# Schwabenbund.Konferenzhaus

Livestream „Mobilität nach Corona“

**Podium** Teilnehmer:

**Werner Weigelt** Geschäftsführer Schwabenbund e.V.
**Dr. Nick Kratzer** (ISF München – Institut für Sozialwissenschaftliche Forschung e.V.)
**Rüdiger Bernhard** Prokurist der ivm GmbH (Integriertes Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt RheinMain)
**Ralf Thomas** Leiter der Integrierten Verkehrsleitzentrale Stuttgart
**Klaus Fischer** Geschäftsführer Allgäu GmbH
**Ulrich Hüttenrauch** Geschäftsführer Oberallgäu Tourismus Service GmbH
**Marius Pawlak** Leiter Zentralstelle der Stadt Ulm
**Dr. Frank Pinsler** Geschäftsführer Ulmer Wohnungs- und Siedlungs-Gesellschaft mbH (UWS)
**Josef Brandner** Vorstand Schwabenbund und Vertreter der Wirtschaft (IHK Schwaben, IHK Ulm)

Moderation: **Dr. Wolfgang Kieslich** Geschäftsführer TraffiCon GmbH

## **Podium** Zusammenfassung

**Fallen wir beim Arbeiten auf die Vor-Corona-Zeit zurück?**

Es gibt nach Herrn **Dr. Kratzer** kein „Zurück mehr“. Die Beschäftigten wollen im Homeoffice bleiben und Pendlerwege (Zeit, Kosten) sparen. Die Unternehmen haben „Blut geleckt“, da sie darin die Chance sehen, Büro- und Stellplatzflächen zu verkleinern und Kosten zu sparen.

Es wird auch keine „Entweder-Homeoffice-oder-Büro-Lösung“, sondern eine „Sowohl-als auch-Situation“ (Hybrides Arbeiten) sein. Es braucht zukünftig sowohl das Stammbüro in der Stadt für soziale Kontakte zu den Kollegen als auch die Ergänzung durch außerbetriebliche Lösungen wie Homeoffice oder wohnortnahe abgesetzte Betriebsstätten wie Pendlerhäuser mit mandantenfähigen Büros und offenen Coworking-Arbeitsplätzen.

Die Entwicklung ist klar eine Chance für ländliche Räume, ihre Bevölkerung und deren Wertschöpfung im Ort zu behalten. Damit dies jedoch passieren kann, brauchen die Unternehmen nicht nur angepasste interne Vorgaben und Prozesse, sondern auch verlässliche Rahmenbedingungen von den Kommunen am Wohnort ihrer Arbeitnehmer.

Um dies zu bewältigen, ist daher ein integriertes und raumübergreifendes Entwicklungskonzept aufzustellen, dass dann u. a. auch die Aspekte der kommunalen Siedlungsentwicklung mit einer zukünftigen Büro- und Wohnraumgestaltung wie auch die Gestaltung und Vernetzung von Mobilitätsdiensten und Verkehrsangeboten berücksichtigt.

**Wer baut und koordiniert die abgesetzten Betriebsstätten in den Gebieten des Schwabenbunds?**

Herr **Dr. Pinsler** sieht hier die Gemeinden in der Region in der Verantwortung, die Räume und Flächen für abgesetzte Betriebsstätten zur Verfügung zu stellen. Dazu können leerstehende Immobilien mit 120 m² bis 200 m², die es in ländlichen Räumen oft gibt, gut und schnell genutzt werden. Bedingung ist jedoch, dass sie gut erreichbar sind, z. B. an Bahnhöfen.

Herr Dr. Pinsler sieht es als sicher an, dass bei einer hybrid bleibenden Arbeitswelt kommunale Gesellschaften, Genossenschaften oder private Investoren diese abgesetzten Betriebsstätten in der Fläche aufbauen und betreiben. Insbesondere wenn Unternehmen das hybride Arbeiten als zielführend sehen, werden sie u. U. auch selbst in den ländlichen Räumen investieren.

Für die infrastrukturelle Umsetzung von abgesetzten Betriebsstätten ist aus Sicht Herrn Dr. Pinslers weniger eine zentrale Organisation im Schwabenbund-Raum notwendig, sondern eher die Initiative jeder einzelnen Kommune, auf ihre Wohn- und Büroraumentwickler jetzt zuzugehen und die Integration der Anforderungen des hybriden Arbeitens sowohl einzufordern als auch unterstützend im Rahmen ihrer Raum- und Verkehrsplanungen und Regelungen, z. B. Satzungen, zu flankieren.

