

Mobilitätsumfrage des Umweltbundesamtes 2009

Aktualisierung und Modifizierung der
Mobilitätsumfrage aus dem Jahr 2006

Mobilitätsumfrage des Umweltbundesamtes 2009

**Aktualisierung und Modifizierung der
Mobilitätsumfrage aus dem Jahr 2006**

von

Katja Johanning

RWTH Aachen, Lehrstuhl und Institut für
Stadtbauwesen und Stadtverkehr

Im Auftrag des Umweltbundesamtes

UMWELTBUNDESAMT

Diese Publikation ist ausschließlich als Download unter
[http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-
medien/mysql_medien.php?anfrage=Kennnummer&Suchwort=3948](http://www.umweltbundesamt.de/uba-info-medien/mysql_medien.php?anfrage=Kennnummer&Suchwort=3948)
verfügbar. Hier finden Sie auch eine Kurzfassung.

ISSN 1862-4804

Herausgeber: Umweltbundesamt
Postfach 14 06
06813 Dessau-Roßlau
Tel.: 0340/2103-0
Telefax: 0340/2103 2285
E-Mail: info@umweltbundesamt.de
Internet: <http://www.umweltbundesamt.de>

Redaktion: Fachgebiet I 3.1 Umwelt und Verkehr
Michael Bölke

Dessau-Roßlau, Mai 2010

Gliederung

1	Ausgangslage und Aufgabenstellung	5
2	Vorbereitung der Mobilitätsumfrage 2009.....	8
2.1	Fragebogenkonzept.....	8
2.2	Informationskonzept	11
3	Auswertungsergebnisse.....	13
3.1	Struktur der Befragungsteilnehmer.....	13
3.2	Erkenntnisse zu den Arbeitswegen	15
3.2.1	Länge und Dauer des Arbeitsweges	15
3.2.2	Modal-Split.....	19
3.2.3	CO ₂ -Emissionen	22
3.2.4	Zusammenhang zwischen Verkehrsmittelwahl und Arbeitszeiten.....	24
3.2.5	Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV)	25
3.2.6	Nutzung des Pkw bzw. des Motorrades	28
3.2.7	Gründe der Verkehrsmittelwahl	31
3.3	Erkenntnisse zu den Dienstreisen	33
3.4	Erkenntnisse zu einzelnen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen	39
3.4.1	Bestehende verkehrsvermeidende Maßnahmen.....	39
3.4.2	Bestehende verkehrsverlagernde Maßnahmen	47
3.4.3	Mögliche neue Maßnahmen	56
3.5	Erkenntnisse zu den Verbesserungspotenzialen	60
3.6	Mitteilungsmöglichkeiten	63
3.7	Zusammenfassung der Auswertungsergebnisse	65
4	Handlungsempfehlungen	68
4.1	Einzelne Mobilitätsmanagement-Maßnahmen	68
4.2	Verbesserungspotenziale bzgl. verschiedener Verkehrsbereiche.....	72
4.3	Weitere Maßnahmenvorschläge.....	74
5	Verbesserungsvorschläge für weitere Mobilitätsumfragen	77
5.1	Befragungsdurchführung	77
5.2	Fragebogen	78
ANHANG		82

Tabellen

Tab. 1: Gegenüberstellung der Fragebögen 2006 und 2009	10
Tab. 2: Gegenüberstellung der Modal-Split-Anteile (detailliert) aus den Jahren 2006 und 2009 differenziert nach Dienststandorten	22
Tab. 3: Gegenüberstellung der Modal-Split-Anteile (kategorisiert) aus den Jahren 2006 und 2009 differenziert nach Dienststandorten	22
Tab. 4: CO ₂ -Emissionswerte für verschiedene Verkehrsträger [nach „Vergleich der Schadstoffemissionen einzelner Verkehrsträger, Stand 2005“, UBA]	23
Tab. 5: Konkrete Ziele der letzten Dienstreise differenziert nach Dienststellen.....	37
Tab. 6: Verfügbarkeit der verkehrsvermeidenden Mobilitätsmanagement-Maßnahmen.....	39
Tab. 7: Verfügbarkeit der verkehrsverlagernden Mobilitätsmanagement-Maßnahmen.....	47
Tab. 8: Korrekturvorschläge bzgl. der Gründe für die Verkehrsmittelwahl (Frage I.6).....	80

Abbildungen

Abb. 1: Vorgehensweise im Projekt	7
Abb. 2: Informationsplakat	12
Abb. 3: Beteiligungsquote differenziert nach Dienststandorten	14
Abb. 4: Entfernungen des Arbeitsweges, UBA	16
Abb. 5: Entfernungen des Arbeitsweges am Montag differenziert nach Dienststandorten.....	17
Abb. 6: Entfernungen des Arbeitsweges am Mittwoch differenziert nach Dienststandorten.....	18
Abb. 7: Dauer des Arbeitsweges, UBA	19
Abb. 8: Modal-Split, UBA gesamt.....	20
Abb. 9: Modal-Split differenziert nach Dienststandorten	21
Abb. 10: CO ₂ -Emissionen bzgl. der Arbeitswege differenziert nach Dienststandorten	24
Abb. 11: Verkehrsmittelnutzung für den Arbeitsweg differenziert nach Personengruppen	25
Abb. 12: Bahncard-Besitz differenziert nach Dienststandorten.....	27
Abb. 13: Besitz / Nutzung von Fahrkarten für den öffentlichen Verkehr, UBA	28
Abb. 14: Gründe für die Ablehnung einer Fahrgemeinschaft, UBA	29
Abb. 15: Gründe für die Verkehrsmittelwahl, UBA	32

Abb. 16: Gründe für die Nichtnutzung des öffentlichen Verkehrs, UBA	33
Abb. 17: Dienstreisende differenziert nach Dienststandorten.....	34
Abb. 18: Art der Buchung von Inlandsdienstreisen differenziert nach Dienststandorten	35
Abb. 19: Dauer der letzten Inlandsdienstreise differenziert nach ausgewählten Dienststandorten	36
Abb. 20: Ziel der letzten Dienstreise differenziert nach Dienststandorten	37
Abb. 21: Verkehrsmittelwahl bei der letzten Dienstreise	38
Abb. 22: Gründe für die Nichtnutzung des Pendlerzimmers.....	40
Abb. 23: Nutzungsbewertung des Pendlerzimmers.....	41
Abb. 24: Gründe für die Nichtnutzung der Telearbeit	42
Abb. 25: Nutzungsbewertung der Telearbeit	42
Abb. 26: Gründe für die Nichtnutzung des mobilen Arbeitens.....	43
Abb. 27: Nutzungsbewertung des mobilen Arbeitens.....	43
Abb. 28: Gründe für die Nichtnutzung von Telekonferenzen.....	44
Abb. 29: Nutzungsbewertung von Telekonferenzen.....	44
Abb. 30: Gründe für die Nichtnutzung von Videokonferenzen.....	45
Abb. 31: Nutzungsbewertung von Videokonferenzen.....	46
Abb. 32: Gründe für die Nichtnutzung der Mitfahrbörse	46
Abb. 33: Nutzungsbewertung der Mitfahrbörse	47
Abb. 34: Gründe für die Nichtnutzung der Dienstfahrräder	48
Abb. 35: Nutzungsbewertung der Dienstfahrräder	49
Abb. 36: Gründe für die Nichtnutzung des Radwerkzeugkoffers.....	49
Abb. 37: Nutzungsbewertung des Radwerkzeugkoffers.....	50
Abb. 38: Gründe für die Nichtnutzung der Umkleidemöglichkeiten	50
Abb. 39: Nutzungsbewertung der Umkleidemöglichkeiten	51
Abb. 40: Gründe für die Nichtnutzung der Duschmöglichkeiten	51
Abb. 41: Nutzungsbewertung der Duschmöglichkeiten.....	52
Abb. 42: Gründe für die Nichtnutzung der Mobilitätsmanagement-Informationen im Intranet	53
Abb. 43: Nutzungsbewertung der Mobilitätsmanagement-Informationen im Intranet	53
Abb. 44: Gründe für die Nichtnutzung der ÖV-Informationen im Intranet.....	54
Abb. 45: Nutzungsbewertung der ÖV-Informationen im Intranet.....	54
Abb. 46: Gründe für die Nichtnutzung des Jobtickets.....	55

Abb. 47: Nutzungsbewertung des Jobtickets	55
Abb. 48: Interesse an einer Mitwohnbörse.....	57
Abb. 49: Interesse an einem Faltrad für Dienstreisen	58
Abb. 50: Gründe für die evtl. Nichtnutzung des Faltrades	58
Abb. 51: Interesse an einem Pendlerzimmer in Dessau-Roßlau	59
Abb. 52: Verbesserungsbedürftige Bereiche	60
Abb. 53: Themenfelder der Mitteilungen	64

1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Für das Umweltbundesamt (UBA) kommt einer effizienten, umweltverträglichen und sicheren Abwicklung des Betriebsablaufs und des damit verbundenen Verkehrs eine große Bedeutung zu. Zusätzlich sollen innovative und vorbildliche Ansätze im Mobilitätsmanagement als Teil des Umweltmanagements Anreize zur Nachahmung bei anderen Behörden, Institutionen und Betrieben schaffen. Darauf ist das UBA bereits eingegangen, indem es sich als erste Bundesbehörde nach dem Europäischen Umweltmanagement- und Auditsystem (EMAS) validieren ließ. Inzwischen sind fünf der insgesamt elf Standorte nach EMAS und ISO 14001 zertifiziert. Wesentliche Zielsetzung des Konzeptes ist die Aufstellung einer liegenschaftsübergreifenden Umweltleitlinie, in der sich die Mitarbeiter dazu bereit erklären, die Umwelt zu achten und die negativen Umweltauswirkungen zu verringern. Dazu gehört z. B. auch die umweltverträgliche Abwicklung von Dienstreisen.

Um die mit dem Verkehr verbundenen Umweltwirkungen zu reduzieren, bildete das UBA Anfang 2006 ein Mobilitätsmanagement mit Arbeitskreis als Teil des Umweltmanagements. Der Arbeitskreis informiert die Mitarbeiter über verschiedene Aspekte des Mobilitätsmanagements und erarbeitet Vorschläge zur Reduzierung der verkehrsbezogenen Umweltwirkungen. Zur Entwicklung zielgerichteter Maßnahmen führte er im Sommer 2006 eine Befragung zum Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter durch, wobei der Fokus auf den Arbeitswegen lag.

Im Rahmen der Fortschreibung des betrieblichen Mobilitätsmanagements und der Zielsetzung, die negativen verkehrsbedingten Umweltauswirkungen weiter zu verringern, plante das UBA im Frühjahr 2009 eine erneute Durchführung der Mobilitätsumfrage. Vor dem Hintergrund der erfolgten Umsetzung verschiedener Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements und der geänderten Rahmenbedingungen (z. B. Wegfall des Trennungsgeldes, Änderungen im Fahrplanangebot der öffentlichen Verkehrsunternehmen) sollte der vorliegende Fragebogen aus dem Jahr 2006 inhaltlich überarbeitet werden, so dass neben einem Vergleich der beiden Befragungsergebnisse auch die Wirksamkeit der bisherigen Maßnahmen analysiert werden kann. Mit Hilfe der neuen Befragungsergebnisse kann anschließend die Ausrichtung des betrieblichen Mobilitätskonzeptes an die aktuellen Zielsetzungen angepasst werden. Insgesamt sollte der Prozess der Mobilitätsumfrage so aufgebaut werden, dass er ohne großen Aufwand auch auf andere Institutionen übertragbar ist.

Das UBA hat rund 1.400 Mitarbeiter, die sich auf elf Standorte (Dessau-Roßlau, Berlin, Bad Elster, Langen, 7 Messstellen) verteilen. Die Standorte bieten dabei bzgl. der verkehrlichen Erreichbarkeit unterschiedliche Rahmenbedingungen. Jeder Standort muss daher im Zusammenhang mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement auch für sich betrachtet werden. Des Weiteren ist die Mitarbeiterstruktur sehr vielfältig (z. B. Vollzeit/Teilzeit, fester oder wechselnder Einsatzort, Tages-/Wochenpendler) und muss daher differenziert analysiert werden.

Vorliegende Erfahrungen aus vergleichbaren Evaluationsprojekten zeigen, dass die Rücklaufquote eine große Bedeutung im Hinblick auf die Akzeptanz und die Aussa-

gekraft der abgeleiteten Handlungsempfehlungen hat. Ziel der geplanten Mobilitätsumfrage sollte daher sein, alle Mitarbeiter gleichermaßen zu erreichen und einen möglichst hohen Rücklauf anzustreben. Zur Steigerung der Teilnehmerquote wurde daher eine kontinuierlich begleitende Information der Mitarbeiter zu jedem Zeitpunkt (vor der Befragung, während der Befragung und nach der Befragung) durchgeführt. Auch im Hinblick auf eine evtl. regelmäßige Durchführung der Mobilitätsumfrage ist eine kontinuierliche Information von Vorteil.

Vor diesem Hintergrund wurden die folgenden Aufgaben bearbeitet (vgl. Abb. 1):

1. Entwicklung eines überarbeiteten Fragebogens (AP 1)
2. Entwicklung und Durchführung von begleitenden Informationsmaßnahmen (AP 2)
3. Durchführung der Mobilitätsumfrage und der zugehörigen Ergebnisauswertung (AP 3)
4. Ableitung von Handlungsempfehlungen für das betrieblichen Mobilitätsmanagement (AP 3)

Neben den eigenen Erfahrungen zu Evaluationen und zum Thema „betriebliches Mobilitätsmanagement“ standen dem Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr zur Bearbeitung der Aufgabenstellung der Fragebogen aus der Mobilitätsumfrage 2006 sowie die Ergebnisse der zugehörigen Datenauswertung zur Verfügung. Des Weiteren wurde das Projekt stets in enger Abstimmung mit dem UBA bearbeitet.

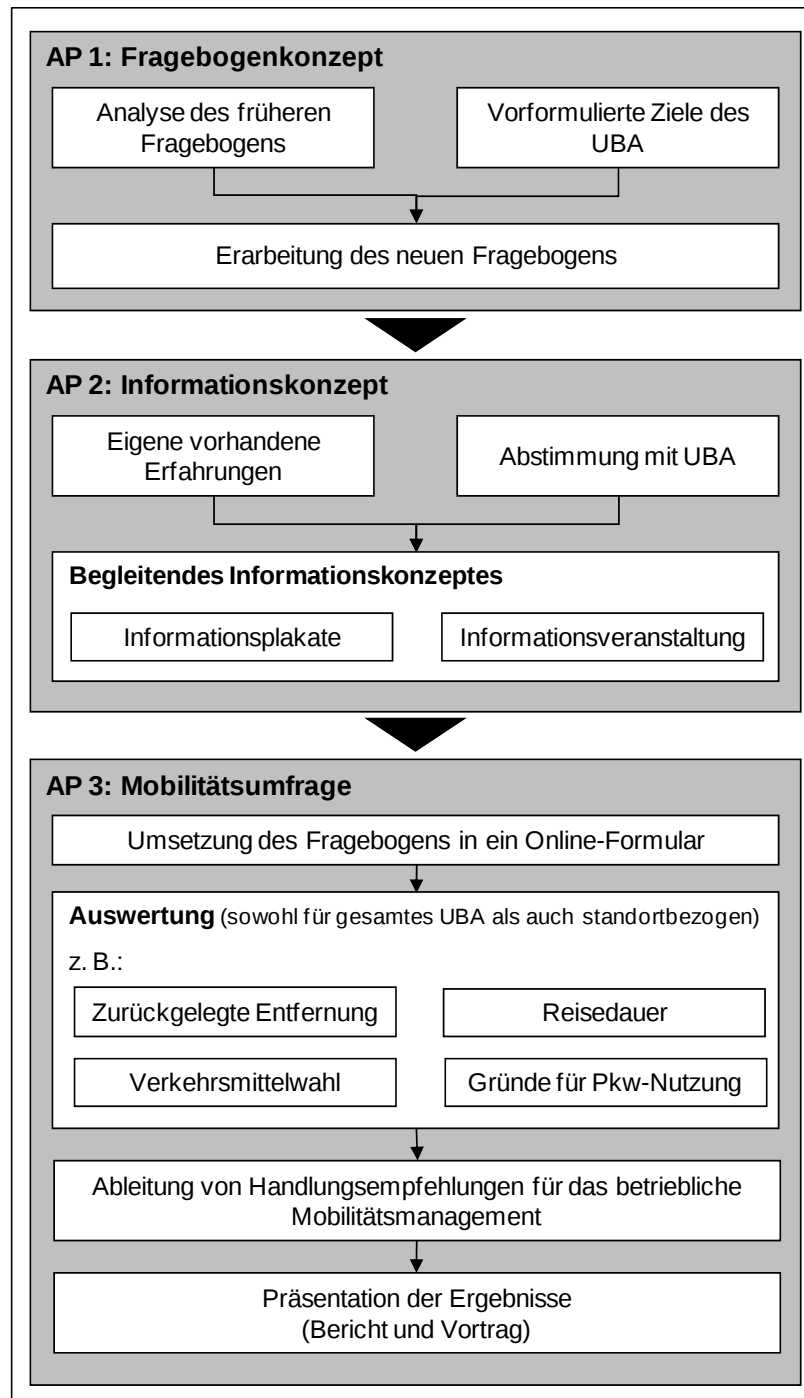


Abb. 1: Vorgehensweise im Projekt

2 Vorbereitung der Mobilitätsumfrage 2009

Im Sommer 2006 führte der Arbeitskreis Mobilitätsmanagement des UBA eine Befragung zum Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter durch. Die hohe Beteiligungsquote von 57% der Gesamtbelegschaft spiegelte das große Interesse am Thema wieder. Zudem ließen die Ergebnisse konkreten Handlungsbedarf erkennen. Auf Basis der Erkenntnisse aus der Befragung konnte der Arbeitskreis verschiedene Maßnahmenvorschläge zur Verbesserung der bestehenden Verkehrssituation erarbeiten und anschließend auch umsetzen.

Vor dem Hintergrund der positiven Erfahrungen mit der Durchführung einer Mobilitätsumfrage und der sich in der Zwischenzeit geänderten verkehrsrelevanten Rahmenbedingungen (z. B. Wegfall des Trennungsgeldes, Änderungen im Fahrplanangebot der öffentlichen Verkehrsunternehmen), sollte im Frühjahr 2009 eine Aktualisierung der Mobilitätsumfrage durchgeführt werden. Der neue Fragebogen sollte auf dem bestehenden Fragebogen basieren, jedoch an geeigneter Stelle auch modifiziert werden.

Um eine möglichst hohe Teilnehmerquote zu erreichen, wurde ein Informationskonzept erarbeitet, mit dessen Hilfe die Mitarbeiter des UBA kontinuierlich, d. h. vor Beginn, während und auch nach der Befragung, über den Hintergrund, die Ziele und abschließend auch über die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung informiert wurden.

Nachfolgend werden der Fragebogen und das begleitende Informationskonzept detailliert dargestellt.

2.1 Fragebogenkonzept

Der Fragebogen zur Mobilitätsumfrage 2006 deckte im Wesentlichen zwei Themenbereiche ab: Mobilitätsverhalten bezüglich des Arbeitsweges und Besonderheiten am Standort Dessau. Im Hinblick auf die Datenauswertung wurden zusätzlich Fragen zu Personen gestellt.

Mit Hilfe des neuen Fragebogens sollten erneut die wesentlichen Mobilitätsdaten der Mitarbeiter dokumentiert werden. Dabei sollten vor allem die Vielzahl der Dienststandorte und deren spezifischen Rahmenbedingungen sowie die differenzierte Mitarbeiterstruktur (z. B. Tages- / Wochenpendler, Telearbeit) berücksichtigt werden. Da inzwischen nur noch wenige Beschäftigte des UBA Trennungsgeld auf Grundlage des Bonn-Berlin-Umzugstarifvertrages gezahlt bekommen, konnten die zugehörigen Fragen entfallen.

Um einen Eindruck über die Wirkung der bereits umgesetzten Mobilitätsmanagement-Maßnahmen zu erhalten, sollten diese einzeln hinsichtlich ihrer Bekanntheit und Nutzung abgefragt werden. Ebenso sollte das Interesse an neuen Maßnahmenvorschlägen, die im Arbeitskreis Mobilitätsmanagement entwickelt wurden, im Rahmen der Befragung ermittelt werden. Des Weiteren bestand der Wunsch, das Mobilitätsverhalten bzgl. der Dienstreisen differenzierter zu betrachten, da hierzu in

der ersten Befragung lediglich die Anzahl der anfallenden Dienstreisen im Jahr erfasst wurde.

Über eine Mitteilungsmöglichkeit am Ende des Fragebogens haben viele Mitarbeiter in der letzten Befragung ihre konkreten Wünsche und Ideen zur Verbesserung der bestehenden Verkehrssituation mitgeteilt. Aus diesem Grund sollte hierzu eine eigenständige Frage mit aufgenommen werden.

In enger Abstimmung mit dem UBA (Vizepräsident, Arbeitskreis Mobilitätsmanagement, Personalrat, Datenschutzbeauftragter, IT-Beauftragter) entwickelte das Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr auf Basis der Änderungswünsche einen neuen Fragebogen, der fünf verschiedene Themenfelder abdeckt. Der Vorentwurf des neuen Fragebogens wurde mit Hilfe eines Pretests hinsichtlich des Verständnis und seiner Funktionalität überprüft und anschließend stellenweise überarbeitet. Die ausformulierte Endfassung des Fragebogens befindet sich im Anhang. In der nachfolgenden Tabelle sind die Fragebögen der beiden Befragungen aus dem Jahr 2006 und 2009 vergleichend gegenübergestellt.

	Mobilitätsbefragung 2006	Mobilitätsbefragung 2009
1. Arbeitsweg	Arbeitsstandort	
	-	Arbeitsbeginn und -ende
	-	Einfluss der Verkehrsmittelwahl auf Arbeitsbeginn/-ende
	Dauer und Entfernung	
	Verkehrsmittelnutzung	
	-	Nutzungsgründe für jedes angegebene Verkehrsmittel
	-	Reisekette bei ÖV-Nutzung
	Wohnstandort während der Woche	-
	Nutzung von ÖV-Fahrkarten	(in 5. Person)
	Interesse an Fahrgemeinschaft	
	-	Geschätzte ÖV-Fahrtzeit
	-	Akzeptable ÖV-Fahrtzeit
	Interesse an Mitfahrbörse	(in. 3. MM-Maßnahmen)
	Anzahl Dienstreisen	-
	Gründe, warum ÖV oder Fahrrad an Pkw-Tagen nicht genutzt	Gründe, warum ÖV an Pkw-Tagen nicht genutzt
	(teilweise in 6. Dessau-Roßlau)	Umstieg auf Bahn bei vergleichbarer Reisezeit und wenn ja, welche ÖV-Verbindung
2. Dienstreisen	(in 1. Arbeitsweg)	Anzahl (In-/Ausland)
	-	Dauer der letzten Dienstreise
	-	Ziel der letzten Dienstreise
	-	Buchung (in-/Ausland)
	-	Verkehrsmittelwahl bei letzter Inlandsdienstreise
	-	Verkehrsmittelwahl bei letzter Auslandsdienstreise

3. MM-Maßnahmen	-	Pendlerzimmer
	-	Telearbeit
	-	Mobiles Arbeiten
	-	Telefonkonferenz
	-	Videokonferenz
	(in 1. Arbeitsweg)	Mitfahrbörse
	-	Diensträder
	-	Radwerkzeugkoffer
	-	Jobticket
	-	Umkleidemöglichkeiten
	-	Duschkmöglichkeiten
	-	ÖV-Informationen im Intranet
	-	MM-Informationen im Intranet
	-	Interesse an Mitwohnbörse
	-	Interesse an Faltrad für Dienstreisen
	-	Interesse an Pendlerzimmer in Dessau-Roßlau
4. Verbesserungspotenzial	-	Verbesserungsbereiche
	-	Verbesserungsmaßnahmen für jeden genannten Bereich
5. Person / Beschäftigungsverhältnis	Geschlecht	
	Altersgruppe	
	Führerschein-Besitz	
	Pkw-Verfügbarkeit	
	-	Bahncard-Besitz
	(in 1. Arbeitsweg)	Nutzung von ÖV-Fahrkarten
	Beschäftigungsgruppe	
	Be-/Unbefristetes Arbeitsverhältnis	
	Teil-/Vollzeitbeschäftigung	
	Bundesland des Hauptwohnsitzes	Postleitzahl des Hauptwohnsitzes
6. Dessau-Roßlau	Trennungsgeld	-
	Zukünftige Verkehrsmittelwahl und Wohnstandortwahl	-
	Bevorzugte ÖV-Verbindung	(in 1. Arbeitsweg)
7. Mitteilungsmöglichkeit	offen	

ÖV = öffentlicher Verkehr

Tab. 1: Gegenüberstellung der Fragebögen 2006 und 2009

Der Fragebogen wurde als Online-Fragebogen umgesetzt. Im Vergleich zu einem Papierfragebogen hat dies den Vorteil, dass die von den Mitarbeitern eingegebenen Daten direkt digital vorliegen und nicht mehr aufwendig von Papier in eine Datenbank übertragen werden müssen. Des Weiteren kann durch die Einbindung von Sicherheitsabfragen der Aufwand zum Plausibilisieren der Daten reduziert werden.

2.2 Informationskonzept

Um ein möglichst genaues Abbild des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiter des UBA zum Zeitpunkt der Befragung zu erhalten, sollte zum einen eine möglichst hohe Rücklaufquote und zum anderen ein repräsentativer Querschnitt durch die Mitarbeiterstruktur angestrebt werden. Die Erfahrungen des Instituts für Stadtbauwesen und Stadtverkehr mit ähnlichen Evaluationsprojekten zeigen, dass gut informierte Personen über die Zielsetzung der Befragung sowie die weitere Verwendung der erhobenen Daten eine höhere Teilnahmebereitschaft aufweisen.

Vor diesem Hintergrund wurde daher entschieden, dass im Rahmen der Mobilitätsumfrage 2009 die Mitarbeiter zu jedem Zeitpunkt über die Befragung informiert werden, d. h. kurz vor, während und nach der Befragung.

Vor Beginn des Befragungszeitraumes (ca. drei Wochen vorher) wurde am 02.04.2009 eine Informationsveranstaltung am Standort Dessau-Roßlau mit Videoübertragungen in die anderen Dienststandorte durchgeführt. In einem Vortrag wurden die Mitarbeiter über das betriebliche Mobilitätsmanagement am UBA (Ziele, Maßnahmenbereiche), die Befragung aus dem Jahr 2006 (Ergebnisse, umgesetzte Maßnahmen) sowie über die Mobilitätsumfrage 2009 (Ziele, Teilnahme) informiert. Diese Informationen wurden zusätzlich in Form eines Informationsflyers zusammengestellt, der zusammen mit der Einladung per E-Mail verschickt und in ausgedruckter Form über Postfächer an alle Mitarbeiter verteilt wurde.

Die Mobilitätsumfrage startete mit der Verschickung einer E-Mail an alle Mitarbeiter des UBA, die neben einem Zugriffslink auch nochmals die wichtigsten Informationen zur Mobilitätsumfrage (Ziele/Themenfelder, Datenverwendung, Ansprechpartner) enthielt. Zusätzlich wurden diese Informationen auf der Startseite des aufzurufenden Online-Fragebogens und auf einem Informationsplakat (vgl. Abb. 2), welches an allen Dienststandorten aufgehängt wurde, aufgeführt. Kurz vor Ablauf des Befragungszeitraumes wurde nochmals mit Hilfe einer Erinnerungsmail sowie einem Erinnerungsplakat auf die laufende Mobilitätsbefragung und auf die Bedeutung der Teilnahme hingewiesen.

Während der gesamten Projektlaufzeit konnten sich die Mitarbeiter im Intranet selbständig über das Mobilitätsmanagement am UBA sowie über die anstehende Mobilitätsbefragung informieren.

UBA-Mobilitätsumfrage 2009 E-Mail schon erhalten?



Start ab heute

Wer soll teilnehmen?

Möglichst alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Umweltbundesamtes.

Wie kann man teilnehmen?

Jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter erhält über E-Mail einen individuellen Zugangslink zum online-Fragebogen.

Wie lange dauert die Befragung?

15-20 min.

An wen kann ich mich bei Fragen / Problemen wenden?

Michael Bölke (UBA)
Tel.: 0340-2103 2267; E-Mail: Michael.Boelke@uba.de

Bernhard Specht (UBA)
Tel.: 0340-2103 2401; E-Mail: Bernhard.Specht@uba.de

Katja Johanning (ISB)
Tel.: 0241-80 26204; E-Mail: Johaenning@isb.rwth-aachen.de

Abb. 2: Informationsplakat

3 Auswertungsergebnisse

Am 22.04.2009 startete die Mobilitätsumfrage mit der Verschickung einer E-Mail an alle 1.389 Mitarbeiter (Stand 20.02.2009) des UBA. Diese E-Mail enthielt neben den wichtigsten Informationen zur Mobilitätsumfrage auch einen persönlichen Zugriffslink zum Online-Fragebogen. Durch die Nutzung eines individualisierten Zugriffslinks können die Mitarbeiter die Befragung zu jedem Zeitpunkt unterbrechen ohne dass die bisher eingetragenen Daten verloren gehen. Des Weiteren lässt sich so eine versehentliche doppelte Teilnahme an der Befragung verhindern.

Die Mitarbeiter wurden dazu aufgefordert, sich innerhalb von zwei Wochen, jedoch spätestens bis zum 08.05.2009, an der Befragung zu beteiligen. Nach Ablauf der zwei Wochen wurde nochmals an alle Mitarbeiter eine E-Mail verschickt, mit der einerseits an das bevorstehende Ende des Befragungszeitraumes und an die Teilnahme erinnert wurde, aber andererseits auch ein Dank an all diejenigen ausgesprochen wurde, die schon einen Fragebogen ausgefüllt hatten. Dies waren bereits 570 Mitarbeiter, d. h. rund 41% der Gesamtbelegschaft.

In Bezug auf alle nachfolgenden Auswertungen sind zwei Dinge zu beachten. Zum einen ergeben sich für die einzelnen Fragen Schwankungen hinsichtlich der auswertbaren Stichprobenumfänge. Dies ist dadurch zu begründen, dass die Befragungsteilnehmer nicht grundsätzlich alle Fragen beantworten mussten, sondern ein Teil der Fragen nur ausgewählten Personengruppen, wie z. B. den Pkw-Fahrern, gestellt wurde. Auch die Befragungsabbrecher, die die Bearbeitung des Fragebogens an beliebiger Stelle abgebrochen haben und daher bei den nachfolgenden Fragen nicht weiter berücksichtigt werden können, spielen hier eine Rolle. Zum anderen ist zu beachten, dass die Aufsummierung von Teilergebnissen der einzelnen Dienststandorte nicht dem korrespondierenden UBA-Gesamtergebnis entspricht. Einige Mitarbeiter haben angegeben, dass sie nicht nur an einem UBA-Dienststandort tätig sind (7,4%; 60 von 814 Personen), sondern im Laufe der Woche den Dienststandort wechseln. Da diese Personen jedoch ihr Mobilitätsverhalten lediglich allgemein und nicht getrennt für jeden Dienststandort angeben mussten, ist eine nachträgliche dienststellengenaue Zuordnung der Daten nicht mehr möglich. Die erhobenen Angaben dieser Personen gehen daher in die Analyseergebnisse aller angegebenen Dienststellen mit ein, wodurch diese Daten bei einer Aufsummierung der Teilergebnisse doppelt (56 Personen arbeiten an zwei verschiedenen Dienststandorten) oder sogar dreifach (4 Personen arbeiten an drei Dienststandorten) berücksichtigt werden würden.

3.1 Struktur der Befragungsteilnehmer

Insgesamt haben sich 814 Mitarbeiter an der Mobilitätsumfrage 2009 beteiligt. Bezogen auf die Gesamtbeschäftigtenzahl des UBA entspricht dies einem Anteil von rund 59%. Davon haben 734 Mitarbeiter (53%) ihren Fragebogen komplett ausgefüllt. Im Vergleich dazu haben im Sommer 2006 57% der Gesamtbelegschaft (728 Mitarbeiter) teilgenommen. In beiden Jahren ist der erreichte Rücklauf ein sehr gutes Ergebnis und deutet auf ein hohes Interesse der Mitarbeiter am Thema hin.

Bezogen auf die dienststellenbezogene Mitarbeiterzahl verzeichnet Berlin Bismarckplatz die höchste Beteiligungsquote (90,9%)¹. Auch von den Standorten Dessau-Roßlau, Berlin Marienfelde und Berlin Corrensplatz haben viele Mitarbeiter an der Befragung teilgenommen (69,8%, 68,9% und 64,2%). Die niedrigste Quote mit 35,0% zeigen die Messstellen (vgl. Abb. 3 und Tab. A-1 im Anhang).

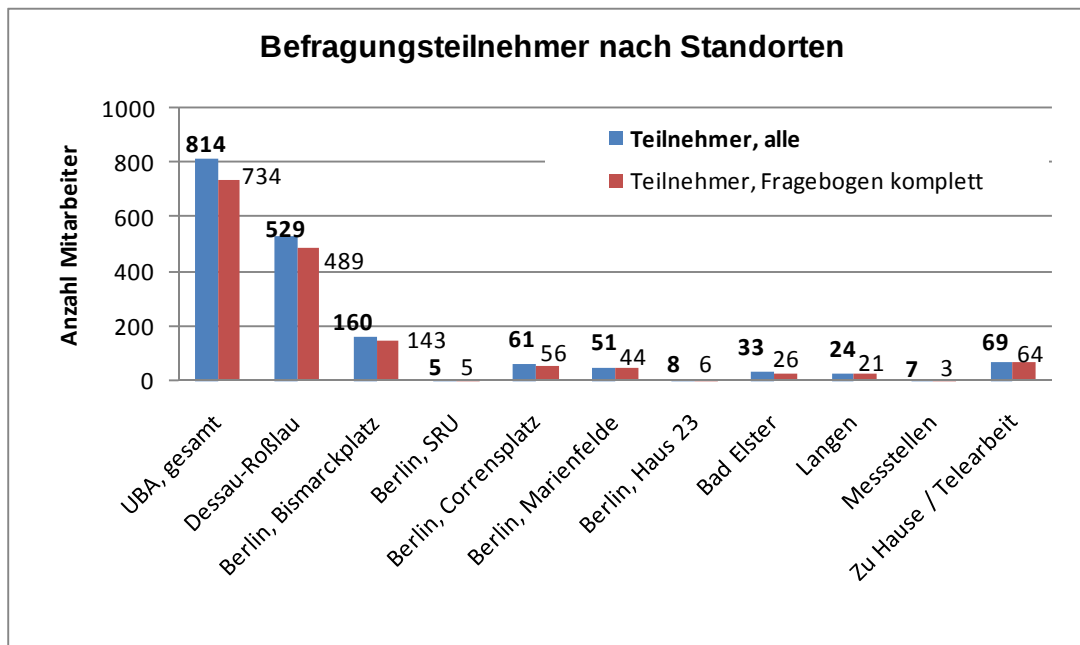


Abb. 3: Beteiligungsquote differenziert nach Dienststandorten

Die Altersgruppen 30-39 Jahre, 40-49 Jahre sowie 50-59 Jahre haben sich nahezu gleich an der Befragung beteiligt (28,6%; 28,6%; 24,2%; vgl. Tab. A-2). Lediglich die jüngeren Mitarbeiter (< 20 Jahre) und die älteren Mitarbeiter (> 59 Jahre) weisen eine geringere Beteiligung auf.

Analog zur Mobilitätsumfrage 2006 haben sich die Beschäftigungsgruppen auch in der aktuellen Befragung im Wesentlichen proportional zu ihrem Anteil an der Belegschaft beteiligt (vgl. Tab. A-3). Langen und die Messstellen weisen jedoch größere Unterschiede auf, die sich sehr wahrscheinlich durch die Unstimmigkeiten bei der Anzahl der Auszubildenden ergeben. Hier haben sich die Tarifbeschäftigten unterdurchschnittlich, dagegen die Auszubildenden überdurchschnittlich beteiligt.

Die Geschlechtergruppen haben sich ebenfalls im Wesentlichen analog zu ihren Anteilen an der Belegschaft beteiligt (vgl. Tab. A-4). Große Unterschiede zeigen sich jedoch am Standort Berlin Haus 23. Hier haben sich die Frauen stark unterdurchschnittlich (42,9% teilnehmende Frauen zu 80,0% Mitarbeiterinnen) beteiligt.

¹ Einige Mitarbeiter arbeiten an mehr als nur einem Dienststandort. Da diese Personen nicht einem Hauptdienststandort zugeteilt werden können, werden alle ihre Angaben bei allen von ihnen angegebenen Standorten berücksichtigt, wodurch eine Verzerrung der dienststellenbezogenen Auswertungsergebnisse entsteht. Betrachtet man bzgl. der Beteiligungsquote lediglich die Mitarbeiter, die an einem einzigen Dienststandort tätig sind, wird deutlich, dass Dessau-Roßlau und Berlin Bismarckplatz nahezu die gleiche Beteiligungsquote aufweisen (62,5% bzw. 63,1%). Diese beiden UBA-Standorte zeigen auch die höchste Anzahl an Mitarbeitern mit mehr als einem Dienststandort (55 bzw. 49 Personen von insgesamt 60 Personen). An den anderen Dienststandorten sind auch Mitarbeiter beschäftigt, die an mehr als einem Standort tätig sind, jedoch ergeben sich hier aufgrund der geringen Fallzahl nur kleinere Änderungen (vgl. Tab. A-1).

Bzgl. der Beschäftigungsgruppen Vollzeit und Teilzeit sind keine großen Auffälligkeiten zu erkennen (vgl. Tab. A-5). Die Verteilung der beiden Gruppen unter den Teilnehmern korrespondiert weitestgehend zur Verteilung in der Gesamtbelegschaft. Lediglich an den Berliner Standorten SRU und Haus 23 sowie in Bad Elster haben sich überdurchschnittlich viele Vollzeit-Beschäftigte an der Umfrage beteiligt. Im Gegensatz dazu haben sich die Vollzeit-Beschäftigten in Langen und an den Messstellen unterdurchschnittlich beteiligt.

Deutliche Unterschiede zwischen den Teilnehmern und der Gesamtbelegschaft zeigen sich vor allem bzgl. der Anteile der befristeten und unbefristeten Arbeitsverträge (vgl. Tab. A-6). Bis auf den Berliner Standort Haus 23 haben sich an allen Standorten die unbefristeten Mitarbeiter stark unterdurchschnittlich bzw. die befristeten Mitarbeiter stark überdurchschnittlich an der Befragung beteiligt.

3.2 Erkenntnisse zu den Arbeitswegen

Zur Erfassung des Mobilitätsverhaltens bzgl. des Arbeitsweges wurden Fragen zur Wegedauer, zur Entfernung sowie zur Verkehrsmittelwahl gestellt.

3.2.1 Länge und Dauer des Arbeitsweges

Die Mehrheit der befragten Mitarbeiter hat den Hauptwohnsitz im gleichen Bundesland, in dem sich auch der zugehörige Dienststandort befindet (vgl. Tab. A-7). Dies trifft vor allem im Hinblick auf die Berliner Standorte zu. So kommen 84,5% der befragten Mitarbeiter vom Bismarckplatz aus Berlin (120 von 142 Personen), am Corrensplatz sind es 83,9% (47 von 56 Personen) und in Marienfelde sogar 91,4% der Mitarbeiter (35 von 43 Personen). Im Vergleich dazu haben in Dessau-Roßlau lediglich 45,1% der befragten Mitarbeiter ihren Hauptwohnsitz in Sachsen-Anhalt (223 von 494 Personen). 215 der 494 Dessauer Mitarbeiter (43,5%) wohnen in der Postleitzahlregion „06“ (Halle, Dessau, Quedlingburg, Zeitz), davon leben 144 Personen (29,1%) in Dessau² selbst.

Betrachtet man die Personen, die ihren Hauptwohnsitz nicht im Bundesland des Dienststandortes und auch nicht in den unmittelbar benachbarten Bundesländern haben, so wird deutlich, dass der Anteil in Dessau-Roßlau mit Abstand am größten ist. Insgesamt kommen hier 34,2% (169 von 494 Personen) aus Berlin, Bremen, Hamburg, Hessen, Nordrhein Westfalen, Rheinland Pfalz und Schleswig-Holstein. Im Vergleich dazu liegt dieser Anteil der anderen Dienststandorte zwischen 2% und 6%.

Wegentfernung

Die UBA-Mitarbeiter legen heute durchschnittlich 37,5 km (Streuung³: 41,7 km) pro Arbeitsweg zurück (einfache Entfernung) (vgl. Tab. A-8). Im Jahr 2006 war der

² Dessau umfasst die Postleitzahlen 06811 bis 06849.

³ Um einen Eindruck über die Güte des Mittelwertes zu erhalten, wird in diesem Bericht der Wert der Standardabweichung als Maß für die Streuung angegeben. Die Standardabweichung berechnet sich aus der Quadratwurzel der Varianz. Der Zahlenbereich „Mittelwert +/- Standardabweichung“ umfasst bei normalverteilten Werten rund 69% der erfassten Werte. [A. Brühl, P. Zöfel: SPSS 12]

durchschnittliche Arbeitsweg etwas länger (41 km), diese Abweichung lässt sich mit Hilfe eines Mittelwertvergleichs als signifikant nachweisen. Es lässt sich daher vermuten, dass sich die Verkürzung des Arbeitsweges evtl. durch eine Verringerung der Wochenpendlerzahlen aufgrund des Wegfalls der Trennungsgeldzahlungen oder der Fernpendler aufgrund von gestiegenen Mobilitätskosten begründen lässt. In der aktuellen Befragung lassen sich 152 Mitarbeiter identifizieren, bei denen die Entfernungen bzgl. des Arbeitsweges im Verlauf der Woche variieren (Wochenpendler). Des Weiteren gibt es insgesamt 149 Personen, deren über die Woche gleichbleibender Arbeitsweg länger als 50 km ist (tägliche Fernpendler). Da jedoch die genauen Zahlen der Wochenpendler und Fernpendler für das Jahr 2006 nicht vorliegen, kann die Vermutung nicht belegt werden.

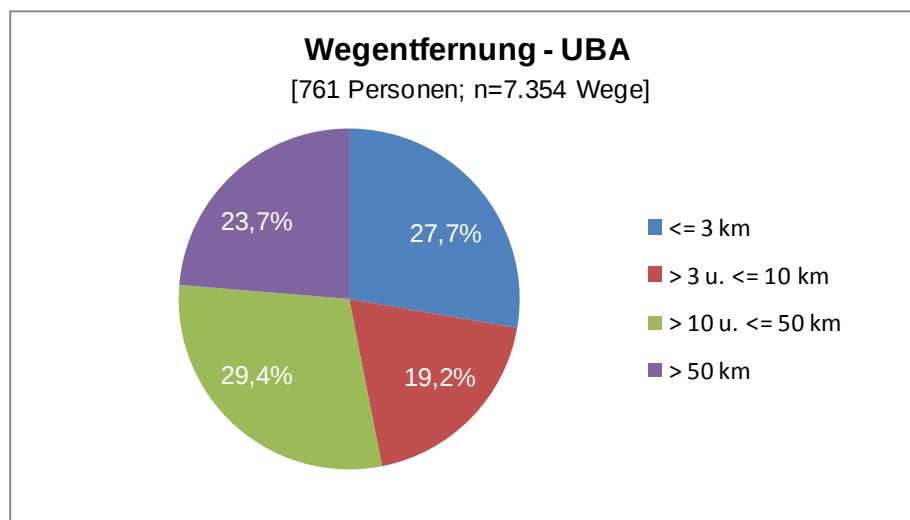


Abb. 4: Entfernungen des Arbeitsweges, UBA

Zwischen den einzelnen Dienststandorten sind teilweise deutliche Unterschiede bzgl. der Wegelängen zu erkennen. Insgesamt schwanken die einfachen Wegstrecken zwischen 500 m und 600 km. An den Standorten Berlin Bismarckplatz, Berlin Marienfelde, Bad Elster und Langen übernehmen die Wege zwischen 10 km und 50 km den größten Anteil. In Dessau-Roßlau dagegen umfassen die meisten Wege weniger als 3 km (43,7%), eine Entfernung, die gut zu Fuß oder mit dem Rad zurück gelegt werden kann. Andererseits ist aber der Anteil der Wege über 50 km in Dessau-Roßlau ebenfalls hoch (32,3%). Dies bedeutet, dass die Mitarbeiter an den Dienststandorten Bismarckplatz, Marienfelde, Bad Elster und Langen im weiteren Umfeld ihres Arbeitsplatzes wohnen, während die Mitarbeiter vom Standort Dessau-Roßlau entweder unmittelbar am Arbeitsstandort oder weiter entfernt wohnen. Aufgrund dieser beiden Extreme ist zu vermuten, dass der Dienststandort Dessau-Roßlau im Vergleich zu den anderen Dienststandorten über eine erhöhte Anzahl an täglichen Fernpendlern bzw. Wochenpendlern verfügt. Dies bestätigt sich durch die absoluten Pendlerzahlen (vgl. Tab. A-9) und die zuvor beschriebene Verteilung der Hauptwohnsitze. Des Weiteren ist die Verteilung der langen Wege über den Wochenverlauf (vgl. Abb. 5 und Abb. 6)⁴ ein Indiz für die hohen Anteile an täglichen

⁴ Da die Daten des Hinweges am Montag nahezu mit den Daten des Rückweges am Freitag und ebenfalls umgekehrt die Daten des Rückweges am Montag nahezu mit den Daten des Hinweges am Freitag übereinstimmen, sind in der nachfolgenden Abbildung Abb. 5 lediglich die Daten für den Montag dargestellt. Ebenso sind die Da-

Fernpendlern bzw. Wochenpendlern am Dienststandort Dessau-Roßlau. Hier ist deutlich zu erkennen, dass die Anteile an sehr langen Wegen während der Woche geringer und am Wochenanfang und am Ende der Arbeitswoche (Montag Hinweg bzw. Freitag Rückweg) höher sind.

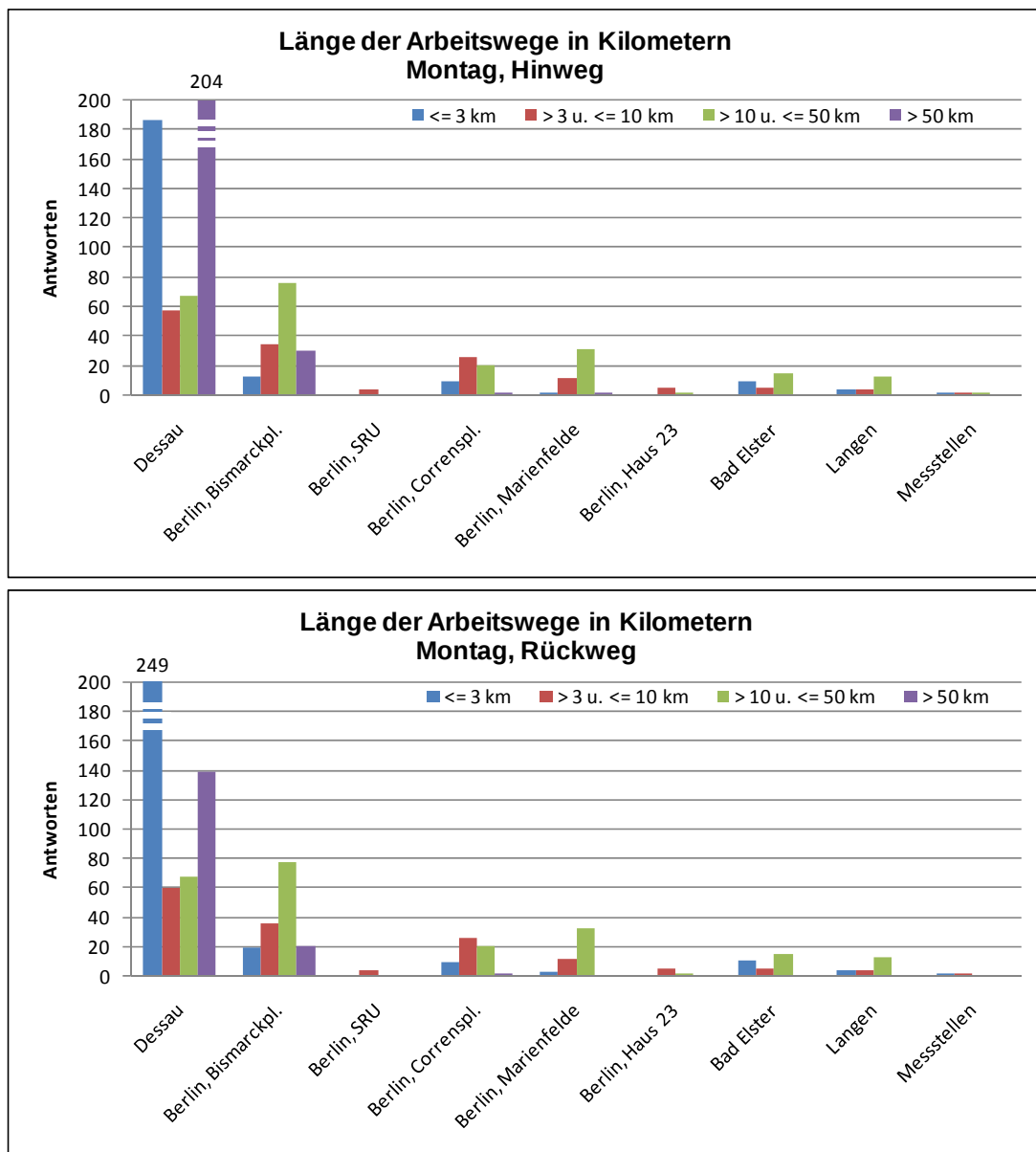


Abb. 5: Entfernungen des Arbeitsweges am Montag differenziert nach Dienststandorten

ten für den Mittwoch (Abb. 6) stellvertretend für den Verlauf während der Woche aufgeführt, da sich die Verläufe von Dienstag, Mittwoch und Donnerstag sehr ähnlich sind.

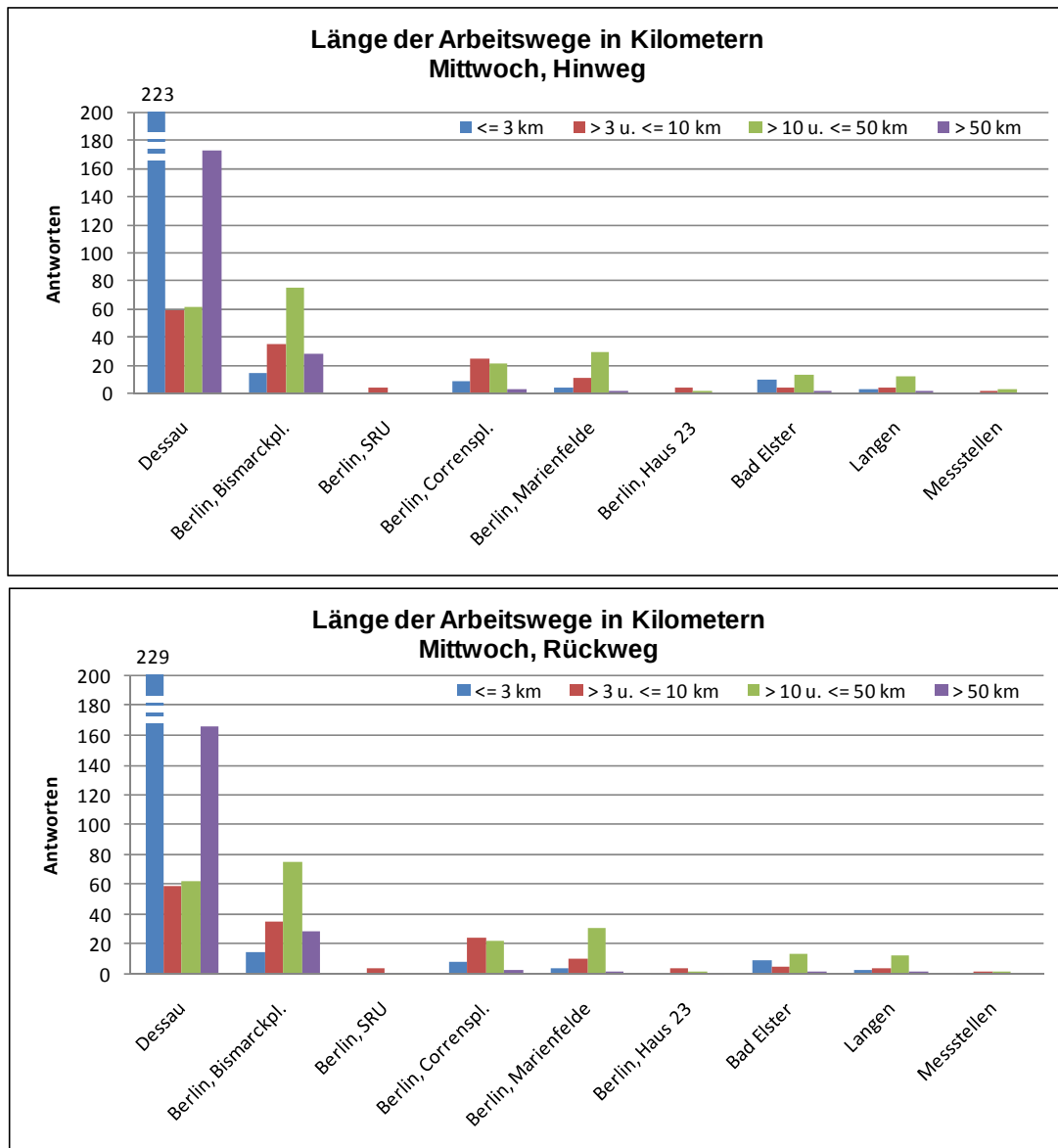


Abb. 6: Entfernungen des Arbeitsweges am Mittwoch differenziert nach Dienststandorten

Wegedauer

So wie im Jahr 2006 (46 min) benötigen die Mitarbeiter des UBA auch für den heutigen Arbeitsweg durchschnittlich 46,6 min (Streuung: 37,3 min), obwohl sich die durchschnittliche Länge des Arbeitsweges verkürzt hat (vgl. Tab. A-8). Demnach ist der benötigte Zeitaufwand gleich geblieben, wobei sich dieses nicht eindeutig als signifikant nachweisen lässt. Aufgrund des Zusammenhangs zwischen Wegedauer und -entfernung ist daher dennoch zu vermuten, dass dies mit dem Wegfall der IC-Verbindung zwischen Dessau-Roßlau und Berlin zusammenhängt, da sich der Reisezeitaufwand im öffentlichen Verkehr durch notwendige Umstiege evtl. erhöht haben wird. Im Vergleich zu 2006 gibt es heute ggf. weniger Wochenend- und Fernpendler, aber längere Reisezeiten der noch existierenden Pendler. Diese Vermutung kann aufgrund fehlender Detailinformationen jedoch nicht weiter untersucht werden.

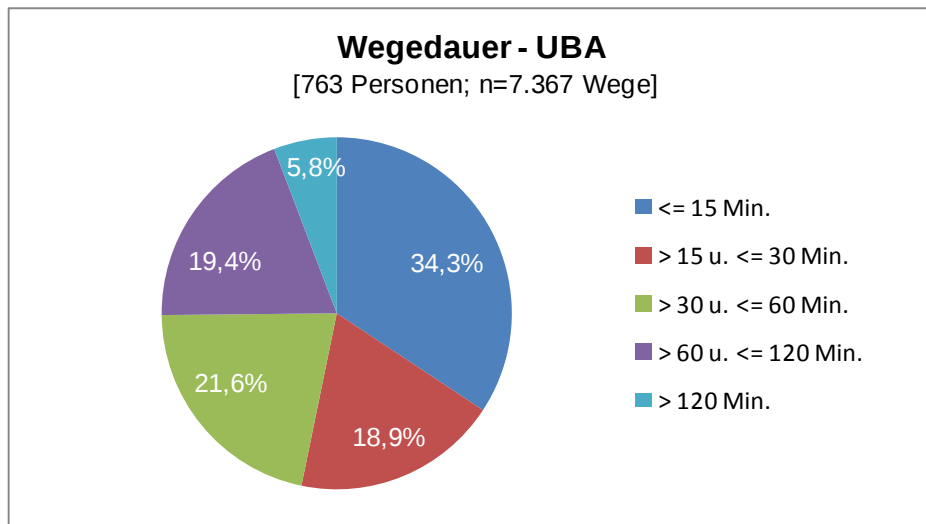


Abb. 7: Dauer des Arbeitsweges, UBA

Da die Wegedauer unter anderem von der Wegentfernung abhängt, lassen sich analog zur Entfernung der Arbeitswege auch bezüglich der Wegedauer deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Dienststellen erkennen. Hier schwanken die Durchschnittswerte für die einfachen Wegstrecken zwischen 1 min und 4 h 40 min. Während in Dessau-Roßlau der Anteil der Weg unter 15 min am größten ist (44,1%), dominiert an den Standorten Berlin Corrensplatz, Bad Elster und Langen die Wege zwischen 15 min und 30 min und an den Berliner Standorten Bismarckplatz und Marienfelde die Wege zwischen 30 min und 60 min.

Aufgrund der bei der Wegentfernung gezeigten Auffälligkeiten, lassen sich in Dessau-Roßlau neben dem hohen Anteil der kurzweiligen Wege auch viele Arbeitswege erkennen, die durch die großen Entfernungen mehr Zeit benötigen. Die Wege von 60 min bis 120 min umfassen 23,3% und die Wege länger als 120 min nochmal weitere 8,7%. So wie die Anteile der längeren Wege zu Beginn und am Ende der Arbeitswoche höher sind als innerhalb der Woche, sind auch die Anteile der längeren Wegzeiten zu Beginn und am Ende der Woche höher als innerhalb der Woche (vgl. Abb. A-1 und Abb. A-2).

3.2.2 Modal-Split

Der Großteil der Arbeitswege wird mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad, zu Fuß) zurückgelegt (vgl. Abb. 8 und Tab. A-10). Insgesamt werden 67,4% aller Arbeitswege umweltfreundlich und 32,6% mit einem motorisierten Individualverkehrsmittel (Pkw oder Motorrad) abgewickelt.

