



## **Auswertung zum Wettbewerb "Gewinn-Faktor Fahrrad"**

# **Auswertungsbericht**

*Dezember 2006*

VCD Nord \*  
Landesbüro Schleswig-Holstein  
Samwerstr. 16  
24118 Kiel  
Tel. 0431 / 9 86 46-26  
Fax 0431 / 9 86 46-50  
E-Mail: [schleswig-holstein@vcd.org](mailto:schleswig-holstein@vcd.org)  
[www.vcd.org/vorort/nord](http://www.vcd.org/vorort/nord)

\* Zu Beginn des Jahres 2005 fusionierten die bisher selbständigen VCD-Landesverbände Schleswig-Holstein und Hamburg zum VCD Landesverband Nord, kurz VCD Nord.

# Inhalt

➤ Die wichtigsten Ergebnisse auf einen Blick.....	1
1. Einführung: Der Wettbewerb "Gewinn-Faktor Fahrrad" .....	2
1.1 Ausgangssituation und Ziele des Wettbewerbs .....	2
1.2 Projektträger und Fördermittelgeberinnen.....	2
1.3 Projektkonzeption und Durchführung.....	3
2. Wie wurden Unternehmen und Behörden zur Wettbewerbsteilnahme motiviert?..	3
2.1 Versendung von Faltblatt und Wettbewerbsunterlagen.....	4
2.2 Ankündigende Presseberichterstattung .....	4
2.3. Auftaktveranstaltungen.....	5
2.4 Der Kieler Schwerpunkt.....	6
3. Was sich getan durch "Gewinn-Faktor Fahrrad"?.....	7
3.1 Rücklauf und Rückmeldungen der Arbeitgeber-Befragung .....	7
3.2 Von "Gewinn-Faktor Fahrrad" angestoßene Maßnahmen.....	7
3.3 Rückmeldungen zur Höhe akzeptabler Beratungskosten.....	8
4. Was beeinflusst die Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten?.....	9
4.1 Rahmendaten zu unseren Umfragen.....	9
4.2 Alter und Geschlecht der Umfrageteilnehmer/innen.....	10
4.3 Radnutzung bei den untersuchten Arbeitgeber/innen.....	11
4.4 Radnutzung und durch GFF ausgelöste Verbesserungen .....	12
4.5 Motive für die Radnutzung - Gründe für die Nicht-Nutzung.....	20
4.6 Motivationsmöglichkeiten zum Umstieg aufs Rad.....	25
4.7 Effekte der Fahrradnutzung.....	27
5. Bewertung der Ergebnisse.....	29
6. Erfahrungen aus anderen Projekten zur betrieblichen Radverkehrsförderung....	33
7. Fahrradförderung im Betrieb - Ein Fazit .....	38
8. Literatur.....	39

## Anhänge:

1. Faltblatt GFF 2005 (zu 1.3)
2. Fragebogen GFF 3 mit Erläuterungen (zu 1.3)
3. Broschüre "Gewinn-Faktor Fahrrad", Auflage 2006 (zu 1.3)
4. Übersicht Gewinnen von Wettbewerbsteilnehmer/innen (zu 2.)
5. Übersichten Wettbewerbsteilnehmer/innen (zu 2.)
6. Übersicht Adressat/innen (zu 2.1)
7. Arbeitgeber-Umfrage zur Umsetzung von Verbesserungen: Fragebogen (zu 3. und 4.4)
8. Arbeitgeber-Umfrage: Übersicht Rücklauf und Rückmeldungen (zu 3.1)
9. Übersicht der von GFF angestoßenen Verbesserungen (zu 3.2 und 4.4)
10. Mitarbeiter-Umfrage zum Mobilitätsverhalten: Fragebogen (zu 4.)
11. Mitarbeiter-Umfrage: Exemplarische Einzelauswertung (zu 4.1)

## Die wichtigsten Ergebnisse auf einen Blick

- Durch die Wettbewerbe "Gewinn-Faktor Fahrrad" wurden in 17 Betrieben 76 konkrete Verbesserungen umgesetzt, das Thema publik gemacht und die wichtigen Schlüsselpersonen vor Ort motiviert.
- Die Verbesserungen führten jedoch nach unseren Beobachtungen nur in den seltensten Fällen zu einer Steigerung der Radnutzung.
- Ein Grund hierfür kann sein, dass das Potenzial an Mitarbeiter/innen, die mit dem Rad zur Arbeit kommen können, in den untersuchten Betrieben schon weitgehend ausgeschöpft zu sein scheint: Die Anteile der Beschäftigten, die überwiegend mit dem Rad zur Arbeit kamen, lagen in den untersuchten Betrieben mit mehr als 20% weit über dem bundesweiten Durchschnitt von 9%. Tatsächlich gaben 41% der Befragten an, nicht mit dem Rad zur Arbeit zu fahren, weil es zu weit ist. 95% dieser Gruppe hatten in der Tat einen Arbeitsweg von über 10 km.
- Das bundesweite Potenzial an Berufstätigen, die für das Radfahren gewonnen werden können, ist also noch sehr groß.
- Als Anreiz, (noch öfter) das Rad zu benutzen, nannten die Beschäftigten vor allem Duschen sowie Einrichtungen zum Umkleiden und Trocknen von Regenkleidung. Mehr Stellplätze, Anlehnbügel und Überdachungen könnten vor allem diejenigen motivieren, die bereits jetzt mit dem Rad zur Arbeit kommen.
- Niedrigschwellige Aktionen, die sich direkt an die Beschäftigten richten, wie "Mit dem Rad zur Arbeit" motivieren etwa 10% der Aktionsteilnehmer/innen, öfter mit dem Rad zur Arbeit zu radeln. Eine ähnlich positive Wirkung hat vermutlich auch "Fahrrad-Lotto".
- Beschäftigte, die das ganze Jahr überwiegend zur Arbeit radeln, hatten weniger Fehltag als der Durchschnitt. Die Sommer-Radler/innen lagen dagegen über dem Durchschnitt und fehlten sogar öfter als die Pkw-Fahrer/innen.
- Radler/innen und von diesen vor allem die Sommer-Radler/innen hatten deutlich mehr Wegeunfälle zu verzeichnen als Pkw-Fahrer/innen.
- Im § 162 SGB VII sollte die Möglichkeit geschaffen werden, Betrieben finanzielle Vorteile für Maßnahmen zur Verringerung von Wegeunfällen zu gewähren.
- Die nicht statistisch abgesicherten Ergebnisse zu Fehltagen und Wegeunfällen sollten in breiter angelegten Studien überprüft werden.
- Es ist nicht einfach, Arbeitgeber/innen zur Radverkehrsförderung zu motivieren, denn die vielen "Gewinn-Faktoren", die das Radeln Arbeitgeber/innen und Beschäftigten bietet, sind im Bewusstsein noch nicht ausreichend verankert.
- Beratungen zur Fahrradförderung im Betrieb werden überwiegend nur dann angenommen, wenn sie kostenlos sind. Dies erfordert eine Finanzierung mit öffentlichen Fördermitteln.
- Eine Kombination der Projekte "Gewinn-Faktor Fahrrad", "bike + business" und "Mit dem Rad zur Arbeit" sowie die Übertragung von "Gewinn-Faktor Fahrrad" auf andere Bundesländer oder Länder bietet sich an.
- Aktionen zur Radverkehrsförderung sollten verstärkt darauf abzielen, dass die Beschäftigten ganzjährig und nicht nur im Sommer das Rad benutzen.

# 1. Einführung: Der Wettbewerb "Gewinn-Faktor Fahrrad"

## 1.1 Ausgangssituation und Ziele des Wettbewerbs

Die Ausgangssituation beim ersten Wettbewerb im Jahr 2001 stellte sich so dar, dass das Fahrrad zwar als beliebtes Freizeitverkehrsmittel angesehen wurde, aber für den Weg zur Arbeit lediglich eine untergeordnete Rolle spielte - obwohl bundesweit 59% der Arbeitswege nur bis zu 10 km lang sind. Das Land Schleswig-Holstein hatte daher in seinem Programm "Fahrradfreundliches Schleswig-Holstein" 1998 einen Wettbewerb "Erfolg mit dem Fahrrad: Radverkehr in Betrieben und Verwaltungen" vorgesehen. Da der Wettbewerb jedoch vom Land nicht umgesetzt wurde, griff der VCD Schleswig-Holstein die Idee auf und konzipierte den Wettbewerb "Gewinn-Faktor Fahrrad".

Gefördert durch die BINGO- Umweltlotterie und die Landeshauptstadt Kiel führte der VCD Schleswig-Holstein den Wettbewerb in den Jahren 2001, 2003 und 2005 durch und machte das Fahrrad im Berufsverkehr in den teilnehmenden Betrieben und Behörden sowie durch die Presseberichterstattung auch in der Öffentlichkeit zum Thema. Darüber hinaus wurden durch die Wettbewerbe etliche Maßnahmen zur Verbesserung von Infrastruktur und Service für die radelnden Beschäftigten vor Ort angestoßen und umgesetzt.

Oberziele aller drei Wettbewerbe "Gewinn-Faktor Fahrrad" waren

- die Reduzierung von Lärm, CO<sub>2</sub>- und anderen Emissionen sowie des Flächenverbrauchs,
- die Reduzierung von kommunalen, betrieblichen und individuellen Kosten für die Abwicklung des Berufsverkehrs sowie die Reduzierung von Folgekosten aufgrund schädlicher Auswirkungen des motorisierten Verkehrs,
- die Förderung von Gesundheit und Lebensqualität der Beschäftigten und der von den Auswirkungen des Verkehrs betroffenen Allgemeinheit.

Fahrradförderung ist ein effizientes und kostengünstiges Instrument, um diese Ziele zu erreichen. So zielten unsere Wettbewerbe konkret darauf,

- Arbeitgeber/innen in Firmen und Verwaltungen für das Thema "Fahrrad im Berufsverkehr" und seine Vorteile zu sensibilisieren,
- über Verbesserungsmöglichkeiten zu informieren und Ideen zu geben,
- zur Fahrradförderung mittels Umsetzung konkreter Verbesserungen anzuregen und
- damit die Nutzung des Fahrrads im Berufsverkehr zu fördern.

Die Ergebnisse aller drei Wettbewerbe (GFF 1-3) haben wir ausgewertet, um die Wirksamkeit des Konzepts "Gewinn-Faktor Fahrrad" mittels einer systematischen Befragung aller Unternehmen und Behörden, die sich an einem der Wettbewerbe beteiligt haben, und einer Befragung der Beschäftigten zu überprüfen.

Für eine detaillierte Darstellung von Konzept, Durchführung und Ergebnissen der drei Wettbewerbe verweisen wir auf den beiliegenden "Abschlussbericht Gewinn-Faktor Fahrrad 2005: Bericht zum dritten Wettbewerb und Gesamt-Auswertung 2001-2005".

## 1.2. Projektträger und Fördermittelgeberinnen

- Träger aller drei Wettbewerbe war der Verkehrsclub Deutschland VCD, Landesverband Schleswig-Holstein, seit 2005 Landesverband Nord.

- Als Fördermittelgeberinnen ermöglichten die BINGO-Umweltlotterie und die Landeshauptstadt Kiel die Durchführung aller drei Wettbewerbe. Außerdem waren das Verkehrsministerium des Landes Schleswig-Holstein, das Landesamt für Straßenbau und Verkehr und der VCD-Bundesverband durch finanzielle Beiträge bzw. Sachleistungen beteiligt. Für alle drei Wettbewerbe konnten wir zudem Sponsor/innen gewinnen, die uns Sachpreise zu Sonderkonditionen zur Verfügung stellten.

### 1.3 Projektkonzeption und Durchführung

- Erstellung eines Faltblatts (vergl. Anhang 1)
- Entwicklung eines detaillierten Fragebogens mit über 60 Fragen in den Segmenten "A-Wertung: Bauliche Infrastruktur" und "B-Wertung: Betriebliche Mobilität, Serviceeinrichtungen und andere 'weiche' Maßnahmen" sowie "C-Wertung: Zusatzpunkte für die Qualität der Unterlagen und das Engagement"; dabei Bewertung auch von geplanten Maßnahmen, um solche anzustoßen (vergl. Anhang 2)
- Abstimmung von Fragebogen und Bewertungsschema mit einer Jury
- Durchführung einer Auftaktveranstaltung beim Universitätsklinikum Lübeck (2001) und eines Auftakttermins für die Presse im Rathaus der Landeshauptstadt Kiel (2005)
- Zusendung von Flyer und Fragebogen an alle Firmen ab 100 Beschäftigten (2001 und 2003), bzw. ab 50 Beschäftigten (2005) sowie an alle Behörden
- Pressearbeit über Tagespresse und Zeitschriften
- Auswertung der eingegangenen Fragebögen (2001: 29, 2003: 28 und 2005: 16), also zusammen 73 Teilnahmen.
- Vor-Ort-Kontrolle, persönliche Kontaktaufnahme und z.T. Beratung bei den 11-12 besten Betrieben (2001 und 2003) bzw. bei allen 16 (2005)
- Abstimmung der Preisträger/innen mit der Jury
- Preisverleihung von insgesamt 19 Preisen (überdachte Abstellanlagen, Anlehnbügel, Fahrräder, Fahrrad-Aktentaschen) im Gesamtwert von fast 20.000 € im Rahmen der Fachtagung "Das Fahrrad im Berufsverkehr" (2001) bzw. als Veranstaltungen im Kieler Rathaus (2003 und 2005)
- Erarbeitung von ausführlichen Einzelbewertungen für jeden der 73 Teilnehmer/innen
- Erstellung und zweimalige Überarbeitung der Broschüre "Gewinn-Faktor Fahrrad - Das Fahrrad im Berufsverkehr" (vergl. Anhang 3)
- Bei allen drei Wettbewerben gab es einen Kieler Schwerpunkt (vergl. Kap. 2.4).

## 2. Wie wurden Unternehmen und Behörden zur Wettbewerbsteilnahme motiviert?

Die aktive Akquise von Teilnehmer/innen war ein wesentlicher Baustein von "Gewinn-Faktor Fahrrad". Mit der direkten Zusendung der Wettbewerbsunterlagen an Betriebe und Behörden, telefonischen Nachfragen bei den angeschriebenen Betrieben, Presseartikeln, Auftaktveranstaltungen und über persönliche Kontakte warben wir für die Wettbewerbsteilnahme. Unsere Auswertung ergab, dass der große Aufwand, der mit der direkten Zusendung der Wettbewerbsunterlagen verbunden war, gerechtfertigt war, denn die Direktzu-

sendung gab für 52 (= 71% der 73 Unternehmen/Behörden zumindest teilweise den Ausschlag für die Teilnahme (vergl. Übersicht "Gewinnen von Wettbewerbsteilnehmer/innen" in Anhang 4). Auch bei denjenigen Arbeitgeber/innen, die direkt angeschrieben wurden und sich nicht beteiligt haben, dürften die Informationsmaterialien das Thema Fahrrad im Berufsverkehr zumindest teilweise stärker ins Bewusstsein gerückt haben.

Presseberichte hingegen erwiesen sich beim Gewinnen von Teilnehmer/innen als nicht sehr effektiv: Nur 8 = 11% der Teilnehmer/innen bekamen ihren Anstoß zur Teilnahme durch eine Presseveröffentlichung.

Aufgrund dieser Ergebnisse wurde ab dem Jahr 2003 die direkte Ansprache der Betriebe und Verwaltungen insbesondere im Raum Kiel intensiviert (vgl. hierzu Kieler Schwerpunkt in Kap. 2.4) und die Pressearbeit reduziert.

Auf die aufwendige Versendung und Verteilung von Faltblättern zur Auslage in Fahrradläden und anderen Geschäften verzichteten wir ab dem Jahr 2003, weil sie im Jahr 2001 keine merkliche Resonanz ergeben hatte.

Insgesamt konnten wir in allen drei Wettbewerben 67 Unternehmen und Behörden als Teilnehmer/innen gewinnen, von denen sich 6 sogar mehrmals beteiligten. Die 67 Arbeitgeber/innen beschäftigten insgesamt 31.107 Menschen. Die durchschnittliche Betriebsgröße lag bei 464 Beschäftigten. (Für eine tabellarische Übersicht aller Wettbewerbsteilnehmer/innen vergl. Anhang 5 a+b.)

## **2.1 Versendung von Faltblatt und Wettbewerbsunterlagen**

Die Direktversendung des Faltblatts und der Wettbewerbsunterlagen (Anschreiben und Fragebogen mit Erläuterungen) an Unternehmen und Behörden in Schleswig-Holstein war die wichtigste Maßnahme zur Gewinnung von Wettbewerbsteilnehmer/innen: Bei den Wettbewerben GFF 1 und GFF 2 wurden alle Firmen in Schleswig-Holstein mit 100 oder mehr Beschäftigten angeschrieben, bei GFF 3 alle Firmen mit 50 oder mehr Beschäftigten. Bei den Behörden wurde nicht hinsichtlich der Mitarbeiterzahl unterschieden (vergl. Anhang 6: Übersicht Adressat/innen).

Das Faltblatt zum Wettbewerb wurde für GFF 1 und 2 in einer Auflage von 5.000, für GFF 3 in einer reduzierten Auflage von 3.500 Exemplaren gedruckt. Die Wettbewerbsunterlagen wurden mit einer Auflage von 2.000 Stück (GFF 1 und 2) bzw. mit einer erhöhten Auflage von 3.500 Stück für GFF 3 gedruckt.

## **2.2 Ankündigende Presseberichterstattung**

Für den ersten Wettbewerb betrieben wir eine recht aufwendige Pressearbeit. Die Positionierung von Berichten zur Ankündigung erwies sich allerdings - besonders in der Tagespresse - als schwierig. Folgende Medien berichteten:

- Kommunale ökologische Briefe Nr. 10/01, S. 5
- WNO 5/2001, Wirtschaft zwischen Nord- und Ostsee (Zeitung der IHK), S. 20
- fairkehr April/Mai 2001, S. 8
- Infobrief Nr. 17 (Juni 2001) der Akademie für Natur und Umwelt des Landes Schleswig-Holstein
- Kieler Nachrichten, 08.05.2001
- Lübecker Stadtzeitung, 08.05.2001 und 15.05.2001
- Lübecker Nachrichten, 11.05.2001 und 12.05.2001
- delta radio, 15.05.2001

- SAT 1, 11.05.2001, 17.30 Uhr
- NDR Hörfunk, 11.05.2001
- Landkreistag 2/2001, Juni, Seite 5
- Impuls - Zeitung für die Beschäftigten und Freunde des Universitätsklinikums Lübeck, Nr. 2, Juni 2001
- Kieler Nachrichten, 05.07. 2001
- Kieler Nachrichten, 09.11.2001
- WNO 12/2001, Wirtschaft zwischen Nord- und Ostsee (Zeitung der IHK), S. 33
- WNO 3/2002, Wirtschaft zwischen Nord- und Ostsee (Zeitung der IHK), S. 17

Da unsere Auswertung im Nachhinein ergab, dass 2001 nur 2 Arbeitgeber/innen von Presseberichten zur Teilnahme motiviert worden waren, führten wir die Pressearbeit beim zweiten Wettbewerb in stark eingeschränktem Umfang durch. Den zweiten Wettbewerb kündigten folgende Berichte an:

- SHGT – info - intern Nr. 61/03, 09.07.03, (Schleswig-Holsteinischer Gemeindetag)
- WOE 5/2003, Wirtschaft zwischen Ostsee- und Elbe (Zeitung der IHK Lübeck), S. 14
- Station to station, Mai 2003
- Infobrief Nr. 25 (Juni 2003) der Akademie für Natur und Umwelt des Landes Schleswig-Holstein
- fairkehr 3/2004
- Kieler Nachrichten, 16.05.2003

Die Auswertung von GFF 2 ergab, dass diesmal immerhin 4 Teilnehmer/innen durch Presseberichte gewonnen worden waren. Da Presseberichte zudem die wichtige Funktion haben, das Thema einer breiten Öffentlichkeit nahezubringen, intensivierten wir im Jahr 2005 die Pressearbeit wieder. Den Wettbewerb GFF 3 kündigten folgende Presseberichte an, durch die wir diesmal 2 Teilnehmer/innen gewannen.

