



# ***MobilitätsManagement***

***Projekte in Dresden***

# Mobilitätsmanagement

*Kooperative Planungsstrategie und innovative Lösungen für den Stadtverkehr*

Attraktive Städte als Wohn- und Wirtschaftsstandorte stehen vor der Aufgabe, die erforderliche und gewünschte Mobilität effizient und nachhaltig zu organisieren. An erster Stelle steht die intelligente Nutzung und Weiterentwicklung des Bestands der öffentlichen Verkehrsinfrastruktur.

Betriebe nehmen aktiv Einfluss auf die von ihnen ausgehenden Verkehrsströme.

Beispielhafte Wirkungen: Geringere Autonutzung, mehr ÖPNV und Fahrradverkehr sowie weniger Stress auf dem Arbeitsweg fördern die Gesundheit der Mitarbeiter. Die Fehlzeiten werden redu-



Wichtiges Berufsverkehrsziel: Innenstadt Dresden



Mobilitätstag bei Infineon, 2004



Dresden Neustadt

Dies erfordert zukünftig die stärkere Einbeziehung der innovativen Methode des Mobilitätsmanagements. Verkehrsstörungen und Überlastungen können durch Abflachung der Verkehrsspitzen reduziert, Straßenausbaumaßnahmen vermieden und öffentliche Verkehrsmittel besser ausgelastet werden. Geringerer Stellplatzbedarf am Ziel bedeutet auch Flächenersparnis. Mobilitätsmanagement ist ein Beitrag zur Kostenentlastung der Verkehrsinfrastrukturträger, der Betriebe und der privaten Haushalte.

In der sächsischen Landeshauptstadt Dresden wird das Mobilitätsmanagement in die städtische Entwicklungsplanung einbezogen und stellt einen der vier Maßnahmenbereiche zur Gestaltung der Mobilitätsentwicklung dar: Siedlungsstruktur, Verkehrsinfrastruktur, Verkehrsmanagement, Mobilitätsmanagement.

Einen Schwerpunkt bilden die Projekte des Mobilitätsmanagements für Unternehmen und öffentliche Institutionen, die den Ziel- und Quellverkehr dieser Betriebe umfassen.

Die Erreichbarkeit dieser Standorte für Beschäftigte und Wirtschaftsverkehr soll verbessert, eine möglichst konfliktfreie, stadt- und umweltverträgliche Organisation der Mobilität erreicht werden. Die

ziert, die Pünktlichkeit nimmt zu. Es gibt weniger Konflikte im Standortumfeld und Zeitersparnis für den Wirtschaftsverkehr, der sich oft mit den Berufsverkehrsspitzen überschneidet. Geringere Pkw-Nutzung führt auch zur Senkung der Unfall- und Unfallfolgekosten.

Die Beschäftigten werden aktiv in die Gestaltung der Mobilitätsangebote einbezogen, was sich auch positiv auf die Motivation auswirkt. Resultat: Vorteile für alle Beteiligten durch neue Kooperationsformen zwischen Stadtverwaltung, Wirtschaft und Mobilitätsdienstleistern.

Im Fokus stehen bisher die Arbeitswege der Beschäftigten. Der Verkehrsaufwand für diese Wege soll durch eine Kombination von Infrastruktur und Organisation vermindert werden. So können Wege durch die Förderung der Nähe von Wohnen und Arbeiten verkürzt werden. Die Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg kann durch Information, Beratung und Entwicklung der Alternativen beeinflusst werden. Die bisher durchgeführten Maßnahmen orientieren auf die Förderung der ÖPNV-Nutzung, des Fahrrad- und Fußgängerverkehrs sowie von Fahrgemeinschaften.

In Dresden werden systematisch Mobilitätskonzepte beispielgebend für einzelne Betriebe und für Quartiere mit hohem Arbeitsplatzbestand entwickelt.

