

TEXTE

46/2014

Mobilitätsumfrage des Umweltbundesamtes 2013

Aktuelle Erhebung zu den Arbeitswegen und
Dienstreisen der Beschäftigten
Kurzfassung

TEXTE 46/2014

Projektnummer 28756
UBA-FB 001950

Mobilitätsumfrage des Umweltbundesamtes 2013

**Aktuelle Erhebung zu den Arbeitswegen und Dienstreisen
der Beschäftigten**

Kurzfassung

von

Bernhard Schrauth, Walter Funk, Markus Pabst

Projektassistenz

**Markus Ramspeck, Sarah Seiler, Christoph Prasuhn, Oliver Dietz, Karolin
Hiesinger, Manuel Holz**

**Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität
Erlangen-Nürnberg**

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:

Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität

Erlangen-Nürnberg

Marienstr. 2 / IV

90402 Nürnberg

Abschlussdatum:

April 2014

Redaktion:

Fachgebiet I 3.1 Umwelt und Verkehr

Michael Bölke

Publikationen als pdf:

<http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/mobilitaetsumfrage-des-umweltbundesamtes-2013>

ISSN 1862-4804

Dessau-Roßlau, Juni 2014

Das diesem Bericht zu Grunde liegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit unter der Projektnummer 28756 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen und Autoren.

Kurzbeschreibung

Der Bericht stellt die Ergebnisse der Mobilitätsumfrage 2013 im Umweltbundesamt vor, bei der 624 Mitarbeitende im November und Dezember 2013 einen Online-Fragebogen vollständig ausgefüllt haben. Die Befragung ist nach den Umfragen der Jahre 2006 und 2009 die dritte Befragung der Bediensteten zu diesem Thema. Zentrales Ziel der Erhebung im Jahr 2013 war es, den Ist-Zustand der arbeitsbezogenen Mobilität der Beschäftigten an allen Standorten zu erfassen. Dazu wurden in der Befragung sowohl Angaben zum genutzten Hauptverkehrsmittel, zur Entfernung und zur Dauer eines jeden Hin- und Rückweges zur Arbeit in einer typischen Arbeitswoche als auch zu den absolvierten Dienstreisen im zurückliegenden Jahr erfasst. Zudem wurden die Befragten auch zu den angebotenen Mobilitätsmanagementmaßnahmen im Umweltbundesamt befragt und um eine Einschätzung für Verbesserungspotenziale gebeten. In der Ergebnisdarstellung werden die mobilitätsbezogenen Kennwerte des Jahres 2013 mit den Ergebnissen aus den vorherigen Befragungen verglichen. Der Vergleich zeigt, dass im Jahr 2013 der Anteil der Verkehrsmittel des Umweltverbundes leicht zugewinnen konnte, der Anteil der Verkehrsmittel des motorisierten Individualverkehrs hingegen im Vergleich zu 2009 abnahm. Auch die durchschnittliche Arbeitswegeentfernung und -dauer der Pendlerstrecken sanken im Vergleich zu 2009. Diese Ergebnisse gehen einher mit Veränderungen in der regionalen Herkunft der Befragten zwischen den Befragungszeitpunkten 2009 und 2013, insbesondere an den Standorten in Dessau-Roßlau und in Berlin. Mit den von den Befragten positiv bewerteten Mobilitätsmanagementmaßnahmen unterstützt das Umweltbundesamt seine Bediensteten in der nachhaltigen Gestaltung des Verkehrsaufkommens für Pendlerstrecken und Dienstreisen.

Abstract

The report presents results of a survey on work-related mobility behavior of the employees conducted in the Federal Environmental Agency. For that, 624 employees completed an online questionnaire in November and December 2013. After 2006 and 2009 the most recent survey is the third poll of the employees in the Federal Environmental Agency concerning this issue. The purpose of the survey is to capture the actual state of the work-related mobility behavior of the employees in all facilities. For this purpose, the respondents were asked about the distance, duration and main transportation mode for every trip to their workplace and the way back in a typical week. The participants also answered questions regarding business trips in the past year. Furthermore, the employees were asked about the mobility measures offered by the Federal Environmental Agency and were also requested to assess the potential for improvement in the different areas of the mobility management. In the presentation of the 2013 findings the most important results are compared to those of the earlier survey in 2009. The comparison shows that the share of the eco-friendly means of transportation (i. e. public transport, bike, on foot) increased in 2013, whereas the ratio of means of transportation of the motorized private transport decreased in the same period. Additionally, the distance and the duration of daily commuter routes decreased on average in comparison to the results in 2009. These results are accompanied by a change over time regarding the regional origin of the employees especially valid for the locations in Dessau-Roßlau and Berlin. The Federal Environmental Agency offers several positively assessed measures for the mobility management encountering the overall high mobility volume.

Inhaltsverzeichnis

Abbildungsverzeichnis.....	6
Tabellenverzeichnis.....	7
Abkürzungen	8
1 Mobilitätsumfragen im Umweltbundesamt	9
2 Durchführung der Studie.....	10
3 Zentrale Ergebnisse	11
3.1 Auf den Arbeitswegen genutzte Hauptverkehrsmittel.....	11
3.2 Weitere Charakteristika der Arbeitswege	15
3.3 CO ₂ -Emissionen	16
3.4 Gründe für die Nutzung der Verkehrsmittel	17
3.5 Pendlertypen und regionale Herkunft der Beschäftigten	18
3.6 Dienstreisen.....	20
3.6.1 Durchgeführte Inlands- und Auslandsdienstreisen.....	20
3.6.2 Auf den Dienstreisen verwendete Hauptverkehrsmittel	21
3.7 Bekanntheit, Nutzung und Bewertung der angebotenen Mobilitätsmanagementmaßnahmen.....	22
3.8 Verbesserungsbereiche	23
4 Handlungsempfehlungen	1
Quellenverzeichnis.....	3

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1:	Beteiligungsquote der UBA-Mitarbeitenden für die UBA-Dienstorte und für UBA, Gesamt zum Befragungszeitpunkt 2013 und 2009.....	10
Abbildung 2:	Modal Split der Pendlerwege für die Befragungszeitpunkte 2013 und 2009	11
Abbildung 3:	Modal Split der Pendlerwege für den Befragungszeitpunkt 2013 und 2009 der UBA-Dienstorte Dessau-Roßlau, Berlin, Bismarckplatz, Berlin, Dahlem und Berlin, Marienfelde	13
Abbildung 4:	Modal Split der Pendlerwege für den Befragungszeitpunkt 2013 und 2009 der UBA-Dienstorte Langen, Bad Elster und Berlin, SRU	14
Abbildung 5:	Arbeitswegeentfernung und -dauer für UBA, Gesamt.....	15
Abbildung 6:	Durchschnittliche CO ₂ -Emissionen aller UBA-Mitarbeitenden in einer typischen Arbeitswoche und auf einem zurückgelegten Arbeitsweg	16
Abbildung 7:	BahnCard-Besitz der befragten UBA-Mitarbeitenden im Befragungsjahr 2013 und 2009.....	18
Abbildung 8:	Pendlertypen für UBA, Gesamt.....	19
Abbildung 9:	Generelles Reiseaufkommen der Befragten pro Jahr für UBA, Gesamt	21
Abbildung 10:	Genutztes Hauptverkehrsmittel auf der letzten durchgeführten Inlandsdienstreise	21
Abbildung 11:	Genutztes Hauptverkehrsmittel auf der letzten durchgeführten Auslandsdienstreise.....	22
Abbildung 12:	Nutzung und Bewertung der angebotenen Mobilitätsmanagementmaßnahmen im UBA.....	23
Abbildung 13:	Bereiche für Verbesserungsmöglichkeiten	24

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1:	Hauptwohnsitz (Bundesländer) der UBA-Beschäftigten differenziert nach ausgewählten UBA-Dienstorten und den Mobilitätsumfragen	20
------------	---	----

Abkürzungen

bzw.	beziehungsweise
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
evtl.	eventuell
g/Pkm	Gramm je Personenkilometer
IfeS	Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg
km	Kilometer
MIV	Motorisierter Individualverkehr
n. a.	nicht abgefragt
ÖV	Öffentlicher (Nah-, Regional- und Fern-)Verkehr
u. a.	unter anderem / unter anderen
Pkw	Personenkraftwagen
UBA	Umweltbundesamt
usw.	und so weiter
UV	Umweltverbund (Öffentlicher Verkehr, Rad- und Fußverkehr)
vgl.	vergleiche
z. B.	zum Beispiel

1 Mobilitätsumfragen im Umweltbundesamt

Das betriebliche Mobilitätsmanagement nimmt im UBA einen hohen Stellenwert ein. Durch innovative Ansätze als Teil des behördenweiten Umweltmanagements versuchen die Verantwortlichen, ein nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden auf den Wegen zur bzw. von der Arbeit sowie für Dienstgänge und -reisen zu befördern. Diese Anstrengungen werden in der EMAS-Zertifizierung¹ der Standorte des UBA dokumentiert. In der aktuellen EMAS-Umwelterklärung 2013 werden für das Mobilitätsmanagement des UBA unter anderem eine Senkung des mobilitätsbedingten CO₂-Ausstoßes und eine Steigerung des Anteils der Verkehrsmittel des Umweltverbundes an den Arbeitswegen der Beschäftigten als Ziele ausgegeben (vgl. Umweltbundesamt 2013; S. 6). In seinem Mobilitätsmanagement kann das UBA auf ein langjähriges Engagement zurückblicken. Hierzu wurden auch in den Jahren 2006 und 2009 die Mitarbeitenden zu ihrem Mobilitätsverhalten auf den Arbeitswegen und bei Dienstreisen befragt (vgl. Johanning 2010; Georgi, Specht & Lärm 2006). Auf die Resultate der beiden vorherigen Umfragen wird in der folgenden Berichterstattung der Ergebnisse Bezug genommen.

