



Betreff: öffentlich
Erarbeitung eines Mobilitätskonzeptes als Voraussetzung des städtebaulichen Gutachterverfahrens im Projekt CampusLHP

**bezüglich
DS Nr.:**

Erstellungsdatum 22.05.2023

Eingang 502:

Einreicher: GB 5 Zentrale Verwaltung

Beratungsfolge:

Datum der Sitzung Gremium

31.05.2023 Hauptausschuss

Inhalt der Mitteilung: Der Hauptausschuss nimmt zur Kenntnis:

In Umsetzung der strategischen Zielstellungen der LHP in Bezug auf Klima- und Umweltschutz sowie Bürgernähe und Arbeitgeberattraktivität wird für den neuen Verwaltungscampus ein Mobilitätskonzept entwickelt.

In diesem Kontext soll insbesondere die Frage beantwortet werden, wie viele Flächen für die unterschiedlichen Verkehrsformen am neuen Standort bereitgestellt werden müssen. Darüber hinaus sind Fragen der Verkehrsabwicklung sowohl auf dem Campus als auch im Umfeld zu beantworten.

Das zu erstellende Mobilitätskonzept ist sowohl die Voraussetzung für die Durchführung des geplanten städtebaulichen Wettbewerbes als auch die Grundlage für die Implementierung eines dauerhaften und nachhaltigen Mobilitätsmanagements für den neuen Verwaltungsstandort der LHP.

Das Konzept gliedert sich in die Leistungsbausteine:

1. Analyse des Umfeldes
2. Erstellung eines Kataloges zu möglichen Maßnahmen im Rahmen eines Mobilitätsmanagements
3. Integration der verschiedenen Maßnahmen zu einem ganzheitlichen Mobilitätskonzept
4. Ermittlung der Verkehrsaufkommen

Die vollständige Leistungsbeschreibung ist als Anlage 1 dieser Mitteilungsvorlage beigefügt.

Fortsetzung Seite 3

Finanzielle Auswirkungen?

Ja

Nein

Das **Formular** „Darstellung der finanziellen Auswirkungen“ ist als **Pflichtanlage** beizufügen.

Fazit finanzielle Auswirkungen:

[Empty box for the final conclusion on financial impacts]

Oberbürgermeister

Geschäftsbereich 1

Geschäftsbereich 2

Geschäftsbereich 3

Geschäftsbereich 4

Geschäftsbereich 5

[Empty box]

Anlagen:

- Anlage 1: Leistungsbeschreibung
- Anlage 2: Maßnahmenkatalog

Fortsetzung der Mitteilung:

Als Auftragnehmerin konnte die Firma inno2grid GmbH aus Berlin nach Durchführung einer öffentlichen Ausschreibung gewonnen werden. Die Auftragnehmerin verfügt bereits über Erfahrungen auf dem Gebiet der Landeshauptstadt Potsdam, sie war bspw. an der konzeptionellen verkehrlichen Entwicklung am Telegrafenberg beteiligt.

Erste Ergebnisse in Form eines Auswahlkataloges zu den möglichen Mobilitätsmanagementmaßnahmen liegen seit Ende März 2023 vor. (Anlage 2)

Im weiteren Verlauf des Projektes werden die für die Entwicklung des Verwaltungscampus wichtigsten Maßnahmen identifiziert und weiter ausformuliert.

Zu den Ergebnissen der Untersuchung kann im dritten Quartal 2023 berichtet werden. Die Ergebnisse hinsichtlich der Flächenbedarfe fließen in die Aufgabenstellung zum städtebaulichen Gutachterverfahren ein.



**Landeshauptstadt
Potsdam**

Leistungsbeschreibung

Potsdam, 04.11.2022

Campus LHP – Arbeitswelt der Zukunft

**Erstellung eines Konzeptes für nachhaltiges Mobilitätsmanagement der
Landeshauptstadt Potsdam im Rahmen des Projektes
CampusLHP-Arbeitswelt der Zukunft**

Inhalt

1. Anlass und Zielstellungen	1
2. Anforderungen	2
3. Beschreibung der Leistungen	2
3.1 Bestandsaufnahme und Analyse des Umfeldes	2
3.2 Erstellung eines Maßnahmenkatalogs (Steckbriefe)	2
3.3 Auswahl geeigneter Maßnahmen mit dem Projekt CampusLHP	3
3.4 Integration der Maßnahmen zu einem ganzheitlichen Mobilitätskonzept.....	3
3.5 Durchführung einer Leistungsfähigkeitsbetrachtung.....	3
3.5.1 Verkehrsaufkommensermittlung.....	3
3.5.2 Darstellung des prognostizierten Verkehrsaufkommens.....	3
3.5.3 Ermittlung der prognostizierten Verkehrsqualität	4
3.6 Projektleitungstätigkeit	4
3.7 Allgemeine Anforderungen an die Leistungen.....	4
3.8 Stellung der eingesetzten Mitarbeitenden	4
4. Leistungszeitraum	5
5. Steuerung Gesamtprozess	5

1. Anlass und Zielstellungen

Im Rahmen der Projektdurchführung soll im weiteren Verlauf des Jahres 2022 ein städtebaulicher Wettbewerb vorbereitet werden. Zu diesem Zweck hat die Firma Drees und Sommer in enger Abstimmung mit der Verwaltung ein Raum- und Funktionsprogramm entwickelt. Aus diesem ergeben sich Arten und Größen von Flächen, die auf dem zur Verfügung stehenden Grundstück (Campus Innenstadt) untergebracht werden müssen. Zudem stellt die vom Projekt CampusLHP derzeit favorisierte Variante, der Konzentration der gesamten Stadtverwaltung am Campus Innenstadt, weitere Anforderungen an die Nutzung der zur Verfügung stehenden Flächen.

Um den strategischen Zielen der LHP in Bezug auf Klima- und Umweltschutz sowie Bürgernähe und Arbeitgeberattraktivität gerecht werden zu können, soll zeitnah ein Mobilitätskonzept für den neuen Verwaltungscampus aufgestellt werden.

In diesem Kontext soll insbesondere die Frage beantwortet werden, wie viele Flächen für die unterschiedlichen Verkehrsformen am neuen Standort bereitgestellt werden müssen. Darüber hinaus sind Fragen der Verkehrsabwicklung sowohl auf dem Campus als auch im Umfeld zu beantworten.

Das zu erstellende Mobilitätskonzept ist sowohl die Voraussetzung für die Durchführung des geplanten städtebaulichen Wettbewerbes wie auch die Grundlage für die Implementierung eines dauerhaften und nachhaltigen Mobilitätsmanagements für den neuen Standort der LHP.

2. Anforderungen

Das aufzustellende Mobilitätskonzept und die darin enthaltenden Maßnahmen für den Verwaltungscampus Innenstadt sollen zur Erfüllung der folgenden Zielstellungen beitragen und im Einklang mit den relevanten und aktuell geltenden Planwerken stehen. Hierzu zählen unter anderem:

- Optimierte Erreichbarkeit des Verwaltungsstandortes für Bürger, Mitarbeiter und Besucher
- Erfüllung der strategischen Ziele der LHP (29.01.2020):
 - o „Die Landeshauptstadt Potsdam als bürgernahe Dienstleisterin und attraktive Arbeitgeberin“
 - o „Klimaschutz und umwelt- und sozialgerechte Mobilität“
- Vollständige Barrierefreiheit gemäß den aktuell geltenden Standards
- Die gesamtstädtischen Ziele der Stadt Potsdam 2018
- Der Masterplan Klimaschutz 100% 2050
- Das aktuelle Integrierte Stadtentwicklungskonzept (INSEK)

Weiterhin sind die Bevölkerungsprognose, die Personalplanung der LHP, sowie die Perspektive einer autofreien- bzw. autoarmen Innenstadt im Konzept zu berücksichtigen.

3. Beschreibung der Leistungen

Die Erstellung eines Mobilitätskonzeptes für den modernisierten Verwaltungsstandort der Landeshauptstadt Potsdam sollte mehrstufig durchgeführt und in verschiedene Arbeitspakete unterteilt werden.

3.1 Bestandsaufnahme und Analyse des Umfeldes

- Standortanalyse: Systematische Untersuchung des Standortes Innenstadt im Hinblick auf die verkehrlichen Bedingungen auf dem Campusgelände selbst sowie dem unmittelbaren und regionalen Umfeld
 - o Basis hierfür sind die aktuellen Planungen im Projekt CampusLHP, die Bevölkerungsprognose sowie die Personalplanung der LHP
- Identifikation und Quantifizierung der Bedarfe und Anforderungen der verschiedenen Nutzergruppen am neuen Verwaltungsstandort (Bürger, Mitarbeiter und Wirtschaftsverkehr)

Als Ergebnis des Arbeitspaketes 1 wird vom Auftragnehmer eine Dokumentation in Form eines Zwischenberichtes im Umfang von mindestens 10 Seiten erwartet.

3.2 Erstellung eines Maßnahmenkatalogs (Steckbriefe)

Aufbauend auf der Bestandsaufnahme soll ein erster Katalog an möglichen Maßnahmen des Mobilitätsmanagements für die LHP erstellt werden. Die vorgeschlagenen Maßnahmen sollten im Einklang mit den oben genannten Zielen stehen und unter anderem folgende Zwecken dienen:

- Steigerung der Attraktivität und der Nutzung des ÖPNV
- Förderung des Radverkehrs
- Optimierung der Nutzung des MIV sowie Reduzierung der erforderlichen PKW-Stellflächen

Als Ergebnis des Arbeitspaketes 2 wird vom Auftragnehmer eine Dokumentation in Form eines Maßnahmenkataloges im Umfang von mindestens 15 Maßnahmen mit dazugehörigen Steckbriefen erwartet.

3.3 Auswahl geeigneter Maßnahmen mit dem Projekt CampusLHP

- Aus dem erarbeiteten Maßnahmenkatalog werden in Zusammenarbeit mit dem Projekt CampusLHP geeignete Maßnahmen ausgewählt und weiter qualifiziert.
- Die ausgewählten Einzelmaßnahmen werden vom Auftragnehmer für die Anwendung auf dem neuen Verwaltungscampus vertiefend ausgearbeitet. Hierbei sind insbesondere die zu erwartenden Vor- und Nachteile, Umsetzungsvoraussetzungen, Kosten, Flächenbedarfe- bzw. Einsparpotenziale der jeweiligen Maßnahmen spezifisch für den modernisierten Verwaltungsstandort zu untersuchen und darzustellen.

3.4 Integration der Maßnahmen zu einem ganzheitlichen Mobilitätskonzept

Die in den vorherigen Arbeitspaketen konzeptionierten Einzelmaßnahmen werden im Einklang mit den oben genannten Zielen zu einem integrierten Konzept für nachhaltiges Mobilitätsmanagement am neuen Verwaltungsstandort der LHP zusammengefügt. Dieses soll unter anderem auch die folgenden Aspekte beinhalten.

- Vorschläge zur organisationalen Anbindung und Verstetigung des betrieblichen Mobilitätsmanagements der LHP
- Maßnahmen zur Information, Motivation und Schulung der Mitarbeiter im Hinblick auf nachhaltige Mobilität
- Konzepte zur Information der Bürger und Besucher der LHP in Bezug auf die Erreichbarkeit des neuen Verwaltungsstandortes mit umweltfreundlichen Verkehrsmitteln

Die Ergebnisse der Arbeitstakte 1 bis 4 sind durch den Auftragnehmer in einem Gesamtkonzept zusammenzufassen. Insbesondere sollen die für die Mobilitätsangebote auf dem Campus vorzuhaltenden Flächen dargestellt werden. Das erstellte Konzept und die darin enthaltenen Maßnahmen sollen als eine der Grundlagen für das vorgesehene städtebaulichen Gutachterverfahren im Rahmen des Projekts CampusLHP herangezogen werden können.

3.5 Durchführung einer Leitungsfähigkeitsbetrachtung

3.5.1 Verkehrsaufkommensermittlung

Für die geplanten Entwicklungen sind zunächst die grundsätzlich zu erwartenden Wege pro Tag zu bestimmen und somit das zukünftige Verkehrsaufkommen durch den neuen Verwaltungscampus aufzuzeigen. Der angestrebte Modal Split ist anhand der unter 2 genannten Anforderungen und den Maßnahmen des Mobilitätskonzepts herzuleiten und anzuwenden.

