

PENDLER*INNENSTRÖME

Maßnahmen zur Verbesserung

Fachausschuss Mobilität SPD Berlin

© Sybille Uken 05.07.2017

Pendler*innenzahlen

2015 pendelten im Schnitt 277.424 Menschen zu ihrem Arbeitsplatz nach Berlin (Quelle: RBB):

1. Potsdam	15.857
2. Falkensee	8.844
3. Bernau bei Berlin	6.915
4. Blankenfelde-Mahlow	6.146
5. Panketal	5.885
6. Oranienburg	5.678
7. Hohen Neuendorf	5.453
8. Hoppegarten	5.212
9. Teltow	4.764
10. Königs Wusterhausen	4.557

Pendler*innenzahlen

2015 gab es über 160.000 Auspendler*innen aus Berliner Bezirken in andere Bundesländer. Besonders beliebt als Arbeitsort ist Potsdam (Quelle: RBB):

Pankow: 20.345; Mitte: 18.688; Marzahn-Hellersdorf: 16.052; Treptow-Köpenick: 15.169; Charlottenburg-Wilmersdorf: 14.782; Tempelhof-Schöneberg: 14.077; Friedrichshain-Kreuzberg: 13.948; Lichtenberg: 13.878; Neukölln: 11.550; Steglitz-Zehlendorf: 10.579; Spandau: 10.344; Reinickendorf: 6.961

IN RICHTUNG BERLIN BEDEUTET DAS AN MINDESTENS 5 TAGEN PRO WOCHE:

- ✓ **Mehr als 200.000 Fahrzeuge (MIV)**
- ✓ **Fast 300.000 Menschen**
- ✓ **Mehr als 1 Mio. Liter Kraftstoff**
- ✓ **Mehr als 2.000 Tonnen CO₂**
- ✓ **Umweltschäden und –kosten**
- ✓ **Erhebliche Lärmbelästigung**
- ✓ **Jede Menge Staus**
- ✓ **Zugeparkte Außenbezirke**

WAS KÖNNEN ARBEITGEBER*INNEN TUN?

- **Standortwahl:**
ÖPNV-Anschluss, Fahrraderreichbarkeit;
Werkbusse (bei dezentraler Lage);
- **Förderung ÖPNV-Nutzung, CarSharing und/oder Fahrgemeinschaften, Jobtickets, kostenlose ÖPNV-Fahrscheine, Dienstfahrräder;**
- **Parkraummanagement/Abschaffung großer Belegschaftsparkplätze**
(sind kapitalintensiv und nicht ökologisch);

WAS KÖNNEN ARBEITGEBER*INNEN TUN?

- **Einsatz von Mobilitätsberater*innen;**
- **Besseres Zeitmanagement, individuellere Arbeitszeiten, Tele-Arbeit/-Konferenzen Home-Office-Angebote;**
- **Umweltfreundliches Dienstreise-, Flotten- und Besucher*innen-Management;**
- **Training für Berufsfahrer*innen:**
Spritsparend und ökologisch fahren;
- **Ökobonus für Mitarbeiter*innen;**
- **Kooperationen mit Krankenkassen/Gesundheits-Management**

Unternehmen, Organisationen, Betriebs- und Personalräte, Kammern, Branchenverbände, Gewerkschaften, Kommunen, Verwaltungen, Umweltbeauftragte, Krankenkassen:

Sie alle können mit einem „intelligenten“ und nachhaltigen Mobilitätsmanagement aktiv etwas für die Umwelt und die Gesundheit von Beschäftigten tun.

- ✓ **Umweltengagement ist ein Imagefaktor!**
- ✓ **Mitarbeiter*innen, die den ÖPNV nutzen, sind schlanker und gesunder!**

WAS SOLL/MUSS DIE (BERLINER) POLITIK TUN?