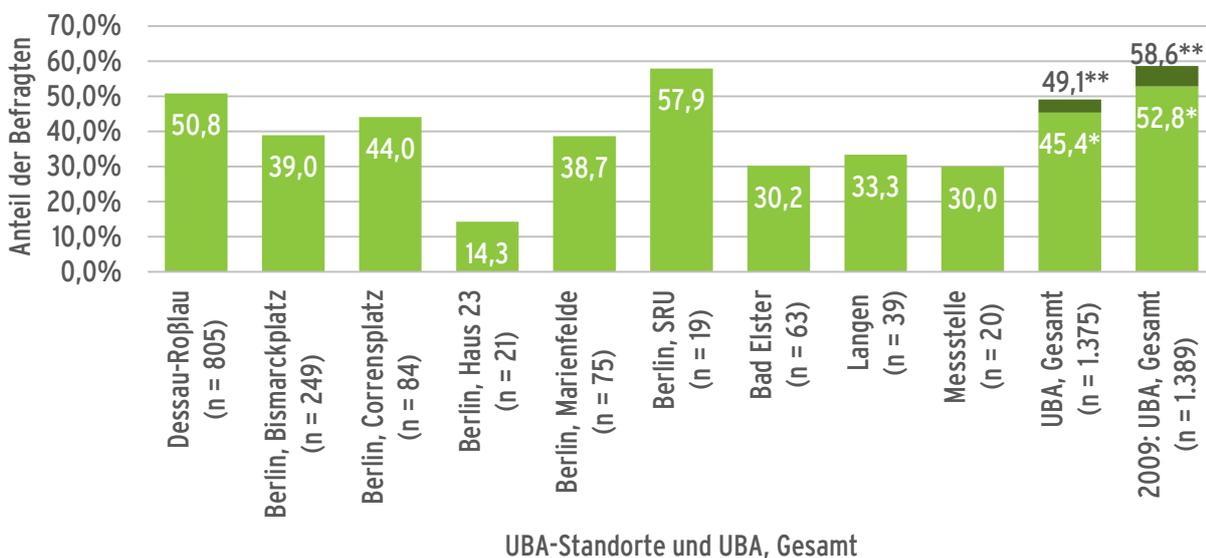
¹ EMAS = „Eco-Management and Audit Scheme“, ein Umweltgütesiegel der Europäischen Union, das sich als das weltweit anspruchsvollste System für nachhaltiges Umweltmanagement versteht (vgl. <http://www.emas.de>, aufgerufen am 03.03.2014).

2 Durchführung der Studie

Die Mobilitätsumfrage 2013 im UBA ist nach den Umfragen der Jahre 2006 und 2009 die dritte Befragung der Bediensteten zu diesem Thema. Das Institut für empirische Soziologie an der Friedrich-Alexander-Universität Erlangen-Nürnberg (IfeS) führte die Befragung in enger Kooperation mit dem verantwortlichen Team Mobilitätsmanagement im UBA durch. Im etwa drei Wochen andauernden Befragungszeitraum im November und Dezember 2013 haben sich insgesamt 675 UBA-Mitarbeitende auf den Online-Fragebogen eingeloggt. Darunter haben 624 Bedienstete den Online-Fragebogen auch vollständig ausgefüllt. Dies führt über alle Dienstorte hinweg zu einer Beteiligungsquote an der Befragung, gemessen an den vollständigen Fragebögen, von 45,4 % (vgl. Abbildung 1). Die geringe Anzahl der Befragten am Dienststandort Berlin, Haus 23 - insgesamt nur drei Personen - verbietet deren standortspezifische Auswertung sowohl aus Gründen der Aussagefähigkeit als auch aus Gründen mangelnder Anonymität. Daher werden die beiden benachbarten Dienstorte Berlin, Corrensplatz und Berlin, Haus 23 zusammengefasst und im Weiteren als Berlin, Dahlem berichtet.

Die 624 vollständigen Fragebögen bilden die Basis der Datenauswertung. Der Abgleich ausgewählter Merkmale der Befragten, wie z. B. Alter, Geschlecht, Beschäftigungsumfang und Beschäftigungsverhältnis, mit der Beschäftigtenstruktur des UBA lässt den Schluss zu, dass die Ergebnisse als repräsentativ für alle Mitarbeitenden gelten können.²

Abbildung 1: Beteiligungsquote der UBA-Mitarbeitenden für die UBA-Dienstorte und für UBA, Gesamt zum Befragungszeitpunkt 2013 und 2009



* Beteiligungsquote, gemessen an vollständigen Fragebogen
 ** Beteiligungsquote, gemessen an allen Teilnehmenden

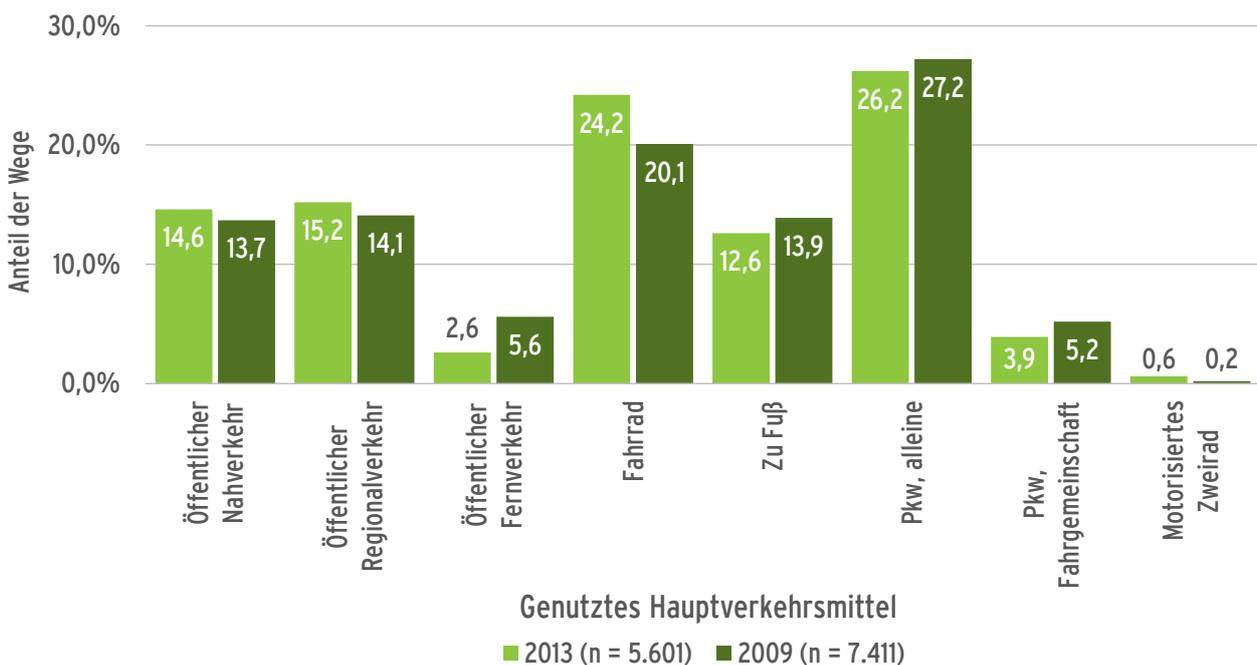
² Anzahl der Beschäftigten zum Stichtag 31.12.2013: 1.375.

3 Zentrale Ergebnisse

3.1 Auf den Arbeitswegen genutzte Hauptverkehrsmittel

Den größten Anteil des Modal Splits, der Verteilung des Verkehrsaufkommens für die Arbeitswege auf die verschiedenen Verkehrsmittel, machen die Verkehrsmittel des Umweltverbundes (UV) als genutztes Hauptverkehrsmittel mit 69,2 % aus (vgl. Abbildung 2). Das Hauptverkehrsmittel ist jenes Verkehrsmittel, mit dem die längste Teilstrecke des Weges zurückgelegt wird (vgl. Infas, DLR 2010; S. 16). Von den 69,2 % entfallen 36,8 % auf den Rad- und Fußverkehr, 32,4 % auf die Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) beträgt insgesamt 30,7 % und wird dominiert vom Pkw in alleiniger Nutzung (26,2 %). Im Vergleich der Befragungsergebnisse von 2013 mit 2009 ergeben sich wesentliche Änderungen nur für den Anteil des Fahrrads als Hauptverkehrsmittel. Der Fahrradanteil erhöht sich zwischen 2009 und 2013 um vier Prozentpunkte auf 24,2 %. Neben den Anteilen des Fahrrads nehmen auch die Anteile des öffentlichen Nah- und Regionalverkehrs sowie jener für motorisierte Zweiräder etwas zu. Insgesamt hat sich die Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes im Jahr 2013 im Vergleich zu 2009 um 1,8 Prozentpunkte erhöht.

