



Neue Wege in der Mobilität für Unternehmen

Chancen für Stadtverkehr und Stadtentwicklung durch Kooperationen zwischen Betrieben, Verkehrsunternehmen und öffentlicher Verwaltung in Dresden.

Gemeinsam für eine mobile Zukunft Dresdens engagieren.



Wir wollen in der Landeshauptstadt nicht nur Verkehr bewältigen, sondern Mobilität gestalten. Es ist unsere Aufgabe, den Mobilitätsbedürfnissen der Bürger und den Mobilitätsansprüchen der Wirtschaft langfristig gerecht zu werden. Dies

soll nicht nur durch Infrastrukturausbau geschehen, sondern verstärkt mit innovativen Ansätzen in der Stadt- und Verkehrsplanung. Managementgrundsätze beispielsweise auf Mobilität anzuwenden, lässt bestehende Infrastrukturen intelligent nutzen und innovative, integrierte Mobilitätsangebote entwickeln. Diese Form des Managements basiert auf Information, Kommunikation, Organisation und Koordination und initiiert darüber hinaus infrastrukturelle Projekte. Dabei entstehen Synergieeffekte bei allen Beteiligten. Die sogenannte „sanfte“ oder „weiche“ Infrastruktur will die Stadt von Beginn an gemeinsam mit Verkehrs-Dienstleistern und großen Verkehrs-Erzeugern entwickeln.

Die Landeshauptstadt erarbeitete dazu innerhalb des Bundesforschungsvorhaben ExWoSt (Experimenteller Wohnungs- und Städtebau) gemeinsam mit Unternehmen der ausgewählten Modellgebiete Klotzsche und Neumarkt fast anderthalb Jahre unternehmensbezogene Mobilitätspläne für diese Gebiete. Vielen Dank allen für ihr Engagement, partnerschaftlich die mobile Gesellschaft sozial-, umwelt- und städtebaulich verträglich mit zu organisieren.

Mobilitätsmanagement für Unternehmen bedeutet, den Firmenstandort als „Verkehrsknotenpunkt“ genauer unter die Lupe zu nehmen: Wege und Fahrten analysieren, Potenziale erschließen, um Mobilität zu verbessern und Kosten zu sparen. Dies hat den Vorteil, dass mit geringen finanziellen Mitteln ein verändertes Mobilitätsverhalten geschaffen und somit verschiedene Verkehre kosteneffizienter abgewickelt werden können.

Nationale und internationale Erfahrungen belegen: Wenn Unternehmen die Mobilität ihrer Mitarbeiter managen, verbessern sie die Erreichbarkeit ihres Standortes, die Arbeits- und Lebensqualität, ihr Image, ihre Kostenbilanz. Es ist nachgewiesen, dass Mobilitätsverhalten zugunsten der Umwelt- und Lebensqualität verändert werden kann, ohne Mobilität einzuschränken.

Diese Broschüre informiert Unternehmen, was möglich und erfolgreich ist. Sie ermuntert dazu, Mobilitätsmanagement zu praktizieren, Angebote anzunehmen, um mit verkehrlichen Problemen rund um ihren Standort besser zurechtzukommen. Die Stadt möchte Interesse bei Betrieben, Verwaltungen und Institutionen wecken und möglichst neue Kooperationen initiieren. Wir stehen am Anfang eines gemeinsamen Weges zu einer zukunftsorientierten Mobilität.

Ingolf Roßberg
Oberbürgermeister der
Landeshauptstadt Dresden

Betriebliches Mobilitätsmanagement bringt Vorteile für Ihr Unternehmen, Ihre Mitarbeiter und den Wirtschaftsstandort.



Die Gestaltung des betriebsbezogenen Verkehrs ist eine vielfältige Aufgabe. Vom Berufsverkehr über Kunden- und Besucherverkehr, Geschäfts- und Dienstreisen sowie Wirtschaftsverkehr mit Personenbeförderung und Gütertransport kann dieser Verkehr mit Mobilitätsmanagement zielgerichtet organisiert werden.

In dieser Broschüre steht der Personenverkehr im Vordergrund. Sie möchten, dass Ihre Mitarbeiter sicher, ausgeruht und pünktlich den Arbeitsplatz erreichen. Ihre Mitarbeiter möchten den Arbeitsplatz möglichst stressfrei, zeitsparend und kostengünstig erreichen. Betriebliches Mobilitätsmanagement kann beide Interessen verbinden. Der zusätzliche Nutzen für beide Seiten ist beträchtlich.

Das Unternehmen sichert den Standort durch bessere Erreichbarkeit für Beschäftigte, Besucher und Kunden. Das Straßennetz wird – auch zum Vorteil des eigenen Wirtschaftsverkehrs – entlastet. Es reduziert die verkehrsbedingten Kosten und den Flächenbedarf und verbessert seine Ökobilanz. Es gewinnt zufriedener, gesündere und motiviertere Mitarbeiter. Aus der positiven Außenwirkung eines guten Mobilitätskonzeptes resultiert auch Imagegewinn.

Ihre Mitarbeiter sind weniger Belastungen auf dem Arbeitsweg ausgesetzt, senken ihr Unfallrisiko, sparen Kosten und leisten einen eigenen Beitrag zum Umweltschutz.

Kooperieren Sie mit anderen Unternehmen an Ihrem Standort, um Synergieeffekte zu erzielen. Beziehen Sie Ihre Beschäftigten in die Entwicklung des Mobilitätsplans ein und lassen Sie sich durch ein qualifiziertes, im Mobilitätsmanagement erfahrenes Planungsbüro beraten.

In Dresden haben Unternehmen einen weiteren Vorteil: Die Stadtverwaltung leistet Unterstützung für die Zukunftsaufgabe betriebsbezogenes Mobilitätsmanagement. Sie initiiert und begleitet Projekte, sie informiert und moderiert.

Das Dresdner Modellvorhaben Betriebliches Mobilitätsmanagement und Stadtentwicklung

Neben der Modernisierung der Verkehrsinfrastruktur kommt dem Mobilitätsmanagement eine immer größere Bedeutung zu. Es zielt auf eine effizientere Nutzung der vorhandenen Infrastruktur, schont Ressourcen (zum Beispiel Energie und Fläche) und kann einen Beitrag zur Entlastung privater und öffentlicher Haushalte leisten.

Zwischen betrieblicher Mobilität und städtebaulicher Entwicklung existieren viele Wechselwirkungen. Je besser und frühzeitiger eine integrierte Betrachtung gelingt, desto eher können Zielkonflikte vermieden werden. So kann die Erreichbarkeit des Stadtzentrums und der Wirtschaftsstandorte in den Stadtteilen gesichert und verbessert werden. Gleichzeitig profitiert die städtebauliche Qualität: Weniger Verkehrslärm und eine insgesamt verträglichere Gestaltung der Verkehrsströme gestatten ein Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten in urbanen, lebenswerten Stadtteilen.

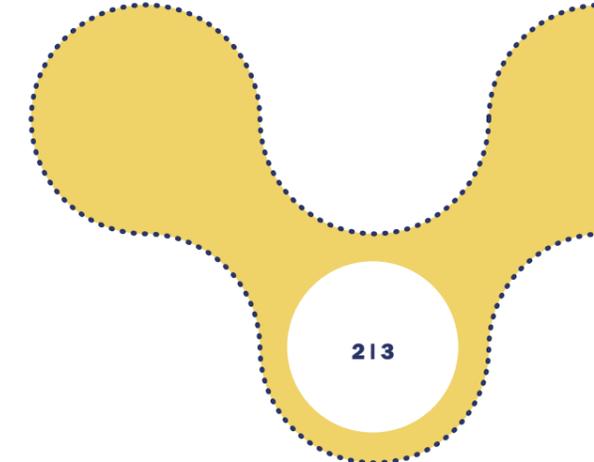
Die Erreichbarkeit der Standorte verbessern, die Mobilität nachhaltig sichern und effizient gestalten

Mobilitätsmanagement beeinflusst das Verkehrsverhalten und verbessert das Zusammenwirken aller Verkehrsmittel. Betriebliches Mobilitätsmanagement stellt zudem eine Chance für Unternehmen und alle anderen großen Verkehrserzeuger (z. B. kulturelle Einrichtungen und Bildungseinrichtungen) dar, den Verkehr wirtschaftlicher zu organisieren.

Seit einigen Jahren zeigen Unternehmen in vielen Ländern, wie erfolgreich betriebsbezogenes Mobilitätsmanagement sein kann. Oft gemeinsam mit den Betriebs- und Personalräten geplant und konsequent realisiert sind deutliche Erfolge erzielt worden. Manchmal waren es schon einzelne Maßnahmen, die bereits eine deutliche Wirkung entfaltet haben. Es ist aber auch erkennbar, dass durch eine bessere Integration und frühzeitige Berücksichtigung dieser Maßnahmen in der städtebaulichen Planung die Rahmenbedingungen verbessert werden könnten.

Das Forschungsfeld „Stadtentwicklung und Verkehr“ des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen bot der Landeshauptstadt Dresden sowie den Städten München und Würselen (bei Aachen) die Chance, die vorhandenen Planungsinstrumente weiterzuentwickeln. Im Fokus der Betrachtung steht in Dresden der Personenverkehr, vor allem der Berufsverkehr. Ergänzend werden Geschäftsverkehr, Besucher- und Kundenverkehr betrachtet. Als Modellgebiete wurden zwei der sich am dynamischsten entwickelnden Dresdner Stadtgebiete ausgewählt: Die Bereiche Neumarkt und Klotzsche.

In Zusammenarbeit von Unternehmen, Verwaltung und weiteren Institutionen werden gebietsbezogene Mobilitätspläne entwickelt. Dieser Ansatz ermöglicht es, viele, auch kleinere Betriebe in die Maßnahmen einzubeziehen. Der Aufwand ist insgesamt geringer als bei einer Vielzahl von Einzelkonzepten. Kommunikation, Koordination und Kooperation sind wichtige Erfolgsfaktoren für diese Projekte.



Die Dresdner nutzen für rund 43% ihrer Wege zum Arbeitsplatz den Pkw meistens allein. Sogar ca. 80 % der 78 000 Berufseinpendler nutzen den Pkw.

Durch Arbeits- und Ausbildungswege, Geschäfts- und Dienstwege, Besucher- und Kundenverkehr werden von privaten Unternehmen sowie öffentlichen Institutionen sehr unterschiedliche Verkehrsströme – je nach Branche, Größe und Standort – ausgelöst.

Der Anteil des Berufsverkehrs an der gesamten Verkehrsmenge in Deutschland sinkt zwar seit Jahren, spielt aber nach wie vor eine erhebliche Rolle. Rund jeder dritte in Deutschland zurückgelegte Personenkilometer entfällt auf den Berufsverkehr.