Berliner Koalitionsvertrag 2016 – 2021:

„Die Koalition spricht mit der Landesregierung Brandenburg unter Einbeziehung des VBB über die Lösung der Pendler*innenverkehre.“

Und:

„Die Koalition wird den Bau von Radschnellverbindungen vorantreiben, damit Pendler*innen weitgehend kreuzungsfrei – oder an Knotenpunkten bevorrechtigt – auch größere Distanzen überwinden können.“

WAS SOLL/MUSS DIE (BERLINER) POLITIK TUN?

Es gibt es eine Reihe von Vorschlägen, die Organisationen, Verbände, Einzelpersonen gemacht haben, und die wir auf den Prüfstand stellen und ggf. durch weitere Maßnahmen ergänzen wollen.

Doch zuvor ein kurzer Blick auf einige Beispiele aus Europa

(Quelle: Betriebliches Mobilitätsmanagement – Europa, ILS Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung)

- ✓ **NIEDERLANDE:** Seit Anfang der 1990er Jahre gibt es das betriebliche Mobilitätsmanagement als neue verkehrspolitische Strategie. Es gibt regionale Kompetenzzentren für das Thema „Betriebliches Mobilitätsmanagement“. Dafür stellt der Staat seit 2000 jährlich 4,5 Mio. € zur Verfügung.
- ✓ **FRANKREICH:** Seit 1982 sind etwa 60 Gemeinden mit mehr als 100.000 Einwohner*innen verpflichtet, einen Masterplan Mobilität (PDU) aufzustellen. Das Stadterneuerungsgesetz (SRU) aus dem Jahr 2000 hat betriebliche Mobilitätspläne als einen wichtigen Baustein dieser Masterpläne etabliert.

In Frankreich müssen sich die Arbeitgeber*innen mit mehr als neun Beschäftigten im Rahmen der französischen Verkehrssteuer (*versement transport*) an den Investitions- und Betriebskosten des ÖPNV beteiligen. Im Raum Paris erstatten sie den Arbeitnehmer*innen zudem die Hälfte der Kosten der ÖPNV-Dauerkarte. Begründet wird die Steuer damit, dass der/die Nutznießer*in zahlt.

Arbeitgeber*in und der Einzelhandel ziehen Nutzen aus dem ÖPNV, da er ihnen den Zugang zu einem breiteren Kreis potenzieller Mitarbeiter*innen bzw. Kund*innen bietet.

- ✓ **SCHWEIZ:** Das Bundesprogramm EnergieSchweiz richtet sich auch an Unternehmen. In den Kantonen wurden Rahmenbedingungen für betriebliches Mobilitätsmanagement geschaffen. In Zürich gibt es im Tiefbauamt die Arbeitsgruppe “Mobilität in Unternehmen“, die eine betriebliche Mobilitätsberatung anbietet.
- ✓ **BELGIEN:** Seit 2003 sind in Belgien alle Unternehmen mit mehr als 100 Beschäftigten verpflichtet, alle drei Jahre eine Mobilitätsbilanz vorzulegen. Es gibt viele Regionalprojekte zum Mobilitätsmanagement. Im November 2005 wurde in Flandern als zusätzliches Instrument der „Pendelplan“ vorgestellt.

ITALIEN: Das erste Land mit einer Verpflichtung zur Aufstellung eines betrieblichen Mobilitätsplanes.

In Städten mit mehr als 150.000 Einwohner*innen müssen alle Unternehmen mit mehr als 300 Beschäftigten eine/n betriebliche/n Mobilitätskoordinator*in benennen und einen Mobilitätsplan mit dem Ziel der Reduzierung von Pkw-Fahrten auf dem Arbeitsweg aufstellen. Die Kommunen sind aufgefordert, die Mobilitätskoordinator*innen zu unterstützen und zu vernetzen.

✓ **ÖSTERREICH:** Seit Ende der 1990er Jahre werden betrieblichen Verkehrsmaßnahmen aus den Mitteln der betrieblichen Umweltförderung des Bundes gefördert.

