



B»MM

HEIDELBERG

Ergebnisbericht 2021 Betriebliches Mobilitätsmanagement



Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister



Raoul Schmidt-Lamontain
Bürgermeister für Klimaschutz,
Umwelt und Mobilität

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

Heidelberg ist einer der attraktivsten Einzelhandelsstandorte in der Metropolregion Rhein-Neckar und übernimmt als Oberzentrum die Versorgungsfunktion für das Umland. Die Stadt wird bei Besucherinnen, Besuchern, Bürgerinnen und Bürgern als lebenswerte Stadt wahrgenommen. Mehr Mobilität zu ermöglichen und gleichzeitig den Verkehr intelligent und nachhaltig zu steuern, das sind die Herausforderung, denen wir uns stellen, um weiter attraktiv zu bleiben. Heidelberg muss gut erreichbar sein. Das umfasst eine Infrastruktur, die stetig ausgebaut wird, sowie eine gute Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Firmen müssen beliefert und die Beschäftigten in vertretbarer Zeit ihr Unternehmen erreichen können. Laut dem Pendlerbericht 2020 steigt die Gesamtzahl der Menschen, die für ihren Job Wege zurücklegen, seit 2010 stetig. Fast 68 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in Heidelberg pendeln laut dem Pendlerbericht aus dem Umland nach Heidelberg. Hier kann das Betriebliche Mobilitätsmanagement (BMM) ansetzen. Das Betriebliche Mobilitätsmanagement ist für die Unternehmen und Institutionen ein Instrument, die Verkehrswege von und zum Unternehmen zu betrachten und darauf einzuwirken, dass diese effizient und nachhaltig zurückgelegt werden können.

Mit dem Heidelberger Förderprogramm unterstützen wir die Unternehmen und Institutionen bei der Einführung des Betrieblichen Mobilitätsmanagements. Das 10-monatige Programm soll die Unternehmen und Institutionen für das Thema sensibilisieren. Sie werden in dieser Zeit bei ihrer effizienten, umwelt- und sozialverträglichen Gestaltung der Verkehrsströme, die zum und vom Betrieb fließen, unterstützt. Des Weiteren hat das Förderprogramm zum Ziel, anzuregen, das Betriebliche Mobilitätsmanagement in die Unternehmenskultur dauerhaft zu integrieren.

Wir danken den beteiligten Unternehmen, Institutionen und der Firma team red Deutschland GmbH für ihren Einsatz und hoffen, dass das Betriebliche Mobilitätsmanagement bei den beteiligten Unternehmen und Institutionen ein fester Bestandteil der Unternehmenskultur sein wird.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Raoul Schmidt-Lamontain
Bürgermeister für Klimaschutz,
Umwelt und Mobilität

Inhaltsverzeichnis

1. Was ist Betriebliches Mobilitätsmanagement?	6
2. Das städtische Förderprogramm	7
3. Projektablauf	8
4. Gesamtpotenzial und Treibhausgaseinsparungen	10
4.1 Gesamtpotenzial	11
4.1.1 Überblick Potenzialbereich (Motorisierter Individualverkehr + 15 Minuten)	11
4.1.2 Überblick Potenzialbereich (Motorisierter Individualverkehr + 0 Minuten)	11
4.2 Potenziale – Verkehrsmittel (alle Unternehmen/Institutionen)	12
4.3 Potenzialaktivierung durch die Unternehmen/Institutionen	13
5. Deutsches Krebsforschungszentrum (DKFZ)	15
5.1 Bestandsmaßnahmen	17
5.2 Durch das BMM initiierte Maßnahmen	17
5.3 Nächste Schritte	17
6. Max-Planck-Institut für medizinische Forschung (MPIImF)	18
6.1 Bestandsmaßnahmen	20
6.2 Durch das BMM initiierte Maßnahmen	20
6.3 Nächste Schritte	20
7. Max-Planck-Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht (MPIL)	21
7.1 Bestandsmaßnahmen	23
7.2 Durch das BMM initiierte Maßnahmen	23
7.3 Nächste Schritte	23
8. Octapharma Biopharmaceuticals GmbH	24
8.1 Bestandsmaßnahmen	26
8.2 Durch das BMM initiierte Maßnahmen	26
8.3 Nächste Schritte	26
9. Pädagogische Hochschule Heidelberg (PH)	27
9.1 Bestandsmaßnahmen	29
9.2 Durch das BMM initiierte Maßnahmen	29
9.3 Nächste Schritte	29
10. Springer-Verlag GmbH	30
10.1 Bestandsmaßnahmen	32
10.2 Durch das BMM initiierte Maßnahmen	32
10.3 Nächste Schritte	32
11. Universität Heidelberg	33
11.1 Bestandsmaßnahmen	35
11.2 Durch das BMM initiierte Maßnahmen	35
11.3 Nächste Schritte	35

12. Universitätsklinikum Heidelberg	36
12.1 Bestandsmaßnahmen	38
12.2 Durch das BMM initiierte Maßnahmen	38
12.3 Nächste Schritte	39
13. Synergiemaßnahmen/Maßnahmen im Cluster	40
13.1 Verbesserung des Zugangs zu VRNnextbike	41
13.2 Verbesserung des Zugangs zu E-Tretrollern	41
13.3 System zur Bildung von Fahrgemeinschaften	41
13.4 Preisgestaltung Parkraumbewirtschaftung	41
14. Anhang: Potenziale und Einsparungen – Unternehmen und Institutionen	42
14.1 Deutsches Krebsforschungszentrum (DKFZ)	43
14.1.1 Potenziale	43
14.1.2 Einsparungen	43
14.2 Max-Planck-Institut für medizinische Forschung (MPIImF)	44
14.2.1 Potenziale	44
14.2.2 Einsparungen	44
14.3 Max-Planck-Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht (MPIIL)	45
14.3.1 Potenziale	45
14.3.2 Einsparungen	45
14.4 Octapharma Biopharmaceuticals GmbH	46
14.4.1 Potenziale	46
14.4.2 Einsparungen	46
14.5 Pädagogische Hochschule Heidelberg (PH)	47
14.5.1 Potenziale	47
14.5.2 Einsparungen	47
14.6 Springer-Verlag GmbH	48
14.6.1 Potenziale	48
14.6.2 Einsparungen	48
14.7 Universität Heidelberg	49
14.7.1 Potenziale	49
14.7.2 Einsparungen	49
14.8 Universitätsklinikum Heidelberg	50
14.8.1 Potenziale	50
14.8.2 Einsparungen	50
15. Verzeichnisse	51
15.1 Abbildungsverzeichnis	52
15.2 Tabellenverzeichnis	52

1. Was ist Betriebliches Mobilitätsmanagement?

Als bedeutender Wissenschafts- und Wirtschaftsstandort weist die Stadt Heidelberg ein zunehmendes Verkehrsaufkommen auf.

Das BMM untersucht alle Verkehrsströme, die vom und zum Unternehmen bzw. der Institution fließen. Für die Betriebe und Institutionen lohnt sich die Einführung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements als Thema, das alle Beschäftigte betrifft. Die Unternehmen und Institutionen, die ein BMM durchgeführt haben, haben Rahmenbedingungen geschaffen, damit ihre Mitarbei-

tenden ihre Pendlerwege mit dem öffentlichen Nahverkehr oder mit dem Fahrrad zurücklegen, aber auch Fahrgemeinschaften bilden können. Die Regelungen zu Dienstreisen und der Fuhrpark wurden mit dem Fokus auf Nachhaltigkeit optimiert. Das BMM gibt zudem dem Wissenschafts-, Forschungs- und Wirtschaftssektor neben einem hohen Imagegewinn und Markenstärkung die Möglichkeit, alle Betriebswege aus ökonomischer und ökologischer Sicht zu betrachten und effizienter zu gestalten.

2. Das städtische Förderprogramm

Die Stadt Heidelberg hat im Oktober 2020 das Förderprogramm „Betriebliches Mobilitätsmanagement“ mit den Kooperationspartnerinnen und -partnern Industrie- und Handelskammer (IHK), Deutscher Gewerkschaftsbund (DGB), Klimaschutz- und Energie-Beratungsagentur Heidelberg – Rhein-Neckar-Kreis gGmbH, Kreishandwerkerschaft, Rhein-Neckar-Verkehr GmbH und Verkehrsverbund Rhein-Neckar auf den Weg gebracht. Das Förderprogramm BMM ist ein Baustein innerhalb der Handlungsstrategien des Verkehrsentwicklungsplans 2035 (VEP), der derzeit erstellt wird. Ziel ist es, die Stadt Heidelberg nachhaltiger zu machen, indem u. a. die Mobilitätswende vorangebracht wird.

Das Förderprogramm ist zurzeit befristet bis einschließlich 2022. In den Jahren 2021 und 2022 können jeweils maximal acht Unternehmen und Institutionen gegen einen geringen Kostenbeitrag, der sich an der Zahl der Mitarbeitenden orientiert, teilnehmen (Details ab Punkt 4). Nach der erfolgreichen Teilnahme an dem Förderprogramm erhalten die Unternehmen und Institutionen durch die Stadt Heidelberg ein Zertifikat.

Für Unternehmen bis zu 100 Mitarbeitenden wurden zudem 2021 von allen Kooperationspartnerinnen und -partnern bedarfsorientierte Veranstaltungen zum BMM angeboten, um Bedarfe und Anliegen zu erkennen und Maßnahmen zu entwickeln.

3. Projektablauf

Mit dem vorliegenden Ergebnisbericht wird der erste Durchgang des Förderprogramms abgeschlossen. Die Firma team red Deutschland GmbH war mit der Durchführung der Beratung beauftragt. Die Beraterfirma erstellte ein individuelles Maßnahmenkonzept, das auf zuvor gemeinsam mit allen Verantwortlichen innerhalb des Unternehmens bzw. der Institution definierten Zielen und Kennzahlen basiert.

Die ersten acht teilnehmenden Unternehmen und Institutionen, alle aus dem Neuenheimer Feld bearbeiteten über einen Zeitraum von zehn Monaten von Januar 2021 bis Oktober 2021 alle relevanten Schritte der Entwicklung eines Betrieblichen Mobilitätsmanagements.

Es werden Realisierungsmöglichkeiten und die Auswirkungen aufgezeigt, der Zeitplan sowie die Kosten festgelegt und die ersten konkreten Schritte zur Umsetzung unstrittiger bzw. naheliegender Maßnahmen aufgegriffen. So konnten neben individuellen Maßnahmen auch Synergien herausgearbeitet werden wie z. B. die Überlegung, eine App für Fahrgemeinschaften anzubieten, die thematisch von den Unternehmen und Institutionen gemeinsam umgesetzt werden können.

Durch Erfahrungsaustausch und Vorstellung von Best-Practice-Fällen während der vier gemeinsamen Workshops, die pandemiebedingt überwiegend als Videokonferenz stattfanden, erhielten die Unternehmen und Institutionen auch Anregungen und Informationen über bereits in anderen Unternehmen durchgeführte oder geplante Maßnahmen.

Die Kooperationspartnerinnen und -partner gestalteten mit der Stadt Heidelberg ergänzend gemeinsam vier Workshops u. a. mit folgenden Inhalten:

- Austausch mit Fachexperten zu Themen wie z. B. emissionsfreie Fahrzeuge, Ladestationen, Fördermöglichkeiten, Jobticket, Etablierung von weiteren, nachhaltigen multimodalen Mobilitätsangeboten, steuerliche Vorteile des BMM,
- Vorstellung von Best-Practice-Fällen aus Arbeitnehmendenvertretungssicht
- Vorstellung von Best-Practice-Fällen aus Arbeitgebendensicht
- Netzwerkgespräche

Projekttablauf 2021	
1. Workshop: Auftaktveranstaltung	Januar 2021
1. Beratung mit team red Deutschland GmbH	Februar bis März 2021
2. Workshop Inhalte: – Vorstellung B ² MM, – Vorstellung BMM: RKH Klinikum Ludwigsburg, – rnv, Arbeitgeber als Mobilitätspartner des ÖPNV	12. April 2021
2. Beratung mit team red Deutschland GmbH	Mai bis Juli 2021
3. Workshop Inhalte: – Vorstellung BMM: Mercedes Benz AG Sindelfingen und Alnatura Produktions- und Handels GmbH, – Vorstellung Synergiemaßnahmen	13. Juli 2021
3. Beratung mit team red Deutschland GmbH	September und Oktober 2021
4. Workshop Inhalt: – Synergiemaßnahmen	29. September 2021
4. Beratung mit team red Deutschland GmbH	Oktober & November 2021
Abschlussveranstaltung	18. November 2021

Tabelle 1: Projekttablauf

Quelle: Eigene Darstellung

Zusätzlich wurde gemeinsam mit dem Amt für Umweltschutz, Gewerbeaufsicht und Energie mit seinem Netzwerk „Nachhaltiges Wirtschaften“ am Donnerstag, den 15. Juli 2021, eine Veranstaltung speziell für die orts- und unternehmensspezifische Mobilität für Unternehmen bis 100 Mitarbeitende zum Thema Pendlerverkehre angeboten.

Mit den datenschutzgerecht übermittelten Pendlerwegen der Mitarbeitenden entwickelte die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH im Rahmen der Veranstaltung eine ÖPNV-Erreichbarkeitsanalyse für die jeweiligen Unternehmen. Aus diesen Impulsen heraus wurden von den Unternehmen Maßnahmen umgesetzt.

4. Gesamtpotenzial und Treibhausgaseinsparungen

4.1 Gesamtpotenzial

4.1.1 Überblick Potenzialbereich (Motorisierter Individualverkehr + 15 Minuten)

Von 17.161 der 20.300 untersuchten Wohnstandorte, also ca. 84,5 Prozent, ist das Neuenheimer Feld mit ÖPNV, Fahrrad oder E-Bike in einer Fahrzeit von maximal zusätzlich 15 Minuten im Vergleich zum Auto zu erreichen (Stand 23. März 2022).

