



Quelle: Collage ILS, Fotolia/Christian Müller

# MIT MOBILITÄTSBERATUNG ZU SAUBERER LUFT

**Unternehmen ist es mittlerweile deutlich wichtiger, die Mobilität ihrer Beschäftigten effizient zu gestalten. Mit der VDI-Richtlinie Mensch und Technik 5110-1 möchte die VDI/DIN-Kommission Reinhaltung der Luft (KRdL) Qualitätsanforderungen für Mobilitätsberater vorgeben.**

---

#### **Mechtild Stiewe**

Dipl.-Ing. Raumplanung, ist seit 2002 wissenschaftliche Mitarbeiterin am Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung. Sie ist Vorsitzende der Arbeitsgruppe NA 134 BR-03 SO „VDI-Richtlinie zum Mobilitätsmanagement“. [mechtild.stiewe@ils-forschung.de](mailto:mechtild.stiewe@ils-forschung.de)

#### **Dr. Rudolf Neuroth**

studierter Physiker, ist seit 1995 in der VDI/DIN-Kommission Reinhaltung der Luft (KRdL) – Normenausschuss tätig, seit 2002 als Geschäftsführer der KRdL. [neuroth@vdi.de](mailto:neuroth@vdi.de)

Seit 160 Jahren gibt der Verein Deutscher Ingenieure e. V. (VDI) wichtige Impulse für neue Technologien und technische Lösungen, die mehr Lebensqualität, eine bessere Umwelt und mehr Wohlstand versprechen. Mit rund 155.000 Mitgliedern ist der VDI der größte technisch-wissenschaftliche Verein Deutschlands. Als Sprecher der Ingenieurinnen und Ingenieure sowie der Technik gestaltet der VDI die Zukunft aktiv mit. Mehr als 12.000 ehrenamtliche Expertinnen und Experten bearbeiten jedes Jahr neue Erkenntnisse zur Förderung des deutschen Technikstandorts. Als drittgrößter technischer Regelsetzer ist der VDI Partner für Wirtschaft und Wissenschaft. Er arbeitet eng mit dem Deutschen Institut für Normung e. V. (DIN) zusammen, das als unabhängige Plattform für Normung und Standardisierung weltweit tätig ist. Als Partner von Wirtschaft, Forschung und Gesellschaft trägt DIN wesentlich dazu bei, Innovationen zur Marktreife zu entwickeln und Zukunftsfelder wie Industrie 4.0 und Smart Cities zu erschließen. Rund 32.000 Expertinnen und Experten aus Wirtschaft und Forschung, von Verbraucherseite und der öffentlichen Hand bringen ihr Fachwissen in den Normungsprozess ein, den DIN als privatwirtschaftlich organisierter Projektmanager steuert. Die Ergebnisse sind marktgerechte Normen und Standards, die den weltweiten Handel fördern und der Rationalisierung, der Qualitätssicherung, dem Schutz der Gesellschaft und Umwelt sowie der Sicherheit und Verständigung dienen.

Die gemeinsame Kommission des Vereins Deutscher Ingenieure e. V. (VDI) und des Deutschen Instituts für Normung e. V. (DIN) „Reinhaltung der Luft (KRdL) – Normenausschuss“ ist das Netzwerk in Deutschland zum Thema Luftreinhaltung (siehe Abb. 1). 1.200 Expertinnen und Experten aus Wirtschaft, Wissenschaft und Verwaltung erarbeiten in über 170 Arbeitsgruppen VDI-Richtlinien und DIN-Normen zu allen Fragen im Bereich der Reinhaltung der Luft. Die technischen Regeln der KRdL konkretisieren die Anforderungen der Umweltgesetzgebung im nationalen wie im europäischen Rahmen. Sie sind verbindlicher, weil sie in die nationale Gesetzgebung zur Luftreinhaltung einbezogen werden. Mit Ihrer Standardisierungsarbeit auf nationaler, europäischer (CEN) und internationaler (ISO) Ebene entlastet die KRdL den Staat und damit das Umweltministerium, das Umweltbundesamt sowie die Europäische Kommission. Der VDI arbeitet inzwischen seit mehr als 60 Jahren mit den staatlichen Institutionen zusammen.

