

TEXTE

68/2018

Mobilitätsumfrage des Umweltbundesamtes 2017

Kurzbericht

TEXTE 68/2018

Projektnummer 84319

Mobilitätsumfrage des Umweltbundesamtes 2017

Kurzbericht

von

Dipl.-Ing. Antje Janßen, Dipl.-Ing. Dirk Bänfer, Antje Halfter
LK Argus Kassel GmbH, Kassel

Im Auftrag des Umweltbundesamtes

Impressum

Herausgeber:

Umweltbundesamt
Wörlitzer Platz 1
06844 Dessau-Roßlau
Tel: +49 340-2103-0
Fax: +49 340-2103-2285
info@umweltbundesamt.de
Internet: www.umweltbundesamt.de

 /umweltbundesamt.de

 /umweltbundesamt

Durchführung der Studie:

LK Argus Kassel GmbH
Ludwig-Erhard-Straße 8
34131 Kassel

Abschlussdatum:

Mai 2018

Redaktion:

Fachgebiet I 3.1 Umwelt und Verkehr
Michael Bölke

Publikationen als pdf:

<http://www.umweltbundesamt.de/publikationen>

ISSN 1862-4359

Dessau-Roßlau, August 2018

Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis	3
Tabellenverzeichnis	3
Abkürzungsverzeichnis	4
1 Mobilitätsumfrage des Umweltbundesamtes 2017	5
2 Beteiligung und Stichprobengröße	5
3 Mobilitätsvoraussetzungen	6
3.1 Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit	6
3.2 BahnCard-Besitz	7
3.3 Beschäftigte mit betreuungsbedürftigen Personen im Haushalt	7
4 Arbeits- und Pendlerwege und Verkehrsmittelnutzung	7
4.1 Wegelängen und -dauer der Arbeits- und Pendlerwege	7
4.2 Verkehrsmittelwahl auf Arbeits- und Pendlerwegen	9
4.2.1 Gründe der Verkehrsmittelwahl	13
5 Regionale Herkunft und Pendlerverhalten	14
5.1 Hauptwohnsitz und Herkunft der UBA-Beschäftigten	14
5.2 Pendlertypen und Pendlerverhalten	15
5.3 CO ₂ -Emissionen	16
6 Dienstreiseaufkommen und Verkehrsmittelnutzung	17
6.1 Dienstreiseaufkommen im Umweltbundesamt	17
6.2 Inlandsdienstreisen	18
6.3 Auslandsdienstreisen	19
7 Kenntnis, Nutzung und Bewertung bestehender Mobilitätsmanagementmaßnahmen	20
8 Bereiche mit Verbesserungspotentialen	21
9 Handlungsbereiche und Empfehlungen	22
10 Quellenverzeichnis	25

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Beteiligungsquote nach Arbeitsstandorten und für das UBA gesamt in Prozent.....	6
Abbildung 2:	Entfernungsklassen der Arbeits- und Pendlerwege für das UBA gesamt, Anteile an Gesamtwegen in Prozent	8
Abbildung 3:	Zeitklassen der Arbeits- und Pendlerwege für das UBA gesamt, Anteile an Gesamtwegen in Prozent	8
Abbildung 4:	Modal Split aller Arbeits- und Pendlerwege einer Woche für das UBA gesamt in Prozent	10
Abbildung 5:	Modal Split an den Arbeitsstandorten Dessau-Roßlau und „Berlin, Bismarckplatz“ in Prozent, Ergebnisse 2017/ 2013 im Vergleich	11
Abbildung 6:	Modal Split an den Arbeitsstandorten „Berlin, Dahlem“, „Berlin, Marienfelde“ und „Berlin, SRU“ in Prozent, Ergebnisse 2017/ 2013 im Vergleich	12
Abbildung 7:	Modal Split an den Arbeitsstandorten Bad Elster und Langen in Prozent, Ergebnisse 2017/ 2013 im Vergleich.....	13
Abbildung 8:	Pendlertypen im UBA gesamt (Mehrfachzuordnungen möglich), Anteile an allen Pendlern in Prozent	16
Abbildung 9:	Durchschnittliche CO ₂ -Emission eines Beschäftigten pro Woche und pro Weg in Kilogramm, Ergebnisse 2013, 2017 im Vergleich.....	17
Abbildung 10:	Dienstreisen der UBA-Beschäftigten in den vergangenen 12 Monaten für das UBA gesamt in Prozent	18
Abbildung 11:	Verkehrsmittelwahl auf der letzten Inlandsdienstreise für das UBA gesamt in Prozent, Ergebnisse 2013, 2017 im Vergleich.....	19
Abbildung 12:	Verkehrsmittelwahl auf der letzten Auslandsdienstreise für das UBA gesamt in Prozent, Ergebnisse 2013, 2017 im Vergleich.....	20
Abbildung 13:	Nutzung der angebotenen Mobilitätsmanagementmaßnahmen innerhalb der letzten zwei Jahre in Prozent, Ergebnisse 2017/ 2013 im Vergleich	21
Abbildung 14:	Bereiche mit Verbesserungspotentialen für das UBA gesamt (Mehrfachnennungen möglich), Anteile an antwortenden Personen in Prozent, Ergebnisse 2017/ 2013 im Vergleich.....	22

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Hauptwohnsitz der Befragten nach Bundesländern für Standort Dessau-Roßlau in Prozent, Ergebnisse 2009, 2013 und 2017 im Vergleich	15
------------	---	----

Abkürzungsverzeichnis

CO₂	Kohlendioxid
g/Pkm	Gramm pro Personenkilometer
IC	Intercity
ICE	Intercityexpress
MIV	Motorisierter Individualverkehr
n	(Netto-) Stichprobe: Rücklauf, Teilmenge der antwortenden Grundgesamtheit
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV	Öffentlicher (Nah-, Regional- und Fern-) Verkehr
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
UBA	Umweltbundesamt

1 Mobilitätsumfrage des Umweltbundesamtes 2017

Dieser Kurzbericht beinhaltet die Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2017, die zum vierten Mal in Folge im Umweltbundesamt (UBA) durchgeführt wurde. Bei der als Online-Befragung konzipierten Umfrage beantworteten zwischen September und Oktober 2017 zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter den umfangreichen Fragebogen mit Fragen zu ihrem arbeitsbezogenen Mobilitätsverhalten, ihrer Dienstreisetätigkeit sowie ihrer Kenntnis und Nutzung der vom Umweltbundesamt angebotenen Maßnahmen zum betrieblichen Mobilitätsmanagement.

Übergeordnetes Ziel der Umfrage 2017 war es, den Status Quo der arbeitsbezogenen Mobilität der Beschäftigten an allen Standorten zu erfassen und die Entwicklung und Veränderungen im Mobilitätsverhalten der UBA-Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter im Vergleich zu den vergangenen Umfragen abzubilden.

Die sehr gute Beteiligung an der Mobilitätsumfrage 2017 und die zahlreichen positiven Bewertungen der vom UBA angebotenen Mobilitätsmanagementmaßnahmen zeugen von einem ungebrochenem Interesse der Bediensteten an einer nachhaltigen und umweltbewussten Ausgestaltung der betrieblichen Mobilität im Umweltbundesamt.

2 Beteiligung und Stichprobengröße

Die Mobilitätsumfrage 2017 wurde, wie schon die vorausgegangenen Befragungen, als Vollerhebung konzipiert d.h. alle 1.521 Beschäftigten wurden zur Umfrage eingeladen. 821 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter haben sich an der Umfrage beteiligt, von denen 805 den Fragebogen vollständig ausgefüllt haben¹. Dies entspricht einer Beteiligungsquote von 52,9 %. Damit liegt die Beteiligungsquote 2017 um 7,5 Prozentpunkte über der Beteiligung der Mobilitätsumfrage 2013 (45,4 %)² und ist nahezu identisch mit der Beteiligungsquote aus dem Jahr 2009 (52,8 %)³.

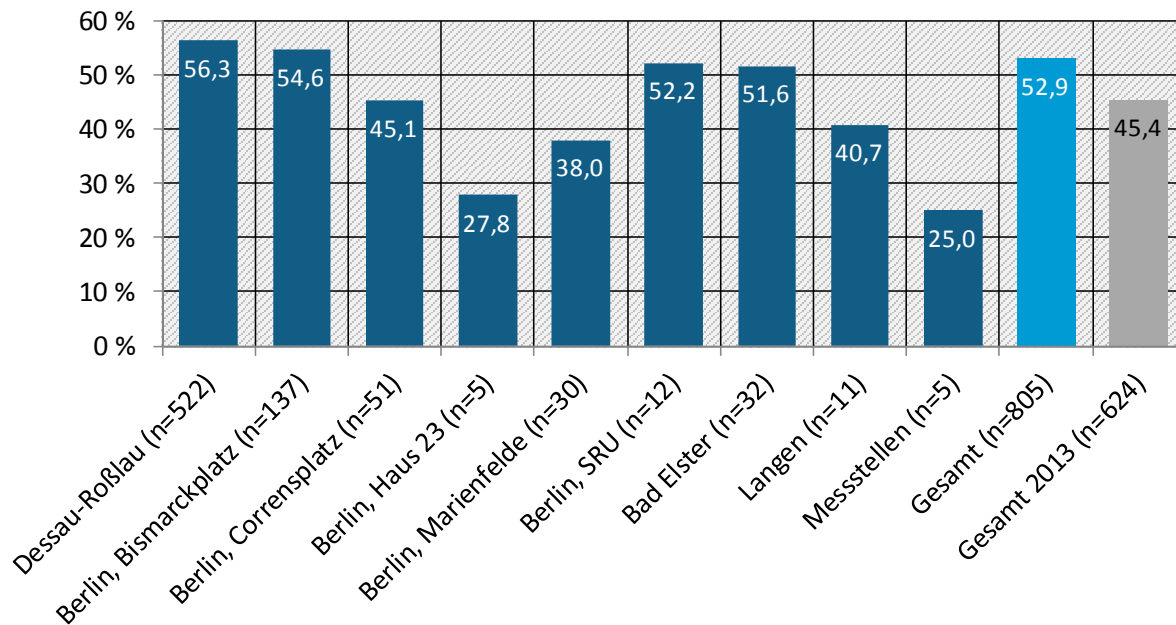
Über die einzelnen Arbeitsstandorte betrachtet zeigt sich, dass die Beteiligungsquote unterschiedlich hoch ausfällt. Während sich jeweils über die Hälfte aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an den Arbeitsstandorten Dessau-Roßlau (56,3 %), „Berlin Bismarckplatz“ (54,6 %), „Berlin, SRU“ (52,2 %) und Bad Elster (51,6 %) beteiligten, wurden die geringsten Beteiligungsquoten mit 27,8 % am Standort „Berlin, Haus 23“ sowie 25,0 % bei den Messstellen erreicht (vgl. Abbildung 1).

¹ (Netto-) Stichprobe „n“: Auswertbare Teilmenge (Rücklauf) der befragten Grundgesamtheit

² vgl. Kurzbericht Mobilitätsumfrage UBA 2013; S. 10

³ vgl. Kurzbericht Mobilitätsumfrage UBA 2009; S. 1

Abbildung 1: Beteiligungsquote nach Arbeitsstandorten und für das UBA gesamt in Prozent



Stichprobengröße n=805 Personen

Quelle: Eigene Darstellung LK Argus

Die erzielte Stichprobe bildet einen guten Querschnitt der tatsächlichen Beschäftigtenverhältnisse am Umweltbundesamt ab und lässt in einem gewissen Umfang übertragbare Rückschlüsse der Umfrageergebnisse auf alle Beschäftigten des Umweltbundesamtes zu. Wegen der relativ geringen Stichprobengröße an den Standorten „Berlin, Haus 23“ (n=5)⁴, „Berlin, Marienfelde“ (n=30), Langen (n=11) und an den Messstellen (n=5) sind statistisch sichere Aussagen an diesen Standorten nur eingeschränkt möglich.