Damit würde sich im Schwabenbund die Chance bieten, mit mehreren Kommunen ein Pilotprojekt zu starten und relativ schnell auch sichtbare Ergebnisse für mehr Akzeptanz und weitere Netzwerke sowie Umsetzungen zu erzeugen.

**Verändert Corona nicht nur die Mobilität der Pendler, sondern auch deren Freizeitgestaltung?**

Die Verkehrsbelastungen im Corona-Jahr 2020 wurden an den Wochenenden im Allgäu vor allem durch die Einheimischen ausgelöst. Nur 15 % waren Tagesausflügler aus entfernteren Gebieten. Da Einheimische über Ortskenntnisse verfügen lassen sie sich nach Herrn **Fischer** nur sehr schwer auf Umstiegspunkte zu Busse oder alternative Stellplätze lenken.

Grundsätzlich tritt die Verkehrsüberlastung an Wochenenden, an bestimmenden Punkten und günstigen Wetterlagen auf; weniger über die Arbeitswoche.

Auch wenn heute der ÖPNV im Allgäu nur eine sehr kleine Rolle (5%, davon dreiviertel Schülerverkehr) im Verkehr spielt und dessen Finanzierung aufgrund der Corona-Belastung der kommunalen Haushalte und der Fahrgastrückgänge (Einnahmeverluste) unsicher ist, benötigt die touristische Region Allgäu dringend Lösungen wie Ersatzparkplätze und ein attraktiveres ÖPNV-Angebote, um wirksam eine Entlastung im Straßenverkehr zu erreichen.

**Können Mobilitätsdienste oder ein Mobilitätsverbund beim Lenken und Leiten von Verkehr helfen?**

Mobilitätsdienste können nach Herrn **Hüttenrauch** den Verkehr beeinflussen. Jedoch weder die Allgäu GmbH noch die Oberallgäu TourismusService GmbH können allein die Verkehrsprobleme im Allgäu lösen, da hier ganz andere Kräfte wirken.

Ebenso braucht die Region Allgäu auch einen Verkehrsverbund, der diesem Namen gerecht wird, Aufgabenstellungen koordiniert umsetzt und der auch für eine entsprechend dichte Taktung sorgt. Denn bei z.B. 5.000 von außerhalb Oberstdorfs anreisenden Skifahrern würden bei z.B. nur einem Zug mehr in der Früh nur rund 300 Skifahrer auf den ÖPNV umsteigen können; d. h. 95 % kommen weiterhin mit dem Auto.

Die Oberallgäu Tourismus GmbH kann und hat sich datentechnisch mit anderen Mobilitätsdiensten wie z. B. dem elektronischen Ticket für den ÖPNV der Schwabenbund-Service GmbH vernetzt. Das Verkehrsangebot bereitzustellen können jedoch weder die Oberallgäu Tourismus GmbH noch die Allgäu GmbH; hier sind die Gebietskörperschaften oder eben ein Verkehrsverbund gefordert.

Dazu wird gerade von Seiten der Gebietskörperschaften im Allgäu eine Studie zur Verbundgestaltung durchgeführt. Nach Herrn **Fischer** dauert dies allerdings zu lange, um die aktuellen Verkehrsprobleme im Allgäu zu lösen. Auch hat der Freistaat Bayern erst vor zwei bis drei Jahren das Thema ÖPNV in der Fläche als notleidend erkannt. Davor hat man sich mit den S-Bahn-Verkehren in München und Nürnberg beschäftigt und im Schienenverkehr einige Züge mehr bestellt.

**Müssen Städte hybrides Arbeiten unterstützen, um ihre Umweltziele zu erreichen?**

Corona hat in der Tat dazu geführt, dass Verkehr reduziert wurde und in den Städten die Umweltziele im Jahr 2020 erreicht werden konnten. Aus Sicht von Herrn Thomas muss man nun überlegen, wie diese Effekte erhalten werden können. Selbst als Landeshauptstadt sieht Herr Thomas keine Chancen,

dies allein zu erreichen. Es bedarf ein regionales und abgestimmtes Vorgehen aller Stakeholder in der Metropolregion Stuttgart im Rahmen eines wirksamen Mobilitäts- und Verkehrsmanagements.

Dabei ist es zwingend für das regionale Verkehrsmanagement der Region Stuttgart erforderlich, dass es zu einer einheitlichen Bereitstellung von mobilitäts- und verkehrsrelevanten Daten aus allen Gebietskörperschaften der Region Stuttgart kommt, denn: „Der Verkehr hört an den Stadtgrenzen nicht auf und Maßnahmen in der Region oder der Stadt haben immer eine Wechselwirkung".