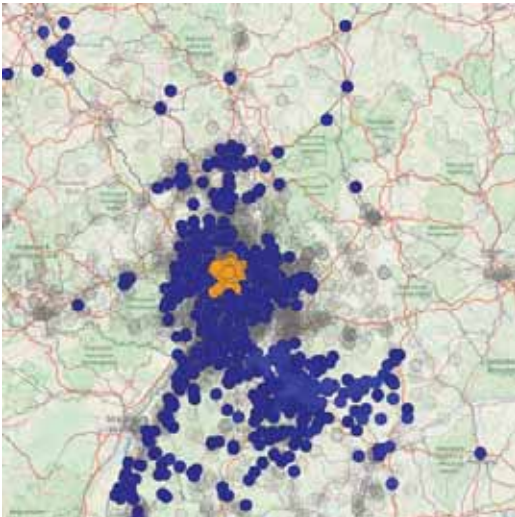
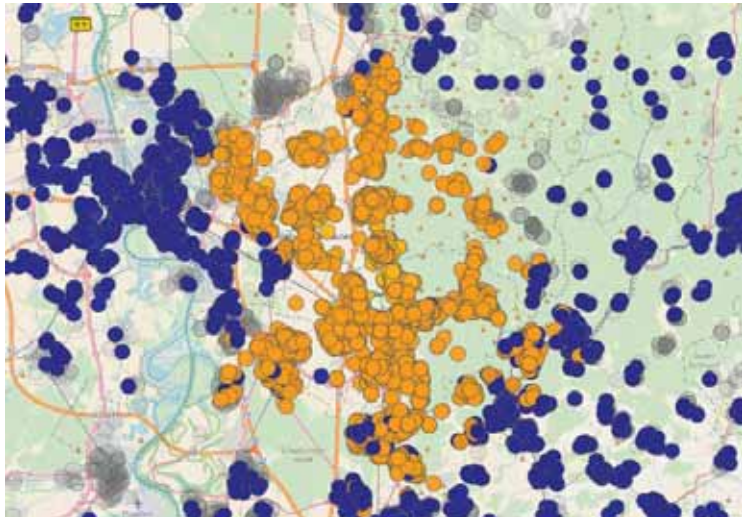


Abbildung 1: Überblick Potenzialbereich (max. MIV + 15 Minuten)



Quelle: team red

4.1.2 Überblick Potenzialbereich (Motorisierter Individualverkehr + 0 Minuten)

Von 4.389 der 20.300 analysierten Wohnstandorte, also ca. 21,6 Prozent, ist das Neuenheimer Feld mit ÖPNV, Fahrrad oder E-Bike gleichschnell oder schneller zu erreichen als mit dem Auto (Stand 23. März 2022).

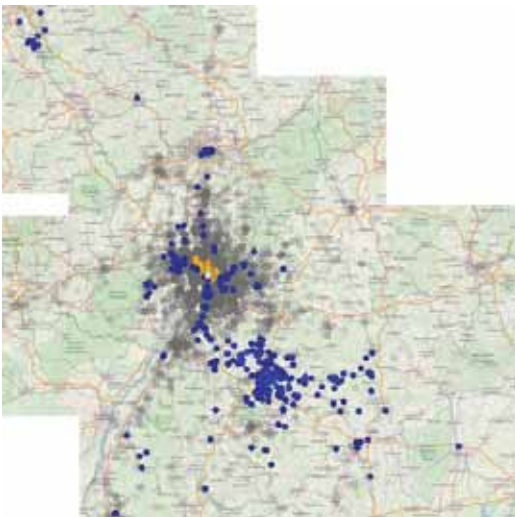
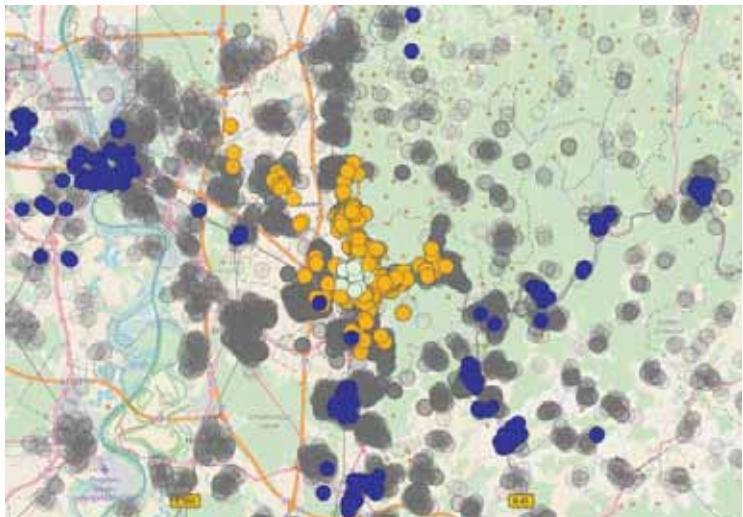


Abbildung 2: Überblick Potenzialbereich (max. MIV + 0 Minuten)



Quelle: team red

4.2 Potenziale – Verkehrsmittel (alle Unternehmen/ Institutionen)

Der Potenzialbereich für alternative Verkehrsmittel im Vergleich mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) wird folgendermaßen definiert:

Einem Verkehrsmittel wird im Rahmen dieser Analyse Wechsellpotenzial zugeschrieben, wenn es auf der gleichen Strecke schneller, gleichschnell oder maximal 15 Minuten langsamer ist als der motorisierte Individualverkehr. Dabei handelt es sich um eine theoretische Annahme von team red Deutschland GmbH. Der Wirkungszusammenhang

zwischen Dauer der Fahrt und Akzeptanz einer zusätzlichen Fahrtdauer (Elastizität) ist dabei nicht berücksichtigt. MIV-, ÖPNV- und Fahrrad-Fahrzeiten sind bis zum Standort angegeben. ÖPNV-Routen beinhalten immer die Route von der nächstgelegenen Haltestelle bis zum Standort. Parkplatzsuchzeiten sind nicht eingerechnet.

In der folgenden Grafik sind die Ergebnisse der Potenzialanalyse für das Gesamtprojekt abgebildet.

(Stand: 23. März 2022):

Max. 15 Minuten langsamer als MIV:

ÖPNV:	10.016 von 20.300 analysierten Wohnstandorten
E-Bike:	9.706 von 20.300 analysierten Wohnstandorten
Fahrrad:	9.815 von 20.300 analysierten Wohnstandorten
Fuß:	922 von 20.300 analysierten Wohnstandorten

Schneller oder gleichschnell wie MIV:

ÖPNV:	442 von 20.300 analysierten Wohnstandorten
E-Bike:	3.877 von 20.300 analysierten Wohnstandorten
Fahrrad:	1.208 von 20.300 analysierten Wohnstandorten

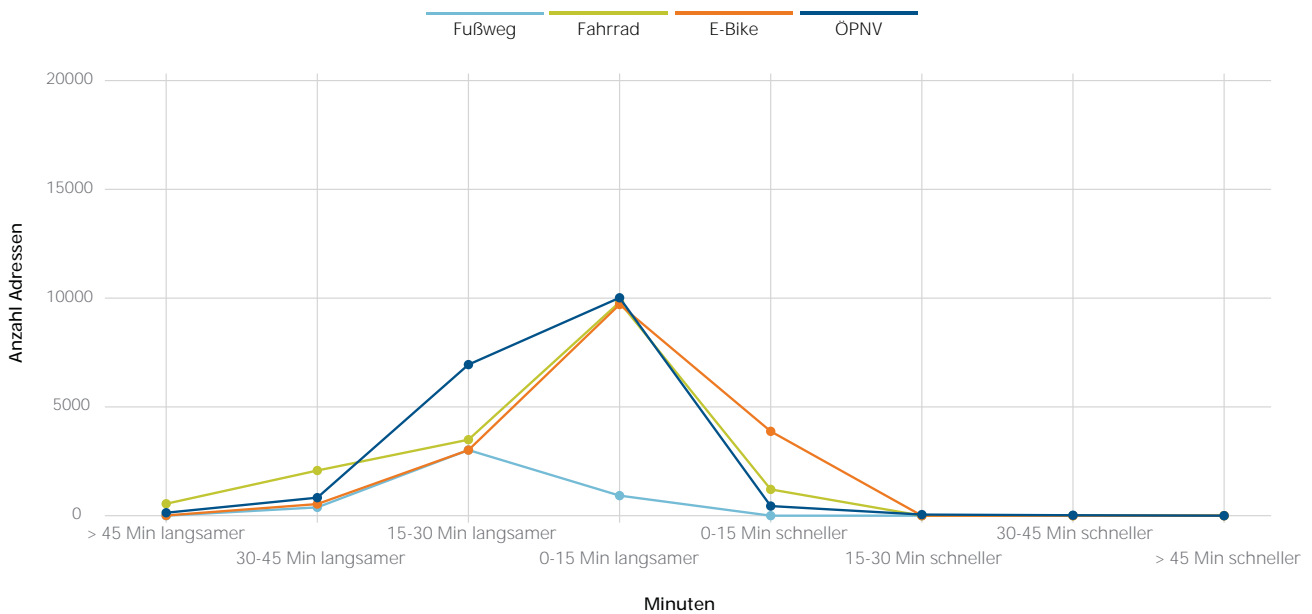


Abbildung 3: Vergleich der Fahrzeiten alternativer Verkehrsmittel mit der des MIV (Fallzahlen) im Gesamtprojekt

4.3 Potenzialaktivierung durch die Unternehmen / Institutionen

Mit ihren Maßnahmen aktivieren die Unternehmen und Institutionen Teile der oben dargestellten Potenzialbereiche. Die aktivierten Potenziale lassen sich auf Grundlage der folgenden Annahmen abschätzen:

Modal Split: Der Modal Split erläutert die prozentuale Aufteilung der Verkehrswege auf die Verkehrsträger. Die Daten stammen aus dem Mobilitätssteckbrief Heidelberg (SrV Mobilität in Städten) der Technischen Universität Dresden, 2019. Sie wurden auf die in der Analyse verwandten Entfernungsklassen umgerechnet. Es wird der Modal Split für die Gesamtstadt verwendet.

Treibhausgasemissionen: Die Analyse rechnet mit 0,139 kg Treibhausgasemissionen/km. (Daten: Umweltbundesamt (UBA) Emissionssituation mit Stand 15. Januar 2018)

Treibstoffverbrauch: Die Analyse rechnet mit einem durchschnittlichen Treibstoffverbrauch im MIV von 6,5 l/100 km (Daten: <https://de.statista.com>)

Kilometer: Die eingesparten Kilometer ergeben sich aus der Wohnstandortanalyse.

Abgeschätzt werden kann die Potenzialaktivierung derjenigen Maßnahmen, die von den Unternehmen bzw. Insti-

tutionen direkt beeinflussbar sind. Es handelt sich dabei um Maßnahmen zur Verbesserung der Fahrradinfrastruktur und die Einführung oder Erweiterung von Möglichkeiten des mobilen Arbeitens.

Um die Nutzung des ÖPNV durch die Mitarbeitenden zu steigern, müsste die Attraktivität des Angebots weiter verbessert werden (Netzabdeckung, Pünktlichkeit zu den Stoßzeiten, preisliche Gestaltung). Die Attraktivität des ÖPNV-Angebots liegt nicht im Aufgabenbereich der Unternehmen/Institutionen, sondern beim Betreiber. Für die Attraktivität des ÖPNV spielt das Jobticket eine wichtige Rolle. Ein solches existierte für die Mehrheit der Unternehmen/Institutionen bereits vor dem Start des Projekts. Bei denjenigen, die wie das DKFZ oder die Max-Planck-Institute Bundesinstitutionen gleichgestellt sind, ist ein solches Angebot erst seit Mai 2021 möglich und soll auch umgesetzt werden. Außer der Ankündigung, gibt es aber bisher keine Informationen, wie diese neuen Angebote strukturiert sein sollen, wann die Einführung stattfinden wird und wie viele Mitarbeitende sich einen Umstieg vorstellen können. Aus diesen Gründen kann der Grad der Aktivierung von ÖPNV-Potenzialen in der Analyse nicht abgeschätzt werden. Einsparungen durch Vermeidung von ÖPNV-Fahrten aufgrund von Homeoffice-Regelungen fließen in die Kategorie Homeoffice/mobiles Arbeiten ein.

Potenziell eingesparte Treibhausgasemissionen im MIV pro Jahr
Potenziell eingesparte Kilometer im MIV pro Jahr
Potenziell eingesparte Liter Kraftstoff im MIV pro Jahr

Unternehmen/ Institutionen	Potenzielle Einsparungen durch Umstieg vom MIV aufs Fahrrad	Potenzielle Einsparungen durch Homeoffice/ mobiles Arbeiten	Summe Einsparungsziele (gerundete Angaben)
Deutsches Krebsforschungs- zentrum (DKFZ)	210 t Treibhausgas	206 t Treibhausgas	210 t – 416 t Treibhausgas
	1,5 Mio. km	1,31 Mio. km	1,5 Mio. km – 2,8 Mio. km
	97.706 l Kraftstoff	85.107 l Kraftstoff	98.000 – 183.000 l Kraftstoff
Max-Planck-Institut für medizinische Forschung (MPImF)	13,5 t Treibhausgas		13,5 t Treibhausgas
	97.504 km		97.504 km
	6.339 l Kraftstoff		6.000 l Kraftstoff
Max-Planck-Institut für ausl. öff. Recht und Völkerrecht (MPIl)	10,7 t Treibhausgas		10,7 t Treibhausgas
	77.132 km		77.000 km
	5.014 l Kraftstoff		5.000 l Kraftstoff
Octapharma	12 t Treibhausgas		12 t Treibhausgas
Biopharmaceuticals GmbH	85.316 km		85.000 km
	5.545 l Kraftstoff		6.000 l Kraftstoff
Pädagogische Hochschule Heidelberg (PH)	53,1 t Treibhausgas	203 t Treibhausgas	53,1 t – 256,1 t Treibhausgas
	382.118 km	1.38 Mio. km	382.000 km – 1,76 Mio. km
	24.837 l Kraftstoff	89.758 l Kraftstoff	25.000 – 115.000 l Kraftstoff
Springer Verlag GmbH	81,4 t Treibhausgas	335 t Treibhausgas	81,4 t - 416,4 t Treibhausgas
	586.454 km	2.1 Mio. km	586.000 km - 2,7 Mio. km
	38.119 l Kraftstoff	137.171 l Kraftstoff	38.000 – 175.000 l Kraftstoff
Universität Heidelberg	527 t Treibhausgas		527 t Treibhausgas
	3,79 Mio. km		3,79 Mio. km
	246.437 l Kraftstoff		246.000 l Kraftstoff
Universitätsklinikum Heidelberg (UKHD)	1.256 t Treibhausgas		1.256 t Treibhausgas
	9,03 Mio. km		9,03 Mio. km
	587.055 l Kraftstoff		587.000 l Kraftstoff
Einsparungspotenzial Treibhausgasemissionen: ca. 2.163,7 t – 2.907,7 t			
Einsparungspotenzial Kilometer im MIV: ca. 15,5 – 20,3 Mio. km im MIV			
Einsparungspotenzial Kraftstoff: ca. 1.011.000 – 1.322.000 l Kraftstoff			

Tabelle 2: Zusammenfassung Potenzialberechnungen

Quelle: team red

5. Deutsches Krebsforschungszentrum (DKFZ)



Im Neuenheimer Feld 280, 69121 Heidelberg

Gegründet

1964

Anzahl der Mitarbeitenden am Standort

2.743

Anzahl der Mitarbeitenden gesamt

3.096

Kontakt

Telefon 06221 42-0

bmm@dkfz.de

Vorstellung des Deutschen Krebsforschungszentrums

Das Deutsche Krebsforschungszentrum widmet sich als größte biomedizinische Forschungseinrichtung in Deutschland und Mitglied in der Helmholtz-Gemeinschaft deutscher Forschungszentren laut unserer Satzung ganz der Aufgabe, Krebsforschung zu betreiben. Unsere mehr als 3.000 Mitarbeitenden, davon über 1.200 wissenschaftliche Mitarbeitende, erforschen in mehr als 90 Abteilungen und Arbeitsgruppen, wie Krebs entsteht, erfassen Krebsrisikofaktoren und suchen nach Strategien, die verhindern, dass Menschen an Krebs erkranken. Sie entwickeln neue Ansätze, mit denen Tumoren präziser diagnostiziert und Krebspatienten erfolgreicher behandelt werden können. Die wissenschaftlichen Abteilungen und Arbeitsgruppen gliedern sich in sechs Forschungsschwerpunkte. Die Core Facilities unterstützen die Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler bei allen anfallenden Routineaufgaben. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Krebsinformationsdienstes (KID) am DKFZ klären Betroffene, Angehörige und die interessierte Bürgerschaft über die Volkskrankheit Krebs auf. Das Zentrum wird zu 90 Prozent vom Bundesministerium für Bildung und Forschung und zu 10 Prozent vom Land Baden-Württemberg finanziert. Dem Vorstand des DKFZ direkt untergeordnet sind die Stabsstellen. Die administrativen Abteilungen unterstützen die Mitarbeitenden in allen Fragen zu Personal, Finanzen oder des Einkaufs. Die Gremien des DKFZ beraten den Vorstand in wissenschaftlichen, forschungspolitischen sowie finanziellen Fragen. Die Alumni-Vereinigung des DKFZ hat das Ziel, ehemalige sowie aktuelle Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler miteinander zu vernetzen und so den wissenschaftlichen Austausch auch über die Zeit am DKFZ hinaus zu fördern.