3 Mobilitätsvoraussetzungen

Bei der Wahl des Verkehrsmittels für die Arbeits- und Dienstwege spielen die Mobilitätsvoraussetzungen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter eine entscheidende Rolle. Neben der Frage nach dem Führerschein- oder BahnCard-Besitz und der Verfügbarkeit von Fahrzeugen gibt des Weiteren auch die Information zur familiären Situation Aufschluss darüber, welche Voraussetzungen bei den Befragten vorliegen.

3.1 Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit

Gut 96 % der Befragten sind im Besitz eines Pkw-Führerscheins. Davon haben mit 55,2 % über die Hälfte der Beschäftigten jederzeit, 8,6 % regelmäßig und 8,1 % gelegentlich einen Pkw für ihren Arbeitsweg zur freien Verfügung.

Verglichen mit den Ergebnissen von 2013 hat der Führerscheinbesitz mit einem Plus von 2,5 Prozentpunkten leicht zugenommen. Auch die Pkw-Verfügbarkeit hat mit einem Plus von 7,0 Prozentpunkten zugenommen.

⁴ Auf Grund ihrer Standortnähe werden die Standorte „Berlin, Haus 23“ und „Berlin, Corrensplatz“ im Folgendem zu einem Standort „Berlin, Dahlem“ zusammengefasst.

3.2 BahnCard-Besitz

Mehr als die Hälfte aller Befragten (52,7 %) sind im Besitz von mindestens einer BahnCard, bei 1 % der Befragten ist das eine BahnCard 100. Verglichen mit den Ergebnissen von 2013 (53,7 %) ist der Besitz einer BahnCard um einen Prozentpunkt gesunken.

3.3 Beschäftigte mit betreuungsbedürftigen Personen im Haushalt

42,8 % der Befragten gaben an, in einem Haushalt zu leben, in dem auch mindestens ein Kind unter 18 Jahren lebt. Weiterhin gaben 7,6 % der Befragten an, in ihrem oder einem anderen Haushalt Familienangehörige oder Verwandte zu pflegen. Insgesamt entspricht das einem Anteil von 47,6 % der Befragten mit betreuungsbedürftigen Personen im eigenen oder fremden Haushalt, wobei es keine nennenswerten Unterschiede in Haushalten von weiblichen (47,5 %) oder männlichen (47,9 %) Befragten gibt.

4 Arbeits- und Pendlerwege und Verkehrsmittelnutzung

Eines der wesentlichen Ziele der Mobilitätsumfrage war es, die Anzahl aller Arbeits- und Pendlerwege, die Entfernung, die Dauer sowie die gewählten Hauptverkehrsmittel⁵ der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter innerhalb einer typischen Arbeitswoche am Umweltbundesamt zu ermitteln.

4.1 Wegelängen und -dauer der Arbeits- und Pendlerwege

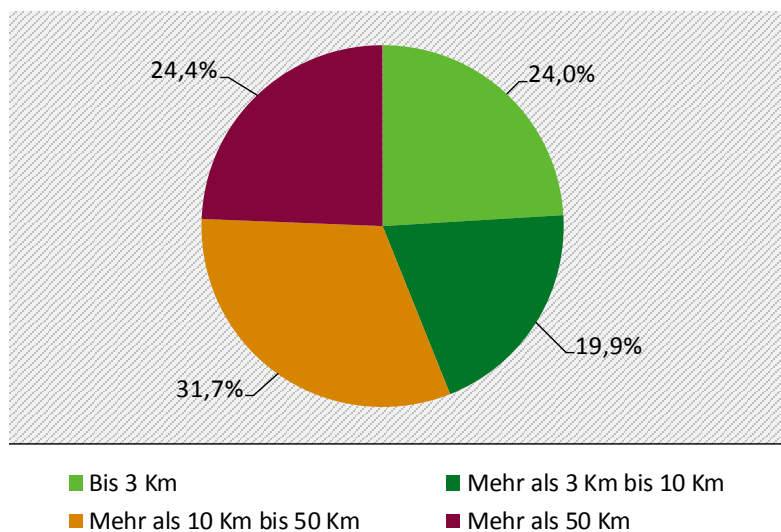
Während einer typischen Woche werden von den Befragten 7.343 Arbeits- und Pendlerwege zurückgelegt, was einem Durchschnitt von 9,1 Wegen pro Befragten und 91 % aller theoretisch möglichen Arbeitswege einer Woche entspricht⁶. Die verbleibenden 9 % resultieren aus nicht notwendigen Arbeitswegen. 11 % der Mitarbeiterinnen oder Mitarbeiter haben montags und 19 % freitags einen arbeitsfreien Tag oder nutzen diese Tage für Telearbeit oder Mobiles Arbeiten. Während der anderen Wochentage sind jeweils 5 % der Befragten aus denselben Gründen nicht an ihrem Dienststandort.

Im Durchschnitt legen die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Umweltbundesamtes eine mittlere Wegelänge von 33,3 Kilometern auf einem einfachen Arbeitsweg zurück. Dies entspricht exakt den Umfrageergebnissen von 2013. Mit 31,7 % haben die meisten Arbeitswege eine Wegelänge zwischen 10 und 50 Kilometern. Ein knappes Viertel (24,4 %) aller Wege und damit die zweit größte Längensklasse, bilden die Wege über 50 Kilometer Länge. Dem stehen mit ebenfalls einem knappen Viertel (24,0 %) die kurzen Wege von weniger als drei Kilometer gegenüber. Die am geringsten belegte Entfernungsklasse (19,9 %) bilden die Wege mit einer Länge zwischen drei und 10 Kilometern (vgl. Abbildung 2).

⁵ Bei der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel (z.B. Fahrrad, Bahn, zu Fuß) für einen Weg, ist das Hauptverkehrsmittel definiert als das Verkehrsmittel, mit dem die längste Teilstrecke auf diesem Weg zurückgelegt wird.

⁶ Erfolgt während einer Arbeitswoche ein täglicher Hin- und Rückweg zur Arbeit, entspricht dies in der Summe zehn Arbeitswegen.

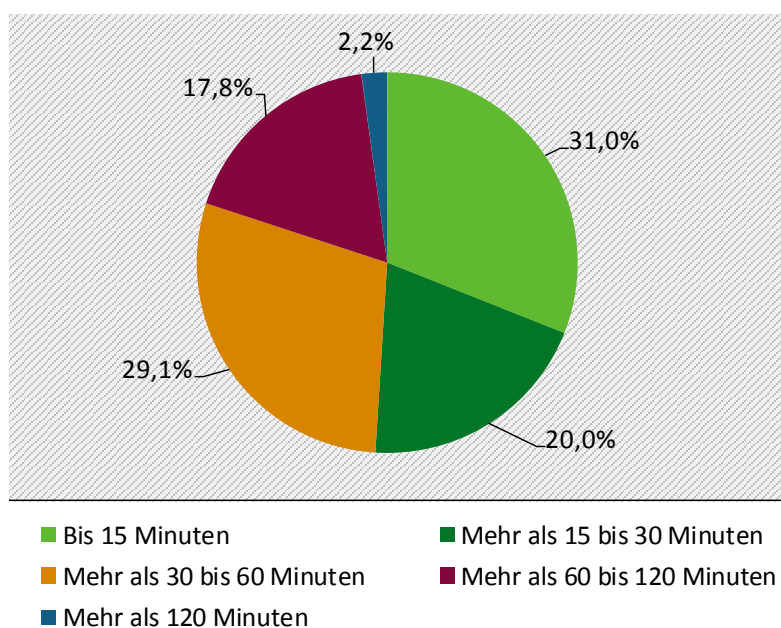
Abbildung 2: Entfernungsklassen der Arbeits- und Pendlerwege für das UBA gesamt, Anteile an Gesamtwegen in Prozent



Stichprobengröße n=7.343 Wege Quelle: Eigene Darstellung LK Argus

Die mittlere Wegedauer eines einfachen Arbeitsweges beträgt 43 Minuten und hat sich damit gegenüber 2013 um zwei Minuten reduziert. Die meisten Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Umweltbundesamtes benötigen für ihre Arbeitswege weniger als 15 Minuten (31,0 %). Mit 29,1 % stellt die Gruppe der Befragten, die für ihren Arbeitsweg zwischen 30 und 60 Minuten benötigt, die zweitgrößte Beschäftigtengruppe dar. Jeweils ein Fünftel der Beschäftigten benötigten 15 bis 30 Minuten oder mehr als 60 Minuten für ihren Arbeitsweg (vgl. Abbildung 3).

Abbildung 3: Zeitklassen der Arbeits- und Pendlerwege für das UBA gesamt, Anteile an Gesamtwegen in Prozent



Stichprobengröße n=7.343 Wege Quelle: Eigene Darstellung LK Argus

4.2 Verkehrsmittelwahl auf Arbeits- und Pendlerwegen

Die Verteilung des Mobilitätsaufkommens auf die verschiedenen Verkehrsmittel nennt man in der Mobilitätsforschung den „Modal Split“. Dieser stellt die wichtigste Bezugsgröße für alle Aussagen zum Verkehrsverhalten der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Umweltbundesamt dar.

Die Berechnung des Modal Split erfolgt auf der Basis aller 7.343 ermittelten Arbeits- und Pendlerwege, die von den Befragten innerhalb einer Woche zurückgelegt werden sowie den auf diesen Wegen genutzten Hauptverkehrsmitteln.

Den größten Anteil am Modal Split hat mit 34,1 % der öffentliche Verkehr (ÖV). Dabei entfallen 16,6 % auf den öffentlichen Regionalverkehr (RB, RE), 15,5 % auf den öffentlichen Nahverkehr (Bus, Straßen-, U- und S-Bahn) und 2,1 % auf den öffentlichen Fernverkehr (IC, ICE).

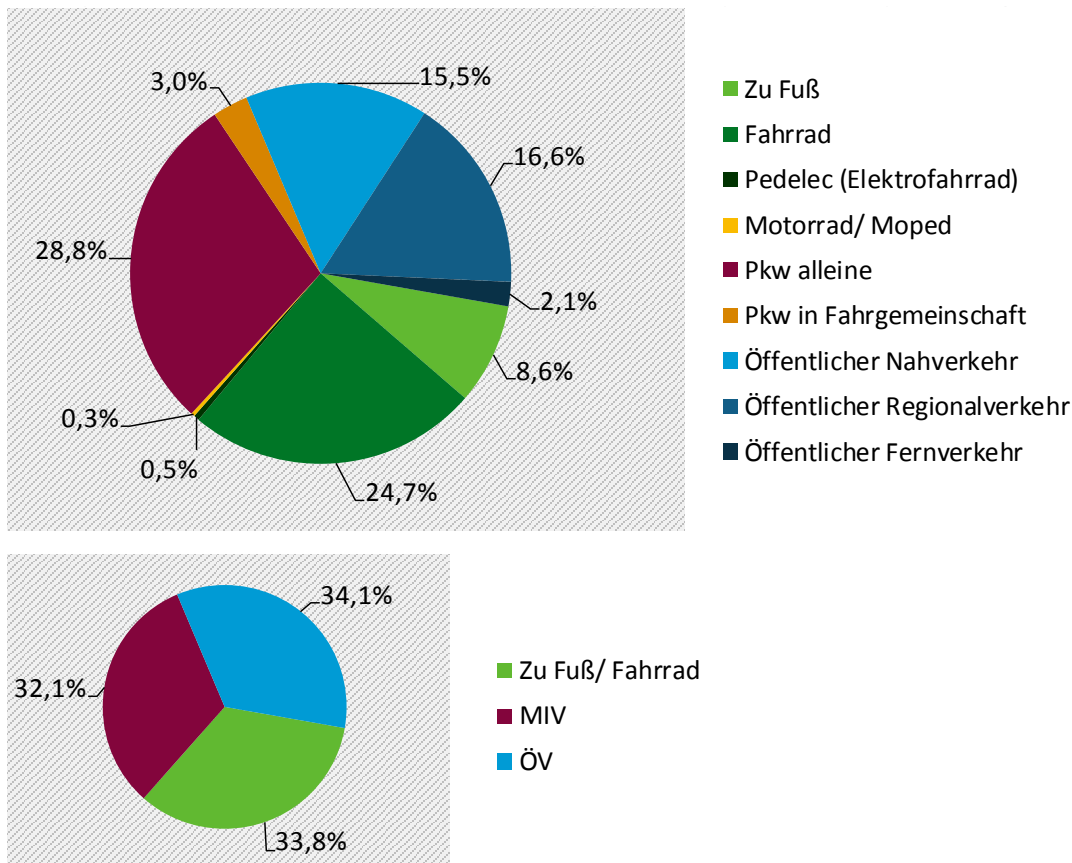
Mit einem Anteil von 33,8 % an allen Wegen stellt der nicht motorisierte Verkehr den zweit größten Anteil am Modal Split dar. Hier entfallen 25,2 % der Wege auf den Radverkehr (davon 0,5 Prozentpunkte Pedelets/ Elektrofahrräder) und 8,6 % auf den Fußverkehr.