- fairkehr 2/2005
- Hempels April/2005
- Schleswig-Holsteinischer Gemeindetag: SHGT-info-intern Nr. 54/05
- Binnenblick - Information für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Landeshauptstadt Kiel, 5-6/2005, 19. Mai 2005
- Akademie für Natur und Umwelt des Landes Schleswig-Holstein: Akademie Infobrief Nr. 33, Juni 2005
- Mitteilungen des Schleswig-Holsteinischen Landkreistages 1/2005
- Kommunale ökologische Briefe Umwelt Nr. 9/27.04.2005
- 29.04.2005, Kieler Nachrichten

### **2.3 Auftaktveranstaltungen**

Um den Wettbewerbsstart möglichst öffentlichkeitswirksam zu gestalten und auf diese Weise Teilnehmer/innen zu gewinnen, führten wir zum Auftakt von GFF 1 im Mai 2001 eine große Veranstaltung auf dem Gelände des Universitätsklinikums Lübeck (UKL, heute: Universitätsklinikum Schleswig-Holstein, Campus Lübeck) durch. Dafür hatten wir das UKL, das seine radelnden Beschäftigten bereits vorbildlich unterstützt, als Kooperationspartner gewinnen können. Die Veranstaltung wurde zwar von allen Beteiligten als sehr gelungen angesehen, allein der Organisationsaufwand erwies sich im Verhältnis zu der leider sehr geringen Presseresonanz als zu groß. Deshalb verzichteten wir beim zweiten Wett-

bewerb auf eine vergleichbare Veranstaltung.

Zum Start des dritten Wettbewerbs organisierten wir im April 2005 einen Auftakttermin für die Presse, bei dem Dieter Kurbjuhn, Kieler Stadtrat für Bürgerangelegenheiten, Inneres und Ordnung, den Wettbewerb eröffnete und die Aktivitäten der Landeshauptstadt zur Unterstützung der radelnden Beschäftigten vorstellte.

## **2.4 Der Kieler Schwerpunkt**

Bei allen drei Wettbewerben bemühten wir uns mit zusätzlichen Informationen, Beratung und Telefonaten besonders, die Kieler Arbeitgeber/innen zur Wettbewerbsteilnahme zu motivieren:

2001 und 2003 erhielten rund 100 Kieler Firmen zusätzlich zu Faltblatt und Fragebogen eine Broschüre der Landeshauptstadt Kiel zum Thema Radverkehr und Fahrradparken (2003 zusätzlich: Broschüre "Gewinn-Faktor Fahrrad – Das Fahrrad im Berufsverkehr") zugeschickt und wurden nach Versenden der Unterlagen telefonisch angesprochen.

2005 riefen wir vor Versenden der Unterlagen alle 130 Kieler Arbeitgeber/innen mit mehr als 50 Beschäftigten an, um die zuständigen Ansprechpartner/innen im Vorwege zu ermitteln. Alle Kieler Unternehmen ab 50 Mitarbeiter/innen sowie 46 Alten- und Pflegeheime und Kliniken erhielten 2005 Faltblatt und Fragebogen sowie unsere Broschüre zugeschickt.

Der Erfolg rechtfertigte den Aufwand: Am Wettbewerb GFF 2 beteiligten sich im Verhältnis zu den angeschriebenen Firmen 6mal mehr Kieler Firmen als aus dem restlichen Schleswig-Holstein. Bei GFF 3 war die Beteiligung von Kieler Firmen sogar fast 16mal so hoch. Dies führen wir darauf zurück, dass wir bei GFF 3 vor Versenden der Wettbewerbsunterlagen telefonisch die zuständigen Ansprechpartner/innen in 160 Betrieben (114 Unternehmen ab 50 Mitarbeiter/innen, 19 Kliniken und 27 Alten- und Pflegeheime) ermittelt hatten, um diesen die Wettbewerbsunterlagen direkt zuzusenden und sie durch telefonische Nachfragen zusätzlich zur Teilnahme zu motivieren. Der große Aufwand, der hiermit verbunden war, lohnte sich, da die direkte Ansprache der richtigen Kontaktperson im Betrieb offensichtlich von großer Bedeutung dafür ist, ob die Unterlagen überhaupt Beachtung finden. Immerhin 4 Kieler Firmen beteiligten sich daraufhin am Wettbewerb, obwohl dies zunächst nicht geplant war.

Von den 1.183 angeschriebenen Firmen in Schleswig-Holstein (ohne Kiel), von denen wir die Ansprechpartner/innen nicht kannten, beteiligten sich 2, das sind 0,16 %. Von den 160 angeschriebenen und angerufenen Kieler Firmen beteiligten sich 5, was einer 2,5%igen Teilnahmequote entspricht.

### **Aktion "Fahrrad-Lotto" in den Jahren 2003 und 2005:**

Die Kieler Arbeitgeber/innen erhielten ein 2. Anschreiben, in dem sie zur Durchführung der Aktion "Fahrrad-Lotto" im Rahmen der "Europäischen Woche der Mobilität" (16.-22. September) eingeladen wurden. 2003 führte mit der Raytheon Marine GmbH lediglich ein Unternehmen "Fahrrad-Lotto" durch und gewann dafür alle 13 als Preise vorgesehenen Fahrrad-Anlehnbügel. 2005 beteiligten sich die Park-Klinik Kiel und die Technische Fakultät der Christian-Albrechts-Universität (CAU) zu Kiel an der Aktion. Die Park-Klinik kündigte die Durchführung von "Fahrrad-Lotto" als erstes Unternehmen verbindlich bei uns an und gewann damit zwei Kieler Bügel.

### **3. Was hat sich getan durch "Gewinn-Faktor Fahrrad"?**

Für eine detaillierte Auswertung der Wirksamkeit der Wettbewerbe befragten wir im Sommer 2006 alle Betriebe und Behörden, die sich an einem der Wettbewerbe beteiligt haben, nach Verbesserungen, die sie angeregt durch ihre Wettbewerbsteilnahme umgesetzt haben (Fragebogen vergl. Anhang 7).

#### **3.1 Rücklauf und Rückmeldungen der Arbeitgeber-Befragung**

Mit 18 von 67 zurückgesandten Fragebögen betrug der Rücklauf 27% (Übersicht Rücklauf und Rückmeldungen vergl. Anhang 8, der darstellt, von welchen Arbeitgeber/innen wir den Fragebogen zurückbekommen haben und aus welchen Gründen die anderen Betriebe ihn nicht zurückgeschickt haben, welche Betriebe Verbesserungen umgesetzt haben und wer an der Mitarbeiter-Umfrage teilnahm).

Auf telefonische Rückfrage gaben 13 der restlichen Teilnehmer/innen an, den Fragebogen aus absolutem Zeitmangel nicht ausfüllen zu können. Zu dieser Gruppe gehören leider auch einige sehr engagierte Personen z.B. beim psychatrium Neustadt und beim Universitätsklinikum Schleswig-Holstein/Campus Lübeck. Aufgrund von Entlassungen und immer weiter verdichteter Arbeit könne man keine Aufgaben mehr übernehmen, die über das unmittelbar Notwendige hinausgehen. Leider erfuhren wir auf diese Weise auch nicht genau, ob und welche Verbesserungen diese Arbeitgeber/innen aufgrund des Wettbewerbs umgesetzt haben.

25 für Fahrradverkehr zuständige Ansprechpersonen hatten den Fragebogen nicht zurückgeschickt, weil keine neuen Maßnahmen anlässlich des Wettbewerbs umgesetzt worden waren. Manche dieser Ansprechpersonen waren entmutigt, weil ihr Engagement im Betrieb wenig Unterstützung fand. Einige Teilnehmer/innen dieser Gruppe wie die Seehafen GmbH & Co.KG Kiel hatten unabhängig vom Wettbewerb Verbesserungsmaßnahmen umgesetzt, manche wie die Stadtverwaltung Ahrensburg arbeiten seit längerem regelmäßig am Thema.

Bei 13 Teilnehmer/innen waren mit Versetzung, Entlassung oder längerfristiger Krankheit der Ansprechperson auch die Informationen zum Wettbewerb und das Interesse am Fahrradverkehr entfallen.

4 Behörden oder Unternehmen waren umgezogen oder standen kurz vor einem Umzug; 4 Unternehmen bzw. Abteilungen existierten nicht mehr.

#### **3.2 Von "Gewinn-Faktor Fahrrad" angestoßene Maßnahmen**

Fragen 1-8: "Was hat sich getan durch Gewinn-Faktor Fahrrad: Welche Verbesserungen haben Sie anlässlich der Teilnahme am Wettbewerb umgesetzt?" (Arbeitgeber-Umfrage)

Von den 67 Firmen und Behörden, die an mindestens einem Wettbewerb beteiligt waren und von denen wir eine Rückmeldung bekommen haben (s.o.), gaben uns 17 = 25% die Rückmeldung, dass wir sie mit "Gewinn-Faktor Fahrrad" zur Umsetzung von Verbesserungen während oder nach ihrer Teilnahme ("GFF-Verbesserungen") angeregen konnten

(Übersicht der von GFF angestoßenen Maßnahmen vergl. Anhang 9).

Diese 17 Arbeitgeber/innen setzten insgesamt 75 Einzelmaßnahmen um, von denen sich fast die Hälfte (35) auf die Verbesserung der Infrastruktur bezogen: 6 Arbeitgeber/innen schufen insgesamt 161 neue Fahrradstellplätze, von denen 119 zur optimalen Stand- und Diebstahlsicherung auch mit Anlehnbügeln ausgestattet wurden. Auch hinsichtlich Ausstattung mit Beleuchtung und Überdachung tat sich etwas.

Die beeindruckendste Maßnahme zur Fahrradförderung im betrieblichen Verkehr war die Anschaffung von 365 neuen Werksrädern bei HDW Kiel. 4 Arbeitgeber/innen laden ihre Beschäftigten heute öfter zu Betriebsausflügen mit dem Fahrrad ein als früher.

Ihre Servicemaßnahmen für radelnde Beschäftigte verbesserten 8 Betriebe. Hier wurden vor allem Werkzeug, Flickzeug und Luftpumpe angeschafft. Hervorzuheben sind 3 Betriebe, die ihren Beschäftigten heute einen Reparaturservice bieten.

Wichtige Verbesserungen wie Umkleide- und Waschmöglichkeiten wurden nicht eingerichtet. Immerhin schuf ein Arbeitgeber Trockenmöglichkeiten für Regenkleidung.

Insgesamt 6 Aktions- und Infoveranstaltungen sorgten dafür, dass das Fahrrad ins Gespräch kam. Drei Arbeitgeber/innen griffen in diesem Zusammenhang die Aktion "Fahrrad-Lotto" auf und sorgten damit für viel Aufmerksamkeit - bei der Park-Klinik Kiel gab es sogar halbe Urlaubstage zu gewinnen. In drei Betrieben findet bei betriebsärztlichen Untersuchung jetzt auch eine Beratung zum Radfahren statt.

Finanzielle Vorteile räumten nur zwei Betriebe ihren radelnden Beschäftigten ein, beide Male wurde die Möglichkeit zur Sammelbestellung von Equipment mit Rabatten geschaffen. An unpopuläre Maßnahmen wie die Einrichtung einer Kostenpflichtigkeit der Pkw-Stellplätze traute sich leider niemand heran.

Ein Betrieb richtete eine neue Arbeitsgruppe zur betrieblichen Mobilität ein. In drei Betrieben wendet man sich jetzt mit Verbesserungswünschen und -vorschlägen zum Radverkehr an die Kommune. Als besondere Maßnahme führte die Polizeidirektion Husum ein, dass das Arbeitswegradeln auf das Pflichtsportpensum angerechnet wird.

Weil uns nicht alle Teilnehmer/innen ihre Fragebögen zurückschickten, gingen einige Maßnahmen, die auf unsere Anregung hin umgesetzt wurden, nicht in die Auswertung ein. Außerdem waren viele Informationen nicht mehr greifbar, weil bei etlichen Betrieben die Ansprechpartner/innen gewechselt hatten. Dies muss bei der Bewertung der Ergebnisse berücksichtigt werden.

### **3.3 Rückmeldungen zur Höhe akzeptabler Beratungskosten**

Frage 9e: "Wieviel würden Sie für eine 1-tägige Vor-Ort-Beratung zum Thema "Fahrradförderung im Betrieb" bezahlen?" (Arbeitgeber-Umfrage)

Um das Potenzial für kostenpflichtige Betriebsberatungen zu erheben, fragten wir die Arbeitgeber/innen auch danach, welche Honorarhöhe sie für eine Beratung zu zahlen bereit wären. Von den 12 Arbeitgeber/innen, die die Frage beantworteten, waren 8 nicht bereit,

etwas zu zahlen. 3 Unternehmen hätten bis 199 € bezahlt und lediglich 1 Firma hätte 200-399 € akzeptiert. 8 Arbeitgeber/innen beantworteten diese Frage gar nicht erst.

#### **4. Was beeinflusst die Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten?**

Allen Arbeitgeber/innen, die ausgelöst durch "Gewinn-Faktor Fahrrad" Verbesserungen umgesetzt hatten, boten wir an, an einer von uns ausgearbeiteten Mitarbeiter-Befragung zum Mobilitätsverhalten teilzunehmen (Fragebogen vergl. Anhang 10). Hierdurch sollte ermittelt werden,

- inwieweit die Arbeitgeber/innen mit den Verbesserungen, die sie auf Anregung von "Gewinn-Faktor Fahrrad" umgesetzt haben ("GFF-Verbesserungen"), Beschäftigte zum Umstieg auf das Rad anregen und damit den Anteil rad-affiner Mitarbeiter/innen erhöhen konnten (4.4),
- welche Faktoren für die Verkehrsmittelwahl bedeutsam sind (4.5),
- welche Maßnahmen sich die Beschäftigten für eine (noch) häufigere Nutzung des Fahrrads wünschten (4.6).

#### **4.1 Rahmendaten zu unseren Umfragen**

➤ **Übersicht: Teilnehmerzahlen Wettbewerbe GFF, Arbeitgeber-Umfrage und Mitarbeiter-Umfrage**

- ◆ 67 Arbeitgeber/innen (Unternehmen und Behörden) nahmen insgesamt an den Wettbewerben 2001, 2003 und 2005 teil (manche mehrmals, daher insgesamt 73 Teilnahmen).
- ◆ 18 Arbeitgeber/innen beteiligten sich an der Arbeitgeber-Umfrage zur Umsetzung von Verbesserungen.
- ◆ 17 Arbeitgeber/innen teilten uns mit, dass sie auf Anregung von "Gewinn-Faktor Fahrrad" Verbesserungen umgesetzt haben.
- ◆ 13 Arbeitgeber/innen griffen unsere Mitarbeiter-Umfrage zum Mobilitätsverhalten auf und verteilten die Fragebögen.
- ◆ 11 Arbeitgeber/innen waren mit einem auswertbaren Rücklauf bei der Mitarbeiter-Umfrage vertreten.
- ◆ 473 auswertbare Datensätze erhielten wir von den Beschäftigten der 13 Arbeitgeber/innen online oder auf Papier zurück.

Hinweis: Um den Erfolg des Konzepts "Gewinn-Faktor Fahrrad" zu überprüfen, hatten wir die Teilnehmer/innen nur nach den Maßnahmen gefragt, die sie angeregt durch den Wettbewerb umgesetzt haben. In diese Betrachtung gehen daher nur die von GFF induzierten Maßnahmen ("GFF-Verbesserungen") ein. Fahrradförderungsmaßnahmen, die die Arbeitgeber/innen auf Eigeninitiative oder auf andere Anregung hin umgesetzt haben, bleiben

bei dieser Auswertung unberücksichtigt.

### 13 Arbeitgeber/innen machten mit

3 Unternehmen und 10 Behörden nahmen teil und leiteten unseren Fragebogen bzw. den Link für den online-Fragebogen an ihre Beschäftigten weiter.

Nr.	Name	Stadt / Gemeinde	Gemeinde- größe [Ew]	Anzahl Mitarbeiter	Anzahl Fragebögen	Beteili- gung [%]
1	Amt Kirchspielslandgemeinde Lunden	Lunden	5.212	34	16	47,1%
2	Gemeindeverwaltung Ratekau	Ratekau	15.600	100	26	26,0%
3	Jugendamt Elmshorn	Elmshorn	47.985	13	10	76,9%
4	Landesamt für Natur und Umwelt (LANU)	Flintbek	7.328	258	97	37,6%
5	Landesamt für soziale Dienste (LAsD)	Schleswig	24.071	60	17	28,3%
6	Park-Klinik Kiel	Kiel	233.270	80	12	15,0%
7	Polizeidirektion Husum	Husum	20.885	80	17	21,3%
8	Raytheon Anschütz GmbH	Kiel	233.270	501	158	31,5%
9	Stadtverwaltung Heide	Heide	20.745	90	1	1,1%
10	Technische Fakultät der CAU zu Kiel	Kiel	233.270	281	66	23,5%
11	Vossloh Informations Technologies GmbH	Kiel	233.270	102	3	2,9%
12	Landeskasse Schleswig-Holstein	Kiel	233.270	123	21	17,1%
13	Stadtverwaltung Ahrensburg	Ahrensburg	30.500	150	29	19,3%
	Summe			1.872	473	
	Mittel		102.975	121		25,27%

**Tab. 1:** Übersicht: An der Mitarbeiter-Umfrage beteiligte Arbeitgeber/innen

Der Landeskasse Schleswig-Holstein und der Stadtverwaltung Ahrensburg ermöglichten wir aufgrund ihres großen Interesses die Teilnahme an der Mitarbeiter-Umfrage, obwohl sie keine GFF-Verbesserungen umgesetzt und damit die Teilnahmebedingung eigentlich nicht erfüllt hatten (in der Tabelle blau gekennzeichnet).

Insgesamt beschäftigten die 13 beteiligten Unternehmen und Behörden 1.872 Personen. Die Beteiligung unter den Beschäftigten (Rücklauf = R) lag zwischen 15% und 77%, im Mittel 25,3%. 45,9% der Umfrageteilnehmer/innen füllten den Papier-Fragebogen aus, 54,1% machten online mit. Die Umfrage lief im Juli und August 2006.

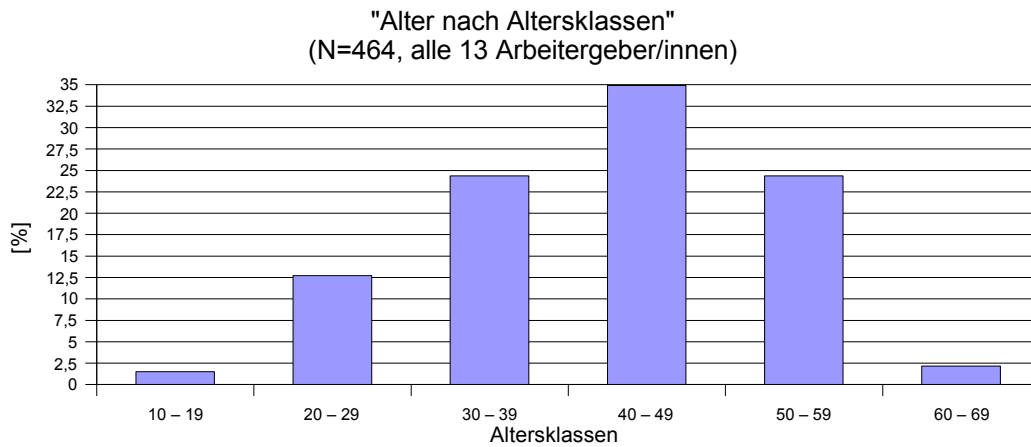
Es wurden 473 Datensätze (Stichprobenumfang = N) ausgewertet. Da die einzelnen Fragen nicht von allen Personen beantwortet wurden, gab es unterschiedliche Stichprobengrößen.

Von der Stadtverwaltung Heide und der Vossloh IT GmbH Kiel beteiligten sich lediglich 1 Person bzw. 3 Personen (in der Tabelle mit rot gekennzeichnet). Deshalb konnten wir nur für 11 Arbeitgeber/innen die Umfrage betriebsspezifisch auswerten.

Alle 13 teilnehmenden Arbeitgeber/innen erhalten von uns eine Gesamtauswertung der Mitarbeiter-Umfrage, alle 11 Betriebe mit auswertbarem Rücklauf zudem eine Einzelauswertung. Exemplarisch fügen wir in Anhang 11 die Einzelauswertung für Raytheon bei, dem größten Arbeitgeber unter den teilnehmenden Betrieben (Rücklauf: 31,5%).

#### 4.2 Alter und Geschlecht der Umfrageteilnehmer/innen

41% der Umfrageteilnehmer/innen waren weiblich, 59% männlich. Das Durchschnittsalter betrug 42,9 Jahre. Mit 35% stellten die 40-49-Jährigen die größte Gruppe.