Bundesweit wird für den Weg zur Arbeit (Stand: 2000) in 68% der Fälle ein privates Kraftfahrzeug genutzt, 13% entfallen auf den ÖPNV (Bus und Bahn), 19% auf Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß. Zudem ballt sich dieser Verkehr dort, wo die bedeutendsten Ziele liegen und die Arbeitsplätze sich konzentrieren.

Der Berufsverkehr belastet in hohem Maß die Verkehrsinfrastruktur. Es entstehen Verkehrsstaus auf vielen Straßen und Probleme an Verkehrsknoten, insbesondere in den ausgeprägten morgendlichen und nachmittäglichen Verkehrsspitzen. Diese Störungen im Verkehrsablauf verursachen Verspätungen, wodurch Arbeitsabläufe in den Betrieben und der Wirtschaftsverkehr behindert werden.

Die Bewohner großer Städte nutzen für den Arbeitsweg die privaten Kraftfahrzeuge zwar seltener als Bewohner ländlicher Regionen. Doch gerade in den dicht bebauten Großstädten, die zusätzlich eine große Zahl motorisierter Einpendler verkraften müssen, wirkt sich der Berufsverkehr besonders störend aus. Wohngebiete werden durch Verkehrslärm und parkende Fahrzeuge der Berufseinpendler belastet. Werktäglich zählt Dresden 78 000 Berufseinpendler, die zu rund 80% den Pkw nutzen.

Jeden Tag werden allein durch die Bewohner Dresdens insgesamt 3 Millionen Kilometer im Berufsverkehr zurückgelegt, davon 2 Millionen Kilometer mit privaten Kraftfahrzeugen

Allein die Bewohner der Stadt Dresden legen, so hat eine Erhebung in 1998⁽¹⁾ ergeben, an jedem durchschnittlichen Werktag rund 3 Millionen Kilometer zwischen Wohnung und Arbeitsplatz zurück, davon rund 2 Millionen Kilometer mit Pkw oder Motorrad. Der Anteil der Arbeitswege mit dem ÖPNV liegt bei 27%. Dies entspricht in etwa dem Anteil dieses Verkehrsmittels an den insgesamt zurückgelegten Kilometern im Berufsverkehr: 29,5%.

Völlig anders sieht die Situation im privaten Kraftfahrzeugverkehr aus. Rund 43% ihrer Wege zum Arbeitsplatz legen die Dresdner mit Pkw oder Motorrad zurück, dies entspricht aber über 64% aller zurückgelegten Kilometer im Berufsverkehr. Die Erklärung für diese Differenz ist einfach: Die durchschnittlichen Wege, die mit Pkw oder Motorrad zur Arbeit zurückgelegt werden, sind länger als bei der Nutzung des ÖPNV. Je größer die Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz ist, desto eher wird der Pkw den öffentlichen Verkehrsmitteln vorgezogen.

Allein die Menge der täglich gefahrenen Kilometer macht deutlich, in welchem Ausmaß Verkehrsprobleme durch die Pkw-Nutzung im Berufsverkehr entstehen oder verschärft werden können.

Zur Entlastung des Straßennetzes in Dresden trägt indes nicht nur die Nutzung von Bussen und Bahnen bei. Viele Menschen fahren mit dem Rad (fast 8% der Wege) oder gehen zu Fuß (fast 22% der Wege) zum Arbeitsplatz.



Wie sehr sich diese Globalwerte der Landeshauptstadt bei einzelnen Unternehmen oder öffentlichen Dienststellen unterscheiden können, wird in dieser Broschüre gezeigt. Denn die Entscheidung für oder gegen die Nutzung eines bestimmten Verkehrsmittels ist von verschiedenen Faktoren abhängig, nicht zuletzt vom Angebot:

Wie gut wird der Betrieb durch Busse und Bahnen erschlossen? Wie attraktiv sind die Fuß- und Radwege? Wie viele (kostenlose) Parkplätze werden angeboten? Wie werden die Beschäftigten über alle Mobilitätsangebote informiert? Wie kümmert sich der Arbeitgeber um den Arbeitsweg der Mitarbeiter? Wie wird der (gelegentliche, häufigere oder dauerhafte) Umstieg der Mitarbeiter vom eigenen Pkw auf andere Verkehrsmittel unterstützt?

Fakten, die für ein Engagement des Unternehmens sprechen

Weitere Aspekte wirken sich auf die Unternehmen aus, z. B. Unfälle auf dem Arbeitsweg. Mitarbeiter, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln zur Arbeit kommen, sind sicherer unterwegs als Pkw-Fahrer. Das Unfallrisiko bei einer Pkw-Fahrt liegt z. B. 20 mal höher als bei einer Bahnfahrt und Autofahrer schneiden hinsichtlich psychosomatischer Belastungen schlechter ab als ÖPNV-Nutzer. Für Betriebe sind dies auch Kostenfaktoren. Die direkten und indirekten Kosten für den Arbeitgeber werden je Ausfalltag mit durchschnittlich über 400 € beziffert.⁽¹⁾ Gute Gründe dafür, dass Unternehmen qualitativ attraktive Alternativen für den Weg zur Arbeit immer stärker nachfragen, z. B. gute Angebote des ÖPNV oder sichere und schnelle Radwegeverbindungen.

Die Mobilitätsbilanzen auch vieler Dresdner Unternehmen und öffentlicher Arbeitgeber weisen auf die positiven Wirkungen z. B. einer guten ÖPNV-Erreichbarkeit oder einer Parkraumbewirtschaftung hin. Zwei Beispiele: Bereits 56% der Mitarbeiter der Stadtverwaltung nutzen den ÖPNV für den Arbeitsweg und nur noch 34% den Pkw. Besonders vorbildlich im Rathaus Dr.-Külz-Ring: 71% der Beschäftigten nutzen hier Bus und Bahn, nur 19% den Pkw. Jeder Zehnte fährt Fahrrad oder geht zu Fuß.⁽²⁾

Von den Beschäftigten des Standortes Dresden der Infineon Technologies AG bevorzugen trotz der nachteiligen Stadtrandlage nur 52% den Pkw als Selbstfahrer. Bereits 9% der Mitarbeiter erreichen den Arbeitsplatz in Fahrgemeinschaft als Mitfahrer. Den ÖPNV nutzen 19%, 16% kommen mit dem Fahrrad und 4% zu Fuß zur Arbeit.⁽³⁾

Mobilitätsmanagement erreicht Ihre Mitarbeiter

Das die Beschäftigten flexibel auf veränderte Angebote und Bedingungen reagieren, zeigt auch eine Untersuchung in der Stadtverwaltung. Im Rahmen des Forschungsvorhabens intermobil Region Dresden des Bundesministeriums für Bildung und Forschung wurde hier eine intensive Mobilitätsanalyse für den Berufsverkehr durchgeführt. Ergebnis: Innerhalb von nur 5 Jahren wechselten 27% der Befragten das Verkehrsmittel.⁽⁴⁾ Diese Flexibilität lässt sich nutzen: Durch gezielte Ansprache (Zielgruppenmarketing) und mit neuen Angeboten kann eine Veränderung des Verkehrsverhaltens bewirkt werden.

Quellenangabe:

- (1) BGW
- (2) intermobil Region Dresden, BiP 2001
- (3) Infineon 1999
- (4) intermobil Region Dresden, BiP 2001 (Werte gerundet)

Idealtypisches Ablaufdiagramm Betriebliches Mobilitätskonzept

- 1 Beratung der Unternehmensleitung durch Experten (Relevanz, Chancen...)
- 2 Entscheidung zur Durchführung betrieblichen Mobilitätsmanagements
- 3 Aufbau projektbezogener Kommunikations- und Arbeitsstrukturen im Unternehmen, Definition von Zuständigkeiten
- 4 Erstellung einer Mobilitätsbilanz und Problemanalyse
 - obligatorisch:
 - Berufsverkehr
 - optional:
 - Geschäftswege, -reisen
 - Besucher- und Kundenverkehr
 - Personenwirtschaftsverkehr
 - Lieferverkehr
- 5 Definition einzubeziehender Maßnahmenbereiche, Entscheidung über strategische Ziele und zeitliche sowie inhaltliche Prioritäten
- 6 Maßnahmenplanung, Expertenentwurf
- 7 Erörterung des Entwurfs mit externer Moderation: Geschäftsführung, zuständige Fachabteilung, Beschäftigte/Betriebsrat unter Hinzuziehung von kommunaler Planungsverwaltung und Verkehrsunternehmen
- 8 Fertigstellung des Betriebsmobilitätskonzeptes
- 9 Schrittweise Umsetzung, begleitende Kommunikation und Evaluation
- 10 Aktualisierung bei Bedarf

Quellenangabe:
(1) Stadt Dresden, SrV 1998
(Werte gerundet)



In Deutschland und international gute Ergebnisse mit betrieblichem Mobilitätsmanagement.

Zahlreiche Unternehmen und öffentliche Arbeitgeber haben im vergangenen Jahrzehnt betriebliche Mobilitätskonzepte entwickelt und umgesetzt. Einige sehr umfassend, andere haben lediglich eine oder wenige Maßnahmen durchgeführt. Schwerpunkt der meisten Konzepte ist der Berufsverkehr der eigenen Beschäftigten. Ergänzend finden sich auch Maßnahmen für den Geschäfts- und Besucherverkehr.

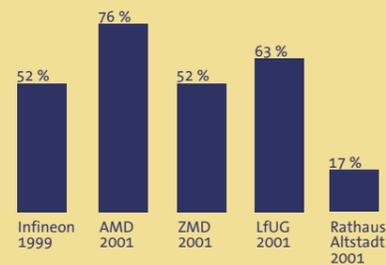
Auch in Deutschland finden sich bekannte Namen auf der Liste der für ihr systematisches Mobilitätsmanagement bekannten Unternehmen.

Manches Unternehmen wendet nur eine einzelne Maßnahme an, ohne dies als Mobilitätsmanagement zu etikettieren (z. B. indem es den Beschäftigten Jobtickets anbietet) und ist bereits erfolgreich. Weniger bekannt sind auch viele kleinere, aktive Betriebe. Die Bandbreite der möglichen Maßnahmen ist groß. In dieser Broschüre wird ein Ausschnitt der wirkungsvollsten Projekte beschrieben, die zur Nachahmung anregen sollen. Erfolg kann auch hier ansteckend sein. Es gilt, die beste Lösung für die spezifische Situation Ihres eigenen Unternehmens oder öffentlichen Betriebes zu finden.

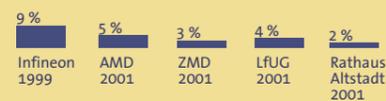
Das Thema ist nicht nur in Deutschland aktuell. Im englischsprachigen Raum finden entsprechende Strategien und Maßnahmen in der Wirtschaft unter den Begriffen „Integrated Transport Demand Services“ und „Commuter Service for Employees“ Anwendung.