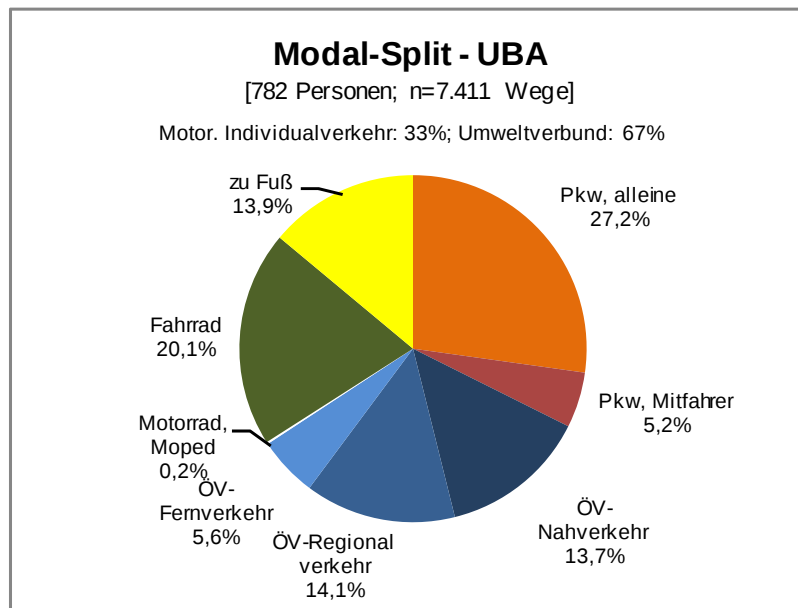


Abb. 8: Modal-Split, UBA gesamt

Differenziert nach den einzelnen Dienststandorten lassen sich deutliche Unterschiede erkennen (vgl. Abb. 9 und Tab. A-10). Bis auf die Standorte Langen und Berlin Marienfelde sind die Anteile der nichtmotorisierten Wege überall erfreulich hoch. Dessau-Roßlau und Bad Elster zeigen hier mit 39,1% bzw. 34,2% die höchsten Werte, dagegen liegen die Werte in Langen und Marienfelde lediglich bei 5,9% bzw. 14,0%. Auffällig ist, dass die Berliner Standorte Corrensplatz (1,0%) und Marienfelde (0,9%) sowie der Standort Langen (0,0%) nur sehr geringe bzw. keine Fußgängeranteile zeigen. Auch der Fußgängeranteil vom Bismarckplatz ist nur geringfügig höher (4,9%). Dies begründet sich durch eine relativ geringe Anzahl an Arbeitswegen bis zu einer Entfernung von 1,5 km. Eine Wertetabelle befindet sich hierzu im Anhang (Tab. A-11).

Im Vergleich zu den anderen Dienststellen, wird der öffentliche Verkehr am Berliner Bismarckplatz am häufigsten genutzt (47,5%), an den Standorten Berlin Corrensplatz, Berlin Marienfelde und Dessau-Roßlau ist dieser Anteil aber auch noch relativ hoch (37,5%, 37,8% bzw. 31,4%). Diesbezüglich ist auffällig, dass in Dessau-Roßlau die Anteile des öffentlichen Regional- und Fernverkehrs vergleichsweise hoch (19,8% und 8,4%) und im Gegensatz dazu der Anteil des öffentlichen Nahverkehrs sehr gering ist (3,2%). Da Dessau-Roßlau auch viele kurze Wege (unter 3 km) verzeichnet, werden diese demzufolge überwiegend zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückgelegt und weniger mit dem öffentlichen Nahverkehr.

Der Anteil der Wege, die mit dem Pkw zurück gelegt werden (alleine oder in einer Fahrgemeinschaft), ist mit deutlichem Abstand in Langen und Bad Elster am höchsten (71,3% bzw. 59,4%) und in Dessau-Roßlau sowie am Bismarckplatz in Berlin am niedrigsten (29,4% bzw. 29,3%). Da am Bismarckplatz zum einen der Anteil der Pkw-Allein-Fahrer relativ niedrig ist (26,1%) und zum anderen der Nahverkehrsanteil relativ hoch ist (32,8%), werden hier mittellange Strecken sehr wahrscheinlich verstärkt mit dem Nahverkehr und nicht mit dem eigenen Pkw zurückgelegt. In Bezug auf Dessau-Roßlau lässt sich dagegen vermuten, dass für längere Wege vermehrt der öffentliche Fernverkehr genutzt wird, da hier auch der Anteil der Pkw-

Alleine-Fahrer relativ niedrig (23,6%) und zeitgleich der öffentliche Fernverkehrsanteil vergleichsweise hoch ist (8,4%).

Obwohl in Bad Elster viele Mitarbeiter alleine mit dem Pkw zur Arbeit und wieder nach Hause fahren, ist hier der höchste Mitfahreranteil (12,6%) zu erkennen. Die anderen Dienststellen weisen hier lediglich Werte zwischen 2% und 6% auf.

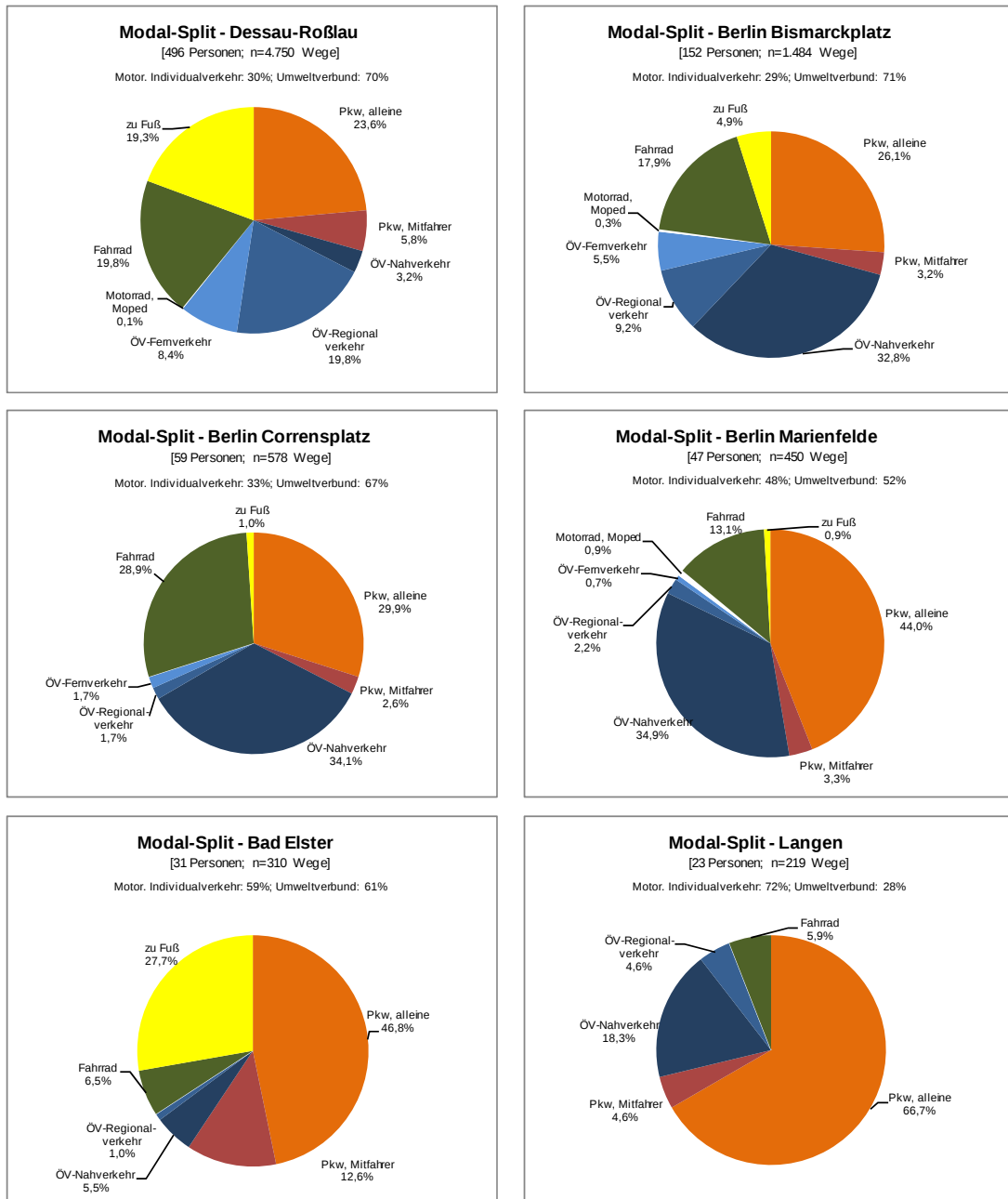


Abb. 9: Modal-Split differenziert nach Dienststandorten

Analog zur Wegentfernung und Wegedauer sind in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl am Standort Dessau-Roßlau die Unterschiede zwischen Wochenanfang bzw. -ende und der Wochenmitte zu erkennen (vgl. Abb. A-3 und Abb. A-4). Während innerhalb der Woche die Verkehrsmittel Fahrrad und zu Fuß stark vertreten sind, zeigt der öffentliche Verkehr seine Spitzen am Anfang der Woche (Hinweg) und am Ende der Woche (Rückweg). Dieses Ergebnis macht deutlich, dass viele Mitarbeiter am Standort Dessau-Roßlau Wochenpendler sind.

Die Gegenüberstellung der Ergebnisse aus der Mobilitätsumfrage 2006 und 2009 bzgl. des Modal-Splits lässt erkennen, dass sich die Verkehrsmittelwahl nicht an allen Dienststandorten wesentlich geändert hat (vgl. Tab. 2 und Tab. 3). Der Standort Berlin Corrensplatz zeigt nahezu die gleichen Werte, d. h. hier hat sich die Verkehrsmittelwahl kaum geändert. Im Gegensatz dazu sind am Standort Berlin Marienfelde die größten Unterschiede zu verzeichnen. Hier sind die Anteile bzgl. des Rad- und Fußverkehrs deutlich gesunken, gleichzeitig hat der Anteil des öffentlichen Verkehrs stark und der Pkw-Anteil (Alleine-Fahrer und Mitfahrer) leicht zugenommen. Auch an den Standorten Berlin Bismarckplatz, Bad Elster und Langen werden heute mehr Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt als im Jahr 2006. In Dessau-Roßlau hat sich dagegen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs reduziert, gleichzeitig sind aber die Fahrgemeinschaftsfahrten gestiegen.

	Jahr	Pkw, alleine	Pkw, Mitfahrer	Motorrad, Moped	Öffentl. Verkehr	Fahrrad	Zu Fuß
Dessau-Roßlau	2006	20%	1%	0%	40%	22%	17%
	2009	24%	6%	0%	31%	20%	19%
Berlin, Bismarckplatz	2006	29%	1%	1%	38%	26%	5%
	2009	26%	3%	0%	48%	18%	5%
Berlin, Corrensplatz	2006	34%	0%	0%	35%	29%	2%
	2009	30%	3%	0%	37%	29%	1%
Berlin, Marienfelde	2006	42%	0%	0%	30%	25%	3%
	2009	44%	3%	1%	38%	13%	1%
Bad Elster	2006	63%	0%	0%	0%	10%	27%
	2009	47%	13%	0%	6%	6%	28%
Langen	2006	75%	0%	4%	14%	7%	0%
	2009	67%	5%	0%	23%	6%	0%

Tab. 2: Gegenüberstellung der Modal-Split-Anteile (detailliert) aus den Jahren 2006 und 2009 differenziert nach Dienststandorten

	Jahr	Motorisierter Individualverkehr (Pkw, Motorrad)	Umweltverbund (Öffentl. Verkehr, Fahrrad, zu Fuß)
Dessau-Roßlau	2006	21%	79%
	2009	30%	70%
Berlin, Bismarckplatz	2006	31%	69%
	2009	29%	71%
Berlin, Corrensplatz	2006	34%	66%
	2009	33%	67%
Berlin, Marienfelde	2006	42%	58%
	2009	48%	52%
Bad Elster	2006	63%	37%
	2009	60%	40%
Langen	2006	79%	21%
	2009	72%	28%

Tab. 3: Gegenüberstellung der Modal-Split-Anteile (kategorisiert) aus den Jahren 2006 und 2009 differenziert nach Dienststandorten

3.2.3 CO₂-Emissionen

Auf Basis der Angaben der genutzten Verkehrsmittel und der Wegelängen kann in Bezug auf die Arbeitswege die durchschnittlich ausgestoßene Menge an Kohlendioxid

oxid (CO₂) pro Mitarbeiter berechnet werden. Hierzu werden die in der nachfolgenden Tabelle (vgl. Tab. 4) aufgeführten Emissionswerte der verschiedenen Verkehrsträger angesetzt, die die Emissionen zur Erzeugung der Energieträger wie z. B. Strom, Benzin oder Diesel berücksichtigen. Da der Besetzungsgrad des Pkw bei Nutzung einer Fahrgemeinschaft im Rahmen der Umfrage nicht abgefragt wurde, wird an dieser Stelle von dem niedrigsten möglichen Wert ausgegangen, d. h. von einem Besetzungsgrad von 2 Personen/Pkw.

	Emissionswert [Gramm/Personen-km]
Pkw, Alleine-Fahrer	216
Pkw, Fahrgemeinschaft (2 Personen)	108
Motorrad, Moped	97
Öffentlicher Nahverkehr (Bus, Straßen-, U-, S-Bahn)	81
Öffentlicher Regionalverkehr (RB, RE)	95
Öffentlicher Fernverkehr (IC, ICE)	52
Fahrrad	0
zu Fuß	0

Tab. 4: CO₂-Emissionswerte für verschiedene Verkehrsträger [nach „Vergleich der Schadstoffemissionen einzelner Verkehrsträger, Stand 2005“, UBA]

Im Durchschnitt produziert jeder UBA-Mitarbeiter im Verlauf von einer Arbeitswoche auf Grundlage seiner Verkehrsmittelwahl und der Entfernung⁵ zwischen Wohn- und Arbeitsstandort 37,5 kg CO₂ (vgl. Abb. 10 und Tab. A-12). Bezogen auf die einfache Strecke des Arbeitsweges ergibt sich ein durchschnittlicher Wert von 4,2 kg CO₂. Dabei lassen sich hinsichtlich der verschiedenen UBA-Dienststandorte deutliche Unterschiede erkennen. Während der Standort Dessau-Roßlau die höchsten Werte aufweist, sind in Bezug auf den Berliner Standort SRU die geringsten Werte zu erkennen. Dies lässt sich vor allem durch die Unterschiede bzgl. der durchschnittlichen Wegelänge zwischen Wohn- und Arbeitsstandort erklären – Dessau-Roßlau zeigt hier den höchsten und SRU den niedrigsten Wert (vgl. Tab. A-8) – und zudem statistisch nachweisen. Die Werte des CO₂-Ausstoßes bzgl. der einfachen Strecke des Arbeitsweges und der durchschnittlichen einfachen Wegelänge weisen für UBA (gesamt) eine hohe Korrelation⁶ ($r = 0,8$) auf, d. h. es besteht ein starker Zusammenhang zwischen diesen Werten.

⁵ Beispiel: Ein Mitarbeiter fährt 3 mal in der Woche alleine mit dem Pkw und 2 mal mit dem Bus zur Arbeit und wieder nach Hause. Die Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz beträgt je Strecke 3 km. Der CO₂-Ausstoß für eine Woche berechnet sich wie folgt: $3 \cdot 3\text{km} \cdot 2 \cdot 216\text{g/km} + 2 \cdot 3\text{km} \cdot 2 \cdot 81\text{g/km} = 4860\text{g/Woche}$. Pro Weg (einfache Strecke) ergibt sich dann ein durchschnittlicher CO₂-Ausstoß von 486g/Weg [Rechnung: $(4860\text{g/Woche}) / (5 \text{ Hinwege} + 5 \text{ Rückwege})$].

⁶ Ein Korrelationswert von $r = 0$ bedeutet, dass kein Zusammenhang nachweisbar ist und umgekehrt, dass bei einem Wert von $r = 1$ bzw. $r = -1$ ein maximaler Zusammenhang zwischen den beiden getesteten Variablen besteht.

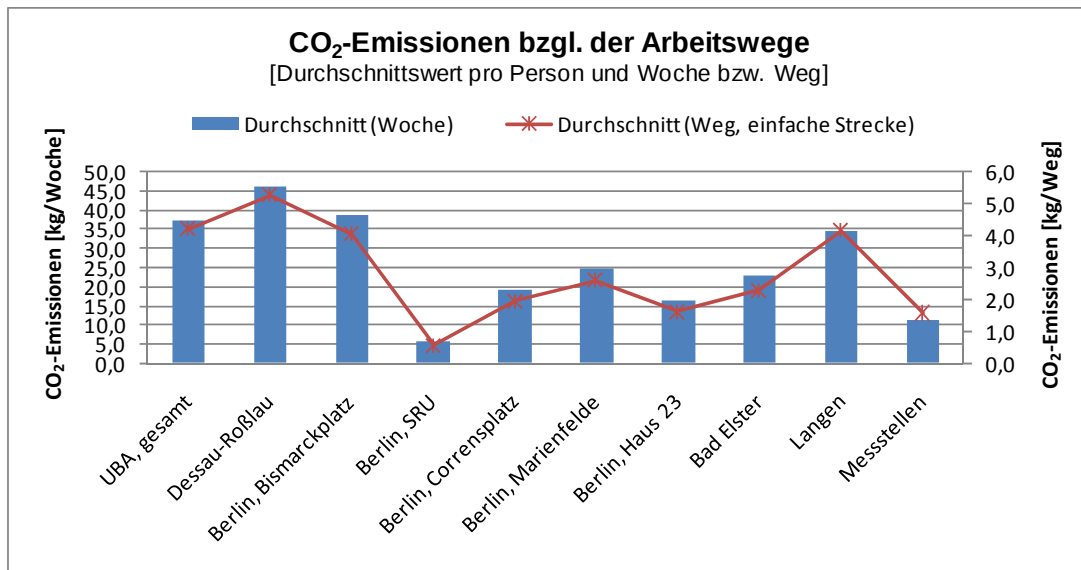


Abb. 10: CO₂-Emissionen bzgl. der Arbeitswege differenziert nach Dienststandorten

3.2.4 Zusammenhang zwischen Verkehrsmittelwahl und Arbeitszeiten

Um zu ermitteln, ob es einen Zusammenhang zwischen der Verkehrsmittelwahl und den Arbeitszeiten gibt, wurden die UBA-Mitarbeiter neben der Verkehrsmittelwahl auch zu ihrem üblichen Arbeitsbeginn und -ende befragt.

Der Großteil der Mitarbeiter beginnt zwischen 07:00 und 09:00 Uhr zu arbeiten und geht zwischen 16:00 und 18:00 Uhr wieder nach Hause. Frauen und Männer beginnen im Durchschnitt zur gleichen Zeit ihre Arbeit, jedoch beenden Frauen diese aufgrund der höheren Anteile an Teilzeitbeschäftigung etwas früher. 36,7% der Frauen (162 von 441 Frauen) sind teilzeitbeschäftigt, dagegen lediglich 12,3% der Männer (38 von 310 Männern). Im Vergleich zu den anderen Standorten beginnen und beenden die Mitarbeiter in Bad Elster und an den Messstellen ihre Arbeit etwas früher.

Von insgesamt 808 Befragungsteilnehmern haben 40% (323 Personen) angegeben, dass die Verkehrsmittelnutzung in Bezug auf die gewählten Arbeitszeiten eine Rolle spielt. Betrachtet man in diesem Zusammenhang die Arbeitszeiten dieser Personengruppe getrennt und vergleicht die Ergebnisse mit den Personen, die ihre Verkehrsmittelwahl unabhängig von den gewählten Arbeitszeiten durchführen, so sind kaum Unterschiede bei der mittleren Uhrzeit von Arbeitsbeginn und -ende zu erkennen. Differenziert nach den einzelnen Dienststandorten lassen sich dagegen schon größere Unterschiede erkennen. Abweichungen zeigen sich vor allem beim Standort Langen, sowohl beim Arbeitsbeginn als auch beim Arbeitsende. Hier kommen die Personen, bei denen die Verkehrsmittelnutzung in Bezug auf die Arbeitszeiten eine Rolle spielt, im Schnitt morgens früher zur Arbeit und gehen dann auch früher wieder nach Hause. In Bad Elster weisen lediglich die Endzeiten größere Unterschiede auf. Personen, die meinen, dass es einen Zusammenhang zwischen ihrer Verkehrsmittelnutzung und ihren Arbeitszeiten gibt, arbeiten abends durchschnittlich etwas länger.

Zwischen den beiden Personengruppen – Mitarbeiter, bei denen die Verkehrsmittelnutzung in Bezug auf die gewählten Arbeitszeiten eine Rolle spielt, und Mitarbei-

ter, bei denen kein Zusammenhang zwischen der Verkehrsmittelnutzung und den Arbeitszeiten besteht – sind bei der Verkehrsmittelwahl deutlichere Unterschiede als bei den Arbeitszeiten zu erkennen (vgl. Abb. 11, die Zahlen für den Rückweg sind nahezu gleich). Personen, bei denen die Verkehrsmittelnutzung bzgl. der Arbeitszeiten eine Rolle spielt, nutzen deutlich mehr die öffentlichen Verkehrsmittel des Regional- und des Fernverkehrs und fahren gleichzeitig wesentlich weniger alleine mit dem Pkw oder mit dem Fahrrad zur Arbeit bzw. gehen seltener zu Fuß. Es ist zu vermuten, dass sich der Zusammenhang zwischen der Verkehrsmittelnutzung und den Arbeitszeiten durch die Fahrplangebundenheit bzw. durch die Ankunfts- und Abfahrtszeiten der öffentlichen Verkehrsmittel ergibt. Personen, die ein individuelles Verkehrsmittel, wie z. B. den eigenen Pkw oder das Fahrrad nutzen, können frei ihren Arbeitsbeginn und ihr Arbeitsende wählen und sich auch spontan dazu entschließen früher oder später zu kommen oder zu gehen. Personen, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, sind dagegen durch die festgelegten Fahrzeiten und die evtl. längeren Zwischenzeiten bis zur nächsten Abfahrt weniger flexibel. Lediglich bei der Nutzung des Pkw im Rahmen einer Fahrgemeinschaft und bei der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs ist das Verhältnis zwischen den beiden Personengruppen nahezu ausgeglichen. Sehr wahrscheinlich fällt hier die Fahrplangebundenheit bzgl. der öffentlichen Verkehrsmittel aufgrund der kürzeren Reisezeiten und der höheren Taktdichte weniger ins Gewicht und wird daher weniger häufig als Abhängigkeit empfunden.

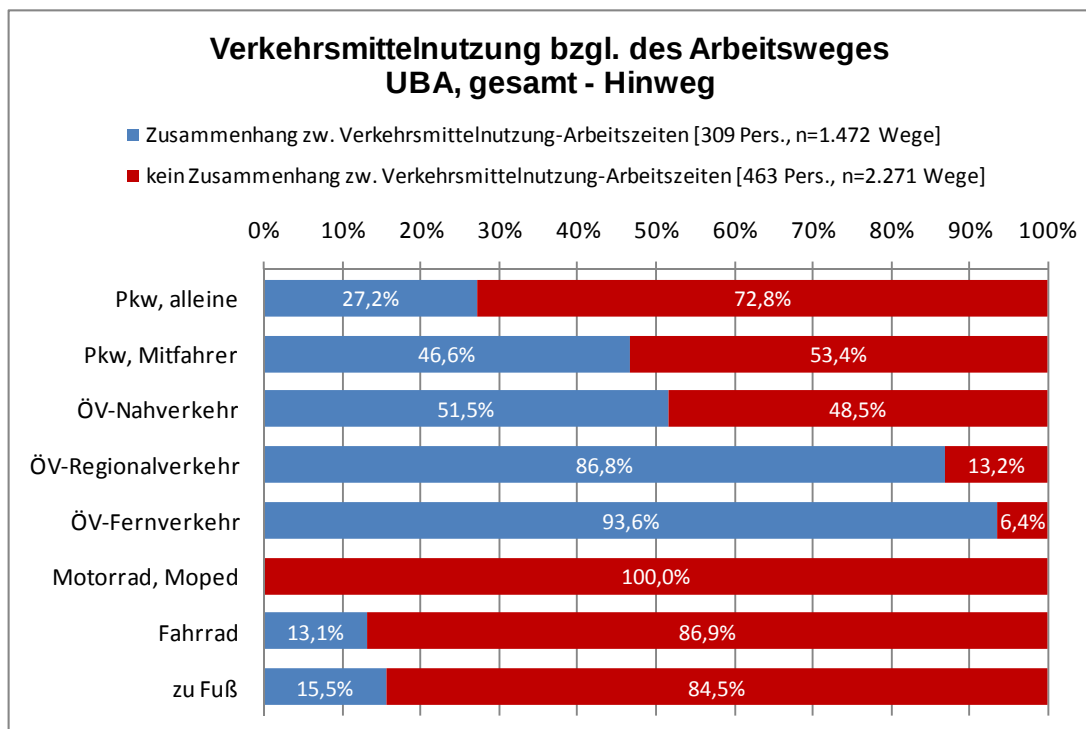


Abb. 11: Verkehrsmittelnutzung für den Arbeitsweg differenziert nach Personengruppen

3.2.5 Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV)

Wie bereits in der Auswertung zum Modal-Split erkennbar ist (vgl. Tab. A-10), werden im Umweltbundesamt 33,4% der Wege zum Arbeitsplatz hin und wieder zurück nach Hause (2.473 von 7.411 Wegen) von insgesamt 333 Mitarbeitern mit öffentli-

chen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Davon entfallen 41,2% (1.018 von 2.473 ÖV-Wegen) auf den Bereich des Nahverkehrs (Bus, Straßen-, U- oder S-Bahn), nahezu die gleiche Menge an Wegen auf den Bereich des Regionalverkehrs (42,1%; 1.042 von 2.473 ÖV-Wegen), d. h. Regionalbahn und Regionalexpress, und schließlich 16,7% (413 von 2.473 ÖV-Wegen) auf die Fernverkehrszüge Intercity und Intercity-Express.

Die Mitarbeiter, die für ihren Arbeitsweg angegeben haben, mindestens einmal ein öffentliches Verkehrsmittel zu nutzen, wurden im weiteren Verlauf der Erhebung zur Zusammensetzung der sich ergebenden Wegekette⁷ befragt. An dieser Stelle muss darauf hingewiesen werden, dass die Befragungsteilnehmer sich im Falle von verschiedenen Kombinationen innerhalb einer Woche auf den am häufigsten auftretenden Fall beziehen sollten.

Der Großteil der insgesamt 333 ÖV-Nutzer⁸ geht zu Fuß zur Haltestelle bzw. von der Haltestelle zum Zielort oder nutzt für diese Wege das Fahrrad. Lediglich ein geringer Anteil fährt mit dem Pkw zur Abfahrthaltestelle (13,2%; 44 von 333 Personen). Rund 50% (165 von 333 Personen) der ÖV-Nutzer haben eine Direktverbindung, d. h. sie müssen auf ihrer Fahrt nicht umsteigen (vgl. Tab. A-13). Dagegen müssen 32,4% (108 von 333 Personen) einmal und 18,0% (60 von 333 Personen) mehr als einmal umsteigen. Für die Standorte Dessau-Roßlau und Berlin Bismarckplatz lassen sich jedoch geringe Unterschiede erkennen. Der Anteil der Direktfahrten ist an beiden Standorten nahezu gleich (46,2% bzw. 45,3%), jedoch ist der Anteil für mehr als einen Umstieg in Dessau-Roßlau leicht erhöht (19,6% zu 14,0%). Dies lässt sich aufgrund eines statistisch nachweisbaren signifikanten Zusammenhang zwischen den Variablen der notwendigen Umsteigehäufigkeit und der Art des öffentlichen Verkehrs (Nah-, Regional- und Fernverkehr) durch den ebenfalls höheren Anteil im öffentlichen Fernverkehr erklären. Im öffentlichen Fernverkehr sind daher, wie zu erwarten war, tendenziell häufiger Umstiege notwendig, während im öffentlichen Nahverkehr ein hoher Anteil von Direktverbindungen existiert.

Rund 60% der befragten UBA-Mitarbeiter (441 von 751 Personen) besitzen eine Bahncard, 9 Personen besitzen sogar zwei Karten (Bahncard 25 und Bahncard 50). Insgesamt ist die Verfügbarkeit von Bahncard 25 (28,1%; 211 von 751 Personen) und Bahncard 50 (31,0%; 233 von 751 Personen) nahezu gleich. Lediglich 6 Personen besitzen eine Bahncard 100. Eine differenzierte Betrachtung nach ÖV-Nutzern lässt erkennen, dass diese im Vergleich zu den Pkw-/Motorrad-Fahrern⁹ einen höheren „Bahncard 50“-Anteil aufweisen (ÖV-Nutzer: 44,9%; Pkw-/Motorrad-

⁷ Allgemein ist eine Wegekette eine Aneinanderreihung mehrere Einzelwege. In Bezug auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs sind dies speziell der Weg zur Abfahrthaltestelle, die Fahrt mit dem öffentlichen Verkehr inklusive der evtl. Umstiege und der Weg von der Zielhaltestelle zum Zielort.

⁸ ÖV-Nutzer bedeutet hier, dass die Person mindestens einmal im Verlauf ihrer Arbeitswoche den öffentlichen Verkehr als Verkehrsmittel für den Arbeitsweg (Hin- oder Rückweg) angegeben hat. Diese Definition gilt für den gesamten Textabschnitt bzgl. der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.

⁹ Analog zu den ÖV-Nutzern sind auch die Pkw-/Motorrad-Fahrer definiert. Die Personen in der Gruppe der PKW-/Motorrad-Fahrer haben mindestens einmal im Verlauf ihrer Arbeitswoche den Pkw (alleine) oder das Motorrad als Verkehrsmittel für den Arbeitsweg (Hin- oder Rückweg) angegeben. Diese Definition gilt für den gesamten Textabschnitt bzgl. der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.

Fahrer: 12,3%) und gleichzeitig einen niedrigeren Anteil an Nicht-Bahncardbesitzern (ÖV-Nutzer: 27,4% ohne Bahncard; Pkw-/Motorrad-Fahrer: 63,0% ohne Bahncard). Auch differenziert nach den Dienststandorten lassen sich Unterschiede bzgl. der Verfügbarkeit einer Bahncard feststellen (vgl. Abb. 12). Den höchsten Anteil an Bahncard-Besitzern zeigt Dessau-Roßlau (66,8%; 334 von 500 Personen), hier ist auch der Anteil der Bahncard 50 am höchsten (39,0%; 195 von 500 Personen). Da der Großteil der Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs keine Bahncard bzw. eine Bahncard 25 besitzt (48,2% bzw. 30,6%) und dagegen die Mehrheit der Nutzer des öffentlichen Regional-/Fernverkehrs eine Bahncard 50 besitzen (40,0%), hängt dies mit den vielen Fahrten im Bereich des öffentlichen Regional- und Fernverkehrs zusammen (vgl. Modal-Split-Werte aus Abb. 9).

Zwischen dem Besitz einer Bahncard und eines Pkw-Führerscheins kann kein statistischer Zusammenhang nachgewiesen werden, jedoch in geringem Maße zwischen dem Bahncard-Besitz und der Pkw-Verfügbarkeit. Je höherwertig die Bahncard, desto geringer die ständige Pkw-Verfügbarkeit.

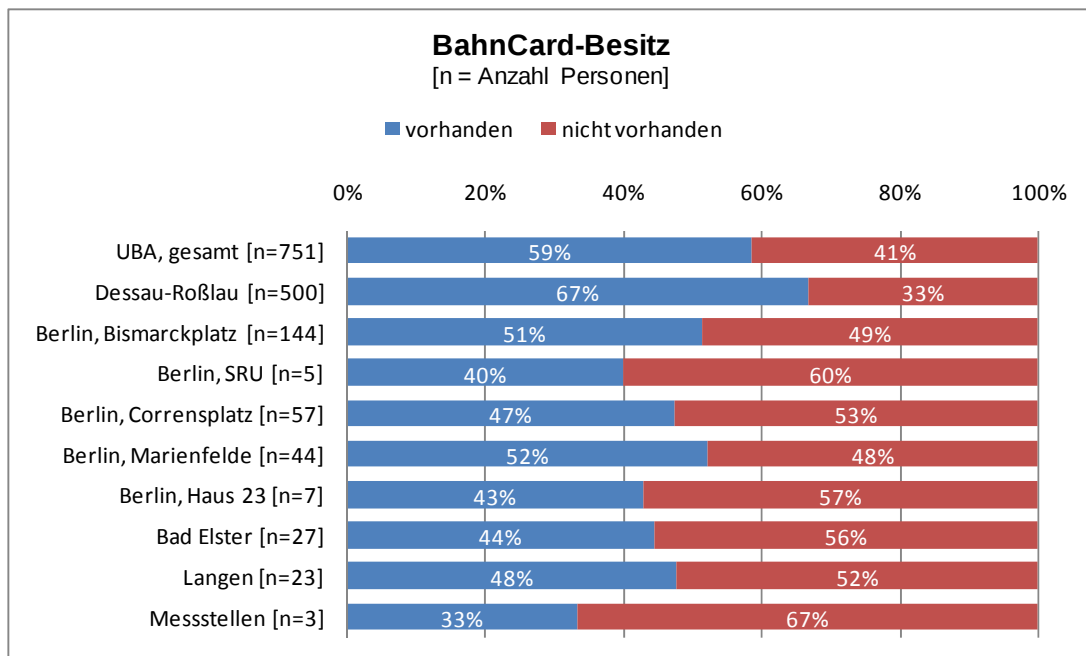


Abb. 12: Bahncard-Besitz differenziert nach Dienststandorten

Unabhängig vom genutzten Verkehrsmittel für den Arbeitsweg, wurden alle teilnehmenden Mitarbeiter nach der Fahrkartenverfügbarkeit¹⁰ und -nutzung für den öffentlichen Verkehr befragt. Ihre Angaben sollten sich dabei dennoch auf die Arbeits- und Dienstwege beziehen. Von den insgesamt 751 Personen, die diese Frage beantwortet haben, haben 35,2% (264 von 751 Personen) angegeben, dass sie keinen Fahrschein besitzen bzw. nutzen. Dies sind diejenigen Mitarbeiter, die selbst nicht bzw. nur sehr selten öffentliche Verkehrsmittel für den Arbeitsweg nutzen. Es lässt sich jedoch auch nachweisen, dass ein Großteil dieser Personen Dienstreisen durchführt (198 von 264 Personen) und viele dabei auch mit Bus und/oder Bahn

¹⁰ Mit Fahrkarte sind sowohl Einzelfahrscheine als auch Mehrfachkarten, wie z. B. eine Wochen- oder Monatskarte, gemeint.

fahren (Inlandsdienstreisen: 121 von 198 Personen (61,1%); Auslandsdienstreisen: 10 von 59 Personen (16,9%)). Da die Dienstwege in Bezug auf diese Frage mit berücksichtigt werden sollten, ist vor dem Hintergrund des dargestellten Ergebnisses zu vermuten, dass dies nicht von allen Personen beachtet wurde bzw. der tatsächliche, aktuelle Besitz einer Fahrkarte und weniger die Nutzung betrachtet wurde.

Nachfolgend werden nur noch die Personen betrachtet, die angegeben haben, dass sie mindestens ein Fahrticket für den öffentlichen Verkehr besitzen bzw. nutzen. Die Verteilung der Ticketarten im Umweltbundesamt ist in Abb. 13 dargestellt. Auch wenn einige Mitarbeiter anscheinend die Frage ausschließlich auf ihren Arbeitsweg bezogen haben, wird dennoch schon jetzt deutlich, dass Einzeltickets den größten Anteil besitzen. Unter Einbeziehung der notwendigen ÖV-Fahrkarten für Dienstreisen wird der tatsächliche Anteil der Einzelfahrscheine noch höher liegen. Im Gegensatz dazu sind Wochentickets so gut wie gar nicht vertreten. Werden ausschließlich die Personen betrachtet, die ihren Arbeitsweg immer mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen, ist zu erkennen, dass diese Personengruppe aufgrund der regelmäßigen ÖV-Nutzung den Großteil der Dauerfahrkarten besitzt.

Nahezu alle Jobtickets der DB AG sind dem Dienststandort Dessau-Roßlau zuzuordnen, was wieder ein erneuter Hinweis auf den hohen Anteil der Fernpendler ist (59 von 66 Jobtickets). Erstaunlich ist jedoch auch, dass ebenfalls der Großteil der Einzelfahrscheine in Dessau-Roßlau vorhanden ist (206 von 270 Einzelfahrscheinen). Ob sich dies allein durch den hohen Anteil an Dienstreisen ergibt (vgl. Kap. 3.3) kann aufgrund der fehlenden Trennung nach Nutzung für den Arbeitsweg bzw. Nutzung für Dienstwege an dieser Stelle nicht weiter untersucht werden.

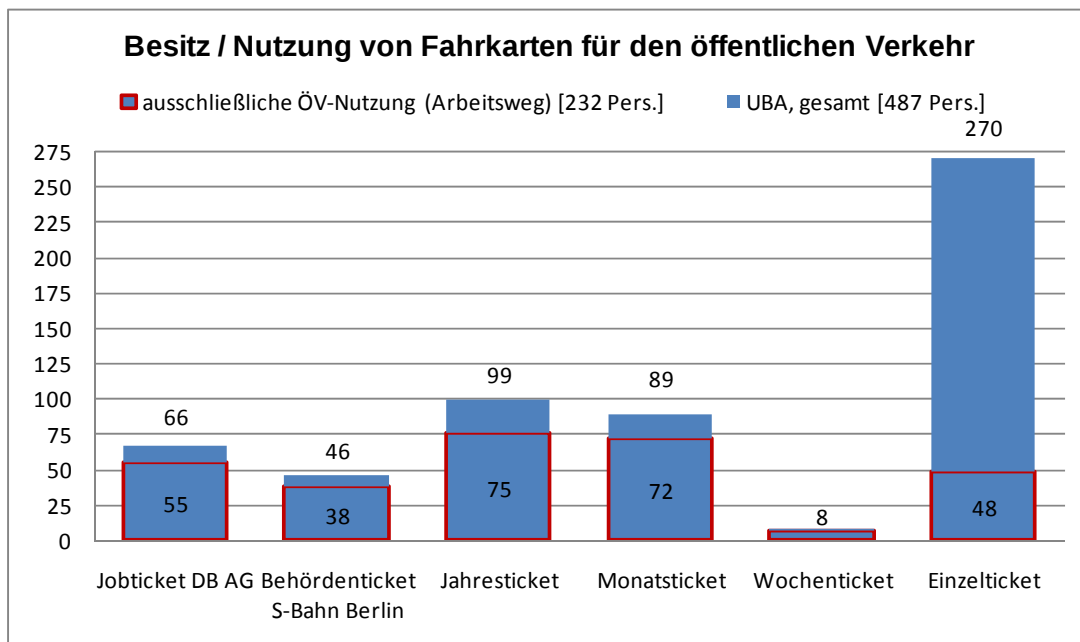


Abb. 13: Besitz / Nutzung von Fahrkarten für den öffentlichen Verkehr, UBA

3.2.6 Nutzung des Pkw bzw. des Motorrades

Wie bereits bzgl. der Verkehrsmittelnutzung dargestellt wurde (vgl. Tab. A-10), liegt der Anteil der motorisierten Wege (Pkw, Motorrad) bei 27,4% bzw. unter Einbezie-

hung der Pkw-Fahrgemeinschaften bei 32,6%. Von 782 Mitarbeitern nutzen 180 Personen ausschließlich den Pkw oder das Motorrad für ihren Arbeitsweg (23,0%). Werden wieder die Pkw-Fahrgemeinschaft mit einbezogen, erhöht sich der Anteil auf 28,3% (221 von 782 Personen). Der Großteil der Personen, die für ihren Arbeitsweg ausschließlich die individuellen motorisierten Verkehrsmittel nutzen, arbeitet am Dienststandort Dessau-Roßlau (124 von 221 Personen).

Der Großteil der befragten Mitarbeiter verfügt über einen Pkw-Führerschein (93,3%; 701 von 751 Mitarbeitern; vgl. Tab. A-14). Ebenso steht der Mehrheit der Mitarbeiter ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung (67,1%; 504 von 751 Mitarbeitern; Tab. A-15). Davon können 46,3% (348 von 751 Mitarbeitern) immer, 11,2% (84 von 751 Mitarbeitern) mehrmals in der Woche und 9,6% (72 von 751 Mitarbeitern) gelegentlich auf den Pkw zurückgreifen. Die einzelnen Dienststellen sind sich in diesem Punkt sehr ähnlich, weshalb an dieser Stelle nicht mehr ins Detail gegangen wird.

Analog zu den Nutzern des öffentlichen Verkehrs, wurden auch den Nutzern von Pkw bzw. Motorrad sowie teilweise den Fahrgemeinschaftsnutzern ergänzende Fragen gestellt. Alle Mitarbeiter, die mindestens einmal in der Woche mit dem Pkw oder dem Motorrad zur Arbeit fahren, sollten sich zu ihrem Interesse an einer Fahrgemeinschaft äußern. 62 von 782 Personen (7,9%) nutzen bereits heute schon mindestens für eine Fahrt eine Fahrgemeinschaft. Auch hier ist wieder der Großteil aus Dessau-Roßlau (47 von 62 Personen).

Mehr als die Hälfte der bzgl. des Interesses an einer Fahrgemeinschaft befragten Mitarbeiter (60,2%; 151 von 252 Personen) lehnen diese Möglichkeit ab. Als Hauptgrund wurde die Einschränkung der Unabhängigkeit und der Flexibilität genannt (vgl. Abb. 14).

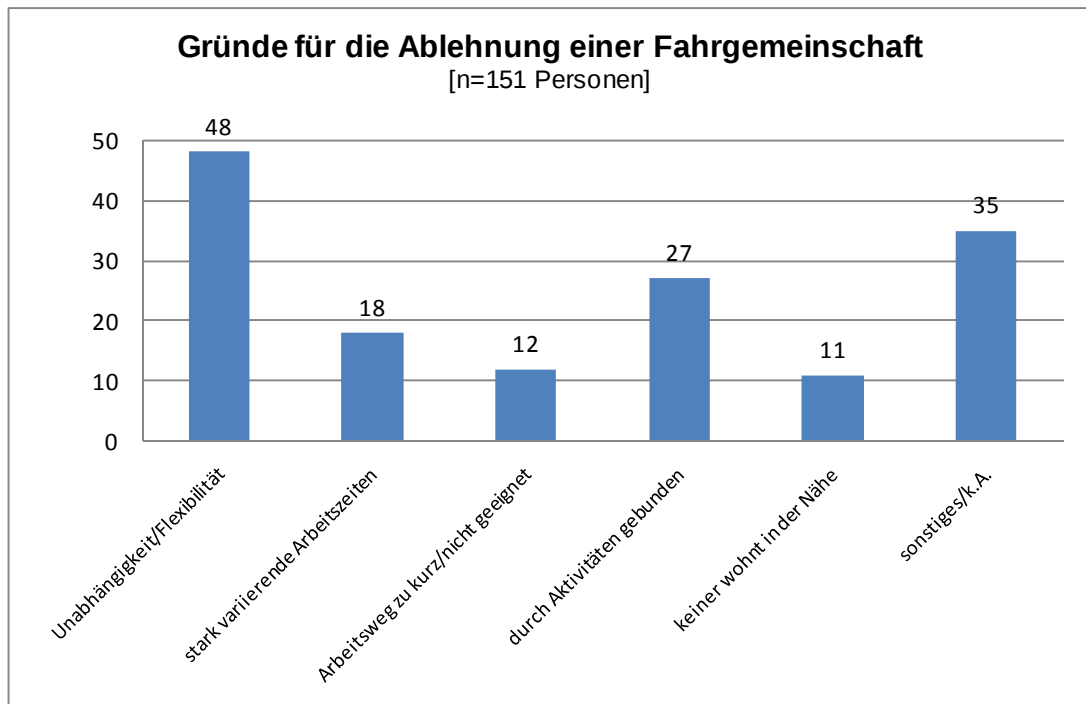


Abb. 14: Gründe für die Ablehnung einer Fahrgemeinschaft, UBA

Rund 40% der Befragten (100 von 252 Personen) haben sich positiv zum Interesse an einer Fahrgemeinschaft geäußert, wovon 22 Personen ein sehr starkes Interes-

se haben und 78 Personen zumindest gelegentlich in einer Fahrgemeinschaft fahren würden. Wieder arbeitet der Großteil dieser Personen in Dessau-Roßlau (66 von 100 Personen). Es ist zu erkennen, dass das Interesse mit abnehmender Pkw-Nutzung bzw. die Ablehnung mit steigender Pkw-Nutzung für den Arbeitsweg zunimmt. Dies bedeutet, dass Personen, die es gewohnt sind, im hohen Maße ihren Arbeitsweg individuell zu gestalten, seltener von dieser Unabhängigkeit und Flexibilität abweichen wollen. Dies korrespondiert auch mit bereits aufgeführten den Ablehnungsgründen.

Für lange Strecken ist der öffentliche Verkehr die umweltfreundlichste Alternative. Es wurde vermutet, dass viele Mitarbeiter, die häufig mit dem eigenen Pkw fahren, ihre Alternativen nicht ausreichend kennen und daher die Fahrtzeiten im öffentlichen Verkehr nicht bekannt sind. Die Personen, die angegeben haben, für ihren Arbeitsweg den Pkw oder das Motorrad zu nutzen, wurden daher nach der Bekanntheit der Fahrtzeiten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gefragt.

Die angegebenen Fahrtzeiten mit dem öffentlichen Verkehr reichen von 5 min bis zu 6 h, der Durchschnittswert liegt bei 82 min. Lediglich 24 von 293 Personen (8,2%) kennen für ihren Arbeitsweg die Fahrtzeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht, davon fahren jedoch 20 Personen ausschließlich mit dem Pkw (Selbstfahrer oder Fahrgemeinschaft) zur Arbeit und wieder nach Hause. Von den 269 Personen, die zu den Fahrtzeiten eine Angabe machen konnten, nutzen 247 Personen nie die öffentlichen Verkehrsmittel und 158 Personen sind ausschließliche Pkw- bzw. Motorrad-Fahrer. Das bedeutet, dass der Großteil der Pkw- bzw. Motorrad-Fahrer zumeist über ihre alternativen Möglichkeiten informiert sind, womit die ursprüngliche Vermutung widerlegt werden muss.

Um herauszufinden, ob zu lange Fahrtzeiten im öffentlichen Verkehr der Grund für die Nichtnutzung sind und um konkrete Anhaltswerte für akzeptable Fahrtzeiten zu erhalten, wurde ebenfalls nach den noch akzeptierten Fahrzeiten im öffentlichen Verkehr gefragt. Die hier von insgesamt 292 Personen angegebenen Werte reichen von 0 min bis zu 3 h 30 min. Der Durchschnittswert liegt mit 50 min signifikant geringer als der als bekannte Fahrtzeit angegebene Wert. Da die Werte allein betrachtet jedoch keine Aussage ermöglichen, wird die Differenz zwischen der bekannten und der akzeptablen Fahrtzeit betrachtet¹¹. Bei etwas mehr als 80% der befragten Mitarbeiter (81,3%; 217 von 267 Personen) weist die akzeptable Fahrtzeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln einen niedrigeren Wert auf als die bekannte Fahrtzeit. Die Differenzwerte reichen von 5 min bis zu 2 h 30 min. Im Mittel dauert die Fahrt 40 min länger als die akzeptable Fahrtzeit. Der Großteil dieser Personen (135 von 217 Personen) arbeitet wieder am Dienststandort Dessau-Roßlau.

Bei 50 von 267 Personen (18,7%) ist die akzeptable Fahrtzeit größer oder gleich der bekannten Fahrtzeit, davon sind 35 Personen Pkw-Nutzer (Selbstfahrer oder Fahrgemeinschaft) bzw. Motorrad-Fahrer. In diesen Fällen können zu lange Fahrtzeiten im öffentlichen Verkehr eigentlich nicht der ausschlaggebende Grund für

¹¹ Die Personen, die zur tatsächlichen Fahrtzeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln keine Angabe machen konnten und die Personen, die als noch akzeptable Fahrtzeit den Wert 0 min angegeben haben, werden bzgl. der Differenzbetrachtung ausgeschlossen. Die Anzahl der betrachteten Personen reduziert sich damit auf 267 Personen.

eine Nichtnutzung sein, dennoch wird der Grund „zu großer Zeitaufwand“ von 18 Personen als wesentlicher Grund für die Nutzung des Pkw bzw. Motorrades genannt. Dieser Widerspruch lässt vermuten, dass Pkw- bzw. Motorrad-Nutzer sehr schnell den Grund „zu großer Zeitaufwand“ als Gegenargument für die Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel nennen, dies aber nicht durch Zahlen belegbar ist, sondern vielmehr ein gesellschaftliches Vorurteil gegenüber dem öffentlichen Verkehr zu sein scheint.

Um eine Abschätzung der Umsteigebereitschaft der Pkw- bzw. Motorrad-Nutzer, die aufgrund von längeren ÖV-Reisezeiten bisher noch nicht umgestiegen sind, tätigen zu können, wurde auch hierzu eine Frage gestellt. Es ist überraschend, dass 172 von 291 Personen (59,1%) eine Umsteigebereitschaft bei einer vergleichbaren Reisezeit zwischen Pkw und Bahn signalisiert haben. Dies würde wieder darauf hindeuten, dass der „zu große Zeitaufwand“ mit der Hauptgrund für eine Nichtnutzung der öffentlichen Verkehrsmittel ist, was sich auch in der Verteilung der Antworten zur zugehörigen Frage „Warum kommen für Sie an Tagen, an denen Sie den Pkw oder das Motorrad für Ihren Arbeitsweg nutzen, öffentliche Verkehrsmittel nicht in Betracht?“ zeigt (vgl. Kap. 3.2.7). Generell wird eine schnelle Direktverbindung mit dem Regionalexpress (78,5%; 135 von 172 Personen) gegenüber einer IC-Verbindung mit kurzen Umsteigezeiten in Regionalexpress oder Regionalbahn (21,5%; 37 von 172 Personen) bevorzugt.

Auch bei der Mitteilungsmöglichkeit am Ende des Fragebogens (vgl. auch Kap. 3.6) haben sich 35 Personen explizit zu einer Verbesserung der Bahnverbindung zwischen Berlin und Dessau-Roßlau geäußert. Insgesamt wünschen sich 11 der 35 Personen konkret einen Anschluss des Bahnhofes in Dessau-Roßlau an das Fernbahnnetz, d. h. die Nutzungsmöglichkeit eines IC- oder sogar eines ICE-Zuges. Die restlichen Personen sprechen nur generell von einer schnelleren oder besseren Verbindung bzw. von der Verbesserung der Umsteigebeziehungen.

3.2.7 Gründe der Verkehrsmittelwahl

Bezüglich der Verkehrsmittelwahl der Mitarbeiter des Umweltbundesamtes lassen sich deutlich die Hauptgründe (rot eingefärbt) für jedes Verkehrsmittel¹² erkennen (vgl. Abb. 15). Während der Pkw, alleine oder als Mitfahrer, im Wesentlichen aufgrund der Fahrzeit und ungünstiger Bus-/Bahn-Anbindungen genutzt wird, kommt bei allen anderen Verkehrsmitteln der Umweltschutzaspekt sowie die stressfreie Fahrt zum tragen. Differenziert nach den Dienststandorten sind nur geringe Unterschiede zu erkennen, diese bewirken aber keine Änderung der Kernaussage.

¹² Das Motorrad wird bei dieser Auswertung nicht berücksichtigt, da hier lediglich eine Person geantwortet hat.

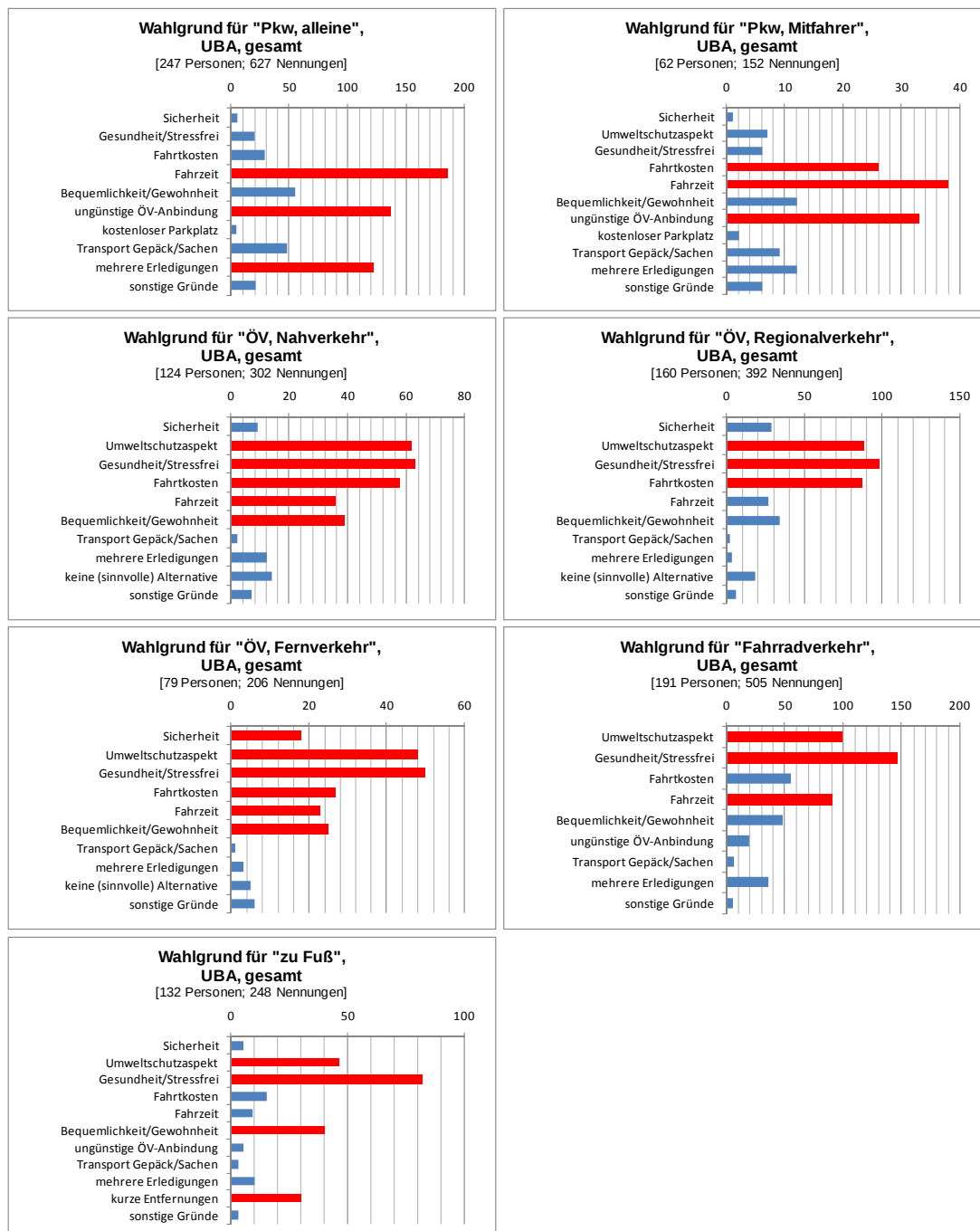


Abb. 15: Gründe für die Verkehrsmittelwahl, UBA

Analog zur Umfrage aus dem Jahr 2006, sollten die Nutzer von Pkw und Motorrad die wesentlichen Gründe dafür angeben, warum sie für diese Arbeitswege nicht die öffentlichen Verkehrsmittel verwenden können bzw. wollen. Wie schon 2006 ist auch im Jahr 2009 der Hauptgrund der große Zeitaufwand für die Fahrten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln (vgl. Abb. 16). Eine unzureichende Anbindung des Wohn- oder des Arbeitsstandortes an das öffentliche Verkehrsnetz und die eingeschränkte Flexibilität werden nahezu gleichwertig als weiterer Ablehnungsgrund genannt. Die Nennungen „ungünstige Anschlussfahrten“, die 2006 in Bad Elster, Dessau-Roßlau und an den Messstellen auffällig waren, fallen in der aktuellen Befragung kaum ins Gewicht. Prozentual bezogen auf die Personen, die geantwortet haben, machen diese lediglich einen Anteil von 18,6% (56 von 291 Personen) aus,

bezogen auf alle Antworten sogar nur einen Anteil von 7,6% (56 von 708 Nennungen). Auch differenziert nach den Dienststandorten ergeben sich keine Auffälligkeiten.

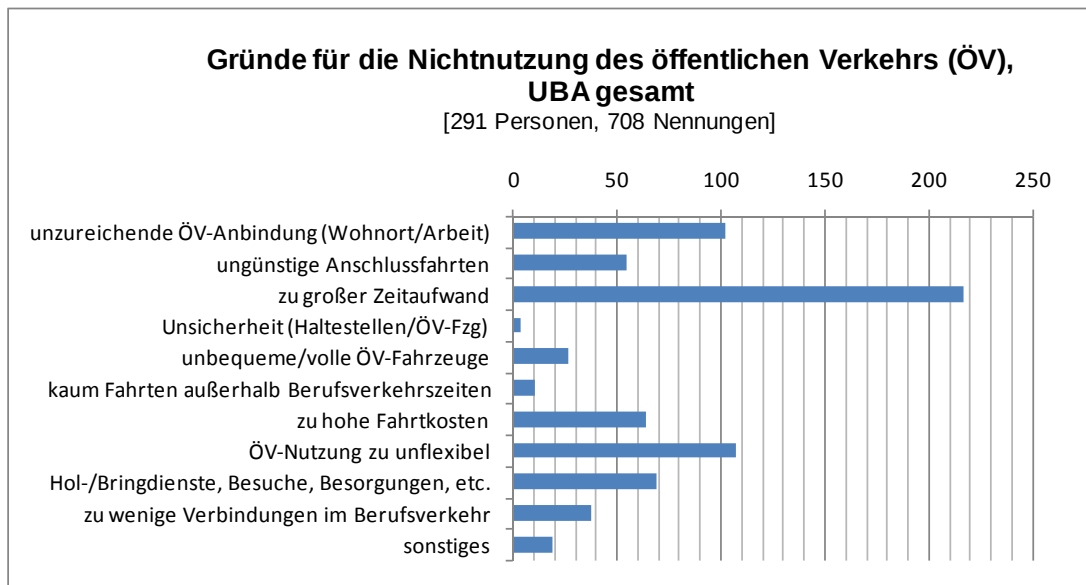


Abb. 16: Gründe für die Nichtnutzung des öffentlichen Verkehrs, UBA

3.3 Erkenntnisse zu den Dienstreisen

Im Rahmen der Mobilitätsumfrage 2006 wurde lediglich nach der Anzahl der Dienstreisen im Laufe eines Jahres gefragt. In der überarbeiteten Befragung 2009 werden zusätzlich die Dauer, das genaue Reiseziel sowie das verwendete Verkehrsmittel der letzten Dienstreise zur genaueren Ermittlung der Umweltwirkungen der Dienstreisen erfasst. Des Weiteren wird nach der Art der Buchung gefragt, um die Nutzung des Travel Management des Bundes besser einschätzen zu können. Ein Vergleich der aktuellen Auswertungsergebnisse mit denen aus dem Jahr 2006 ist daher an dieser Stelle nicht möglich.

Die Auswertungsergebnisse zum Thema „Dienstreisen“ zeigen, dass nahezu ein Viertel der Befragten (193 Personen, 23,7% von 813 Personen) keine Dienstreisen und im Gegensatz dazu drei Viertel (620 Personen, 76,3% von 813 Personen) mindestens eine Dienstreise im Verlauf eines Jahres unternehmen (vgl. Abb. 17). Von den dienstreisenden Mitarbeitern tätigen 59,2% (367 von 620 Personen) ausschließlich Inlandsdienstreisen und 40,6% (252 von 620 Personen) sowohl Inlands- als auch Auslandsdienstreisen. Unter den Befragungsteilnehmern war lediglich eine Person, die ausschließlich Auslandsdienstreisen unternimmt.

