



KOINNO-Praxisbeispiel

Innovatives Projekt aus der öffentlichen Beschaffung

INNOVATIVER PROZESS/STRATEGIE ———— 37

betriebliches Mobilitätsmanagement •
Mobilitätsverhalten • Klimaschutz

Betriebliches Mobilitätsmanagement in einer Bundesbehörde am Beispiel des Umweltbundesamtes

Ausgangssituation

Seit über zehn Jahren ist das Mobilitätsmanagement (MM) im UBA ein wesentlicher Bestandteil des EMAS-Umweltmanagements und im EMAS-Umweltausschuss integriert ist. Es gibt ebenfalls Schnittmengen mit dem Gesundheitsmanagement. Die Leitung des Hauses wird regelmäßig über Aktivitäten und Fortschritte informiert.

Projektziele

Das UBA hat sich konkrete Ziele gesetzt, das umweltverträgliche Mobilitätsverhalten der Beschäftigten zu fördern. Durch gezielte Maßnahmen und Informationen sollen Umweltbelastungen bei den Arbeitswegen und Dienstreisen soweit wie möglich vermieden oder verringert werden. Die Fortschritte werden regelmäßig in der EMAS-Umweltmanagementerklärung dokumentiert und veröffentlicht. In der EMAS-Umwelterklärung 2013 wurden für das Mobilitätsmanagement unter anderem eine Senkung des mobilitätsbedingten CO₂-Ausstoßes und eine Steigerung des Anteils der öffentlichen

Verkehrsmittel des Umweltverbundes an den Arbeitswegen der Beschäftigten als Ziele formuliert.

Vorgehensweise

Bei der Umsetzung der Maßnahmen zur Verbesserung des umweltverträglichen Mobilitätsverhaltens der Beschäftigten bei den Arbeitswegen und Dienstreisen wurden folgende Schwerpunkte gesetzt:

- Verbesserung der Bahnanbindung in Dessau-Roßlau
- Förderung des Radverkehrs durch sichere, überdachte und leicht zugängliche Radabstellanlagen
- Diensträder an mehreren Standorten
- ein Faltrad für Dienstreisen
- regelmäßiger externer Fahrradreparaturservice und
- Beteiligung an der Aktion „Mit dem Rad zur Arbeit“.

Grundlage für die Umsetzung ist ein Maßnahmenplan, der regelmäßig angepasst wird. Bei der Planung und Durchführung von Dienstreisen orientieren sich die Mitarbeitenden im UBA an den UBA-Leitlinien für umweltverträgliche Dienstreisen.

Umsetzung und Wirtschaftlichkeit

Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt mit Unterstützung des Referates Bau und Technik durch das Mobilitätsteam im UBA. Die Mobilitätsbefragungen in den Jahren 2009 und 2013 wurden durch externe Beraterinnen und Berater maßgeblich unterstützt (Beteiligte Institute: RWTH Aachen, ISB – Institut für Stadtbauwesen und Stadtverkehr und Universität Erlangen-Nürnberg, Institut für empirische Sozialforschung – IfeS).

Der Vergleich von Ergebnissen der Mobilitätsbefragungen aus den Jahren 2009 und 2013 zeigt, dass sich durch Verbesserungen beim Angebot des öffentlichen Verkehrs und durch Schwerpunktsetzungen, wie bspw. in der Förderung des Radverkehrs, nachweisbare Verlagerungseffekte im Mobilitätsverhalten erreichen lassen. Den größten Anteil an den Arbeitswegen der UBA-Beschäftigten haben mit zusammengerechnet 69,2 Prozent die öffentlichen Verkehrsmittel sowie der Rad- und Fußverkehr (Umweltverbund). Davon entfallen zusammengefasst 32,4 Prozent auf öffentliche Verkehrsmittel (ÖV) sowie 24,2 Prozent auf den Rad- und 12,6 Prozent auf den Fußverkehr. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (MIV) beträgt im UBA insgesamt 30,7 Prozent und wird dominiert vom Pkw in alleiniger Nutzung (26,2 Prozent).

Laut Statistischem Bundesamt liegt der Anteil der täglichen Arbeitswege bei den Berufspendlern mit Verkehrsmitteln des Umweltverbundes bundesweit nur bei 32 Prozent. Der Radverkehrsanteil liegt bundesweit hingegen gerade mal bei 8,8 Prozent, während er beim UBA um den Faktor 2,7 deutlich darüber liegt.

Die Steigerung des Wegeanteils mit dem Fahrrad bei den täglichen Arbeitswegen gegenüber dem Jahr 2009 um vier Prozentpunkte und eine leichte Steigerung des Anteils am öffentlichen Verkehr hat zu einer Minderung der verkehrsbedingten Umweltbelastungen geführt. Neben den kürzeren Wegen und einer Verbesserung der Fahrzeugtechnologie hat dies in der Summe zu einer Reduktion der CO₂-Emissionen pro Mitarbeiter von 17 Prozent geführt.

Für Dienstreisen im Inland wählten 71,0 Prozent der befragten Mitarbeitenden im UBA öffentliche Verkehrsmittel, wie die Bahn. Erst mit großem Abstand folgten andere Verkehrsmittel: 9,4 Prozent nutzten den eigenen Pkw, 7,8 Prozent den Dienstwagen, 6,9 Prozent das Shuttle-Flugzeug zwischen Berlin und Bonn und 1,9 Prozent andere Flugangebote. Der CO₂-Ausstoß durch nicht vermeidbare Dienstreisen per Flugzeug und Pkw wird durch die Förderung anspruchsvoller Klimaschutzprojekte kompensiert.

Fazit

Um Veränderungen beim Mobilitätsverhalten zu erreichen, braucht es einen langen Atem und ein engagiertes Team. Dies erfordert personelle Kapazitäten und ein Budget für die regelmäßigen Befragungen. Für Beschaffungsmaßnahmen sowie den Bau und die Erweiterung von Radabstellanlagen und andere Maßnahmen sind frühzeitig Gelder einzuplanen. Mobilitätsmanagement funktioniert am besten, wenn es auf Dauer angelegt und in die institutionellen Organisationsstrukturen eingebunden ist.

Stand: April 2018

Impressum

Herausgeber:
Bundesministerium für
Wirtschaft und Energie
(BMWi)
10115 Berlin
www.bmwi.de

Bildnachweis:
© vectorfusionart
(fotolia.com)

Redaktion:
Bundesverband Materialwirtschaft,
Einkauf und Logistik e.V. (BME)
Frankfurter Straße 27
D-65760 Eschborn
www.bme.de

Umsetzung:
www.waldmann-gestaltung.de

Ansprechpartner und Kontakt

Umweltbundesamt (UBA) Fachgebiet I 3.1 – Umwelt und Verkehr
Wörlitzer Platz 1, 06844 Dessau-Roßlau
Michael Bölke, Leiter des Mobilitätsteams
Tel: 0340 / 2103 2266
E-Mail: michael.boelke@uba.de

Weitere Praxisbeispiele unter: www.koinno-bmwi.de