## Daten zur Stadt Dresden (Stand 2004)

- ┆ 480.000 Einwohner (stetig leichter Zuwachs seit 1999)
- ┆ 213.000 sozialversicherungspflichtige Beschäftigte
- ┆ Flächenvergleich: nach Berlin, Hamburg und Köln mit 328 km<sup>2</sup> an vierter Stelle

## Mobilitätsdaten der Einwohner (Stand 2003, SrV)

- ┆ spezifisches Verkehrsaufkommen 3,1 Wege/Person/Tag
- ┆ tägliche Reiseweite Ø 6,8 Kilometer, tägliche Zeit im Verkehr Ø 71 Minuten
- ┆ Pkw-Besitz 453 Pkw/1.000 EW, benutzte Pkw am Stichtag 63%, nichtmotorisierte Haushalte 37%
- ┆ Modal Split - alle Wege - (1998):  
Kfz: 43,0% (43,9%)  
Fußwege: 24,4% (25,3%)  
ÖPNV: 20,3% (21,1%)  
Fahrrad: 12,3% (9,7%)
- ┆ Berufsverkehr der Einwohner:  
Rund 380.000 Wege legen die Dresdner Einwohner pro Werktag zu bzw. von den Arbeitsplätzen zurück.  
Insgesamt rund 3 Mio. Kilometer, davon ca. 2/3 mit dem Pkw.  
  
Modal Split der Arbeits- und Ausbildungswege:  
43% Pkw, 28% ÖPNV, 29% zu Fuß und Fahrrad. (Nur Arbeitswege: 55,7% Pkw, 23,3% ÖPNV, 9,4% zu Fuß und 11,6% Fahrrad.)
- ┆ Berufsempendler:  
Die ca. 73.000 Berufsempendler nutzen zu rund 80% den Pkw.

## Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung der Infineon Beschäftigten im Jahresmittel, 1996-2003:

Die Nutzung des Pkw als Selbstfahrer sank im Durchschnitt aller Beschäftigten erheblich (-13%). Dagegen stiegen die Anteile des Fahrrads (+16%), des ÖPNV (+14%) und der Pkw-Mitfahrer (+76%). Noch deutlicher waren die Verlagerungen bei den Gleitzeitbeschäftigten: -16% Pkw-Nutzung als Selbstfahrer (Vergleichswert für Schichtbeschäftigte: -7%, diese Gruppe hat vor allem Fahrgemeinschaften gebildet.) Am sichtbarsten ist die Zunahme des Fahrradverkehrs: die Zahl der wettergeschützten Abstellplätze (derzeit ca. 550) musste mehrfach erhöht werden.

Je günstiger die Wohnung zum Arbeitsplatz liegt und je attraktiver die Verbindungen mit Fahrrad oder ÖPNV sind, desto eher wird auf den eigenen Pkw verzichtet. Mit Wohnstandort Dresden wird das Fahrrad bereits von über 20% aller Beschäftigten genutzt (Gleitzeitmitarbeiter sogar fast 34%). Im Jahresmittel kommt jeder sechste, im Sommer sogar jeder vierte Gleitzeitmitarbeiter mit dem Fahrrad zur Arbeit. 50,6% der Dresdner nutzen den eigenen Pkw („sonstiges Sachsen“: 71,9%, „außerhalb Sachsen“: 65,5%).

Mit Beginn der Umsetzung des umfassenden Mobilitätskonzeptes im Jahr 2000 haben deutlich dynamischere Effekte der Änderung der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Fahrrades und des ÖPNV eingesetzt. 26% der Mitarbeiter, die ab 2000 eingestellt wurden, haben zwischenzeitlich das regelmäßig genutzte Verkehrsmittel gewechselt (vorher Eingestellte: 8%).

Durch die Veränderung der Verkehrsmittelwahl konnten allein im Jahr 2003 (im Verhältnis zu 1996) fast 7 Mio. Pkw-Kilometer eingespart werden. Daraus resultiert eine Einsparung von 18% CO<sub>2</sub>-Emissionen unter Berücksichtigung zusätzlicher ÖPNV-Fahrten. In der Summe sind dies 1.280 t, durchschnittlich je Beschäftigten fast 280 kg.

