

TEXTE

31/2010

# Mobilitätsumfrage des Umweltbundesamtes 2009

Aktualisierung und Modifizierung der Mobilitäts-  
umfrage aus dem Jahr 2006  
Kurzfassung



**Mobilitätsumfrage des  
Umweltbundesamtes 2009  
Aktualisierung und Modifizierung der  
Mobilitätsumfrage aus dem Jahr 2006  
Kurzfassung**

von  
**Katja Johäning**  
RWTH Aachen, Lehrstuhl und Institut für  
Stadtbauwesen und Stadtverkehr  
  
Im Auftrag des Umweltbundesamtes

**UMWELTBUNDESAMT**

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

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

Redaktion: Fachgebiet I 3.1 Umwelt und Verkehr  
Michael Bölke

Dessau-Roßlau, Mai 2010

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b>Ausgangslage .....</b>	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Auswertungsergebnisse .....</b>	<b>1</b>
2.1	Struktur der Befragungsteilnehmer.....	1
2.2	Erkenntnisse zu den Arbeitswegen .....	2
2.2.1	Länge und Dauer des Arbeitsweges.....	2
2.2.2	Modal-Split.....	4
2.2.3	CO <sub>2</sub> -Emissionen.....	6
2.2.4	Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV) .....	7
2.2.5	Nutzung des Pkw bzw. des Motorrades.....	8
2.2.6	Gründe der Verkehrsmittelwahl .....	8
2.3	Erkenntnisse zu den Dienstreisen .....	9
2.4	Erkenntnisse zu einzelnen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen .....	10
2.4.1	Vorhandene Maßnahmen .....	10
2.4.2	Mögliche neue Maßnahmen .....	12
2.5	Erkenntnisse zu den Verbesserungspotenzialen .....	14
2.6	Zusammenfassung der Auswertungsergebnisse .....	16
<b>3</b>	<b>Handlungsempfehlungen.....</b>	<b>18</b>

## 1 Ausgangslage

Im Rahmen der Fortschreibung des betrieblichen Mobilitätsmanagements und der Zielsetzung, die negativen verkehrsbedingten Umweltauswirkungen weiter zu verringern, plante das UBA im Frühjahr 2009 eine erneute Durchführung der Mobilitätsumfrage. Mit Hilfe der neuen Befragungsergebnissen soll die Ausrichtung des betrieblichen Mobilitätskonzeptes an aktuelle Zielsetzungen angepasst werden.

Vor dem Hintergrund der erfolgten Umsetzung verschiedener Maßnahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements und der geänderten Rahmenbedingungen (z. B. Wegfall des Trennungsgeldes, Änderungen im Fahrplanangebot der öffentlichen Verkehrsunternehmen) wurde der vorliegende Fragebogen aus dem Jahr 2006 inhaltlich überarbeitet, so dass neben einem Vergleich der beiden Befragungsergebnisse auch die Wirksamkeit der bisherigen Maßnahmen und das Interesse nach neuen Maßnahmen analysiert werden konnte. Des Weiteren bestand der Wunsch, das Mobilitätsverhalten bzgl. der Dienstreisen differenzierter zu betrachten, da hierzu in der ersten Befragung lediglich die Anzahl der anfallenden Dienstreisen im Jahr erfasst wurde.

Um eine möglichst hohe Teilnehmerquote zu erreichen, wurde die eigentliche Befragung durch eine Informationskampagne ergänzt. Die Mitarbeiter des UBA wurden kontinuierlich, d. h. vor Beginn, während und auch nach der Befragung, über den Hintergrund, die Ziele und abschließend auch über die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung informiert. Die Information erfolgte durch eine Vortagsveranstaltung sowie über Flyer und Plakate und den entsprechenden Hinweisen im Intranet.

## 2 Auswertungsergebnisse

### 2.1 Struktur der Befragungsteilnehmer

Insgesamt haben sich 814 Mitarbeiter an der Mobilitätsumfrage 2009 beteiligt (59% der Gesamtbeschäftigungszahl). Im Vergleich dazu haben im Sommer 2006 57% der Gesamtbelegschaft (728 Mitarbeiter) teilgenommen. In beiden Jahren ist der erreichte Rücklauf ein sehr gutes Ergebnis und deutet auf ein hohes Interesse der Mitarbeiter am Thema hin.

Bezogen auf die dienststellenbezogene Mitarbeiterzahl verzeichnet Berlin Bismarckplatz die höchste Beteiligungsquote (90,9%)<sup>1</sup>. Auch von den Standorten Dessau-Roßlau, Berlin Marienfelde und Berlin Corrensplatz haben viele Mitarbeiter an der Be-

---

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

fragung teilgenommen (69,8%, 68,9% und 64,2%). Die niedrigste Quote mit 35,0% zeigen die Messstellen (vgl. Abb. 1).

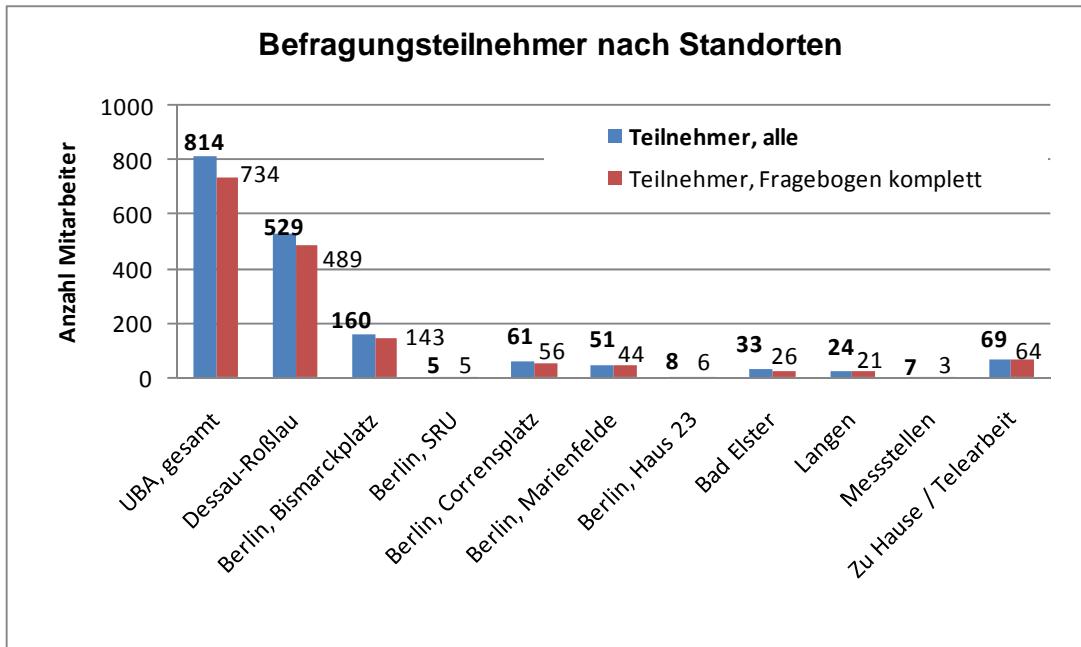


Abb. 1: Beteiligungsquote differenziert nach Dienststandorten

Die Altersgruppen 30-39 Jahre, 40-49 Jahre sowie 50-59 Jahre haben sich nahezu gleich an der Befragung beteiligt. Lediglich die jüngeren und älteren Mitarbeiter weisen eine geringere Beteiligung auf.