Differenziert nach den Dienststandorten (vgl. Abb. 17) wird deutlich, dass der Großteil der Dienstreisenden am Standort Dessau-Roßlau (67,6%; 419 von 620 Personen) arbeitet. Deutlich weniger Dienstreisende (18,2%; 113 von 620 Personen), aber dennoch einen hohen Anteil, weist der Standort Berlin Bismarckplatz auf. Im Gegensatz dazu sind an den Berliner Standorten SRU und Haus 23 sowie an den Messstellen nahezu keine dienstreisenden Mitarbeiter vorhanden.

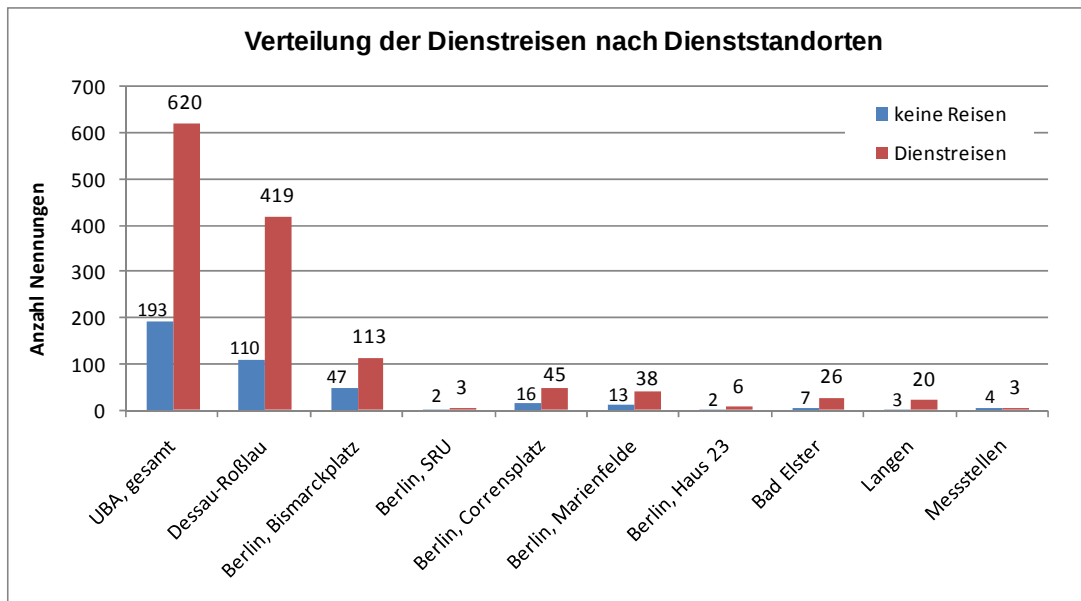


Abb. 17: Dienstreisende differenziert nach Dienststandorten

Dienstreisetage im Jahr

Bezogen auf das gesamte UBA ist ein dienstreisender Mitarbeiter im Durchschnitt 11,98 Tage im Jahr für Inlandsdienstreisen und 7,07 Tage im Jahr für Auslandsdienstreisen unterwegs. Der hohe Streuungswert bei den Inlandsdienstreisen weist auf mehrere Ausreißerwerte hin, d. h. es wurden Werte genannt, die deutlich größer sind als der Durchschnittswert. Insgesamt haben 19 UBA-Mitarbeiter berichtet, dass sie 50 oder mehr Tage im Jahr auf Inlandsdienstreisen sind. Bezogen auf die Arbeitstage eines Vollzeitbeschäftigten entspricht dies einem Anteil von 21%¹³. Der höchste genannte Wert ist 100 Tage im Jahr (43% der Arbeitstage eines Vollzeitbeschäftigten) bzw. 150 Tage im Jahr (64% der Arbeitstage eines Vollzeitbeschäftigten).

Da nicht alle UBA-Dienststandorte gleichermaßen Dienstreisen verzeichnen, ergeben sich durch eine Differenzierung nach den einzelnen Dienststandorten leichte Unterschiede bzgl. der hier dargestellten Durchschnittswerte. Alle detaillierten Werte können Tab. A-16 im Anhang entnommen werden.

Buchung von Dienstreisen

Der Großteil der Dienstreisen – unabhängig von der Dienstreiseart und auch unabhängig vom Dienststandort – werden über das Travel Management des Bundes gebucht (vgl. Abb. 18 und Abb. A-6 im Anhang). Das abweichende Ergebnis für die Messstellen ist an dieser Stelle nicht aussagekräftig, da hier lediglich 3 auswertbare Antworten vorlagen.

¹³ Bezogen auf 52 Wochen im Jahr, 5 Arbeitstage, 25 Urlaubs-/Krankheits-/Feiertage

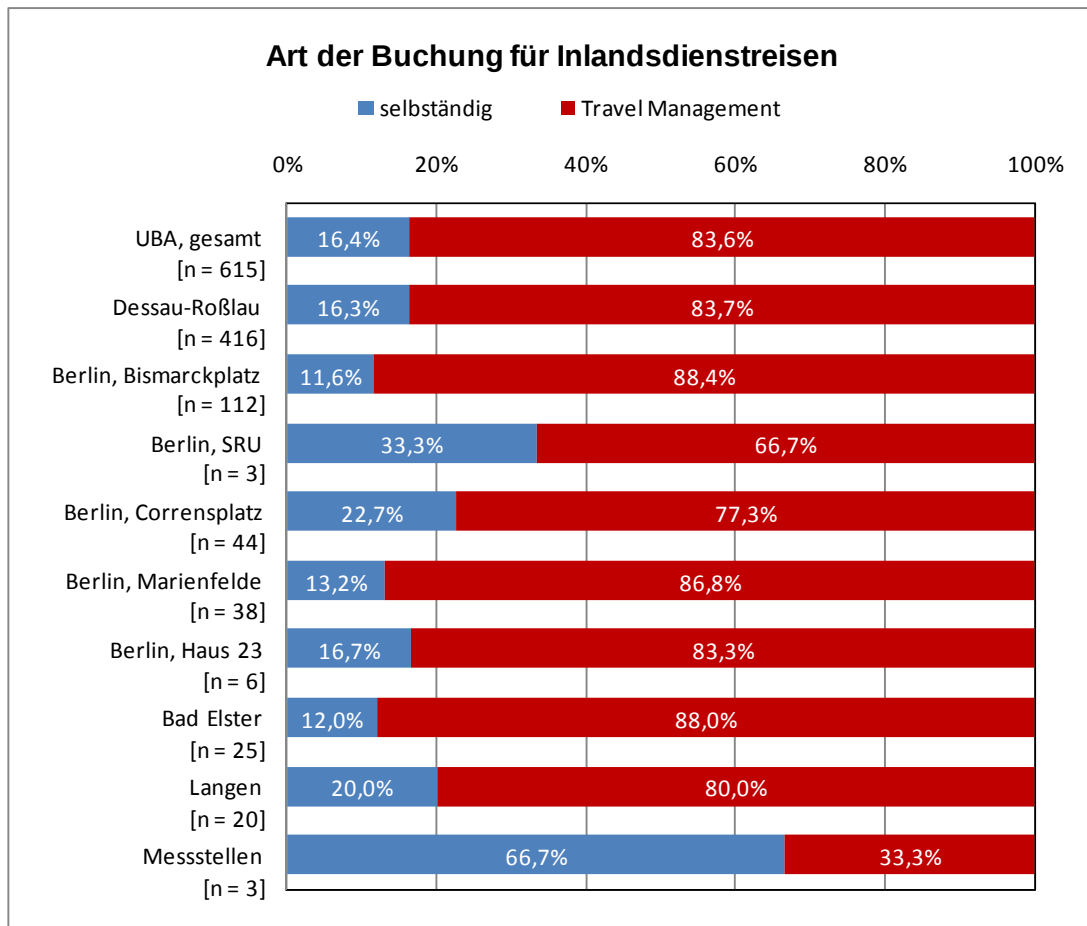


Abb. 18: Art der Buchung von Inlandsdienstreisen differenziert nach Dienststandorten

Dauer der letzten durchgeführten Dienstreise

Inlandsdienstreisen nehmen im Vergleich zu Auslandsdienstreisen pro Reise weniger Tage in Anspruch (vgl. Abb. 19 und Abb. A-7 im Anhang). Während der Großteil der Inlandsdienstreisen lediglich einen Tag zur Abwicklung benötigt (54,9%; 301 von 548 Antworten), dauern rund 48% der Auslandsdienstreisen 3 bis 4 Tage (47,8%; 33 von 69 Antworten). Dies ist mit großer Sicherheit durch die größeren Reiseentfernungen und den damit verbundenen längeren An- und Abreisezeiten zu begründen.

Über die Mitteilungsmöglichkeit am Ende des Fragebogens haben einige Mitarbeiter des Dienststandortes Dessau-Roßlau sich dazu geäußert, dass sich Dienstreisen durch die schlechte verkehrliche Anbindung, vor allem aufgrund einer fehlenden direkten IC-Verbindung, deutlich verlängern würden. Werden die letzten In- bzw. Auslandsdienstreisen der Berliner Standorte mit denen des Dienststandortes Dessau-Roßlau verglichen, so sind bzgl. der Inlandsdienstreisen keine Unterschiede bei der durchschnittlichen Reisedauer zu erkennen (Durchschnitt: 1,6 Tage). Auch die Streuung der Werte weist nur kaum Abweichungen auf (Dessau-Roßlau: Streuung 0,843; Berlin: Streuung 0,851). Auslandsdienstreisen von Dessau-Roßlau aus startend sind jedoch im Durchschnitt geringfügig länger als von Berlin aus. In Dessau-Roßlau dauern Auslandsdienstreisen durchschnittlich 2,9 Tage (Streuung: 0,764), in Berlin 2,2 Tage (Streuung: 1,263).

Aufgrund der sehr geringen Fallzahlen, vor allem in Bezug auf die Auslandsdienstreisen, ist eine vollständige Differenzierung nach allen Dienststandorten nicht sinnvoll und wird daher an dieser Stelle nicht durchgeführt. Die zugehörigen absoluten Zahlen können jedoch Tab. A-17 im Anhang entnommen werden.

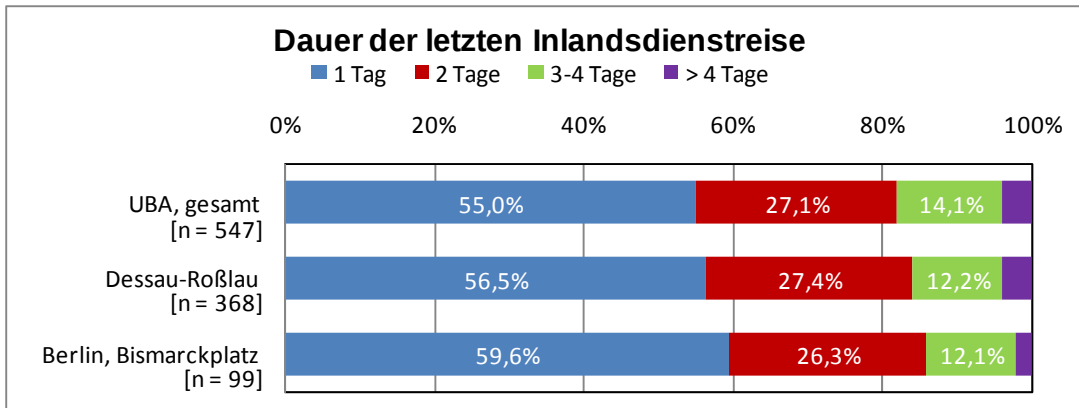


Abb. 19: Dauer der letzten Inlandsdienstreise differenziert nach ausgewählten Dienststandorten

Ziel der letzten durchgeführten Dienstreise

Die UBA-internen Dienstreisen, d. h. Reisen vom eigenen Arbeitsstandort zu einem anderen UBA-Dienststandort, nehmen innerhalb der Inlandsdienstreisen einen Anteil von rund 40% (186 von 548 Nennungen) ein (vgl. Abb. 20).

Obwohl Bad Elster (60,0%; 12 von 20 Nennungen) und Langen (63,2%; 12 von 19 Nennungen) diesbezüglich die höchsten dienststellenbezogenen Anteile aufweisen, verzeichnet Dessau-Roßlau mit insgesamt 96 von 369 Nennungen die meisten UBA-internen Dienstreisen. Der Hauptgrund hierfür liegt in dem im Jahr 2005 durchgeführten Umzug von Berlin nach Dessau-Roßlau und der weiterhin bestehenden engen Beziehung zu den Berliner Standorten. Von den 96 Nennungen zu Dienstreisen zu anderen UBA-Standorten entfallen 86 Nennungen (89,6%) auf Berlin.

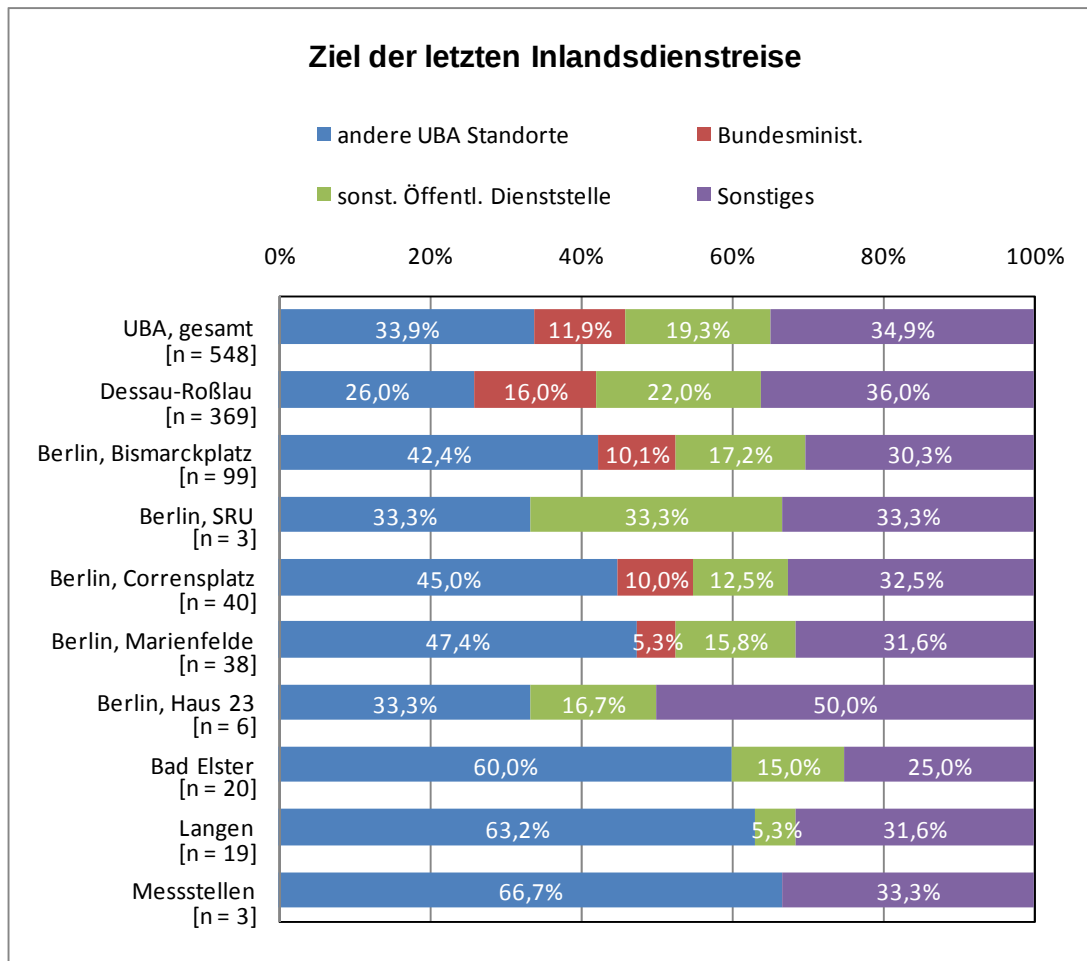


Abb. 20: Ziel der letzten Dienstreise differenziert nach Dienststandorten

Betrachtet man die genauen Zielstädte aller Inlandsdienstreisen, so sind Berlin (187 von 548 Nennungen), Dessau-Roßlau (66 von 548 Nennungen) und Bonn (44 von 548 Nennungen) mit Abstand die meist genannten.

	Zielstädte (mit mehr als 10 Nennungen)	Anzahl
Dessau-Roßlau [insg. 369 Dienstreisen]	Berlin	165
	Bonn	32
	Frankfurt/Main	13
	Hannover	14
	Leipzig	15
Berlin, Bismarckplatz [insg. 99 Dienstreisen]	Berlin	11
	Bonn	12
	Dessau	33
Berlin, Corrensplatz [insg. 369 Dienstreisen]	Dessau	12
Berlin, Marienfelde [insg. 99 Dienstreisen]	Dessau	13

Tab. 5: Konkrete Ziele der letzten Dienstreise differenziert nach Dienststellen

Verkehrsmittelwahl bei der letzten durchgeführten Dienstreise

Die Leitlinien für ein umweltfreundliches Dienstreisemanagement im Umweltbundesamt sehen vor, dass für nicht vermeidbare Dienstreisen bevorzugt umweltverträgliche öffentliche Verkehrsmittel verwendet werden sollen. In Bezug auf die Inlandsdienstreisen bilden die Verkehrsmittel Bus und Bahn auch mit deutlichem Abstand den größten Anteil (72,5%; 448 von 618 Nennungen). Aufgrund der weiteren Entfernungen ist der Bus/Bahn-Anteil bei Auslandsdienstreisen deutlich geringer, beträgt aber dennoch mehr als ein Fünftel. Hier wird der Großteil (66,1%; 168 von 254 Nennungen) der Reisen mit dem Flugzeug zurückgelegt (vgl. Abb. 21).

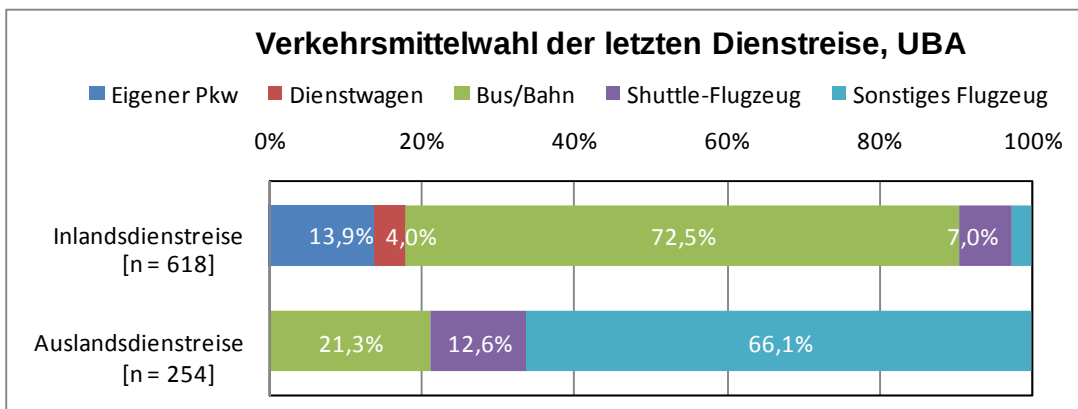


Abb. 21: Verkehrsmittelwahl bei der letzten Dienstreise

Eine Ausdifferenzierung nach den verschiedenen Dienststandorten befindet sich im Anhang (vgl. Tab. A-19 und Abb. A-8), aufgrund der geringen Fallzahlen werden jedoch lediglich die Verkehrsmittelwahl der letzten Inlandsdienstreise nach ausgewählten Dienststandorten differenziert betrachtet. Hier ist zu erkennen, dass bzgl. der Dienststandorte Dessau-Roßlau und Berlin Bismarckplatz Unterschiede zu erkennen sind. Aufgrund der Nähe zu einem Flughafen, nutzen die Mitarbeiter vom Bismarckplatz häufiger als die Dessauer Mitarbeiter ein Flugzeug für die Dienstreisen im Inland. Das Shuttle-Flugzeug wird mehr als doppelt so häufig genutzt. Ebenso wird der Pkw, sowohl der eigene Pkw als auch der Dienstwagen, häufiger genutzt. Im Gegensatz dazu wählen die Mitarbeiter vom Standort Dessau-Roßlau für ihre Inlandsdienstreisen vermehrt die öffentlichen Verkehrsmittel, d. h. Bus und Bahn.

Hinsichtlich der Ergebnisse muss beachtet werden, dass die Befragungsteilnehmer lediglich das Hauptverkehrsmittel und keine Kombination von mehreren Verkehrsmitteln angeben konnten. Durch eine Berücksichtigung der kombinierten Verwendung von mehreren Verkehrsmitteln können sich demnach die hier dargestellten Anteile leicht ändern.

3.4 Erkenntnisse zu einzelnen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen

Anfang 2006 führte das UBA ein Mobilitätsmanagement als Teil des Umweltmanagements ein. Der zugehörige Arbeitskreis (AK) Mobilitätsmanagement erarbeitet seit dem Vorschläge, wie sich die mit dem amtseigenen Fuhrpark, den Arbeitswegen und Dienstreisen der Mitarbeiter sowie den Besucher- und Kundenverkehren verbundenen Umweltbelastungen verringern lassen. Zusätzlich informiert der Arbeitskreis die Beschäftigten auf eigenen Intranet-Seiten über viele Aspekte des Mobilitätsmanagements:

- Fahrpläne,
- Mitfahrgelegenheiten,
- Carsharing-Angebot in Dessau-Roßlau und
- Hinweise zu Dienstreisen (Planung, Organisation, Durchführung).

Um eine eigene Erfolgskontrolle bzgl. der bereits vorhandenen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen durchführen zu können, wurde in der aktuellen Umfrage für jede einzelne Maßnahme die Bekanntheit und die Nutzung einschließlich der evtl. Ablehnungsgründe erfasst. Nachfolgend werden die Maßnahmen nach ihrer Wirkung unterschieden, verkehrsvermeidend und verkehrsverlagernd.

3.4.1 Bestehende verkehrsvermeidende Maßnahmen

Maßnahmen, die es ermöglichen Wege einzusparen, werden als verkehrsvermeidend bezeichnet. Hierzu zählen im UBA die vorhandenen Maßnahmen: Pendlerzimmer, Telearbeit, Mobiles Arbeiten, Telefon- und Videokonferenzen sowie die Mitfahrbörse (vgl. Tab. 6). Bis auf die Pendlerzimmer, die bisher zwar für jeden Mitarbeiter nutzbar sind, aber nur am Berliner Dienststandort Bismarckplatz eingerichtet sind, sind alle Maßnahmen an jedem Dienststandort nutzbar.

	Dessau-Roßlau	Berlin, Bismarckplatz	Berlin, SRU	Berlin, Corrensplatz	Berlin, Marienfelde	Berlin, Haus 23	Bad Elster	Langen	Messstellen
Pendlerzimmer	nein	ja	nein	nein	nein	nein	nein	nein	nein
Telearbeit	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Mobiles Arbeiten	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Telefonkonferenz	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Videokonferenz	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Mitfahrbörse	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja

Tab. 6: Verfügbarkeit der verkehrsvermeidenden Mobilitätsmanagement-Maßnahmen

Alle verkehrsvermeidenden Mobilitätsmanagement-Maßnahmen zeigen eine große Bekanntheit (vgl. Abb. A-9). Im Durchschnitt liegt diese bei rund 92%. Gleichzeitig sind jedoch deutlich geringere Nutzeranteile zu erkennen. Hier liegt der durchschnittliche Anteil lediglich bei 28,6%, wobei die Werte stärker streuen. Die gerin-

gen Nutzungszahlen ergeben sich in den meisten Fällen durch einen eingeschränkten potentiellen Nutzerkreis, da nicht alle Maßnahmen von jedem Mitarbeiter nutzbar bzw. sinnvoll nutzbar sind.

Die Bewertungen der verkehrsvermeidenden Mobilitätsmanagement-Maßnahmen fallen alle sehr positiv aus, d. h. die Personen, die die Maßnahmen bereits genutzt haben, sind im Allgemeinen sehr zufrieden. Durchschnittlich werden die Maßnahmen mit der Note 1,9 bewertet, wobei die beste Benotung den Wert 1,3 und die schlechteste Benotung den Wert 2,4 trägt.

Pendlerzimmer

Die Pendlerzimmer, die bisher nur am Berliner Standort Bismarckplatz eingerichtet sind, können von jedem UBA-Mitarbeiter gebucht werden, der dienstlich in Berlin ist und kurzzeitig einen Arbeitsplatz benötigt. Die Nutzung ist vor allem dann hilfreich, wenn eine Rückfahrt am selben Tag nicht mehr lohnt bzw. mehrere Dienstgeschäfte in Berlin aufeinander folgen und daher ein längerer Aufenthalt anstelle von mehreren Fahrten sinnvoll ist. Vor allem die Mitarbeiter vom Dienststandort Dessau-Roßlau nutzen die Pendlerzimmer, da sie eng mit den Berliner Dienststandorten zusammenarbeiten.

Rund 90% der befragten Mitarbeiter (688 von 763 Personen) haben angegeben, dass sie die Nutzungsmöglichkeit der Pendlerzimmer kennen, jedoch werden diese lediglich von 28,8% (198 von 687 Personen) genutzt. Der Großteil der Nutzer ist dem Dienststandort Dessau-Roßlau zuzuordnen (88,9%; 176 von 198 Personen).

Der hohe Anteil an Nichtnutzer ergibt sich vor allem durch den sehr kleinen potentiellen Nutzerkreis. Pendlerzimmer sind vorwiegend für Mitarbeiter interessant, die auf Dienstreise gehen bzw. aus privaten Gründen über einen kürzeren Zeitraum in Berlin sein müssen. Des Weiteren ist die Nutzung eines Pendlerzimmers nur dann sinnvoll, wenn der Standort des Pendlerzimmers nicht mit dem eigenen Dienststandort oder mit dem eigenen Wohnstandort übereinstimmt. Das bedeutet beispielsweise, dass die Mitarbeiter der Berliner Dienststandorte die dort befindlichen Pendlerzimmer nicht oder nur in sehr großen Ausnahmefällen nutzen. Die Nichtnutzungsgründe lassen zusätzlich erkennen, dass die Pendlerzimmer bei Nutzung von Telearbeit bzw. Mobilem Arbeiten häufig nicht in Anspruch genommen werden. Der Anteil der Nichtnutzung und die zugehörigen Gründe sagen daher in diesem Fall nur sehr wenig aus.

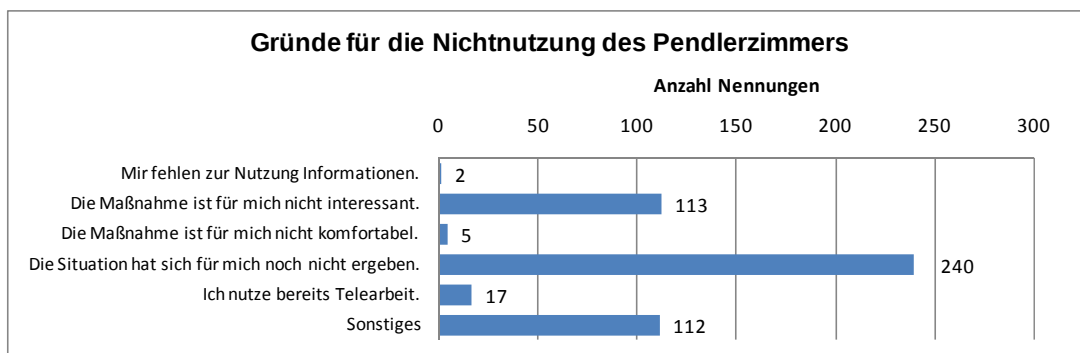


Abb. 22: Gründe für die Nichtnutzung des Pendlerzimmers

Aussagekräftiger ist dagegen die Bewertung der Maßnahme von den Personen, die bereits ein Pendlerzimmer genutzt haben. Die Durchschnittsbewertung für die Maßnahme „Pendlerzimmer“ fällt sehr positiv aus (Durchschnittsnote 1,6). Rund 85% der Nutzer (169 von 198 Personen) geben die Note 1 bzw. die Note 2. Lediglich 13 Personen bewerten schlechter als „befriedigend“. Diese Personen geben an, dass zum einen die vorhandenen Räume aufgrund der geringen Anzahl häufig ausgebucht sind und zum anderen die vorhandene Technik (PC und Datenübertragung) in den Pendlerzimmern nicht ausreichend ist.

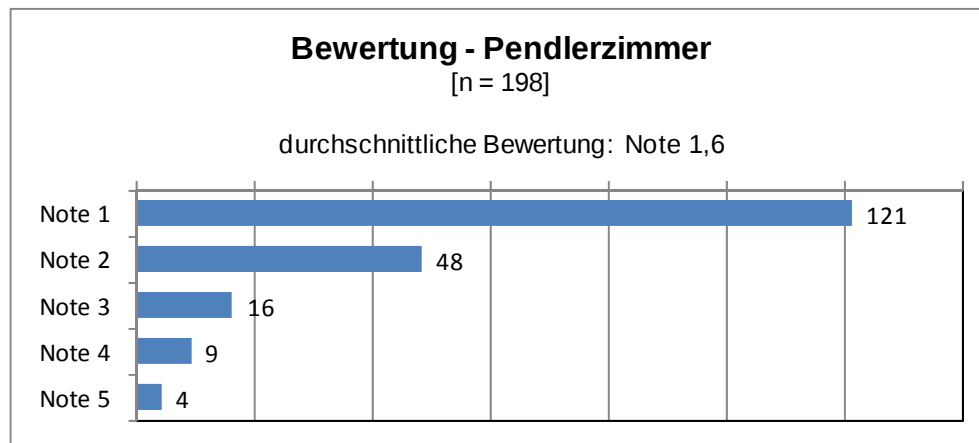


Abb. 23: Nutzungsbewertung des Pendlerzimmers

Telearbeit

Telearbeit umfasst das Arbeiten von Zuhause aus, das Arbeiten unterwegs mit einem Laptop ist nicht inbegriffen (vgl. „Mobiles Arbeiten“). Die Nutzung von Telearbeit ist abhängig von bestimmten Voraussetzungen, wodurch sich der potentielle Nutzerkreis einschränkt.

Die Möglichkeit zur Telearbeit ist den meisten Mitarbeitern bekannt (97,1%; 741 von 763 Personen), jedoch wird sie nur von sehr wenigen Personen genutzt (10,0%; 74 von 740 Personen). Dies liegt vor allem an den strikten Voraussetzungen zur Nutzungsberechtigung, die nur von wenigen Mitarbeitern erfüllt werden. Dies lässt sich auch durch Betrachtung der Gründe für die Nichtnutzung erkennen (vgl. Abb. 24). Hier haben rund 52% der Befragten (349 von 666 Personen) angegeben, dass sie derzeit die Voraussetzungen nicht erfüllen. Über die Kommentare bzgl. der Angabe „Sonstiges“ teilen einige Mitarbeiter mit, dass sie prinzipiell Interesse an Telearbeit haben, jedoch die hohen Auflagen zur Nutzungsberechtigung nicht erfüllen. Es gibt aber auch andere, die die Möglichkeit der Telearbeit nicht nutzen wollen, da ihnen der soziale Kontakt mit ihren Kollegen wichtiger.

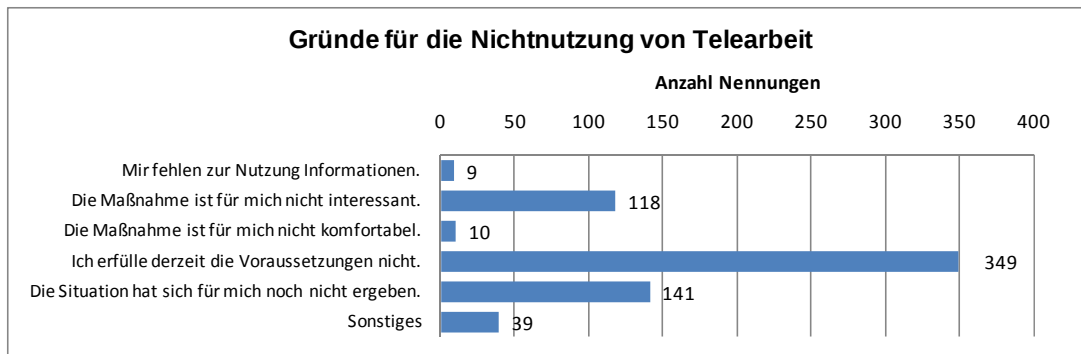


Abb. 24: Gründe für die Nichtnutzung der Telearbeit

Da der explizite Grund für das Bewertungsergebnis der Maßnahme lediglich bei Personen, die mit Note 4 oder Note 5 gewertet haben, abgefragt wird und Telearbeit fast ausschließlich eine Bewertung mit Note 3 oder besser aufweist (vgl. Abb. 25), sind hier keine weiteren Auswertungen machbar.

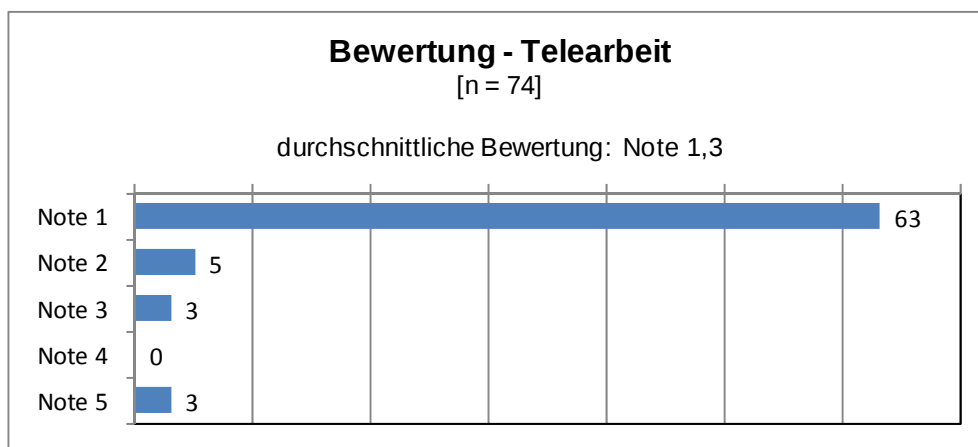


Abb. 25: Nutzungsbewertung der Telearbeit

Mobiles Arbeiten

Im Gegensatz zur Telearbeit, die über einen längeren Zeitraum genehmigt wird, ist die Nutzung des mobilen Arbeitens nur über Einzelfallregelungen möglich und damit flexibler. Mit Zustimmung des Vorgesetzten können Mitarbeiter kurzzeitig von der Dienstleistungspflicht am Arbeitsplatz abweichen und an einem anderen Ort ihren Arbeiten nachkommen. Dies beinhaltet jedoch weder die Arbeit an einem Telearbeitsplatz (vgl. Telearbeit) noch die Wahrnehmung von Dienstgeschäften im Rahmen von Dienstreisen oder die regelmäßige Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstätte. Generell ist mobiles Arbeiten nur dann möglich, wenn es mit den dienstlichen Belangen vereinbar ist.

Im Vergleich zur Telearbeit ist die Möglichkeit zum mobilen Arbeiten etwas weniger bekannt (80,3%; 613 von 763 Personen), jedoch wird sie gleichzeitig von mehr Personen genutzt (30,2%; 185 von 612 Personen). Die höhere Nutzerquote bekräftigt nochmals die höhere Flexibilität des mobilen Arbeitens, wodurch der potentielle Nutzerkreis größer ist.

Die angegebenen Gründe für die Nichtnutzung (vgl. Abb. 26) machen deutlich, dass die Mitarbeiter zum einen zur Nutzungsbeantragung noch mehr Informationen benötigen (6,8%; 29 von 427 Nennungen), zum anderen aber auch noch keine Zu-

stimmung vom Vorgesetzten erhalten haben (8,4%; 36 von 427 Personen). Es lässt sich daher vermuten, dass die Regelung der Nutzung des mobilen Arbeitens bisher nicht klar formuliert ist und daher auch eine gewisse Unsicherheit bzgl. der Erlaubniserteilung besteht. In den Kommentaren bzgl. der Angabe „Sonstiges“ wird auch auf die ungenaue Regelung hingewiesen, gleichzeitig wird aber auch betont, dass die Möglichkeit des mobilen Arbeitens ähnlich zur Telearbeit nur für spezielle Sondersituationen eingesetzt wird bzw. werden sollte. Ein weiterer Grund für die Nichtnutzung ist die fehlende technische Ausstattung

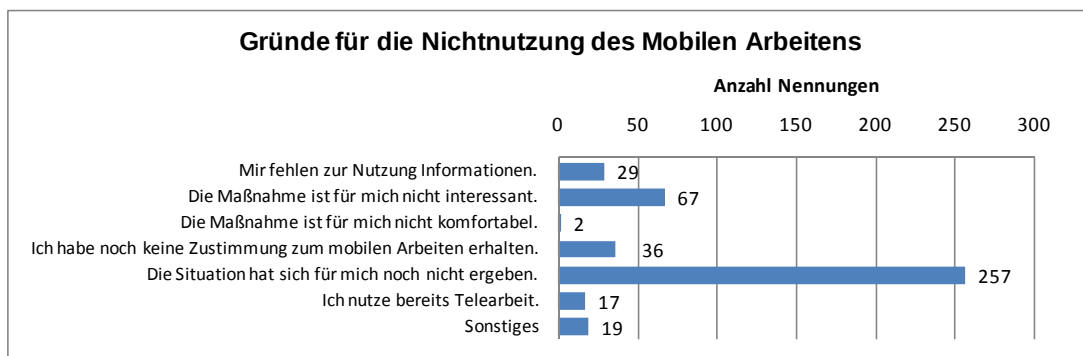


Abb. 26: Gründe für die Nichtnutzung des mobilen Arbeitens

Analog zur Telearbeit ist die Bewertung des mobilen Arbeitens durch die bisherigen Nutzer so positiv (vgl. Abb. 27), dass eine Auswertung der Gründe für die Bewertung mit Note 4 oder Note 5 nicht durchgeführt wird.

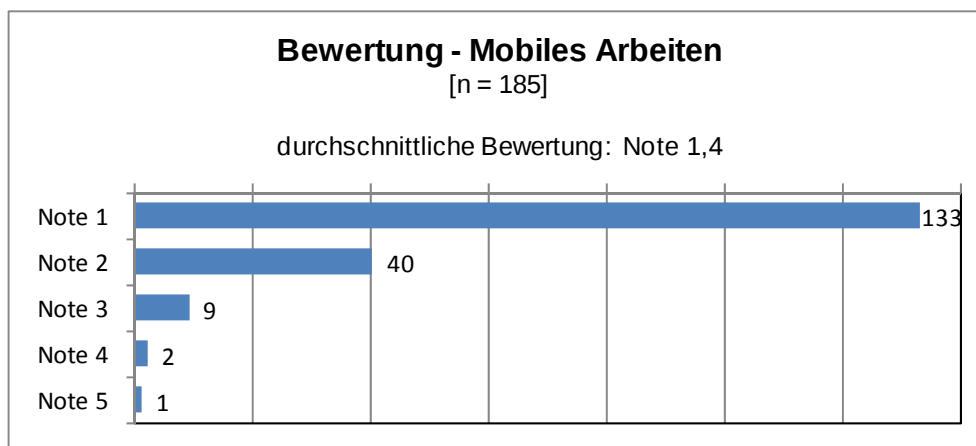


Abb. 27: Nutzungsbewertung des mobilen Arbeitens

Telefonkonferenzen

Vor allem im Hinblick auf die Reduzierung der Dienstreisen wird die Nutzung von Telefonkonferenzen empfohlen. Dies ist daher auch in den UBA Leitlinien für ein umweltverträgliches Dienstreisemanagement festgehalten.

Wie auch schon bei den anderen verkehrsvermeidenden Mobilitätsmanagement-Maßnahmen ist die Bekanntheit von Telefonkonferenzen sehr hoch (94,0%; 717 von 763 Personen). Zusätzlich ist hier auch der Nutzeranteil vergleichsweise hoch (42,9%; 307 von 716 Personen). Wieder sind die meisten Nutzer dem Dienststandort Dessau-Roßlau zuzuordnen (75,6%; 232 von 307 Personen). Da die anderen Standorte deutlich weniger Nutzer aufweisen, könnte nun der Rückschluss gezogen

werden, dass die Dessauer Mitarbeiter das Medium Telefonkonferenz weniger für interne Besprechungen, sondern viel mehr für externe Kontakte verwenden. Es ist jedoch zu vermuten, dass viele Befragte die Nutzung nur dann bejaht haben, wenn sie auch selbst aktiv die Telefonkonferenz einberufen haben und weniger, wenn sie zu einer Telefonkonferenz eingeladen wurden. Die vorgegebenen Antwortmöglichkeiten ließen hier keine Unterscheidung zu.

Die Gründe für die Nichtnutzung (vgl. Abb. 28) lassen schon erste Vermutungen aufkommen, dass es Schwierigkeiten mit der Nutzung der Technik gibt. Einigen Mitarbeitern fehlen Informationen zur Nutzung und andere bemängeln die Qualität der Technik (Tonqualität).

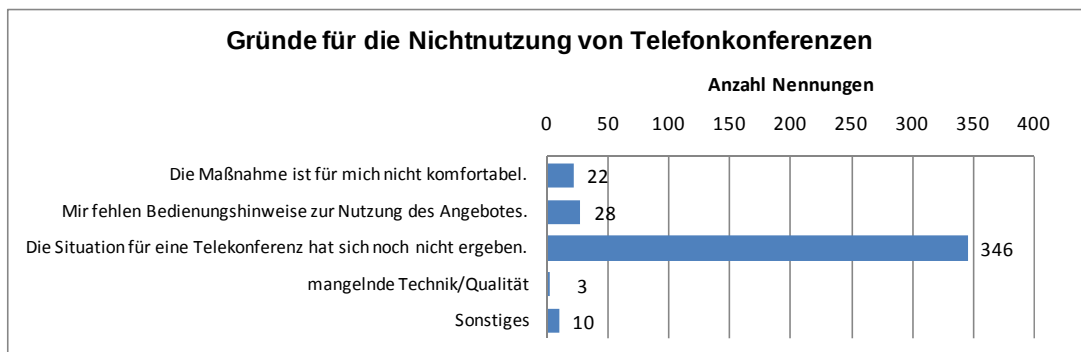


Abb. 28: Gründe für die Nichtnutzung von Telekonferenzen

Die Vermutung auf Basis der Gründe der Nichtnutzung, dass die vorhandene Telefontechnik nicht adäquat ist, bestätigt sich durch die Analyse der Bewertung der Maßnahme Telefonkonferenz und der zugehörigen Bewertungsgründe. Die Bewertung ist zwar gut, aber im Vergleich zur besten Bewertung (Maßnahme „Telearbeit“) fällt diese um eine Note schlechter aus (vgl. Abb. 29). Auch hier werden überwiegend technische Probleme als Grund angeführt, wodurch die Durchführung einer Telefonkonferenz unkomfortabel und anstrengend wird (vgl. Abb. A-10). Des Weiteren bemängeln einige Mitarbeiter den fehlenden persönlichen Kontakt.

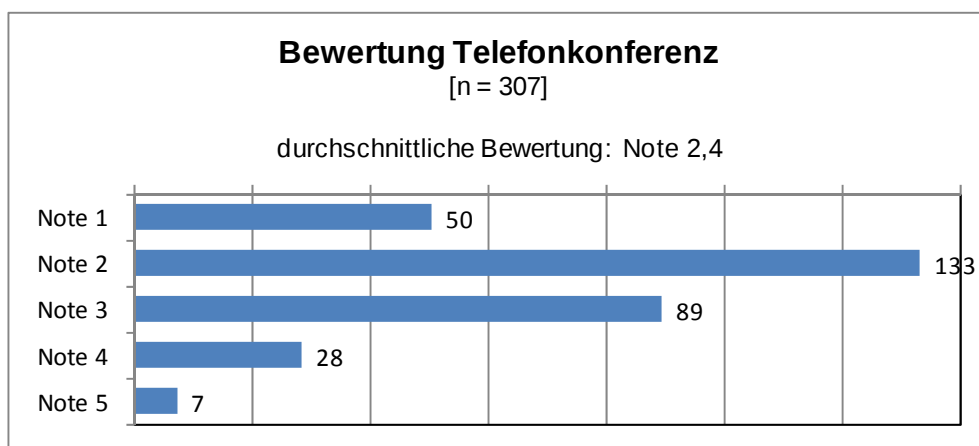


Abb. 29: Nutzungsbewertung von Telekonferenzen

Videokonferenzen

Analog zu den Telefonkonferenzen ist auch die Nutzung von Videokonferenzen in den UBA Leitlinien für ein umweltverträgliches Dienstreisemanagement festgehalten. Seit 2005 wurden die meisten Sitzungsräume mit Videokonferenz-Technik ausgestattet. Darüber hinaus verfügen alle Dienststandorte – mit Ausnahme der Messstellen – über mindestens eine mobile Videokonferenz-Anlage, die sich schnell und einfach aufbauen lässt.

Aufgrund des gleichartigen Nutzungsprinzips zeigen die Ergebnisse bzgl. der Maßnahme Videokonferenz deutliche Parallelen zu den Ergebnissen der Maßnahme Telefonkonferenz. Auch hier sind sowohl eine hohe Bekanntheit (96,7%; 738 von 763 Personen) als auch eine hohe Nutzerquote (53,7%; 396 von 737 Personen) zu erkennen. Da über Video der fehlende Blickkontakt ausgeglichen werden kann, der bei den Telefonkonferenzen bemängelt wurde, ist eine Videokonferenz vergleichsweise persönlicher und wird unter anderem daher auch etwas mehr genutzt.

Wie auch schon bei der Telefonkonferenz zeigen die Nichtnutzungsgründe bzgl. der Videokonferenzen (vgl. Abb. 30) die Schwierigkeiten mit der Technik auf. Diese Probleme scheinen massiver als bei der Telefonkonferenz zu sein, da mehr Beschwerden vorliegen. Ebenso werden wieder fehlende Bedienungshinweise zur Nutzung bemängelt.

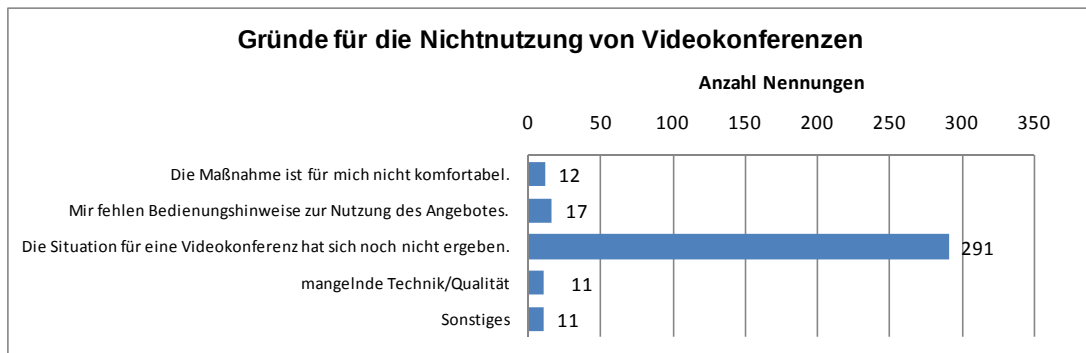


Abb. 30: Gründe für die Nichtnutzung von Videokonferenzen

Die Schwierigkeiten mit der Technik werden wieder über die Betrachtung der Bewertungsergebnisse bestätigt. Die Bewertung fällt insgesamt gut aus, jedoch liegen auch viele Bewertungen mit Note 4 und Note 5 vor (vgl. Abb. 31). Der Hauptgrund für diese schlechten Bewertungen sind häufige technische Probleme (Bild- und Tonqualität), wodurch die Durchführung einer Videokonferenz unkomfortabel und anstrengend wird (vgl. Abb. A-11).

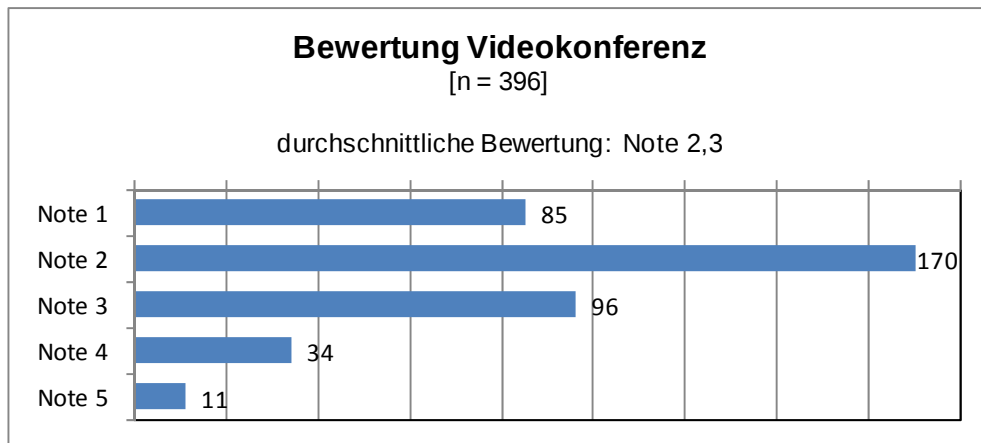


Abb. 31: Nutzungsbewertung von Videokonferenzen

Mitfahrbörse

Ende 2007 wurde eine interne intranetbasierte Mitfahrbörse für pendelnde UBA-Mitarbeiter eingerichtet. Hier können sowohl Fahrer eine Mitfahrgelegenheit anbieten, als auch Mitfahrer eine Suchanzeige für eine Mitfahrgelegenheit aufgeben.

Die Mitfahrbörse weist eine hohe Bekanntheit auf (94,6%; 722 von 763 Personen), jedoch gleichzeitig auch die kleinste Nutzerquote (5,7%; 41 von 721 Personen). In diesem Zusammenhang muss wieder die Größe des potentiellen Nutzerkreises beachtet werden. Diejenigen, die lediglich einen kurzen Arbeitsweg haben und daher zu Fuß zur Arbeit gehen oder mit dem Fahrrad fahren haben kein Interesse an einer Fahrgemeinschaft. Gleiches gilt für Personen, die täglich mit dem öffentlichen Verkehr fahren und damit zufrieden sind. Dies bestätigen auch die Auswertungsergebnisse zum Interesse an einer Fahrgemeinschaft (vgl. Kap. 3.2.6).

Die Gründe für die Nichtnutzung der Mitfahrbörse zeigen (vgl. Abb. 32) zudem, dass es nicht so einfach ist, eine passende Mitfahrgelegenheit zu finden. Einige Befragte haben angegeben, dass sie zwar schon einmal in der Mitfahrbörse nach einer Fahrgemeinschaft gesucht, jedoch keine passende gefunden hätten. Demnach haben diese Personen die Mitfahrbörse doch schon einmal genutzt, jedoch ohne Erfolg – die Nutzerquote wäre also etwas höher als hier ausgewiesen. Die Beschreibungen für die sonstigen Gründe machen zusätzlich deutlich, dass der hohe Koordinierungsaufwand und die Einschränkung der Flexibilität oft gegen eine Nutzung der Mitfahrbörse sprechen. Auch diese Erkenntnisse korrespondieren mit den Ergebnissen zum Interesse an einer Fahrgemeinschaft (vgl. Kap. 3.2.6).

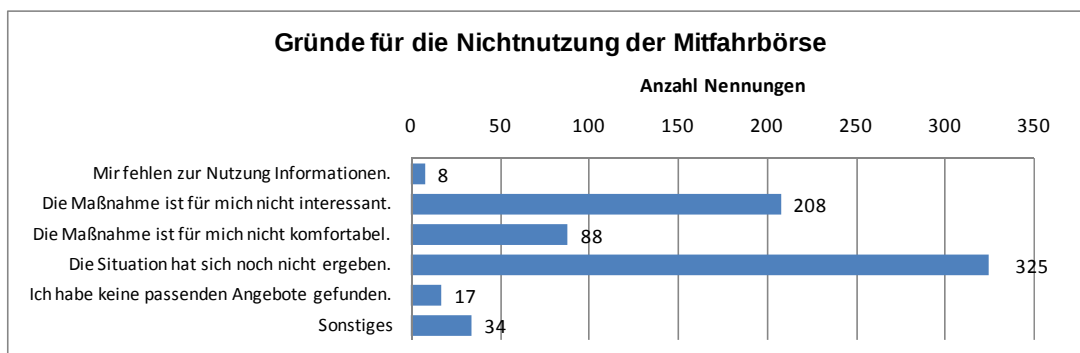


Abb. 32: Gründe für die Nichtnutzung der Mitfahrbörse

Neben der relativ großen Nichtnutzerquote, fällt auch die Bewertung der Mitfahrbörse mit einer Durchschnittsnote von 2,2 vergleichsweise „schlecht“ aus (vgl. Abb. 33). Hier wird vor allem die Aktualität der Daten und die geringe Resonanz auf Angebote bemängelt.

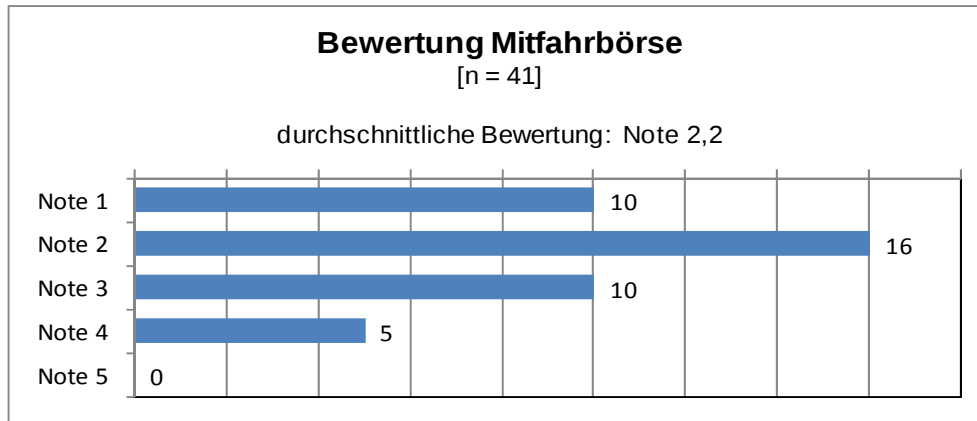


Abb. 33: Nutzungsbewertung der Mitfahrbörse

3.4.2 Bestehende verkehrsverlagernde Maßnahmen

Im Gegensatz zu den verkehrsvermeidenden Maßnahmen, die eine Reduzierung der Wegeanzahl bewirken, wird durch verkehrsverlagernde Maßnahmen der Umstieg von den motorisierten Verkehrsmitteln auf die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (öffentlicher Verkehr, Fahrrad, zu Fuß) gefördert. Hierzu zählen im UBA die vorhandenen Maßnahmen: Diensträder, Radwerkzeugkoffer, Jobticket, Umkleide- und Duschmöglichkeiten sowie die Informationen im Intranet zum öffentlichen Verkehr und zum Mobilitätsmanagement (vgl. Tab. 7).

	Dessau-Roßlau	Berlin, Bismarckplatz	Berlin, SRU	Berlin, Corrensplatz	Berlin, Marienfelde	Berlin, Haus 23	Bad Elster	Langen	Messstellen
Diensträder	ja	ja	nein	ja	ja	Nutzungsmöglichkeit der Einrichtungen am Corrensplatz	nein	ja	nein
Radwerkzeugkoffer	ja	ja	nein	ja	ja		nein	nein	nein
Umkleidemöglichkeiten	ja	ja	nein	ja	ja		ja*)	ja	nein
Duschmöglichkeiten	ja	ja	nein	ja	ja		ja	ja	nein
Informationen zum öffentlichen Verkehr im Intranet	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Informationen zum Mobilitätsmanagement im Intranet	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Jobticket	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja

*) nur für Frauen

Tab. 7: Verfügbarkeit der verkehrsverlagernden Mobilitätsmanagement-Maßnahmen

Bezogen auf alle vorliegenden Antworten zeigen nicht alle verkehrsverlagernde Mobilitätsmanagement-Maßnahmen im Gegensatz zu den verkehrsvermeidenden Maßnahmen eine große Bekanntheit (vgl. Abb. A-12). Dies liegt vor allem daran, dass nicht alle Maßnahmen an jedem Dienststandort eingerichtet sind und daher auch nicht von allen Mitarbeitern genutzt werden können. Dadurch lassen sich unter anderem auch die teilweise deutlich geringeren Nutzeranteile erklären. Lediglich zwei der insgesamt sieben abgefragten Maßnahmen verfügen über einen Nutzeranteil über 20%, beiden Maßnahmen (intranetbasierte Informationen zum öffentlichen Verkehr und zum Mobilitätsmanagement) sind auch an allen Dienststandorten verfügbar. Obwohl ein Jobticket auch von allen Mitarbeitern erworben werden kann, liegt hier die Nutzung unter 20%, die genaue Erklärung dazu erfolgt bei der Ergebnisdarstellung der Maßnahme selbst.

Die Bewertungen der verkehrsvermeidenden Mobilitätsmanagement-Maßnahmen fallen alle sehr positiv aus. Durchschnittlich werden die Maßnahmen mit der Note 1,8 bewertet, wobei die beste Benotung den Wert 1,5 und die schlechteste Benotung den Wert 2,2 trägt.

Diensträder

Zur aktiven Förderung des Radverkehrs schaffte das UBA Dienstfahrräder an, die von den Mitarbeitern während ihrer Dienstzeiten ausgeliehen werden können. Bisher sind Räder, teilweise Neue und teilweise instandgesetzte Gebrauchsräder, an fünf Standorten verfügbar: Dessau-Roßlau, Berlin Bismarckplatz, Berlin Corrensplatz, Berlin Marienfelde und Langen. Zur Erhöhung der Sichtbarkeit sind die Diensträder mit einer folierten DIN-A4-Seite oder einem Aufkleber im UBA-Design versehen.

Obwohl die Diensträder nicht an allen Dienststandorten verfügbar sind, weisen sie mit 84,6% (638 von 754 Personen) eine relativ große Bekanntheit auf, jedoch ist die wirkliche Nutzung nicht sehr hoch (17,7%; 113 von 638 Personen). Die geringe Nutzerquote begründet sich unter anderem in den möglichen Alternativen (z. B. Nutzung des eigenen Fahrrades oder Zurücklegung des Weges zu Fuß). Auffällig ist jedoch, dass einigen Mitarbeitern zur Nutzung noch Informationen fehlen (3,2%; 17 von 525 Personen) und andere gern ein Dienstfahrrad nutzen würden, jedoch an ihrem Standort keine Räder verfügbar sind (1,3%; 7 von 525 Personen) (vgl. Abb. 34).

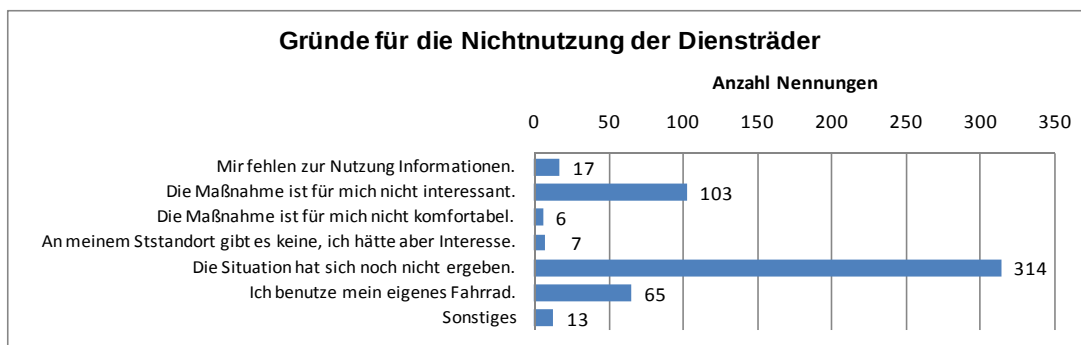


Abb. 34: Gründe für die Nichtnutzung der Dienstfahrräder

Die Bewertung derjenigen, die die Diensträder bereits genutzt haben, fällt überwiegend positiv aus (Durchschnittsnote 1,7; vgl. Abb. 35). Über die Rückmeldungen zur Bewertung mit Note 4 oder Note 5 ist zu erkennen, dass die Anzahl der Räder und deren Wartung nicht immer optimal sind.

