



# Abschlussbericht des Forschungsprojekts „Nachhaltiges Mobilitätsmanagement an der Frankfurt UAS“

**Eine Arbeit der Fachgruppe Neue Mobilität der Frankfurt UAS**

Fachbereich 1: Architektur · Bauingenieurwesen · Geomatik  
**Fachgruppe Neue Mobilität**



# Abschlussbericht des Forschungsprojekts „Nachhaltiges Mobilitätsmanagement an der Frankfurt UAS“

---

Verfasser/innen:

Prof. Dr.-Ing. Petra K. Schäfer | Dominic Hofmann M.Sc. | Lola Freyer M.Eng.  
| Katharina Lux M.Eng. | Bardia Forghani | Dipl.-Päd. Manfred Bohl

Frankfurt University of Applied Sciences

Nibelungenplatz 1, 60381 Frankfurt am Main

Fachbereich 1: Architektur · Bauingenieurwesen · Geomatik

Fachgruppe Neue Mobilität



Frankfurt am Main, September 2018

*Abbildung Deckblatt: Frankfurt UAS*

## Inhalt

1	Einleitung.....	1
2	Ziele .....	2
3	Methodik .....	3
3.1	Geplante Methodik .....	3
3.2	Angepasste Vorgehensweise .....	4
4	Ergebnisse .....	5
4.1	Identifizierung des Mobilitätsverhaltens .....	5
4.1.1	Befragung zum Mobilitätsverhalten (Studierende & MitarbeiterInnen).....	5
4.1.2	Änderungen der Verkehrsmittelnutzung (MitarbeiterInnen).....	6
4.1.3	Emissionsbilanz .....	9
4.2	Förderung des Radverkehrs .....	11
4.2.1	Zertifizierung.....	11
4.2.2	Maßnahmen im Rahmen der Zertifizierung.....	12
4.2.3	Zusätzliche Maßnahmen .....	17
4.3	Förderung des ÖPNVs .....	19
4.4	Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV).....	19
4.5	Verstetigung.....	22
5	Fazit .....	23
6	Quellen .....	24
7	Anhang .....	25

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Vergleich der Hauptverkehrsmittel .....	7
Abbildung 2: Hauptverkehrsmittel der „Umsteiger“ im Sommer, t(1)-Befragung .....	8
Abbildung 3: Hauptverkehrsmittel der „Umsteiger“ im Winter, t(1)-Befragung.....	8
Abbildung 4: Nutzungshäufigkeit des ÖPNV auf privaten Wegen im Vergleich .....	9
Abbildung 5: Service-Station am Oberurseler Bahnhof.....	18

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Wahl des Hauptverkehrsmittels auf dem Arbeitsweg .....	6
Tabelle 2: Kalkulierte Emissionseinsparungen [kg] pro Tag.....	10
Tabelle 3: Kalkulierte Emissionseinsparungen [kg] pro Tag.....	11
Tabelle 4: erreichte Punkte Zertifizierung fahrradfreundliche Hochschule.....	17
Tabelle 5: Empfehlung für eine angepasste Mietpreisstaffelung .....	20

## Anlagenverzeichnis

Anlage 1: Emissionsberechnung für die Entfernung zwischen Wohnort und Frankfurt UAS [g/Pkm] .....	25
Anlage 2: Emissionsberechnung für die Entfernung zwischen Wohnort und Frankfurt UAS [g/30,57km] .....	25
Anlage 3: Emissionsberechnung für die Entfernung zwischen Wohnort und Frankfurt UAS [g/61,14km u. 125 P] .....	26
Anlage 4: Einsparpotenzial ÖP(N)V gegenüber MIV .....	26
Anlage 5: Maßnahmen aus dem Zertifizierungskatalog "Fahrradfreundlicher Arbeitgeber" .....	27
Anlage 6: Vorderseite Informationsflyer .....	29
Anlage 7: Rückseite Informationsflyer .....	30
Anlage 8: Betriebsumgebungsplan .....	31
Anlage 9: Auszug aus dem Bewertungssystem zum "Fahrradfreundlichen Arbeitgeber".....	32
Anlage 10: Auszug aus dem Bewertungssystem zum "Fahrradfreundlichen Arbeitgeber".....	33
Anlage 11: Zusammenfassung der Beurteilung zur Zertifizierung "Fahrradfreundlicher Arbeitgeber" .....	34
Anlage 12: Zertifikat "Zertifizierter Fahrradfreundlicher Arbeitgeber" .....	35

## 1 Einleitung

Die Frankfurt University of Applied Sciences beschäftigt 837 Personen als Beamte oder Tarifbeschäftigte, sowie mehrere hundert Lehrbeauftragte, und hat – mit steigender Tendenz – aktuell rund 14.000 Studierende. Durch die Vielzahl der Menschen, die täglich zum Campus der Frankfurt UAS pendeln, um dort zu arbeiten oder die Lehrveranstaltungen zu besuchen, ist die Hochschule ein erheblicher Verkehrserzeuger im Frankfurter Nordend. Um mit dem Verkehr, der durch An- und Abreisen von Studierenden und Beschäftigten entsteht, verantwortungsvoll und nachhaltig umzugehen, wurde mit Fördermitteln der Innovations- und Strukturentwicklungsförderung durch das Hessische Ministerium für Wissenschaft und Kunst ein nachhaltiges Mobilitätskonzept erarbeitet.

Mobilitätsmanagement wird bereits an fast allen hessischen Hochschulen diskutiert und zum Teil angewandt. Das hier durchgeführte Konzept kann sich somit bereits auf Erfahrungen diverser hessischer Hochschulen beziehen. Auch konnte auf das spezifische Fachwissen des Praxispartners Integrierten Verkehrs- und Mobilitätsmanagement Region Frankfurt Rhein-Main (ivm GmbH) zurückgegriffen werden. Die ivm GmbH unterstützt relevante Verfahren im Rhein-Main Gebiet durch eine entsprechende Expertise.

Der Abschlussbericht zeigt zunächst die Ziele des Projekts auf. Im Anschluss werden die entsprechende Methodik und deren Entwicklung während der Projektlaufzeit beschrieben. Das vierte Kapitel beschreibt die Ergebnisse anhand der im zweiten Kapitel definierten Ziele. So wird im ersten Unterkapitel auf die umfangreiche und zweistufige Identifizierung des Mobilitätsverhaltens von Studierenden und MitarbeiterInnen eingegangen. In diesem Rahmen wird auch eine Emissionsbilanz erläutert, welche aus den Änderungen des Modal Splits resultierte. Kapitel 4.2 beschreibt die Maßnahmen, welche dem Bereich des Radverkehrs zuzuordnen sind. Dabei liegt der Fokus auf Maßnahmen, die im Rahmen der Zertifizierung zum „Fahrradfreundlichen Arbeitgeber“ konzipiert wurden. Im Anschluss werden die Maßnahmen erläutert, die dem Ziel der Förderung des ÖPNV zugeordnet werden können. Die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs ist das Ziel der Maßnahmen, welche in Kapitel 4.4 gelistet werden. Abgeschlossen wird das Kapitel durch die Nennung von Maßnahmen, welche zur Verstetigung der Projektziele beitragen. Das Projekt und die entwickelten Maßnahmen werden in Kapitel 5 nochmals kurz zusammengefasst und mit einem Fazit abgeschlossen.



## 2 Ziele

Die Grundlage für eine übergreifende Zielerreichung in diesem Projekt ergab sich u.a. aus der Zielvereinbarung (2016-2020) zwischen der Frankfurt UAS und dem hessischen Ministerium für Wissenschaft und Kunst. Dieser ist zu entnehmen, dass der Bereich „Mobilität und Logistik“ als einer der hochschulinternen Forschungsschwerpunkte definiert ist. Diese Forschungsschwerpunkte sollen zukünftig gestärkt und verstetigt werden. Im Bereich der Konzepte zur Erhöhung der Energieeffizienz und Anschubprojekte wird speziell die Relevanz der Energieeffizienz hervorgehoben. Das hier bearbeitete Projekt wird in der Zielvereinbarung explizit genannt (Frankfurt UAS, 2016). Auch betont der Hochschulpakt zwischen dem Land Hessen und der Frankfurt UAS die Wichtigkeit von Hochschulen im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Hessen. Dabei wird das Ziel einer CO<sub>2</sub>-neutralen Hochschule verfolgt (HMWK, 2015). Ein weiteres übergeordnetes Ziel ist es, ein nachhaltiges, auf Mensch und Umfeld, angepasstes Mobilitätsmanagement, zu entwickeln. Damit geht die Hochschule bewusst mit der Verantwortung als Verkehrserzeuger um und unterstützt die Beschäftigten und Studierenden bei der umweltfreundlichen Verkehrsmittelwahl. Um diese Ziele zu erreichen, sind Maßnahmenpakete entwickelt worden, welche speziell die Nutzung von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln fördern. Folgend werden Ziele, denen letztendlich die entwickelten Maßnahmen zugeordnet werden können, nochmals einzeln aufgelistet:

- **Identifizierung des Mobilitätsverhaltens**

Die Identifizierung des Mobilitätsverhaltens ist die Grundlage für jede verkehrsplanerische Analyse. Sie ist notwendig, um aus den gewonnen Erkenntnissen, Maßnahmen entwickeln zu können, um letztendlich verkehrsträgerübergreifende Konzepte zu entwerfen.

- **Förderung des Radverkehrs**

Der Radverkehr ist ein Teil des Umweltverbunds und somit elementar wichtig bei der Erreichung der Klimaschutzziele. Im Bereich Radverkehr gibt es bereits einige Maßnahmen an der Hochschule. Diese müssen jedoch erweitert, in ein Gesamtkonzept eingearbeitet und an alle Studierenden und MitarbeiterInnen kommuniziert werden.

- **Förderung des ÖPNVs**

Der ÖPNV hat in Ballungsgebieten eine besondere Relevanz. Grundsätzlich ist es im gesamten Ballungsraum RheinMain möglich, mit dem ÖPNV zur Frankfurt UAS zu gelangen. Der Anteil der ÖV-Nutzenden kann aber noch gesteigert werden. Somit ist es notwendig, die Attraktivität des ÖPNV durch vielfältige Maßnahmen zu stärken, um eine höhere Nutzerzahl zu erreichen.

- **Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)**

Werden die Verkehrsmittel des Umweltverbunds gestärkt, so wird voraussichtlich der Anteil des MIVs abnehmen. Zusätzlich zu Maßnahmen, welche die Verkehrsmittel des Umweltverbunds attraktiver gestalten, sollten jedoch auch im MIV-Bereich Maßnahmen entwickelt werden, um dessen Attraktivität zu senken.

- **Verstetigung**

Um die Verstetigung des Projekts bzw. der darin entwickelten Maßnahmen zu garantieren, muss eine Strategie entwickelt werden, welche dies absichert. Dies kann primär durch eine Zuteilung von Verantwortlichkeiten und entsprechenden Aufgaben auf verschiedenen Ebenen geschehen.

## **3 Methodik**

### **3.1 Geplante Methodik**

Zur Erreichung der Forschungsziele wurden zu Beginn des Projekts insgesamt fünf Arbeitspakete samt Meilensteine definiert.

Das erste Arbeitspaket umfasste eine Erhebung und die entsprechende Analyse des Mobilitätsverhaltens von Studierenden und MitarbeiterInnen der Frankfurt UAS. Hierzu wurde ein effektives Methodenkonzept unter Berücksichtigung der zu erzielenden Ergebnisse entwickelt. Die entsprechenden Ziele sind dem Kapitel 2 zu entnehmen. Hierzu wurden quantitative Methoden angewendet. Um Aussagen zum Mobilitätsverhalten treffen zu können, wurde eine umfangreiche Online-Befragung erstellt. Die Befragung wurde in drei Hauptfragenblöcke unterteilt. So wurden Fragen zum allgemeinen Verkehrsverhalten, sowie konkrete Fragen zum Weg zum Campus gestellt. Komplementiert wurde die Befragung mit soziodemografischen Fragen. Es wurden jeweils eine Befragungen für Studierende und Beschäftigte entwickelt, da sich die beiden Gruppen durch unterschiedliche Ausgangspositionen, beispielsweise durch den Besitz des Semestertickets, unterscheiden. Die Erstellung der Befragungen wurde vom EvaluationsService EvaS der Frankfurt UAS unterstützt. Zusätzlich wurde ein Fuhrparkscreening durchgeführt.

Das zweite Arbeitspaket beschäftigte sich mit der Zielsetzung und der Implementierung. Der Fokus lag hierbei auf der Gründung einer Arbeitsgruppe, der Erstellung einer Zielvereinbarung, der Entwicklung eines Kriterienkatalogs sowie der Bewertung der individuellen Elemente als Bausteine für das Gesamtkonzepts. Der entsprechende Meilenstein war die Erstellung eines Mobilitätskonzepts auf Grundlage der vorhergehenden Arbeitspakete.

Das dritte Arbeitspaket fokussierte sich auf die Implementierung. Die Verankerung des Mobilitätsmanagements in den Dokumenten der Frankfurt UAS sowie Gespräche und Vereinbarungen mit möglichen Kooperationspartnern für multimodale Angebote auf Grundlage des Mobilitätskonzepts standen dabei im Vordergrund. Auch wurde im dritten Arbeitspaket ein Referat zur Weiterführung des Mobilitätsmanagements über die Projektlaufzeit hinaus bestimmt. Der Meilenstein wurde durch die offizielle Einführung des Mobilitätsmanagements definiert.

In Arbeitspaket 4 wurde sich mit Öffentlichkeitsarbeit und Marketing beschäftigt. Hochschulintern wurde eine Veranstaltung zur Bekanntmachung des Mobilitätsmanagements für Studierende und Beschäftigte durchgeführt. Begleitet wurde dies durch Artikel in der Hochschulzeitung, Pressemitteilungen oder auch Artikel in Fachzeitschriften. Auch wurde die Thematik durch die Implementierung eines wiederkehrenden Events zum Thema Mobilität an der Frankfurt UAS verstetigt. Zusätzlich wurde eine Konferenz für Kolleginnen und Kollegen anderer Hochschulen zur Vorstellung des Mobilitätsmanagements durchgeführt.