Analog zur Mobilitätsumfrage 2006 haben sich die Beschäftigungsgruppen wieder im Wesentlichen proportional zu ihrem Anteil an der Belegschaft beteiligt. In Langen und an den Messstellen haben sich die Tarifbeschäftigte unterdurchschnittlich, dagegen die Auszubildenden überdurchschnittlich beteiligt.

Die Geschlechtergruppen haben sich ebenfalls nahezu analog zu ihren Anteilen an der Belegschaft beteiligt. Am Standort Berlin Haus 23 haben sich die Frauen stark unterdurchschnittlich und in Langen überdurchschnittlich beteiligt.

Bzgl. der Beschäftigungsgruppen Vollzeit und Teilzeit sind keine großen Auffälligkeiten zu erkennen. Die Verteilung der beiden Gruppen unter den Teilnehmern korrespondiert weitestgehend zur Verteilung in der Gesamtbelegschaft.

Bis auf den Berliner Standort Haus 23 haben sich an allen Standorten die unbefristeten Mitarbeiter stark unterdurchschnittlich bzw. die befristeten Mitarbeiter stark überdurchschnittlich an der Befragung beteiligt.

## 2.2 Erkenntnisse zu den Arbeitswegen

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

### 2.2.1 Länge und Dauer des Arbeitsweges

Die Mehrheit der befragten Mitarbeiter hat den Hauptwohnsitz im gleichen Bundesland, in dem sich auch der zugehörige Dienststandort befindet. Dies trifft vor allem auf

die Berliner Standorte zu. So kommen 84,5% der befragten Mitarbeiter vom Bismarckplatz aus Berlin (120 von 142 Personen), am Corrensplatz sind es 83,9% (47 von 56 Personen) und in Marienfelde sogar 91,4% der Mitarbeiter (35 von 43 Personen). Im Vergleich dazu haben in Dessau-Roßlau lediglich 45,1% der befragten Mitarbeiter ihren Hauptwohnsitz in Sachsen-Anhalt (223 von 494 Personen). 215 der 494 Dessauer Mitarbeiter (43,5%) wohnen in der Postleitzahlregion „06“ (Halle, Dessau-Roßlau, Quedlingburg, Zeitz), davon leben 144 Personen (29,1%) in Dessau-Roßlau selbst.

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

### **Wegentfernung**

Die UBA-Mitarbeiter legen heute durchschnittlich 37,5 km pro Arbeitsweg zurück (einfache Entfernung). Im Jahr 2006 lag der durchschnittliche Arbeitsweg noch bei 41 km. Es lässt sich vermuten, dass sich die Verkürzung des Arbeitsweges evtl. durch eine Verringerung der Wochenpendlerzahlen aufgrund des Wegfalls der Trennungsgeldzahlungen oder der Fernpendler aufgrund von gestiegenen Mobilitätskosten begründen lässt. In der aktuellen Befragung lassen sich 152 Mitarbeiter als Wochenpendler und 149 Mitarbeiter als tägliche Fernpendler (Arbeitsweg länger als 50 km) identifizieren.

Zwischen den einzelnen Dienststandorten sind teilweise deutliche Unterschiede bzgl. der Wegelängen zu erkennen. Insgesamt schwanken die einfachen Wegstrecken zwischen 500 m und 600 km. An den Standorten Berlin Bismarckplatz, Berlin Marienfelde, Bad Elster und Langen übernehmen die Wege zwischen 10 km und 50 km den größten Anteil. In Dessau-Roßlau dagegen umfassen die meisten Wege weniger als 3 km (43,7%) und können gut zu Fuß oder mit dem Rad zurück gelegt werden. Andererseits ist der Anteil der Wege über 50 km in Dessau-Roßlau ebenfalls hoch (32,3%). Dies bedeutet, dass die Mitarbeiter an den Dienststandorten Bismarckplatz, Marienfelde, Bad Elster und Langen im weiteren Umfeld ihres Arbeitsplatzes wohnen, während die Mitarbeiter vom Standort Dessau-Roßlau entweder unmittelbar am Arbeitsstandort oder weiter entfernt wohnen. Diese beiden Extreme lassen sich durch eine erhöhte Anzahl an täglichen Fernpendlern bzw. Wochenpendler am Dienststandort Dessau-Roßlau begründen, was auch in der Verteilung der langen Wege über den Wochenverlauf gut zu erkennen ist. Die Anteile an sehr langen Wegen sind während der Woche geringer und am Wochenanfang und Wochenende höher.

### **Wegedauer**

So wie im Jahr 2006 benötigen die Mitarbeiter des UBA auch für den heutigen Arbeitsweg durchschnittlich 46,6 min, obwohl sich die durchschnittliche Länge des Arbeitsweges verkürzt hat. Im Vergleich zu 2006 gibt es heute ggf. weniger Wochenend- und Fernpendler, aber längere Reisezeiten der noch existierenden Pendler.

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

Aufgrund der starken Schwankungen der Wegentferungen im Wochenverlauf am Standort Dessau-Roßlau, ist der Anteil der kurzweiligen Wege in der Mitte der Arbeitswoche am höchsten und der längeren Wege am Beginn und am Ende der Arbeitswoche.

### 2.2.2 Modal-Split

Der Großteil der Arbeitswege (67,4%) wird mit den Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (öffentliche Verkehrsmittel, Fahrrad, zu Fuß) zurückgelegt (vgl. Abb. 2) und 32,6% mit einem motorisierten Individualverkehrsmittel (Pkw oder Motorrad).

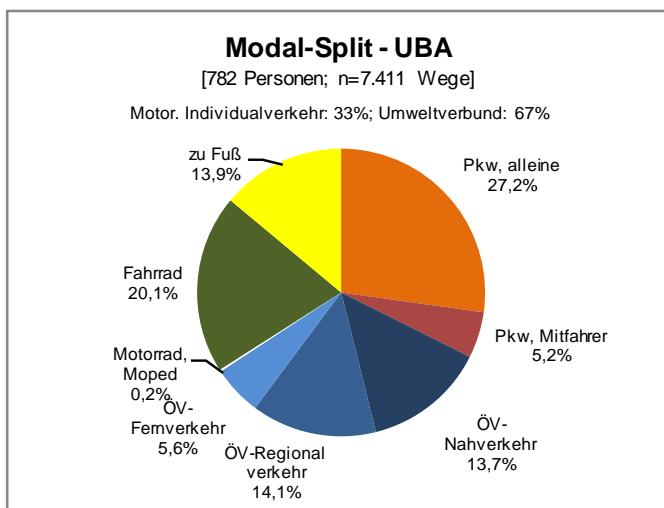


Abb. 2: Modal-Split, UBA gesamt

Differenziert nach den einzelnen Dienststandorten lassen sich hier deutliche Unterschiede erkennen (vgl. Abb. 3). Bis auf die Standorte Langen und Berlin Marienfelde sind die Anteile der nichtmotorisierten Wege relativ hoch. Dessau-Roßlau und Bad Elster zeigen hier mit 39,1% bzw. 34,2% die höchsten Werte, Langen und Marienfelde mit 5,9% bzw. 14,0% eher geringe Werte. Auffällig ist, dass die Berliner Standorte Corrensplatz und Marienfelde sowie der Standort Langen nur sehr geringe bzw. keine Fußgängeranteile aufweisen. Auch der Fußgängeranteil vom Bismarckplatz ist nur geringfügig höher. Dies begründet sich durch eine relativ geringe Anzahl an Arbeitswegen bis zu einer Entfernung von 1,5 km.