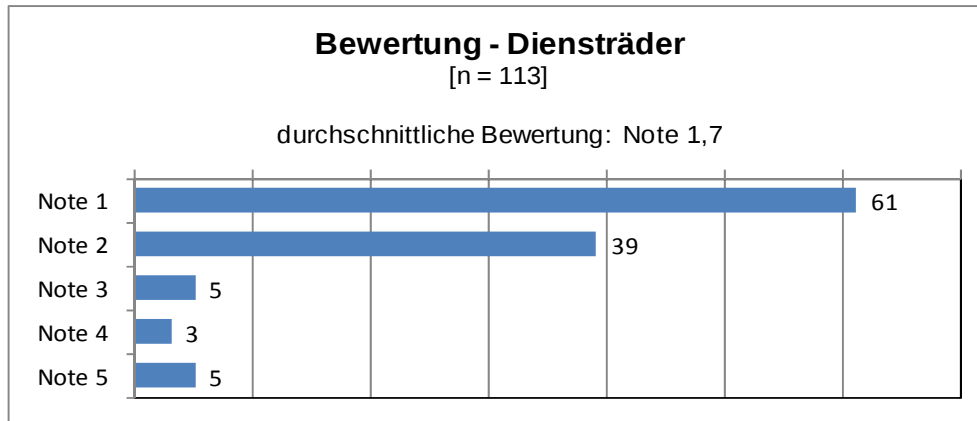


Abb. 35: Nutzungsbewertung der Dienstfahräder

Radwerkzeugkoffer

An den Dienststandorten Dessau-Roßlau und Langen sowie an den Berliner Standorten Bismarckplatz, Corrensplatz und Marienfelde wurden neben den Diensträdern auch Reparaturkoffer mit Fahrradwerkzeug angeschafft. Diese können dann für kleinere und größere Reparaturen ausgeliehen werden.

Im Gegensatz zu den Diensträdern sind die Radwerkzeugkoffer deutlich weniger bekannt. Lediglich 26,7% der Befragten (201 von 754 Personen) haben angegeben, dass sie wissen, dass Radwerkzeugkoffer vorhanden sind. Auch die Nutzungsquote ist mit 11,9% (24 von 201 Personen) sehr gering. Dies begründet sich jedoch auch durch die Seltenheit der Situation, in der man Reparaturwerkzeug benötigt und ist daher auch als Hauptgrund für eine Nichtnutzung genannt (75,7%; 134 von 177 Antworten; vgl. Abb. 36). Lediglich eine Person hat gesagt, dass sie bereits eine Situation hatte, in der sie Werkzeug hätte gebrauchen können, jedoch an ihrem Standort keins verfügbar ist.

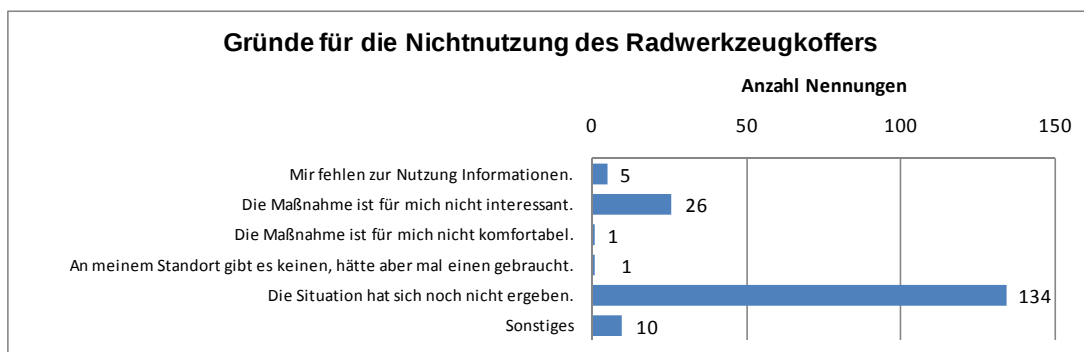


Abb. 36: Gründe für die Nichtnutzung des Radwerkzeugkoffers

Die Bewertung der Radwerkzeugkoffer ist sehr gut (Durchschnittsnote 1,5; vgl. Abb. 37). Es liegen keine Bewertungen mit Note 4 oder Note 5 vor, weshalb diesbezüglich auch keine Gründe vorhanden sind.

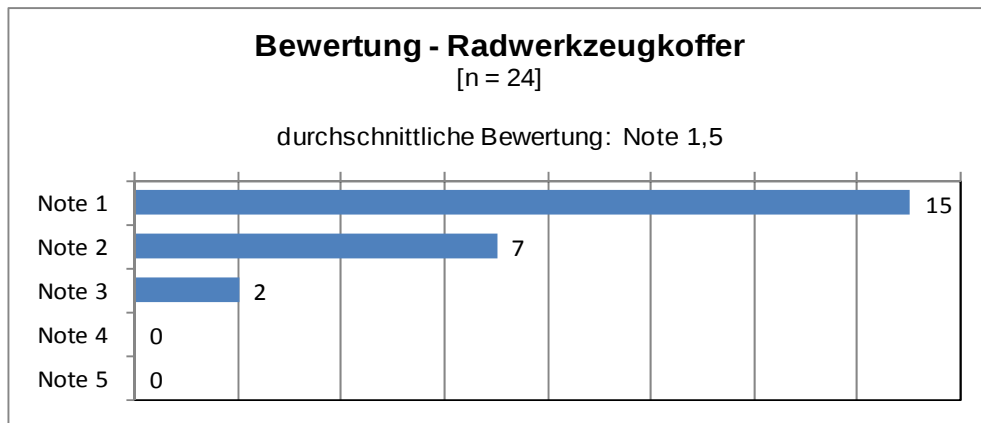


Abb. 37: Nutzungsbewertung des Radwerkzeugkoffers

Umkleidemöglichkeiten

Zusätzlich zu den Diensträdern und den Radwerkzeugkoffern sind an einigen Dienststandorten (Dessau-Roßlau; Bismarckplatz, Corrensplatz, Marienfelde, Bad Elster, Langen) auch Umkleidemöglichkeiten für die Mitarbeiter eingerichtet. Diese sind nicht nur von denen nutzbar, die mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, sondern können beispielsweise auch von Mitarbeitern genutzt werden, die in der Mittagspause Laufen gehen.

Obwohl die Umkleidemöglichkeiten nicht für alle Dienststandorte eingerichtet sind, ist deren Bekanntheit mit 77,2% (582 von 754 Personen) recht hoch. Auch vor dem Hintergrund, dass ein Umkleiden i. d. R. vergleichsweise selten notwendig ist, ist die Nutzerquote mit 19,8% (115 von 582 Personen) nicht zu verachten. Neben den üblichen Gründen für die Nichtnutzung (z. B. nicht interessant oder Situation hat sich noch nicht ergeben; vgl. Abb. 38), die die Eingeschränktheit des Nutzerkreises verdeutlichen, werden dauerhaft belegte Schließfächer bemängelt, die dadurch nicht von anderen genutzt werden können. Leicht auffällig ist auch hier wieder der Anteil derer, denen Informationen zur Nutzung fehlen oder die am Standort keine Umkleidemöglichkeit haben, aber gerne eine nutzen würden.

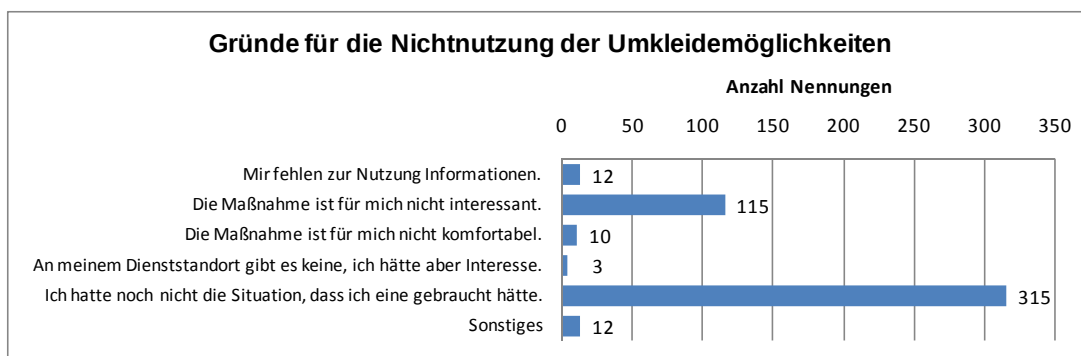


Abb. 38: Gründe für die Nichtnutzung der Umkleidemöglichkeiten

Die Bewertung der Umkleidemöglichkeiten fällt mit einer Durchschnittsnote von 1,8 sehr gut aus (vgl. Abb. 39). Es werden lediglich die geringe Anzahl und der Zustand bemängelt.

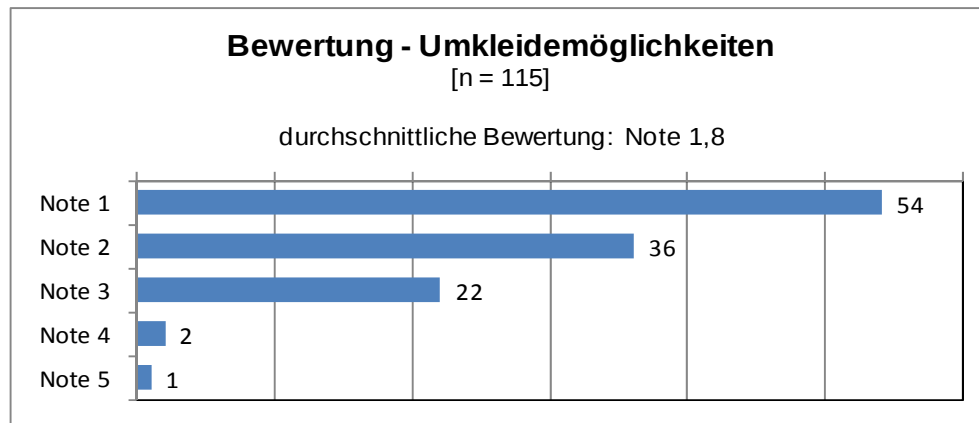


Abb. 39: Nutzungsbewertung der Umkleidemöglichkeiten

Duschkmöglichkeiten

Analog zu den Umkleidemöglichkeiten sind an den gleichen Dienststandorten auch Duschkmöglichkeiten eingerichtet, die wieder von allen Mitarbeitern genutzt werden können.

Die Auswertungsergebnisse bzgl. der Duschen korrespondieren sehr stark mit den Ergebnissen zu den Umkleidemöglichkeiten. Auch hier ist die Bekanntheit mit 79,7% (601 von 754 Personen) recht hoch, da nicht jeder Standort über Duschen verfügt. Ebenfalls ist die Nutzerquote aufgrund der allgemeinen Seltenheit des Nutzungserfordernisses noch relativ hoch (13,5%; 81 von 601 Personen). Der eingeschränkte Nutzerkreis verdeutlicht sich wieder über die vielen Nennungen, dass die Maßnahme nicht interessant ist bzw. sich die Situation der Nutzung noch nicht ergeben hat (vgl. Abb. 40). Einigen Mitarbeitern fehlen auch hier wieder Informationen für die Nutzung oder würden an ihrem Standort die Einrichtung einer Duschkmöglichkeit befürworten.

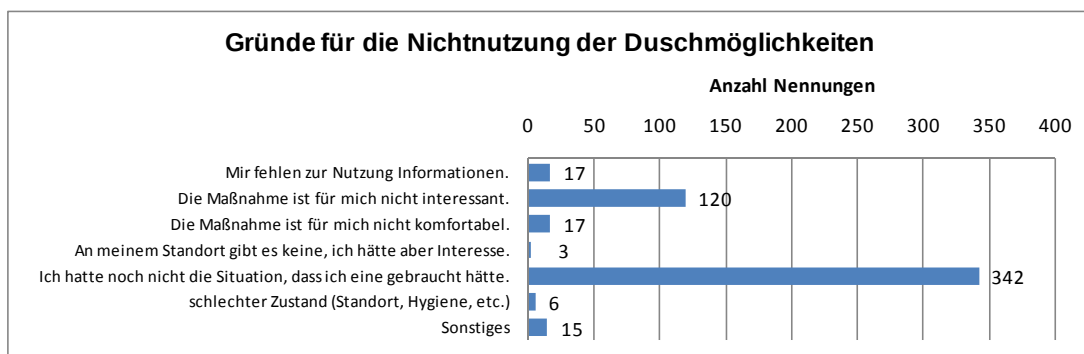


Abb. 40: Gründe für die Nichtnutzung der Duschkmöglichkeiten

Analog zur Bewertung der Umkleidemöglichkeiten fällt die Bewertung der Duschkmöglichkeiten durch die Nutzer durchschnittlich positiv aus (Durchschnittsnote 1,7; vgl. Abb. 41). Es wird wieder der Zustand der Duschen bemängelt.

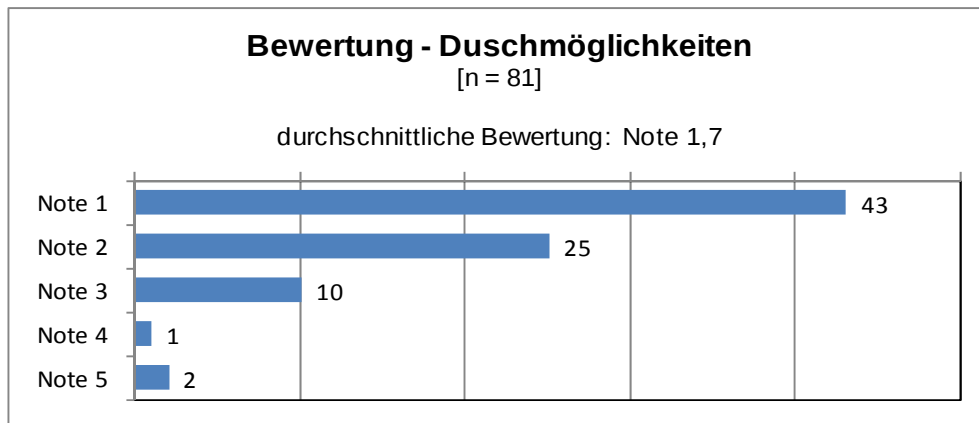


Abb. 41: Nutzungsbewertung der Duschmöglichkeiten

Informationen zum Mobilitätsmanagement im Intranet

Seit Anfang 2006 werden die UBA-Beschäftigten im Intranet über verschiedene Aspekte des Mobilitätsmanagements informiert. Der Arbeitskreis Mobilitätsmanagement berichtet über die eigenen Arbeiten und über die Umsetzungsmöglichkeiten eines umweltverträglichen Verkehrsverhaltens. Die Mitfahrbörse und auch die Informierung über den öffentlichen Verkehr sind zwar auch Bestandteil des Mobilitätsmanagement, sie wurden aber im Rahmen der aktuellen Umfrage getrennt abgefragt.

Obwohl alle Mitarbeiter auf die intranetbasierten Informationen zum Mobilitätsmanagement zugreifen können, sind diese nicht allen bekannt. Im Vergleich zu anderen an allen Standorten verfügbaren Mobilitätsmanagement-Maßnahmen ist hier der Bekanntheitsgrad deutlich geringer (63,0%; 475 von 754 Personen). Da die Informationen zum Mobilitätsmanagement weniger mit direkter Wirkung nutzbar sind, sondern vielmehr allgemein informieren und dazu anregen, das eigene Verkehrsverhalten zu überdenken und ggf. umweltverträglich anzupassen, ist zu vermuten, dass diese spezielle Informationsart seltener explizit gesucht werden und dadurch auch weniger bekannt sind. Dies könnte unter anderem auch die nicht sehr hohe Nutzerquote von 21,1% (100 von 475 Personen) begründen, d. h. die allgemeine Information wird weniger als Nutzung empfunden.

Betrachtet man in diesem Zusammenhang die Gründe für die Nichtnutzung, so ist hier der Anteil derer auffällig, denen zur Nutzung Informationen fehlen (vgl. Abb. 42). Im Vergleich zu den anderen verkehrsverlagernden Maßnahmen ist dieser Anteil hier relativ hoch (7,5%; 28 von 375 Personen). Dies bestätigt nochmals die Vermutung, dass die Mitarbeiter nicht viel über die Mobilitätsmanagement-Informationen wissen. Die anderen Anteile zeigen keine besonderen Auffälligkeiten.

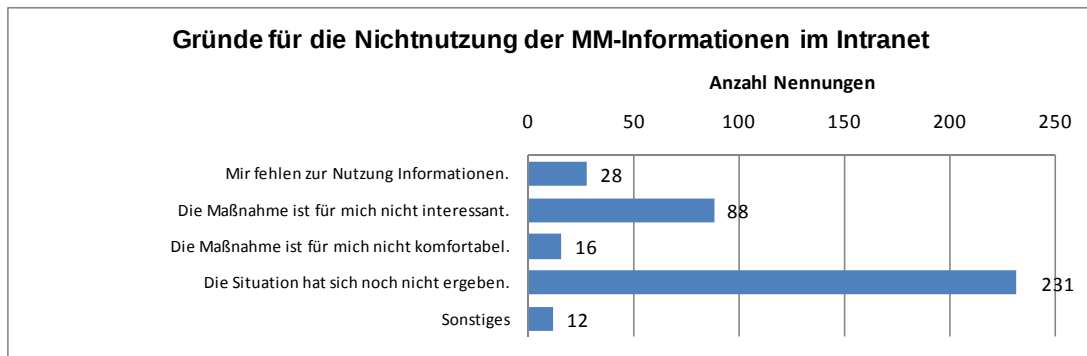


Abb. 42: Gründe für die Nichtnutzung der Mobilitätsmanagement-Informationen im Intranet

Obwohl keine Bewertungen mit Note 4 und Note 5 vorliegen, werden die Informationen zum Mobilitätsmanagement vergleichsweise schlechter bewertet (Durchschnittsnote 2,2; vgl. Abb. 43), da der Anteil der Note 1 sehr gering ist. Es liegen keine Gründe für die Bewertung mit Note 4 und Note 5 vor.

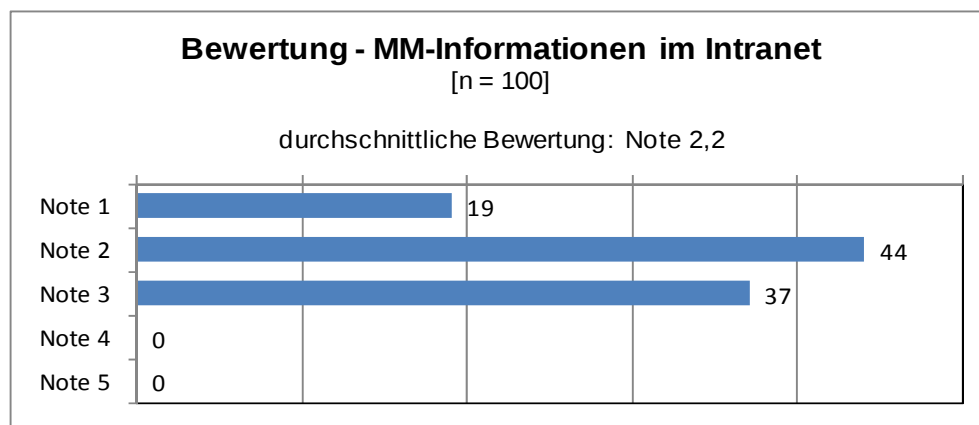


Abb. 43: Nutzungsbewertung der Mobilitätsmanagement-Informationen im Intranet

Informationen zum öffentlichen Verkehr im Intranet

Neben den allgemeinen Informationen zum Mobilitätsmanagement können die Mitarbeiter auch Informationen zum öffentlichen Verkehr im Intranet abrufen, jedoch ist ihre Bekanntheit mit 55,0% (415 von 754 Personen) nicht sehr hoch. Zum einen liegt das an dem eingeschränkten potentiellen Nutzerkreis, da lediglich die Nutzer des öffentlichen Verkehrs sich auch für diese Informationen interessieren. Zum anderen werden die gleichen Informationen i. d. R. auch von den jeweiligen Verkehrsunternehmen selbst im Internet angeboten und dieser Informationsweg scheint offensichtlicher zu sein.

Rund die Hälfte derer, die die Intranet-Informationen kennen, haben sie auch schon selbst mal genutzt (53,5%; 222 von 415 Personen). Dies ist die größte Nutzerquote bei den verkehrsvermeidenden Maßnahmen. Diejenigen, die die Informationen kennen, aber nicht nutzen, nennen unter anderem die Verfügbarkeit der gleichen Informationen auf den Internetseiten der Verkehrsunternehmen als Grund dafür (vgl. Abb. 44). Diese Informationen scheinen aktueller und damit verlässlicher zu sein als die intranetbasierten Informationen.

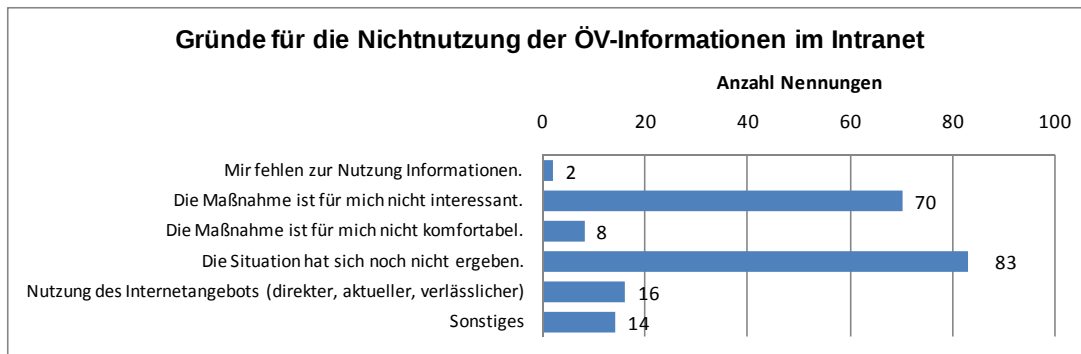


Abb. 44: Gründe für die Nichtnutzung der ÖV-Informationen im Intranet

Trotz der Informationsdopplung werden die vorhandenen Informationen zum öffentlichen Verkehr im UBA-Intranet durchschnittlich sehr gut bewertet (Durchschnittsnote 1,8; vgl. Abb. 45). Auch die Gründe für eine Bewertung mit Note 4 oder Note 5 fallen dennoch positiv auf und es wird beispielsweise die schnelle Informationsmöglichkeit gelobt. Allerdings wird auch darauf hingewiesen, dass die Handhabung nicht immer einfach ist und beispielsweise die Informationen für den Standort Dessau-Roßlau schwer zu finden sind.

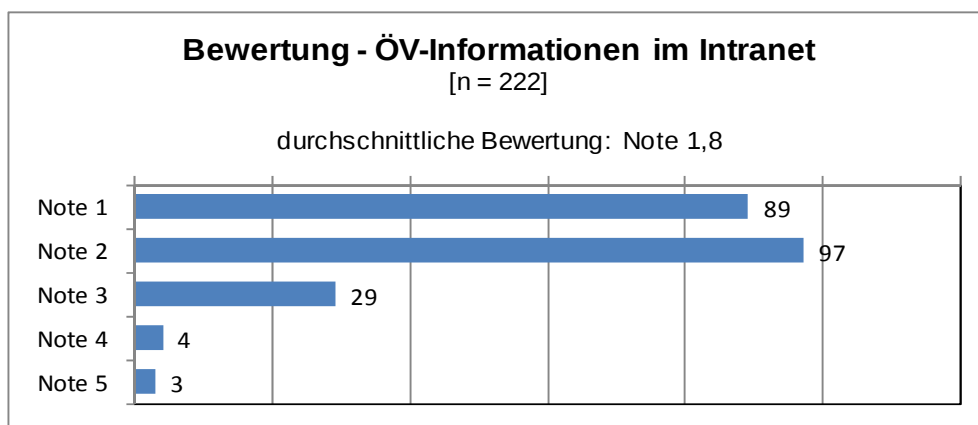


Abb. 45: Nutzungsbewertung der ÖV-Informationen im Intranet

Jobticket

Das Bundesverwaltungsamt bietet allen Beschäftigten einer Bundesbehörde das Jobticket an, mit dem der öffentliche Verkehr kostengünstig für den Arbeitsweg und auch für alle anderen Wege genutzt werden kann. In diesem Zusammenhang muss zwischen dem DB-Jobticket, das von allen Beschäftigten bezogen werden kann, und den Jobtickets einzelner Nahverkehrsverbünde, die nur bei Zustandekommen einer vertraglichen Vereinbarung zwischen der Bundesdienststelle und den jeweiligen ortsansässigen Verkehrsverbünden angeboten werden können.

Vor diesem Hintergrund wird das DB-Jobticket an allen UBA-Dienststandorten angeboten, jedoch sind Jobtickets für den Nahverkehr derzeit nur an den Berliner Standorten (Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg VBB) sowie am Standort Dessau-Roßlau (Mitteldeutscher Verkehrsverbund MDV) verfügbar.

In der aktuellen Umfrage wurde bzgl. der Bekanntheit und Nutzung nur generell vom Jobticket gesprochen und nicht zwischen dem DB-Jobticket und den Jobtickets für den Nahverkehr unterschieden. Viele Mitarbeiter beziehen jedoch an-

scheinend das Jobticket auf den Nahverkehr, zumindest haben einige Befragte bei den Gründen der Nichtnutzung angegeben, dass es an ihrem Dienststandort kein Jobticket gibt. Dies würde auch die relativ niedrige Bekanntheit von 81,6% erklären (615 von 754 Personen).

Auch die Nutzerquote ist mit 16,6% (102 von 615 Personen) nicht sehr hoch. Zum einen begründet sich dies wieder in dem eingeschränkten potentiellen Nutzerkreis. Mitarbeiter, die nur einen kurzen Arbeitsweg haben¹⁴, gehen aufgrund der Unabhängigkeit sehr häufig zu Fuß oder benutzen das Fahrrad und fahren daher nur sehr selten mit dem öffentlichen Verkehr. Zum anderen lassen die Begründungen aber auch erkennen, dass die Mitarbeiter mehr Informationen für eine evtl. Nutzung benötigen und dass das Jobticket-Angebot bisher noch nicht reizvoll genug ist (vgl. Abb. 46). Ein finanzieller Vorteil ergibt sich nur unter ganz bestimmten Bedingungen und eine fehlende Übertragbarkeit wurde bemängelt.

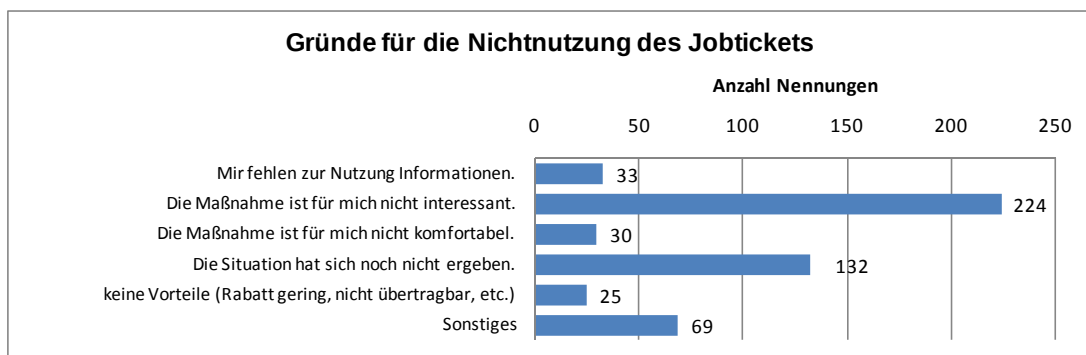


Abb. 46: Gründe für die Nichtnutzung des Jobtickets

Die Mitarbeiter, die bereits ein Jobticket benutzen, weisen durchschnittlich eine hohe Zufriedenheit auf (Durchschnittsnote 1,6; vgl. Abb. 47). Auch hier weisen einige Mitarbeiter bzgl. der Begründung der Bewertung mit Note 4 oder Note 5 auf die geringen Vorteile des Jobticketangebotes hin.

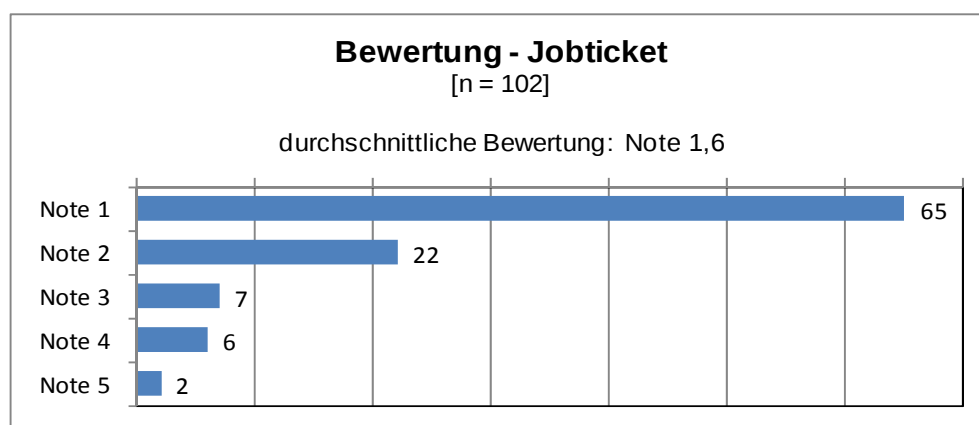


Abb. 47: Nutzungsbewertung des Jobtickets

¹⁴ Rund 28% der Arbeitswege des Umweltbundesamtes weisen eine Länge von maximal 3 km auf (vgl. Abb. 4).

3.4.3 Mögliche neue Maßnahmen

Neben den bereits vorhandenen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen wurde auch das Interesse an neuen potentiellen Maßnahmen abgefragt, um so zu ermitteln, ob deren Einrichtung sinnvoll ist.

Mitwohnbörse

Aufgrund des Umzuges des UBA von Berlin nach Dessau-Roßlau sind vor allem an diesem Dienststandort viele Fern- und Wochenpendler und viele Mitarbeiter haben ihren Hauptwohnsitz in weiter Entfernung vom Dienststandort. Ein Zweitwohnsitz am Dienststandort lohnt sich finanziell aufgrund der zusätzlich anfallenden Miete nur unter bestimmten Umständen.

Vor diesem Hintergrund wäre ähnlich zur Mitfahrbörse die Einrichtung einer Mitwohnbörse denkbar. Interessierte können entweder ein Mitwohnangebot, d. h. ein Zimmer zur Untermiete, oder ein Mitwohngesuch im Intranet einstellen. Bei gefundener Paarung würden sich die Kosten der Wohnung auf die beteiligten Personen aufteilen. Zusätzlich zur Kosteneinsparung würden sich die Arbeitswege zumindest in der Länge deutlich reduzieren lassen, was sich wiederum positiv auf die Umwelt auswirken würde.

Die befragten Mitarbeiter sind der Idee einer Mitwohnbörse überwiegend positiv aufgeschlossen (vgl. Abb. 48 und Tab. A-20). Lediglich 21,9% (165 von 754 Personen) lehnen das Angebot ab. Der Großteil der Mitarbeiter ist zwar noch unentschieden (54,8%; 413 von 754 Personen), jedoch ist der Anteil der Befürworter leicht höher als der der Ablehner (23,3%; 176 von 754 Personen). Von den 176 jetzt schon interessierten Mitarbeitern würden 15 Personen eine Mitwohnmöglichkeit, d. h. ein Zimmer zur Untermiete, anbieten. Der Anteil der Mitwohngesuche ist deutlich größer, er liegt bei 91,5% (161 von 176 Personen). Da es jedoch nicht ausgeschlossen ist, dass sich auch Mitwohngesuche zu einer Wohngemeinschaft zusammenfinden, ist dieser Überhang an Gesuchen nicht negativ zu bewerten.

Differenziert nach den einzelnen Dienststandorten wird deutlich, dass das Interesse an einer Mitwohnbörse in Dessau-Roßlau am größten ist. Hier bieten 15 Personen eine Mitwohngelegenheit und 127 Personen suchen eine. Weitere 269 Personen sind noch unentschieden.

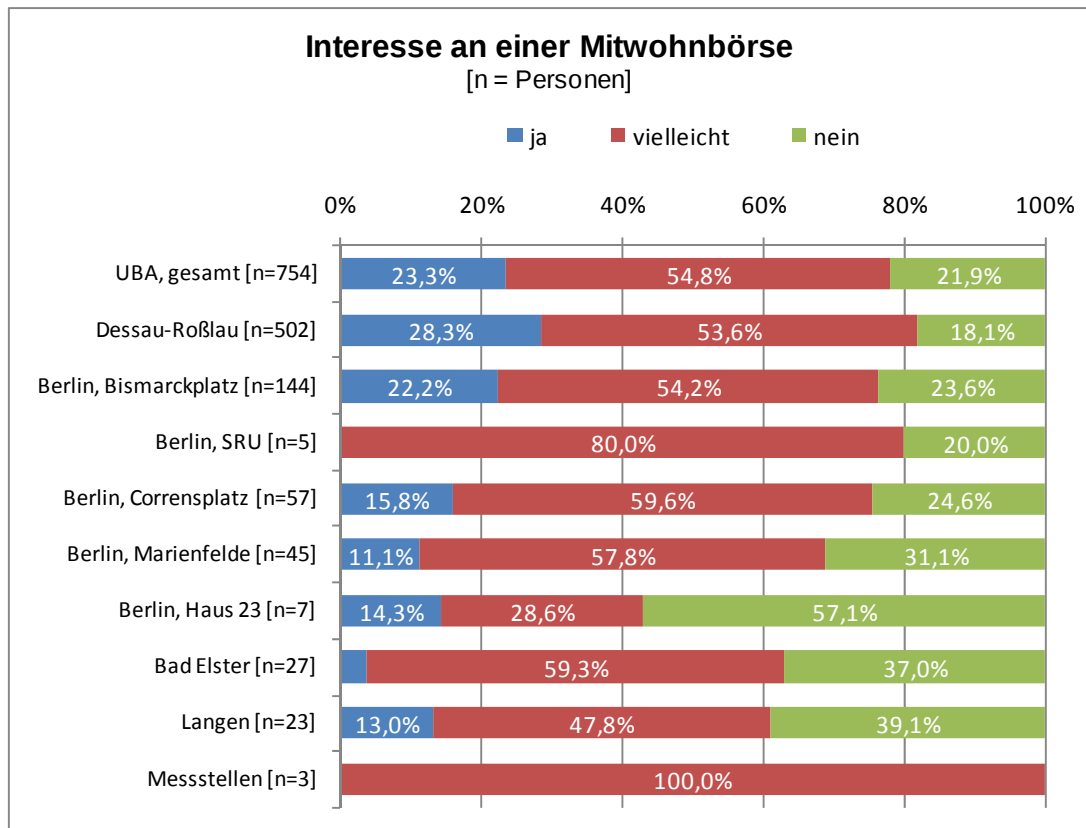


Abb. 48: Interesse an einer Mitwohnbörse

Faltrad für Dienstreisen

Das UBA plant ein Faltrad anzuschaffen, dass als Handgepäck im Zug – auch im ansonsten fahrradfreien ICE – mitgeführt werden kann und eine schnelle, flexible Fortbewegung am Zielort ermöglicht. Vor diesem Hintergrund bot sich die Mobilitätsumfrage zu Abfrage des Interesses an einem Faltrad an, um so das Nutzerpotenzial abschätzen zu können. Der potentielle Nutzerkreis wurde dabei vorab auf die Mitarbeiter der Berliner Standorte und des Standorts Dessau-Roßlau eingeschränkt, daher wurden auch nur diese Personen nach dem Interesse befragt.

Im Gegensatz zur Mitwohnbörse ist das Interesse an einem Faltrad deutlich zurückhaltender (vgl. Abb. 49). Hier überwiegt mit 47,2% (332 von 704 Personen) der Anteil der Ablehner. Dieser hohe Ablehnungsanteil wirkt jedoch vor allem zu Lasten der Unentschlossenen (33,4%; 235 von 704 Personen) und weniger auf die Befürworter (19,5%; 137 von 704 Personen). Dies bedeutet, dass die Meinung der Mitarbeiter bzgl. der Nutzung des Faltrades gefestigter ist als beim Interesse an einer Mitwohnbörse.

Differenziert nach den einzelnen Dienststandorten wird deutlich (vgl. Abb. A-13), dass das Interesse an einem Faltrad an dem Berliner Standort Corrensplatz¹⁵ relativ betrachtet am größten ist, jedoch der Standort Dessau-Roßlau absolut gesehen das größte Interesse zeigt. Hier haben sich 97 Personen für die Nutzung des Faltrades geäußert und weitere 167 Personen würden es ggf. nutzen.

¹⁵ Die Ergebnisse für den Standort Berlin SRU werden hier nicht berücksichtigt, da sich hier lediglich fünf Personen an der Befragung beteiligt haben.

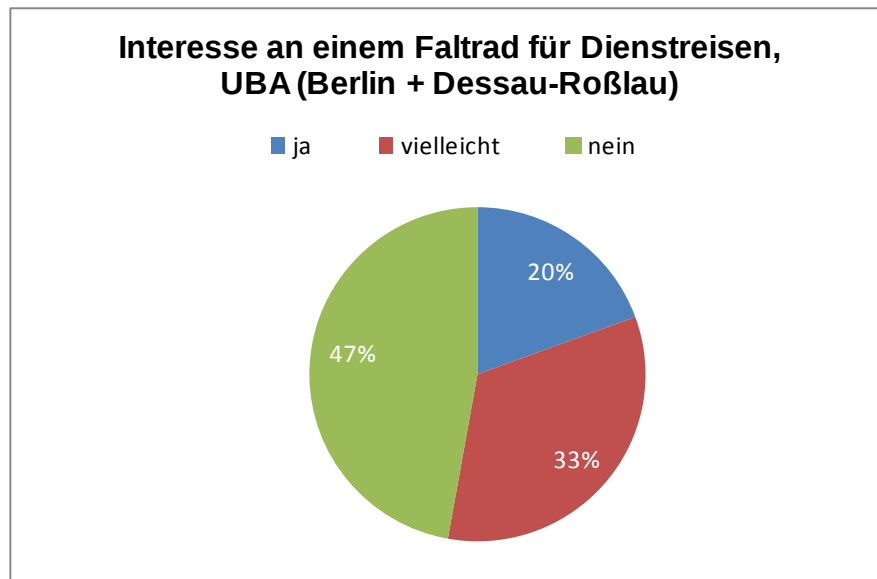


Abb. 49: Interesse an einem Faltrad für Dienstreisen

Werden im Zusammenhang mit dem Interesse die Gründe für eine evtl. Nichtnutzung betrachtet (vgl. Abb. 50), so wird deutlich, dass die Nutzung bei den Unentschlossenen stark von den Rahmenbedingungen der Dienstreise abhängt. Wenn beispielsweise das Wetter schön ist oder keine besondere Kleidung getragen werden muss oder der Zielort nicht sehr weit vom Zielbahnhof entfernt liegt, könnten sich diese Mitarbeiter eine Nutzung vorstellen. Die Gründe der Ablehner sind dagegen konkreter, wodurch eine Nutzung stärker ausgeschlossen werden muss. Hier dominiert die Unkomfortabilität beispielsweise aufgrund des mitzuführenden Gepäcks und der zusätzlichen Last durch das Faltrad. Aber auch eine generell geringe Anzahl an Dienstreisen bzw. eine fehlende Nutzungsmöglichkeit des Fahrrades z. B. durch eine körperliche Behinderung werden hier genannt.

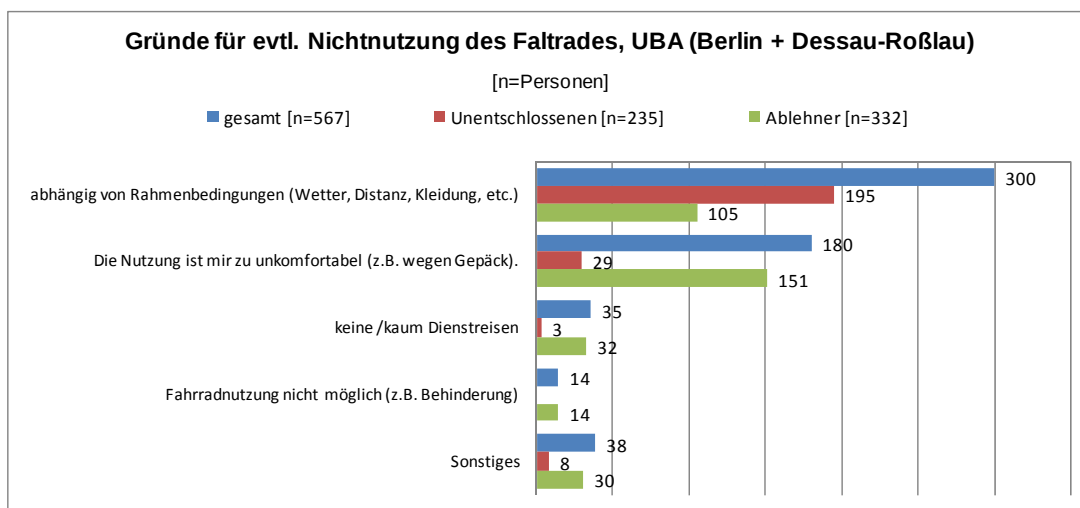


Abb. 50: Gründe für die evtl. Nichtnutzung des Faltrades

Pendlerzimmer in Dessau-Roßlau

Derzeit sind Pendlerzimmer nur am Berliner Dienststandort Bismarckplatz vorhanden. Da aber nicht nur Mitarbeiter von den anderen Dienststandorten nach Berlin reisen, sondern beispielsweise Mitarbeiter aus Berlin auch häufiger nach Dessau-Roßlau fahren müssen, ist zu überlegen, ob die Einrichtung von einigen Pendlerbüros in Dessau-Roßlau von Interesse ist. Dies wurde im Rahmen der Mobilitätsumfrage bei den Mitarbeitern, die nicht ausschließlich am Dienststandort Dessau-Roßlau arbeiten, abgefragt.

Wie schon durch die Auswertungsergebnisse zur Mobilitätsmanagement-Maßnahme Pendlerzimmer zu erkennen ist (vgl. Kap. 3.4.1), haben einige UBA-Mitarbeiter Interesse an einem Pendlerzimmer in Dessau-Roßlau. Dies bestätigt sich auch durch die Auswertung der konkreten zugehörigen Frage (vgl. Abb. 51 und Tab. A-21). 32,0% der Befragten (97 von 303 Personen) befürworten die Einrichtung von Pendlerzimmern am Standort Dessau-Roßlau, jedoch lehnen 68,0% (206 von 303 Personen) dies ab. Relativ betrachtet zeigt der Berliner Standort Corrensplatz das größte Interesse (43,9%; 25 von 57 Personen), jedoch weist der Standort Bismarckplatz absolut gesehen das größte Interesse auf (30,8%; 44 von 143 Personen).

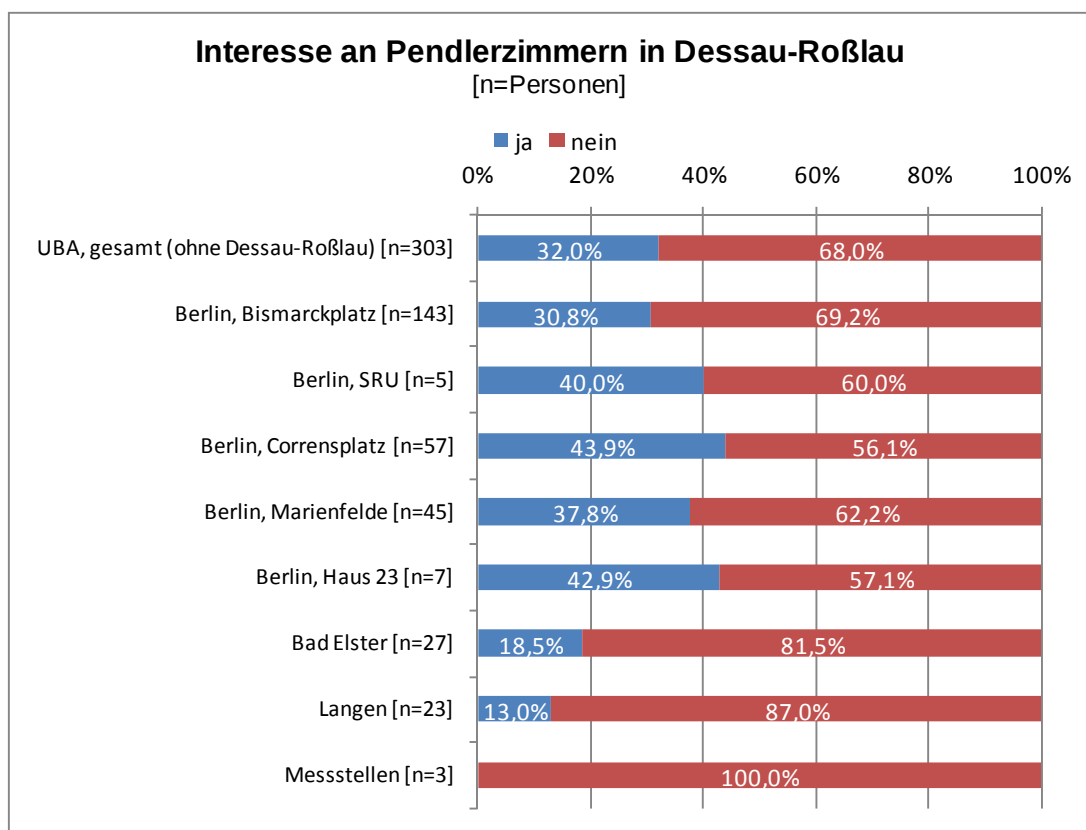


Abb. 51: Interesse an einem Pendlerzimmer in Dessau-Roßlau

3.5 Erkenntnisse zu den Verbesserungspotenzialen

Um die direkten Verbesserungswünsche der Mitarbeiter zu erfahren, sollten die Befragten zum einen alle Bereiche nennen, in denen sie persönlich einen Verbesserungsbedarf sehen, und zum anderen sollten sie dafür mögliche Maßnahmen benennen.

Rund 19% der Befragten (144 von 753 Personen) sehen keinen Verbesserungsbedarf und sind mit der derzeitigen Situation bzgl. ihres Arbeitsweges und den anfallenden Dienstwegen zufrieden. Im Umkehrschluss wünschen sich 609 der 753 Befragten (80,1%) Verbesserungen in einem oder mehreren Bereichen.

Für die Bereiche Pkw-Verkehr und Fußverkehr liegen nur wenige Nennungen vor (vgl. Abb. 52). Die meisten Nennungen erfolgten für den Bereich des öffentlichen Verkehrs, hier vor allem dem Regional- und Fernverkehr, und der Telearbeit bzw. dem mobilen Arbeiten. Differenziert nach den einzelnen Dienststandorten¹⁶ sind leichte Unterschiede zu erkennen (vgl. Tab. A-22). Während die Verteilung der Nennungen der Berliner Standorte Bismarckplatz und Corrensplatz sowie des Standortes Dessau-Roßlau der des gesamten UBA entspricht, dominiert in Berlin Marienfelde und Bad Elster vor allem der Bereich des öffentlichen Nahverkehrs. In Langen hingegen sind alle Bereiche des öffentlichen Verkehrs nahezu gleich gewichtet.

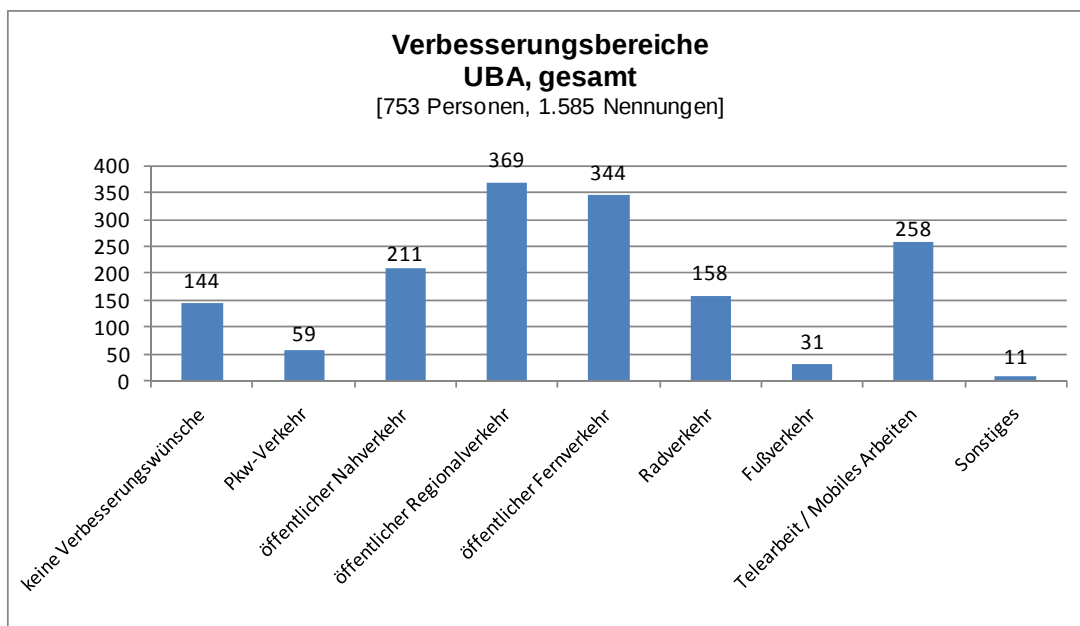


Abb. 52: Verbesserungsbedürftige Bereiche

¹⁶ Auf die Berliner Dienststandorte SRU und Haus 23 sowie auf die Messstellen wird an dieser Stelle aufgrund der geringen Personenfallzahlen nicht eingegangen.

Pkw-Verkehr

Allgemein sollte der Pkw-Verkehr nicht gefördert werden, da der Verkehr weitestgehend umweltverträglich abgewickelt werden sollte. Dennoch sind Maßnahmen zur Sicherung der Pkw-Stellplätze, z. B. für Fahrgemeinschaften oder allgemein über Parkgebühren, denkbar. Zum einen werden die Mitarbeiter so dazu motiviert eine Fahrgemeinschaft zu bilden, zum anderen könnten die eingenommenen Parkgebühren zur Subventionierung des Jobtickets verwendet werden.

In Bezug auf den Pkw-Verkehr sehen die UBA-Mitarbeiter vor allem bzgl. der Parkplatzverfügbarkeit ein Verbesserungspotenzial (vgl. Abb. A-14 und Tab. A-23). Einige Personen (39,0%; 23 von 59 Personen) wünschen sich spezielle Abstellmöglichkeiten für Fahrgemeinschaften. Ähnlich dem Prinzip der „Carpool-Lanes“ – Highway-Fahrspuren, die nur ab einem bestimmten Fahrzeugbesetzungsgrad genutzt werden dürfen – erfahren Fahrgemeinschaften so aufgrund ihres fahrteinsparenden Verhaltens eine bevorzugte Behandlung.

Eine andere Möglichkeit der Sicherung eines Parkplatzes auf dem UBA-Gelände ist über die Einführung von Parkgebühren möglich. Dieser Verbesserungsmaßnahme stimmen 16,9% der Personen zu, die im Bereich des PKW-Verkehrs einen Verbesserungsbedarf sehen (10 von 59 Personen). Gleichzeitig äußern sich jedoch andere Mitarbeiter über die Angabe „sonstiges“, dass sie sich auch ein sichere Parkplatzverfügbarkeit wünschen, jedoch ohne die Einführung von Parkgebühren (4 Nennungen).

In den sonstigen Angaben wird des Weiteren noch darauf hingewiesen, dass Fremdarker vom UBA-Gelände verwiesen werden sollten. Dies lässt vermuten, dass zumindest an einigen Dienststandorten die privaten Stellplätze für die Öffentlichkeit leicht zugänglich sind und auch widerrechtlich genutzt werden. Ein anderer Mitarbeiter vom Dienststandort Berlin Bismarckplatz wünscht sich die Verlegung der Schwerbehindertenparkplätze an den Eingang.

Öffentlicher Verkehr

Verbessern sich die Rahmenbedingungen zur Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, könnte dies einige Mitarbeiter dazu motivieren, statt mit dem eigenen Pkw mit dem Bus oder der Bahn zur Arbeit zu fahren. Mögliche Maßnahmen sind eine Kostenreduzierung, eine Verkürzung der Fahrzeit oder aber auch ein besseres Informationsangebot oder bequemere Fahrzeuge. Die möglichen Verbesserungsmaßnahmen wurden nicht getrennt für die Wirkungsbereiche Nah-, Regional- und Fernverkehr abgefragt, sondern nur allgemein als Maßnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs.

Der Großteil der Mitarbeiter, die im Bereich des öffentlichen Verkehrs Verbesserungsbedarf sehen, sieht dieses vor allem bzgl. des Fahrplanangebotes, d. h. der Linienwege oder der Taktzeiten (vgl. Abb. A-15 und Tab. A-24). Diese Maßnahme wird insgesamt von 466 Personen genannt (86,7%), davon arbeiten 366 Personen am Dienststandort Dessau-Roßlau. In diesem Zusammenhang haben sich viele Dessauer Mitarbeiter über die Angabe „sonstiges“ auch über die weggefallene IC-Verbindung beklagt bzw. sich eine direkte IC-Verbindung zur Verbesserung der Fernverkehrsanbindung von Dessau-Roßlau gewünscht (insgesamt 17 Nennun-

gen). Mit diesen Maßnahmen soll sich im Wesentlichen die Fahrtzeit verkürzen, was teilweise auch durch eine Sicherung der Umsteigeverbindungen möglich ist und daher auch von der Hälfte genannt wurde (50,2%; 270 von 538 Personen).

Ein weiterer Verbesserungsaspekt sind günstigere Tarife (51,1%; 275 von 538 Personen), durch die sich die anfallenden Fahrtkosten reduzieren würden. Dies wäre auch durch eine Verlagerung von Subventionen möglich. Dies bedeutet beispielsweise, dass die Pkw-Fahrer ihr Fahrzeug nicht mehr kostenfrei auf dem UBA-Gelände abstellen können, sondern hierfür eine Stellplatzgebühr zahlen müssen. Die Autofahrer würden dadurch einen garantierten Parkplatz erhalten, im Gegenzug könnten die eingenommenen Gebühren zur Subventionierung des Jobtickets genutzt werden. Für diese Maßnahme haben sich insgesamt 174 von 538 Personen (32,3%) ausgesprochen. Über die Angabe „sonstiges“ weisen des Weiteren einige Mitarbeiter auf eine Beteiligungsmöglichkeit des Arbeitgebers bei der Bahncard-Anschaffung hin, was ebenfalls auch durch die Verlagerung der Subventionen möglich wäre.

Auch mit einer Verbesserung der Bequemlichkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln (z. B. Ausstattung und Sauberkeit) würde sich die Gesamtsituation für den Bereich des öffentlichen Verkehrs zumindest im Ansatz verbessern lassen. Diese Maßnahme wurde immerhin von rund 34% der antwortenden Personen genannt (182 von 538 Personen). Dagegen interessieren sich jeweils weniger als 20% für eine verbesserte Erreichbarkeit der Haltestellen, eine verbesserte Verknüpfungsmöglichkeit mit anderen Verkehrsmitteln oder eine Verbesserung der Informationen bzgl. der Zugänglichkeit.

Fahrradverkehr

Damit die Mitarbeiter das Fahrrad häufiger als bisher nutzen, sollten sich die Rahmenbedingungen zur Nutzung des Fahrrades verbessern. Dies kann zum einen die Sicherheit der Wege und Abstellmöglichkeiten, zum anderen aber auch zugehörige Dienstleistungen wie z. B. Dusch-/Waschmöglichkeiten oder Reparaturmöglichkeiten betreffen.

Das Hauptanliegen der radfahrenden Mitarbeiter ist die Verbesserung des derzeitigen Radverkehrsnetzes, es sollte gut und vor allem sicher sein. Dies wurde von rund 90% (142 von 158 Personen) der Personen, die bzgl. des Radverkehrs einen Verbesserungsbedarf sehen, genannt (vgl. Abb. A-16 und Tab. A-25). Auch einige Nennungen unter der Angabe „sonstiges“ sind dieser Maßnahme zuzuordnen.

Neben einem verbesserten Radverkehrsnetz wünschen sich viele Mitarbeiter (66,5%; 105 von 158 Personen) auch verbesserte Fahrradabstellanlagen und mehr Abstellmöglichkeiten. Auch die Verbesserung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Bezug auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs wird sowohl bei den sonstigen Angaben des öffentlichen Verkehrs als auch bei den sonstigen Angaben des Radverkehrs genannt.

Deutlich weniger Personen äußern wünschen sich (mehr) Umkleide- und Duschmöglichkeiten bzw. Reparaturmöglichkeiten (41 bzw. 29 von 158 Personen).

Fußverkehr

Ähnlich zum Fahrradverkehr sollten sich auch die Rahmenbedingungen des zu Fuß Gehens zur Stärkung der Verkehrsmittelanteile des Umweltverbundes (öffentlicher Verkehr, Fahrrad, zu Fuß) verbessern. Dies betrifft vor allem die Qualität und die Sicherheit der Gehwege.

Wie bereits zu Anfang des Kapitels erwähnt, sehen nur wenige Mitarbeiter bzgl. des Fußverkehrs einen Verbesserungsbedarf. Analog zum Radverkehr wünschen sich nahezu alle dieser Personen (83,9%; 26 von 31 Personen) eine Verbesserung der derzeitigen Fußgänger-Infrastruktur (vgl. Abb. A-17 und Tab. A-26). Über die Angabe „sonstiges“ ist zu erkennen, dass die Oberflächen der Gehwege nicht immer einen guten Zustand aufweisen und auch die Pflege (Winterdienst und Sauberkeit) zu wünschen übrig lässt.

Telearbeit / Mobiles Arbeiten

Durch Telearbeit und mobiles Arbeiten werden Wege aufgrund der Ausführung der Arbeit an einem anderen Ort als dem Dienststandort eingespart. Eine Verbesserung bedeutet in diesem Zusammenhang zum einen die Ausweitung der Nutzungsmöglichkeiten und zum anderen den Einsatz von besserer Technik. Durch diese Maßnahmen könnten die Nutzeranteile erhöht werden.

Erste Erkenntnisse über die Nutzung und die Bewertung der Maßnahmen Telearbeit und mobiles Arbeiten sind bereits im Kap. 3.4.1 dargestellt. In Bezug auf die Telearbeit ist dort deutlich zu erkennen, dass die Erfüllung der Rahmenbedingungen der Hauptgrund für die Nichtnutzung von Telearbeit ist. Mitarbeiter äußerten sich hier schon zur Lockerung der Rahmenbedingungen und damit verbunden zur Ausweitung der Telearbeitsplätze. Die Ausweitung wird auch in Bezug auf die Verbesserungsmaßnahmen im Bereich „Telearbeit/Mobiles Arbeiten“ am häufigsten genannt (67,4%; 174 von 258 Personen; vgl. Abb. A-18 und Tab. A-27).