Der direkte finanzielle Aufwand für die Arbeitswege sank von 2000 bis 2003 durchschnittlich je Beschäftigten um rund 10%.

Das Unternehmen konnte auf die Errichtung von über 400 Pkw-Stellplätzen verzichten. Vielfältige indirekte Kostenentlastungen der öffentlichen Haushalte im Bereich Infrastruktur und gesellschaftlicher Folgekosten, für Krankenkassen, Unfallversicherungen usw. kommen hinzu.

Hinweis zur Methodik: Für die Mobilitätsanalyse des Jahres 2003 wurden die Daten einer Mobilitätsbefragung von insgesamt 1.198 Beschäftigten repräsentativ gewichtet ausgewertet.

# Mobilitätskonzept Infineon

Dresden

Dieser Fertigungs- und Entwicklungsstandort der Infineon Technologies AG war ursprünglich für 1.450 Mitarbeiter geplant, mittlerweile sind hier rund 5.400 Menschen beschäftigt.

Das Unternehmen hat seinen Standort im Stadtteil Klotzsche. Diese periphere

der Stadtverwaltung, VVO und DVB sowie externen Beratern erstellt und in Teilen bereits umgesetzt. Die Begleitforschung ermöglichte eine vertiefende Evaluation. Eine Mobilitätsbefragung wurde im Juli 2003 durchgeführt. Zu dieser Zeit waren allerdings einige Maßnahmen noch sehr jung



Poster zum Mobilitätstag Infineon (li.), Start Jobticket für Infineon 2005 (re.)

Lage, die große Entfernungen zu den wichtigsten Wohngebieten und der regionale Einzugsbereich stellten erhebliche Probleme für die Erreichbarkeit dar.

Der ÖPNV wurde und wird schrittweise ausgebaut und leistungsfähiger: Straßenbahn, Bus und S-Bahn (Haltepunkt in 1,5 km Entfernung vom Betriebseingang). Das Fahrradwegenetz wies zu Beginn noch große Lücken auf. In der Folge nutzten in 1996, wie im Rahmen eines ersten Mobilitätskonzeptes zusammen mit der Stadt eine Analyse für SIMEC - dem Vorläufer von Infineon am Standort - ergab, noch 68% der Mitarbeiter den Pkw als Selbstfahrer für den Arbeitsweg.

Eine Informationsveranstaltung im Technischen Rathaus im Sept. 1996 eröffnete den öffentlichen Diskurs zu dieser Thematik. Zunächst wurde hauptsächlich der Ausbau der Verkehrswege vorangetrieben. Doch bereits früh wurde die Erfordernis erkannt, durch bessere Information und Organisation die Mobilität verträglicher zu gestalten. Im Unternehmen gründete sich das Mobilitäts-Team, in dem Beschäftigte und Geschäftsleitung vertreten sind.

Ab 1999 wurde ein umfassendes Mobilitätskonzept in Kooperation mit

oder noch nicht realisiert. Zudem erreichte ein Teil der Angebote durch die hohe Zahl der Neueinstellungen nicht gleichermaßen alle Beschäftigten, deren Zahl von 2.300 in 1999 auf 4.600 in 2003 anstieg. Dennoch weist bereits das Zwischenergebnis die positive Wirkung des Mobilitätskonzeptes nach.

### Fördernde Faktoren:

Gute Kooperation zwischen allen Beteiligten. Mobilitäts-Team im Unternehmen. Bereitschaft zur Konzeption und Umsetzung eines umfassenden Bündels abgestimmter Maßnahmen. Intensive Kommunikation des Mobilitätsmanagements im Unternehmen (z.B. Betriebsversammlung) und hohe Akzeptanz: die einzelnen Maßnahmen wurden von 70-90% aller Mitarbeiter mit „gut“ und „sehr gut“ bewertet. Gute Öffentlichkeitsarbeit.