„Wir müssen daher in Baden-Württemberg Grenzen überwinden", sagt Herr Thomas, „um Mobilität zu gestalten und im Verkehr Umweltziele zu erreichen".

Auf bayerischer Seite fehlen nach Herrn **Fischer** diese mobilitäts- und verkehrsrelevanten Daten flächendeckend. Sie werden aber dringend benötigt, um belastbare Aussagen zu den erwarteten Verkehrsmengen und den möglichen Alternativen (z. B. Busse) und Kapazitäten (z. B. Ersatzparkplätze) im Allgäu zu geben.

Herr **Weigelt** zeigt dazu auf, dass der Schwabenbund in seiner Studie ZUM in 2019/20 das Thema Datenversorgung für Mobilitäts- und Verkehrsdienste bereits als Handlungsschwerpunkt für das Gebiet des Schwabenbunds identifiziert hat. Auch die Landesregierungen in Baden-Württemberg und Bayern haben, wie die aktuelle Förderung in Baden-Württemberg zeigt, diesen Handlungsbedarf mehr oder weniger erkannt. Es stellt sich nun die Frage, mit welchen Ebenen, von Kommune bis Bund, die Frage der Datenbereitstellung und -vernetzung im Schwabenbund diskutiert und gestaltet werden muss und ob die jeweiligen Organisationen der Stakeholder überhaupt personell, technisch und fachlich in der Lage sind, die Arbeiten für die Bereitstellung und Pflege mobilitäts- und verkehrsrelevanter Daten zu leisten.

**Wie gelingt die Datenversorgung und welche Bedeutung hat sie für Ulm/Neu-Ulm?**

Die größte Herausforderung für eine Stadt oder eine Region bei der Datenversorgung sieht Herr **Pawlak** darin, über Gesetze und Regelungen festzuschreiben, dass Daten von allen Stakeholdern bereitzustellen sind. Grundsätzlich ist es heute trotz Digitalisierung weiterhin eine Herausforderung, viele Player, unterschiedliche Standards und technische Systeme unter einen Hut zu bringen, so dass es bestenfalls zu einer kontinuierlichen und einheitlichen Datenlieferung kommt.

Im Raum Ulm/Neu-Ulm hat man es geschafft, dass die dortigen Stakeholder eine gemeinsame Sprache zu der Fragestellung der Datenversorgung entwickelt haben. Das ist insbesondere von Bedeutung, da aktuelle Infrastrukturprojekte im Verkehr (z. B. ÖPNV) alte Technologien ersetzen und zugleich neue Formen der Mobilität mit neuen Technologien dazu kommen und miteinander vernetzt werden müssen.

Für Herrn Pawlak stellt daher die Lösung der Oberallgäu Tourismus GmbH mit ihrem grenz- und branchenübergreifenden Mobilitätsdienst „Allgäu-Walser-Card" einen gelungenen Ansatz dar. Im Raum Ulm/Neu-Ulm realisiert der Verkehrsverbund DING ähnliche Konzepte.

**Sind die Planungsgrundlagen der Gebietskörperschaften aufgrund veränderter Mobilität veraltet?**

Aus Sicht der Stadt Ulm können aufgrund der Mobilitätsveränderung gewisse Maßnahmen nicht mehr sicher geplant werden.

Zusammen mit dem Alb-Donau-Kreis versucht die Stadt Ulm ein gemeinsames Mobilitätskonzept mit gemeinsamen Standards zu erarbeiten. Dabei hat man als Stadt- und Kreisverwaltung eine Vorstellung, wie die Menschen zukünftig nach Ulm kommen (z. B. Regio-S-Bahn) und wie sie sich im Umland bewegen sollen. Ob die Menschen das zukünftig so machen, steht heute jedoch auf einer anderen Karte.

Das Risiko Investitionen zu tätigen ist nach Herrn **Pawlak** damit aktuell wesentlich höher als vor Corona. Hier bedarf es einer neuen Herangehensweise.

Als Beispiel kann hier die Tiefgarage in der Innenstadt Ulm gesehen werden. Beschlossen 2015 und heftig kritisiert, warum dem Pkw neuer Raum in der Innenstadt bereitgestellt wird, steht mit ihrer Realisierung heute ein gesicherter Raum unter der Innenstadt auch für neue Konzepte wie z. B. Anwohnerparken, Logistikhubs/-lager oder Rechenzentren zur Verfügung. Mit der „Mehrnutzbarkeit" der Infrastrukturen kann aus Sicht der Stadtverwaltung Ulm dieses Risiko der Planungsunsicherheit wieder beherrschbarer werden.

