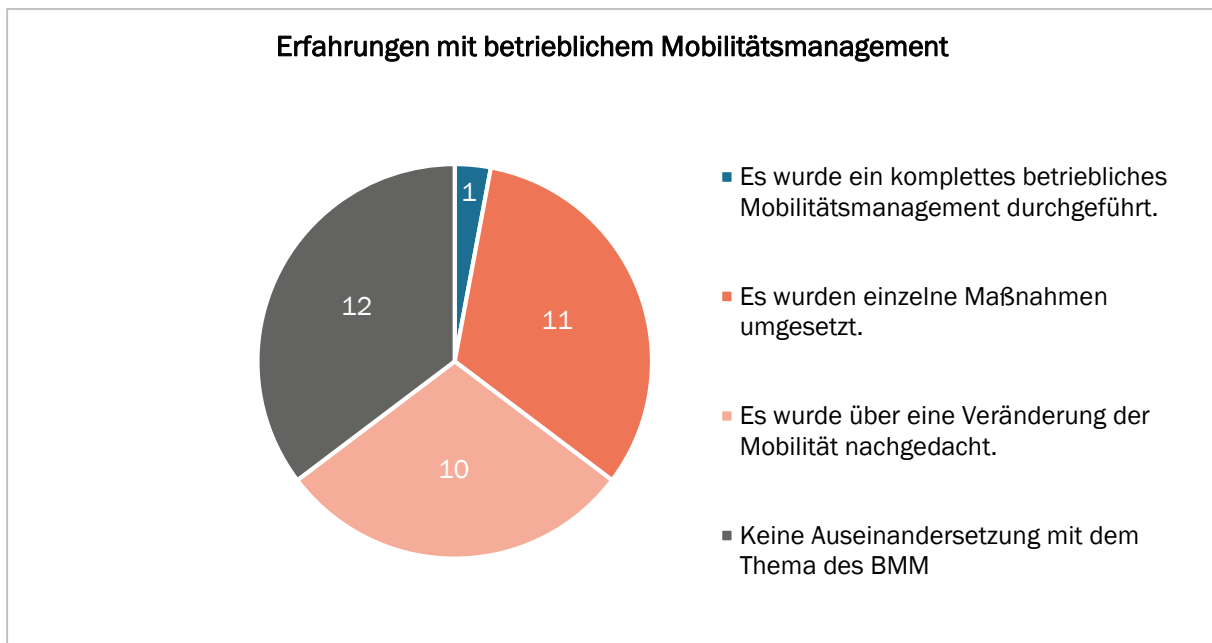


Abbildung 41: Erfahrungen mit betrieblichem Mobilitätsmanagement

Ein Unternehmen hat bereits ein komplettes betriebliches Mobilitätsmanagement mit einer Analyse des Fuhrparks und der Beschäftigtenstandorte inklusive entsprechender Maßnahmen durchgeführt. Neben allgemeinen Maßnahmen, wie z. B. Flexibilisierung der Arbeitszeiten und Ausbau der digitalen Infrastruktur, wurden Maßnahmen zur Radverkehrsförderung entwickelt. Dies beinhaltet u. a. die Bereitstellung von Dienst- und Lastenrädern im Fuhrpark für dienstliche Wege.

Elf Unternehmen haben jeweils Einzelmaßnahmen umgesetzt, ohne eine detaillierte Analyse der Unternehmensmobilität vorzunehmen. Folgende Maßnahmen wurden dabei bereits umgesetzt:

Allgemeine Maßnahmen:

- Ausbau digitaler Infrastruktur (z. B. Telefon, Videokonferenzen, Laptopverleihsystem) (9)
- Flexible Arbeitsorte (z. B. Co-Working-Space, Home-Office) (9)
- Flexible Arbeitszeiten (5)
- Finanzielle Anreize bei nachhaltigem Mobilitätsverhalten (3)
- Fahrertraining (3)
- Parkraummanagement (3)
- Nachhaltige Dienstreiserichtlinien (3)