Abbildung 2: Modal Split der Pendlerwege für die Befragungszeitpunkte 2013 und 2009



(Bezogen auf die Anzahl der Wege)

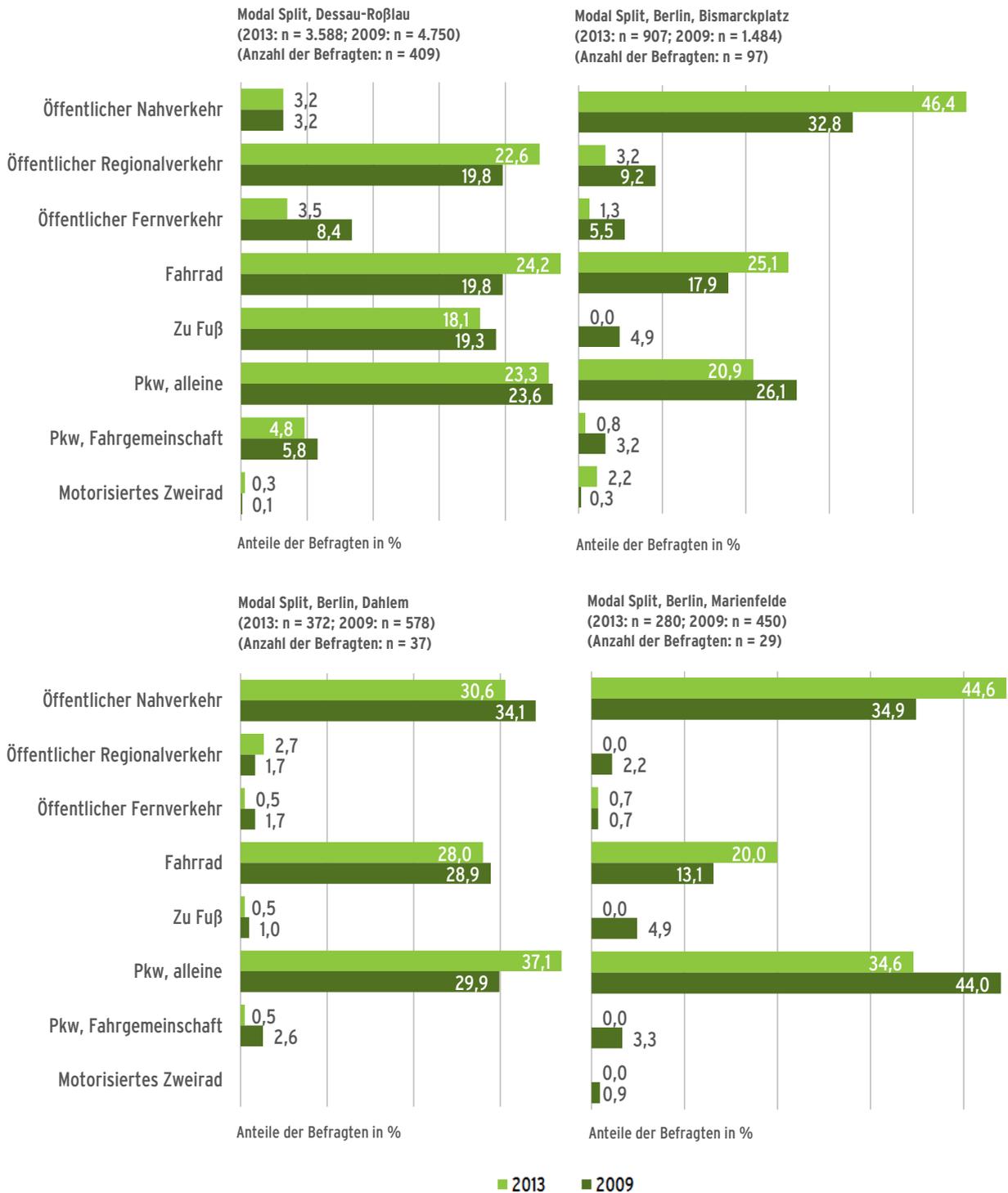
Die unterschiedlichen lokalen Gegebenheiten an den UBA-Standorten machen eine differenzierte Betrachtung des Modal Splits für jeden einzelnen Dienstort notwendig.³ In

³ Der Modal Split der Messstellen wird in der Darstellung des Modal Splits nach den Dienstorten an dieser Stelle nicht gesondert aufgeführt, da eine gesamtheitliche Darstellung der genutzten Verkehrsmittel für die Wege der Beschäftigten zu bzw. von den einzelnen Messstellen keine inhaltliche Aussagekraft besitzt. Es ergeben

Abbildung 3 und Abbildung 4 zeigen sich für die UBA-Standorte deutliche Unterschiede im Modal Split. Sowohl in Dessau-Roßlau als auch an den Berliner Standorten überwiegen insgesamt die Verkehrsmittel des UV deutlich (vgl. Abbildung 3). Im Vergleich zu 2009 ist am deutlichsten der Anteil der öffentlichen Nahverkehrsmittel in Berlin, Bismarckplatz und Berlin, Marienfelde angewachsen. Zusätzlich sind an diesen beiden Dienstorten und auch in Dessau-Roßlau die Anteile des Fahrradverkehrs gestiegen. Anders an den Standorten Bad Elster und Langen, wo die Arbeitswege mehrheitlich mit Verkehrsmitteln des MIV zurückgelegt werden und diese im Vergleich zu 2009 zugelegt haben (vgl. Abbildung 4).

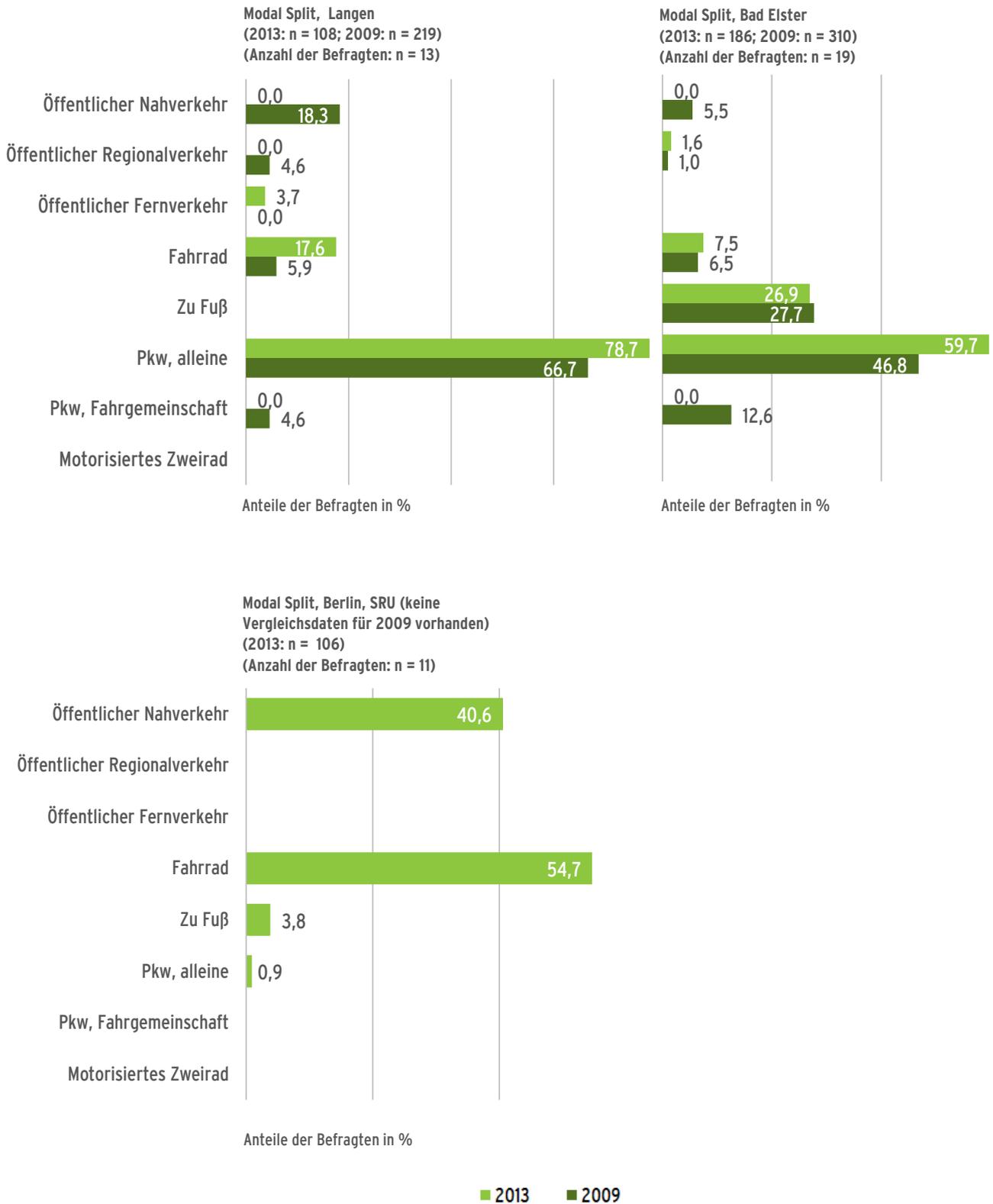
sich für die Messstellen (Anzahl der Wege, n = 54) folgende Anteile: Pkw, in alleiniger Nutzung: 18,5 %; Pkw, Fahrgemeinschaft: 57,4 %; Motorisiertes Zweirad: 3,7 %; Fahrrad 20,4 %.

Abbildung 3: Modal Split der Pendlerwege für den Befragungszeitpunkt 2013 und 2009 der UBA-Dienstorte Dessau-Roßlau, Berlin, Bismarckplatz, Berlin, Dahlem und Berlin, Marienfelde



(Bezogen auf die Anzahl der Wege)

Abbildung 4: Modal Split der Pendlerwege für den Befragungszeitpunkt 2013 und 2009 der UBA-Dienstorte Langen, Bad Elster und Berlin, SRU⁴



(Bezogen auf die Anzahl der Wege)

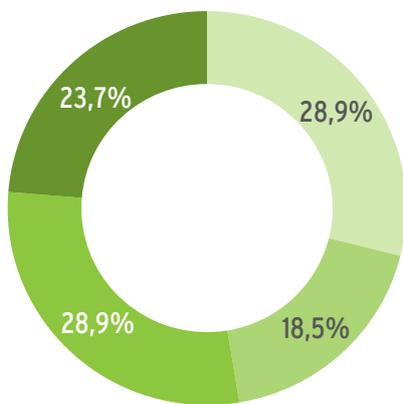
⁴ Für Berlin, SRU sind in Johanning (2010) keine Vergleichswerte vorhanden.