Verkehrsmittelnutzung der Beschäftigten verschiedener Dresdner Betriebe

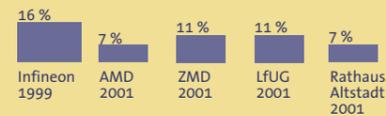
PKW als Selbstfahrer



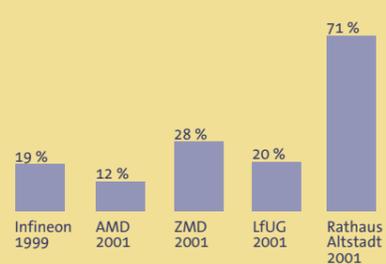
PKW als Mitfahrer



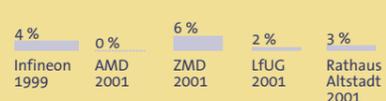
Fahrrad



Bahn, Straßenbahn, Bus



zu Fuß



LfUG: Landesamt für Umwelt und Geologie
ZMD: einschließlich weiterer Unternehmen am Standort Grenzstraße 28

Best practises. Im betrieblichen Mobilitätsmanagement von anderen Unternehmen lernen.

Bereits in der Praxis bewährte Maßnahmen geben wichtige Hinweise auf erreichbare Wirkungen und für die eigene Strategie des Unternehmens. Wichtigstes gemeinsames Ziel: Die Nutzung des Kraftfahrzeugverkehrs im Berufsverkehr zu verringern.

Die folgenden Beispiele zeigen Veränderungen im Verkehrsverhalten der Mitarbeiter auf dem Weg zur Arbeit ⁽¹⁾. Sie stellen jeweils nur ausgewählte Ergebnisse vor.

Der Textilproduzent **Wolford** in Bregenz (ca. 1 200 Mitarbeiter) fördert schwerpunktmäßig den Fahrradverkehr, z. B. durch eine neue Fahrradtiegarage mit kurzen, wettergeschützten Wegen zum Arbeitsplatz, kostenloser Fahrradreparatur in der Mittagspause, eigenen Leihfahrrädern sowie Pkw-Stellplätze nur in größerer Entfernung. Resultat: Innerhalb von 6 Jahren stieg der Fahrradanteil von rund 18 % auf über 40 % und nur noch jeder fünfte Mitarbeiter nutzt den Pkw.

Das Verkehrskonzept von **BASF** in Ludwigshafen (über 40 000 Mitarbeiter) fördert die Fahrradnutzung insbesondere durch die Registrierung von rund 25 000 Privatfahrrädern, mit denen die Mitarbeiter das Betriebsgelände neben den 15 000 Werksfahrrädern befahren dürfen. Statt eines neuen Parkhauses wurde das innerbetriebliche Radwegenetz um rund 10 km ausgebaut. Für Fahrgemeinschaften mit jeweils mindestens drei Personen wurden besondere Parkplätze reserviert. Zu den herausragenden Ergebnissen zählt der Anstieg dieser Fahrgemeinschaften von 50 (1989) auf 1 350 (1996).

NOKIA in Bochum beteiligte sich bereits Anfang der 90er Jahre mit einem der ersten und sehr erfolgreichen Public-Private-Partnership-Projekte im ÖPNV. Eine Schienenstrecke die das Werk erschließt wurde modernisiert; Nokia beteiligte sich an der Finanzierung von Fahrzeugen und Haltestellen.

Der Versandhandel **OTTO** in Hamburg (ca. 7 500 Mitarbeiter) setzte insbesondere auf Jobtickets und Verbesserung des Busangebotes. Gleichzeitig wurden die Parkplätze kontingentiert und nach Zumutbarkeitskriterien zugeteilt (z. B. nach Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz und nach der Qualität des ÖPNV-Angebotes). Über 800 Pkw-Nutzer stiegen auf den ÖPNV um.



Die **Lufthansa Technik** in Hamburg (ca. 8 500 Mitarbeiter) setzt auf ein umfassendes Mobilitätskonzept. Dazu gehört die Einfahrtberechtigung für Fahrräder auf das Werftgelände mit 35 neuen Fahrradabstellanlagen, ein verbessertes ÖPNV-Angebot und Jobticket-Zuschüsse sowie ein eigener CarPool, der allen Mitarbeitern offen steht. Ergebnisse: Die Zahl der Fahrradnutzer stieg von 450 auf 700, die Fahrgemeinschaften nahmen von rund 60 auf rund 350 zu, der ÖPNV von 300 auf über 1 200 Fahrgäste. Insgesamt konnten bereits 700 Pkw-Stellplätze eingespart werden.

Auch der Standort Bruchsaal von **SIEMENS** (ca. 2 400 Mitarbeiter) fördert erfolgreich Fahrgemeinschaften durch Parkplatzprivilegien. Ab 3 Personen je Fahrzeug wird ein Fahrgemeinschaftsausweis ausgegeben, der die Zufahrt freigibt.

Endress & Hauser, ein produzierendes Unternehmen in der Nähe von Basel (ca. 1 100 Mitarbeiter), nutzt Anreize und Sanktionen: je kürzer der Arbeitsweg, desto höher die Parkplatznutzungsgebühr. Wer auf den Pkw angewiesen ist oder regelmäßig den ÖPNV nutzt, erhält einen Fahrtkostenzuschuss, je nach Entfernung in der Höhe gestaffelt.

Bei der **Bausparkasse Schwäbisch Hall** (ca. 3 200 Mitarbeiter) gilt der Betriebsausweis als Fahrschein für den Bus. Zusammen mit Maßnahmen wie Fahrgemeinschaftsförderung, Parkplatzkontingentierung und Fahrplanverbesserungen stieg allein die ÖPNV-Nutzung von 18 % (1990) auf rund 60 % (1996) der Beschäftigten an.

Das Versicherungsunternehmen **Gerling** in Köln (ca. 4 000 Mitarbeiter) erreichte mit mehreren konsequent aufeinander abgestimmten Maßnahmen, dass der ÖPNV-Anteil auf den Arbeitswegen von 30 % auf 75 % stieg.

Die **Von Bodelschwingschen Anstalten Bethel** in Bielefeld (ca. 7 000 Mitarbeiter) konnten durch umfassendes Mobilitätsmanagement vier von ursprünglich fünf geplanten Parkhäusern einsparen.

Das Versicherungsunternehmen **SIGNAL IDUNA** in Dortmund (ca. 1 500 Mitarbeiter) löste eine große Zahl von nachzuweisenden Parkplätzen, die durch die Erweiterung der Konzernzentrale in der Innenstadt erforderlich geworden wären, durch den Kauf von Jobtickets ab. So konnten bisher 56 Parkplätze eingespart werden.

In Österreich haben Pilotprojekte überzeugende Resultate bereits nach 2 Jahren Laufzeit (1997 – 1999) erbracht. Das Modellvorhaben „Sanfte Mobilitätspartnerschaft“ war eine gemeinsame Initiative der Wirtschaftskammer Österreichs und des Umweltministeriums zur Förderung umweltfreundlicher betrieblicher Mobilität und Transportrationalisierung.

Im **Vorarlberger Medienhaus** (ca. 250 Mitarbeiter) in Bregenz (ein „Grüne-Wiese-Standort“) konnte der Anteil der Pkw-Nutzer von 75 % auf 60 % reduziert und der Mitfahreranteil von 6 % auf 12 % erhöht werden. Zur Steigerung der ÖPNV-Nutzung wurden neue Zugänge zum Betriebsgelände geöffnet, die die Wege zur Haltestelle verkürzen.

Die Beschäftigten der **AVL List** (Entwicklung von Verbrennungsmotoren, Prüftechnik) im Zentrum von Graz (ca. 1 400 Mitarbeiter), erhalten z. B. 80 % Fahrtkostenzuschuss für die ÖPNV-Dauerkarte, wenn sie sich verbindlich verpflichten, den Firmenparkplatz nicht zu nutzen.

Im **Landeskrankenhaus Tulln** (ca. 440 Mitarbeiter) konnte der Fahrradanteil trotz ungünstiger Stadtrandlage durch erfolgreiche Maßnahmen um 7 %-Punkte gesteigert werden.

Die Evaluation dieser österreichischen Projekte offenbarte einen beachtenswerten Zusatznutzen durch die Imagewirkung für die Betriebe. Mehr als jeder zweite Beschäftigte bewertete das Vorhaben mit „sehr gut“ oder „gut“.

Weiterführendes Material:

- ACE, Auto Club Europa, Hin&Her im Verkehr, Ein Ratgeber für den Weg zur Arbeit, Stuttgart 2000
- BGW, Berufsgenossenschaft für Gesundheitsdienst und Wohlfahrtspflege: Gestaltung betrieblicher Mobilität, Praxisbeispiele aus Gesundheits- und Wohlfahrtseinrichtungen, Arbeitsberichte zur Verkehrssicherheit, Hamburg 1999
- BGW, Zentrale Präventionsdienste, Bereich „Gesundheits- und Mobilitätsmanagement“: Mobilitätsmanagement in der betrieblichen Praxis, Hamburg 2001
- Österreichisches Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft: Betriebliches Mobilitätsmanagement, Leitfaden für Betriebe, Wien 2000

(1) verschiedene Quellen und eigene Recherchen



Mobilitätstag bei Infineon, Oktober 2000



Mit dem Pkw zur Arbeit in Ihrem Unternehmen – Setzen Sie auf ein effektives Parkraummanagement und fördern Sie Fahrgemeinschaften.



Der Anteil der Beschäftigten, die mit dem eigenen Auto zur Arbeit kommen, kann reduziert und der vorhandene Parkraum kann effektiver genutzt werden. Die Belastung durch die morgendliche und abendliche „Rush-hour“, insbesondere auch für den im Stau stehenden Wirtschaftsverkehr, der seinen „Peak“ morgens um 8 Uhr hat, kann gezielt gesenkt werden.

Mit dem eigenen Pkw zur Arbeit zu fahren, ist für viele Beschäftigte eigentlich nur zweite Wahl. Oft fehlt jedoch eine akzeptable Alternative. Nicht alle Relationen verfügen über ausreichend gute ÖPNV-Angebote und häufig sind die Entfernungen zum Fahrradfahren zu groß. Für Mitarbeiter, die weiterhin auf den Pkw angewiesen sind, können neue Angebote interessant sein, z. B. das Bilden von Fahrgemeinschaften. Jedes Unternehmen kann gezielte Anreize für Verhaltensänderungen geben.