Der motorisierte Individualverkehr (MIV) weist mit einem Anteil von 32,1 % den geringsten Anteil am Modal Split aus. In dieser Gruppe wird der Pkw in alleiniger Nutzung mit 28,8 %, der Pkw in Fahrgemeinschaft mit 3,0 % und das Motorrad/ Moped mit 0,5 % für die Arbeits- und Pendlerwege genutzt (vgl. Abbildung 4).

Verglichen mit den Ergebnissen aus 2013 zeigt sich, dass der Anteil des ÖV mit einem Plus von 1,7 Prozentpunkten, der Anteil des MIV mit 1,4 Prozentpunkten sowie der Radverkehrsanteil mit 1,0 Prozentpunkten leicht zugenommen hat. Dem steht mit einem Minus von 4,0 Prozentpunkten eine Abnahme des Fußverkehrs gegenüber⁷.

⁷ Die Abweichung von 0,1 Prozentpunkten in der Gesamtsumme ist rundungsbedingt

Abbildung 4: Modal Split aller Arbeits- und Pendlerwege einer Woche für das UBA gesamt in Prozent



Stichprobengröße n=7.343 Wege

Quelle: Eigene Darstellung LK Argus

Bei der geschlechtsspezifischen Betrachtung der Verkehrsmittelnutzung zeigt sich, dass Frauen für 35,9 % ihrer Arbeitswege den MIV nutzen und damit deutlich häufiger als Männer (27,9 %). Dabei ist der MIV-Anteil am Modal Split bei Frauen mit betreuungsbedürftigen Personen im Haushalt⁸ mit 44,1 % nochmals deutlich größer als bei Männern mit betreuungsbedürftigen Personen im Haushalt (31,5 %). Hingegen nutzten mit 39,6 % Männer häufiger das Fahrrad für ihre Arbeitswege oder gehen öfter zu Fuß als Frauen (29,3 %). Der Anteil der Arbeitswege, die mit dem ÖV zurückgelegt werden, ist bei Männern (32,5 %) und Frauen (34,8 %) in etwa gleich.

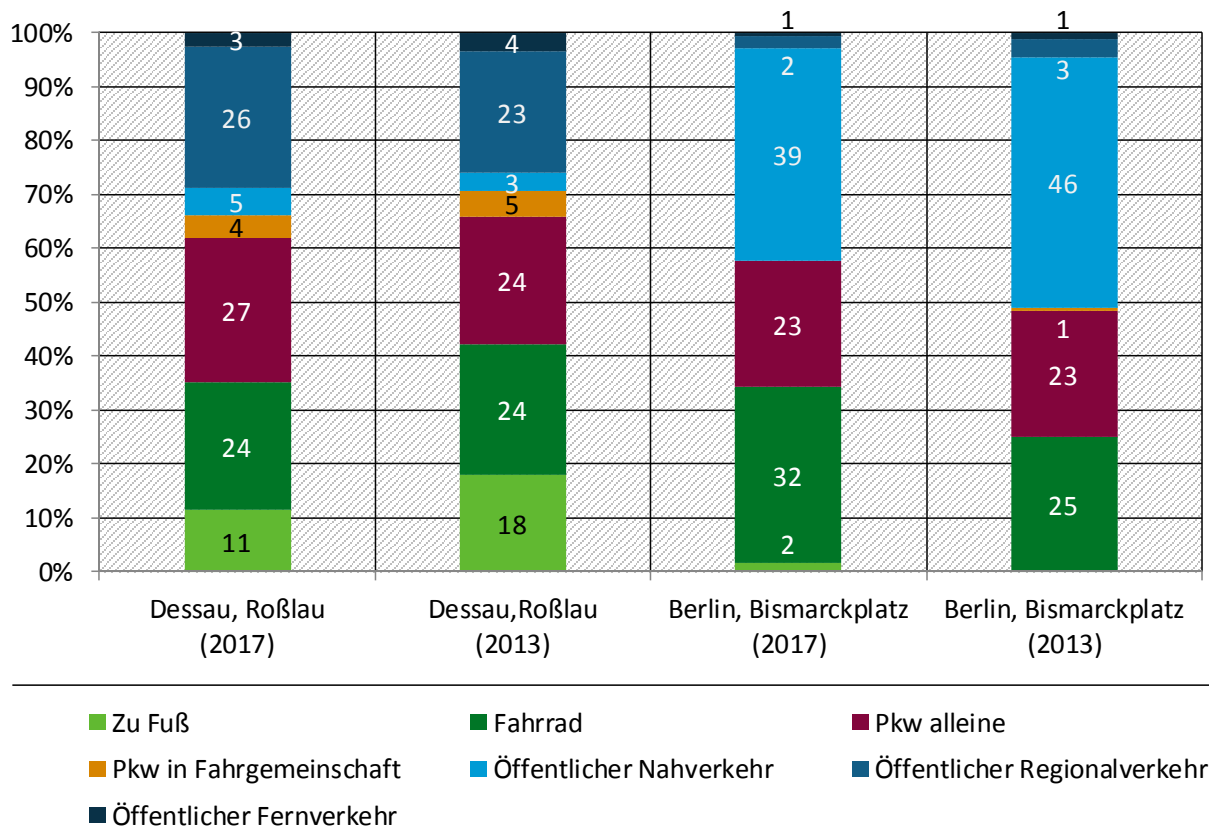
Beim Vergleich mit den Ergebnissen aus 2013 werden standortbezogen unterschiedliche Veränderungen am Modal Split deutlich.

Während die Radverkehrsanteile am Standort Dessau-Roßlau gleich geblieben sind, haben sich im Bereich des Fußverkehrs mit einem Minus von sieben Prozentpunkten deutliche Veränderungen ergeben. Der Abnahme der Fußverkehrsanteile sowie der Abnahme im öffentlichen Fernverkehr (-1 Prozentpunkt) steht eine Zunahme der Anteile des MIV und des öffentlichen Regionalverkehrs um jeweils drei Prozentpunkte und des öffentlichen Nahverkehrs um zwei Prozentpunkte gegenüber.

Am Standort „Berlin, Bismarckplatz“ zeigt sich eine Verlagerung der Anteile vom öffentlichen Nahverkehr, der um sieben Prozentpunkte zurückgegangen ist, hin zum Radverkehr, der in gleicher Größe zugenommen hat. Bei den übrigen Verkehrsmittel-Anteilen zeigen sich keine nennenswerten Veränderungen (vgl. Abbildung 5).

⁸ Kinder unter 18 Jahre oder pflegebedürftige Personen im eigenen oder fremden Haushalt

Abbildung 5: Modal Split an den Arbeitsstandorten Dessau-Roßlau und „Berlin, Bismarckplatz“ in Prozent, Ergebnisse 2017/ 2013 im Vergleich

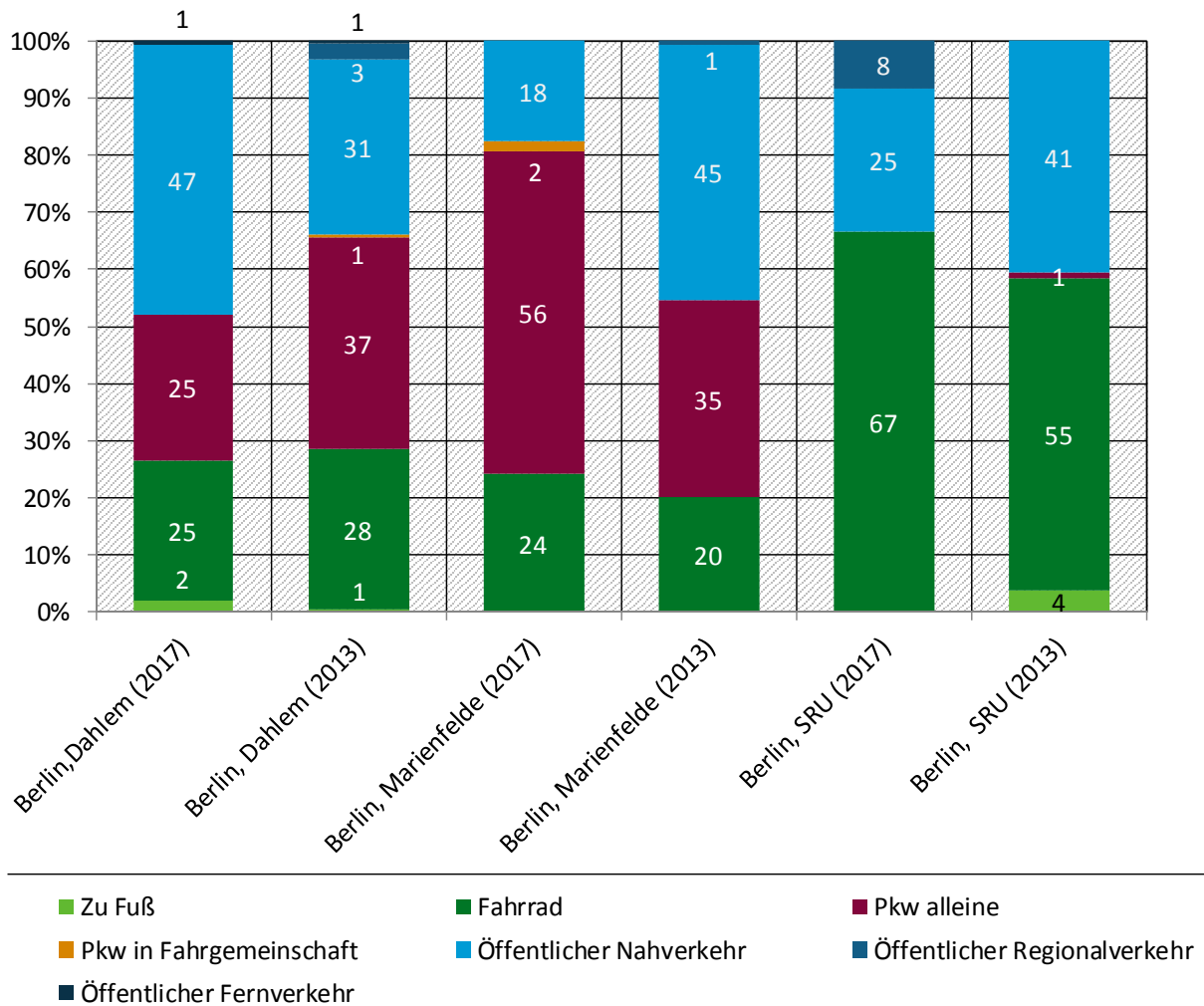


Stichprobengröße 2017: n=5.932 Wege; 2013: n=4.495 Wege

Quelle: Eigene Darstellung LK Argus

Am Standort „Berlin, Dahlem“ hat in erster Linie eine Verlagerung vom Pkw-Verkehr (-13 Prozentpunkte) auf den öffentlichen Nahverkehr stattgefunden (+16 Prozentpunkte). Mit einem Minus von zwei Prozentpunkten ist der Fuß- und Radverkehrsanteil im Vergleich zu den Umfrageergebnissen von 2013 leicht zurückgegangen. In „Berlin, Marienfelde“ zeigt sich eine tendenziell gegenteilige Entwicklung. Während der öffentliche Nahverkehr um 27 Prozentpunkte zurückgegangen ist, hat der Pkw-Verkehr um 23 Prozentpunkte und der Radverkehr um vier Prozentpunkte zugelegt. Am Standort „Berlin, SRU“ zeigt sich mit einer Zunahme von 12 Prozentpunkten beim Radverkehr, dass die Befragten auf ihren Arbeitswegen in der Tendenz häufiger das Rad nutzen als im Jahr 2013 (vgl. Abbildung 6).