Im Gegensatz zur Telearbeit ist die Erteilung der Nutzungsgenehmigung für das mobile Arbeiten bisher nicht konkret geregelt, sondern liegt vor allem im Ermessen des Vorgesetzten. Dieser kann im Zusammenhang mit der aktuellen Situation entscheiden, ob ein Mitarbeiter mobiles Arbeiten kurzzeitig nutzen kann. Zur Verbesserung der Nutzungsmöglichkeit für das mobile Arbeiten wünschen sich einige Mitarbeiter (55,4%; 143 von 258 Personen), dass die Vorgesetzten dies häufiger als bisher gestatten und vor allem die technische Ausstattung verbessert wird (60,1%; 155 von 258 Personen). Diesbezüglich finden sich unter der Angabe „sonstiges“ auch noch weitere Nennungen bzw. Erläuterungen. Demnach ist unter anderem der eingeschränkte Zugriff auf das Datennetzwerk und die Übertragungsgeschwindigkeit als problematisch zu bewerten.

3.6 Mitteilungsmöglichkeiten

Über die Einzelanmerkungen im Rahmen der Mobilitätsumfrage des Jahres 2006 gaben die Befragungsteilnehmer zahlreiche Hinweise, die für die Bewertung der verkehrlichen Situation hilfreich waren. Vor diesem Hintergrund wurde den Mitarbeitern auch in der aktuellen Befragung am Ende des Fragebogens die Möglichkeit zur

Mitteilung gegeben. Davon haben 128 Personen Gebrauch gemacht, wobei sich die Mitteilungen auf verschiedene Themenbereiche beziehen, teilweise auch auf mehr als ein konkretes Thema (vgl. Abb. 53), wodurch sich die Mehrfachnennungen ergeben.

Das Themenfeld „Öffentlicher Verkehr“ dominiert deutlich (38,3%; 64 von 167 Nennungen). Die wenigsten Anmerkungen kamen zum Bereich des motorisierten Individualverkehrs (3,0%; 5 von 167 Nennungen). Bei einem Vergleich mit den Mitteilungen aus dem Jahr 2006 fällt auf, dass teilweise die gleichen Anmerkungen gemacht wurden (z. B. auf der Strecke Berlin-Dessau-Roßlau kritischer Übergang in Wittenberg, Belastung durch zu hohe Fahrtkosten, günstige Übernachtungsmöglichkeiten gesucht, Ausdehnung von Telearbeit und mobilem Arbeiten, ...).

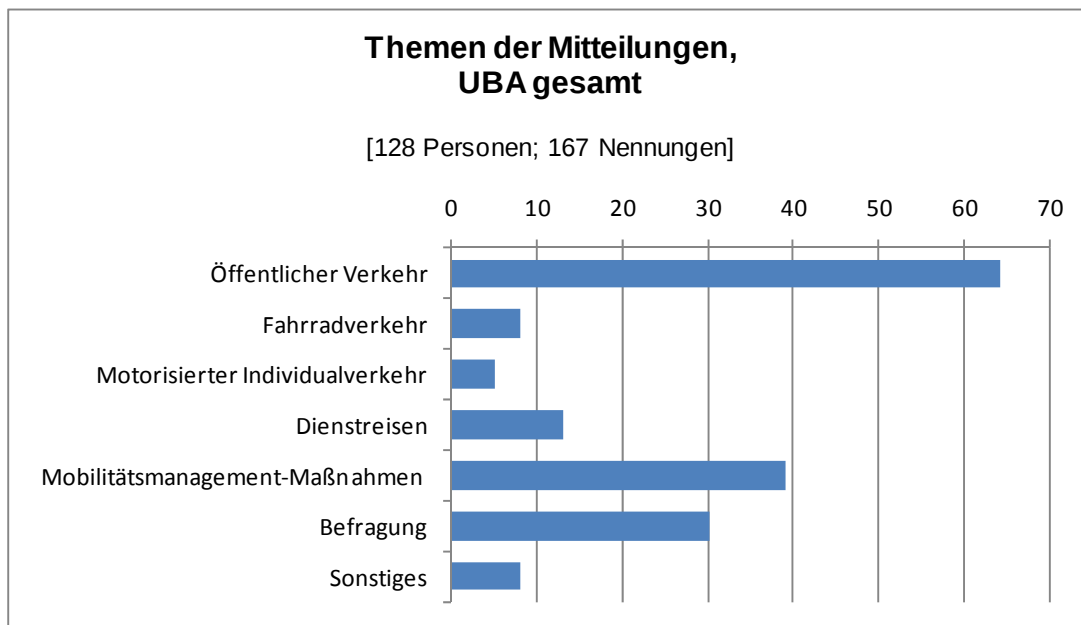


Abb. 53: Themenfelder der Mitteilungen

Im Hinblick auf den öffentlichen Verkehr äußern sich die meisten der Befragungsteilnehmer zur Verbesserung der Qualität (vgl. Tab. A-28). Viele Personen weisen darauf hin, dass die jetzige Verbindung zwischen Berlin und Dessau-Roßlau zu unkomfortabel sind (z. B. zu langsam, schlecht funktionierende Umsteigebeziehungen, ungünstige Fahrtzeiten in den Morgenstunden) und hier dringender Verbesserungsbedarf besteht. Einige Mitarbeiter nennen explizit als Lösungsmöglichkeit eine Anbindung von Dessau-Roßlau an das Fernverkehrsnetz, d. h. den Einsatz von IC- oder sogar ICE-Zügen. Des Weiteren werden die hohen Kosten für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel angemerkt bzw. Jobtickets gewünscht, welche günstiger als bisher sind (z. B. durch Subvention durch den Arbeitgeber).

In Bezug auf den Fahrradverkehr spielen vor allem die Fahrradabstellanlagen eine Rolle (vgl. Tab. A-29). Über die Mitteilungen ist zu erkennen, dass die Anlagen nicht immer nutzerfreundlich ausgestattet sind (z. B. keine Überdachung, nicht abschließbar, dauerhaft blockiert, verschmutzt) und hier stärker kontrolliert werden muss.

Analog zum Fahrradverkehr wird auch hinsichtlich des motorisierten Individualverkehrs die Parkplatzsituation bemängelt (vgl. Tab. A-30). Vor allem am Standort Dessau-Roßlau scheint es Parkprobleme zu geben.

Die Personen, die sich zum Thema Dienstreisen geäußert haben, kritisieren im Wesentlichen die Abrechnung der angefallenen Reisekosten (vgl. Tab. A-31). Häufig wird der Wunsch geäußert, dass eine Teilerstattung der privat angeschafften Bahncard bei Einsatz für Dienstreisen ermöglicht werden sollte. Auch bei den Dienstreisen erzeugt der öffentliche Verkehr Probleme. Durch fehlende Anschlüsse zum Fernverkehrsnetz nehmen Dienstreisen unnötig viel Zeit in Anspruch.

Der Großteil der Mitteilung zum Thema Mobilitätsmanagement-Maßnahmen beziehen sich auf die Telearbeit oder das mobile Arbeiten (vgl. Tab. A-32). Hier wird zum einen nochmals auf die Verbesserung der Technik hingewiesen, zum anderen werden weitere Arbeitsplätze für Telearbeit und mobiles Arbeiten gewünscht. Einige Mitarbeiter befürworten nochmals die Einrichtung einer Mitwohnbörse bzw. sprechen sich für günstige Übernachtungsmöglichkeiten am Dienststandort Dessau-Roßlau aus.

Neben den Hinweisen zum Verkehrsverhalten und zu einzelnen Maßnahmen haben einige Mitarbeiter sich auch zur Befragung selbst bzw. zum Fragebogen geäußert (vgl. Tab. A-33). Diese Anmerkungen weisen im Wesentlichen darauf hin, dass es den allgemeinen „Regelfall“ bei der Verkehrsmittelnutzung nicht gibt und das Verkehrsmittelwahlverhalten sich beispielsweise auch im Laufe des Jahres ändert (z. B. aufgrund des Wetters im Hinblick auf die Fahrradnutzung). Dies wird im Fragebogen nicht berücksichtigt.

Mitteilungen, die sich nicht einem der bereits dargestellten Themenfelder zuordnen ließen, sind unter „sonstiges“ zusammengefasst (vgl. Tab. A-34). Aufgrund der Vielfältigkeit und der einzelnen Nennungen wird hier jedoch nicht näher darauf eingegangen.

3.7 Zusammenfassung der Auswertungsergebnisse

Struktur der Befragungsteilnehmer:

- 814 Mitarbeiter (59% der Gesamtbeschäftigtenzahl) haben an der Befragung teilgenommen
- Beteiligungsquote: DE-Roßlau 62,5%, Berlin-BP 63,1%, Berlin-MF 68,9%, Berlin-CP 64,2%, Langen 55,2%, Bad Elster 47,1%. Messstellen 35,0%
- Nahezu gleiche Befragungsbeteiligung bei den Altersgruppen 30-39, 40-49 und 50-59 Jahre, geringere Beteiligung bei jüngeren und älteren Mitarbeitern

Erkenntnisse zu den Arbeitswegen:

- Mehrheit der Mitarbeiter hat Hauptwohnsitz im gleichen Bundesland wie Dienststandort (Berlin-BP 84,5%, Berlin-CP 83,9%, Berlin-MF 91,4%)
- Arbeitsweg (einfache Entfernung):
Ø 37,5 km [2006: 41 km]; Ø 46,6 min [2006: 47 min]

Modal-Split:

- 67,4% der Arbeitswege im UBA wird mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (ÖV, Fahrrad, zu Fuß) zurückgelegt, 32,6% mit einem motorisierten Individualverkehrsmittel (Pkw oder Motorrad)
- Deutliche Unterschiede zwischen den einzelnen Standorten:
Dessau: Pkw, Fuß, Rad und ÖV relativ ausgeglichen
Berlin-BP: viel ÖV, vor allem ÖV-Nahverkehr
Berlin-CP: fast nur Pkw, Fuß und ÖV-Nahverkehr
Berlin-MF: sehr viel Pkw und ÖV-Nahverkehr
Bad Elster: sehr viel Pkw, aber auch viel Fuß
Langen: sehr viel Pkw, aber auch viel ÖV-Nahverkehr, kein Fuß

CO₂-Emissionen:

- Im Laufe einer Arbeitswoche produziert jeder UBA-Mitarbeiter auf Grund seiner Verkehrsmittelwahl und der Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsstandort 37,5 kg CO₂; Bezogen auf die einfache Strecke ergibt sich ein Durchschnittswert von 4,2 kg CO₂.

Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV):

- Großteil der insgesamt 333 ÖV-Nutzer geht zu Fuß bzw. fährt mit dem Fahrrad zur Haltestelle
- 50% Direktverbindung; 32% 1 Umstieg; 18% 2 Umstiege
- Ca. 60% der befragten UBA-Mitarbeiter besitzen eine Bahncard

Nutzung des Pkw bzw. des Motorrades:

- 93,3% besitzen Pkw-Führerschein und 67,1% haben Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung
- 7,9% nutzen mindestens einmal in der Woche eine Fahrgemeinschaft
- Hauptgrund für Nichtnutzung des ÖV: zu hoher Zeitaufwand

Erkenntnisse zu den Dienstreisen:

- 23,7% machen keine Dienstreisen, 59% ausschließlich Inlandsdienstreisen, 41% sowohl Inlands- als auch Auslandsdienstreisen
- Verkehrsmittelwahl:
Inland: 73% Bus/Bahn; Ausland: 66% Flugzeug, 20% Bus/Bahn

Erkenntnisse zu einzelnen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen:

- Vorhandene Maßnahmen:
 - Bekanntheit der meisten Maßnahmen sehr hoch ($\geq 70\%$)
[Ausnahme: Radwerkzeugkoffer, Intranet-Infos zum öffentlichen Verkehr]
 - Nutzeranteil in der Regel deutlich geringer (10 – 50%)
[Ausnahme: Informationen zum öffentlichen Verkehr im Intranet]

- Hauptgrund für Nichtnutzung der Maßnahmen:
„Situation hat sich noch nicht ergeben“ und „Maßnahme nicht interessant“
- Bewertung fällt für alle Maßnahmen sehr gut aus:
Durchschnittsnoten zwischen 1,3 und 2,3 (Schulnotensystem)
- Neue Maßnahmen:
 - Mitwohnbörse: 23% Befürworter, vor allem in Dessau
 - Faltrad: 20% Befürworter; vor allem in Dessau
 - Pendlerzimmer in Dessau: 32% Befürworter; vor allem in Berlin-CP/BP

Erkenntnisse zu den Verbesserungspotentialen:

- 20% der Befragten sehen keinen Verbesserungsbedarf; 80% der Befragten wünschen sich Verbesserungen in einem oder mehreren Bereichen
- Verbesserungsbereiche: vor allem öffentlicher Verkehr und Telearbeit/mobiles Arbeiten

4 Handlungsempfehlungen

Auf Basis der Ergebnisse der Datenauswertung werden Handlungsempfehlungen zur Verbesserung des im UBA eingerichteten betrieblichen Mobilitätsmanagement abgeleitet. Die Ableitung erfolgt im Wesentlichen auf Grundlage der Erkenntnisse zu den bereits vorhandenen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen, den neu vorgeschlagenen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen sowie den Erkenntnissen zu den Verbesserungspotenzialen. Ergänzend werden die Hinweise der Mitarbeiter aus der Mitteilungsmöglichkeit am Ende des Fragebogens herangezogen.

4.1 Einzelne Mobilitätsmanagement-Maßnahmen

Mit Hilfe der in einem Unternehmen eingerichteten Mobilitätsmanagement-Maßnahmen soll der durch die Mitarbeiter, Besucher und evtl. durch Lieferanten erzeugte Verkehr umweltverträglicher und wirtschaftlicher als bisher abgewickelt werden. Das UBA hat in seinem betrieblichen Mobilitätsmanagement hierzu schon mehrere Maßnahmen umgesetzt. Die Nutzung dieser Maßnahmen wurde im Rahmen der Mobilitätsumfrage abgefragt. Die Auswertungsergebnisse der einzelnen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen zeigen einige Verbesserungsmöglichkeiten auf, die nachfolgend zusammengestellt sind. Es werden auch die noch nicht umgesetzten jedoch angedachten Maßnahmen betrachtet.

Pendlerzimmer (Bismarckplatz und Dessau-Roßlau)

Die Bekanntheit der Pendlerzimmer am Berliner Standort Bismarckplatz und deren Beurteilung sind positiv zu bewerten. Kritik wird bzgl. der vorhandenen Technik und der häufigen Belegung geäußert. Es wird daher empfohlen, zum einen aufgrund der hohen Nachfrage weitere Pendlerzimmer einzurichten und zum anderen die Technik in den Pendlerzimmern zu verbessern (z. B. schnellere PC und Datenübertragung). Da die Nachfrage sich nicht nur auf die Berliner Standorte beschränkt, sondern Pendlerzimmer auch für den Standort Dessau-Roßlau gefordert werden, sind hier ebenfalls Büros für Gäste und eigene UBA-Mitarbeiter von anderen Standorten zur kurzzeitigen Nutzung einzurichten.

Es sollte darüber nachgedacht werden, ob eine gewisse Anzahl der Pendlerzimmer als „Ruhezimmer“ gekennzeichnet werden, in denen in jedem Fall still gearbeitet werden muss und somit andere Kollegen im Zimmer nicht gestört werden. Alternativ zu dieser Kennzeichnung könnten einige Büros auch als Einzelzimmer angeboten werden.

Telearbeit

Die Bekanntheit der Möglichkeit zur Telearbeit ist sehr hoch. Über die Aussagen der befragten Mitarbeiter ist auch zu erkennen, dass das Interesse an einer Nutzung grundsätzlich vorhanden ist, jedoch die Nutzung aufgrund der beschränkten Anzahl an Telearbeitsplätzen nicht jedem Mitarbeiter ermöglicht werden kann. Falls der Nutzeranteil bzgl. der Telearbeit erhöht werden soll, müssen demnach weitere Telearbeitsplätze eingerichtet werden.

Grundsätzlich ist zu empfehlen, mit der Regelung bzw. dem festgelegten Bewertungssystem offen umzugehen, so dass die evtl. Ablehnung der Nutzungsanfrage nachvollziehbar und jedem Mitarbeiter verständlich ist. Dadurch wird Misstrauen innerhalb der Belegschaft weitestgehend verhindert.

Mobiles Arbeiten

Im Gegensatz zur Telearbeit ist die Bekanntheit des mobilen Arbeitens etwas geringer, dafür wird sie aber häufiger genutzt. Auch hier lassen die Auswertungsergebnisse das Nutzungsinteresse bei den Mitarbeitern erkennen. Wenn der Nutzeranteil bzgl. der Telearbeit nicht erhöht werden soll oder kann, ist zu überlegen, ob die Möglichkeit des mobilen Arbeitens stärker genutzt werden könnte. Da das mobile Arbeiten im Gegensatz zur Telearbeit nur über einen kurzen Zeitraum möglich ist, könnten hier viel mehr Personen über das Jahr verteilt davon Gebrauch machen. Dabei könnte eine Beschränkung der Nutzungshäufigkeit, z. B. maximal an zwei aufeinanderfolgenden Arbeitstagen und maximal an 10 Arbeitstagen im Jahr, eine dauerhafte bzw. zu häufige Nutzung vermeiden.

Um allen Mitarbeitern grundsätzlich die Möglichkeit zur Nutzung des mobilen Arbeitens zu geben, sollte geeignete Technik (z. B. schnelle Laptops) angeschafft werden, die dann bei Bedarf ausgeliehen werden kann.

Telefon- und Videokonferenzen

Obwohl die Bekanntheit der Telefon- und Videokonferenzen wie auch schon bei den anderen verkehrsvermeidenden Mobilitätsmanagement-Maßnahmen sehr hoch ist, fällt die Beurteilung nicht durchweg positiv aus. Die Aussagen bzgl. der Nichtnutzung sowie einer schlechten abgegebenen Bewertung lassen erkennen, dass es zum einen Schwierigkeiten mit der Nutzung und zum anderen Probleme mit der vorhandenen Technik gibt.

Im Intranet ist ein Leitfaden zur Nutzung der Telefon- und Videokonferenzen verfügbar, jedoch scheint dies nicht weitläufig bekannt zu sein, weshalb nochmals auf den existierenden Leitfaden hingewiesen werden sollte. Zusätzlich sollte der Leitfaden ausgedruckt jeder Anlage beiliegen, so dass man bei Problemen schnell Hilfe finden kann ohne lange suchen zu müssen. Falls der Leitfaden noch keine Hinweise bzw. Tipps zum richtigen Verhalten bei Telefon- und Videokonferenzen enthält (z. B. Diskussionsverhalten, Lautstärke und Geschwindigkeit beim Sprechen beachten), sollten diese ergänzt werden.

Bei Bedarf können auch auf Anfrage kurze Einführungskurse von entsprechendem Fachpersonal angeboten werden, die sowohl die Technik selbst nochmals erklären, aber auch die Verhaltenshinweise vermitteln.

Aufgrund der Kritik an der Technik, sollten die vorhandenen Anlagen nochmals in Bezug auf den Stand der Technik überprüft und ggf. erneuert werden.

Mitfahrbörse

Die Bekanntheit der Mitfahrbörse ist sehr zufriedenstellend. Auch wenn einige Mitarbeiter sich bzgl. der Nutzungsangabe nicht korrekt geäußert haben¹⁷, ist die Nutzerquote der Mitfahrbörse sehr gering und könnte daher noch gesteigert werden. Als erstes sollten die eingestellten Daten auf Aktualität kontrolliert und ggf. bereinigt werden. Grundsätzlich sollte eine solche Kontrolle regelmäßig und bestenfalls automatisch durchgeführt werden. Dies ist beispielsweise über eine automatisiert verschickte Mail an den Inserenten einer Anzeige möglich, die z. B. nach 1 Monat abfragt, ob die Anzeige noch aktuell ist und demnach weiter bestehen bleiben soll oder gelöscht werden kann.

Diensträder

Die Diensträder weisen eine relativ hohe Bekanntheit, aber gleichzeitig auch eine nicht sehr hohe Nutzerquote auf. Es ist zu vermuten, dass dies mit der Vielzahl an ebenfalls umweltverträglichen Alternativen (zu Fuß, eigenes Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel) zu begründen ist. Dennoch haben einige Mitarbeiter bemängelt, dass nicht genügend Diensträder vor Ort sind und daher die Nutzung nicht immer möglich ist bzw. war. Um den konkreten Bedarf an Diensträdern zu ermitteln, wäre es daher sinnvoll, die Nachfrage zu protokollieren, d. h. festzuhalten, wie häufig ein Rad ausgeliehen wird bzw. ausgeliehen werden wollte und nicht verfügbar war.

Auch wenn die Nutzerzahlen sehr wahrscheinlich nicht übermäßig gesteigert werden können, kann die Qualität der Dienstleistung noch verbessert werden. Dies ist beispielsweise durch eine Kontrolle der Funktionstüchtigkeit und des ordnungsgemäßen Zustand der Diensträder möglich. Falls dies nicht bereits regelmäßig durchgeführt wird, sollte dies getan werden.

Radwerkzeugkoffer

Im Gegensatz zu den Diensträdern ist das Vorhandensein der Radwerkzeugkoffer nicht so bekannt. Dies sollte daher stärker publik gemacht werden. Des Weiteren sollte die Qualität des Werkzeuges geprüft und evtl. besseres Werkzeug angeschafft werden, da dies von mehreren Mitarbeiter bemängelten wurde. Falls noch keine Luftpumpen dem Werkzeugkoffer beiliegen, sollte dies noch nachgeholt werden.

Umkleide- und Duschmöglichkeiten

Die Bekanntheit der Umkleide- und Duschmöglichkeiten ist zufriedenstellend, jedoch wurde von den Mitarbeitern vor allem der Zustand bzw. die Sauberkeit der Einrichtungen kritisiert. Die Schließfächer, wenn denn welche vorhanden sind, sind dauerhaft belegt und die Duschräume schmutzig. Hier kann durch eine Regelmäßige Kontrolle und Grundreinigung schnell Abhilfe geleistet werden. Da zur Sicherheit Wertgegenstände eingeschlossen werden sollten, sind an allen Dienststandorten mit Duschen und Umkleiden auch Schließfächer erforderlich.

¹⁷ Entgegen ihren eigenen Angaben haben einige Mitarbeiter die Mitfahrbörse doch schon einmal genutzt, jedoch ohne Erfolg.

Grundsätzlich sollte nochmals die Nutzungsmöglichkeit der Umkleideräume und der Duschen bekannt gemacht werden und dabei auch auf erforderliche Verhaltensregeln hingewiesen werden (z. B. Schließfächer nicht dauerhaft belegen, Räume sauber verlassen, etc.).

Informationen zum Mobilitätsmanagement im Intranet

Da die Informationen vielen Mitarbeitern nicht bekannt bzw. deren Funktion nicht verständlich sind, ist es sinnvoll, die Informationen inhaltlich nochmals zu überarbeiten und dabei den Sinn und Zweck stärker zu verdeutlichen. Sind die Informationen überarbeitet, sollte nochmals auf deren Existenz deutlich hingewiesen werden.

Informationen zum öffentlichen Verkehr im Intranet

Da die Informationen zum öffentlichen Verkehr (z. B. Fahrplan) i. d. R. durch die Verkehrsbetriebe selbst im Internet angeboten werden und dieser Informationsweg den meisten Mitarbeitern direkter erscheint, ist eine Dopplung der Informationen durch Darstellung im Intranet nicht notwendig. Zudem ist der Pflegeaufwand relativ hoch. Es wäre daher besser, lediglich die Links zu den entsprechenden Verkehrsunternehmen auf den eigenen Intranetseiten anzubieten, so dass die Mitarbeiter die Information erhalten, wo sie aktuelle Informationen finden können.

Jobticket

Durch die fehlende Unterscheidung zwischen DB-Jobticket und Nahverkehrs-Jobticket in Bezug auf die Ermittlung der Bekanntheit und Nutzung von Jobtickets, kann an dieser Stelle keine differenzierte Aussage bzgl. der beiden Arten getroffen werden.

Die Bekanntheit und auch die Nutzerquote der Jobtickets sollte im Hinblick auf eine umweltverträgliche Verkehrsabwicklung noch gesteigert werden. Dazu sind zwei Maßnahmen notwendig. Zum einen sollten die Informationen über die verschiedenen Möglichkeiten beim Jobticket verbessert werden (z. B. Wer kann ein DB-Jobticket beziehen? An welchen Standorten sind Nahverkehrs-Jobtickets verfügbar? Wie setzt sich der Ticketpreis zusammen?), da die bisherige Informationspolitik anscheinend diesbezüglich nicht ausreichend ist.

Generell scheinen die bestehenden Vorteile des Jobtickets noch kein großer Anreiz zum Kauf eines Jobtickets zu sein, zumindest lassen dies die Bemerkungen der Mitarbeiter bzgl. der Nichtnutzung und der Bewertung des Jobtickets vermuten. Gewünscht wird zum einen eine weitere Preisvergünstigung oder aber auch die Mitnahmemöglichkeit eines Fahrrades oder des Partners, zumindest am Abend und am Wochenende. Eine Reduzierung des Ticketpreises könnte beispielsweise über die eingenommenen Pkw-Stellplatzgebühren erfolgen, wenn sich das UBA denn dazu entschließt, ein Parkraummanagementsystem einzuführen.

Im Zusammenhang mit den Jobtickets für den Nahverkehrsbereich wäre zudem denkbar, dass man sich mit anderen am Standort ansässigen größeren Unternehmen zusammenschließt (z. B. eine Kooperation mit der FH Dessau-Roßlau oder dem Unternehmen Q-Cells in Wolfen) und gemeinsam in die Verhandlungen mit dem örtlichen Verkehrsverbund einsteigt. Je größer der potentielle Abnehmerkreis, desto größer sind die Aussichten auf ein akzeptables Angebot.

Mitwohnbörse

Die Einrichtung einer Mitwohnbörse ist eine noch nicht vorhandene Mobilitätsmanagement-Maßnahme. Die Auswertungsergebnisse zeigen, dass einige Mitarbeiter, vor allem vom Dienststandort Dessau-Roßlau, Interesse an einer Mitwohnbörse haben. Da ähnlich zur Mitfahrbörse keine laufenden Kosten, sondern lediglich einmalig Kosten bzw. Arbeitszeit für die Einrichtung anfallen, wäre es sinnvoll, die Mitwohnbörse intern im UBA anzubieten.

Damit nicht die gleichen Kritikpunkte wie bei der jetzigen Mitfahrbörse anfallen, ist auch hier auf die Aktualität der Dateneinträge zu achten. Es sollte daher wieder eine automatische Abfrage an den Inserenten zur Bestätigung der Datenaktualität eingerichtet werden.

Bei der Einstellung eines Suchinserates sollte mit abgefragt werden, ob der Inserent grundsätzlich nur Untermieter sein möchte, oder ob er auch bereit wäre, eine Wohnung als Mitmieter (Eintrag im Mietvertrag) anzumieten. Mietgesuche mit dem Zusatz Mitmieter könnten sich so auch zu einer Wohngemeinschaft zusammen finden, wodurch eine Nutzung mit Erfolg größere Aussichten hat.

Faltfahrrad

Die Meinungen bzgl. des Faltfahrrades für Dienstreisen sind sehr konträr. Die einen befürworten die Anschaffung, die anderen halten sie für unsinnig. Da das absolute Interesse in Dessau-Roßlau am größten ist (97 Befürworter und weitere 167 evtl. Nutzer), ist hier die Anschaffung eines Faltrades zur Erprobung am sinnvollsten.

Aufgrund der engen Zusammenarbeit zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer hat das UBA schon vor Fertigstellung des Schlussberichtes basierend auf den Auswertungsergebnissen am Dienststandort Dessau-Rosslau ein Faltrad angeschafft. Das Rad ist an der Pforte stationiert.

Wenn die Nutzung des Faltrades ähnlich zur empfohlenen Nachfrageprotokollierung bzgl. der Dienstfahrräder dokumentiert wird, kann bei Auswertung dieser Daten der Anschaffungsbedarf von weiteren Rädern abgeleitet werden.

Generell ist über die sonstigen Mitteilungsmöglichkeiten bei den Gründen für eine evtl. Nichtnutzung zu erkennen, dass den Mitarbeitern noch weitere Informationen wie z. B. über das Gewicht und die Handhabung des Faltrades fehlen. Daher ist eine Bereitstellung von weiteren Informationen für die Nutzung zur Steigerung der Akzeptanz und damit der Nutzerquote sehr wichtig.

4.2 Verbesserungspotenziale bzgl. verschiedener Verkehrsbereiche

Obwohl Telearbeit und mobiles Arbeiten auch im Rahmen der Verbesserungspotenziale mit abgefragt wurden, sind die zugehörigen Handlungsempfehlungen bereits im vorangegangenen Kapitel 4.1 zusammen mit den Empfehlungen für die anderen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen aufgeführt. An dieser Stelle wird daher auf Telearbeit und mobiles Arbeiten nicht mehr eingegangen. Es werden lediglich die Verbesserungspotenziale bzgl. der verschiedenen Verkehrsbereiche Pkw, öffentlicher Verkehr, Fahrrad- und Fußverkehr dargestellt.

Pkw-Verkehr

Da sich einige Mitarbeiter über die Pkw-Stellplatzverfügbarkeit beklagt haben, ist hier über eine Verbesserung nachzudenken. Da aber der Pkw-Verkehr im Grunde keine Förderung erfahren soll, muss gleichzeitig über die Einführung eines Parkraummanagementsystems nachgedacht werden. Pkw-Stellplätze sollten demnach nicht kostenlos und für jeden Mitarbeiter generell zur Verfügung gestellt werden, sondern nur für spezielle Nutzergruppen (z. B. Kunden, Fahrgemeinschaften, Schwerbehinderte) oder bei Bezahlung einer Stellplatzgebühr. Die Kennzeichnung der Parkerlaubnis kann wie bisher auch schon über einen Parkausweis erfolgen, der sichtbar im Auto hinterlegt werden muss. Dies hat auch den Vorteil, dass Fremd- bzw. Falschparker leicht zu identifizieren sind. Ein Parkraummanagementsystem erfordert jedoch auch eine regelmäßige Kontrolle und eine Sanktion bei regelwidrigem Verhalten.

Ist die Nachfrage nach einem Pkw-Stellplatz höher als die vorhandene Stellplatzzahl, muss der Anspruch auf einen Stellplatz ähnlich zur Telearbeit und zur mobilen Arbeit über ein Bewertungssystem geregelt werden.

Die Einführung eines Parkraummanagementsystems macht jedoch nur unter der Berücksichtigung der öffentlichen Parksituation im näheren Umfeld des Unternehmens Sinn. Sind dort genügend kostenlose Stellplätze verfügbar, besteht die Gefahr, dass die Pkw-Fahrer auf diesen Bereich ausweichen und ihr Fahrzeug im öffentlichen Raum abstellen. Hier müssten daher evtl. Gespräche mit der Stadt geführt werden, um eine gemeinsame Lösung zu finden.

Öffentlicher Verkehr

In Kapitel 4.1 sind bereits die Möglichkeiten zur Absatzsteigerung des Jobtickets genannt (Verbesserung der Informationen, Subventionierung, Verhandlung weiterer Vorteile durch Zusammenschluss mit anderen Unternehmen). An dieser Stelle wird daher auf eine Preisreduzierung nicht weiter eingegangen.

Neben der Fahrpreisreduzierung besteht vor allem in Bezug auf den Dienststandort Dessau-Roßlau der Bedarf der Verbesserung des Fahrplanangebotes. Die Mitarbeiter kritisieren zum einen die langsamen Verbindungen und zum anderen die geringe Taktdichte am Morgen. Auf Grundlage der Erkenntnisse zu der gewünschten Verbindungsart zwischen Berlin und Dessau-Roßlau (Direktverbindung lieber als Umsteigeverbindung) und den weiteren Anmerkungen zu einer fehlenden Anbindung von Dessau-Roßlau an das öffentliche Fernverkehrsnetz sollte diesbezüglich mit der DB AG verhandelt werden. Evtl. können auch hier andere ortsansässige Unternehmen hilfreich sein, mit denen man sich für die Verhandlungen mit der Bahn zusammenschließt, um eine stärkere Position einnehmen zu können.

Grundsätzlich sollte die DB AG und auch die Verkehrsverbünde des Nahverkehrs auf den schlechten Zustand ihrer Fahrzeuge hingewiesen werden. Die Ausstattung ist veraltet, teilweise in einem desolaten Zustand und zudem sind die Fahrzeuge oft verschmutzt. Zumindest ist dies den Mitteilungen der Mitarbeiter zu entnehmen, die unter anderem deshalb nicht die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen bzw. sich im Fahrzeug nicht wohl fühlen. Im Nahverkehr ist die NASA als Besteller in Sachsen-

Anhalt bereits mehrmals auf den schlechten Zustand der Züge hingewiesen worden.

Fahrrad- und Fußverkehr

Bezüglich des Verbesserungspotenzials beim Fahrrad- und beim Fußverkehr werden in beiden Fällen die schlechten Wegezustände (z. B. Oberflächenzustand, Wegbreite) der Wege bemängelt. In Gesprächen mit der Stadt sollte daher die Erneuerung der Geh- und Radwege und ggf. die Erweiterung des Wegenetzes besprochen werden.

Zusätzlich zu den Radwegen, wird auch der Zustand der Fahrradabstellanlagen kritisiert. Hier muss durch regelmäßige Kontrolle gewährleistet werden, dass die Anlagen sauber und funktionstüchtig sind. Um abgestellt und vergessene Fahrräder zu vermeiden, könnten kurz vor Ende der Fahrradsaison an allen geparkten Fahrrädern auffällige Zettel angebracht werden, die darauf hinweisen, dass alle Fahrräder, die nicht mehr im Gebrauch sind und demnach auch noch nach z. B. zwei Wochen mit dem Zettel dort stehen, entsorgt werden. Diese Fahrräder könnten für einen guten Zweck gespendet oder zur Nutzung als Dienstfahrrad wieder in einen funktionstüchtigen Zustand gebracht werden.

4.3 Weitere Maßnahmenvorschläge

Nachfolgend sind noch weitere Mobilitätsmanagement-Maßnahmenvorschläge aufgeführt, die sich nicht auf Grundlage der Auswertungsergebnisse ergeben haben, sondern die aus den Projekterfahrungen des Institutes zum Thema Mobilitätsmanagement beruhen. Die hier aufgeführten Maßnahmen erheben nicht den Anspruch der Vollständigkeit, sondern sind gezielt aufgrund der einfachen, schnellen und kostengünstigen Umsetzung ausgewählt worden.

Informationspaket für neue Mitarbeiter

Ein neuer Mitarbeiter kennt sich in der Struktur des Unternehmens noch nicht aus und muss sich häufig mit nur geringer Hilfestellung zurechtfinden. Bevor sich ein bestimmtes Verhalten, z. B. in Bezug auf die Durchführung einer Dienstreise, festgesetzt hat, ist es sinnvoll, dem neuen Mitarbeiter direkt zu Beginn genügend Informationen an die Hand zu geben, so dass er sich der Unternehmenspolitik frühzeitig anpassen kann. Hierzu müssten alle wichtigen Informationen rund um das Umweltbundesamt in einer Art Informationsbroschüre zusammengestellt werden (Wo finde ich was? Wer ist für was zuständig? Wer kann mir bei Problemen weiterhelfen? etc.), die der neue Mitarbeiter z. B. bei Vertragsunterschrift oder an seinem ersten Arbeitstag überreicht bekommt.

Mobilitätskosten- / CO₂-Emissionsrechner

Oft sind den Mitarbeitern ihre eigenen Mobilitätskosten gar nicht wirklich bekannt, weshalb die getroffenen Verkehrsmittelwahlentscheidungen zum Großteil nicht rational getroffen werden, sondern auf emotionalen Entscheidungen bzw. auf gewohntem Verhalten beruhen. Hier könnte ein angebotener Mobilitätskostenrechner hilfreich sein, mit dem die anfallenden Mobilitätskosten bezogen auf ein Jahr für verschiedene Verkehrsmittel berechnet werden können. Zusätzlich könnte den Mitarbeitern die durch ihr Verkehrsverhalten erzeugte CO₂-Menge mitgeteilt werden, so dass ihnen die Auswirkungen bewusst gemacht werden.

Solch ein Rechner kann entweder speziell auf die Bedürfnisse der Mitarbeiter im Unternehmen zugeschnitten selbst entwickelt werden, oder auf den eigenen Intranetseiten werden bereits verfügbare Rechner, wie z. B. der Umweltmobilcheck der DB AG, empfohlen.

Spritspar- und Fahrsicherheitstraining

Damit nicht vermeidbare Pkw-Fahrten dennoch möglichst umweltverträglich und vor allem sicher durchgeführt werden, könnte den Mitarbeitern die Teilnahme an einem Spritspar- und Fahrsicherheitstraining angeboten werden. Die positiven Auswirkungen würden sich dabei nicht nur auf den Arbeitsweg beschränken, sondern sich auch bei den privaten Wegen bemerkbar machen.

Fahrradcheck- und Reparaturtage, Fahrradkurse

Um auch die fahrradfahrenden Mitarbeiter bzw. ihr Fahrrad nach dem Winter wieder fit zu machen, könnte im Frühling zu Beginn der Fahrradsaison ein Fahrradcheck angeboten werden. Hierzu wird ein Fahrradmechaniker von einem ortsansässigen Fahrradladen ins Unternehmen eingeladen und jeder Mitarbeiter, der möchte, kann sein privates Fahrrad auf die Funktionstüchtigkeit überprüfen lassen. Dabei wird der Service vom Unternehmen gezahlt, die evtl. erforderlichen Ersatzteile müssen die Mitarbeiter selbst zahlen. Dadurch, dass der Mechaniker interessierte Mitarbeiter in Bezug auf die Anschaffung eines neuen Fahrrades beraten könnte, lässt der Fahrradladen evtl. mit sich über die Servicekosten handeln (z. B. reduzierter Stundenpreis oder Preisnachlass bei Kauf eines neuen Fahrrades durch einen Mitarbeiter).

Auf dem UBA Gesundheitstag im Juni 2009 wurde schon einmal ein Reparaturservice angeboten, der von den Mitarbeitern gut angenommen wurde. Aufgrund der positiven Resonanz bestehen bereits Überlegungen zu externem Service.

Einige Mitarbeiter haben mitgeteilt, dass sie kein Fahrrad fahren können. Es bietet sich daher evtl. an, einen Fahrradkurs anzubieten.

Stempelaktion

Das UBA hat im Jahr 2009 erfolgreich mit 144 Aktiven am bundesweiten Wettbewerb „Mit dem Rad zur Arbeit“ (www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de) teilgenommen. Innerhalb des bundeseinheitlichen Aktionszeitraumes (z. B. 2009: 01. Juni bis 31. August) fahren die Teilnehmer mindestens an 20 Tagen mit dem Rad zur Arbeit – von zu Hause aus oder kombiniert mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Zum einen tun

die teilnehmenden Mitarbeiter etwas für ihre Gesundheit, zum anderen nehmen sie am Ende an einer Verlosung teil.

Gleiches kann auch über die Durchführung einer ähnlichen betriebseigenen Aktion erreicht werden. Jeder Mitarbeiter, der morgens umweltverträglich zum Arbeitsplatz kommt, erhält einen Stempel auf einer Stempelkarte. Jede ausgefüllte Karte (z. B. 50 Stempel) kann dann an einer Verlosung teilnehmen, die viertel-, halb- oder jährlich stattfindet. Auch wenn hier für das Unternehmen Kosten für die Verlosung anfallen, motivieren evtl. die Identifikation mit dem eigenen Unternehmen und der fehlende Wettbewerbscharakter stärker zu einer Teilnahme.

5 Verbesserungsvorschläge für weitere Mobilitätsumfragen

Mit einer Beteiligungsquote von 53% kann die Durchführung der Mobilitätsumfrage 2009 als erfolgreich bezeichnet werden. Im Vergleich zu den Befragungsergebnissen der Umfrage aus dem Jahr 2006 lassen die aktuellen Auswertungsergebnisse leichte Unterschiede bzgl. der Arbeitswege erkennen. Da die Durchführung von Dienstreisen ausführlicher als in der vorangegangenen Befragung behandelt wurde, liegen hierzu neue Erkenntnisse vor.

Auf Grundlage der Ergebnisse zu der Bekanntheit und der Nutzung der einzelnen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen konnten zielgerichtet Verbesserungsvorschläge abgeleitet werden. Gleiches gilt bzgl. der Abfrage der Verbesserungspotenziale zu den einzelnen Verkehrsbereichen und ergänzend dazu bzgl. der Mitteilungsmöglichkeiten am Ende des Fragebogens.

Insgesamt lässt sich mit dem angewendeten Fragebogen die vorhandene Verkehrssituation relativ gut widerspiegeln und aufbauend darauf Handlungsempfehlungen gut ableiten. Besondere Fälle, wie z. B. wöchentlich wechselndes Verkehrsverhalten, können aufgrund der Komplexität nicht berücksichtigt werden. Da dies jedoch i. d. R. Einzelfälle sind, ist dies nicht so relevant. Auch die jahreszeitlichen Schwankungen bzw. die Unterschiede bei der Verkehrsmittelwahl in Bezug auf unterschiedliche Wetterlagen sind mit diesem Fragebogen nicht zu erfassen. Unter Berücksichtigung der bestehenden Länge des verwendeten Fragebogens und dem zusätzlich anfallenden Beantwortungsaufwand, sollte darauf auch weitestgehend verzichtet werden; es sei denn, dies ist genau die zu untersuchende Fragestellung.

Obwohl der verwendete Fragebogen der Mobilitätsumfrage 2009 (siehe auch Anhang) in einem Pretest auf Verständnis und Funktionalität überprüft wurde, zeigte die Durchführung der eigentlichen Mobilitätsumfrage kleinere Schwierigkeiten in Bezug auf die Befragungsdurchführung sowie auf den Fragebogen. Die meisten aufgetretenen Probleme lassen sich durch minimale Modifikationen beheben. Nachfolgend werden daher die aufgetretenen Schwierigkeiten und die zugehörigen Verbesserungsvorschläge dargestellt.

5.1 Befragungsdurchführung

Verwendung eines bekannten E-Mail-Absenders

Die E-Mail, die zu Beginn der Mobilitätsbefragung mit den zugehörigen Informationen und dem Zugangslink zum Online-Fragebogen an alle Mitarbeiter des UBA verschickt wurde, wurde vom Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr mit dem Absender „NoReply@ISB.msg-int.RWTH-Aachen.de“ verschickt. „NoReply“ ist eine gängige Kennzeichnung für Mailadressen, auf die man nicht antworten kann, jedoch wird diese auch des Öfteren bei ungewünschten SPAM-Mails verwendet. Obwohl bei der verschickten E-Mail über die Betreffzeile der konkrete Bezug zur UBA-Mobilitätsbefragung erkennbar war (Betreff: Zugriffslink zur Teilnahme an der UBA-Mobilitätsumfrage 2009), haben einige Mitarbeiter die Mail als SPAM-Mail identi-

ziert und ungelesen gelöscht. Mit Hilfe einer intern verschickten E-Mail an alle Mitarbeiter, die auf den Zusammenhang zwischen dem unbekannten Absender „NoReply“ und der Mobilitätsumfrage hinwies, konnten diese Personen über deren Rückmeldung herausgefunden und erneut angeschrieben werden.

Vor diesem Hintergrund ist für zukünftige Befragungen darauf zu achten, dass der Absender der E-Mails, die im Rahmen der Befragung verschickt werden, bekannt sein sollte. Verwendet man jedoch eine existierende persönliche Mail-Adresse, wie es beim Versenden des Erinnerungsschreibens getan wurde, so erhält diese Person auch alle Abwesenheitsmeldungen. Im Falle des Erinnerungsschreibens waren es rund 200 Mails, die nicht immer auf Anhieb als Abwesenheitsmeldung erkennbar waren. Falls eine nicht bekannte Mail-Adresse verwendet wird, sollte am besten in den Informationsunterlagen auf den bisher unbekannten E-Mail-Absender hingewiesen werden.

Hinweis auf die automatische Erstellung des Mailtextes

Da alle Mitarbeiter des UBA gleichzeitig und mit den gleichen Informationen angeschrieben werden mussten, wurden der Mailtext sowie der persönliche Zugangslink jeder E-Mail automatisch generiert. Da es üblich ist, auf solch eine automatische Texterstellung hinzuweisen, wurde ein entsprechender Hinweis zu Beginn des Mailtextes aufgeführt (Hinweis: ----- automatisch generierter E-Mail-Text -----). Diese Tatsache im Zusammenhang mit dem unbekannten E-Mail-Absender verunsicherte die Empfänger, weshalb sie die E-Mail als Spam-Mail gelöscht haben. Insgesamt haben rund 15 Mitarbeiter die E-Mail gelöscht.

Wenn der Hinweis am Ende des Mailtextes aufgeführt oder im Text selbst einbauen wird, ist die automatische Textgenerierung nicht so offensichtlich und die Mitarbeiter sind nicht so schnell verunsichert.

Erinnerungsschreiben

Das Erinnerungsschreiben, welches ca. zwei Wochen nach Befragungsstart per Mail verschickt wurde, wurde an alle Mitarbeiter des UBA verschickt. Neben der Teilnahmeerinnerung wurde an alle Personen, die sich bereits an der Befragung beteiligt haben, ein Dank ausgesprochen. Leider wurde der Mailtext nicht von allen bis zum Schluss gelesen, wodurch einige Mitarbeiter, die bereits an der Befragung teilgenommen hatten, verunsichert waren und sich rückversichert haben, ob ihr Daten korrekt abgespeichert wurden.

Vor diesem Hintergrund ist es evtl. sinnvoller, dass der Dank für die Beteiligung zuerst ausgesprochen wird und die Erinnerung sowie die Hinweise zur Teilnahme erst danach aufgeführt werden.

5.2 Fragebogen

Tätigkeit an mehreren verschiedenen Dienststandorten

Die befragten Mitarbeiter konnten lediglich angeben an welchen Dienststandorten sie regelmäßig im Laufe einer Woche arbeiten und wie viele Tage sie dort tätig sind (Frage I.1 Arbeitsstandort). Wenn Mitarbeiter an einem festen Dienststandort arbeiten, dies trifft auf den Großteil zu, kann das Verkehrsverhalten bzgl. der Arbeitswe-

ge dem jeweiligen zugehörigen Dienststandort genau zugeordnet werden. Arbeitet jedoch eine Person regelmäßig an mehr als einem Standort, ist dies aufgrund der fehlenden Angabe, an welchem Wochentag der Mitarbeiter wo arbeitet, nicht möglich. Die Daten können in diesen Fällen lediglich allen angegebenen Dienststandorten zugeteilt werden, wodurch jedoch streng genommen eine leichte Verzerrung der Auswertungsdaten entsteht.

Durch eine vorgeschobene Filterfrage (z. B. „Arbeiten Sie regelmäßig an mehr als einem Dienststandort?“) kann der geringe Personenanteil identifiziert werden, der an mehr als einem Dienststandort tätig ist. Diese Personen müssen genau angeben, an welchen Wochentagen sie wo arbeiten. Durch diese zusätzlichen Informationen kann das erfasste wöchentliche Verkehrsverhalten genau den einzelnen Dienststandorten zugeordnet werden, wodurch die oben erwähnte Verzerrung vermieden wird. Des Weiteren ist die Angabe des Hauptdienststandortes für die Zuordnung dieser Personen zu einem konkreten Standort (z. B. zur Bestimmung der Beteiligungsquoten) notwendig. Für Mitarbeiter mit festem Dienststandort entstehen keine Änderungen.

Arbeitswege und Verkehrsmittelwahl differenziert nach Wochentagen

Bezüglich der Arbeitswege (Frage I.4: Dauer und Entfernung) sowie der zugehörigen Verkehrsmittelwahl (Frage I.5) wurden lediglich die Wochentage Montag bis einschließlich Freitag berücksichtigt.

Da es jedoch auch Wochenpendler gibt, die statt Montagmorgen schon am Sonntagabend zum Nebenwohnsitz bzw. statt Freitagabend erst Samstagmorgen zurück zum Hauptwohnsitz fahren, sollten hier für die nächste Befragung auch die Wochenendtage Samstag und Sonntag mit aufgeführt werden.

Gründe der Verkehrsmittelwahl

Die befragten Mitarbeiter wurden zu jedem angegebenen Verkehrsmittel nach dem Grund ihrer Wahl gefragt (Frage I.6). Hierzu standen mehrere vorformulierte Gründe zur Auswahl. Die Auswertungsergebnisse der Frage I.6 lassen erkennen, dass einige der vorformulierten Gründe bei bestimmten Verkehrsmitteln nie ausgewählt wurden, statt dessen aber über die sonstigen Mitteilungen andere Gründe mehrfach genannt wurden.

Vor diesem Hintergrund werden die nachfolgenden Änderungen vorgeschlagen (vgl. Tab. 8).

Mobilitätsumfrage 2009		Korrekturvorschläge
Pkw, alleine (analog Motorrad, Moped)		
• Umweltschutzaspekt		weg lassen
• Gesundheit / Stressfrei		• Stressfrei • Gesundheit / Behinderung
Pkw, Fahrgemeinschaft		
• Gesundheit / Stressfrei		• Stressfrei • Gesundheit / Behinderung
Öffentlicher Verkehr (Nah-, Regional- und Fernverkehr)		
• Transport von Gepäck		weg lassen
		neu: keine (sinnvolle) Alternative
• Gesundheit / Stressfrei		• Stressfrei • Gesundheit / Behinderung
Fahrrad		
• Sicherheit		weg lassen
		neu: keine (sinnvolle) Alternative
• Gesundheit / Stressfrei		• Stressfrei • Gesundheit / Behinderung
Zu Fuß		
• Transport von Gepäck		weg lassen
		neu: kurze Entfernung
• Gesundheit / Stressfrei		• Stressfrei • Gesundheit / Behinderung

Tab. 8: Korrekturvorschläge bzgl. der Gründe für die Verkehrsmittelwahl (Frage I.6)

Interesse an einer Fahrgemeinschaft

Alle Personen, die mindestens einmal mit dem Pkw alleine zur Arbeit fahren, werden zu ihrem Interesse an einer Fahrgemeinschaft befragt. Lediglich die Personen, die kein Interesse haben, sollten dies kurz begründen.

Die Auswertungsergebnisse zeigen jedoch, dass einige Mitarbeiter Interesse an einer Fahrgemeinschaft haben, bisher aber noch nicht in einer mitfahren. Die genauen Gründe können ohne eine weitere Frage dazu nicht ermittelt werden. Es wird daher empfohlen, hierzu eine weitere Frage nach den Gründen zu stellen (z. B. „Wenn Sie ein Interesse haben und derzeit noch nicht in einer Fahrgemeinschaft mitfahren, was sind die Gründe für die fehlende Umsetzung?“).

Bevorzugte Bahnverbindung

Alle Personen, die bezüglich der Verkehrsmittelwahl im Zusammenhang mit ihrem Arbeitsweg die Verkehrsmittel „Pkw, alleine“, „Pkw, Fahrgemeinschaft“ oder „Motorrad, Moped“ angegeben haben, erhalten zusätzliche Fragen (Ist Ihnen die Fahrtzeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln bekannt? Welche Fahrtzeit mit den öffentlichen Verkehrsmitteln wäre für Sie noch akzeptabel? Warum kommen an diesen Tagen für Sie die öffentlichen Verkehrsmittel nicht in Frage? Würden Sie bei einer vergleichbaren Reisezeit zwischen Pkw und Bahn auf die öffentlichen Verkehrsmittel umsteigen?). In diesem Zusammenhang wurden die potentiellen Umsteiger zusätzlich zu einer bevorzugten Bahnverbindung, d. h. eine schnelle RE-Direktverbindung oder eine IC-Verbindung mit kurzer Umstiegszeit in RE/RB, befragt (Frage I.12, zweiter Teil). Aufgrund dessen, dass die Personen, die bereits jetzt schon die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen und man davon ausgegangen ist, dass diese mit

dem bestehenden Angebot bereits „zufrieden“ sind und man ihnen keine unnötigen Fragen stellen wollte, wurde diese Personengruppe („ÖV-Nutzer“) nicht zu der bevorzugten Bahnverbindung befragt.

Auf Grundlage der Rückmeldungen einiger Mitarbeiter stellte sich heraus, dass auch ÖV-Nutzer sich zu dieser Frage gerne geäußert hätten. Es wäre daher sinnvoll, die Frage nach der bevorzugten Bahnverbindung in der nächsten Befragung gleichberechtigt den potentiellen Umsteigern und den ÖV-Nutzern zu stellen. Dies ermöglicht sowohl die Darstellung eines gemeinsamen Meinungsbildes, als auch eine Differenzierung des Meinungsbildes nach Untergruppen durch die Verwendung von Filtern in der Datenanalyse. Des Weiteren sollte in der nächsten Befragung nicht nach der Zuggattung RE oder IC/ICE gefragt werden, sondern nach qualitativen Merkmalen die eine Verkehrsmittelwahl direkt beeinflussen. Dies könnten zum Beispiel Merkmale wie Tarif (Preis), Taktfrequenz, Reisezeit mit und ohne Umstieg, Komfort und Zuverlässigkeit der Zugverbindung sein.

Dienstreisen

Um die Anzahl der Fragen optisch zu reduzieren, ist es sinnvoll, thematisch gleiche Fragen in einer Frage zusammen zu fassen. Vor diesem Hintergrund können die beiden Fragen II.5 (Verkehrsmittelnutzung bei Inlandsdienstreisen) und II.6 (Verkehrsmittelnutzung bei Auslandsdienstreisen) zu einer Frage II.5 zusammengefasst werden (analog zu Frage II.4).

Des Weiteren bezieht sich die Frage II.4 (Buchung) nicht wie Frage II.3 und II.5/II.6 auf die letzte durchgeführte Dienstreise und sollte daher auch zwecks besseren Verständnisses erst nach Frage II.5/II.6 gestellt werden.

Mobilitätsmanagement-Maßnahme „Jobticket“

Um die Bekanntheit und die Nutzung der verschiedenen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen zu ermitteln, wurden zu jeder einzelnen Maßnahme mehrere Fragen gestellt. Dabei wurde das Jobticket nicht nach DB-Jobticket und Jobticket des Nahverkehrs unterschieden.

Um hier konkretere Aussageergebnisse zu erhalten, sollten die Jobticketarten getrennt abgefragt werden.

Postleitzahl des Hauptwohnsitzes

Zur Identifizierung des Hauptwohnsitzes sollten die Mitarbeiter die vollständige Postleitzahl, d. h. alle fünf Ziffern, angeben. Einige Mitarbeiter meldeten zurück, dass ihnen diese Angabe zu persönlich erscheint und sie daher diese Angabe verweigern würden. In der Mobilitätsumfrage 2006 wurde nicht nach der Postleitzahl, sondern lediglich nach dem Bundesland des Hauptwohnsitzes gefragt.

Da die Angabe der Bundesländer lediglich eine sehr grobe räumliche Strukturierung der Wohnstandorte ermöglicht, die Angabe der vollständigen Postleitzahl jedoch als zu persönlich empfunden wurde, wäre evtl. die Abfrage der Postleitzahlregion, die über die ersten zwei Ziffern der Postleitzahl erfasst wird, eine sinnvolle Alternative.