Ökonomisch ist dies für beide Seiten sinnvoll. In den Verkehrsspitzenzeiten (Arbeitsbeginn und -ende, Schichtwechsel) wird die Staufälligkeit und der Parksuchverkehr verringert. Weniger Stress und Zeitverlust korrespondieren mit zusätzlichen ökonomischen Vorteilen: Wenn der eigene Pkw seltener genutzt wird, werden erhebliche Kosten gespart, oft kann auf den Zweitwagen verzichtet werden. Fahrgemeinschaften teilen sich den Aufwand. Kosten, die das Unternehmen spart, weil weniger Parkplätze benötigt werden, können den Beschäftigten an anderer Stelle zu Gute kommen, z. B. zur Förderung der Fahrrad- oder ÖPNV-Nutzung. Die eingesparten Flächen kann das Unternehmen gut nutzen: Z. B. für Betriebsweitererungen, Ansiedlung von mit ihm kooperierenden Dienstleistungs- oder „Start-up“-Unternehmen oder für Ausstellungspavillons.

Beispiele bewährter Maßnahmen im Unternehmen:

- Förderung von Fahrgemeinschaften durch Einrichten einer Mitfahrborse im Intranet oder am „Schwarzen Brett“. In Kooperation mehrerer Betriebe lohnt sich eine gemeinsame internetgestützte Mitfahrvermittlung. Je höher die Zahl der Teilnehmer, desto größer ist die Vermittlungswahrscheinlichkeit.
- Reservierung von Stellplätzen für registrierte Fahrgemeinschaften in bevorzugter Lage
- Kontingentierung der Parkberechtigung
- Erhebung von gestaffelten Parkgebühren (je nach ÖPNV-Angebot für den betreffenden Mitarbeiter keine, eine geringe oder hohe Gebühr, Fahrgemeinschaften vergünstigt)
- Koppelung von Jobticket und Parkberechtigung (kostenloses Parken nur für Jobticket-Inhaber)
- Trainings für benzinsparendes und sicheres Fahren
- Betriebs-Fahrzeugpool auch für private Nutzungen öffnen
- Einsatz von CarSharing für Dienst- und Geschäftswege (Beispiel Technisches Rathaus) mit Zusatznutzen für Mitarbeiter, z. B. private Nutzung abends und am Wochenende
- Wohnstandortberatung zur Reduzierung der Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz



AMD Carpooling Finden Sie Ihre Fahrgemeinschaft



Fahrgemeinschaften reduzieren Energieverbrauch, Überlastung der Straßen, Unfälle, Schadstoffe und Parkplatznot. Sie bieten zudem nette Gesellschaft. Fahrgemeinschaften sind freiwillige Übereinkünfte zwischen den Teilnehmern. Über versicherungsrechtliche Aspekte können Verkehrsclubs und Versicherungen Auskunft geben. Steuerliche Probleme gibt es keine, wenn dem Fahrer nur die üblichen Kilometersätze erstattet werden oder ein Ausgleich durch Fahrzeugwechsel stattfindet.

Rund 5 – 7 € je Arbeitstag, je nach Art und Lage, kostet das Bereitstellen eines einzigen firmeneigenen Stellplatzes. Insbesondere bei Betriebsneuanstellungen und -erweiterungen können bei Ersatz eines Teils der nachweispflichtigen Stellplätze, durch Förderung der ÖPNV-Nutzung, Kosten eingespart werden. Bei geringerer Pkw-Menge können außerdem die Erschließungsstraßen und Knotenpunkte weniger aufwändig dimensioniert werden.

Die sächsische Bauordnung sowie die Verwaltungsvorschrift dazu und die Stellplatzsatzung der Landeshauptstadt unterstützen diese Strategie. Die Zahl der erforderlichen Stellplätze (außer bei Wohnungen) kann für ein Bauvorhaben bei gesichertem ÖPNV-Anschluss um bis zu 30%, bei Einsatz von Jobtickets oder entsprechenden Zuschüssen für ÖPNV-Abonnements um bis zu 75 % gesenkt werden. Lassen Sie sich von der Stadtverwaltung über diese Möglichkeiten beraten. Ein Beispiel aus Dresden: Durch den Einsatz des Semestertickets werden für den Ausbau der TU Dresden viele Parkplätze eingespart.

Verbessern Sie die Ökobilanz Ihres Unternehmens. Die Wirkungen des eingesparten Kraftfahrzeugverkehrs im Hinblick auf Energieeinsatz und Emissionen können mittels einfacher Anleitung des Umweltbundesamtes berechnet werden.

Weiterführendes Material:

- Umweltbundesamt: Verkehr im Umweltmanagement, Anleitung zur betrieblichen Erfassung verkehrsbedingter Umwelteinwirkungen, Berlin 2000
- Landeshauptstadt Dresden: Park-and-Ride Konzept für den Verkehrsraum Dresden / Oberes Elbtal, Ein Kooperationsprojekt mit der Forschung der BMW Group, Dresden 2001
- DVR, Deutscher Verkehrssicherheitsrat e.V.: Zwischen Wohnung und Arbeitsplatz, Schriftenreihe Verkehrssicherheit Nr. 5, Bonn 1999

Wie ist Ihr Unternehmen mit Bahn, Straßenbahn und Bus erreichbar?



Natürlich ist zunächst ein gutes Fahrplanangebot Voraussetzung für eine optimale Erreichbarkeit. Für viele Unternehmensstandorte in Dresden trifft dies bereits heute zu. Wenn aber doch gezielte Verbesserungen (z. B. zu Schichtwechselzeiten in der Nacht oder bessere Anschlüsse) erforderlich sind, kann eine konkrete Ansprache der betreffenden Verkehrsunternehmen manchmal schon weiterhelfen. Sprechen Sie regelmäßig mit dem Betriebs- oder Personalrat über die Situation und führen Sie Mitarbeiterbefragungen durch. Auch für die Verkehrsanbieter ist dies wertvolles Material für die eigene Planung.

Untersuchungen zeigen indes regelmäßig: Bereits eine intensive und aktuelle Information über die bestehenden Angebote kann zu einer verstärkten Nutzung führen. Das Umsteiger-Potenzial ist beachtlich, da Dresden bereits über eine gute ÖPNV-Infrastruktur verfügt. Jedes Unternehmen kann aus einer großen Vielfalt erprobter Maßnahmen zusätzliche Anreize zur Förderung der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel realisieren. Zusätzliche Nachfrage generiert auch steigende Erlöse für die Verkehrsunternehmen, die in Angebotsverbesserungen investiert werden können.

Beispiele bewährter betrieblicher Maßnahmen:

- Aktuelle Fahrplanaushänge, Link zum VVO im Intranet, Auslage von Flyern über die Angebote der Verkehrsunternehmen
- Durchführung von „Mobilitätstagen“, Information, Aktion und persönlicher Beratung durch die Verkehrsunternehmen
- Nutzung der betriebsbezogenen Mobilitätsberatung von DVB und VVO
- Beteiligung an Imagekampagnen für den ÖPNV
- Fahrtkostenzuschüsse oder Jobtickets für Ihre Beschäftigten
- Information über die Erreichbarkeit mit dem ÖPNV auf Briefbögen und in Prospekten
- Berücksichtigung der Fahrpläne bei Terminierung z. B. von Konferenzen
- Flexible Arbeitszeiten und – soweit betrieblich möglich – Abstimmung von Schichtbeginn und Fahrplan
- Engagement für bessere Fahrplanangebote und Haltestellenausstattung
- Durch gezieltes Marketing Förderung von Park&Ride und Bike&Ride

Vereinbaren Sie mit dem VVO oder der DVB die Einführung eines Job- oder Firmentickets. Vorteile: Rabatt gegenüber Normaltarif, einfache Bezahlung über Gehaltsabrechnung. Prinzip: je mehr Mitarbeiter diese Abo-Karte beziehen, desto günstiger wird der Preis für jeden Einzelnen. Vertragspartner sind das Verkehrsunternehmen und der Arbeitgeber. Kleinere Betriebe, die die Mindestabnahmequote nicht erfüllen, können sich zu einem Jobticket-Pool zusammenschließen, um zu partizipieren. In vielen Städten sind so nicht nur große Betriebe und Verwaltungen Vertragspartner. Zusammenschlüsse kleinerer Arbeitgeber oder auch örtliche Einzelhandelsverbände bilden Jobticket-Pools für ihre Mitglieder, die dadurch in den Genuss der „Großkundenrabatte“ kommen. Der Verkehrsclub ACE in Hamburg und Stuttgart bietet diese Dienstleistung an⁽¹⁾. Die Einführung von Jobtickets hat insbesondere dort zu einer deutlichen Steigerung der Bus- und Bahnnutzung geführt, wo der Erwerb Voraussetzung für die Nutzung der betriebseigenen Parkplätze wurde. Ein weiterer Vorteil: Jobtickets und andere Zeitkarten ersparen dem Unternehmen Kosten für Geschäftswege.

Geben Sie Ihren Mitarbeitern, die auf den Pkw für den Arbeitsweg verzichten, eine „Heimfahrtgarantie“: Falls aus betrieblichen Gründen die letzte zumutbare Verbindung mit Bus oder Bahn verpasst wird, übernehmen Sie die Taxikosten. In der Praxis wird dieser Service hoch bewertet, kostet die Unternehmen aber dennoch keine großen Summen.



(1) Der ACE übernimmt die gesamte Abwicklung für kleinere Arbeitgeber gegen den Kostenbeitrag von 1,50 € je Ticket.

Information und Service.