Abbildung 6: Modal Split an den Arbeitsstandorten „Berlin, Dahlem“, „Berlin, Marienfelde“ und „Berlin, SRU“ in Prozent, Ergebnisse 2017/ 2013 im Vergleich⁹



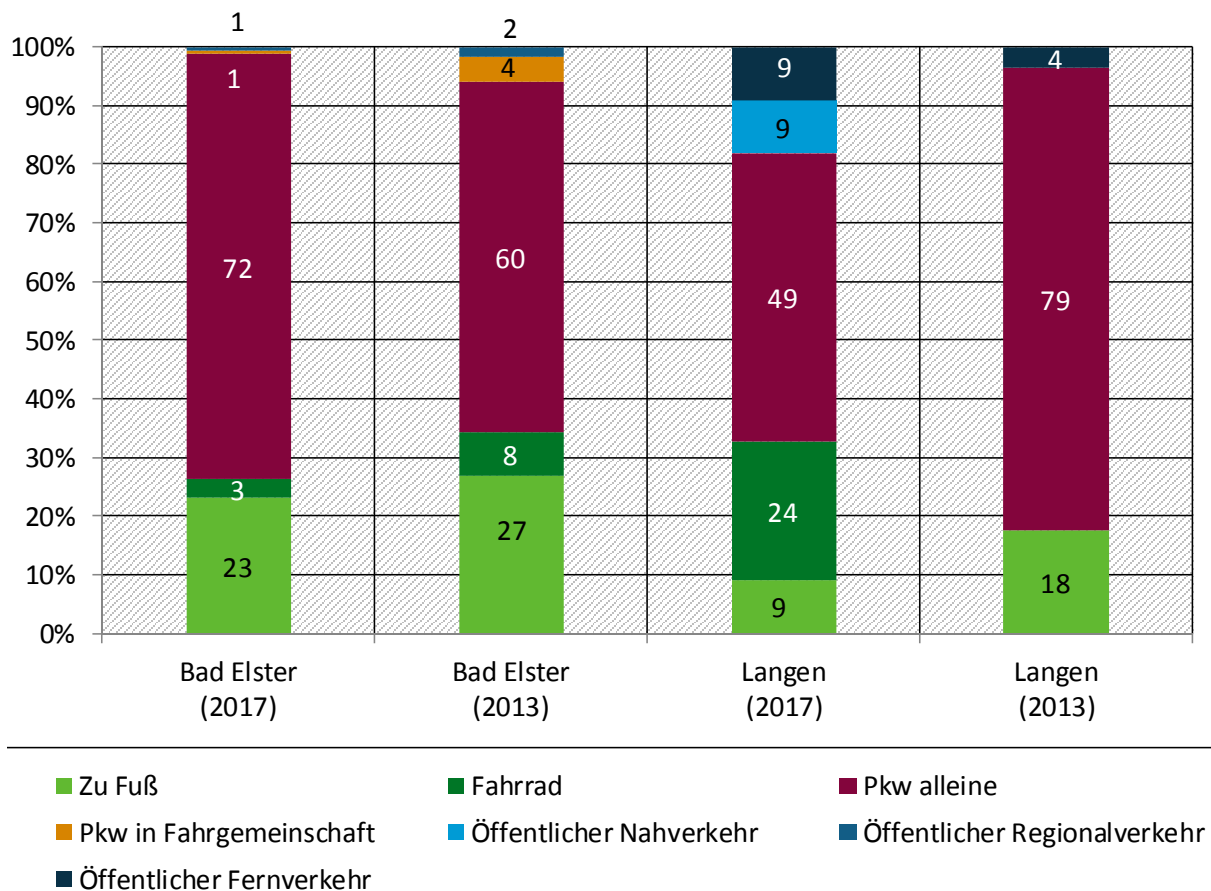
Stichprobengröße 2017: n=945 Wege; 2013: n=758 Wege

Quelle: Eigene Darstellung LK Argus

In Bad Elster hat eine Verlagerung des Fuß- und Radverkehrs auf den Pkw-Verkehr stattgefunden. Hier steht einer Zunahme des Pkw-Verkehrs um acht Prozentpunkte eine Abnahme des Fußverkehrs von vier und des Radverkehrs von fünf Prozentpunkten gegenüber. Für den Standort Langen lassen sich auf Grund der geringen Stichprobengröße nur tendenzielle Aussagen treffen. 2013 wurde eine Nutzung des Radverkehrs sowie des öffentlichen Nahverkehrs von keinem der Befragten angegeben. In den Ergebnissen von 2017 zeigt sich eine Steigerung des Radverkehrs- und ÖV-Anteils am Modal Split. Der Zunahme steht eine Reduzierung der Anteile des Pkw- und Fußverkehrs gegenüber (vgl. Abbildung 7).

⁹ Die geringe Stichprobengröße bei den Messstellen (n=48 Wege) lässt keine statistisch abgesicherte Darstellung beim Standortvergleich zu, weshalb auf diese verzichtet wird. Den Ergebnissen der Standorte „Berlin, Marienfelde“ (n=273 Wege) und „Berlin, SRU“ (n=120 Wege) ist auf Grund ihrer geringen Stichprobengröße allenfalls eine Tendenz zu entnehmen. Eine Übertragbarkeit der dargestellten Ergebnisse auf die Gesamtzahl der Beschäftigten ist bei diesen Standorten nicht mit ausreichender statistischer Sicherheit möglich.

Abbildung 7: Modal Split an den Arbeitsstandorten Bad Elster und Langen in Prozent, Ergebnisse 2017/ 2013 im Vergleich¹⁰



Stichprobengröße 2017: n=418 Wege; 2013: n=254 Wege

Quelle: Eigene Darstellung LK Argus

4.2.1 Gründe der Verkehrsmittelwahl

Die beiden wesentlichen Gründe für die Nutzung des MIV sind für 71,1 % die kürzeren Fahrt- bzw. Wegezeiten und für 63,3 % Besorgungen bzw. private Erledigungen in Verbindung mit dem Arbeitsweg. Als weitere Gründe für die MIV-Nutzung wurden u.a. das Bringen oder Holen von Personen mit 29,8 %, eine stressarme Mobilität mit 29,5 % oder der Transport von Gepäck oder Sachen mit 25,6 % benannt.

Die drei wesentlichen Gründe für eine Nicht-Nutzung des ÖPNV sind ein zu großer Zeitaufwand (75,2 %), die mangelnde Flexibilität (41,7 %) und das „unzureichende ÖV-Angebot am Wohnstandort“ (39,2 %).

Von den Befragten, die den öffentlichen Verkehr für ihre Arbeitswege nutzen, nannten 76,6 % die stressarme Mobilität und 72,1 % den Umweltschutzaspekt als Hauptgründe für ihre Wahl. Für 42,1 %

¹⁰ Die geringe Stichprobengröße bei den Messstellen (n=48 Wege) lässt keine statistisch abgesicherte Darstellung beim Standortvergleich zu, weshalb auf diese verzichtet wird. Den Ergebnissen des Standortes Langen (n=110 Wege) ist auf Grund der geringen Stichprobengröße allenfalls eine Tendenz zu entnehmen. Eine Übertragbarkeit der dargestellten Ergebnisse auf die Gesamtzahl der Beschäftigten ist bei diesem Standort nicht mit ausreichender statistischer Sicherheit möglich.

sind eine günstige Bus-/ Bahnanbindung, die niedrigen Fahrtkosten (33,8 %) und Bequemlichkeit/ Gewohnheit (31,2 %) weitere Gründe für eine ÖV-Nutzung.

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die entweder zu Fuß oder mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, nannten als Hauptgründe für ihre Verkehrsmittelwahl die „Gesundheitsförderung/ Fitness“ (72,7 %) sowie den Umweltschutzaspekt (68,4 %). Jeweils für mehr als die Hälfte aller Befragten spielen weiterhin die stressarme Mobilität (55,9 %), die kürzeren Fahrt- bzw. Wegezeiten (55,6 %) und die niedrigeren (Fahrt-) Kosten (51,6 %) eine wichtige Rolle bei dieser Verkehrsmittelwahl.

15,5 % aller Befragten machen ihre Verkehrsmittelwahl vom Wetter abhängig. Dabei nehmen mit 31,6 % die Personen, die ausschließlich zu Fuß gehen oder das Fahrrad nutzen, am häufigsten einen wetterbedingten Wechsel des Verkehrsmittels vor. 68,4 % aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ausschließlich das Fahrrad nutzen oder zu Fuß gehen, nutzen auch bei schlechtem Wetter oder im Winter das Fahrrad oder gehen zu Fuß.

5 Regionale Herkunft und Pendlerverhalten

Der Hauptwohnsitz der Bediensteten hat in Bezug zum Arbeitsstandort einen wesentlichen Einfluss auf das Pendlerverhalten und damit auch auf die wöchentlich zurückgelegte Anzahl der Arbeitswege, die Arbeitswegeentfernungen und -zeiten und zu guter Letzt auch auf die Verkehrsmittelwahl auf allen notwendigen Arbeitswegen.

5.1 Hauptwohnsitz und Herkunft der UBA-Beschäftigten

Die Hälfte aller UBA-Beschäftigten (50,2 %) lebt in der Region Berlin-Brandenburg. Weitere 32,3 % der Beschäftigten leben in Sachsen-Anhalt, dem Bundesland mit dem Hauptsitz des Umweltbundesamtes, sowie 12,8 % in Sachsen. Die verbleibenden 4,7 % verteilen sich über das gesamte Bundesgebiet. Ausgenommen der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter am Standort Dessau-Roßlau lebt der Großteil aller UBA-Beschäftigten in der Region, in der sich auch ihr Arbeitsplatz befindet.

Am Dessauer Hauptsitz des Umweltbundesamtes zeigt sich hingegen bei der regionalen Herkunft der Befragten eine breite Streuung. Während mit 52 % etwas mehr als die Hälfte aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ihren Wohnsitz in Sachsen-Anhalt und damit in der näheren Umgebung ihres Arbeitsstandortes haben, leben 16 % im nahegelegenen Bundesland Sachsen und 29 % in der entfernt liegenden Region Berlin-Brandenburg.

Beim Vergleich der regionalen Herkunft der Beschäftigten am Standort Dessau-Roßlau mit den Ergebnissen von 2009 und 2013 zeigt sich ein deutlicher Trend der Verlagerung der Wohnstandorte aus der Region Berlin-Brandenburg in Richtung Dessau-Roßlau. Neben einer kontinuierlichen Abnahme der Anteile der Befragten mit Erstwohnsitz in der Region Berlin (-11,2 Prozentpunkte seit 2009) lässt sich eine ebenso kontinuierliche Zunahme der Anteile der Befragten mit Erstwohnsitz in Sachsen und Sachsen-Anhalt (+13,7 Prozentpunkte seit 2009) und damit in der näheren Umgebung von Dessau-Roßlau erkennen (vgl. Tabelle 1).