Die Ergebnisse sind dabei sowohl als Tageswerte (DTVw) als auch für die morgendliche und nachmittägliche Spitzenstunde darzustellen. Zudem ist in diesem Arbeitsschritt die räumliche Verteilung des gebietsbezogenen Gesamtverkehrs zu bestimmen und abzubilden.

3.5.2 Darstellung des prognostizierten Verkehrsaufkommens

Zur Darstellung des zukünftigen Verkehrsaufkommens im Untersuchungsbereich ist die Bestandsituation des Verkehrs mit den zu erwartenden Verkehrsauswirkungen zu überlagern und für den Untersuchungsbereich abzubilden. Die Ergebnisse sind tabellarisch und in Übersichtskarten darzustellen und der Bestandsituation gegenüberzustellen.

Für das prognostizierte Verkehrsaufkommen ist zudem die jeweilige Stellplatzanzahl sowohl für Kfz als auch für Fahrräder zu ermitteln und deren mögliche Lage zu bestimmen. Dabei sind die Dienstfahrzeuge der Verwaltung zu berücksichtigen.

Darauf aufbauend sind in einer erweiterten Betrachtung auch die zu erwartenden Auswirkungen auf das bestehende Umfeld des Standorts abzuschätzen und zu erläutern.

3.5.3 Ermittlung der prognostizierten Verkehrsqualität

Zur Betrachtung der Auswirkungen der Entwicklungsmaßnahme auf das vorhandene Verkehrsnetz, sind die zu erwartenden Auslastungen und Qualitäten der einzelnen Verkehrsmittel abzuschätzen. Beim ÖV gehören hierzu eine Betrachtung der Kapazitäten und beim Radverkehr die Verkehrssicherheit und Qualität der Wege. Für den Kfz-Verkehr ist dazu die jeweilige Leistungsfähigkeit für die Früh- und Nachmittagsspitzenstunde mindestens für die folgenden Knotenpunkte nachzuweisen:

- Hegelallee / Kurfürstenstraße / Friedrich-Ebert-Straße,
- Hegelallee / Einfahrt Verwaltungscampus und Parkhaus Karstadt,
- Hegelallee / Jägerallee,
- Jägerallee / Reiterweg / Voltaireweg,
- Reiterweg / Friedrich-Ebert-Straße.

Ein weiterer Aspekt der künftigen Verkehrsqualität wird die Anzahl und Lage der Zufahrten als auch die Verkehrsorganisation auf dem Campusgelände sein. Zielstellung für die künftige Verkehrsabwicklung soll eine geringere MIV-Nutzung sein. Auf Grund geringerer Anzahl von Kfz-Stellplätzen oder einer beispielsweise zentralisierten Anordnung der Kfz-Stellplätze ist zu untersuchen, ob eine geringere Anzahl oder andere Anordnung der Zufahrten leistungsfähig sein könnte. Dabei sollen weiterhin Aspekte der Ver- und Entsorgung berücksichtigt werden und Wechselwirkungen mit der Verkehrsqualität angrenzender Knotenpunkte analysiert werden. Darüber hinaus ist ein Vorschlag für die zukünftige Verkehrsorganisation zu erarbeiten. Ggf. sind Rahmenbedingungen für das städtebauliche Gutachterverfahren zu formulieren.

3.6 Projektleitungstätigkeit

Die Projektleitung des Auftragnehmers soll die operative Planung und Steuerung der Leistungsbausteine in Zusammenarbeit mit der Projektleitung 501 übernehmen. Die Projektleitung des Auftragnehmers erstellt eine detaillierte Ablaufplanung zur Realisierung der Auftragsgegenstände und ist für das Projektcontrolling und die Budgetkontrolle verantwortlich.

Die Projektleitungstätigkeiten sind in die anderen Leistungsbausteine einzupreisen.

3.7 Allgemeine Anforderungen an die Leistungen

Dokumentationen und Konzepte sind in einem gängigen Format in elektronischer Form (Word, Excel, PowerPoint, PDF) einzureichen.

3.8 Stellung der eingesetzten Mitarbeitenden

Eine Arbeitnehmerüberlassung erfolgt im Zusammenhang mit diesem Verfahren nicht. Der Auftraggeber erteilt dem vom Auftragnehmer eingesetzten Personal keine Weisungen, diese erfolgen allein vom Auftragnehmer. Soweit eine Auswahl des vom Auftragnehmer im Rahmen der Vertragserfüllung eingesetzten Personals erfolgt, trifft der Auftragnehmer die notwendige Entscheidung; namentliche Anforderungen durch den Auftraggeber erfolgen nicht. Ebenso bestimmt der Auftragnehmer eigenverantwortlich die Verteilung der ihm obliegenden Aufgaben mit dem von ihm eingesetzten Personal. Sofern der Auftragnehmer einen Personalwechsel beabsichtigt, ist der Auftraggeber unverzüglich darüber in Kenntnis zu setzen.

Das Personal des Auftragnehmers wird nicht in den Arbeitsprozess bzw. die Organisation des Auftraggebers eingegliedert. Der Auftragnehmer trägt dafür Sorge, dass das Personal des Auftragnehmers die Weisungen/Aufträge durch deren Vorgesetzte erhält.

4. Leistungszeitraum

Es wird beabsichtigt, dass der Auftragnehmer mit der Erarbeitung der Leistungen unmittelbar nach Zuschlagserteilung beginnt.

Vom Auftraggeber wird für die im Folgenden dargestellten Leistungsbausteine die Einhaltung konkreter Leistungszeiträume erwartet.

Leistungsbaustein	Frist
Bedarfsermittlung und Analyse des Umfeldes	Vier Wochen nach Vertragsbeginn
Erstellung eines Maßnahmenkatalogs	Sechs Wochen nach Vertragsbeginn
Auswahl und Qualifizierung der Maßnahmen	Zehn Wochen nach Vertragsbeginn
Aufstellung eines Mobilitätskonzeptes inkl. Leistungsfähigkeitsbetrachtung	Vierzehn Wochen nach Vertragsbeginn

5. Steuerung Gesamtprozess

Die Landeshauptstadt Potsdam hat für das Projekt CampusLHP eine Projektgruppe unter der Leitung des Geschäftsbereiches Zentrale Verwaltung, Herr Dieter Jetschmanegg etabliert.

Die Koordinierung von Anfragen der an der Ausschreibung Beteiligten wird durch den Bereich Vergabemanagement (Vergabestelle) der Landeshauptstadt Potsdam übernommen. Dieser fungiert somit für die Beteiligten als zentrale Anlaufstelle und stellt eine qualifizierte Beantwortung der Fragen sicher.

Vertragspartner bei der Bearbeitung der vorliegenden Aufgabenstellung wird der Bereich 501 Verwaltungs- und Managemententwicklung sein. Ansprechpartner sind die Mitglieder der Koordinierungsstelle CampusLHP Tom Reschke und Markus Beck.

MOBILITÄTSKONZEPT FÜR DEN VERWALTUNGSCAMPUS DER LANDESHAUPTSTADT POTSDAM

ZWISCHENPRÄSENTATION DER LEISTUNGSPAKETE 1 & 2

Potsdam, 27.03.2023



Landeshauptstadt
Potsdam

AGENDA

1

Methodik des Mobilitätskonzeptes

2

Entwicklung des Zielbilds

3

Bestandsaufnahme

4

Mobilitätsmaßnahmen und Steckbriefe (Entwurfsstand)

