



Foto: Michael Blumenstein/Autoflotte

Ob mit dem Werksbus an eigenen Haltestellen am Standort oder mit den Corporate-Carsharing-Modellen aus dem eigenen Haus oder mit der eigenen Muskelkraft auf dem Rad – es gibt viele Optionen bei BMW. Die Info-Tafel und die dazugehörige App illustrieren diese

Viele Wege führen ins FIZ

Das Mobilitätsteam am Münchner Forschungszentrum von BMW muss jeden Tag die optimalen Routen und Fahrzeuge für eine Kleinstadt von 25.000 Mitarbeitern finden. Wir trafen die Mobilmacher bei der Arbeit.

Wenn in ihrem Unternehmen jeder zehnte Mitarbeiter mit dem Rad zur Arbeit kommen würde, wie viele Stellplätze müssten Sie als Fuhrpark- und Mobilitätsverantwortlicher installieren, dass es kein Chaos gibt? 20, 50, 100? Im Fall von Ulrich Stautner sind es eher tausende. Er und sein Team kümmern sich um die interne Mitarbeitermobilität der BMW Group – unter anderem hier im Forschungs- und Entwicklungszentrum (FIZ). Das FIZ ist nach Aussage von

Stautner der komplexeste Standort in der Heimatstadt des Autobauers. Und wenn es Sommer ist im Münchner Norden, dann sind laut Stautner von den gut 25.000 Mitarbeitern bis zu 17 Prozent per Bike unterwegs. Entsprechend beeindruckend sind die strategisch günstig platzierten Duplex-Fahrradständer im Parkhaus. Wichtig war, dass diese sehr leicht zu bedienen sind und im Winter den Schnee der oberen Reihe gezielt abfließen lassen. Mit ihrem grünen

Farbton strahlen diese nicht nur etwas Natürliches aus, vielmehr zieht sich das Thema Gesundheit bei der BMW Group wie ein grüner Faden durchs Unternehmen. Denn das ist mehr als nur ein positiver Randaspekt des Forcierens vom Vier- auf den Zweirad: die Mitarbeiter fit zu halten. „Klar bleiben unsere Autos wesentlicher Baustein für individuelle Mobilität, aber Orte wie diese, an denen sich 25.000 Individuen zu Stoßzeiten begegnen, erfordern zusätzliche

Foto: BMW



Tilman Haas leitet das BMW-Team Verkehr und Mobilität

„Das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter zu verstehen, ist für den Wandel entscheidend.“

Angebote“, betont Stautner. Auch wenn das Zweirad bei den Werkverkehren eine tragende Rolle spielt, ist und bleibt BMW ein Auto- und Mobilitätsanbieter – betont nicht nur Tilman Haas. Haas leitet das BMW-Team „Verkehr und Mobilität“, eine hochspezialisierte Mannschaft, die sich allen Erschließungsthemen am Standort München mit viel Sachverstand und Engagement widmet. So dass man durchaus vom Thinktank der Mobilität sprechen kann. Wobei in diesem Feld zwei Dimensionen und damit auch zwei Bereiche zusammenkommen.

Zum einen will ein Arbeitgeber wie die BMW Group, dass die Wege zum Betrieb während der Pendlerströme möglichst staufrei bleiben. Zum anderen sollen auch Werkverkehre – also die Arbeitswege zwischen den Standorten – effektiv gestaltet werden und da kommt das Fahrrad ins Spiel. Beim ersten Teil der Anforderung, der zum Aufgabenfeld von Haas zählt, spielen Maßnahmen wie optimierte Ampelschaltungen, optimiertes Parkplatzmanagement oder clevere Pendelbusse (mit Wlan im Bus, so dass dort bereits gearbeitet werden kann) eine Rolle. Seine Ansprechpartner sind oft die Betreiber der Verkehrsbetriebe oder die öffentlichen Behörden – spricht die Stadt selbst. „Und hier haben wir einen sehr guten und direkten Draht gefunden“, betont Haas. Man wird

verstanden mit seinen Anliegen, was aber nicht automatisch heißt, dass gewisse Bauprojekte nicht auch hier Zeit brauchen. Viel Zeit bisweilen. Aber diese Übergangphasen kann man nutzen, um eigene Projekte zu starten und die eigenen Mitarbeiter für alternative Wege zu sensibilisieren, denn wie Haas erklärt, gilt: „Das Verhalten der Nutzer zu verstehen und mitunter zu ändern, ist für den Wandel gerade im urbanen Bereich der entscheidende Schritt.“