Tabelle 1: Hauptwohnsitz der Befragten nach Bundesländern für Standort Dessau-Roßlau in Prozent, Ergebnisse 2009, 2013 und 2017 im Vergleich¹¹

Jahr	Stichprobe	Brandenburg	Berlin	Niedersachsen	Sachsen	Sachsen-Anhalt	Thüringen	Weniger als drei Nennungen	Gesamt
Umfrage 2009	494	8,7	31,6	1,4	9,3	45,1	1,2	2,7	100,0
Umfrage 2013	395	8,9	27,8	1,0	11,1	49,1	1,0	1,1	100,0
Umfrage 2017	504	6,9	22,2	0,6	16,1	52,0	1,0	1,2	100,0

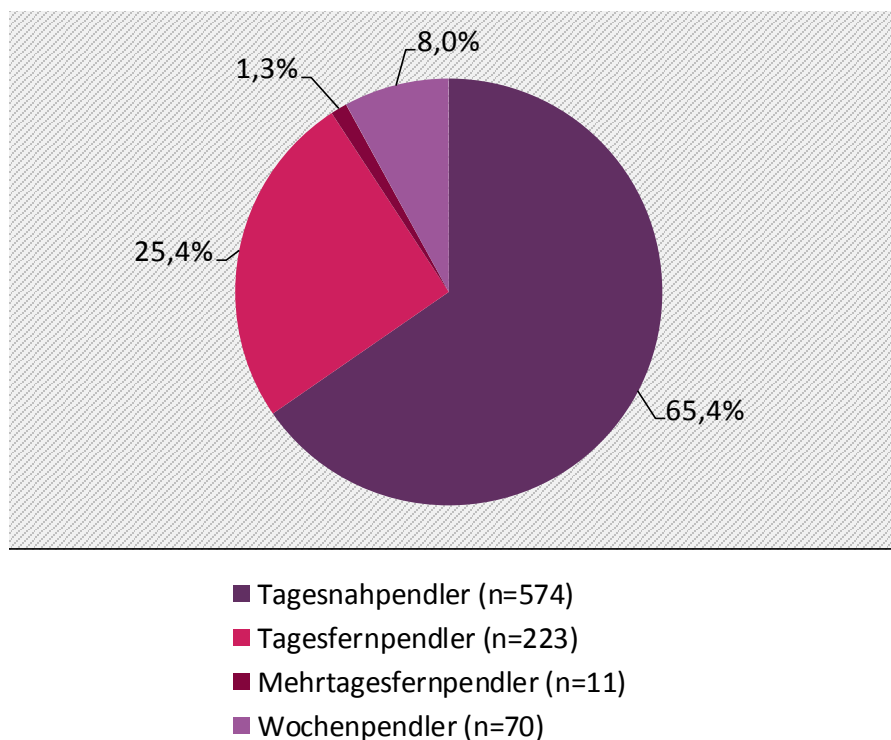
5.2 Pendlertypen und Pendlerverhalten

Auf Grund ihres Mobilitätsverhaltens lassen sich vier Pendlertypen definieren, die sich charakteristisch voneinander unterscheiden. Die Gruppe der Tagesnahependler wohnt weniger als 50 Kilometer von ihrem Arbeitsstandort entfernt und pendelt täglich zwischen Wohn- und Arbeitsstandort. Hingegen bewältigen Tagesfernpendler an jedem ihrer Arbeitstage Wege von mehr als 50 Kilometern zum Arbeitsstandort und wieder zurück. Die Gruppe der Wochenpendler pendelt einmal pro Woche zwischen Wohn- und Arbeitsstandort, an dem sie unter der Woche verbleibt. Der Pendlertypus der Mehrtagesfernpendler reist mehrmals wöchentlich vom Wohn- zum Arbeitsstandort und verbringt dort zwischenzeitlich mindestens eine Nacht.

Mit 65,4 % machen die Tagesnahependler den größten Anteil an den Pendlertypen aus. Ein Viertel aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter (25,4 %) lassen sich der Gruppe der Tagesfernpendler zuordnen. Die Gruppe der Wochenpendler macht einen Anteil von 8,0 % aus und die Gruppe der Mehrtagesfernpendler spielt mit einem Anteil von 1,3 % eine eher untergeordnete Rolle bei den Pendlertypen (vgl. Abbildung 8).

¹¹ Aus datenschutzrechtlichen Belangen sind Länder mit weniger als drei Nennungen nicht dargestellt. 31,3% der 504 Befragten des Standortes Dessau-Roßlau sind ortsansässig.

Abbildung 8: Pendlertypen im UBA gesamt (Mehrfachzuordnungen möglich)¹², Anteile an allen Pendlern in Prozent



Stichprobengröße n=878 Pendler

Quelle: Eigene Darstellung LK Argus

Im Vergleich zu 2013 sind die Anteile der Wochenpendler um 8 Prozentpunkte zurückgegangen. Der Anteil der Tagesfernpendler ist um 5 Prozentpunkte und der Anteil der Tagesnahependler um 3 Prozentpunkte gestiegen.

Am Standort Dessau-Roßlau zeigen sich die größten Veränderungen im Pendlerverhalten. Der Anteil der Wochenpendler ist an diesem Standort um 11 Prozentpunkte zurückgegangen, während der Anteil der Tagesfernpendler um 12 Prozentpunkte angestiegen ist.

5.3 CO₂-Emissionen

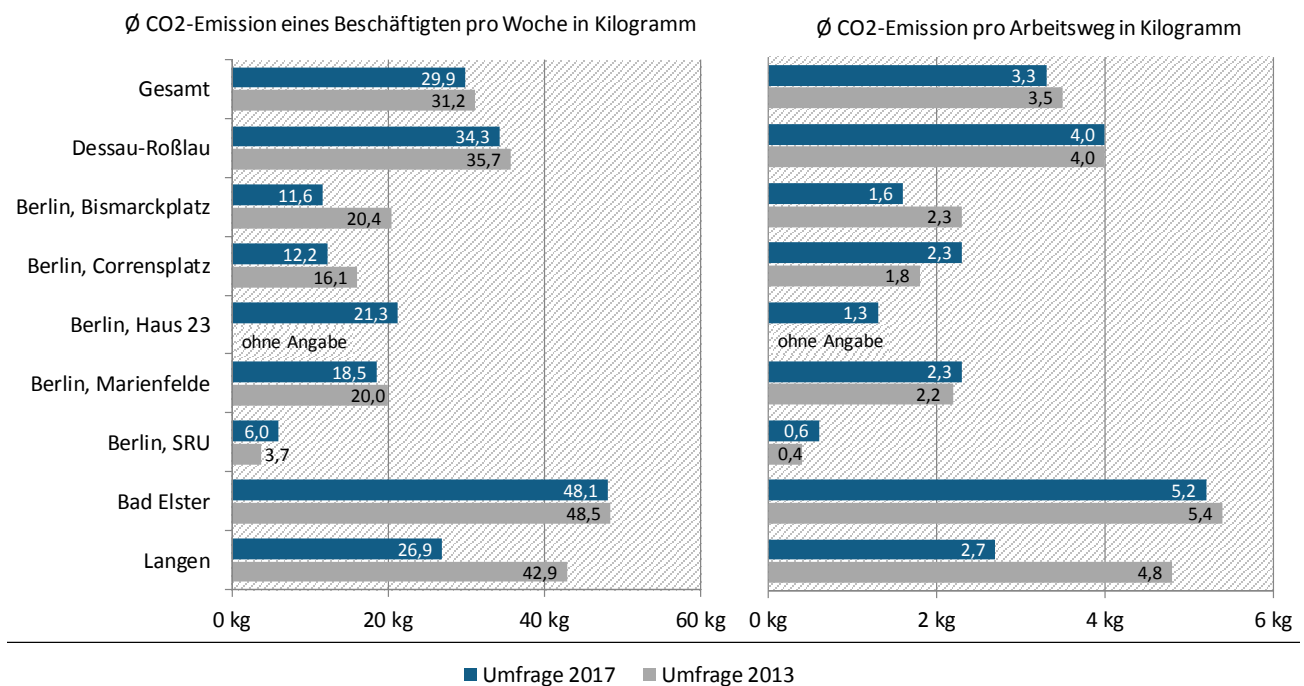
Auf Basis des ermittelten Modal Split sowie den Entfernungen der zurückgelegten Arbeitswege lässt sich die durchschnittlichen CO₂-Emission der Beschäftigten des Umweltbundesamtes berechnen.

Zur Berechnung werden die für die Arbeitswege genutzten Hauptverkehrsmittel sowie die damit zurückgelegten Kilometer mit den aktuellen Werten¹³ des verkehrsmittelspezifischen Kohlendioxidausstoßes (in Gramm pro Personenkilometer) multipliziert.

Während einer typischen Arbeitswoche wird durch einen UBA-Beschäftigten auf seinen Arbeitswegen eine durchschnittliche CO₂-Emission von 29,9 Kilogramm pro Woche verursacht. Bei durchschnittlich 9,1 zurückgelegten Arbeitswegen pro Woche entspricht dies einem CO₂-Ausstoß von 3,3 Kilogramm pro einfachem Arbeitsweg (vgl. Abbildung 9).

¹² Befragte, die an unterschiedlichen Arbeitsstandorten arbeiten

¹³ TREMOD 5.72 für das Bezugsjahr 2016, Umweltbundesamt 2017: Pkw alleine 201 g/Pkm; Motorrad/Moped 103 g/Pkm; Pkw in Fahrgemeinschaft (2,6 Pers. pro Pkw) 77 g/Pkm; ÖPNV 68 g/Pkm; ÖV Regional 60 g/Pkm; ÖV Fern 36 g/Pkm

Abbildung 9: Durchschnittliche CO₂-Emission eines Beschäftigten pro Woche und pro Weg in Kilogramm, Ergebnisse 2013, 2017 im Vergleich¹⁴

Stichprobengröße 2017: n=7.343 Wege; 2013: 5.589 Wege

Quelle: Eigene Darstellung LK Argus

Im Vergleich zu 2013 ist damit die durchschnittliche CO₂-Emission eines UBA-Beschäftigten in einer Woche um 1,3 Kilogramm (4,2 %), der mittlere CO₂-Ausstoß für einen einfachen Arbeitsweg um 0,2 Kilogramm (5,7 %) gesunken.

Bei der Betrachtung der CO₂-Emissionen nach Pendlertypen zeigt sich, dass die geringsten Umweltbelastungen von den Tagnahpendlern ausgehen, die durchschnittlich mit ihren Arbeits- und Pendlerwegen 14,1 Kilogramm CO₂-Emissionen pro Woche verursachen. Die durchschnittliche CO₂-Bilanz eines Wochenpendlers liegt mit 36,7 Kilogramm pro Woche deutlich unter der eines Tagesfernpendlers (56,6 kg/Woche) und der eines Mehrtagesfernpendlers (68,5 kg/Woche).

6 Dienstreiseaufkommen und Verkehrsmittelnutzung

In der aktuellen Mobilitätsumfrage 2017 wurden, wie auch schon in der Umfrage 2013, Informationen zu In- und Auslandsdienstreisen abgefragt. Dabei wurden die Art und Anzahl der getätigten Dienstreisen innerhalb der vergangenen zwölf Monate sowie wesentliche Informationen zu der als letztes durchgeführten Dienstreise ermittelt.

