



Bundesinstitut
für Bau-, Stadt- und
Raumforschung

im Bundesamt für Bauwesen
und Raumordnung



BBSR-Berichte KOMPAKT 01/2026

Betriebliches Mobilitätsmanagement in ländlichen Räumen

Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung stellt in diesem Bericht Erkenntnisse aus 20 ausgezeichneten Praxisbeispielen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements in ländlichen Räumen vor und zeigt, welche Maßnahmen, Wirkungen und Erfolgsfaktoren zu einer nachhaltigen Mitarbeitendenmobilität beitragen. Die ausgezeichneten Projekte verdeutlichen, wie Unternehmen, Verwaltungen und weitere Akteure mit innovativen und praxisnahen Ansätzen die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen verbessern, den Umweltverbund stärken und gleichzeitig ihre Arbeitgeberattraktivität erhöhen können. Der Bericht gibt einen Überblick über zentrale Herausforderungen, erfolgreiche Umsetzungsstrategien sowie übertragbare Ansätze für andere Regionen und Betriebe.

Im Fokus stehen insbesondere:

- infrastrukturelle Maßnahmen wie Fahrradabstellanlagen und Ladeinfrastruktur,
- organisatorische Ansätze wie Fahrradleasing, Jobtickets oder Mitfahrplattformen,
- kommunikative Maßnahmen zur Information, Beteiligung und Motivation der Beschäftigten,
- Erfolgsfaktoren, Herausforderungen und Finanzierungsmöglichkeiten bei der Umsetzung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Maßnahmen, Wirkungen und
Erfolgsfaktoren aus 20 Praxisbeispielen

von

Lucas Biernanski
Rafael Kistner

Vorwort



Foto: Jürgen Schulzki

Liebe Leserinnen und Leser,

eine gute Mobilitätsanbindung ist in ländlichen Räumen häufig eine zentrale Voraussetzung für die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen, die Gewinnung von Fachkräften und die Attraktivität von Unternehmen. Doch gerade dort, wo Entfernungen größer sind und der öffentliche Verkehr nicht immer passt, braucht es neue Ideen für den Weg zur Arbeit. Viele Betriebe und Verwaltungen haben begonnen, genau hier anzusetzen – mit Lösungen, die alltagstauglich, klimafreundlich und überraschend einfach sein können.

Der Wettbewerb „Arbeitswege gestalten. Mobil in ländlichen Räumen“ macht diese Ideen sichtbar. Im Jahr 2025 wurden 20 Projekte ausgezeichnet, die zeigen, wie vielfältig Betriebliches Mobilitätsmanagement sein kann und wie viel sich mit konkreten Maßnahmen bewegen lässt. Der Wettbewerb wurde im Rahmen des Programms *Region gestalten* vom Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Auftrag des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) durchgeführt.

Die Beispiele reichen von sicheren Fahrradabstellanlagen, Duschen und Bonusprogrammen für Radpendlerinnen und Radpendler über Mitfahr-Apps und Bike-Leasing bis hin zu Shuttles für Mitarbeitende und Mobilitätsbudgets. Sie zeigen: Erfolgreiche Mobilitätskonzepte entstehen nicht allein durch Infrastruktur oder Technik. Entscheidend sind oft gute Organisation, klare Kommunikation und die Bereitschaft, gemeinsam mit den Beschäftigten passende Lösungen zu entwickeln.

Die vorliegende Publikation bündelt die Erfahrungen aus den ausgezeichneten Projekten. Sie zeigt, welche Maßnahmen sich in der Praxis bewährt haben, welche Herausforderungen zu bewältigen waren und welche Faktoren zum Erfolg beitragen. Vor allem aber macht sie sichtbar, wie vielfältig die Wege zu einer nachhaltigen Mobilität auch und gerade außerhalb der großen Städte sein können.

Ich wünsche Ihnen eine informative Lektüre und viele Anregungen für eigene Projekte.



Dr. Peter Jakubowski
Leiter des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)

Einleitung

Maßnahmen im Rahmen des Betrieblichen Mobilitätsmanagements (BMM) können zu signifikanten Verbesserungen der Mitarbeitendenmobilität führen. Da die meisten zurückgelegten Wege zuhause oder am Arbeitsplatz beginnen oder enden, hängt die Wahl des Verkehrsmittels stark vom Standort und den verfügbaren Mobilitätsangeboten ab. Gerade in ländlichen Räumen sind die Wege zum Arbeitsplatz häufig lang und nur eingeschränkt mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu bewältigen. Viele Beschäftigte sind daher auf den privaten Pkw angewiesen, um den täglichen Pendelweg oder dienstliche Wege zurückzulegen. Hinzu kommen in ländlichen Räumen strukturelle Herausforderungen wie Abwanderung, der demografische Wandel und ein zunehmender Fachkräftemangel, die den Wettbewerb um Arbeitskräfte weiter verschärfen. Mobilität wird damit zu einem zentralen Standortfaktor für Unternehmen und Beschäftigte in ländlichen Räumen.

Der Arbeitsort beeinflusst somit maßgeblich, welche Verkehrsmittel genutzt und wie viel CO₂-Emissionen dadurch verursacht werden. Hier setzt das BMM an: Es unterstützt Kommunen und Unternehmen mit strategischen und operativen Maßnahmen dabei, die Mobilität von Mitarbeitenden, Kundschaft und Lieferverkehr nachhaltig und effizient zu gestalten. Im Fokus steht nicht nur die Reduktion des motorisierten Individualverkehrs (MIV), sondern auch die Förderung

alternativer, umweltfreundlicher und gesundheitsfördernder Verkehrsmittel des Umweltverbundes wie Fußverkehr, Fahrrad, Bus, Bahn oder Fahrgemeinschaften.

In ländlichen Räumen finden sich bereits vielversprechende Konzepte des BMM: Im Jahr 2025 wurden im Rahmen des BBSR-Wettbewerbes „Arbeitswege gestalten. Mobil in ländlichen Räumen“ 20 erfolgreiche Projekte des BMM ausgezeichnet und über Mobilikon der Öffentlichkeit vorgestellt. In dieser Publikation werden die wichtigsten Erkenntnisse dieser 20 Projekte vorgestellt. Tabelle 1 sortiert die Kurzbeschreibungen der Projekte nach der Zahl der Beschäftigten aufsteigend, um sowohl die Erfolge kleinerer als auch größerer Betriebe hervorzuheben.

QR-Code

Dieser QR-Code führt Sie zum Beitrag über den Wettbewerb auf der Mobilikon-Webseite.



Tabelle 1: Kurzbeschreibungen der Gewinnerprojekte

Akteur/Einrichtung	Kurzbeschreibung
Meck-Schweizer GmbH 4 Beschäftigte	Das Projekt „Wege übers Land – Mobilität für Gessin“ der Meck-Schweizer GmbH fördert nachhaltige Mobilität durch die Einführung von E-Lieferfahrzeugen, Carsharing und Mitfahrangeboten. Es umfasst Photovoltaikanlagen zur Energieversorgung und eine barrierefreie Fahrradstation. Zudem wird ein GPS-gestütztes System genutzt, um Fahrten und Kosten zu erfassen.
Landkreis Oder-Spree 35 Beschäftigte	Mit dem Projekt „DALLI“ wurde im Landkreis Oder-Spree ein On-Demand-Verkehr etabliert, der ländliche Mobilitätsbedürfnisse adressiert. Es wurden zwei vollelektrische Fahrzeuge eingeführt, ein app-basiertes Buchungssystem entwickelt und über 500 Haltepunkte geschaffen. Die Finanzierung erfolgt durch Landeszuschüsse, kommunale Mittel und Fahrgeldeinnahmen.
Gemeinde Steinkirchen in der Samtgemeinde Lüne 44 Beschäftigte	Das Projekt in Steinkirchen hat ein BMM etabliert, um die Abhängigkeit vom MIV zu reduzieren. Wichtige Maßnahmen sind die Gründung des Dorfstromer e. V. für Carsharing mit E-Pkw, ein Mitfahrportal und die Teilnahme am Stadtradeln. Mitarbeitende können das elektrische Dienstfahrzeug auch privat nutzen, was die Attraktivität der Initiative erhöht.
Energie- und Umweltzentrum Allgäu gemeinnützige GmbH (eza!) 49 Beschäftigte	Das Energie- und Umweltzentrum Allgäu gemeinnützige GmbH (eza!) mit Sitz in Kempten hat umfassende Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität umgesetzt. Dazu gehören ein Mobilitätsbepunktungssystem per App zur Belohnung umweltfreundlicher Fortbewegung, eine neue Fahrradgarage mit Duschen, E-Ladestationen sowie E-Auto- und E-Bike-Leasing. Flexible Homeoffice-Regelungen und ein elektrischer Fuhrpark tragen zur CO ₂ -Reduktion und Kosteneffizienz bei.
Gemeinde Buttstädt 108 Beschäftigte	Die Landgemeinde Buttstädt hat verschiedene Initiativen im Rahmen eines BMM ins Leben gerufen, um die Mobilität ihrer Mitarbeitenden zu optimieren. Wichtige Maßnahmen sind die Einführung eines Fahrradleasings, die Anschaffung von E-Fahrzeugen, die Installation einer E-Ladesäule und die Einführung flexibler Arbeitszeiten.
Stadtverwaltung Drolshagen 126 Beschäftigte	Die Stadt Drolshagen hat mehrere Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität umgesetzt: den Ausbau sicherer Fahrradabstellanlagen, ein Fahrradleasing-Modell, ein Carsharing-System für Dienstfahrzeuge, die schrittweise Umstellung auf Elektrofahrzeuge mit entsprechender Ladeinfrastruktur sowie regelmäßige Befragungen der Mitarbeitenden. Aktionen wie Gesundheitstage, die Klima-Pendel-Challenge und Stadtradeln sensibilisieren für umweltfreundliche Alternativen.
Brunsbüttel Ports GmbH 250 Beschäftigte	Die Brunsbüttel Ports GmbH hat ein umfassendes Mobilitätskonzept umgesetzt, das auf die speziellen Herausforderungen eines ländlichen Standorts reagiert. Zentrale Elemente sind der Ausbau der Fahrradmobilität mit über 50 Betriebsrädern und mehr als 70 Fahrradabstellanlagen sowie die Schaffung von Umkleiden und Reparaturmöglichkeiten. Ein attraktives Dienstadtradeling fördert die private Nutzung, während Mobilitätskoordinatoren die Akzeptanz stärken.