Der Projektbericht schließt mit dem Arbeitspaket der Wirkungsabschätzung und Evaluierung nach der Implementierung. Dabei wurde ein Methodenkonzept zur Abschätzung der Wirksamkeit in Bezug auf die Zielsetzung zur wiederkehrenden Anwendung entwickelt. Auch wurde eine Wirksamkeitsanalyse und Evaluation der Auswirkung des Mobilitätsmanagement auf das Mobilitätsverhalten durchgeführt. Die Erkenntnisse sind in einem Abschlussbericht zusammengefasst.



### 3.2 Angepasste Vorgehensweise

Die Vorgehensweise wurde chronologisch bis zum Arbeitspaket 4 eingehalten. Der vierte Meilenstein wurde an das Projektende gesetzt. Der Grund war die Zertifizierung zum „Fahrradfreundlichen Arbeitgeber“. Da diese erst im Juni 2018 durchgeführt werden konnte, wurde in Zusammenarbeit mit dem Regionalverband RheinMain und dem ADFC Hessen der „bike + business Kongress“ zu Veröffentlichung der Ergebnisse genutzt. Hier wurden explizit die spezifischen Ergebnisse der Zertifizierung wie auch die Ergebnisse des Gesamtprojekts präsentiert. Die öffentliche Veranstaltung konnte von allen interessierten Personen besucht werden und hatte zudem eine hohe Öffentlichkeitswirksamkeit.

Das fünfte Arbeitspaket der Wirkungsabschätzung und Evaluierung nach Implementierung wurde primär durch die t(1)-Befragung im Rahmen der Einführung des Landestickets für den ÖPNV bearbeitet. Hier bot sich anhand einer umfassenden Maßnahme die Möglichkeit, die Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten der Beschäftigten zu beobachten.

## 4 Ergebnisse

Die Ergebnisse des Projekts werden anhand der geplanten bzw. der teilweise bereits umgesetzten Maßnahmenpakete dargestellt. Diese werden den Zielen des Projekts zugeordnet:

### 4.1 Identifizierung des Mobilitätsverhaltens

#### 4.1.1 Befragung zum Mobilitätsverhalten (Studierende & MitarbeiterInnen)

In den ersten neun Monaten des Projekts „Nachhaltiges Mobilitätsmanagement an der Frankfurt UAS“ wurde der Ist-Zustand festgestellt. Mit Hilfe verschiedener Erhebungen wurden eine Wohnortanalyse, eine Standortanalyse sowie eine Befragung der Studierenden und Beschäftigten durchgeführt. Im Rahmen der Standortanalyse wurden alle am Campus verfügbaren Verkehrsmittel berücksichtigt. Dementsprechend wurde der ruhende Pkw- und Fahrradverkehr aufgenommen, sowie eine ÖPNV Erhebung durchgeführt. Bei der Wohnortanalyse wurde mit Hilfe eines Berechnungstools über anonymisierte Daten aus der Personalabteilung ermittelt, welche Distanzen die Beschäftigten zur Arbeit zurücklegen müssen, und welche Verkehrsmittel sie potenziell dafür nutzen könnten. Für die Befragung zum Mobilitätsverhalten wurden zwei Online-Fragebögen entwickelt, die das Mobilitätsverhalten im Alltag sowie auf dem Weg zum Campus abfragten. Durch die sich ergänzenden Erhebungen ist ein umfassendes Bild des Ist-Zustands entstanden:

Die Standortanalyse des ruhenden Pkw-Verkehrs hat ergeben, dass zu keinem Zeitpunkt an den beiden Erhebungstagen die Kapazität der Tiefgaragen vollständig ausgeschöpft war. Zu Spitzenzeiten, zwischen 10:30 Uhr und 13:30 Uhr im Vorlesungszeitraum waren die Stellplätze in einer Etage bis max. 95 % ausgelastet. Dabei ist die erste Etage der Tiefgarage unter Gebäude 4 am höchsten frequentiert.

Beim ruhenden Radverkehr war ebenfalls festzustellen, dass während der Vorlesungszeit die Kapazität der insgesamt verfügbaren Abstellmöglichkeiten zu keinem Zeitpunkt an den beiden Erhebungstagen vollständig ausgeschöpft war. Das Wetter an den Erhebungstagen im Oktober war trocken und leicht bewölkt. Es ist nicht auszuschließen, dass sich die Auslastung in den Frühjahr- und Sommermonaten anders darstellt. Einige Abstellanlagen werden viel häufiger genutzt als andere, so dass in einzelnen Bereichen die Kapazitäten der Abstellanlagen sogar überlastet waren, während in anderen Bereichen Stationen leer standen. Durch die Befragung wurde festgestellt, dass vor allem bei Studierenden der Anschein besteht, dass insgesamt zu wenige Abstellmöglichkeiten auf dem Campus zur Verfügung stehen. Außerdem wurde ein Bedarf an sicheren und witterungsgeschützten Abstellanlagen erkennbar.

Durch eine ÖPNV-Erhebung an den Haltestellen konnte festgestellt werden, dass der ÖPNV bei Studierenden das Hauptverkehrsmittel ist, um zum Campus zu kommen. Drei Viertel der Studierenden kamen mit dem Bus oder der Straßenbahn zum Nibelungenplatz. Auch für die Wege im Alltag benutzen Studierende hauptsächlich den ÖPNV. Nach dem ÖPNV nutzen die Studierenden den Pkw und, mit einem Prozentpunkt Unterschied, das Fahrrad. Bei den gezählten Beschäftigten nutzte die Hälfte den ÖPNV und die andere Hälfte andere Verkehrsmittel. Hier ist das Ergebnis allerdings anders zu interpretieren, als bei den Studierenden, da die meisten Beschäftigten, die mit dem Pkw zum Campus kommen, die Tiefgaragen nutzen und deshalb über andere Zugänge den Campus betreten. Eine Wohnortanalyse ergab, dass 60 % der über 850 berücksichtigten Beschäftigten eine Anreise von über 10 km haben. 40 % haben einen Arbeitsweg der unter 10 km liegt und damit auch potenziell zu Fuß oder mit dem Rad zurückgelegt werden könnte. Die allgemeine Akzeptanz, Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen, liegt bei 5 km. Die Akzeptanz kann allerdings, beispielsweise durch ein elektrisch unterstütztes Fahrrad, auf 10 km erhöht werden.

Durch die Befragung zum Mobilitätsverhalten wurde der ÖPNV als Hauptverkehrsmittel der Studierenden bestärkt, obwohl mehr als die Hälfte der Studierenden einen eigenen Pkw besitzen. Die Beschäftigten nutzen vor der Einführung des ÖPNV-Landestickets für den Arbeitsweg zu fast gleichen Anteilen den Pkw und den ÖPNV.

Weitere Details zu dieser Befragung können dem „Bericht zum Mobilitätsverhalten an der Frankfurt University of Applied Sciences“ (2017) entnommen werden.

#### 4.1.2 Änderungen der Verkehrsmittelnutzung (MitarbeiterInnen)

Während der Projektlaufzeit wurde das „ÖPNV-Landesticket“ eingeführt. Dies ermöglicht es den Beschäftigten des Landes Hessen, den ÖPNV in einem gewissen Gebiet kostenfrei zu nutzen. Um die potenziellen Änderungen des Mobilitätsverhaltens zu beobachten, wurde eine Vorher-/Nachher-Befragung durchgeführt. Die Befragung, welche im Kapitel 4.1.1 beschrieben wurde, dient dabei als Vorher-Befragung t(0). Sie wurde im März 2017 durchgeführt. Die Einführung des Landestickets fand am 01.01.2018 und die Nachher-Befragung t(1) im März 2018 statt. Teilnahmeberechtigt waren knapp 900 MitarbeiterInnen der Frankfurt UAS. An der ersten Befragung nahmen 337 Personen teil. Bei der Nachher-Befragung füllten 338 Personen den Online-Bogen aus. Die Ergebnisse wurden im Anschluss auf die Gesamtzahl der MitarbeiterInnen hochgerechnet. Grundlegende Daten zum Mobilitätsverhalten der Studierenden und Beschäftigten der Frankfurt UAS sind dem „Bericht zum Mobilitätsverhalten an der Frankfurt University of Applied Sciences“ (2017) zu entnehmen. Folgend sind die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst, welche sich zwischen den zwei Befragungen verändert bzw. durch die Einführung des ÖPNV-Landestickets an Bedeutung gewonnen haben:

Zwischen den zwei Befragungen ist eine Zunahme des ÖPNV-Wertes um 18 % zu beobachten. Der Pkw-Anteil im Modal Split ging um 15 % zurück. Dies bedeutet gleichzeitig, dass sich die absolute Anzahl der ÖPNV-Nutzenden in diesem Zeitraum um 50 % erhöht hat. Die absolute Zahl der Pkw-Nutzenden hat sich hingegen um 40 % reduziert. Ebenfalls hat die Nutzung im Bereich der Nahmobilität leicht abgenommen. Dies ist wahrscheinlich darauf zurückzuführen, dass vor allem bei kurzen Strecken ein Umstieg vom Rad/Fuß auf den ÖPNV vermutet wird. Wie an den Zahlen in Tabelle 1 und Abbildung 1 zu sehen ist, sind die Änderungen im Modal Split sehr deutlich. Diese Änderungen zeigen, dass die Bedeutung monetärer Werte bei der Wahl des Verkehrsmittels eine große Bedeutung hat. Wenn diese Änderung dann noch positive Auswirkungen auf die Nutzung von Verkehrsmitteln des Umweltverbands hat, so entsteht hier eine Symbiose zwischen dem individuellen Nutzen und den entsprechenden Umweltauswirkungen.

**Tabelle 1: Wahl des Hauptverkehrsmittels auf dem Arbeitsweg (Quelle: eigene Darstellung)**

Erhebung	Pkw	ÖPNV	Fahrrad	zu Fuß	sonstiges
<b>(t0)</b>	38%	36%	17%	6%	2%
<b>(t1)</b>	23%	54%	16%	4%	2%
<b>Differenz</b>	<b>-15%</b>	<b>+18%</b>	<b>-1%</b>	<b>-2%</b>	<b>0%</b>

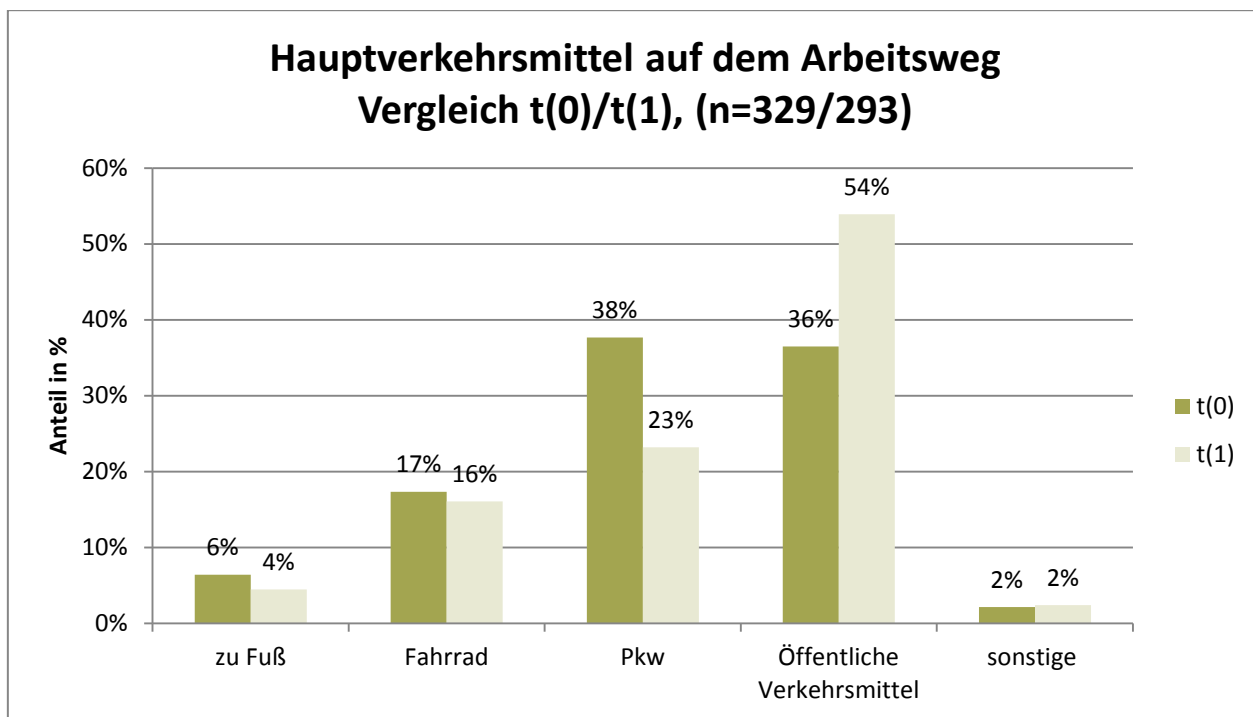


Abbildung 1: Vergleich der Hauptverkehrsmittel (Quelle: eigene Darstellung)

Bereits bei der Vorher-Befragung wurde untersucht, ob es eine Abweichung zwischen den Hauptverkehrsmitteln im Winter und Sommer gibt. Da sich im Vergleich zwischen Vorher- und Nachher-Befragung jedoch die Voraussetzungen geändert haben, wurde diese Frage auch in die Nachher-Befragung integriert.

Im Jahr 2018 gaben 20 % der Befragten an, im Sommer ein anderes Hauptverkehrsmittel zu wählen, als im Winter. Die meisten Umsteiger gibt es bei den Personen, die im Sommer das Fahrrad nutzen. Diese steigen im Winter größtenteils auf den ÖPNV, teilweise jedoch auch auf den Pkw um. Zusätzlich ist jedoch auch eine Personengruppe zu beobachten, die im Sommer den ÖPNV nutzt, und im Winter auf den Pkw umsteigt. (siehe Abbildung 2 bzw. Abbildung 3).