Geschäftsführung



Ursula Weyrich

Kaufmännischer Vorstand

Quelle: Jung / DKFZ



Prof. Dr. Michael Baumann

Wissenschaftlicher Vorstand

Quelle: Anspach / DKFZ



Deutsches Krebsforschungszentrum

Quelle: Jung / DKFZ

Projektmitarbeitende

Nina Glaser, Kerstin Hoff, Sibylle Szabowski, Caroline Weschke



Zitat der Geschäftsführung

„Die Aktion der Stadt war eine wichtige Unterstützung für uns: Dadurch wurden wir darauf aufmerksam gemacht, wie wir uns in den Bereichen Nachhaltigkeit und Mobilität noch weiter verbessern können. Das wird unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zugutekommen.“

Ursula Weyrich

Kaufmännischer Vorstand, DKFZ





5.1 Bestandsmaßnahmen

- Duschen und Umkleiden für Fahrradfahrende
- Fahrradüberdachungen an einigen Stellplätzen
- Austausch erster Fahrzeuge /Geräte gegen Fahrzeuge /Geräte mit Elektroantrieb
- Angebot von Homeoffice für Mitarbeitende
- Gamification, d.h. Teilnahme an Aktionen wie „Stadtradeln“ und „Mit dem Rad zur Arbeit“
- Durchführung von Fahrrad-Aktionstagen

5.2 Durch das BMM initiierte Maßnahmen

– **Ladeinfrastruktur (Schwerpunkt: E-Mobilität)**

Da es im öffentlichen Straßenraum aufgrund der Organisation der Stromversorgung im Neuenheimer Feld für die Stadtwerke nicht möglich ist, ausreichend Ladeinfrastruktur auf städtischen Flächen zur Verfügung zu stellen, ist es besonders erwähnenswert, dass das DKFZ zusammen mit den Heidelberger Stadtwerken an der Auswahl und Bereitstellung von vier firmeneigenen DKFZ-Stellplätzen zur Errichtung öffentlicher Ladeinfrastruktur im Technologiepark arbeitet.

– **Fahrradabstellanlagen (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / Fahrradinfrastruktur)**

Eine Reparaturstation ist bereits bestellt. Für die Finanzierung der Maßnahme soll eine Förderung über das Förderprogramm B2MM des Landes Baden-Württemberg beantragt werden.

– **Mobiles Arbeiten (Schwerpunkt: Interne Organisation)**

Die Personalabteilung akzeptiert, bei Zustimmung der Abteilungsleitung, schon jetzt einen Homeoffice-Anteil von 40 Prozent pro Woche. Eine Dienstvereinbarung, die über die bisherigen Konditionen hinausgeht, ist in Arbeit. Arbeitsvoraussetzungen wie Laptops bzw. Rufumleitung werden gestellt.

– **Einstellung einer Nachhaltigkeitsmanagerin (Schwerpunkt: Interne Organisation)**

Im Mai 2021 wurde im DKFZ eine Koordinatorin für Nachhaltigkeit eingestellt, in deren Aufgabenbereich auch der Themenbereich des Betrieblichen Mobilitätsmanagements liegt.

– **Kommunikationskonzept Nachhaltigkeit (Schwerpunkt: Interne Transformation)**

Das geplante Kommunikationskonzept soll für das Betriebliche Mobilitätsmanagement werben, damit dieses bei den Mitarbeitenden der Einrichtung positiv wahrgenommen wird.

5.3 Nächste Schritte

– **Parkraumbewirtschaftung (Schwerpunkt: Push-Maßnahme / MIV)**

Das DKFZ befindet sich zurzeit in Beratungen über die Erhebung von Gebühren für Parkberechtigungsscheine für Mitarbeitende und deren Umlegung zur Förderung alternativer Formen der Mobilität.

– **Fahrradabstellanlagen (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / Fahrradinfrastruktur)**

Weitere Überdachungen und Verbesserungen der Fahrradabstellanlagen und andere Maßnahmen wie Ladespinde sind geplant.

– **Jobticket (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / ÖPNV)**

Seit Mai 2021 ist die Förderung eines Jobtickets auch für Bundesinstitutionen und diesen gleichgestellten Institutionen möglich. Das DKFZ will von dieser Möglichkeit Gebrauch machen.

6. Max-Planck-Institut für medizinische Forschung (MPIImF)



**MAX-PLANCK-INSTITUT
FÜR MEDIZINISCHE FORSCHUNG**

Jahnstraße 29, 69120 Heidelberg

Gegründet

1927

Anzahl der Mitarbeitenden am Standort

ca. 250

Anzahl der Mitarbeitenden gesamt

ca. 250

Kontakt

Telefon 06221 486-650

elisabeth.fuhry@mr.mpg.de

Vorstellung des Max-Planck-Instituts für medizinische Forschung

Das Max-Planck-Institut für medizinische Forschung ist eines der 86 Forschungsinstitute der Max-Planck-Gesellschaft in Deutschland. Thema der Forschung ist, die immens komplexe Dynamik der Wechselwirkungen zwischen Makromolekülen in der lebenden Zelle – gesund oder krankhaft – in Echtzeit zu beobachten und zu manipulieren. Die vier Abteilungen am Institut tragen mit ihrer einmaligen Expertise auf sich ergänzenden Gebieten dazu bei: die Bestimmung atomarer Struktur (Ilme Schlichting), optische Nanoskopie (Stefan Hell), Design neuer Reporter-moleküle (Kai Johnsson) und zelluläre Materialwissenschaft und Biophysik (Joachim Spatz). Ca. 250 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter tragen in verschiedenen Bereichen zum wissenschaftlichen Erfolg des Instituts bei. Neben den Forschungsabteilungen zählen hierzu die Verwaltung, die zentralen wissenschaftlichen Serviceeinheiten, die Betriebstechnik, Baukoordination, Pressestelle, Bibliothek und viele mehr.

Das Institut liegt am südlichen Eingang des Neuenheimer Feldes direkt an der Jahnstraße/Berliner Straße, am Brückenkopf der Ernst-Walz-Brücke. Aktuell stehen auf dem Gelände des Instituts kostenfreie Parkplätze für PKW und Fahrräder zur Verfügung und das Institut ist durch seine Lage sehr gut an die öffentlichen Verkehrsmittel wie Bus und Bahn angeschlossen. Mit mehreren großen Neu- und Umbaumaßnahmen in den kommenden Jahren sieht das Institut neuen Herausforderungen aber auch neuen Chancen in Bezug auf die betriebliche Mobilität entgegen. Hierfür möchte sich das Institut bestmöglich aufstellen, um dem Bedarf der Mitarbeitenden gerecht zu werden und auch für neue Mitarbeitende als Arbeitgeber attraktiv zu bleiben, da Mobilität schon jetzt aber auch zukünftig ein wichtiges Thema für alle Arbeitnehmende und Arbeitgeber ist und sein wird.

Geschäftsführung



Prof. Dr. Kai Johnsson

Geschäftsführender

Direktor

Quelle:

MPI für medizinische Forschung



**Max-Planck-Institut für
medizinische Forschung**

Quelle:

MPI für medizinische Forschung

Zitat der Geschäftsführung

*Mobilität im Arbeitsalltag ist bereits jetzt für Arbeitnehmer*innen und Arbeitgeber ein wichtiges Thema. Durch zukunftsweisende Technologien ist in den kommenden Jahren mit großen Veränderungen auch im Heidelberger Stadtgebiet zu rechnen. Durch die Lage im Neuenheimer Feld, in dem Platzmangel und gute Erreichbarkeit aller Einrichtungen mit verschiedenen Verkehrsmitteln zentrale Themen sind, ist auch unser Institut interessiert, den Bedarf seiner Mitarbeiter*innen zu erkennen und zu befriedigen. Als Akteur im Neuenheimer Feld möchten wir zudem zu Lösungen für das gesamte Gebiet beitragen. Dadurch gewinnen der Standort und das Institut auch an Attraktivität für neue Mitarbeiter*innen und Investoren. Das Projekt zum betrieblichen Mobilitätsmanagement hat hier einige Ansatzpunkte für Maßnahmen gegeben und zu einer besseren Vernetzung der involvierten Einrichtungen aber auch Anbieter von Mobilitätslösungen beigetragen. Im Rahmen anstehender Um- und Umbaumaßnahmen am Institut können so neue Ideen gleich mitgedacht und -geplant werden.“*

Prof. Dr. Kai Johnsson

Geschäftsführender Direktor



6.1 Bestandsmaßnahmen

- keine

6.2 Durch das BMM initiierte Maßnahmen

- **Befragung der Beschäftigten (Schwerpunkt: Beteiligung der Mitarbeitenden)**
Zur Klärung der Mobilitätsgewohnheiten der einzelnen Mitarbeitenden wird das MPImF eine detaillierte Mitarbeitendenbefragung durchführen. Angebote wurden bereits eingeholt, Verhandlungen über die Durchführung laufen. Von den Ergebnissen dieser Befragung hängen Umfang und Ausgestaltung der weiteren Maßnahmen maßgeblich ab, weswegen mit deren Umsetzung erst nach Abschluss der Befragung begonnen wird. Weiterhin werden die Ergebnisse der Befragung Mobilitätsthemen in Bezug auf den Neubau maßgeblich beeinflussen.
- **Jobticket (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / ÖPNV)**
Seit Mai 2021 ist die Förderung eines Jobtickets auch für Bundesinstitutionen und diesen gleichgestellten Institutionen möglich, die Max-Planck-Institute benötigen für die lokale Umsetzung aber noch eine Umsetzungsrichtlinie der Max-Planck-Gesellschaft. Diese ist in Arbeit. Wegen der über verschiedene Nahverkehrsverbände in ganz Deutschland verteilten Standorte der Max-Planck-Institute ist die Umsetzung sehr komplex.

6.3 Nächste Schritte

- **Fahrradabstellanlagen (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / Fahrradinfrastruktur)**
Das MPImF strebt eine Selbstevaluierung und Analyse der Bedarfe vor allem hinsichtlich der bedarfsgerechten Planung der Fahrradabstellanlagen im Neubau an. Eine Zertifizierung des ADFC als „fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ ist geplant.
- **Dienstfahrradleasing (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / Fahrrad)**
Ein Modell mit Gehaltsumwandlung ist für das MPImF aus förderrechtlichen Gesichtspunkten nicht möglich, es kann aber Vergünstigungen für Beschäftigte bei Leasing-Angeboten aushandeln. Es wurde empfohlen, sich mit anderen Institutionen im Cluster zusammenzutun.
- **Mitfahrgelegenheiten (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / geteilte Mobilität)**
Das MPImF hat Interesse an der Einführung eines clusterübergreifenden Systems für die Bildung von Fahrgemeinschaften.

7. Max-Planck-Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht (MPIL)



MAX-PLANCK-INSTITUT FÜR AUSLÄNDISCHES ÖFFENTLICHES RECHT UND VÖLKERRECHT

Im Neuenheimer Feld 535, 69120 Heidelberg

Gegründet

18. März 1949 (Gründung der Vorgängerinstitution 1924 in Berlin; maßgebliches Gründungsjahr daher 1924)

Anzahl der Mitarbeitenden am Standort: 154

Anzahl der Mitarbeitenden gesamt: 171

Kontakt

Telefon 06221 482-1, sekreavb@mpil.de

Vorstellung des Max-Planck-Instituts für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht

Das Institut entstand 1924 mit Sitz im Berliner Schloss und wurde 1949 von der Max-Planck-Gesellschaft als Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht in Heidelberg neu gegründet. Heute forschen hier Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler im Rahmen von Instituts- und individuellen Projekten zu Grundfragen wie aktuellen Problemen des Völkerrechts, des Unionsrechts und des öffentlichen Rechts verschiedener Staaten, oft auch rechtsvergleichend. Am Institut arbeiten außerdem zahlreiche Gastforschende aus der ganzen Welt zu einem weiten Spektrum völkerrechtlicher, unionsrechtlicher und rechtsvergleichender Themen. Ein zentrales Forschungsinstrument ist die Bibliothek – auf den Gebieten des Völkerrechts, des ausländischen öffentlichen Rechts und des Europarechts die größte juristische Spezialbibliothek in Europa und eine der größten der Welt.

Das Institut steht öffentlichen Einrichtungen, insbesondere internationalen und europäischen Institutionen, dem Bundesverfassungsgericht, dem Deutschen Bundestag und Ministerien des Bundes sowie der Länder für Auskünfte, Gutachten und Beratung in völkerrechtlichen, unionsrechtlichen und sonstigen öffentlich-rechtlichen Fragen zur Verfügung. Durch seine Forschungsaktivitäten einschließlich der Großprojekte *Ius Publicum Europaeum*, *International Public Authority*, *Ius Constitutionale Commune en América Latina* und der *Max Planck Encyclopedia of Public International Law*, seine internationalen Gastforschenden sowie durch die Teilnahme an Forschungsprojekten und durch Gastprofessuren und öffentliche Ämter der Direktoren und Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler in ein dichtes Netz nationaler und internationaler Kooperation eingebunden.