Alle Infos auf den großen Screen

Um die zahlreichen Alternativen, die es jetzt schon gibt, sichtbar zu machen, steht ein großer Screen mit aktuellen Verkehrsinformationen direkt im Eingangsbereich. Er gibt Infos darüber, wann die nächste U-Bahn oder Buslinie fährt, wie viele Car-sharing-Fahrzeuge am Standort verfügbar sind, ebenso wie die Anzahl der Leihräder. Diese heißen Pro-Bike und ähneln dem bekannten Call-a-Bike-System der Deutschen Bahn. Um den vierstelligen Zugangscode fürs Schloss zu erhalten, reicht es, mit dem Diensthandy eine zentrale Nummer zu wählen. Das Smartphone dient der Registrierung. Da es interne Fahrten sind, spielt der geldwerte Vorteil hier keine Rolle. Ärger gibt es nur, wenn die gut 120 Fahrräder nicht an die über 20 festen Stationen zurückgebracht werden. Denn das Free-

Floating ist auf dem Werksgelände tabu. Die Servicearbeiten an den Velos übernimmt ein Dienstleister. Wiederum ein zusätzliches Serviceangebot ist in großen weißen Boxen nahe den Fahrrad-Duplex-Stellplätzen verbaut: Hier stehen Ladeboxen für die E-Bike-Akkus der Mitarbeiter. „Das ist im Moment noch in der Pilotphase, aber andere Standorte haben bereits Interesse signalisiert, das Verfahren zu übernehmen“, verrät BMWs Mobilmacher Stautner. Und so lange das Aufladen beim Arbeitgeber steuerfrei bleibt, ist die Abrechnung ohne Zwang.

Da nicht jeder Weg in Fahrradfahrlänge zu handhaben ist, pendeln auch Busse auf dem weitläufigen Gelände und zwischen den Standorten. Die großen Linienbusse mit 50 Sitzplätzen und mehr – die wie alle Busse durch externe Partner betrieben werden – fahren auf festen Routen sowie nach fixem Fahrplan und bringen die Pendler zur Arbeit und wieder nach Hause. Das Pendant sind die beklebten Kleinbusse mit rund 20 Plätzen. Diese fahren nach Fahrplan zwischen zahlreichen BMW-Standorten im Münchner Norden.

Per App zum Fahrzeug

Individueller und vor allem emissionsfrei geht manche Dienstfahrt mit dem i3. Die Stromer sind unter anderem als Poolfahr-



Foto: Michael Blumenstein/Autoflotte

Ulrich Stautner (vorn links) tüfelt mit seinem Team an internen Mobilitätslösungen

zeuge im Corporate Carsharing buchbar und erhalten an den Schnellladern ihre Akku-Auffrischung. Um zu sehen, ob ein Stromer verfügbar ist, muss man nicht in die Eingangshalle zum großen Info-Screen. Es genügt ein Blick auf eine App oder Weblösung. Dieses Eigenprodukt bündelt alle Infos für jeden Mitarbeiter.