Im Vergleich zu den anderen Dienststellen, wird der öffentliche Verkehr am Berliner Bismarckplatz am häufigsten genutzt, wobei an den Standorten Berlin Corrensplatz, Berlin Marienfelde und Dessau-Roßlau die Anteile ebenfalls hoch sind. Diesbezüglich ist auffällig, dass in Dessau-Roßlau relativ wenige Fahrten mit dem öffentlichen Nahverkehr, jedoch vergleichsweise viele Fahrten mit dem öffentlichen Regional- und Fernverkehr durchgeführt werden.

Der Anteil der Pkw-Wege (als Fahrer oder in einer Fahrgemeinschaft) ist mit deutlichem Abstand in Langen und Bad Elster am höchsten (71,3% bzw. 59,4%) und in Dessau-Roßlau sowie am Bismarckplatz in Berlin am niedrigsten (29,4% bzw. 29,3%). In Bezug auf Dessau-Roßlau lässt sich vermuten, dass für längere Wege vermehrt der öffentliche Fernverkehr genutzt wird, da hier der Anteil der Pkw-Alleine-Fahrer relativ niedrig (23,6%) und zeitgleich der öffentliche Fernverkehrsanteil vergleichsweise hoch ist (8,4%).

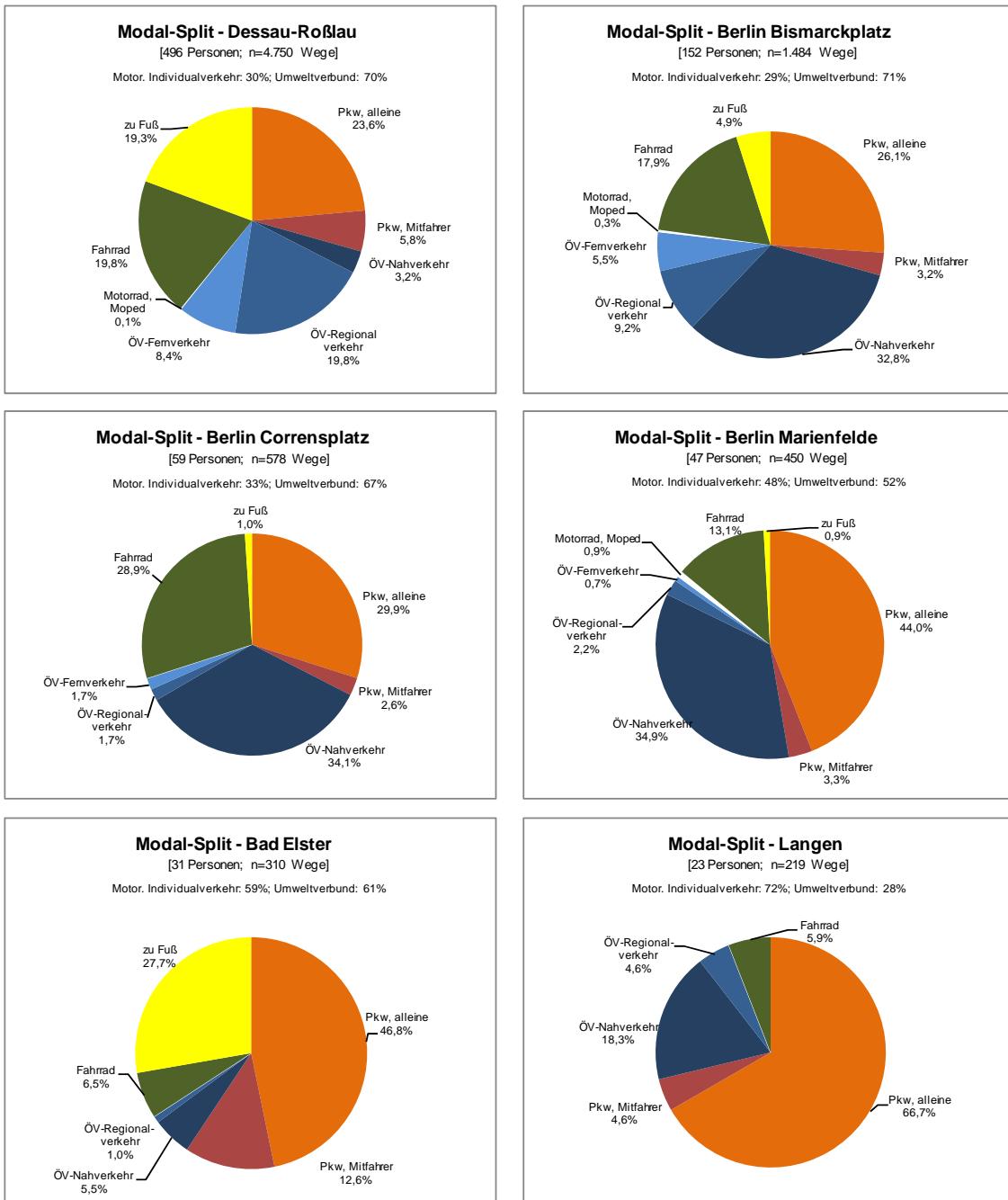


Abb. 3: Modal-Split differenziert nach Dienststandorten

Analog zur Wegentfernung und Wegedauer sind in Bezug auf die Verkehrsmittelwahl am Standort Dessau-Roßlau die Unterschiede zwischen Wochenanfang bzw. -ende und der Wochenmitte zu erkennen. Während innerhalb der Woche die Verkehrsmittel Fahrrad und zu Fuß stark vertreten sind, zeigt der öffentliche Verkehr seine Spitzen

am Anfang der Woche (Hinweg) und am Ende der Woche (Rückweg). Dieses Ergebnis macht erneut deutlich, dass viele Mitarbeiter am Standort Dessau-Roßlau Wochenpendler sind.

Die Gegenüberstellung der Ergebnisse aus der Mobilitätsumfrage 2006 und 2009 bzgl. des Modal-Splits lässt erkennen, dass sich die Verkehrsmittelwahl nicht an allen Dienststandorten wesentlich geändert hat (vgl. Tab. 1). Der Standort Berlin Corrensplatz zeigt nahezu identische Werte. Im Gegensatz dazu sind am Standort Berlin Marienfelde die größten Unterschiede zu verzeichnen. Hier sind die Anteile bzgl. des Rad- und Fußverkehrs deutlich gesunken, gleichzeitig hat der Anteil des öffentlichen Verkehrs stark und der Pkw-Anteil (Alleine-Fahrer und Mitfahrer) leicht zugenommen. Auch an den Standorten Berlin Bismarckplatz, Bad Elster und Langen werden heute mehr Wege mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt als noch im Jahr 2006. In Dessau-Roßlau hat sich dagegen die Nutzung des öffentlichen Verkehrs reduziert, gleichzeitig sind die Fahrgemeinschaftsfahrten gestiegen.

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

Tab. 1: Gegenüberstellung der Modal-Split-Anteile (detailliert) aus den Jahren 2006 und 2009 differenziert nach Dienststandorten

### 2.2.3 CO<sub>2</sub>-Emissionen

Auf Basis der Angaben der genutzten Verkehrsmittel und der Wegelängen kann in Bezug auf die Arbeitswege die durchschnittlich ausgestoßene Menge an Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) pro Mitarbeiter berechnet werden<sup>2</sup>.

Im Durchschnitt produziert jeder UBA-Mitarbeiter im Verlauf einer Arbeitswoche auf Grundlage seiner Verkehrsmittelwahl und der Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsstandort 37,5 kg CO<sub>2</sub> (vgl. Abb. 4)<sup>3</sup>. Bezogen auf die einfache Strecke des Ar-

<sup>2</sup> Zur Berechnung werden Emissionswerte verwendet, die die Emissionen zur Erzeugung der Energieträger wie z. B. Strom, Benzin oder Diesel berücksichtigen. Folgende Werte (Einheit g/Pers.-km) werden verwendet: Pkw, alleine 216; Pkw, Fahrgemeinschaft (2 Pers.) 108; Motorrad 97; öffentl. Nahverkehr 81; öffentl. Regionalverkehr 95; öffentl. Fernverkehr 52; Fahrrad und zu Fuß 0.