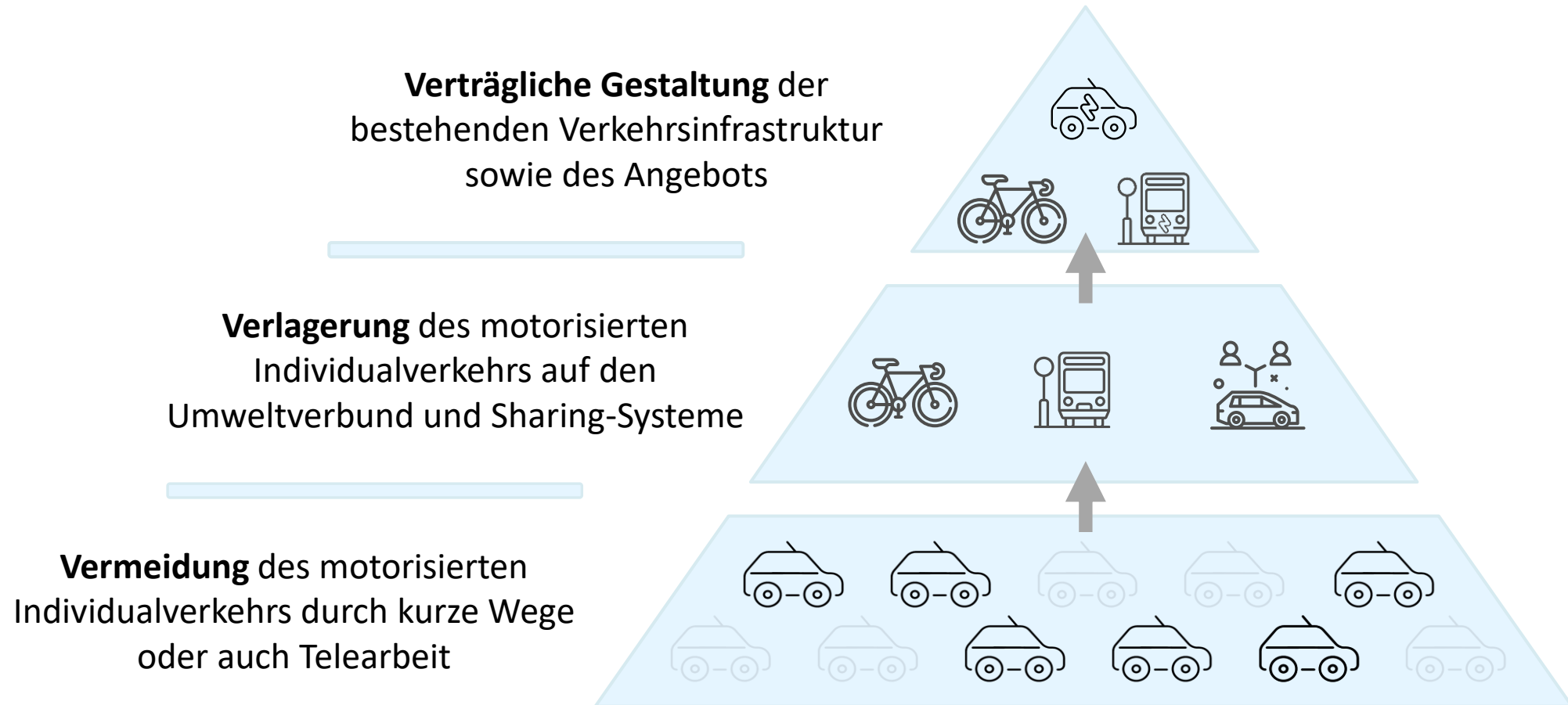
5

Ausblick und Next Steps

HERANGEHENSWEISE & METHODISCHES VORGEHEN

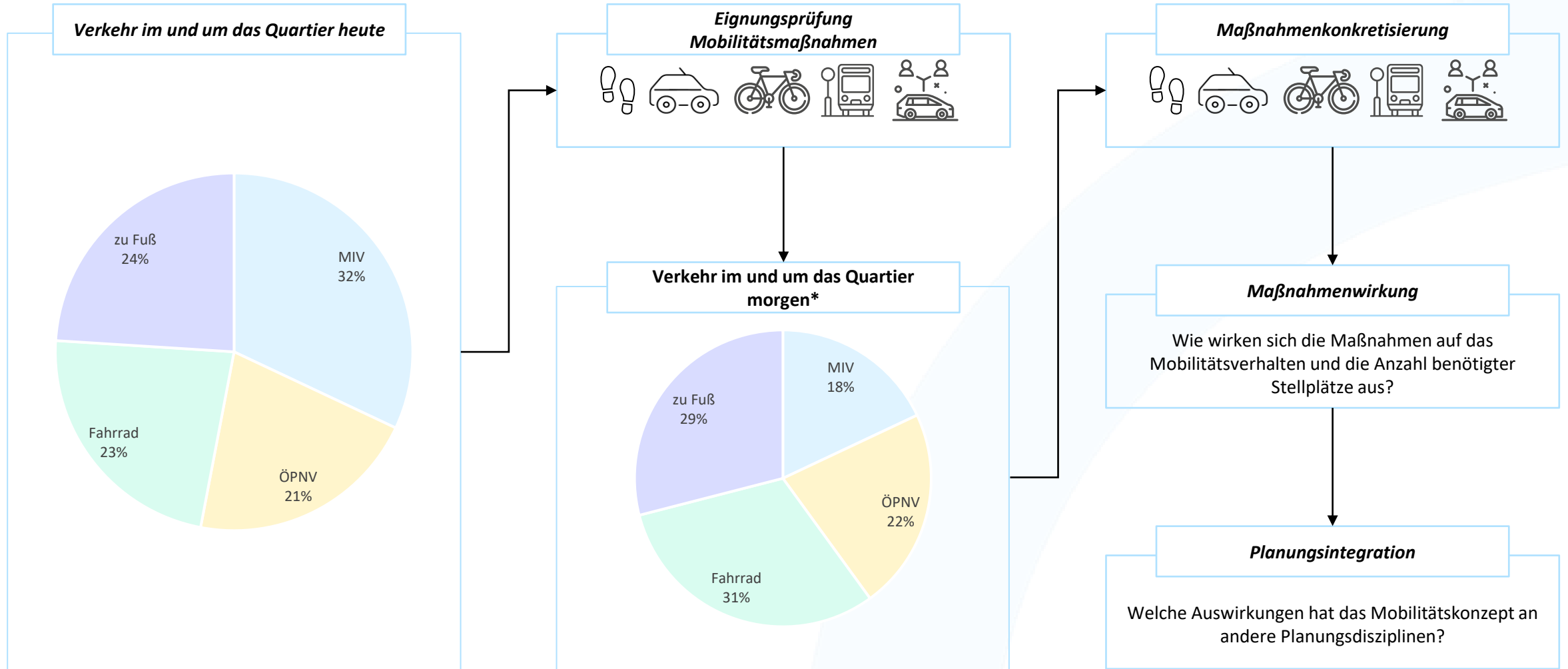
SCHAFFUNG EINES MOBILITÄTSSTARKEN QUARTIERS

Pyramide der nachhaltigen Mobilität



ENTWICKLUNG EINES MOBILITÄTSKONZEPTES

Vorgehen

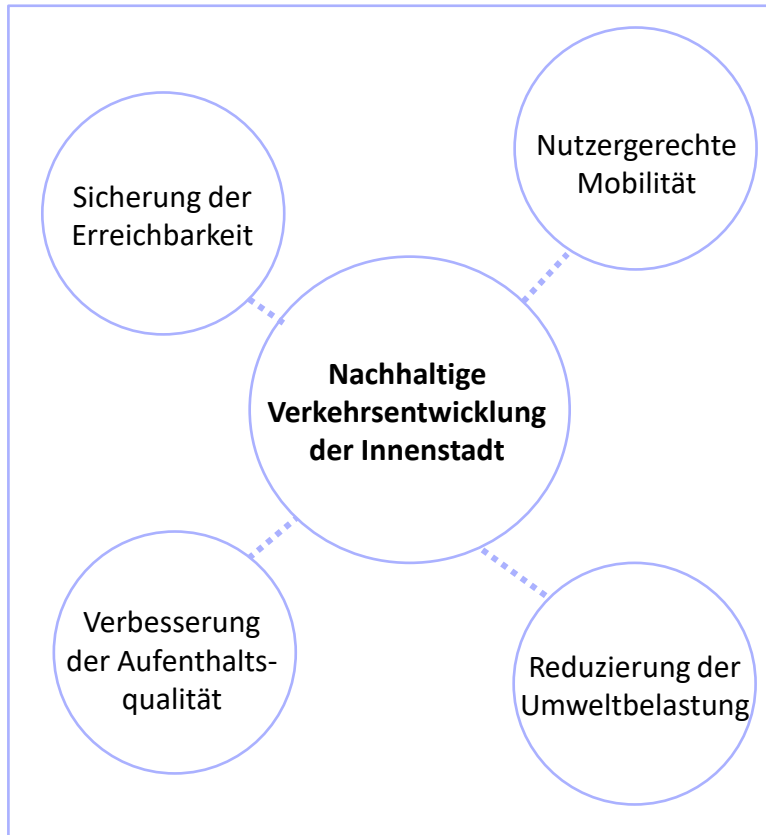


ZIELBILDENTWICKLUNG

KLIMAGERECHTE MOBILITÄT

Verkehrliche Ziele und Maßnahmen der Stadt Potsdam

Übergeordnete Ziele



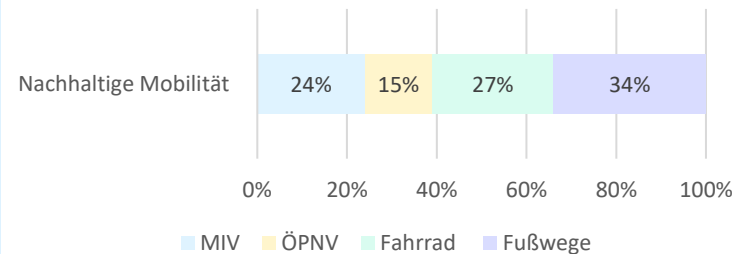
Maßnahmen

Klimagerechte Mobilität

Ziele:

- Stärkung des Umweltverbunds und Reduzierung des MIVs
- Einhaltung der Grenzwerte für Luftschadstoffe und Anforderungen an den Lärmschutz

Potsdamer Ziel-Modal-Split 2025



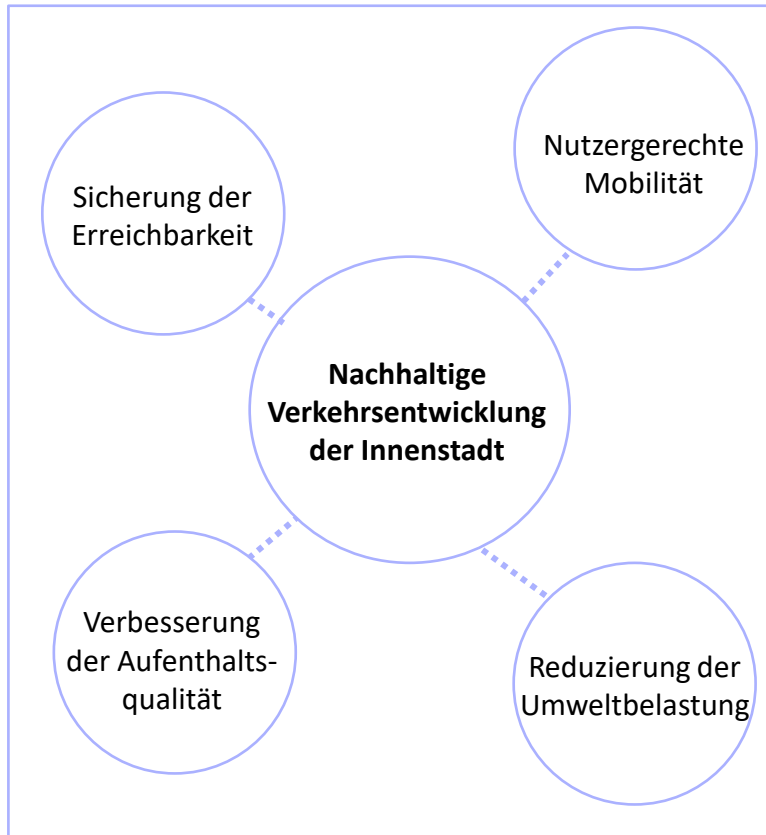
Wie?

1. Fußverkehrskonzept:
 - Entwicklung eines Hauptnetz für Fußwege, Behebung bestehender Mängel
2. Radverkehrskonzept:
 - Gewinnen von neuen Zielgruppen gerade durch steigende Verbreitung von Pedelecs, Fahrradanhängern und Lastenrädern
 - Errichten von weiteren Radabstellanlagen
3. Entwicklung eines benutzerfreundlichen Lade- und Parkkonzepts
4. Ausbau Carsharing inkl. der dafür benötigten Stellflächen

AUTOARME INNENSTADT

Verkehrliche Ziele und Maßnahmen der Stadt Potsdam

Übergeordnete Ziele



Maßnahmen

Autorame Innenstadt

Ziel:

- Mehr Flächengerechtigkeit und Erhöhung der Aufenthaltsqualität

Wie?

- Reduzierung der auswärtigen Kraftfahrzeuge (Parkplätze der Anwohnenden bleiben überwiegend erhalten)
- Umnutzung der Pkw-Stellplätze zu veränderbaren Multifunktionsstreifen
- Einführung verkehrsberuhigter Bereiche
- Themen für Straßenzüge, wie „sicheres Radeln“ oder „Flanieren und Staunen“

Wo?

- Abgrenzung durch Straßen Hegelallee/ Kurfürstenstraße, Hebbelstraße, Charlottenstraße und Schopenhauerstraße



Bildquelle: Innenstadt - Straßenräume neu denken! Konzept zur Umnutzung von Straßenräumen

LEITBILDENTWICKLUNG

Aufbauend auf den Zielen Potsdams

Nachhaltige Verkehrsentwicklung der Innenstadt

- Verbesserung der Aufenthaltsqualität
- Sicherung der Erreichbarkeit
- Reduzierung der Umweltbelastung
- Klimagerechte Mobilität
- Stärkung des Umweltverbundes
- Flächengerechtigkeit

Zukunftsorientierte Campusmobilität

- Zielgerichtete Fuß- und Radverkehrswege stärken
- Nachhaltige, elektrifizierte Mobilitätsinfrastruktur schaffen
- Vielseitiges Angebot an Shared-Mobility integrieren

Visionär und erlebbar

- Innerbetriebliches Mobilitätsmanagement fördern
- Pkw-Stellplätze reduzieren und bündeln
- Wiedererkennbare Mobilitätspunkte mit Mehrwert-Angeboten schaffen

Energie- und Mobilitätswende verknüpfen

- Regenerative Energiegewinnung fördern
- Ladeinfrastruktur bereitstellen
- Verkehre dekarbonisieren

Attraktiver Arbeitsstandort

- Einen autoarmen Campus etablieren
- Orte der Begegnung schaffen
- Einfache und komfortable An- und Abreise ermöglichen
- Kurze Wege und barrierefreie Wege innerhalb des Campus gestalten