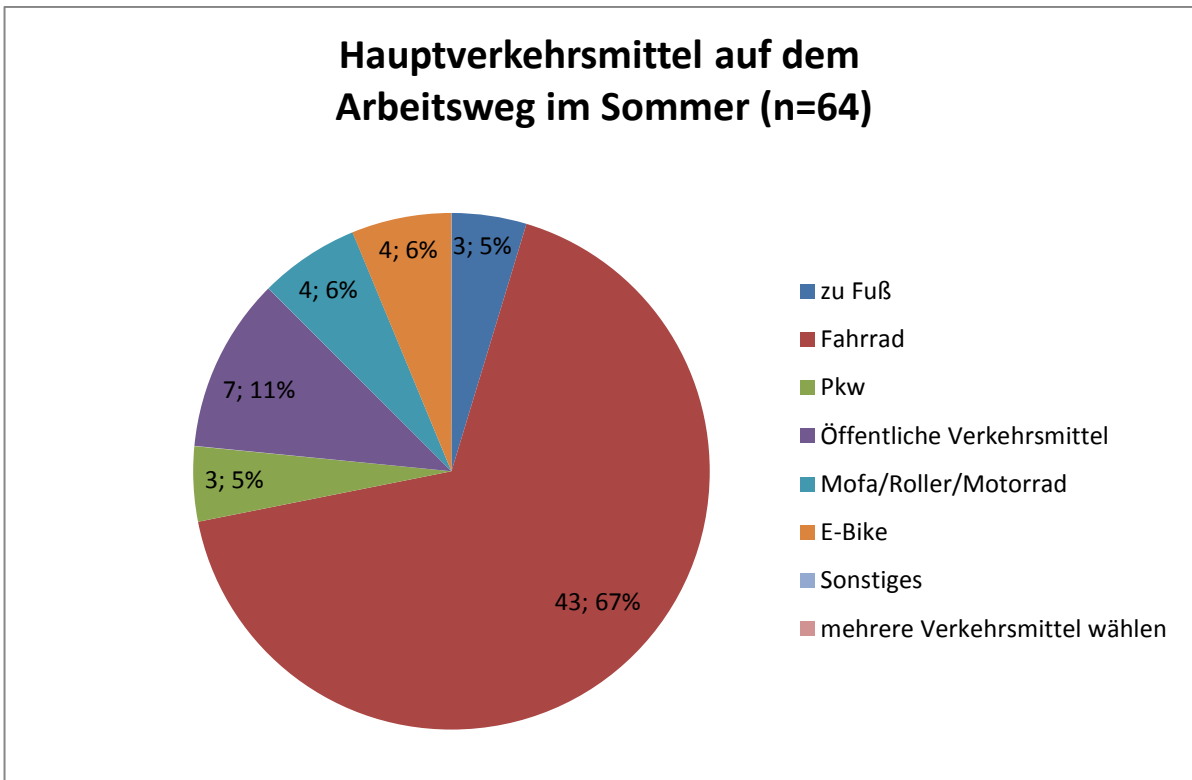


Abbildung 2: Hauptverkehrsmittel der „Umsteiger“ im Sommer, t(1)-Befragung (Quelle: eigene Darstellung)

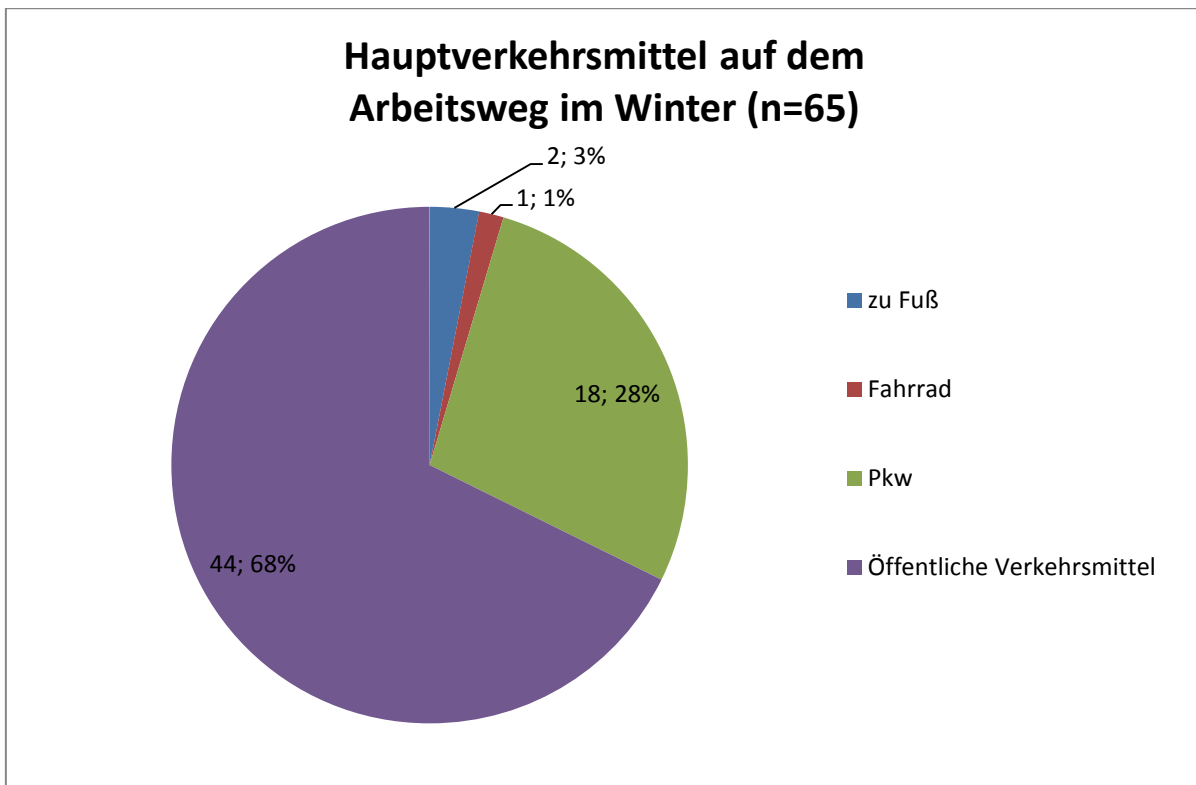


Abbildung 3: Hauptverkehrsmittel der „Umsteiger“ im Winter, t(1)-Befragung (Quelle: eigene Darstellung)

Beim Vergleich der ÖPNV-Nutzung auf privaten Wegen (keine Arbeitswege) vor und nach Einführung des Landestickets, ist eine deutliche Veränderung zu beobachten. Die absolute Zahl der „häufigen“ Nutzungen (öfter als 2-mal pro Woche) ist von 26 % auf 40 % gestiegen. Die Prozentzahl der Personen, welche den ÖPNV nie nutzen, ist von 13 % auf 4 % gesunken. Somit hat die Einführung des Landestickets auch nachgewiesene Auswirkungen auf das private Mobilitätsverhalten (siehe Abbildung 4).

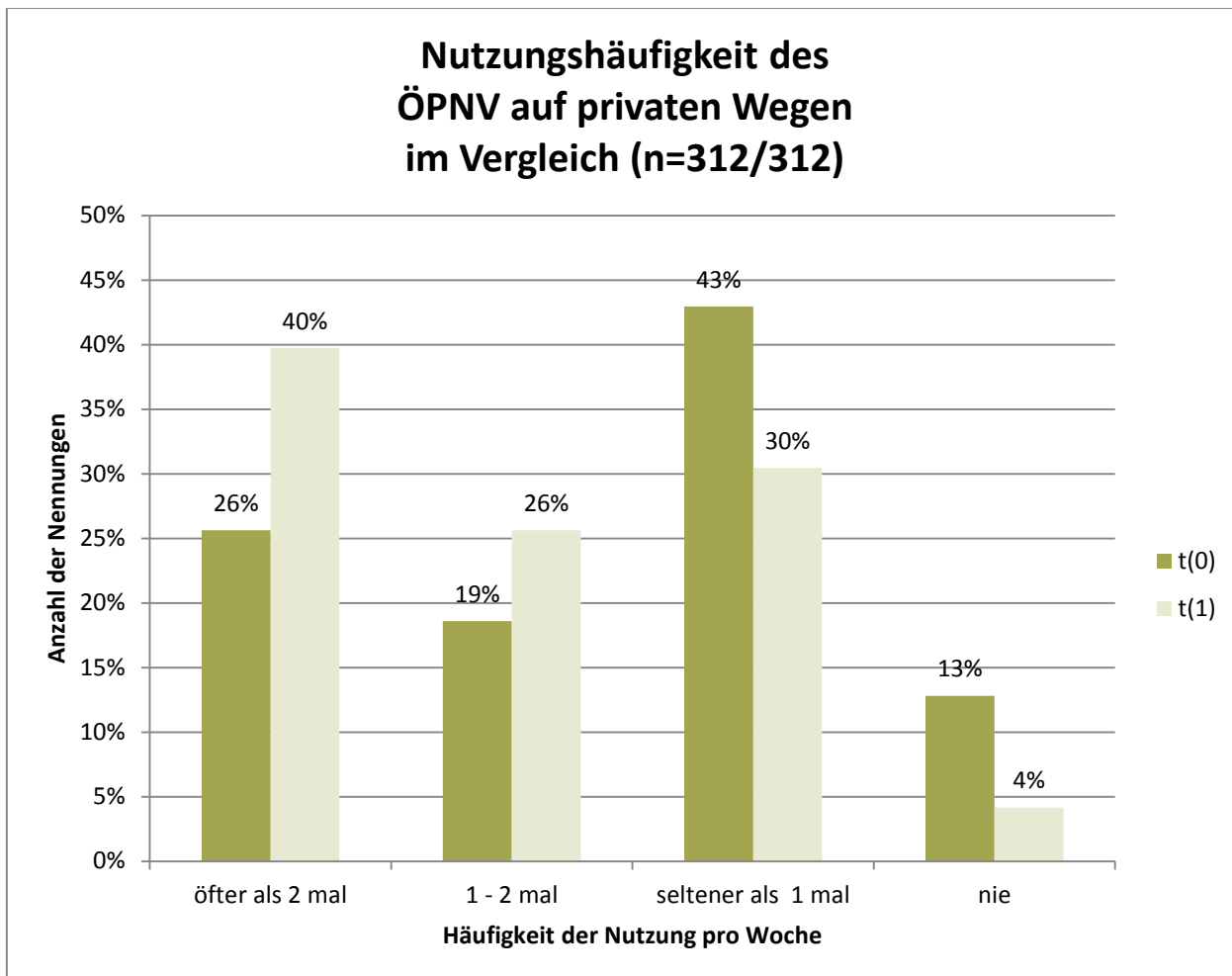


Abbildung 4: Nutzungshäufigkeit des ÖPNV auf privaten Wegen im Vergleich (Quelle: eigene Darstellung)

#### 4.1.3 Emissionsbilanz

Ziel der Emissionsberechnung ist es, die Einsparungen durch den Modal Shift, welcher zwischen der Vorher-Befragung t(0) und der Nachher-Befragung t(1) stattgefunden hat, zu identifizieren.

Der Vergleich erfolgt auf Basis konkreter Zahlenwerte, die aus den zuvor erläuterten Befragungen der Beschäftigten der Frankfurt UAS hervorgehen. Die durchschnittliche Strecke der Beschäftigten der Frankfurt UAS zwischen Wohnort und Hochschule beträgt 30,57 Kilometer. Für die Emissionsberechnung wurde somit eine tägliche Strecke von 61,14 Kilometern angenommen (Wohnort - Frankfurt UAS - Wohnort). Die als Grundlage dienenden Berechnungen für den abschließenden Vergleich zwischen dem Umstieg von Pkw auf ÖPNV werden für die Anzahl von 125 Personen durchgeführt. Diese 125 Personen wechselten zwischen der Vorher- und Nachher-Befragung vom Pkw auf den ÖPNV (Hauptverkehrsmittel). Des Weiteren wird für die Berechnung eine Auslastung von 1,2 Personen pro Pkw angenommen. Die hier betrachteten Schadstoffe



bestehen aus CO (Kohlenstoffmonoxid), NOx (Stickoxide), PM (Feinstaub), HC (Kohlenwasserstoffe) sowie den Treibhausgasen. Unter den Treibhausgasen wurden CO<sub>2</sub> (Kohlenstoffdioxid), CH<sub>4</sub> (Methan) und NO<sub>2</sub> (Stickstoffdioxid) zusammengefasst. Für die Emissionsberechnung im Bereich des ÖPNV wird die durchschnittliche Verteilung der Verkehrsträger innerhalb des ÖPNV entsprechend auf die Gesamtstrecke verteilt.

Als Grundlage der Emissionsberechnung diente das Handbuch für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA). Das Handbuch stellt den Benutzern Emissionsfaktoren differenziert nach Verkehrssituationen und Emissionskonzepten für die gängigen Fahrzeugtypen zur Verfügung. Die Parameterwahl steht dem Nutzer frei. Für die Berechnung der durch die An- und Abreise verursachten Emissionen ist ausschließlich die Fahrzeugkategorie „Pkw“ zu berücksichtigen. Das Bezugsjahr der Emissionsermittlung ist für 2018 festgelegt. Die Verkehrszusammensetzung berücksichtigt „mit Flottenmix gewichtete E-Faktoren“. Die Wahl der Verkehrssituationen zur Bestimmung der warmen Emissionsfaktoren beinhaltet die aggregierten Verkehrssituationen (inklusive Längsneigung), bestehend aus allen Straßenkategorien (Außerorts, Innerorts und Autobahn). Die Temperaturverteilung setzt sich aus den in Deutschland vorherrschenden Durchschnittstemperaturen aller vier Jahreszeiten zusammen. Bei der Berechnung im Bereich Pkw wurden die Startzuschläge integriert.

Die Gegenüberstellung der verursachten Emissionen verdeutlicht die Einsparungen, die mit dem Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV einhergehen. Bei der Bilanz aller Schadstoffkomponenten zeigen sich teilweise deutliche Einsparungen.

- **Einsparungen - Annahme Verteilung ÖPNV**

Folgend werden Daten aufgezeigt, die der Kalkulation mit den ÖPNV-Durchschnittswerten entsprechen. Besonders deutlich werden dabei Einsparungen am Beispiel der Treibhausgase. Während die Nutzung des Pkw für die Beförderung von 125 Personen auf einer Strecke von 61,14km (Kumulierter Hin- und Rückweg) 869 kg an Treibhausgasen verursacht, entspricht der durchschnittliche Ausstoß des ÖPNV bei gleichen Bedingungen lediglich 503 kg. Dies ist eine Einsparung von rund 42 %. Die Einsparung der Stickoxide beträgt rund 47 %. Bei den drei weiteren Kategorien sind die Einsparungen sogar noch höher. Der höchste Wert kann beim Kohlenstoffmonoxid erzielt werden. Hier werden mehr als 90 % eingespart.