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

beitsweges ergibt sich ein durchschnittlicher Wert von 4,2 kg CO<sub>2</sub>. Dabei lassen sich hinsichtlich der verschiedenen UBA-Dienststandorte deutliche Unterschiede erkennen. Während der Standort Dessau-Roßlau die höchsten Werte aufweist, sind in Bezug auf den Berliner Standort SRU die geringsten Werte zu erkennen.

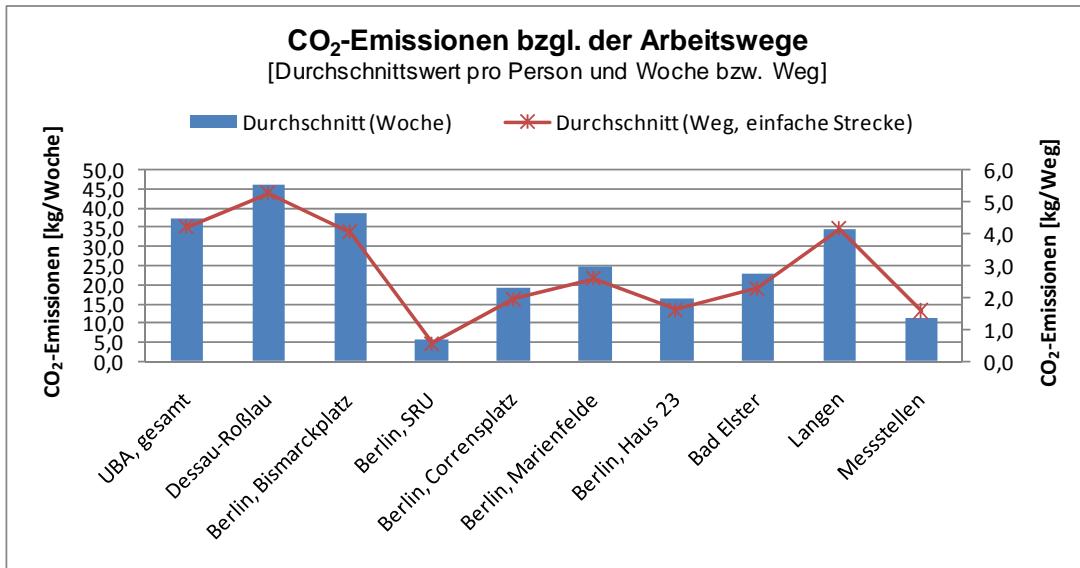


Abb. 4: CO<sub>2</sub>-Emissionen bzgl. der Arbeitswege differenziert nach Dienststandorten

## 2.2.4 Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV)

Der Großteil der insgesamt 333 ÖV-Nutzer<sup>4</sup> geht zu Fuß zur Haltestelle bzw. von der Haltestelle zum Zielort oder nimmt für diese Wege das Fahrrad, lediglich ein geringer Anteil fährt mit dem Pkw zur Abfahrtshaltestelle. Rund 50% (165 von 333 Personen) der ÖV-Nutzer haben eine Direktverbindung, wohingegen 32,4% (108 von 333 Personen) einmal und 18,0% (60 von 333 Personen) mehr als einmal umsteigen müssen.

Rund 60% der befragten UBA-Mitarbeiter (441 von 751 Personen) besitzen eine Bahncard, 9 Personen besitzen sogar zwei Karten (Bahncard 25 und Bahncard 50). Insgesamt ist die Verfügbarkeit von Bahncard 25 (28,1%; 211 von 751 Personen) und Bahncard 50 (31,0%; 233 von 751 Personen) nahezu ausgeglichen. Lediglich 6 Personen besitzen eine Bahncard 100. Eine differenzierte Betrachtung nach ÖV-Nutzern und Pkw-/Motorrad-Fahrern<sup>5</sup> lässt erkennen, dass ÖV-Nutzer einen höheren „Bahncard 50“-Anteil aufweisen (ÖV-Nutzer: 44,9%; Pkw-/Motorrad-Fahrer: 12,3%). Im Gegensatz dazu ist der Anteil derer, die keine Bahncard besitzen, niedriger (ÖV-Nutzer: 27,4%; Pkw-/Motorrad-Fahrer: 63,0%).

Den höchsten Anteil an Bahncard-Besitzern zeigt Dessau-Roßlau (66,8%; 334 von 500 Personen), hier ist auch der Anteil der Bahncard 50 am höchsten (39,0%; 195 von

<sup>4</sup> ÖV-Nutzer bedeutet hier, dass die Person mindestens einmal im Verlauf ihrer Arbeitswoche den öffentlichen Verkehr als Verkehrsmittel für den Arbeitsweg (Hin- oder Rückweg) angegeben hat. Diese Definition gilt für den gesamten Textabschnitt bzgl. der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.

<sup>5</sup> Analog zu den ÖV-Nutzern sind auch die Pkw-/Motorrad-Fahrer definiert. Die Personen in der Gruppe der PKW-/Motorrad-Fahrer haben mindestens einmal im Verlauf ihrer Arbeitswoche den Pkw (alleine) oder das Motorrad als Verkehrsmittel für den Arbeitsweg (Hin- oder Rückweg) angegeben. Diese Definition gilt für den gesamten Textabschnitt bzgl. der Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel.

500 Personen). Des Weiteren sind nahezu alle Jobtickets der DB AG dem Dienststandort Dessau-Roßlau zuzuordnen, was ein erneuter Hinweis auf den hohen Anteil an Fernpendlern ist (59 von 66 Jobtickets).

### **2.2.5 Nutzung des Pkw bzw. des Motorrades**

Der Großteil der befragten Mitarbeiter besitzt einen Pkw-Führerschein (93,3%; 701 von 751 Mitarbeitern) und hat einen Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung (67,1%; 504 von 751 Mitarbeitern). In Bezug auf die einzelnen Dienststellen sind kaum Unterschiede zu erkennen.

62 von 782 Personen (7,9%) nutzen bereits heute mindestens einmal in der Woche eine Fahrgemeinschaft für den Arbeitsweg. Der Großteil stammt dabei aus Dessau-Roßlau (47 von 62 Personen). Auch der Großteil der befragten Mitarbeiter, die sich positiv zum Interesse an einer Fahrgemeinschaft geäußert haben (39,7%; 100 von 252 Personen), arbeiten am Standort Dessau-Roßlau. Mehr als die Hälfte (60,2%; 151 von 252 Personen) lehnen jedoch diese Möglichkeit ab. Als Hauptgrund wurde die Einschränkung der Unabhängigkeit und der Flexibilität genannt.

Mitarbeiter, die häufig mit dem Pkw zur Arbeit fahren, kennen dennoch die Fahrtzeiten im öffentlichen Verkehr. Lediglich 24 von 293 Personen (8,2%) konnten hierzu keine Angabe machen, davon fahren jedoch 20 Personen ausschließlich mit dem Pkw zur Arbeit und wieder nach Hause.