BESTANDSAUFNAHME

NUTZUNGSSPEZIFIKATIONEN DER GEBÄUDE

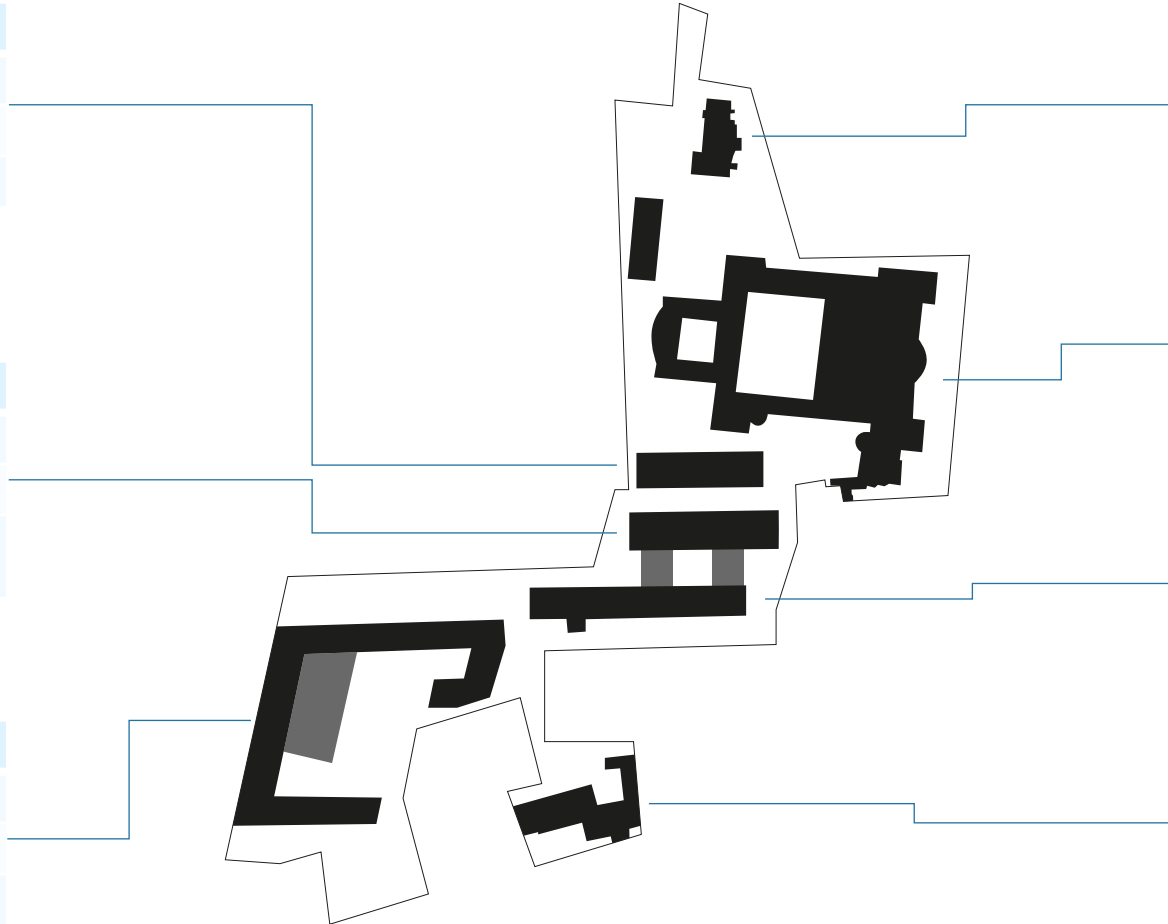
gem. Raum- und Funktionsprogramm

Klärung der Basisdaten mit LHP notwendig

Neubau II	
Nutzung	Konferenzgebäude
Dimensionen	3.221 m ² BGF
Erwerbstätige	6

Neubau I	
Nutzung	Bürgerzentrum
Dimensionen	3.651 m ² BGF
Erwerbstätige	136 / 112 AP (151 MA)

Neubau III	
Nutzung	Innere Verwaltung
Dimensionen	14.897 m ² BGF
Erwerbstätige	592/ 420 AP (567 MA)



Torhaus I	
Nutzung	InnovationsHub
Dimensionen	???
Erwerbstätige	50 AP (67 MA)

Rathaus	
Nutzung	Repräsentativ
Dimensionen	???
Erwerbstätige	400 AP (540 MA)

Haus 1	
Nutzung	Bürgerzentrum
Dimensionen	???
Erwerbstätige	500 AP (675 MA)

Torhaus II	
Nutzung	Infrastruktur
Dimensionen	???
Erwerbstätige	120 AP (162 MA)

ÖPNV-ERSCHLIEßUNG

Durch die zentrale Lage ist der Verwaltungscampus sowohl für Erwerbstätige als auch Besucher*innen mittels Bus & Bahn sehr gut zu erreichen:

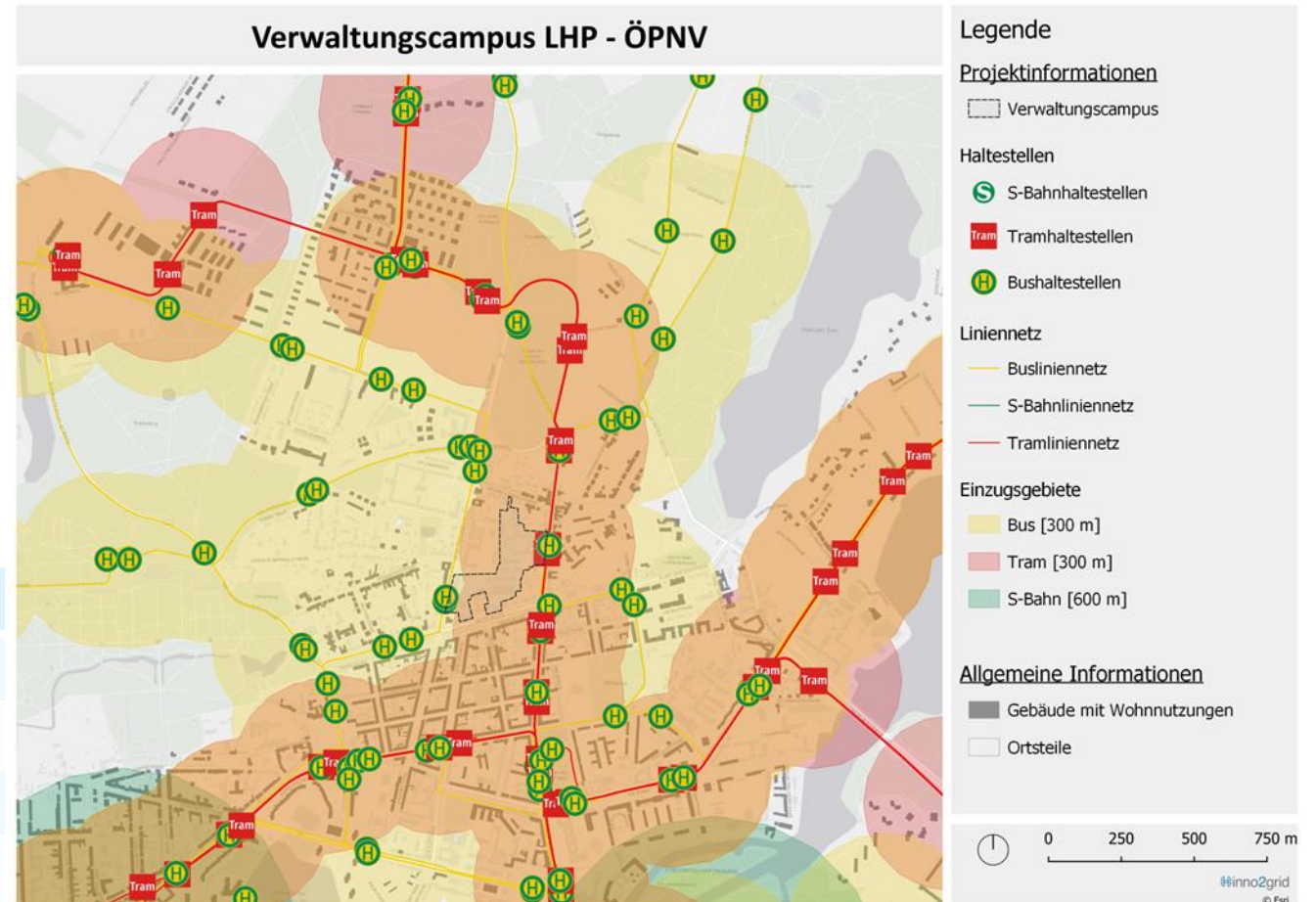
Die östlich des Verwaltungscampus gelegene Haltestelle „Rathaus“ wird bedient durch

- die Tramlinien 92 bzw. 96 im 15- bzw. 12-Minuten-Takt
- Die Buslinien 603, 604, 609, 638 und 697

- Der ÖPNV steht dem MIV nichts nach. Zwar ist die Reisezeit beim ÖPNV länger, dafür entfällt aber der Parksuchverkehr.

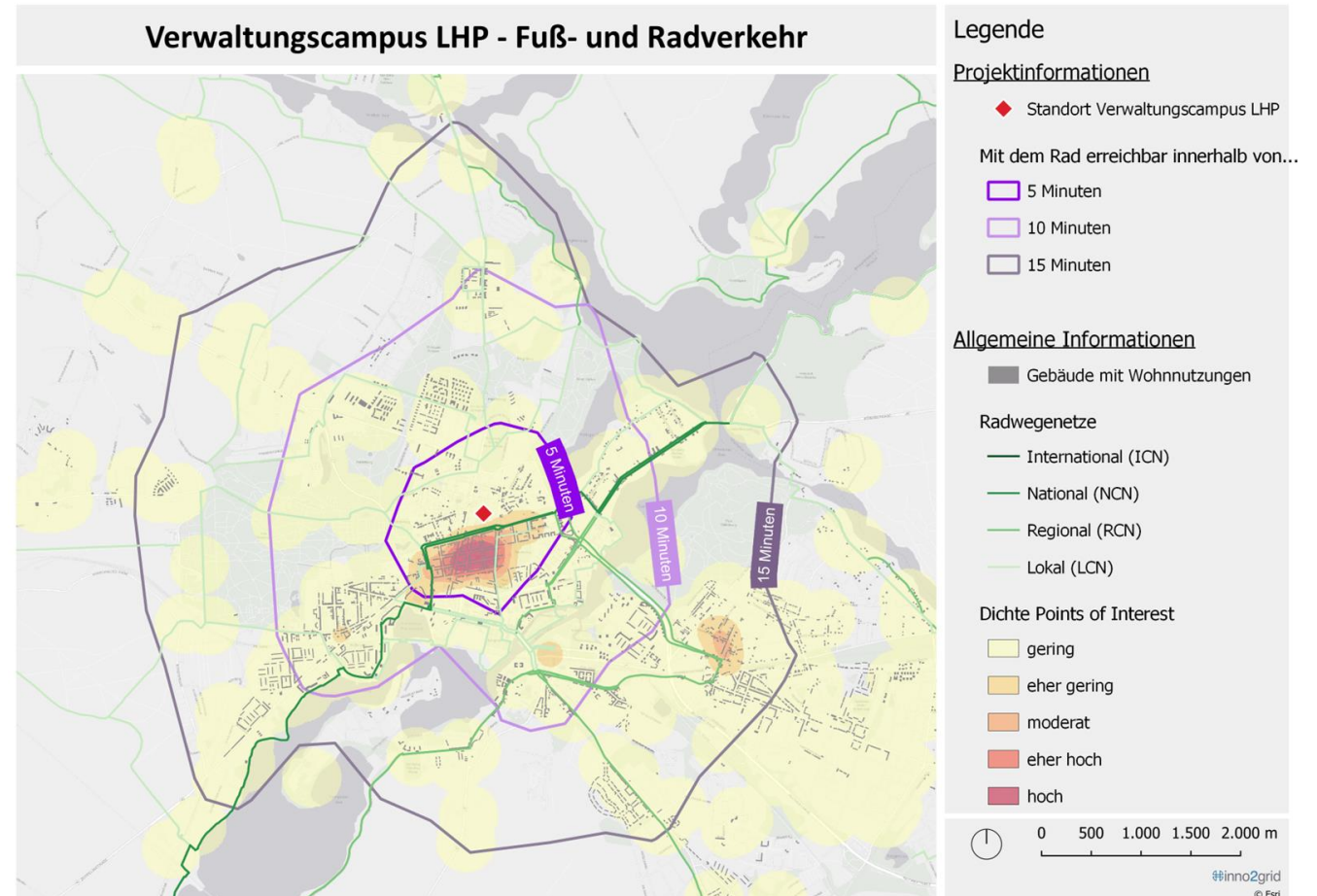
Verkehrsmittel	Start	Ziel	Wegzeit
MIV*	Babelsberg	Rathaus	14 Min.
ÖPNV	Babelsberg	Rathaus	21 Min.
MIV*	Brandenburger Vorstadt	Rathaus	7 Min.
ÖPNV	Brandenburger Vorstadt	Rathaus	15 Min.