**Muss Mobilitätsmanagement sich neu erfinden, wenn in Unternehmen hybrid gearbeitet wird?**

Herr **Bernhard** zeigt auf, dass die Frage nach der Lage des hybriden Arbeitsplätz eines Arbeitnehmers beim betrieblichen Mobilitätsmanagement vor Corona noch keine Rolle spielte.

Zukünftig wird der Aspekt der Arbeitsorte in der Beratung des betrieblichen Mobilitätsmanagements für Unternehmen und damit auch für die IVM GmbH ein größeres Gewicht bekommen. Insbesondere für Kommunen und Unternehmen ist es dabei hilfreich, wenn wie im Fall der IVM GmbH ohne kommerzielle Absichten von Anbietern solcher abgesetzten Betriebsstätten eine Beratung zu betrieblichen Mobilitätsmanagementmaßnahmen zur Verfügung steht.

Herr **Pawlak** weist darauf hin, dass auch die Stadt Ulm begonnen hat, für die Stadtverwaltung das betrieblichen Mobilitätsmanagement voranzubringen und alternative Mobilitätsangebote (z. B. Jobticket, Jobrad) für ihre Kollegen und Kolleginnen zu identifizieren und anzubieten.

Ebenso ist die Stadt Ulm mit ihren Unternehmen im Gespräch, wenn es darum geht, Firmenwachstum am Standort Ulm umweltverträglich zu bewerkstelligen. Dabei stellt leider der ÖPNV aufgrund eines geringen Angebots in der Region für die Arbeitnehmer oft keine Alternative zum Auto dar. Das betriebliche Mobilitätsmanagement braucht daher sowohl nachhaltige Lösungen für das Auto aber auch Lösungen, um das Arbeiten vor Ort im Homeoffice oder abgesetzten Betriebsstätten tageweise zu ermöglichen.

## Fazit

Die Tiefe und Qualität der Vorträge im Livestream „Mobilität nach Corona" sowie der Diskussion im Podium lässt aus Sicht des Sprechers des Schwabenbund-Vorstands, Herrn Josef **Brandner,** erkennen, dass aufgrund der Auswirkungen durch Corona das Thema Mobilität einen akuten Handlungsbedarf hat. Gemessen an den mächtigen Aktivitäten der Metropolregionen Stuttgart und Frankfurt RheinMain, stellt sich für die Stakeholder im Schwabenbund die zentrale Frage:

„Wie entwickeln wir zusammen unseren Raum Schwabenbund weiter?"

Es ist daher sinnvoll, dass eine Institution neutral, überregional und grenzüberschreitend die Aktivitäten um die Mobilität im Schwabenbund mit den Stakeholdern diskutiert und voranbringt ohne mit diesen in Konkurrenz um Aufgaben und Rollen zu stehen. Ziel dieser Institution muss es sein, das Gebiet des Schwabenbunds zwischen den Metropolregionen München, Stuttgart und Zürich hinsichtlich zukunftsfähiger Mobilität zu positionieren.

Auch die IHK Schwaben wird daher in Kooperation mit dem Schwabenbund, beginnend mit einem Symposium am 8. 12, eine Mobilitätsvision 2030 erarbeiten, die sich mit den Anforderungen der Unternehmen und der Region an die Themenfelder der Mobilität beschäftigt. Der Livestream „Mobilität nach Corona" des Schwabenbund.Konferenzhauses stellt hierfür eine wertvolle und aktuelle Grundlage da.

Die IHKs und Unternehmen in Schwaben haben darüber hinaus das Thema betriebliches Mobilitätsmanagement aufgegriffen. So bietet die IHK Schwaben eine überbetriebliche Fortbildung

zum betrieblichen Mobilitätsmanager IHK an. Aber auch die Unternehmen selbst sehen in der betrieblichen Mobilität die Möglichkeit zur Einhaltung der Emissionsrichtlinien und die Einrichtung eines betrieblichen Gesundheitsmanagements, um die Produktivität ihrer Mitarbeiter zu erhalten.

Zur Koordination der überregionalen und grenzüberschreitenden Schritte in der Mobilität ist es daher notwendig, dass der Schwabenbund e.V. die Stakeholder in seinem „Schwabenbund.Konferenzhaus“ an einen Tisch bringt und mit Ihnen die Umsetzungsmöglichkeiten für die aktuellen Themen der Mobilität (z. B. Datenversorgung, Mobilitäts-/Verkehrsmanagement, Mobilitätsmodell/-plattform) im Rahmen von Foren bespricht und entwickelt.

Herr Brandner wünscht sich, dass es im Schwabenbund.Konferenzhaus viele weitere Veranstaltungen gibt, denn diese bringen die Region weiter und den Stakeholdern Nutzen.