Bei ca. 80% der befragten Pkw-Nutzern (217 von 267 Personen) weist die akzeptable Fahrtzeit einen niedrigeren Wert auf als die angegebene vorhandene Fahrtzeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln (mittlere Abweichung 40 min). Dies trifft vor allem auf den Dienststandort Dessau-Roßlau zu. Bei 50 von 267 Personen (18,7%) ist die akzeptable Fahrtzeit größer oder gleich der angegebenen Fahrtzeit. Obwohl in diesen Fällen zu lange Fahrtzeiten im öffentlichen Verkehr kein ausschlaggebender Grund für die Nichtnutzung sein können, wird dennoch „zu großer Zeitaufwand“ von 18 Personen als wesentlicher Grund für die Nutzung des Pkw bzw. Motorrades genannt. Dieser Widerspruch lässt ein weitverbreitetes gesellschaftliches Vorurteil der Pkw- bzw. Motorrad-Nutzer als Gegenargument für die Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel vermuten.

172 von 291 Personen (59,1%) signalisierten eine Umsteigebereitschaft vom Pkw auf den öffentlichen Verkehr bei einer vergleichbaren Reisezeit zwischen Pkw und Bahn. Der Großteil bevorzugt dabei eine schnelle Direktverbindung mit dem Regionalexpress (78,5%; 135 von 172 Personen). Auch bei der Mitteilungsmöglichkeit am Ende des Fragebogens haben sich 35 Personen explizit zu einer Verbesserung der Bahnverbindung zwischen Berlin und Dessau-Roßlau geäußert. Insgesamt wünschen sich 11 der 35 Personen konkret einen Anschluss des Bahnhofes in Dessau-Roßlau an das Fernbahnnetz, d. h. die Nutzungsmöglichkeit eines IC- oder sogar eines ICE-Zuges. Die restlichen Personen sprechen nur generell von einer schnelleren oder besseren Verbindung bzw. von der Verbesserung der Umsteigebeziehungen.

### **2.2.6 Gründe der Verkehrsmittelwahl**

Bezüglich der Verkehrsmittelwahl der Mitarbeiter des Umweltbundesamtes lassen sich deutlich die Hauptgründe für jedes Verkehrsmittel erkennen. Während der Pkw, alleine oder als Mitfahrer, im Wesentlichen aufgrund der Fahrzeit und ungünstiger Bus-/Bahn-

Anbindungen genutzt wird, kommt bei allen anderen Verkehrsmitteln der Umweltschutzaspekt sowie die stressfreie Fahrt zum Tragen.

Wie schon 2006 ist auch im Jahr 2009 der Hauptgrund der Pkw-Nutzer für die Nichtnutzung der öffentlichen Verkehrsmittel der große Zeitaufwand für die Fahrten mit den öffentlichen Verkehrsmitteln. Eine unzureichende Anbindung des Wohn- oder des Arbeitsstandortes an das öffentliche Verkehrsnetz und die eingeschränkte Flexibilität werden nahezu gleichwertig als weiterer Ablehnungsgrund genannt. Die Nennungen „ungünstige Anschlussfahrten“, die 2006 in Bad Elster, Dessau-Roßlau und an den Messstellen auffällig waren, fallen in der aktuellen Befragung kaum ins Gewicht. Hierauf fielen nur 18,6% (56 von 291 Personen) der Antworten und 7,6% (56 von 708 Nennungen) der Gesamtzahl der Befragten aus.

## 2.3 Erkenntnisse zu den Dienstreisen

Die Auswertungsergebnisse zum Thema „Dienstreisen“ zeigen, dass nahezu ein Viertel der Befragten (193 Personen, 23,7% von 813 Personen) keine Dienstreisen und im Gegensatz dazu drei Viertel (620 Personen; 76,3% von 813 Personen) mindestens eine Dienstreise im Verlauf eines Jahres unternehmen (vgl. Abb. 5). Von den dienstreisenden Mitarbeitern tätigen 59,2% (367 von 620 Personen) ausschließlich Inlandsdienstreisen und 40,6% (252 von 620 Personen) sowohl Inlands- als auch Auslandsdienstreisen. Lediglich eine Person unternimmt ausschließlich Auslandsdienstreisen.

Differenziert nach den Dienststandorten wird deutlich, dass der Großteil der Dienstreisenden am Standort Dessau-Roßlau (67,6%; 419 von 620 Personen) arbeitet. Im Gegensatz dazu sind an den Berliner Standorten SRU und Haus 23 sowie an den Messstellen nahezu keine dienstreisenden Mitarbeiter vorhanden.

Bezogen auf das gesamte UBA ist ein dienstreisender Mitarbeiter im Durchschnitt 11,98 Tage im Jahr für Inlandsdienstreisen und 7,07 Tage im Jahr für Auslandsdienstreisen unterwegs. Der Großteil der Dienstreisen wird dazu über das Travel Management des Bundes gebucht.

Während der Großteil der Inlandsdienstreisen im Vergleich zu Auslandsdienstreisen pro Reise nur einen Tag zur Abwicklung (54,9%; 301 von 548 Antworten) in Anspruch nimmt, dauern 48% der Auslandsdienstreisen durch größere Reiseentferungen und längere An- und Abreisezeiten rund 3 bis 4 Tage (47,8%; 33 von 69 Antworten).

Einige Mitarbeiter des Dienststandortes Dessau-Roßlau äußerten, dass die schlechte verkehrliche Anbindung (z. B. fehlende direkte IC-Verbindung) Dienstreisen deutlich verlängern würde. Nach einem Vergleich der letzten In- bzw. Auslandsdienstreisen der Berliner Standorte mit denen des Dienststandortes Dessau-Roßlau, ist festzustellen, dass es bzgl. der Inlandsdienstreisen keine Unterschiede bei der durchschnittlichen Reisedauer (Durchschnitt: 1,6 Tage) gibt. Unterschiede ergeben sich lediglich bei den Auslandsdienstreisen von Dessau-Roßlau aus startend, die geringfügig länger ausfallen (durchschnittlich 2,9 Tage, in Berlin 2,2 Tage).

Die UBA-internen Dienstreisen nehmen innerhalb der Inlandsdienstreisen einen Anteil von rund 40% (186 von 548 Nennungen) ein. Dessau-Roßlau verzeichnet mit insgesamt 96 von 369 Nennungen die meisten UBA-internen Dienstreisen. Von diesen 96 Dienstreisen zu anderen UBA-Standorten entfallen 86 Reisen (89,6%) auf Berlin. Be-

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

In Bezug auf die Inlandsdienstreisen bilden die Verkehrsmittel Bus und Bahn den größten Anteil (72,5%; 448 von 618 Nennungen) der genutzten Verkehrsmittel (vgl. Abb. 5). Aufgrund der weiteren Entfernung ist der Bus/Bahn-Anteil bei Auslandsdienstreisen zugunsten des Flugzeugs (66,1%; 168 von 254 Nennungen) deutlich geringer, beträgt aber dennoch mehr als ein Fünftel. Bei der Verkehrsmittelwahl der letzten Dienstreise ist zu erkennen, dass die Nutzung des Flugzeugs für Dienstreisen im Inland am Dienststandort Berlin Bismarckplatz deutlich höher ist, als in Dessau-Roßlau. Dies ergibt sich sehr wahrscheinlich durch die Nähe zu einem Flughafen. Ebenso wird in Berlin der Pkw häufiger genutzt als in Dessau-Roßlau, wo vermehrt die öffentlichen Verkehrsmittel Bus und Bahn genutzt werden.