6.1 Dienstreiseaufkommen im Umweltbundesamt

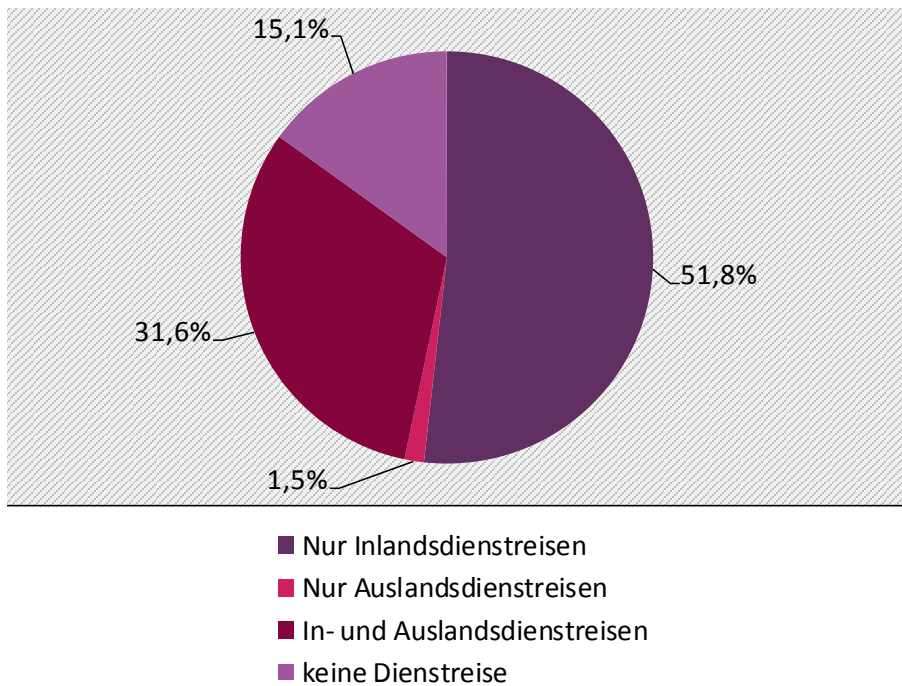
Insgesamt 84,9 % aller Befragten haben innerhalb der letzten zwölf Monate mindestens eine In- oder Auslandsdienstreise unternommen. Etwas mehr als die Hälfte aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

¹⁴ Die Stichprobengröße bei den Messstellen (n=5 Personen) lässt keine statistisch abgesicherte Darstellung beim Standortvergleich zu, weshalb auf diese verzichtet wird. Den Ergebnissen der Standorte „Berlin, Marienfelde“ (n=30 Personen), „Berlin, SRU“ (n=12 Personen) und Langen (n=11 Personen) ist auf Grund ihrer geringen Stichprobengröße allenfalls eine Tendenz zu entnehmen. Eine Übertragbarkeit der dargestellten Ergebnisse auf die Gesamtzahl der Beschäftigten ist bei diesen Standorten nicht mit ausreichender statistischer Sicherheit möglich.

(51,8 %) unternahmen dabei nur Dienstreisen im Inland, 31,6 % In- und Auslandsdienstreisen und lediglich 1,5 % der Befragten waren ausschließlich auf Auslandsdienstreisen unterwegs (vgl. Abbildung 10).

Im Vergleich mit dem Ergebnis der Umfrage 2013, bei dem ein Dienstreiseaufkommen von 86,1 % ermittelt wurde, zeigt sich mit einem Minus von 1,2 Prozentpunkten eine fast gleichbleibende Dienstreisetätigkeit bei den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Umweltbundesamtes.

Abbildung 10: Dienstreisen der UBA-Beschäftigten in den vergangenen 12 Monaten für das UBA gesamt in Prozent



Stichprobengröße n=784 Personen

Quelle: Eigene Darstellung LK Argus

6.2 Inlandsdienstreisen

Während 16,7 % aller Befragten innerhalb des vergangenen Jahres keine Dienstreisen im Inland unternommen haben, waren etwa zwei Drittel (61,7 %) bis zu 10-mal auf Inlandsdienstreisen unterwegs. Mehr als 10 Inlandsdienstreisen haben 21,6 % aller Befragten unternommen, 2,4 % waren sogar mehr als 30-mal auf einer Dienstreise im Inland unterwegs. Von den 797 Befragten, die Angaben zu ihrer Dienstreisetätigkeit im UBA gemacht haben, waren 664 innerhalb der letzten 12 Monate insgesamt 4.861-mal auf Inlandsdienstreise unterwegs, was einem Durchschnitt von 6,1 Inlandsdienstreisen pro Person im Jahr entspricht.

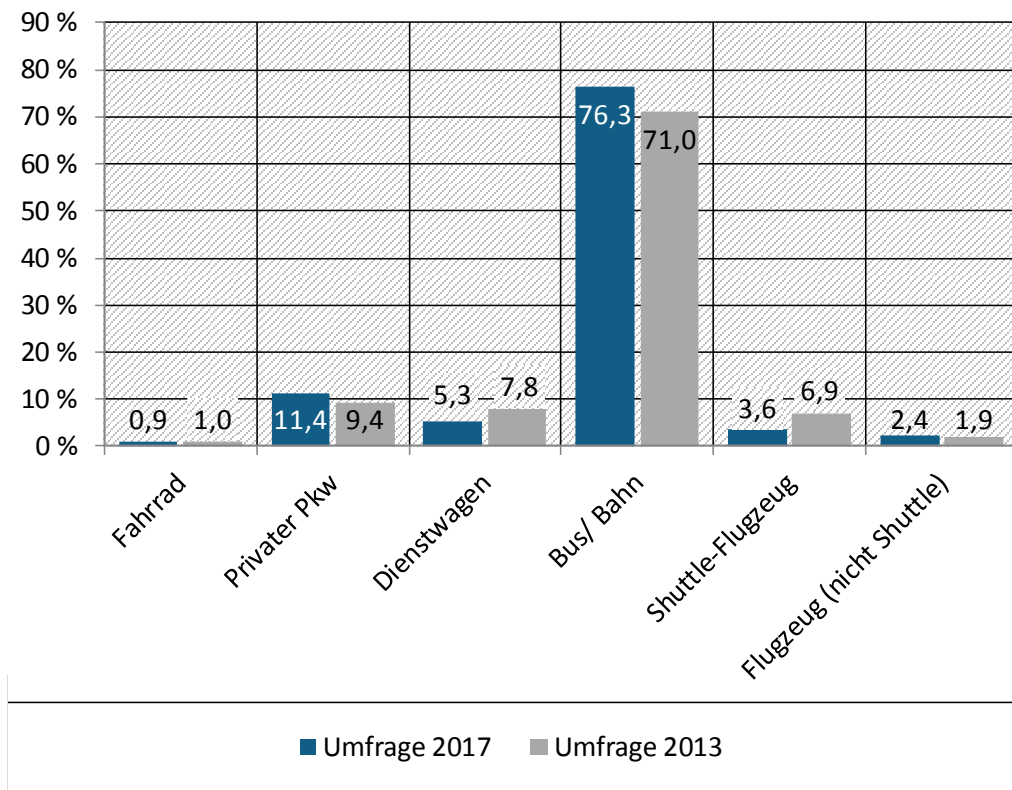
Die Dauer des Dienstgeschäftes auf der letzten Inlandsdienstreise betrug für 58,3 % der Befragten nicht mehr als ein Tag. Das häufigste Ziel war mit 26,9 % einer der anderen UBA-Dienststandorte.

Auf die Frage nach dem genutzten Hauptverkehrsmittel gaben drei Viertel (76,3 %) aller Befragten an, auf ihrer letzten Inlandsdienstreise öffentliche Verkehrsmittel genutzt zu haben. 11,4 % nutzten einen privaten und 5,3 % einen dienstlichen Pkw, 3,6 % ein Shuttle- sowie 2,4 % ein Linienflugzeug und 0,9 % ein Fahrrad für ihre Dienstgeschäfte.

Beim Vergleich mit den Ergebnissen von 2013 lässt sich vor allem bei der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel (Bus/ Bahn) ein deutlicher Zuwachs von 5,3 Prozentpunkten erkennen. Während die Nutzung eines Shuttle-Flugzeugs auf Inlandsdienstreisen um 3,3 Prozentpunkte zurückgegangen ist,

ist die Nutzung anderer Flugzeuge um 0,5 Prozentpunkte gestiegen. Die Nutzung des MIV (-0,5 Prozentpunkte) und des Fahrrades (-0,1 Prozentpunkte) sind in etwa gleich geblieben (vgl. Abbildung 11).

Abbildung 11: Verkehrsmittelwahl auf der letzten Inlandsdienstreise für das UBA gesamt in Prozent, Ergebnisse 2013, 2017 im Vergleich



Stichprobengröße 2017: n=659 Personen; 2013: n=524 Personen

Quelle: Eigene Darstellung LK Argus

6.3 Auslandsdienstreisen

Jede bzw. jeder fünfte Befragte (19,5 %) war innerhalb der vergangenen 12 Monate ein- bis zweimal auf Auslandsdienstreise. Mehr als zweimal waren 13,6 % der Befragten dienstlich im Ausland, wobei Einzelne davon (0,3 %) 15 oder mehr Auslandsdienstreisen innerhalb des vergangenen Jahres unternommen haben. Von den 784 Befragten, die Angaben zu ihrer Auslandsdienstreisetätigkeit gemacht haben, waren 260 Beschäftigte innerhalb der letzten 12 Monate insgesamt 819-mal auf Auslandsdienstreise, was einem Durchschnitt von 1,0 Auslandsdienstreisen pro Person im Jahr entspricht.

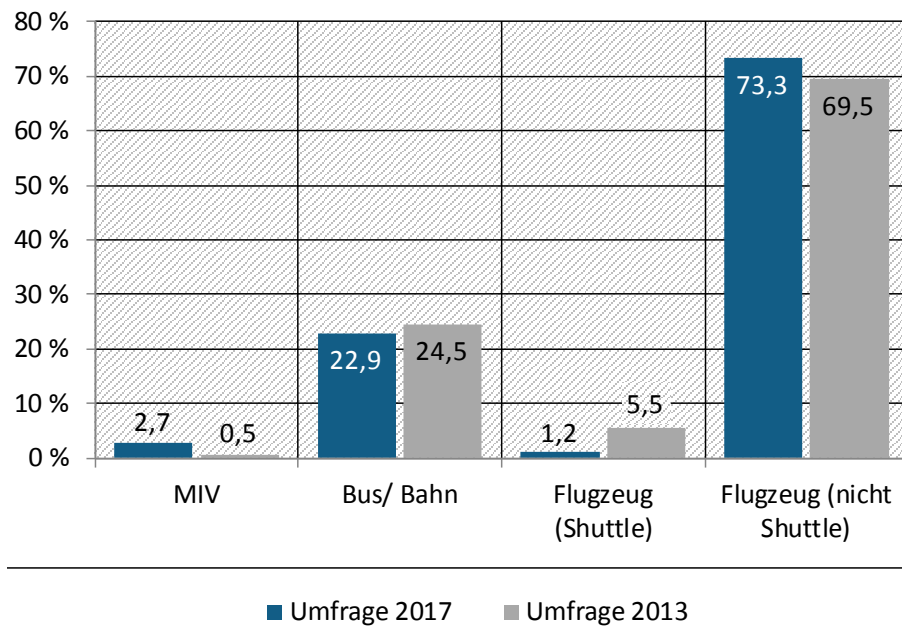
Für 54,3% aller Beschäftigten betrug die Dauer des Dienstgeschäftes während der letzten Auslandsdienstreise zwei bis drei Tage. Das häufigste Ziel war mit 21,3 % Brüssel.

Bei der Verkehrsmittelnutzung für Auslandsdienstreisen zeigt sich, dass für drei Viertel (74,4 %), aller Dienstreisen das Flugzeug (nicht Shuttle 73,3 %, Shuttle 1,2 %¹⁵) genutzt wird. Während öffentliche Verkehrsmittel mit einem Anteil von 22,9 % noch eine etwas größere Rolle bei Auslandsdienstreisen spielen, zeigt sich mit einem Anteil von 2,7 % die Nutzung des MIV auf Auslandsdienstreisen als nicht relevant.

¹⁵ Shuttle-Flug mit Ziel Brüssel

Beim Vergleich mit den Ergebnissen von 2013 zeigt sich ein sehr ähnliches Bild bei der Verkehrsmittelwahl auf Auslandsdienstreisen. Erwähnenswert ist hier jedoch eine Verschiebung der Anteile im Bereich des Flugverkehrs. Während die Nutzung eines Shuttle-Flugzeugs um 4,3 Prozentpunkte abgenommen hat, hat die Nutzung eines Flugzeugs (nicht Shuttle) um 3,8 Prozentpunkte zugenommen (vgl. Abbildung 12).

