

Das modulare Verkehrskonzept der Lufthansa Basis Hamburg

Der Betrieb:

Innerhalb der Lufthansa Basis Hamburg sind 8700 Arbeitnehmer von 13 Konzerngesellschaften inkl. Norderstedt beschäftigt. Der größte Teil ist in der Flugzeug- und Flugtriebwerküberholung tätig. Ab 1991 wurde bei der Lufthansa ein modulares betriebliches Verkehrskonzept erarbeitet und beginnend ab 1992 Schritt für Schritt umgesetzt.

Es besteht aus den folgenden Modulen:

Fahrradförderung:

Statt einer zentralen Abstellanlage vor der Haupteinfahrt der Lufthansa Basis wurden 35 dezentrale Abstellanlagen innerhalb des sehr großen Betriebsgeländes gebaut. Diese liegen dicht an den Arbeitsorten bzw. den Umkleideräumen. Der Vorteil für die Fahrradfahrer besteht in täglich bis zu 2x10 Minuten Zeitersparnis gegenüber den Autofahrern. Diese müssen ihre Fahrzeuge in der Regel auf großen, relativ abseits gelegenen Parkplätzen abstellen.

Erfolg: Steigerung der Zahl der Radfahrer von durchschnittlich 450 auf 700 pro Tag.

Diverse Fahrradroutenempfehlungen aus verschiedenen Hamburger Stadtteilen zur Lufthansa Basis wurden bisher im Internet angeboten und werden stattdessen in Kürze im LH-Intranet verfügbar sein.

Projekt 2003: Automatisches Fahrradtor zur Umwegvermeidung.

Fahrgemeinschaftsförderung:

Statt auf den großen Außenparkplätzen dürfen registrierte Fahrgemeinschaften im Rahmen eines Konzeptes auf das Betriebsgelände der Lufthansa Basis fahren.

Erfolg: Vorher 63 Fahrgemeinschaftsmitglieder, jetzt über 500.

Lufthansa CarPool:

1994 wurde das betriebliche Car Sharing System, der Lufthansa CarPool*, in Hamburg eingerichtet. Rechnerisch teilen sich jeweils etwa 10 Beschäftigte einen der z.Z. 170 Pkw am Standort Hamburg. Auch Beschäftigte anderer Betriebe am Flughafen können den CarPool nutzen.

Zielrichtung: Einsparung von Pkw-Parkplätzen

Ergänzende Mobilität für HVV-Nutzer

Ergänzende Mobilität für Fahrradfahrer

Eindämmung der Zweit-Pkw Welle

Alternative für Fahrgemeinschaften

Solarmobilförderung (im Netzverbund):

Einige Pkw-Stellplätze wurden mit abschließbaren Steckdosen ausgerüstet.

Erfolg: Anfangs +2, z.Z. ungenutzt.

Job Ticket für den ÖPNV:

Im September 1994 wurde der erste bundesweit flächendeckenden Job Ticket Tarifvertrag zwischen dem Lufthansa Konzern und der Gewerkschaft ötv abgeschlossen.

Erfolg in Hamburg: 1991 = 360 HVV-Nutzer

1995 = 520 „ „

| | | | |
|-----------------|------|---|---|
| 1997 = | 950 | „ | „ |
| Januar 2001 = | 1150 | „ | „ |
| Dezember 2001 = | 1432 | „ | „ |
| Dezember 2002 = | 1560 | „ | „ |

Bei den Nutzerzahlen ist zu berücksichtigen, daß ca. 50% der Beschäftigten im Zwei- und Dreischichtbetrieb tätig sind.

HVV Fahrplanauskunftssystem von D&R:

Seit 1996 ist diese Fahrplansoftware der Hamburger Firma Deike & Römer auf dem gesamten PC-Netz der Lufthansa Basis Hamburg installiert. Zusätzlich sind in den beiden Kantinen zwei PCs „für jedermann“ aufgebaut. Jeder, bzw. jede Beschäftigte hat so die Möglichkeit, sich schnell und komfortabel über die jeweils optimale HVV-Verbindung zu informieren.

Erfolg: Ein Teil der Steigerung der ÖPNV-Nutzung kann der Transparentmachung des HVV-Angebotes zugeschrieben werden.

Neu seit Fahrplanwechsel 2000: Auch der Fahrplan des internen Basis Shuttle Bus wurde in die Software integriert. Dies bedeutet, daß sich die Beschäftigten einen Fahrplan vom Bürogebäude oder der Flugzeughalle bis nach Hause erstellen und ausdrucken können

Neue Haltestellenanlage:

Anfang 2000 wurde die neue Haupteinfahrt der LH-Basis in Betrieb genommen. Bereits bei der Planung wurden Überlegungen des Betriebsrates berücksichtigt, den Neubau zu nutzen um die ÖPNV-Nutzung noch komfortabler und zeitsparender zu machen. Durch sinnvolle Linienführung konnten externe ÖPNV-Buslinien, der Airport Shuttle Bus und der interne Basis Shuttle Bus kurzwegig verknüpft werden.

Bewährungsprobe: Zwischen November 2001 und März 2002 kam es erstmalig zu einer großen Bewährungsprobe des Verkehrskonzeptes. Rein rechnerisch hätten in dieser Zeit infolge einer größeren Neueinstellungswelle (700 MA) bei statischen Verkehrsmittelwahlverhalten ca. 400 bis 450 Mitarbeiter nicht auf den Mitarbeiterparkplätzen untergebracht werden können. Als Sofortmaßnahme wurde das Fahrgemeinschaftskontingent erhöht und je eine Werbeaktion pro ÖPNV und Fahrrad angeschoben. Tatsächlich erhöhte sich die Zahl der ÖPNV-Nutzer von 1150 auf 1432 Mitarbeiter, auch fuhren im Durchschnitt etwa 100 Mitarbeiter mehr als in vergangenen Wintern mit dem Fahrrad zur Arbeit. Am 16. Januar waren es bei minus 2° Celsius 410 Radler, daß sind etwa 60% der "Grundlast"!

PBS-Projekt 2003: Einführung eines transponderkartengestützten Parkraum-Bewirtschaftungs-Systemes. Dazu wurden 2001 und 2002 schon umfangreiche Vorarbeiten geleistet. Zur Zeit werden Möglichkeiten ausgelotet, die Mitarbeiter an den Kosten für den Parkraum oder des Mediums zu beteiligen. Ziel ist es, eine Veränderung des Verkehrsmittelwahlverhaltens herbeizuführen. Auch alternative Möglichkeiten, wie z.B. Ausgrenzungsmodelle (unter X,0 km keine Parkmarken) wurden ausgearbeitet und überprüft.

Das Verkehrskonzept wird weiterentwickelt!