Als wichtige Fördervoraussetzung ist ein Mobilitäts- bzw. Verkehrskonzept mit den Modulen "Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Kundinnen und Kunden", "Logistik", "Fuhrpark", und "Dienstwege" zu erstellen. Dieses Programm wird seit Ende 2005 durch ein Programm „Mobilitätsmanagement in der öffentlichen Verwaltung“ ergänzt.

- ✓ **GROSSBRITANNIEN:** Mobilitätsmanager*innen/-programme, -evaluationen auf kommunaler, schulischer, betrieblicher Ebene, umfangreiche Beratungsangebote, Informationskampagnen; Steuerreform fördert Alternativen zum Pkw, u. a. Steuerbefreiung für Arbeitgeberzuschüsse > ÖPNV. Betriebliche Fahrradförderung/Car-Sharing; Integration von Mobilitätsmanagement in die nationale Gesundheitspolitik. Die Highways Agency (zuständig für Fernstraßen + Autobahnen) hat eigenes Mobilitätsmanagementteam. Die Agency kann Einfluss auf Baugenehmigungsverfahren bei gewerblichen Erweiterungen und Neubauten nehmen. Ist bei Planungsverfahren beteiligt.

WAS SOLL/MUSS DIE (BERLINER) POLITIK TUN?

ADAC Berlin-Brandenburg:

- **B&R und P&R-Plätze als kombinierte Großanlagen mit Dienstleistungsangeboten an Stadtrandlagen, VBB-Rabatte für deren Nutzer*innen aus der Tarifzone C;**
- **Mitfahrparkplätze unmittelbar an den Autobahnanschlussstellen rund um Berlin für Mitfahrangebote. Dafür bieten sich Flächen im Bereich der Ausfahrten an;**
- **Berlin und Brandenburg müssen sich als Verantwortliche für den Ballungsraum verstehen.**

WAS SOLL/MUSS DIE (BERLINER) POLITIK TUN?

DGB:

- **Anhebung der Pendlerpauschale. Soll so ausgestaltet sein, dass der Steuervorteil einkommensunabhängig wirkt;**
- **Keine Standortentscheidung in Unternehmen über die Köpfe der Beschäftigten und ihrer Interessenvertretungen hinweg;**
- **Jährlicher Neubau von rund 450.000 bezahlbaren Wohnungen.**

WAS SOLL/MUSS DIE (BERLINER) POLITIK TUN?

Bracher/DIFU:

- **Fahrradkonzept Berlins ist Teil der Lösung;**
- **Angebote im Umland schaffen, die das Auto überflüssig machen.**

Pro Bahn Berlin-Brandenburg:

- **Erreichbarkeit aller Regionen verbessern;**
- **Taktverdichtung.**

WAS SOLL/MUSS DIE (BERLINER) POLITIK TUN?

IGEB:

- Teamarbeit Berlin/Brandenburg;
- Vorhandene Bahnstrecken reaktivieren.

Stefan Rammler, Mobilitätsforscher:

- Abschaffung Pendler*innenpauschale (fordert auch Andreas Knie/WZB Berlin);
- Klügere Standortpolitik;
- Bessere ÖPNV-Anbindung.

ACE

- **Mobilitätsmanagement:**
 - **braucht Koordination auf lokaler/regionaler Ebene;**
 - **ist kein Selbstläufer: Bund und Länder müssen Umsetzung fördern.**
- **Sharingmodelle tragen sich nur in Ballungszentren mit starker Nachfrage selbst. Im Umland/in ländlichen Regionen bedarf es öffentlicher Unterstützung/Investitionen.**

- **Die Pendlerpauschale soll zur Mobilitätspauschale werden – entfernungsunabhängig.**
- **Bund, Länder und Kommunen brauchen ein eigenes systematisches Mobilitätsmanagement.**

+++