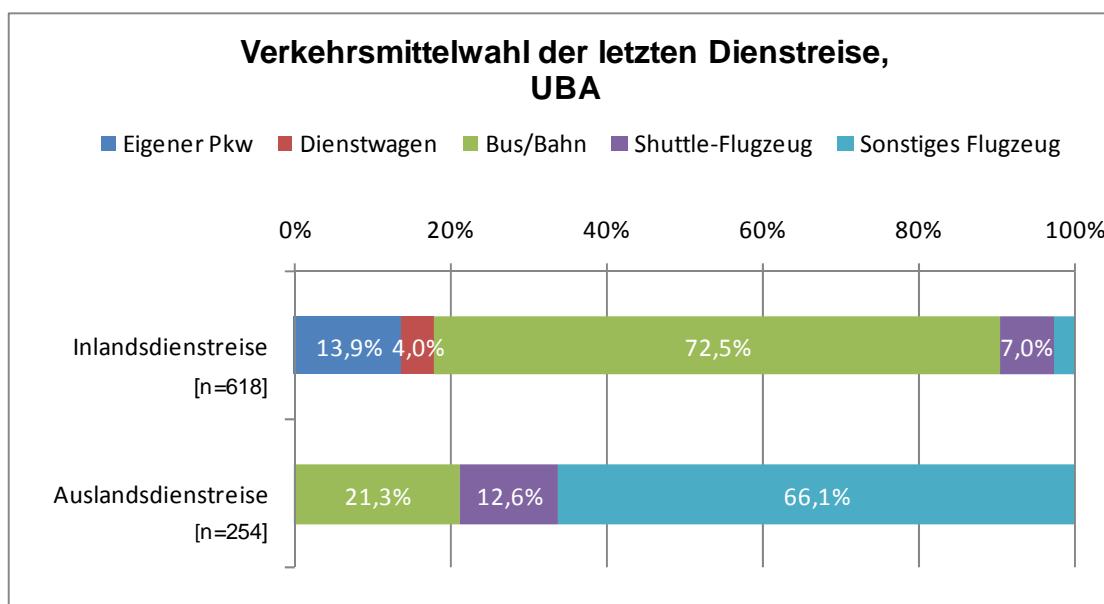


Abb. 5: Verkehrsmittelwahl der letzten Dienstreise

## 2.4 Erkenntnisse zu einzelnen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen

### 2.4.1 Vorhandene Maßnahmen

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

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

Alle verkehrsvermeidenden Mobilitätsmanagement-Maßnahmen sind bei den befragten Mitarbeitern sehr bekannt, jedoch werden sie nicht immer genutzt. Die Nutzeranteile liegen daher im Vergleich zu den Bekanntheitsanteilen deutlich niedriger (28,6% zu 92%). Dies lässt sich vor allem durch einen eingeschränkten potentiellen Nutzerkreis erklären, da nicht alle Maßnahmen von jedem Mitarbeiter nutzbar bzw. sinnvoll nutzbar sind. Die Bewertungen der verkehrsvermeidenden Mobilitätsmanagement-Maßnahmen fallen alle sehr positiv aus (Durchschnittsnote 1,9).

	Bekanntheit	Nutzung	Bewertung (Durchschnittsnote)	Hauptgrund für Nichtnutzung
<b>Pendlerzimmer</b>	90,2% (688 von 763 Pers.)	28,8% (198 von 687 Pers.)	1,6	Situation hat sich noch nicht ergeben
<b>Telearbeit</b>	97,1% (741 von 763 Pers.)	10,0% (74 von 740 Pers.)	1,3	Voraussetzungen derzeit nicht erfüllt
<b>Mobiles Arbeiten</b>	80,3% (613 von 763 Pers.)	30,2% (185 von 612 Pers.)	1,4	Situation hat sich noch nicht ergeben
<b>Telefonkonferenz</b>	94,0% (717 von 763 Pers.)	42,9% (307 von 716 Pers.)	2,4	Situation hat sich noch nicht ergeben
<b>Videokonferenz</b>	96,7% (738 von 763 Pers.)	53,7% (396 von 737 Pers.)	2,3	Situation hat sich noch nicht ergeben
<b>Mitfahrbörse</b>	94,6% (722 von 763 Pers.)	5,7% (41 von 721 Pers.)	2,3	Maßnahme ist nicht interessant für mich; Situation hat sich noch nicht ergeben

Tab. 2: Ergebnisübersicht über die verkehrsvermeidenden Mobilitätsmanagement-Maßnahmen

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

Die Auswertungsergebnisse zeigen, dass nicht alle verkehrsverlagernde Mobilitätsmanagement-Maßnahmen eine hohe Bekanntheit aufweisen, was durch ein fehlendes Angebot an einzelnen Standorten zu begründen ist. Dadurch lassen sich teilweise auch die deutlich geringeren Nutzeranteile erklären. Lediglich zwei der insgesamt sieben abgefragten Maßnahmen verfügen über einen Nutzeranteil über 20%, wobei diese Maßnahmen (intranetbasierte Informationen zum öffentlichen Verkehr und zum Mobilitätsmanagement) an allen Dienststandorten verfügbar sind. Obwohl ein Jobticket auch von allen Mitarbeitern erworben werden kann, liegt hier die Nutzung unter 20%. Die Bewertungen der verkehrsverlagernden Mobilitätsmanagement-Maßnahmen fallen alle sehr positiv aus (Durchschnittsnote 1,8).

	Bekanntheit	Nutzung	Bewertung (Durchschnittsnote)	Hauptgrund für Nichtnutzung
<b>Diensträder</b>	84,6% (638 von 754 Pers.)	17,7% (113 von 638 Pers.)	1,7	Situation hat sich noch nicht ergeben
<b>Radwerkzeugkoffer</b>	26,7% (201 von 754 Pers.)	11,9% (24 von 201 Pers.)	1,5	Situation hat sich noch nicht ergeben
<b>Umkleidemöglichkeiten</b>	77,2% (582 von 754 Pers.)	19,8% (115 von 582 Pers.)	1,8	Situation hat sich noch nicht ergeben
<b>Duschmöglichkeiten</b>	79,7% (601 von 754 Pers.)	13,5% (81 von 601 Pers.)	1,7	Situation hat sich noch nicht ergeben
<b>Informationen zum Mobilitätsmanagement im Intranet</b>	63,0% (475 von 754 Pers.)	21,1% (100 von 475 Pers.)	2,2	Situation hat sich noch nicht ergeben
<b>Informationen zum öffentlichen Verkehr im Intranet</b>	55,0% (475 von 754 Pers.)	53,5% (2220 von 415 Pers.)	1,8	Maßnahme ist nicht interessant für mich; Situation hat sich noch nicht ergeben
<b>Jobticket</b>	81,6% (615 von 754 Pers.)	16,6% (102 von 615 Pers.)	1,6	Maßnahme ist nicht interessant für mich; Situation hat sich noch nicht ergeben

Tab. 3: Ergebnisübersicht über die verkehrsverlagernden Mobilitätsmanagement-Maßnahmen

#### 2.4.2 Mögliche neue Maßnahmen

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

##### Mitwohnbörse

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

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

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

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

### **Faltrad für Dienstreisen**

Das UBA plant ein Faltrad anzuschaffen, das als Handgepäck im Zug – auch im ansonsten fahrradfreien ICE – mitgeführt werden kann und eine schnelle, flexible Fortbewegung am Zielort ermöglichen soll. Vor diesem Hintergrund bot sich die Mobilitätsumfrage zur Ermittlung des Interesses an einem Faltrad an, um so das Nutzerpotenzial abschätzen zu können. Der potentielle Nutzerkreis wurde dabei vorab auf die Mitarbeiter der Berliner Standorte und des Standorts Dessau-Roßlau eingeschränkt. Im Gegensatz zur Mitwohnbörse ist das Interesse an einem Faltrad deutlich zurückhaltender. Hier überwiegt mit 47,2% (332 von 704 Personen) der Anteil der Ablehner. Dieser hohe Ablehnungsanteil wirkt jedoch vor allem zu Lasten der Unentschlossenen (33,4%; 235 von 704 Personen) und weniger auf die Befürworter (19,5%; 137 von 704 Personen).