VVO – Verkehrsverbund Oberelbe

Geschäftsstelle VVO und Mobilitäts-Zentrale Elbcenter Dresden,

Leipziger Straße 120, 01127 Dresden
Tel (0351) 8 52 65-0
Fax (0351) 8 52 65-41
Info-Hotline (0180) 22 66 22 66
(6 Cent pro Anruf außer Mobilfunk)
Öffnungszeiten:
Mo – Fr 9.00 – 20.00 Uhr
Sa 9.00 – 16.00 Uhr
info@vvo-online.de
www.vvo-online.de

Oberelbe Tours

Leipziger Strasse 120, 01127 Dresden
Tel (0351) 8 52 65-29
Fax (0351) 8 52 65-41
OberelbeTours@vvo-online.de

Service-Stelle des VVO im Flughafen Dresden

Tel (0351) 8 81 33 60
karin.bretschneider@dresden-airport.de
Öffnungszeiten:
Täglich 7.00 – 23.00 Uhr

Stadtbüro Mobilität des VVO und der DB AG

Schulgasse 2, 01067 Dresden
Tel (0351) 7 96 99 92
Fax (0351) 7 96 99 93
Öffnungszeiten:
Mo – Fr 10.00 – 14.00 Uhr, 14.30 – 20.00 Uhr
Sa 14.30 – 20.00 Uhr

DB – Deutsche Bahn AG

DB Regio AG Deutsche Bahn Gruppe

Tel (0351) 4 61 86 00
Nahverkehr Tel (01803) 19 41 95
www.db-regio.de

Reisezentren

Dresden-Hauptbahnhof
Bf. Dresden-Neustadt
Bf. Niedersedlitz
ReiseAuskunft Tel (01805) 99 66 33
Reiseauskunft (über Sprachdialog-System):
Tel (0800) 150 70 90 (kostenlos)

ReiseService

Tel 11 8 61 (kostenpflichtig)
www.bahn.de

Informationen über aktuelle Fahrplanänderungen

aufgrund des Baugeschehens bei der Bahn:
www.fahrplanaenderung.de

DVB – Dresdner Verkehrsbetriebe AG

Trachenberger Str. 40, 01129 Dresden
Tel (0351) 8 57-0
Fax (0351) 8 57 10 10
Servicetelefon (0351) 8 57 10 11
postoffice@dvbag.de
www.dvbag.de

MobilitätsZentrum

Wilsdruffer Str. 25, 01067 Dresden
Tourismus Tel (0351) 8 57 22 01
Kundenbetreuung Tel (0351) 8 57 10 11
Öffnungszeiten:
Mo – Fr 8.00 – 19.00 Uhr
Sa 9.00 – 16.00 Uhr

Servicepunkt Albertplatz

Öffnungszeiten:
Mo – Fr 8.00 – 18.00 Uhr

Servicepunkt Pirnaischer Platz

Öffnungszeiten:
Mo – Fr 8.00 – 19.00 Uhr
Sa 9.00 – 16.00 Uhr

Servicepunkt Wiener Platz/Hauptbahnhof

Öffnungszeiten:
Mo – Fr 8.00 – 19.00 Uhr
Sa 8.00 – 18.00 Uhr
So-/Feiertage 9.00 – 18.00 Uhr

Servicepunkt Postplatz

Öffnungszeiten:
Mo – Fr 8.00 – 19.00 Uhr
Sa 8.00 – 18.00 Uhr
So-/Feiertage 9.00 – 18.00 Uhr

RVD – Regionalverkehr Dresden GmbH

Ammonstr. 25, 01067 Dresden
Tel (0351) 49 21 30 oder (01802) 443 443
Fax (0351) 4 95 40 33
service@rvd.de
www.rvd.de

Flughafen Dresden GmbH

Flughafenstraße, 01109 Dresden
Tel (0351) 881 33 60
marketing@dresden-airport.de
(für allg. Auskünfte zur Flughafen GmbH)
www.dresden-airport.de

Stadtmobil Sachsen CarSharing GmbH

Wilsdruffer Straße 25, 01067 Dresden
Tel (03 51) 8 57 11 53
Fax (03 51) 8 57 11 43
Öffnungszeiten:
Mo 10.00 – 13.00 Uhr
Di 15.00 – 18.00 Uhr
Do 14.00 – 19.00 Uhr
Fr 10.00 – 13.00 Uhr
dresden@stadtmobil-sachsen.de
www.stadtmobil-sachsen.de
www.stadtmobil.com, www.dvbag.de,
www.dbcarssharing.de

Intermobil Region Dresden

Forschungsprojekt zur nachhaltigen Mobilitätssicherung in Ballungsräumen des Bundesministeriums für Bildung und Forschung
Laufzeit 1999 bis 2004
Projektvolumen 28,7 Mio. €
(Fördermittel 17,3 Mio. €, Eigenmittel: 11,4 Mio. €, Maßnahmen des Freistaates Sachsen: 7,6 Mio. €)
Untersuchungsraum: „Oberer Elbraum“ (Region Dresden)
www.intermobil-dresden.de

Im Rahmen des Projektes intermobil wird ein Auskunftssystem für Dresden angeboten mit Informationen

- zum öffentlichen Nahverkehr, z. B. aktuelle Fahrpläne und Verbindungsauskünfte
- zum Fernverkehr (Bahn, Flugzeug)
- über die aktuelle Situation auf den Straßen
- Stadtinformationen und Veranstaltungshinweise
- zu touristisch interessanten Themen

www.intermobil.org

Multimedia-Terminals (Auswahl)

VVO – Mobilitätszentrale
Leipziger Straße 120
Rathaus Dr.-Külz-Ring, Flughafen
Multimediale Telefonzelle Prager Straße
Verkehrsmuseum Dresden
Messe Dresden, Ufa-Palast Dresden

SMS-Fahrplanauskunft:

(für den gesamten Verkehrsverbund Oberelbe)
Servicenummer (0172) 8 57 10 11
Bedienungsanleitung
www.fahrplan-aufs-handy.de

Parkinfo per Telefon:

Tel (0351) 47 16 74

SMS-Parkplatzauskunft

Servicenummer (0174) 311 58 59

FunkTAXI Dresden

Dresdner Taxigenossenschaft eG
Bodenbacher Straße 122, 01277 Dresden
Tel (0351) 211 211
Fax (0351) 211 21 90
info@taxi-dresden.com
www.taxi-dresden.com

Limousinen- und Chauffeurservice „8mal8“

Comeniusstraße 48a, 01309 Dresden
Fahrzeugbestellung Tel (0351) 88 88 88 88
Tel (0351) 88 88 8 66
Fax (0351) 88 88 8 80
buechner@8mal8.de
www.8mal8.de

Velo-Taxi

Vermarktung und Entwicklung
Weinbergsweg 22, 01326 Dresden
Tel (0351) 8 10 60 00
Fax (0351) 8 10 60 01
velotaxi@8mal8.de
www.8mal8.de

ADFC Dresden e. V. Allgemeiner Deutscher Fahrradclub

Schützengasse 16, 01067 Dresden
Tel (0351) 4 94 33 21
Öffnungszeiten
Mo 8.00 – 10.00 Uhr,
Mi 15.00 – 19.00 Uhr
info@adfc-dresden.de
www.adfc-dresden.de

Fahrradbibliothek

J. Meusel
telefon. Voranmeldung Tel (0351) 472 19 20
mail@fahrradbibliothek.de
www.fahrradbibliothek.de

Fahrradcodierung der Polizei

Schießgasse (gegenüber Frauenkirche)
Öffnungszeiten:
Di 9.00 – 12.00 Uhr und 14.00 – 18.00 Uhr

Fahrradstadtplan Dresden erhältlich im Umweltzentrum, in Fahrradläden und im Buchhandel

ADAC Dresden e.V. Allgemeiner Deutscher Automobilclub

Striesener Str. 37, 01307 Dresden
Tel (0351) 4 43 30
Fax (0351) 4 43 33 50
adac@adac.de
www.adac.de

VCD Dresden e. V. Verkehrsclub Deutschland e. V.

Umweltzentrum
Schützengasse 16, 01067 Dresden
Tel (0351) 4 94 33 16
Fax (0351) 4 94 34 00
vcd.dresden@gmx.de
www.vcd.org/elbe-saale

Park & Ride

www.dresden.de

Dresden-Werbung und Tourismus GmbH

Ostraallee 11,
01067 Dresden
Tel (0351) 49 19 20
Fax (0351) 49 19 21 16
info@dresden-tourist.de
www.dresden-tourist.de
www.dresden.de

Touristinformationen

Schinkelwache Theaterplatz
Pavillon Prager Straße

Auskunft – Fahrgastinformationen

Deutscher Bahnkundenverband
Umweltzentrum Dresden
Schützengasse 16, 01067 Dresden
Tel (0351) 8 30 75 78
Fax (0351) 4 94 34 00

Landeshauptstadt Dresden Geschäftsbereich Stadtentwicklung Hauptabteilung Mobilität

Postfach 12 00 20, 01001 Dresden
Sitz: Technisches Rathaus
Hamburger Str. 19, 01067 Dresden
Tel (0351) 4 88 32 71
Fax (0351) 4 88 32 75
HA-Mobilitaet@dresden.de
www.dresden.de

Industrie- und Handelskammer Dresden

Geschäftsbereich Handel/
Dienstleistung/Verkehr
Referat Verkehr
Langer Weg 4, 01239 Dresden
Postfach 17 01 63, 01241 Dresden
Tel (0351) 2802-0
Fax (0351) 2802-112
service@dresden.ihk.de
www.dresden.ihk.de

Für viele Wege eine attraktive Alternative: Regelmäßig, saisonal oder nur gelegentlich mit dem Fahrrad oder zu Fuß zur Arbeit.

Nicht unbedingt für jeden Mitarbeiter und jeden Tag, aber häufig eine zu wenig beachtete Alternative. Tatsächlich liegen hier große Potenziale. Das belegen die Betriebe, die sich bereits intensiv für die Förderung dieser umweltverträglichen Fortbewegung einsetzen.

Die Vorteile liegen auf beiden Seiten: Das Unternehmen spart Flächen, Parkplätze und Kosten, die Beschäftigten sind pünktlicher (geringe Anfälligkeit bei Verkehrsstörungen) und gesünder. Auf dem Arbeits- oder Heimweg werden oft Wegeketten gebildet, ohne Parkplatzsuche werden kleine Einkäufe oder Besorgungen gleich miterledigt.

Häufig sind es relativ unaufwändige Maßnahmen, die bereits große Wirkungen zeigen. Manches ist bereits auf dem eigenen Betriebsgelände zu verbessern. Für die Erreichbarkeit Ihres Standortes können Sie Ihre Verbesserungswünsche insbesondere an die Stadtverwaltung leiten. Erste Unternehmen engagieren sich aber auch schon für die außerbetriebliche Infrastruktur. Zum Beispiel im Bereich der Reinigung (auch im Winter!) und Unterhaltung von Fahrrad- und Fußwegen oder durch Bereitstellen von Fahrradabstellanlagen an Haltepunkten des ÖPNV zur Förderung des Bike&Ride.

Fußgänger und Fahrradfahrer mögen verständlicherweise keine unnötigen Umwege. Überprüfen Sie die Zugänge zu Ihrem Betriebsgelände auf die Notwendigkeit, kurze Verbindungen (auch zur ÖPNV-Haltestelle) zu schaffen. Für Schichtbetrieb und die dunkle Jahreszeit ist eine gute Beleuchtung sicherheitsrelevant. Neben den Wegen hat auf dem Betriebsgelände das Parken zentrale Bedeutung. Diebstahl- und wettergeschützte Fahrradabstellanlagen gehören zur Grundausstattung. Wichtig: Ausreichend Platz auch für Besucher und Standorte möglichst nah am Eingang bzw. am Arbeitsplatz.

Welche Maßnahmen für Ihr Unternehmen sinnvoll sind, können Sie zusammen mit Ihren Mitarbeitern leicht feststellen.