### Hemmende Faktoren:

Große Distanzen Wohnen-Arbeiten, durchschnittlich 21 km je Weg. Nur 60% der Beschäftigten wohnen in Dresden. Kontinuierlicher Dreischichtbetrieb für über 50% der Mitarbeiter. Stadtrandlage mit Höhenunterschied Innenstadt Dresden - Infineon von ca. 140 m. Nur jeder Vierte kann den Arbeitsplatz ohne Umsteigen mit dem ÖPNV erreichen, ein gleich hoher Anteil muss mindestens zweimal umsteigen.



## Entwicklung der Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) der Infineon Beschäftigten für den Arbeitsweg in %

Die rund 2.000 unternehmenseigenen, kostenfreien Pkw-Stellplätze wurden im Untersuchungszeitraum nur geringfügig ergänzt, trotz Nachfrageerhöhung durch die Neueinstellungen und die Reservierung von Stellplätzen für die Mittagschicht.

Wegeföhrung, Kreuzungen, Signalanlagen, Breite und Zustand der Radwege, Schnittstellen zum ÖPNV. Die detaillierten Ergebnisse waren Arbeitsgrundlage für die Stadtverwaltung und für weitere bilaterale Gespräche mit dem Ergebnis bereits kurzfristig erreichter Verbesserungen.



550 Radabstellplätze bei Infineon (li.), Flyer für die neue Mitfahrborse Infineon 2004 (re.)

### Bis 2003 realisierte Maßnahmen:

Information, Beratung und Imagemaßnahmen Fahrrad und ÖPNV, erster Mobilitätstag im Jahr 2000, Abstimmung der Fahrpläne auf die Schichtzeiten, Verlagerung der Bushaltestelle, Infineon-Ticket und Fahrtkostenzuschuss als Pilotversuch über ein Jahr, Fahrplanaushang. Neue Fahrradabstellanlage, Duschen und Trockenschränke, Durchführung eines Fahrradworkshops, Fahrradregistrierung zum Diebstahlschutz, Verbesserungen im städtischen Radverkehrsnetz. Fahrgemeinschaftsförderung durch Mitfahrborse im Intranet und Berücksichtigung bei Schichteinteilung. Wohnstandortberatung für alle Neueinstellungen mit integrierter Mobilitätsinformation. Mehr Sicherheit durch LSA-Optimierung (kürzere Rotphasen für Fußgänger, längere Grünphasen für Kfz bei Ausfahrt aus dem Werksgelände zu Schichtwechselzeiten).

### Beispiel für den kooperativen Ansatz:

Im Fahrradworkshop 2001 konnten rund 30 Mitarbeiter, meist aktive Radfahrer, intensiv mit städtischen Planern, Fahrradverbänden und Verkehrsforschern im Werk diskutieren. Kritik und Verbesserungsvorschläge bezogen sich in 29% der Fälle auf das Betriebsareal (z.B. Fahrradabstellanlagen) und in 71% auf die äußere Erschließung: Sicherheit,

### Nach der Wirkungskontrolle 2003 umgesetzte Maßnahmen (Auswahl):

Zweiter Mobilitätstag (2004) mit über 800 Teilnehmern (Information und Beratung zu Fahrrad, Radwegen, ÖPNV, Fitness und Gesundheit, Fahrgemeinschaften usw.). Neues Intranetportal für den Infineon Carpool, Erweiterung der Fahrradabstellanlage, Installation eines Online-Infoterminals des Verkehrsverbunds VVO im Foyer und Einführung eines Jobtickets (ab Januar 2005).

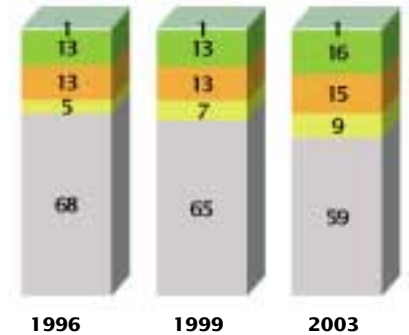
Das Mobilitätskonzept schließt auch eine hohe Flexibilität bei der Verkehrsmittelwahl (z.B. Rad/ÖPNV) ein und verbessert im Ergebnis die Situation auch für diejenigen Nutzer bzw. Wege, für die bislang keine Alternativen zum eigenen Pkw bestehen.