Am Standort Dessau-Roßlau zeigt sich absolut gesehen das größte Interesse, da 97 Personen das Faltrad in jedem Fall nutzen wollen und weitere 167 Personen würden es ggf. nutzen. Die Interessierten gaben an, dass ihre Unentschlossenheit vor allem von den Rahmenbedingungen wie Wetter, Kleidung und Entfernung zum Ziel begründet wird. Weitere Gründe, die zu einer Ablehnung des Faltrads führten, sind die Unhandlichkeit des Fahrrads vor allem bei zusätzlichem Gepäck, oder die fehlende Nutzungsmöglichkeit aufgrund einer körperlichen Behinderung.

### **Pendlerzimmer in Dessau-Roßlau**

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

32,0% der Befragten (97 von 303 Personen) befürworten die Einrichtung von Pendlerzimmern am Standort Dessau-Roßlau, jedoch lehnen 68,0% (206 von 303 Personen) diese ab. Relativ betrachtet, zeigt die Belegschaft des Berliner Standortes Corrensplatz das größte Interesse (43,9%; 25 von 57 Personen), wobei der Standort

Bismarckplatz absolut gesehen die meisten Stimmen aufweist (30,8%; 44 von 143 Personen).

## 2.5 Erkenntnisse zu den Verbesserungspotenzialen

Um die direkten Verbesserungswünsche der Mitarbeiter herausstellen zu können, sollten die Befragten alle Bereiche mit Verbesserungsbedarf und mögliche Maßnahmen nennen.

Rund 19% der Befragten (144 von 753 Personen) sehen keinen Verbesserungsbedarf und sind mit der derzeitigen Situation bzgl. des Arbeitsweges und den anfallenden Dienstwegen zufrieden. Im Umkehrschluss wünschen sich jedoch 609 der 753 Befragten (80,1%) Verbesserungen in einem oder mehreren Bereichen (vgl. Abb. 6).

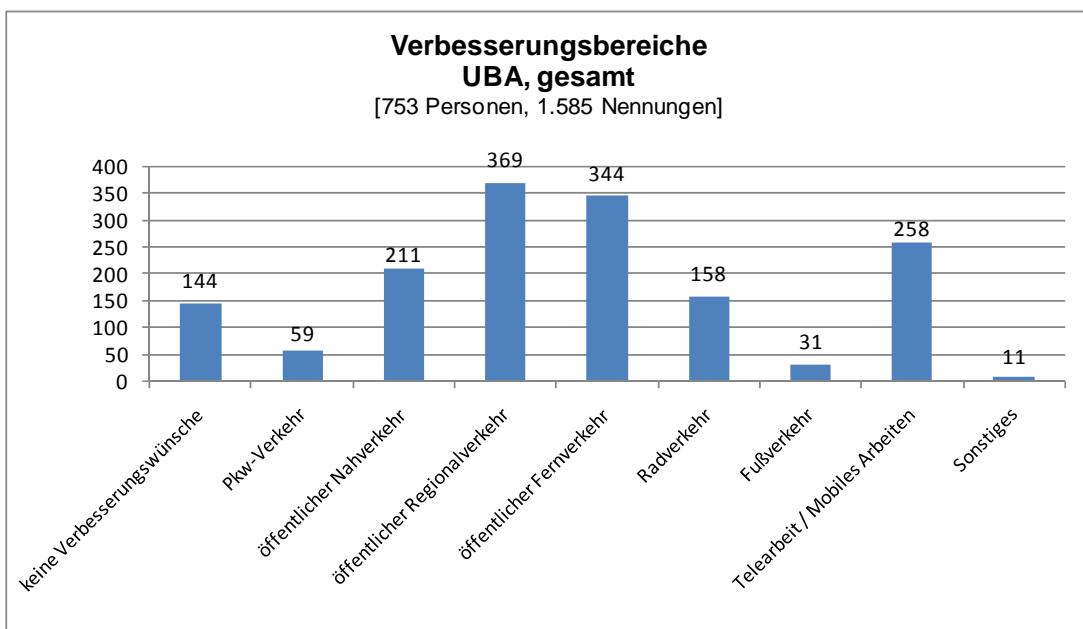


Abb. 6: Verbesserungsbedürftige Bereiche

### Pkw-Verkehr

Allgemein sollte der Pkw-Verkehr nicht gefördert werden, da der Verkehr weitestgehend umweltverträglich abgewickelt werden sollte. In Bezug auf den Pkw-Verkehr sehen die UBA-Mitarbeiter vor allem bzgl. der Parkplatzverfügbarkeit ein Verbesserungspotenzial. Einige Personen (39,0%; 23 von 59 Personen) wünschen sich spezielle Abstellmöglichkeiten für Pkws aus Fahrgemeinschaften. Eine andere Möglichkeit der Sicherung eines Parkplatzes auf dem UBA-Gelände ist über die Einführung von Parkgebühren möglich. Dieser Verbesserungsmaßnahme stimmen 16,9% der Personen zu, die im Bereich des PKW-Verkehrs einen Verbesserungsbedarf sehen (10 von 59 Personen).

### Öffentlicher Verkehr

Der Großteil der Mitarbeiter sieht Verbesserungsbedarf bzgl. des Fahrplanangebotes, d. h. der Linienwege oder der Taktzeiten. Diese Maßnahme wird insgesamt von 466 Personen genannt (86,7%), davon arbeiten 366 Personen am Dienststandort Dessau-Roßlau. In diesem Zusammenhang haben sich viele Dessauer Mitarbeiter über die

Angabe „sonstiges“ auch über die weggefallene IC-Verbindung beklagt bzw. sich eine direkte IC-Verbindung zur Verbesserung der Fernverkehrsanbindung von Dessau-Roßlau gewünscht (insgesamt 17 Nennungen). Mit diesen Maßnahmen soll sich im Wesentlichen die Fahrtzeit verkürzen, was teilweise auch durch eine Sicherung der Umsteigeverbindungen möglich ist und daher auch von der Hälfte genannt wurde (50,2%; 270 von 538 Personen).

Ein weiterer Verbesserungsaspekt sind günstigere Tarife (51,1%; 275 von 538 Personen), durch die sich die anfallenden Fahrtkosten reduzieren würden. Dies wäre auch durch eine Verlagerung von Subventionen möglich. Wie bereits erwähnt könnte durch Parkgebühren eine Bezugsschaltung des Jobtickets ermöglicht werden, was 32,3% (174 von 538 Personen) der Befragten begrüßen würden. Über die Angabe „sonstiges“ weisen des Weiteren einige Mitarbeiter auf eine Beteiligungsmöglichkeit des Arbeitgebers bei der Bahncard-Anschaffung hin, was ebenfalls auch durch die Verlagerung von Subventionen möglich wäre.

