



Handlungsleitfaden: Mobilitätsmanagement in Bundesbehörden

Vorgehensweise und Ergebnisse des Pilotprojekts im BMVI



Mobilitäts-Monitor

Informieren Sie sich in Echtzeit über die Verfügbarkeit von Fernbus, Bus sowie Car- und BikeSharing

Linie	Fahrplan	Anbieter
→	11:40	DB
→	12:10	DB
→	12:40	DB
→	13:10	DB
→	13:40	DB
→	14:10	DB
→	14:40	DB
→	15:10	DB
→	15:40	DB
→	16:10	DB
→	16:40	DB
→	17:10	DB
→	17:40	DB
→	18:10	DB
→	18:40	DB
→	19:10	DB
→	19:40	DB
→	20:10	DB
→	20:40	DB
→	21:10	DB
→	21:40	DB
→	22:10	DB
→	22:40	DB
→	23:10	DB
→	23:40	DB
→	00:10	DB
→	00:40	DB
→	01:10	DB
→	01:40	DB
→	02:10	DB
→	02:40	DB
→	03:10	DB
→	03:40	DB
→	04:10	DB
→	04:40	DB
→	05:10	DB
→	05:40	DB
→	06:10	DB
→	06:40	DB
→	07:10	DB
→	07:40	DB
→	08:10	DB
→	08:40	DB
→	09:10	DB
→	09:40	DB
→	10:10	DB
→	10:40	DB
→	11:10	DB
→	11:40	DB
→	12:10	DB

Service Verfügbarkeit

Service	Verfügbarkeit
Fahrplan	1. Fahrplan
CarShare	2. Verfügbarkeit
Car2Go	3. Verfügbarkeit
Moovit	4. Verfügbarkeit
Citymapper	5. Verfügbarkeit
Google Maps	6. Verfügbarkeit
DB Navigator	7. Verfügbarkeit
Moovit	8. Verfügbarkeit
Citymapper	9. Verfügbarkeit
Google Maps	10. Verfügbarkeit
DB Navigator	11. Verfügbarkeit
Moovit	12. Verfügbarkeit
Citymapper	13. Verfügbarkeit
Google Maps	14. Verfügbarkeit
DB Navigator	15. Verfügbarkeit

12:12

Auf diesem Mobilitätsmonitor können Sie sich über die Verfügbarkeit von Fernbus, Bus sowie Car- und BikeSharing informieren. Auch die Anzahl der verfügbaren Fahrzeuge ist zu sehen. Die Übersicht über die Verfügbarkeit von Fahrzeugen ist über den QR-Code zu sehen sowie Taxistandorten.

Vorwort

500.000 Beschäftigte der Bundesverwaltung legen täglich Arbeits- und Dienstwege zurück. Das sind 500.000 Möglichkeiten, diese Wege effizient, bezahlbar, komfortabel sowie vor allem umwelt- und klimafreundlich zu gestalten. Man muss nur wissen, wie. Dafür gibt es das Mobilitätsmanagement.

Die Herausforderungen sind groß. In den Großstädten zum Beispiel verändert sich unsere Mobilität gerade rasant. Autofahren bedeutet dort mittlerweile häufig das Gegenteil von Mobilität. Das wird den betroffenen Fahrern schmerzlich bewusst, wenn sie – im Stau stehend – beobachten, wie sie links von der Straßenbahn überholt werden und rechts von Radfahrern. Auf dem Land wiederum kommt der Bus nur einmal alle zwei Stunden – und dann ist die Bushaltestelle auch noch zehn Minuten Fußweg entfernt. Kein Wunder, dass viele lieber ins Auto steigen.

Die Anforderungen sind also sehr unterschiedlich, je nach Region. Ein innovatives Mobilitätsmanagement muss darauf die passenden Antworten finden. Der vorliegende Handlungsleitfaden gibt den Bundesbehörden, Dienststellen und Einrichtungen das dafür nötige Werkzeug an die Hand. Für alle ist etwas dabei: sowohl für die kleineren Dienststellen in ländlicher Region als auch für Ministerien in einer Metropole und für große Bundeswehrstandorte.

Die konkreten Maßnahmen des Mobilitätsmanagements sind sehr vielfältig: vom Jobticket für den ÖPNV über Fahrgemeinschaften und saubere Fuhrparks bis hin zu einer besseren Fahrradinfrastruktur mit sicheren und modernen Abstellanlagen sowie Umkleiden, Spinden und Duschen für die Radfahrer. Auch neue Lösungen für die letzte Meile verbessern die Mobilität der Beschäftigten. Ich denke da zum Beispiel an die neuen E-Scooter, deren Zulassung wir ermöglicht haben. Auch Videokonferenzen und das mobile Arbeiten können arbeits- und dienstbezogene Verkehre reduzieren.

Vieles davon haben wir bereits in zwei Pilotprojekten an den beiden Standorten des BMVI ausprobiert. Daraus haben wir diesen Handlungsleitfaden entwickelt. Er wird allen Behörden und Einrichtungen eine große Hilfe sein und dazu beitragen, unsere Klimaschutzziele zu erreichen. Der positive Nebeneffekt ist, dass wir die Attraktivität des Bundes als Arbeitgeber steigern.

Ich bin überzeugt, dass Sie bei der Lektüre viele Inspirationen und Anregungen finden werden. Bei der tatsächlichen Umsetzung des Mobilitätsmanagements wünsche ich viel Erfolg. Den Kolleginnen und Kollegen auf ihren Arbeitswegen wünsche ich allzeit gute und sichere Fahrt!

Ihr

Andreas Scheuer MdB



Andreas Scheuer,
Bundesminister für Verkehr
und digitale Infrastruktur

Inhalt

Vorwort des Ministers	3
1 Einführung	7
2 Gründe für ein Mobilitätsmanagement	8
3 Vorgehensweise für Mobilitätsmanagement in der Bundesverwaltung	9
3.1 Geeigneter Zeitpunkt und Aufwand	9
3.2 Überblick über die Arbeitsschritte	11
3.3 Vorbereitung	11
3.4 Datenerhebung und Analyse	12
3.4.1 Analyse der Standortbedingungen	13
3.4.2 Wohnstandortanalyse	14
3.4.3 Fuhrparkanalyse	17
3.4.4 Beschäftigtenbefragung	17
3.4.5 Interviews mit einzelnen Beschäftigten	18
3.4.6 Analyse der Kommunikation und Organisation	18
3.4.7 Analyse der rechtlichen Rahmenbedingungen	19
3.5 Potenzialberechnung	20
3.6 Entwicklung von Handlungsfeldern und Maßnahmen	22
3.7 Umsetzung der Maßnahmen	25
3.8 Evaluation und Verstetigung	25
4 Fazit und Ausblick	26
5 Anhang	28
5.1 Checkliste	28
5.2 Fragebogen	30
5.3 Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel	32
6 Literaturverzeichnis und weiterführende Links	33



1 | Einführung

Bundesbehörden lösen Mobilität aus. Mobilität ist ein bedeutender Kostenfaktor für jede Behörde und hat Auswirkungen auf die Umwelt und die beteiligten Menschen. Wie andere Organisationen und Unternehmen verantworten auch Bundesbehörden einen Teil der von Menschen zurückgelegten Wege und deren Folgen.

- **Mobilität ist Beweglichkeit** (= Möglichkeit von Personen zur Ortsveränderung) sowie tatsächliche Bewegung eines Individuums (= realisierte Mobilität)
- **Mobilitätsmanagement** ist ein Instrument der Verkehrsplanung mit einem zielgruppenorientierten und verkehrsmittelübergreifenden Ansatz, der den Fokus auf das Mobilitätsverhalten von Personen und die Verkehrsentstehung legt. Während eines Mobilitätsmanagementprozesses werden Maßnahmen in den Bereichen Information, Service und auch Infrastruktur erarbeitet, umgesetzt, evaluiert und weiterentwickelt.
- **Mobilitätsmanagement in einer Behörde** betrachtet, untersucht und optimiert Wege, die durch diese Behörde ausgelöst werden, und erarbeitet Maßnahmen, um von der Behörde gewünschte Ziele (z. B. Klimaschutz oder Kosteneinsparung) zu erreichen. Ausgangspunkt sind die Menschen mit ihren Bedürfnissen, nicht die Angebote oder die Infrastruktur. Dies können Beschäftigte genauso sein wie Gäste oder Lieferanten.

Abb. 1: Begriffsklärungen in Anlehnung an die FGSV (Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen)

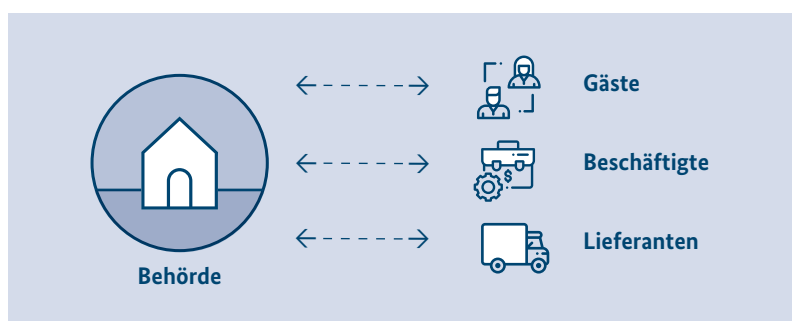


Abb. 2: Auslöser von Mobilität

Um die Mobilität einer Behörde effizienter, d. h. kostengünstiger sowie umweltverträglicher und angenehmer für die Menschen zu machen, ist es notwendig, die Betriebsabläufe und die damit verbundenen Wege der Menschen transparent zu machen. Auf Basis der durchgeführten Analyse werden dann Maßnahmen entwickelt.