Akteur/Einrichtung	Kurzbeschreibung
SCHAEFER GmbH 250 Beschäftigte	Das Projekt „Mobilität in ländlichen Räumen“ der SCHAEFER GmbH in Sigmaringen zielt darauf ab, nachhaltige Mobilität zu fördern und die MIV-Abhängigkeit zu reduzieren. Wichtige Maßnahmen umfassen ein E-Bike-Leasing, den Ausbau von Ladeinfrastruktur und überdachten Fahrradabstellanlagen sowie die Umstellung auf Elektrofahrzeuge.
Gemeinde Büsum 270 Beschäftigte	In Büsum wurde ein BMM implementiert, um die Mitarbeitermobilität zu fördern und klimafreundliche Optionen zu schaffen. Zu den Maßnahmen gehören Fahrradleasing, ein Job-Ticket, E-Scooter für kurze Dienstwege sowie die vollständige Elektrifizierung des Fuhrparks der Tourismus Marketing Service Büsum GmbH. Die Einführung eines Fahrsicherheitstrainings für Mitarbeitende verbessert die Sicherheit und fördert eine nachhaltige Mobilität.
Landratsamt Aichach-Friedberg 457 Beschäftigte	Im Landratsamt Aichach-Friedberg wurden Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität umgesetzt, darunter der Ausbau der Ladeinfrastruktur, ein Mobilitätsbepunktungssystem zur Belohnung umweltfreundlicher Verkehrsnutzung, die Einführung eines Jobtickets, Fahrradleasing und eine neue Radabstellanlage. Zudem wurden digitale Formate zur Reduzierung von Dienstreisen gefördert und Dienst-E-Bikes beworben.
VAUDE Sport GmbH & Co. KG 550 Beschäftigte	Die VAUDE Sport GmbH & Co. KG mit Sitz in Tetttnang hat ein BMM eingeführt, um nachhaltige Mitarbeitermobilität zu fördern und CO ₂ -Emissionen zu reduzieren. Die Maßnahmen umfassen JobRad-Leasing, E-Bike-Ladestationen, eine Busanbindung (Bähnle-Linie) und eine klare Priorisierung von Bahnreisen bei Dienstreisen. Die Umsetzung wird durch die Zusammenarbeit mit der Stadt Tetttnang unterstützt.
Stadtverwaltung Ravensburg 736 Beschäftigte	Die Stadtverwaltung Ravensburg hat ein BMM eingeführt, das finanzielle Zuschüsse für Fahrräder und das Deutschland-Ticket bietet. Die Fahrradinfrastruktur wurde mit abschließbaren Abstellanlagen und Ladestationen verbessert. Eine App ermöglicht die einfache Buchung von Dienstfahrzeugen und Elektrofahrrädern. Dienstreisen wurden reduziert und umweltfreundliche Verkehrsmittel werden bevorzugt, was den CO ₂ -Ausstoß senkt.
Landratsamt Main-Tauber-Kreis 1.044 Beschäftigte	Das Landratsamt Main-Tauber-Kreis fördert nachhaltige Mobilität und reduziert CO ₂ -Emissionen im Rahmen seines BMM. Wichtige Maßnahmen umfassen ein Jobticket mit 50-prozentigem Zuschuss, Jobbike-Leasing und eine App zur Bildung von Fahrgemeinschaften.
Kreisverwaltung Lahn-Dill-Kreis 1.464 Beschäftigte	Im Rahmen des BMM im Lahn-Dill-Kreis wurden Maßnahmen wie ein Jobticket, Fahrradleasing und Investitionen in Fahrradinfrastruktur umgesetzt. Diese erhöhen die Attraktivität von ÖPNV und Radverkehr. Zudem trägt die Erweiterung der Dienstfahrzeugflotte um E-Autos dazu bei, CO ₂ -Emissionen zu reduzieren. Mobilitätstage und Informationskampagnen steigern das Bewusstsein, während flexible Arbeitszeitmodelle den Pendelverkehr verringern.
Kreisverwaltung Steinfurt 1.645 Beschäftigte	Der Kreis Steinfurt hat ein umfassendes Mobilitätsmanagement umgesetzt, das die Radinfrastruktur aufwertet, darunter ein neuer Fahrradkeller mit Duschen und eine moderne Radabstellanlage mit Lademöglichkeiten. Dienstpedelecs, Falträder und E-Scooter stehen zur Verfügung. Zudem wird der Fuhrpark elektrifiziert und es gibt ein Bonusprogramm („Aktion Fahrrad“) zur Förderung des Radpendelns.
InfraServ GmbH & Co. Gendorf KG im Chemiepark Gendorf 3.900 Beschäftigte	Im Chemiepark Gendorf wurde ein Mobilitätsangebot zur Bildung von Fahrgemeinschaften etabliert, um Mitarbeitenden, insbesondere Auszubildenden, eine bessere Erreichbarkeit zu ermöglichen. Eine Mitfahr-App wurde eingeführt, die auf eine intensive Kommunikationskampagne setzt. Seit September 2024 wurden über 500 Downloads registriert. Die Fahrgemeinschaften führen zu einer CO ₂ -Reduktion von mehreren Tonnen jährlich.
Stadt Ludwigsfelde ca. 4.500 Beschäftigte	Das Projekt „Mobil2@Lu“ in Ludwigsfelde hat digitale Mobilitätsstationen eingerichtet, um die „letzte Meile“ zwischen Bahnhof und Arbeitsplatz nachhaltig zu gestalten. Mit E-Scootern und Fahrrädern bieten sie flexible Transportmöglichkeiten. Die Maßnahmen verbessern die Erreichbarkeit, reduzieren CO ₂ -Emissionen und stärken die Arbeitgeberattraktivität. Die Finanzierung erfolgt durch die Stadt und lokale Unternehmen.
Liebherr-Werk Ehingen GmbH (LWE) 5.000 Beschäftigte	Die Liebherr-Werk Ehingen GmbH (LWE) hat mit dem Projekt "Mobility+" ein BMM etabliert, um die Abhängigkeit vom MIV zu reduzieren. Zu den Maßnahmen gehören die Einführung eines Shuttles für Mitarbeitende, ein Bike-Leasing-Programm, eine Pendel-App zur Bildung von Fahrgemeinschaften sowie die Elektrifizierung des Fuhrparks.
Vetter Pharma-Fertigung GmbH & Co. KG ca. 7.000 Beschäftigte	Das Mobilitätskonzept der Vetter Pharma-Fertigung GmbH & Co. KG fördert nachhaltige Mobilität im Unternehmen durch Maßnahmen wie JobRad-Leasing, E-Fahrzeuge und eine umfassende Fahrradinfrastruktur. Wichtige Initiativen umfassen die Bereitstellung von über 750 Fahrradstellplätzen, ein Jobticket mit voller Bezuschussung und die Einführung von E-Ladestationen. Ziel ist es, den Anteil der Fahrrad- und ÖPNV-Nutzenden bis 2029 zu verdoppeln.
Robert Bosch GmbH Standort Reutlingen 8.500 Beschäftigte	Die Robert Bosch GmbH in Reutlingen hat ein Mobilitätsmanagement eingeführt, das nachhaltige Alternativen zum MIV fördert. Dazu gehören Fahrradleasing über JobRad, 500 neue Fahrradstellplätze und ein Radler-Container mit Duschen. Ein Shuttle-Bus-Service, dessen Kosten vom Arbeitgeber getragen werden, ermöglicht die Nutzung der Fahrzeit als Arbeitszeit. Auch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird durch den Werksausweis als Fahrschein gefördert, was zur Reduzierung von CO ₂ -Emissionen beiträgt.