Am FIZ wird nicht nur geforscht, sondern auch gebaut, wovon ein riesiger Kran beim Rundgang zeugt. Bis Mitte kommen-

ver gestalten. Indem man eben Mitfahrangebote einführt (sind in Planung) oder den Zugriff auf die knappen Parkmöglichkeiten intelligent managt. Per App sehen die BMW-Mitarbeiter, wie viele freie Parkplätze es in den firmeneigenen Parkhäusern aktuell gibt. Letzten Endes geht es um einen ausgewogenen Modal-Split, also einen passenden Anteil von Fahrrad, ÖPNV und Autofahrten. „Das Ganze funktioniert aber nur, wenn wir die Intermodalität also das

15.000 Mitarbeiter haben sich für das Leasingrad angemeldet.

den Jahres soll, wo heute noch ein Rohbau in den weiß-blauen Himmel ragt, Platz für weitere 5.000 neue Mitarbeiter entstehen. Dass dies nicht im Chaos endet, ist Teil der Aufgabe von Stautner, der 2017 zum Mobilitätsteam stieß, als der Bauabschnitt I des Programms FIZ Future zu wachsen begann. Auch für diese neuen Mitarbeiter wird sehr oft das Auto nicht vollends ersetzt werden können. Allerdings kann man die Nebeneffekte des stundenlang unbenutzt stehenden Zweischers positi-

einfache Wechseln zwischen den Verkehrsmitteln bei ein und derselben Wegstrecke wirklich umgesetzt bekommen. Dazu muss unser Team die Wege für die Mitarbeiter mitdenken und ihnen entsprechende Angebote offerieren. Die Wahlfreiheit bleibt dem Mitarbeiter aber stets erhalten“, bekräftigt Haas.

Da das Team natürlich nicht überall gleichzeitig sein kann, gibt es im Intranet das Pendant, die Seite „Campus Mobility“. Hier ist von der Car Policy bis zum BMW

„LeaseRad“ alles zusammengefasst. Gerade das Dienstrad ist ein Erfolgsgarant. „Wir haben zusammen mit Jobrad die Initiative ‚BMWLeaseRad‘ für die FIZ-Mitarbeiter gestartet. Sagenhafte 15.000 Mitarbeiter haben sich für das Programm angemeldet und über 3.000 Nutzer gibt es bereits“, berichtet Stautner stolz. Jeder Nutzer sieht im eigenen Dashboard, dem BMW Mobility Manager, wie weit die Finanzierung seines Lease-Rads ist. Die BMW Group finanziert das ganze über 36 Monate kontinuierlich. Der Mitarbeiter wiederum bezahlt die jeweils aufgelaufenen Monatsbeiträge direkt aus seinen Brutto-Sonderzahlungen, die in der Regel zweimal im Jahr an die Mitarbeiter gehen.

Feedback und Ideen einholen

Da für die meisten Mitarbeiter aber digitale Aufzeichnungen eher geduldig sind, informieren die Mobilitätsbeauftragten regelmäßig in Veranstaltungen auf dem Campus über neue Projekte. „Feedback und Ideen holen wir uns auch per internen Befragungen ein. Das klappt sehr gut“, berichtet Stautner. Das gilt auch für das Einbinden des Betriebsrates. „Dieses positive Urteil gilt standortübergreifend. Die Mobilitätsfrage ist kein typisches Konfliktthema zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Das ist auf jeden Fall ein Vorteil für uns.“

Guter Draht zur Stadt

Eine hohe Akzeptanz erfährt man auch seitens der Unternehmensführung. „Wir kommen mit unseren Ideen sehr schnell voran, da das Programm FIZ Future direkt unter der Bereichsebene und damit auch bei vorstandsrelevanten Themen richtig angesiedelt ist“, berichtet Stautner. Das hilft auch bei Großprojekten wie ein möglicher Autobahnanschluss (A99) oder eine neue S-Bahn-Haltestelle (DB Nordring) für Pendler, die viele Jahre dauern.

Schneller kamen die Scooter mit E-Antrieb auf die Straße. Seit Mitte Juli rollt auch BMWs X2City los. Mit bis zu 30 Kilometern Reichweite wäre dieser ideal für Anschlusswege zu U-Bahn oder Bus oder eben auf dem FIZ-Gelände. Und ein bisschen kompakter als ein Fahrrad sind sie auch. Was uns wieder zur Ausgangsfrage führt ...

Rocco Swantusch