ANHANG

Anhang – Tabellen

Tab. A-1:	Beteiligungsquote differenziert nach Dienststandorten.....	85
Tab. A-2:	Beteiligungsquote differenziert nach Altersgruppen und Dienststandorten.....	85
Tab. A-3:	Beteiligungsquote differenziert nach Beschäftigungsgruppen und Dienststandorten.....	86
Tab. A-4:	Beteiligungsquote differenziert nach Geschlecht und Dienststandorten	86
Tab. A-5:	Beteiligungsquote differenziert nach Voll-/Teilzeit und Dienststandorten.....	87
Tab. A-6:	Beteiligungsquote differenziert nach un-/befristeter Beschäftigung und Dienststandorten.....	87
Tab. A-7:	Hauptwohnsitze (Bundesländer) der Mitarbeiter differenziert nach Dienststandorten.....	88
Tab. A-8:	Durchschnittliche Dauer und Länge des Arbeitsweges nach Dienststandorten.....	88
Tab. A-9:	Anzahl der Wochenend- und Fernpendler differenziert nach Dienststellen	89
Tab. A-10:	Verkehrsmittelnutzung differenziert nach Dienststandorten	91
Tab. A-11:	Wegeanteile bis zu einer Entfernung von 1,5 km differenziert nach Dienststandorten.....	91
Tab. A-12:	Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen differenziert nach Dienststellen...	94
Tab. A-13:	ÖV-Umsteigeanteile differenziert nach Dienststandorten	94
Tab. A-14:	Pkw-Führerscheinbesitz differenziert nach Dienststandorten.....	94
Tab. A-15:	Pkw-Verfügbarkeit für den Arbeitsweg differenziert nach Dienststandorten.....	95
Tab. A-16:	Dienstreisetage im Jahr differenziert nach Dienststandorten	96
Tab. A-17:	Dauer der letzten Dienstreise differenziert nach Dienststandorten....	98
Tab. A-18:	Ziel der letzten Dienstreise differenziert nach Dienststandorten.....	99
Tab. A-19:	Verkehrsmittelwahl bei der letzten Dienstreise differenziert nach Dienststandorten.....	100
Tab. A-20:	Interesse an einer Mitwohnbörse differenziert nach Dienststandorten	103

Tab. A-21:	Interesse an einem Pendlerzimmer in Dessau-Roßlau differenziert nach Dienststandorten	104
Tab. A-22:	Verbesserungsbedürftige Bereiche differenziert nach Dienststandorten	104
Tab. A-23:	Sonstige Nennungen von Verbesserungsmaßnahmen für den Pkw-Verkehr.....	105
Tab. A-24:	Sonstige Nennungen von Verbesserungsmaßnahmen für den öffentlichen Verkehr	107
Tab. A-25:	Sonstige Nennungen von Verbesserungsmaßnahmen für den Fahrradverkehr.....	108
Tab. A-26:	Sonstige Nennungen von Verbesserungsmaßnahmen für den Fußverkehr	108
Tab. A-27:	Sonstige Nennungen von Verbesserungsmaßnahmen für Telearbeit/Mobiles Arbeiten.....	109
Tab. A-28:	Mitteilungen – Öffentlicher Verkehr	113
Tab. A-29:	Mitteilungen – Fahrradverkehr	114
Tab. A-30:	Mitteilungen – Motorisierter Individualverkehr.....	115
Tab. A-31:	Mitteilungen – Dienstreisen	116
Tab. A-32:	Mitteilungen – Mobilitätsmanagement-Maßnahmen	118
Tab. A-33:	Mitteilungen – Befragung	119
Tab. A-34:	Mitteilungen – Sonstiges	120

Anhang – Abbildungen

Abb. A-1:	Dauer des Arbeitsweges am Montag differenziert nach Dienststandorten	89
Abb. A-2:	Dauer des Arbeitsweges am Mittwoch differenziert nach Dienststandorten	90
Abb. A-3:	Verkehrsmittelwahl am Montag differenziert nach Dienststandorten .	92
Abb. A-4:	Verkehrsmittelwahl am Mittwoch differenziert nach Dienststandorten	93
Abb. A-5:	In- und Auslandsdienstreisende differenziert nach Dienststandorten	95
Abb. A-6:	Buchungsart von Auslandsdienstreisen differenziert nach Dienststandorten	97
Abb. A-7:	Dauer der letzten Auslandsdienstreise differenziert nach ausgewählten Dienststandorten	97
Abb. A-8:	Verkehrsmittelwahl der letzten Inlandsdienstreise differenziert nach ausgewählten Dienststandorten	100

Abb. A-9:	Bekanntheit und Nutzung der vorhandenen verkehrsvermeidenden Mobilitätsmanagement-Maßnahmen	101
Abb. A-10:	Gründe für die Bewertung mit Note 4 oder Note 5 – Telefonkonferenz	101
Abb. A-11:	Gründe für die Bewertung mit Note 4 oder Note 5 – Videokonferenz	102
Abb. A-12:	Bekanntheit und Nutzung der vorhandenen verkehrsverlagernden Mobilitätsmanagement-Maßnahmen	102
Abb. A-13:	Interesse an einem Faltrad für Dienstreisen differenziert nach Dienststandorten.....	103
Abb. A-14:	Verbesserungsmaßnahmen für den Pkw-Verkehr.....	105
Abb. A-15:	Verbesserungsmaßnahmen für den öffentlichen Verkehr	106
Abb. A-16:	Verbesserungsmaßnahmen für den Fahrrad-Verkehr	107
Abb. A-17:	Verbesserungsmaßnahmen für den Fußverkehr	108
Abb. A-18:	Verbesserungsmaßnahmen für Telearbeit/Mobiles Arbeiten.....	109
Abb. A-19:	Erinnerungsplakat.....	122

1. Auswertungsergebnisse

1.1 Struktur der Befragungsteilnehmer

	Beschäftigten- zahl (20.02.2009)	Teilnehmer, alle n (%)	Teilnehmer, alle (Mitarbeiter mit lediglich einem Dienststand-ort) n (%)	Teilnehmer, Fragebogen komplett n (%)
UBA, gesamt	1.389	814 (58,6%)	754 (54,3%)	734 (52,8%)
Dessau-Roßlau	758	529 (69,8%)	474 (62,5%)	489 (64,5%)
Berlin, Bismarckplatz	176	160 (90,9%)	111 (63,1%)	143 (81,3%)
Berlin, SRU	n.b.	5 (n.b.)	5 (n.b.)	5 (n.b.)
Berlin, Corrensplatz	95	61 (64,2%)	54 (56,8%)	56 (58,9%)
Berlin, Marienfelde	74	51 (68,9%)	43 (58,1%)	44 (59,5%)
Berlin, Haus 23	15	8 (53,3%)	7 (46,7%)	6 (40,0%)
Bad Elster	70	33 (47,1%)	31 (44,3%)	26 (37,1%)
Langen	43	24 (55,8%)	23 (53,5%)	21 (48,8%)
Messstellen	20	7 (35,0%)	6 (30,0%)	3 (15,0%)

n.b. = nicht bekannt

Tab. A-1: Beteiligungsquote differenziert nach Dienststandorten

	Teilnehmer [n / %]					
	< 20 J.	20-29 J.	30-39 J.	40-49 J.	50-59 J.	> 59 J.
UBA, gesamt	11 (1,5%)	110 (14,6%)	215 (28,6%)	215 (28,6%)	182 (24,2%)	18 (2,4%)
Dessau-Roßlau	8 (1,6%)	85 (17,0%)	152 (30,4%)	145 (29,0%)	103 (20,6%)	7 (1,4%)
Berlin, Bismarckplatz	1 (0,7%)	15 (10,4%)	42 (29,2%)	47 (32,6%)	32 (22,2%)	7 (4,9%)
Berlin, SRU	0 (0,0%)	0 (0,0%)	2 (40,0%)	3 (60,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)
Berlin, Corrensplatz	1 (1,8%)	4 (7,0%)	13 (22,8%)	9 (15,8%)	26 (45,6%)	4 (7,0%)
Berlin, Marienfelde	0 (0,0%)	5 (11,4%)	9 (20,5%)	13 (29,5%)	16 (36,4%)	1 (2,3%)
Berlin, Haus 23	0 (0,0%)	0 (0,0%)	1 (14,3%)	4 (57,1%)	2 (28,6%)	0 (0,0%)
Bad Elster	1 (3,7%)	2 (7,4%)	2 (7,4%)	8 (29,6%)	11 (40,7%)	3 (11,1%)
Langen	0 (0,0%)	1 (4,3%)	1 (4,3%)	7 (30,4%)	13 (56,5%)	1 (4,3%)
Messstellen	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	2 (66,7%)	1 (33,3%)	0 (0,0%)

Tab. A-2: Beteiligungsquote differenziert nach Altersgruppen und Dienststandorten

	Beschäftigtenzahlen [Stand: 20.02.2009]			Teilnehmer [n / %]		
	Beamte	Tarif	Ausbildung	Beamte	Tarif	Ausbildung
Dessau-Roßlau	163 (21,5%)	558 (73,6%)	37 (4,9%)	95 (19,0%)	393 (78,6%)	12 (2,4%)
Berlin, Bismarckplatz	45 (25,6%)	131 (74,4%)	n.b.	36 (25,0%)	106 (73,6%)	2 (1,4%)
Berlin, SRU	n.b.	n.b.	n.b.	0 (0,0%)	5 (100,0%)	0 (0,0%)
Berlin, Corrensplatz	14 (14,7%)	81 (85,3%)	n.b.	8 (14,0%)	47 (82,5%)	2 (3,5%)
Berlin, Marienfelde	13 (17,6%)	61 (82,4%)	n.b.	10 (22,7%)	33 (75,0%)	1 (2,3%)
Berlin, Haus 23	1 (6,7%)	14 (93,3%)	n.b.	1 (7,1%)	6 (42,9%)	7 (50,0%)
Bad Elster	2 (2,9%)	57 (81,4%)	11 (15,7%)	1 (3,7%)	25 (92,6%)	1 (3,7%)
Langen	6 (14,0%)	32 (74,4%)	5 (11,6%)	4 (8,7%)	19 (41,3%)	23 (50,0%)
Messstellen	4 (20,0%)	16 (80,0%)	0 (0,0%)	1 (16,7%)	2 (33,3%)	3 (50,0%)

n.b. = nicht bekannt

Tab. A-3: Beteiligungsquote differenziert nach Beschäftigungsgruppen und Dienststandorten

	Beschäftigtenzahlen [Stand: 20.02.2009]		Teilnehmer [n / %]	
	männlich	weiblich	männlich	weiblich
Dessau-Roßlau	328 (43,3%)	430 (56,7%)	216 (43,2%)	284 (56,8%)
Berlin, Bismarckplatz	72 (40,9%)	104 (59,1%)	65 (45,1%)	79 (54,9%)
Berlin, SRU	n.b.	n.b.	1 (20,0%)	4 (80,0%)
Berlin, Corrensplatz	33 (34,7%)	62 (65,3%)	20 (35,1%)	37 (64,9%)
Berlin, Marienfelde	40 (54,1%)	34 (45,9%)	24 (54,5%)	20 (45,5%)
Berlin, Haus 23	3 (20,0%)	12 (80,0%)	4 (57,1%)	3 (42,9%)
Bad Elster	23 (32,9%)	47 (67,1%)	7 (25,9%)	20 (74,1%)
Langen	25 (58,1%)	18 (41,9%)	11 (47,8%)	12 (52,2%)
Messstellen	15 (75,0%)	5 (25,0%)	1 (33,3%)	2 (66,7%)

n.b. = nicht bekannt

Tab. A-4: Beteiligungsquote differenziert nach Geschlecht und Dienststandorten

	Beschäftigtenzahlen [Stand: 15.09.2009]		Teilnehmer [n / %]	
	Vollzeit	Teilzeit	Vollzeit	Teilzeit
Dessau-Roßlau	606 (79,9%)	244 (32,2%)	378 (75,6%)	122 (24,4%)
Berlin, Bismarckplatz	134 (76,1%)	57 (32,4%)	103 (71,5%)	41 (28,5%)
Berlin, SRU	12 (48,0%)	13 (52,0%)	3 (60,0%)	2 (40,0%)
Berlin, Corrensplatz	79 (68,1%)	37 (31,9%)	41 (71,9%)	16 (28,1%)
Berlin, Marienfelde	64 (73,6%)	23 (26,4%)	33 (75,0%)	11 (25,0%)
Berlin, Haus 23	11 (73,3%)	4 (26,7%)	6 (85,7%)	1 (14,3%)
Bad Elster	38 (66,7%)	19 (33,3%)	20 (74,1%)	7 (25,9%)
Langen	30 (65,2%)	16 (34,8%)	13 (56,5%)	10 (43,5%)
Messstellen	19 (86,4%)	3 (13,6%)	2 (66,7%)	1 (33,3%)

Tab. A-5: Beteiligungsquote differenziert nach Voll-/Teilzeit und Dienststandorten

	Beschäftigtenzahlen [Stand: 15.09.2009]		Teilnehmer [n / %]	
	unbefristet	befristet	unbefristet	befristet
Dessau-Roßlau	653 (76,8%)	197 (23,2%)	151 (30,2%)	349 (69,8%)
Berlin, Bismarckplatz	156 (81,7%)	35 (18,3%)	28 (19,4%)	116 (80,6%)
Berlin, SRU	14 (56,0%)	11 (44,0%)	2 (40,0%)	3 (60,0%)
Berlin, Corrensplatz	93 (80,2%)	23 (19,8%)	17 (29,8%)	40 (70,2%)
Berlin, Marienfelde	70 (80,5%)	17 (19,5%)	8 (18,2%)	36 (81,8%)
Berlin, Haus 23	13 (86,7%)	2 (13,3%)	7 (87,5%)	1 (12,5%)
Bad Elster	51 (89,5%)	6 (10,5%)	5 (18,5%)	22 (81,5%)
Langen	42 (91,3%)	4 (8,7%)	6 (26,1%)	17 (73,9%)
Messstellen	17 (77,3%)	5 (22,7%)	2 (66,7%)	1 (33,3%)

Tab. A-6: Beteiligungsquote differenziert nach un-/befristeter Beschäftigung und Dienststandorten

1.2 Arbeitswege

	BW	Bay	B	BBG	HB	HH	He	MV	Nds	NRW	RP	Sa	SaAn	SH	TH
	Anzahl														
UBA, gesamt (n=737Pers.)	1	2	317	71	2	5	23	1	7	1	2	71	226	1	7
Dessau-Roßlau (n=494)	-	-	156	43	2	4	4	-	7	1	1	46	223	1	6
Berlin, Bismarckpl. (n=142)	-	-	120	16		-	-	1	-	-	-	2	3	-	-
Berlin, SRU (n=5)	-	-	4	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Berlin, Correnspl. (n=56)	-	-	47	6	-	1	-	-	-	-	-	1	1	-	-
Berlin, Marienfelde (n=43)	-	-	35	7	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-
Berlin, Haus 23 (n=6)	-	-	5	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Bad Elster (n=26)	-	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	24	-	-	-
Langen (n=21)	-	1	-	-	-	-	19	-	-	-	1	-	-	-	-
Messstellen (n=3)	1	-	-	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1

Tab. A-7: Hauptwohnsitze (Bundesländer) der Mitarbeiter differenziert nach Dienststandorten

	Durchschnittliche Dauer des Arbeitsweges, einfache Entfernung [min]	Durchschnittliche Länge des Arbeitsweges, einfache Entfernung [km]
UBA, gesamt	46,6	37,5
Dessau-Roßlau	50,8	48,1
Berlin, Bismarckplatz	52,8	36,1
Berlin, SRU	38,0	10,4
Berlin, Corrensplatz	36,6	17,4
Berlin, Marienfelde	41,1	19,9
Berlin, Haus 23	43,5	18,2
Bad Elster	26,3	15,9
Langen	35,5	24,7
Messstellen	31,7	15,7

Tab. A-8: Durchschnittliche Dauer und Länge des Arbeitsweges nach Dienststandorten

	Wochenpendler (variierende Arbeitswegentfer- nungen im Laufe der Woche)	Tägliche Fernpendler (täglich eine Arbeitswegentfer- nung > 50km)
UBA, gesamt	152	149
Dessau-Roßlau	136	142
Berlin, Bismarckplatz	44	10
Berlin, SRU	0	0
Berlin, Corrensplatz	10	1
Berlin, Marienfelde	7	0
Berlin, Haus 23	2	1
Bad Elster	3	0
Langen	0	2
Messstellen	0	0

Tab. A-9: Anzahl der Wochenend- und Fernpendler differenziert nach Dienststellen

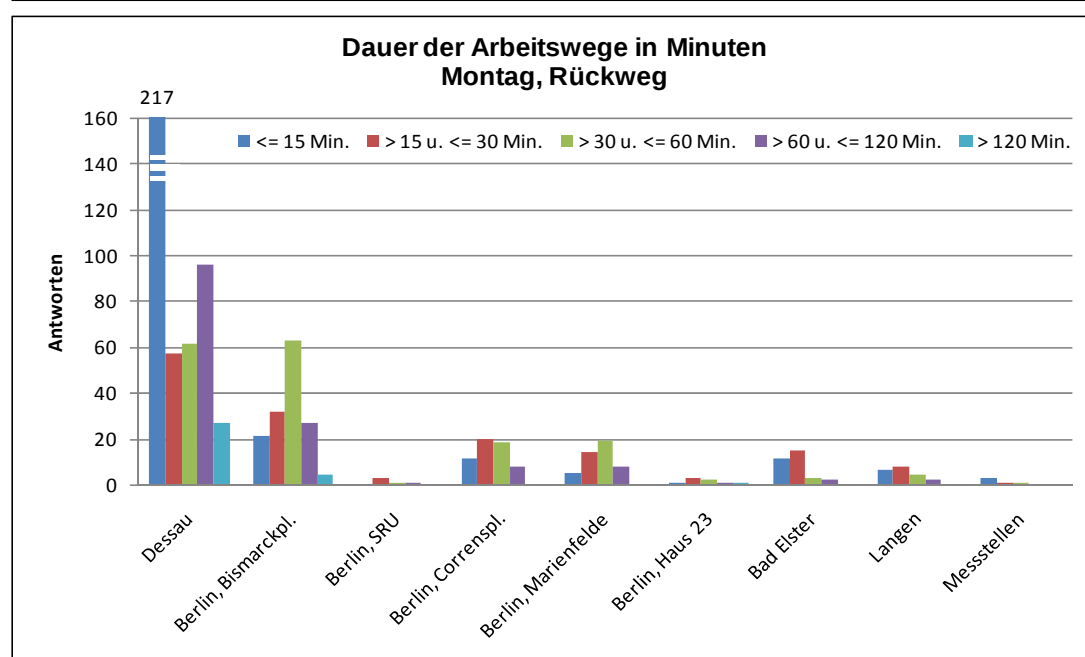
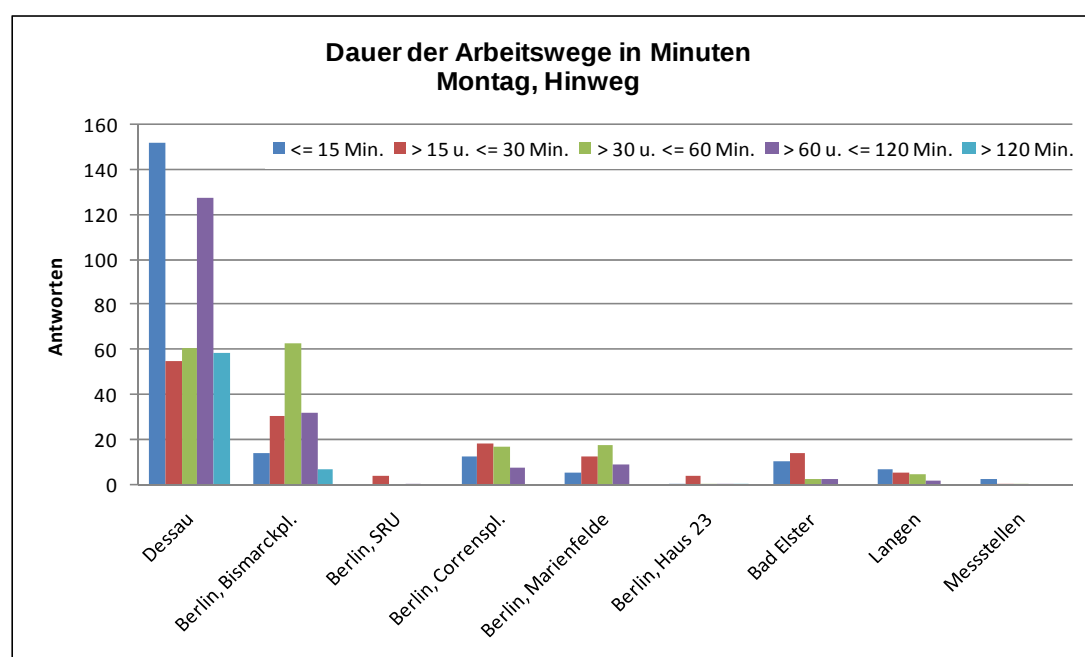


Abb. A-1: Dauer des Arbeitsweges am Montag differenziert nach Dienststandorten

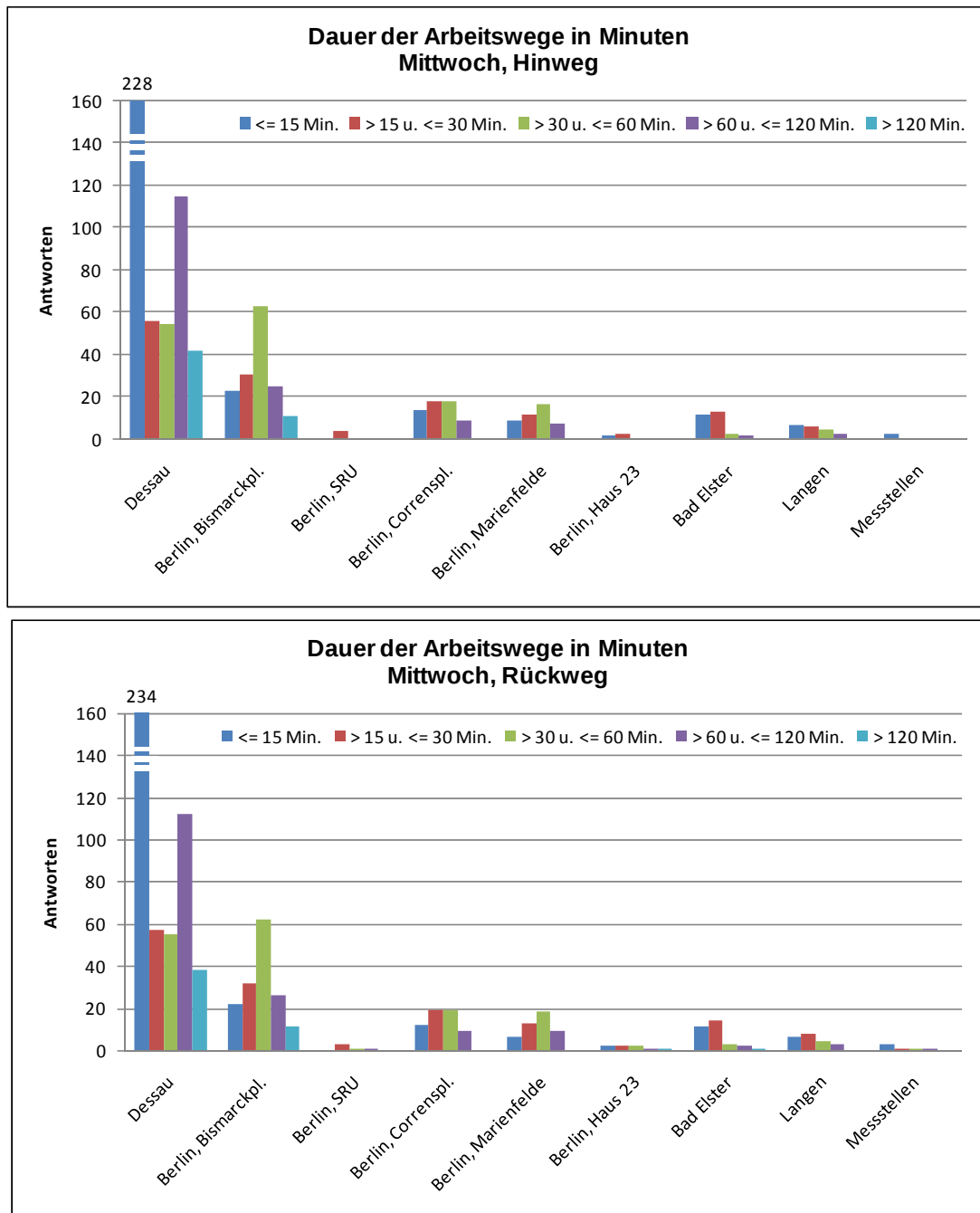


Abb. A-2: Dauer des Arbeitsweges am Mittwoch differenziert nach Dienststandorten

	Anzahl Personen Anzahl Wege	Pkw, Fahrer	Pkw, Mitfahrer	Öffentlicher Nahverkehr	Öffentlicher Regionalverkehr	Öffentlicher Fernverkehr	Motorrad, Moped	Fahrrad	Zu Fuß
		Anzahl Wege / % der Gesamtwegeanzahl							
UBA, gesamt	782	2.016	384	1.018	1.042	413	15	1.490	1.033
	7.411	27,2%	5,2%	13,7%	14,1%	5,6%	0,2%	20,1%	13,9%
Dessau-Roßlau	496	1.120	276	150	942	397	6	940	919
	4.750	23,6%	5,8%	3,2%	19,8%	8,4%	0,1%	19,8%	19,3%
Berlin, Bismarckplatz	152	387	48	487	136	82	5	266	73
	1.484	26,1%	3,2%	32,8%	9,2%	5,5%	0,3%	17,9%	4,9%
Berlin, SRU	5	-	-	20	-	-	-	30	-
	50	-	-	40,0%	-	-	-	60,0%	-
Berlin, Corrensplatz	59	173	15	197	10	10	-	167	6
	578	29,9%	2,6%	34,1%	1,7%	1,7%	-	28,9%	1,0%
Berlin, Marienfelde	47	198	15	157	10	3	4	59	4
	450	44,0%	3,3%	34,9%	2,2%	0,7%	0,9%	13,1%	0,9
Berlin, Haus 23	7	16	-	10	10	-	-	34	-
	70	22,9%	-	14,3%	14,3%	-	-	48,6%	-
Bad Elster	31	145	39	17	3	-	-	20	86
	310	46,8%	12,6%	5,5%	1,0%	-	-	6,5%	27,7
Langen	23	146	10	40	10	-	-	13	-
	219	66,7%	4,6%	18,3%	4,6%	-	-	5,9%	-
Messstellen	4	10	26	-	-	-	-	-	-
	36	27,8%	72,2%	-	-	-	-	-	-

Tab. A-10: Verkehrsmittelnutzung differenziert nach Dienststandorten

	Hinweg					Rückweg					Σn 1,5km ges.	%
	Mo	Di	Mi	Do	Fr	Mo	Di	Mi	Do	Fr		
Dessau-Roßlau	71	119	126	129	112	116	125	128	110	69	1.105 5.164	21,4
Berlin, Bismarckpl.	1	6	7	7	3	6	7	7	3	1	48 1.540	3,1
Berlin, Correnspl.	1	1	2	2	1	1	2	2	1	1	14 590	2,4
Berlin, Marienfelde	0	0	1	1	0	0	1	1	0	0	4 480	0,8
Bad Elster	6	7	6	7	7	7	7	6	7	6	66 310	21,3
Langen	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0 220	0,0

Tab. A-11: Wegeanteile bis zu einer Entfernung von 1,5 km differenziert nach Dienststandorten

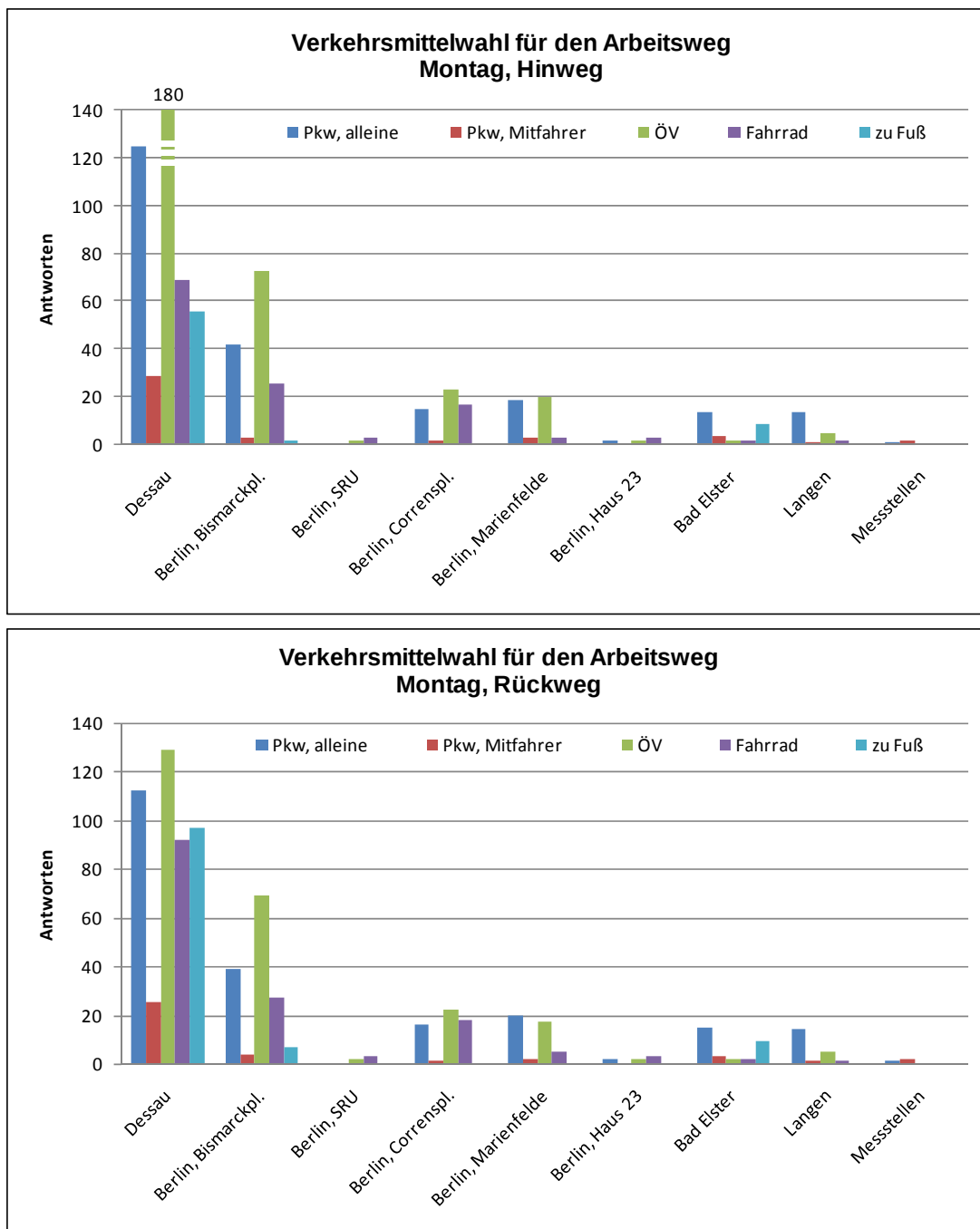


Abb. A-3: Verkehrsmittelwahl am Montag differenziert nach Dienststandorten

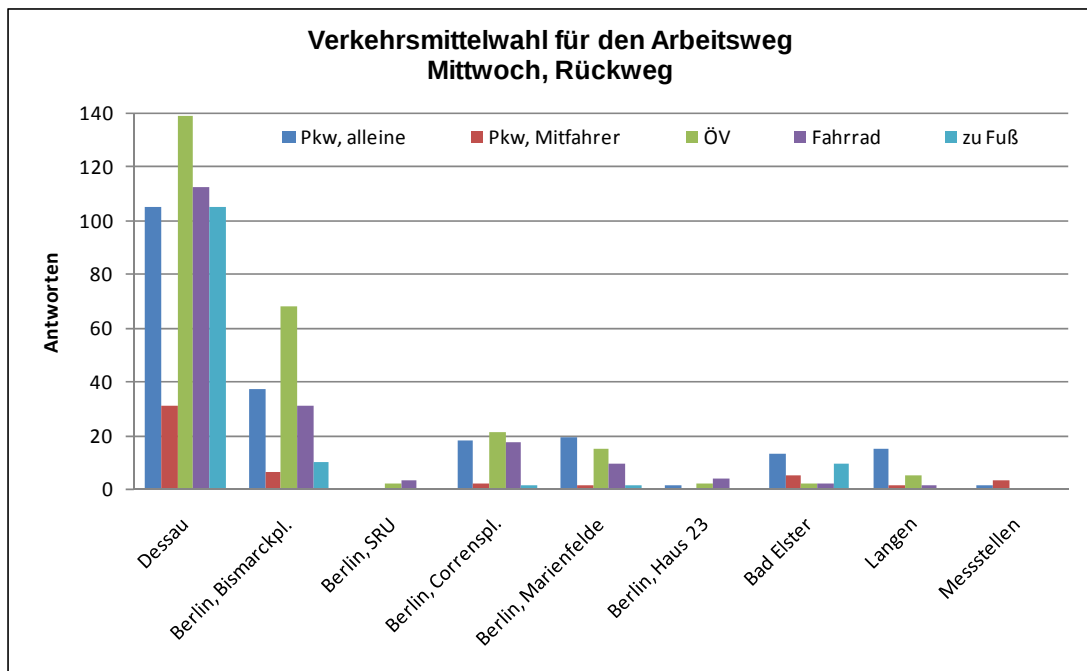
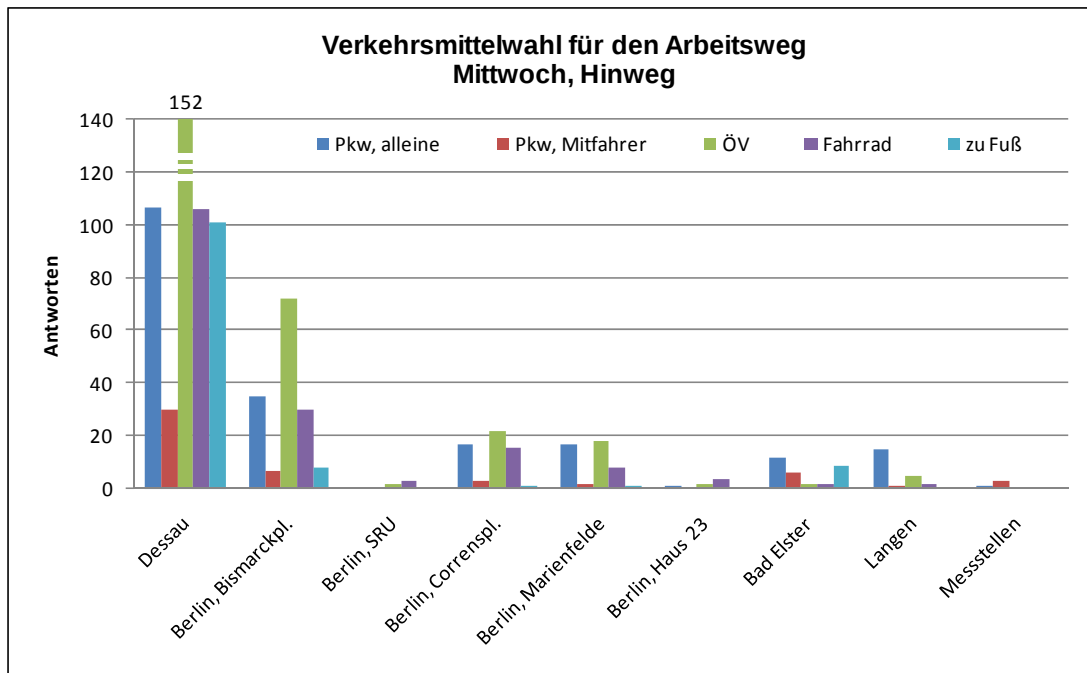


Abb. A-4: Verkehrsmittelwahl am Mittwoch differenziert nach Dienststandorten

	CO ₂ -Emissionen Mittelwert (Streuung)	
	pro Woche	pro Weg (einfache Strecke)
UBA, gesamt [n=766 Personen]	37.506 g (46.448 g)	4.224 g (5.294 g)
Dessau-Roßlau [n= 501 Personen]	46.184 g (52.576 g)	5.280 g (5.984 g)
Berlin, Bismarckplatz [n= 151 Personen]	38.722 g (44.979 g)	4.061 g (4.666 g)
Berlin, SRU [n= 5 Personen]	5.670 g (9.481 g)	567 g (948 g)
Berlin, Corrensplatz [n= 59 Personen]	18.996 g (28.770 g)	1.963 g (2.925 g)
Berlin, Marienfelde [n= 47 Personen]	24.971 g (19.340 g)	2.602 g (1.943 g)
Berlin, Haus 23 [n= 7 Personen]	16.165 g (25.423 g)	1.616 g (2.542 g)
Bad Elster [n= 31 Personen]	22.842 g (24.427 g)	2.284 g (2.443 g)
Langen [n= 22 Personen]	34.743 g (23.697 g)	4.158 g (3.565 g)
Messstellen [n= 4 Personen]	11.394 g (11.063 g)	1.593 g (1.990 g)

Tab. A-12: Durchschnittliche CO₂-Emissionen differenziert nach Dienststellen

	kein Umstieg (Direktverbindung)	ein Umstieg	mehr als ein Um- stieg
	Anzahl Personen (%)		
UBA, gesamt	165 (49,5%)	108 (32,4%)	60 (18,0%)
Dessau-Roßlau	104 (46,2%)	77 (34,2%)	44 (19,6%)
Berlin, Bismarckplatz	39 (45,3%)	35 (40,7%)	12 (14,0%)

Tab. A-13: ÖV-Umsteigeanteile differenziert nach Dienststandorten

	Pkw-Führerscheinbesitz Anzahl Personen (%)	
	nein	ja
UBA, gesamt	50 (6,7%)	701 (93,3%)
Dessau-Roßlau	31 (6,2%)	469 (93,3%)
Berlin, Bismarckplatz	14 (9,7%)	130 (90,3%)
Berlin, SRU	0 (0,0%)	5 (100,0%)
Berlin, Corrensplatz	3 (5,3%)	54 (94,7%)
Berlin, Marienfelde	4 (9,1%)	40 (90,9%)
Berlin, Haus 23	0 (0,0%)	7 (100,0%)
Bad Elster	1 (3,7%)	26 (96,3%)
Langen	0 (0,0%)	23 (100,0%)
Messstellen	0 (0,0%)	3 (100,0%)

Tab. A-14: Pkw-Führerscheinbesitz differenziert nach Dienststandorten

	Pkw-Verfügung für den Arbeitsweg Anzahl Personen (%)			
	immer	regelmäßig (mehrmals pro Woche)	gelegentlich	nie
UBA, gesamt	348 (46,3%)	84 (11,2%)	72 (9,6%)	247 (32,9%)
Dessau-Roßlau	232 (46,4%)	54 (10,8%)	45 (9,0%)	169 (33,8%)
Berlin, Bismarckplatz	50 (34,7%)	18 (12,5%)	17 (11,8%)	59 (41,0%)
Berlin, SRU	3 (60,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	2 (40,0%)
Berlin, Corrensplatz	29 (50,9%)	6 (10,5%)	6 (10,5%)	16 (28,1%)
Berlin, Marienfelde	18 (40,9%)	8 (18,2%)	5 (11,4%)	13 (29,5%)
Berlin, Haus 23	3 (42,9%)	3 (42,9%)	1 (14,3%)	0 (0,0%)
Bad Elster	18 (66,7%)	3 (11,1%)	2 (7,4%)	4 (14,8%)
Langen	17 (73,9%)	2 (8,7%)	2 (8,7%)	2 (8,7%)
Messstellen	0 (0,0%)	3 (100,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)

Tab. A-15: Pkw-Verfügbarkeit für den Arbeitsweg differenziert nach Dienststandorten

1.3 Dienstreisen

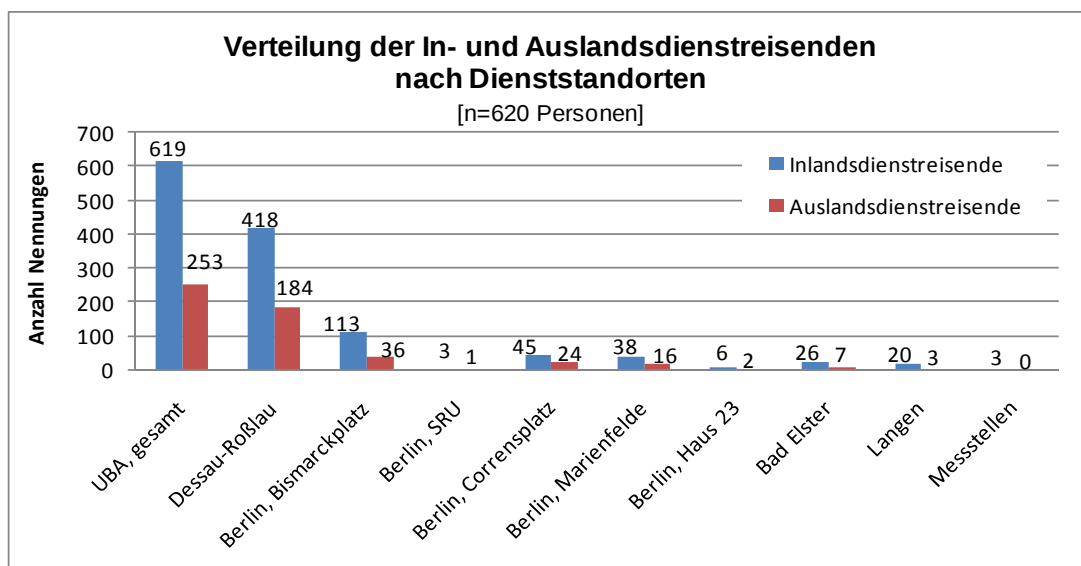


Abb. A-5: In- und Auslandsdienstreisende differenziert nach Dienststandorten

		Inlands- dienstreisen [Tage im Jahr]	Auslands- dienstreisen [Tage im Jahr]
UBA gesamt	n [Anzahl Personen]	619	253
	min / max	1 / 150	1 / 40
	Durchschnitt / Streuung	11,98 / 13,282	7,07 / 7,030
Dessau- Roßlau	n [Anzahl Personen]	418	184
	min / max	1 / 100	1 / 40
	Durchschnitt / Streuung	13,00 / 13,007	7,14 / 7,083
Berlin, Bismarckplatz	n [Anzahl Personen]	113	36
	min / max	1 / 100	1 / 75
	Durchschnitt / Streuung	11,22 / 14,993	13,53 / 14,802
Berlin, SRU	n [Anzahl Personen]	3	1
	min / max	4 / 10	1 / 1
	Durchschnitt / Streuung	6,67 / 3,055	1 / -
Berlin, Corrensplatz	n [Anzahl Personen]	45	24
	min / max	1 / 70	1 / 26
	Durchschnitt / Streuung	12,67 / 14,181	6,96 / 6,875
Berlin, Marienfelde	n [Anzahl Personen]	38	16
	min / max	2 / 70	1 / 15
	Durchschnitt / Streuung	12,95 / 15,153	5,38 / 4,193
Berlin, Haus 23	n [Anzahl Personen]	6	2
	min / max	2 / 20	1 / 5
	Durchschnitt / Streuung	6,67 / 7,202	3,00 / 2,828
Bad Elster	n [Anzahl Personen]	26	7
	min / max	1 / 150	2 / 20
	Durchschnitt / Streuung	19,58 / 31,069	11,14 / 6,842
Langen	n [Anzahl Personen]	20	3
	min / max	1 / 40	5 / 10
	Durchschnitt / Streuung	12,15 / 10,194	7,67 / 2,517
Messstellen	n [Anzahl Personen]	3	-
	min / max	3 / 40	-
	Durchschnitt / Streuung	17,00 / 20,075	-

Tab. A-16: Dienstreisetage im Jahr differenziert nach Dienststandorten

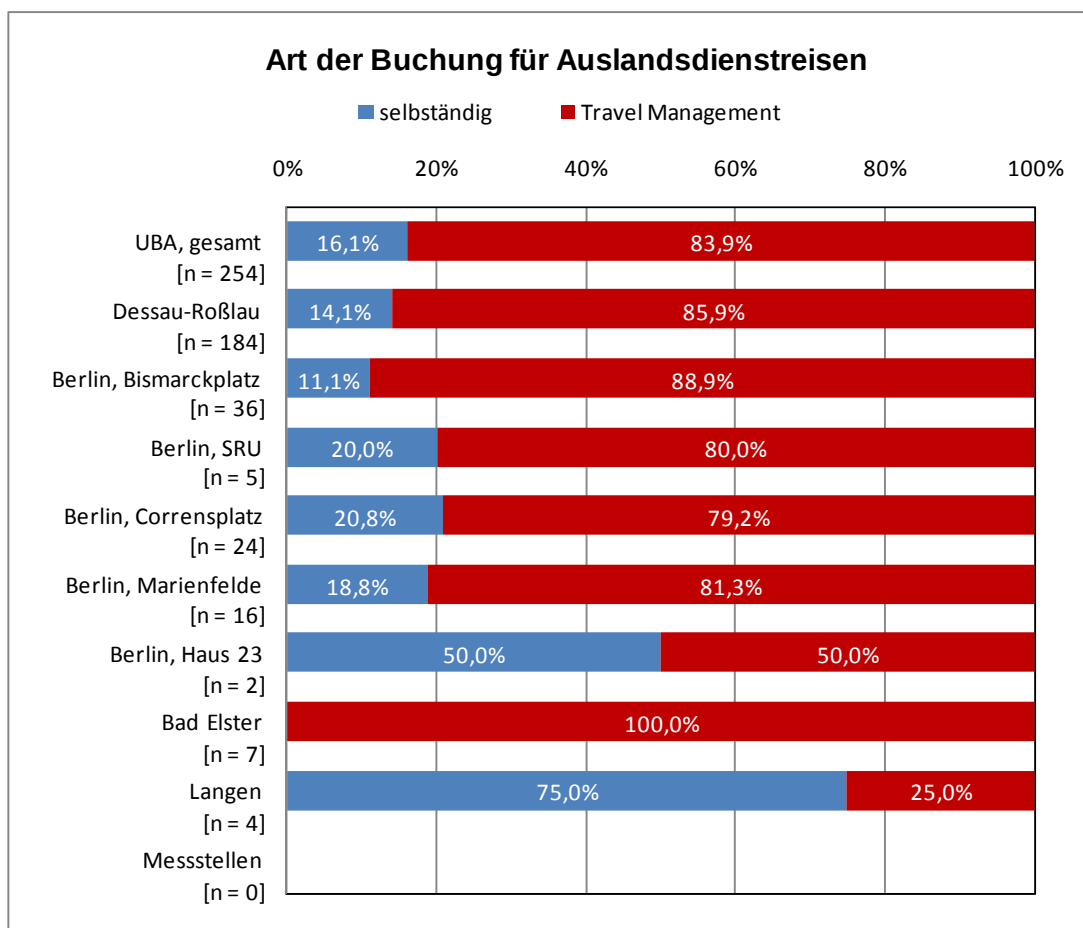


Abb. A-6: Buchungsart von Auslandsdienstreisen differenziert nach Dienststandorten

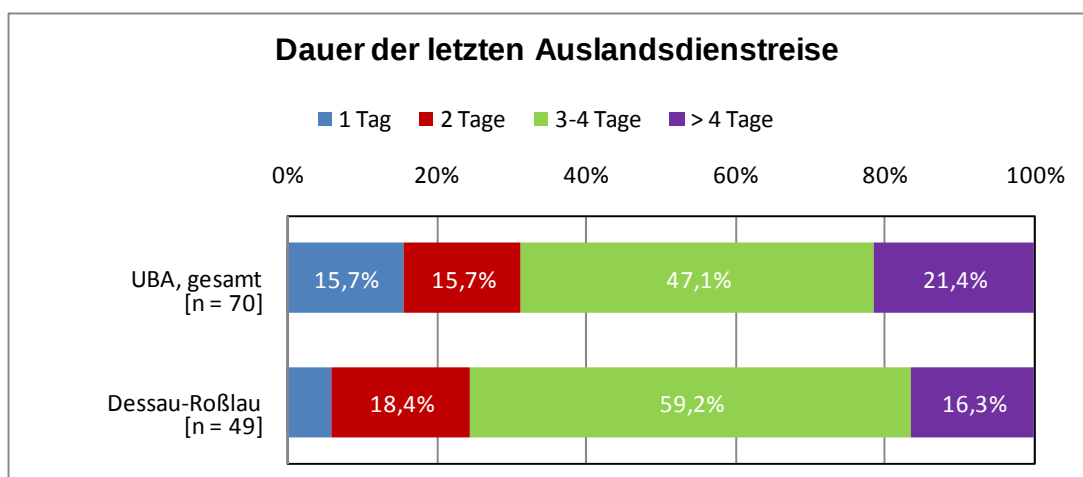


Abb. A-7: Dauer der letzten Auslandsdienstreise differenziert nach ausgewählten Dienststandorten

Dauer der letzten Inlandsdienstreise	Anzahl			
	1 Tag	2 Tage	3-4 Tage	> 4 Tage
UBA, gesamt	301	148	77	21
Dessau-Roßlau	208	101	45	14
Berlin, Bismarckplatz	59	26	12	2
Berlin, SRU	1	2	0	0
Berlin, Corrensplatz	24	8	5	3
Berlin, Marienfelde	19	9	7	3
Berlin, Haus 23	2	4	0	0
Bad Elster	4	10	6	0
Langen	7	4	7	1
Messstellen	1	0	2	0
Dauer der letzten Auslandsdienstreise	Anzahl			
	1 Tag	2 Tage	3-4 Tage	> 4 Tage
UBA, gesamt	11	11	33	15
Dessau-Roßlau	3	9	29	8
Berlin, Bismarckplatz	7	2	3	1
Berlin, SRU	0	0	0	0
Berlin, Corrensplatz	1	0	1	3
Berlin, Marienfelde	0	0	0	0
Berlin, Haus 23	0	0	0	0
Bad Elster	0	0	0	4
Langen	0	0	1	0
Messstellen	0	0	0	0

Tab. A-17: Dauer der letzten Dienstreise differenziert nach Dienststandorten

Ziel der letzten Inlandsdienstreise	Anzahl			
	andere UBA Standorte	Bundesministerien	sonst. öffentl. Dienststelle	Sonstiges
UBA, gesamt	186	65	106	191
Dessau-Roßlau	96	59	81	133
Berlin, Bismarckplatz	42	10	17	30
Berlin, SRU	1	0	1	1
Berlin, Corrensplatz	18	4	5	13
Berlin, Marienfelde	18	2	6	12
Berlin, Haus 23	2	0	1	3
Bad Elster	12	0	3	5
Langen	12	0	1	6
Messstellen	2	0	0	1
Ziel der letzten Auslandsdienstreise	Anzahl			
	andere UBA Standorte	Bundesministerien	sonst. öffentl. Dienststelle	Sonstiges
UBA, gesamt	-	-	5	65
Dessau-Roßlau	-	-	4	45
Berlin, Bismarckplatz	-	-	1	12
Berlin, SRU	-	-	0	0
Berlin, Corrensplatz	-	-	0	5
Berlin, Marienfelde	-	-	0	0
Berlin, Haus 23	-	-	0	0
Bad Elster	-	-	0	4
Langen	-	-	0	1
Messstellen	-	-	0	0

Tab. A-18: Ziel der letzten Dienstreise differenziert nach Dienststandorten

Verkehrsmittelwahl bei der letzten Inlandsdienstreise	Anzahl Personen (%)				
	Eigener Pkw	Dienstwagen	Bus/Bahn	Shuttle-Flugzeug	Sonstiges Flugzeug
UBA, gesamt	86 (13,9%)	25 (4,0%)	448 (72,5%)	43 (7,0%)	16 (2,6%)
Dessau-Roßlau	60 (14,4%)	6 (1,4%)	315 (75,5%)	27 (6,5%)	9 (2,2%)
Berlin, Bismarckplatz	20 (17,9%)	3 (2,7%)	68 (60,7%)	17 (15,2%)	4 (3,6%)
Berlin, SRU	2 (66,7%)	0 (0,0%)	1 (33,3%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)
Berlin, Corrensplatz	6 (13,3%)	5 (11,1%)	27 (60,0%)	6 (13,3%)	1 (2,2%)
Berlin, Marienfelde	4 (10,5%)	3 (7,9%)	30 (78,9%)	1 (2,6%)	0 (0,0%)
Berlin, Haus 23	0 (0,0%)	0 (0,0%)	6 (100,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)
Bad Elster	2 (8,0%)	4 (16,0%)	15 (60,0%)	1 (4,0%)	3 (12,0%)
Langen	2 (9,5%)	3 (14,3%)	16 (76,2%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)
Messstellen	0 (0,0%)	2 (66,7%)	1 (33,3%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)
Verkehrsmittelwahl bei der letzten Auslandsdienstreise	Anzahl Personen (%)				
	Eigener Pkw	Dienstwagen	Bus/Bahn	Shuttle-Flugzeug	Sonstiges Flugzeug
UBA, gesamt	0 (0,0%)	0 (0,0%)	54 (21,3%)	32 (12,6%)	168 (66,1%)
Dessau-Roßlau	0 (0,0%)	0 (0,0%)	46 (25,0%)	21 (11,4%)	117 (63,6%)
Berlin, Bismarckplatz	0 (0,0%)	0 (0,0%)	5 (13,9%)	8 (22,2%)	23 (63,9%)
Berlin, SRU	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	1 (100,0%)
Berlin, Corrensplatz	0 (0,0%)	0 (0,0%)	3 (12,5%)	3 (12,5%)	18 (75,0%)
Berlin, Marienfelde	0 (0,0%)	0 (0,0%)	3 (18,8%)	1 (6,3%)	12 (75,0%)
Berlin, Haus 23	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	2 (100,0%)
Bad Elster	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	1 (14,3%)	6 (85,7%)
Langen	0 (0,0%)	0 (0,0%)	2 (50,0%)	0 (0,0%)	2 (50,0%)
Messstellen	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)	0 (0,0%)

Tab. A-19: Verkehrsmittelwahl bei der letzten Dienstreise differenziert nach Dienststandorten

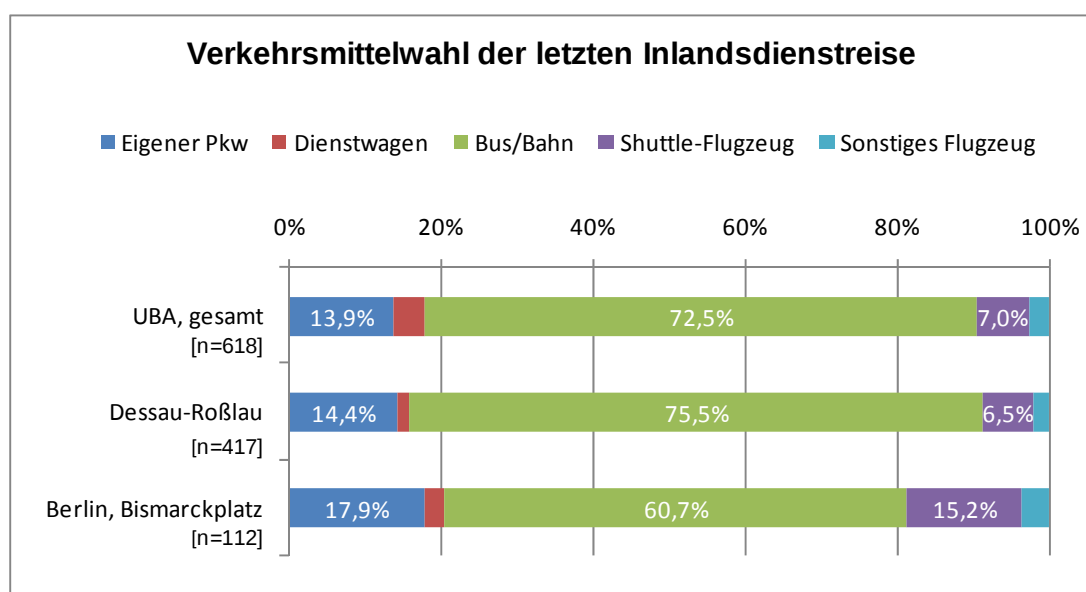


Abb. A-8: Verkehrsmittelwahl der letzten Inlandsdienstreise differenziert nach ausgewählten Dienststandorten

1.4 MM-Maßnahmen

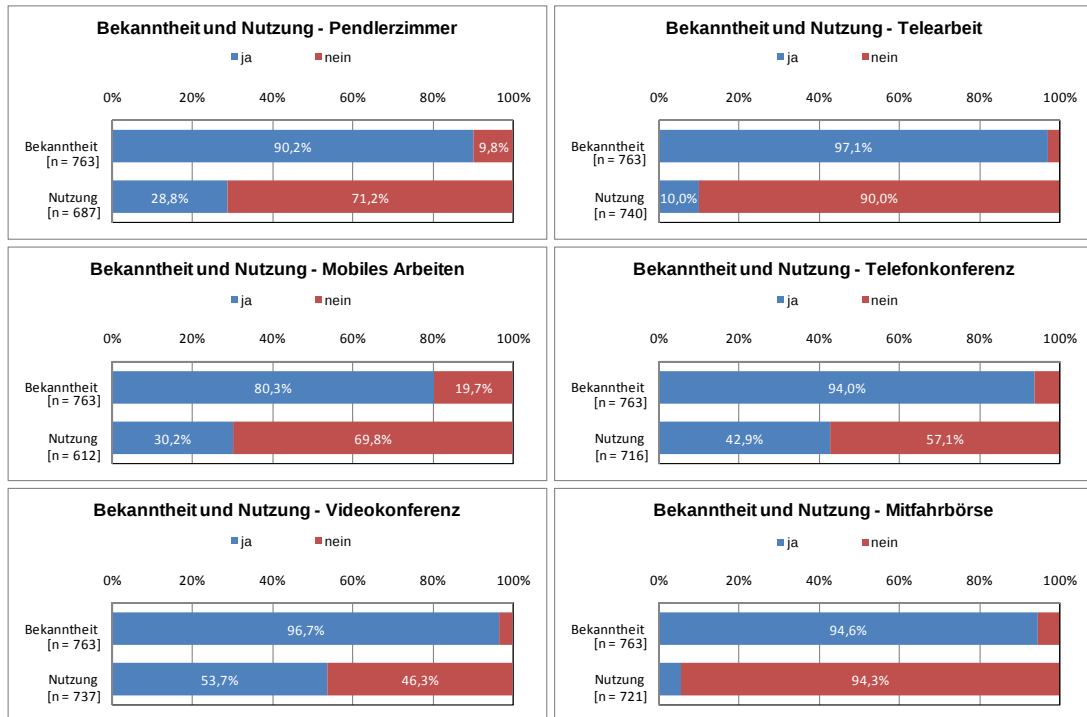


Abb. A-9: Bekanntheit und Nutzung der vorhandenen verkehrsvermeidenden Mobilitätsmanagement-Maßnahmen