Geschäftsführung



Prof. Dr. Armin von Bogdany

ab Januar 2022

Geschäftsführender

Direktor

Quelle: MPIL, Ralf Schönstein



Prof. Dr. Dr. h.c. Anne Peters, LL.M. (Harvard)

bis Dezember 2021

Geschäftsführende

Direktorin

Quelle: MPIL, Anne Logue

Projektmitarbeitende



Sara von Skerst, Nico Wiest, Anna Maria Raschkov

(von links nach rechts)

Quelle: Ralf Schönstein

Zitat der Geschäftsführung

„Die Herausforderungen des Klimawandels können nur gemeinsam bewältigt werden. Das gilt auf globaler Ebene genauso wie im lokalen Zusammenleben. Am Max-Planck-Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht sind der Klimawandel und die damit verbundenen weitreichenderen Umweltkrisen ein Thema, das alle unsere Forschungsbereiche berührt. Das Projekt BMM bietet uns die Möglichkeit, auch unser Verkehrsverhalten effizienter und nachhaltiger zu gestalten und dafür passgenaue Lösungen zu entwickeln, direkt vor Ort im Neuenheimer Feld – für eine klimaneutrale Stadt Heidelberg.“

Prof. Dr. Dr. h.c. Anne Peters, LL.M. (Harvard)

Geschäftsführende Direktorin



7.1 Bestandsmaßnahmen

- keine

7.2 Durch das BMM initiierte Maßnahmen

– Jobticket (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / ÖPNV)

Seit Mai 2021 ist die Förderung eines Jobtickets auch für Bundesinstitutionen und diesen gleichgestellten Institutionen möglich, die Max-Planck-Institute benötigen für die lokale Umsetzung aber noch eine Umsetzungsrichtlinie der Max-Planck-Gesellschaft. Diese ist in Arbeit, wegen der über verschiedene Nahverkehrsverbände in ganz Deutschland verteilten Standorte der Max-Planck-Institute ist die Umsetzung sehr komplex.

7.3 Nächste Schritte

– Fahrradabstellanlagen (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / Fahrradinfrastruktur)

Für die Verbesserung der Fahrradabstellanlagen bzw. der Bedingungen für radfahrende Beschäftigte des MPIL, soll eine Zertifizierung des ADFC als „fahradfreundlicher Arbeitgeber“ angestrebt werden. Am Anfang dieses Prozesses steht eine Selbstevaluierung, um aktuelle und künftige Bedarfe zu analysieren. Langfristiges Ziel ist das Zertifikat. Einzelmaßnahmen, die zu dessen Erlangung notwendig sind, können vor der Selbstevaluierung nicht im Einzelnen präzisiert werden.

– Mitfahrgelegenheiten (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / geteilte Mobilität)

Das MPIL hat Interesse an der Einführung eines clusterübergreifenden Systems für die Bildung von Fahrgemeinschaften.

– Zugang VRNnextbike / E-Tretroller (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / Sharing)

Das MPIL strebt ein Angebot von vergünstigten Business-Lösungen der Mobilitätsdienstleistungen von VRNnextbike (Bikesharing) und der TIER GmbH (E-Tretrollersharing) als sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV-Angebot auf der ersten und letzten Meile an.

8. Octapharma Biopharmaceuticals GmbH



octapharma®

Im Neuenheimer Feld 590, 69120 Heidelberg

Gegründet

25. Februar 1997 in Martinsried bei München, Umzug nach Heidelberg ins Neuenheimer Feld im Jahr 2012

Anzahl der Mitarbeitenden am Standort

127

Anzahl der Mitarbeitenden gesamt

183

Kontakt

Telefon 06221 1852-500

info-heidelberg@octapharma.com

Vorstellung der Octapharma Biopharmaceuticals GmbH

Octapharma ist einer der weltweit größten Hersteller von Humanproteinen. Wir entwickeln und produzieren hochwertige humane Proteine aus menschlichem Blutplasma und menschlichen Zelllinien. Die Forschung und Entwicklung von Octapharma Biopharmaceuticals in Heidelberg ist auf die Entwicklung nativer therapeutischer Proteine spezialisiert, die den jeweiligen Proteinen im menschlichen Gewebe oder Blut ähneln, um die beste Verträglichkeit und Funktion bei Patienten zu gewährleisten.

Geschäftsführung



Torben Schmidt

Geschäftsführer

Quelle: Privat



Dr. Christoph Kannicht

Geschäftsführer

Quelle: Privat



Zitat der Geschäftsführung

„Nachhaltigkeit ist uns sehr wichtig und wir konnten durch diese Initiative neue Impulse erhalten.“

Torben Schmidt

Geschäftsführer





8.1 Bestandsmaßnahmen

- keine

8.2 Durch das BMM initiierte Maßnahmen

– **Dienstoffahrradleasing (Schwerpunkt: Pull-Maßnahmen / Fahrrad)**

Die Octapharma Biopharmaceuticals GmbH will ihre Mitarbeitenden beim Kauf eines Fahrrades oder E-Bikes durch Entgeltumwandlung fördern. Das von der Octapharma Biopharmaceuticals GmbH verfolgte klassische Dienstoffahrradleasing-Modell sieht vor, dass die Beschäftigten die Leasingraten für ein Fahrrad (oder Pedelec) in Form einer Entgeltumwandlung vor Steuern vom Bruttolohn begleichen. Das ermöglicht einen deutlichen Steuervorteil bei der Beschaffung des Fahrrades.

Die Firma ist in Gesprächen mit zwei verschiedenen Dienstleistern. Dabei legt die Octapharma Biopharmaceuticals GmbH großen Wert auf die Tatsache, dass bei Kündigung des Arbeitsvertrages durch die Arbeitnehmenden nicht die komplette Restsumme für das Fahrrad in einer einzigen Schlusszahlung an den Dienstleister zu entrichten ist.

8.3 Nächste Schritte

– **Fahrradabstellanlagen (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / Radverkehr)**

Geplant ist eine Ausweitung der Kapazitäten der Fahrradabstellanlagen bei Beibehaltung oder Verbesserung der baulichen und sozialräumlichen Qualitäten (Einsehbarkeit, Überdachung, Beleuchtung, Entfernung zum Arbeitsplatz, Diebstahlsicherheit).

– **Zugang VRNnextbike / E-Tretroller (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / Sharing)**

Die Octapharma Biopharmaceuticals GmbH ist am Angebot von vergünstigten Business-Lösungen der Mobilitätsdienstleistungen von VRNnextbike und der TIER GmbH als sinnvolle Ergänzung zum ÖPNV auf der ersten und letzten Meile interessiert.

– **Mitfahrgelegenheiten (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / geteilte Mobilität)**

Es besteht Interesse an der Einführung eines clusterübergreifenden Systems für die Bildung von Fahrgemeinschaften.

9. Pädagogische Hochschule Heidelberg (PH)

Keplerstraße 87, 69120 Heidelberg

Gegründet

1962

Anzahl der Mitarbeitenden am Standort

469

Anzahl der Mitarbeitenden gesamt

469

Kontakt

Telefon 06221 477-584

stumpf1@ph-heidelberg.de

dold@ph-heidelberg.de

Vorstellung der Pädagogische Hochschule

Die Pädagogische Hochschule ist eine bildungswissenschaftliche Hochschule universitären Profils. Sie ist ein Ort für Lehre und Forschung in den Bildungswissenschaften, in den Fachwissenschaften und Fachdidaktiken der Unterrichtsfächer der allgemein bildenden Schulen, in der beruflichen Bildung, in der Sonderpädagogik mit ihren Fachrichtungen sowie auf den Kompetenzfeldern Frühe Bildung, Prävention und Gesundheitsförderung, E-Learning und Medienbildung und Lebenslanges Lernen.

Die Pädagogische Hochschule Heidelberg geht von einem umfassenden Bildungsbegriff aus, der auf alle Bereiche gesellschaftlichen und kulturellen Lebens und auf die gesamte Lebensspanne ausstrahlt.

Eine gesunde Arbeits-, Lehr- und Lernwelt für alle Hochschulangehörigen ist ihr ein besonderes Anliegen und wird zentral über ein Studentisches und Betriebliches Gesundheitsmanagement gesteuert.

Die Pädagogische Hochschule Heidelberg sieht sich einer umfassenden nachhaltigen Entwicklung im Sinne der Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen in herausgehobener Weise verpflichtet. Deshalb fördert die Hochschule die aktive Mitgestaltung der dafür notwendigen Transformations- und Bildungsprozesse im Sinne eines Whole Institutional Approach in allen Handlungsfeldern von Lehre, Forschung, Transfer, Betrieb und Governance im alltäglichen lokalen und globalen Handeln und Wirken ihrer Einrichtungen, Mitglieder und Kooperationspartner.

Geschäftsführung

Professor Dr. Hans-Werner Huneke

Rektor

Professorin Dr. Vera Heyl

Prorektorin für Studium, Lehre und Weiterbildung

Professor Dr. Christian Spannagel

Prorektor für Forschung, Transfer und Digitalisierung

Stephanie Wiese-Heß

Kanzlerin



Quelle: Bildarchiv der Pädagogischen Hochschule Heidelberg

Projektmitarbeitende



Chiara Dold, Claudius Walter, Sebastian Stumpf

(von links nach rechts)

Quelle: PH Heidelberg, Claudius Walter

Zitat der Kanzlerin

„Die Pädagogische Hochschule begrüßt die Initiative der Stadt Heidelberg sehr und sieht große Chancen, für ihre Studierenden und Beschäftigten mit dieser Unterstützung Verbesserungen zu implementieren.“

Stephanie Wiese-Heß

Kanzlerin der Pädagogischen Hochschule Heidelberg

9.1 Bestandsmaßnahmen

– VRNnextbike-Kooperation

Nachdem für Studierende bereits seit zwei Jahren der Fahrradverleih über VRNnextbike im Rahmen ihrer Studiengebühren inbegriffen ist, hat die PH nun auch ein entsprechendes Angebot für alle interessierten Beschäftigten geschaffen.

9.2 Durch das BMM initiierte Maßnahmen

– Fahrradabstellanlagen (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / Fahrradinfrastruktur)

Für die Ausweitung der Kapazitäten und der Qualität der Fahrradabstellanlagen wurde an der PH Heidelberg ein Antrag zur Teilnahme am Förderprogramm des Landes B2MM gestellt.

– Zugang VRNnextbike (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / Sharing)

Als erste Institution im Neuenheimer Feld hat die PH dank ihres sehr aktiven studentischen und beruflichen Gesundheitsmanagements seit November 2021 einen Business-Tarif mit VRNnextbike abgeschlossen. Damit kommen bei der PH als einzigem Unternehmen auch positive Gesundheitsaspekte der nachhaltigen Mobilität zum Tragen.

– Preisgestaltung Parkraumbewirtschaftung (Schwerpunkt: Push-Maßnahme / MIV)

Die Überschüsse des Parkraummanagements im Neuenheimer Feld werden bisher nur auf das Jobticket umgelegt. Zusammen mit Universitätsklinikum, Pädagogischer Hochschule und Vermögen und Bau wurde nun im BMM-Projekt ein offener Diskussionsprozess initiiert, um darüber nachzudenken, wie auch die anderen Modi des Umweltverbundes von der Umlageförderung profitieren könnten.

– Kommunikationskonzept (Schwerpunkt: Interne Transformation)

Das geplante Kommunikationskonzept soll für das Betriebliche Mobilitätsmanagement werben, damit dieses bei den Mitarbeitenden der Einrichtung positiv wahrgenommen wird.

– Gewährleistung des Betriebs in Homeoffice und Präsenz (Schwerpunkt: Interne Organisation)

Eine Gewährleistung des Präsenzbetriebes mit 60 Prozent Präsenz und 40 Prozent Homeoffice auch nach der Corona-Pandemie wird angestrebt. Dass diese Aufteilung funktionieren kann, zeigt die aktuelle Situation, in der bereits 20 Prozent im Homeoffice gearbeitet bzw. gelernt wird.

9.3 Nächste Schritte

– Mitfahrgelegenheiten (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / geteilte Mobilität)

Die PH hat Interesse an der Einführung eines clusterübergreifenden Systems für die Bildung von Fahrgemeinschaften.

– Optimierung Fahrradroute zwischen Neubau und Altbau (Schwerpunkt: Interne Organisation)

Um die Verkehrssicherheit sowie den Komfort für die Fahrradfahrenden, die sich von einem Standort der Pädagogischen Hochschule zum anderen begeben, zu erhöhen, empfiehlt sich eine Verlegung der Route weg von der Straße Im Neuenheimer Feld.

10. Springer-Verlag GmbH



SPRINGER NATURE GROUP

Tiergartenstraße 17, 69121 Heidelberg

Gegründet

1842

Anzahl der Mitarbeitenden am Standort

583

Anzahl der Mitarbeitenden gesamt

583

Kontakt

Telefon 06221 487 0

tiina.konrad@springer.com

Vorstellung der Springer-Verlag GmbH

Springer ist ein weltweit führender Wissenschaftsverlag, der Forschenden an Universitäten, Forschungseinrichtungen und Unternehmen innovative Produkte und Services aus einem breiten Spektrum an qualitativ hochwertigen Inhalten anbietet. Springer verlegt eines der größten Buchprogramme aus den Natur-, Geistes- und Sozialwissenschaften, die als eBooks und Printausgaben verfügbar sind. Darüber hinaus erscheinen bei Springer zahlreiche wissenschaftliche Zeitschriften, ein Großteil davon als Open-Access-Journal. Springer ist ein Teil von Springer Nature, einem global agierenden Verlag, der Forschende weltweit in ihrer Arbeit unterstützt. Springer Nature will mit seinem Verlagsprogramm neueste wissenschaftliche Entdeckungen vorantreiben. Qualitativ hochwertige Veröffentlichungen sollen dazu beitragen, neue Forschungsgebiete zu erschließen und Wissen weltweit zugänglich zu machen.

Neben Nature Portfolio, BMC und Palgrave Macmillan ist Springer eine starke Verlagsmarke von Springer Nature. Mehr dazu unter *springer.com* und *@SpringerNature*.



Quelle: Springer-Verlag GmbH

Geschäftsführung



Volker Böing

Geschäftsführer

Quelle: Springer-Verlag GmbH

Projektmitarbeitende



Tiina Konrad, Michael Barton

Quelle: Springer-Verlag GmbH (beide Bilder)



Zitat der Geschäftsführung

„Die Verkehrssituation im Neuenheimer Feld ist seit Jahren ein Problem. Dass die Stadt jetzt ein Forum für alle betroffenen Unternehmen und Institute mit dem BMM etabliert hat, ist sehr begrüßenswert. Jeder Schritt ist notwendig, um einen Verkehrskollaps im Neuenheimer Feld zukünftig zu verhindern oder zumindest abzuschwächen. Wir werden unseren Teil tun.“

Volker Böing

Geschäftsführer





10.1 Bestandsmaßnahmen

– **Fahrradtage (Schwerpunkt: Interne Transformation)**

Informationsveranstaltungen werden durch die Springer-Verlag GmbH selbst oder einer externen Firma in regelmäßigen Abständen zum Thema Fahrrad oder Mobilität im Allgemeinen organisiert und durchgeführt.

10.2 Durch das BMM initiierte Maßnahmen

– **Fahrradabstellanlagen (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / Fahrradinfrastruktur)**

Die Springer-Verlag GmbH strebt eine Ausweitung der Kapazitäten der Fahrradabstellanlagen bei gleichzeitiger Verbesserung der baulichen und sozialräumlichen Qualitäten an.

– **Kommunikationskonzept / Gamification (Schwerpunkt: Interne Transformation)**

Das geplante Kommunikationskonzept soll für das Betriebliche Mobilitätsmanagement werben, damit dieses bei den Mitarbeitenden der Einrichtung positiv wahrgenommen wird.

– **Mobiles Arbeiten (Schwerpunkt: Interne Organisation)**

Insgesamt ist die Springer-Verlag GmbH daran interessiert, flexiblere Arbeitszeit- und Arbeitsplatzmodelle anzubieten. Arbeitsvoraussetzungen wie Laptops, Schreibtischstühle usw. werden gestellt.