Seit über 25 Jahren führt die KRdL das Sekretariat des internationalen Normungskomitees ISO/TC 146 „Luftbeschaffenheit“ und das Sekretariat des europäischen Komitees CEN/TC 264 „Luftbeschaffenheit“. Die Zuständigkeiten für die nationale, die europäische und die internationale Regelsetzung

im Bereich der Luftreinhaltung liegen damit in einer Hand. Über diesen Weg gelingt es dem VDI und DIN, den hohen nationalen Stand der Technik in der Luftreinhaltung erfolgreich in die europäische und die internationale Standardisierung einzubringen. Das Themenspektrum reicht von der Messtechnik zum Beispiel für Feinstaub oder Stickstoffoxide über die Gewinnung und Bereitstellung von Anlagendaten für den BREF-Prozess (Best Available Techniques Reference Document) sowie meteorologische Messungen und Ausbreitungs-Modellierung bis hin zur Geruchsprüfung von Innenraumluft und der umweltmedizinischen Bewertung von Bioaerosolen.

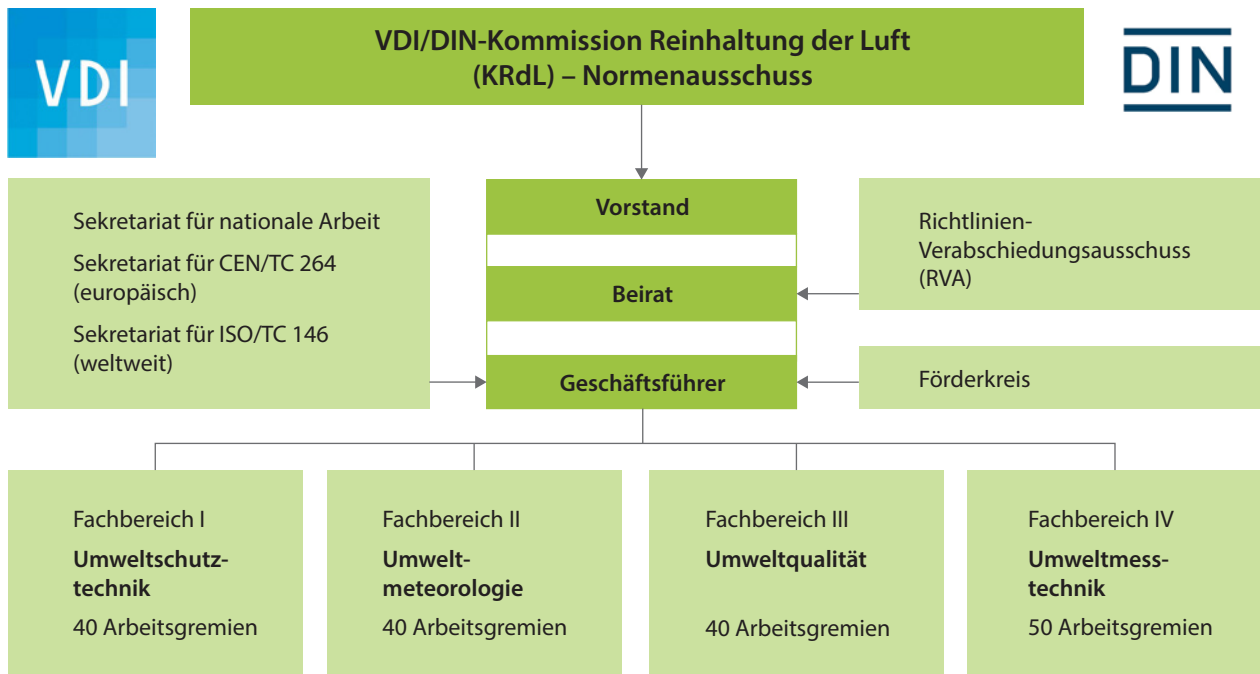
Nicht nur viele Kommunen, sondern auch viele Unternehmen sind angesichts der Überschreitung des europäischen NO<sub>2</sub>-Grenzwertes in 70 deutschen Städten derzeit verunsichert. Stadtzentren lassen sich über den „klassischen“ motorisierten Individualverkehr nicht mehr zwingend erreichen. Lösungsansätze konzentrieren sich oftmals nur auf alternative Antriebskonzepte (E-Mobilität, gasbetriebene Fahrzeuge, Hybrid- oder Wasserstoffantriebe) oder Nachrüstungen von Euro-5- und Euro-6-Fahrzeugen. Das ist aber zu kurz gedacht, nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund der vielen Staus auf Deutschlands Straßen. Der Zeitpunkt ist gekommen, neue Mobilitätskonzepte zu prüfen und umzusetzen.