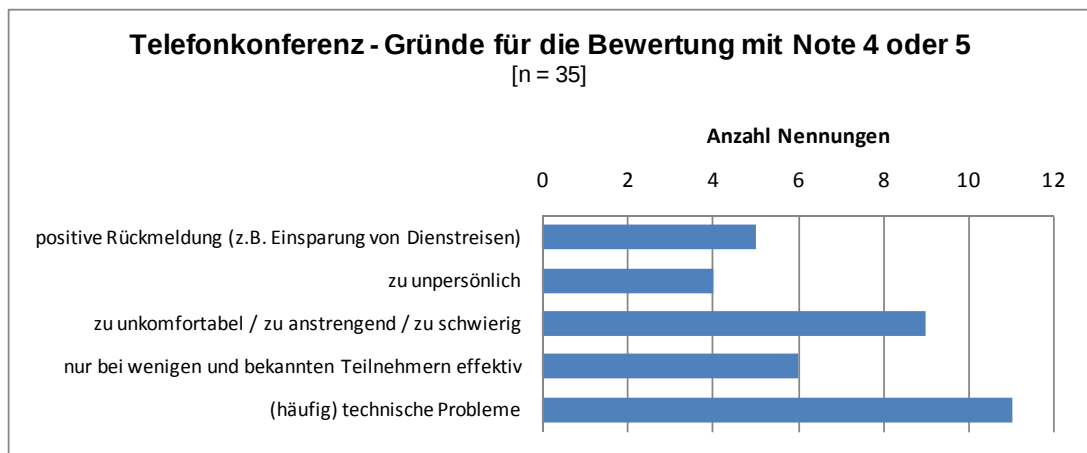


Abb. A-10: Gründe für die Bewertung mit Note 4 oder Note 5 – Telefonkonferenz

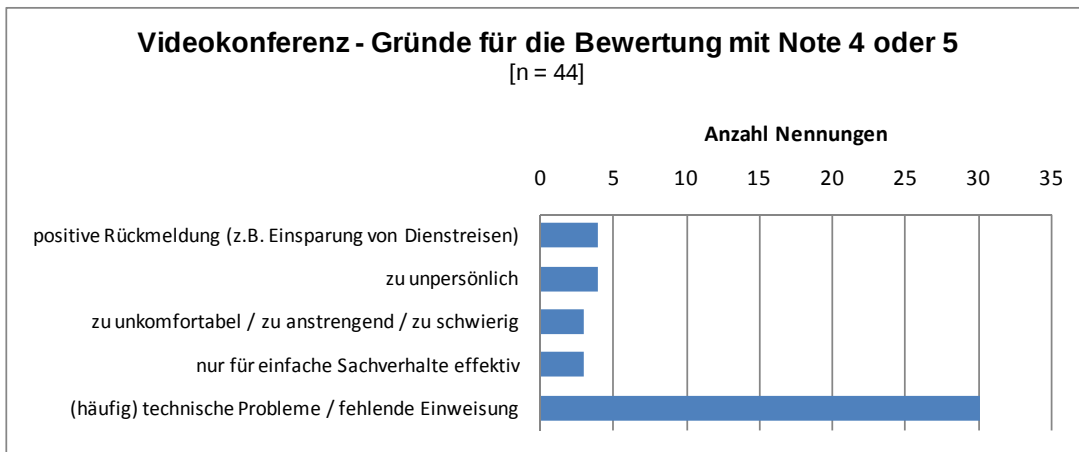


Abb. A-11: Gründe für die Bewertung mit Note 4 oder Note 5 – Videokonferenz

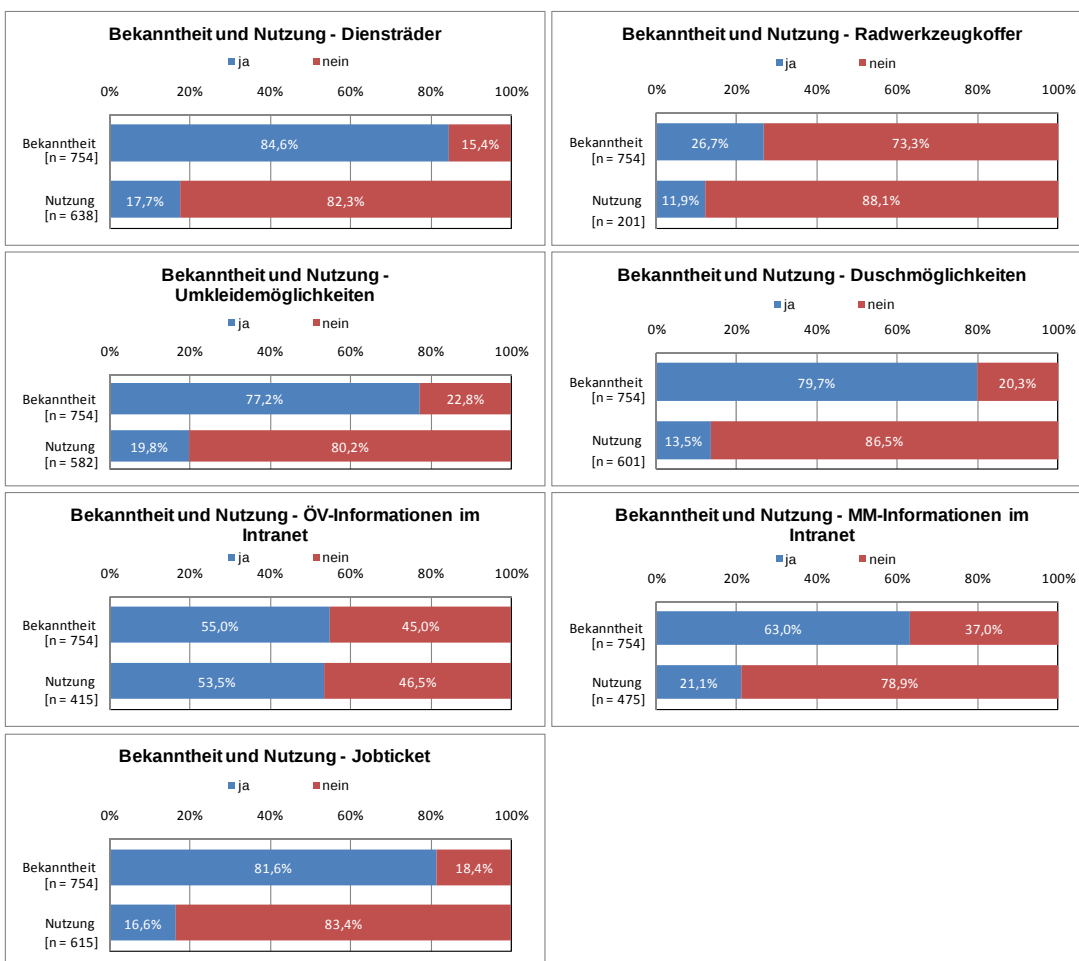


Abb. A-12: Bekanntheit und Nutzung der vorhandenen verkehrsverlagernden Mobilitätsmanagement-Maßnahmen

	an Mitwohnbörse interessiert (Mitwohnangebot)	an Mitwohnbörse interessiert (Mitwohngesuch)	evtl. an Mitwohnbörse interessiert	Kein Interes- se an Mitwohnbörse
	Anzahl Personen (%)			
UBA, gesamt	15 (2,0%)	161 (21,4%)	413 (54,8%)	165 (21,8%)
Dessau- Roßlau	15 (3,0%)	127 (25,3%)	269 (53,6%)	91 (18,1%)
Berlin, Bismarckplatz	0 (0,0%)	32 (22,2%)	78 (54,2%)	34 (23,6%)
Berlin, SRU	0 (0,0%)	0 (0,0%)	4 (80,0%)	1 (20,0%)
Berlin, Corrensplatz	0 (0,0%)	9 (15,8%)	34 (59,6%)	14 (24,6%)
Berlin, Marienfelde	0 (0,0%)	5 (11,1%)	26 (57,8%)	14 (31,1%)
Berlin, Haus 23	0 (0,0%)	1 (14,3%)	2 (28,6%)	4 (57,1%)
Bad Elster	0 (0,0%)	1 (3,7%)	16 (59,3%)	10 (37,0%)
Langen	0 (0,0%)	3 (13,0%)	11 (47,8%)	9 (39,1%)
Messstellen	0 (0,0%)	0 (0,0%)	3 (100,0%)	0 (0,0%)

Tab. A-20: Interesse an einer Mitwohnbörse differenziert nach Dienststandorten

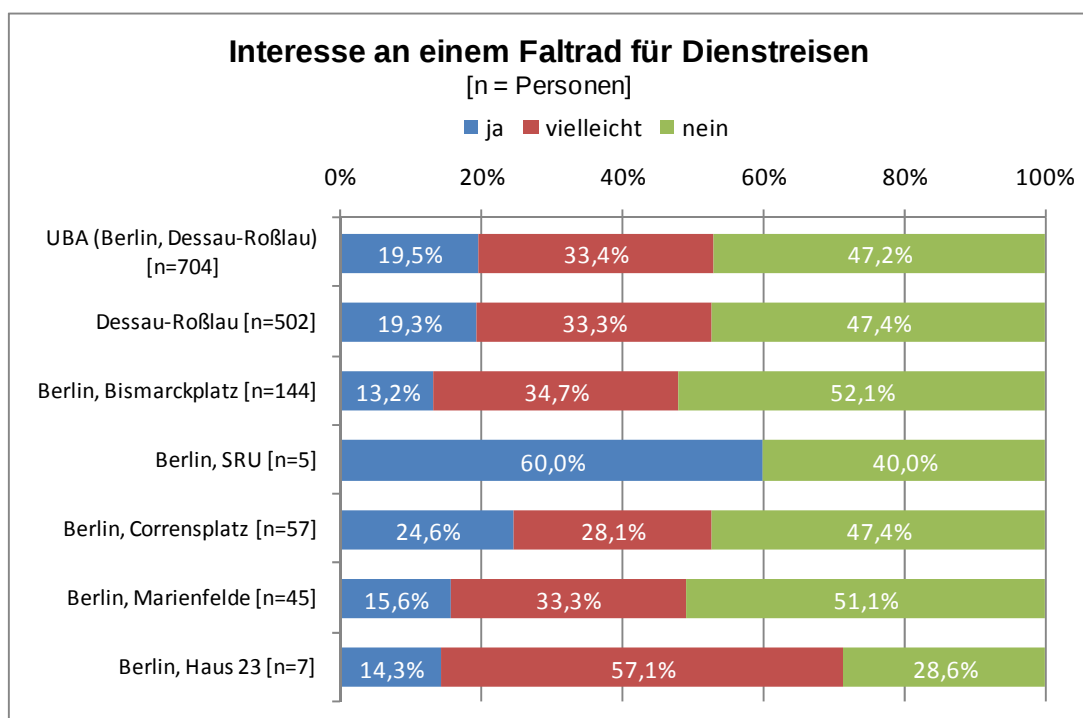


Abb. A-13: Interesse an einem Faltrad für Dienstreisen differenziert nach Dienststandorten

	an einem Pendler- zimmer in Dessau- Roßlau interessiert	nicht an einem Pendlerzimmer in Dessau-Roßlau interessiert
	Anzahl Personen (%)	
UBA, gesamt (ohne Dessau-Roßlau)	97 (32,0%)	206 (68,0%)
Berlin, Bismarckplatz	44 (30,8%)	99 (69,2%)
Berlin, SRU	2 (40,0%)	3 (60,0%)
Berlin, Corrensplatz	25 (43,9%)	32 (56,1%)
Berlin, Marienfelde	17 (37,8%)	28 (62,2%)
Berlin, Haus 23	3 (42,9%)	4 (57,1%)
Bad Elster	5 (18,5%)	22 (81,5%)
Langen	3 (13,0%)	20 (87,0%)
Messstellen	0 (0,0%)	3 (100,0%)

Tab. A-21: Interesse an einem Pendlerzimmer in Dessau-Roßlau differenziert nach Dienststandorten

1.5 Verbesserungspotenziale

	Keine Verbesserungs- wünsche	Pkw-Verkehr	Öffentlicher Nahverkehr	Öffentlicher Regional- verkehr	Öffentlicher Fernver- kehr	Fahrradverkehr	Fuß-Verkehr	Telearbeit / Mobiles Ar- beiten	sonstiges
UBA, gesamt	144	61	211	369	344	158	31	258	10
Dessau-Roßlau	68	44	123	289	279	89	21	201	6
Berlin, Bismarckplatz	36	9	32	60	55	33	4	54	5
Berlin, SRU	2	0	1	1	1	3	0	1	0
Berlin, Corrensplatz	15	5	13	23	22	14	3	14	1
Berlin, Marienfelde	7	3	24	18	9	13	2	9	0
Berlin, Haus 23	1	1	3	3	3	4	1	3	0
Bad Elster	8	3	16	8	6	3	0	3	1
Langen	9	1	9	8	8	5	0	5	0
Messstellen	2	0	1	1	0	1	0	0	0

Tab. A-22: Verbesserungsbedürftige Bereiche differenziert nach Dienststandorten

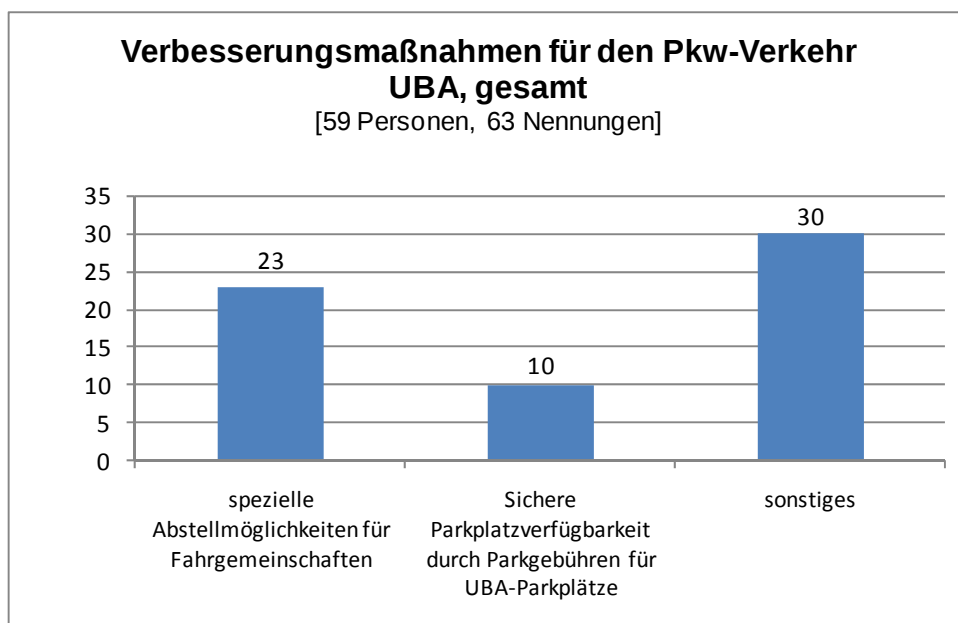


Abb. A-14: Verbesserungsmaßnahmen für den Pkw-Verkehr

Pkw – Nennungen „Sonstiges“	n
Akzeptanz, dass die Bahn zur Zeit keine Alternative ist	1
bessere Abstimmung der Ampeln (grüne Welle, kürzer Rotzeiten)	1
bessere Fahrzeuge	1
Fremdparker vom UBA-Gelände verweisen	1
Informationen zum effizienteren Fahren	1
keine Parkgebühren	1
keine weitere Beschneidung der Kfz-Parkplätze für ...	1
mehr Anreize schaffen, dass Beschäftigte mit Wohns...	1
mehr kostenlose Parkplätze	1
mehr kostenlose Parkplätze, weniger Schlaglöcher	1
mehr Parkplätze	6
Mehr UBA-eigene Parkplätze (weitere Tiefgaragen-Etage)	1
Parkgebühren wären sehr sehr gut. Aber natürlich n...	1
Schaffung von Rahmenbedingungen für Elektroautos ...	1
Sichere Parkplatzverfügbarkeit für Auswärtige	1
sichere Parkplatzverfügbarkeit OHNE Einführung von Gebühren	1
Stadtverkehr durch Tempo 40 und Kreisverkehre statt Ampeln	1
Straßen	1
Verbesserungen im Bereich Stadtplanung, Verkehrsfl...	1
Verkehrsdichte	1
Verkehrsführung	1
Verlegung der Schwerbehindertenparkplätze direkt an den Eingang	1

Tab. A-23: Sonstige Nennungen von Verbesserungsmaßnahmen für den Pkw-Verkehr

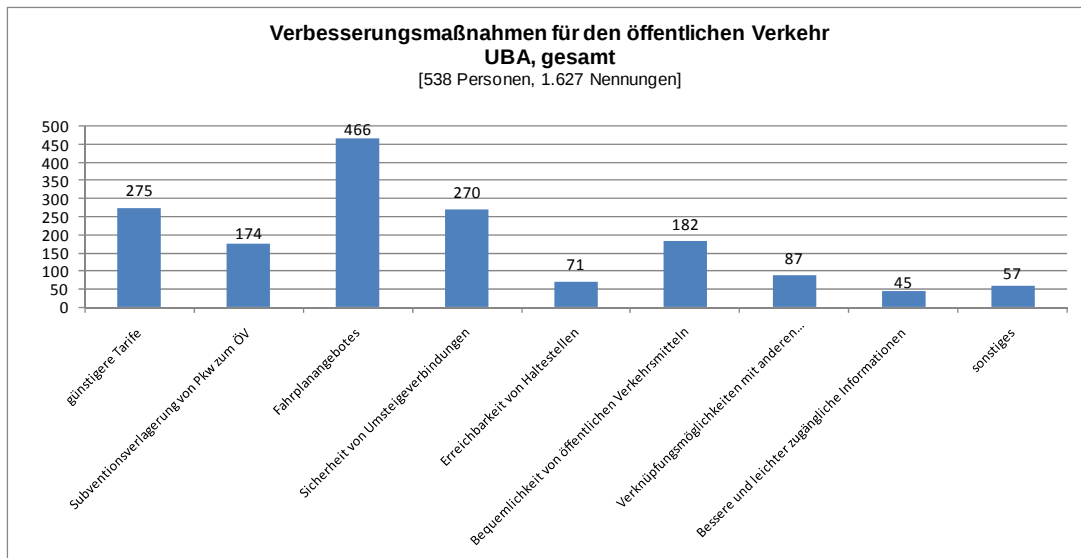


Abb. A-15: Verbesserungsmaßnahmen für den öffentlichen Verkehr

Öffentlicher Verkehr – Nennungen „Sonstiges“	n
Alternativen jenseits der DB AG suchen: Schnellere	1
An vielen S-Bahn-Haltestellen mangelt es an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	1
Anbindung an den Fernverkehr	2
Anteilige Erstattung der BC100 bei dienstlicher Nutzung	1
aufgrund der von der DB / Land Sachsen-Anhalt prak...	1
Bahnverbindung Dessau-Berlin ist wenig attraktiv	1
Bequemlichkeit im Fernzug o.k. - Regionalzug dagegen nicht o.k.	1
Beschleunigung des RE 7	1
Beschleunigung öffentlicher Verkehrsmittel	1
besser Zuganbindungen, Einfacherer Transfer zu den ...	1
bessere Anbindung Berlin-Dessau	1
bessere Konditionen für die Co-Finanzierung der Bahncards (im UBA bekanntes Problem: starre Haltung)	1
bessere Mitnahmemöglichkeit für Fahrräder	1
besseres Krisenmanagement der Bahn	1
Dessau muss wieder eine ICE-Verbindung haben	1
direkte IC-Anbindung Berlin-Dessau	1
durchgehende Verbindungen Leipzig-Dessau morgens	1
echten Fernverkehr nach Dessau!	1
entspannte Mitnahmemöglichkeit eines Fahrrades	1
Es wäre super wenn es noch eine RB Wünnstorfwaldstä...	1
Extrem hilfreich wäre morgens eine IC Verbindung über ...	1
Fahrradmitnahme im ICE	1
Fahrradparkhaus am Bahnhof oder sichere Unterstellplätze	1
fehlendes Jobticket-Angebot bei regionalem Busunternehmen (Vetter GmbH, RVK Bitterfeld/Köthen bietet Jobticket erst ab 2009)	1
Fernverkehrsanbindung Dessau	1
gerade Busse haben teils eine sehr geringe Taktung	1
geringere Fahrzeiten	1
IC Dessau/Berlin durchgehend, mehrmals täglich	1
IC Verbindung Potsdam - Dessau ist leider abgeschafft	1
IC-Anbindung wieder über Wannsee - Potsdam - Roßlau	1
IC-Anschluss Dessau	1
IC-Halt in Dessau, Direktzug nach Hannover	1
Ich würde den Bus nutzen, wenn er deutlich günstiger wäre ...	1
In den Hauptverkehrszeiten ist die Mitnahme eines ...	1
komfortablere Regional- und IC-Züge	1

Kürzere Fahrzeiten	1
kürzere Fahrzeiten Berlin-Dessau	1
Mehr Direktverbindungen (Dessau-Berlin, Dessau-Halle)	1
Regionalexpress, der auch wirklich einer ist	1
schnelle IC-Verbindung Berlin-Dessau ohne Umsteigen	1
schnelle, direkte Verbindung!	1
schnelle, komfortable und direkte Zugverbindung	1
Schnellere Fernverbindungen	1
Schnellere und öfter RE Verbindungen zwischen Dessau und ...	1
schnellere Verbindung in einem komfortablen ...	1
schnellere Verbindung nach Dessau: ICE/IC	1
Schnellere Verbindungen	1
Streckenausbau und damit schneller Zugverbindung	1
stündliche schnelle direkte Verbindung Dessau-Leipzig	1
Verbesserung der Anbindung von Dessau an den Fernverkehr	1
Verbesserung der Bahnanbindung hinsichtlich der be...	1
Verbesserung der Pünktlichkeit	1
Verringerung der Fahrzeit der Regionalbahn zwischen ...	1
warum Verlagerung der Subvention nur für PKWs	1
weniger Verspätung, flexibleres Umbuchen	1
Zug, der nicht an jeder Haltestelle hält	1

Tab. A-24: Sonstige Nennungen von Verbesserungsmaßnahmen für den öffentlichen Verkehr

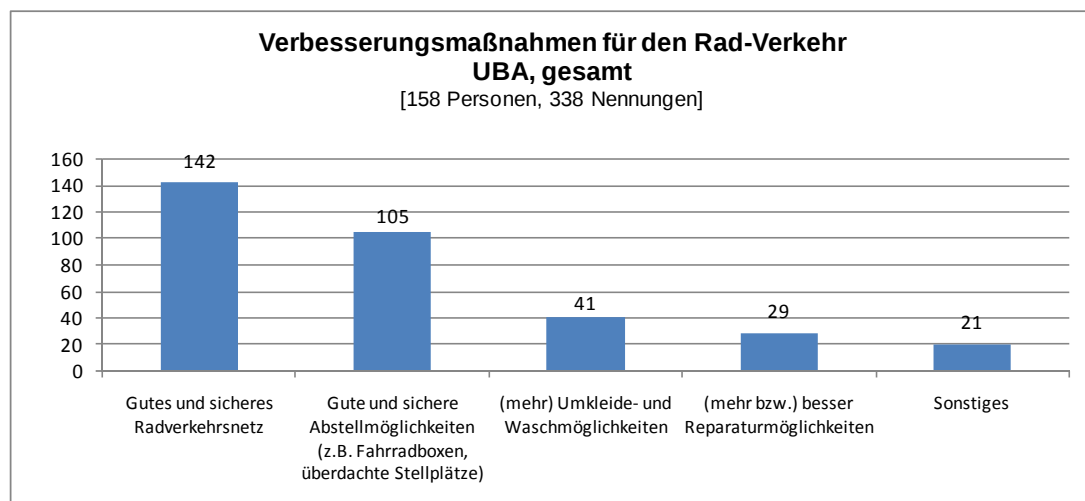


Abb. A-16: Verbesserungsmaßnahmen für den Fahrrad-Verkehr

Rad – Nennungen „Sonstiges“	n
befahrbare Radwege auf der Straßenfahrbahn	1
Bequemere Mitnahmemöglichkeit für das eigene Fahrrad	1
bessere Ampelphasen	1
Bessere Radabstellanlagen (z.B. Bügel)	1
Dessauerradwege sind teilweise sehr schlecht.	1
Die Qualität der Radwege in Dessau kann deutlich verbessert werden.	1
Einrichtung von mehr Fahrradrouten	1
Fahrradwegkonzept fehlt in Dessau gänzlich	1
Ich fahre mit Fahrradanhänger, für diesen gibt es ...	1
In Dessau Nord werden täglich Fahrräder und ...	1
Mehr Dienstfahrräder an den Dienststellen	1
mehr Fahrradstellplätze in der Tiefgarage Dessau	1
mehr und vor allem bessere Radwege, keine Holpersteine	1
pannensichere Wege	1
Pflasterstraßen sind zum Teil gefährlich für Fahrradfahrer	1
Radmitnahme im ICE	1
Reine Fahrradstraßen aus Sicherheitsgründen	1
renovierte Umkleide- und Waschmöglichkeiten	1
Sauberhalten der Fahrradstände insbesondere regelmäßig...	1
Schnappschloss oder / und Anschlussmöglichkeiten ...	1
Verbesserung des Straßenbelages in Dessau	1

Tab. A-25: Sonstige Nennungen von Verbesserungsmaßnahmen für den Fahrradverkehr

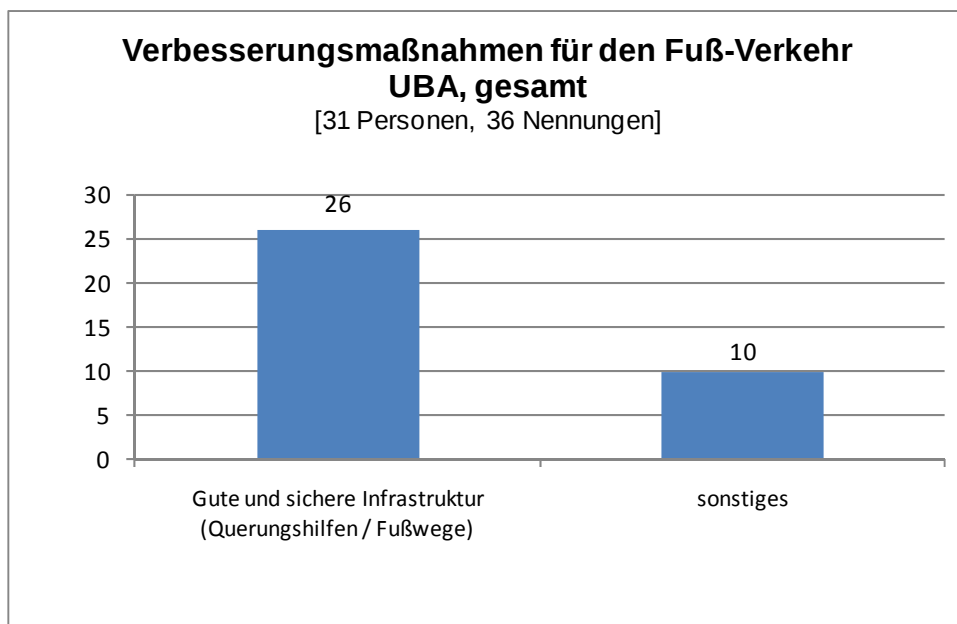


Abb. A-17: Verbesserungsmaßnahmen für den Fußverkehr

Fuß – Nennungen „Sonstiges“	n
Ausbesserung der Beläge der Fußwege	1
besser Winterdienst, sicherere Wege - mehr Lampen	1
bessere Ampelphasen	2
in Berlin: intakte und saubere Fußwege	1
ordentlich gepflasterte/geteerte Wege	1
reine Fußgängerstraßen aus Sicherheitsgründen	1
weniger Autoverkehr	1
Zustand des Fußweges ist oft unbefriedigend	1

Tab. A-26: Sonstige Nennungen von Verbesserungsmaßnahmen für den Fußverkehr

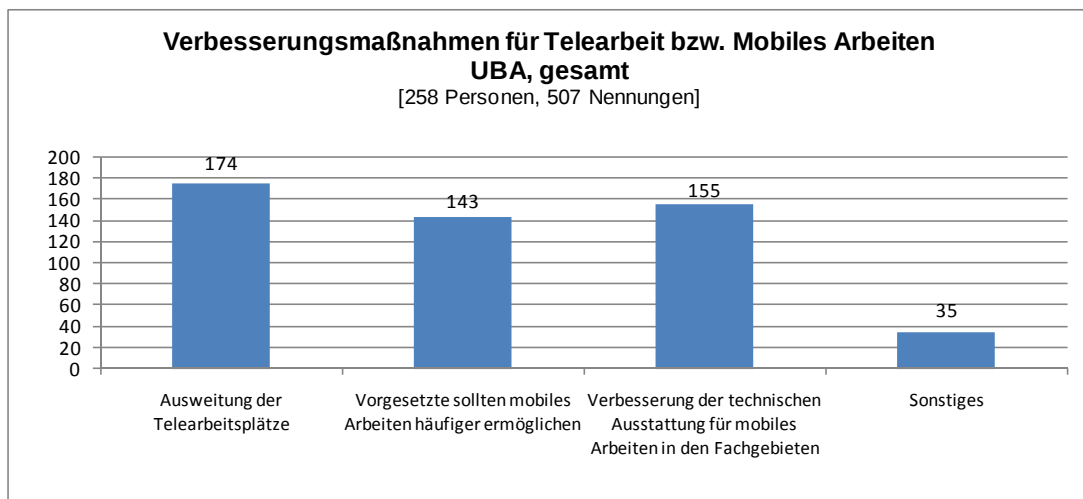


Abb. A-18: Verbesserungsmaßnahmen für Telearbeit/Mobiles Arbeiten

Telearbeit/Mobiles Arbeiten – Nennungen „Sonstiges“		n
... und mehr UMTS-Karten		1
(Teil)anerkennung von dienstlicher Tätigkeit im Zu		1
Abruf der Mail von unterwegs sollte komfortabler werden		1
Änderung der Bewertungskriterien!		1
Arbeitsvolumen und Fristen kompatibel mit Abwesenheit ...		1
Ausstattung der Notebooks mit WLAN und UMTS-Karten		1
Ausstattung des Telearbeitsplatzes mit schnellen Leitungen		1
bessere Dokumentation, nachvollziehbares Konzept		1
bessere Kommunikationstechnik (z.B. Skype mit Webcam) und Handy/PDA für mobi-		1
les Arbeiten sowie Nutzung der Outlook-Daten auf Dienstreisen		
Besserer Zugriff auf Fachanwendungen - Einwahlmöglichkeiten		1
bewusste Entwicklung von fairen Regeln für mobiles Arbeiten		1
die dringende Notwendigkeit der Verbesserung der t...		1
Ergänzung zu 2. Anstrich - zunächst einmal informi...		1
Erhöhung der allgemeinen Akzeptanz im Amt		1
Erweiterung der Kriterien für Telearbeit		1
Erweiterung der Voraussetzungen		1
Es sollte grundsätzlich selbstverständlich (ohne e...		1
es sollten allen Mitarbeitern ein mobiles Arbeiten ...		1
In den Pendlerräumen am Bismarckplatz sollte das N...		1
Informationen, Akzeptanz der Kollegen		1
Mehr Informationen zum mobilen Arbeiten		1
mehr Pendlerräume in Berlin		1
Minimierung der Teilnahmevoraussetzungen		1
Mobiles Arbeiten bei Heimfahrten		1
mobiles Arbeiten ist an Windows gebunden, dass ich nicht habe		1
mobiles Arbeiten sollte auch im Zug möglich sein		1
mobiles Arbeiten unter Verwendung privater Technik		1
Option selbstfinanzierte Telearbeitsplätze einzurichten		1
Technischer Support des OWA Zugangs		1
Telearbeit auch ohne Kind		1
Telearbeitsplätze von fachlichen anstatt von sozia...		1
Verbesserung der techn. Ausstattung für mobile Arbeitsplätze		1
verbesserte Nutzung Sharepoint		1
Verbesserung der Telefonanlagen für Telearbeitsplätze		1
Weitere sinnvolle technische Einrichtungen		1

Tab. A-27: Sonstige Nennungen von Verbesserungsmaßnahmen für Telearbeit/Mobiles Arbeiten

1.6 Mitteilungen

Mitteilungen zum Thema „Öffentlicher Verkehr“
schnellere Verbindung DE<-->B - Regional- & Nahverkehr immer überfüllt (dagegen kann man aber wahrscheinlich nichts tun)
Regionalzüge sollten mehr auf verspätete ICE/IC-Züge warten. Die Einführung von Mehrfahrten-Fahrkarten im Fernverkehr (z.B. 5 Fahrten für die Strecke von A nach B zum Preis von 4, oder 10% Vergünstigung) - Partner-BahnCard für aus beruflichen Gründen getrenntlebenden Partnern (oder Zuschuss vom Arbeitgeber dazu!?)
1. Mit anderen Arbeitgebern aus der Region zusammenschließen um die Verhandlungsposition gegenüber der Bahn zu stärken. Insbesondere mit Q-Cells in Wolfen und der FH in Dessau. Beide haben ebenfalls viele Tages- und Wochenendpendler aus Berlin! 2. Verhandeln Sie mit privaten Bahnanbietern, namentlich Connex/Veolia damit sie Dessau wieder in den Fahrplan aufnehmen. Derzeit geht die Verbindung Leipzig-Berlin auch bei Connex über Wittenberg. In 2006/07 ging es mal über Dessau. Vielleicht gibt es zusammen mit den o.g. Anbietern eine kritische Masse um einen regulären Connex über Berlin-Dessau-Wolfen-Leipzig als Pendlerverbindung einzurichten. Nutzen Sie weiterhin die neuen Möglichkeiten mit der derzeit laufenden Ausschreibung der RE-Linie durch den VBB. D.h. es können neue Betreiber einen Zuschlag für die RE Strecke nach Berlin erhalten! 3. Mit der DB AG über Preisnachlässe/Mengenrabatt für Wochenpendler verhandeln. Hintergrund: Jobtickets für IC/RE sind nur für Tagespendler attraktiv.
1. Zwischen der NASA und der DB sollte die Sicherstellung des Umstiegs in Bitterfeld oder Wittenberg geregelt werden. Es kann nicht sein, dass bei einer Verspätung von 5 min. der Anschlusszug weg ist. Immerhin sind davon ca. 50 Pendlerkollegen betroffen. 2. Die neue Verbindung über Wittenberg ist nur dann akzeptabel, wenn die erheblichen Verspätungen aufhören (3 mal probiert, 3 mal Verspätung u.a. 90 min.)
Abschluss eines Rahmenvertrages mit dem MDV für ein JobTicket. Nach Rücksprache mit dem MDV muss der Sitz nicht im Tarifgebiet sein (Dessau nicht im MDV-TG), Vertrag kann trotzdem geschlossen werden. Günstig für alle Hallenser und Leipziger, auch Zugstrecke bis Delitzsch günstiger als nur DB Jobticket ab Leipzig.
Bahnanschluss Südkreuz-Wittenberg-Dessau verbessern (zu lange Umsteigezeiten in Wittenberg)
Bei den Bahnverbindungen fehlt insbesondere eine attraktive Verbindung von Berlin nach Dessau am Morgen. Abfahrt in Berlin ca. 8.00 Uhr.
Bereitstellung eines kostenlosen oder stark reduzierten Jahrestickets für den ÖPNV für alle, die sich verpflichten, ohne PKW zu Arbeit zu kommen.
bessere Bahnverbindung (kurze Fahrtzeiten max. 1.5 Std. und die Abfahrt alle 2 Stunden) von Berlin nach Dessau und zurück, dann würde ich persönlich auch viel öfters Tagungen in Dessau wahrnehmen und man würde nicht kostbare Zeit vergeuden. Morgens hin und nachmittag/abends zurück. Dann brauchte man auch nicht ein zusätzl. Gast-Büro um den Tag sinnvoll auszufüllen. Es müssten nicht unnötig Büroräume freigehalten werden.
Bessere Unterstützung der Tagespendler durch ganzheitlichen Mobilitätsmanagementansatz. Unabhängig davon was im BRGK und der VwV steht fährt immer dieselbe Person verursacht Kosten und belastet die Umwelt. Eine künstliche Trennung von Pendeln, Dienstreisen und privater Mobilität erhöht die Gesamtkosten und schafft falsche Anreizsysteme. Würde der Tagespendler ca. 2.000.- Eigenanteil (Anteil Jobticket) an einer BC 100 2. Klasse tragen, könnte geprüft werden ob die Dienstreisekosten höher als 1.650.- sind und statt eines unflexiblen Jobtickets eine BC 100 beschafft werden. Damit würde das UBA als moderner, familienfreundlicher Arbeitgeber Anreize schaffen, das Auto auch bei privaten Fahrten öfter mal stehen zu lassen.
Bezahlung der Umweltkarte als Umweltbehörde
Bitte Prüfung, ob UBA den bereits beschriebenen Vertrag mit dem Busunternehmen über das Jobticket kurzfristig abschließen kann. Ich wohne im LK Anhalt/Bitterfeld. Bestehen noch weitere Möglichkeiten in der Übergangszeit? Das gleiche Busunternehmen bietet im LK Wittenberg das Jobticket in anderer Form an(nur Bestätigung des Arbeitgebers erforderlich, dass man dort beschäftigt ist). Für meinen LK gilt dies nicht, wie beschrieben muss ein Vertragsabschluss zwischen UBA + Vetter GmbH vorliegen.
Da ich täglich mit der Bahn fahre und in Teilzeit arbeite, bin ich an einem Jobticket oder

einer ähnlichen Vergünstigung interessiert.
Die Bahn sollte Prozente für alle Bundesbehörden (20%) garantieren.
Dessau sollte wieder ICE-Haltestelle werden, wie bei der Planung des Umzugs gegeben.
Die Abfrage ist sehr auf das Pendeln zwischen Dessau und Berlin ausgelegt. Einige MA Pendeln aber auch Wochenends zu noch weiter gelegenen Wohnsitzen, so dass hier vor allem gute Anbindungen an den Fernverkehr der DB wichtig wären.
Die Bahnanbindung Dessau an den Fremdenverkehr sollte dringend verbessert werden (Direktanbindung u. nicht umsteigen über Bitterfeld oder Köthen); außerdem sollte wieder eine schnelle Direktverbindung mit der Bahn zwischen Dessau u. Potsdam Hbf. geschaffen werden!!!
Die Bahnverbindung (nur RE) zwischen Berlin und Dessau ist katastrophal. Derzeit ist man mit dem PKW schneller und günstiger vor Ort, als mit der DB. Da sollte unbedingt Abhilfe geschaffen werden. Dem Bund las Hauptanteilseigner der DB sollte es eigentlich gelingen. Abgesehen davon ist eine Teilverlagerung bereits bestehender Behörden wenig sinnvoll. Zu viele sinnlose Pendeleien auf Kosten der Umwelt und der Arbeitsfähigkeit. Es wäre sinnvoller gewesen, in Sachsen-Anhalt eine neu zu gründende Bundesbehörde aufzubauen.
Die Bahnverbindung Dessau-Berlin muss dringend verbessert werden (Umsteigezeiten, Pünktlichkeit)
Die Tatsache, dass seit einigen Jahren die S-Bahn-Jahreskarte nicht mehr mit der Fahrradmitnahmeoption verkauft wird, führt dazu, dass man immer und häufig zeitversetzt zur Monatskarte auf dem Jahresblock an die Lösung einer Monatsfahrradkarte denken muss. Wenn man's mal vergisst, ist die volle Strafe (persönliches Vorzeigen der Zeitkarte bei weit entfernter Zentralbußstelle und Bearbeitungsgebühr oder sogar erhöhtes Beförderungsgeld) fällig. Das war früher kundenfreundlicher und macht nur unnötig Stress. Warum ist das geändert worden? Offenbar nur, um die Kontrolleursysteme der S-Bahn zu finanzieren...
Eine bessere Anbindung an das Fernverkehrsnetz der DB AG für Dessau für Dienstreisen wäre wünschenswert.
Dienstreisen werden unnötig verlängert, wenn eine ICE-Verbindung nicht vorhanden ist. Ich bin der Ansicht, das UBA sollte trotz der Absage von Herrn Mehdorn diesen Punkt aufgreifen und sich um eine schnellere Berlin-Verbindung bemühen. Vielleicht ist gerade jetzt mit der Amtseinführung des neuen Bahn-Chefs eine gute Gelegenheit.
Direktverbindung Fernverkehr (IC, ICE) Berlin Hbf., Südkreuz oder Wannsee Dessau
Einrichtung eines schnellen UBA-Shuttlezuges aus Berlin
Einrichtung eines Shuttlebetriebs zwischen Dessau und Bitterfeld oder Dessau und Wittenberg zu den jeweiligen IC-Anschlüssen von/nach Berlin für die Berlin-Dessau Bahn-Pendler, um die Unsicherheiten die sich aus dem Umsteigen in/aus dem Regionalverkehr in Bitterfeld ergeben, zu umgehen.
Einsatz eines echten Regionalexpress mit wenigen Haltepunkten zwischen Berlin und Dessau zur Verkürzung der Fahrzeit
erwünscht: 1) Ausstattung des RE 7 mit komfortableren Fahrzeugen (etwa wie RE 1 in Berlin-Brandenburg) 2) mehr Personal in RB- und RE-Zügen, um deren Verslummung zu begegnen
Es ist eine grundlegende Veränderung des öffentlichen Nahverkehrssystems erforderlich mit angemessenen, d. h. niedrigeren Preisen und Vernetzungen mit sehr kurzen Taktzeiten. 20-minütiges Warten im ÖPNV-System ist eine Zumutung. Auch sind würdige Verhältnisse hinsichtlich Platzangebot, Sauberkeit, Lärm und Geruch zu schaffen. Die Berliner S-Bahn ist eine Beleidigung eines jeden Sinnes!
Es sollte weiterhin daran gearbeitet werden, Beschäftigten mit DO Dessau, die in Berlin wohnen, mit Verhandlungen mit der Bahn für kostengünstigere, bessere Verbindungen das Pendeln leichter zu machen
Es wäre super wenn die RB Berlin Dessau auch noch um 9.43 in Dessau ankommen würde (bisher kommen nur Züge um 8.43 und 10.43 an). Abends ist die Taktung besser. In letztes Zeit sehr restriktive Abrechnung von Dienstreisen. Ich hab meinen Hauptwohnsitz in Dessau bin jedoch privat sehr oft in Berlin. Wenn man von einer Dienstreise mit der Bahn nach Berlin ohne Umsteigen 1.5 Stunden kürzer unterwegs ist dann werden einem die Mehrkosten angerechnet auch wenn man sonst erst sehr spät in Dessau wäre. Bei Dienstreisen nehme ich auch oft den Zug, allerdings finde ich es sehr ungünstig, dann man selber die Bahncard kauft und erst bei 100 Amortisierung das Geld von der Reisekosten-

stelle wiederbekommt. Dadurch trägt man alleine das Risiko, dass sich die Bahncard nicht rechnet, weil man Dienstreisen für ein Jahr schlecht planen kann. Besser wären Teilerstattungen. Mit BC 50 2. Klasse trägt man alle das Risiko, dass sich die BC nicht amortisiert und kann nicht 1. Klasse fahren und die Amortisation wird gegen die deutlich billigere BC 25 first Bund gerechnet ohne zu berücksichtigen, dass 2. Klasse fahren sehr viel Geld spart. Deswegen habe ich nur noch die BC 25 first Bund und fahre dann auch 1. Klasse obwohl eine Fahrt in der 2. Klasse für das UBA viel billiger wäre. Da ich es nicht ein sehr das Risiko der Nichtamortisation alleine zum Tragen. ist auch für den Mobilitätsausschuss relevant, da 1. Klasse fahren viel mehr Co2 produziert als 2. Klasse fahren!

Fahrradmitnahme im Bus

Wiedereinführung des Nachtzuges von Berlin nach Brüssel wäre gut.

Mit einem Regionalexpress, der etwas mehr vom alten ICE und etwas weniger von der S-Bahn hätte, könnte man mich bestimmt wieder zur Bahn locken. In allen Argumentationen sollte man aber berücksichtigen, dass die Bahn nicht immer die umweltfreundliche Alternative ist. Autos der unteren Mittelklasse, und erst recht Kleinwagen, sind laut UmweltMobil-Check (auf der Bahn-Seite) bereits bei Besetzung mit zwei Personen auf der Strecke BP-DE SO UMWELTFREUNDLICH, wie die Bahn. Das bedeutet ganz klar, dass unser Umweltgewissen ein Umdenken fordert! Wenn wir es erreichen, Fahrgemeinschaften zu etablieren, die in der Regel mit vier Personen (mindestens aber mit drei) fahren, die vielleicht noch besonders Umweltfreundliche Fahrzeuge verwenden (Hybrid: Prius: Knapp über 100g/km CO₂ - konventionell: Fiesta Econetic oder Polo blue motion mit unter 100g/km), können wir den CO₂-Ausstoß im Vergleich zur BAHNFAHRT bestimmt noch um 50% reduzieren. Auch durch Vermeidung können wir den CO₂-Ausstoß reduzieren. Können wir Wochenpendlern ein bestechendes Angebot machen? Können wir Mitarbeitern, die einen Vier-Tage-Turnus etabliert haben, anbieten, vier Wochen lang fünf Tage in DE anwesend zu sein, und dann eine Woche am Stück im Pendlerzimmer in Berlin zu bleiben, oder in der Telearbeit? 20% Einsparung durch Vermeidung! Viel Spaß beim sichten meine Ansichten :-). Ich hätte noch die eine oder andere ... UTOPIE1: Wenn Sie nicht vom Angebot zur Telearbeit Gebrauch machen, begründen Sie bitte die dienstliche Notwendigkeit. UTOPIE2: Pendler verwenden bitte ausschließlich die Pendlerfahrzeuge aus unserem umweltfreundlichen UBA-Fuhrpark. Abfahrten nur zur vollen Stunde und mit mindestens drei Personen.

Größter Verbesserungsbedarf: Bahnverbindung Dessau-Berlin. Diese war, wie ich erfuhr, in den 1920er Jahren knapp 1h schneller als heute - alleine das sollte doch ein Anreiz für die DB darstellen...

IC von Berlin über Dessau wieder einrichten.

IC-Direktverbindung Berlin-Dessau!!!! oder Einrichtung eines UBA Shuttle Bus von Lutherstadt Wittenberg nach Dessau?

Ich finde, dass das UBA einen Fahrdienst z.B. Bus o.ä. anschaffen könnte, der in regelmäßigen Zeiten z.B. v. Bismarckplatz aus nach Dessau unentgeltlich fahren könnte, damit gerade z.B. die Geringverdiener kostenlos an die Arbeitsstätte gebracht werden können - da die Fahrtkosten mit Bahn und Auto für die Geringverdiener kaum auf Dauer bezahlt werden können. Hier muss viel mehr gemacht werden vom UBA-

Ich freue mich auf schnellere Bahnverbindungen von und nach Dessau: Halle, Berlin und Hamburg! Dankeschön!

Ich wäre gerne über die das Job-Ticket informiert gewesen. Für mich persönlich dauert die Fahrt von meinem Wohnort in Halle bis Dessau über 90 Minuten und ich verstehe nicht, warum ich keine Fahrtkosten bezuschusst bekommen kann (Information bei Beschäftigungsbeginn)

Ich will den IC von Berlin-Zoo nach Dessau (und natürlich zurück) wieder haben !!!!!

Jobticket UBA Standort Langen

Eine Anregung wäre eine vergünstigte BC 100 oder die Abrechenbarkeit von Dienstreisen trotz BC 100, dies würde die Anschaffung einer BC 100 erleichtern.

mehr Bedeutung für den Haltepunkt (Bahnhof) Dessau

mein Hauptanliegen: bessere, schnellere und häufigere Bahnverbindungen Berlin-Dessau; Anbindung an Berlin-Ostbahnhof soll erhalten bleiben

ICE Anschluss in Dessau - Schnellere und bessere Verbindungen nach Dessau

Die Verbindung nach Dessau muss drastisch verbessert werden auch um Alternativen für den Pkw-Verkehr zu schaffen. Sieht man sich in der Garage um ist das ein erschrecken-

des Bild für das Umweltbundesamt: die Tiefgarage ist immer voll! Auch der Komfort in den Zügen könnte verbessert werden. In den RE-Zügen nach Dessau gibt es keinen Tisch, keine Steckdose und vor allem wahnsinnig unbequeme Sitze. Hier wäre die Einsetzung von neuen Zügen sehr wünschenswert.
Nicht nur für Dienstreisen von UBA-Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern und natürlich auch für Besucher des Umweltbundesamtes in Dessau, sondern auch zur Steigerung der Attraktivität des Standortes Dessau als Wohnort für Kolleginnen und Kollegen ist eine Verbesserung der Bahnanbindung von Dessau meines Erachtens notwendig. Die Bereitschaft, in diese Stadt, die für viele weit von ihren eigenen Wurzeln entfernt liegt, zu ziehen, wird durch die mäßige Bahnanbindung aus meiner Sicht deutlich verringert.
Gute Bahnverb B-DE wäre traumhaft!
Probleme mit DB und anderen Verkehrsgesellschaften (z.B. Beschwerden, ungerechtfertigte Strafen) sollten durch das UBA geregelt werden.
Schaffung einer normalen (modern, sauber, schnell) Bahnverbindung von Berlin nach Dessau - wie sie auch in West-Deutschland gängige Praxis ist
Solange es keine schnelle, komfortable und direkte Verbindung zwischen Berlin und Dessau gibt werde ich den PKW nutzen. Die Bahn hat bei mir aus einem Bahnfan einen Autofahrer gemacht. Eine Änderung der Bahnpolitik erwarte ich nicht.
Sowohl für den wöchentlichen Arbeitsweg Berlin-Dessau als auch für Dienstreisen anderswohin ist es sehr ärgerlich, dass der Hbf Dessau nicht mehr ans Fernbahnnetz angebunden ist und ein schneller Zug erst nach einer Fahrt von ca. 30-60 Minuten mit der Regionalbahn erreichbar ist. Die schlechte Verbindung Berlin-Dessau und damit die für tägliches Pendeln zu lange Fahrzeit ist für mich der Hauptgrund, nur drei Tage die Woche zu arbeiten statt 4 oder 5.
Umsteigemöglichkeiten Lutherstadt Wittenberg -> Dessau! Z.Z ist der Aufenthalt ca. 40 min, also fahren die Pendler aus Berlin nach Bitterfeld (weiter und südlicher) um dann nach Dessau mit der RE 'zurück zu fahren'. BLN Südkreuz -> Wittenberg mit ICE ca. 35 min, hier wäre ein kurzer! Aufenthalt gut um in eine RE nach Dessau zu steigen. Oder viel besser: wieder die direkte IC-Verbindung Berlin-Dessau, das wäre eine enorme Erleichterung...
Unbedingt erforderlich sind Verhandlungen mit der DB-AG wegen der miserablen Qualität der RE-Züge von Dessau nach Berlin. Diese gehören auf den Schrottplatz. Die Toilettenanlagen sind eine Zumutung!
Verbesserung der Fahrscheinautomaten der DB (Bedienerfreundlichkeit, Geschwindigkeit, auch der EC-Funktion)
Verbesserung des Takts zwischen Wittenberg und Anschluss nach Dessau (man müsste dann nicht immer erst nach Bitterfeld fahren und dann zurück), das würde immerhin einige Minuten sparen.
Vorrangig ist für mich die Verbesserung des Zugangebotes Berlin-Dessau: - Anschluss Wittenberg-Dessau - Beschleunigung Regionalzug - komfortablere Züge im Regionalverkehr (derzeit die ältesten Modelle, ohne Klimaanlage etc.)
Warum haben wir kein Jobticket am Standort Langen?
Berlin/Brandenburg Verbund-Monatskarte sollte bis Dessau gelten!
Wünschenswert wäre eine stündliche schnelle Verbindung zwischen Leipzig und Dessau und modernere Züge auf dieser Strecke.

Tab. A-28: Mitteilungen – Öffentlicher Verkehr

Mitteilungen zum Thema „Fahrradverkehr“
Vor dem Dessau-FLC-Gebäude fehlen überdachte und sichere Fahrradstellplätze.
Relation der PKW- und Radstellplätze in der Tiefgarage Dessau sehr zu Ungunsten der Radfahrer.
Die Abstellmöglichkeit für Fahrräder in der Tiefgarage in Dessau sollte nicht als Lagermöglichkeit für Fahrräder genutzt werden. 70-80 % der abgestellten Räder rühren sich nie vom Fleck.
Eine bessere Pflege der Fahrradständer am Standort Dessau ist empfehlenswert. Entfernen von Glasscherben im Umfeldes des Standortes Dessau (vor allem Fahrradständer) und eventuell häufigere Reinigung des Fahrradständers am Wörlitzer Bahnhof ist sinnvoll auch für den Eindruck bei Öffentlichkeit und Gästen.

Fahrradmitnahme im Bus
Zur Förderung des Radfahrens gab es schon mal Diskussionen, ob man einen der in Berlin tätigen mobilen Zweiradmechaniker zu einem regelmäßigen Termin im UBA bestellen könnte und das UBA sich an den Einsatzkosten mit einem Sockelbetrag oder anteilig beteiligt. Die Bekanntmachung eines solchen (selbstfinanzierten) Angebots und die Zurverfügungstellung von Räumen und Basisgerät für den Techniker wären auch denkbar.
Verschließbare Fahrradständer für den Corrensplatz sind bestellt, das begrüße ich sehr.
Fahrradabwrackprämie des UBA.

Tab. A-29: Mitteilungen – Fahrradverkehr

Mitteilungen zum Thema „Motorisierter Individualverkehr“
Für Sonderparkflächen (Behinderte, Dienstfahrzeuge, Frauen, Fahrgemeinschaften) sollte ein Pool gebildet werden. Die Verteilung innerhalb des Pools könnte den tatsächlichen Anforderungen leicht angepasst werden (reservierungsschilder im Wechselrahmen). Einige Sperrflächen könnten speziell für kleine PKW freigegeben werden.
Ich finde, dass das UBA einen Fahrdienst z.B. Bus o.ä. anschaffen könnte, der in regelmäßigen Zeiten z.B. v. Bismarckplatz aus nach Dessau unentgeltlich fahren könnte, damit gerade z.B. die Geringverdiener kostenlos an die Arbeitsstätte gebracht werden können - da die Fahrtkosten mit Bahn und Auto für die Geringverdiener kaum auf Dauer bezahlt werden können. Hier muss viel mehr gemacht werden vom UBA-
Parkplatzsituation am UBA ist nicht ausreichend, wenn Tiefgarage besetzt ist
Verbesserung der Parkplatzsituation am Standort Dessau
Verbesserung der Parksituation am Standort Dessau

Tab. A-30: Mitteilungen – Motorisierter Individualverkehr

Mitteilungen zum Thema „Dienstreisen“
Das UBA sollte sich für Änderungen im Reisekostenrecht einsetzen, das betrifft: Beginn und Ende der Dienstreisen am Dienort oder Zweitwohnung (unrealistisch), Teilerstattung von Bahncards, Erstattung von Fahrradstrecken
Dienstreisen aus Dessau sind meist erheblich aufwändiger als aus Berlin (Brüssel teilweise mit zwei Übernachtungen, d.h. 3-Tages-DR, statt 1-Tages-DR). Schön wären gute Anschlüsse nach Hannover.
Bei den DR sollten Kombination Hin: Flugzeug, Zurück: Bahn berücksichtigt werden. In der Regel bucht TMS meine Vorschläge
DEUTLICHER Verbesserungsbedarf bei der Umsetzung der Leitlinien für umweltfreundliche DRen (insbes. Verkehrsmittelwahl!)
Die Shuttle-Flüge sollten abgeschafft werden und stattdessen Bahnreisen verpflichtend sein.
Eine bessere Anbindung an das Fernverkehrsnetz der DB AG für Dessau für Dienstreisen wäre wünschenswert. Dienstreise aus Dessau sind vielfach sehr langwierig und dauern oft bis ins Wochenende.
Dienstreisen werden unnötig verlängert, wenn eine ICE-Verbindung nicht vorhanden ist. Ich bin der Ansicht, das UBA sollte trotz der Absage von Herrn Mehdorn diesen Punkt aufgreifen und sich um eine schnellere Berlin-Verbindung bemühen. Vielleicht ist gerade jetzt mit der Amtseinführung des neuen Bahn-Chefs eine gute Gelegenheit.
Dienstreisen: Die Organisation der Verkehrsmittel für eine DR über das tms-System ist umständlich und zu zeitaufwendig. Um einen passgenauen Reiseverlauf sicherzustellen, recherchiert man oft selbst nach Reiseverbindungen um unliebsamen Vorschlägen zu entgehen.
Es wäre super wenn die RB Berlin Dessau auch noch um 9.43 in Dessau ankommen würde (bisher kommen nur Züge um 8.43 und 10.43 an). Abends ist die Taktung besser. In letztes Zeit sehr restriktive Abrechnung von Dienstreisen. Ich hab meinen Hauptwohnsitz in Dessau bin jedoch privat sehr oft in Berlin. Wenn man von einer Dienstreise mit der Bahn nach Berlin ohne Umsteigen 1.5 Stunden kürzer unterwegs ist dann werden einem die Mehrkosten angerechnet auch wenn man sonst erst sehr spät in Dessau wäre. Bei Dienstreisen nehme ich auch oft den Zug, allerdings finde ich es sehr ungünstig, dann man selber die Bahncard kauft und erst bei 100 Amortisierung das Geld von der Reisekostenstelle wiederbekommt. Dadurch trägt man alleine das Risiko, dass sich die Bahncard nicht rechnet, weil man Dienstreisen für ein Jahr schlecht planen kann. Besser wären Teilerstattungen. Mit BC 50 2. Klasse trägt man alle das Risiko, dass sich die BC nicht amortisiert und kann nicht 1. Klasse fahren und die Amortisation wird gegen die deutlich billigere BC 25 first Bund gerechnet ohne zu berücksichtigen, dass 2. Klasse fahren sehr viel Geld spart. Deswegen habe ich nur noch die BC 25 first Bund und fahre dann auch 1. Klasse obwohl einen Fahrt in der 2. Klasse für das UBA viel billiger wäre. Da ich es nicht ein sehr das Risiko der Nichtamortisation alleine zum Tragen. ist auch für den Mobilitätsausschuss relevant, da 1. Klasse fahren viel mehr Co2 produziert als 2. Klasse fahren!
Ich würde mich freuen, wenn auch der Samstag und Sonntag als Reisetage z.B. bei lan-

gen Reisen >3h als Dienstzeit anerkannt würden. Ich besitze eine BC50, die ich für Kosteneinsparungen bei Dienstreisen zur Verfügung stelle. Die Bonuspunkte könnte man als Honorierung auf die private BC anrechnen lassen.
Eine Anregung wäre eine vergünstigte BC 100 oder die Abrechenbarkeit von Dienstreisen trotz BC 100, dies würde die Anschaffung einer BC 100 erleichtern.
Mein größtes Mobilitätsproblem sind Dienstreisen von Dessau nach Brüssel, die mit Nachtzugverbindungen kaum mehr möglich sind und daher sehr viel Zeit beanspruchen und Flugzeugnutzung erfordern..
Sinnvoll wäre die Möglichkeit der gekoppelten Nutzung einer BC 100 für Tagespendeln + Dienstreisen. Ein mögliches Modell wäre die Kostenübernahme in Höhe des Jobticketpreises durch den Beschäftigten und gleichzeitiger Kostenerstattung für Dienstreisen analog der Nutzung einer BC 50 2. Klasse bis maximal zum Preis der Bahncard 100. Dies ist zurzeit rechtlich nicht möglich, böte aber für das UBA Kosteneinsparungspotenzial bei Dienstreisen und für den Beschäftigten die Möglichkeit kostengünstig private Reisen zu nutzen. Diese win-win Situation sollte, ggf. durch einen Modellversuch ermöglicht werden, um Verlagerungspotenziale von Auto auf Bahnnutzung zu testen.