10.3 Nächste Schritte

– **Dienstfahrradleasing (Schwerpunkt: Pull-Maßnahmen / Fahrrad)**

Sowohl das Management als auch der Betriebsrat der Springer-Verlages GmbH würden gerne das klassische Dienstfahrradleasing-Konzept im Verlag einführen. Bisher gibt es aber keine entsprechende Öffnungsklausel im Tarifvertrag mit Ver.di.

– **Zugang VRNnextbike (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / Sharing)**

Bei der Springer-Verlag GmbH wird seit Jahren das Jobticket angeboten. Der Verlag wird seine Mitarbeitenden informieren, dass damit jetzt auch das VRNnextbike als Alternative zum ÖPNV auf der ersten und letzten Meile genutzt werden kann.

– **Mitfahrgelegenheiten (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / geteilte Mobilität)**

Es besteht Interesse an der Einführung eines clusterübergreifenden Systems für die Bildung von Fahrgemeinschaften.

– **Preisgestaltung Parkraumbewirtschaftung (Schwerpunkt: Push-Maßnahme / MIV)**

Ziel ist die Diskussion einer neuen Zielsetzung, die es sich einerseits zur Aufgabe macht, die Parkraumsituation für Mitarbeitende zu entspannen, die aber andererseits auch ausdrücklich auf die Verbesserung der Erreichbarkeit des Neuenheimer Feldes mit dem Umweltverbund und dessen Qualität abzielt.

11. Universität Heidelberg



UNIVERSITÄT
HEIDELBERG
ZUKUNFT
SEIT 1386

Seminarstraße 2, 69117 Heidelberg

Gegründet

1386

Anzahl der Mitarbeitenden am Standort

2.100 (zzgl. 3.100 Medizinische Fakultät Heidelberg,
Jahr: 2020)

Anzahl der Mitarbeitenden gesamt

4.258 (zzgl. 4.300 mit Medizinischen Fakultäten,
Jahr: 2020)

Kontakt

Telefon 06221 54-0

Telefax 6221 54-12029

gb@uni-heidelberg.de

Rektorat

Prof. Dr. Dr. h.c. Bernhard Eitel

Rektor

Prof. Dr. Jörg Pross

Prorektor für Forschung

Prof. Dr. Karin Schumacher

Prorektorin für Qualitätsentwicklung

Prof. Dr. Anja-Désirée Senz

Prorektorin für Studium und Lehre

Prof. Dr. Matthias Weidemüller

Prorektor für Innovation und Transfer

Prof. Dr. Marc-Philippe Weller

Prorektor für Internationales

Dr. Holger Schroeter

Kanzler

Vorstellung der Universität

Die 1386 gegründete Ruperto Carola ist die älteste Universität im heutigen Deutschland und eine der forschungstärksten in Europa. Sie ist eine international ausgerichtete Forschungsuniversität, deren Fächerspektrum die Geistes-, Sozial- und Rechtswissenschaften sowie die Natur-, Ingenieur- und Lebenswissenschaften einschließlich der Medizin umfasst. Ihre Erfolge in allen Förderrunden der Exzellenzwettbewerbe sowie in internationalen Rankings belegen die führende Rolle und den exzellenten Ruf der Universität Heidelberg in der Wissenschaftslandschaft. Eine weitere Stärke der Universität Heidelberg ist ihre enge Zusammenarbeit mit zahlreichen außeruniversitären Forschungseinrichtungen sowie Industriepartnern vor Ort und ihre Einbindung in ein weltweites Netzwerk von Lehr- und Forschungskooperationen.



Quelle: Atelier Altenkirch, Karlsruhe

Projektmitarbeitende

Susen Pätzold

Mitglied des Personalrats

Dr. Arne Egger

Verwaltung, Dezernat Planung, Bau und Sicherheit,
Leitung Abt. Fläche und Energie

Zitat des Kanzlers

„Die Projektteilnahme erbrachte interessante Ergebnisse hinsichtlich des Mobilitätsverhaltens der Beschäftigten inkl. einer Potenzialanalyse, in welchen Bereichen nachhaltigere Mobilitätsformen künftig gefördert werden könnten. Insbesondere lassen Verbesserungen des Angebots von Fahrrad- und Ladeinfrastruktur zeitnah sichtbare Erfolge erhoffen.“

Dipl.-Kfm. und Dipl.-Forstw.

Dr. Holger Schroeter

Kanzler



11.1 Bestandsmaßnahmen

- Jobticket
- Aktion „plus 5 – 5 Minuten, die schützen“

11.2 Durch das BMM initiierte Maßnahmen

- **Preisgestaltung Parkraumbewirtschaftung (Schwerpunkt: Push-Maßnahme / MIV)**
Die Überschüsse des Parkraumbewirtschaftungsmanagements im Neuenheimer Feld werden bisher nur auf das Jobticket umgelegt. Zusammen mit Universitätsklinikum, Pädagogischer Hochschule und Vermögen und Bau wurde nun im BMM-Projekt ein offener Diskussionsprozess initiiert, um darüber nachzudenken, wie auch die anderen Modi des Umweltverbundes von der Umlageförderung profitieren könnten.
- **Fahrradabstellanlagen (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / Fahrradinfrastruktur)**
Die Universität strebt außerdem die Ausweitung der Kapazitäten der Fahrradabstellanlagen bei gleichzeitiger Verbesserung der baulichen und sozialräumlichen Qualitäten an. Während der Beratung zum BMM-Projekt wurden aber durch die komplette Analyse der Fahrradabstellanlagen durch die Beraterfirma wertvolle Vorarbeiten für die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur geleistet.

11.3 Nächste Schritte

- **Dienstfahrradleasing (Schwerpunkt: Pull-Maßnahmen / Fahrrad)**
Obwohl mit einigen Ver.di-Tarifverträgen nun auch im öffentlichen Dienst Öffnungsklauseln hinsichtlich der Einführung des Modells der Entgeltumwandlung für die Bezahlung der Leasingraten für Dienstfahrradverträge existieren, sieht der Personalrat der Universität keine Möglichkeit, diese schon in der nächsten Tarifrunde zu verhandeln.
Er beabsichtigt aber schon jetzt mit den Vorbereitungen zu beginnen, um das Thema in der darauffolgenden Tarifrunde diskutieren zu können (Vorgespräche mit anderen Betriebsräten im öffentlichen Dienst des Landes Baden-Württemberg, Vorgespräche mit der Gewerkschaft Ver.di usw.).

12. Universitätsklinikum Heidelberg



UNIVERSITÄTS
KLINIKUM
HEIDELBERG

Im Neuenheimer Feld 672, 69120 Heidelberg

Anzahl der Mitarbeitenden am Standort

13.000

Anzahl der Mitarbeitenden gesamt

13.000

Kontakt

Telefon 06221 56-0

sylvia.hetzel@med.uni-heidelberg.de

bernd.kirchberg@med.uni-heidelberg.de

Vorstellung des Universitätsklinikums

Das Universitätsklinikum Heidelberg gehört zu den größten und renommiertesten medizinischen Zentren in Deutschland. Jedes Jahr werden in seinen Fachkliniken mehr als 80.000 Patientinnen und Patienten voll- und teilstationär und über eine Million Mal Patientinnen und Patienten ambulant betreut. Unsere Patientinnen und Patienten kommen aus der Rhein-Neckar-Region, aus Baden-Württemberg, anderen Bundesländern und dem Ausland. Die Heidelberger Medizin hat eine über 600-jährige Tradition mit großen Namen, die noch heute fortwirken: In Heidelberg legten Ärzte wie Viktor von Weizsäcker und Alexander Mitscherlich Grundlagen für die psychosomatische Medizin, eine Behandlung, die Seele und Körper gleichermaßen berücksichtigt. Hier entstanden unter Vincenz Czerny und Karl Heinrich Bauer international renommierte Kliniken und Forschungsstätten zur Krebsbekämpfung.



Quelle: Universitätsklinikum Heidelberg

Projektmitarbeitende



Sylvia Hetzel, Dr. Tilmann Gruhlke, Dr. Matthias Unger,
Jürgen König, Bernd Kirchberg (beide ohne Foto)

(von links nach rechts)

Quelle: Universitätsklinikum Heidelberg

Geschäftsführung



Prof. Dr. Ingo Autenrieth

Leitender Ärztlicher Direktor,
Vorstandsvorsitzender

Quelle: Universitätsklinikum Heidelberg



Katrin Erk

Kaufmännische Direktorin,
Stv. Vorstandsvorsitzende

Quelle: Universitätsklinikum Heidelberg



Prof. Dr. Dr. H. C. Hans-Georg Kräusslich

Dekan der Medizinischen
Fakultät Heidelberg

Quelle: Universitätsklinikum Heidelberg



Edgar Reisch

Pflegedirektor

Quelle: Universitätsklinikum Heidelberg



Prof. Dr. Matthias Karck

Stv. Leitender Ärztlicher
Direktor

Quelle: Universitätsklinikum Heidelberg

Zitat der Geschäftsführung

„Es ist uns ein großes Anliegen, im Bereich Nachhaltigkeit voran zu schreiten, und dazu gehört auch das Thema Mobilität.“

Katrin Erk

Kaufmännische Direktorin, Stv. Vorstandsvorsitzende





12.1 Bestandsmaßnahmen

- Jobticket
- regelmäßige Aktionen wie „Stadtradeln“, „Mit dem Rad zur Arbeit“
- Radcheck und Codierung
- Aktion „plus 5 – Minuten, die schützen“
- Ermäßigung beim Kauf von Rädern als Alternative zum Leasingradmodell
- mobile Radambulanz

12.2 Durch das BMM initiierte Maßnahmen

- **Fahrradtage (Schwerpunkt: Interne Transformation)**
Informationsveranstaltungen werden durch das Universitätsklinikum selbst oder einer externen Firma in regelmäßigen Abständen zum Thema Fahrrad oder Mobilität im Allgemeinen organisiert und durchgeführt.
- **Preisgestaltung Parkraumbewirtschaftung (Schwerpunkt: Push-Maßnahme / MIV)**
Die Überschüsse des Parkraummanagements im Neuenheimer Feld werden bisher nur auf das Jobticket umgelegt. Zusammen mit Universität, Pädagogischer Hochschule und dem Amt für Vermögen und Bau wurde nun im BMM-Projekt ein offener Diskussionsprozess initiiert, um darüber nachzudenken, wie auch die anderen Modi des Umweltverbundes von der Umlageförderung profitieren könnten.
- **Fahrradabstellanlagen (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / Fahrradinfrastruktur)**
Das Universitätsklinikum strebt die Ausweitung der Kapazitäten der Fahrradabstellanlagen bei gleichzeitiger Verbesserung der baulichen und sozialräumlichen Qualitäten an.
- **Zugang VRNnextbike / E-Tretroller (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / Sharing)**
Ein Angebot von vergünstigten Business-Lösungen der Mobilitätsdienstleistungen von VRN-nextbike und der TIER GmbH als Alternative zum ÖPNV auf der ersten bzw. letzten Meile ist geplant.
- **Mitfahrgelegenheiten (Schwerpunkt: Pull-Maßnahme / geteilte Mobilität)**
Dem Vorstand des Universitätsklinikums soll die Einführung eines Systems für die Bildung von Fahrgemeinschaften vorgeschlagen werden. Da das Universitätsklinikum die Institution mit der größten Belegschaft im Cluster ist, könnte dies ein wichtiger erster Schritt zur Einführung eines clusterübergreifenden Systems sein.
- **Kommunikationskonzept / Gamification (Schwerpunkt: Interne Transformation)**
Das geplante Kommunikationskonzept soll für das Betriebliche Mobilitätsmanagement werben, damit dieses bei den Mitarbeitenden der Einrichtung positiv wahrgenommen wird.
- **Schaffung einer Stelle im Nachhaltigkeitsmanagement (Schwerpunkt: Interne Organisation)**
Im Rahmen des Nachhaltigkeitsmanagements soll eine Stabsstelle Nachhaltigkeit & Klimaschutz (inkl. Betriebliches Mobilitätsmanagement) eingerichtet werden (direkt dem Vorstand unterstellt), die mit einem angemessenen Budget und den entsprechenden Entscheidungskompetenzen ausgestattet werden soll, um Mobilitätswandel im Universitätsklinikum wirklich voranzutreiben. Die verantwortliche Person sollte alle Belange der betrieblichen Mobilität koordinieren, bei Planungen, die die Mobilität betreffen, mit am Tisch sitzen sowie Entscheidungen und Umsetzungen initiieren und vorantreiben.



12.3 Nächste Schritte

– **Dienstfahrradleasing (Schwerpunkt: Pull-Maßnahmen/Fahrrad)**

Obwohl in einigen Ver.di-Tarifverträgen nun auch im öffentlichen Dienst Öffnungsklauseln hinsichtlich der Einführung des Modells der Entgeltumwandlung für die Bezahlung der Leasingraten für Dienstfahrradverträge existieren, ist dies noch nicht in die Tarifverhandlungen des Universitätsklinikums eingeflossen.

Es ist beabsichtigt mit den Vorbereitungen zu beginnen, um das Thema in der darauffolgenden Tarifrunde diskutieren zu können (Vorgespräche mit anderen Personalräten im öffentlichen Dienst des Landes Baden-Württemberg, Vorgespräche mit den Gewerkschaften usw.).

Ziel ist es, in allen drei Tarifverträgen des Universitätsklinikums Heidelberg, eine Öffnungsklausel hinsichtlich der Möglichkeit der Entgeltumwandlung zu erreichen. Dies wäre rechtlich notwendig, um allen Mitarbeitendengruppen das Dienstfahrradleasing anbieten zu können.

– **Verkehrsmonitore (Schwerpunkt: Information)**

Dem Vorstand des Universitätsklinikums soll das Aufstellen von Verkehrsmonitoren in den Klinik-Foyers vorgeschlagen werden.

Solche Monitore können mit Informationen zu Verkehrs- und Witterungsbedingungen, empfohlenen Verkehrsmitteln und (intermodalen) Routen belegt werden.

13. Synergiemaßnahmen / Maßnahmen im Cluster

13.1 Verbesserung des Zugangs zu VRNnextbike

VRNnextbike kann im Neuenheimer Feld gerade in den Stoßzeiten eine gute und schnellere Alternative zum ÖPNV sein. Die Anzahl der Stationen im Neuenheimer Feld müsste dafür aber deutlich erhöht werden. Darüber hinaus könnten Preisnachlässe für Angestellte im Cluster verhandelt werden. Bei einigen Unternehmen bzw. Institutionen sind aufgrund Gleichstellungspolitik von Bundesbediensteten kein Unternehmensanteil möglich. In diesen Fällen ist ein Rahmenvertrag mit einem von den Mitarbeitenden gegründeten Verein möglich, der aber generell mindestens 50 VRNnextbike-Abonnements abschließen sollte. Dieser Wert kann nur in Ausnahmesituationen nach Absprache mit dem Dienstleister noch unterschritten werden (z. B. bei kleinen Unternehmen/Institutionen, für die aufgrund ihrer begrenzten Mitarbeiterzahl die 50 Abonnements nicht leistbar sind). Aktuell sind sieben Stationen im Neuenheimer Feld vorhanden, ein weiterer Ausbau ist in Vorbereitung.