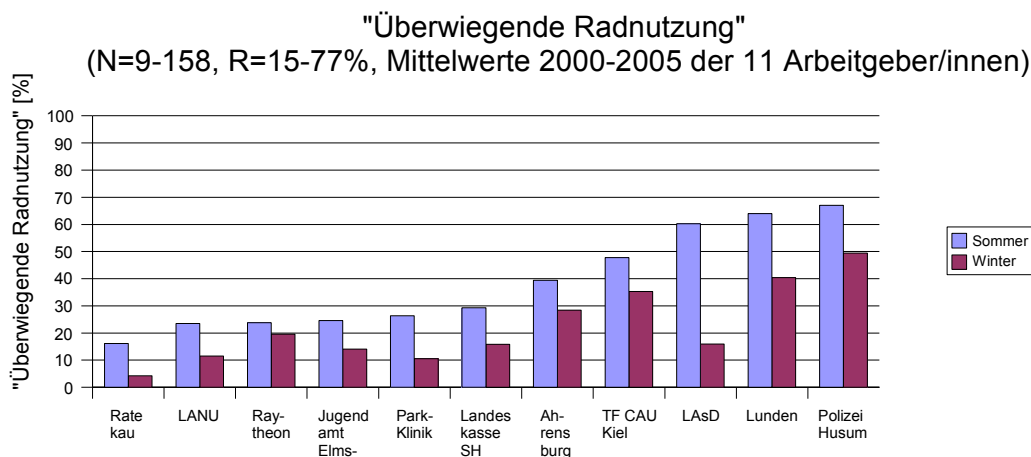
**Abb. 1:** Alter nach Altersklassen

### 4.3 Radnutzung bei den untersuchten Arbeitgeber/innen

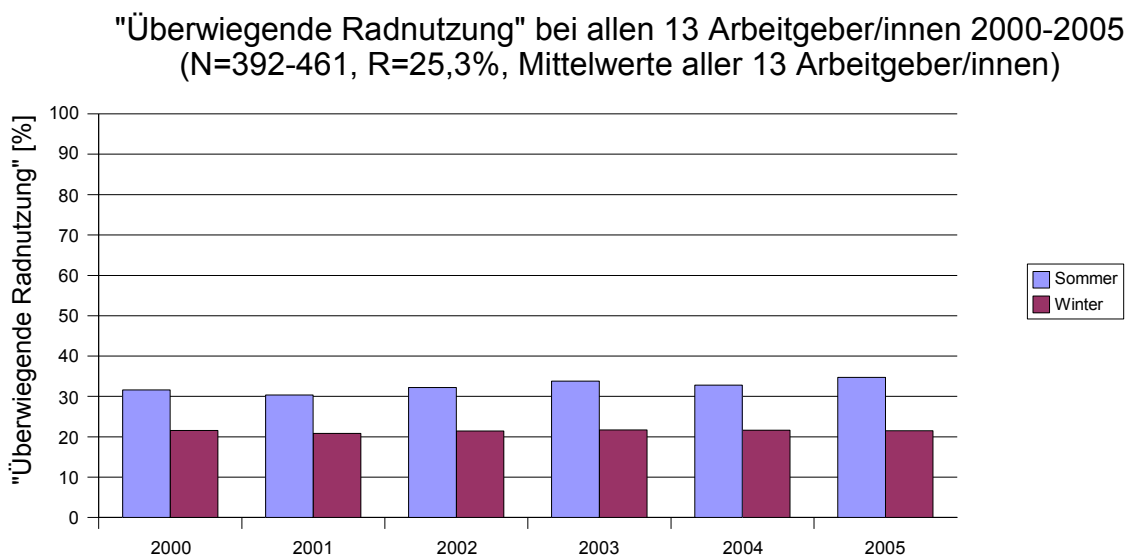
Frage 6 (Sommer) und 7 (Winter): "Wie kamen Sie im Sommer- bzw. Winterhalbjahr überwiegend zur Arbeit?", pro Halbjahr nur eine Nennung möglich (Mitarbeiter-Umfrage)

Zur Erläuterung: Die Ermittlung des Radverkehrsanteils erfordert die Erhebung der Verkehrsmittelwahl an einem Stichtag. Da dieses Verfahren im Rahmen unserer Befragung nicht zu leisten war, sprechen wir im Folgenden vom Anteil der "rad-affinen" Mitarbeiter/innen, d.h. der Beschäftigten, die angaben, für den Arbeitsweg überwiegend das Fahrrad genutzt zu haben. In den folgenden Übersichten zur Verkehrsmittelwahl, die auf Basis unserer Umfrage entstanden sind, sprechen wir von "Radanteilen". Es handelt sich bei diesen Angaben also nicht um Radverkehrsanteile im exakten Sinne.

Für alle 11 Betriebe haben wir jeweils Mittelwerte für die "überwiegenden Radnutzung" über die Jahre 2000-2005 gebildet. Die Anteile von Umfrageteilnehmer/innen, die angaben, überwiegend mit dem Fahrrad zur Arbeit zu kommen, unterschieden sich bei den beteiligten Arbeitgeber/innen sehr stark. Den geringsten Anteil wies die Gemeindeverwaltung Ratekau mit 16,1% (im Sommer) bzw. 4,3% (im Winter) auf, den höchsten die Polizeidirektion Husum mit 67% bzw. 49,5%. Auch die Unterschiede in der Sommer- und Winternutzung waren erheblich. Die Mittelwerte betrugen 32,7% (Sommer) und 21,5% (Winter).



**Abb. 2:** "Überwiegende Radnutzung" der 11 auswertbaren Arbeitgeber/innen  
Betrachtet man alle 13 Arbeitgeber/innen als Gruppe zusammen (Abb. 3), ist zwischen 2000 und 2005 keine wesentliche Steigerung des Anteil der "rad-affinen" Beschäftigten zu beobachten: er hielt sich relativ konstant bei etwa 21% (Winter), bzw. stieg ganz leicht von 31,6% (2000) bzw. 30,4% (2001) auf 34,7% im Jahr 2005 (Sommer).



**Abb. 3:** "Überwiegende Radnutzung" bei allen 13 Arbeitgeber/innen: Entwicklung 2000-2005

#### 4.4 Radnutzung und durch GFF ausgelöste Verbesserungen

Frage 6 (Sommer) und 7 (Winter): "Wie kamen Sie im Sommer- bzw. Winterhalbjahr überwiegend zur Arbeit?", pro Halbjahr nur eine Nennung möglich (Mitarbeiter-Umfrage) und

Fragen 1-8: "Was hat sich getan durch Gewinn-Faktor Fahrrad: Welche Verbesserungen haben Sie anlässlich der Teilnahme am Wettbewerb umgesetzt?" (Arbeitgeber-Umfrage)

In den folgenden Abschnitten stellen wir die zeitlichen Verläufe der "Radanteile" der einzelnen Arbeitgeber/innen - gemäß den Angaben der Umfrageteilnehmer/innen - dar und versuchen, diese zu den in Kap. 3 dargestellten Verbesserungen ("GFF-Verbesserungen")

in Beziehung zu setzen.

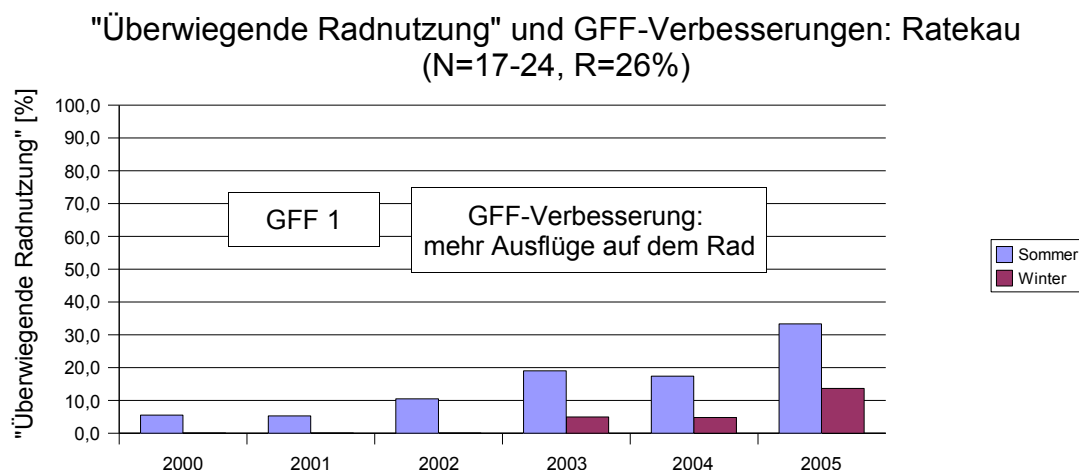
Die GFF-Verbesserungen stellen u.U. nur einen Teil aller Verbesserungen dar. Maßnahmen, die die Unternehmen und Behörden aus eigener Initiative umgesetzt haben, wurden nicht erhoben. Sie gehen daher auch nicht in diese Betrachtung ein. Außerdem beeinflussen neben verschiedenen anderen Faktoren auch uns unbekannt persönliche Rahmenbedingungen wie z.B. Umzüge die Verkehrsmittelwahl. Dies ist bei der folgenden Interpretation zu berücksichtigen.

### Gemeindeverwaltung Ratekau

Der Anteil "rad-affiner" Mitarbeiter/innen bei der Gemeindeverwaltung Ratekau stieg für die Sommermonate über die Jahre 2000-2005 von 5,6% auf 33,3%. Der Anteil "rad-affiner" Mitarbeiter/innen betrug für die Wintermonate der Jahre 2000-2002 0% und stieg dann von 2003 bis 2005 von 5% auf 13,6%.

Die Gemeindeverwaltung hat am ersten Wettbewerb 2001 teilgenommen und belegte damals unter den 29 Teilnehmer/innen den 12. Platz. Die Gemeindeverwaltung unternimmt seitdem auf Anregung von "Gewinn-Faktor Fahrrad" häufiger Betriebsausflüge mit dem Fahrrad. Andere GFF-Verbesserungen hat es laut Ergebnis der Arbeitgeber-Umfrage nicht gegeben. Die bei GFF 1 geplanten Einrichtung einer AG Verkehr, die ebenfalls geplante Durchführung von Info- und Aktionstagen wie auch die vermehrte Nutzung von Fahrradkurieren scheinen nicht umgesetzt worden zu sein. An der AOK/ADFC-Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" hat die Stadtverwaltung bis 2005 nicht teilgenommen.

Die starke Zunahme des "Radanteils" seit 2001 (für die Sommermonate um fast 500%!), dürfte kaum auf die GFF-Verbesserung zurückzuführen sein, möglicherweise aber mit der vermehrten Thematisierung von Fahrradfahren im Berufsverkehr zusammenhängen, die im Kontext mit dem Wettbewerb stattfand.



**Abb. 4:** "Überwiegende Radnutzung" und GFF-Verbesserungen bei der Stadtverwaltung Ratekau

### Landesamt für Natur und Umwelt (LANU)

Beim LANU betrug der Anteil "rad-affiner" Mitarbeiter/innen für die Wintermonate mehr oder weniger konstant etwa 11,6% und für die Sommermonate 23,5%. (2001 hatte eine

Befragung im Rahmen des Öko-Audits einen Anteil von etwa 6% der Beschäftigten, die "immer" mit dem Rad zur Arbeit kamen, ergeben.)

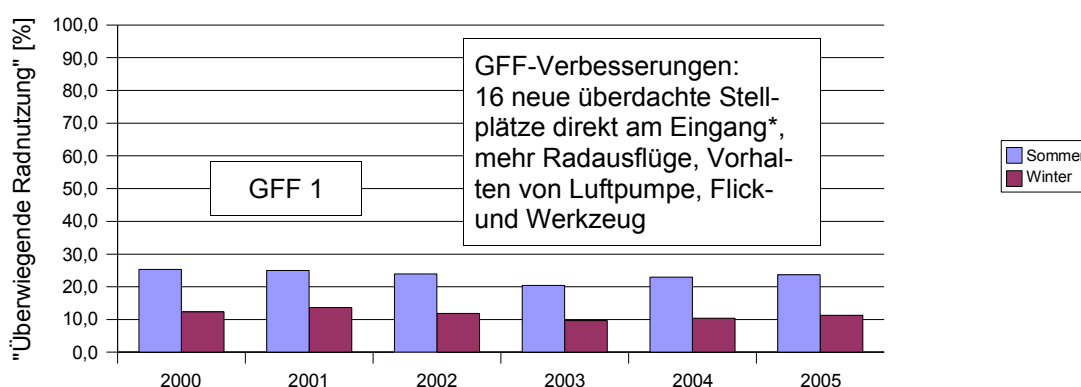
Das LANU hat am ersten Wettbewerb 2001 teilgenommen und unter den 29 Wettbewerbs-teilnehmer/innen den 3. Platz belegt. Als Folge des Wettbewerbs wurden 16 neue Stell-plätze direkt am Eingang geschaffen. Ausgestattet waren die überdachten und im Sichtbe-reich des Pförtners eingerichteten Stellplätze mit Vorderradhaltern (ursprünglich war die Ausstattung mit Anlehnbügeln vorgesehen). Leider ließ die Preussag AG als Vermieterin nach langen Verhandlungen diese Stellplätze 2005 aus Sicherheitsgründen wieder entfer-nen.

Durch GFF angeregt werden seit der Wettbewerbsteilnahme Abteilungs- bzw. Betriebs-ausflüge häufiger mit dem Fahrrad unternommen, außerdem steht für die radelnden Mit-arbeiter/innen /innen jetzt Pannenswerkzeug zur Verfügung.

Die bei GFF 1 geplanten regelmäßigen Befragungen der Beschäftigten, Info- und Aktions-tage, die Einrichtung eines Reparaturservices und eines Fahrrad-Shuttle-Services vom Bahnhof Flintbek sind offenbar nicht umgesetzt worden. Ein Großteil des ehrgeizigen Fahrradförderungsprogramms des LANU, das die Nachteile der abgelegenen Lage wett-machen und den Anteil der radelnden Beschäftigten vergrößern sollte, konnte damit nicht umgesetzt werden. An der AOK/ADFC-Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" hat das LANU bis 2005 nicht teilgenommen.

Das im Vergleich zur Randlage der Behörde recht hohe Niveau, auf dem sich der "Radan-teil" hält, kann sicher auch mit dem besonderen Engagement der Beschäftigten und dem inhaltlichen Auftrag der Behörde in Verbindung gebracht werden. Ein Zusammenhang von "Radanteil" und GFF-Verbesserungen ist nicht zu erkennen.

#### "Überwiegende Radnutzung" und GFF-Verbesserungen: LANU (N=87-97, R=37,6%)



\* 2005 aus Sicherheitsgründen wieder abgebaut

**Abb. 5:** "Überwiegende Radnutzung" und GFF-Verbesserungen beim LANU

#### Raytheon Anschütz GmbH

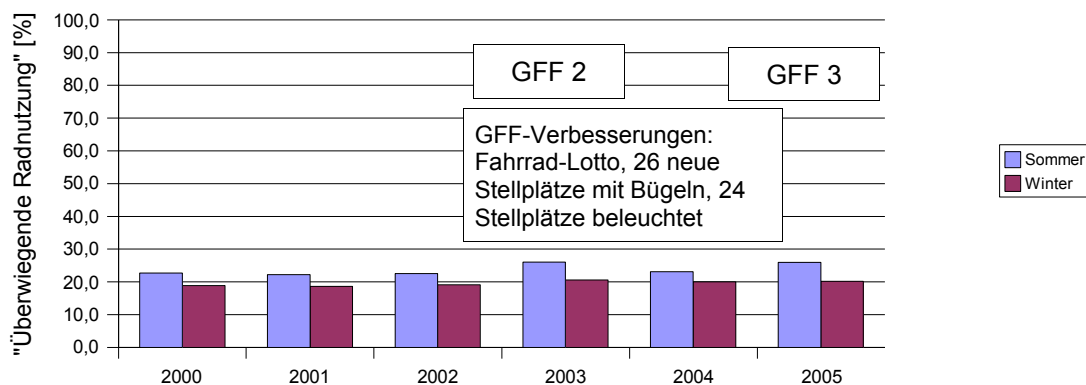
Beim Kreiselkompass-Hersteller Raytheon stieg der Anteil "rad-affiner" Mitarbeiter/innen von 2000 bis 2005 für die Wintermonate leicht von 18,9% auf 20,1% und für die Sommer-monate von 22,7% auf 26% .

Raytheon nahm sowohl am zweiten als auch am dritten Wettbewerb teil und belegte 2003 unter 28 Teilnehmer/innen den 27. Platz, 2005 unter 16 Teilnehmer/innen den 11. Platz.

Von GFF angeregt wurde 2003 die Aktion "Fahrrad-Lotto" durchgeführt. Für die Durchführung der Aktion gewann das Unternehmen 13 Kieler Bügel und schuf damit 26 neue Stellplätze mit optimaler Anlehn- und Anschließmöglichkeit. Außerdem wurden 24 weitere Stellplätze mit einer Beleuchtung versehen. An der AOK/ADFC-Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" hat das Unternehmen bis 2005 nicht teilgenommen.

Ein Zusammenhang von "Radanteil" und GFF-Verbesserungen ist nicht wahrscheinlich, zumal die Radnutzung 2004 - also nach Einbau der Anlehnbügel - wieder zurückging.

"Überwiegende Radnutzung" und GFF-Verbesserungen: Raytheon  
(N=128-158, R=31,5%)



**Abb. 6:** "Überwiegende Radnutzung" und GFF-Verbesserungen bei Raytheon

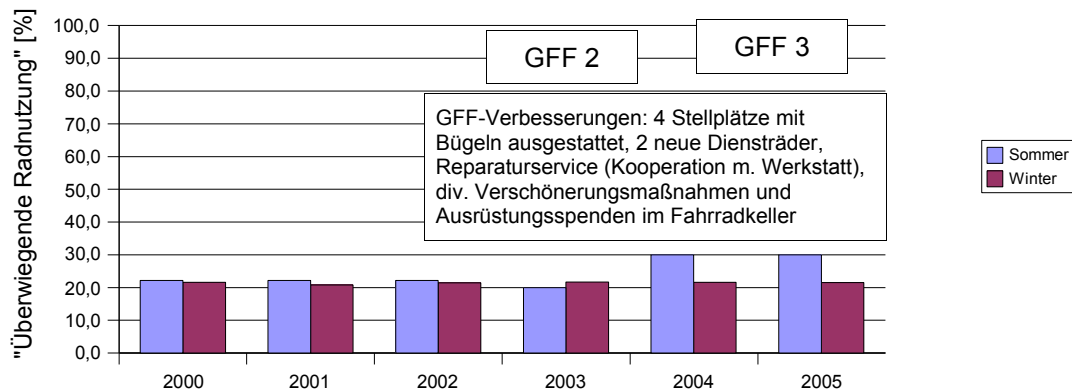
### Jugendamt Elmshorn

Der Anteil "rad-affiner" Mitarbeiter beim Jugendamt Elmshorn betrug für die Jahre 2000 bis 2003 im Sommer 22,5% (2 von 9 Mitarbeitern), im Winter etwa 19%. 2004 und 2005 stieg der Anteil "rad-affiner" Mitarbeiter im Sommer auf 30% (3 von 10 Mitarbeitern).

Das Jugendamt Elmshorn nahm sowohl am zweiten als auch am dritten Wettbewerb teil. 2003 lag es auf dem 4. Platz (28 TN); 2005 (16 TN) hatte sich die Behörde auf den 2. Platz vorgearbeitet. Von GFF angeregt wurden 2003 4 alte Vorderradhalter gegen 2 Anlehnbügel ausgetauscht. Außerdem wurde der Fahrradkeller neu gestrichen und mit Trockenleine sowie mit gespendeter Regenkleidung und Helmen zum Ausleihen ausgestattet. Weiterhin wurden 2 Diensträder angeschafft und eine Kooperation mit einer Werkstatt begonnen, die den Mitarbeiter/innen einen Reparaturservice bietet. 2005 nahm das Jugendamt auch als Behörde an der AOK/ADFC-Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" teil.

Der Anstieg des "Radanteils" 2004 kann hier durchaus mit den GFF-Verbesserungen in Zusammenhang gebracht werden. Allerdings ist zu beachten, dass es sich um ein kleines Team handelt, so dass der Anstieg mit dem Umstieg nur einer Person zu begründen ist.