Quelle: BBSR

Ausgangslage und Gründe für die Einführung des BMM

Für die Einführung des BMM in den 20 Projekten gab es unterschiedliche Anlässe. Häufig gingen ihnen Mobilitätsanalysen, Mitarbeitendenbefragungen oder übergeordnete Klima- und

Mobilitätskonzepte voraus. Dabei zeigten sich wiederkehrende Herausforderungen:

Dominanz des motorisierten Individualverkehrs und geringe Bedeutung des ÖPNV

Die betriebliche Mobilität in Verwaltungen und Unternehmen war in vielen Projekten stark durch den MIV geprägt. Kostenfreie Parkplätze minderten häufig den Anreiz, alternative Verkehrsmittel wie den ÖPNV oder das Fahrrad zu nutzen – auch bei kurzen Distanzen. Dies führte teilweise zu einer hohen Auslastung der vorhandenen Stellplätze bis hin zu Kapazitätsengpässen.

Auch der ÖPNV stellte in vielen Projekten keine attraktive Alternative dar, etwa aufgrund fehlender oder zeitlich eingeschränkter Verbindungen, insbesondere in den Abend- und Nachtstunden bei Schichtdiensten.

Beispiel Stadtverwaltung Drolshagen:

Trotz überwiegend kurzer Wege nutzten die meisten Beschäftigten das Auto. Der Fahrradanteil war gering, unter anderem aufgrund fehlender Fahrradabstellmöglichkeiten und Umkleieräume. Die starke Pkw-Nutzung führte zu Parkplatzproblemen.

Beispiel Liebherr-Werk Ehingen GmbH:

Trotz vorhandenem Bahnhof konnte der ÖPNV aufgrund unterschiedlicher Schichtmodelle nicht durchgehend genutzt werden. Hinzu kam die Problematik der letzten Meile zwischen Bahnhof und Betriebsstätte. Eine Mitarbeitendenbefragung zeigte, dass über 70 % der Wege mit dem Pkw zurückgelegt wurden, während weniger als 1 % den ÖPNV nutzte. Die hohe Pkw-Nutzung führte sogar zu Wildparken und zur Anmietung externer Parkflächen.

Unzureichende Fahrradinfrastruktur am Arbeitsplatz

In mehr als der Hälfte der Projekte fehlten sichere und wettergeschützte Fahrradabstellanlagen. Zusätzlich wurden häufig fehlende Umkleide- und Duschmodlichkeiten als Hemmnis für die Nutzung des Fahrrads genannt.

Beispiel Energie- und Umweltzentrum Allgäu (ezal):

Der Großteil der Fahrräder musste öffentlich zugänglich im Außenbereich stehen, was die Attraktivität des Fahrrads als Verkehrsmittel einschränkte.

Mobilitätsanalysen, Klimaschutzziele und rechtliche Anforderungen als Auslöser

Die genannten Herausforderungen wurden in der Regel im Rahmen von Mobilitätsanalysen oder -befragungen identifiziert, die als Grundlage für die Einführung des BMM dienten. Häufig waren diese in übergeordnete Klima- oder Mobilitätskonzepte eingebettet.

Beispiel Kreis Steinfurt:

Im Kreis Steinfurt wurde 2015 der Masterplan klimafreundliche Mobilität erstellt, der für 15 Jahre gilt und einen Schwerpunkt auf die Mitarbeitendenmobilität legt. Ziel ist die Klimaneutralität bis 2040.

Beispiel Ravensburg:

In Ravensburg führte die Überschreitung gesetzlicher Schadstoffwerte zur Erstellung eines Luftreinhalteplans, was die Vetter Pharma-Fertigung GmbH & Co. KG als Anlass zur Einführung eines BMM nutzte.

Beispiel Lahn-Dill-Kreis:

Im Lahn-Dill-Kreis wurde 2015 ein integriertes Klimaschutzkonzept verabschiedet, in dessen Rahmen eine BMM-Stelle aus Mitteln der Nationalen Klimaschutzinitiative geschaffen wurde.

Beispiel Vaude Sport GmbH & Co. KG:

Bei der VAUDE Sport GmbH & Co. KG zeigte eine Klimabilanz, dass Arbeitswege und Dienstreisen mehr als die Hälfte der unternehmensbezogenen Emissionen verursachten.

Erreichbarkeit, Fachkräftesicherung und Gesundheit als betriebliche Motive

Eine unzureichende Erreichbarkeit der Arbeitsstätten wirkte sich in mehreren Projekten direkt auf die Fachkräftesicherung und Wettbewerbsfähigkeit aus. Zum Teil spielte auch die Gesundheitsförderung eine zentrale Rolle.

Beispiel Projekt Mobi@Lu (Ludwigsfelde):

Dokumentiert wurden Kündigungen sowie Absagen von Vorstellungsgesprächen aufgrund schlechter Erreichbarkeit.

Beispiel SCHAEFER GmbH:

Lange Autofahrten wirkten sich negativ auf Bewegung, Wohlbefinden und Stresslevel aus. Das Unternehmen sah daher Potenziale insbesondere in der Förderung des Fuß- und Radverkehrs.

Nach der Analyse des Status quo und der jeweiligen Rahmenbedingungen entwickelten die Betriebe und Verwaltungen auf dieser Grundlage passgenaue Maßnahmen im Rahmen

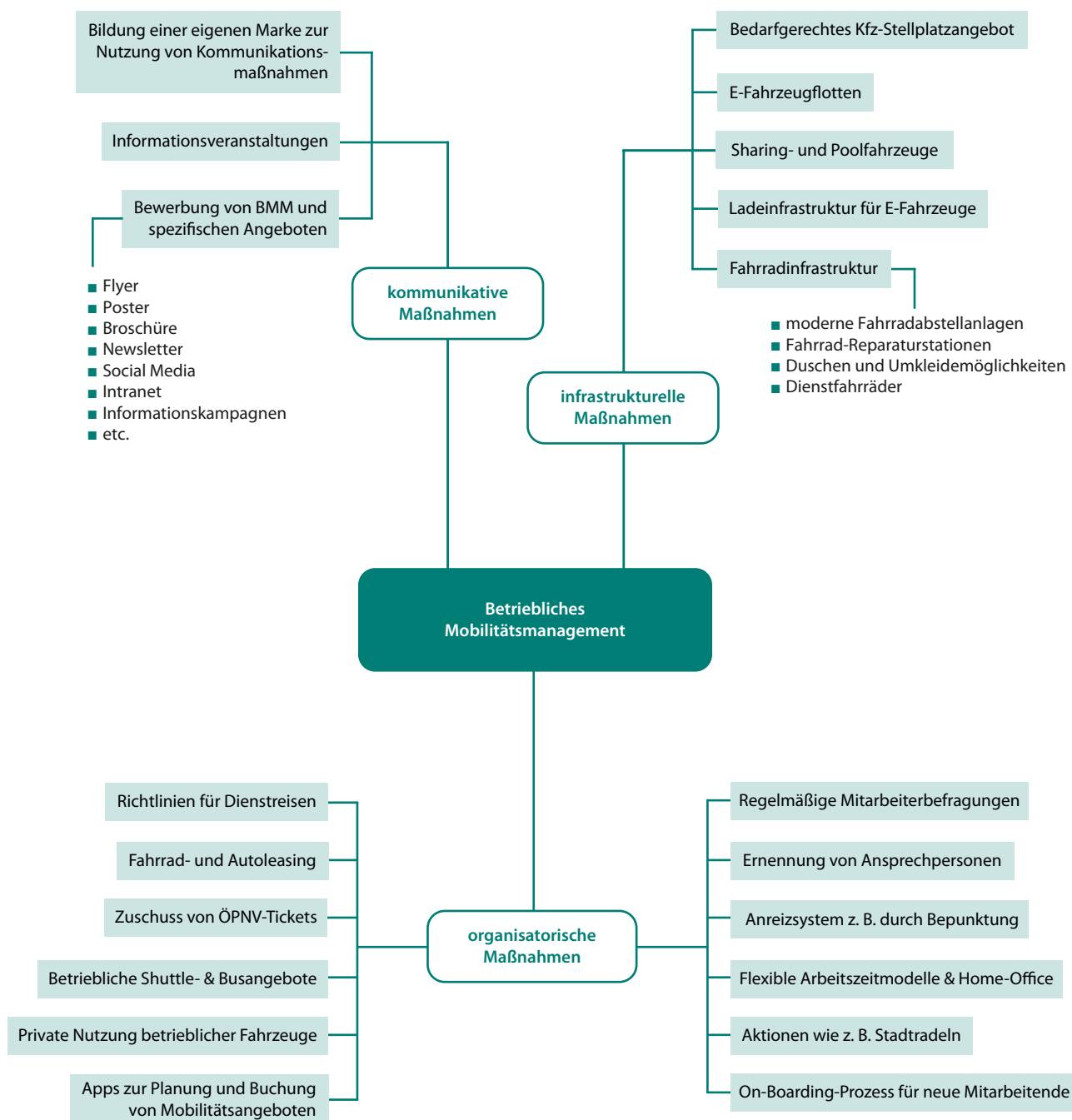
ihrer BMM-Konzepte. Diese orientierten sich an den identifizierten Bedarfen und zielten auf langfristige und ressourcenschonende Verbesserungen der Mitarbeitendenmobilität ab.