3.2 Weitere Charakteristika der Arbeitswege

Im Schnitt legt jede und jeder Befragte in einer typischen Arbeitswoche neun Arbeitswege zurück; ein durchschnittlicher Weg ist 33,3 km lang. Im Vergleich zur Mobilitätsumfrage 2009 ist die mittlere Entfernung um etwa vier km gesunken. Am häufigsten treten Entfernungen bis drei km und von zehn bis 50 km auf (vgl. Abbildung 5). Den geringsten Anteil haben Wege mit einer eher geringen Distanz von drei bis zehn km zwischen der Wohnung und dem Arbeitsort. Befragte am Dienstort Dessau-Roßlau legen mit durchschnittlich 40,6 km die weitesten Distanzen zurück. Die geringste mittlere Entfernung für Arbeitswege errechnet sich für Befragte am Dienstort Berlin, SRU mit 9,5 km.

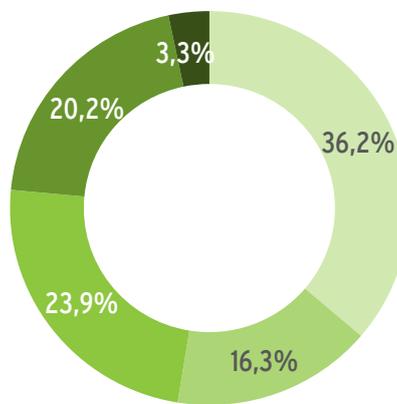
Abbildung 5: Arbeitswegeentfernung und -dauer für UBA, Gesamt

Arbeitswegeentfernung für UBA, Gesamt
(n = 5.589)



- Bis 3 km
- Mehr als 3 km bis 10 km
- Mehr als 10 km bis 50 km
- Mehr als 50 km

Arbeitswegedauer für UBA, Gesamt
(n = 5.599)



- Bis 15 Minuten
- Mehr als 15 bis zu 30 Minuten
- Mehr als 30 bis zu 60 Minuten
- Mehr als 60 bis zu 120 Minuten

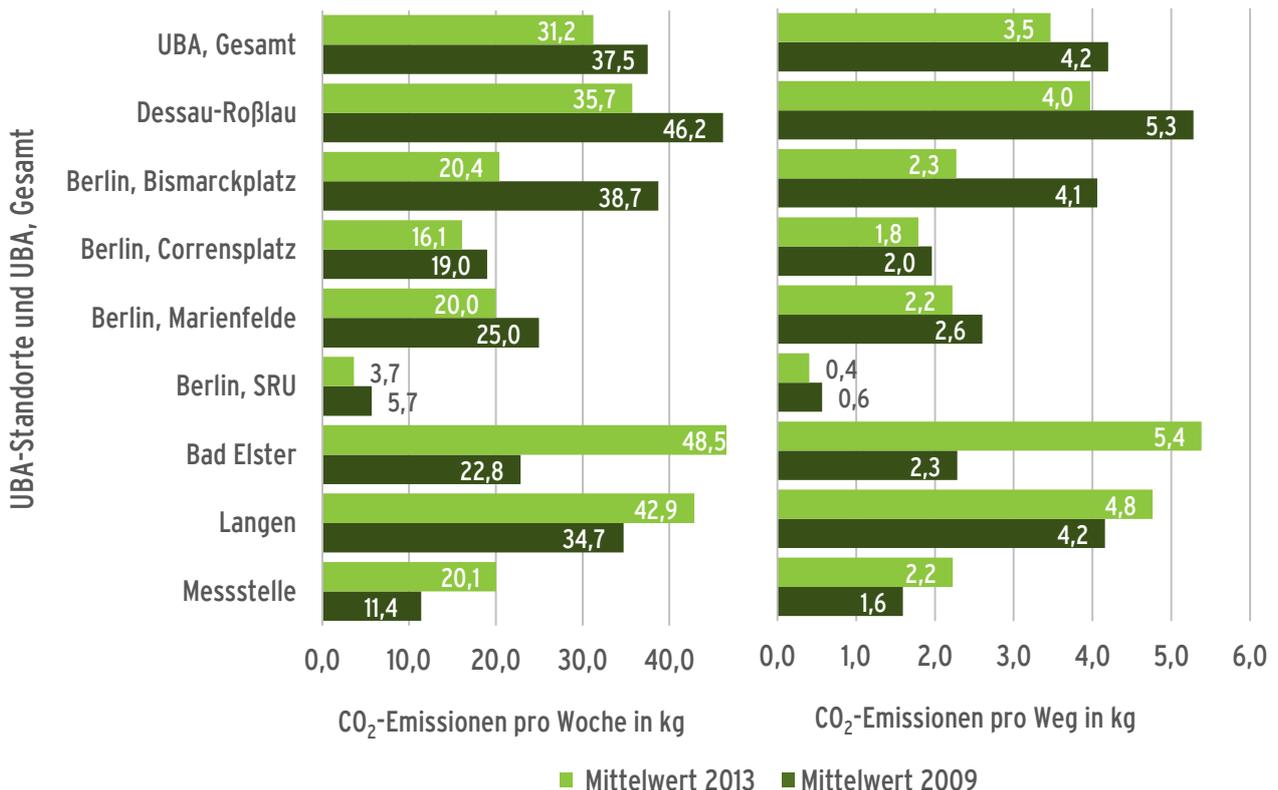
Insgesamt beträgt die durchschnittliche Wegedauer eines UBA-Beschäftigten 42,6 Minuten. Die geringste Wegedauer liegt bei lediglich zwei Minuten, die längste Wegedauer bei 300 Minuten. Im Vergleich zu den Ergebnissen der vorherigen Mobilitätsumfragen im UBA hat sich die durchschnittliche Wegedauer aller Beschäftigten auf 42,6 Minuten im Jahr 2013 verringert; 2006 benötigten die Befragten noch durchschnittlich 46 Minuten und 2009 betrug der Mittelwert der Arbeitswegedauer 46,6 Minuten. Analog zur Darstellung der Entfernung wird die Wegedauer in Abbildung 5 in Kategorien⁵ dargestellt. Über alle Beschäftigten im UBA hinweg ist der Anteil der Wegedauern bis 15 Minuten mit 36,2 % am höchsten. Etwa jeder sechste Arbeitsweg (16,3 %) dauert mehr als eine Viertelstunde und bis zu 30 Minuten, ein Viertel der Arbeitswege (23,9 %) zwischen 31 und 60 Minuten. Insgesamt dauern mehr als drei Viertel aller Arbeitswege (76,5 %) bis zu einer Stunde. Ein weiteres Fünftel der zurückgelegten Wege (20,2 %) beansprucht bis zu zwei Stunden, einige wenige Arbeitswege dauern sogar noch länger (3,3 %).

⁵ Die Festlegung der Kategorien folgt jener in Johanning (2010; S. 19).

3.3 CO₂-Emissionen

Mit den Angaben zu den für die Arbeitswege genutzten Hauptverkehrsmitteln und der zeitlichen sowie der räumlichen Distanzen können die durch die Arbeitswege verursachten durchschnittlichen CO₂-Emission eines UBA-Mitarbeitenden in einer typischen Arbeitswoche und eines zurückgelegten Arbeitsweges errechnet werden.⁶

Abbildung 6: Durchschnittliche CO₂-Emissionen aller UBA-Mitarbeitenden in einer typischen Arbeitswoche und auf einem zurückgelegten Arbeitsweg⁷



Der Durchschnitt der aufgrund der Verkehrsmittelwahl und der zurückgelegten Entfernung produzierten CO₂-Emission aller Teilstrecken eines UBA-Mitarbeitenden in einer typischen Arbeitswoche beträgt 31,2 kg (vgl. Abbildung 6).⁸ Auf jedem zurückgelegten Weg in einer

⁶ Die CO₂-Emissionswerte für die Verkehrsmittel beruhen auf Berechnungen des UBA, basierend auf TREMOD 5.41: Pkw, alleine: 204 g/Pkm; Pkw, Fahrgemeinschaft (Auslastung: zwei Personen): 102 g/Pkm; Motorisiertes Zweirad: 99 g/Pkm; ÖV Nahverkehr: 72 g/Pkm; ÖV Regionalverkehr: 68 g/Pkm; ÖV Fernverkehr: 40 g/Pkm; Fahrrad / Zu Fuß: 0 g/Pkm.

⁷ Um die Vergleichbarkeit mit den Ergebnissen aus der Mobilitätsumfrage 2009 zu erhalten, wurden für die in dieser Tabelle dargestellten Statistiken die Beschäftigten am Dienort Berlin, Corrensplatz separat aufgeführt und der Dienort Berlin, Haus 23 wird hier nicht berücksichtigt.

⁸ Die Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Emissionen einer Woche wird – mit heute veralteten Ansätzen für die Emissionswerte – in folgender Erklärung beispielhaft erläutert: „Ein Mitarbeiter fährt 3 mal in der Woche alleine mit dem Pkw und 2 mal mit dem Bus zur Arbeit und wieder nach Hause. Die Entfernung zwischen Wohnung und Arbeitsplatz beträgt je Strecke 3 km. Der CO₂-Ausstoß für eine Woche berechnet sich wie folgt: 3 * 3km * 2 * 216g/km + 2 * 3km * 2 * 81g/km = 4860g/Woche. Pro Weg (einfache Strecke) ergibt

typischen Arbeitswoche werden im Mittel 3,5 kg CO₂ verursacht. Aus den Angaben der Mobilitätsumfrage des Jahres 2009 errechnete sich die durchschnittliche CO₂-Emission einer typischen Arbeitswoche von 37,5 kg; für jede Teilstrecke ergab sich ein durchschnittlicher Wert von 4,2 kg emittiertem CO₂. Damit sind die CO₂-Emissionen der arbeitsbedingten Pendelmobilität der UBA-Mitarbeitenden im Vergleich zum Jahr 2009 deutlich gesunken, und zwar um etwa 17 %. Zur Senkung der CO₂-Emissionen haben drei Größen beigetragen: die Verschiebungen im Modal Split, insbesondere die Erhöhung des Radverkehrsanteils, die im Vergleich zu 2009 geringeren Entfernungen und auch die geringeren durchschnittlichen CO₂-Emission der einzelnen Verkehrsmittel (vgl. Johanning 2010; S. 23).