*ohne Parksuchverkehre

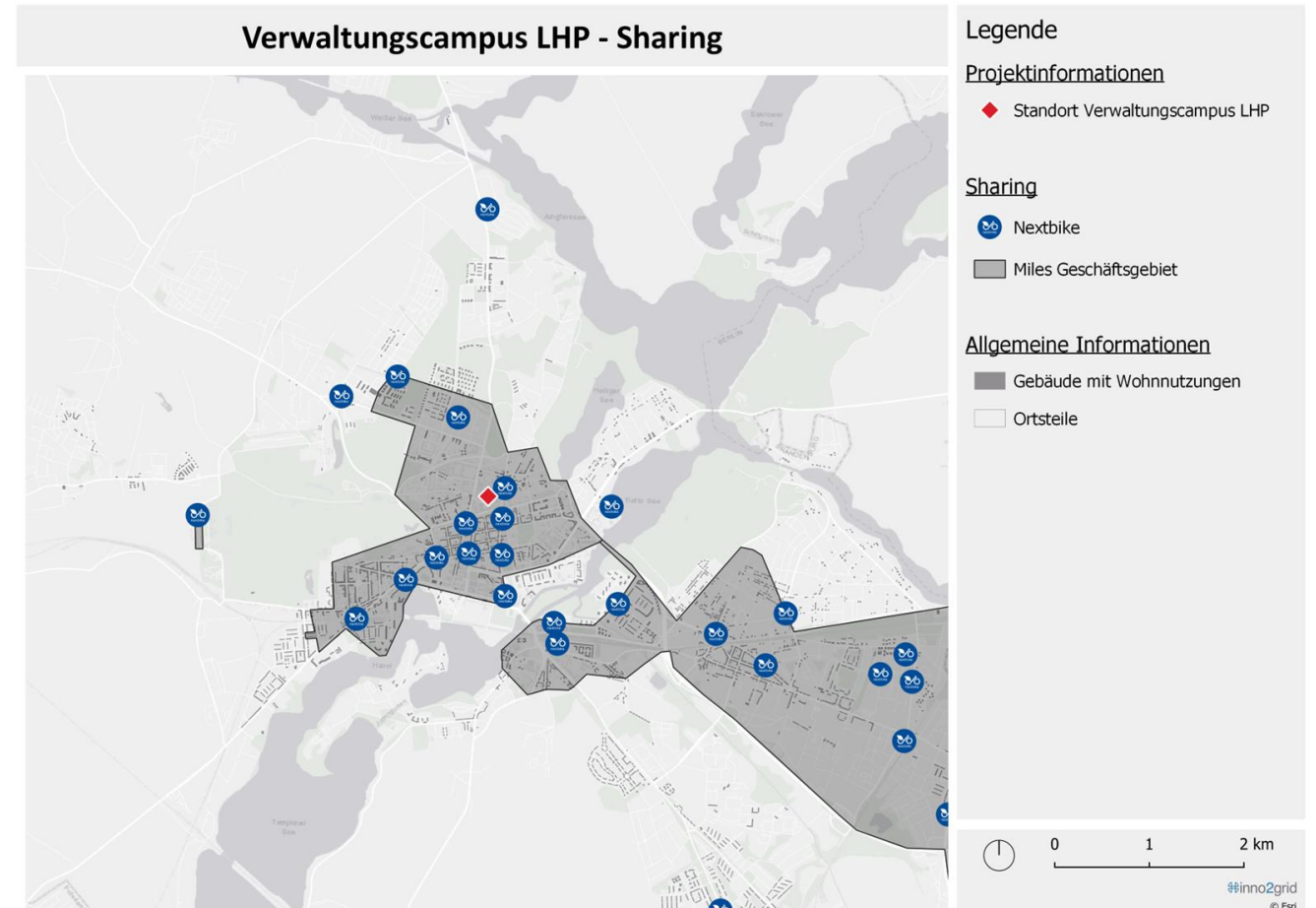


FAHRRADVERKEHR

- Die Größe der Stadt und die vergleichsweise gut ausgebaute Fahrradverkehrsinfrastruktur führen dazu, dass in Potsdam alles bequem mit dem Fahrrad erreichbar ist.
- Das schlägt sich auch in Umfragen nieder: Im Bundesvergleich gehört Potsdam zu den TOP 10 der fahrradfreundlichsten Kommunen in der Größenordnung 100.000 bis 200.000 Einwohner*innen
- Die Fahrradfreundlichkeit der Stadt zeigt Wirkung: im innerstädtischen Bereich werden rd. 31% aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.
- Zusätzlich profitiert der Campus von der zentralen Lage. Von hier kann fast das gesamte Stadtgebiet innerhalb von 15 Minuten erreicht werden.
- Da Besucher*innen in großen Teilen auch Potsdamer*innen sein werden, gilt es vor allem, Anreize zu schaffen, um den Besucher*innenverkehr auf primär auf das Fahrrad zu verlagern.



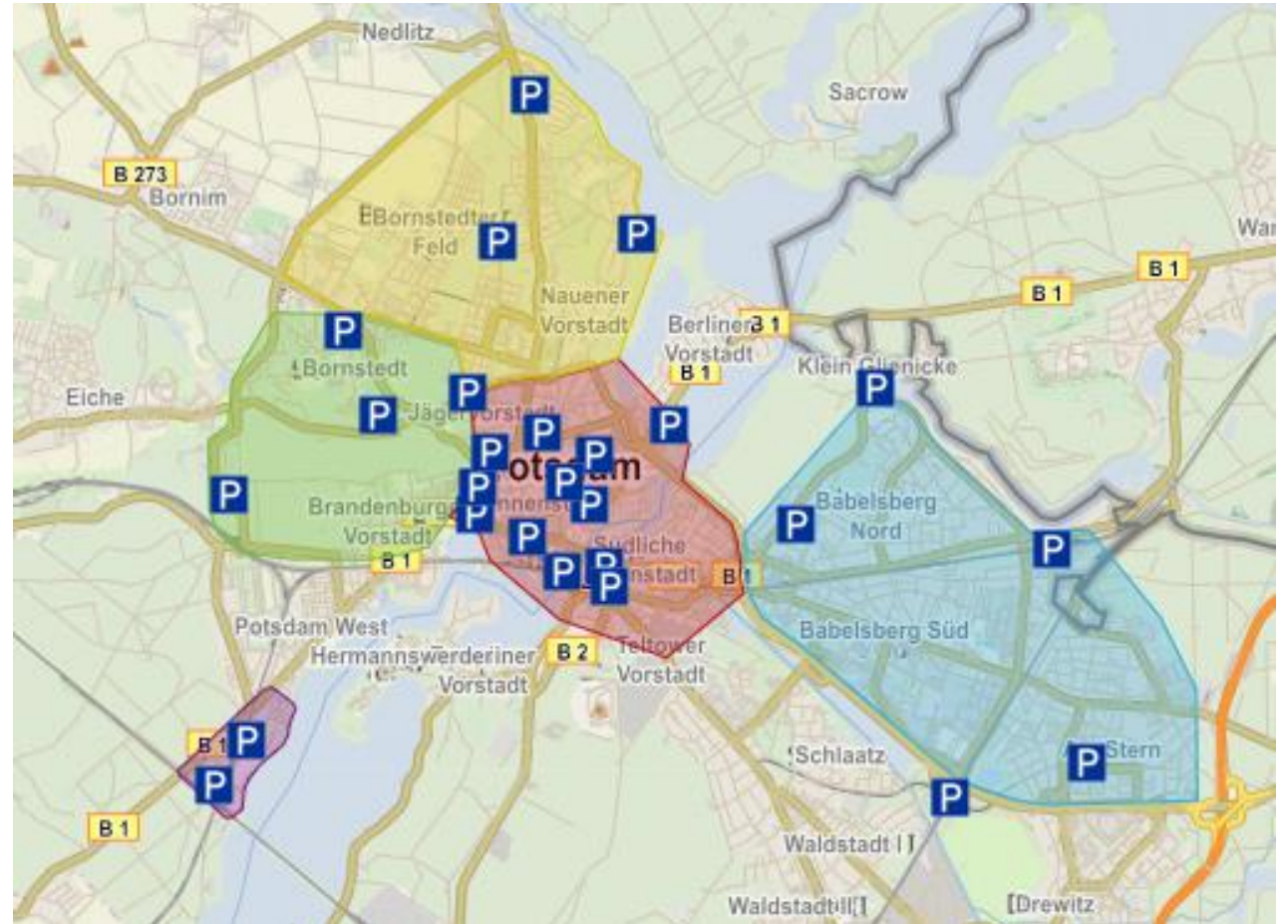
- In Puncto Sharing profitiert Potsdam durch die Nähe zu Berlin: So kann bspw. ein Miles Carsharingfahrzeug in Berlin entliehen und in Potsdam zurückgegeben werden – und andersrum.
- Miles ist allerdings bisweilen der einzige größere Carsharing-Anbieter im freefloating Betriebssystem in Potsdam
- E-Kickscootersharingangebote hingegen gibt es viele: Mit Tier, Lime, Bird, Voi, Dott, Bolt und Jawls sind gleich sieben Anbieter in Potsdam aktiv
- Bemerkenswert ist aber vor allem die Dichte an Bikesharing-Stationen des Betreibers Nextbike. 31 Stationen sind über das gesamte Stadtgebiet verteilt – wesentlich mehr als in Städten vergleichbarer Größe.



PARKRAUM IM UMFELD

- Potsdams Innenstadt verfügt über 7 Parkhäuser, 3 Tiefgaragen und 2 größere Parkplätze.
- Die durchschnittlichen Kosten pro Stunde liegen bei ca. 1,50 Euro. Im Deutschlandvergleich ist dies günstig.
- Viele von ihnen sind in das Parkleitsystem eingebunden.
- Außerdem können Erwerbstätige der Potsdamer-Verwaltung das Parkhaus Karstadt/Zentrum, das direkt an den Campus grenzt, nutzen. Zusätzliches Angebot:
 - Lademöglichkeit für E-Autos
 - Fahrradverleih

Dauer	Preise des Parkhaus Karstadt/Zentrum
Erste halbe Stunde	1 Euro
Zweite halbe Stunde	1,50 Euro
Jede weitere Stunde	2,50 Euro
Dauermietverträge	ab 160 Euro pro Monat



Bildquelle: www.mobil-potsdam.de

NUTZERGRUPPEN

Wer wird den Verwaltungscampus hauptsächlich nutzen?

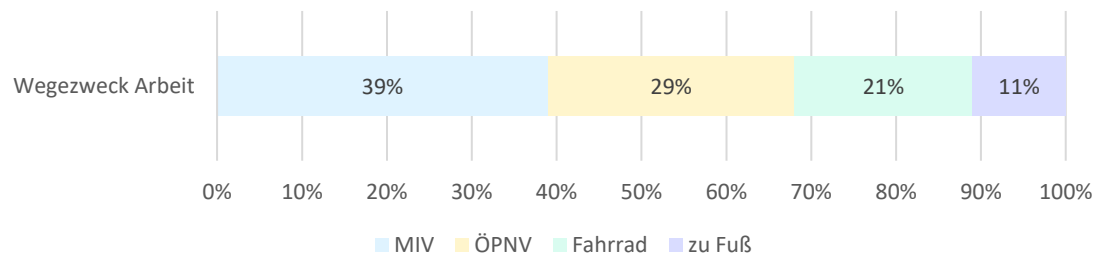
Erwerbstätige

- Eine Personengruppe, die maßgeblich zum Verkehrsaufkommen beitragen wird, sind die auf dem Campus ansässigen Erwerbstätigen und Verwaltungsangestellten
- Der Arbeitsweg wird erfahrungsgemäß vor allem mit dem Auto bestritten – so auch in Potsdam
- Ausschlaggebend für den Arbeitsweg ist in Potsdam aber auch der ÖPNV
- Verstärkte Fokussierung auf den ÖPNV für Erwerbstätige aus mehreren Gründen sinnvoll:
 - nicht alle Verwaltungsangestellten des Campusses stammen aus Potsdam
 - mit wachsender Distanz zum Arbeitsort ist die attraktivste Alternative zum eigenen Auto der ÖPNV – Anbindung P+R Campus Jungferensee (10 min) und P+R BUGA Volkspark (8min), P+R Wetzlarer Straße (21 min)
 - bereits im Bestand eine sehr gute ÖPNV-Ausgangssituation des Campus

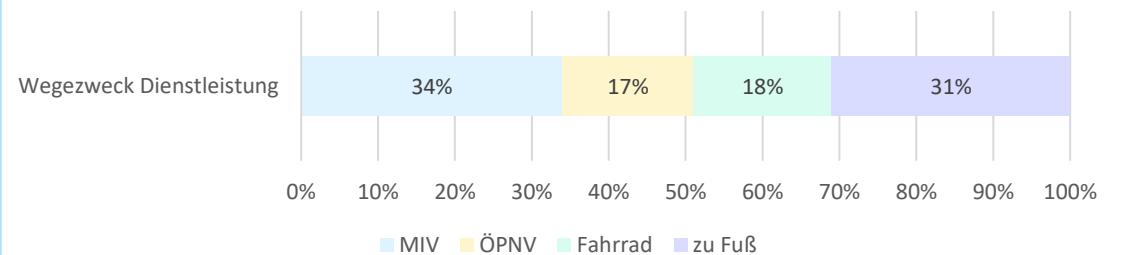
Besucher*innen

- Neben den Erwerbstätigen sind es vor allem die Besucher*innen, die zum Verkehrsaufkommen beitragen.
- Der mit Abstand größte Teil der Besucher*innen wird aus Potsdam stammen
- Verstärkte Fokussierung auf den Radverkehr für Besucher*innen aus mehreren Gründen sinnvoll:
 - Der mit Abstand größte Teil der Besucher*innen wird aus Potsdam stammen
 - Potsdamer*innen fahren ohnehin besonders gern mit dem Rad
 - Wie die Bestandsaufnahme gezeigt hat, ist der Campus mit dem Fahrrad hervorragend erreichbar