"Überwiegende Radnutzung" und GFF-Verbesserungen: Jugendamt Elmshorn  
(N=9-10, R=76,9%)



**Abb. 7:** "Überwiegende Radnutzung" und GFF-Verbesserungen beim Jugendamt Elms-horn

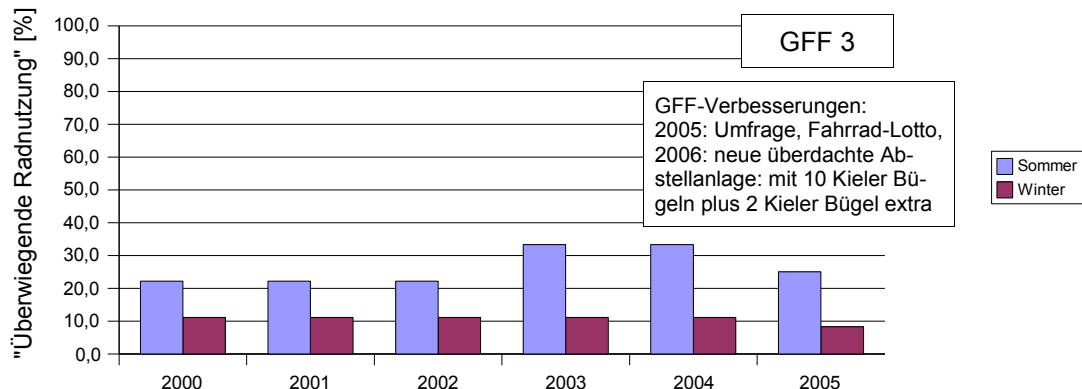
**Park-Klinik Kiel**

Bei der Park-Klinik Kiel stieg der Anteil "rad-affiner" Mitarbeiter/innen im Jahr 2003 von vorher 22,2% auf 33,3%, um dann im Jahr 2005 wieder auf 25% zu sinken. Für die Wintermonate blieb ihr Anteil zunächst mit etwa 11,1% stabil, um im Jahr 2005 auf 8,3% zu sinken.

Die Park-Klinik nahm am dritten Wettbewerb teil und belegte 2005 unter den 16 Teilnehmer/innen den 5. Platz. Von GFF angeregt wurden 2005 eine Mitarbeiterumfrage und die Aktion "Fahrrad-Lotto" durchgeführt. 2006 erfolgte mit dem Einbau einer überdachten Abstellanlage die Umsetzung der geplanten Infrastruktur-Maßnahmen. Zusätzlich wurden 2 Kieler Bügel eingebaut, die die Park-Klinik für die Durchführung von "Fahrrad-Lotto" gewonnen hatte. Die Teilnahme an der AOK/ADFC-Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" kommt für die Klinik als Kooperationspartnerin aller Krankenkassen nicht in Frage.

Da der "Radanteil" in der Klinik 2005 gesunken ist, ist davon auszugehen, dass die Aktion "Fahrrad-Lotto" keine Steigerung des "Radanteils" erwirkt hat. Die umfangreiche Infrastrukturverbesserung ist erst 2006 abgeschlossen worden.

"Überwiegende Radnutzung" und GFF-Verbesserungen: Park-Klinik Kiel  
(N=9-12, R=15%)



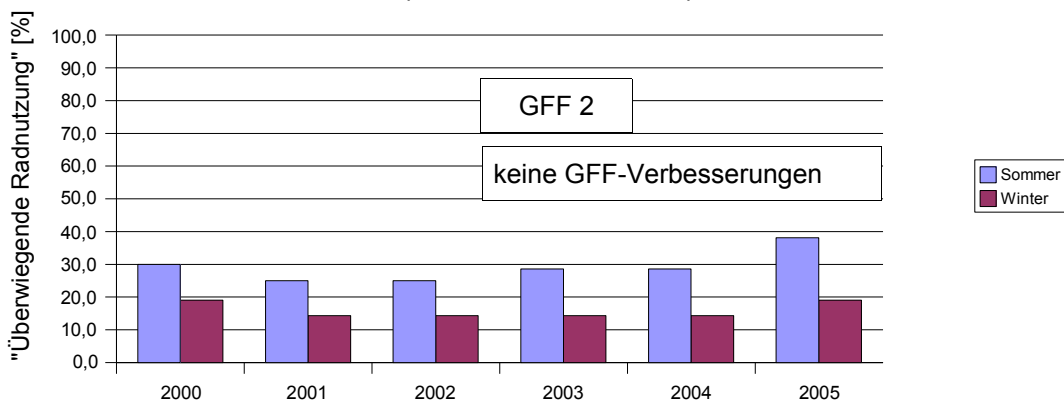
**Abb. 8:** "Überwiegende Radnutzung" und GFF-Verbesserungen bei der Park-Klinik Kiel

**Landeskasse Schleswig-Holstein**

Der Anteil "rad-affiner" Mitarbeiter/innen bei der Landeskasse betrug für die Wintermonate 2000 und 2005 19,1%, in den Jahren 2001 bis 2004 14,3%. Für die Sommermonate 2000 bis 2004 lag er zwischen 25% und 30% und stieg 2005 auf 38%.

Die Landeskasse hat 2003 am Wettbewerb teilgenommen und unter den 28 Teilnehmer/innen den 15. Platz belegt. Aus Zeit- und Personalmangel konnten keine GFF-Verbesserungen umgesetzt werden.

"Überwiegende Radnutzung" und GFF-Verbesserungen: Landeskasse S-H  
(N=19-21, R=17,1%)



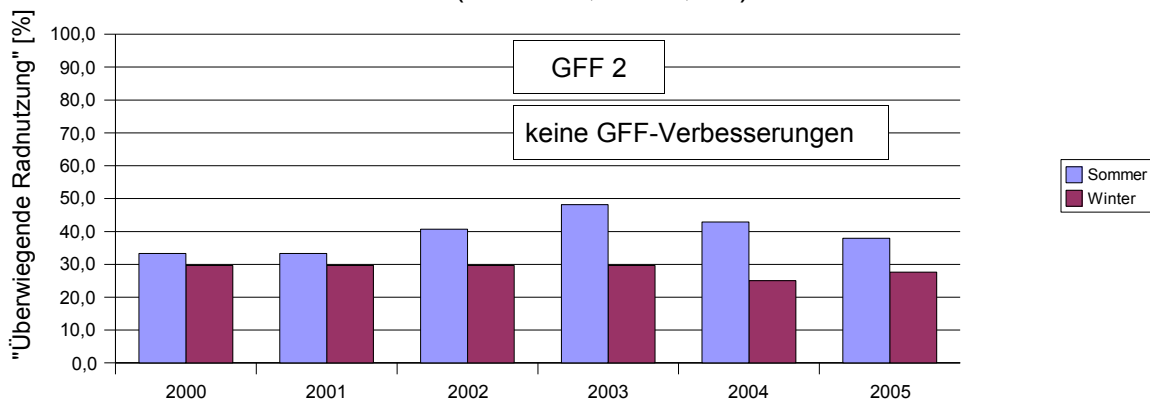
**Abb. 9:** "Überwiegende Radnutzung" und GFF-Verbesserungen bei der Landeskasse Schleswig-Holstein

**Stadtverwaltung Ahrensburg**

Bei der Stadtverwaltung Ahrensburg lag der höchste Anteil "rad-affiner" Mitarbeiter/innen mit 48,2% im Sommer des Jahres 2003. Im Winter sank er von 29,6% in den Jahren 2000 bis 2003 auf 25% bzw. 27,6%.

Die Stadtverwaltung nahm 2003 am Wettbewerb teil und belegte unter den 28 Teilnehmer/innen den 25. Platz. Auch die Stadtverwaltung Ahrensburg hat keine GFF-Verbesserungen umgesetzt. Sie nimmt aber unabhängig von GFF kontinuierlich Verbesserungen vor.

"Überwiegende Radnutzung" und GFF-Verbesserungen: Stadtverwaltung Ahrensburg  
(N=27-29, R=19,3%)

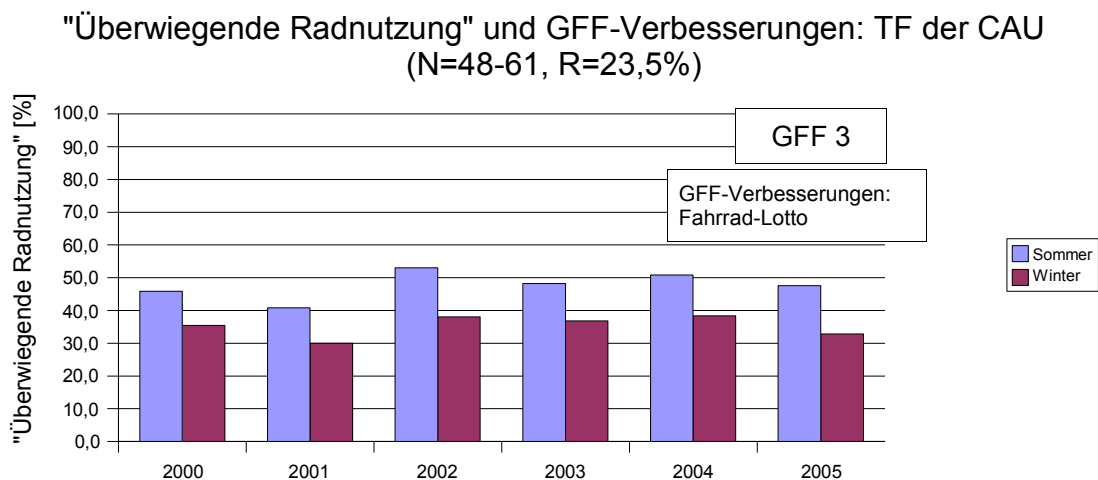


**Abb. 10: "Überwiegende Radnutzung" und GFF-Verbesserungen bei der Stadtverwaltung Ahrensburg**

**Technische Fakultät der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel**

Bei der Technischen Fakultät schwankte der Anteil "rad-affiner" Mitarbeiter/innen/Studierenden für die Sommermonate um den Mittelwert von 47,7% und für die Wintermonate um den Mittelwert von 35,2%.

Die Technische Fakultät nahm am dritten Wettbewerb teil und belegte 2005 unter den 16 Teilnehmer/innen den 7. Platz. Von GFF angeregt wurde im Sommer 2005 "Fahrrad-Lotto" durchgeführt. Ein Einfluss der Aktion auf die Fahrradnutzung ist nicht zu erkennen.

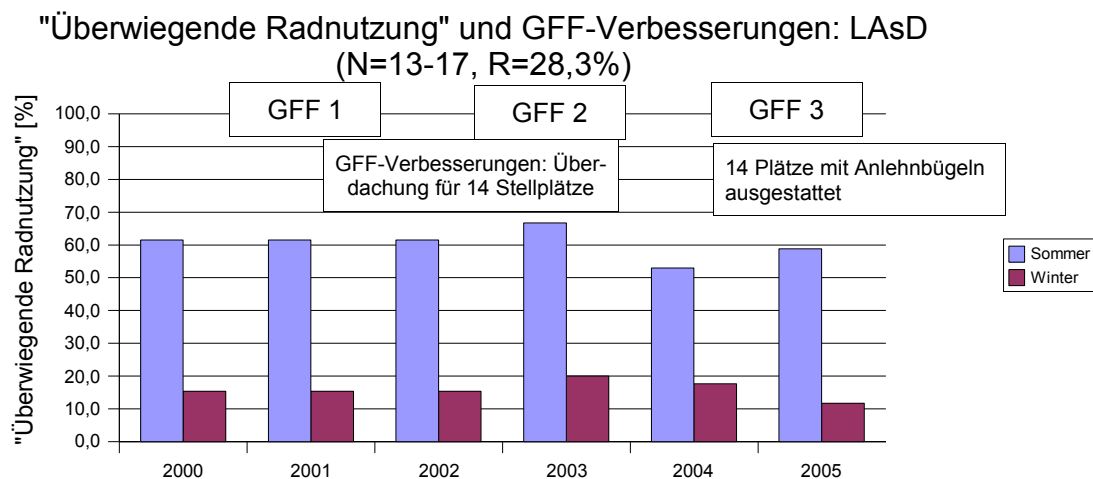


**Abb. 11: "Überwiegende Radnutzung" und GFF-Verbesserungen bei der TF der CAU Kiel**

**Landesamt für soziale Dienste, Außenstelle Schleswig (LAsD)**

Beim LAsD schwankte der Anteil "rad-affiner" Mitarbeiter/innen im Sommer um den Mittelwert von 60,5%, für die Wintermonate um den Mittelwert von 15,9%. Der Unterschied zwischen Sommer- und Winterradler/innen ist beim LAsD am deutlichsten ausgeprägt.

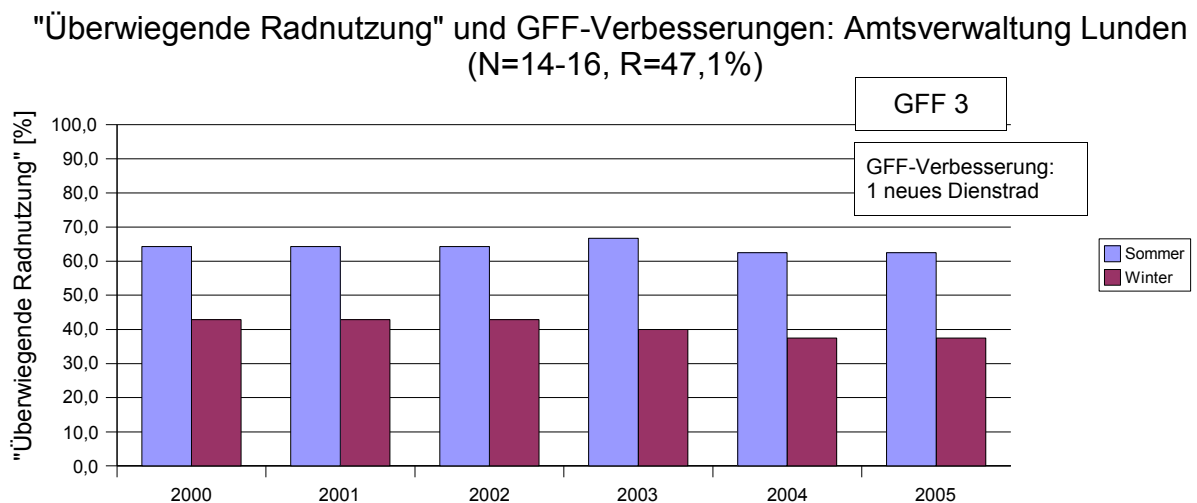
Das LAsD nahm als einziger Teilnehmer an allen drei Wettbewerben teil und konnte sich durch dieses stetige Engagement und eine deutliche Verbesserung der Rahmenbedingungen vom 16. Platz 2001 bis auf den 6. Platz beim dritten Wettbewerb heranarbeiten. Von GFF angeregt wurde nach der ersten Wettbewerbsteilnahme ein Fahrradunterstand mit 14 Stellplätzen errichtet, die in einem zweiten Schritt 2005 mit Anlehnbügel ausstattet wurden. Das LAsD nahm an der AOK/ADFC-Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" nicht teil. Der Bau des Unterstands hat sich 2003 vermutlich positiv auf den "Radanteil" ausgewirkt. In diesem Jahr stieg die "überwiegende Radnutzung" sowohl im Sommer als auch im Winter an. Für eine Erklärung dafür, dass der "Radanteil" 2004 wieder absank, um 2005 zumindest im Sommer wieder anzuwachsen, reicht unsere Datengrundlage nicht aus.



**Abb. 12:** "Überwiegende Radnutzung" und GFF-Verbesserungen beim LAsD, Schleswig  
Amtsverwaltung Kirchspielslandgemeinde Lunden

Bei der Amtsverwaltung Kirchspielslandgemeinde Lunden schwankten die Werte für die "überwiegende Radnutzung" in den Sommermonaten zwischen 62,5% und 66,7% (Mittel 64,1%) und für die Wintermonate zwischen 37,5% und 42,9 bei einem Mittel von 40,6%.

Die Amtsverwaltung nahm am dritten Wettbewerb teil und erreichte den 10. Platz unter den 16 Teilnehmer/innen. Von GFF angeregt wurde ein neues Dienstrad angeschafft. Diese Verbesserung hat sich nicht auf die Radnutzung der Beschäftigten (auf dem Weg von und zur Arbeit) ausgewirkt. Die Amtsverwaltung nahm 2005 als Behörde an der AOK/ADFC-Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" teil.



**Abb. 13:** "Überwiegende Radnutzung" und GFF-Verbesserungen bei der Amtsverwaltung Kirchspielslandgemeinde Lunden

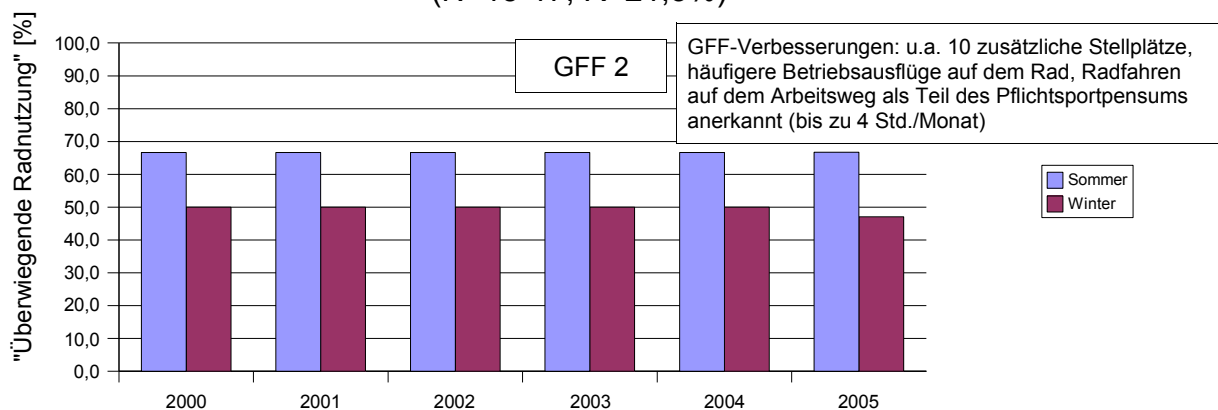
**Polizeidirektion Husum**

Bei der Polizeidirektion Husum betragen die Werte für die Sommermonate ziemlich konstant 66,7% und für die Wintermonate 50%. Damit liegt der "Radanteil" der PD Husum an der Spitze des gesamten Teilnehmerfeldes.

Die Polizeidirektion nahm am zweiten Wettbewerb teil und belegte 2003 den 5. Platz unter den 28 Teilnehmer/innen. Von GFF angeregt wurden 10 weitere überdachte, geschützte und beleuchtete Stellplätze (ohne Fahrradständer), die ursprünglich für Mofas und Motorräder gedacht waren, für Räder freigegeben. Außerdem werden seit der Wettbewerbsteilnahme häufiger Fahrradkurierdienste in Anspruch genommen und auch Betriebsausflüge auf dem Fahrrad unternommen. Eine Mitarbeiterbefragung sowie ein Info- und Aktionstag haben stattgefunden. Neben weiteren Verbesserungen gibt es zudem eine verstärkte betriebsärztliche Beratung zum Thema Radfahren. Als besonders attraktive Verbesserung wird das Radfahren auf dem Arbeitsweg inzwischen als Bestandteil des Pflichtsportpensums anerkannt und mit bis zu 4 Stunden Dienstzeit im Monat vergütet. Die Polizeidirektion Husum hat als Behörde bis 2005 noch nicht an der AOK/ADFC-Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" teilgenommen.

Die Radnutzung bei der Polizeidirektion ist laut Umfrageergebnis schon außergewöhnlich hoch. Vielleicht ist daher kein Einfluss des umfangreichen Maßnahmenpakets zu erkennen.

#### "Überwiegende Radnutzung" und GFF-Verbesserungen: Polizeidirektion Husum (N=15-17, R=21,3%)



**Abb. 14:** "Überwiegende Radnutzung" und GFF-Verbesserungen bei der PD Husum

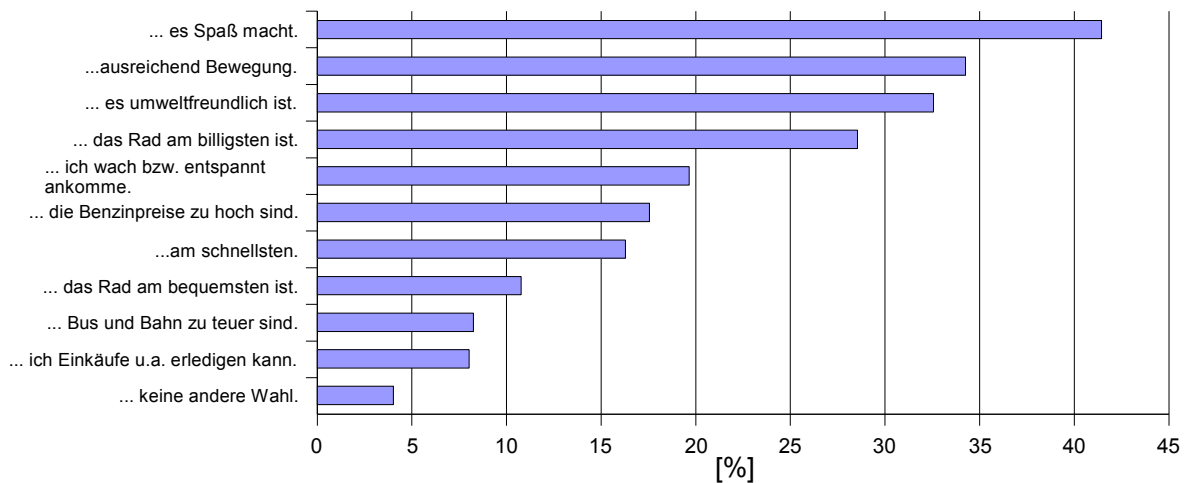
#### 4.5 Motive für die Radnutzung - Gründe für die Nicht-Nutzung

In diesem Kapitel beschreiben wir, aus welchen Gründen die Umfrageteilnehmer/innen mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren bzw. was sie davon abhielt, öfter oder überhaupt mit dem Fahrrad zur Arbeit zu kommen. Im Fragebogen waren verschiedene Gründe vorgegeben.