3.4 Gründe für die Nutzung der Verkehrsmittel

Die Nutzung der Verkehrsmittelträger für den Weg zur und von der Arbeit basiert auf den individuellen Entscheidungen der Bediensteten, für die sie ihre eigenen Gründe – abhängig z. B. von der persönlichen Einstellungen und der regionalen Verkehrsanbindung des Arbeits- und des Wohnortes – aufführen.

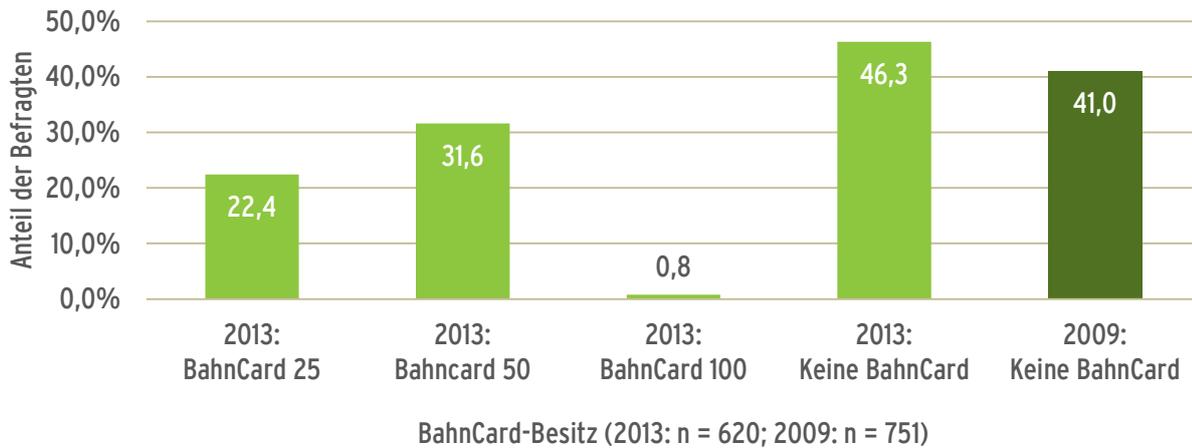
Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes

Befragte, die auf ihren Arbeitswegen auch die öffentlichen Verkehrsmittel nutzen, betonen bei der Begründung ihrer Verkehrsmittelwahl am häufigsten, dass ihnen bei der Nutzung des ÖV der Umweltschutzaspekt wichtig ist (66,2 %). Außerdem bevorzugen 64,3 % der ÖV-Nutzenden das gewählte Verkehrsmittel wegen der dabei empfundenen stressfreien Mobilität. Radfahrenden bzw. der Zufußgehenden ist der Aspekt der Gesundheitsförderung / Fitness bei der Wahl des entsprechenden Verkehrsmittels am wichtigsten (70,6 %). Den Umweltschutzaspekt führen 59,9 % der Befragten im Rad- oder Fußverkehr als Motivationsgrund an.

Für die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel der Deutschen Bahn AG ist sowohl für die Arbeitswege als auch für die Dienstreisen die BahnCard ein attraktives alternatives Angebot. Die befragten Bediensteten im UBA besitzen zu 53,7 % mindestens eine BahnCard, darunter 31,6 % eine BahnCard 50 (vgl. Abbildung 7). In 2009 besaßen dazu im Vergleich 59,0 % der Befragten eine BahnCard; der Anteil der Befragten, die eine BahnCard besitzen ist damit leicht zurückgegangen.

sich dann ein durchschnittlicher CO₂-Ausstoß von 4860g/Weg [Rechnung: (4860g/Woche)/(5 Hinwege + 5 Rückwege)]“ (Johanning 2010; S. 23).

Abbildung 7: BahnCard-Besitz der befragten UBA-Mitarbeitenden im Befragungsjahr 2013 und 2009 (Mehrfachantworten möglich)



Nutzung der Verkehrsmittel des motorisierten Individualverkehrs

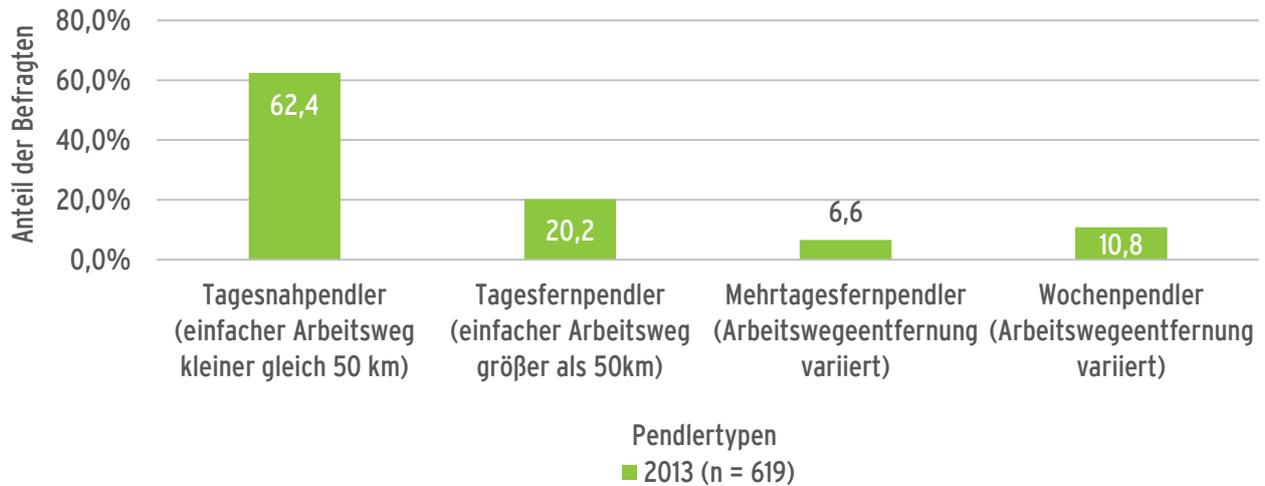
Erwartungsgemäß unterscheidet sich bei den UBA-Beschäftigten die Motivationslage zur Wahl eines Verkehrsmittels des MIV von jener der ÖV-Nutzung. Etwa zwei Drittel der MIV-Nutzenden schätzen die kürzeren Fahrt- bzw. Wegezeiten zu und von der Arbeitsstätte (67,1 %). Die Wahrnehmung ungünstiger Bus- und Bahnanbindungen wird von der Hälfte der MIV-Nutzenden (49,8 %) als Grund für die Verwendung von Verkehrsmitteln des MIV genannt. Neben den hinsichtlich einer kürzeren Wegedauer als ungünstiger wahrgenommenen Kriterien begründen 40,3 % der MIV-Nutzenden ihre Entscheidung, ein Verkehrsmittel des MIV zu nutzen, mit der Möglichkeit, weitere Besorgungen und Einkäufe erledigen zu können. Der am häufigsten genannte Grund, der die MIV-Nutzenden von einem Wechsel auf die Verkehrsmittel des ÖV bzw. des UV abgehalten werden, ist der als zu groß empfundene Zeitaufwand (73,1 %), der mit der Nutzung des ÖV einherginge.

3.5 Pendlertypen und regionale Herkunft der Beschäftigten

Zur Unterscheidung des Pendleraufkommens wurden vier Pendlertypen definiert: die Tagesnahpendler, deren täglicher Arbeitsweg einfach nicht mehr als 50 km⁹ beträgt, die Tagesfernpendler, deren täglicher Arbeitsweg einfach über 50 km misst, die Wochenpendler, die ihren Wohnsitz unter der Woche temporär an den Dienort verlegen, und die Mehrtagesfernpendler, die mehrfach in der Woche zwischen ihrer Wohnung am Wohnort und am Arbeitsort wechseln. Die Identifikation der Pendlertypen erfolgte mit Hilfe der Angaben zu den an einem Tag zurückgelegten Entfernungen für den Hin- und Rückweg zu bzw. von der Arbeit. Entsprechend dieser Definition der Pendlertypen sind 62,4 % der Befragten im UBA Tagesnahpendelnde (vgl. Abbildung 8). Mehr als jeder dritte Befragte hingegen ist Tagesfern-, Mehrtagesfern- oder Wochenpendelnder (37,6 %), darunter sind 20,2 % Tagesfernpendelnde. Für UBA, Gesamt ist im Vergleich zu 2009 der Anteil der Tagesnahpendelnden um 0,9 Prozentpunkte (2009: 61,5 %) und der der Tagesfernpendelnden um 1,1 Prozentpunkte (2009: 19,1 %) gestiegen, dementsprechend ist der Anteil der Anteil der Mehrtagesfern- und Wochenpendelnden leicht gesunken (Mehrtagesfern- und Wochenpendelnde in 2009 zusammengefasst: 19,4 %).

⁹ In der einschlägigen Forschungsliteratur haben sich 50 km als anerkannter Schwellenwert für die Definition von Fernpendlern etabliert (vgl. Kalter 1994; S. 461ff).