Tab. A-31: Mitteilungen – Dienstreisen

Mitteilungen zum Thema „Mobilitätsmanagement-Maßnahmen“
- Möglichkeit von Videokonferenzen vom Telearbeitsplatz aus - mobiler Internetzugang (WLAN, ggf. auch ausreichend UMTS-Karten) - Ausweitung der Möglichkeit zum mobilen Arbeiten, z.B. vor oder nach Dienstreisen - Ausweitung der Telearbeit
"Pendlerzimmer" in Dessau meinte ein Raum, der zwar nicht regelmäßig als Pendlerraum zur Verfügung steht, aber zum Zeitpunkt, als ich einen solchen Raum brauchte, leer stand und somit genutzt werden konnte.
Ausweitung der Telearbeit auch für KollegInnen, die nicht die Sozialkriterien (Kinder unter 16 J., pflegebedürftige Angehörige) erfüllen.
Da es hier an der Messstelle keinerlei öffentlichen Nahverkehr gibt, wäre es wünschenswert ein Dienstfahrrad zu deponieren um eventuelle Engpässe mit dem eigenen PKW auszugleichen.
Das mobile Arbeiten sollte bekannt gemacht und unterstützt werden.
Die Mitfahrerbörse im Intranet könnte viel flexibler sein, sodass man auch kurzfristig Fahrten eintragen kann und die Interessierten automatisch informiert werden.
Die Möglichkeiten des mobilen Arbeitens sollten sowohl organisatorisch als auch technisch vereinfacht und deutlich ausgebaut werden. Das betrifft sowohl die technische Ausstattung mit Notebooks, als auch den Zugriff aufs Internet (UMTS), den externen Zugang auf Postfächer und persönliche Serverarbeitsbereiche.
Ein bisschen Werbung für das Dienstfahrrad machen. In meinem Hause steht es versteckt und einige kennen es nicht.
Eine Mitwohnbörse anzubieten, wo man Zimmer findet, die man ein oder zwei Nächte pro Woche nutzen kann, wäre schön!
Dessau mit mobilen Arbeitsplätzen
Es sollte weiterhin daran gearbeitet werden, Beschäftigten mit DO Dessau, die in Berlin wohnen, mit Telearbeit, mobilem Arbeiten das Pendeln leichter zu machen
Es wäre wünschenswert, dass alle MitarbeiterInnen Notebooks erhalten, um die Flexibilität des Arbeitsplatzes zu verbessern.
Falträder zur Mitnahme im Zug oder günstigere Leihfahrräder der DB-AG wären gut. Eventuell Dienstwohnungen für Praktikanten (umsonst)
Freie Arbeitsplatzwahl zwischen Berlin und Dessau, Ausweitung der Pendlerbüros, Büros auch für regelmäßiges Arbeiten in Berlin
Für Sonderparkflächen (Behinderte, Dienstfahrzeuge, Frauen, Fahrgemeinschaften) sollte ein Pool gebildet werden. Die Verteilung innerhalb des Pools könnte den tatsächlichen Anforderungen leicht angepasst werden (reservierungsschilder im Wechselrahmen). Einige Sperrflächen könnten speziell für kleine PKW freigegeben werden. Mit einem Regional-express, der etwas mehr vom alten ICE und etwas weniger von der S-Bahn hätte, könnte man mich bestimmt wieder zur Bahn locken. In allen Argumentationen sollte man aber berücksichtigen, dass die Bahn nicht immer die umweltfreundliche Alternative ist. Autos der unteren Mittelklasse, und erst recht Kleinwagen, sind laut UmweltMobilCheck (auf der Bahn-Seite) bereits bei Besetzung mit zwei Personen auf der Strecke BP-DE SO UM-

WELTFREUNDLICH, wie die Bahn. Das bedeutet ganz klar, dass unser Umweltbewusstsein ein Umdenken fordert! Wenn wir es erreichen, Fahrgemeinschaften zu etablieren, die in der Regel mit vier Personen (mindestens aber mit drei) fahren, die vielleicht noch besonders Umweltfreundliche Fahrzeuge verwenden (Hybrid: Prius: Knapp über 100g/km CO₂ - konventionell: Fiesta Econetic oder Polo blue motion mit unter 100g/km), können wir den CO₂-Ausstoß im Vergleich zur BAHNFAHRT bestimmt noch um 50% reduzieren. Auch durch Vermeidung können wir den CO₂-Ausstoß reduzieren. Können wir Wochenpendlern ein bestechendes Angebot machen? Können wir Mitarbeitern, die einen Vier-Tage-Turnus etabliert haben, anbieten, vier Wochen lang fünf Tage in DE anwesend zu sein, und dann eine Woche am Stück im Pendlerzimmer in Berlin zu bleiben, oder in der Telearbeit? 20% Einsparung durch Vermeidung! Viel Spaß beim sichten meine Ansichten :) Ich hätte noch die eine oder andere ... UTOPIE1: Wenn Sie nicht vom Angebot zur Telearbeit Gebrauch machen, begründen Sie bitte die dienstliche Notwendigkeit. UTOPIE2: Pendler verwenden bitte ausschließlich die Pendlerfahrzeuge aus unserem umweltfreundlichen UBA-Fuhrpark. Abfahrten nur zur vollen Stunde und mit mindestens drei Personen.
Ich habe den Eindruck, dass das Mobilitätsmanagement sehr stark auf die Bedürfnisse der Pendler aus Berlin zugeschnitten ist. Es sollte aber auch die Situation anderer Pendler in den Blick genommen werden und dies auch entsprechend kommuniziert werden
Ich hätte gerne eine dezentrale Video- und (Bild-)Telefonkonferenzmöglichkeit von meinem PC aus. Zuhause klappt das per Skype sehr angenehm und ohne Probleme.
Ich möchte die Idee des Faltdienststrades für Dienstreisen ausdrücklich unterstützen!
Ich würde mich freuen, wenn auch der Samstag und Sonntag als Reisetage z.B. bei langen Reisen >3h als Dienstzeit anerkannt würden. Ich besitze eine BC50, die ich für Kosteneinsparungen bei Dienstreisen zur Verfügung stelle. Die Bonuspunkte könnte man als Honorierung auf die private BC anrechnen lassen.
Kooperation mit Car-Sharing-Organisationen an den Standorten wäre wünschenswert (Dienstmitgliedschaft etc.).
Mehr Dienstfahrzeuge (Klapprad) Vergabesystem Pendlerzimmer Anrechenbarkeit von Arbeitszeiten im Zug Elektronische Zeiterfassung für alle (Hemmnis Korrekturbeleg) Reduzierung der TG-Plätze in Dessau Nutzung DB-Call&Bike für UBA-Beschäftigte bei DR und in Berlin Verknüpfung zum Gesundheitsmanagement stärken
Einen Dienstwagen für Fahrten zu Orten, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreichbar sind.
Mitwohnbörse finde ich eine tolle Idee. Ich selbst biete Kollegen bereits mein Zimmer im Fall einer Abwesenheit an.
Mitwohnbörse ist eine sehr gute Idee!
Pendlerzimmer in Berlin wichtig, was wird während Umbau Bplatz daraus? Telearbeit und mobiles Arbeiten mehr ermöglichen auch für Führungskräfte (bisher höchstens 1 Tag in der Woche) und mit eigener Hardware - Senkung der Kosten, mehr Plätze!
Telearbeit für alle Mitarbeiter ab 55 Jahre mit ständigem Wohnsitz in Berlin
Seitens des Bundes Bereitstellung von erschwinglichen Übernachtungsmöglichkeiten in Dessau (z.B. Bau eines Gästehauses für MitarbeiterInnen und Gäste des UBA, Übernachtung kostet pro Nacht 10 Euro)
Statt UBA Neubau in Dessau mehr Telearbeitsplätze schaffen, das ist billiger! Die vorhandenen Büros können dann z. B. von zwei Mitarbeitern alternierend genutzt werden. Das ist in der freien Wirtschaft schon lange üblich!
Telearbeit bisher zu unflexibel (hoher administrativer und finanzieller Aufwand); mehr Initiative zur Nutzung von mobilem Arbeiten wäre sinnvoll (Netzzugang mit UBA-Laptops über VPN unter Nutzung von WLAN/DSL (hat mittlerweile eine Vielzahl von KollegInnen zuhause), Vorschläge zur Verbesserung der telefonischen Erreichbarkeit während des mobilen Arbeitens)
Verbesserung der technischen Ausstattung der Videokonferenzräume für Umsetzungsstunden - Ausstattung mit Mikros an jedem Platz, um die Verständigung zu verbessern, dann aber auch Disziplin aller Beteiligten, d.h. Mikro anschalten und dann sprechen und nicht alle durcheinander sprechen. Bei Videokonferenzen (Diskussionen) im Hörsaal mehr Disziplin - erst sprechen, wenn das Mikro da ist (wenn möglich auch Kamera hinschwenken) und immer Namen nennen.
Verbesserungen (technisch und auf Bedarf angepasst) am Telearbeitsplatz würden dazu führen, dass der Arbeitstag mit Pkw-Anfahrt in einen Telearbeitstag umgewandelt würde.
Möglichkeiten für Telearbeit / Mobiles Arbeiten stärken

Wichtig wäre es, eine kostenlose/günstige (max. 10 - 15 Euro/Nacht) und akzeptable Möglichkeit zur Übernachtung in Dessau einzurichten oder im Dienstgebäude Übernachtungsmöglichkeiten zu schaffen.
Zur Verbesserung der Fahrradnutzung sollte an den Standorten mit Diensträdern eine Fußpumpe an der Pforte verfügbar sein.
Zusätzliche Mobilitätsmaßnahme: Residentspflicht

Tab. A-32: Mitteilungen – Mobilitätsmanagement-Maßnahmen

Mitteilungen zum Thema „Befragung“
.... ich finde solche Umfragen sehr mitarbeiterfreundlich.... das sollte auch in der realen Welt / freien Wirtschaft zum Standard werden
1. Der Fragebogen weist Mängel auf, die zu falschen Ergebnissen führen können: - Dienstreisen als Mitfahrer werden nichtnachgefragt; - Verkehrsmittelnutzung für Arbeitswege sollten sich anteilig splitten lassen (bei mir: 50 % ÖPNV, 50 % Fahrrad) 2. Die technische Umsetzung des Fragebogens weist Mängel auf: - abgewählte Eingabemöglichkeiten sollten nicht mehr anwählbar sein (z.B. wenn Maßnahme nicht bekannt, dann dürfen die nachstehenden Abfragen nicht mehr angeboten werden) - vor allem, wenn einmal gesetzte Radiobutton nicht mehr rückgängig gemacht werden können
Was in dem Fragebogen fehlte, ist die Bewertung der Situation. Wir werden gefragt, wie lange wir täglich zur Arbeit brauchen und welches Verkehrsmittel wir nehmen. Aber wir werden nicht gefragt, ob wir lieber ein anderes Verkehrsmittel nutzen würden und wie wir mit der Fahrtdauer einverstanden sind und ob wir überhaupt etwas ändern wollen.
Bei einigen Fragen hätte ich mir gewünscht, dass Mehrfachnennungen möglich sind.
Der Fragebogen sollte nicht nur Berliner Kollegen ansprechen. Die Antwortmöglichkeiten gerade zu den Verkehrsvermeidungsmaßnahmen beachten in nur sehr geringem Umfang, das auch Mitarbeiter in Dessau leben.
Der Schwerpunkt lag zu sehr auf den Fragen zum Arbeitsweg. Für den Standort Dessau wären Fragen zum Ablauf von Dienstreisen viel wichtiger gewesen. So hätte man den Einfluss des Standortes auf Dauer und Ablauf einer Dienstreise möglicherweise gut sehen können und auch Verbesserungsvorschläge abfragen können.
Der Sonntag hätte miteinbezogen werden sollen als Reisetag für Wochen-Fernpendler. Ich komme z.B. Sonntagsabends aus Hamburg ca. 400km/4 Stunden Fahrtzeit. Das gehört zum Mobilitätsgesamtgeschehen. Die 5 min Weg am Montagmorgen geben sonst ein falsches, weil unvollständiges Bild.
Die Abfrage ist sehr auf das Pendeln zwischen Dessau und Berlin ausgelegt. Einige MA Pendeln aber auch Wochenends zu noch weiter gelegenen Wohnsitzen, so dass hier vor allem gute Anbindungen an den Fernverkehr der DB wichtig wären.
Die Fragen können personifiziert werden - ich bin nicht sicher, ob dem der PR zustimmt!
Die Kombination Fahrradnutzung / öffentlicher Nahverkehr fehlte bei der Befragung über die Fahrten zwischen Wohnort und Arbeitsplatz. Ist jedoch sehr wichtig, da der öffentliche Nahverkehr erst in Kombination mit der Fahrradnutzung interessant und attraktiv wird
Die Nennung einer PLZ kann unter Umständen bereits zur eindeutigen Identifizierung des Mitarbeiters führen. Wie viele Mitarbeiter wohnen wohl in 15711 Königs Wusterhausen? Die richtige Antwort lautet: 2!
Die Umfrage berücksichtigt leider in sehr geringem Ausmaß die Bedürfnisse der Kolleginnen und Kollegen mit Hauptwohnsitz in Dessau. Eine bessere Anbindung an das Fernverkehrsnetz der DB AG für Dessau für Dienstreisen wäre wünschenswert. Dienstreise aus Dessau sind vielfach sehr langwierig und dauern oft bis ins Wochenende.
Diese Umfrage scheint fast nur an MitarbeiterInnen gerichtet zu sein, die in Berlin oder jedenfalls weit weg wohnen. Vielleicht wäre es sinnvoller dann auch nur die zu befragen.
Ein Hinweis zu den Befragungsergebnissen: Obwohl der Fragebogen sehr differenziert, ist er für Mitarbeitende mit wechselnden Terminen in Dessau und an den Berliner Standorten hinsichtlich des Fahrverhaltens nicht repräsentativ. Die von mir eingesetzten Dienstorte/Tage ändern sich wöchentlich.
Es wäre sicher interessant auch einmal die Partner in die Befragung mit einzubeziehen. Es müssen ja nicht immer die UBA-Mitarbeiter sein, die lange oder ungünstige Arbeitswege in Kauf nehmen. Und diese haben vielleicht auch nicht solch recht großzügige Unterstützung wie die UBA-Mitarbeiter.
Frage 4 nimmt nur volle Kilometer als Distanzangabe, bei dezimalen Eingaben erscheint

eine falsche Fehlermeldung. Das verwirrt...
Fragen sind nicht geeignet, die tatsächliche Situation für Dienstreisen abzufragen. So habe ich für meine letzte Dienstreise meinen PKW, ein Flugzeug, den Zug und den öffentlichen Nahverkehr genutzt.
Für den nächsten Fragebogen: weil Auslandsdienstreisen länger sind, wirkt es recht stark vereinfachend, nur nach einem einzigen Verkehrsmittel zu fragen (hatte z.B. 150km Zugfahrt zum Flughf.).
Hier wurde nicht nach einer Schwerbehinderung gefragt. Da ich 90% schwerbehindert bin viel es mir auf. Da ich noch Trennungsgeldempfänger bin, konnte ich verschiedene Fragen nicht „wirklich“ beantworten. Vielleicht ergeben sich einige Veränderungen durch die Auswertung dieser Umfrage.
Hey Michael, jetzt bin ich gar nicht gefragt worden, welche Verbindungen ich nach Berlin besser finden würde - liegt das daran, dass ich Dessauer bin und wir jetzt doch übersehen haben, dass auch Dessauer Dienstreisen machen?
Ich dachte, dass dieses auch eine Bedarfserhebung in Sachen Bahnnutzung sei. Das kann ich leider nicht erkennen.
Ich fahre gelegentlich bei schönem Wetter und wenn die Kleidung nicht zu formell ist (wg. Terminen mit Dritten) mit dem Fahrrad. Die Abfrage geht auf solche Gelegenheitswechsel außer bei der einen Frage nach der gelegentlichen Pkw Nutzung nicht ein. Die Einstiegsfrage nach Verbesserungsmöglichkeiten bei Verkehrsmitteln ist völlig abstrakt. Keine Ahnung was da das Frageziel ist.
Ich habe zwar öffentl. Nahverkehr als Hauptverkehrsmittel angegeben, möchte aber doch anmerken, dass ich im Sommerhalbjahr (April bis Oktober) an etwa 85% der Arbeitstage mit dem Fahrrad zur Arbeit fahre. Dauert zeitlich genau so lange wie mit der Bahn (ca. 50 min). Ich habe im Fragebogen selbst leider keine Möglichkeit gefunden, wo ich das hätte unterbringen können.
In diesem Fragebogen wird nicht berücksichtigt, dass man am Dienort wohnt, aber (wie ich) aus privaten Gründen am Wochenende unterwegs ist (Wochenendbeziehung). Ich habe für Freitags den innerörtlichen Heimweg angegeben, obwohl ich meistens mit der Regionalbahn nach Berlin fahre.
Leider ermöglicht der Fragebogen nicht, mehrere Verkehrsmittel für die Fahrt von und zur Arbeit anzugeben - bspw. Witterungs- oder Jahreszeitabhängig.
Leider gab es keine Möglichkeit der Mehrfachbenennung zur Nutzungen von Verkehrsmitteln. Ich z.B. fahre zwar meistens mit dem Auto, wenn das Wetter es zulässt und nicht noch sonstige Termine und Besorgungen vor oder nach der Arbeit erledigen muss, dann nehme ich auch gern das Fahrrad - aber wie gesagt, es gab keine Möglichkeit, dies einzutragen. Insgesamt schien mir der Aufbau der Fragen auch zu sehr auf die Pendler von außerhalb zugeschnitten. Ich wohne in Dessau, da kommen einige Fragen von vorn herein nicht in Betracht. Z.B. die Frage 12 war für mich unsinnig - innerhalb von Dessau werde ich nicht Bahn fahren! Evtl. Bus oder Bahn nutzen oder eben das Fahrrad.
Leider wird auch diese Umfrage keine Verbesserung der Zugverbindung zwischen Berlin und Dessau bewirken, selbst wenn ein großer Bedarf festgestellt wird. Die letzte Umfrage hat großen Bedarf an besserer Anbindung ergeben und Angebot ist gleich geblieben.
Mir fehlt leider die Zeit, detaillierte Ausführungen zu hinterlegen. Schade. Die Kombination von der Frage, ob ich einen Pkw-Führerschein besitze (nein) und ob mir für den täglichen Weg ein Pkw zur Verfügung steht, ist schon lustig.
oft ist nur ein Feld möglich, dass ausgewählt werden kann
Warum ist die Bekanntgabe der PLZ erwünscht?

Tab. A-33: Mitteilungen – Befragung

Mitteilungen zum Thema „Sonstiges“
Bessere Unterstützung der Tagespendler durch ganzheitlichen Mobilitätsmanagementansatz. Unabhängig davon was im BRGK und der VwV steht fährt immer dieselbe Person verursacht Kosten und belastet die Umwelt. Eine künstliche Trennung von Pendeln, Dienstreisen und privater Mobilität erhöht die Gesamtkosten und schafft falsche Anreizsysteme. Würde der Tagespendler ca. 2.000.- Eigenanteil (Anteil Jobticket) an einer BC 100 2. Klasse tragen, könnte geprüft werden ob die Dienstreisekosten höher als 1.650.- sind und statt eines unflexiblen Jobtickets eine BC 100 beschafft werden. Damit würde das UBA als moderner, familienfreundlicher Arbeitgeber Anreize schaffen, das Auto

auch bei privaten Fahrten öfter mal stehen zu lassen.
Eine Teilverlagerung von bereits bestehender Behörden ist wenig sinnvoll. Zu viele sinnlose Pendeleien auf Kosten der Umwelt und der Arbeitsfähigkeit. Es wäre sinnvoller gewesen, in Sachsen-Anhalt eine neu zu gründende Bundesbehörde aufzubauen.
Es sollte für Betriebsausflüge gleich angeboten werden, wie man an den Ort des Ausfluges kostengünstig kommt. Z.B. nach Bitterfeld haben ich und andere nicht teilgenommen, weil die Bahnfahrt dorthin zu teuer war. Nach Wittenberg habe ich zwar teilgenommen, aber um dorthin zu gelangen war es auch sehr teuer. Ich finde es wichtig, dass man dafür nicht gezwungen ist mit dem Auto zu fahren
Mobilität geht mit Abwesenheit einher. Das UBA ist Arbeitsorganisatorisch schlecht aufgestellt, mit flexiblen Abwesenheiten umzugehen, da zu viele kurzfristige und ad hoc Vorgänge. Hier besteht dringender Handlungsbedarf.
Standortverlagerung
Verlegung des Amtes nach Berlin

Tab. A-34: Mitteilungen – Sonstiges

2. Mailtext der E-Mail zum Start der Mobilitätsumfrage 2009

----- automatisch generierter E-Mail-Text -----

Sehr geehrte UBA-Mitarbeiterin! Sehr geehrter UBA-Mitarbeiter!

Wie schon im Jahr 2006 führt das Umweltbundesamt auch in diesem Jahr wieder eine Mobilitätsumfrage zur Erfassung des Mobilitätsverhaltens seiner Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter durch.

Mit dieser E-Mail möchten wir Sie über die anstehende Mobilitätsumfrage 2009 informieren und darum bitten, sich an der Umfrage zu beteiligen. Der Fragebogen sollte bitte innerhalb der nächsten zwei Wochen, jedoch **spätestens bis zum 08.05.2009**, beantwortet werden.

Bitte lesen Sie hierzu den nachfolgenden Text gründlich durch!

Die Mobilitätsumfrage wird im Auftrag des Umweltbundesamtes vom Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB) der RWTH Aachen University durchgeführt. In Abstimmung mit dem Vizepräsidenten, Arbeitskreis Mobilitätsmanagement, Personalrat, Datenschutzbeauftragten und dem IT-Beauftragten des Umweltbundesamtes hat das ISB einen Online-Fragebogen entwickelt, auf den alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Umweltbundesamtes über einen persönlichen Internet-Link zugreifen können.

Ihr Zugriffslink lautet: XXX

Bitte stellen Sie sicher, dass in Ihrem Internetbrowser Cookies zugelassen sind und Javascript aktiviert ist (dies ist sehr wahrscheinlich die Standardeinstellung ihres Browsers).

Die Umfrage umfasst verschiedene Themenbereiche:

- Mobilitätsverhalten bzgl. des Arbeitsweges,
- Mobilitätsverhalten bzgl. Dienstreisen,
- Kenntnis / Nutzung / Bewertung von Mobilitätsmanagementmaßnahmen im UBA,
- Verbesserungspotenziale im Hinblick auf die Verkehrssituation und
- Persönliche Mobilitätsmöglichkeiten (z. B. Fahrkartenbesitz für den öffentlichen Verkehr oder Verfügbarkeit eines Pkw).

Die im Rahmen der Umfrage erfassten Daten werden selbstverständlich vertraulich behandelt. Sie werden ausschließlich zur Analyse der aktuellen Verkehrssituation (Arbeits- und Dienstwege) sowie zur Identifizierung von Verbesserungspotenzialen gespeichert. Es werden keine personenbezogenen, sondern lediglich standortbezogene Auswertungen durchgeführt. Die Daten werden nach Abschluss der Analyse gelöscht.

Die Beantwortung der Fragen dauert ca. 15-20 Minuten. Falls Sie den Bearbeitungsvorgang zum Ausfüllen des Fragebogens unterbrechen müssen, ist dies jederzeit durch Abmeldung möglich. Die bis zu diesem Zeitpunkt beantworteten Fragen werden gespeichert. Bei erneutem Aufrufen des Fragebogens kann die Bearbeitung dann fortgesetzt werden.

Falls Sie noch Fragen haben, wenden Sie sich bitte an:

Michael Bölke (UBA): 0340-2103 2267; michael.boelke@uba.de

Bernhard Specht (UBA) 0340-2103 2401; bernhard.specht@uba.de

Katja Johänning (ISB): 0241-80 26204; johaenning@isb.rwth-aachen.de

Je mehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sich an der Befragung beteiligen, desto genauer kann die aktuelle Verkehrssituation wiedergegeben werden!

Mit freundlichen Grüßen,

Katja Johänning (ISB) und Michael Bölke (AK Mobilitätsmanagement im UBA)

3. Erinnerungsplakat kurz vor Ablauf des Befragungszeitraumes

UBA-Mobilitätsumfrage 2009 Schon teilgenommen?



Wer soll teilnehmen?

Möglichst alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Umweltbundesamtes.

Wie kann man teilnehmen?

Jede Mitarbeiterin und jeder Mitarbeiter hat über E-Mail einen individuellen Zugangslink zum online-Fragebogen erhalten.

Wie lange dauert die Befragung?

15-20 min.

An wen kann ich mich bei Fragen / Problemen wenden?

Michael Bölke (UBA)
Tel.: 0340-2103 2267; E-Mail: Michael.Boelke@uba.de

Bernhard Specht (UBA)
Tel.: 0340-2103 2401; E-Mail: Bernhard.Specht@uba.de

Katja Johanning (ISB)
Tel.: 0241-80 26204; E-Mail: Johaenning@isb.rwth-aachen.de

Abb. A-19: Erinnerungsplakat

4. Mailtext der E-Mail kurz vor Ablauf des Befragungszeitraumes

Sehr geehrte UBA-Mitarbeiterin! Sehr geehrter UBA-Mitarbeiter!

Am 22.04.2009 startete unsere Mobilitätsumfrage. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Umweltbundesamtes haben zur Teilnahme an der Mobilitätsumfrage vom Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr (ISB) der RWTH Aachen University eine E-Mail mit einem persönlichen Zugriffslink zum Online-Fragebogen erhalten. Der Absender der E-Mail lautete „NoReply@ISB“. Der Fragebogen wurde in Abstimmung mit dem Vizepräsidenten, Arbeitskreis Mobilitätsmanagement, Personalrat, Datenschutzbeauftragten und dem IT-Beauftragten des Umweltbundesamtes vom ISB entwickelt.

Bisher haben schon XXX Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter den Fragebogen beantwortet. Dies entspricht einer Beteiligungsquote von XXX % und ist durchaus ein gutes Zwischenergebnis. Um die Quote weiter zu steigern, möchten wir diejenigen, die sich bisher **noch nicht** an der Befragung beteiligt haben, bitten, sich noch **bis spätestens zum 08.05.2009** zu beteiligen und den Online-Fragebogen auszufüllen. Je mehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sich an der Befragung beteiligen, umso genauer kann die aktuelle Verkehrssituation ermittelt werden!

Ihr Zugriffslink lautet: XXX

Falls Sie Probleme mit Ihrem Zugriffslink haben sollten, geben Sie uns bitte eine Rückmeldung.

Allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern, die sich bereits an der Mobilitätsumfrage beteiligt haben, möchten wir unseren herzlichen Dank aussprechen! Durch Ihre Rückmeldungen können Handlungsempfehlungen für das betriebliche Mobilitätsmanagement und konkrete Maßnahmen im Umweltbundesamt erarbeitet werden.

Falls Sie noch Fragen haben, wenden Sie sich bitte an:

Michael Bölke (UBA): 0340-2103 2267; michael.boelke@uba.de

Bernhard Specht (UBA) 0340-2103 2401; bernhard.specht@uba.de

Katja Johanning (ISB): 0241-80 26204; johaenning@isb.rwth-aachen.de

Mit freundlichen Grüßen,

Katja Johanning (ISB) und Michael Bölke (AK Mobilitätsmanagement im UBA)

5. Fragebogen

I. Arbeitsweg

Die folgenden Fragen beziehen sich auf die Verkehrsmittelwahl für Ihren Arbeitsweg (zwischen Wohnung und Arbeitsplatz). Wir benötigen diese Informationen, um Sie besser in Ihrem umweltfreundlichen Mobilitätsverhalten unterstützen zu können.

I.1 An welchem(n) Standort(en) arbeiten Sie regelmäßig?

Beziehen Sie sich hierbei bitte auf eine typische, verkehrsrelevante Arbeitswoche und tragen Sie für den jeweiligen Standort die Anzahl der Arbeitstage pro Woche (1 ... 5) ein.

☐ Dessau-Roßlau: ____

☐ Bad Elster: ____

☐ Berlin, Bismarckplatz: ____

☐ Langen: ____

☐ Berlin, Corrensplatz: ____

☐ Messstelle: ____

☐ Berlin, Marienfelde: ____

☐ Zu Hause / Telearbeit: ____

☐ Berlin, Haus 23: ____

I.2 Wann beginnen und wann beenden Sie in der Regel Ihre Arbeit?

Beziehen Sie sich hierbei bitte auf einen typischen, verkehrsrelevanten Arbeitstag.

#Abfrage als Pull-Down Menü

Beginn

- ☐ 6-7 ☐ 8-9 ☐ 10-11 ☐ 12-13 ☐ 14-15 ☐ 16-17
☐ 7-8 ☐ 9-10 ☐ 11-12 ☐ 13-14 ☐ 15-16

Ende

- ☐ 11-12 ☐ 13-14 ☐ 15-16 ☐ 17-18 ☐ 19-20 ☐ 21-22
☐ 12-13 ☐ 14-15 ☐ 16-17 ☐ 18-19 ☐ 20-21

I.3 Spielt die Verkehrsmittelnutzung in Bezug auf Ihre gewählten Arbeitszeiten eine Rolle?

- ☐ ja ☐ nein

I.4 Bitte geben Sie die Dauer und die ungefähre Länge Ihres Arbeitsweges an!(einfache Entfernung von Tür zu Tür)

Bitte geben Sie immer beide Angaben (Dauer und Länge) an!

Alternative A: an allen Tagen gleichen Arbeitsweg

Hinweg (Wohnung – Arbeit)

Rückweg (Arbeit – Wohnung)

Dauer: _____ (min)

Dauer: _____ (min)

Entfernung: _____ (km)

Entfernung: _____ (km)

Alternative B: an den einzelnen Wochentagen unterschiedliche Wege

Arbeitsfreie Tage (z. B. auf Grund von Teilzeitarbeit) und / oder Telearbeitstage kennzeichnen Sie bitte bzgl. beider Angaben durch den Wert „0“.

Bei einigen von Ihnen werden die Arbeitsplätze von Woche zu Woche unterschiedlich sein. Versuchen Sie in diesem Fall die Variante anzugeben, die am häufigsten auftritt.

Hinweg (Wohnung – Arbeit)

	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donners- tag	Freitag
Dauer (min)					
Entfernung (km)					

Rückweg (Arbeit – Wohnung)

	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donners- tag	Freitag
Dauer (min)					
Entfernung (km)					

I.5 Welches Verkehrsmittel nutzen Sie in der Regel für Ihren Arbeitsweg?

Falls Sie für Ihren Arbeitsweg mehrere Verkehrsmittel kombinieren, nennen Sie bitte nur das Hauptverkehrsmittel.

#Auswählbare Verkehrsmittel wären (Liste der Verkehrsmittel):

- Pkw, alleine
- Pkw, Mitfahrer bzw. Fahrgemeinschaft
- öffentlicher Nahverkehr (Bus, Straßen-, U-, S-Bahn)
- öffentlicher Regionalverkehr (RB, RE)
- öffentlicher Fernverkehr (IC, ICE)
- Motorrad, Moped
- Fahrrad
- zu Fuß
- Telearbeit, kein Verkehrsmittel
- Arbeitsfreier Tag

Alternative A: an allen Tagen gleiche Verkehrsmittelwahl:

Hinweg: (Liste der Verkehrsmittel als Pull-Down Menü)

Rückweg: (Liste der Verkehrsmittel als Pull-Down Menü)

Alternative B: an den einzelnen Wochentagen unterschiedliche Verkehrsmittelwahl:

Montag:

Hinweg: (Liste der VM)

Rückweg: (Liste der VM)

Donnerstag:

Hinweg: (Liste der VM)

Rückweg: (Liste der VM)

Dienstag:

Hinweg: (Liste der VM)

Rückweg: (Liste der VM)

Freitag:

Hinweg: (Liste der VM)

Rückweg: (Liste der VM)

Mittwoch:

Hinweg: (Liste der VM)

Rückweg: (Liste der VM)

I.6 Warum nutzen Sie das für den Arbeitsweg genannte Verkehrsmittel?

#Diese Frage wird für jedes Verkehrsmittel – bis auf „Telearbeit“ und „arbeitsfreier Tag“ – gestellt, dass aus der vorgegebenen Liste ausgewählt wurde. D. h. wenn ich nur ein Verkehrsmittel verwende, beantworte ich diese Frage auch nur einmal. Wenn ich in der Woche zwei verschiedene Verkehrsmittel nutze, muss ich diese Frage zweimal beantworten, einmal für das Verkehrsmittel 1 und einmal für das Verkehrsmittel 2.

Bitte nennen Sie max. drei für Sie wesentliche Gründe!

„Gewähltes Verkehrsmittel“:

- | | | |
|--|---|---|
| ☐ Sicherheit | ☐ Umweltschutzaspekt | ☐ Gesundheit/Stressfrei |
| ☐ Fahrtkosten | ☐ Fahrtzeit | ☐ Bequemlichkeit/
Gewohnheit |
| ☐ ungünstige
Bus/Bahn-Anbindung | ☐ kostenloser Park-
platz | ☐ Transport von
Gepäck/Sachen |
| ☐ mehrere Erledigungen in
Verbindung mit dem
Arbeitsweg | ☐ sonstige Gründe:
_____ | |

#Die Liste der zur Auswahl stehenden Gründe ist für die Verkehrsmittel „Fahrad“ und „zu Fuß“ leicht abgeändert.

- | | | |
|---|---|--|
| ☐ Sicherheit | ☐ Umweltschutzaspekt | ☐ Gesundheit/Stressfrei |
| ☐ Fahrtkosten | ☐ Fahrtzeit | ☐ Bequemlichkeit/
Gewohnheit |
| ☐ ungünstige
Bus/Bahn-Anbindung | ☐ Transport von
Gepäck/Sachen | ☐ mehrere Erledigungen
in Verbindung mit dem
Arbeitsweg |
| ☐ sonstige Gründe:
_____ | | |

#Die Liste der zur Auswahl stehenden Gründe ist für die Verkehrsmittel „öffentliche Verkehrsmittel“ (Nah-, Regional- und Fernverkehr) leicht abgeändert.

- | | | |
|---|--|--|
| ☐ Sicherheit | ☐ Umweltschutzaspekt | ☐ Gesundheit/Stressfrei |
| ☐ Fahrtkosten | ☐ Fahrtzeit | ☐ Bequemlichkeit/
Gewohnheit |
| ☐ Transport von
Gepäck/Sachen | ☐ mehrere Erledigun-
gen in Verbindung
mit dem Arbeitsweg | ☐ sonstige Gründe:
_____ |

#Frage I.7 nur für die Personen, die bei I.5 ÖV als Hauptverkehrsmittel nennen (Nah, Regional- oder Fernverkehr)

I.7 Da Sie ein Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs als Hauptverkehrsmittel genannt haben, kombinieren Sie mehrere Verkehrsmittel miteinander.

Bitte geben Sie nachfolgend alle Verkehrsmittel an, die Sie auf Ihrem Weg nutzen!

Falls Sie innerhalb der Woche verschiedene Kombinationen durchführen, wählen Sie bitte diejenige, die am häufigsten auftritt.

#Liste der öffentlichen Verkehrsmittel:

- öffentlicher Nahverkehr (Bus, Straßen-, U-, S-Bahn)
- öffentlicher Regionalverkehr (RB, RE)
- öffentlicher Fernverkehr (IC, ICE)

Von Zuhause zur Bus- oder Bahnhaltestelle:

- ☐ Pkw ☐ Motorrad, Moped ☐ Fahrrad ☐ zu Fuß

Innerhalb der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel:

Erstes genutztes öffentliches Verkehrsmittel: Liste der ÖV-VM (Pull-Down-Menü)

Ggf. zweites genutztes öffentliches Verkehrsmittel: Liste der ÖV-VM (Pull-Down-Menü)

Ggf. drittes genutztes öffentliches Verkehrsmittel: Liste der ÖV-VM (Pull-Down-Menü)

Von der Endhaltestelle zum Dienststandort:

- ☐ Pkw ☐ Motorrad, Moped ☐ Fahrrad ☐ zu Fuß

#Frage I.8 nur für Personen, die bei I.5 „Pkw, alleine“ oder „Motorrad, Moped“ nennen

I.8 Sind Sie an einer Fahrgemeinschaft interessiert?

- ☐ Ja, immer ☐ Ja, gelegentlich

☐ Nein, weil: _____

#Frage I.9, I.10, I.11 und I.12 nur für Personen, die bei I.5 „Pkw, alleine“, „Pkw, Fahrgemeinschaft“ oder „Motorrad, Moped“ nennen

I.9 Wissen Sie, welche Fahrtzeit Sie in etwa mit dem öffentlichen Verkehr für Ihren Arbeitsweg benötigen?

Bitte beziehen Sie sich hierbei auf Ihren Arbeitsweg, für den Sie in Frage I.5 den Pkw oder das Motorrad als Verkehrsmittel angegeben haben.

- ☐ Ja, ca. _____ Minuten. ☐ Nein, weiß ich nicht.

I.10 Welche Fahrtzeit mit dem öffentlichen Verkehr wäre für Ihren Arbeitsweg noch akzeptabel?

Bitte beziehen Sie sich hierbei auf Ihren Arbeitsweg, für den Sie in Frage I.5 den Pkw oder das Motorrad als Verkehrsmittel angegeben haben.

ca. _____ Minuten.

I.11 Warum kommen für Sie an Tagen, an denen Sie den Pkw oder das Motorrad für Ihren Arbeitsweg nutzen, öffentliche Verkehrsmittel nicht in Betracht?

Bitte nennen Sie max. drei für Sie wesentliche Gründe!

- ☐ unzureichende Bus/Bahn-Anbindung am Wohnort
- ☐ Anschlussfahrten sind ungünstig
- ☐ zu großer Zeitaufwand
- ☐ Unsicherheit an Haltestellen und in den öffentlichen Verkehrsmitteln
- ☐ öffentliche Verkehrsmittel sind unbequem
- ☐ kaum Fahrten außerhalb der Berufsverkehrszeiten
- ☐ zu hohe Fahrtkosten
- ☐ Bus/Bahn-Nutzung zu unflexibel
- ☐ Hol- oder Bringdienste, Besuche, Besorgungen für Angehörige (z.B. Kinder, Pflegebedürftige)
- ☐ zu wenige Verbindungen zu den Berufsverkehrszeiten
- ☐ sonstiges: _____

I.12 Würden Sie bei vergleichbaren Reisezeiten zwischen Pkw und Bahn auf die umweltverträglichere Bahn umsteigen?

- ☐ ja ☐ nein

#Falls Frage I.12 mit „ja“ beantwortet

Welche Verbindung würden Sie mit der Bahn bevorzugen?

- ☐ eine schnelle Direktverbindung mit dem Regionalexpress (RE)
- ☐ eine IC-Verbindung mit kurzer Umstiegszeit in RE oder RB

II. Dienstreise

Die folgenden Fragen beziehen sich auf die Verkehrsmittelwahl für Ihre Dienstreisen. Wir benötigen diese Informationen, um Sie besser in Ihrem umweltfreundlichen Mobilitätsverhalten in Bezug auf die Dienstreisen unterstützen zu können.

II.1 Wie häufig im Jahr unternehmen Sie Dienstreisen (Inland und/oder Ausland)?

Inland: _____ (Anzahl der Tage pro Jahr) #Standardmäßig mit „0“ vorbesetzt

Ausland: _____ (Anzahl der Tage pro Jahr) #Standardmäßig mit „0“ vorbesetzt

#Fragen II.2 bis II.4 nur für Personen, die bei Frage II.1 bei In- und Ausland nicht 0 nennen

II.2 Wie lange hat Ihre letzte Dienstreise gedauert?

Bitte beziehen Sie Ihre Angabe auf die letzte Dienstreise.

☐ Eintägig ☐ Mehrtägig: _____ (Anzahl der Tage)

II.3 Welches Ziel hatte Ihre letzte Dienstreise?

Bitte beziehen Sie Ihre Angabe auf die letzte Dienstreise.

☐ andere UBA-Standorte ☐ Bundesministerium
☐ sonstige öffentliche Dienststelle ☐ Sonstiges

Bitte geben Sie den genauen Zielort dieser Dienstreise an.

Stadt: _____

II.4 Wie buchen Sie Ihre Dienstreisen in der Regel?

Inlandsdienstreisen:

☐ selbständige Buchung ☐ Travel Management des Bundes

Auslandsdienstreisen:

☐ selbständige Buchung ☐ Travel Management des Bundes

#Frage II.5 nur für Personen, die bei Frage II.1 bei Inland nicht 0 nennen

II.5 Welches Verkehrsmittel haben Sie für Ihre letzte Inlandsdienstreise genutzt?

☐ Eigener Pkw ☐ Bus / Bahn ☐ Sonstiges Flugzeug
☐ Dienstwagen ☐ Shuttle-Flugzeug

#Frage II.6 nur für Personen, die bei Frage II.1 Ausland nicht 0 nennen

II.6 Welches Verkehrsmittel haben Sie für Ihre letzte Auslandsdienstreise genutzt?

- ☐ Eigener Pkw ☐ Bus / Bahn ☐ Sonstiges Flugzeug
- ☐ Dienstwagen ☐ Shuttle-Flugzeug

III. Kenntnis / Nutzung / Bewertung bestehender Mobilitätsmanagement-Maßnahmen

Die folgenden Fragen beziehen sich auf die Kenntnisse, die Nutzungen sowie die Bewertungen der am UBA vorhandenen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen und dienen der kritischen Reflexion.

III.1 Welche der folgenden verkehrsvermeidenden Maßnahmen kennen und nutzen Sie? Wie bewerten Sie die genutzten Maßnahmen? (Maßnahmen a-f)

a. Pendlerzimmer:

Um die Zahl der Arbeitswege zwischen Berlin und Dessau-Roßlau sowie die damit verbundenen Umweltbelastungen zu verringern, wurden am Standort Berlin-Bismarckplatz Pendlerzimmer eingerichtet, in denen die Mitarbeitenden vor und nach Dienstgeschäften in Berlin arbeiten und so eine zusätzliche Hin- und Rückfahrt nach Dessau vermeiden können.

Ist Ihnen diese Maßnahme bekannt?

- ☐ nicht bekannt ☐ bekannt

↳ Wenn bekannt, nutzen Sie diese Möglichkeit?

- ☐ keine Nutzung ☐ Nutzung

↳ Wenn genutzt, wie bewerten Sie diese Maßnahme? (Schulnotensystem)

- ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5

#Falls Bewertung mit Note 4 oder 5, dann Zusatzfrage

Kurze Begründung: _____

↳ Wenn nicht genutzt, warum nicht? (Maßgeblicher Grund)

- ☐ Mir fehlen zur Nutzung Informationen.
- ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht interessant.
- ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht komfortabel.
- ☐ Die Situation hat sich für mich noch nicht ergeben, in der ich ein Pendlerzimmer hätte nutzen können.
- ☐ Sonstiges: _____

b. Telearbeit:

Telearbeit umfasst das Arbeiten von Zuhause aus. Die Genehmigung eines Telearbeitsplatzes ist an bestimmte Voraussetzungen geknüpft und erfolgt über ein geregeltes Antragsverfahren.

Ist Ihnen diese Maßnahme bekannt?

☐ nicht bekannt ☐ bekannt

L► Wenn bekannt, nutzen Sie diese Möglichkeit?

☐ keine Nutzung ☐ Nutzung

L► Wenn genutzt, wie bewerten Sie diese Maßnahme? (Schulnotensystem)

☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5

#Falls Bewertung mit Note 4 oder 5, dann Zusatzfrage

Kurze Begründung: _____

L► Wenn nicht genutzt, warum nicht? (Maßgeblicher Grund)

- ☐ Mir fehlen zur Nutzung Informationen.
- ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht interessant.
- ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht komfortabel.
- ☐ Ich erfülle derzeit die Voraussetzungen nicht.
- ☐ Die Situation hat sich für mich noch nicht ergeben, in der ich Telearbeit hätte nutzen können.
- ☐ Sonstiges: _____

c. Mobiles Arbeiten:

Bei mobilem Arbeiten können die Bediensteten mit Zustimmung des / der Vorgesetzten im Einzelfall von der Dienstleistungspflicht am Arbeitsplatz abweichen, wenn dies im Hinblick auf die Art der Tätigkeit mit den dienstlichen Belangen vereinbar ist. Mobiles Arbeiten ist weder die Arbeit an einem Telearbeitsplatz noch die Wahrnehmung von Dienstgeschäften im Rahmen von Dienstreisen oder die regelmäßige Fahrt zwischen Wohnung und Arbeitsstätte.

Ist Ihnen diese Maßnahme bekannt?

☐ nicht bekannt ☐ bekannt

L► Wenn bekannt, nutzen Sie diese Möglichkeit?

☐ keine Nutzung ☐ Nutzung

L► Wenn genutzt, wie bewerten Sie diese Maßnahme? (Schulnotensystem)

☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5

#Falls Bewertung mit Note 4 oder 5, dann Zusatzfrage

Kurze Begründung: _____

- ↳ Wenn nicht genutzt, warum nicht? (Maßgeblicher Grund)

 - ☐ Mir fehlen zur Nutzung Informationen.
 - ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht interessant.
 - ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht komfortabel.
 - ☐ Ich habe noch keine Zustimmung zum mobilen Arbeiten erhalten.
 - ☐ Die Situation hat sich für mich noch nicht ergeben, in der ich mobiles Arbeiten hätte nutzen können.
 - ☐ Sonstiges: _____

d. Telefonkonferenz:

Ist Ihnen diese Maßnahme bekannt?

- ☐ nicht bekannt ☐ bekannt

- ↳ Wenn bekannt, nutzen Sie diese Möglichkeit?

- ☐ keine Nutzung ☐ Nutzung

- ↳ Wenn genutzt, wie bewerten Sie diese Maßnahme? (Schulnotensystem)

- ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5

#Falls Bewertung mit Note 4 oder 5, dann Zusatzfrage

Kurze Begründung: _____

- ↳ Wenn nicht genutzt, warum nicht? (Maßgeblicher Grund)

- ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht komfortabel.
- ☐ Mir fehlen Bedienungshinweise zur Nutzung des Angebotes.
- ☐ Die Situation für eine Telefonkonferenz hat sich noch nicht ergeben.
- ☐ Sonstiges: _____

e. Videokonferenz:

Ist Ihnen diese Maßnahme bekannt?

- ☐ nicht bekannt ☐ bekannt

- ↳ Wenn bekannt, nutzen Sie diese Möglichkeit?

- ☐ keine Nutzung ☐ Nutzung

- ↳ Wenn genutzt, wie bewerten Sie diese Maßnahme? (Schulnotensystem)

- ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5

#Falls Bewertung mit Note 4 oder 5, dann Zusatzfrage

Kurze Begründung: _____

- ↳ Wenn nicht genutzt, warum nicht? (Maßgeblicher Grund)

- ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht komfortabel.
- ☐ Mir fehlen Bedienungshinweise zur Nutzung des Angebotes.

- ☐ Die Situation für eine Videokonferenz hat sich noch nicht ergeben.
- ☐ Sonstiges: _____

f. Mitfahrbörse:

Ist Ihnen diese Maßnahme bekannt?

- ☐ nicht bekannt ☐ bekannt

L► Wenn bekannt, nutzen Sie diese Möglichkeit?

- ☐ keine Nutzung ☐ Nutzung

L► Wenn genutzt, wie bewerten Sie diese Maßnahme? (Schulnotensystem)

- ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5

#Falls Bewertung mit Note 4 oder 5, dann Zusatzfrage

Kurze Begründung: _____

L► Wenn nicht genutzt, warum nicht? (Maßgeblicher Grund)

- ☐ Mir fehlen zur Nutzung Informationen.
- ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht interessant.
- ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht komfortabel.
- ☐ Die Situation hat sich noch nicht ergeben.
- ☐ Sonstiges: _____

III.2 Welche der folgenden verkehrsverlagernden Maßnahmen kennen und nutzen Sie? Wie bewerten Sie die genutzten Maßnahmen? (Maßnahmen a-g)

a. Diensträder:

Ist Ihnen diese Maßnahme bekannt?

- ☐ nicht bekannt ☐ bekannt

L► Wenn bekannt, nutzen Sie diese Möglichkeit?

- ☐ keine Nutzung ☐ Nutzung

L► Wenn genutzt, wie bewerten Sie diese Maßnahme? (Schulnotensystem)

- ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5

#Falls Bewertung mit Note 4 oder 5, dann Zusatzfrage

Kurze Begründung: _____

L► Wenn nicht genutzt, warum nicht? (Maßgeblicher Grund)

- ☐ Mir fehlen zur Nutzung Informationen.
- ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht interessant.
- ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht komfortabel.
- ☐ An meinem Dienststandort gibt es keine Diensträder, ich hätte aber

Interesse.

- ☐ Unabhängig davon, ob am Dienststandort Diensträder zur Verfügung stehen, hat sich die Situation noch nicht ergeben, ein Dienstrad zu nutzen.
- ☐ Sonstiges: _____

b. Radwerkzeugkoffer:

Ist Ihnen diese Maßnahme bekannt?

- ☐ nicht bekannt ☐ bekannt

↳ Wenn bekannt, nutzen Sie diese Möglichkeit?

- ☐ keine Nutzung ☐ Nutzung

↳ Wenn genutzt, wie bewerten Sie diese Maßnahme? (Schulnotensystem)

- ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5

#Falls Bewertung mit Note 4 oder 5, dann Zusatzfrage

Kurze Begründung: _____

↳ Wenn nicht genutzt, warum nicht? (Maßgeblicher Grund)

- ☐ Mir fehlen zur Nutzung Informationen.
- ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht interessant.
- ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht komfortabel.
- ☐ An meinem Dienststandort gibt es keinen Radwerkzeugkoffer, ich hatte aber bereits eine Situation, in der ich ihn gebraucht hätte.
- ☐ Unabhängig davon, ob am Dienststandort ein Radwerkzeugkoffer zur Verfügung steht, hatte ich noch nicht die Situation, dass ich einen gebraucht hätte.
- ☐ Sonstiges: _____

c. Jobticket:

Ist Ihnen diese Maßnahme bekannt?

- ☐ nicht bekannt ☐ bekannt

↳ Wenn bekannt, nutzen Sie diese Möglichkeit?

- ☐ keine Nutzung ☐ Nutzung

↳ Wenn genutzt, wie bewerten Sie diese Maßnahme? (Schulnotensystem)

- ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5

#Falls Bewertung mit Note 4 oder 5, dann Zusatzfrage

Kurze Begründung: _____

↳ Wenn nicht genutzt, warum nicht? (Maßgeblicher Grund)

- ☐ Mir fehlen zur Nutzung Informationen.

- ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht interessant.
- ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht komfortabel.
- ☐ Die Situation hat sich noch nicht ergeben.
- ☐ Sonstiges: _____

d. Umkleidemöglichkeiten:

Ist Ihnen diese Maßnahme bekannt?

- ☐ nicht bekannt ☐ bekannt

▶ Wenn bekannt, nutzen Sie diese Möglichkeit?

- ☐ keine Nutzung ☐ Nutzung

▶ Wenn genutzt, wie bewerten Sie diese Maßnahme? (Schulnotensystem)

- ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5

#Falls Bewertung mit Note 4 oder 5, dann Zusatzfrage

Kurze Begründung: _____

▶ Wenn nicht genutzt, warum nicht? (Maßgeblicher Grund)

- ☐ Mir fehlen zur Nutzung Informationen.
- ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht interessant.
- ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht komfortabel.
- ☐ An meinem Dienststandort gibt es keine Umkleidemöglichkeiten, ich hätte aber Interesse.
- ☐ Unabhängig davon, ob am Dienststandort eine Umkleide zur Verfügung steht, hatte ich noch nicht die Situation, dass ich eine gebraucht hätte.
- ☐ Sonstiges: _____

e. Duschmöglichkeiten:

Ist Ihnen diese Maßnahme bekannt?

- ☐ nicht bekannt ☐ bekannt

▶ Wenn bekannt, nutzen Sie diese Möglichkeit?

- ☐ keine Nutzung ☐ Nutzung

▶ Wenn genutzt, wie bewerten Sie diese Maßnahme? (Schulnotensystem)

- ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5

#Falls Bewertung mit Note 4 oder 5, dann Zusatzfrage

Kurze Begründung: _____

▶ Wenn nicht genutzt, warum nicht? (Maßgeblicher Grund)

- ☐ Mir fehlen zur Nutzung Informationen.
- ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht interessant.

- ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht komfortabel.
- ☐ An meinem Dienststandort gibt es keine Dusche, ich hätte aber Interesse.
- ☐ Unabhängig davon, ob am Dienststandort eine Dusche zur Verfügung steht, hatte ich noch nicht die Situation, dass ich eine gebraucht hätte.
- ☐ Sonstiges: _____

f. Informationen zum öffentlichen Verkehr (z. B. Fahrpläne) im Intranet:

Ist Ihnen diese Maßnahme bekannt?

- ☐ nicht bekannt ☐ bekannt

↳ Wenn bekannt, nutzen Sie diese Möglichkeit?

- ☐ keine Nutzung ☐ Nutzung

↳ Wenn genutzt, wie bewerten Sie diese Maßnahme? (Schulnotensystem)

- ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5

#Falls Bewertung mit Note 4 oder 5, dann Zusatzfrage

Kurze Begründung: _____

↳ Wenn nicht genutzt, warum nicht? (Maßgeblicher Grund)

- ☐ Mir fehlen zur Nutzung Informationen.
- ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht interessant.
- ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht komfortabel.
- ☐ Die Situation hat sich noch nicht ergeben.
- ☐ Sonstiges: _____

g. Informationen zum Mobilitätsmanagement im Intranet:

Ist Ihnen diese Maßnahme bekannt?

- ☐ nicht bekannt ☐ bekannt

↳ Wenn bekannt, nutzen Sie diese Möglichkeit?

- ☐ keine Nutzung ☐ Nutzung

↳ Wenn genutzt, wie bewerten Sie diese Maßnahme? (Schulnotensystem)

- ☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5

#Falls Bewertung mit Note 4 oder 5, dann Zusatzfrage

Kurze Begründung: _____

↳ Wenn nicht genutzt, warum nicht? (Maßgeblicher Grund)

- ☐ Mir fehlen zur Nutzung Informationen.
- ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht interessant.
- ☐ Die Maßnahme ist für mich nicht komfortabel.

- ☐ Die Situation hat sich noch nicht ergeben.
- ☐ Sonstiges: _____

III.3 Ähnlich zur Mitfahrbörse wäre die Einrichtung einer Mitwohnbörse denkbar. Tagespendler könnten so wochentags am Arbeitsstandort wohnen, wodurch sich die langen Pendelfahrten reduzieren. Wären Sie an einer Mitwohnbörse interessiert?

- ☐ Ja, ich würde eine Mitwohnmöglichkeit anbieten.
- ☐ Ja, ich suche eine Mitwohnmöglichkeit.
- ☐ Ja, vielleicht.
- ☐ Nein.

#Frage III.4 nur für Mitarbeiter, die in Berlin oder Dessau-Roßlau arbeiten.

III.4 Das Umweltbundesamt überlegt ein leichtes Faltrad für Dienstreisen anzuschaffen, das z. B auch im ICE mitgenommen werden kann. Würden Sie ein solches Faltrad nutzen?

- ☐ ja
- ☐ vielleicht
- ☐ nein

#Falls Frage III.4 mit „vielleicht“ oder „nein“ beantwortet wird, gibt es noch eine Ergänzungsfrage.

Warum würden Sie das Faltrad nicht oder evtl. nicht benutzen wollen?

- ☐ Die Nutzung des Faltrades ist abhängig von Wetter, Distanz und / oder Kleidung.
- ☐ Die Nutzung des Faltrades ist mir zu unkomfortabel.
- ☐ Sonstiges: _____

#Frage III.5 nur für Mitarbeiter, die nicht in Dessau-Roßlau arbeiten.

III.5 Derzeit sind Pendlerzimmer nur am Standort Berlin Bismarckplatz eingerichtet. Wären Sie an einem Pendlerzimmer am Standort Dessau-Roßlau interessiert?

- ☐ ja
- ☐ nein



IV. Verbesserungspotenzial

Die folgenden Fragen beziehen sich auf mögliche Verbesserungsmaßnahmen im Hinblick auf die Verkehrssituation und dienen der Erfassung Ihrer Wünsche.

IV.1 Für welche Bereiche wünschen Sie sich Verbesserungen? (Mehrfachnennungen möglich)

Bitte geben Sie jeden Bereich an, in dem Sie einen Verbesserungsbedarf sehen.

- ☐ Pkw-Verkehr
- ☐ öffentlicher Nahverkehr
- ☐ öffentlicher Regionalverkehr
- ☐ öffentlicher Fernverkehr
- ☐ Radverkehr
- ☐ Fußverkehr
- ☐ Telearbeit, mobiles Arbeiten
- ☐ Sonstiges
- ☐ keine Verbesserungswünsche

IV.2 Wie könnten die Verbesserungsmaßnahmen für einzelne Verkehrsmittel aussehen? (Mehrfachnennungen möglich)

wenn bei IV.1 „Pkw-Verkehr“ angekreuzt

Pkw-Verkehr:

- ☐ Einrichtung von speziellen Abstellmöglichkeiten für Fahrgemeinschaften
- ☐ Sichere Parkplatzverfügbarkeit durch die Einführung von Parkgebühren auf UBA-Parkplätzen
- ☐ Sonstiges: _____

#wenn bei IV.1 „ÖV-Nahverkehr“, „ÖV-Regionalverkehr“ oder „ÖV-Fernverkehr“ angekreuzt

öffentlicher Verkehr:

- ☐ günstigere Tarife (z. B. durch Verkehrsverbund)
- ☐ Verlagerung der Subvention von Pkw zum öffentlichen Verkehr (z.B. durch Finanzierung des Jobticket aus Parkgebühren)
- ☐ Verbesserung des Fahrplanangebotes (Linienwege / Taktzeiten)
- ☐ Verbesserung der Sicherung von Umsteigeverbindungen
- ☐ Verbesserung der Erreichbarkeit von Haltestellen (Zugänglichkeit / Haltestellendichte)
- ☐ Verbesserung der Bequemlichkeit von öffentlichen Verkehrsmitteln (z. B. Ausstattung und Sauberkeit)

- ☐ Verbesserung der Verknüpfungsmöglichkeiten mit anderen Verkehrsmitteln (z. B. Park&Ride und Bike&Ride)
- ☐ Bessere und leichter zugängliche Informationen
- ☐ Sonstiges: _____

wenn bei IV.1 „Radverkehr“ angekreuzt

Radverkehr:

- ☐ Gutes und sicheres Radverkehrsnetz
- ☐ Gute und sichere Abstellmöglichkeiten (z. B. Fahrradboxen, überdachte Stellplätze)
- ☐ (mehr) Umkleide- und Waschmöglichkeiten
- ☐ (mehr bzw.) bessere Reparaturmöglichkeiten
- ☐ Sonstiges: _____

wenn bei IV.1 „Fußverkehr“ angekreuzt

Fußverkehr:

- ☐ Gute und sichere Infrastruktur (Querungshilfen / Fußwege)
- ☐ Sonstiges: _____

wenn bei IV.1 „Telearbeit, mobiles Arbeiten“ angekreuzt

Telearbeit, mobiles Arbeiten:

- ☐ Ausweitung der Telearbeitsplätze
- ☐ Vorgesetzte sollten mobiles Arbeiten häufiger ermöglichen
- ☐ Verbesserung der technischen Ausstattung für mobiles Arbeiten in den Fachgebieten (mehr Notebooks)
- ☐ Sonstiges: _____

wenn bei IV.1 „sonstiges“ angekreuzt

Sonstiges:

Kurze Erläuterung, welchen Bereich Sie meinen und welchen Verbesserungsbedarf Sie sehen: _____

V. Person

Um eine genaue Analyse der individuellen Verkehrssituation zu ermöglichen, benötigen wir von Ihnen einige persönliche Angaben. Diese werden selbstverständlich vertraulich behandelt und ausschließlich für die statistische Auswertung genutzt.

V.1 Bitte geben Sie Ihr Geschlecht an.

- ☐ männlich ☐ weiblich

V.2 Welcher Altersgruppe gehören Sie an?

- < 20 Jahre 20 - 29 Jahre 30 - 39 Jahre 40 - 49 Jahre 50 - 59 Jahre > 59 Jahre
- ☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐

V.3 Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein?

- ☐ ja ☐ nein

V.4 Steht Ihnen ein Pkw für Ihren Arbeitsweg zur Verfügung?

- ☐ ja, immer ☐ nein
- ☐ ja, regelmäßig (mehrmals pro Woche)
- ☐ ja, aber nur gelegentlich

V.5 Besitzen Sie eine Bahncard der DB AG?

- ☐ Bahncard 25 ☐ Bahncard 50 ☐ Bahncard 100 ☐ nein

V.6 Welche Fahrkarte besitzen und nutzen Sie für die Fahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln? (Arbeits-/Dienstweg)

- ☐ Jobticket der DB AG ☐ keine
- ☐ Behördenticket der S-Bahn GmbH Berlin
- ☐ Jahreskarte:
- ☐ Nahverkehr ☐ Regionalverkehr ☐ Fernverkehr
- ☐ Monatskarte:
- ☐ Nahverkehr ☐ Regionalverkehr ☐ Fernverkehr
- ☐ Wochenkarte:
- ☐ Nahverkehr ☐ Regionalverkehr ☐ Fernverkehr

☐ Einzelkarte:

☐ Nahverkehr ☐ Regionalverkehr ☐ Fernverkehr

☐ Sonstiges:

V.7 Welcher Beschäftigungsgruppe gehören Sie an?

☐ Beamtin/-er

☐ Tarifbeschäftigte/-r

☐ Auszubildende/-r

V.8 Ist Ihr Arbeitsverhältnis unbefristet oder befristet?

☐ unbefristet

☐ befristet

V.9 Sind Sie teilzeit- oder vollzeitbeschäftigt?

☐ Teilzeit: ____%

☐ Vollzeit

V.10 Bitte nennen Sie die Postleitzahl Ihres Hauptwohnsitzes.

Postleitzahl: _____

VI. Mitteilungsmöglichkeit

Hier haben Sie die Möglichkeit, uns weitere Mitteilungen zu machen (z.B. Nennung neuer Mobilitätsmanagement-Maßnahmen, eigene Ideen und Anregungen, etc.).