Beispiele bewährter Maßnahmen für Betriebe:

- Wettergeschützte und diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen
- Umwegfreie innere Erschließung und Zugänge
- Duschen, Umkleieräume
- Schließfächer für Wetterschutzkleidung, Helm und Zubehör
- Ausarbeitung von Rad-Routenempfehlungen
- Standortbezogene Rad- und Fußwegepläne
- Einrichtung einer Arbeitsgruppe Rad- und Fußgängerverkehr
- Gute Wegweisung für Beschäftigte, Besucher und Kunden
- Reparaturservice während der Arbeitszeit (bei eigener Werkstatt für Dienstfahräder) oder durch Hol- und Bringdienst eines örtlichen Fahrradhändlers
- Kleine Druckluftstation an der Abstellanlage
- Zuschüsse zum Fahrraderwerb, z. B. auch für ein Bike&Ride-Zweitrad am Arbeitsplatz (Weg von der Haltestelle zum Arbeitsplatz)
- Verkehrssicherheitstraining
- Eigener Fahrrad-Pool für Geschäfts- und Dienstwege sowie Besucher



Mietbare Fahrradboxen am Bahnhof



Automatische Fahrradwaschanlage Radstation Münster



Mobilitätstag im Rathaus 2003

Größere Fahrrad-Pools können am Standort gemeinsam für mehrere Betriebe organisiert werden. Betriebsfahräder müssen gut gepflegt werden, da macht es gerade für kleinere Betriebe selten Sinn, diesen Service selbst zu organisieren. Durch Gäste oder Seminarteilnehmer können Nachfragespitzen entstehen, die durch einen Pool besser bedient werden können. Ein einzelnes Unternehmen kann nur eine begrenzte Zahl von Fahrrädern vorhalten. In Kooperation mit einer Fachwerkstatt und deren Komplettservice schaffen Sie auch Vorteile für Ihre Mitarbeiter, die diesen Service selbstverständlich auch für ihre privaten Fahrräder in Anspruch nehmen dürfen.

In jedem Stadtquartier stellen sich andere Anforderungen. Standorte mit einer Konzentration im Hotelgewerbe oder besondere Erwachsenen-Bildungseinrichtungen mit überörtlichem Einzugsgebiet benötigen beispielsweise saisonal eine größere Zahl Fahrräder. Ein Pool kann auch hier flexibel eine optimale Bedienung der Nachfrage gewährleisten.

Bei Neu- und Erweiterungsbauten, an dicht bebauten Standorten, kann es effektiver sein, Kooperationen zwischen benachbarten Bauvorhaben zur Errichtung attraktiver Fahrradabstellanlagen oder -parkhäuser einzugehen.

Auch Investitionen in Fußgänger- und Fahrradverkehr lohnen sich. Die Kosten sind dabei im Verhältnis zum Aufwand für den Pkw-Verkehr zu bewerten.

Ein Beispiel aus Dresden: Durch gute Fahrradabstellanlagen, Fahrradworkshop, Fahrradregistrierung und Engagement für die Radwege zum Standort erreichte Infineon, dass bereits jeder sechste Mitarbeiter regelmäßig das Fahrrad für den Arbeitsweg nutzt.



Fahrrad-Stadtplan Dresden, Landeshauptstadt Dresden, Städtisches Vermessungsamt 2002

Weiterführendes Material:

Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen: Nationaler Radverkehrsplan 2002 – 2012, Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs in Deutschland, Berlin 2002



Kooperative Arbeitsstrukturen als Schlüssel zum Erfolg.



Ein einzelner Betrieb kann in der Regel nur wenig zur Verbesserung der Erreichbarkeit eines ganzen Standortes beitragen. Kleinere Betriebe wiederum verfügen über weniger Ressourcen, z. B. im Facility-Management. Kooperation kann den Aufwand gegenüber vielen einzelbetrieblichen Konzepten bereits in der Planungsphase reduzieren. Bei der Realisierung werden weitere Synergieeffekte erzielt. Nicht zuletzt das Gebot zur Kostenreduzierung spricht gegen unnötige Parallelstrukturen und für Kooperationen.

Ein Mobilitätsplan dokumentiert die Erfordernisse und Perspektiven.

Wo sind Verbesserungen im ÖPNV, im Fahrradverkehr oder an den Schnittstellen zwischen Straße und Schiene erforderlich? Wie kann eine bessere Information und Beratung der Unternehmen und Beschäftigten erfolgen? Wie kann die Kommunikation zwischen Verwaltung, Verkehrsbetrieben und Unternehmen am Standort optimiert werden? Welches Marketing ist erforderlich, um Beschäftigte, Kunden, Besucher und Bewohner des jeweiligen Standortes von den Vorteilen einer häufigeren ÖPNV-Nutzung zu überzeugen? Welche neuen Dienstleistungen werden gebraucht? Wo lohnt sich eine Zusammenarbeit am Standort und welchen Beitrag können die einzelnen Partner leisten?

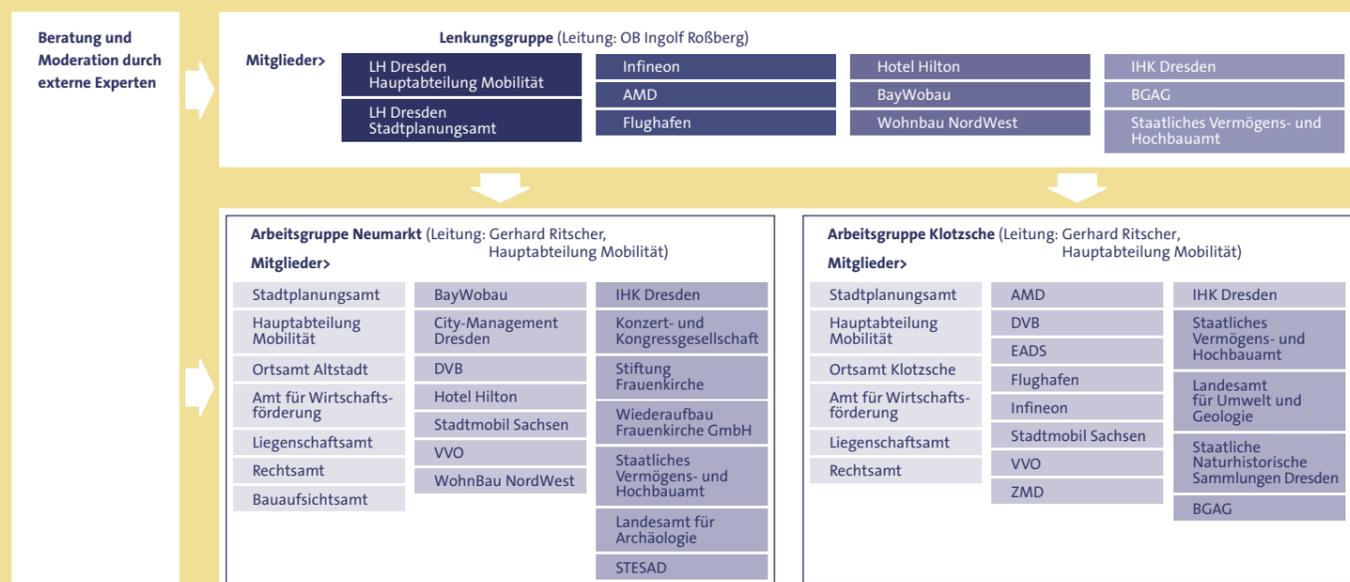
Der Mobilitätsplan informiert über beispielhafte Maßnahmen am Standort und kann den handelnden Akteuren als Leitfaden und Entscheidungshilfe dienen.

Die Partner

Im Forschungsvorhaben waren naturgemäß aufwändigere Strukturen erforderlich, als es in der weiteren Praxis der Fall sein wird. Das Ergebnis dieser Erprobungsphase kommt allen zukünftigen Mobilitätsplänen zugute. Die Zusammenarbeit hat in den Modellgebieten zu guten Ergebnissen geführt. Die folgenden Unternehmen und Institutionen stehen stellvertretend für alle Partner, die durch ihr Mitwirken das Modellvorhaben unterstützt haben:



Struktur Arbeitsgruppen ExWoSt-Modellvorhaben Dresden



Betriebliches Mobilitätsmanagement Beispielhafte Maßnahmen der verschiedenen Handlungsebenen



Mobilitätsplan Neumarkt.



Radstation Münster

Selbsthilfe an der Baustelle Frauenkirche



Der bedeutendste Impuls für die städtebauliche Entwicklung im nördlichen Bereich der Altstadt geht vom Wiederaufbau der Frauenkirche und der Bebauung der umliegenden Quartiere aus. Die auf dem historischen Stadtgrundriss entstehende, kleinteilige und gemischt genutzte Bebauung trifft auf ein europaweites Interesse und wird als Synonym für die städtebaulich-architektonische Gestaltung historisch bedeutender Stadtensembles angesehen. Die entstehende Dichte und Nutzungsmischung und die Bedeutung für Besucher aus aller Welt erfordert ein intelligentes Verkehrskonzept, um vorsorgend mögliche Konflikte zu vermeiden. Die Grundlagen hierfür wurden mit dem „städtebaulich-gestalterischen Konzept“ für den Neumarkt und dem „Integrierten Stadtentwicklungskonzept – INSEK“ gelegt. Große attraktive Fußgängerzonen, die weitgehende Unterbringung der Pkw-Stellplätze in Tiefgaragen und ein insgesamt verkehrsberuhigtes Erschließungsprinzip sollen verwirklicht werden.

Ergänzend wird im Rahmen des Bundesmodellvorhabens ein innovatives Mobilitätsmanagement-Konzept entwickelt. Es unterstützt das städtebauliche Ziel, dass möglichst wenig Kraftfahrzeugverkehr entsteht, sichert die Funktionsfähigkeit der neuen Quartiere und bietet gleichzeitig eine hohe Dienstleistungsqualität für alle Nutzer.

Die Anforderungen der Betriebe (von der Hotellerie, über Verwaltungen bis zum kleinteiligen Einzelhandel) und der Kultureinrichtungen sowie der Bewohner an die Erreichbarkeit ihres Standortes, können nur durch ein Zusammenwirken von baulicher Verkehrsinfrastruktur, sowie optimaler Information und Organisation so verträglich wie möglich erfüllt werden. Alle Unternehmen und Einrichtungen, sowie Investoren am Standort können einen Beitrag dazu leisten, dass Mobilitätsangebote realisiert werden, die der einzigartigen Qualität des entstehenden Quartiers gerecht werden.

Das Gros der Beschäftigten (die heutige Zahl von ca. 3 000 wird sich stark erhöhen) wird mit Bus und Bahn oder dem Fahrrad die Arbeitsplätze erreichen, so wie heute bereits 4 von 5 Bediensteten des nahegelegenen Rathauses. Dafür sind gute Fahrpläne ebenso Voraussetzung wie attraktive Haltestellen. Die Arbeitgeber können weitere Anreize schaffen, indem sie z. B. allen Beschäftigten Jobtickets anbieten.