Im Idealfall werden im Rahmen des Mobilitätsmanagements Maßnahmen gefunden, die übergreifende Effekte erzielen. So kommt bspw. eine Förderung des Jobtickets den Beschäftigten auf dem Arbeitsweg, aber auch dem Betrieb während der Arbeitszeit und gleichzeitig auch der Umwelt zugute.

2 | Gründe für ein Mobilitätsmanagement

Der Nachhaltigkeitsstrategie der deutschen Bundesregierung folgend, stehen die Bundesbehörden in der Verantwortung, mit Hilfe eines Mobilitätsmanagements die von ihnen ausgelöste Mobilität nachhaltig auszurichten. Kostenersparnisse und positive Auswirkungen auf die Umwelt spielen hier genauso eine Rolle wie gesundheitliche Folgen für die Beschäftigten. Explizites Ziel der Bundesregierung im Rahmen der Nachhaltigkeitsstrategie ist zudem eine Einsparung von verkehrsbedingten und standortbezogenen CO₂-Emissionen, also insbesondere bei Arbeitswegen und Dienstreisen. Dies bedeutet, dass weniger klimaschädliche Verkehrsmittel wie die Bahn oder das Fahrrad bevorzugt einzusetzen sind (siehe Anhang: Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr).

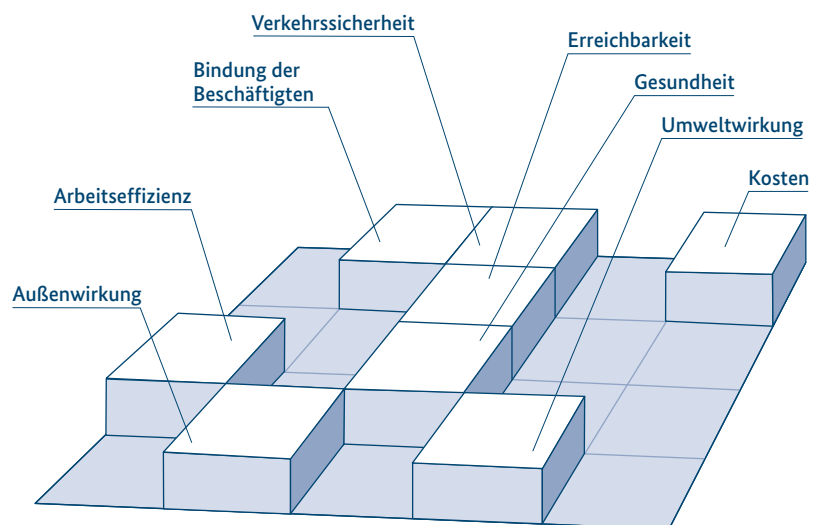


Abb. 3: Mögliche Wirkungsfelder des Mobilitätsmanagements

Auch andere Ziele können für die Durchführung eines Mobilitätsmanagements relevant sein (vgl. Abbildung 3). Eine gute Erreichbarkeit der Standorte für alle Zielgruppen ist bspw. in der Regel sinnvoll, nicht zuletzt, um alle internen Mobilitätsbedarfe effizient befriedigen zu können. Hierzu gehört ein entsprechend ausreichendes Angebot an Verkehrsmitteln, ohne dabei ineffiziente Prozesse oder Überkapazitäten entstehen zu lassen.

Eine auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Mobilität einer Behörde wirkt nicht nur unmittelbar. Die Veränderung von Strukturen und Verhalten kann idealerweise auch positive Effekte auf die Mobilität anderer und auch auf die private Mobilität der Beschäftigten haben.

3 | Vorgehensweise für Mobilitätsmanagement in der Bundesverwaltung

3.1 | Geeigneter Zeitpunkt und Aufwand

Es kann zu jedem Zeitpunkt mit einem Mobilitätsmanagement begonnen werden. Im Rahmen von anderen Veränderungsprozessen, z. B. Umzug des Standorts o.Ä., lassen sich erfahrungsgemäß Synergien bilden, wenn dies mit einem Mobilitätsmanagement begleitet wird.

Große Teile des Mobilitätsmanagements kann eine Bundesbehörde selbst durchführen. Die Ausarbeitung der Ziele und die Projektsteuerung bleiben idealerweise intern. Hierbei und für den Gesamtprozess kann es sinnvoll sein, externe und fachlich kompetente Beratung hinzuzuziehen.

Im Rahmen der Datenerhebung, Analyse und Potenzialberechnung fallen umfangreiche Arbeiten an, die auch mit der notwendigen Fachkenntnis durchgeführt werden müssen. Diese können vollständig oder in Teilen von externen Mobilitätsmanagement-Beratungsunternehmen durchgeführt werden. Vorteilhaft bei der Bewertung der Ergebnisse ist die objektive Sichtweise der Externen. Die Umsetzung von Maßnahmen bzw. deren Koordination sollte hauptsächlich intern erfolgen.

Der Aufwand zur Durchführung eines initialen Mobilitätsmanagements in Bundesbehörden lässt sich aufgrund der unterschiedlichen Voraussetzungen hinsichtlich Größe und Standortverteilung nur schwer verallgemeinern. Im Rahmen einer Annäherung kann in der Summe von einer Projektdauer von ca. einem Jahr ausgegangen werden; ggf. sind auch Zeiten für Vergabeverfahren zu berücksichtigen. Neben der Datenerstellung und -auswertung, der Durchführung einer Befragung

unter den Beschäftigten und der Standortanalyse gilt es auch, interne Entscheidungsprozesse als Zeitfaktor einzuplanen.

Auch wenn grundsätzlich ein Mobilitätsmanagement von einer Behörde selbst durchgeführt werden kann, ist eine externe Unterstützung ratsam, da der Aufwand nicht unerheblich und entsprechendes Know-how intern nicht immer vorhanden ist.



Pilotprojekt im BMVI:

Die Analyse und Entwicklung von Maßnahmen wurden für das BMVI von einem Gutachterkonsortium durchgeführt. Von der Beauftragung bis zur Konzepterstellung vergingen rund elf Monate. Neben drei Gesprächen in der Steuerungsgruppe wurde im Juli der Prozess einem erweiterten Kreis vorgestellt und die Maßnahmenvorschläge in einem Workshop diskutiert.

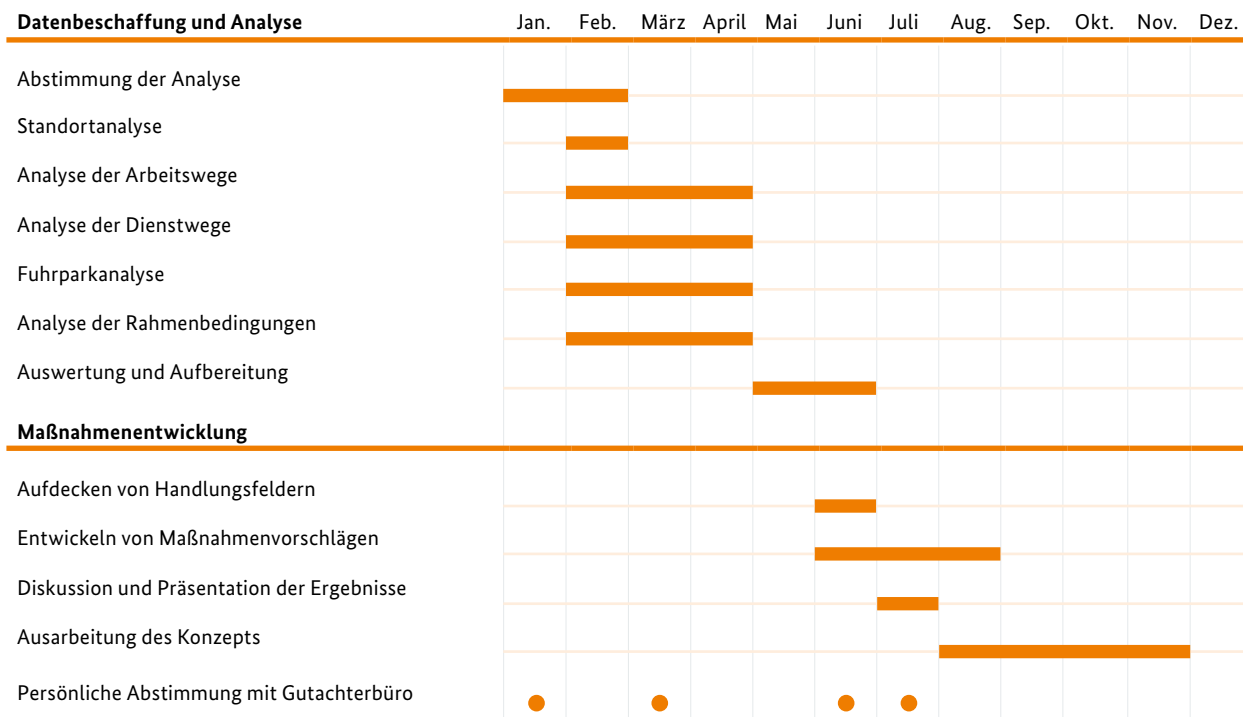


Abb. 4: Zeitplan Mobilitätsmanagement im BMVI

3.2 | Überblick über die Arbeitsschritte

Ein Mobilitätsmanagementprozess orientiert sich grundsätzlich an den im Folgenden überblicksartig dargestellten Arbeitsschritten.