Frage 1: "Ich fahre mit dem Rad zur Arbeit, weil...", Mehrfachnennungen möglich und  
Frage 2: "Ich fahre nicht mit dem Rad zur Arbeit, weil....", Mehrfachnennungen möglich  
(Mitarbeiter-Umfrage)

Der Spaß beim Radeln wurde mit 41% als häufigstes Motiv dafür genannt, zur Arbeit zu radeln. Es folgten mit 34% "weil ich dann automatisch ausreichend Bewegung habe", mit 33% der Umwelt nutzen und mit 28% "weil das Rad am kostengünstigsten ist". Die hohen Benzinpreise waren für 17,6% ein Argument. Die anderen Motive wurden vergleichsweise wenig genannt. Bemerkenswert: Nur 4% gaben an, dass sie keine andere Wahl hätten.

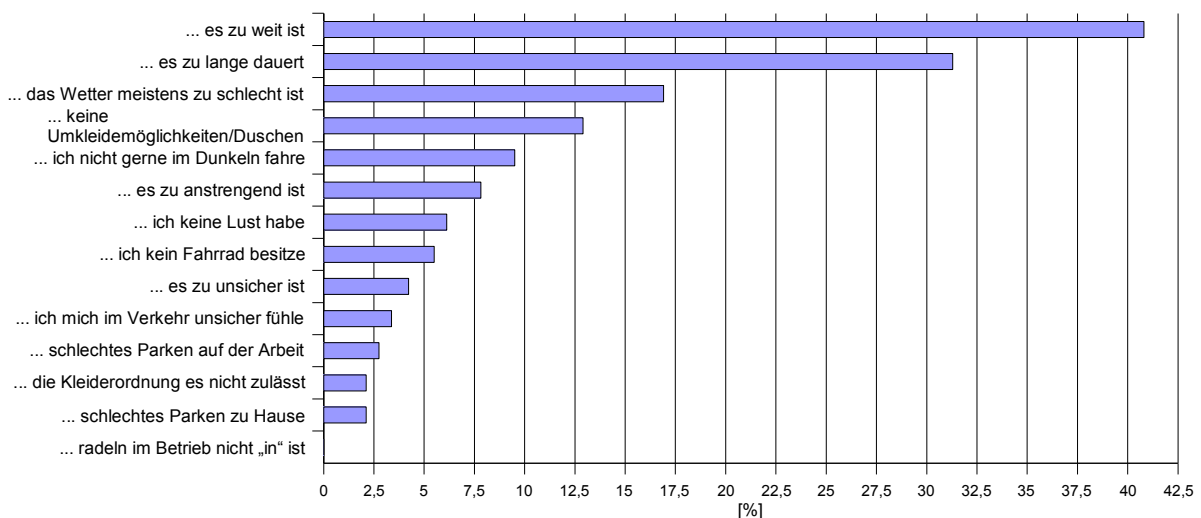
**"Ich fahre mit dem Rad zur Arbeit, weil..."**  
(N=473, R=25,3%, alle 13 Arbeitgeber/innen)



**Abb. 15: Motive für die Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg**  
**Hinderungsgrund Arbeitsweglänge - Schnelligkeit**

Fast 41% der Umfrageteilnehmer/innen gaben an, nicht zu radeln "weil es zu weit ist" bzw. 31% "weil es zu lange dauert". An dritter Stelle wurde mit 17% das "meist zu schlechte Wetter" angegeben. 13% radelten nicht, weil es auf der Arbeit keine Umkleidemöglichkeiten/Duschen gab. 6% hatten keine Lust zu radeln und 5,5% besaßen kein Rad. Nur 2,8% gaben als Grund eine schlechte Parksituation auf der Arbeit bzw. zu Hause (2,1%) an. Den Grund, dass das Radeln im Betrieb nicht "in" ist, nannte niemand.

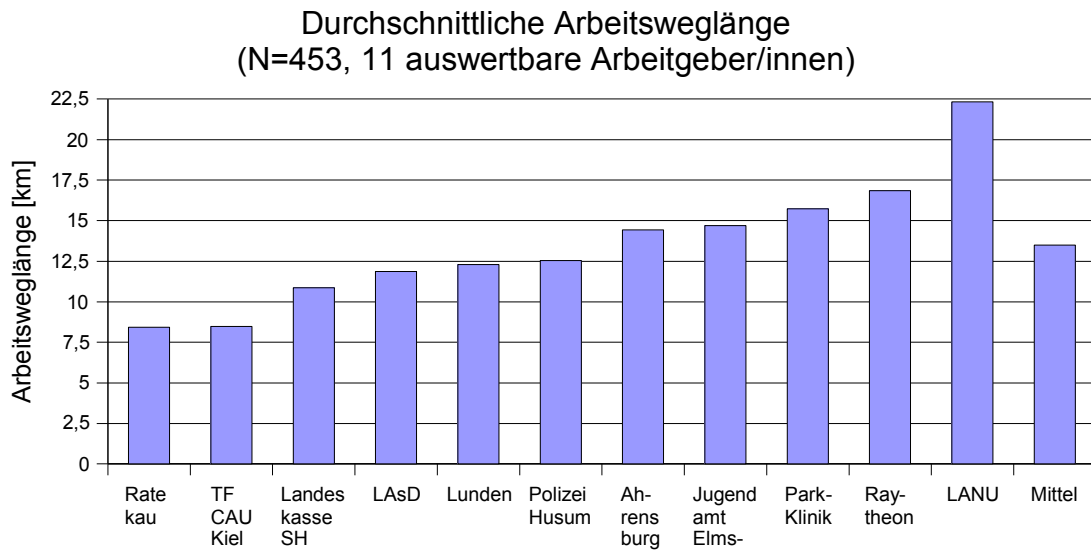
**"Ich fahre nicht mit dem Rad zur Arbeit, weil..."**  
(N=193, R=25,3%, alle 13 Arbeitgeber/innen)



**Abb. 16: Gründe dafür, nicht mit dem Rad zur Arbeit zu fahren.**

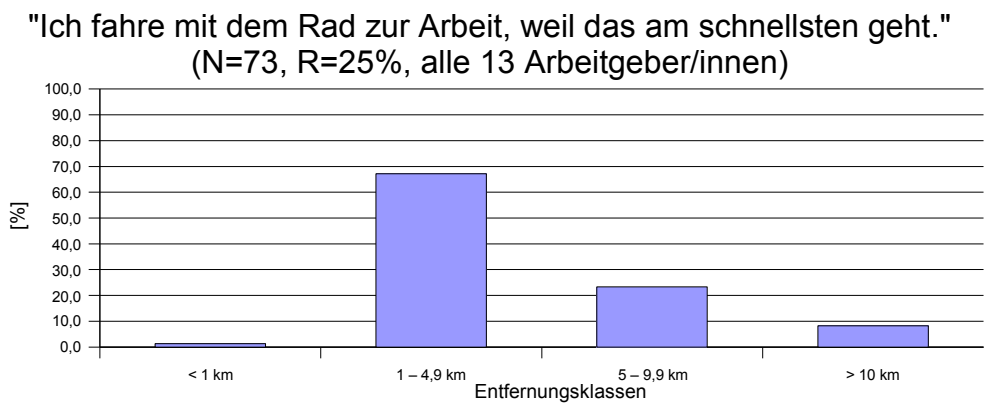
Von den 193 oder fast 41% der Umfrageteilnehmer/innen, die angaben, wegen der zu großen Entfernung nicht mit dem Rad zur Arbeit zu fahren, hatten 94,7% tatsächlich einen Arbeitsweg von über 10 km. Damit stellte die Entfernung den Haupthinderungsgrund für die Radnutzung dar.

Frage 12: "Mein Arbeitsweg (einfache Strecke) ist \_\_\_ km lang." (Mitarbeiter-Umfrage)



**Abb.17:** Durchschnittliche Arbeitsweglänge

Die durchschnittliche Arbeitsweglänge (einfache Strecke) der Umfrageteilnehmer/innen betrug zwischen 8,4 km und 22,3 km; im Mittel legten sie 13,5 km zurück. Mit 16,3% gaben dann auch nur relativ wenige Umfrageteilnehmer/innen (73) als Grund für ihre Fahrradnutzung an, dass sie den Arbeitsweg mit dem Fahrrad am schnellsten erledigen. Mit 67,1% hatte die überwiegende Mehrzahl dieser Gruppe die klassische Fahrraddistanz von 1-4,9 km (einfache Strecke) zurückzulegen. 1,4% hatten einen Arbeitsweg von unter 1 km. Bemerkenswert ist, dass mit 31,5% fast ein Drittel der Umfrageteilnehmer/innen, die das Fahrrad als schnellstes Verkehrsmittel beurteilten, außerhalb des 'Fahrradradius' von 5 km wohnten: 23,3% legten 5-9,9 km zurück und 8,2% sogar über 10 km.



**Abb. 18:** Motiv Schnelligkeit nach Entfernungsklassen

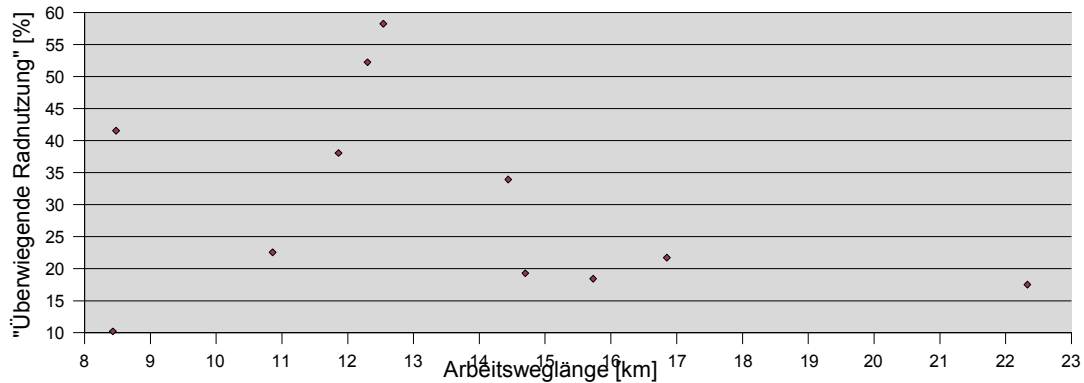
Beim Vergleich der Betriebe konnte allerdings kein Zusammenhang zwischen der durchschnittlichen Arbeitsweglänge und dem Anteil "rad-affiner" Mitarbeiter gefunden werden:

- So hatten die Beschäftigten der Gemeindeverwaltung Ratekau mit 8,4 km den kürzesten Arbeitsweg überhaupt, 46,7% der Wege lagen in der typischen Fahrraddistanz von 1-4,9 km. Trotzdem wies die Gemeindeverwaltung Ratekau den niedrigsten (über die Jahre 2000-2005, Sommer und Winter gemittelten) Anteil an "rad-affinen" Mitarbeitern auf. (Immerhin ist er aber auch am kräftigsten gestiegen.)
- Zum Vergleich: Die Technische Fakultät der Christian-Albrechts-Universität Kiel,

deren Studierende und Beschäftigte sogar einen geringfügig längeren Arbeitsweg zurückzulegen haben, wiesen einen gemittelten "Radanteil" von über 40% auf.

- Sogar das LANU, dessen Beschäftigte mit durchschnittlich 22,3 km den längsten Arbeitsweg hatten, hatte einen deutlich höheren (gemittelten) "Radanteil".

"Überwiegende Radnutzung" und Arbeitsweglänge (je Mittel)  
(N=392-453, 11 auswertbare Arbeitgeber/innen)



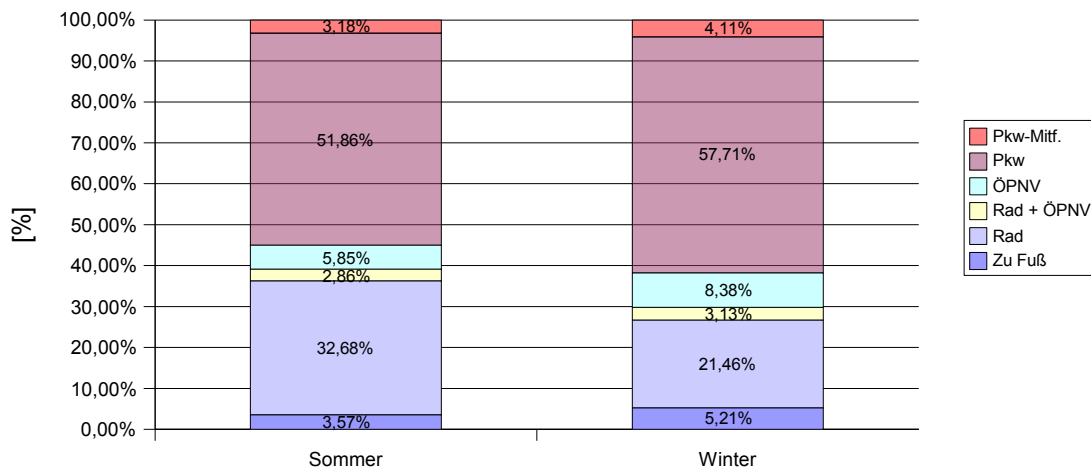
**Abb. 19:** "Überwiegende Radnutzung" und Arbeitsweglänge  
**Hinderungsgrund Wetter/Jahreszeiten**

Als dritthäufigster Hinderungsgrund gegen die Radnutzung wurde mit 17% das "meist zu schlechte Wetter" angegeben (vergl. Abb. 16). Der Einfluss der Witterung zeigt sich auch darin, dass die "überwiegende Radnutzung" im Sommer mit 32,7% deutlich höher war als der "Radanteil" im Winter, der nur 21,5% betrug. Die Beschäftigten, die nur im Sommer radelten, wechselten im Winter insbesondere auf den Pkw.

Bei den einzelnen Arbeitgeber/innen schwankten die "Radanteile" allerdings jahreszeitlich bedingt ganz unterschiedlich:

- Der größte Umstieg war beim LAsD zu verzeichnen, wo der Anteil "rad-affiner" Mitarbeiter/innen für die Sommermonate um den Mittelwert von 60,5%, für die Wintermonate aber nur um den Mittelwert von 15,9% lag.
- Am kontinuierlichsten radelten die Beschäftigten von Raytheon, deren durchschnittliche "Radanteile" 23,8% im Sommer und 19,6% im Winter betragen.

"Überwiegende Verkehrsmittelwahl" im Sommer und im Winter  
(N=392-461, Mittelwerte der Jahre 2000-2005, alle 13 Arbeitgeber/innen)



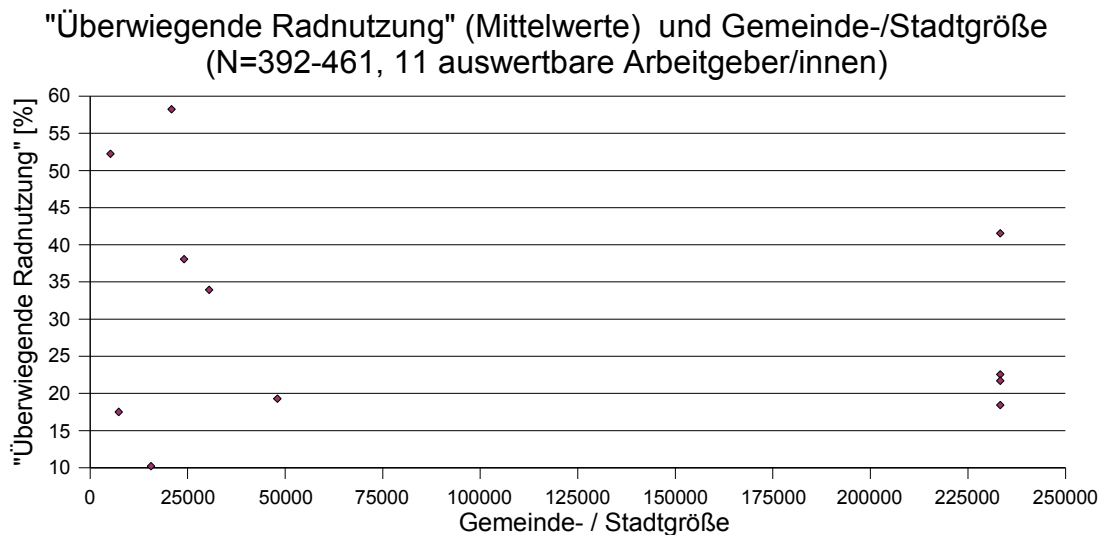
**Abb. 20:** Jahreszeiten: "Überwiegende Verkehrsmittelwahl" im Sommer und im Winter

### Einflussfaktor Gemeinde-/Stadtgröße?

Die 11 auswertbaren Betriebe lagen in Städten und Gemeinden mit 5.200 bis 233.000 Einwohner/innen, im Mittel 98.606 Einwohner/innen.

Es konnte kein Zusammenhang zwischen Radnutzung (Mittelwerte Sommer/Winter und über die Jahre 2000 bis 2005) und Gemeindegröße festgestellt werden. So unterschied sich der Anteil "Rad-affiner" bei Gemeinden der gleichen Größenklasse stark:

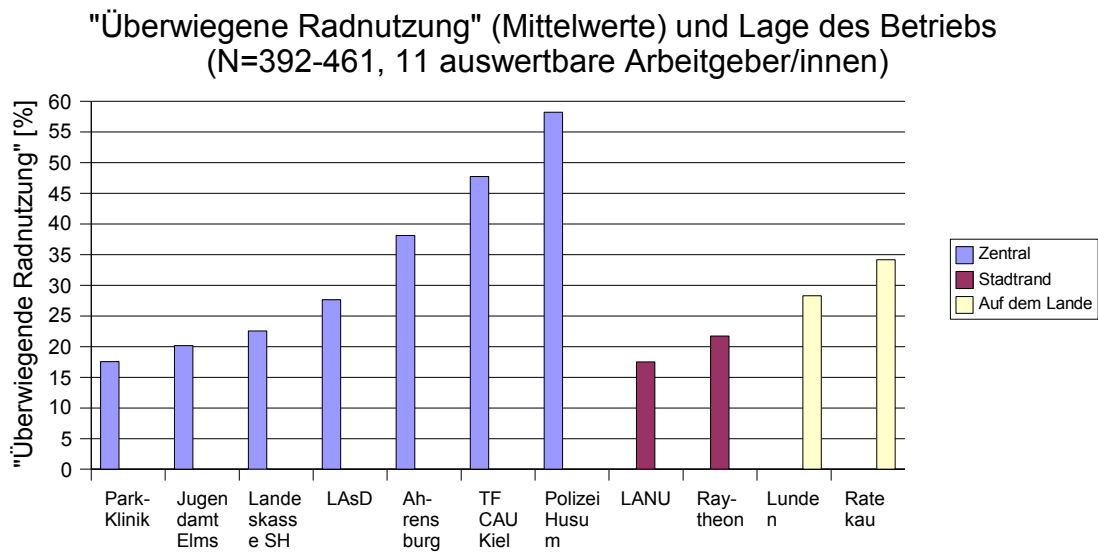
- Die Amtsverwaltung der Kirchspielslandgemeinde Lunden (5.212 Einwohner/innen) hatte einen Anteil "rad-affiner" Mitarbeiter/innen von 52,3% im Mittel; das Landesamt für Natur und Umwelt (LANU) (in Flintbek: 7.328 Einwohner/innen) von "nur" 17,5%.
- Die 4 Kieler Arbeitgeber/innen (233.270 Einwohner) wiesen Anteile "rad-affiner" Beschäftigter von 18,4%, 21,7%, 22,6% und 41,6% auf.