Maßnahmen im Bereich Radverkehr:

- Arbeitgeberzuschuss zur Fahrradbeschaffung (Kauf oder Leasing) (10)
- Errichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen (6)
- Errichtung eines Fahrradfuhrparks (4)
- Bereitstellung von Infrastruktur am Arbeitsplatz (z. B. Duschen, Umkleiden, Spinde) (4)

Maßnahmen im Bereich ÖP(N)V:

- Zuschuss zum ÖP(N)V-Ticket (8)

Maßnahmen im Bereich Fuhrpark:

- Beschaffungsrichtlinie für Fuhrpark (6)

- Fuhrparkoptimierung (2)

Weitere zehn Unternehmen haben über eine Veränderung der Unternehmensmobilität nachgedacht, ohne dabei konkrete Maßnahmen durchzuführen. Dabei wurden u. a. die Themen Dienstrad-Leasing, Fahrrad-Fuhrpark sowie innerbetriebliche Umfragen zur Mobilität erwähnt. Auf die Frage, welcher Anlass zu einer Auseinandersetzung mit der Thematik des betrieblichen Mobilitätsmanagements führte, nannten die Unternehmen folgende Gründe (Mehrfachnennungen waren möglich):

- Ökobilanz/nachhaltige Wirtschaftsweise (13)
- Mitarbeitermotivation/Fachkräftebindung (13)
- Gesundheitsmanagement (11)
- Imagepflege (9)
- Engpass beim Parkplatzangebot (9)

Die verbleibenden zwölf Unternehmen, die sich bisher noch nicht mit dem Thema betriebliches Mobilitätsmanagement auseinandergesetzt haben, merkten an, dass sie keine Notwendigkeit hierfür sehen oder ihnen die notwendigen Informationen zu entsprechenden Maßnahmen und Förderprogrammen fehlen.

Um das Interesse an weiteren Maßnahmen abschätzen zu können, wurden die Unternehmen, die bereits Einzelmaßnahmen durchgeführt haben, und die Unternehmen, die über eine Veränderung der Mobilität nachgedacht haben, danach befragt. An folgenden Maßnahmen besteht bei den befragten Unternehmen Interesse:

Allgemeine Maßnahmen:

- Finanzielle Anreize bei nachhaltigem Mobilitätsverhalten (10)
- Parkraummanagement (7)
- Flexible Arbeitsorte (z. B. Co-Working-Space, Home-Office) (6)
- Ausbau digitaler Infrastruktur (z. B. Telefon, Videokonferenzen, Laptopverleihsystem) (3)

Maßnahmen im Bereich Radverkehr:

- Arbeitgeberzuschuss zur Fahrradbeschaffung (Kauf oder Leasing) (7)
- Errichtung von hochwertigen Fahrradabstellanlagen (6)
- Bereitstellung von Reparatur- und Wartungsinstrumenten (3)
- Bereitstellung von Infrastruktur am Arbeitsplatz (z. B. Duschen, Umkleiden, Spinde) (2)

Maßnahmen im Bereich ÖP(N)V:

- Zuschuss zum ÖP(N)V-Ticket (7)
- Abstimmung mit Verkehrsbetrieben bezüglich ÖPNV-Anbindung des Standortes (3)

Maßnahmen im Bereich Fuhrpark:

- Beschaffungsrichtlinie für Fuhrpark (3)
- Fuhrparkoptimierung (2)

Abschließend wurde erfragt, welche Unterstützungsbedarfe die Unternehmen seitens der öffentlichen Hand sehen, um die Mobilität der Beschäftigten nachhaltiger zu gestalten. Gewünscht wurden Informationsveranstaltungen mit Best-Practice-Beispielen, die Verbesserung von Radwegen und ÖPNV-Verbindungen sowie finanzielle Unterstützungen bei der Beschaffung von Leasing-Rädern und Monatskarten für den ÖP(N)V.