Phase 0	Vorbereitung: Bildung einer Steuerungsgruppe, Definition von Zielen
Phase 1	Datenerhebung und Analyse: Standortbedingungen, Wohnstandorte der Beschäftigten, Fuhrpark, Beschäftigtenbefragung, Interviews, Kommunikation und Organisation, rechtliche Rahmenbedingungen
Phase 2	Potenzialberechnung
Phase 3	Entwicklung von Handlungsfeldern und Maßnahmen
Phase 4	Umsetzung der Maßnahmen
Phase 5	Evaluation und Verstetigung

Abb. 5: Überblick über die Arbeitsschritte in einem Mobilitätsmanagementprozess

Grundsätzlich ist das Mobilitätsmanagement als Prozess zu verstehen, d. h., nach der Evaluation ist das Mobilitätsmanagement nicht abgeschlossen, sondern Maßnahmenempfehlungen werden an die neuen Gegebenheiten angepasst und umgesetzt.

Im Folgenden wird die Vorgehensweise genauer dargestellt und beispielhaft werden die Erkenntnisse aus dem Pilotprojekt am BMVI aufgezeigt.

3.3 | Vorbereitung

Die Implementierung eines Mobilitätsmanagements in einer Bundesbehörde wird im Idealfall von einer bereichsübergreifenden und handlungsfähigen Steuerungsgruppe initiiert. Dies bietet den Vorteil, dass frühzeitig verschiedene Organisationseinheiten mit ihren spezifischen Kenntnissen, ggf. auch ihren spezifischen Vorbehalten, einbezogen sind und diese einbringen können. Die Mitglieder der Steuerungsgruppe kommen idealerweise aus den folgenden Abteilungen/Bereichen:

- Betriebliches Gesundheitsmanagement
- Datenschutz
- Finanzen und Haushalt
- Fuhrparkmanagement
- Gebäudemanagement
- Gleichstellungsbeauftragte
- Innerer Dienst
- Organisation
- Personalangelegenheiten
- Personalrat
- Rechtsabteilung bzw. Justitiariat

Im ersten Schritt hat die Steuerungsgruppe die Aufgabe, Ziele und Vorgehen des Projekts auszuarbeiten und von der Leitung der Behörde freigeben zu lassen. Hierbei sind Einsparungen im ökonomischen und ökologischen Bereich und die Gesundheit der Beschäftigten (vgl. Abbildung 3: Mögliche Wirkungsfelder des Mobilitätsmanagements) von Bedeutung.

Frühzeitig sollte auch eine Zielüberprüfung zum Projektende eingeplant werden. Kostenersparnisse für den Arbeitgeber und die Beschäftigten sowie Umweltwirkungen lassen sich hierbei einfach quantitativ evaluieren. Schwieriger zu überprüfen sind die Ziele in anderen Bereichen wie z. B. Gesundheit, Mitarbeiterbindung oder Außenwirkung.

Hilfreich ist außerdem eine Bewertung bzw. Priorisierung der Ziele. Dies ist sinnvoll, um deren Stellenwert im Projekt klar definieren zu können, um dann im Projektverlauf darauf zurückgreifen bzw. verweisen zu können.



Pilotprojekt im BMVI:

Alternativ zu einer formalen Steuerungsgruppe wurden unter der Federführung des Inneren Dienstes in einem Workshop die erarbeiteten Maßnahmenvorschläge mit den verschiedenen Akteuren diskutiert und priorisiert. Hauptziel war entsprechend der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie eine Reduzierung von Treibhausgasemissionen.

3.4 | Datenerhebung und Analyse

Die Erhebung von Daten und deren Analyse hat das Ziel, alle aktuell betrieblich bedingten Wege und deren Auswirkungen transparent und auswertbar zu machen. Hierfür werden die bestehende Infrastruktur, die Ausgestaltung der Angebote, Nutzungsdaten und mobilitätsrelevante Informationen für Personenwege untersucht. Eine Untersuchung der Logistik bzw. des Warentransports ist bei einer Vielzahl von Bundesbehörden in der Regel vernachlässigbar. Unter Umständen sind jedoch behördliche Besonderheiten, z. B. ein hoher Wareneingang, zu berücksichtigen.

Zum Zweck der Datenerhebung und Analyse sind folgende

Teilarbeitsschritte sinnvoll: Analyse der Standortbedingungen, Analyse der Wohnstandorte der Beschäftigten, Fuhrparkanalyse, Beschäftigtenbefragung, Interviews mit einzelnen Beschäftigten, Analyse der Kommunikation und Organisation, Analyse der rechtlichen Rahmenbedingungen.

Die Teilarbeitsschritte sind im Folgenden erläutert. Die Einzelanalysen sollten möglichst vollständig durchgeführt werden.

3.4.1 | Analyse der Standortbedingungen

Mit Hilfe der Begehungen wird sichtbar, welche Ausstattung die Standorte für welches Verkehrsmittel bereithalten. Bei der Begehung der Standorte werden die folgenden Rahmenbedingungen untersucht:

- Lage und Erreichbarkeit mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln
- Art der Parkplätze (Auto, Fahrrad usw.) und deren Auslastung
- Duschen und Umkleidemöglichkeiten
- Art, Qualität und Auslastung der Radinfrastruktur
- Art und Qualität der Gehwege
- Ausstattung, Qualität und Entfernung zu Bahnhöfen bzw. Haltestellen
- Informationen zum öffentlichen Verkehr und zur Mobilität vor Ort
- Auslastung der Videokonferenz-Räume
- Anteil der Arbeitsplätze mit Ausstattung für Videokonferenzen

Pilotprojekt im BMVI:

Die Dienstsitze des BMVI sind, wie bei vielen anderen Bundesministerien, auf die Standorte Berlin und Bonn aufgeteilt. Die Rahmenbedingungen für Mobilität vor Ort an den Liegenschaften sind hierbei weit weniger unterschiedlich als die Städte selbst und die Lage der Standorte im Stadtgebiet.

Standorteigenschaft	Standort Berlin	Standort Bonn
Grundsätzliche Anbindung an verschiedene Verkehrsnetze/Verkehrsmittel	++	++
Öffentlicher Nah- und Fernverkehr	++	+
Erreichbarkeit des Flughafens	++	o
Sharing-Angebote	+	-
Anbindung an das regionale und überregionale Straßennetz	+	++
Ausstattung des Standorts	+	+
Anzahl und Ausstattung der Fahrradstellplätze	+	+
Anzahl Tiefgaragenstellplätze	+	+
Lademöglichkeiten für E-Autos	+	+
Jobticket	+	+
Information und Kommunikation		
Aktuelle Mobilitätsinformationen	++	-

Abb. 6: Gegenüberstellung der Standorteigenschaften an den Dienstsitzen Bonn und Berlin



3.4.2 | Wohnstandortanalyse

Mit Hilfe der Wohndaten werden die Wegelängen und Reisezeiten zum Arbeitsplatz mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln berechnet. Basis der Wohnstandortanalyse sind die Adressen der Beschäftigten:

- Wohnort
- Postleitzahl
- Straße
- Hausnummer

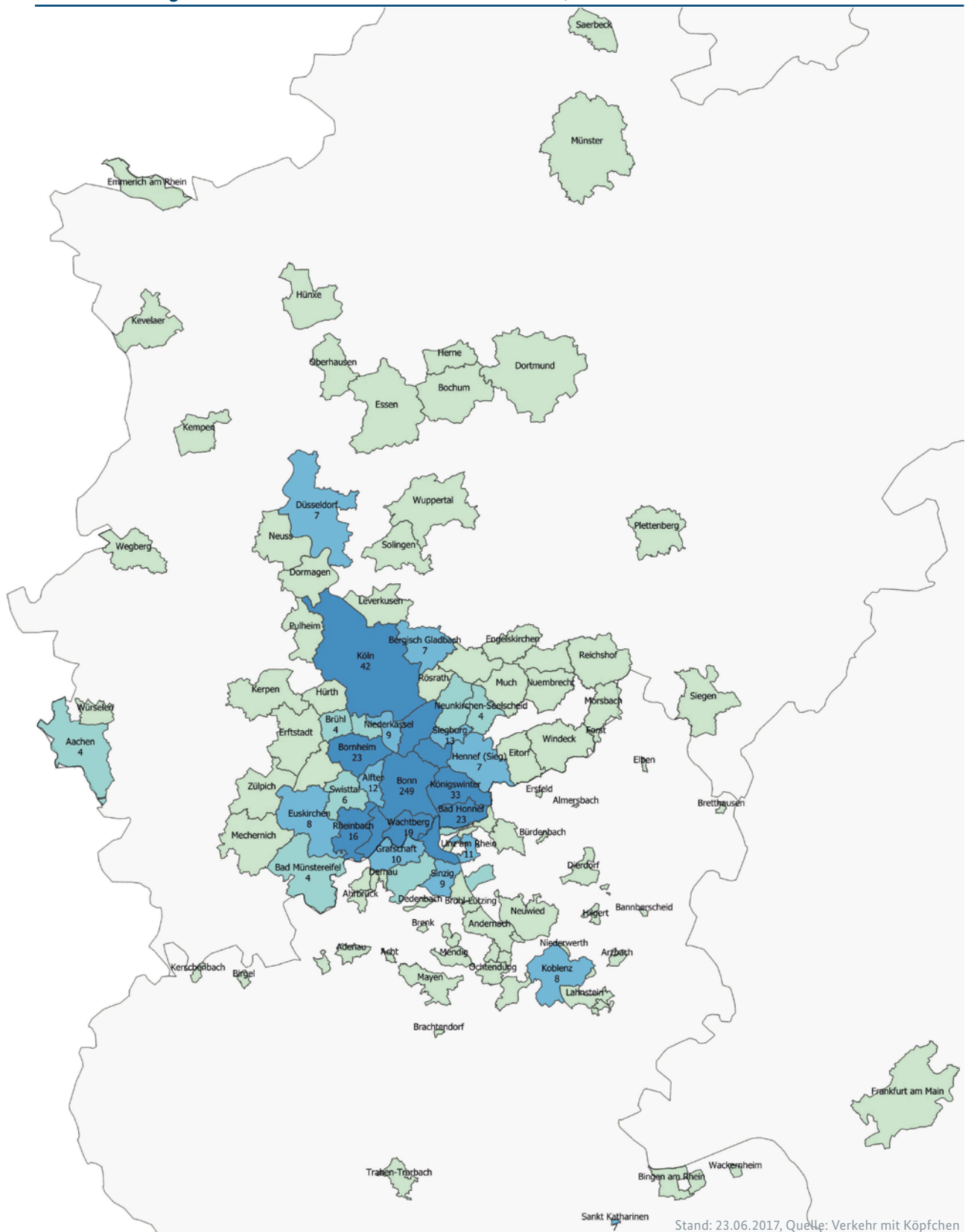
Die Daten werden der Projektleitung in der Regel von der Personalabteilung bereitgestellt. Aus Gründen des Datenschutzes werden die Adressen in der Regel anonymisiert erhoben, u. U. reicht die Angabe der Postleitzahl für die Analyse aus.