Abbildung 12: Verkehrsmittelwahl auf der letzten Auslandsdienstreise für das UBA gesamt in Prozent, Ergebnisse 2013, 2017 im Vergleich



Stichprobengröße 2017: n=258 Personen; 2013: n=220 Personen

Quelle: Eigene Darstellung LK Argus

7 Kenntnis, Nutzung und Bewertung bestehender Mobilitätsmanagementmaßnahmen

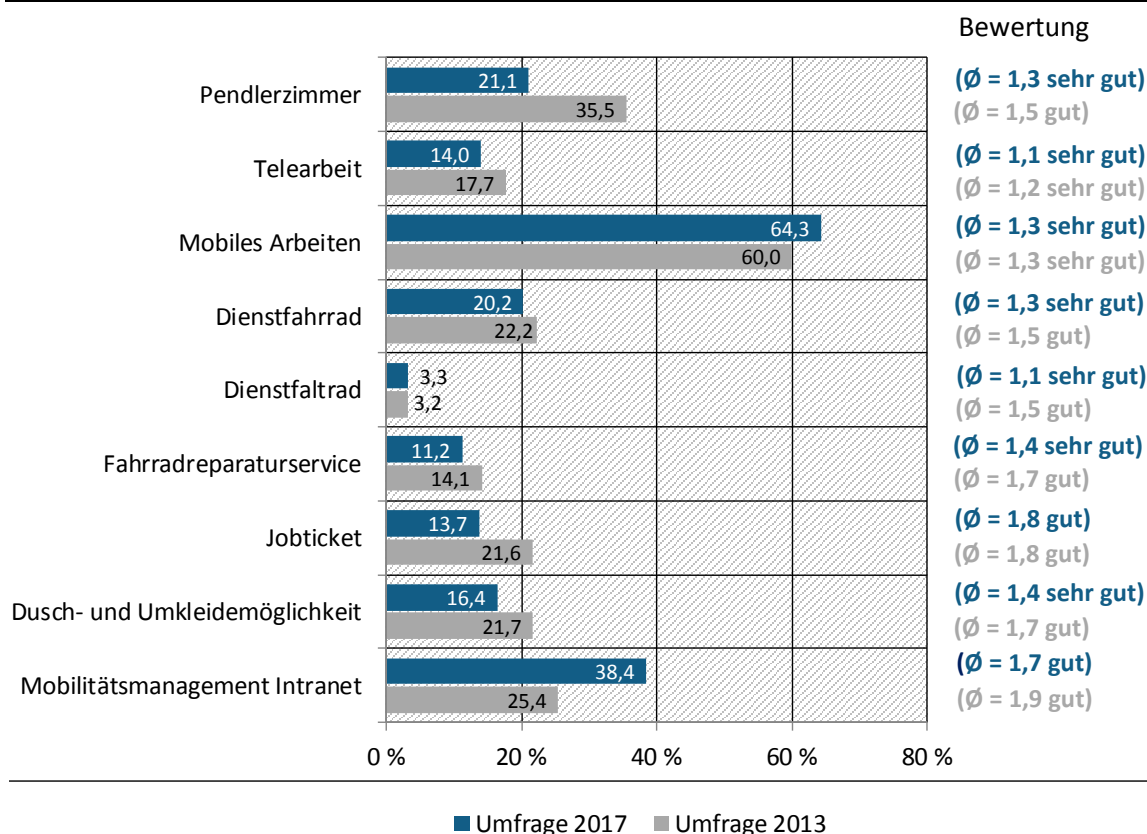
In dem Bemühen, alternative Mobilitätsformen zum klassischen Pkw zu fördern, bietet das Umweltbundesamt seinen Beschäftigten verschiedene Maßnahmen des Mobilitätsmanagements an. Zur kritischen Reflektion der angebotenen Maßnahmen wurden mit der aktuellen Mobilitätsumfrage Fragen zur Kenntnis, zur Nutzung und zur persönlichen Bewertung der Mobilitätsmanagementmaßnahmen gestellt. Mit den erhaltenen Informationen können die Maßnahmen weiterentwickelt, optimiert und bei entsprechendem Bedarf weiter ausgebaut werden.

Die meisten Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement im Umweltbundesamt genießen einen sehr hohen Bekanntheitsgrad (sieben von neun Maßnahmen mehr als 80 %). Die weniger bekannten Maßnahmen sind mit 62,4 % das rabattierte Jobticket und mit 59,4 % das Dienstfaltrad.

In den letzten zwei Jahren wurde das „Mobile Arbeiten“ von 64,3 % am häufigsten genutzt. Aber auch die Informationen zum Mobilitätsmanagement im Intranet oder per Email werden mit einem Anteil von 38,4 % sehr häufig genutzt. Zu den weniger häufig genutzten Maßnahmen zählen das rabattierte Jobticket (13,7 %), der Fahrradreparaturservice (11,4 %), sowie das Dienstfaltrad (3,3 %).

Im Vergleich mit den Ergebnissen von 2013 zeigt sich bis auf wenige Ausnahmen ein leichter Rückgang in der Nutzung der Maßnahmen¹⁶. Etwas auffälliger ist der Rückgang bei der Nutzung der Pendlerzimmer, die mit einem Minus von 14,4 Prozentpunkten deutlich weniger genutzt wurden. Hingegen erfreuen sich die Maßnahmen „Mobiles Arbeiten“ (+4,3 Prozentpunkte) und „Informationen zum Mobilitätsmanagement über E-Mail oder Internet“ (+13 Prozentpunkte) zunehmender Popularität (vgl. Abbildung 13). Die durchschnittliche Bewertung über alle Mobilitätsmanagementmaßnahmen hat sich von 1,6 (gut) in 2013 auf 1,4 (sehr gut) verbessert.

Abbildung 13: Nutzung der angebotenen Mobilitätsmanagementmaßnahmen innerhalb der letzten zwei Jahre in Prozent, Ergebnisse 2017/ 2013 im Vergleich¹⁷



Quelle: Eigene Darstellung LK Argus

8 Bereiche mit Verbesserungspotentialen

Um ein Meinungsbild zu erhalten, in welchen Bereichen Verbesserungsmöglichkeiten für die beruflichen Mobilitätsbedürfnisse sowie für die Verkehrssituation an den Dienststandorten gesehen werden, wurden sieben Bereiche vorgegeben, in denen Verbesserungsbedarfe benannt werden konnten.

Den größten Handlungsbedarf sehen mehr als die Hälfte aller Befragten bei der Telearbeit oder im Mobilen Arbeiten (52,4 %). Aber auch im öffentlichen Verkehr wird ein hoher Verbesserungsbedarf gesehen. Jeweils annähernd 40 % sehen den öffentlichen Regional- (39,5 %) und Fernverkehr (38,4 %) sowie 32,9 % den öffentlichen Nahverkehr als verbesserungswürdig an. Mit einem Anteil von

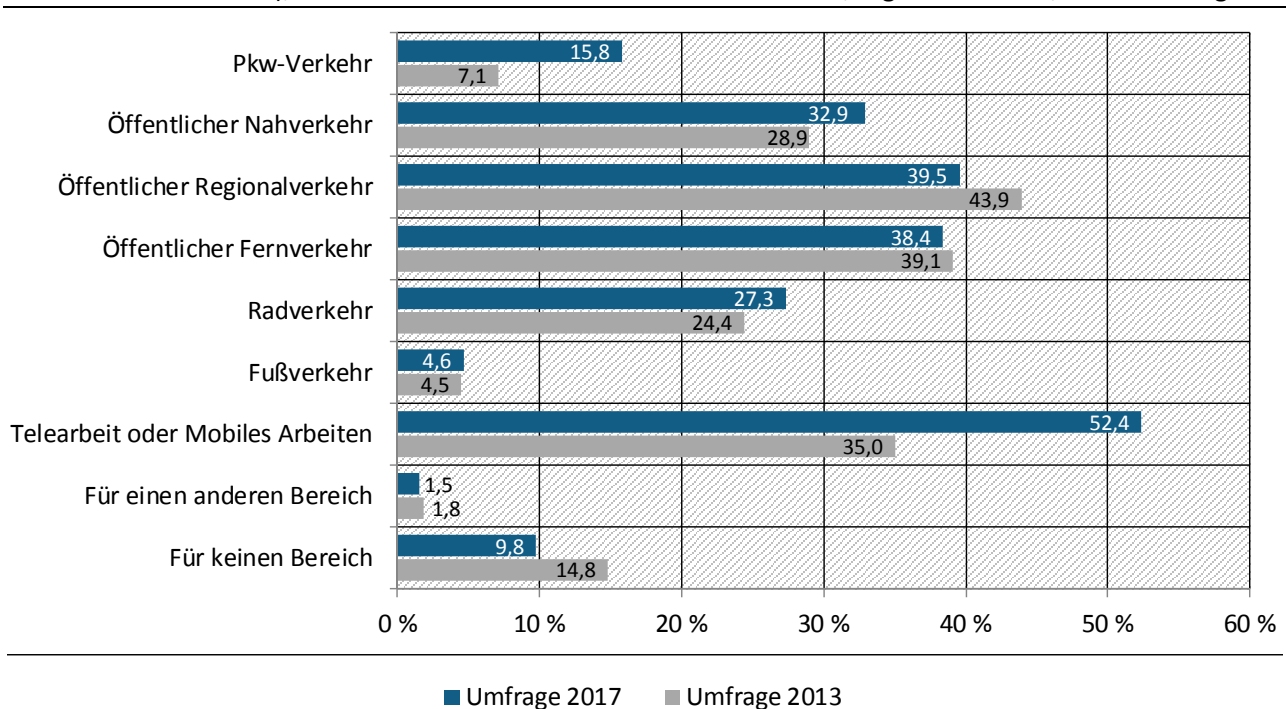
¹⁶ Hier ist zu berücksichtigen, dass bei der aktuellen Umfrage nach der Nutzung innerhalb der letzten zwei Jahre, in der Umfrage von 2013 nach einer generellen Nutzung gefragt wurde.

¹⁷ Bei dem Vergleich der Ergebnisse aus der Umfrage 2017 mit den Ergebnissen aus 2013 ist zu berücksichtigen, dass bei der Umfrage 2013 keine Einschränkung auf die letzten zwei Jahre bei der Frage nach der Nutzung stattgefunden hat.

27,3 % sieht mehr als ein Viertel aller Befragten Verbesserungspotentiale im Radverkehr und 15,8 % beim Pkw-Verkehr. Am wenigsten Verbesserungsbedarf wird beim Fußverkehr (4,6 %) gesehen. Über die vorgegebenen Bereiche hinaus genannte Verbesserungsbedarfe wurden von 1,5 % der Befragten benannt. 9,8 % aller Befragungsteilnehmerinnen und -teilnehmer sehen keinen Verbesserungsbedarf.

Beim Vergleich mit den Umfrageergebnissen aus 2013 sticht der Bereich der Telearbeit oder Mobiles Arbeiten besonders hervor. Mit einer Steigerung von 17 Prozentpunkten sehen in diesem Bereich nochmals deutlich mehr Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter Verbesserungsbedarf als 2013. Auch die Nennungen im Bereich des Pkw-Verkehrs haben sich im Vergleich zu den Ergebnissen der letzten Mobilitätsumfrage (7,1 %) mit einem Plus von 8,7 Prozentpunkten mehr als verdoppelt. Die Nennungen aller anderen Bereiche mit Verbesserungspotentialen bewegen sich hingegen in einer ähnlichen Größenordnung wie auch schon 2013 (vgl. Abbildung 14).