**Abb. 21:** Anteil "rad-affiner" Mitarbeiter/innen und Gemeindegröße

### Einflussfaktor Lage des Betriebs?

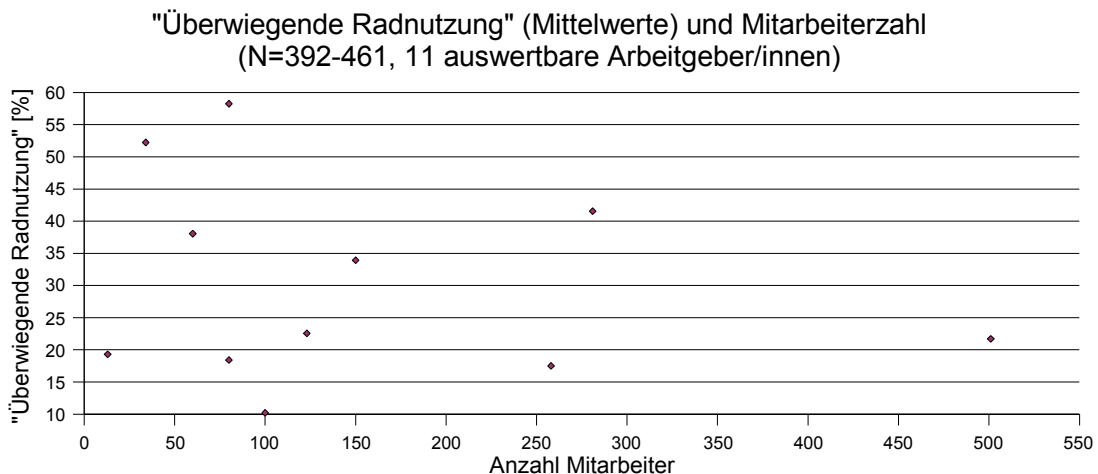
Ein Zusammenhang von Radnutzung und Lage des Betriebs (Stadtzentrum, Stadtrand oder ländlicher Raum) ließ sich nicht feststellen, wie die Graphik 22 veranschaulicht:



**Abb. 22:** Anteil "rad-affiner" Mitarbeiter/innen und Lage des Betriebs

**Einflussfaktor Betriebsgröße (Mitarbeiterzahl)?**

Die 11 Arbeitgeber/innen mit auswertbarem Rücklauf beschäftigten zwischen 34 und 501 Mitarbeiter/innen, im Mittel 152. Es konnte kein Zusammenhang zwischen dem Anteil "rad-affiner" Mitarbeiter/innen (Mittelwerte aus Sommer und Winter) und der Beschäftigtenzahl gefunden werden.



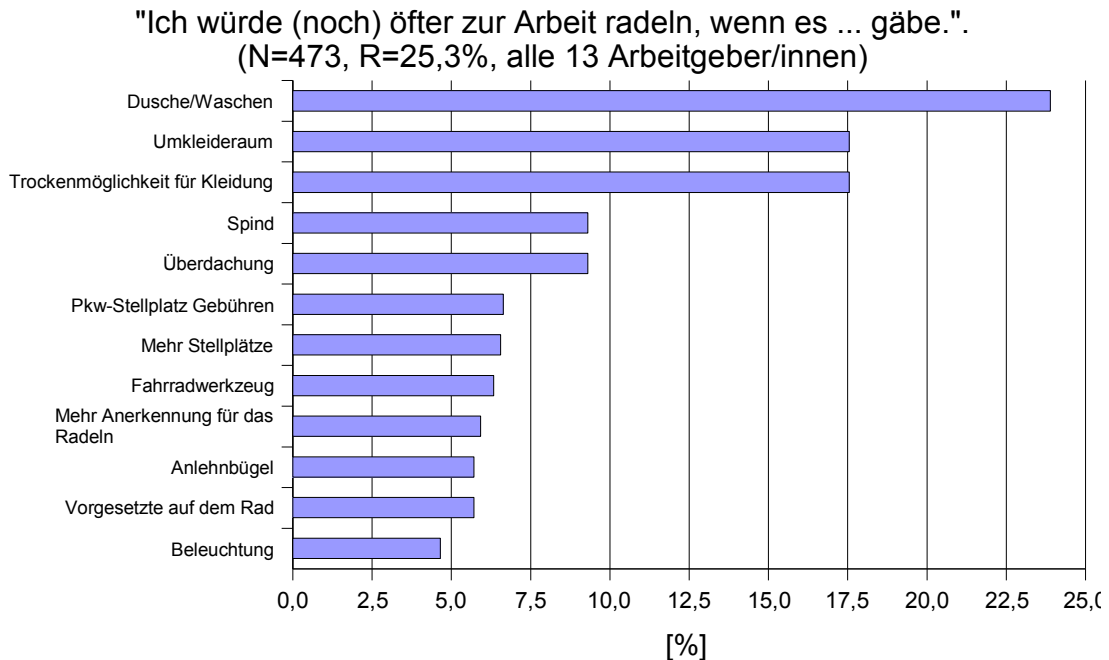
**Abb. 23:** Anteil "rad-affiner" Mitarbeiter/innen und Mitarbeiterzahl

**4.6 Motivationsmöglichkeiten zum Umstieg aufs Rad**

Frage 3: "Was könnte Sie dazu bewegen, (noch) öfter mit dem Rad zur Arbeit zu fahren?", Mehrfachnennungen möglich (Mitarbeiter-Umfrage)

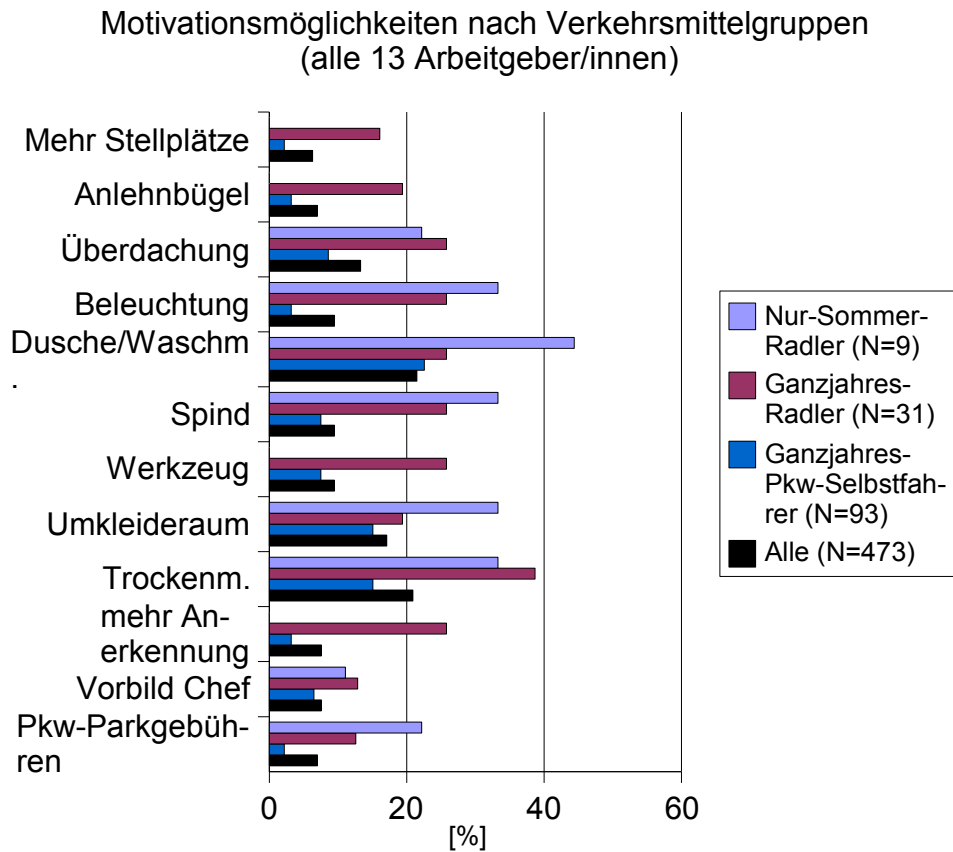
An vorderster Stelle standen die Wünsche nach einer Verbesserung der Serviceangebote: 24,1% der Umfrageteilnehmer/innen gaben an, dass die Einrichtung einer Dusche oder Waschmöglichkeit sie zu häufigerem Radfahren motivieren würde. Fast ebenso wichtig waren Umkleidemöglichkeiten (17,6%) und Trockenmöglichkeiten für Kleidung (17,6%).

Für die Fahrradinfrastruktur des Betriebs wünschten sich 9,3 % eine bessere Ausstattung der Stellplätze mit einer Überdachung, mehr Stellplätze (6,6%) bzw. Anlehnbügel (5,7%). Die "weichen" Motivationsfaktoren "mehr Anerkennung für das Radeln" und "Vorgesetzte auf dem Rad" nannten 5,9% bzw. 5,7%. Pkw-Stellplatz-Gebühren würden 6,6% der Umfrageteilnehmer/innen dazu motivieren, öfter oder überhaupt zur Arbeit zu radeln.



**Abb. 24:** Motivationsmöglichkeiten für häufigeres Radeln zur Arbeit  
Interessante Aufschlüsse bietet die Auswertung der Verbesserungswünsche nach Verkehrsmittelgruppen ("überwiegende Verkehrsmittelwahl"):

- Mehr Stellplätze und eine Überdachung würden vor allem die Radler/innen (Sommer- und Ganzjahres-Radler/innen), jedoch nur wenige Ganzjahres-Pkw-Selbstfahrer/innen dazu motivieren, häufiger mit dem Rad zur Arbeit zu fahren.
- Mehr Anlehnbügel und eine Beleuchtung würden die Sommer-Radler/innen und vor allem die Ganzjahres-Radler/innen dazu motivieren, noch öfter mit dem Rad zur Arbeit zu kommen.
- Eine Dusche bzw. Waschmöglichkeit und Spinde würden alle vier Gruppen motivieren, vor allem aber die Sommer-Radler/innen.
- Das Vorhalten von Luftpumpe und Pannen-Werkzeug könnte vor allem die Ganzjahres-Radler/innen motivieren, während Trockenmöglichkeiten für Regenkleidung sowohl Sommer- wie auch und Ganzjahres-Radler/innen ansprechen.
- Mehr Anerkennung für das Radeln wünschen sich vor allem die Ganz-Jahresradler/innen.
- Der Chef als radelndes Vorbild würde alle 4 Gruppen ähnlich stark zum häufigeren Radeln anregen.
- Pkw-Stellplatzgebühren würden vor allem die Sommer-Radler/innen zum häufigeren Umstieg auf das Rad motivieren.



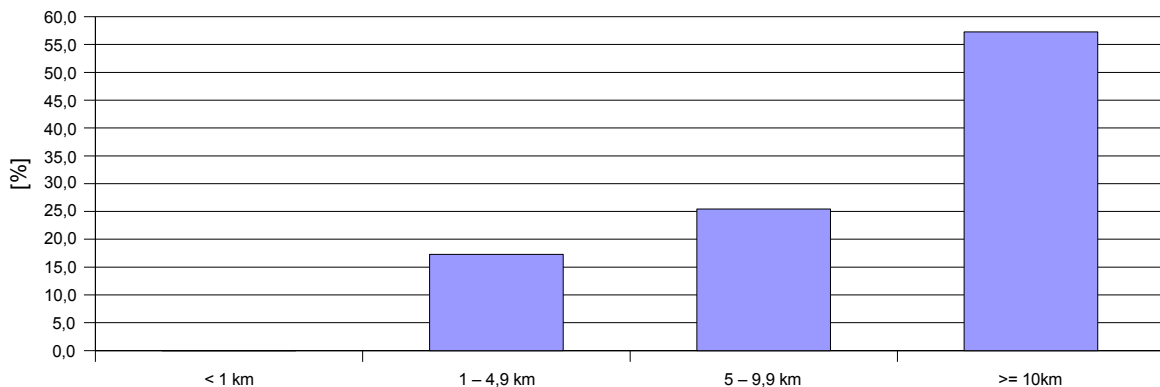
**Abb.25:** Motivationsmöglichkeiten nach Verkehrsmittelgruppen ("überwiegende Verkehrsmittelwahl")

**Motivationsfaktor Dusche**

23,9% = 110 Umfrageteilnehmer/innen gaben an, dass eine Dusch- bzw. Waschmöglichkeit sie dazu motivieren könnte, öfter oder überhaupt mit dem Rad zur Arbeit zu fahren. Der am häufigsten von Ganzjahres-Pkw-Fahrer/innen genannte Grund, der diese Gruppe zum Umstieg motivieren könnte, war mit 22,6% = 21 von 93 eine Dusche/Waschmöglichkeit.

57,3% der Personen, die sich eine Dusche wünschten, hatten einen Arbeitsweg von über 10 km (1-4,9 km: 17,3%, 5-9,9 km: 25,5%).

"Ich würde öfter zur Arbeit radeln, wenn es eine Dusche bzw. Waschmöglichkeit gäbe."  
(N=110, R=25,3%, alle 13 Arbeitgeber/innen)



**Abb. 26:** Motivationsfaktor Dusche/Waschmöglichkeit

### Motivationsfaktor ADFC/AOK-Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit"

Frage 4: "Ich habe mich schon einmal an der ADFC/AOK-Aktion 'Mit dem Rad zur Arbeit' beteiligt." (Mitarbeiter-Umfrage)

39 Personen bzw. 8% haben schon einmal an der Aktion teilgenommen.

Frage 5: "Ich fahre seitdem häufiger mit dem Rad zur Arbeit." (Mitarbeiter-Umfrage)

3% = 14 der Umfrageteilnehmer/innen gaben an, seitdem häufiger zu radeln. Von diesen 14 Personen hatten jedoch nur 4 oder knapp 1% überhaupt die Frage nach der Beteiligung mit "ja" beantwortet. Von den 39 Personen, die sich schon einmal an solch einer Aktion beteiligt haben, fahren also ca. 10% = 4 Personen jetzt öfter mit dem Rad zur Arbeit. Ohne sich an einer ADFC/AOK-Aktion beteiligt zu haben, fahren 3% öfter mit dem Rad zur Arbeit (14 von 473).

### 4.7 Effekte der Fahrradnutzung

Frage 9c: "Haben Sie Kosteneinsparungen erzielt, die Sie auf die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zurückführen?" (Arbeitgeber-Umfrage)

und Frage 9d: "Haben Sie andere Effekte beobachtet, die Sie auf die Umsetzung von Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs zurückführen?" (Arbeitgeber-Umfrage)  
Die Mehrzahl der Arbeitgeber/innen hatte keine Effekte beobachtet bzw. konnte dazu keine Angaben machen. Zwei Arbeitgeber/innen hatten immerhin Kosteneinsparungen aufgrund des gesunkenen Bedarfs an Stellplätzen für private Pkws (Polizeidirektion Husum) festgestellt bzw. aufgrund verstärkter Nutzung von Diensträdern in der Innenstadt für Benzin (Stadtverwaltung Heide).

Auch andere Effekte der Fahrradförderung wurden nur vereinzelt beobachtet. In der Park-Klinik Kiel war durch die vielfältigen Aktivitäten Radfahren zum Gesprächsthema geworden. Der neue Unterstand wurde von den radelnden Beschäftigten als Zeichen von Anerkennung und Wertschätzung wahrgenommen. Als Ergebnis vermerkte die Personalchefin

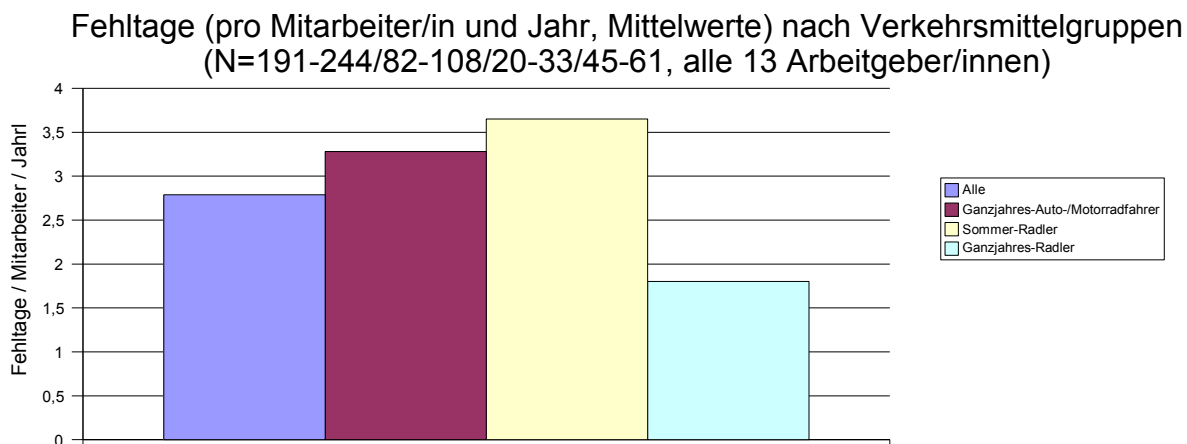
eine größere Zufriedenheit der Radler/innen. Bei der Polizeidirektion Husum wurde als Effekt der Verbesserungen beobachtet, dass das Fahrrad in weit stärkerem Maße als vollwertiges Verkehrsmittel anerkannt wird. Dies zeigte sich auch daran, dass die Beschäftigten zunehmend technisch hochwertige und damit auch verkehrssicherere Fahrräder (Bremsen, Beleuchtung) nutzten.

## Krankheitstage

Frage 8a: "Wie haben sich Ihre Krankheitstage in den Jahren 2000 bis 2005 entwickelt?" (Mitarbeiter-Umfrage)

Gesundheitsvorsorge durch regelmäßiges Radfahren ist ein weiterer Faktor, der Radler/innen nützt und im Betrieb für weniger Fehlzeiten sorgen kann. Leider erhielten wir auf die Fragen nach Fehlzeiten und Unfallzahlen auch von den Umfrageteilnehmer/innen nur wenige Rückmeldungen.

Die Mitarbeiter/innen, die das ganze Jahr überwiegend mit Pkw bzw. Motorrad zur Arbeit kamen, verzeichneten 3,3 Fehltage. Beschäftigte, die nur im Sommer radelten, waren 3,6 Tage krank. Die Mitarbeiter/innen, die das ganze Jahr über überwiegend radelten, meldeten 1,8 Fehltage.



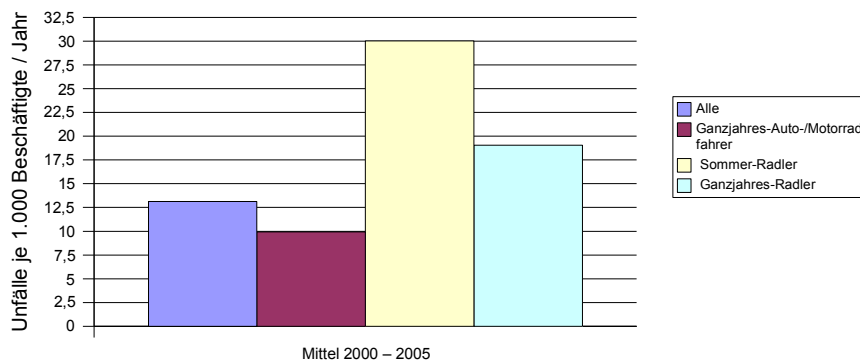
**Abb. 27:** Fehltage (pro Mitarbeiter/in und Jahr, Mittelwerte der Jahre 2000 bis 2005) nach Verkehrsmittelgruppen

## Meldepflichtige Unfälle auf dem Arbeitsweg

Frage 8b: Wie haben sich bei Ihnen in den Jahren 2000 bis 2005 die meldepflichtigen Unfälle auf dem Arbeitsweg entwickelt? (Mitarbeiter-Umfrage)

Die meldepflichtigen Unfälle (= Arbeitsunfähigkeit von mehr als 3 Tagen) je 1.000 Beschäftigte bei allen Beschäftigten (alle 13 Arbeitgeber/innen) betragen im Mittel über die Jahre 2000-2005 jährlich 13,1. Bei den Beschäftigten, die das ganze Jahr überwiegend Auto oder Motorrad fuhren, waren es im Mittel 9,9. Sommer-Radler/innen verzeichneten 30, Ganzjahres-Radler/innen 19 Wegeunfälle je 1.000 Beschäftigte.

Unfälle je 1.000 Beschäftigte (Mittel 2000 bis 2005)  
(N=266-301/124-139/25-43/56-66, alle 13 Arbeitgeber/innen)



**Abb. 28:** Unfälle je 1.000 Beschäftigte und Jahr (Mittelwerte der Jahre 2000-2005)

Radler/innen, insbesondere die Nur-Sommer-Radler/innen, aber auch die Ganzjahres-Radler/innen verzeichneten also deutlich mehr Unfälle als der Durchschnitt (13,1 Unfälle pro 1.000 Beschäftigte) bzw. die ganzjährigen Auto- bzw. Motorradfahrer/innen.

Zu beachten ist hier, dass unsere Datenbasis zu den meldepflichtigen Wege-Unfällen aufgrund der geringen Teilnehmerzahl und aufgrund der Tatsache, dass Unfälle relativ selten sind, für belastbare Aussagen zu klein ist. Außerdem wurde nicht nach Pkw- oder Radunfällen unterschieden.