Pilotprojekt im BMVI:

Die Karten zeigen die Wohnortverteilung der Beschäftigten am Standort Berlin und am Standort Bonn. Es zeigt sich, dass die Wohnstandorte beim Standort Bonn deutlich weiter gestreut sind.

Abb. 7: Beschäftigte des BMVI nach Gemeinden am Standort Bonn; Ausschnitt

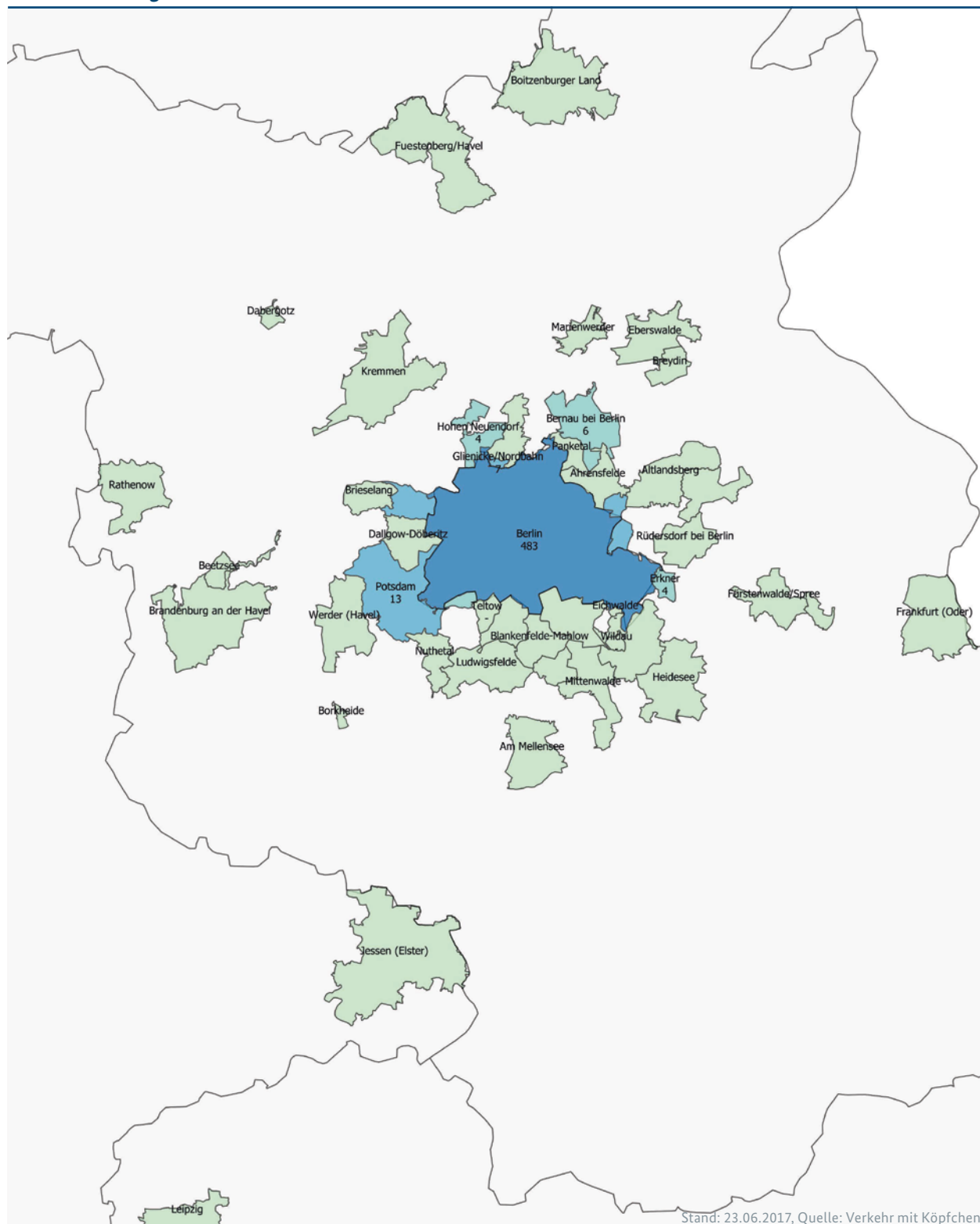


Wohnstandorte nach Anzahl der Beschäftigten; Standort Bonn

- weniger als 4 Beschäftigte
- 4–6
- 7–14
- über 14

0 10 20 30 40 km

Abb. 8: Beschäftigte des BMVI nach Gemeinden am Standort Berlin



Wohnstandort mit Anzahl der Beschäftigten

- weniger als 4 Beschäftigte
- 4-6
- 7-14
- über 15

0 10 20 30 km

3.4.3 | Fuhrparkanalyse

Mit Hilfe der Fuhrparkanalyse werden die Anzahl der dienstlichen Wege je Verkehrsmittel und die damit verbundenen Kosten und Umweltwirkungen berechnet.

Für die Analyse des Fuhrparks werden umfassende Daten aller dienstlich eingesetzten Verkehrsmittel erfasst. Die folgenden Daten können über das Fuhrparkmanagement sowie über die Personalabteilung oder Reisestelle angefragt werden:

- Standorte, Fahrzeugklassen, Jahreslaufleistungen, Treibstoffverbräuche und andere Kosten (z. B. Leasingkosten) zur Bestimmung der Vollkosten der einzelnen Dienst-Kfz oder Motorroller über deren gesamte Betriebsdauer oder mindestens ein Jahr
- Anzahl der dienstlich eingesetzten privaten Fahrzeuge und die damit verbundenen Kosten
- Standorte, Art und Ausstattung sowie Nutzung der Dienstfahrräder
- Ziele, Verkehrsmittelwahl und Kosten der Dienstreisen
- Fahrtenbücher aller dienstlich eingesetzten Fahrzeuge für einen repräsentativen Zeitraum (z. B. zwei Monate außerhalb längerer allgemeiner Ferienzeiten)
- Vorhandene Nutzungsdaten und Kosten von Bus und Bahn
- Zugangsberechtigungen
- Interne Logistik

Grundsätzlich ist es in jeder Behörde möglich, mobilitätsrelevante Daten und Kosten zu ermitteln, jedoch kann die Datenermittlung mit größerem Aufwand verbunden sein.

3.4.4 | Beschäftigtenbefragung

Mit Hilfe der Befragung der Beschäftigten entsteht ein Bild über die Art, Häufigkeit und Motivation der tatsächlich genutzten Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg und bei Dienstreisen oder Dienstreisen am Ort.

Zur Befragung der Beschäftigten bietet sich eine Onlinebefragung an. Hierfür wird allen Beschäftigten ein Link per E-Mail zugesendet. Dieses Vorgehen ermöglicht eine anonyme Teilnahme sowie eine effiziente Auswertung. Erhoben werden in der Regel Daten aus den folgenden Themenbereichen:

1. Arbeitsweg
 - Wohn- und Arbeitsort
 - Arbeitszeiten
 - Art der Verkehrsmittelnutzung auf dem Arbeitsweg
 - Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und Angeboten auf dem Arbeitsweg

- Motive der Verkehrsmittelwahl und Beurteilung möglicher Alternativen
- 2. Dienstreisen und Dienstreisen am Ort
 - Häufigkeit, Ziele und Verkehrsmittelnutzung auf Dienstreisen
 - Verfügbarkeit und Buchung der Verkehrsmittel
 - Motive der Verkehrsmittelwahl auf Dienstwegen und Beurteilung möglicher Alternativen
- 3. Hinweise zu Verbesserungspotenzialen

Im Anhang befinden sich als Beispiel die Fragen aus der Beschäftigtenbefragung, die im BMVI durchgeführt wurde.