13.2 Verbesserung des Zugangs zu E-Tretrollern

Auch E-Tretroller im Sharing-Betrieb können in den Stoßzeiten eine gute und schnellere Alternative zum ÖPNV sein. Preisnachlässe für Angestellte im Cluster könnten verhandelt werden. Auch bei dem Anbieter TIER GmbH gibt es wie bei VRNnextbike einen Business-Tarif. Bei einigen Unternehmen bzw. Institutionen sind aufgrund Gleichstellungspolitik von Bundesbediensteten kein Unternehmensanteil möglich. Auch bei der TIER GmbH wäre in diesen Fällen ein Rahmenvertrag mit einem Verein möglich. Um falsches bzw. gefährdendes Abstellen von E-Tretrollern zu vermeiden, wird angestrebt, gemeinsam mit der Betreiberfirma konkrete Abstellflächen zu organisieren.

13.3 System zur Bildung von Fahrgemeinschaften

Die Einführung eines clusterübergreifenden Systems für die Bildung von Fahrgemeinschaften hat im Neuenheimer Feld Synergiepotenzial.

Wichtig ist dabei, dass möglichst viele Unternehmen bzw. Institutionen zusammenarbeiten, um eine maximale Anzahl an Mitfahr-Optionen zu generieren. Dies ist neben der Struktur des Systems eine Voraussetzung dafür, dass die Mitfahrgelegenheiten den Nutzenden nachfragegesteuert angeboten werden können und nicht schon lange im Voraus geplant werden müssen.

Einige anbietende Firmen bieten die oben beschriebene Mitfahrfunktion innerhalb einer breit angelegten Mobilitäts- oder Pendel-App an, die in der Lage ist, verschiedene Mobilitätsoptionen miteinander zu vergleichen bzw. miteinander zu verknüpfen und daraus individuelle Routenvorschläge zu generieren.

Dies App greift dafür auf Schnittstellen der ÖPNV-Betreiber (VRN) bzw. der Sharing-Dienste (Stadt mobil/VRNnextbike/TIER GmbH) zu und ist damit in der Lage, diese Alternativen, ebenso wie potenzielle Mitfahrgelegenheiten mit einzubeziehen.

Das Universitätsklinikum wird mit verschiedenen Anbietenden solcher Apps in Kontakt treten und Angebote einholen.

13.4 Preisgestaltung Parkraumbewirtschaftung

Die Überschüsse des Parkraummanagements im Neuenheimer Feld werden bisher nur auf das Jobticket umgelegt. Zusammen mit Universitätsklinikum, Pädagogischer Hochschule und Vermögen und Bau wurde nun im BMM-Projekt ein offener Diskussionsprozess initiiert, um darüber nachzudenken, wie auch die anderen Modi des Umweltverbundes von der Umlageförderung profitieren könnten.

14. Anhang: Potenziale und Einsparungen – Unternehmen und Institutionen

Die aufgeführten Einsparungspotenziale resultieren einerseits aus dem möglichen Umstieg vom MIV auf Fahrrad oder E-Bike und andererseits aus der Einsparung von Pendelbewegungen insgesamt, durch Homeoffice bzw. mobiles Arbeiten.

Die beiden Arten von Einsparungen sind naturgemäß nur dann addierbar, wenn die Nutzenden beider Maßnahmen sich nicht überschneiden. (Wer emissionsfrei mit dem Fahrrad zur Arbeit kommt, kann auch durch das Arbeiten im Homeoffice keine weiteren Emissionen einsparen.)

14.1 Deutsches Krebsforschungszentrum (DKFZ)

14.1.1 Potenziale

Die Definition des Potenzialbereichs für alternative Verkehrsmittel im Vergleich mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) findet sich in Kapitel 4.2.

In der folgenden Grafik sind die Ergebnisse der Potenzialanalyse für das Deutsche Krebsforschungszentrum (DKFZ) abgebildet (Stand: 23.03.2022):

Max. 15 Minuten langsamer als MIV:

ÖPNV: 1.552 von 2.363 analysierten Wohnstandorten
E-Bike: 1.145 von 2.363 analysierten Wohnstandorten
Fahrrad: 1.107 von 2.363 analysierten Wohnstandorten
zu Fuß: 99 von 2.363 analysierten Wohnstandorten

Schneller oder gleichschnell wie MIV:

ÖPNV: 130 von 2.363 analysierten Wohnstandorten
E-Bike: 324 von 2.363 analysierten Wohnstandorten
Fahrrad: 94 von 2.363 analysierten Wohnstandorten

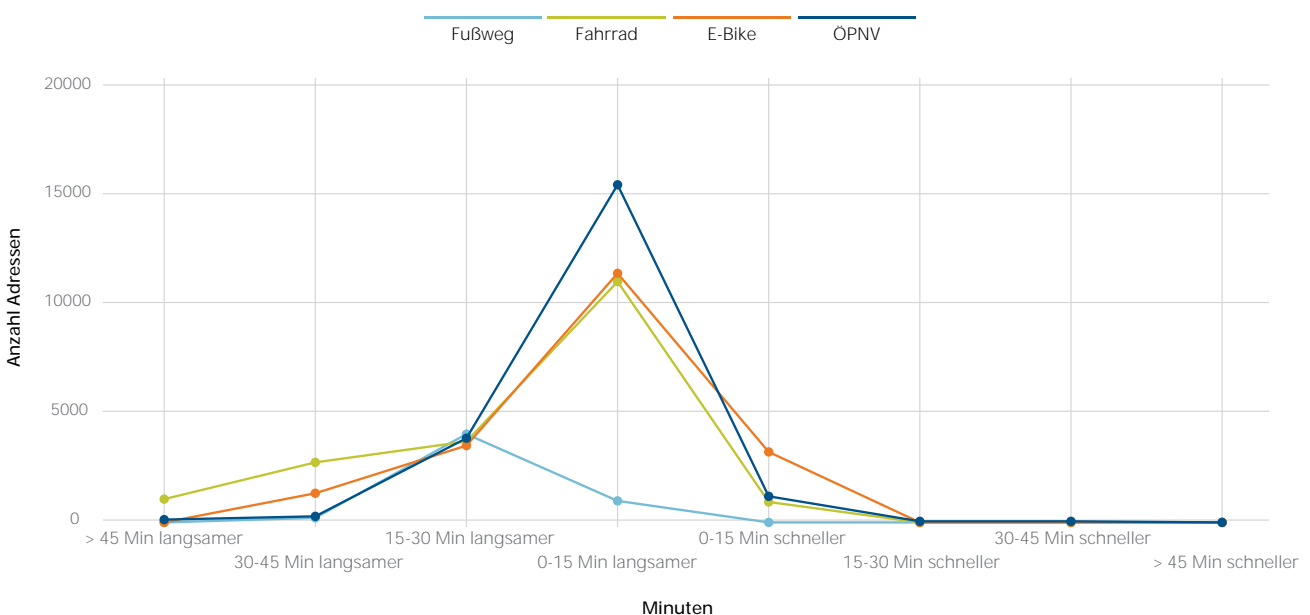


Abbildung 4: Vergleich der Fahrzeiten alternativer Verkehrsmittel mit der des MIV (DKFZ)

Quelle: team red

14.1.2 Einsparungen

Die Gesamtemissionen des DKFZ werden auf ca. **2.080 Tonnen Treibhausgase / Jahr geschätzt**.

Konkrete Einsparungspotenziale bzw. -ziele gibt es bei den folgenden Maßnahmen:

Methoden und Grundlagen der Berechnung finden sich in Kapitel 4.3.

– Umstieg Nutzung auf Rad und E-Bike:

Ca. 210 Tonnen oder 10 Prozent der Gesamtemissionen

(ca. 1,5 Millionen eingesparte Kilometer und 97.706 Liter Kraftstoff)

- Ca. 40,7 Tonnen (292.722 eingesparte Kilometer und 19.026 Liter Kraftstoff) durch Umstieg von 30 Prozent der Nutzenden mit Wegen von unter 10 km
- Ca. 170 Tonnen (1,21 Millionen eingesparte Kilometer und 78.680 Liter Kraftstoff) durch Umstieg von 10 Prozent der Beschäftigten mit Wegen von 10 km und mehr

– Mobiles Arbeiten:

Ausweitung der schon während der Pandemie angewandten Bedingungen

Ca. 206 Tonnen oder 10 Prozent der Wege bzw. 10 Prozent der Gesamtemissionen

Durch diese Maßnahme werden im MIV ca. 182 Tonnen Treibhausgase oder ca. 1.31 Millionen Kilometer und 85.107 Liter Kraftstoff eingespart. Dazu kommen ca. 24 Tonnen Treibhausgaseinsparungen im ÖPNV.

14.2 Max-Planck-Institut für medizinische Forschung (MPImF)

14.2.1 Potenziale

Die Definition des Potenzialbereichs für alternative Verkehrsmittel im Vergleich mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) findet sich in Kapitel 4.2.

In der folgenden Grafik sind die Ergebnisse der Potenzialanalyse für das Max-Planck-Institut für medizinische Forschung (MPImF) abgebildet (Stand: 23.03.2022):

Max. 15 Minuten langsamer als MIV:

ÖPNV: 116 von 180 analysierten Wohnstandorten
 E-Bike: 97 von 180 analysierten Wohnstandorten
 Fahrrad: 94 von 180 analysierten Wohnstandorten
 zu Fuß: 17 von 180 analysierten Wohnstandorten

Schneller oder gleichschnell wie MIV:

ÖPNV: 22 von 180 analysierten Wohnstandorten
 E-Bike: 24 von 180 analysierten Wohnstandorten
 Fahrrad: 4 von 180 analysierten Wohnstandorten

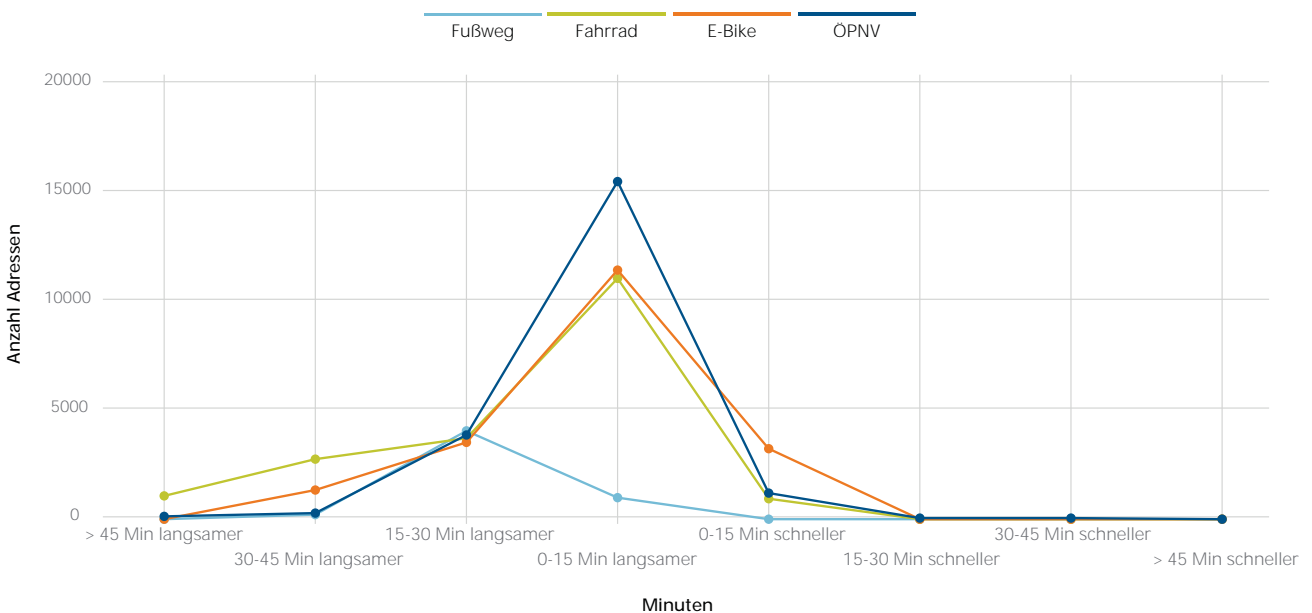


Abbildung 5: Vergleich der Fahrzeiten alternativer Verkehrsmittel mit der des MIV (MPImF)

Quelle: team red

14.2.2 Einsparungen

Die Gesamtemissionen des MPImF werden auf ca. **135 Tonnen Treibhausgase/Jahr geschätzt.**

Konkrete Einsparungspotenziale bzw. -ziele gibt es bei den folgenden Maßnahmen:

Methoden und Grundlagen der Berechnung finden sich in Kapitel 4.3.

– Förderung der Nutzung von Fahrrad und E-Bike:

Ca. 13,5 Tonnen oder 10 Prozent der Gesamtemissionen

- Ca. 2,9 Tonnen (21.054 eingesparte Kilometer und 1.369 Liter Kraftstoff) durch Umstieg von 30 Prozent der Nutzenden mit Wegen von unter 10 Kilometer
- Ca. 10,6 Tonnen (76.450 eingesparte Kilometer und ca. 4.970 Liter Kraftstoff) durch Umstieg von 10 Prozent der Beschäftigten mit Wegen von 10 Kilometer und mehr

14.3 Max-Planck-Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht (MPIL)

14.3.1 Potenziale

Die Definition des Potenzialbereichs für alternative Verkehrsmittel im Vergleich mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) findet sich in Kapitel 4.2.