Maßnahmen zur Verbesserung der Mitarbeitendenmobilität im Rahmen des BMM

Das BMM umfasst strategische und operative Maßnahmen zur nachhaltigeren und effizienteren Gestaltung der Mobilität von Mitarbeitenden, Kundschaft und Lieferverkehr. Neben der Reduktion des MIV liegt der Fokus insbesondere auf der Förderung umweltfreundlicher und gesundheitsfördernder Verkehrsmittel wie Fahrrad, Bus, Bahn oder Fahrgemeinschaften.

Die von Betrieben und Verwaltungen umgesetzten Maßnahmen reichen dabei von infrastrukturellen Verbesserungen über Anreizsysteme bis hin zu digitalen Lösungen für eine intelligente und ressourcenschonende Mobilität und lassen sich in infrastrukturelle, organisatorische und kommunikative Ansätze unterteilen.

Abbildung 1: In den Projekten umgesetzte Maßnahmen des BMM



Quelle: BBSR

Infrastrukturelle Maßnahmen – Radverkehr und E-Fuhrparks im Fokus

Ein zentraler Bestandteil des BMM ist der Ausbau einer modernen und attraktiven Mobilitätsinfrastruktur. Sie bildet die Grundlage dafür, dass Mitarbeitende nachhaltige Verkehrsmittel bequem, sicher und alltagstauglich nutzen können. Im Fokus der Gewinnerprojekte stehen dabei besonders die Förderung des Radverkehrs sowie bedarfsgerechte Park- und Ladeangebote.

Um den Umstieg auf das Fahrrad zu erleichtern, stellt die Stadtverwaltung Ravensburg ihren Beschäftigten hochwertige und sichere Abstellmöglichkeiten zur Verfügung. Je nach Standort stehen kostenlose, abschließbare und überdachte Fahrradstellplätze bereit, die zusätzlich mit Ladestationen für E-Bike-Akkus ausgestattet sind. Ergänzend wurden Duschen, Umkleiden und Schließfächer eingerichtet, um den Beschäftigten auch bei längeren oder wetterbedingt anspruchsvollen Wegen komfortable Bedingungen zu bieten. Diese Infrastruktur trägt dazu bei, den Radverkehr als gleichwertige und attraktive Alternative zum Auto zu etablieren.

Der Kreis Steinfurt sichert den Zugang zu seinem modernen Fahrradkeller über eine chipgesicherte Automatiktür.

Neben hochwertigen Abstellplätzen, Umkleiden, Spinden und Duschen steht im Inneren eine Reparaturstation zur Verfügung, um kleinere Wartungsarbeiten vor Ort durchführen zu können. Für Besucherinnen und Besucher wurden weitere Fahrradabstellanlagen an den zentralen Eingängen der Verwaltungsgebäude geschaffen, sodass auch externe Gäste nachhaltige Mobilitätsangebote nutzen können.

Die Robert Bosch GmbH führte eine eigene Zufahrt zum Werksgelände nur für Fahrradfahrende ein, sodass die Fahrräder an den seit 2018 zusätzlich geschaffenen 500 Stellplätzen abgestellt werden können. Bei VAUDE Sport GmbH & Co. KG steht neben einer Werkstatteinheit auch ein Schlauchautomat bereit, an dem Beschäftigte bei Bedarf Fahrradschläuche kaufen können.

Ein weiterer Baustein beim Ausbau der Mobilitätsinfrastruktur ist die Einrichtung oder die Erweiterung des betriebseigenen Fuhrparks. Im Zuge des Projekts „Wege übers Land – Mobilität für Gessin“ der Meck-Schweizer GmbH wurde der Fuhrpark vollständig auf Elektromobilität umgestellt. Die Auslieferung von Waren erfolgt nun mit drei elektrisch betriebenen Lieferfahrzeugen, wodurch die betrieblichen CO₂-Emissionen deutlich reduziert werden. Zudem wurden auf dem Betriebsgelände eine Schnellladesäule für die eigene Flotte sowie fünf zusätzliche Wallboxen für Beschäftigte sowie Kundinnen und Kunden errichtet. Auf den Betriebsgebäuden wurden zwei Photovoltaikanlagen installiert, die Strom für die



Sichere Fahrradabstellplätze auch für Besucher der Kreisverwaltung Steinfurt

Foto: Kreis Steinfurt

Ladeinfrastruktur und die Betriebsräume liefern. Ein Batteriespeicher ermöglicht die Nutzung der Solarenergie auch in den Nachtstunden, sodass der Ladebedarf weitgehend autark gedeckt werden kann.

Die Fahrzeuge des Fuhrparks der Liebherr-Werk Ehingen GmbH wurden vollständig auf Hydrotreated Vegetable Oil umgestellt. Dabei handelt es sich um einen erneuerbaren Kraftstoff, der aus biologischen Rest- und Abfallstoffen hergestellt wird. Die Umrüstung der restlichen Pkw und Lkw auf E-Mobilität erfolgt sukzessive.

Häufig stehen in den Betrieben jedoch nicht nur E-Autos zu Verfügung, sondern auch E-Roller, E-Bikes oder Lastenräder. Sie sind eine flexible und effiziente Ergänzung, ideal für kurze Strecken oder innerstädtische Fahrten. In der Gemeinde Büsum stehen den Beschäftigten fünf E-Scooter sowie zwei E-Bikes zur Verfügung.

Trotz der Förderung umweltfreundlicher Mobilitätsformen bleibt der Bedarf an Pkw-Stellflächen berücksichtigt. An einigen Standorten werden daher weiterhin Mitarbeiterparkplätze bereitgestellt, um eine ausgewogene Lösung zu schaffen, die den unterschiedlichen Bedürfnissen der Beschäftigten gerecht wird. Meist werden die vorhandenen Parkplätze um E-Ladesäulen ergänzt oder bei großer Auslastung erweitert. Bei der Kreisverwaltung des Lahn-Dill-Kreises stehen an einem neuen Verwaltungsstandort zwar Parkplätze zur Verfügung, jedoch wurden diese bewusst nicht direkt vor der Tür angelegt und sind zudem kostenpflichtig. VAUDE Sport GmbH & Co. KG hat 65 Pkw-Stellplätze zurückgebaut. Auf der Fläche entstand ein begrünter Campus mit Aufenthaltsqualität.

Organisatorische Maßnahmen: Anreize und Apps zu neuen Arbeitswegen

Organisatorische Maßnahmen im Rahmen des BMM zielen darauf ab, Strukturen und Abläufe so zu gestalten, dass nachhaltige Mobilität dauerhaft im Unternehmen verankert wird. Sie schaffen die Grundlage, damit konkrete Mobilitätsangebote (z. B. Jobticket oder Fahrradleasing) wirksam genutzt werden können.

Zentrale organisatorische Schritte sind etwa die Benennung einer zuständigen Person oder eines Mobilitätsbeauftragten sowie die Einrichtung eines internen Projektteams, das Maßnahmen plant, umsetzt und regelmäßig überprüft. So tat es die Liebherr-Werk Ehingen GmbH und gründete abteilungsübergreifend einen BMM-Arbeitskreis. Zudem absolvierte der Fuhrparkleiter eine Weiterbildung zum Mobilitätsmanager und es wurde eine Vollzeitstelle für einen Projektsachbearbeiter für das Mobilitätsmanagement geschaffen. Bei der SCHAEFER GmbH koordiniert die Nachhaltigkeitsbeauftragte das BMM durch regelmäßige Workshops, gezielte Informationsweitergabe und kontinuierliche Feedbackrunden. Somit wird

gewährleistet, dass das Thema fest im Unternehmensalltag verankert ist.

Ein gutes Mobilitätsmanagement zeichnet sich auch durch Leitlinien, Betriebsvereinbarungen oder interner Richtlinien (z. B. Dienstreiseordnung, Fuhrparkrichtlinie) aus, um Zuständigkeiten, Budgets und Entscheidungswege klar zu regeln. Die Gemeinde Buttstädt hat die Homeoffice-Regelungen sowie digitale Besprechungsformate gezielt ausgeweitet, um Dienstfahrten sowie Arbeitswege zu reduzieren. Die Stadtverwaltung Ravensburg hat klare Richtlinien formuliert, um Dienstreisen kritisch zu prüfen und – wenn möglich – zu vermeiden. Muss eine Dienstreise dennoch durchgeführt werden, und die Beschäftigten nutzen das private Fahrrad, kann eine Wegstreckenentschädigung von 0,25 € pro km beantragt werden.