Es kann nicht nur darum gehen, verkehrsbedingte Schadstoffemissionen wie insbesondere NO<sub>2</sub>, Feinstaub oder CO<sub>2</sub> zu senken. Betriebliches Mobilitätsmanagement eröffnet neue Chancen, die bis in den Bereich des betrieblichen Gesundheitsmanagements und der Fachkräftebindung gehen. Betriebliches Mobilitätsmanagement (vgl. Beitrag Reutter/Stiewe in diesem Heft) steht für unterschiedliche, aber abgestimmte Maßnahmen und für ein effizientes und ressourcenschonendes Mobilitätsverhalten. Dieser Ansatz geht über die „klassische“ Verkehrsplanung hinaus und ergänzt diese. Für Betriebe handelt es sich dabei um einen strategischen Ansatz, der mit zielgruppenspezifischen Informationen, Motivationen und Anreizsystemen Mobilität ermöglichen, aber zugleich die Belastungen durch den entstehenden Verkehr verringern soll.

Mobilitätsmanagement hat mittlerweile in Europa weitgehend Fuß gefasst. Neben Betrieben setzen Kommunen, Schulen und der Tourismus Mobilitätsmanagement erfolgreich um. Klassische Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements sind die Förderung des Fahrradverkehrs und öffentlicher Verkehrsmittel sowie die Stärkung der Stadt der kurzen Wege und des Gehens. Weitere wichtige Einsatzfelder sind die Forcierung von umweltfreundlichen Fahrzeugen sowie die Bewusstseinsbildung für einen spritsparenden

1

Organisatorische Gliederung der VDI/DIN-Kommission Reinhaltung der Luft (KRdL) – Normenausschuss



Quelle: KRdL im VDI und DIN

Fahrstil und eine klimaschonende Wahl der Verkehrsmittel. Der Markt für Mobilitätsmanagement wächst also – und damit auch die Nachfrage nach Beratungsleistungen zum Mobilitätsmanagement. Dies ist Grund genug, sich auch in der KRdL mit dem Thema Mobilitätsmanagement zu beschäftigen.

Auf Beschluss des Wissenschaftlichen Beirats im VDI und des VDI-Präsidiums gibt es seit Mitte 2018 die VDI-Richtlinie Mensch und Technik (VDI-MT) als weiteres „Format“ der technischen Regelwerke. Sie trägt dem Rechnung, dass im VDI zunehmend auch die Standardisierung von Inhalten erfolgt, die zusätzlich zum Technikbezug gesellschaftliche Relevanz haben. Beispiele dafür sind die Anforderungen an die Qualifikation von Personen beim Umgang mit Technik oder ein Vorgehen in managementspezifischen Fragen.

Auch im Bereich des unternehmerischen Handelns hat eine effiziente(re) Gestaltung der Mobilität der Beschäftigten

erheblich an Bedeutung gewonnen. Damit einhergehend braucht es auch mehr befähigte Personen, die das Mobilitätsmanagement umsetzen. Die Umsetzung erfordert spezifische Fachkenntnisse, die jedoch erst nach und nach auch Eingang in die Aus- und Fortbildung finden. Um für die Qualitätsanforderungen an solche Personen eine Richtschnur vorzugeben, erarbeitet ein interdisziplinärer Expertenkreis der KRdL die Richtlinie VDI-MT 5110-1 „Betriebliches Mobilitätsmanagement – Qualifikationsmerkmale für die Auswahl von befähigten Personen für Mobilitätsmanagement“ (VDI 2018). Damit bezieht die KRdL nun auch die Aspekte des betrieblichen Mobilitätsmanagements in die Standardisierungsarbeit ein.

Die Richtlinie VDI-MT 5110 Blatt 1 [1], die im April 2019 als Weißdruck erschienen ist, beschreibt die Anforderungen und Qualitätsmerkmale für die Auswahl der Beraterinnen und Berater, um privaten Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen den Zugang zum Themenfeld Mobilitäts-