**Tabelle 2: Kalkulierte Emissionseinsparungen [kg] pro Tag (Quelle: eigene Darstellung)**

	<b>PKW inkl. Kaltstartzuschlag*</b>	<b>Ø-ÖPNV*</b>	<b>Einsparung durch ÖPNV</b>
<b>CO</b>	3,749	0,321	<b>91,4%</b>
<b>Σ CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O</b>	869,341	503,641	<b>42,1%</b>
<b>NOx</b>	2,552	1,360	<b>46,7%</b>
<b>HC</b>	0,336	0,088	<b>73,8%</b>
<b>PM</b>	0,028	0,011	<b>60,7%</b>

\*Angaben in kg für eine Strecke von 61,14km x 125(Pers.), gerundet auf dritte Nachkommastelle

- **Einsparungen - Annahme Verteilung ÖPV**

Werden die Durchschnittswerte des ÖPNV mit Berücksichtigung des Schienenfernverkehrs berechnet, fällt die Bilanz nochmals positiver aus. Beim ÖPV beträgt die Einsparung bzgl. der kumulierten Treibhausgase sogar knapp 64 %. Die Einsparung der Stickoxide beträgt rund 80 %. Bei den drei weiteren Kategorien betragen die Einsparungen sogar 95 % oder mehr.

Tabelle 3: Kalkulierte Emissionseinsparungen [kg] pro Tag (Quelle: eigene Darstellung)

	PKW inkl. Kaltstartzuschlag*	Ø-ÖPV*	Einsparung durch ÖPV
CO	3,749	0,173	95,4%
Σ CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> , N <sub>2</sub> O	869,341	316,658	63,6%
NO <sub>x</sub>	2,552	0,503	80,3%
HC	0,336	0,011	96,7%
PM	0,028	0,001	96,4%

\*Angaben in kg für eine Strecke von 61,14km x 125(Pers.), gerundet auf dritte Nachkommastelle

Um einen realistischen Eindruck der Einsparungen zu erhalten, wird im Folgenden ein Beispiel des Einsparpotenzials gegeben. 88 % der Treibhausgase bestehen aus Kohlenstoffdioxid. Somit befinden sich in den hier täglich eingesparten 366 kg Treibhausgase ungefähr 322 kg Kohlenstoffdioxid. Wird von durchschnittlich 200 Arbeitstagen pro Jahr ausgegangen, so ergibt sich durch den Umstieg der Personen (MIV hin zu ÖPNV) eine jährliche Einsparung von rund 64.000 kg CO<sub>2</sub>. Bei einem durchschnittlichen allgemeinen Pro-Kopf-Verbrauch von 8.990 kg CO<sub>2</sub> in Deutschland (IEA 2015), entsprechen die erzielten Einsparungen, welche lediglich durch den Wechsel des Verkehrsträgers auf dem Arbeitsweg erzielt werden, dem jährlichen Gesamt-CO<sub>2</sub>-Ausstoß von sieben Personen. Bei der Kalkulation mit den Einsparungen, basierend auf dem ÖPV-Werten, werden Emissionen eingespart, welche einem allgemeinen Jahreswert von zwölf Personen entsprechen.

Es zeigt sich, dass der durch die Einführung des Landestickets ausgelöste Modal Shift hohe Auswirkungen auf die Emissionsbilanz hat. Trotz der Einführung des Landestickets nutzen 23 % der MitarbeiterInnen immer noch Verkehrsmittel des motorisierten Individualverkehrs. Das Ziel muss es langfristig sein, eine möglichst hohe Anzahl dieser Personen zum Umstieg zu motivieren, um die Emissionsbilanz stetig zu verbessern.

## 4.2 Förderung des Radverkehrs

Die Förderung des Radverkehrs wird primär durch Maßnahmen beschrieben, welche in der Zertifizierung zum „Fahrradfreundlichen Arbeitgeber“ zur Anwendung gekommen sind. Der Prozess der Zertifizierung sowie die entwickelten und teilweise bereits umgesetzten Maßnahmen, werden im folgenden Abschnitt erläutert. Auch werden Maßnahmen, welche nicht im Rahmen der Zertifizierung entwickelt worden sind, im Unterkapitel 4.2.3 aufgezeigt.

### 4.2.1 Zertifizierung

- Ausgangslage

Im Rahmen des betrieblichen Vorschlagswesens 2016 gewann die Idee, die Hochschule durch eine ADFC-Zertifizierung auszuzeichnen. Im Rahmen der in diesem Projekt durchgeführten Mobilitätsbefragung (Vorher-Befragung) wurden ebenfalls viele Anregungen zum Thema Radverkehr gegeben. Es gab vereinzelte Beschwerden über die Radabstellanlagen, die Standorte und weitere Aspekte, welche den Radverkehr betrafen. Um das Thema Radverkehr an der Hochschule größere Bedeutung zuteilwerden zu lassen, wurde sich von Seiten der Hochschulleitung für eine Zertifizierung als Fahrradfreundlicher Arbeitgeber ausgesprochen.

Das Zertifizierungsprogramm ist eine Initiative der EU und des ADFC. Das Siegel ist national und international anerkannt. Das Programm setzt auf die Zusammenarbeit mit fahrradfreundlichen Unternehmen. Der Schwerpunkt liegt auf der Fahrradnutzung im Alltag und auf dem Weg zur Arbeit. Für Unternehmen ist das Programm

interessant, weil ein hoher Radverkehrsanteil der Beschäftigten sich nicht nur positiv auf die Umweltbilanz auswirkt, sondern auch positive Auswirkungen auf die Gesundheit und die Zufriedenheit der Beschäftigten hat. Dies führt wiederum zu geringeren Fehlzeiten aufgrund von Krankheiten und eine bessere Leistungsfähigkeit (Quelle: ADFC, 2017). Zudem muss das Unternehmen für weniger PKW- Stellplätze sorgen, und spart damit Kosten.

Im Rahmen des Projekts konnte die Zertifizierung als „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ umgesetzt werden. Da bis Juni 2018 noch keine Hochschule mit dem Siegel zertifiziert wurde, ist die Frankfurt UAS die erste Hochschule, die das Zertifikat des „Fahrradfreundlichen Arbeitgebers“ erhalten hat. Zudem wurde die Frankfurt UAS mit dem bike + business-Award 2018 ausgezeichnet.

- **Durchführung der Zertifizierung**

Das Zertifizierungsprogramm besteht aus den Schritten der Selbstevaluierung, Anmeldung zum Audit und Zertifizierung. Zur Zertifizierung muss ein Unternehmen in der Evaluierung mindestens 88 von 282 Punkten aus sechs Arbeitsfeldern erreichen. Jedoch ist auch für jedes Arbeitsfeld eine zu erreichende Punktzahl vorgegeben. Eine koordinierende Stelle innerhalb des Unternehmens ist ebenfalls ein Pflichtkriterium bei der Zertifizierung. Die Aufgaben dieser Koordinierungsstelle wurde bis zur Zertifizierung von der Fachgruppe Neue Mobilität übernommen. Anschließend kann die Betreuung dauerhaft durch die Abteilung „QM, Entwicklung und Planung“ sichergestellt werden. Das Zertifikat ist drei Jahre gültig. Danach muss erneut geprüft werden, ob die Hochschule die Kriterien weiter erfüllt.

Im ersten Schritt wurden alle an der Frankfurt UAS vorhandenen Punkte zusammengetragen. Diese ergaben in der Selbstevaluierung (Schritt 1 der Zertifizierung) eine Punktzahl von 91 von 282 Punkten. Allerdings fehlten 16 Punkte aus dem Arbeitsfeld 1 „Information, Kommunikation und Motivation“, sowie 19 Punkte aus den Arbeitsfeld 3 „Service“. Die Erfüllung der Mindestpunktzahl in den Arbeitsfeldern 1 und 3 sind jedoch eine Voraussetzung für die erfolgreiche Zertifizierung. Vom ADFC wurden verschiedenen Maßnahmen vorgeschlagen, um die fehlenden Punkte zu erreichen. Viele davon ließen sich an der Hochschule zeitnah und mit relativ geringem Aufwand umsetzen. Durch diese Umsetzungen erreichte die Hochschule 186 Punkte und konnte die Selbstevaluierung einreichen. Ein Auszug der Selbstevaluierung ist der Anlage 9 zu entnehmen. Anschließend wurde dies vom ADFC in einem Audit an der Hochschule überprüft und im Anschluss die Zertifizierung vergeben. Ein Beispielauszug aus dem entsprechenden Bewertungsbogen ist der Anlage 10 zu entnehmen.

## **4.2.2 Maßnahmen im Rahmen der Zertifizierung**

### **4.2.2.1 Bereits existierende Maßnahmen**

Durch eine Selbstevaluierung wurden die bereits existierenden Maßnahmen erfasst. Hierzu wurden folgende Faktoren gelistet: Es gab eine Anfahrtsseite inklusive Information zum Thema Radverkehr, eine Ausarbeitung und Festlegung einer Mobilitätsstrategie (durch dieses Projekt), einen Austausch mit anderen Betrieben, Testtage für Fahrräder und Fahrradzubehör, Anschaffung von Dienstfahrrädern (auch für private Nutzung), Verleihpool an Spezialfahrrädern für MitarbeiterInnen (Pedelecs), ausreichend eingangsnah, überdachte und beleuchtete Fahrradabstellanlagen in ausreichender Qualität, barrierefreie und fahrradfreundliche Zugänge zum Betriebsgelände, Umkleidemöglichkeiten sowie Duschmodlichkeiten. Im Rahmen der Zertifizierung bzw. der Projektbearbeitung mussten diese Voraussetzungen lediglich dokumentiert bzw. gelistet werden.

#### 4.2.2.2 Zum Zweck der Zertifizierung umgesetzte Maßnahmen

Im Rahmen der Zertifizierung wurden zusätzlich zu den schon bestehenden Maßnahmen einige Maßnahmen konzeptionell erarbeitet, die ebenfalls in die Bewertung eingingen. Im Folgenden werden diese Maßnahmen beschrieben. Eine Übersicht aller Maßnahmen findet sich in Anlage 5.

- **Überdachte und abschließbare Fahrradstellplätze für Beschäftigte**

Zum Zeitpunkt der Projektlaufzeit gab es nur hinter Gebäude 2 überdachte Abstellanlagen und keine abschließbaren Fahrradstellplätze. Viele MitarbeiterInnen mit hochwertigen Fahrrädern nehmen diese mit in ihr Büro. Dem Präsident der Frankfurt UAS wurde es ermöglicht, sein Fahrrad in der Tiefgarage abzuschließen. Die Tiefgarage ist nur in Einzelfällen voll ausgelastet. Das Thema hat hohe Priorität und wurde von Seiten der Hochschulleitung mit hoher Relevanz bewertet. Es besteht die Möglichkeit vier Stellplätze des Präsidiums umzuwidmen. Dies würde auch den Punkt „Umwandlung von eingangsnahen Pkw-Stellplätzen zu Radabstellanlagen oder in Grünraum“ der bike + business-Zertifizierung erfüllen.

Im Rahmen der Zertifizierung wurde ein Angebot ausgearbeitet, welches die vier präsidialen Stellplätze in der Tiefgarage umwandeln könnte. Die 9,7 x 5,0 m große Fläche mit unterschiedlichen Höhen (durch Rohre an der Decke (2,0 - 2,3 m) könnte Platz für bis zu 28 Fahrradabstellplätze ermöglichen. Im Rahmen des Projekts wurden drei mögliche Variantenvorschläge erarbeitet. In den Varianten sind verschiedene Arten der Abstellanlagen zusammengefasst. Fahrradboxen zur Anmietung (Sicherste Abstellmöglichkeit für die Fahrräder, nimmt jedoch am meisten Platz in Anspruch), Wandanlehnbügel (Elemente zu beliebig langer Reihe kombinierbar, reine Wandmontage – ähnlich der derzeitigen Lösung für den Präsidenten), Wandanker (Günstige und unauffällige Fahrradbefestigung von Abus) sowie Anlehnbügel/Beta Poller (Freie Aufstellung möglich durch oberirdischen Beschwerungspoller). Ein genaues Angebot wurde an die Leitung der Abteilung Campus Services weitergeleitet.

Die Maßnahme ist als sehr wichtig einzustufen, da viele MitarbeiterInnen die Abstellsituation bemängeln und dies einer der Hauptgründe sei, nicht mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren. Durch diese Maßnahme könnten neue diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten mit einem geringen finanziellen Aufwand errichtet werden.

- **Räumlichkeiten für die Fahrradreparatur oder Service-Vertrag mit Fahrradhändler**

Um Fahrradreparaturmöglichkeiten zu schaffen, wurde ein Vertrag mit dem Fahrradgeschäft Radschlag in direkter Nähe zur Frankfurt UAS geschlossen. Bei diesem erhalten MitarbeiterInnen 10 % Rabatt auf Zubehör und 50 € Rabatt auf den Neukauf eines Fahrrads ab 500 €. Des Weiteren befindet sich auf dem Campus ein studentischer Reparaturservice, mit welchem genaue Konditionen noch verhandelt werden müssen.<sup>1</sup>

Ziel dieser Maßnahme ist es, den MitarbeiterInnen die Möglichkeit zu bieten, ihr Fahrrad auch am Arbeitsplatz in einem fahrtüchtigen Zustand zu halten. Durch die Schaffung von Reparaturmöglichkeiten vor Ort können auch MitarbeiterInnen, die sich nicht mit der Reparatur von Fahrrädern auskennen oder diese nicht eigenständig übernehmen wollen, trotzdem einen sicheren Arbeitsweg antreten.