Die Energie- und Umweltzentrum Allgäu gemeinnützige GmbH (eza!) führte nach der COVID-19-Pandemie eine flexible Homeoffice-Regelung ein, die es den Mitarbeitenden ermöglicht bis zu 100 % im Homeoffice zu arbeiten. Parallel dazu wurde eine Desk-Sharing-App eingeführt, über die sowohl Arbeits- als auch Parkplätze gebucht werden können.

Die Meck-Schweizer GmbH verfolgt das Ziel, den eigenen Fuhrpark effizient zu nutzen. Da die Fahrzeuge in den Abendstunden sowie an Wochenenden für den Betrieb ungenutzt bleiben, stehen sie Mitarbeitenden sowie der Nachbarschaft über ein Carsharing-Angebot zur privaten Nutzung zur Verfügung. Durch den verdichteten Fahrzeugeinsatz entstand zusätzlicher Ladebedarf, weshalb die Ladeinfrastruktur erweitert wurde. Für den regulären Ladevorgang, insbesondere während der Nachtstunden, wurden vier Wallboxen installiert, um einen reibungslosen Betrieb sicherzustellen.

Durch den Arbeitgeber können auch Anreize zur Nutzung nachhaltiger Mobilitätsangebote geschaffen werden, beispielsweise durch besondere Konditionen für Beschäftigte. Dazu gehört zum Beispiel das Fahrradleasing oder die Zuschussung von ÖPNV-Tickets. Die SCHAEFER GmbH hat zusätzlich zum Fahrrad-Leasing ein Dienstrad-Tool eingeführt. Dabei handelt es sich um eine digitale Plattform als zentrale Anlaufstelle für die Beschäftigten, auf der sie sich über die Bedingungen, Abläufe und Angebote rund um das Dienstrad informieren können. Die Vetter Pharma-Fertigung GmbH & Co. KG stellte in Kooperation mit dem zuständigen Verkehrsverbund testweise ein Kontingent kostenloser Tages- und Monatstickets zur Verfügung. Mithilfe des Schnupperangebots konnten Beschäftigte testen, ob der ÖPNV für ihren Arbeitsweg und private Wege zuverlässig und praxistauglich ist, ohne sich langfristig zu binden.

Ein weiteres organisatorisches Element ist die Bündelung von Fahrten. Dies kann zum Beispiel durch Mitfahr-Apps und -Plattformen sowie Shuttles für Mitarbeitende geschehen. Die Liebherr-Werk Ehingen GmbH bietet seinen Mitarbeitenden



Ein Mitarbeiter der Brunsbüttel Ports GmbH auf einem der Dienstlastenräder

Foto: Brunsbüttel Ports GmbH

einen Shuttle an, in den sie an sechs Stationen in der Stadt Ehingen zusteigen können. Der Ausstieg erfolgt an einer der vier Haltestellen auf dem Werksgelände. Beschäftigte der Robert Bosch GmbH können seit 2019 einen firmeneigenen Express-Shuttle-Bus nutzen. Dieser verkehrt zweimal täglich zwischen Reutlingen und Stuttgart. Dabei steht den Beschäftigten WLAN zur Verfügung, sodass die Fahrzeit auch als Arbeitszeit genutzt werden kann. Die Route wird stetig weiterentwickelt und um neue Haltestellen erweitert. Im Chemiepark Gendorf haben sich mehrere Unternehmen zusammengetan und eine Mitfahr-App entwickeln lassen. Aus allen beteiligten Unternehmen wurde eine Ansprechpartnerin beziehungsweise ein Ansprechpartner benannt, aus denen ein Projektteam gebildet wurde. Vielfahrer erhalten als Belohnung einen Gutschein für die Betriebskantine.

Belohnungen können Anreize zur Nutzung von alternativen Mobilitätsangeboten schaffen. Eine der bekanntesten Aktionen ist das STADTRADELN, ein jährlicher Wettbewerb des europäischen Städtenetzwerks „Klima-Bündnis“, bei dem kommunale Teams 3 Wochen lang möglichst viele Alltagswege mit dem Fahrrad zurücklegen, um Klimaschutz, Radverkehr und Lebensqualität zu fördern. Unternehmen können im Rahmen des BMM eigene Teams bilden. In der Verwaltung der Gemeinde Büsum gibt es als zusätzlichen Anreiz seit 2025 einen Wanderpokal, den das Team mit den meisten Kilometern

erhält. Im Landratsamt Main-Tauber-Kreis können sich teilnehmende Beschäftigte kostenlose Müsliriegel und frisches Obst in der Kantine abholen.

Bei der VAUDE Sport GmbH & Co. KG können Beschäftigte am Mobilitätslotto teilnehmen: Wer klimafreundlich zur Arbeit kommt, sei es mit dem Bus, Fahrrad oder Fahrgemeinschaft, kann wöchentlich im Intranet an einer Verlosung von Sachpreisen teilnehmen. Gleichzeitig werden so auch CO₂-Daten zur Auswertung der betrieblichen Mobilität erfasst.

Das Landratsamt Aichach-Friedberg und das Energie- und Umweltzentrum Allgäu gemeinnützige GmbH (eza!) haben ein Mobilitätsbepunktungssystem eingeführt. Im Landratsamt Aichach-Friedberg registrieren sich die Mitarbeitenden mit der Dienst-E-Mail auf der Plattform und können die genutzten Verkehrsträger täglich individuell eintragen. Dabei ergibt sich folgende Bepunktung:

- ÖPNV: 1 Punkt je km, 5 Fix-Punkte für die Tagesnutzung
- Fahrrad und zu Fuß: 2 Punkte pro km, 10 Fix-Punkte für die Tagesnutzung
- Fahrgemeinschaft: 1 Punkt pro km, keine Fix-Punkte für die Tagesnutzung

Ein Punkt entspricht 0,025 €. Der Betrag wird in Gutscheinen für den regionalen Einzelhandel und die Gastronomie ausgezahlt, um die regionale Wirtschaft zu unterstützen. Aufgrund des steuerlich festgelegten Sachbezugswertes können auf diese Weise maximal 50 € pro Person pro Monat ausgezahlt werden. Bei der Energie- und Umweltzentrum Allgäu gemeinnützige GmbH (eza!) wird das Arbeiten im Homeoffice zusätzlich bepunktet. Auf der jährlichen Firmenfeier findet eine Siegerehrung für die nachhaltigsten Mitarbeitenden statt.

Kommunikative Maßnahmen: Information, Dialog und Beteiligung

Kommunikative Maßnahmen sind ein zentraler Baustein des BMM, weil sich das Mobilitätsverhalten nur ändern kann, wenn Mitarbeitende informiert, beteiligt und motiviert werden. Entsprechende Maßnahmen schaffen Transparenz über Ziele und Angebote, bauen mögliche Vorbehalte ab und machen nachhaltige Mobilität als attraktiven Bestandteil der Unternehmenskultur erlebbar.

Wichtig ist, Kommunikation nicht als Einbahnstraße zu verstehen, sondern Mitarbeitende über Dialogformate, Feedbackkanäle, Aktionstage und Workshops aktiv einzubeziehen. Durch eine kontinuierliche, transparente und multikanale Kommunikation – etwa über Intranet, Newsletter, Aushänge, Social Media und Informationsveranstaltungen – lassen sich Akzeptanz und Nutzung neuer Mobilitätsangebote nachhaltig erhöhen.

Der Hafenbetreiber Brunsbüttel Ports GmbH setzte zum Beispiel ein internes Fahrradmarketing auf, um den Radverkehr im Unternehmen und auf dem Arbeitsweg zu fördern. Mit Flyern, digitalen Aushängen, Infomonitoren, Fachliteratur, Beiträgen in der Mitarbeitenden-Zeitschrift und auf Infoveranstaltungen, zum Beispiel zum Fahrradleasing oder dem

Einsatz von Betriebsrädern, wird für die Nutzung des Fahrrads geworben. Mobilitätskoordinatoren präsentieren regelmäßig neue Angebote und stehen bei Fragen zur Verfügung. Zusätzlich werden eine individuelle Streckenberatung sowie die private Ausleihe von Fahrrädern angeboten. Neue Mitarbeitende erhalten beim Onboarding ein Infoschreiben zur Fahrradmobilität.

Auch in der Verwaltung des Lahn-Dill-Kreis werden neue Mitarbeitende per Infoblätter über Mobilitätsangebote informiert. Ergänzend dazu sollen Aktionen wie Fahrradcodierung und Reparaturworkshops, Probefahrten, Coffee-Bike – eine Kaffeebar auf Basis eines Lastenfahrrads, Mobilitätstage mit diversen Testmöglichkeiten sowie Informationen im Intranet und per Mail Bedenken abbauen und zur Nutzung des Fahrrads motivieren.