Abbildung 8: Pendlertypen für UBA, Gesamt



Im Vergleich zu dem in Abbildung 8 dargestellten Ergebnis für UBA, Gesamt ist der Anteil der Tagesnahpendelnden am Dienstort Dessau-Roßlau deutlich geringer (48,0 %). Entsprechend ist der Anteil der Tagesfern-, Mehrtagesfern- und der Wochenpendelnden dort deutlich erhöht. Dieser Umstand resultiert maßgeblich aus dem Umzug des Hauptsitzes des UBA vom Berliner Bismarckplatz nach Dessau-Roßlau im Jahr 2005. Der gesunkene Anteil an Mehrtagesfern- und Wochenpendelnden geht einher mit den Veränderungen in der regionalen Herkunft der befragten UBA-Mitarbeitenden an den in Tabelle 1 betrachteten Dienstorten Dessau-Roßlau und Berlin, Bismarckplatz. Nach dieser Darstellung haben die Mitarbeitenden insbesondere am Hauptsitz in Dessau-Roßlau ihren Hauptwohnsitz zunehmend im mittelbaren regionalen Umfeld des Dienstortes. Am Dienstort Dessau-Roßlau ist der Anteil der UBA-Mitarbeitenden, die ihren jetzigen Hauptwohnsitz in Berlin gemeldet haben, von 31,6 % auf 27,8 % gesunken (vgl. Tabelle 1). Umgekehrt sind die Anteile der Hauptwohnsitze in Sachsen-Anhalt auf 49,1 % und in Sachsen auf 11,1 % gestiegen. Am Dienstort Berlin, Bismarckplatz geben 2013 79,2 % ihren Hauptwohnsitz in Berlin und 16,7 % in Brandenburg an. Im Jahr 2009 wohnten die dort Beschäftigten noch zu 84,5 % in Berlin und nur zu 11,3 % in Brandenburg.

Tabelle 1: Hauptwohnsitz (Bundesländer) der UBA-Beschäftigten differenziert nach ausgewählten UBA-Dienstorten und den Mobilitätsumfragen¹⁰

Jahr	BW	BY	BE	BB	HB	HH	HE	MV	NI	NW	RP	SN	ST	SH	TH	n
	Zeilenprozente															
	UBA, Gesamt															
2009	0,1	0,3	43,0	9,6	0,3	0,7	3,1	0,1	0,9	0,1	0,3	9,6	30,7	0,1	0,9	737
2013	0,3	0,5	41,4	10,7	-	0,3	1,6	-	1,0	0,3	0,2	9,7	32,5	-	1,5	607
	Dessau-Roßlau¹¹															
2009	-	-	31,6	8,7	0,4	0,8	0,8	-	1,4	0,2	0,2	9,3	45,1	0,2	1,2	494
2013	-	-	27,8	8,9	-	0,5	0,3	-	1,0	0,3	-	11,1	49,1	-	1,0	395
	Berlin, Bismarckplatz															
2009	-	-	84,5	11,3	-	-	-	0,7	-	-	-	1,4	2,1	-	-	142
2013	-	-	79,2	16,7	-	-	-	-	1,0	-	-	-	3,1	-	-	96

3.6 Dienstreisen

3.6.1 Durchgeführte Inlands- und Auslandsdienstreisen

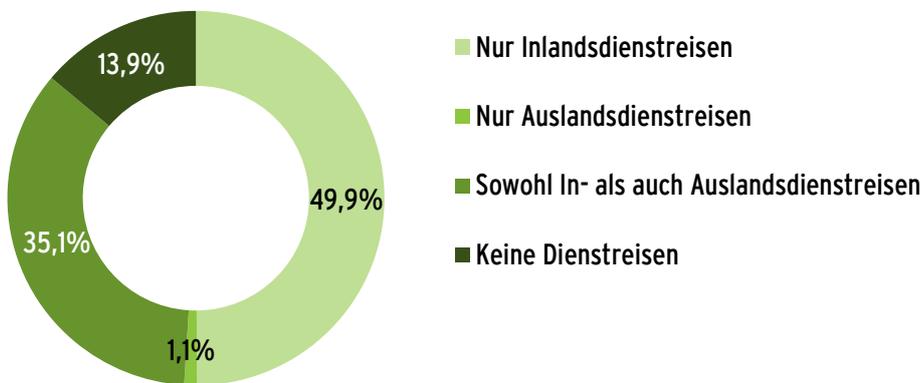
Die Betrachtung des Dienstreiseaufkommens zeigt, dass insgesamt 86,1 % der Befragten im Verlauf eines Jahres mindestens eine Dienstreise unternommen haben (vgl. Abbildung 9). Gegenüber der Erhebung von 2009 entspricht dies einer Zunahme von annähernd zehn Prozentpunkten (2009: 76,3 %). Lediglich 13,9 % der Befragten haben keine Dienstreise gemacht. Lässt man die Nicht-Dienstreisenden außer Acht, tätigen umgerechnet 58,0 % der UBA-Beschäftigten ausschließlich Inlands- und 40,7 % sowohl Inlands- als auch Auslandsdienstreisen.

Neben der generellen Reisetätigkeit machten die befragten UBA-Mitarbeitenden auch genauere Angaben zu ihrer letzten durchgeführten In- und gegebenenfalls auch Auslandsdienstreise, u. a. zur Dauer ihrer letzten Reise. Mehr als die Hälfte aller (letzten) Inlandsdienstreisen (55,5 %) wird innerhalb eines Tages bewältigt. Dieses Ergebnis entspricht annähernd genau dem Wert von 2009 (54,9 %). Insgesamt dauern 94,1 % der beschriebenen Inlandsdienstreisen am UBA nicht länger als drei Tage. Auslandsdienstreisen haben hingegen eine längere Dauer: Ein Viertel der Auslandsdienstreisen (25,7 %) dauerte zwei und jede dritte Auslandsdienstreise (29,8 %) drei Tage. Ein- bis dreitägige Auslandsdienstreisen decken die überwiegende Mehrheit von 61,9 % der letzten Auslandsdienstreisen ab.

¹⁰ Dekodierliste der verwendeten ISO 3166-2-Codes für die deutschen Bundesländer: BW = Baden-Württemberg, BY = Bayern, BE = Berlin, BB = Brandenburg, HB = Bremen, HH = Hamburg, HE = Hessen, MV = Mecklenburg-Vorpommern, NI = Niedersachsen, NW = Nordrhein-Westfalen, RP = Rheinland-Pfalz, SL = Saarland, SN = Sachsen, ST = Sachsen-Anhalt, SH = Schleswig-Holstein, TH = Thüringen. Das Saarland wird in der Tabelle nicht aufgeführt, da dort kein befragter UBA-Mitarbeitender seinen Hauptwohnsitz angibt.

¹¹ Für Dessau-Roßlau werden bei Georgi, Specht & Lärm (2006; S. 7) folgende vergleichbare Werte berichtet: Berlin: 51 %; Sachsen-Anhalt: 27 %; Brandenburg: 12 %; Sachsen: 5 %; Niedersachsen: 2 %, Bremen: 1 %; Baden-Württemberg: 1 %; Nordrhein-Westfalen: 1 %.

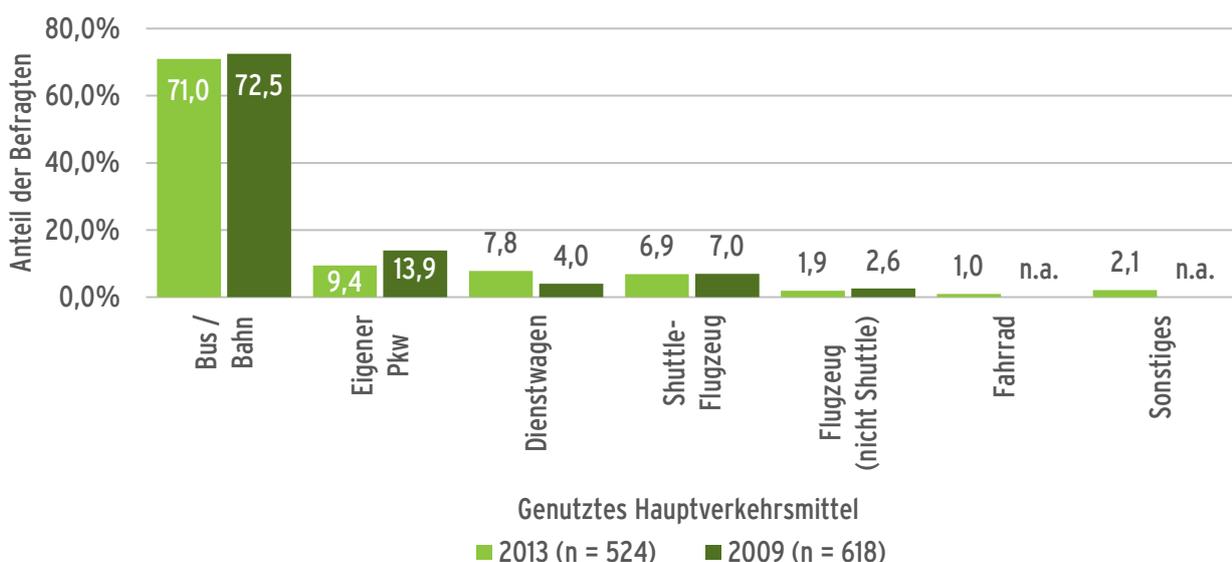
Abbildung 9: Generelles Reiseaufkommen der Befragten pro Jahr für UBA, Gesamt (n = 619), Anteile der Befragten in Prozent (%)



3.6.2 Auf den Dienstreisen verwendete Hauptverkehrsmittel

Im Zusammenhang mit der Abfrage der letzten Inlands- bzw. Auslandsdienstreise wurde auch das dabei genutzte Hauptverkehrsmittel, d. h. jenes Verkehrsmittel, das für die längste Teilstrecke verwendet wurde, abgefragt. Abbildung 10 dokumentiert die Hauptverkehrsmittel für die letzten Inlandsdienstreisen. Die große Mehrheit der letzten Dienstreise wurde mit dem ÖV unternommen (71,0 %) und fast jede zehnte Inlandsdienstreise (9,4 %) erfolgte mit dem eigenen Pkw. Nennenswerte Anteile werden auch noch für einen Dienstwagen der Fahrbereitschaft (7,8 %) und das Shuttle-Flugzeug zwischen Berlin und Bonn (6,9 %) genannt. Innerdeutsche Flüge (ohne den Shuttle) berichten nur zehn Befragte (1,9 %), mit dem Fahrrad waren fünf (1,0 %) unterwegs. Im Vergleich zu 2009 lassen sich nur leichte Unterschiede in der Verkehrsmittelnutzung auf Inlandsdienstreisen erkennen. Die resultierenden Unterschiede sind jedoch aufgrund der im Fragebogen 2013 leicht veränderten Antwortkategorien in den beiden Erhebungen nicht vollständig vergleichbar.