---

<sup>1</sup> Ebenfalls Maßnahme „Fahrradreparaturmöglichkeiten schaffen (z. B. Fahrradservicebox, Ersatzteile)“ und „Vergünstigungen für MitarbeiterInnen in Fahrradgeschäften“

- **Informationen zum Radfahren für Kunden und MitarbeiterInnen**

Eine der umfangreichsten Maßnahmen, welche bereits während der Projektlaufzeit durchgeführt werden konnte, ist die Errichtung einer Mobilitätsplattform auf der Homepage der Frankfurt UAS. Diese ist unter folgendem Kurzlink zu finden: <https://www.frankfurt-university.de/anfahrt>. Wie auch die Vorgängerseite gibt diese Version grundsätzlich Hinweise zur Anfahrt an die Frankfurt UAS. Durch die Überarbeitung werden jedoch alle Verkehrsträger berücksichtigt. Umweltfreundliche Verkehrsmittel stehen hierbei im Vordergrund.

Speziell im Bereich Radverkehr werden umfassende Informationen gelistet. Neben Lagenplan und Öffnungszeiten wird nun an erster Stelle der ÖPNV genannt. Zunächst wird auf die Fahrplanauskunft des RMV verlinkt. Bei der Aktivierung des Links wird als Ziel die Haltestelle „Nibelungenplatz“ automatisch integriert. Als zweites können die aktuellen An- und Abfahrten an den Haltestellen des Nibelungenplatzes in Echtzeit (dynamisch) angezeigt werden. Danach folgen Verlinkungen zum RMV-SemesterTicket, Informationen des AstA zum Gültigkeitsbereich und zur Rückerstattung des RMV-SemesterTicket-Beitrags sowie eine Verlinkung zu FAQ bzgl. des LandesTicket Hessen.

Im Bereich des Radverkehrs werden zahlreiche Quicklinks und Hinweise gelistet. So wird auf den Fahrrad-Routenplaner Hessen sowie die individuelle Tourenberatung der Fachgruppe Neue Mobilität verwiesen. Auch wird auf die Möglichkeit der Meldeplattform Radverkehr verwiesen, auf der Mängel auf Fahrradwegen übermittelt werden können. Danach folgen Hinweise für Dienstreisen mit dem Fahrrad. Auch wird die Möglichkeit für Bedienstete erwähnt, sich E-Bikes auszuleihen. Es folgen Informationen zu diversen BikeSharing-Anbietern sowie der Hinweis zur Kooperation mit dem hochschulnahen Fahrradladen „Radschlag“.

Zuletzt folgt der Hinweis zu einer Containerwerkstatt auf dem Campus, welcher für Fahrradreparaturarbeiten zu bestimmten Zeiten genutzt werden kann. Auch wird auf die Angebote des Hochschulsports sowie auf die Aktionen „Mit dem Rad zur Arbeit“ sowie „bike + business“ verlinkt. Als Download verfügbar befinden sich auf dieser Seite ebenfalls eine Übersichtskarte der Fahrradabstellmöglichkeiten und Hinweise zum Auffinden der Duschen. Bezüglich der Duschmöglichkeiten wird empfohlen, weitere Informationen zur Nutzung und gegebenenfalls ein Ansprechpartner zu listen.

Zusätzliche Dateien wurden im Rahmen des Mobilitätsmanagements erstellt und sind zum Download verfügbar:

- Hochschulumgebungsplan mit Radwegen und Gefahrenstellen
- Tipps für die Tourenplanung
- BikeSharing-Stationen auf dem Campus
- Standort des Fahrradreparaturcontainers auf dem Campus

Neben Hinweisen zur Anreise mit dem Pkw und der Nennung des Ansprechpartners bzgl. Tiefgaragen-Parkkarten befinden sich auf der Seite ebenfalls noch Hinweise zur Lage der behindertengerechten Toiletten.

- **Gezielte Informationen rund ums Radfahren für neue MitarbeiterInnen , Umsteiger bzw. „Aufsteiger“**

Um (neue) Beschäftigte ausreichend mit allen Informationen versorgen zu können, wurde ein Flyer mit allen Informationen rund um das Radfahren erstellt (siehe Anlage 6 bzw. Anlage 7). Im Flyer enthaltene Informationen sind die Orte der Abstellplätze oder auch die Nennung der Möglichkeiten von Dienstreisen mit dem eigenen Fahrrad oder BikeSharing-Rädern. Zusätzlich wird beschrieben, wo dezidierte Informationen zu

finden sind, welche Vergünstigungen es bei dem Fachgeschäft Radschlag gibt, Hinweisen zu den Aktivitäten von CampusSport sowie die Erwähnung von Fahrrad-Reparaturmöglichkeiten auf dem Campus. Der Flyer wurde an die Abteilung HR zur Verteilung an neue MitarbeiterInnen übergeben. Dieser Flyer sollte nun jährlich auf seine Aktualität geprüft und bei Bedarf überarbeitet werden.

Ziel dieser Maßnahme ist es, den MitarbeiterInnen das Fahrradfahren näher zu bringen, indem ihnen alle Informationen zum Thema Radverkehr zusammengestellt wurden. Dadurch wird den MitarbeiterInnen die Umstellung erleichtert und so potenziell der Radverkehrsanteil im Modal Split erhöht.

- **Erstellung eines Betriebsumgebungsplans**

Eine weitere Maßnahme der Zertifizierung stellte die Erstellung eines Betriebsumgebungsplans dar. Dieser zeigt die Hochschule aus der Vogelperspektive in einem Radius von bis zu 1,5 km. Dabei werden alle Fahrradrouten, Abstellanlagen, Reparaturmöglichkeit etc. dargestellt. Ebenfalls wurden die Meldungen und Gefahrenstellen aus der Meldeplattform Radverkehr Hessen überprüft und im Betriebsumgebungsplan integriert. Die Erstellung eines Betriebsumgebungsplans bietet die Möglichkeit, MitarbeiterInnen, welche sich in der Umgebung der Frankfurt UAS noch nicht auskennen, einen Überblick zu verschaffen. Dieser Plan wurde von der Fachgruppe Neue Mobilität erstellt und soll regelmäßig auf seine Aktualität überprüft werden. Er ist auf der Mobilitätsplattform veröffentlicht<sup>2</sup> und befindet sich ebenfalls im Anhang dieses Berichts in Anlage 8.

Ziel dieser Maßnahme ist es, die MitarbeiterInnen an das Radfahren heranzuführen, indem ihnen die Umgebung der Frankfurt UAS durch einen Plan verdeutlicht wird und so auch gefährliche Stellen gemieden werden können.

- **Individuelle Streckenberatung für Radfahrende**

Eine Streckenberatung für Radfahrende bietet die Möglichkeit, MitarbeiterInnen einen geschulten Blick auf ihren Arbeitsweg zu ermöglichen. Dazu kann entweder eine individuelle Streckenberatung durch einen Mitarbeiter bzw. eine Mitarbeiterin der Fachgruppe Neue Mobilität durchgeführt werden oder die Tipps zur Tourenplanung auf der Internetseite der Hochschule werden heruntergeladen.<sup>3</sup>

Ziel dieser Maßnahme ist es, die MitarbeiterInnen an das Radfahren heranzuführen. Bei der Beratung liegt der Fokus auf der Betrachtung relevanter radverkehrs- und sicherheitsfördernder Aspekte. Durch die gemeinsame Erarbeitung bzw. Hilfe zur Selbsthilfe wird für jede Mitarbeiterin bzw. für jeden Mitarbeiter ein geeigneter Arbeitsweg gefunden.

- **Teilnahme an der Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“**

Das Programm findet vom 1. Mai bis 31. August jeden Jahres statt. Über einen Aktionskalender werden die Tage, die mit dem Rad zur Arbeit gefahren werden, dokumentiert. Es können virtuelle Teams gebildet werden. Im Aktionszeitraum muss an mindestens 20 Tagen der Weg zur Arbeit (oder Teile davon) mit dem Rad zurückgelegt werden. Wer 20 Tage geschafft hat, nimmt automatisch an der Verlosung verschiedener Sachpreise teil. Die Teilnahme erfolgte im Rahmen des Projekts und wurde über die Abteilung Kommunikation per Rundmail am 03.04.2018 kommuniziert. Eine Erinnerungsmail folgte am 23.05.2018. Ziel dieser

---

<sup>2</sup> [https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich\\_1/FFin/Wege\\_zur\\_Hochschule/Hochschulumgebungsplan.pdf](https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich_1/FFin/Wege_zur_Hochschule/Hochschulumgebungsplan.pdf)

<sup>3</sup> Tipps zur Tourenplanung: [https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich\\_1/FFin/Wege\\_zur\\_Hochschule/Tipps\\_fuer\\_Tourenplanung.pdf](https://www.frankfurt-university.de/fileadmin/standard/Hochschule/Fachbereich_1/FFin/Wege_zur_Hochschule/Tipps_fuer_Tourenplanung.pdf)



Maßnahme war es, einen Einstieg fürs Fahrradfahren zu schaffen. Dadurch soll langfristig der Radverkehrsanteil der Beschäftigten erhöht werden. Motiviert werden sie mit Aussagen zu positiven Auswirkungen auf die Gesundheit und die Fitness, als auch über Sachpreise. Es ist zu erwarten, dass MitarbeiterInnen langfristig umsteigen wenn sie feststellen, welche Vorteile das Fahrradfahren für sie persönlich hat.

- **Wiederholende Aktivitäten (Rituale) zur Radfahrförderung<sup>4</sup>**

Wiederholende Aktivitäten zur Radförderung sind Rituale, welche sich in einem gewissen Zyklus wiederholen. An der Frankfurt UAS sind dies die jährlich stattfindende Gesundheitsmesse, Codierungen, Exkursionen mit dem Fahrrad (v.a. für Studierende) sowie Radtouren mit CampusSport. Im Jahr 2017 fand zum ersten Mal eine Gesundheitsmesse mit der Möglichkeit zu Fahrradcodierung statt. Diese soll nun jährlich wiederholt und durch weitere Akteure erweitert werden. Weitere wiederholende Aktivitäten stellen die Vorlesungen und Exkursionen zum Thema Radverkehr dar. Diese werden regelmäßig angeboten und über die Moodle-Plattform veröffentlicht.

Ziel dieser Maßnahme ist die Veranschaulichung und Platzierung des Fahrrads und seiner Möglichkeiten in den Köpfen der MitarbeiterInnen sowie die Unterstützung derer bei der Überprüfung ihrer Fahrräder. Durch die Kommunikation wiederholender Aktivitäten ist das Thema präsent.

- **Betrieblicher Mobilitäts-/ Radverkehrskordinator**

Ein betrieblicher Mobilitäts-/ Radverkehrskordinator ist Anlaufstelle für alle MitarbeiterInnen und bündelt alle Informationen im Bereich Radverkehr. Diese Aufgabe wird von Dr. Christoph Rosenbusch (Leiter QEP – Qualitätsmanagement – Entwicklung – Planung) übernommen, wodurch die notwendige Kontinuität sichergestellt ist. Herr Rosenbusch war stark in die Ausarbeitung der Mobilitätsstrategie eingebunden und hat alle Informationen zum Bereich Radverkehr von der Fachgruppe Neue Mobilität übernommen. Aufgrund der Relevanz wird dieser Punkt nochmals im Abschnitt der Verstetigung erwähnt.

#### 4.2.2.3 *Bewertung*

Nach der zuvor beschriebenen Selbstevaluierung fand am 6. Juni 2018 ein Audit durch den ADFC statt. Dabei wurden alle in der Selbstevaluierung beschriebenen Angaben überprüft. Auch wurden entsprechende Belege gesichtet und wenn nötig, erreichte Punktzahlen angepasst. Der zusammenfassende Auditierungsbericht befindet sich in Anlage 11. Am 19. Juni 2018 wurde die Frankfurt UAS als erste Hochschule mit dem „Zertifikat Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ in Silber ausgezeichnet. Das Zertifikat ist der Anlage 12 zu entnehmen.

Tabelle 4 zeigt eine Übersicht der erreichten Punktzahlen in Abhängigkeit zu den vordefinierten Arbeitsfeldern. Speziell in den Arbeitsfeldern Service und Infrastruktur konnte eine vergleichsmäßig hohe Punktzahl erreicht werden. Potenziale für die Re-Zertifizierung, welche nach drei Jahren ansteht, bieten sich speziell noch in den Arbeitsfeldern Koordination/Organisation, Parkraummanagement und andere Komplementäraufgaben sowie im Feld des Kundenverkehrs.

---

<sup>4</sup> Ebenfalls erfüllen sich damit die Punkte „Informationsevents im Bereich Radverkehr“

**Tabelle 4: erreichte Punkte Zertifizierung fahrradfreundliche Hochschule (Quelle: eigene Darstellung)**

	Arbeitsfeld 1: Information, Kommunikation und Motivation	Arbeitsfeld 2 Koordination, Organisation	Arbeitsfeld 3: Service	Arbeitsfeld 4: Infrastruktur	Arbeitsfeld 5: Parkraum- management und andere Komplementär- Maßnahmen	Arbeitsfeld 6: Kundenverkehr
Maximale Punktzahl	59	28	54	64	49	28
Erreichte Punkte	34	12	42	56	26	15
Verhältnis	<b>58 %</b>	<b>43 %</b>	<b>78 %</b>	<b>88 %</b>	<b>53 %</b>	<b>54 %</b>

### 4.2.3 Zusätzliche Maßnahmen

Folgende Maßnahmen wurden im Rahmen des Projekts entwickelt, jedoch nicht für den Prozess der Zertifizierung zum „Fahrradfreundlichen Arbeitgeber“ verwendet.

- **Optimierung der Verteilung der Abstellanlagen auf dem Campus**

Die Fahrradabstellanlagen auf dem Campus der Frankfurt UAS werden unterschiedlich stark angenommen und haben eine unterschiedlich starke Auslastung. Die vollständige Kapazität wird selten ausgenutzt (genaue Zahlen finden sich im Zwischenbericht zum Mobilitätsverhalten an der Frankfurt UAS (2017)). Eine Umverteilung wäre daher sinnvoll. Somit ist zu empfehlen, dass die Abstellanlagen neu verteilt werden. Speziell an Stellen, wo viele MitarbeiterInnen und Studierende ihre Fahrräder abschließen wollen, sollten auch mehr Abstellanlagen vorhanden sein. Eine Umverteilung der Abstellanlagen würde zudem die sehr vollen Abstellanlagen entlasten und so ausreichend Platz zur Verfügung stellen. Durch eine intelligente Verteilung der Abstellanlagen würde somit die Attraktivität des Radverkehrs gesteigert werden. Dazu müsste eine Erhebung der Auslastung bzw. der Bedarfe durchgeführt werden. Dabei sollte ebenfalls die Qualität der Abstellanlagen berücksichtigt werden. Um eventuelle Kosten zu vermeiden, würde sich für die Durchführung der Bedarfserhebung eine studentische Abschlussarbeit anbieten.