Eine weitere Erfolgskontrolle ist in 2005 geplant.

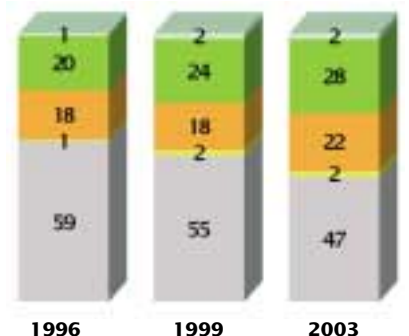
Für das betriebliche Mobilitätskonzept wurde Infineon in 2004 mit dem „Award Wirtschaft in Bewegung“ ausgezeichnet.



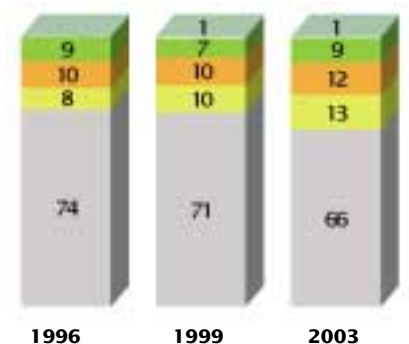
Legende (Werte gerundet)



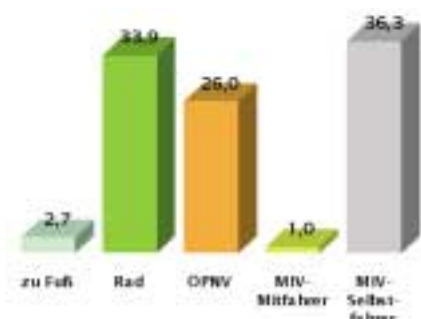
Beschäftigte insgesamt



Gleitzeitbeschäftigte



Schichtbeschäftigte



Gleitzeitbeschäftigte mit Wohnstandort Dresden (2003)

## Mobilitätsmanagement für Betriebe in Dresden: Koordinierung und Wissenstransfer

Im Auftrag der Hauptabteilung Mobilität werden zur Einbindung möglichst vieler, auch kleinerer, Betriebe (Synergieeffekte!) erstmals Mobilitätspläne für größere Quartiere entwickelt.

Für den städtebaulichen Entwicklungsbereich um den Neumarkt (Frauenkirche)

## Stadtverwaltung, WOBA, AMD

Weitere Projekte in Dresden

Die Stadtverwaltung führt Projekte, auch mit Vorbildfunktion, für die eigenen Beschäftigten durch. Im Jahr 2000 erfolgte eine Mitarbeiterbefragung zur Mobilität an den 16 wichtigsten Standorten. (Beteiligung: 34% von 3.600 Beschäftigten). Die Resultate zeigten, dass der Modal Split sehr stark diffe-

Eine weitere erfolgreiche Strategie wurde mit wohnungsnahen Mobilitätsdienstleistungen verfolgt. Der größte Vermieter Dresdens, die SÜDOST WOBA DRESDEN (heute WOBA DRESDEN) bezog diese Strategie in ihr Standortmanagement im innerstädtischen Bestand ein. Erfolgreich umge-



Lageplan Klotzsche

sowie für Klotzsche (rund 14.000 Arbeitsplätze) werden in Kooperation mit dortigen Unternehmen Maßnahmen erarbeitet, umgesetzt, sowie seitens der Stadt geeignete Rahmenbedingungen geschaffen.

Beispiel Klotzsche: Hier wird eine persönliche Information und Beratung der Betriebe und Beschäftigten über die ÖPNV-Angebote im VVO angeboten: Stationär im Flughafen Dresden (16 Stunden am Tag geöffnet) und mobil mit dem VVO-Infomobil und dem DVB-Infomobil auf Anforderung im Betrieb.