In der folgenden Grafik sind die Ergebnisse der Potenzialanalyse für das Max-Planck-Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht (MPIL) abgebildet (Stand: 23.03.2022):

Max. 15 Minuten langsamer als MIV:

ÖPNV: 107 von 142 analysierten Wohnstandorten
 E-Bike: 52 von 142 analysierten Wohnstandorten
 Fahrrad: 93 von 142 analysierten Wohnstandorten
 zu Fuß: 5 von 142 analysierten Wohnstandorten

Schneller oder gleichschnell wie MIV:

ÖPNV: 5 von 142 analysierten Wohnstandorten
 E-Bike: 57 von 142 analysierten Wohnstandorten
 Fahrrad: 12 von 142 analysierten Wohnstandorten

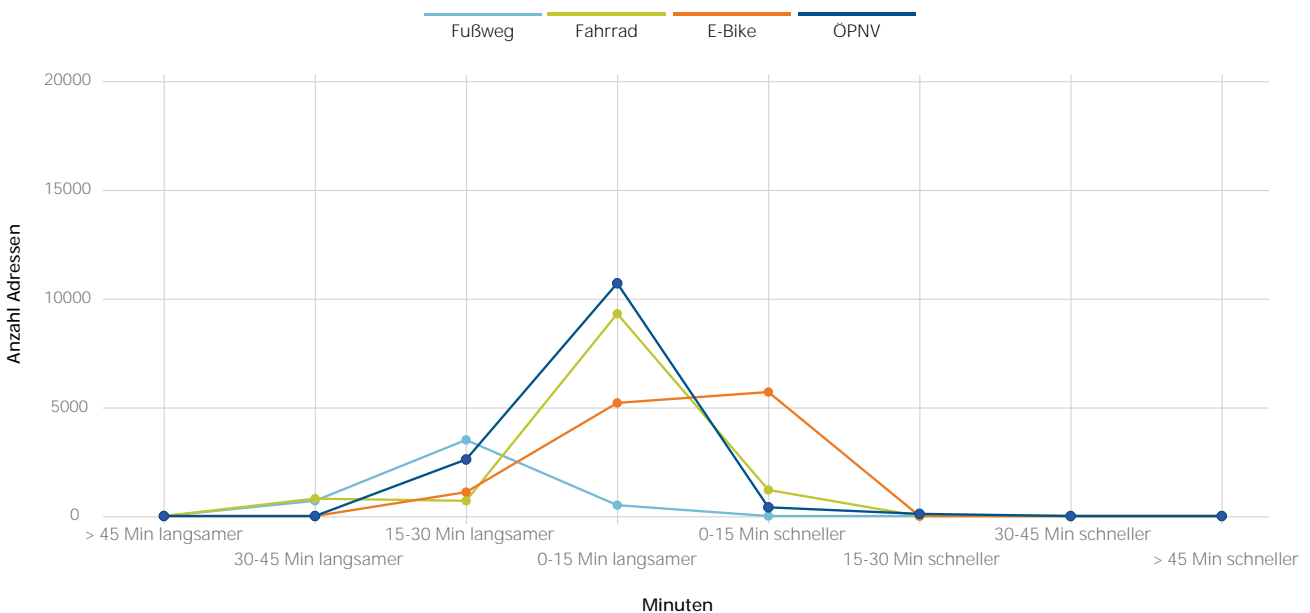


Abbildung 6: Vergleich der Fahrzeiten alternativer Verkehrsmittel mit der des MIV (MPIL)

Quelle: team red

14.3.2 Einsparungen

Die Gesamtemissionen des MPIL werden auf ca. **100 Tonnen Treibhausgase/Jahr geschätzt.**

Konkrete Einsparungspotenziale bzw. -ziele gibt es bei den folgenden Maßnahmen:

Methoden und Grundlagen der Berechnung finden sich in Kapitel 4.3.

– Förderung der Nutzung von Rad und E-Bike:

Ca. 10,7 Tonnen oder 10,7 Prozent der Gesamtemissionen

- Ca. 2,8 Tonnen (19.998 eingesparte km und ca. 1.300 Liter Treibstoff) durch Umstieg von 30 Prozent der Nutzenden mit Wegen von unter 10 Kilometer
- Ca. 7,9 Tonnen (57.134 eingesparte km und ca. 3.714 Liter Kraftstoff) durch Umstieg von 10 Prozent der Beschäftigten mit Wegen von 10 Kilometer und mehr

14.4 Octapharma Biopharmaceuticals GmbH

14.4.1 Potenziale

Die Definition des Potenzialbereichs für alternative Verkehrsmittel im Vergleich mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) findet sich in Kapitel 4.2.

In der folgenden Grafik sind die Ergebnisse der Potenzialanalyse für die Octapharma Biopharmaceuticals GmbH abgebildet (Stand: 23.03.2022):

Max. 15 Minuten langsamer als MIV:

ÖPNV: 98 von 128 analysierten Wohnstandorten
E-Bike: 74 von 128 analysierten Wohnstandorten
Fahrrad: 65 von 128 analysierten Wohnstandorten
zu Fuß: 7 von 128 analysierten Wohnstandorten

Schneller oder gleichschnell wie MIV:

ÖPNV: 5 von 128 analysierten Wohnstandorten
E-Bike: 10 von 128 analysierten Wohnstandorten
Fahrrad: 4 von 128 analysierten Wohnstandorten

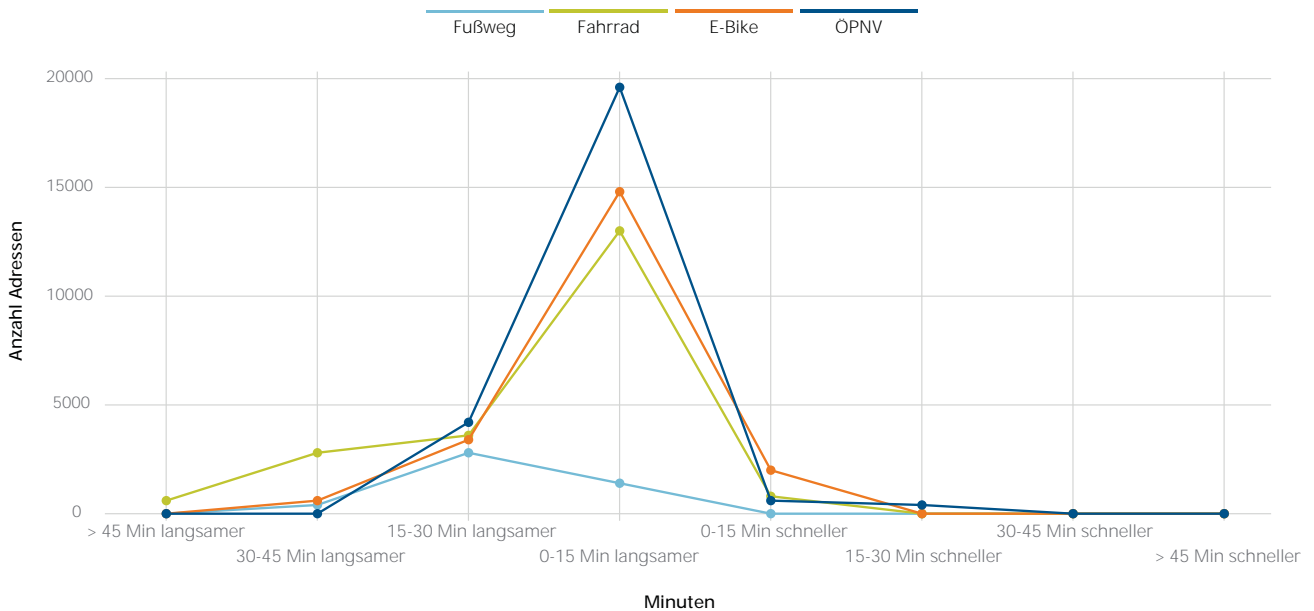


Abbildung 7: Vergleich der Fahrzeiten alternativer Verkehrsmittel mit der des MIV (Octapharma Biopharmaceuticals GmbH)

Quelle: team red

14.4.2 Einsparungen

Die Gesamtemissionen der Octapharma Biopharmaceuticals GmbH werden auf ca. **115 Tonnen Treibhausgase/Jahr** geschätzt.

Konkrete Einsparungspotenziale bzw. -ziele gibt es bei den folgenden Maßnahmen:
Methoden und Grundlagen der Berechnung finden sich in Kapitel 4.3.

– Förderung der Nutzung von Rad und E-Bike:

Ca. 12 Tonnen oder 10,4 Prozent der Gesamtemissionen

- Ca. 2,7 Tonnen (19.206 eingesparte Kilometer im MIV und 1.248 Liter Kraftstoff) durch Umstieg von 30 Prozent der Nutzenden mit Wegen von unter 10 km
- Ca. 9,2 Tonnen (66.110 eingesparte Kilometer im MIV und 4.297 Liter Kraftstoff) durch Umstieg von 10 Prozent der Beschäftigten mit Wegen von 10 km und mehr

14.5 Pädagogische Hochschule Heidelberg (PH)

14.5.1 Potenziale

Die Definition des Potenzialbereichs für alternative Verkehrsmittel im Vergleich mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) findet sich in Kapitel 4.2.

In der folgenden Grafik sind die Ergebnisse der Potenzialanalyse für die Pädagogische Hochschule Heidelberg (PH) abgebildet (Stand: 23.03.2022):

Max. 15 Minuten langsamer als MIV:

ÖPNV: 211 von 399 analysierten Wohnstandorten
 E-Bike: 139 von 399 analysierten Wohnstandorten
 Fahrrad: 166 von 399 analysierten Wohnstandorten
 zu Fuß: 30 von 399 analysierten Wohnstandorten

Schneller oder gleichschnell wie MIV:

ÖPNV: 10 von 399 analysierten Wohnstandorten
 E-Bike: 104 von 399 analysierten Wohnstandorten
 Fahrrad: 33 von 399 analysierten Wohnstandorten

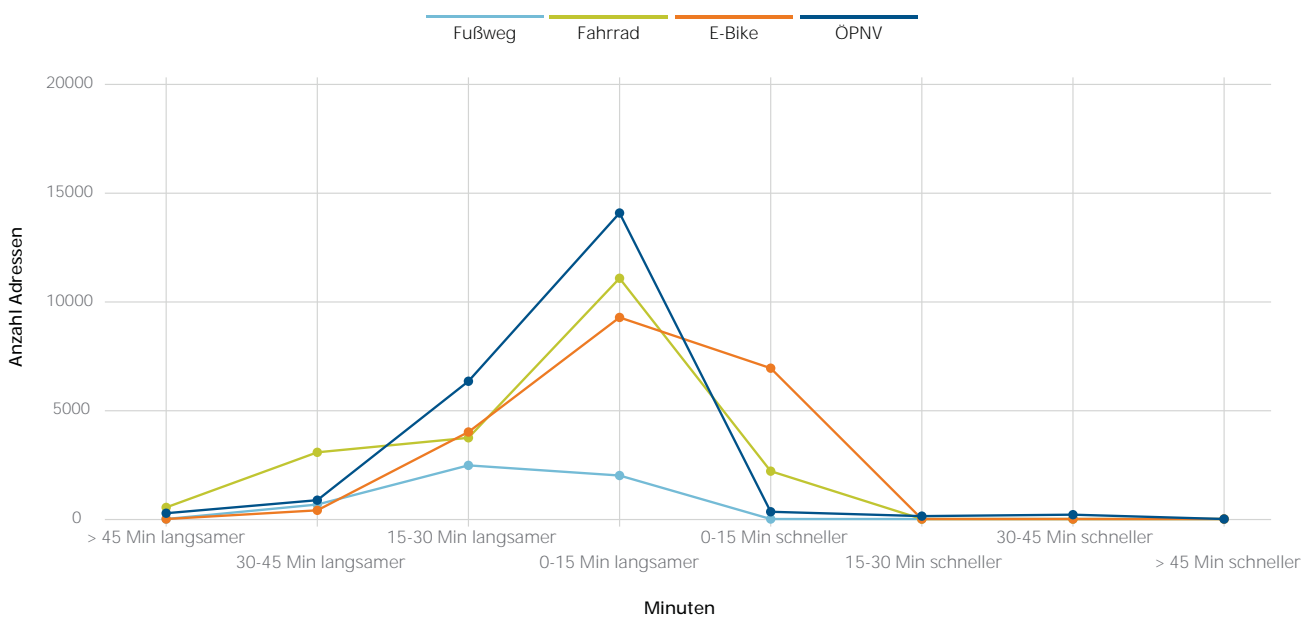


Abbildung 8: Vergleich der Fahrzeiten alternativer Verkehrsmittel mit der des MIV (PH)

Quelle: team red

14.5.2 Einsparungen

Die Gesamtemissionen der Pädagogischen Hochschule werden (ohne Studierende) auf ca. **533 Tonnen Treibhausgase/Jahr** geschätzt. Konkrete Einsparungspotenziale bzw. -ziele gibt es bei den folgenden Maßnahmen:

Methoden und Grundlagen der Berechnung finden sich in Kapitel 4.3.

– Förderung der Nutzung von Rad und E-Bike:

Ca. 53,1 Tonnen oder 10 Prozent der Gesamtemissionen

- Ca. 7,7 Tonnen (55.374 eingesparte km im MIV und 3.599 Liter Kraftstoff) durch Umstieg von 30 Prozent der Nutzenden mit Wegen von unter 10 Kilometer
- Ca. 45,4 Tonnen (326.744 eingesparte km im MIV und 21.238 Liter Kraftstoff) durch Umstieg von 10 Prozent der Beschäftigten mit Wegen von 10 Kilometer und mehr

– Homeoffice / mobiles Arbeiten:

Es werden 40-60 Prozent Homeoffice angestrebt, überschlägig kann also mit einer hierdurch angestrebten Reduktion von mindestens 40 Prozent der Treibhausgas-Emissionen durch die Maßnahme gerechnet werden. (Das entspricht einer Reduktion der Treibhausgasemissionen der PH um ca. 203 Tonnen durch 1.380.896 eingesparten Kilometer bzw. 89.758 Liter Kraftstoff im MIV sowie 364.320 eingesparte Kilometer im ÖPNV).

14.6 Springer-Verlag GmbH

14.6.1 Potenziale

Die Definition des Potenzialbereichs für alternative Verkehrsmittel im Vergleich mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) findet sich in Kapitel 4.2.

In der folgenden Grafik sind die Ergebnisse der Potenzialanalyse für die Springer-Verlag GmbH abgebildet (Stand: 23.03.2022):

Max. 15 Minuten langsamer als MIV:

ÖPNV: 250 von 636 analysierten Wohnstandorten

E-Bike: 228 von 636 analysierten Wohnstandorten

Fahrrad: 266 von 636 analysierten Wohnstandorten

Schneller oder gleichschnell wie MIV:

ÖPNV: 22 von 636 analysierten Wohnstandorten

E-Bike: 180 von 636 analysierten Wohnstandorten

Fahrrad: 53 von 636 analysierten Wohnstandorten

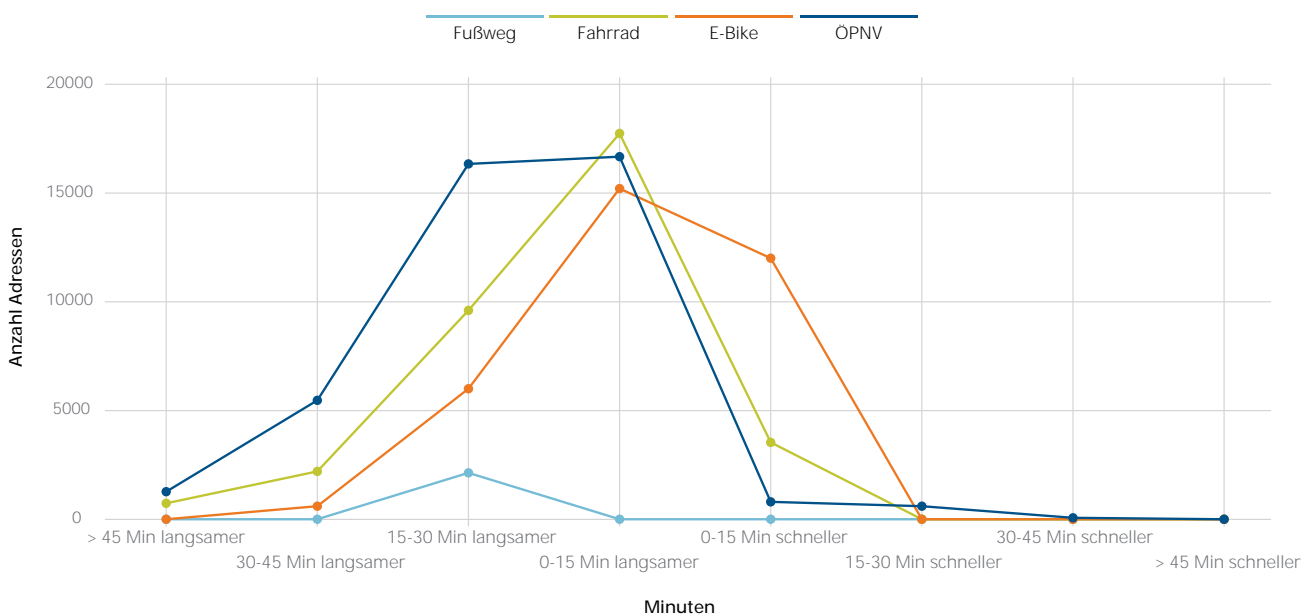


Abbildung 9: Vergleich der Fahrzeiten alternativer Verkehrsmittel mit der des MIV (Springer-Verlag GmbH)

Quelle: team red

14.6.2 Einsparungen

Die Gesamtemissionen der Springer-Verlag GmbH Heidelberg werden auf ca. **837 Tonnen Treibhausgase / Jahr** geschätzt. Konkrete Einsparungspotenziale bzw. -ziele gibt es bei den folgenden Maßnahmen:

Methoden und Grundlagen der Berechnung finden sich in Kapitel 4.3.