- **Ausweichflächen für Abstellanlagen während der Bauzeit**

Derzeit befinden sich 23 Abstellanlagen für insgesamt 437 Fahrräder, auf dem Campus der Frankfurt UAS. Aufgrund der Baumaßnahme an der Mehrzweckhalle, welche abgerissen und neugebaut wird, fallen dadurch alle Abstellplätze um das Gebäude 2 weg, sowie auch die einzigen überdachten Abstellmöglichkeiten (Eingang Gebäude 2 von Gleimstraße). Die Abstellplätze um Gebäude 2 werden, wie dem Zwischenbericht dieses Projekts zu entnehmen ist, mit am häufigsten genutzt. Deshalb sollte hier für einen Ausgleich gesorgt werden. Dies wurde auch bei der Zertifizierung betont und ist demnach als besonders wichtig zu berücksichtigen. Aktuell besteht hierfür noch kein Konzept. Es wird empfohlen, dies kurzfristig zu erarbeiten. Die Verantwortlichkeit läge beim Sachgebiet Campusbau.

- **Fahrrad-Servicebox für Kundinnen und Kunden**

Studierende und Beschäftigte haben derzeit die Möglichkeit, für kleine und größere Reparaturen entweder den studentisch geführten Servicecontainer oder das Fahrradgeschäft Radschlag aufzusuchen. Eine weitere öffnungszeitenunabhängige Variante bietet eine Fahrrad-Service-Station auf dem Campus. Eine Fahrrad-Service-Station bietet die Möglichkeit, alle nötigen Werkzeuge zur eigenen Reparatur des Fahrrads bereitzustellen. Reifenpannen und andere Arbeiten können so schnell und für den Nutzenden kostenlos erledigt werden. Werkzeuge sind meistens mit einem Draht oder einer Kette an der Station befestigt, damit sie nicht entwendet werden können. Eine Fahrrad-Service-Station kann unter anderem Luftkompressor/Pumpe, Schraubenzieher, Flickzeug, Gabelschlüssel, Inbusschlüssel-Satz, Zange und Reifenheber sowie Öl und Reinigungspapierspender enthalten. Die Errichtung einer Fahrrad-Service-Station wäre eine weitere relativ kostengünstige Maßnahme. Wenn diese intelligent platziert wird, ist die öffentliche Wahrnehmung dadurch einfach zu erzielen.



Abbildung 5: Service-Station am Oberurseler Bahnhof (Quelle: Frankfurt UAS, 2018)

- **„Gesunde Mobilität“ als Teamwettbewerb oder Belohnung**

Zum Zeitpunkt der Projektlaufzeit gab es keine hochschulseitige Förderung im Bereich „Gesunde Mobilität“.

Zusätzlich zu den offiziellen Kampagnen im Bereich des Radverkehrs besteht jedoch die Möglichkeit, betriebsinterne Erweiterungen vorzunehmen und weitere Anerkennungen zu vergeben. Diese könnten sich auf die Teambildung, gefahrene Kilometer oder auch Umstiege beziehen.

Belohnungen für RadfahrerInnen von der Frankfurt UAS können Aktionen wie „Radfahrer des Monats“, Rabatte bei Sportgeschäften oder die Möglichkeit von der Frankfurt UAS durch entsprechendes Engagement einen Urlaubstag gewährt zu bekommen. Die Idee der Urlaubstagbelohnung stammt von einer Firma in Wiesbaden, welche ihren MitarbeiterInnen einen Tag mehr Urlaub genehmigt, die an mindestens 80 Tagen im Jahr mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen. Diese Möglichkeit müsste durch den Kanzler der Frankfurt UAS bewilligt werden. Ebenfalls wird eine finanzielle Förderung fürs Radfahren, wie zum Beispiel die Möglichkeit eines Leasings (JobRads) empfohlen. Zuschüsse für Fahrradwartung, Anmietung von Fahrradboxen sowie Vergünstigungen und Zuschüsse auf Gehalt und Dienstreisen wären weitere Möglichkeiten in diesem Bereich.

### 4.3 Förderung des ÖPNVs

- **ÖPNV-Jobticket**

Ein ursprüngliches Ziel des Projekts war es, die Einführung eines Job-Tickets an der Frankfurt UAS zu erreichen. Hierfür wurde auch die erste Befragung bzgl. des Mobilitätsverhaltens durchgeführt. Das Job-Ticket des RMV ermöglicht es grundsätzlich Beschäftigten von Unternehmen mit mehr als 50 Angestellten das ÖPNV-Angebot zwischen Wohn- und Arbeitsort vergünstigt zu nutzen. Während der Projektlaufzeit wurde, wie bereits zuvor schon erwähnt, das „Landesticket“ eingeführt. Mit diesem können die Bediensteten der Frankfurt UAS seit dem 01. Januar 2018 kostenlos den ÖPNV in Hessen und gewissen Übergangsgebiete nutzen (NVV, RMV, VRN). Dies ist zunächst bis zum 31.12.2018 vereinbart. Eine Verlängerung der Vereinbarungen ist angedacht. Sollte das Landesticket wieder abgeschafft werden, ist jedoch die Einführung eines ÖPNV-Jobtickets wieder zu diskutieren. Für die Verhandlungen mit dem RMV könnten dann als Grundlage die im Projekt durchgeführten Mobilitätsbefragungen (t(0)/t(1)) genutzt werden.

- **Bekanntmachung des Mitfahrportals**

Im Rahmen des betrieblichen Vorschlagswesens der Frankfurt UAS ist vor einigen Jahren der Vorschlag eines Mitfahrportals prämiert worden. Das Portal wurde entwickelt, online gestellt, jedoch nur vereinzelt genutzt. Aktuell ist es auf der Internetseite der Frankfurt auch nur schwer zu finden. Durch die Einführung der neuen Anfahrtsseite bzw. Mobilitätsplattform sollte das Mitfahrportal zukünftig dort integriert werden. Durch die Präsenz wird eine höhere Nutzung des Portals erhofft.

### 4.4 Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)

- **Anpassung der Mietkriterien für Stellplätze**

Aktuell besitzt jeder Beschäftigte der Frankfurt UAS einen Anspruch auf einen Kfz-Stellplatz. Dies gilt auch für Lehrbeauftragte.

Es wird empfohlen, den grundsätzlichen Anspruch auf einen Stellplatz aufzuheben. Es sollten Kriterien entwickelt werden, die den Anspruch definieren. Dies könnte beispielsweise in Abhängigkeit der Entfernung von Wohnort zur Frankfurt UAS geschehen. Eine zweite Möglichkeit wäre den Anspruch in Abhängigkeit zur ÖPNV-Verfügbarkeit am Wohnort zu setzen. Hier wäre allerdings zu prüfen, ob diese Überprüfung datenschutzrechtlich möglich wäre. Die recherchierten Daten müssten zur Information an die Abteilung Campus Service übergeben werden.

Bei der beschriebenen Push-Maßnahme wird aufgrund des möglichen Wegfalls eines Stellplatzes von einem hohen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten ausgegangen. Dies würde jedoch das Ziel unterstützen, dass wenigen MitarbeiterInnen mit dem Pkw zur Frankfurt UAS kommen würden und somit weniger Emissionen ausstoßen. Die Umsetzbarkeit im Verwaltungsapparat wird jedoch als schwer angesehen, da hier laut dem Qualitätsmanagement der Frankfurt UAS in umfassende Verwaltungsprozesse eingegriffen werden müsste. Insgesamt wäre der Nutzen jedoch relativ hoch und die direkten Kosten relativ gering. Kürzung gäbe es lediglich bei der Einnahme von Stellplatzmieten welche aber durch eine Erhöhung der Stellplatzkosten amortisiert werden könnten.

- **Erhöhung der Stellplatzmietkosten**

Mitte des Jahres 2017 betragen die monatlichen Stellplatzmietkosten, unabhängig der Beschäftigung an der Hochschule 15,34 €. Dies trifft nicht für Lehrbeauftragte zu. Für die Dauer des Lehrauftrags bekommen Lehrbeauftragte kostenfrei eine Zugangskarte für die Tiefgarage. Der Mietpreis für die Stellplätze in der Tiefgarage wurde seit der Einführung des Euros nicht erhöht oder angepasst. Einen kostenlosen oder kostengünstigen Stellplatz gestellt zu bekommen ist nicht üblich und die Hochschule ist nicht verpflichtet dies anzubieten. Jedoch gilt ein Stellplatz, gerade in zentrumsnahen Gebieten, als positives Kriterium bei der Arbeitsplatzwahl.

Es wird empfohlen, die Mietpreise der Tiefgaragen zu erhöhen. Gestaffelte Mietpreise in Abhängigkeit der Eingruppierung sind sinnvoll und in anderen Bereichen üblich. Dementsprechend kann hierbei von einer Akzeptanz ausgegangen werden. Bei der Festlegung des Mietpreises kann außerdem Teilzeitbeschäftigten berücksichtigt werden.

Empfohlen wird eine Staffelung, welche Tabelle 5 zu entnehmen ist. Der Mietpreis ergibt sich dabei jeweils aus 0,7 % des Bruttogehalts der ersten Stufe der Entgeltgruppe. Bei einer Teilzeitbeschäftigung von bis zu 50 % wird empfohlen, den Mietpreis anzupassen. Hier wurden 70 % des Preises für Vollzeitbeschäftigte angesetzt. Aktuell bestehen 428 Mietverträge. Dadurch erhält die Hochschule monatlich 6.565,52 € an Einnahmen. Durch die Staffelung der Mietverträge erhält die Hochschule mehr Einnahmen durch das Stellplatzmanagement, da außer der Teilzeitbeschäftigten der Entgeltgruppen E3 bis E9, die Mietpreise steigen. Da nicht bekannt ist, auf welche Entgeltgruppen sich die 428 Mietverträge verteilen, kann die genaue Summe nicht errechnet werden.

**Tabelle 5: Empfehlung für eine angepasste Mietpreisstaffellung (Quelle: eigene Darstellung)**

Entgeltgruppe	Mietpreis	Teilzeitbeschäftigung
E 3 bis E8	17,67 €	12,37 €
E 9	18,81 €	13,17 €
E 10	21,07 €	14,74 €
E 11	21,87 €	15,30 €
E 12	22,62 €	15,83 €
E 13	25,18 €	17,63 €
E 14	27,29 €	19,10 €
E 15	30,16 €	21,11 €
W 2	36,28 €	25,39 €

Die Erhöhung der Mietpreise der Stellplätze kann auf die Pkw-Nutzung Einfluss nehmen, vor allem im Zusammenhang mit der Einführung des ÖPNV-Tickets für Landesbeschäftigte. Da die Nutzung des ÖPNV ab 2018 somit größtenteils kostenfrei ist, wurde durch die Erhebungen gezeigt, dass Beschäftigte vom Pkw auf den ÖPNV umsteigen. Wird der Mietpreis gleichzeitig erhöht, wird die Notwendigkeit und der Bedarf, einen Stellplatz vorzuhalten geringer und fördert den Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel. Auf der anderen Seite ist die Erhöhung des Mietpreises nicht radikal, so dass eine grundsätzliche Akzeptanz erwartet werden kann. Die Staffelung ist außerdem fair und transparent.

Lehrbeauftragte sollten einen zeitlich befristeten Mietvertrag bekommen können, wenn der Bedarf gegeben ist. Der Mietvertrag für Lehrbeauftragte sollte in einem Rahmen von 5 €/Monat abgeschlossen werden. In den Erhebungsjahren 2016/17 arbeiteten 130 Lehrbeauftragte an der Hochschule. Durch die Wohnort-Analyse ist bekannt, dass 47 % der Lehrbeauftragten eine Distanz von Wohnort zur Hochschule von unter 5 km haben. Anzunehmen ist deshalb, dass nicht alle Lehrbeauftragten einen Mietvertrag abschließen werden. Dennoch sollten Lehrbeauftragte die Möglichkeit haben, einen Stellplatz mieten zu können.

- **Dienstwagenverleih und Reisekostenabrechnung in Abhängigkeit der Strecke**

Es wird vorgeschlagen, die Nutzung von Dienstwagen bzw. Pkw bei dienstlichen Zwecken in Abhängigkeit zur Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebots zu setzen. Hierfür könnte eine gewisse Distanz angesetzt werden, unter der die Nutzung eines Pkw nicht genehmigt bzw. ausbezahlt wird. Vor allem im Kern des RheinMain-Gebiets ist die Nutzung des Pkw, außer in Ausnahmefällen, nicht immer nötig. Das ÖPNV-Angebot ist so gut (Ausbau/Taktung), dass dem Dienstreisenden bei der Nutzung des ÖPNV keine Nachteile entstehen. Aufgrund der aus den Folgen des Modal Shifts resultierenden besseren Emissionsbilanz, wäre dies ein weiterer Beitrag zum Umweltschutz. Zusätzlich entstehen der Frankfurt UAS weniger Kosten. Die Nutzung des ÖPNV ist durch die Einführung des Landestickets bei einem Großteil der Dienstreisen kostenfrei bzw. im Landesticket enthalten. Die Kosten für Anschaffungen bzw. dem Betrieb und Instandhaltung von Dienstwagen würden hingegen sinken.

- **Bedarfsleihe von Parkkarten**

Aktuell gibt es keine Pool-Parkkarten für MitarbeiterInnen. Die Einführung wäre jedoch sinnvoll, um Personen, welche nur selten mit einem Pkw anreisen, die Möglichkeit eines Bedarfsparkplatzes zu garantieren. Diese Zielgruppe verfügt aktuell aufgrund der geringen Kosten oftmals über einen dauerhaften Pkw-Stellplatz an der Frankfurt UAS. Durch die Möglichkeit der Bedarfsleihe von Parkkarten und einer entsprechenden Senkung der Fixkosten würden die Beschäftigten dazu motiviert werden, öfter mit dem ÖPNV anzureisen. Gleichzeitig könnten sie sich jedoch auch sicher sein, dass wenn sie mal den Pkw nutzen, ein Bedarfsstellplatz zur Verfügung stünde. Durch diese Maßnahme wird in den Tiefgaragen weiterer Raum gewonnen, welcher beispielsweise für witterungs- und diebstahlgeschützte Fahrradabstellanlagen genutzt werden könnte.