Potsdamer Mobilitätsverhalten auf dem Weg zur Arbeit



Potsdamer Mobilitätsverhalten bei Einkäufen und Erledigungen



ZWISCHENFAZIT BESTANDSANALYSE

SWOT Analyse Verwaltungscampus Potsdam

Stärken

- Zentrale Innenstadtlage
- Gute Anbindung an ÖPNV
- Hohe Dichte an Shared-Micromobility
- Fahrradfreundliche Stadt
- Umbruchsituation durch die Erweiterung des Standortes sowie weitere Entwicklungsprojekte in direkter Umgebung



Schwächen

- Arbeitswege werden in Potsdam am häufigsten mit dem Auto zurückgelegt
- Nur ein größerer Car-Sharing-Anbieter
- Günstiges Kurzzeit-Parken für Besucher*innen



Chancen

- Entwicklung eines autoarmen Quartiers
- Überdurchschnittliche Anreise der Personengruppen dem Umweltverbund
- Zukunftsorientierter, klimagerechter Campus mit Vorzeigecharakter als attraktiver Arbeitsstandort
- Durch Neubau Energie- und Mobilitätswende verknüpfen



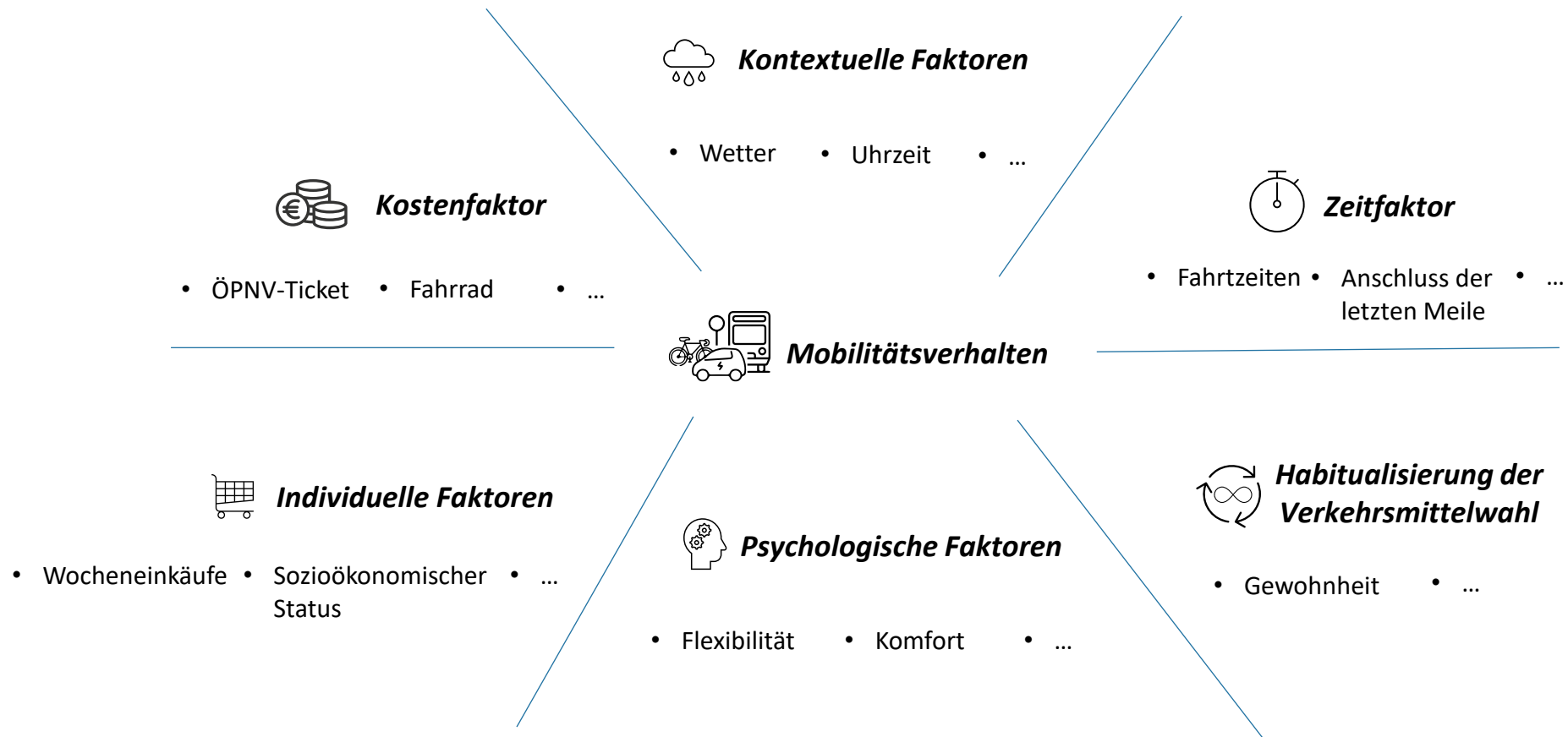
Risiken

- Ein überdurchschnittlich hoher Anteil an Pendler*innen und Besucher*innen reisen mit MIV an (tlw. aus dem Potsdamer Umland) !
- Pkw-Stellplatz als Anforderung der Mitarbeitenden (Fachkräftesicherung)

MOBILITÄTSVERHALTEN




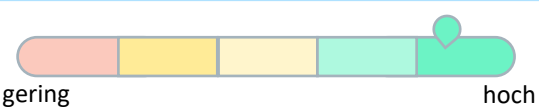
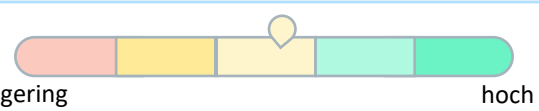
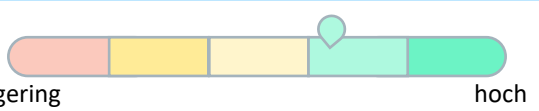
WIE KANN DAS MOBILITÄTSVERHALTEN BEEINFLUSST WERDEN?

Ein Blick auf Einflussfaktoren des Mobilitätsverhaltens lohnt






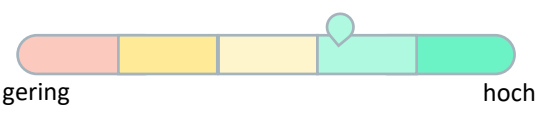
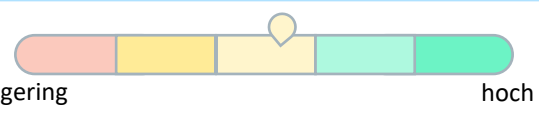
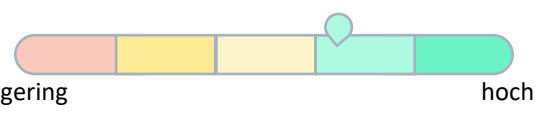
WIE KÖNNEN RISIKEN MINIMIERT WERDEN?

An den richtigen Stellen ansetzen

Faktoren	 Kostenfaktor	 Zeitfaktor	 Psychologische Faktoren	
Beispiele	<p>Mobilitätskosten beeinflussen maßgeblich die Wahl des Verkehrsmittels. Vor diesem Hintergrund können gezielte Incentivierungen ein klimafreundliches Mobilitätsverhalten fördern.</p>	<p>Das Zeitgefühl ist sehr subjektiv. Wartezeiten beim Umstieg werden anders wahrgenommen als die reine Fahrzeit. Durch verschiedene Mobilitätsoptionen kann ich mein Reiseziel multimodal erreichen.</p>	<p>Unabhängigkeit, Komfort, Status oder Flexibilität sind oft genannte Faktoren, warum nicht vom MIV auf andere Verkehrsmittel umgestiegen wird. Durch ein vielfältiges Mobilitätsangebot wird eine Alternative zum privaten Pkw geschaffen.</p>	
Handlungsspielraum				
Art der Maßnahme	Mobilitätsmanagement und Incentivierungen	Infrastruktur/ Wegenetz	Campus- übergreifende	Mobilitätsmanagement und Incentivierungen

WIE KÖNNEN RISIKEN MINIMIERT WERDEN?

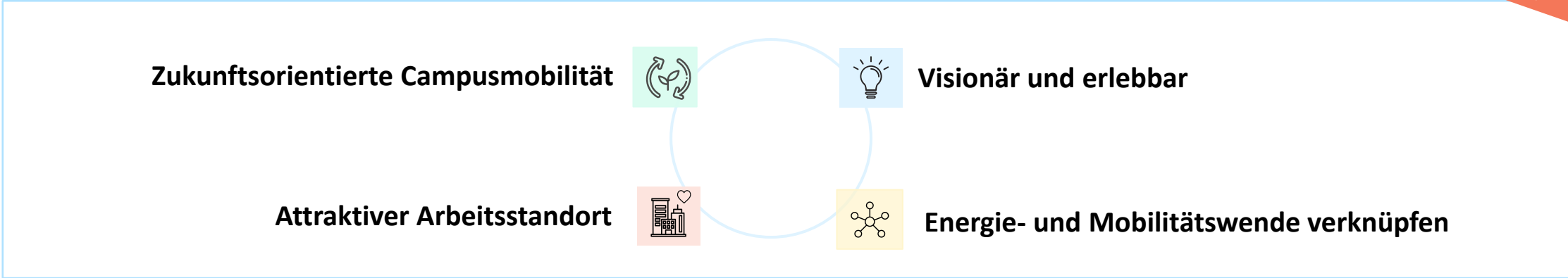
An den richtigen Stellen ansetzen

Faktoren	 Habitualisierung	 Individuelle Faktoren	 Kontextuelle Faktoren	
Beispiele	<p>Der Mensch ist ein Gewohnheitstier – das gilt auch für die Verkehrsmittelwahl. Ereignisse wie z.B. Jobwechsel oder Umzug bieten die Möglichkeit zur Neuausrichtung des Mobilitätsverhaltens</p>	<p>Große Wocheneinkäufe hindern Personen daran auf den MIV zu verzichten – gerade wenn es keine komfortablen Alternativen zum Transport gibt. Lastenräder und Carsharingfahrzeuge bieten eine Alternative zum privaten Pkw.</p>	<p>Wetter, Uhrzeit oder Wochentage wirken sich auf das Mobilitätsverhalten aus. Durch Flexibilität und angepasste Infrastrukturen (z.B. Umkleideräume) kann eine umweltfreundliche Mobilität gefördert werden.</p>	
Handlungsspielraum				
Art der Maßnahme	Mobilitätsmanagement und Incentivierungen	Infrastruktur/ Wegenetz	Campus- übergreifende	Gebäudescharfe Infrastruktur

MOBILITÄTSMASSNAHMEN UND -STECKBRIEFE

ARTEN VON MAßNAHMEN ZUR LEITBILD-ERREICHUNG

Entwurfsstand zur Diskussion



Infrastruktur/Wegenetz

- Stärkung des Fußwegenetzes
- Gestaltung der Wege

Campusübergreifende Maßnahmen

- Carsharing
- Bikesharing
- Scooter-Sharing
- Digitale Informationsanzeigen
- Campus-App

Gebäudescharfe Infrastruktur

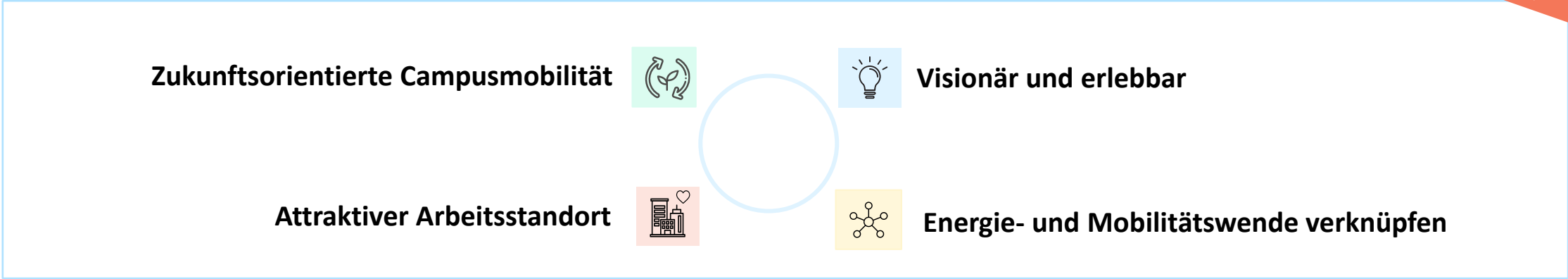
- Ladeinfrastruktur
- Fahrradabstellanlagen
- DIY-Fahrradreparatur/ Fahrrad Café
- Duschen
- Mobilitätsstation