– Förderung der Nutzung von Rad und E-Bike:

Ca. 81,4 Tonnen oder 9,7 Prozent der Gesamtemissionen

- Ca. 12,2 Tonnen (88.308 eingesparte Kilometer im MIV und 5.740 Liter Kraftstoff) durch Umstieg von 30 Prozent der Nutzenden mit Wegen von unter 10 Kilometer
- Ca. 69,2 Tonnen (498.146 eingesparte Kilometer im MIV und 32.379 Liter Kraftstoff) durch Umstieg von 10 Prozent der Beschäftigten mit Wegen von 10 Kilometer und mehr

– Homeoffice / mobiles Arbeiten:

Angeboten werden den Mitarbeitenden 40-60 Prozent Homeoffice-Zeit. Überschlägig kann also mit einer angestrebten Reduktion von mindestens 40 Prozent der Treibhausgasemissionen durch die Maßnahme gerechnet werden. (Das entspricht einer Reduktion der Treibhausgasemissionen der Springer-Verlag GmbH um ca. 335 Tonnen durch 2.110.328 eingesparten Kilometer bzw. 137.171 Liter Kraftstoff im MIV sowie 706.288 eingesparte Kilometer im ÖPNV).

14.7 Universität Heidelberg

14.7.1 Potenziale

Die Definition des Potenzialbereichs für alternative Verkehrsmittel im Vergleich mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) findet sich in Kapitel 4.2.

In der folgenden Grafik sind die Ergebnisse der Potenzialanalyse für die Universität Heidelberg abgebildet (Stand: 23.03.2022):

Max. 15 Minuten langsamer als MIV:

ÖPNV: 1.182 von 2.245 analysierten Wohnstandorten
 E-Bike: 1.020 von 2.245 analysierten Wohnstandorten
 Fahrrad: 1.262 von 2.245 analysierten Wohnstandorten
 Fuß: 111 von 2.245 analysierten Wohnstandorten

Schneller oder gleichschnell wie MIV:

ÖPNV: 53 von 2.245 analysierten Wohnstandorten
 E-Bike: 564 von 2.245 analysierten Wohnstandorten
 Fahrrad: 122 von 2.245 analysierten Wohnstandorten

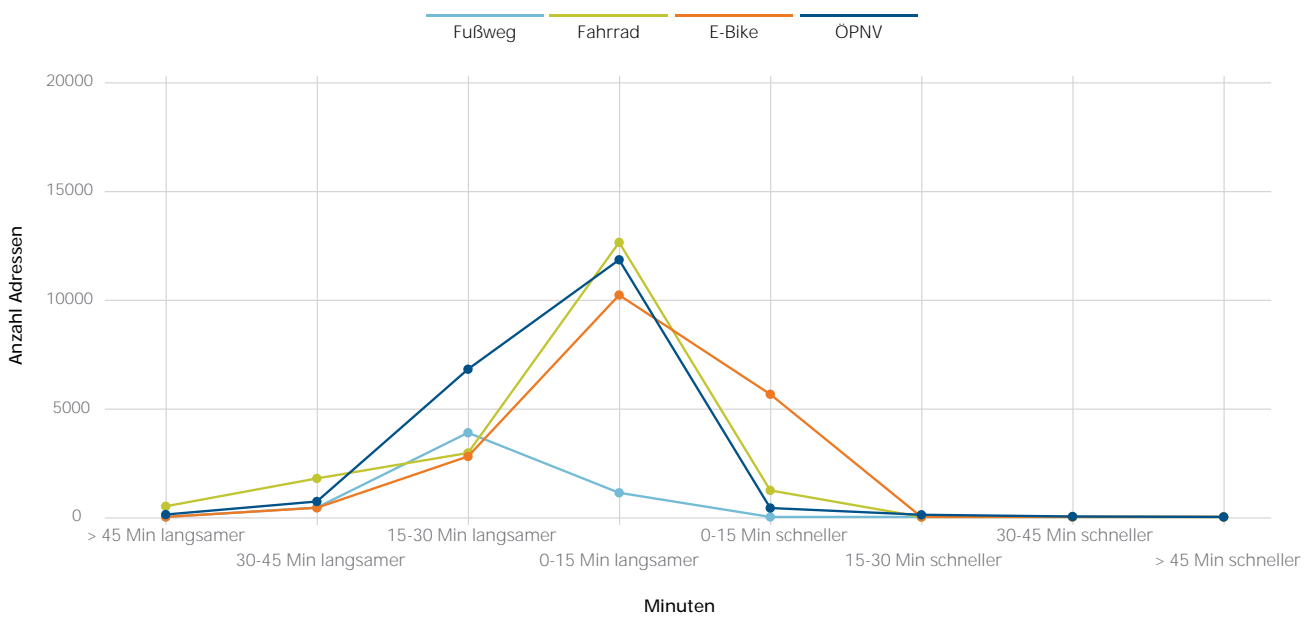


Abbildung 10: Vergleich der Fahrzeiten alternativer Verkehrsmittel mit der des MIV (Universität Heidelberg)

Quelle: team red

14.7.2 Einsparungen

Die Gesamtemissionen der Universität Heidelberg durch den Pendelverkehr werden auf ca. 4.926 Tonnen Treibhausgase/Jahr geschätzt.

Die Schätzung beruht bei der Universität auf einem von der team red Deutschland GmbH berechneten Modal Split, basierend auf Umfragedaten, die die Beratenden von der Universität zur Verfügung gestellt bekommen hatten.

Bei Schätzungen der Emissionen aufgrund des von der TU-Dresden berechneten Modal Splits, der auch bei den Schätzungen der anderen Unternehmen bzw. Institutionen zu Grunde lag, liegen die Gesamtemissionen lediglich bei 2.060 Tonnen/Jahr.

Konkrete Einsparungspotenziale bzw. -ziele gibt es bei den folgenden Maßnahmen:

Methoden und Grundlagen der Berechnung finden sich in Kapitel 4.3.

– Förderung der Nutzung von Rad und E-Bike:

Ca. 527 Tonnen oder ca. 11 Prozent der Gesamtemissionen

- Ca. 107 Tonnen (769.784 eingesparte Kilometer im MIV und 50.035 Liter Kraftstoff) durch Umstieg von 30 Prozent der Nutzenden mit Wegen von unter 10 Kilometer
- Ca. 420 Tonnen (3.02 Millionen eingesparte km im MIV und 196.402 Liter Kraftstoff) durch Umstieg von 10 Prozent der Beschäftigten mit Wegen von 10 Kilometer und mehr

14.8 Universitätsklinikum Heidelberg

14.8.1 Potenziale

Die Definition des Potenzialbereichs für alternative Verkehrsmittel im Vergleich mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) findet sich in Kapitel 4.2.

In der folgenden Grafik sind die Ergebnisse der Potenzialanalyse für das Universitätsklinikum Heidelberg abgebildet (Stand: 23.03.2022):

Max. 15 Minuten langsamer als MIV:

ÖPNV: 6.500 von 14.207 analysierten Wohnstandorten
E-Bike: 6.951 von 14.207 analysierten Wohnstandorten
Fahrrad: 6.762 von 14.207 analysierten Wohnstandorten
Fuß: 653 von 14.207 analysierten Wohnstandorten

Schneller oder gleichschnell wie MIV:

ÖPNV: 265 von 14.207 analysierten Wohnstandorten
E-Bike: 2.614 von 14.207 analysierten Wohnstandorten
Fahrrad: 886 von 14.207 analysierten Wohnstandorten

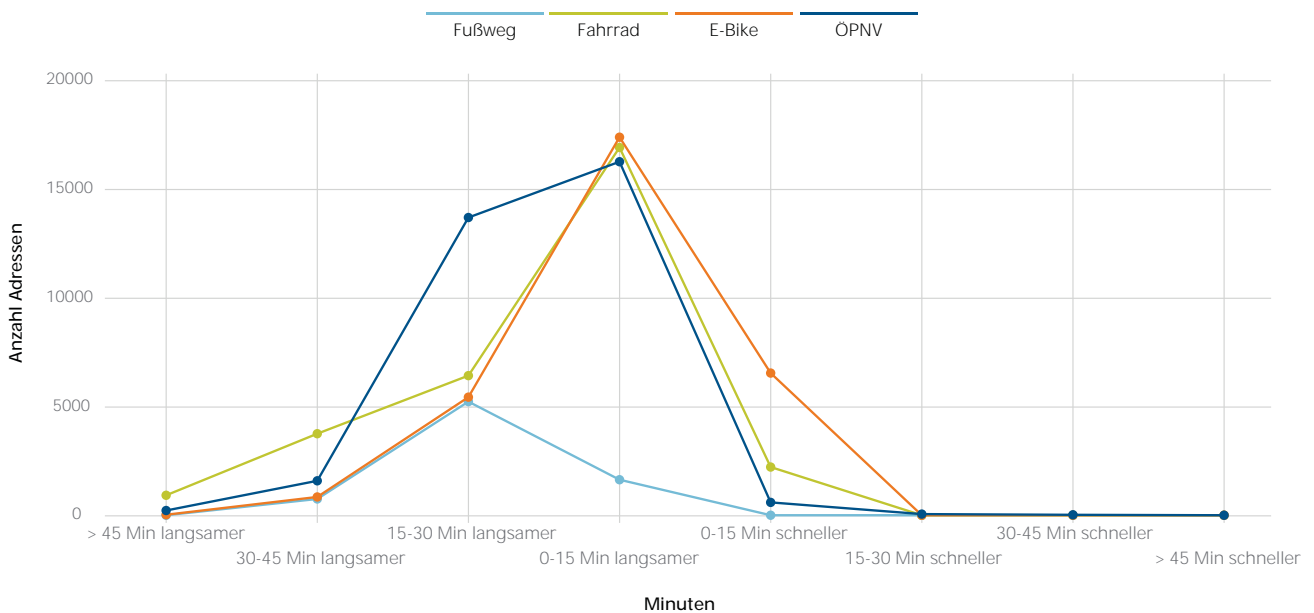


Abbildung 11: Vergleich der Fahrzeiten alternativer Verkehrsmittel mit der des MIV (Universitätsklinikum)

Quelle: team red

14.8.2 Einsparungen

Die Gesamtemissionen des Universitätsklinikums Heidelberg durch den Pendelverkehr werden auf ca. **12.300 Tonnen Treibhausgase / Jahr** geschätzt. Konkrete Einsparungspotenziale bzw. -ziele gibt es bei den folgenden Maßnahmen:

Methoden und Grundlagen der Berechnung finden sich in Kapitel 4.3.

– Förderung der Nutzung von Rad und E-Bike:

Ca. 1.256 Tonnen oder ca. 10,2 Prozent der Gesamtemissionen

- Ca. 302 Tonnen (2.17 Mio. eingesparte Kilometer im MIV und 140.887 Liter Kraftstoff) durch Umstieg von 30 Prozent der Nutzenden mit Wegen von unter 10 Kilometer
- Ca. 954 Tonnen (6.86 Mio. eingesparte Kilometer im MIV und 446.168 Liter Kraftstoff) durch Umstieg von 10 Prozent der Beschäftigten mit Wegen von 10 Kilometer und mehr

15. Verzeichnisse

15.1 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Überblick Potenzialbereich (max. MIV + 15 Minuten)	11
Abbildung 2: Überblick Potenzialbereich (max. MIV + 0 Minuten)	11
Abbildung 3: Vergleich der Fahrzeiten alternativer Verkehrsmittel mit der des MIV (Fallzahlen) im Gesamtprojekt	12
Abbildung 4: Vergleich der Fahrzeiten alternativer Verkehrsmittel mit der des MIV (DKFZ)	43
Abbildung 5: Vergleich der Fahrzeiten alternativer Verkehrsmittel mit der des MIV (MPImF)	44
Abbildung 6: Vergleich der Fahrzeiten alternativer Verkehrsmittel mit der des MIV (MPIL)	45
Abbildung 7: Vergleich der Fahrzeiten alternativer Verkehrsmittel mit der des MIV (Octapharma Biopharmaceuticals GmbH)	46
Abbildung 8: Vergleich der Fahrzeiten alternativer Verkehrsmittel mit der des MIV (PH)	47
Abbildung 9: Vergleich der Fahrzeiten alternativer Verkehrsmittel mit der des MIV (Springer-Verlag GmbH)	48
Abbildung 10: Vergleich der Fahrzeiten alternativer Verkehrsmittel mit der des MIV (Universität Heidelberg)	49
Abbildung 11: Vergleich der Fahrzeiten alternativer Verkehrsmittel mit der des MIV (Universitätsklinikum)	50

15.2 Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Projektablauf	6
Tabelle 2: Zusammenfassung Potenzialberechnungen	10

Impressum

Stadt Heidelberg

Amt für Verkehrsmanagement
Gaisbergstraße 11
69115 Heidelberg

Bearbeitung und Koordination

Stadt Heidelberg, Amt für Verkehrsmanagement

Text

Stadt Heidelberg, Amt für Verkehrsmanagement
Deutsches Krebsforschungszentrum (DKFZ)
Max-Planck-Institut für medizinische Forschung (MPIImF)
Max-Planck-Institut für ausländisches öffentliches Recht und Völkerrecht (MPIL)
Octapharma Biopharmaceuticals GmbH
Pädagogische Hochschule Heidelberg (PH)
Springer-Verlag GmbH
Universität Heidelberg
Universitätsklinikum Heidelberg

Gestaltung

Stadt Heidelberg, Markenkommunikation

Auflage

April 2022, 1. Auflage

Amt für Verkehrsmanagement

Stadt Heidelberg
Gaisbergstraße 11
69115 Heidelberg

Telefon 06221 58-30500
verkehrsmanagement@heidelberg.de
www.heidelberg.de