Neben Infineon haben z.B. auch AMD und ZMD bereits Fahrplan-Verbesserungen im Busverkehr erreicht. In 2004 wurde die Übergangsstelle Bf. Klotzsche (S-Bahn, Regionalbahn, Bus, B&R, P&R) modernisiert.

Seit 2004 werden stadtweite Transferveranstaltungen „Mobilitätsmanagement für Unternehmen“ gemeinsam mit der IHK durchgeführt. Hier findet ein Austausch zwischen aktiven und interessierten Betrieben über Ergebnisse statt. Neue Kooperationen werden initiiert, Erfahrungen aus anderen Regionen und Ländern eingebracht.

Die Stadtverwaltung ist somit gleichermaßen Akteur, Initiator und Partner im Mobilitätsmanagement für Betriebe.



Mobilitätsberatung im Technischen Rathaus

riert (Pkw-Nutzung als Selbstfahrer zwischen 17% (Rathaus Altstadt) und 52% (Standort Lohrmannstraße). Die Qualität der Erreichbarkeit mit ÖPNV, Pkw, Fahrrad oder zu Fuß ist jedoch nur eine Determinante. Es mangelte z.B. auch an Information und Beratung über Alternativen zur Pkw-Nutzung. In der Folge wurden pilothaft am Standort Hamburger Straße (Technisches Rathaus mit über 900 Beschäftigten, Pkw-Selbstfahrer-Anteil 43%) die Mitarbeiter durch Falbblätter, Plakate und drei Mobilitätstage informiert.

Zehn Dienststellen setzen bereits Carsharing-Fahrzeuge für Dienstfahrten ein. Hierdurch wird auch die Notwendigkeit für viele Bedienstete reduziert, den eigenen Pkw ggf. für Dienstfahrten „vorzuhalten“. Die Carsharing-Fahrzeuge können nach Dienstschluss auch privat genutzt werden. Die Hauptabteilung Mobilität im Technischen Rathaus hat ein Dienstfahrrad angeschafft.

Drei weitere Mobilitätstage wurden im Rathaus Altstadt und im Sozialrathaus Rieser Straße mit großer Resonanz durchgeführt, eine Online-Infosäule des Verkehrsverbunds VVO im Foyer des Rathauses Altstadt aufgestellt.



Mobilitätsberatung in WOBA-Geschäftsstellen

setzt wurden z.B. Image- und Marketing-Kampagnen wie die direkte Ansprache von Einpendlern (Verkürzung der Distanzen durch Umzug nach Dresden) sowie Mobilitätsberatung im Wohnquartier in Kooperation mit dem Verkehrsunternehmen DVB.

Das Unternehmen AMD Saxony (Halbleiterfertigung und Entwicklung) mit über 2000 Beschäftigten am äußeren Rand von Klotzsche gelegen (Anteil der Pkw-Selbstfahrer in 2001: 76%), setzt z.B. auf die Verbesserung des Busfahrplans und die Förderung von Fahrgemeinschaften, die gerade für Einpendler und Schichtmitarbeiter attraktiv sind. Im Jahr 2002 wurde die Mitfahrerbörse „Car Pooling Programm“ im Intranet mit großem Erfolg eingeführt. AMD kooperiert mit anderen Unternehmen am Standort und wirkt aktiv am stadtweiten Wissenstransfer mit.