Mobilitätsmanagement und Incentivierungen

- Dienstfahrrad / Business-Bike
- Job-Ticket
- Mobilitätsmanagerin

ARTEN VON MAßNAHMEN ZUR LEITBILD-ERREICHUNG

Entwurfsstand zur Diskussion



Infrastruktur/Wegenetz

- **Stärkung des Fußwegenetzes**
- **Gestaltung der Wege**

Campusübergreifende Maßnahmen

- Carsharing
- Bikesharing
- Scooter-Sharing
- Digitale Informationsanzeigen
- Campus-App

Gebäudescharfe Infrastruktur

- Ladeinfrastruktur
- Fahrradabstellanlagen
- DIY-Fahrradreparatur/ Fahrrad Café
- Duschen
- Mobilitätsstation

Mobilitätsmanagement und Incentivierungen

- Dienstfahrrad / Business-Bike
- Job-Ticket
- Mobilitätsmanagerin

STÄRKUNG DES FUßWEGENETZES

Beschreibung

- » Der Fokus der Wegeverbindungen innerhalb auf dem Campus liegt auf dem Fußwegenetz und dem sogenannten langsamen Verkehr
- » Schaffung einer hohen Aufenthaltsqualität entlang der Fußwegeachsen

Mehrwerte

- » Verkehr wird „entschleunigt“
- » Weniger Nutzung von Verkehrsmitteln auf dem Campus
- » Wegeverbindungen laden zum Aufenthalt ein und schaffen eine sichere Umgebung

Best Practice

- » Bo01 in Malmö
- » Vauban in Freiburg im Breisgau
- » Stellwerk 60 in Köln

Akteure & Beteiligte

- » Projektentwicklung

Beitrag zur Leitbilderreichung



Entwurfsstand zur Diskussion

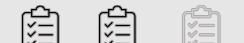


NACTO Urban Street Design Guide (2019)

MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



GESTALTUNG DER WEGE

Beschreibung

- » Verkehrslenkung erfolgt durch den Bodenbelag und die Belagsfarbe
- » Die Wahl erschütterungsarmen und ebenen Belags auf einzelnen Streifen ermöglicht eine barrierefreie Bewegung sowie stolperfreie Fortbewegung
- » Die FGSV empfiehlt 2,50 m Breite für Gehwege

Mehrwerte

- » Städtebaulicher und denkmalgeschützter Charakter bleiben erhalten
- » Zonierungen können hergestellt werden, z.B. für Ladezonen, Halteverbote, reine Fußgängerbereiche

Best Practice

- » HafenCity Hamburg
- » Altstadt Kopenhagen
- » Neuer Hafen Bremerhaven

Akteure & Beteiligte

- » Projektmanagement

Beitrag zur Leitbilderreichung



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit

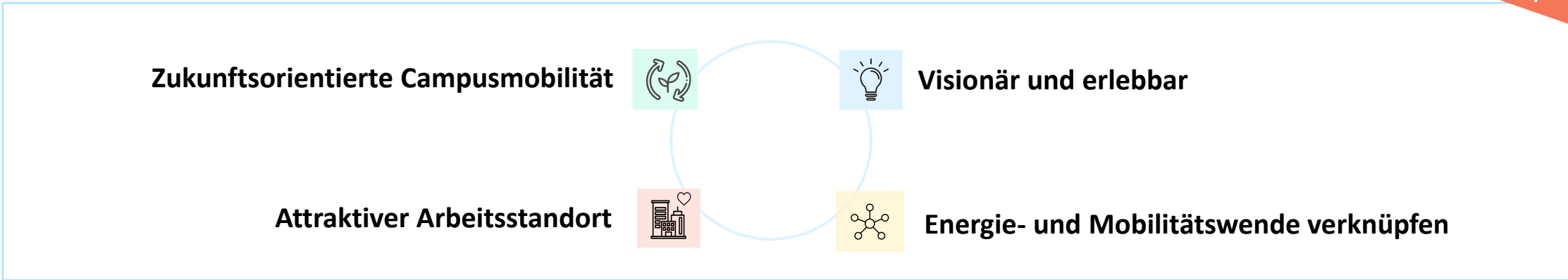


Kosten und Aufwand



ARTEN VON MAßNAHMEN ZUR LEITBILD-ERREICHUNG

Entwurfsstand zur Diskussion



Infrastruktur/Wegenetz

- Stärkung des Fußwegenetzes
- Gestaltung der Wege

Campusübergreifende Maßnahmen

- Carsharing
- Bikesharing
- Scooter-Sharing
- Digitale Informationsanzeigen
- Campus-App

Gebäudescharfe Infrastruktur

- Ladeinfrastruktur
- Fahrradabstellanlagen
- DIY-Fahrradreparatur/ Fahrrad Café
- Duschen
- Mobilitätsstation

Mobilitätsmanagement und Incentivierungen

- Dienstfahrrad / Business-Bike
- Job-Ticket
- Mobilitätsmanagerin

E-CAR-SHARING

Beschreibung

- » A-to-A Sharing-Angebot
- » Verschiedene Fahrzeugklassen möglich
- » Integration der Firmenfahrzeuge

Mehrwerte

- » Höhere Auslastung der Fahrzeuge
- » Flexibilität und Unabhängigkeit vom privaten Pkw schaffen
- » Bedarfsgerechte Mobilität durch Bereitstellung verschiedener Fahrzeugklassen
- » Flächenbedarf für Kfz reduzieren
- » Ersatz zum Dienstwagen

Best Practice

- » mobileeee
- » Cambio

Akteure & Beteiligte

- » Sharing-Dienstleister, z.B. Miles

Beitrag zur Leitbilderreichung



Entwurfsstand zur
Diskussion

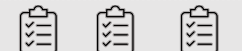


Quelle: <http://www.e-gap.de/e-carsharing-in-garmisch-partenkirchen-so-funktioniert/>

MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



BIKESHARING

Beschreibung

- » Schaffung eines stationsbasierten Bikesharing-Systems an der Mobilitätsstation
- » Abgabe der Leihräder an derselben oder einer beliebigen Station

Mehrwerte

- » Hohe Substitutionswirkung: Förderung des Radverkehrs, Entlastung des Straßenverkehrs und Senkung des Parkdrucks
- » Überbrückung der letzten Meile & Förderung des Umweltverbundes
- » Hochwertige Fahrräder, die dem eigenen Fahrrad sehr nahe kommen

Best Practice

- » Stellwerk 60 in Köln
- » Lincoln-Siedlung in Darmstadt

Akteure & Beteiligte

- » Mobilitätsdienstleister, z. B. nextbike, Call a Bike, movelo, Lime
- » Projektentwicklung

Beitrag zur Leitbilderreichung



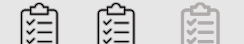
Entwurfsstand zur Diskussion



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



KICKSCOOTER & MOPED

Entwurfsstand zur Diskussion

Beschreibung

- » Minutengenaue Ausleihe von Rollern
- » A to B Sharing
- » Sinnvolle ergänzende Mobilitätsform bei entsprechender Regulierung im öffentlichen Raum

Mehrwerte

- » Einfache Steigungsbewältigung
- » Bedarfsgerechte Alternative zum ÖV, Rad- und Fußverkehr
- » Stadtweite Nutzung und Verfügbarkeit

Best Practice

- » Freie und Hansestadt Hamburg
- » Mülheim an der Ruhr

Akteure & Beteiligte

- » Operative Betreiber
- » Projektmanagement

Beitrag zur Leitbilderreichung

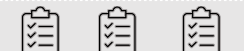


Quelle: TIER Mobility 2020

MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



DIGITALE INFORMATIONSANZEIGE

Entwurfsstand zur Diskussion

Beschreibung

- » Einblendung von Informationen wie ÖV-Fahrpläne, Anschlussverkehre, zur Verfügung stehende Sharing-Fahrzeuge, Wetter etc.
- » Bereitstellung an wichtigen Punkten, wie Eingänge, Plätze oder Mobilitätsstation

Mehrwerte

- » Nutzende bleiben stets informiert
- » Keine „bösen Überraschungen“
- » Ermöglicht spontane (Um-)Planungen

Best Practice

- » Jelbi-Monitore (BVG)
- » Rheinbahn Düsseldorf
- » Deutsche Bahn

Akteure & Beteiligte

- » Sharing-Dienstleister

Beitrag zur Leitbilderreichung



MOBILITY INFO | HEUTE 10/24°C | 8:54 | Dienstag, 01.06.2021

S+U JANNOWITZBRÜCKE 1 min

S Westkreuz (Berlin)	in 1 min
S Ahrensfelde Bhf (Berlin)	in 3 min
S Potsdam Hauptbahnhof	in 4 min
S Mahlsdorf Bhf (Berlin)	in 5 min
S Spandau Bhf (Berlin)	in 7 min

CARSHARING

Miles	0
Cambio	1
Greenwheels	0
Flinkster	0
Sharenow	0

S+U JANNOWITZBRÜCKE 1 min

S+U Hermannstr. (Berlin)	in 1 min
S+U Wittenau	in 1 min
S+U Wittenau	in 6 min
S+U Hermannstr. (Berlin)	in 7 min

E-SCOOTER/E-MOPED-SHARING

Emmy E-Roller	1
TIER E-Moped	0
TIER Scooter	9
Voi Scooter	2
Lime Scooter	0
Bird Scooter	0

S+U JANNOWITZBRÜCKE 1 min

Tiergarten, Philharmonie	in 4 min
S+U Warschauer Str.	in 4 min
Tiergarten, Philharmonie	in 14 min
S+U Warschauer Str.	in 14 min
Tiergarten, Philharmonie	in 24 min

BIKESHARING

Nextbike	3
Lime Bike	0
Donkey Bike	0

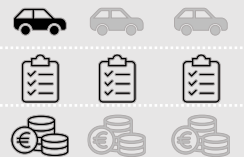
Quelle: VEOMO 2021

Hol dir die Jelbi-App unter www.jelbi.de!