Die Liebherr-Werk Ehingen GmbH (LWE) hat ihr BMM mit Guerilla-Marketing beworben. Eine Marketingmethode, die mit ungewöhnlichen Vermarktungsaktionen und geringem Mitteleinsatz größtmögliche Wirkung erzielen soll. Die Liebherr-Werk Ehingen GmbH (LWE) hat mit kreativen Bannern und Aushängen für innerbetrieblichen Gesprächsstoff gesorgt und so die Aufmerksamkeit auf ihre Maßnahmen gelenkt. Fördernd waren auch die angebotenen Dialogarten, in denen Mitarbeitende mit Verantwortlichen für das BMM den persönlichen Austausch suchen konnten. Besonders wertschätzend war hier, dass die Beschäftigten ihre Anliegen einbringen konnten und diese entsprechend berücksichtigt wurden.

Sowohl bei den infrastrukturellen als auch bei den organisatorischen und kommunikativen Maßnahmen kommt es zu Herausforderungen bei der Umsetzung. Das nachfolgende Kapitel geht auf diese Herausforderungen ein und identifiziert Erfolgsfaktoren für die Umsetzung von Maßnahmen.

Herausforderungen und Erfolgsfaktoren bei der Umsetzung

Die Umsetzung von Maßnahmen des BMM erweist sich in der Praxis als komplexer Veränderungsprozess. Neben technischen und finanziellen Aspekten spielen insbesondere organisatorische und soziale Faktoren eine zentrale Rolle. Die Erfahrungen der untersuchten Projekte geben hierzu aufschlussreiche Einblicke.

Akzeptanz schaffen und finanzielle Hürden meistern: Herausforderungen im BMM

Die 20 Projekte im Bereich des BMM zeigen unterschiedliche Möglichkeiten auf, mit Herausforderungen bei der Umsetzung von Maßnahmen umzugehen.

Eine Herausforderung besteht häufig darin, bei den Mitarbeitenden **Akzeptanz gegenüber neuen Mobilitätsangeboten** zu schaffen. Oft stehen sie neuen Lösungen skeptisch gegenüber. Dies zeigte sich beispielsweise beim BMM-Projekt in Ravensburg: Zu Beginn gab es Bedenken hinsichtlich einer App als Buchungssystem für die neuen Dienstwagen, viele Mitarbeitende empfanden die Veränderungen als umständlich. Um die Akzeptanz zu erhöhen, wurden die Mitarbeitenden zu den neuen Abläufen geschult.

Auch die **finanzielle Planung** stellt Arbeitgeber vor Herausforderungen. Nahezu alle Projekte mussten unter dem Druck begrenzter Budgets umgesetzt werden, während zugleich Investitionen in Infrastruktur, Fahrzeuge, digitale Systeme oder Ladeeinrichtungen erforderlich sind. Hinzu kommen haushaltsrechtliche Beschränkungen, aufwendige Vergabeverfahren sowie unvorhergesehene Mehrkosten. In mehr als der Hälfte der Projekte konnten Fördermittel eingeworben werden, die eine wesentliche Unterstützung für die Umsetzung darstellten (s. Kap. „Finanzierung“).

Technische Schwierigkeiten bei der Integration neuer Systeme stellen ebenfalls eine Herausforderung dar. In Ravensburg führte beispielsweise die unzureichende Mobilfunkabdeckung dazu, dass Fahrzeuge nicht geöffnet werden konnten. Um die Infrastruktur zu verbessern und so die Nutzung der neuen Mobilitätsangebote zu erleichtern, wurde daher eng mit technischen Dienstleistern zusammengearbeitet.

Organisatorische und rechtliche Rahmenbedingungen, die mit der Umsetzung der Mobilitätsmaßnahmen einhergehen, stellen eine weitere zentrale Herausforderung dar. In etwa der Hälfte der Projekte mussten bestehende Abläufe, Zuständigkeiten und Regelwerke angepasst werden, um reibungslose Prozesse zu gewährleisten. Dazu zählen unter anderem

Datenschutzfragen bei digitalen Mobilitätssystemen, die Einbindung von Personalvertretungen, die Anpassung interner Buchungs- und Nutzungsrichtlinien, vergaberechtliche Anforderungen bei der Beauftragung externer Dienstleister sowie kommunal- und haushaltsrechtliche Vorgaben bei der Finanzierung. Beim BMM-Projekt der Stadtverwaltung in Drolshagen war beispielsweise die Integration neuer Mobilitätskonzepte in bestehende Verwaltungsstrukturen nur durch die enge Zusammenarbeit mehrerer Fachbereiche möglich. In anderen Projekten – etwa bei „Wege übers Land – Mobilität für Gessin“ der Meck-Schweizer GmbH – mussten zusätzlich detaillierte Datenschutzkonzepte entwickelt und gemeinsam mit den Mitarbeitenden abgestimmt werden, um Akzeptanz und Rechtssicherheit zu gewährleisten.

Erfolgsfaktoren durch Beteiligung, Kommunikation und Kooperation

Zu den wichtigsten Erfolgsfaktoren zählt die **Beteiligung der Mitarbeitenden**. Im Chemiepark Gendorf zum Beispiel wurde die Einführung einer Mitfahr-App durch Aktionstage, persönliche Ansprechpersonen und regelmäßige Nutzerbefragungen begleitet. Die aktive Einbindung der Beschäftigten half, Vorbehalte gegenüber Fahrgemeinschaften abzubauen und Vertrauen in das neue Angebot aufzubauen. In weiteren Projekten wurden die Mitarbeitenden ebenfalls systematisch beteiligt, etwa durch Mobilitätsbefragungen, Workshops, Testphasen oder bei der Auswahl von Fahrzeugen und Mobilitätsangeboten. Dadurch konnten Bedürfnisse frühzeitig identifiziert, Maßnahmen passgenauer gestaltet und die Akzeptanz neuer Lösungen nachhaltig gestärkt werden.

Ein weiterer zentraler Erfolgsfaktor ist die **transparente Kommunikation**. Die Robert Bosch GmbH legt großen Wert auf eine breit angelegte und kontinuierliche interne Kommunikation. Über Mitarbeiterversammlungen, E-Mails, Intranet, Info-Monitore, Flyer und eigene Mobilitätsmessen werden die Beschäftigten regelmäßig über neue Angebote informiert. Diese transparente und vielfältige Ansprache trug dazu bei, Unsicherheiten abzubauen und die Nutzung der Angebote deutlich zu steigern. Die Gemeinde Steinkirchen in der Samtgemeinde Lüne setzt auf dialogorientierte und transparente Kommunikation: Mit den monatlichen „Dorfstromer-Schnacks“ wurde ein niedrigschwelliges Austauschformat geschaffen, in dem Fragen, Bedenken und Anregungen offen diskutiert werden konnten.

Die **interdisziplinäre Zusammenarbeit** ist ebenfalls ein entscheidender Erfolgsfaktor. Im Lahn-Dill-Kreis wurde das BMM



Bewerbung der Mitfahr-App auf einer Informationsveranstaltung

Foto: InfraServ Gendorf

in einer breit angelegten interdisziplinären Struktur umgesetzt. In Lenkungs- und Arbeitsgruppen arbeiteten die Kreisverwaltung, 23 Kommunen, Verkehrsunternehmen, Baulastträger und Interessenvertretungen eng zusammen. Diese Zusammenarbeit ermöglichte es, technische, organisatorische und verkehrliche Anforderungen frühzeitig abzustimmen und tragfähige Lösungen gemeinsam zu entwickeln.

Insgesamt wird deutlich, dass Projekte zum BMM weniger als technische Einzellösungen, sondern vielmehr als

organisatorische Veränderungsprozesse zu verstehen sind. Ihr Erfolg hängt maßgeblich davon ab, ob es gelingt, Mobilität als gemeinschaftliche Gestaltungsaufgabe in Verwaltungen und Unternehmen zu verankern, Lernprozesse zu ermöglichen und Strukturen schrittweise anzupassen. Welche Rolle dabei die finanziellen Rahmenbedingungen spielen, wird im folgenden Kapitel näher beleuchtet.

Finanzierung

Die Implementierung von BMM erfordert nicht nur innovative Konzepte und Maßnahmen, sondern auch eine durchdachte finanzielle Planung. Hier zeigt sich, dass eine Kombination aus Eigenmitteln und Förderprogrammen einen erfolgreichen Ansatz darstellt, um betriebliche Mobilitätsprojekte zu realisieren. Insbesondere die Elektromobilität profitiert häufig von staatlichen Förderungen, was die Planung und Umsetzung effizienter Mobilitätslösungen erheblich erleichtert. Zudem spielen innovative Kooperationsmodelle, wie die Zusammenarbeit zwischen Kommunen und Unternehmen, eine entscheidende Rolle bei der Schaffung nachhaltiger und akzeptierter Mobilitätsangebote.