3.4.5 | Interviews mit einzelnen Beschäftigten

Ergänzend zur Onlinebefragung aller Beschäftigten ist eine ergänzende Durchführung von Interviews ratsam. Mit Hilfe der Interviews werden die im Alltag gelebten Prozesse und Abläufe ermittelt. Die Interviews mit ausgewählten Beschäftigten unterschiedlicher Standorte und Abteilungen werden persönlich oder telefonisch durchgeführt. Ein Interview dauert hierbei zwischen 20 und 60 Minuten. Abgefragt werden die folgenden Inhalte zur Vertiefung der in der Befragung erfassten Themenkomplexe:

- Anlässe und Organisation von Dienstreisen und Alternativen (z. B. Telefonkonferenzen)
- Motivation und Hürden bei der Verkehrsmittelwahl und -nutzung
- Umsetzung bestehender Dienstanweisungen im Alltag
- Umsetzung definierter Prozesse im Alltag
- Zuständigkeiten für die Fahrzeuge
- Buchungs- und Zugangsmodalitäten im Alltag
- Genehmigung und Abrechnung von dienstlichen Wegen
- Organisation des Fuhrparks (z. B. feste Zuordnung der Dienstfahrzeuge)

3.4.6 | Analyse der Kommunikation und Organisation

Mit Hilfe der Informationsmaterialien entsteht ein Überblick über die Kommunikationsmaßnahmen. In enger Abstimmung mit allen Mitgliedern der Steuerungsgruppe werden alle verfügbaren mobilitätsrelevanten Informationen zu Kommunikationsmaßnahmen gesammelt:

- Informationen im Intranet und Internet
- Kampagnen
- Informationsveranstaltungen
- Mobilitätstage wie z. B. Fahrradaktionstage

3.4.7 | Analyse der rechtlichen Rahmenbedingungen

Die Wahl der Verkehrsmittel wird beeinflusst durch Normen. Alle relevanten Verträge, Gesetze, Tarifverträge oder Dienstvereinbarungen zu den folgenden Themen werden gesammelt, gesichtet und ausgewertet:

- Telearbeit
- Mobiles Arbeiten
- Jobticket usw.
- Dienstreisen
- Dienstwagennutzung

Eine Anpassung rechtlicher Normen sieht das „Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050“ vom 09.10.2019 vor:

Zur Minderung der Emissionen aus Dienstreisen soll der Begriff der Wirtschaftlichkeit im Bundesreisekostenrecht um die Aspekte Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit ergänzt werden. Die Nutzung der Bahn für Dienstreisen ist somit auch bei höheren Kosten möglich. Das zuständige Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat teilt hierzu mit Rundschreiben vom 21.01.2020 unter Verweis auf das Klimaschutzprogramm 2030 mit, dass „ab sofort“ bei der Wahl des Reisemittels auch umweltbezogene Aspekte anzuerkennen seien. Bahnreisen sind demnach immer möglich, auch wenn hierdurch höhere Kosten, beispielsweise durch zusätzliche Hotelübernachtungen, anfallen sollten. Zudem sind Maßnahmen zur Flexibilisierung der Anrechenbarkeit von Reisezeiten als Arbeitszeiten geplant.

Pilotprojekt im BMVI

Die meisten Beschäftigten des BMVI am Standort Berlin wohnen innerhalb der Stadtgrenzen, wohingegen das Einzugsgebiet der Beschäftigten in Bonn stark bis in die ländlichen Gebiete reicht. Diese unterschiedlichen Rahmenbedingungen spiegeln sich am Standort Bonn entsprechend in der stärkeren Nutzung des Autos auf dem Weg zur Arbeit und während der Arbeitszeit wider, während in Berlin öfter mit Bus und Bahn gefahren wird. An beiden Standorten gibt es aber noch hohe Potenziale für den Umstieg vom Auto auf den gesamten Umweltverbund (Fahrrad, zu Fuß, Bus und Bahn).

Für den Radverkehr wurde an beiden Standorten in der Vergangenheit viel getan; die Fahrradabstellanlagen sind heute gut bis sehr gut ausgestattet.

Die Anzahl der Jobticketnutzer ist an beiden Standorten vergleichsweise gering, u. a. aufgrund der Vertragsbedingungen der jeweiligen Verkehrsverbände.

Um erste Anreize zur verstärkten Nutzung umweltschonender Verkehrsmittel im BMVI zu schaffen, wird die Aktion „Mit dem Fahrrad zur Arbeit“ sehr aktiv beworben. Viele Beschäftigte nehmen erfolgreich daran teil.

Ferner stellt das BMVI für die Kampagne „Stadtradeln“ ein Team.



Auf Dienstreisen sind die Beschäftigten sehr häufig mit der Bahn unterwegs. Auf der mit Abstand am häufigsten zurückgelegten Strecke zwischen Bonn und Berlin dominierte das Flugzeug mit entsprechend schlechter Umweltbilanz. Bemerkenswert ist die gute Ausstattung und heute schon starke Nutzung von Videokonferenzen zur Vermeidung von Dienstreisen zwischen den beiden Standorten.

Der Fuhrpark für die dienstliche Mobilität ist sehr gut ausgestattet. Neben Pedelecs stehen auch im Bereich des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) viele Fahrzeuge mit Elektromotor zur Verfügung. Im Kern sind dies hochmoderne Plug-in-Hybrid-Limousinen mit fest zugeordneten Kraftfahrern.

3.5 | Potenzialberechnung

Im Rahmen der Potenzialanalyse werden die Mobilitätsangebote und die tatsächliche Nutzung auf Basis der Ergebnisse der Erhebung und der Datenanalyse gegenübergestellt. Unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen werden sie entsprechend ihren Auswirkungen (vgl. Abbildung 6) qualitativ und/oder quantitativ bewertet.


			
 Gesundheit			
 Umweltwirkung			
 Reisezeit Langstrecke			
 Reisezeit Kurzstrecke			
 Kosten			

Abb. 9: Beispielhafter Vergleich der Auswirkungen von Auto und Fahrrad

Die Beschäftigten wählen die Verkehrsmittel nur bedingt rational bzw. nach objektiven Kriterien aus. Im Rahmen der Potenzialanalyse wird diese objektive Betrachtungsweise für alle betrieblich bedingten Wege ermöglicht. Hierfür werden im ersten Schritt die Auswirkungen aller Wege für jedes verfügbare Verkehrsmittel ermittelt.

Im zweiten Schritt wird für die einzelnen Wege (wenn Detaildaten vorhanden sind, z. B. beim Arbeitsweg) oder für ein Segment der Wege (z. B. Fahrten unter fünf Kilometer Entfernung ohne Gepäck bei gutem Wetter) die theoretisch erreichbare Anzahl für jedes Verkehrsmittel bestimmt. Welches Verkehrsmittel für einen Weg überhaupt in Frage

kommt, hängt davon ab, wie die Auswirkungen im Hinblick auf die Ziele des Projekts bewertet werden. Beispielsweise wird hier bewertet, wie viel länger ein mit dem Fahrrad zurückgelegter Weg dauern darf, bevor die Umwelt-, Kosten- und Gesundheitsvorteile nicht mehr zum Tragen kommen. Bei dienstlichen Wegen können zeitliche Auswirkungen in Kosten umgerechnet werden.

Die Differenz zwischen der theoretisch erreichbaren Anzahl an Wegen je Verkehrsmittel und der heutigen Anzahl zeigt dann das Potenzial auf.

Die in der Befragung der Beschäftigten erhobene Bereitschaft zum Umstieg und die weiteren geäußerten Bedürfnisse unter Berücksichtigung der Rahmenbedingungen ermöglichen es zudem, die identifizierten Potenziale zu bewerten.

Parallel zur Optimierung der einzelnen Wege bietet auch die Reorganisation des Fuhrparks oft überraschend hohe Potenziale für eine nachhaltigere Ausrichtung. Eine effizientere Nutzung der Fahrzeuge, andere Fahrzeuge oder die externe Abdeckung von Spitzenbedarfen bieten Potenziale, die relativ einfach berechnet werden können.

3.6 | Entwicklung von Handlungsfeldern und Maßnahmen

Übliche **Handlungsfelder**, die sich aus der Analyse ergeben, sind im Bereich der Verkehrsmittel zu finden, vgl. Abbildung 10: Handlungsfelder Mobilitätsmanagement. Ein oft unterschätztes Handlungsfeld ist der Bereich Information und Organisation. Dieses Handlungsfeld hat bspw. die Aufgabe, den Umstieg auf das optimale Verkehrsmittel mit maßgeschneiderten Informations- und Kommunikationsmaßnahmen zu begleiten oder interne Prozesse zu optimieren. Hierbei ist zunächst die Reise- und somit Verkehrsvermeidung durch verstärkten Einsatz von Video- und Telefonkonferenzen das Leitbild des Klimaschutzprogramms 2030 der Bundesregierung.