## 5. Bewertung der Ergebnisse

Die aufgrund des Wettbewerbs umgesetzten Verbesserungen in den Betrieben waren vielfältig: 17 Arbeitgeber/innen meldeten uns insgesamt 75 durch GFF angeregte Verbesserungsmaßnahmen zurück. Diese bezogen sich mit der Schaffung neuer Stellplätze und der Verbesserung der Stellplatzausstattung zur Hälfte auf die Infrastruktur. Verbesserungen bei der betrieblichen Mobilität und der Kommunikation des Themas etwa mit Aktionstagen waren ebenfalls recht beliebte Maßnahmen. Schwer taten sich die Betriebe bei der Verbesserung wichtiger Serviceangebote wie Duschen und Umkleide- und Trockenmöglichkeiten. Auch finanzielle Anreize, die Erstellung von Mobilitätskonzepten und fahrradpolitisches Engagement waren selten.

Eine Steigerung des "Radanteils" aufgrund dieser Verbesserungen konnten wir in den allermeisten Fällen nicht beobachten. Immerhin liegt beim Jugendamt Elmshorn die Vermutung nahe, dass der Anstieg des "Radanteils" auf die verbesserte Infrastruktur zurückzuführen ist. Auch beim LAsD lässt sich ein Zusammenhang des 2003 gestiegenen Radanteils mit der Errichtung eines Fahrradunterstands annehmen.

Bemerkenswert ist, dass der Radanteil in den untersuchten Betrieben mit über 20% weit über dem bundesweiten Durchschnitt von 9% liegt. Auch die Mitarbeiterumfrage ließ erkennen, dass in den untersuchten Betrieben das Potenzial derjenigen, die mit dem Rad zur Arbeit kommen können, weitgehend ausgeschöpft ist: 94,7% der Beschäftigten, die nicht mit dem Rad zur Arbeit kommen und als Grund "Der Weg ist zu weit" angaben, hatten tatsächlich einen Arbeitsweg von über 10 km.

Der Spaß beim Radeln wurde mit 41% von den Umfrageteilnehmer/innen als häufigstes Motiv dafür genannt, das Fahrrad auf dem Arbeitsweg zu nutzen. Außerdem nutzten sie bewusst die Vorteile für Gesundheit ("ausreichend Bewegung", "wach bzw. entspannt ankommen"), Umwelt und Kosten ("am billigsten"). Bei Kampagnen für das Rad fahren sollte man mit diesen vier Faktoren werben.

Der bei weitem wichtigste Hinderungsgrund für die Fahrradnutzung war die Länge des Arbeitswegs. Zur Lösung dieses Problems kann eine bessere Verknüpfung von Öffentlichem Verkehr und Fahrrad beitragen. Langfristig sind Stadt- und Raumplaner gefragt, Wohnen und Arbeiten wieder näher zusammenzurücken. Aber auch bei einer etwaig geplanten Umsiedlung des Betriebs sollte dieser Faktor berücksichtigt werden.

Nach Entfernung und Dauer des Arbeitswegs wurde das Wetter als drittwichtigster Hinderungsgrund genannt. Hier könnten Information über funktionelle Kleidung und auch die Durchführung von Verlosungsaktionen wie "Fahrrad-Lotto" in jeder Jahreszeit zur Entkräftung beitragen. Auch die Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" sollte nicht nur im Sommer stattfinden. Um Wetter- und Lichtverhältnisse als Hinderungsgründe zu entkräften, können Arbeitgeber/innen für überdachte, wettergeschützte und beleuchtete Abstellanlagen sorgen.

Bei 7 Arbeitgeber/innen standen Duschen an erster Stelle der Faktoren, die die Beschäftigten zum Radfahren motivieren würden - fehlende Duschen und Umkleieräume lagen auf Rang 4 der Hinderungsgründe. In 3 Betrieben gab es diese Angebote allerdings schon (LANU: 1 Dusche, Technische Fakultät: 1 Dusche, Raytheon: Duschen bei den Umkleieräumen in der Produktion). Hier ist zu vermuten, dass die Angebote noch nicht ausreichen oder als zu unattraktiv wahrgenommen wurden.

Auch vorhandene Büros, die von den Arbeitgeber/innen z.T. als vollwertige Umkleidemöglichkeit betrachtet wurden, scheinen in der Praxis nicht auszureichen (z.B. beim LAsD, LANU, der Technische Fakultät und in Ahrensburg). Wo Duschen in offenbar hinreichender Qualität zur Verfügung stehen (Polizeidirektion Husum, Park-Klinik Kiel) beziehen sich die Wünsche eher auf das Stellplatzangebot und die Ausstattung.

Die größte Einflussmöglichkeit der Arbeitgeber/innen scheint damit in der Bereitstellung bzw. Renovierung von Duschen bzw. Wasch-, Umkleide- und Trockenmöglichkeiten zu liegen. 57,3% der Personen, die sich eine Dusche wünschten, hatten einen Arbeitsweg von über 10 km. Die Einrichtung von Duschen könnte damit insbesondere die Arbeitnehmer/innen mit einem Arbeitsweg über 10 km zum Rad fahren motivieren.

Interessant war die Betrachtung der Verbesserungswünsche nach genutzten Verkehrsmitteln. "Überwiegende Radfahrer/innen" und "überwiegende Pkw-Fahrer/innen" lassen sich offensichtlich durch z.T. sehr unterschiedliche Verbesserungen zum häufigeren Radfahren motivieren: Eine bessere Ausstattung der Fahrrad-Infrastruktur (mehr Stellplätze, Anlehnbügel, Überdachung und Beleuchtung) spielten im Gesamtergebnis zunächst eine geringere Rolle als erwartet. Sie würden vor allem die Ganzjahres-Radler/innen wie auch die Sommer-Radler/innen zum häufigeren Radeln motivieren, jedoch kaum Ganzjahres-Pkw-Selbstfahrer/innen. Gewohnheitsmäßige Autofahrer/innen benutzen die Radler-Infrastruktur nicht und können deshalb die Nachteile von Felgenkillern oder fehlenden Überdachungen nicht einschätzen. Ganzjahres-Pkw-Fahrer/innen nannten am häufigsten Duschen/Waschmöglichkeiten als Motivationsfaktor zum Radfahren. Verbesserungen der Infrastruktur motivieren also vor allem diejenigen, die bereits zumindestens gelegentlich radeln.

Möchte man also die Sommer-Radler/innen zu Ganzjahres-Radler/innen machen, sollte man in Duschen und Waschmöglichkeiten, Umkleide- und Trockenmöglichkeiten für Regenkleidung investieren und eine Pkw-Parkgebühr erheben.

Um die Ganzjahres-Radler/innen zu motivieren, weiterhin und mit Spaß und womöglich noch öfter auch im Winter zur Arbeit zu radeln, sollte neben der Investition in Duschen bzw. Waschmöglichkeiten auch die Fahrrad-Infrastruktur wie Überdachung, mehr Stellplätze, Anlehnbügel und Beleuchtung verbessert werden.

Die Durchführung der ADFC/AOK-Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" scheint eine gute Möglichkeit zu sein, Arbeitnehmer/innen auf das Rad zu locken. Etwa 10% der Aktionsteilnehmer/innen radelten nach ihrer Teilnahme öfter. Berücksichtigt man die Tatsache, dass die Einstellungen zur Verkehrsmittelwahl und das Verkehrsverhalten sehr starr, unflexibel und damit schwer zu ändern sind [Prof. Dr. Ulrich Schulz, Universität Bielefeld, 2004/2005], sind 10% ein guter Erfolg.

Wir vermuten, dass weitere wichtige Einflussfaktoren auf Verkehrsmittelwahl und Radanteil der Beschäftigten das Engagement Einzelner vor Ort und auch Traditionen in der Firma sind. Außerdem scheinen inhaltliche Ausrichtung von Unternehmen wie auch die Zusammensetzung der Belegschaft einen Einfluss auszuüben. So liegt die Fachbehörde Landesamt für Natur und Umwelt (LANU) in einer kleinen Gemeinde 8 km südlich von Kiel. Der durchschnittliche Arbeitsweg war mit 22,5 km der längste unter allen beteiligten Betrieben. Trotzdem lag der durchschnittliche "Radanteil" mit zwischen 11,6% (im Winter) und 23,5% (im Sommer) beachtlich hoch.

Die Fehltage pro Beschäftigtem und Jahr betragen im Mittel 2,8 und lagen damit insgesamt sehr niedrig. Die BARMER-Krankenkasse z.B. nennt für 2003 11,4 Fehltage [Barmer 2004], und das, obwohl die Krankenkasse erst Fehlzeiten ab dem 3. Tag (Krankmeldung mit gelbem Schein) berücksichtigt.

Radler/innen, die nur im Sommer zur Arbeit fahren, hatten überraschend etwas mehr Fehltage als der Durchschnitt und sogar als die ganzjährigen Auto- bzw. Motorradfahrer/innen. Radler/innen, die das ganze Jahr überwiegend zur Arbeit radelten, hatten von diesen vier Gruppen den deutlich niedrigsten Krankenstand. Ein gesundheitlich positiver Effekt scheint sich damit nur bei ganzjähriger Radnutzung einzustellen. Dieser interessante Zusammenhang sollte in einer systematischen Untersuchung überprüft werden.

Radler/innen, insbesondere die Nur-Sommer-Radler/innen (30 Unfälle pro 1.000 Beschäftigte), aber auch die Ganzjahres-Radler/innen (19 Unfälle pro 1.000 Beschäftigte) hatten deutlich mehr Unfälle als der Durchschnitt (13,1 Unfälle pro 1.000 Beschäftigte) bzw. die ganzjährigen Auto- bzw. Motorradfahrer/innen (9,9 Unfälle pro 1.000 Beschäftigte) (alle 13 Arbeitgeber/innen). Man könnte vermuten, dass die Nur-Sommer-Radler/innen ("Schönwetter-Radler/innen") nicht so routiniert und sicher im Straßenverkehr unterwegs sind wie die Ganzjahres-Radler/innen. Möglicherweise ist auch die Radverkehrsinfrastruktur auf dem Arbeitsweg zu gefährlich. Dies lässt sich aber mit dieser Umfrage nicht klären und bedarf einer aufwendigen Unfallursachenforschung. Unsere Datenbasis zu den meldepflichtigen Wege-Unfällen ist aufgrund der geringen Teilnehmezahl und aufgrund der Tatsache, dass Unfälle relativ selten sind, für belastbare Aussagen zu klein. In der Umfrage wurde zudem nicht nach Pkw- oder Radunfällen unterschieden.

Insgesamt liegen die Wegeunfälle im Durchschnitt aller Berufsgenossenschaften deutlich höher. Dort werden für 2004 29,4 Arbeits-Unfälle pro 1.000 Beschäftigte genannt. Legt

man die Unfallstatistik der Verwaltungsberufsgenossenschaft VBG von 2003 zugrunde, nach der 23% der meldepflichtigen Unfälle Wegeunfälle waren, käme man auf 6,8 Wegeunfälle pro 1.000 Beschäftigte [Sicherheitsreport 2005]. Geiler, Ohlmann und Musahl kommen auf eine gleiche Größenordnung: Sie nennen für eine Pro-Kopf-Verunglücktenquote 6,24 (neue Bundesländer) bzw. 4,38 (alte Bundesländer) Wegeunfälle pro 1.000 Beschäftigte [Geiler, Ohlmann und Musahl].

Unterstellt man, dass die von den "rad-affinen" Mitarbeiter/innen angegebenen Unfälle auch Radunfälle waren (entsprechend für die Pkw-Fahrer/innen) bestätigen sie die Tendenz, die Geiler, Ohlmann und Musahl in ihrer Studie der Berufsgenossenschaft "Nahrungsmittel und Gaststätten" aufzeigen: Dort wird das Risiko bei den Radfahrer/innen als mit 21,8 mal höher angegeben als bei den Pkw-Selbstfahrer/innen (Verunglückte/1 Mio. km) bzw. 6,4 mal höher (Verunglückte/1 Mio. Std.). Das Erscheinen einer entsprechenden Studie über Arbeitswege und Wegeunfallgeschehen aller gewerblichen Berufsgenossenschaften war für Ende November 2006 angekündigt; sie konnte nicht mehr in die Diskussion mit einbezogen werden.

Zur Zeit werden die Kosten der Wegeunfälle - im Gegensatz zu den Arbeitsunfällen - im Umlageverfahren von der gesamten Gemeinschaft der Unternehmen getragen. Unternehmen, die sich besonders für die Verhütung von Wegeunfällen engagieren, werden auf diese Weise nicht für ihre Anstrengungen belohnt. Daher fordern die Autoren die Gesetzgeber auf, den § 162 (1) des SGB VII zu überprüfen und die Wegeunfälle aus dem Umlageverfahren herauszunehmen. Allerdings hätten die Berufsgenossenschaften schon heute die Möglichkeit, Prämien für Maßnahmen zur Verringerung von Wegeunfällen zu gewähren. Dabei sollte dann aber die Belohnung für betriebliche Verkehrsicherheitsarbeit nicht für deren Erfolg (gesunkene Unfallzahlen), sondern für nachgewiesene Anstrengungen gewährt werden.

Insgesamt betrachtet ist die Tatsache, dass das Risiko auf dem Arbeitsweg zu verunglücken, für Radfahrer/innen größer ist als für Autofahrer/innen, allerdings kein Argument gegen Fahrradförderung. Denn das Risiko für Radfahrer/innen, im Straßenverkehr durch Unfälle mit Autos zu Schaden zu kommen, nimmt ab, sobald in einer Stadt der Radverkehr zunimmt. Bei einer Verdoppelung des Radverkehrsanteils nehmen die Radunfälle um 32% ab. Dies ist das Ergebnis einer Studie, in der Daten aus 14 europäischen Ländern sowie 47 dänischen und 68 kalifornischen Städten ausgewertet wurden [Jacobsen 2003]. Dazu überwiegen die gesundheitlichen Effekte des Radfahrens. Noch gefährlicher als Rad zu fahren ist es daher, nicht Rad zu fahren.

## **6. Erfahrungen aus anderen Projekten zur betrieblichen Radverkehrsförderung**

In den letzten Jahren wurden von ADFC und VCD mehrere Projekte zur Förderung des Fahrrads im Berufsverkehr durchgeführt. Aufwand, Intensität und Erfolge waren dabei sehr unterschiedlich. Die Erfahrungen, die hier gemacht wurden, geben wichtige Hinweise zu der Frage, welche Faktoren zum Gelingen solcher Projekte beitragen.

## **"Gewinn-Faktor Fahrrad" in Hannover**

Im Jahr 2003 begann der ADFC-Niedersachsen/Hannover gemeinsam mit dem Radverkehrsbeauftragten der Landeshauptstadt Hannover und der Planungsgemeinschaft Verkehr (PGV, Hannover) mit der Umsetzung des Projekts "Gewinn-Faktor Fahrrad" in Hannover. Konzept und Name waren nach Absprache mit uns an das Projekt in Schleswig-Holstein angelehnt.

Die Projektgruppe bereitete als Pilot-Projekt den Wettbewerb "Gewinn-Faktor Fahrrad" in Hannover vor und plante eine spätere Übertragung auf einen landesweiten Wettbewerb.

Zeitgleich wurde die Durchführung der ADFC/AOK-Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" wegen ihres großen Erfolgs in Bayern und Hamburg auf weitere ADFC-Landesverbände übertragen. Nach einem guten Start mit etlichen Interessent/innen (u.a. die Stadtwerke, TUI, Conti und VW Nutzfahrzeuge in Hannover-Stöcken) wurde der Wettbewerb "Gewinn-Faktor Fahrrad" in Niedersachsen leider zugunsten von "Mit dem Rad zur Arbeit" eingestellt.

Homepage: [www.gewinn-faktor-fahrrad.de](http://www.gewinn-faktor-fahrrad.de)

## **"Gewinn-Faktor Fahrrad" in der Region Rostock**

Auch dieses vom ADFC-Rostock im Rahmen des EU-Interreg-III-B-Projekts "Baltic Sea Cycling" 2005 durchgeführte Projekt lehnte sich im Rahmen einer Kooperation mit dem VCD Schleswig-Holstein an unseren Wettbewerb an. Die beiden Projektleiter/innen wirkten jeweils in der Jury des anderen Projekts mit.

13 Unternehmen und Behörden mit insgesamt 1.284 Beschäftigten (im Mittel 99) beteiligten sich in Rostock und Umgebung (AOK Mecklenburg-Vorpommern, Cubus Architekten, Dieng Hong – Gemeinsam unter einem Dach e.V., EWS Wirtschafts- und Sprachenschulung gemeinnützige GmbH, Hansestadt Rostock - Amt für Umweltschutz, Landkreis Dobberan - Planungsamt, Ökohaus e.V. Rostock, Riedelsche Dachbaustoffe GmbH, Rostocker Gesellschaft für Stadterneuerung, Stadtentwicklung und Wohnungsbau mbH, Rostocker Hauskrankenpflegedienst, Rostocker Straßenbahn AG, Stadtverwaltung Bad Doberan.

Die Akquise erfolgte durch Anschreiben an ca. 150 Betriebe und Presseartikel u.a. im städtischen Anzeiger. Einige Teilnehmer/innen wurden auch durch persönliche Ansprache motiviert. Fragebogen, Flyer und Punkteschema zur Auswertung des schleswig-holsteinischen Wettbewerbs wurden überarbeitet und vereinfacht. Zusätzlich wurde ein Muster-Fragebogen für eine Umfrage zur Mobilität (Mitarbeiterbefragung) beigelegt. Für das Jahr 2006 war vom Projektleiter ursprünglich eine Ausweitung des Wettbewerbs auf ganz Mecklenburg-Vorpommern vorgesehen. Wegen des hohen Zeitaufwandes dieser ehrenamtlich durchgeführten Aktion wurde dies jedoch nicht umgesetzt.

Im Jahr 2006 führte der ADFC-Landesverband Mecklenburg-Vorpommern erstmals die Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" durch. Eine Kombination dieser Aktion mit dem Wettbewerb "Gewinn-Faktor Fahrrad" wird erwogen. Besonders von der AOK wird der Fragebogen des Wettbewerbs aber als zu kompliziert beurteilt. Ob der ADFC Mecklenburg-Vorpommern im Jahr 2007 einen Wettbewerb (ähnlich) GFF parallel oder im Rahmen der Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" durchführen wird, ist noch offen. Dabei sollen separat die aktivsten Betriebe angesprochen werden.

Im Rahmen des Interreg-III-B-Projektes "Baltic Sea Cycling" wurden der Rostocker Fragebogen sowie Begleitinformationen ins Englische übersetzt und den 22 Partner/innen aus 6 Ländern zur Verfügung gestellt.

[http://mecklenburg-vorpommern.adfc.de/plattrad/plattrad34/gewinn\\_faktor.html](http://mecklenburg-vorpommern.adfc.de/plattrad/plattrad34/gewinn_faktor.html)

### **"bike + business"**

Seit 2002 führen der ADFC-Hessen und der Planungsverband Ballungsraum Frankfurt/Rhein-Main (PVFRM) in der Rhein-Main-Region das Projekt "bike + business" durch. Schirmherr des Projekts ist der hessische Verkehrsminister Dr. Alois Rhiel.

Mitarbeiter/innen des ADFC-Projektbüros führen bei den Teilnehmer/innen u.a. eine ausführliche und je nach Größe und Struktur des Betriebes mehr oder weniger aufwendige Infrastruktur-Analyse durch. Weiterhin wird viel Wert auf die interne und externe Kommunikation des Themas gelegt. Das Honorar beträgt je nach Unternehmensgröße zwischen 1.500 und 5.000 € (für ganz große Unternehmen).

Der Fokus des Projekts liegt auf der Verknüpfung der Interessen von radfahrenden Beschäftigten mit den Interessen ihrer Arbeitgeber/innen und auf der Verbesserung des Fahrradimages als modernes Verkehrsmittel. Von zentraler Bedeutung sind weiterhin die Einbeziehung von bike + business in die Gesamtverkehrspläne von Kommunen (z.B. in den Gesamtverkehrsplan der Stadt Frankfurt) und standortbezogene Verbesserungen von Radverkehrsanlagen im Umfeld der teilnehmenden Betriebe. "bike und business" ist auf 10 Jahre angelegt.

Das Angebot richtet sich nur an größere Arbeitgeber/innen ab 500 Mitarbeiter/innen, da die Zusammenarbeit mit kleineren Betrieben als zu aufwendig und damit nicht effizient erachtet wird. Mit den Arbeitgeber/innen wird ein Vertrag abgeschlossen, der diese u.a. dazu berechtigt, bis 2012 mit dem "bike + business"-Logo zu werben.