Abbildung 14: Bereiche mit Verbesserungspotentialen für das UBA gesamt (Mehrfachnennungen möglich), Anteile an antwortenden Personen in Prozent, Ergebnisse 2017/ 2013 im Vergleich



Stichprobengröße 2017: n=779 Personen; 2013: n=603 Personen

Quelle: Eigene Darstellung LK Argus

9 Handlungsbereiche und Empfehlungen

Auf Grundlage der Befragungsergebnisse werden im Folgenden Handlungsbereiche und Empfehlungen zur weiteren Verbesserung der Mobilitätsmanagementmaßnahmen im Umweltbundesamt abgeleitet.

Pendlerzimmer

Seit der letzten Mobilitätsumfrage 2013 wurde die Anzahl der Pendlerzimmer weiter erhöht, einige Zimmer renoviert und die Technik und Büroausstattung weiter verbessert. Diese Maßnahmen spiegeln sich auch in der sehr guten Bewertung wider, die das Pendlerzimmer erhalten hat. Die Befragten sehen aber auch Defizite beim Pendlerzimmer, insbesondere die weiterhin nicht ausreichende Verfügbarkeit des Pendlerzimmers vor allem montags und freitags.

Es sollte geprüft werden, ob weitere Pendlerzimmer eingerichtet werden können. Außerdem sollte überlegt werden, ob der Nutzungsgrad einzelner Zimmer erhöht werden kann, indem diese mit weiteren/ zusätzlichen Arbeitsplätzen ausgestattet und von mehreren Personen gemeinsam genutzt werden könnten. Zudem sollte geprüft werden, ob am Standort „Berlin, Bismarckplatz“ grundsätzlich die Möglichkeit des Desk-Sharings¹⁸ für Nutzerinnen oder Nutzer der Pendlerzimmer besteht, da an den genannten Tagen zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter einen arbeitsfreien Tag haben.

Telearbeit, Mobiles Arbeiten

Telearbeit oder Mobiles Arbeiten wird von vielen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern als eine gute Lösung für die Vereinbarkeit von privaten und beruflichen Belangen gesehen. Viele Nutzerinnen und Nutzer wünschen sich, dass die Zugangsvoraussetzungen vereinfacht werden. Neben einer unzureichenden Verfügbarkeit von Laptops für das Mobile Arbeiten sehen zahlreiche Befragte einen Mangel in der technischen Ausstattung der Geräte und Probleme mit dem Zugriff auf die UBA-Server. Ein weiterer, oftmals genannter Kritikpunkt ist, dass Telearbeit oder Mobiles Arbeiten von einigen Vorgesetzten nicht gerne gesehen und entsprechend abgelehnt würde.

Daher sollten für Telearbeit und das Mobile Arbeiten transparente und für alle UBA-Beschäftigten gleiche Regelungen für eine Genehmigung getroffen werden. Zudem sollte überlegt werden, ob eine Genehmigung auch auf Beschäftigte mit hohen Mobilitätsanforderungen wie zum Beispiel Wochenpendler erweitert werden kann. Um die Arbeitseffizienz zu gewährleisten, sollte zudem ein problemloser Zugriff auf die UBA-Server sichergestellt sein. Um einem Mangel an verfügbaren Geräten vorzubeugen, sollte die Möglichkeit einer weiteren Anschaffung von Laptops geprüft werden. Dabei sollte auf eine hochwertige, technische Ausstattung (hohe Leistungsfähigkeit, große Monitore) geachtet werden.

Dienstfahrräder

Bei der Neuanschaffung von Diensträdern durch das UBA wird auf eine gute Qualität sowie eine hochwertige Ausstattung geachtet. Im Frühjahr 2018 wurde der Fahrradpool an Dienstfahrrädern um fünf Pedelects für die Standorte Berlin, Dessau und Bad Elster erweitert. Trotz einer insgesamt sehr guten Benotung der Dienstfahrräder wird aber häufig eine schlechte Wartung sowie die minderwertige Ausstattung der Räder bemängelt. Weiterhin wird eine Vergrößerung des Fahrradpools gewünscht sowie eine mögliche Fahrradausleihe über Nacht thematisiert, was jedoch aus versicherungstechnischen Gründen nicht möglich ist.

Um auch weiterhin das große Interesse an der Nutzung von Dienstfahrrädern zu erhalten, sollte eine regelmäßige Kontrolle und die Wartung der Räder durch eine eigens dafür zuständige Person gewährleistet werden. Hier könnte auch das Einrichten einer E-Mail-Adresse, über die Mängel an die zuständige Person gemeldet werden, sehr hilfreich sein.

Dusch- und Umkleidemöglichkeiten

Auch die Dusch- und Umkleidemöglichkeiten haben trotz deutlicher Kritik an der mangelhaften Ausstattung und an der Sauberkeit eine gute Bewertung erhalten, was auf ein großes Interesse der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an dieser Maßnahme hindeutet.

Entsprechend der Kommentare besteht hier offensichtlich hoher Handlungsbedarf. Neben der bereits geplanten Sanierung der Duschen am Standort „Berlin, Bismarckplatz“ sollte die Ausstattung der Dusch- und Umkleidemöglichkeiten aller Standorte geprüft und ggf. um Haartrockner und weitere

¹⁸ Beim Desk-Sharing, steht ein fester Arbeitsplatz verschiedenen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern zur Verfügung

Spinte ergänzt werden. Darüber hinaus sollte für ausreichend Schließfächer und Spinte Sorge getragen werden. Neben einer regelmäßigen Kontrolle und Grundreinigung der Räumlichkeiten sollten klare Verhaltensregeln definiert und sichtbar angebracht, kommuniziert und deren Einhaltung regelmäßig überprüft werden.

Rabattiertes Jobticket

Die Nutzung des Jobtickets ist seit der Mobilitätsumfrage 2013 deutlich gesunken. Kritikpunkte am Jobticket sind vor allem eine fehlende Übertragbarkeit, eine nicht begünstigte Fahrradmitnahme sowie der zu geringe Rabatt. Hierdurch erscheint es für viele Befragte im Vergleich zu anderen Jahreskarten zu teuer. Außerdem fehlen einigen Befragten grundlegende Informationen zum Jobticket.

Zur besseren Nutzung des Jobtickets, sollte dieses zielgerichtet beworben und attraktiver gestaltet werden. Hierzu sollten Möglichkeiten einer höheren Rabattierung, der freien Übertragbarkeit sowie der Fahrradmitnahme mit den zuständigen Vertretern der Bahn AG und den Verkehrsverbünden verhandelt werden.

Informationen zum Mobilitätsmanagement im Intranet oder per Mail

Das vom UBA bereitgestellte Informationsangebot zum Mobilitätsmanagement erfreut sich steigender Beliebtheit. Dennoch gibt es Kritik bezüglich der Verständlich- und Übersichtlichkeit des Angebotes und der mangelnden Aktualität der Mitfahrbörse.

Entsprechend wird empfohlen, die umfangreichen Inhalte auf Verständnis und Übersichtlichkeit zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten. Weiterhin sollte die Mitfahrbörse aktualisiert und in ihrer Handhabbarkeit geprüft werden.

Empfehlungen zum Pkw-Verkehr

Die genannten Verbesserungsmöglichkeiten für den Pkw-Verkehr beziehen sich zu mehr als zwei Dritteln auf den Ausbau des Stellplatzangebotes. Ein erklärtes Ziel des UBA ist es jedoch, Alternativen zum Pkw aufzuzeigen und eine umweltgerechte Mobilität zu fördern. Dem stünde ein weiterer Ausbau des Stellplatzangebotes entgegen.

Aus den Umfrageergebnissen geht hervor, dass die UBA-Beschäftigten ein großes Interesse an der Förderung der E-Mobilität haben. Hieraus leitet sich ein klarer Handlungsbedarf ab. Der bereits in Planung befindliche Bau von Ladestationen an einigen Berliner Standorten und in Dessau sollte zeitnah umgesetzt sowie die Möglichkeit eines Ausbaus an weiteren Dienststellen geprüft werden. Zudem sollte geprüft werden, an welchen Standorten die weitere Einrichtung von privilegierten Pkw-Stellplätzen für Fahrgemeinschaften möglich ist.

Empfehlungen zum öffentlichen Verkehr

Im Bereich des öffentlichen Verkehrs wünschen sich die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vor allem eine höhere Verlässlichkeit bei Umsteigeverbindungen, die Verbesserung des Fahrplanangebotes sowie günstigere Tarife. Auch der schon seit mehreren Jahren bestehende Wunsch einer Anbindung Dessaus an den Fernverkehr wurde abermals thematisiert. Hier konnten in den vergangenen zehn Jahren durch kontinuierliche Lobbyarbeit bereits einige Erfolge durch das UBA erzielt werden. Zu nennen sind die Wiederaufnahme des Studentaktes mit modernen Regionalzügen nach Berlin sowie stündliche Fahrten nach Leipzig und Magdeburg. Eine Anbindung von Dessau an den Fernverkehr wurde auf Grund der zu geringen Nachfrage bisher von der DB AG abgelehnt.

Neben den bereits benannten Verhandlungen zu besseren Konditionen im Bereich des Jobtickets empfiehlt sich eine weitere und verstärkte Lobbyarbeit zur Fernverkehrsanbindung von Dessau sowie für eine Expressanbindung im Regionalverkehr zu Hauptverkehrszeiten. Hier könnte auch der Zusammenschluss mit Vertretern weiterer ortsansässiger Unternehmen und öffentlicher Einrichtungen für die Nachfragesteigerung einer Fernverkehrsanbindung zielführend sein.

Empfehlungen zum Radverkehr

Im Bereich des Radverkehrs wurden seit der letzten Befragung 2013 bereits zahlreiche Maßnahmen umgesetzt. Der weitere Ausbau von überdachten Radabstellanlagen sowie deren Reinigung und das Beseitigen von alten, nicht mehr genutzten Fahrrädern, die Abstellplätze blockieren, hat seitdem regelmäßig stattgefunden. Zudem sind Stellplätze mit integrierten Ladestationen für Pedelecs in Planung.

Dennoch sehen zwei Drittel aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, die ein Verbesserungspotential beim Radverkehr sehen, Verbesserungspotential im weiteren Ausbau und in der Qualität bzw. Instandhaltung der Abstellmöglichkeiten.

Größter Handlungsbedarf besteht hier im weiteren Ausbau der Fahrradabstellanlagen. Dabei sollte auf einen qualitativ hohen und modernen Standard mit Überdachung sowie Sicherheit gegen Diebstahl und integrierten Ladestationen für Pedelecs geachtet werden. Zudem sollte eine regelmäßige Pflege der Anlagen, zu der auch das Entfernen so genannter „Fahrradleichen“ gehört, gewährleistet werden.

Zudem könnte über eine Ausweitung von gemeinsamen Aktionen rund ums Rad wie z.B. gemeinsames „Anradeln“ im Frühjahr mit Servicepunkt für Sicherheitscheck o.ä. die Popularität des Radfahrens weiter gesteigert werden.

Sonstiges

Aus den Ergebnissen der Mobilitätsumfrage 2017 geht hervor, dass die meisten Maßnahmen zum Mobilitätsmanagement im Umweltbundesamt einen hohen Bekanntheitsgrad genießen. Um den Bekanntheitsgrad auch der nicht so bekannten Maßnahmen weiter zu erhöhen, wäre es empfehlenswert neben dem schon vorhandenen Informationsportal im Intranet eine Informationsbroschüre zu erstellen, in der alle wesentlichen Informationen zu den einzelnen Bereichen des Mobilitätsmanagement zusammengestellt werden. Gerade für neue Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter wäre ein guter informativer Leitfaden der Einstieg in eine umweltgerechte Mobilität am Umweltbundesamt.

10 Quellenverzeichnis

Johanning, Katja (2010): Mobilitätsumfrage des Umweltbundesamtes 2009. Dessau-Roßlau, Umweltbundesamt.

Schrauth, Bernhard; Funk, Walter ; Pabst, Markus: Mobilitätsumfrage des Umweltbundesamtes 2013. Dessau-Roßlau, Umweltbundesamt.