- **Fuhrparkzusammenlegung**

Aktuell haben die Fachbereiche untereinander keine (offizielle) Möglichkeit auf die Fahrzeuge gegenseitig zuzugreifen. Sinnvoll wäre es, alle Fahrzeuge zentral zu verwalten, oder für die anderen Fachbereiche zugänglich zu machen. Dazu müsste geprüft werden, wie viele und welche Fahrzeugtypen den einzelnen Fachbereichen zur Verfügung stehen. So entstehe beispielsweise auch die Möglichkeit, die Nutzung von emissionsarmen Fahrzeugen zu optimieren. Der Fachbereich 1 verfügt beispielsweise über ein Elektrofahrzeug (BMW i3). Mit der Fuhrparkzusammenlegung würde somit auch mehreren Personen die Möglichkeit geboten werden, Erfahrungen im Bereich der Elektromobilität zu sammeln. Gleichzeitig wird eine höhere Ressourcenausnutzung garantiert. Zur Umsetzung müssten jedoch Details zu Finanzierung und Versicherung geklärt werden.

- **Carsharing-Station auf dem Campus**

Die Errichtung einer Carsharing-Station auf dem Campus der Frankfurt UAS wurde als Vorschlag beim betrieblichen Vorschlagswesen eingereicht. Die Möglichkeit und die Gestaltungsoptionen werden aktuell noch



im Präsidium diskutiert. Eine solche Option wird jedoch als sehr sinnvoll angesehen. Bei einer erfolgreichen Umsetzung der Maßnahme würde es in diesem Zug auch sinnvoll sein, mit dem entsprechenden CarSharing-Anbieter vergünstigte Konditionen für MitarbeiterInnen der Frankfurt UAS auszuhandeln. Gleiches könnte eventuell auch für Studierende erreicht werden. An einzelnen Hochschulen gibt es bereits vergünstigte Tarife für Studierende.

## 4.5 Verstetigung

- **Regelmäßige Mobilitätsbefragung**

Um die Abschätzung der Maßnahmen dauerhaft zu evaluieren, sollten die Befragungen der MitarbeiterInnen (bzgl. des Mobilitätsverhaltens) in regelmäßigen Zeitabständen wiederholt werden. Hierfür wird ein 2-Jahres Turnus als sinnvoll betrachtet. Die Ergebnisse geben eine direkte Auskunft über das Mobilitätsverhalten der MitarbeiterInnen. Mögliche externe Einflüsse und dessen Auswirkungen könnten dabei identifiziert werden.

- **Hochschulweiter Ansprechpartner**

Um nach der Projektlaufzeit einen hochschulweiten Ansprechpartner für die Thematik zu gewinnen, wurde im Bereich QEP (Qualitätsmanagement - Entwicklung - Planung) eine entsprechende Beauftragung definiert. Diese Person bzw. Position führt nach Beendigung des Projekts den Titel „Betrieblicher Radverkehrs- und Mobilitätsbeauftragter“.

## 5 Fazit



Das „Nachhaltige Mobilitätsmanagement an der Frankfurt UAS“ hat vor allem das Bewusstsein der Studierenden und Beschäftigten an der Hochschule erreicht. Durch die verstärkte Präsenz der Themen „Mobilität“ und „Nachhaltigkeit“ haben diese an Stellenwert gewonnen.

Im Laufe der Projektlaufzeit haben externe Faktoren den ursprünglichen Projektplan verändert. Die Einflüsse haben die Methodik des Projekts zwar beeinflusst, jedoch sind die entsprechenden Folgen für die Förderung von Verkehrsmitteln des Umweltverbands lediglich positiv zu bewerten. Die Einführung des Landestickets förderte in diesem Fall sogar die Erreichung der Projektziele. Die Auswirkungen der Einführung konnten durch eine zweite Befragung quantitativ bestimmt werden. Dies erwies sich für die Forschung als glücklicher Zufall.

Die vorgeschlagenen und teilweise bereits umgesetzten Maßnahmen konnten primär in der Zertifizierung „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ zum Einsatz kommen. Auch stärkt die Zertifizierung das Profil der Frankfurt UAS als attraktiven Arbeitgeber und verleiht ihr einen grundsätzlichen Imagegewinn.

Zum Projektabschluss konnte der durchgeführte „bike + business-Kongress“ als optimale Plattform genutzt werden, um die Projektergebnisse einer breiten Öffentlichkeit bzw. interessierten Personen vorzustellen. Während des Kongresses wurde der „bike + business Award 2018“ an die Frankfurt UAS verliehen.

Zusätzlich stärkte das Projekt den hochschulinternen Forschungsschwerpunkt „Mobilität und Logistik“. Dessen Reputation konnte durch die Arbeit weiter ausgebaut werden. Auch tragen die vorgeschlagenen Maßnahmen und die teilweise bereits umgesetzten Vorhaben zu einer Steigerung der Energieeffizienz und einer Senkung der Emissionswerte bei. Dies stärkt ebenfalls die Vision einer CO<sup>2</sup>-neutralen Hochschule, welches das Ziel der Nachhaltigkeitsstrategie des Landes Hessen ist.

Insgesamt wird schlussgefolgert, dass speziell Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs direkt umgesetzt werden konnten. Auch im Bereich des ÖPNV konnten direkte positive Auswirkungen gemessen werden. Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gab es eine Abnahme im Modal Split. Diese Abnahmen sind jedoch primär auf Maßnahmen zurückzuführen, welche im Bereich des Umweltverbunds zu dessen Attraktivitätssteigerung implementiert wurden. Es ist anzumerken, dass Maßnahmen im Bereich des MIV eine längere Umsetzungszeit benötigen und oftmals auch verwaltungstechnisch aufwändiger sind. Trotzdem werden in den Maßnahmen im Bereich des MIV noch Potenzial gesehen, die Nutzung von Verkehrsmitteln hin zum Umweltverbund zu stärken und gleichzeitig das Umweltbewusstsein der Studierenden und MitarbeiterInnen zu fördern.

Für zukünftige Maßnahmen ist es elementar wichtig, dass diese eine gute Wahrnehmbarkeit besitzen. Diese Wahrnehmbarkeit sollte bei den Studierenden, bei MitarbeiterInnen, bei der Hochschulleitung, jedoch auch bei externen Partnern erkennbar sein. Somit bieten die umgesetzten und wahrgenommenen Maßnahmen im Bereich „Mobilität“ das Potenzial, die Attraktivität der Hochschulen intern als auch extern im gesellschaftlichen, wirtschaftlichen als auch politischen Bereich zu stärken.

## 6 Quellen

ADFC, o.J.,

Zertifizierung, abgerufen am 15.08.2018 unter <https://www.adfc-hessen.de/verkehr/biandbu.html>

ADFC, 2017

ADFC launcht EU-weites Zertifikat „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“, abgerufen am 15.08.2018 unter: <https://www.adfc.de/presse/pressemitteilungen/adfc-launcht-eu-weites-zertifikat-fahrradfreundlicher-arbeitgeber>

ADFC Hessen, o.J.

bike + business, abgerufen am 03.08.2018 unter: <https://www.adfc-hessen.de/verkehr/biandbu.html>

Frankfurt UAS, 2016

Zielvereinbarung 2016-2020 zwischen der Frankfurt University of Applied und dem Hessischen Ministerium für Wissenschaft und Kunst, abgerufen am 23.05.2018 unter: [https://typo3-alt.cit.Frankfurt-university.de/fileadmin/de/FRANKFURT\\_UAS/Verwaltung/Hochschule/2016-03-03\\_ZV\\_Land\\_mit\\_Frankfurt\\_UAS\\_Scann\\_Original.PDF](https://typo3-alt.cit.Frankfurt-university.de/fileadmin/de/FRANKFURT_UAS/Verwaltung/Hochschule/2016-03-03_ZV_Land_mit_Frankfurt_UAS_Scann_Original.PDF)

HBEFA 3.3 Microsoft Access 2010, Infras 2017

HMWK, 2015

Hochschulpakt 2016-2020, abgerufen am 23.05.2018 unter:

[https://wissenschaft.hessen.de/sites/default/files/media/hmwk/hsp\\_2016-2020.pdf](https://wissenschaft.hessen.de/sites/default/files/media/hmwk/hsp_2016-2020.pdf)

## 7 Anhang

Anlage 1: Emissionsberechnung für die Entfernung zwischen Wohnort und Frankfurt UAS [g/Pkm] (Quelle: eigene Darstellung)

	PKW	Bus	S-Bahn	U-Bahn	Straßenbahn	Fernzug	Ø-ÖPV	Ø-ÖPNV
<b>CO</b> g/Pkm	0,332	0,050	0,040	0,040	0,040	0,020	0,023	0,042
<b>Treibhausgase (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O)</b> g/Pkm	111,593	75,000	63,000	65,000	65,000	38,000	41,434	65,900
<b>NOx</b> g/Pkm	0,332	0,320	0,180	0,060	0,060	0,050	0,066	0,178
<b>HC</b> g/Pkm	0,010	0,030	0,010	0	0	0	0,001	0,012
<b>PM</b> g/Pkm	0,003	0,002	0,002	0	0	0	0,000	0,002
Auslastung	1,2 Pers./PKW	21%	53%	19%	19%	53%	/	/

\* in g/ Pkm

Anlage 2: Emissionsberechnung für die Entfernung zwischen Wohnort und Frankfurt UAS [g/30,57km] (Quelle: eigene Darstellung)

	PKW	Bus	S-Bahn	U-Bahn	Straßenbahn	Fernzug	Ø-ÖPV	Ø-ÖPNV
<b>CO</b> g/30,57Pkm	10,14	1,53	1,22	1,22	1,22	0,61	0,69	1,28
<b>Treibhausgase (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub>, N<sub>2</sub>O)</b> g/30,57Pkm	3411,41	2292,75	1925,91	1987,05	1987,05	1161,66	1266,63	2014,56
<b>NOx</b> g/30,57Pkm	10,14	9,78	5,50	1,83	1,83	1,53	2,01	5,44
<b>HC</b> g/30,57Pkm	0,30	0,92	0,31	0	0	0	0,04	0,35
<b>PM</b> g/30,57Pkm	0,11	0,06	0,06	0	0	0	0,01	0,05
Auslastung	1,2 Pers./PKW	21%	53%	19%	19%	53%	/	/

\* in g/30,57 Pkm

Anlage 3: Emissionsberechnung für die Entfernung zwischen Wohnort und Frankfurt UAS [g/61,14km u. 125 P] (Quelle: eigene Darstellung)

	PKW	PKW + Kaltst.zuschlag	Bus	S-Bahn	U-Bahn	Straßenb.	Fernzug	Ø-ÖPV	Ø-ÖPNV
CO*	2535,26	3749,52	382,13	305,70	305,70	305,70	152,85	173,54	320,99
Treibhausgase (CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> , N <sub>2</sub> O) *	852852,65	869341,40	573187,50	481477,50	496762,50	496762,50	290415,00	316658,17	503640,75
NO <sub>x</sub>	2534,73	2551,80	2445,60	1375,65	458,55	458,55	382,13	502,52	1360,37
HC	76,23	335,82	229,28	76,43	0	0	0	10,82	87,89
PM	26,55	27,68	15,29	15,29	0	0	0	1,41	11,46
Auslastung	1,2 Pers./PKW	1,2 Pers./PKW	21%	53%	19%	19%	53%	/	/

\* in g/61,14 km u. 125 Personen

Anlage 4: Einsparpotenzial ÖP(N)V gegenüber MIV (Quelle: eigene Darstellung)

	PKW + Kaltstartzuschlag	Ø-ÖPV	Einsparung durch ÖPV	Ø-ÖPNV	Einsparung durch ÖPNV
CO*	3749,52022	173,5435385	<b>3575,976682</b>	320,985	<b>3428,53522</b>
Treibhausgase (CO <sub>2</sub> , CH <sub>4</sub> , N <sub>2</sub> O)*	869341,3975	316658,1692	<b>552683,2283</b>	503640,75	<b>365700,6475</b>
NO <sub>x</sub> *	2551,798974	502,5237692	<b>2049,275205</b>	1360,365	<b>1191,433974</b>
HC*	335,8189603	10,81707692	<b>325,0018834</b>	87,88875	<b>247,9302103</b>
PM*	27,67824725	1,410923077	<b>26,26732418</b>	11,46375	<b>16,21449725</b>

\* in g/61,14km u. 125 Personen

Anlage 5: Maßnahmen aus dem Zertifizierungskatalog "Fahrradfreundlicher Arbeitgeber" (Quelle: eigene Darstellung)