MIV-Reduktion

Umsetzbarkeit

Kosten und Aufwand



CAMPUS-APP

Beschreibung

- » Integration der Mobilitätsangebote (Carsharing, Bikesharing etc.) in eine digitale Campus-App
- » Digitale Verknüpfung, Übersicht und Verortung der Angebote auf dem Campus
- » Ermöglichung der Buchung und Abrechnung der Angebote

Mehrwerte

- » Erhöhung Nutzungskomfort & Nutzungsakzeptanz
- » Verknüpfung mit bestehenden Ansätzen des Parkraummanagements und weiteren Campus-Dienstleistungen

Best Practice

- » EUREF Campus App (Schöneberg, Berlin)
- » SCALARA (Waldviertel Rodenkirchen, Köln)

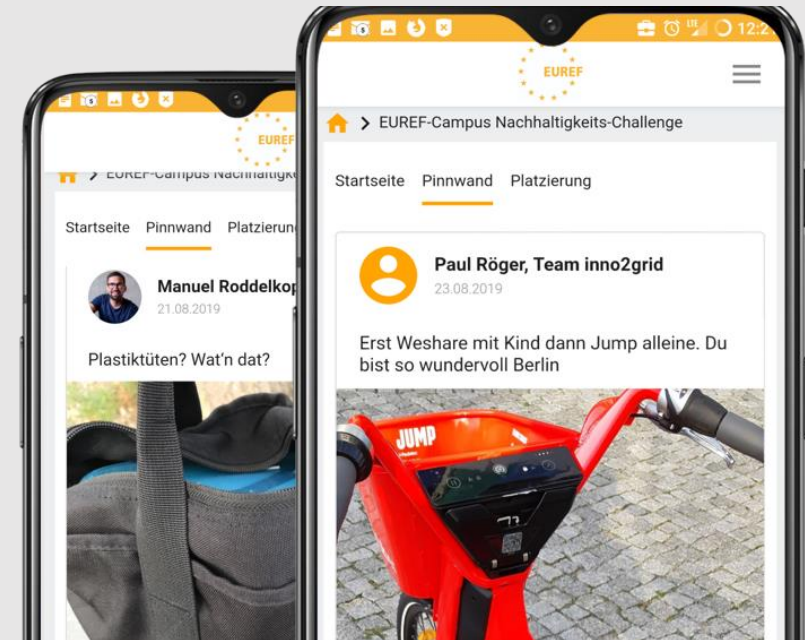
Akteure & Beteiligte

- » Mobilitätsdienstleister
- » Plattformanbieter

Nächste Schritte



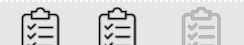
Entwurfsstand zur
Diskussion



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit

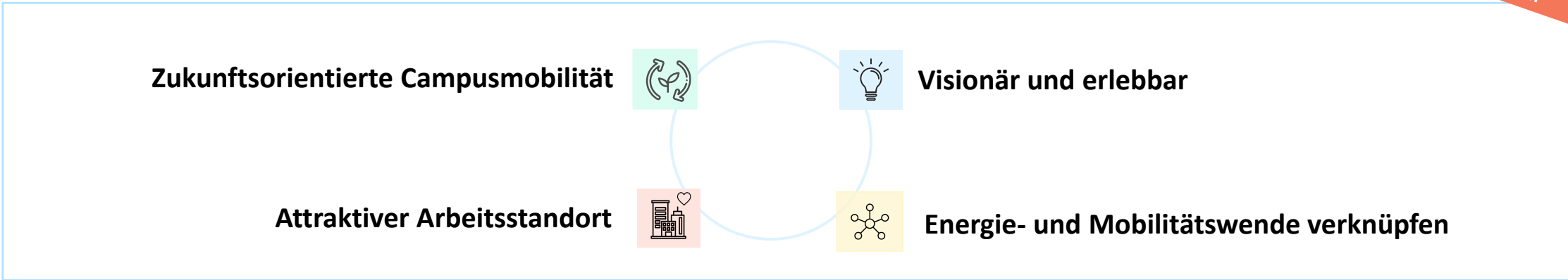


Kosten und Aufwand



ARTEN VON MAßNAHMEN ZUR LEITBILD-ERREICHUNG

Entwurfsstand zur Diskussion



Infrastruktur/Wegenetz

- Stärkung des Fußwegenetzes
- Gestaltung der Wege

Campusübergreifende Maßnahmen

- Carsharing
- Bikesharing
- Scooter-Sharing
- Digitale Informationsanzeigen
- Campus-App

Gebäudescharfe Infrastruktur

- **Ladeinfrastruktur**
- **Fahrradabstellanlagen**
- **DIY-Fahrradreparatur/ Fahrrad Café**
- **Duschen**
- **Mobilitätsstation**

Mobilitätsmanagement und Incentivierungen

- Dienstfahrrad / Business-Bike
- Job-Ticket
- Mobilitätsmanagerin

LADEINFRASTRUKTUR

Beschreibung

- » Ermöglicht Laden des Fahrzeugs auf dem Campus
- » Verortung an Außenstellplätzen
- » Ladeinfrastrukturmanagement ermöglicht optimierten Ladeprozess

Mehrwerte

- » Attraktivierung des Standorts
- » Komfort für Erwerbstätige sowie Besucher*innen
- » Staatliche Förderung

Best Practice

- » Stellwerk 60 in Köln
- » Lincoln-Siedlung in Darmstadt

Akteure & Beteiligte

- » LIS-Dienstleister, z.B. Schneider Electric
- » Sharing-Dienstleister
- » Projektentwicklung

Beitrag zur Leitbilderreichung



Entwurfsstand zur Diskussion

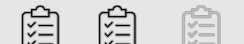


Quelle: inno2grid (2021)

MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



FAHRRADABSTELLANLAGEN

Beschreibung

- » Erhöhung der herzustellenden Fahrradstellplätze
- » Ergänzung und Qualifizierung von Radabstellanlagen: nah an den Gebäuden & barrierefrei
- » Berücksichtigung verschiedener Fahrradtypen

Mehrwerte

- » Höherer Schutz vor Fahrraddiebstahl & Sicherung vor Beschädigung
- » Höherer Komfort und Sicherheitsempfinden für Radfahrende
- » Incentivierung des Fahrradverkehrs

Best Practice

- » Fahrradloft in Berlin-Lichtenberg
- » Stellwerk 60 in Köln
- » Lincoln-Siedlung in Darmstadt

Akteure & Beteiligte

- » P + B

Beitrag zur Leitbilderreichung



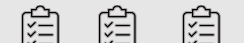
Entwurfsstand zur
Diskussion



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



DIY-FAHRRADREPARATUR / FAHRRAD CAFÉ

Beschreibung

- » Aufbau einfacher Reparatursets an Stahl-Kabeln oder Reparaturstationen
- » Integration von Standluftpumpen und Möglichkeit zum Aufhängen des Rads
- » evtl. Kombination mit einem Café

Mehrwerte

- » Professionelles Equipment
- » Integration in Mobilitätsstation
- » Austausch und Rat mit und von Anwohnenden

Best Practice

- » Fahrradloft in Berlin
- » Fahrradmodellquartier in Bremen-Neustadt

Akteure & Beteiligte

- » Café-/Gewerbebetreiber
- » Projektentwicklung

Beitrag zur Leitbilderreichung



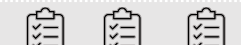
Entwurfsstand zur
Diskussion



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



DUSCHEN UND UMKLEIDEKABINEN

Beschreibung

- » Integration von Duschen und Umkleidekabinen in Gebäude(n)
- » Kostenlose Nutzung für Angestellte

Mehrwerte

- » Ermöglicht die Anreise mit Fahrrad auch bei schlechteren Wetterbedingungen
- » Anreiz auf MIV zu verzichten
- » Komfort für Erwerbstätige

Best Practice

- » EUREF-Campus Berlin

Akteure & Beteiligte

- » Projektentwicklung

Beitrag zur Leitbilderreichung



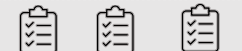
Entwurfsstand zur
Diskussion



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



MOBILITÄTSSTATION

Beschreibung

- » Bündelung der verschiedenen Sharing-Angebote, ÖV und Fahrradabstellanlagen an einem Ort
- » Hub ist an den oberirdischen Stellplätzen anzusiedeln
- » Lokale Produktion von Strom und Integration in Micro-Grid

Mehrwerte

- » Mobilitätsangebot je nach Situation
- » Flexibles Mobilitätsangebot wird zur Verfügung gestellt
- » Individuelle Mobilitätsbedürfnisse werden bedient

Best Practice

- » Jelbi Berlin
- » SwitHH Stationen Hamburg
- » Mobilitätspunkte Bremen

Akteure & Beteiligte

- » Projektmanagement
- » Dienstleistungsgespräche führen
- » Betreibermodelle entwickeln

Beitrag zur Leitbilderreichung



Entwurfsstand zur Diskussion



Quelle: <https://inno2grid.com/referenzen/details/zeemobase.html/>

MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit

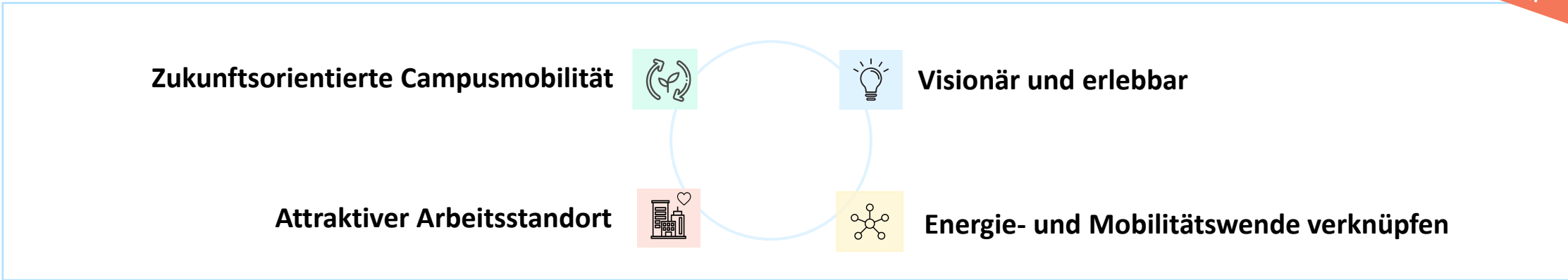


Kosten und Aufwand



ARTEN VON MAßNAHMEN ZUR LEITBILD-ERREICHUNG

Entwurfsstand zur Diskussion



- Infrastruktur/Wegenetz**
- Stärkung des Fußwegenetzes
 - Gestaltung der Wege

- Campusübergreifende Maßnahmen**
- Carsharing
 - Bikesharing
 - Scooter-Sharing
 - Digitale Informationsanzeigen
 - Campus-App

- Gebäudescharfe Infrastruktur**
- Ladeinfrastruktur
 - Fahrradabstellanlagen
 - DIY-Fahrradreparatur/ Fahrrad Café
 - Duschen
 - Mobilitätsstation

- Mobilitätsmanagement und Incentivierungen**
- **Dienstfahrrad / Business-Bike**
 - **Job-Ticket**
 - **Mobilitätsmanagerin**

MOBILITÄTSMANAGER*IN

Beschreibung

- » Ansprechpartner*in für betriebliche wie kommunale Mobilitäts-Herausforderungen
- » Proaktive Gestaltung der erzeugten Verkehre
- » Analyse, Entwicklung von Optimierungsmaßnahmen und Evaluation der betrieblichen Mobilität
- » Mobilitätsberatung und Koordinierung der Mobilitätsangebote

Mehrwerte

- » Anlaufstelle für Mitarbeitende und Besuchende
- » Schaffung Synergieeffekte durch gemeinschaftlich genutzte Mobilitäts- und Beratungsangebote

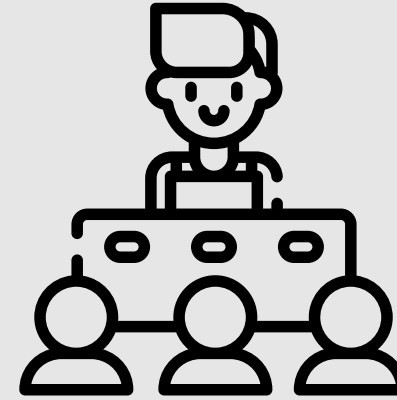
Best Practice

- » Land NRW

Akteure & Beteiligte

- » Mobilitätsdienstleister

Beitrag zur Leitbilderreichung

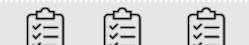


Entwurfsstand zur
Diskussion

MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



JOB-TICKETS

Beschreibung

- » Deutschlandweite 49-Euro-Ticket soll als Firmenticket rabattiert werden
- » Verwaltung gewährt bspw. einen Zuschuss von 25 Prozent, 5 weitere Prozent werden von Bund und Ländern dazugegeben. Somit läge der Preis für das bundesweit gültige Ticket dann bei 34,30 Euro.

Mehrwerte

- » Attraktivierung der ÖPNV-Angebote
- » Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und des Parkdrucks
- » Ausweitung der ÖPNV-Angebote durch gesicherte Nachfrage und Finanzierung

Best Practice

Akteure & Beteiligte

- » ViP
- » Projektentwicklung

Beitrag zur Leitbilderreichung



Entwurfsstand zur
Diskussion

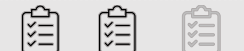


stadtbus-dormagen.de

MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



Beschreibung

- » Die Verwaltung schließt einen Rahmenvertrag mit einer Leasinggesellschaft
- » Angestellte können sich dann ihr Dienstrad bei einem kooperierenden Fahrradfachhändler aussuchen

Mehrwerte

- » Attraktivierung des Fahrrads
- » Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und des Parkdrucks

Best Practice

- » RoseBikes
- » JobRad

Akteure & Beteiligte

- » Leasinggesellschaft
- » Projektentwicklung

Beitrag zur Leitbilderreichung



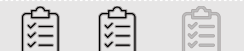
Entwurfsstand zur Diskussion



MIV-Reduktion



Umsetzbarkeit



Kosten und Aufwand



AUSBLICK UND NEXT STEPS