management zu erleichtern. Eine effiziente Gestaltung der von privaten Unternehmen und öffentlichen Einrichtungen direkt und indirekt verursachten Verkehrsströme setzt voraus, dass die Organisation der Mobilität als eigenständiges Handlungsfeld aufgefasst wird. Im Prinzip können private Unternehmen und öffentliche Einrichtungen die damit verbundenen Aufgaben entweder in Eigenregie erledigen oder sich dazu des Sachverständs Dritter bedienen. Im Sinne der Nachhaltigkeit ist eine Kombination dieser beiden Ansätze besonders erfolgversprechend. Die VDI-Richtlinie legt fest, welche Kriterien bei der Auswahl von Mobilitätsberaterinnen und -beratern zu berücksichtigen sind. Dabei kommt es vor allem darauf an, die Verantwortlichkeiten und Zuständigkeiten der betrieblichen Mobilitätsberatung und des betrieblichen Mobilitätsmanagements klar voneinander abzugrenzen. Aus diesem Grund unterscheidet die VDI-Richtlinie zwischen „externen Beratern“ und „internen Managern“, „Koordinatoren“ und „Beauftragten“. Sie dient in erster Linie zur Qualitätssicherung einer externen Mobilitätsberatung, gibt aber auch wichtige Hinweise und Empfehlungen, die das interne Mobilitätsmanagement verbessern helfen.

Die Richtlinie geht ausführlich auf die notwendigen Qualitätsmerkmale für „befähigte Personen im Mobilitätsmanagement“ ein. Das betrifft die Rolle und Aufgaben in den Institutionen sowie auch die Mindestanforderungen an die Ausbildung, berufliche Erfahrung, die Qualifikationsnachweise und Spezialwissen. Um in das Thema einzuführen, stellt sie zunächst Ziele und Handlungsfelder des betrieblichen Mobilitätsmanagements und die Inhalte dar. Dabei wird Wert darauf gelegt, die Prozesshaftigkeit und auch die Analogien zu anderen betrieblichen Managementsystemen zu verdeutlichen. Abschließend geht die Richtlinie ergänzend auch auf Fort- und Weiterbildungsanforderungen ein.

Um die VDI-Richtlinie auf eine breite fachliche Basis zu stellen, diskutierte ein erweiterter Kreis von Expertinnen und Experten aus verschiedenen Bereichen des Mobilitäts-

managements auf einem Workshop im Bundesverkehrsministerium über den Entwurf. Alle Teilnehmenden stimmten darin überein, dass die in der VDI-Richtlinie festgelegten Begriffsdefinitionen (z. B. „externer Berater“, „interner Manager“, „interner Koordinator“ oder „interner Beauftragter“) sowie die beschriebenen Qualitätsmerkmale für die Auswahl der Beraterinnen und Berater eine schon länger bestehende Lücke schließen.

Die in der VDI-Richtlinie dargestellten Fort- und Weiterbildungsanforderungen sollen künftig weiter konkretisiert werden. Zudem soll die vorliegende Richtlinie einem Zertifizierungsverfahren zugrunde gelegt werden. Die Expertinnen und Experten auf dem Workshop dachten auch weiter nach vorne: Den Vorschlag, Prozessdarstellungen des betrieblichen Mobilitätsmanagements insbesondere zur Anwendung in KMU sowie Großbetrieben darzustellen, griff die KRdL-Arbeitsgruppe sehr positiv auf. Im Frühjahr 2019 starteten die Arbeiten an der VDI-MT 5110-2 „Betriebliches Mobilitätsmanagement – Prozessschritte und Umsetzung“ (Arbeitstitel).

Die Auswahl und Umsetzung der zueinander passenden Mobilitätsmaßnahmen erfordert fachliches Know-how und Erfahrung. Je mehr dieses Thema in Betrieben an Breite gewinnt, umso mehr können auch qualifizierte innerbetriebliche Fachkräfte diese Aufgabe übernehmen. Bis dahin – aber auch darüber hinaus – müssen Beraterinnen und Berater eine wichtige Transferfunktion übernehmen. Externe Mobilitätsberaterinnen und -berater sind hier effiziente Impulsgeber für innovative Wege hin zu einer neuen urbanen Verkehrsgestaltung. Eine zentrale Voraussetzung ist aber auch, dass Unternehmen Verantwortung für den von ihnen erzeugten Verkehr übernehmen. Nur so wird es gelingen, den hohen Mobilitätsanspruch unserer Gesellschaft mit einer hohen Mobilitätsqualität, die neben Lärminderung auch eine bessere lokale Luftqualität zum Ziel hat, zu vereinbaren.

## Literatur

VDI – Verein Deutscher Ingenieure, 2018: VDI-Richtlinie: VDI-MT 5110 Blatt 1 Betriebliches Mobilitätsmanagement - Qualitätsmerkmale für die Auswahl von befähigten Personen für Mobilitätsmanagement (Mobility management for employers – Qualification criteria for mobility management professionals). Berlin: Beuth Verlag.