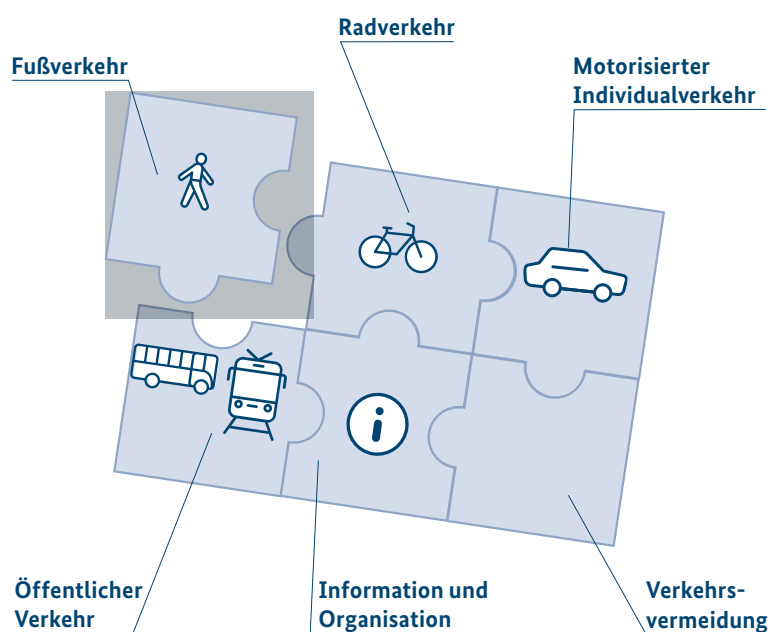


Abb. 10: Handlungsfelder Mobilitätsmanagement

Auf Basis der zum Projektanfang definierten Ziele werden die Maßnahmen innerhalb der ausgewählten Handlungsfelder entwickelt. Im Anhang befindet sich als Hilfestellung eine **Checkliste mit Maßnahmen**, die bei vielen Unternehmen und Behörden sinnvoll sein können. Während der Dienstherr bei dienstlichen Wegen die Art der Verkehrsmittel und die Verkehrsmittelwahl aktiv mitgestalten bzw. vorgeben kann, ist er beim Arbeitsweg in den Maßnahmen darauf beschränkt, Anreize für die Nutzung bestimmter Verkehrsmittel zu schaffen.

Beispielhafte und häufig umgesetzte Maßnahmen im Rahmen des Mobilitätsmanagements finden sich im Ausbau der Fahrradinfrastruktur an den Standorten, d. h. Abstellanlagen, Umkleiden/Spinde und Duschen.

Zur Förderung des Radverkehrs sind weiterhin Maßnahmen im Bereich der Information und Kommunikation zu empfehlen, z. B. Fahrradinformationstage und andere Kampagnen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder „Stadtradeln“. Diese Maßnahmen kommen der Mobilität der Beschäftigten auf dem Arbeitsweg, aber auch auf dem Dienstweg zugute.

Ein effizienter Fuhrpark ist ein wichtiger Baustein für eine auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Mobilität während der Arbeitszeit, da dieser im direkten Einfluss der Behörde steht. Effizienz kann hier durch eine hohe Auslastung im Rahmen einer intelligenten, bereichsübergreifenden Nutzung der Fahrzeuge und durch sparsame, bedarfsgerechte Fahrzeuge erreicht werden.

Weiterhin ist es zu empfehlen, die Nutzung des ÖPNV und der Bahn für die Beschäftigten möglichst bequem und niedrigschwellig zu machen, ohne komplizierte Genehmigungs- und Abrechnungsfomalitäten. Oft sind hier eine finanzielle Förderung des Jobtickets (für die private und dienstliche Nutzung) und/oder übertragbare Fahrkarten für die dienstliche Nutzung ein wirkungsvolles Mittel.

Bei einem hohen Anteil von Bürotätigkeiten und wenig Publikumsverkehr sind hohe Potenziale für eine Reduktion von betrieblich bedingten Wegen im Bereich der Infrastruktur und Nutzung von Telefon- und Videokonferenzen zu finden. Wie in allen Bereichen der Mobilität ist es hier entscheidend, bestehende Routinen zu durchbrechen und neue zu etablieren.

Basis für eine auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Mobilität sind klare Regelungen zur Verkehrsmittelwahl und die Etablierung ökologischer und sozialer Aspekte (bspw. Gesundheit) neben den aktuell vorherrschenden rein ökonomischen Faktoren. Hierfür sind im Rahmen der Maßnahmen objektive Berechnungsgrundlagen zu schaffen. Grundsätzlich sollten bei der Ausgestaltung der Maßnahmen die Auswirkungen den Aufwänden in der Umsetzung gegenübergestellt werden.

Die Maßnahmen sind schon frühzeitig mit den beteiligten Akteuren und der Steuerungsgruppe (z. B. im Rahmen eines Workshops) zu diskutieren und die mögliche Umsetzbarkeit ist zu prüfen. Oft sind es rechtliche oder strukturelle Aspekte, die gerade bei Bundesbehörden dafür sorgen, dass eine Maßnahme nicht umgesetzt werden kann. Umgekehrt haben gerade Bundesbehörden einen Einfluss auf die rechtlichen Gegebenheiten.



Pilotprojekt im BMVI

Auf Basis der Analyseergebnisse wurden Maßnahmen erarbeitet und in Form von sog. Steckbriefen dargestellt, u. a. zu folgenden Themen: Kosten der privaten BahnCard übernehmen, regelmäßigen Fahrradaktionstag durchführen, Fahrradabstellanlagen ausbauen, individuelle Mobilitätsberatung für die Beschäftigten anbieten, Ergebnisse des Projekts „Mobilitätsmanagement“ kommunizieren, Controlling einführen, Feedback an die Reisestelle institutionalisieren, mobiles Arbeiten ausweiten.

Zur Konzeption des Maßnahmenpakets wurden die einzelnen Steckbriefe im Rahmen eines internen, bereichsübergreifenden Workshops mit den thematisch beteiligten Akteuren vorgestellt, diskutiert und gemeinsam weiterentwickelt. Auf Basis der in der Veranstaltung erarbeiteten wichtigen Rückmeldungen, z. B. im Bereich der rechtlichen Rahmenbedingungen, wurden die finalen Steckbriefe erstellt.

Handlungsfeld: Rad- und Fußverkehr	regelmäßigen Fahrradaktionstag durchführen	Status quo	nicht umgesetzt
		Zeitperspektive	kurzfristig umsetzbar
Beschreibung	Das BMVI führt regelmäßig Fahrradaktionstage durch, welche die Beschäftigten über die Vorteile der Nutzung auf dem Weg zur Arbeit und während der Arbeitszeit informieren. Angeboten werden können bspw. Fahrradchecks, Ausprobieren der Dienst-Pedelecs.		
Rahmenbedingungen/ Standorte	An beiden Standorten sinnvoll		
Wirkung	Die Maßnahme weckt Interesse am Radfahren und erregt Aufmerksamkeit für das Rad als Verkehrsmittel.		
Bisherige Umsetzung	Bisher nicht umgesetzt		
Umsetzung/Vorbilder	Für Fahrradaktionstage können externe Dienstleister eingebunden werden. Denkbar ist aber auch die Umsetzung in Eigenregie.		
Aufwand/Kosten	Regelmäßige Kosten und regelmäßiger Aufwand		
Akteure			
Soziale Effekte/Gesundheit +		Finanzielle Effekte o	Ökologische Effekte +

Abb. 11: Beispiel für einen Maßnahmen-Steckbrief

3.7 | Umsetzung der Maßnahmen

Um relativ schnell Ergebnisse vorzeigen zu können, sollte mit Maßnahmen begonnen werden, die in einem relativ kurzen Zeitraum umgesetzt werden können und bei den Beschäftigten positiv besetzt sind. Es ist darauf zu achten, die Beschäftigten in die Umsetzung einzubeziehen und die Vorteile und Beweggründe zu kommunizieren.

Sinnvoll hierbei ist es, dauerhaft eine feste Ansprechperson zu benennen, die auch für Fragen der Beschäftigten bzw. der beteiligten Fachbereiche und der Steuerungsgruppe zur Verfügung steht.

3.8 | Evaluation und Verstetigung

Mit Abschluss der Umsetzung der ersten Maßnahmen ist es sinnvoll, eine erste Evaluation durchzuführen.

Wurden im Rahmen der Zieldefinition Kennzahlen definiert, ist eine Evaluation des Projekterfolgs einfach möglich. Vorteilhaft ist hier ein regelmäßiges Monitoring, neben der reinen Zahlenanalyse z. B. auch durch eine wiederholte Befragung der Beschäftigten zum aktuellen Mobilitätsverhalten alle zwei Jahre. Weiterhin könnte die Bekanntheit der durchgeführten Maßnahmen abgefragt werden.

Eine in der Anfangszeit personelle und inhaltliche Kontinuität in der Steuerungsgruppe und im Mobilitätsmanagement kann dazu beitragen, ein Mobilitätsmanagement langfristig in einer Bundesbehörde zu installieren. Wenn es den Projektbeteiligten gelingt, die Belegschaft durch regelmäßige Kommunikationsmaßnahmen teilhaben zu lassen, können die grundlegenden Herangehensweisen dauerhaft in die Regelprozesse der Behörde übergehen.

Eine bundesweit einheitliche Zertifizierung für das Mobilitätsmanagement ist von der DEPOMM (Deutsche Plattform für Mobilitätsmanagement e. V.) geplant.

4 | Fazit und Ausblick

Die Durchführung des Pilotprojekts im BMVI zeigt, dass ein Mobilitätsmanagement in Bundesbehörden heute durchführbar ist und zu belastbaren Ergebnissen und Handlungsempfehlungen führen kann. Ein vergleichbares Vorgehen in anderen Bundesverwaltungen ist möglich.