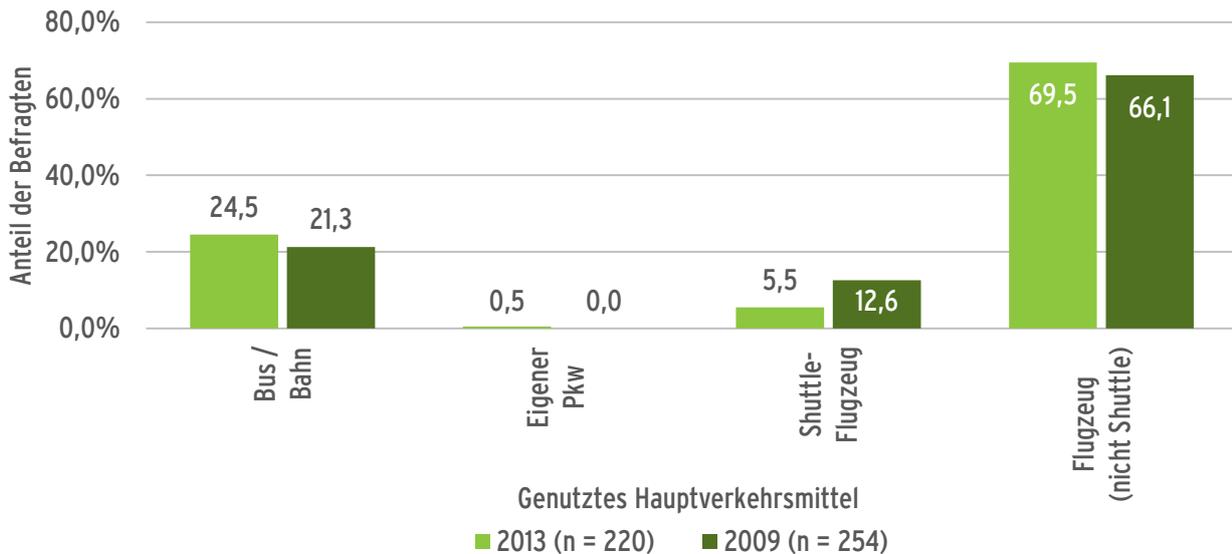
Abbildung 10: Genutztes Hauptverkehrsmittel auf der letzten durchgeführten Inlandsdienstreise



Die letzte Auslandsdienstreise wurde weit überwiegend (69,5 %) mit einem Flugzeug (nicht Shuttle) zurückgelegt. Diese Verkehrsmittelwahl ist aufgrund der hierbei zu überwindenden Entfernungen plausibel. Etwa ein Viertel der Antworten (24,5 %) verweist jedoch auch bei

internationalen Reisen auf die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel (vgl. Abbildung 11). Im Vergleich zu 2009 ist unter den Befragten vor allem die Nutzung des Shuttle-Flugzeugs für Dienstreisen von 12,6 % auf 5,5 % zurückgegangen. Gleichzeitig wurde das Flugzeug, außerhalb des Shuttle-Angebots, häufiger genutzt (69,5 % statt 66,1 %). Während der eigene Pkw bei Auslandsdienstreisen auch weiterhin kaum eine Rolle spielt (0,5 %), ist der Anteil der Befragten, die ihre Auslandsdienstreisen im Bus- bzw. Bahnverkehr bewältigen, im Vergleich zur Mobilitätsbefragung 2009 von 21,3 % auf 25,4 % gestiegen.

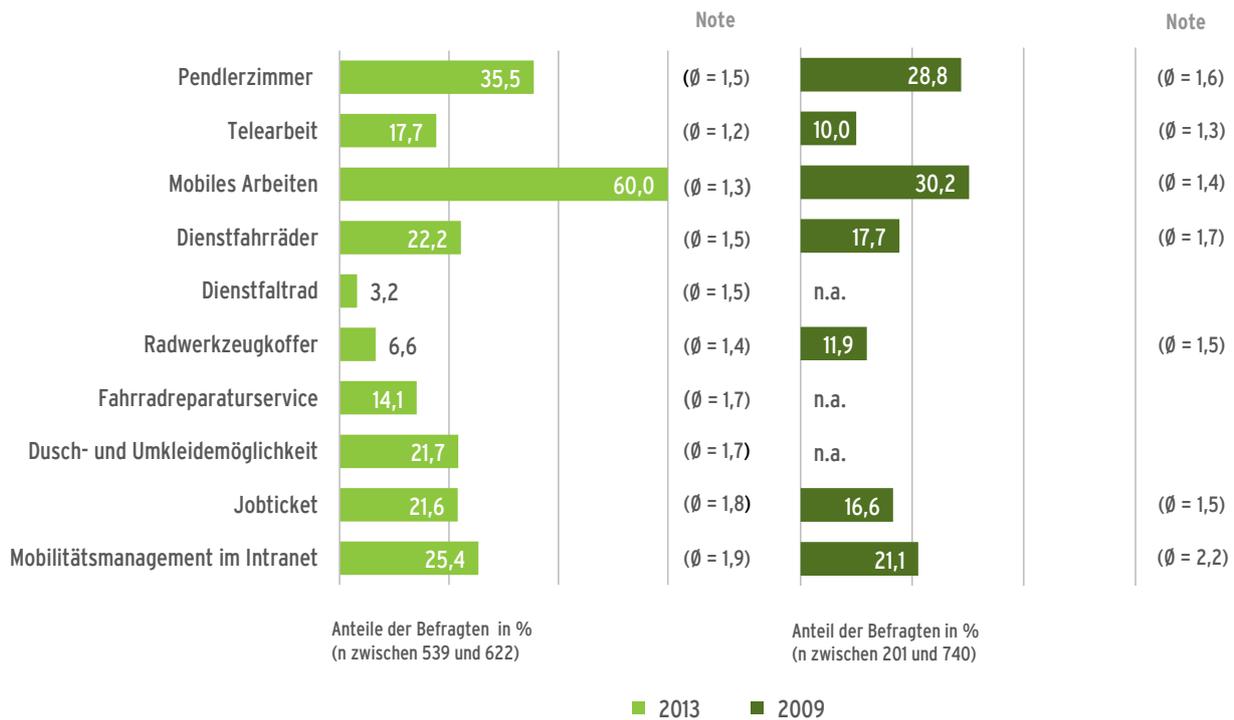
Abbildung 11: Genutztes Hauptverkehrsmittel auf der letzten durchgeführten Auslandsdienstreise



3.7 Bekanntheit, Nutzung und Bewertung der angebotenen Mobilitätsmanagementmaßnahmen

Dem hohen im Berichtsverlauf dokumentierten Mobilitätsaufkommen der Beschäftigten versucht das UBA mit einer Reihe von Mobilitätsmanagementmaßnahmen entgegenzuwirken (vgl. dazu Abbildung 12). Diese sollen einerseits zusätzliche Arbeitswege vermeiden und andererseits auf eine umweltfreundliche Abwicklung der Pendlerstrecken und der Dienstreisen und -gänge hinwirken. Außer für das Jobticket gilt, dass die Bekanntheit aller Mobilitätsmanagementmaßnahmen unter den Befragten im Erhebungsjahr 2013 im Vergleich zu 2009 gestiegen ist. Auch für die Nutzung der Mobilitätsmanagementmaßnahmen gilt, dass sich der Anteil der Nutzenden 2013 gesteigert hat. Gegenüber 2009 ist v. a. die Nutzung des Mobilen Arbeitens (60,0 %) deutlich angestiegen. Angestiegen ist auch die Nutzung des Pendlerzimmers am Standort Berlin, Bismarckplatz (35,5 %) und die Telearbeit (17,7 %). Der Radwerkzeugkoffer hingegen wurde 2013 weniger häufig genutzt (6,6 %). In der Bewertung schneiden alle angebotenen Mobilitätsmanagementmaßnahmen im UBA sehr gut bis gut ab und haben sich 2013 in der Bewertung durch die Befragten gegenüber 2009 verbessert. Lediglich das Jobticket wurde 2013 schlechter bewertet (Notendurchschnitt 1,8).