Wer mit dem Fahrrad zur Arbeit, zum Besuch der Läden oder der kulturellen Veranstaltungen sein Ziel am Neumarkt haben wird oder hier wohnt, braucht gut nutzbare diebstahlsichere und wettergeschützte Fahrradabstellanlagen. Diese werden auch von einer immer größeren Zahl von Touristen nachgefragt, wozu auch der weitere Ausbau des Elberadwegs (europäischer Fernradwanderweg) beitragen wird. Die Fußgängerbereiche sind nicht dazu geeignet, große Mengen abgestellter Fahrräder aufzunehmen. Dafür sind Lösungen in den Randbereichen sinnvoller, deren Qualität zusätzliche Anreize zur Nutzung dieses Verkehrsmittels bieten soll. Allein für die vorgesehenen Neubauten werden 2 500 bis 3 000 Stellplätze für Fahrräder benötigt.

Der Mobilitätsplan schlägt vor, als völlig neues Dienstleistungsangebot eine Fahrradstation in der Innenstadt zu errichten. Sie soll auch für die Nutzer des Neumarktbereiches attraktiv gelegen sein. Die erforderlichen Fahrradabstellplätze für die Bauvorhaben sollten soweit wie möglich in Gemeinschaftsanlagen untergebracht werden.

Ein anderes Ziel ist, dass möglichst viele Menschen dieses Stadtgebiet zu Fuß aufsuchen und ihnen diese Entscheidung durch attraktive Dienstleistungen erleichtert wird.

Für diese Maßnahmen werden Kooperationen zwischen den Unternehmen empfohlen, um Synergieeffekte, Qualität und Wirtschaftlichkeit zu erreichen.

Eine zentrale Mobilitätsservice-Station.

Die Stadtverwaltung Dresden, Hauptabteilung Mobilität, hat in die Beratungen zur Aufstellung des Mobilitätsplans die Idee einer verkehrsträgerübergreifenden Mobilitätsservice-Station für die Innenstadt eingebracht. Diese Einrichtung, die umfassende Mobilitätsangebote offeriert und den Kunden so ein Optimum an Information, Beratung und Verkauf bietet, wird eine hervorragende Dienstleistung für die Projekte im Wiederaufbaubereich Neumarkt darstellen. Sie spricht zudem einen viel größeren Einzugsbereich in der Innenstadt an, weshalb der bestmögliche Standort in der Altstadt gefunden werden soll. Alle an der Aufstellung des Mobilitätsplans Beteiligten haben weitere Ideen im Rahmen des ExWoSt-Modellvorhabens eingebracht. In Zusammenarbeit mit dem VVO, der DVG, der DB, dem Flughafen und weiteren Anbietern von Mobilitätsdienstleistungen soll diese zentral gelegene Serviceeinrichtung, deren endgültiger Name noch nicht feststeht, möglichst bald umgesetzt werden.

Diese Mobilitätsservice-Station kann aus verschiedenen Bausteinen bestehen:

- Mobilitätsbüro mit Information, Beratung, Ticket-Verkauf
- Fahrradstation mit Fahrradparkhaus, Fahrrad- und Zubehörvermietung, Organisation von Fahrradpools (z. B. für Hotels), Werkstatt und Verkauf
- CarSharing-Station mit komfortabler Ausstattung
- Ergänzender Service (vom Gepäckschließfach bis zur 24-Stunden-Paketabholstation)
- Dezentrale Infrastruktur (von Fahrradabstellanlagen bis zu Wegweisung und Leitsystemen)

Für einzelne Produkte dieses Konzeptes gibt es schon viele Beispiele. Allein in Deutschland existieren bereits über 60 Fahrradstationen. Das Dresdner Projekt will im Markt erfolgreich eingeführte Produkte bündeln und ergänzen, womit ein umfassendes Dienstleistungsangebot entsteht.

Weitere Vorschläge umfassen:

- Mobilitätsberatung und -information für alle Betriebe am Neumarkt
- Vorhandene Straßenbahnlinien touristisch vermarkten
- Jobticket-Pool, der allen Arbeitgebern, auch kleinen Unternehmen, die Teilhabe eröffnet
- Attraktiv gestaltete Fuß- und Radwege
- Regelmäßige Herausgabe besonderer Fußgänger- und Radfahrerstadtpläne mit allen wichtigen Informationen, besonderen Wegen (z. B. für Mobilitätsbehinderte) und Serviceangeboten
- Gut erreichbare und hochwertige Abstellanlagen für Fahrräder
- Innovativer Fahrradverleih „Call-a-Bike“ der DB AG
- Nutzung von (öffentlichem) CarSharing und (privaten) Carpools für private, dienstliche und geschäftliche Wege anstelle unnötiger eigener Fahrzeuge
- Professionelle Hol- und Bringdienste (auch e-commerce) für Beschäftigte und Bewohner
- Gemeinsames Parkraummanagement für die privaten Stellplätze im Quartier
- Gute Wegweisung
- Einfacher Zugriff auf alle Mobilitätsangebote, möglichst über eine einzige Kundenkarte
- Wohnungsunternehmen können ihren Mietern z. B. vergünstigte Mietertickets und CarSharing ohne Grundgebühr bieten

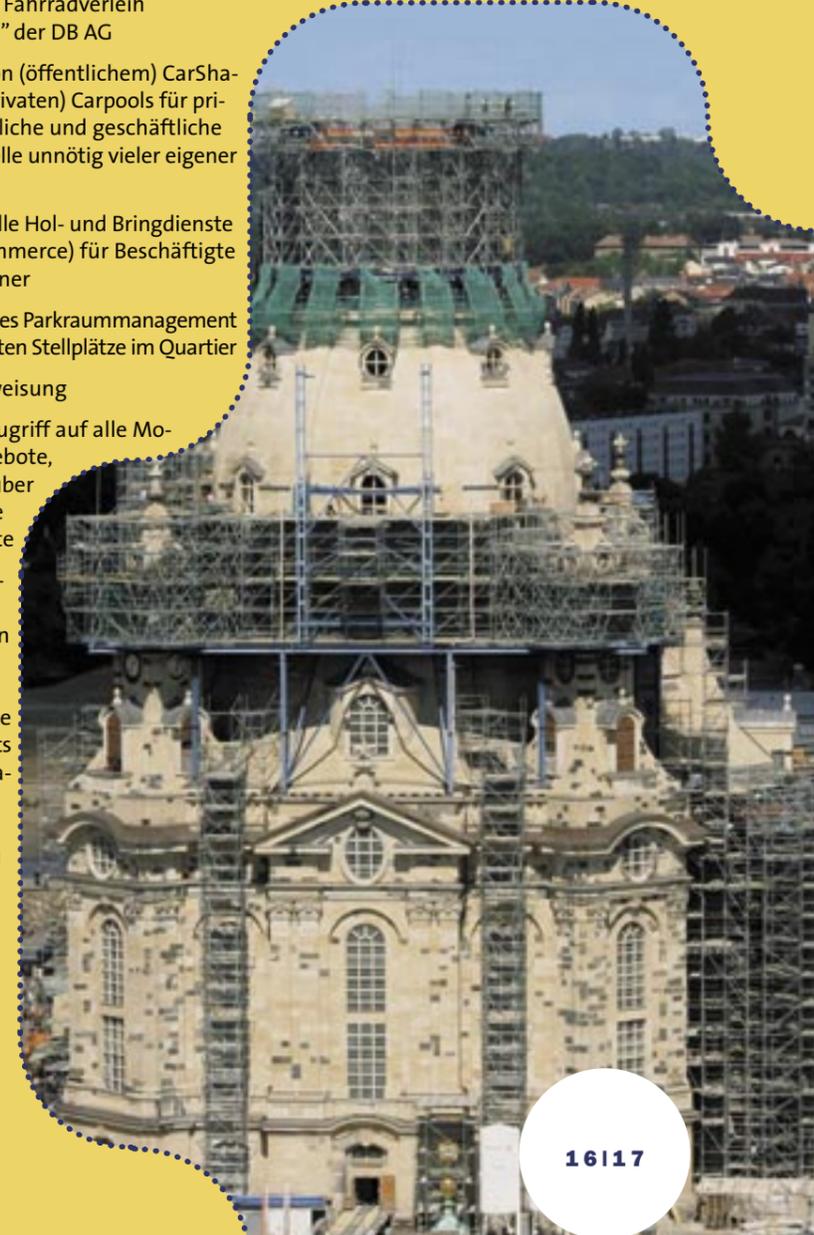
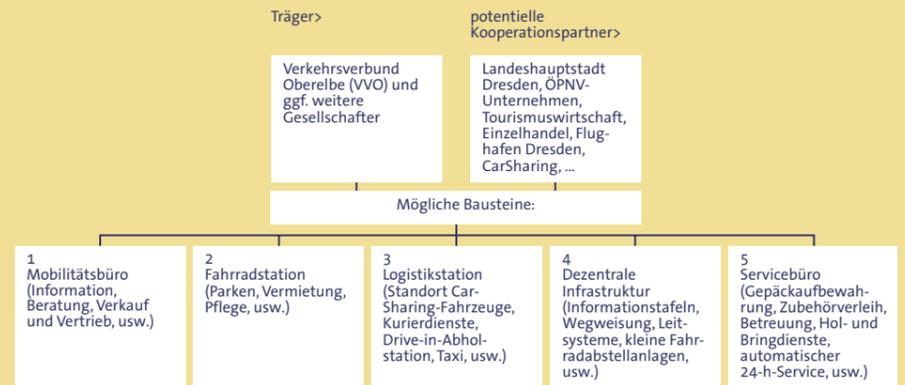
Einige bereits durch Dresdner Unternehmen praktizierte Beispiele:

Das Hotel Hilton stellt seinen Gästen Mietfahrräder zur Verfügung. Mit dem Stadtbüro Mobilität in der Schulgasse betreiben VVO und DB AG – bundesweit einmalig – eine gemeinsame Informations- und Verkaufsstelle in der City. Das Ortsamt Altstadt, das Technische Rathaus und weitere Dienststellen der Landeshauptstadt nutzen CarSharing für Dienstwege, wodurch Kosten und Parkplätze gespart werden. Das Wohnungsunternehmen SÜDOST WObA bietet bereits Mobilitätsberatung für Mieter und Schnuppertickets für Neumieter an. Die Pkw-Stellplätze für die Neubauten am Neumarkt werden in einem Tiefgaragensystem gemeinsam errichtet und bewirtschaftet.



Flächenbedarf für Fußgänger, Beispiel Altstadt Wien

Konzept für eine zentrale Mobilitätsservice-Station Altstadt Dresden



Mobilitätsplan Klotzsche.