Carsharing Technisches Rathaus

## Projekte und Quellen:

### **intermobil Region Dresden (1999 - 2004)**

Forschungsprogramm „Mobilität in Ballungsräumen“ mit Förderung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF). Teilprojekt Raum- und verhaltensstrukturelle Voraussetzungen der nachhaltigen Mobilitätssicherung (Federführung TU Hamburg-Harburg, Prof. E. Kutter). Forschungsbaustein Mobilitäts- und Standortmanagement, Pilotprojekte/Projekträger: Infineon Technologies Dresden, Landeshauptstadt Dresden, Hauptabteilung Mobilität und Südost Woba Dresden. Bearbeitung: BiP Büro für integrierte Planung Prof. Dr.-Ing. P. Rau, Prof. Dr.-Ing. Ch. Holz-Rau, PGN. [www.intermobil-dresden.de](http://www.intermobil-dresden.de)

### **Betriebliches Mobilitätsmanagement und Stadtentwicklung Dresden (2002-2003)**

Forschungsprojekt des Experimentellen Wohnungs- und Städtebaus (ExWoSt) des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVWB) und des Bundesamtes für Bauwesen und Raumordnung (BBR). Projekträger: Landeshauptstadt Dresden, Hauptabteilung Mobilität, Bearbeitung: PGN, BiP. [www.exwost.de](http://www.exwost.de)

Die dargestellten Maßnahmen werden im Anschluss an die Pilotphasen weiter fortgeführt. Die Stadtverwaltung Dresden entwickelt spezifisch die Nutzung des Fahrrades für den Arbeitsweg auch im Rahmen eines Förderprojekts der Europäischen Union im Programm Interreg IIIC: „URBIKE Maximierung der städtischen Integration des Fahrrades“.

Projekträger: Landeshauptstadt Dresden, Hauptabteilung Mobilität. Teilprojekt Radverkehrsförderung im Umfeld großer Unternehmensstandorte als Teil betrieblichen Mobilitätsmanagements. Laufzeit 2004-2006. Bearbeitung: TU Dresden, PGN.

[www.urbike.net](http://www.urbike.net)



### **Herausgeber:**

PGN Planungsgruppe Nord Gesellschaft für Stadt- und Verkehrsplanung  
Abteilung Mobilitätsmanagement, Mobilitätswirtschaft und Forschung  
Dörnbergstraße 12, D-34119 Kassel

Projektleitung: Dipl.-Ing. Wolfgang Nickel

Tel +49 (0) 561 - 807580

Fax +49 (0) 561 - 80758-58

[nicke1@pgn-kassel.de](mailto:nicke1@pgn-kassel.de)

[www.pgn-kassel.de](http://www.pgn-kassel.de)

### **Durchführung der Dresdner Projekte im Auftrag/in Zusammenarbeit mit:**

Landeshauptstadt Dresden

Geschäftsbereich Stadtentwicklung, Hauptabteilung Mobilität

Projektleitung: Gerhard Ritscher, Dr. Kerstin Burggraf

Postfach 12 00 20, D-01001 Dresden

[HA-Mobilitaet@dresden.de](mailto:HA-Mobilitaet@dresden.de)

[www.dresden.de](http://www.dresden.de)

### **Gestaltung:**

raschbichler consulting

Brandaustraße 1-3, 34127 Kassel

Tel +49 (0) 561 988 50 988

Fax +49 (0) 561 988 50 990

[info@raschbichler.de](mailto:info@raschbichler.de)

[www.raschbichler.de](http://www.raschbichler.de)

© PGN Kassel 2005

### **Bildnachweise:**

Infineon, Hauptabteilung Mobilität der Stadtverwaltung Dresden, Wolfgang Nickel

Anmerkungen: Das Kürzel „Pkw“ umfasst hier auch Motorräder. Abweichungen von 100% sind rundungsbedingt.



**Planungsgruppe Nord**  
GESELLSCHAFT FÜR STADT- UND VERKEHRSPLANUNG

Analysen, Planungen, Betriebskonzepte und Projektsteuerung.

Forschung, Entwicklung und Controlling.

Realisierbare Ideen für die

Infrastrukturgestaltung und Organisation der Mobilität für Morgen.

Seit über 20 Jahren. Referenzprojekte in allen Bundesländern.

Fragen Sie uns. Fordern Sie uns.

### **Gesellschafter der PGN:**

Volker Mohr, Wolfgang Nickel,

Andreas Schmitz, Michael Volpert