Nr.	Aktionsfeld 1	Aktionsfeld 2	Aktionsfeld 3	Aktionsfeld 4	Aktionsfeld 5	Aktionsfeld 6
MS1	Teilnahme an der Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder vergleichbare Aktion	Betrieblicher Mobilitäts-/Radverkehrsorganisator	Fahrradreparaturmöglichkeiten schaffen (z. B. Fahrradservicebox, Ersatzteile)	Fahrradabstellanlagen eingangsnah (< 100m) oder näher als Kfz-Parkplatz	Restriktionen für Pkw-Parken (z. B. kein Parkplatz für MitarbeiterInnen, die näher als 3km vom Arbeitsplatz entfernt wohnen)	Fahrradabstellanlagen für Kunden
MS2	Betriebsinterne Erweiterung der Kampagne "Mit dem Rad zur Arbeit" (z. B. eigene Preise) oder vergleichbare Aktion	Vereinbarung eines Leitzieles zur Erhöhung des Radverkehrsanteils im Betrieb	Räumlichkeiten für die Fahrradreparatur oder Service-Vertrag mit Fahrradhändler	Anzahl (aktueller Radverkehrsanteil plus Reserve; Ziel: 1 Abstellplatz pro 5 MitarbeiterInnen) und Qualität der Fahrradabstellanlagen	Gebührenpflichtige Parkplätze für MitarbeiterInnen	Motivationsprogramm/Areizsysteme zum Radfahren für Kunden
MS3	Information rund ums Radfahren für neue MitarbeiterInnen, Umsteiger bzw. „Aufsteiger“	Ausarbeitung und Festlegung einer Mobilitätsstrategie	Testtage für Fahrräder und Fahrradzubehör	Überdachung der Fahrradabstellanlagen	Umwandlung von eingangsnahen Pkw-Stellplätzen zu Radabstellanlagen oder in Grünraum	Fahrrad-Servicebox für Kunden
MS4	Internes Fahrradmarketing	Funding – Finanzielle Förderung fürs Radfahren	Anschaffung von Dienstfahrrädern (auch für private Nutzung)	Beleuchtung der Fahrradabstellanlagen	Einnahmen aus Parkplatzgebühren für Fahrradaktionen verwenden	Informationen zum Radfahren für Kunden
MS5	Wiederholende Aktivitäten (Rituale) zur Radfahrförderung	Einsatz von Rädern, Lastenrädern oder Fahrradanhängern für betriebsinterne Logistik	Vergünstigungen für MitarbeiterInnen in Fahrradgeschäften	Barrierefreier, fahrradfreundlicher Zugang zu Abstellanlagen	Reduktion der Dienstfahrzeuge	
MS6	Belohnungen für Radfahrer (z. B. Radfahrer des Monats)	Einsatz von Fahrradlogistik für die Zustellung von Waren	Verleihpool an Spezialfahrrädern für MitarbeiterInnen (z. B. Lastenfahrräder)	Fahrradservice nahe/direkt bei den Fahrradabstellanlagen	Vergünstigungen beziehen sich nicht nur auf Pkw	

MS7	Individuelle Streckenberatung für Radfahrende	Einsatz von Fahrradbotendiensten	Diebstahlprävention	Verbindung zum Radverkehrsnetz der Stadt/Gemeinde vorhanden bzw. erste Schritte setzen	Vergünstigungen in Arbeitsverträgen beziehen sich nicht nur auf Personenkraftwagen
MS8	Mentorsystem – Fahrradbegleitsdienste	Austausch/Koordinatio n mit anderen Betrieben/der Gemeinde	Periodische oder saisonale Fahrrad-Check-Tage im Betrieb	Fahrradfreundlicher Zugang zum Betriebsgelände (z. B. Chip-Karten-System)	
MS9	Betriebsausflug mit dem Fahrrad		Periodische oder saisonale Schwerpunkt-Aktionen (z. B. Fahrrad "winterfit machen")	Fahrradfahren auf dem gesicherten/geschlossenen Betriebsgelände ist erlaubt	
MS10	Informationsevents im Bereich Radverkehr		Regulärer Gesundheitscheck	Umkleidemöglichkeiten	
MS11	Weiterbildungsangebote im Bereich Radverkehr			Spinde für Kleidung und Fahrradzubehör	
MS12	Erstellung eines Betriebsumgebungsplans			Trockenräume	
MS13				Duschen	
MS14				Waschmaschine	

\* rot=nicht vorhanden; grün=von Anfang an vorhanden; blau=im Rahmen der Zertifizierung umgesetzt



Anlage 6: Vorderseite Informationsflyer (Quelle: eigene Darstellung)

## Fahrradabstellanlagen an der Frankfurt UAS



Den Lageplan finden Sie online hier:  
[www.frankfurt-university.de/anfahrt](http://www.frankfurt-university.de/anfahrt)

**Aktuelle Aktionen:**



Mit dem Rad zur Arbeit - eine Mitmach-Aktion des ADFC mit der AOK.

Aktion mit Gewinnspiel vom 1. Mai bis 31. August 2018  
[www.mit-dem-Rad-zur-Arbeit.de](http://www.mit-dem-Rad-zur-Arbeit.de)

Weitere Informationen und Tipps zum Radverkehr finden Sie unter [www.frankfurt-university.de/anfahrt](http://www.frankfurt-university.de/anfahrt)



### Kontakt

Betriebsinterner Radverkehrsbeauftragter  
Dr. Christoph Rosenbusch  
Abteilungsleiter QEP  
BCN, Raum 1008  
Telefon: +49 69 1533-2184  
[rosenbusch@qep.fra-uas.de](mailto:rosenbusch@qep.fra-uas.de)



© conneL design | Fotolia.com

## Infos für Radfahrer/-innen an der Frankfurt UAS



**Frankfurt University of Applied Sciences**  
Nibelungenplatz 1  
60318 Frankfurt am Main  
Tel.: +49 69 1533-0, Fax: +49 69 1533-2400  
[www.frankfurt-university.de](http://www.frankfurt-university.de)

Frankfurt University of Applied Sciences

**Wissen durch Praxis stärkt**

## Anlage 7: Rückseite Informationsflyer (Quelle: eigene Darstellung)

### Willkommen an der Frankfurt UAS!

Sie haben gerade als Mitarbeiter/-in an der Hochschule angefangen oder Sie wollen auf dem Weg zur Arbeit auf das Fahrrad umsteigen? Dann haben wir für Sie viele Tipps rund um das Thema Fahrradfahren.

### Warum mit dem Rad zur Arbeit?

- Bewegung an der frischen Luft
- Steigerung der Fitness
- Wohlbefinden und gute Laune
- Spart Zeit und Geld
- Entlastet die Umwelt



### Was ist zu beachten?

- Wahl des Fahrrads
- Streckenwahl
- Abstellmöglichkeiten

Tipps zur Tourenplanung finden Sie auf der Internetseite der Frankfurt UAS:

[www.frankfurt-university.de/anfahrt](http://www.frankfurt-university.de/anfahrt)

### Reparaturmöglichkeiten und Werkstatt in der Nähe

#### Fahrradgeschäft Radschlag

Hallgartenstraße 56  
60389 Frankfurt am Main  
Tel.: +49 69 452 064

Für kleine Reparaturarbeiten steht donnerstags von 16-18 Uhr ein Reparatur-Container zur Verfügung, der von Studierenden betreut wird.

Standort: Nibelungenallee neben Tiefgarage.

### Dienstfahrten mit dem Fahrrad

- versichert wie alle anderen Dienstreisen
- Kosten unter „Sonstiges“ bei der Reisekostenabrechnung angeben
- Tragen eines Fahrradhelms wird dringend empfohlen!



### E-Bikes an der Hochschule

- 2 E-Bikes und Helme zum Ausleihen vorhanden
- Reservierung per E-Mail an:  
[FGNeueMobilitaet@fb1.fra-uas.de](mailto:FGNeueMobilitaet@fb1.fra-uas.de)

### Duschmöglichkeiten

- befinden sich in der Mehrzweckhalle,  
Geb. 2, 1. Stock

### Angebote des CampusSport

- z. B. geführte Mountain-Bike-Touren

[www.frankfurt-university.de/campusport](http://www.frankfurt-university.de/campusport)  
Jérôme Hilper  
Tel.: +49 69 1533-2695  
[CampusSport@fra-uas.de](mailto:CampusSport@fra-uas.de)



Im Fahrradgeschäft Radschlag bekommen Mitarbeitende der Frankfurt UAS folgende Rabatte:

- 10 % Rabatt auf alle Leistungen und Waren (außer Neuräder)
- 50 € Radschlag-Gutschein beim Kauf eines Neurades (ab 500 €)

Um dieses Angebot zu nutzen, bitte vorab eine E-Mail von der Hochschuladresse an [info@radschlag.de](mailto:info@radschlag.de) schicken.

Anlage 8: Betriebsumgebungsplan (Quelle: eigene Darstellung)

# Hinweise/Radfahrer an der Frankfurt UAS



Anlage 9: Auszug aus dem Bewertungssystem zum "Fahrradfreundlichen Arbeitgeber" (Quelle: ADFC, o.J.)

AF1: Information, Kommunikation und Motivation				
Speichern		Speichern und weiter		
Maximal mögliche Punkte: 59 Mindest erforderliche Punkte: 20 Ihre erreichten Punkte: 34				
Nr	Maßnahme	Mögliche Punkte	Ihre Punkte	M umgesetzt
MS1	Teilnahme an der Kampagne „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder vergleichbare Aktion	10	10	Ja
MS2	Betriebsinterne Erweiterung der Kampagne "Mit dem Rad zur Arbeit" (z. B. eigene Preise) oder vergleichbare Aktion	5	0	Nein
MS3	Information rund ums Radfahren für neue Mitarbeiter, Umsteiger bzw. „Aufsteiger“	5	5	Ja
MS4	Internes Fahrradmarketing	7	0	Nein
MS5	Wiederholende Aktivitäten (Rituale) zur Radfahrförderung	7	7	Ja
MS6	Belohnungen für Radfahrer (z. B. Radfahrer des Monats)	4	0	Nein
MS7	Individuelle Streckenberatung für Radfahrende	4	4	Ja
MS8	Mentorsystem – Fahrradbegleitedienste	3	0	Nein
MS9	Betriebsausflug mit dem Fahrrad	3	0	Nein
MS10	Informationsevents im Bereich Radverkehr	4	4	Ja
MS11	Weiterbildungsangebote im Bereich Radverkehr	3	0	Nein
MS12	Erstellung eines Betriebsumgebungsplans	4	4	Ja

1 bis 12 von 12 Einträgen

Speichern    Speichern und weiter

Anlage 10: Auszug aus dem Bewertungssystem zum "Fahrradfreundlichen Arbeitgeber" (Quelle: ADFC, o.J.)

Nr	Maßnahme	Mögliche Punkte	Ihre Punkte	M umgesetzt	Punkte Audit	Umsetzung Audit	Anmerkung
● M51	Fahrradreparaturmöglichkeiten schaffen (z. B. Fahrradservicebox, Ersatzteile)	7	7	Ja	7	Ja	Es gibt einen Fahrradreparaturcontainer an Gebäude 8. Dort können Hochschulangehörige selbständig oder unter Anleitung durch Studierende Wartungen und Reparaturen durchführen.
● M52	Räumlichkeiten für die Fahrradreparatur oder Service-Vertrag mit Fahrradhändler	7	7	Ja	7	Ja	s. M51. Es gibt einen Vertrag mit einem naheliegenden Fahrradgeschäft (Radschlag). 10% Rabatt auf alle Leistungen und Waren (außer Fahrräder). 50 Euro-Gutschrift beim Kauf eines neuen Rades (Preis mind. 500 Euro). Entsprechende Mails liegen vor.
● M53	Testtage für Fahrräder und Fahrradzubehör	4	4	Ja	4	Ja	u.a. im Rahmen von Gesundheitstagen.
● M54	Anschaffung von Dienstfahrrädern (auch für private Nutzung)	8	8	Ja	8	Ja	Es gibt zwei Pedelecs und Helme zum Ausleihen, die auch privat genutzt werden können.
● M55	Vergünstigungen für Mitarbeiter in Fahrradgeschäften	3	3	Ja	3	Ja	Ja, s. M52.
● M56	Verleihpool an Spezialfahrrädern für Mitarbeiter (z. B. Lastenfahrräder)	5	5	Ja	5	Ja	Auf Anfrage ist das Ausleihen von Lastenrädern, die von Studierenden gebaut wurden, möglich.
● M57	Diebstahlprävention	5	5	Ja	5	Ja	Bislang insbesondere Fahrrad-Codierung, mit dem ADFC Frankfurt soll vereinbart werden, dass neben der Codierung, auch zweimal jährlich eine Beratung zu Fahrradschlössern stattfinden wird. In der Tiefgarage sind Fahrradboxen geplant.
● M58	Periodische oder saisonale Fahrrad-Check-Tage im Betrieb	7	0	Nein	0	Nein	
● M59	Periodische oder saisonale Schwerpunkt-Aktionen (z. B. Fahrrad "winterfit machen")	5	0	Nein	0	Nein	
● M510	Regulärer Gesundheitscheck	3	3	Ja	3	Ja	Ja, er wird durch Betriebsarzt Dr. Klinger durchgeführt, eine entsprechende Mail liegt vor.

Maximal mögliche Punkte: 54  
 Mindest erforderliche Punkte: 19  
 Ihre erreichten Punkte: 42  
 Erreichte Punkte Audit: 42

1 bis 10 von 10 Einträgen

**Anlage 11: Zusammenfassung der Beurteilung zur Zertifizierung "Fahrradfreundlicher Arbeitgeber" (Quelle: ADFC Hessen, N. Sanden)**

Das Audit fand am 6. Juni 2018 statt. Frau Lola Freyer legte, als Vertreterin der Fachgruppe Neue Mobilität, dem Auditor, Norbert Sanden, alle erforderlichen Nachweise vor.

Die fahrradbezogene infrastrukturelle Ausstattung der UAS befindet sich auf einem Niveau, das Hochschulangehörigen, Studierenden und Besuchern ermöglicht und dazu einlädt, das Fahrrad auf dem Weg zur Arbeit und zum Studium zu nutzen. Dies gilt grundsätzlich auch für die Zufahrtswege.

Wichtige Themen rund um das Radfahren werden auf der Homepage der UAS, über interne Mail-Verteiler und durch Flyer leicht zugänglich und transparent kommuniziert.

Es ist davon auszugehen, dass beim ab 2019 anstehenden massiven Umbau des Campus darauf geachtet werden wird, dass während der Baumaßnahmen ausreichend Fahrradabstellanlagen zur Verfügung stehen und bei der fälligen Neuanschaffung von Fahrradabstellanlagen auf funktionale Fahrradabstellbügel (Frankfurter Modell) oder auf vom ADFC-empfohlene Modelle zurückgegriffen wird.

Hervorzuheben ist die besonders engagierte und hervorragende Arbeit der Fachgruppe Neue Mobilität sowie die Sicherung der Kontinuität dieser Arbeit durch die Benennung eines neuen Radverkehrskordinators.

Anlage 12: Zertifikat "Zertifizierter Fahrradfreundlicher Arbeitgeber" (Quelle: ADFC Hessen)







Das Projekt wurde unterstützt mit Mitteln  
der Innovations- und Strukturentwicklungsförderung  
durch das Hessische Ministerium für Wissenschaft und Kunst.