In den Projekten ist die häufigste Finanzierungsform eine Mischung aus Eigenanteilen der Kommunen beziehungsweise Unternehmen sowie Fördermitteln von Bund und Ländern. Diese duale Finanzierungsstrategie ermöglicht es, die finanziellen Belastungen auf mehrere Schultern zu verteilen und die Umsetzung innovativer Mobilitätsangebote zu fördern. Das BMM-Projekt der SCHAEFER GmbH verdeutlicht eine ausgewogene Finanzierungsstruktur: Das Gesamtprojekt wurde zu 50 % durch das Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg im Rahmen des Förderprogramms „Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement (B²MM)“ unterstützt. Die restlichen 50 % wurden durch Eigenmittel des Unternehmens getragen. Diese Aufteilung schafft eine gute Balance zwischen staatlicher Unterstützung und unternehmerischer Eigenverantwortung. Im Landkreis Oder-Spree wurde dagegen für die Entwicklung eines On-Demand-Ride-Pooling-Systems ein innovatives, mehrgliedriges Finanzierungsmodell angewendet, das verschiedene Förderquellen miteinander verbindet. Das Projekt wurde zunächst durch die Landesrichtlinie zur Förderung von innovativen Mobilitätsangeboten im Land Brandenburg (Rili InnoMob) unterstützt. Seit Januar 2024 basiert die Finanzierung auf einer differenzierten Struktur: Die Gesamtkosten werden zu 20 % durch Landeszuweisungen gemäß ÖPNV-Gesetz gedeckt, 25 % tragen die integrierten Kommunen, 5 % stammen aus Fahrgeldeinnahmen und 50 % werden durch einen Landkreiszuschuss finanziert. Das zeigt, wie erfolgreiche Mobilitätsprojekte von einer abgestimmten Zusammenarbeit zwischen Landesebene, kommunalen Partnern und Eigenmitteln profitieren.

Ein zunehmender Trend ist die Inanspruchnahme von Fördermitteln für Maßnahmen im Bereich Elektromobilität. Die meisten Projekte haben gezielt entsprechende Programme des Bundes und der Länder genutzt, um die Anschaffung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastrukturen zu finanzieren. So wurde im Projekt der Gemeinde Buttstädt die Elektromobilität durch das Landesförderprogramm „E-Mobil Invest“ unterstützt. Zwei elektrisch betriebene Dienstfahrzeuge wurden angeschafft, ergänzt durch eine öffentliche E-Ladesäule, um konventionelle Verbrenner zu ersetzen. Die Anschaffung der E-Fahrzeuge und die Errichtung der Ladesäule wurden mit



Mobilstation am Bahnhof
Ludwigsfelde-Birkengrund

Foto: Stadt Ludwigsfelde

40 % beziehungsweise 50 % gefördert. Im Kreis Steinfurt wurden Fördermittel für Elektromobilität gezielt eingesetzt, um die Nutzung von Pedelecs und die Elektrifizierung des Fuhrparks voranzutreiben. Die Maßnahmen werden durch eine Kombination aus Bundes- und Landesförderprogrammen sowie Eigenmitteln finanziert. Der Fuhrpark bestand dadurch im Jahr 2024 bereits aus 24 E-Fahrzeugen, die 90 % der Fahrleistung elektrisch abwickelten, unterstützt durch eine erweiterte Ladeinfrastruktur. Zusätzlich wurden Pedelecs und E-Scooter bereitgestellt, die aus dem Landesprogramm „Kommunaler Klimaschutz.NRW“ finanziert wurden, um nachhaltige Mobilitätsoptionen auch innerbetrieblich zu fördern.

Beim Projekt Mobi@Lu in Ludwigsfelde zeigt sich, wie innovative Kooperationsmodelle nicht nur die Finanzierung, sondern auch die Akzeptanz von Mobilitätsprojekten fördern können. Die Stadt hat ein kooperatives Beispiel für Mobilitätsstationen entwickelt, in welchem vor Ort ansässige Unternehmen aktiv an den Kosten beteiligt sind. Diese finanzielle Beteiligung ermöglicht es den Unternehmen, mit einem attraktiven Mobilitätsangebot zu werben und gleichzeitig ihre Erreichbarkeit zu verbessern. Zusätzlich schafft die Kooperation ein Gemeinschaftsgefühl, das die Akzeptanz des Projekts nachhaltig stärkt. Die enge Zusammenarbeit zwischen Stadtverwaltung und Unternehmen fördert nicht nur das Verantwortungsbewusstsein der Akteure, sondern stärkt auch die Identifikation mit dem Projekt. Solche Kooperationsmodelle stellen sicher, dass Mobilitätsprojekte nicht isoliert betrachtet werden, sondern in ein integriertes Gesamtkonzept eingebettet sind, das den Bedürfnissen der Gemeinschaft gerecht wird.

Insgesamt zeigt sich, dass eine strategische Kombination aus Fördermitteln, Eigenkapital und innovativen Partnerschaften für den Erfolg und die Akzeptanz des BMM entscheidend ist. Dabei profitiert Elektromobilität besonders von staatlichen Unterstützungen und fördert nachhaltige Mobilitätslösungen. Inwiefern sich die BMM-Maßnahmen auch auf andere Unternehmen und Regionen übertragen lassen, wird im folgenden Kapitel näher betrachtet.

Übertragbarkeit

Die Übertragbarkeit von BMM-Maßnahmen ist den Projekten zufolge vielversprechend, insbesondere bei Standardinitiativen wie Bike-Leasing und Jobtickets. Diese Maßnahmen haben sich als effektiv erwiesen, Mitarbeitende zu motivieren, nachhaltige Verkehrsmittel zu nutzen. Gleichzeitig ist es entscheidend, lokale Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Faktoren wie die vorhandene Infrastruktur, Arbeitszeiten und die Einbindung der Mitarbeitenden spielen eine zentrale Rolle für den Erfolg.

Mobilitätsanalysen sind unerlässlich, um die spezifischen Bedürfnisse der Mitarbeitenden zu erfassen und passgenaue Angebote zu entwickeln. Eine umfassende Bestandsaufnahme der Mobilitätsbedarfe ermöglicht es Unternehmen oder Kommunen, gezielte Maßnahmen abzuleiten und ihre Wirksamkeit kontinuierlich zu evaluieren. Zudem können Klimaschutzstrategien als Legitimationsgrundlage dienen, um das Engagement der Mitarbeitenden zu fördern und die Akzeptanz der Maßnahmen zu erhöhen.

Die Bildung von Kooperationen und Netzwerken ist ein weiterer Erfolgsfaktor: Die Zusammenarbeit zwischen unterschiedlichen Akteuren ermöglicht die Entwicklung ganzheitlicher Lösungen und die Nutzung von Synergien. Interkommunale Kooperationen bieten insbesondere in ländlichen Regionen die Chance, Ressourcen zu bündeln und diversifizierte Mobilitätsangebote zu schaffen.

Es ist zudem wichtig, einheitliche technische und organisatorische Standards zu etablieren, um die Implementierung der Maßnahmen zu erleichtern. Eine zentrale Ansprechperson, wie eine Mobilitätsmanagerin beziehungsweise ein Mobilitätsmanager, kann die Koordination sicherstellen und den Austausch fördern. Durch Nutzerfeedback können die Angebote kontinuierlich optimiert werden.

Projektwirkungen und Erfolge durch die Einführung des BMM

BMM bietet Arbeitgebern die Chance, Kosten zu senken, die Umwelt zu entlasten und gleichzeitig die Attraktivität als Arbeitgeber zu steigern. Durch eine intelligente Organisation von Dienstreisen, Pendelwegen und Fuhrpark lassen sich verkehrsbedingte Ausgaben reduzieren, Emissionen verringern und Stausituationen rund um den Standort entschärfen. Zudem profitieren Mitarbeitende von flexiblen Mobilitätsangeboten wie Jobticket, Fahrrad- oder Carsharing, die Stress im Berufsverkehr mindern, die Gesundheit fördern und die Zufriedenheit sowie Bindung an den Arbeitgeber erhöhen kann. Insgesamt trägt ein gut aufgesetztes Mobilitätsmanagement dazu bei, Produktivität und Wettbewerbsfähigkeit zu stärken und gleichzeitig einen sichtbaren Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.

Die Stadtverwaltung Drolshagen gab an, dass durch das nachhaltige Handeln das Image der Stadt als Arbeitgeber gestärkt wurde. Die Möglichkeit, die Fahrzeugflotte auch außerhalb der Arbeitszeit als Carsharing-Angebot zu nutzen, stärkt bei den Mitarbeitenden das Bewusstsein für nachhaltige Angebote. Auch die Möglichkeit des mobilen Arbeitens mit flexiblen Arbeitszeiten soll sich laut Stadtverwaltung positiv auf die Work-Life-Balance der Mitarbeitenden auswirken. Durch die Umstellung der Fahrzeugflotte auf E-Mobilität rechnet die Stadtverwaltung aufgrund des höheren Wirkungsgrads von

E-Fahrzeugen und der steigenden CO₂-Bepreisung fossiler Antriebsstoffe mit einer deutlichen Reduzierung der Kraftstoffkosten.