Eine große Anzahl von Maßnahmen kann eine Bundesbehörde selbst und sofort umsetzen. Hierzu gehören vor allem Maßnahmen im Bereich der Infrastruktur am Standort, im Fuhrpark und „weiche“ Maßnahmen in den Bereichen Information, Kommunikation.

Die Dienststelle kann bei dienstlichen Wegen die Art der Verkehrsmittel und die Verkehrsmittelwahl aktiv mitgestalten. Es ist ein effizienter, klimafreundlicher Fuhrpark anzulegen mit einem intelligenten Pooling auch in Zusammenarbeit mit anderen Behörden. Das „Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung zur Umsetzung des Klimaschutzplans 2050“ vom 09.10.2019 sieht bei der Neu- und Ersatzbeschaffung von Fahrzeugen eine deutliche Steigerung umweltschonender Antriebstechnologien gemäß § 2 Elektromobilitätsgesetz (EmoG) vor. So sollen bis zum Jahr 2025 40 Prozent, bis 2030 möglichst 100 Prozent der neuen Fahrzeuge klimafreundlich unterwegs sein. Die Dienststelle kann zur Nutzung von Bus und Bahn motivieren, indem für die Beschäftigten die notwendigen Genehmigungen und Abrechnungen möglichst bequem und unkompliziert gestaltet werden.

Eine Behörde kann ihre Beschäftigten durch entsprechende Angebote zur nachhaltigeren Mobilität motivieren, wie durch die Bereitstellung von Dienstfahrrädern, sichere Fahrradabstellanlagen, Umkleide/Spinde und Duschen oder auch durch die Ausleihmöglichkeit von Rollkoffern und Schirmen. Wichtig ist, ausreichend über die Angebote zu informieren, z. B. durch Aushänge, Flyer oder Hinweise im Intranet. Zusätzlich kann auch über Aktionen des betrieblichen Gesundheitsmanagements, einen eigenen Fahrradaktionstag für Beschäftigte, Kampagnen wie „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder „Stadtradeln“ über nachhaltige Mobilität informiert und ein interner Austausch angeregt werden. Der Austausch zum Thema (z. B. angenehme Fahrradrouten zum Büro) kann mittels einer digitalen Plattform im Intranet oder über soziale Medien unterstützt werden.

Mit einer geeigneten technischen Ausstattung können Telefon- und Videokonferenzen durchgeführt und auch das mobile Arbeiten bzw. Telearbeit verstärkt werden.

Einige der im Pilotprojekt erarbeiteten Handlungsempfehlungen können heute allerdings noch nicht direkt umgesetzt werden, da dafür Änderungen von Bundesgesetzen, wie z. B. dem Bundesreisekostengesetz, und von zentralen Regelungen, wie z. B. denen zur Telearbeit, erfolgen müssen. Beim Bundesreisekostenrecht wird hieran bereits gearbeitet. Ein entscheidendes Hindernis auf dem Weg zu einer ressourcenschonenderen Mobilität ist hierbei die aktuell vorrangige, aber noch unzureichend gefasste Zielgröße „Wirtschaftlichkeit“, die potenziell erfolgreichen Anreizsystemen für die Nutzung des Umweltverbunds entgegensteht. Hier wäre es wünschenswert, auch ökologische oder soziale Faktoren einzubeziehen. Auch sollte ermöglicht werden, unter bestimmten Voraussetzungen, Reisezeit als Arbeitszeit anzuerkennen. Als nicht trivial stellt sich auch die praktische Umsetzung von Telearbeit oder mobilem Arbeiten dar. Hier gilt es, tarif- und beamtenrechtliche Regelungen anzupassen, nicht zuletzt, um die Attraktivität des Arbeitgebers Bund zu sichern und (potenziellen) Beschäftigten einen Arbeitsplatz zu bieten, der die wachsenden Bedürfnisse nach Vereinbarkeit von Familie und Beruf berücksichtigt. Festzuhalten ist: Ein Großteil der Empfehlungen kann bereits jetzt umgesetzt werden und führt neben den direkten Folgen für die Mobilität der Beschäftigten häufig zu weiteren positiven Nebeneffekten wie einer Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit und einer Gesundheitsförderung.

Mobilitätsmanagement ist machbar. Viele Maßnahmen können von der Behörde selbst und sofort umgesetzt werden. Mobilitätsmanagement hat viele Vorteile – von der Verbesserung der Erreichbarkeit über Kostenersparnisse bis hin zu Effekten wie Steigerung der Mitarbeiterzufriedenheit oder Gesundheitsförderung.

5 | Anhang

5.1 | Checkliste

Die folgende Checkliste soll insbesondere kleineren Behörden bzw. solchen, die den Mobilitätsmanagementprozess ohne externe Unterstützung durchführen, bei der Maßnahmenentwicklung helfen. Aufgeführt sind Maßnahmen, die in vielen Betrieben und Behörden geeignet sein können.

Handlungsfeld ÖPNV/Bahn

- Jobticket einführen
- Zuschuss zum Jobticket einführen
- ÖPNV-Angebot bekannt machen
- Übertragbare ÖPNV-Karten für Dienstwege einführen
- Am Bahn-Business-Programm der Deutschen Bahn teilnehmen
- Kosten der privaten BahnCard übernehmen
- Private BahnCard 100 für Dienstreisen anrechnen (Änderung des Bundesreisekostengesetzes erforderlich)

Handlungsfeld Fuß- und Radverkehr

- Private und Dienstfahräder regelmäßig warten
- Regelmäßigen Fahrradaktionstag durchführen
- Fahrradabstellanlagen qualitativ und quantitativ ausbauen
- An Rad-Kampagnen teilnehmen (z. B. „Mit dem Rad zur Arbeit“ oder „Stadtradeln“)
- Fahrradleasing für Beschäftigte einführen
- Dienstfahräder anschaffen und Nutzung propagieren
- Fahrradwerkzeug (auch zur Nutzung an privaten Fahrrädern) bereitstellen
- Duschen und Umkleieräume einrichten
- Internetbasierten Routenplaner für das Fahrradfahren und Zufußgehen bekannt machen
- Schirme und Rollkoffer bereitstellen

Handlungsfeld Pkw-Nutzung

- Fahrgemeinschaften über ein Vermittlungsportal bekannt machen
- Bei Dienstfahrzeugen auf alternative Antriebe umsteigen
- Anzahl und Art der Dienstfahrzeuge an den Bedarf anpassen (Anzahl reduzieren)
- Carsharing als Dienstfahrzeugersatz nutzen
- Umweltstandards für Dienstwagen ausweiten
- Spritspartrainings für Vielfahrer anbieten

Handlungsfeld Information und Kommunikation

- Verkehrsmittelübergreifende Anreiseinformationen für Kunden zur Verfügung stellen
- Intranetportal zum Thema Mobilität einrichten
- Elektronische Mobilitätsanzeige am Eingang einrichten
- Beschäftigte über Mobilitätsmanagement informieren
- Regelmäßigen Mobilitätstag veranstalten
- Individuelle Mobilitätsberatung für Beschäftigte anbieten

Handlungsfeld Organisation

- Kooperation mit Gesundheitsmanagement beginnen
- Controlling einführen
- Steuerungsgruppe zur Umsetzung des Mobilitätsmanagements einrichten
- Vergünstigungen beim Parken abbauen
- Dispositionssoftware für den Fuhrpark einrichten
- Betriebsausflug im Umweltverbund durchführen
- Vergleich von Verkehrsmitteln bei der Dienstreiseplanung einführen
- Anleitung für Dienstreiseantrag erstellen
- Vollkosten der Dienstfahrzeuge ermitteln
- Umweltwirkung bei Verkehrsmittelwahl berücksichtigen
- Reisezeit als Arbeitszeit anrechnen (Änderung des Bundesreisekostengesetzes erforderlich)
- Mobilitätsgarantie (Heimfahrtgarantie ggf. mit Taxi) einführen

Handlungsfeld Verkehrsvermeidung

- Videokonferenzen nutzen
- Telefonkonferenzen nutzen
- Mobiles Arbeiten ausweiten

5.2 | Fragebogen

Im Folgenden sind die Fragen aus der Beschäftigtenbefragung, die im BMVI durchgeführt wurde, aufgeführt. Bei den meisten Fragen waren Antworten vorgegeben, sodass nur angekreuzt werden musste.

1. Wo befindet sich Ihr Arbeitsort? Wenn Sie zwischen Bonn und Berlin wechseln, geben Sie bitte Ihren Hauptstandort an!
2. Wo befindet sich Ihr Wohnort? Bitte geben Sie Ihre Postleitzahl und Ihren Wohnort an.
3. Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren Weg zwischen Wohn- und Arbeitsort? Bitte machen Sie für jedes Verkehrsmittel eine Angabe!
4. Nutzen Sie im Sommer andere Verkehrsmittel als im Winter für den Arbeitsweg?
5. Wie viel Zeit benötigen Sie von Ihrer Wohnung bis zum Arbeitsort mit folgenden Verkehrsmitteln? Bitte machen Sie für jedes Verkehrsmittel eine Angabe.
6. Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?
7. Wenn Sie mit dem Pkw zur Arbeit kommen, wo parken Sie Ihr Fahrzeug in der Regel?
8. Wenn Sie regelmäßig mit dem Pkw zur Arbeit kommen, warum nutzen Sie ihn?
9. Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?
10. Wenn Sie öffentliche Verkehrsmittel für den Weg zur Arbeit nutzen: Welche Art von Fahrkarte nutzen Sie?
11. Wie weit ist die nächste für Ihren Arbeitsweg relevante Bus- oder Bahnhaltestelle von Ihrer Wohnung Ihrer Einschätzung nach entfernt?
12. Wie oft müssen bzw. müssten Sie auf Ihrem Weg zur Arbeit mit Bus und Bahn umsteigen?
13. Wenn Sie Park&Ride nutzen, geben Sie bitte den Ort an, an dem Sie vom Auto auf Bus oder Bahn umsteigen.
14. Wenn Sie Bike&Ride nutzen, geben Sie bitte den Ort an, an dem Sie vom Fahrrad auf Bus oder Bahn umsteigen.
15. Würde eine Fahrgemeinschaft für Sie auf Ihrem Arbeitsweg in Frage kommen?
16. Würde Radfahren für Sie auf Ihrem Arbeitsweg in Frage kommen?