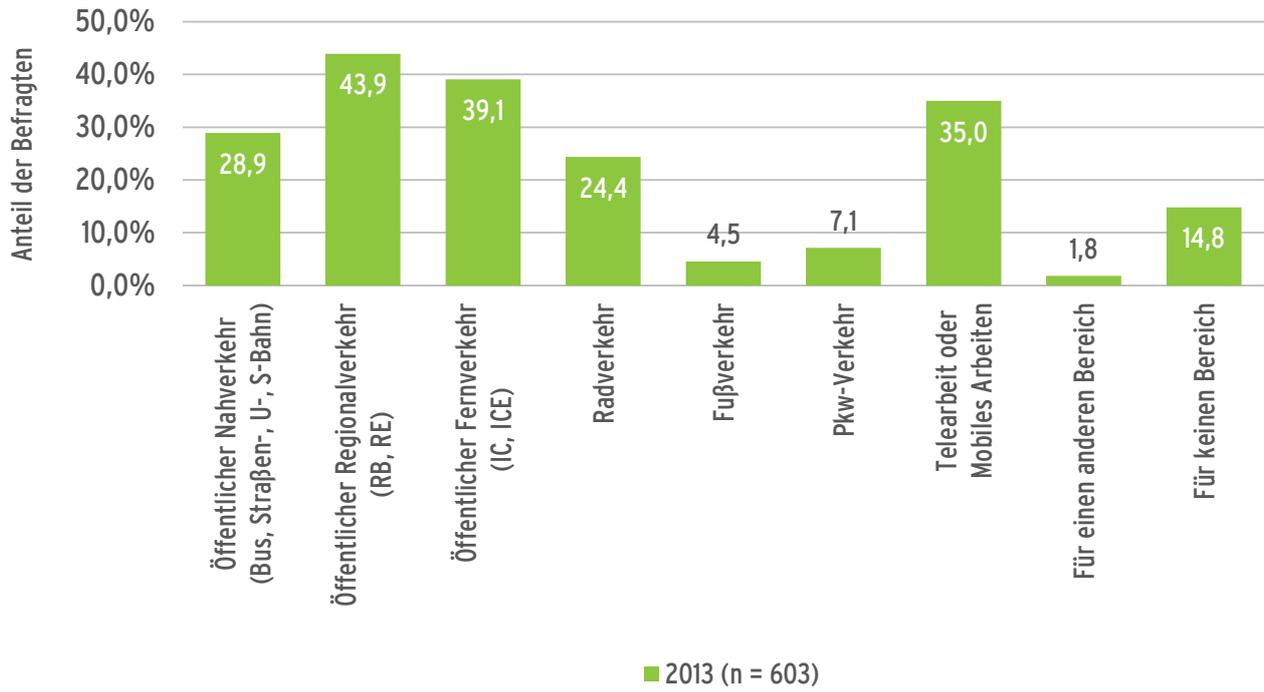
Abbildung 12: Nutzung und Bewertung der angebotenen Mobilitätsmanagementmaßnahmen im UBA



3.8 Verbesserungsbereiche

Ziel der Befragung war es auch, Verbesserungsmöglichkeiten für das UBA-Mobilitätsmanagement von den UBA-Mitarbeitenden zu erfragen. Am häufigsten äußerten die Befragten Verbesserungsmöglichkeiten im UBA-Mobilitätsmanagement für den öffentlichen Regionalverkehr (43,9 %) und den öffentlichen Fernverkehr (39,1 %; vgl. Abbildung 13). Diese betreffen überwiegend die Anbindung des Dessauer Hauptbahnhofes an das Fernverkehrsnetz und eine schnelle RE-Verbindung sowie die Ausstattung der eingesetzten RE-Züge. 35,0 % der Befragten äußerten Verbesserungsmöglichkeiten zur Telearbeit und zum Mobilien Arbeiten; insbesondere merken die Befragten eine bessere technische Ausstattung und eine Ausweitung beider Angebote an. Für 28,9 % der Befragten enthält der öffentliche Nahverkehr, dabei z. B. dessen Zuverlässigkeit insbesondere im Berliner Stadtgebiet, und für 24,4 % der Radverkehr, darunter der Ausbau und die Pflege der Radabstellflächen sowie des Radwegenetzes, noch Verbesserungspotenziale.

Abbildung 13: Bereiche für Verbesserungsmöglichkeiten (Mehrfachantworten möglich)



4 Handlungsempfehlungen

Die offen formulierte Vorschläge und häufig genannte Kritikpunkte der Befragten in den Verbesserungsmöglichkeiten zu den abgefragten UBA-Mobilitätsmanagementmaßnahmen sowie in den generellen Mitteilungsmöglichkeiten bilden die Grundlage der im folgenden aufgeführten Handlungsempfehlungen.

Pendlerzimmer am Standort Berlin, Bismarckplatz

In den Äußerungen zum Pendlerzimmer wird häufig Ausstattung der Arbeitsplätze sowie der technische Zustand der Rechner kritisiert. Zudem bemängeln die Befragten die Knappheit des Angebotes. Angesichts des geäußerten Interesses an den Arbeitsplätzen im Pendlerzimmer ist es deshalb empfehlenswert, den Auslastungsgrad der Pendlerzimmer zu überprüfen, um gegebenenfalls Erweiterungen vorzunehmen. Außerdem sollte die qualitative Ausstattung der bereitgestellten Arbeitsplätze dem aktuellen Stand der Technik und dem Standard der UBA-weiten Softwareausstattung entsprechen, damit der Aufenthalt dort sinnvoll genutzt werden kann.

Mobiles Arbeiten / Telearbeit

Aus den Befragungsergebnissen ist insgesamt die Forderung nach weiteren mobilen Arbeitsplätzen, also Laptops, laut geworden. Dabei sollte der Zugriff über eine geeignete Internetverbindung auf die relevanten Arbeitsdateien auf den UBA-Servern zur Gewährleistung eines effizienten Arbeitens ermöglicht werden. Außerdem sollten für das Mobile Arbeiten praxistaugliche und transparente Regelungen formuliert werden, die dessen Nutzung steuern. In den Äußerungen zum Mobilem Arbeiten ist über die bisherige vermeintlich ungleiche Handhabung durch Vorgesetzte dieser Mobilitätsmanagementmaßnahme Unmut angeklungen. Gleiche Kritikpunkte werden auch über die Maßnahme der Telearbeit geäußert.

Dienstfahrräder

Dem bestehenden Interesse nach zu urteilen, kann die Nutzung der Dienstfahrräder durch eine bessere Instandhaltung und durch eine gute Qualität der Dienstfahrräder ausgebaut werden. Hierzu sollten für die bessere Instandhaltung Personen benannt werden, die zum einen auf Mängel hingewiesen werden können und zum anderen für die Pflege der Fahrräder verantwortlich sind. Auch eine ausreichend gute Qualität hinsichtlich des Gewichts und der Ausstattung der Dienstfahrräder muss gewährleistet werden, damit das Dienstfahrrad eine attraktive Alternative zu anderen Verkehrsmitteln darstellt. Insgesamt sollten auch die Nutzungsregelungen der Dienstfahrräder dahingehend überprüft werden, ob den Interessierten eine Ausleihe über Nacht ermöglicht werden kann.

Radwerkzeugkoffer

Sowohl die Werte für die Nutzung als auch die Bekanntheit des Radwerkzeugkoffers sind verglichen zu den anderen Mobilitätsmanagementmaßnahmen im UBA gering. Zum einen sollte das Konzept der Maßnahme als mobiler Koffer gegen die Alternative eines stationären Reparaturwerkzeugangebots abgewogen werden. Darüber hinaus gilt es, die Ausstattung des Werkzeugkoffers oder eines vergleichbaren stationären Angebotes zu überprüfen.

Verbesserungspotenziale in der Förderung des Radverkehrs

Für die Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs ist ein schwarzes Brett an zentralen Fahrradabstellflächen der einzelnen UBA-Standorte mit Information über angebotene

Maßnahmen (z. B. Ansprechpersonen, Öffnungszeiten usw.) vorstellbar. Eine weitere Empfehlung zur Förderung des Radverkehrs ist neben dem Erhalt und Ausbau des Radwegenetzes die Ausweitung des Angebots an Fahrradabstellflächen. Bei deren Einrichtung sollten aber einige angemahnte Kriterien berücksichtigt werden, darunter die ausreichende Überdachung und die Sicherheit der Fahrradabstellflächen gegen Diebstahl und Vandalismus.

Verbesserungspotenziale für den öffentlichen Verkehr

Eine klare Handlungsempfehlung ergibt sich aus den benannten Verbesserungsmöglichkeiten zum ÖV. Sowohl Befragte an Berliner Dienstorten als auch in Dessau-Roßlau formulieren den Bedarf zum Anschluss des Hauptbahnhofs in Dessau an das Fernverkehrsnetz der Deutschen Bahn AG. Außerdem ist die Einrichtung einer Expressverbindung des Regionalverkehrs von Berlin nach Dessau-Roßlau zu den Stoßzeiten des Arbeitstages denkbar. Für den Dienstort Dessau-Roßlau ist aber in Zukunft nicht nur die Anbindung nach Berlin, sondern auch jene nach Leipzig von Bedeutung, wie die sich entwickelnden Pendlerströme andeuten. Außerdem bietet das Angebot des Jobtickets, verantwortet durch das Bundesverwaltungsamt, Anlass zu Kritik. Hier sollten eine attraktivere Ausgestaltung des Jobtickets durch eine gesteigerte Flexibilität hinsichtlich der Übertragbarkeit und der Fahrradmitnahme bzw. eine Vergünstigung des Angebots geprüft werden.

Verbesserungspotenziale bei Dienstreisen

In den Leitlinien des UBA für Dienstreisen ist deren möglichst umweltverträgliche Abwicklung vermerkt. In Nennungen zu Verbesserungs- und Mitteilungsmöglichkeiten äußern Befragte allerdings, dass aufgrund des höheren Preises der Bahnfahrten ein Flug für manche Dienstreisen alternativlos ist. Die Wertlegung der Kriterien, die für die Wahl eines Verkehrsmittels für Dienstreisen zu Grunde gelegt ist, sollte deshalb geprüft werden, gerade auch weil das UBA als Organisation und viele der Bediensteten persönlich auf die Umweltverträglichkeit ihres Handelns achten.

Quellenverzeichnis

Georgi, Birgit; Specht, Bernhard; Lärm, Franziska (2006): Mobilitätsumfrage im UBA 2006. Dessau-Roßlau: Umweltbundesamt.

[Infas, DLR] infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft; Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt e. V. (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Bonn und Berlin: infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft und Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt.

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

Kalter, Frank (1994): Pendeln statt Migration? Die Wahl und Stabilität von Wohnort-Arbeitsort-Kombinationen. Zeitschrift für Soziologie 23(6), S. 460–476.

Umweltbundesamt (2013): Aktualisierte EMAS-Umwelterklärung 2013 des Umweltbundesamtes. Dessau-Roßlau.