Auch der Kreis Steinfurt geht davon aus, dass es durch die E-Fahrzeuge im Fuhrpark langfristig zu Einsparungen bei den Betriebskosten kommen wird. Neben der Umstellung des Fuhrparks auf E-Mobilität hat der Kreis zahlreiche Maßnahmen ergriffen, um auch den Radverkehr zu fördern. Dazu wurde der Kreis Steinfurt 2017 erstmals durch den ADFC als fahrradfreundlicher Arbeitgeber ausgezeichnet. 2022 erfolgte die Gold-Zertifizierung, die höchste Stufe der Auszeichnung für Unternehmen, die den Radverkehr aktiv fördern. 2025 erfolgte die Rezertifizierung, die das kontinuierliche Engagement einer fahrradfreundlichen Arbeitsumgebung unterstreicht. Neben langjähriger Arbeit an nachhaltigen Entwicklungszielen trug auch das BMM dazu bei, dass der Kreis 2023 mit dem „European Energy Award“ in Gold ausgezeichnet wurde. Bei der Meck-Schweizer GmbH kann die Fahrzeugflotte nach Feierabend auch für private Fahrten genutzt werden, was die Auslastung der Fahrzeuge steigert. Die gemeinsame Verantwortung für die Fahrzeuge führt zu einer hohen Identifikation der Beschäftigten mit dem Projekt und stärkt die Akzeptanz und Motivation zur aktiven Nutzung nachhaltiger Mobilitätslösungen.

Die InfraServ GmbH & Co. Gendorf KG im Chemiepark Gendorf hat angegeben, dass durch die Bildung von Fahrgemeinschaften täglich durchschnittlich bis zu 740 km an Einzelfahrten eingespart werden. Bei durchschnittlich 1,18 mitfahrenden Personen und einem durchschnittlichen Arbeitsweg von 23 km konnten laut des Chemieparks 2,5 Tonnen CO₂ pro Monat eingespart werden. Die Bildung von Fahrgemeinschaften führt darüber hinaus zu einer sinkenden Nachfrage an Parkplätzen. Dies führt mittelfristig zu Einsparungen beim Bau und der Instandhaltung von Verkehrsflächen wie Parkplätzen oder auch Zufahrten. Zudem fördern die Fahrgemeinschaften die Vernetzung der Beschäftigten aus verschiedenen Abteilungen und Unternehmen und die Kosten für die Fahrten können durch die Mitfahrenden geteilt werden.

Auch die Energie- und Umweltzentrum Allgäu gemeinnützige GmbH (eza!) konnte mit Hilfe eines Mobilitätsbepunktungssystems, in dem Beschäftigte verschiedene Punkte für die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel erhalten, die vermehrte Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel und somit die Einsparung von Emissionen nachweisen: Der Anteil der zurückgelegten Strecken per ÖPNV ist um fast 4 %, mit Fahrgemeinschaften um rund 3 %, mit dem E-Auto um etwa 1 % gestiegen, wohingegen der Anteil der Kilometer, die mit einem Auto mit Verbrennungsmotor zurückgelegt wurden, um über 4 % abnahm. Neben der Einsparung von Emissionen konnte durch die neue Homeoffice-Regelung auch die Raumnutzung der Geschäftsräume optimiert werden.

Der Landkreis Oder-Spree hat das digitale On-Demand-Ride-Pooling-System „DALLI“ entwickelt. Mit der Einführung des Angebots erhöhte sich die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen durch folgende Aspekte deutlich:

- bedarfsgerechte Erschließung auch kleiner und abgelegener Unternehmensstandorte oder Gewerbegebiete ohne Linienanschluss
- durchgehende Reiseketten durch die Verknüpfung mit dem Regionalverkehr
- Bedienung durch DALLI auch außerhalb üblicher Taktzeiten, um verlässliche Mobilität auch bei vielfältigen Arbeitszeitmodellen sicherzustellen

Neben den direkten Vorteilen für die Unternehmen und Beschäftigten hat DALLI auch positive Auswirkung auf das Erreichen von Freizeitorten und touristischen Zielen. Somit profitieren Unternehmen auch indirekt, indem Anreize insbesondere für potenzielle neue Beschäftigte ohne Pkw geschaffen werden und diese auch in ihrer Freizeit mobil bleiben können – ein Faktor für Fachkräftesicherung in ländlichen Räumen.

Bei der Brunsbüttel Ports GmbH ist messbar, wie gut das Angebot der Diensträder angenommen wird: Durch die steigende Nachfrage der Belegschaft ist die Zahl der Diensträder von anfänglich 22 Fahrrädern im Jahr 2021 auf mehr als 50 im Jahr 2025 gestiegen. Ziel ist es, den Radverkehrsanteil innerhalb des Betriebs dauerhaft zu erhöhen. Der Vorteil des Fahrrads liegt darin, dass die Mitarbeitenden damit deutlich schneller und flexibler auf dem Werksgelände unterwegs sind als mit Dienstfahrzeugen. Als positiver Nebeneffekt fördert die vermehrte Nutzung der Räder die Gesundheit der Mitarbeitenden.

Die positive Wirkung auf die Gesundheit ist auch bei der Kreisverwaltung des Lahn-Dill-Kreises belegt. Statistisch und nach eigenen Aussagen der Beschäftigten sind die Personen, die mit dem Fahrrad pendeln, seltener krank und erscheinen fitter auf der Arbeit. Ebenfalls als positiven Nebeneffekt erkennen die Beschäftigten die private Nutzung des kostenlosen Jobtickets Premium an. Ihnen ist es gestattet, nach Dienstschluss und am Wochenende kostenlos Personen im ÖPNV mitzunehmen. Das Jobticket Premium erhalten Unternehmen oder Organisation im Rhein-Main-Verkehrsverbund-Gebiet mit mindestens 51 Beschäftigten.

Eine gute Umsetzung und Einbindung durchdachter Maßnahmen führt zu einer vermehrten Nutzung nachhaltiger Mobilitätsformen auf dem Arbeitsweg sowie auf innerbetrieblichen Wegen und Dienstreisen. Hervorzuheben ist die positive Außenwirkung durch BMM-Maßnahmen, die positiv zum Image der Betriebe sowie der Region beitragen kann und zu einem Standortvorteil führen können, auch im Wettbewerb um qualifizierte Arbeitskräfte.

Fazit

Die Auswertung der 20 im Rahmen des BBSR-Wettbewerbs ausgezeichneten Projekte zeigt, dass BMM ein wirksames Instrument zur Gestaltung nachhaltiger Mobilität in ländlichen Räumen ist. Trotz struktureller Herausforderungen wie geringer ÖPNV-Dichte, hoher Pkw-Abhängigkeit und begrenzter finanzieller Spielräume gelingt es Kommunen und Unternehmen, durch passgenaue Maßnahmen deutliche Verbesserungen in der Mobilität und der Zufriedenheit der Mitarbeitenden zu erzielen.

Erfolgreiches BMM zeichnet sich insbesondere durch die Kombination infrastruktureller, organisatorischer und kommunikativer Maßnahmen sowie die frühzeitige Einbindung der Beschäftigten aus. Die Beispiele verdeutlichen, dass Akzeptanz, transparente Kommunikation und interdisziplinäre Zusammenarbeit zentrale Voraussetzungen für eine nachhaltige Verhaltensänderung sind. Förderprogramme, aber

auch Kooperationsmodelle zwischen Unternehmen und Stadtverwaltungen, erweisen sich dabei als wichtiger Hebel zur finanziellen Absicherung und zur Umsetzung innovativer Lösungen.

Darüber hinaus wird deutlich, dass BMM nicht nur CO₂-Emissionen reduziert, sondern auch positive Effekte auf Gesundheit, Arbeitszufriedenheit, Arbeitgeberattraktivität und Fachkräftesicherung entfaltet. Die untersuchten Projekte belegen, dass viele Maßnahmen – unter Berücksichtigung lokaler Rahmenbedingungen – gut übertragbar sind und als Vorbild für weitere Regionen dienen können.

Insgesamt zeigt sich, dass BMM einen zentralen Beitrag zur Verkehrswende leisten kann, wenn es langfristig angelegt, strategisch verankert und als gemeinschaftliche Gestaltungsaufgabe verstanden wird.

Herausgeber

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR)
im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR)
Deichmanns Aue 31–37
53179 Bonn

Kontakt

Lucas Biermanski, Rafael Kistner
kolmo@bbr.bund.de

Redaktion

Marius Matheja

Satz und Layout

Philipp Minten

Die BBSR-Berichte KOMPAKT sind kostenfrei erhältlich und auf der Homepage des BBSR als Download abrufbar: www.bbsr.bund.de/veroeffentlichungen

Vervielfältigung



Dieses Werk ist lizenziert unter der Creative-Commons-Lizenz Namensnennung-ShareAlike 4.0 International (CC BY-SA 4.0). Nähere Informationen zu dieser Lizenz finden sich unter: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/deed.de>. Die Bedingungen der CC-Lizenz gelten nur für Originalmaterial.

DOI 10.58007/jb48-2579

ISSN 3052-4245 (Online)

ISBN 978-3-98655-201-5

Bonn, 2026

Newsletter „BBSR-Forschung-Online“

Der kostenlose Newsletter informiert monatlich über neue Veröffentlichungen, Internetbeiträge und Veranstaltungstermine des BBSR: www.bbsr.bund.de/BBSR/newsletter