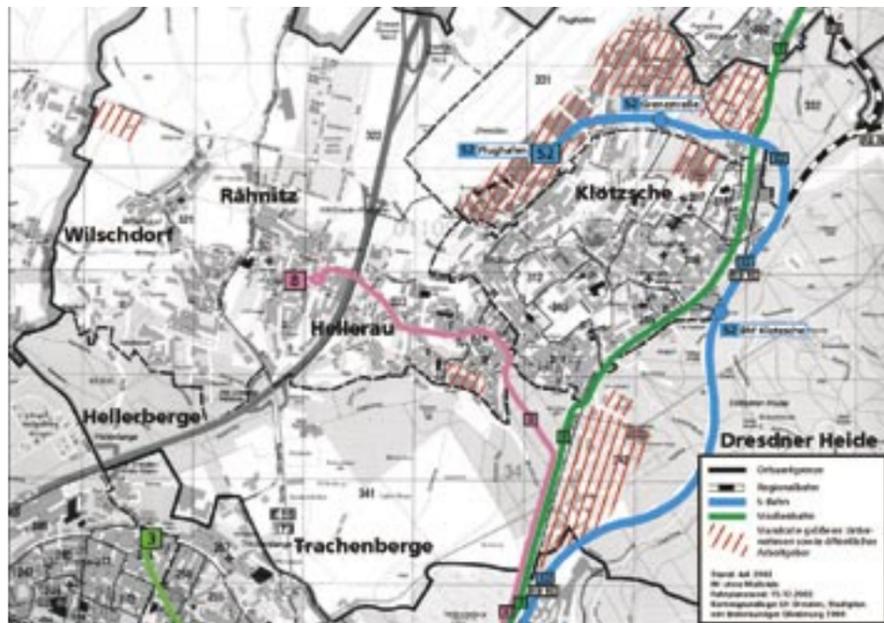
Im Norden der Landeshauptstadt liegt der Ortsamtsbereich Klotzsche. Er ist seit 1990 einer der dynamischsten Gewerbestandorte Dresdens mit rund 13 000 Arbeitsplätzen und über 19 000 Einwohnern. Ab 1995 zogen viele Menschen nach Klotzsche. Die Einwohnerzahl stieg damit vor allem gegenüber 1990 um über 5 %. Die Menschen fanden in den neuen Halbleiterunternehmen Infineon und AMD, die sich in dem Ortsamtsbereich angesiedelt hatten, Arbeitsplätze. Diese und weitere bedeutende Unternehmen und Gewerbegebiete, von ZMD, BGAG über EADS bis zum Flughafen, sind Ziel großer Verkehrsströme. Die Verkehrsinfrastruktur ist bereits gut ausgebaut, zwei leistungsfähige Straßenbahnlinien und die S-Bahn (S2) zum Flughafen stehen zur Verfügung.

Ein vertragliches Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten durch einen möglichst moderaten Kraftfahrzeugverkehr und eine hohe Verkehrseffizienz gehören zu den Zielen, für die sich viele Unternehmen am Standort bereits engagieren.

Betriebliches Mobilitätsmanagement gewinnt immer stärker an Bedeutung, um besonders den Beschäftigten mit Information, Beratung, Organisation und zusätzlichen Angeboten Vorteile bei Nutzung der Alternativen zum eigenen Pkw auf dem Arbeitsweg aufzuzeigen und weitere Anreize zu entwickeln.

Langjährige Erfahrung hat das Dresdner Werk von Infineon. Durch intensive Zusammenarbeit zwischen Unternehmensleitung und

Mitarbeitern, einem regelmäßig tagenden Mobilitätsteam, Mitarbeiterbefragungen und einer guten Zusammenarbeit mit Stadtverwaltung und Verkehrsunternehmen konnten bereits zahlreiche Maßnahmen verwirklicht werden. Schwerpunkte der Förderung umweltverträglichen Verkehrsverhaltens betrafen den ÖPNV (z. B. bessere Anbindung des Unternehmens, Durchführung eines Mobilitätstages mit Mobilitätsberatung durch VVO und DVB, Pilotversuch Infineon-Ticket und Zuschuss zu den Fahrkarten) und den Fahrradverkehr. Das Unternehmen ist auch Partner in dem vom Bundesforschungsministerium geförderten Projekt „Intermobil Region Dresden“. Auf Basis einer zweiten Mobilitätsbefragung im Sommer 2003, die erste fand 1999 statt, werden aktuell die Wirkungen bisheriger Maßnahmen bei Infineon untersucht. AMD, ZMD und Infineon haben eine Verbesserung der Busbedienug erwirken können.



Modellgebiet Klotzsche, wichtige Gewerbestandorte

Mobilitätsinformation und Mobilitätsberatung direkt am Standort

Ein Projekt des Mobilitätsplans ist, umfassende Möglichkeiten der direkten Beratung der Betriebe und ihrer Beschäftigten am Standort anzubieten. Allen Unternehmen steht die VVO-Servicestelle im Flughafen Dresden zur Verfügung, sogar 16 Stunden am Tag. Die mobile Mobilitätsberatung des VVO und der DVB kommt auf Anforderung in den Betrieb. Die Kooperation der Unternehmen in Klotzsche zur Aufstellung eines Mobilitätsplans ist vorbildlich, am Standort arbeitet man gerne zusammen und versucht, zu abgestimmten Lösungen zu kommen.

Die Arbeitsplätze in Klotzsche sind nicht für alle Beschäftigten optimal mit Bus oder Bahn zu erreichen. Dies gilt vor allem bei Schichtbetrieb. Auf vielen Relationen sind dem ÖPNV Grenzen gesetzt, weil bessere Angebote nicht finanzierbar sind. Besonders für viele Umlandbewohner sind daher Fahrgemeinschaften attraktiv. Hier können Unternehmen systematisch unterstützen. AMD hat in 2001 eine elektronische Mitfahrbörse im Intranet installiert, die sehr intensiv genutzt wird. Dasselbe gilt für die Mitfahrbörse von Infineon Dresden. Solche Mitfahrbörsen können noch optimaler gestaltet werden, indem marktreif entwickelte und erprobte Software (z. B. seit 2002 für Pendlernetze in NRW) eingesetzt wird. Würden sich einige Unternehmen am Standort zur Mitwirkung bereit erklären, könnte ein internetgestütztes Pendlernetz Klotzsche starten. Je mehr Beteiligte, desto größer ist die Chance auf erfolgreiche Vermittlung.

Auch eine gute Wohnstandortberatung (beispielhaft der Relocation-Service bei AMD und Infineon), die die Vorteile kurzer Wege zwischen Wohnung und Arbeitsplatz und die ÖPNV-Fahrpläne einbezieht, kann einen Beitrag zur Reduktion der Verkehrsbelastung leisten.

Die Haltepunkte der S-Bahn werden schrittweise zu attraktiven Übergangsstellen ausgebaut, zuerst Klotzsche und Grenzstraße.

Weitere vorgeschlagene Maßnahmen für Betriebe:

- Bike&Ride fördern, z. B. durch abschließbare Fahrradboxen an den S-Bahn-Halten für das Zweirad zum Arbeitsplatz
- Dienstfahräder und Service auch für private Räder (z. B. gemeinsamer Werkstattservice für alle Unternehmen am Standort)
- Ausbau und Pflege (auch im Winter) der Radwegeverbindungen
- Aushang der ÖPNV-Fahrpläne und Informationen
- Jobticket-Pool, der allen Arbeitgebern, auch kleinen Unternehmen, die Teilhabe eröffnet
- Benennung eines Mobilitäts-Beauftragten auch in kleineren Betrieben
- Betriebliche Nutzung des CarSharings mit Angeboten für private Nutzung
- Trainings für energiesparendes und sicheres Fahren
- Parkraumorganisation, die Fahrgemeinschaften privilegiert
- Bei Betriebserweiterungen die Möglichkeiten zur Einsparung von teuren Pkw-Stellplätzen nutzen
- Professionelle Hol- und Bringdienste (mit e-commerce) für Beschäftigte



Impressum.

Herausgeber:

PGN Planungsgruppe Nord
Gesellschaft für Stadt- und Verkehrsplanung
Dörnbergstraße 12, 34119 Kassel

in Zusammenarbeit mit:

Projektträger und Auftraggeber:
Landeshauptstadt Dresden
Geschäftsbereich Stadtentwicklung
Hauptabteilung Mobilität

Projektleitung:

Gerhard Ritscher, Dr. Kerstin Burggraf

Postfach 12 00 20, 01001 Dresden

Tel (0351) 488-3448

HA-Mobilitaet@dresden.de

www.dresden.de

Diese Broschüre wurde im Rahmen des Modellvorhabens „Betriebliches Mobilitätsmanagement und Stadtentwicklung Dresden“ erstellt, einem Forschungsprojekt des „Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt)“ des **Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW)** und des **Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR, Deichmanns Aue 31-37, 53179 Bonn)**
www.bmvbw.de

Bearbeitung ExWoSt:

PGN Planungsgruppe Nord
Gesellschaft für Stadt- und Verkehrsplanung
Projektleitung: Wolfgang Nickel
Dörnbergstraße 12, 34119 Kassel
Tel (0561) 80758-0
Fax (0561) 80758-58
pgn@pgn-kassel.de
www.pgn-kassel.de

in Zusammenarbeit mit:

BiP Büro für integrierte Planung
Prof. Dr.-Ing. Christian Holz-Rau
Prof. Dr.-Ing. Petra Rau
Friedhofstraße 3, 58313 Herdecke
Tel (02330) 91891-0
Fax (02330) 91891-8
b_i_p@t-online.de

Begleitforschung ExWoSt

RWTH Aachen,
Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr
Direktor: Univ.-Prof. Dr.-Ing. Klaus J. Beckmann
Mies-van-der-Rohe-Straße 1, 52074 Aachen
institut@isb.rwth-aachen.de
www.rwth-aachen.de/isb

Gestaltung und Gesamtherstellung:

Roberts´ werbeagentur GmbH
Heinrich-Schütz-Allee 29, 34131 Kassel
info@roberts.de
www.roberts.de

Landeshauptstadt
Dresden



Planungsgruppe Nord
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG



Bundesministerium
für Verkehr, Bau-
und Wohnungswesen



Bundesamt
für Bauwesen und
Raumordnung

Bildnachweis:

- AMD Saxony LLC & Co. KG
- BiP
- Ronald Bonß
- DB AG/Jazbec
- DB AG/Kirsche
- DB AG/Mann
- Dresden-Werbung und Tourismus GmbH/S. Dittrich
- DVB AG
- Elbe Flugzeugwerke GmbH
- Flughafen Dresden GmbH
- Infineon Technologies Dresden GmbH & Co. OHG
- Denis Kollai
- Konzert- & Kongressgesellschaft mbH Dresden
- Landeshauptstadt Dresden
- Claudia Lometsch
- Nordhessischer VerkehrsVerbund
- PGN
- stadtmobilSachsen CarSharing GmbH
- VVO/M. Schmidt

August 2003
© PGN Kassel

Für die Richtigkeit der in der Broschüre enthaltenen Informationen Dritter wird keine Gewähr übernommen.