17. Würde die Nutzung von Bus und Bahn für Sie auf Ihrem Arbeitsweg in Frage kommen?
18. Würde aus Ihrer Sicht Telearbeit/Home-Office für Sie in Frage kommen?
19. Wie häufig unternehmen Sie Dienstreisen am Ort?
20. Führen Sie regelmäßig Dienstreisen am Ort zum gleichen Ziel durch?
21. Wie weit liegt dieses Ziel/das häufigste Ziel von Ihrer Dienststelle entfernt?
22. Wie oft nutzen Sie in der Regel die folgenden Verkehrsmittel auf Ihren Dienstreisen am Ort?
Bitte machen Sie für jedes Verkehrsmittel eine Angabe!
23. Wie häufig unternehmen Sie Dienstreisen vom BMVI Berlin bzw. BMVI Bonn zum jeweils anderen Standort des BMVI?
24. Wie oft nutzen Sie in der Regel die folgenden Verkehrsmittel auf Ihren Dienstreisen nach Bonn bzw. Berlin?
Bitte machen Sie für jedes Verkehrsmittel eine Angabe!
25. Wie häufig unternehmen Sie Dienstreisen?
26. Führen Sie regelmäßig Dienstreisen zum gleichen Ziel durch?
27. Wie oft nutzen Sie in der Regel die folgenden Verkehrsmittel auf Ihren Dienstreisen?
Bitte machen Sie für jedes Verkehrsmittel eine Angabe!
28. Würde die Nutzung von Bus/Bahn, Fahrrad oder das Zufußgehen auf Dienstreisen und Dienstreisen am Ort für Sie in Frage kommen?
29. Wenn ja, welche Verkehrsmittel kämen für Sie in Frage?
30. Welche Gründe sprechen gegen die Nutzung von Bus/Bahn, Fahrrad und Zufußgehen auf Dienstreisen und Dienstreisen am Ort?
31. Wie oft nutzen Sie Videokonferenzen?
32. Sehen Sie die Möglichkeit, in Zukunft häufiger Videokonferenzen zu nutzen und dadurch die Zahl an Dienstreisen und Dienstreisen am Ort zu reduzieren?
33. Welche weiteren Anregungen haben Sie in Bezug auf Ihren Arbeitsweg?
34. Welche Unterstützung vom BMVI wäre sinnvoll, um die nachhaltige Mobilität zu fördern?

5.3 | Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel

Vergleich der durchschnittlichen Emissionen einzelner Verkehrsmittel im Personenverkehr – Bezugsjahr 2016

		Pkw	Reisebus ¹	Eisenbahn, Fernverkehr	Flugzeug	Linienbus	Eisenbahn, Nahverkehr	Straßen-, Stadt- und U-Bahn
Treibhausgase ²	g/Pkm	140	32	38 ³	214 ⁴	75	63	65
Kohlenmonoxid	g/Pkm	0,61	0,04	0,02	0,14	0,05	0,04	0,04
Flüchtige Kohlenwasserstoffe ⁵	g/Pkm	0,14	0,02	0,00	0,04	0,03	0,01	0,00
Stickoxide	g/Pkm	0,35	0,18	0,05	0,57	0,32	0,18	0,06
Feinstaub	g/Pkm	0,004	0,003	0,000	0,005	0,002	0,002	0,000
Auslastung		1,5 Pers./Pkw	60%	53%	80%	21%	27%	19%

g/Pkm = Gramm pro Personenkilometer; l/100 Pkm = Liter pro 100 Personenkilometer

Emissionen aus Bereitstellung und Umwandlung der Energieträger in Strom, Benzin, Diesel und Kerosin sind berücksichtigt.

¹ Die Kategorie „Reisebus“ umfasst Busse im Gelegenheitsverkehr (z. B. für Klassen- oder Kaffeefahrten) und Fernlinienbusse. Differenzierte Daten für diese beiden Unterkategorien stehen für das Jahr 2016 nicht zur Verfügung.

² CO₂, CH₄ und N₂O angegeben in CO₂-Äquivalenten

³ Die in der Tabelle ausgewiesenen Emissionsfaktoren für die Bahn basieren auf Angaben zum durchschnittlichen Strommix in Deutschland. Emissionsfaktoren, die auf unternehmens- oder sektorbezogenen Strombezügen basieren (siehe z. B. den „Umweltmobilcheck“ der Deutschen Bahn AG), weichen daher von den in der Tabelle dargestellten Werten ab.

⁴ unter Berücksichtigung aller klimawirksamen Effekte des Flugverkehrs (EWF = Emission Weight Factor ≠ 2)

⁵ ohne Methan

Quelle: TREMOD 5.72
Umweltbundesamt 13.03.2018

6 | Literaturverzeichnis und weiterführende Links

- **FGSV (2018)**
Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (Hrsg.):
Empfehlungen zur Anwendung von Mobilitätsmanagement.
Erscheinen in Vorbereitung. Köln 2018
- **Stiewe & Reutter (2012)**
Stiewe, Mechtild; Reutter, Ulrike (Hrsg.): Mobilitätsmanagement
– Wissenschaftliche Grundlagen und Wirkungen in der Praxis,
Essen 2012
- **Wurzenberger (2016)**
Wurzenberger, Andrea: Wertschöpfung des Betrieblichen Mobilitäts-
managements: Analyse objektiver und subjektiver Bewertung.
IZNE Working Paper 16/1. Bonn 2016
- **Zukunftsnetz Mobilität NRW (2016)**
Zukunftsnetz Mobilität NRW (Hrsg.): Kosteneffizienz durch Mobili-
tätsmanagement – Handbuch für die kommunale Praxis. Köln 2016
- **Deutsche Plattform für Mobilitätsmanagement (DEPOMM) e. V.:**
Austauschnetzwerk zu Mobilitätsmanagement, allgemeine Informa-
tionen, Termine, Liste mit im Mobilitätsmanagement erfahrenen
Beratern.
www.depomm.de
- **Prädikat „vorbildlich mobil“:** Auszeichnung in Südhessen der
dortigen Industrie- und Handelskammern. Kriterien für eine
Prädikatserlangung:
- **Programm „mobil gewinnt“:** Für Unternehmen und Kommunen
kostenlose Erstberatungen zu Mobilitätsmanagement (zeitlich
befristetes Angebot).
mobil-gewinnt.de
- **Programm „südhessen effizient mobil“:** Für Unternehmen und
Behörden in Südhessen kostenloses Beratungsprogramm mit
Workshops und Coachings.
www.suedhessen-effizient-mobil.de

- **Projekt „Gute Wege“:** Projekt des Auto-Clubs Europa (ACE) zu Mobilitätsmanagement, mit Aktionstagen und Informationsmaterialien.
www.ace.de/mobilitaet/mobilitaetsmanagement
- **Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS):** Der VRS unterstützt Unternehmen und Behörden in seinem Gebiet beim Mobilitätsmanagement.
www.vrsinfo.de/service/mobilitaetsmanagement/betriebe/angebote-fuer-betriebe-und-kommunen.html
- **Zertifikatslehrgang „Betrieblicher Mobilitätsmanager (IHK)“:** Angebot der IHK zur Weiterbildung für im Unternehmen tätige Personen, die mit dem Mobilitätsmanagement betraut sind bzw. einen Mobilitätsmanagementprozess durchführen. Zu unterschiedlichen Zeitpunkten bei verschiedenen Industrie- und Handelskammern, aktuell z. B. bei der Südwestfälischen Industrie- und Handelskammer zu Hagen.
- **Zukunftsnetz Mobilität NRW:** Informationen und Angebote zum Mobilitätsmanagement und weiteren Mobilitätsthemen.
www.zukunftsnetz-mobilitaet.nrw.de/sites/default/files/downloads/znm_flyer-bmm_2018_webansicht.pdf
- **Persönliche CO₂-Bilanz ermitteln mit**
www.uba.co2-rechner.de/de_DE

Impressum

Bearbeitende

Dipl.-Geogr. Hannah Eberhardt
Dipl.-Medienwirt Hannes Wöhrle

Auftraggeber und Herausgeber

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)
Invalidenstraße 44
10115 Berlin

Stand

Februar 2020

Druck

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur
Referat Z 32, Hausdruckerei

Gestaltung

MedienMélange: Kommunikation!
Hamburg

Bildnachweise

Titelbild: Andreas Süß für VMZ Berlin
S. 3 Quelle: www.andreas-scheuer.de/presse
S. 6 RossHelen/iStock.com

In Zusammenarbeit entstanden mit:

Verkehr mit
 **Köpfchen**