Bislang konnten 17 Unternehmen und Behörden (u.a. Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA), Deutsche Bundesbank, Deutsche Flugsicherung (Langen), Deutsche Gesellschaft für Technische Zusammenarbeit (GTZ), Deutscher Wetterdienst, Fraport AG, Hewlett Packard (Bad Homburg), Industriepark Wolfgang, Klinikum Offenbach, Stadtverwaltung Frankfurt, Stadtverwaltung Hanau, Stadtverwaltung Offenbach) mit zusammen etwa 34.000 Mitarbeitern und 9 Kommunen (u.a. Frankfurt, Hanau, Langen, Mühlheim, Offenbach, Rüsselsheim) zur Teilnahme motiviert werden.

Die Akquise von Teilnehmer/innen lief bislang über unterschiedliche Kanäle und wird als noch verbesserbar eingeschätzt. Am effektivsten waren bereits vorhandene persönliche Kontakte. Waren in den Betrieben erst einmal die "richtigen" Ansprechpartner (meist Geschäftsführung / Personalabteilung) gefunden, brauchte für das Thema nicht mehr viel gewonnen werden. Die Bedeutung der Themen "Gesundheit der Mitarbeiter", "Radfahren" und "Imageverbesserung durch Radverkehrsförderung" waren in der Regel bereits erkannt. Die Höhe des Beratungs-Honorars stellte in diesem Fall kein Problem dar.

Die Projektleitung schätzt das Projekt insgesamt als "vermutlich erfolgreich" ein. Eine Evaluation des Projekts wie auch die Überprüfung von Fahrradfreundlichkeit und umgesetzten

Verbesserungen der Teilnehmer/innen mittels einer standardisierten Bewertung (Fragebogen) ist angedacht, aber noch nicht konkret geplant und terminiert. Als besonders erfolgreich wird die Öffentlichkeitsarbeit bewertet. Mit mehr Personal und Finanzen könnte vor allem die Teilnehmer-Akquise noch verbessert werden.

Im Rhein-Main-Gebiet läuft das ADFC/AOK-Projekt "Mit dem Rad zur Arbeit" als ein Event-Projekt im Rahmen von "bike + business". Dort zeigten sich schon Synergieeffekte zwischen den beiden Projekten: Arbeitgeber/innen, die sich an der Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" beteiligten, zeigten häufig auch Interesse an einer Betriebsberatung zur Fahrradfreundlichkeit.

Homepage: [www.bikeandbusiness.de](http://www.bikeandbusiness.de)

### **"Mit dem Rad zur Arbeit"**

2001 startete der ADFC-Bayern in der Pilot-Region Günzburg seine Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit". Die Aktion richtet sich in erster Linie an die Beschäftigten. Fester Bestandteil des Projekts ist die Kooperation mit der AOK; dementsprechend stehen Prävention und persönlicher Gesundheitserfolg im Fokus der Aktion.

Die ADFC-Aktion hat eine enorme Resonanz aufzuweisen: Von den 828 Teilnehmer/innen aus 58 Günzburger Betrieben wuchs die Aktion im Folgejahr Bayern-weit auf 9.728 Teilnehmer/innen aus 923 Betrieben, 2003 kam Hamburg dazu. 2004 waren schon 10 Bundesländer dabei, in denen sich über 60.000 Teilnehmer/innen aus 7.200 Betrieben beteiligten. 2005 überschritt man - jetzt in 15 Bundesländern - die 100.000 Teilnehmer-Marke. 2006 waren erstmals alle 16 Bundesländer dabei. Allein in Schleswig-Holstein beteiligten sich 2006 mehr als 17.000 Beschäftigte aus 837 Betrieben (die bundesweite Gesamt-Teilnehmerzahl ist z.Z. noch nicht ermittelt). 2006 wurde der Erfassungsmodus geändert, so dass ab diesem Jahr nur noch Teilnehmer/innen gewertet werden, die die Aktion beenden.

Als Erfolgsfaktoren werden von den Projektleiter/innen vor allem gewertet

- die Niedrigschwelligkeit und der zu konkreter Handlung motivierende Aktions-Charakter des Projekts: An der Aktion kann teilnehmen, wer im Aktionszeitraum an mindestens 20 Tagen mit dem Fahrrad zur Arbeit fährt,
- der Team-Charakter der Aktion: In einigen Bundesländern wie Bayern können sich mittlerweile nur noch betriebliche Teams von mindestens 3-4 Kolleg/innen anmelden (wobei interessierte Einzelpersonen nicht abgewiesen werden, wenn keine Teams zustande kommen),
- der Gewinnspiel-Charakter der Aktion: Unter allen Teilnehmer/innen werden attraktive Preise verlost. Als besonders wichtig wird ein zugkräftiger Hauptpreis (eine Kreuzfahrt) erachtet.

Ziel der Aktion ist nach dem Vorbild Dänemarks, wo sich 2% der Bevölkerung an entsprechenden Aktionen beteiligen, eine Teilnehmerzahl mit Volksbewegungscharakter und damit eine feste Installation des Arbeitswegradelns in der öffentlichen Alltags- und Mobilitäts-routine.

Bayern ist das Bundesland mit der stärksten Beteiligung; hier sind mit DGB und vbw (Ver-

einigung der Bayerischen Wirtschaft e.V.) Arbeitnehmer- und auch Arbeitgeberverbände Partner der Aktion. Neben der beeindruckend anwachsenden Teilnehmerzahl werten die Projektleiter/innen als größten Erfolg, dass Radfahren zum betrieblichen Thema wird und Arbeitgeber/innen beginnen, die Vorteile des Radfahrens als Präventionsinstrument wahrzunehmen. Damit die Arbeitgeber/innen diese Vorteile für sich nutzbar machen können, kommen dabei auch allmählich geeignete Verbesserungsmaßnahmen für die radelnden Beschäftigten ins Gespräch.

Eine Gesamt-Auswertung des Projekts gibt es noch nicht. In einigen Landesverbänden wurde aber die Nachhaltigkeit der Aktion schon überprüft: In Bayern hat man durch Befragung der Teilnehmer/innen ermittelt, dass zwischen 3% und 6% der Beschäftigten, die vor ihrer Teilnahme nicht mit dem Rad zur Arbeit gefahren waren, dauerhaft aufs Rad umgestiegen sind. Wenn sich dieses Ergebnis in systematischen Nacherhebungen größeren Umfangs bestätigt, kann man die Aktion als erfolgreich bewerten: Selbst wenn man berücksichtigt, dass die Aktion vornehmlich Beschäftigte mit relativ hoher Bereitschaft erreicht, ist diese Erfolgsrate für eine Aktion, die auf eine Verhaltens- und Gewohnheitsänderung abzielt, recht hoch. Bei reinen Pull-Maßnahmen geht man von einer möglichen Steigerung des Radanteils von ca. 5-10 Prozentpunkten aus [Arbeitsgemeinschaft Umweltfreundlich zum Betrieb].

In einigen Landesverbänden werden begleitend zur Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" auch die sogenannten "Fahrradaktivsten Betriebe" ermittelt. Bei dieser Aktion werden Arbeitgeber/innen, die besonders fahrradfreundliche Aktionen durchgeführt haben, prämiert. Eine Liste mit Aktionsvorschlägen (z.B. Kodieraktionen im Betrieb, "Radler-Frühstück" in der Kantine, Einrichtung von Servicestationen mit Luftpumpe, Werkzeug oder ADFC-Reparaturkoffer) wird den Arbeitgeber/innen als Anregung zur Verfügung gestellt.

An der Aktion "Fahrradaktivster Betrieb" haben sich bislang nur wenige Arbeitgeber/innen beteiligt (2006 in Bayern: 35), verschiedene Aktionen wurden von den Projektleiter/innen aber als qualitativ gut bewertet.

Um die Angebote der Betriebe vergleichbar und objektiv bewerten zu können, besteht seit 2006 die Möglichkeit, sich als "Fahrradfreundlicher Betrieb" auf der Grundlage eines bundeseinheitlichen Kriterienkatalogs zertifizieren zu lassen.

Seit 2005 bietet der ADFC eine professionelle Beratung für Betriebe an. Hierzu wurden vom ADFC 13 ADFC-Betriebsberater/innen ausgebildet. Sie führen nach einem einheitlichem Konzept eine Beratung der Unternehmen mit einer Stärken-Schwächen-Analyse durch. Das Honorar für eine Tagesberatung beträgt 500 € (in Bayern) bis 600 €.

Bei aller gelungenen Thematisierung ist es nach wie vor nicht leicht, die Arbeitgeber/innen zur betrieblichen Institutionalisierung von Fahrradfreundlichkeit anzuregen. Dies zeigt sich unter anderem daran, dass es nach der Betriebsberatungen des ADFC bisher nur wenig Nachfrage gibt. Bundesweit wurden bisher erst fünf Betriebe beraten und noch kein Betrieb zertifiziert.

Dies mag auch daran liegen, dass der ADFC bislang aus Personalmangel fast gar keine aktive Akquise für die Beratung und Zertifizierung durchgeführt hat. In Baden-Württemberg haben aufgrund von Akquisetätigkeiten immerhin eine Potenzialanalyse und eine Betriebsberatung stattgefunden. In Bremen gab es zur Akquise eine Mailingaktion, in deren Rah-

men den an MdRzA teilnehmenden Arbeitgeber/innen eine Tagesberatung angeboten wurde.

Weil für Unternehmensberatung zu anderen Themen heutzutage deutlich höhere Honorare selbstverständlich sind, ist zu vermuten, dass der Mangel an Nachfrage weniger mit der Höhe des geforderten Honorars zu begründen ist. (Allerdings ist gerade in öffentlichen Haushalten regelmäßig kein Titel für derartige Ausgaben vorhanden.) Ein wichtiger Grund scheint vielmehr in der Tatsache zu liegen, dass die Betriebe sich mit der Mobilität ihrer Mitarbeiter/innen immer noch zu wenig beschäftigen und die Vorteile, die der Betrieb aus der Fahrradförderung ziehen kann, nicht im Bewusstsein verankert sind.

Homepage: [www.adfc.de/1653\\_1](http://www.adfc.de/1653_1) und Seiten der ADFC-Landesverbände

### **Bundesweite Übertragbarkeit und Verknüpfbarkeit mit vergleichbaren Projekten**

Mit Hilfe des Handlungsleitfadens zum Wettbewerb kann "Gewinn-Faktor Fahrrad" problemlos in anderen Regionen (Städte, Kreise, Länder) durchgeführt werden. Es sollte allerdings darauf geachtet werden, dass die Region nicht zu groß gewählt wird, damit die wichtige persönliche Ansprache von Betrieben möglich bleibt. Für die Region Rostock hat der ADFC einen vergleichbaren Wettbewerb erfolgreich organisiert.

Der Wettbewerb Gewinn-Faktor-Fahrrad kann gut mit der Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" kombiniert werden, da sich jedes Projekt an eine andere Zielgruppe (Arbeitgeber/innen bzw. Arbeitnehmer/innen) wendet. Die produktive Verzahnung gelingt aber nur, wenn die Akteur/innen sich im Vorfeld über Projekthalte, Zeitplan usw. abstimmen und die Projekthalte gegebenenfalls aneinander anpassen.

Ein Beispiel für eine fruchtbare Verknüpfung von sich ergänzenden Projekten zur Radverkehrsförderung stellt die erfolgreiche Kooperation von "bike + business" mit der AOK/ADFC-Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" im Großraum Frankfurt/Rhein-Main dar. "Mit dem Rad zur Arbeit" wurde hier als ein Event-Baustein in das Projekt "bike + business" integriert.

Für 2007 plant der ADFC Mecklenburg-Vorpommern, einen Wettbewerb in Anlehnung an "Gewinn-Faktor Fahrrad" parallel oder im Rahmen der Aktion "Mit dem Rad zur Arbeit" durchzuführen.

## **7. Fahrradförderung im Betrieb - Ein Fazit**

Erfolgreich war der Wettbewerb "Gewinn-Faktor Fahrrad" vor allem darin, das Fahrrad bei vielen unserer Teilnehmer/innen zum innerbetrieblichen Thema zu machen und etliche konkrete Verbesserungen für die radelnden Beschäftigten zu bewirken.

Damit unterstützte der Wettbewerb auch die in der Radverkehrsförderung engagierten Mitarbeiter/innen vor Ort. Mit diesen steht und fällt die Fahrradförderung in Betrieben und Behörden. Ausreichend finanzielle und zeitliche Kapazität und Unterstützung durch die Vorgesetzten sind unabdingbare Voraussetzungen dafür, dass Fahrradförderung in den Be-

trieben weiter vorangebracht wird und die Engagierten nicht aufgeben.

Durch die mit dem Wettbewerb verbundene Außenwirkung insbesondere beim Auftakt und den Preisverleihungen konnten wir das Radfahren im Berufsverkehr auch in der Öffentlichkeit ins Gespräch bringen, seinen vielfältigen Nutzen verdeutlichen und Möglichkeiten zur Fahrradförderung aufzeigen.

Die Auswertung unserer Mitarbeiterumfrage ergab, dass die GFF-Verbesserungen sich nicht unmittelbar auf eine Steigerung des "Radanteils" auswirkten. Daraus sollte aber nicht gefolgert werden, dass solche Verbesserungen wirkungslos sind. Vielmehr liegt der Schluss nahe, dass es sich bei den untersuchten Unternehmen bereits um besonders engagierte Arbeitgeber/innen mit entsprechend motivierten Beschäftigten handelt. Dies ist daran zu erkennen, dass der Radanteil dieser Gruppe mit über 20% weit über dem bundesweiten Durchschnitt von 9% liegt. Auch die Mitarbeiterumfrage zeigte, dass in den untersuchten Betrieben das Potenzial derjenigen, die mit dem Rad zur Arbeit kommen können, schon weitgehend ausgeschöpft zu sein scheint.

Will man die Arbeitnehmer/innen direkt erreichen und zum Umstieg bewegen, scheinen Aktionen wie "Mit dem Rad zur Arbeit" oder "Fahrrad-Lotto" besonders geeignet zu sein. Allerdings fanden diese Aktionen bisher fast durchweg nur im Sommer statt. Da aber aus gesundheitlicher Sicht ein regelmäßiges, möglichst tägliches und also ganzjähriges Radeln wichtig zu sein scheint, ist es für die Arbeitgeber/innen von Vorteil, gelegentliche Sommer-Radler/innen zu täglichen Ganzjahres-Radler/innen zu machen. Unsere Mitarbeiter-Befragung ergab, dass dafür eine gute Service-Infrastruktur mit Duschen, Umkleieräumen und Trockenmöglichkeiten wichtig ist. Eine bedarfsgerechte Anzahl an Fahrradstellplätzen und eine zweckmäßige Qualität (Anlehnbügel, Überdachungen, Beleuchtung) motivieren vor allem die Beschäftigten, die als Sommer- oder Ganzjahres-Radler/innen die Fahrrad-Infrastruktur schon nutzen. Um die Beschäftigten zum regelmäßigen Radfahren das ganze Jahr über zu motivieren, sollten entsprechende Aktionen auch im Herbst und Winter stattfinden.

Mit den richtigen Ansprechpartner/innen in den Betrieben Kontakt aufzunehmen, war ein wesentlicher Baustein der Projektarbeit von GFF. Die Erkenntnis, dass die Förderung der Fahrradnutzung auf dem Arbeitsweg über verringerte Infrastrukturkosten, Krankheitskosten, größere Zufriedenheit und Leistungsfähigkeit der Beschäftigten sich auch auf den wirtschaftliche Erfolg des Unternehmens auswirkt, ist unserer Erfahrung nach indes noch längst nicht bei allen Entscheidungsträger/innen angekommen. So hatten die wenigsten unserer 67 Teilnehmer/innen z.B. Daten zur Effektivität der Fahrradförderung (Krankenstand, Wegeunfälle, Einsparungen bei der Infrastruktur etc) parat. Gerade in Zeiten sinkender Budgets gilt es, das Augenmerk betrieblicher Entscheidungsträger/innen verstärkt darauf zu lenken, in welchem Maße Fahrradförderungsmaßnahmen und Mobilitätsmanagement zu betrieblichen Kosteneinsparungen beitragen können. Systematische Untersuchungen über die Effekte von Fahrradförderungsmaßnahmen und die Erstellung von Handreichungen für Arbeitgeber/innen könnten dazu beitragen, Fahrradförderung attraktiver und einfacher zu machen.

Solange die Vorteile nicht ausreichend bekannt sind und Fahrradförderung nicht institutionalisiert, sondern mehr oder weniger zufällig und vom Interesse engagierter Schlüsselpersonen abhängig betrieben wird, ist nicht damit zu rechnen, dass sich Arbeitgeber/innen aus Eigeninitiative um Beratung zum Thema kümmern.

Ist ein Unternehmen erst für das Thema sensibilisiert, wächst die Bereitschaft, eine Beratung in Anspruch zu nehmen und dadurch Infrastruktur und Serviceangebote bedarfsgerecht zu verbessern. Nach den Erfahrungen von bike + business scheinen jedoch nur größere und finanzstärkere Betriebe in der Lage (oder willens), für diese Beratungen auch entsprechend zu bezahlen. Auch die Ergebnisse unserer Arbeitgeber-Umfrage ergaben eine geringe Bereitschaft der Betriebe, für eine Beratung zu bezahlen. Das – kostenpflichtige – Beratungsangebot des ADFC-Bundesverbandes wurde bislang kaum angenommen.

Um Informationen und Knowhow zur Fahrradförderung möglichst vielen Menschen im gesamten Bundesgebiet zukommen zu lassen und auch kleinere Unternehmen und öffentliche Haushalte, die bislang gar nicht über entsprechende Titel verfügen, beraten zu können, erscheint es notwendig, diese Beratungen niedrigschwellig, d.h. kostenlos oder sehr günstig anzubieten. Dies erfordert aber eine Finanzierung solcher Projekte mit öffentlichen Fördermitteln.

Würde der Gesetzgeber – wie in Kalifornien oder den Niederlanden - die Erstellung von betrieblichen Mobilitätsplänen verlangen, würde eine Nachfrage nach solchen Beratungsleistungen entstehen. Dann könnten auch kostendeckende Honorare verlangt werden. So sind Gesetzgeber, Berufsgenossenschaften und andere öffentliche Akteur/innen gefordert, betriebliche Radverkehrsförderung zu belohnen und zu institutionalisieren.

Projekte wie "Gewinn-Faktor Fahrrad" ermöglichen durch Information und praktische Beratung, dass die vielfältigen Vorteile des Radfahrens gerade auf Alltagswegen wahrgenommen und durch Umsetzung fahrradfreundlicher Verbesserungen genutzt werden. Eine Kombination der Projekte "Mit dem Rad zur Arbeit", "bike + business" und "Gewinn-Faktor Fahrrad" sowie eine Übertragung auf andere Bundesländer oder Länder kann Synergieeffekte bringen. Das bundesweite Umstiegspotenzial ist - vergleicht man die mittleren Anteile "rad-affiner" Beschäftigter unserer beteiligten Arbeitgeber/innen mit dem bundesweiten Durchschnitt - riesig.

## 8. Literatur

- [Arbeitsgemeinschaft Umweltfreundlich zum Betrieb] "Umwelt-Verkehrsprogramme in Betrieben" 2000, Freiburg
- [Barmer 2004] "Barmer Gesundheitsreport 2004", [www.komfor.uni-wuppertal.de/Docs/Gesundheitsreport\\_202004Data.pdf](http://www.komfor.uni-wuppertal.de/Docs/Gesundheitsreport_202004Data.pdf)
- [Geiler, Ohlmann und Musahl] "Zwischen Wohnung und Arbeitsplatz: Zur Struktur des Wegeunfallgeschehens", Universität Duisburg, [http://fogs.uni-duisburg.de/fogs\\_forschung\\_wege01.html](http://fogs.uni-duisburg.de/fogs_forschung_wege01.html)
- [Jacobsen, Peter Lyndon 2003] "Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling", [www.injuryprevention.com](http://www.injuryprevention.com)
- [MiD 2002]: "Mobilität in Deutschland", [www.mid2002.de](http://www.mid2002.de)
- [Prof. Dr. Ulrich Schulz, Universität Bielefeld, 2004/2005] "Mit dem Fahrrad in Bielefeld zur Arbeit – Wirkung und Ergebnisse eines halbjährigen Modellprojektes", Institut für Innovationstransfer an der Universität Bielefeld - Geschäftsbereich Verkehrspsychologie
- [Sicherheitsreport 2005] "Das Unfallrisiko am Arbeitsplatz sinkt seit Jahren kontinuierlich", Sicherheitsreport 1/2005 der Verwaltungsberufsgenossenschaft

*Wir danken sehr herzlich  
dem Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung  
für die Förderung unseres Auswertungsprojekts  
und unseren Kolleg/innen vom ADFC und von bike + business  
für die freundlichen Auskünfte.*

Kiel, im Dezember 2006

Kirsten Kock

Susanne Heise