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

### Fahrradverkehr

Damit die Mitarbeiter das Fahrrad häufiger als bisher nutzen, sollten sich die Rahmenbedingungen zur Nutzung des Fahrrades verbessern. Das Hauptanliegen der radfahrenden Mitarbeiter ist die Verbesserung des derzeitigen Radverkehrsnetzes in ein gut ausgebautes und vor allem sicheres Radverkehrsnetz. Dies wurde von rund 90% (142 von 158 Personen) der Personen genannt. Neben einem verbesserten Radverkehrsnetz wünschen sich viele Mitarbeiter (66,5%; 105 von 158 Personen) auch verbesserte Fahrradabstellanlagen und mehr Abstellmöglichkeiten. Auch die Verbesserung der Fahrradmitnahmemöglichkeiten in Bezug auf die Nutzung des öffentlichen Verkehrs wird sowohl bei den sonstigen Angaben des öffentlichen Verkehrs als auch bei den sonstigen Angaben des Radverkehrs genannt.

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

### Fußverkehr

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

Analog zum Radverkehr wünschen sich fast alle Befragten (83,9%; 26 von 31 Personen) eine Verbesserung der derzeitigen Fußgänger-Infrastruktur im Hinblick auf Oberflächen der Gehwege oder Pflege (Winterdienst und Sauberkeit).

## **Telearbeit / Mobiles Arbeiten**

Die Ausweitung der Telearbeitsplätze wird als Verbesserungsmaßnahmen im Bereich „Telearbeit/Mobiles Arbeiten“ am häufigsten genannt (67,4%; 174 von 258 Personen). Ebenso wünschen sich einige Mitarbeiter (55,4%; 143 von 258 Personen), dass die Vorgesetzten häufiger als bisher Mobiles Arbeiten gestatten und vor allem die technische Ausstattung verbessert wird (60,1%; 155 von 258 Personen). Der eingeschränkte Zugriff auf das Datennetzwerk und die Übertragungsgeschwindigkeit sind in diesem Zusammenhang als problematisch bewertet worden.

## **2.6 Zusammenfassung der Auswertungsergebnisse**

### Struktur der Befragungsteilnehmer:

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

### Erkenntnisse zu den Arbeitswegen:

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

### Modal-Split:

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

### CO<sub>2</sub>-Emissionen:

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

### Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel (ÖV):

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

### Nutzung des Pkw bzw. des Motorrades:

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

### Erkenntnisse zu den Dienstreisen:

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

### Erkenntnisse zu einzelnen Mobilitätsmanagement-Maßnahmen:

- Vorhandene Maßnahmen:
  - Bekanntheit der meisten Maßnahmen sehr hoch ( $\geq 70\%$ )  
[Ausnahme: Radwerkzeugkoffer, Intranet-Infos zum öffentlichen Verkehr]
  - Nutzeranteil in der Regel deutlich geringer (10 – 50%)  
[Ausnahme: Informationen zum öffentlichen Verkehr im Intranet]
  - Hauptgrund für Nichtnutzung der Maßnahmen:  
„Situation hat sich noch nicht ergeben“ und „Maßnahme nicht interessant“
  - Bewertung fällt für alle Maßnahmen sehr gut aus:  
Durchschnittsnoten zwischen 1,3 und 2,3 (Schulnotensystem)
- Neue Maßnahmen:
  - Mitwohnbörsen: 23% Befürworter, vor allem in Dessau
  - Faltrad: 20% Befürworter; vor allem in Dessau
  - Pendlerzimmer in Dessau: 32% Befürworter; vor allem in Berlin-CP/BP

### Erkenntnisse zu den Verbesserungspotentialen:

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

### **3 Handlungsempfehlungen**

#### **Pendlerzimmer (Bismarckplatz und Dessau-Roßlau)**

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

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

#### **Telearbeit und mobiles Arbeiten**

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

Wenn der Nutzeranteil bzgl. der Telearbeit nicht erhöht werden soll oder kann, ist zu überlegen, ob die Möglichkeit des mobilen Arbeitens stärker genutzt werden könnte. Da das mobile Arbeiten im Gegensatz zur Telearbeit nur über einen kurzen Zeitraum möglich ist, könnten hier mehr Personen über das Jahr verteilt davon Gebrauch machen. Dabei könnte eine Beschränkung der Nutzungshäufigkeit, z. B. maximal an zwei aufeinanderfolgenden Arbeitstagen und maximal an 10 Arbeitstagen im Jahr, eine dauerhafte bzw. zu häufige Nutzung vermeiden.

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

#### **Telefon- und Videokonferenzen**

Im Intranet ist ein Leitfaden zur Nutzung der Telefon- und Videokonferenzen verfügbar, jedoch scheint dies nicht weitläufig bekannt zu sein, weshalb nochmals auf den existierenden Leitfaden hingewiesen werden sollte. Zusätzlich sollte der Leitfaden ausgedruckt jeder Anlage beiliegen, so dass man bei Problemen schnelle Hilfe finden kann. Falls der Leitfaden noch keine Hinweise bzw. Tipps zum richtigen Verhalten bei Telefon- und Videokonferenzen enthält (z. B. Diskussionsverhalten, Lautstärke und Geschwindigkeit beim Sprechen beachten), sollten diese ergänzt werden. Bei Bedarf können auch auf Anfrage kurze Einführungskurse von entsprechendem Fachpersonal angeboten werden, die sowohl die Technik selbst nochmals erklären, aber auch Verhaltenshinweise vermitteln.

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

### **Mitfahrbörse**

Die eingestellten Daten müssen stets auf ihre Aktualität kontrolliert werden. Grundsätzlich sollte eine solche Kontrolle regelmäßig und bestenfalls automatisch durchgeführt werden. Dies ist beispielsweise über eine automatisiert verschicke Mail an den Inserenten einer Anzeige möglich, die z. B. nach 1 Monat abfragt, ob die Anzeige noch aktuell ist und demnach weiter bestehen bleiben soll oder gelöscht werden kann.

### **Diensträder und Radwerkzeugkoffer**

Einige Mitarbeiter haben bemängelt, dass nicht genügend Diensträder vor Ort sind und daher die Nutzung nicht immer möglich war. Um den konkreten Bedarf an Diensträdern zu ermitteln, wäre es daher sinnvoll, die Nachfrage zu protokollieren, d. h. festzuhalten, wie häufig ein Rad ausgeliehen wird bzw. ausgeliehen werden wollte und nicht verfügbar war.

Auch wenn die Nutzerzahlen sehr wahrscheinlich nicht übermäßig gesteigert werden können, kann die Qualität der Dienstleistung noch verbessert werden. Dies ist beispielsweise durch eine regelmäßige Kontrolle der Funktionstüchtigkeit und des ordnungsgemäßen Zustand der Diensträder möglich.

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

### **Umkleide- und Duschmöglichkeiten**

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

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

### **Informationen zum Mobilitätsmanagement im Intranet**

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

### **Informationen zum öffentlichen Verkehr im Intranet**

Da die Informationen zum öffentlichen Verkehr (z. B. Fahrplan) i. d. R. durch die Verkehrsbetriebe selbst im Internet angeboten werden und dieser Informationsweg den

meisten Mitarbeitern direkter erscheint, ist eine Dopplung der Informationen durch eine Darstellung im Intranet nicht mehr notwendig, zumal der Pflegeaufwand relativ hoch. Es wäre daher besser, lediglich die Links zu den entsprechenden Verkehrsunternehmen auf den eigenen Intranets Seiten anzubieten, so dass die Mitarbeiter die Information erhalten, wo sie aktuelle Informationen finden können.

### **Jobticket**

Die Bekanntheit und auch die Nutzerquote der Jobtickets sollte im Hinblick auf eine umweltverträgliche Verkehrsabwicklung noch gesteigert werden. Die Informationen über die verschiedenen Möglichkeiten beim Jobticket sollten dazu verbessert werden, da die bisherige Informationspolitik anscheinend diesbezüglich nicht ausreichend ist.

Generell scheinen die bestehenden Vorteile des Jobtickets noch kein großer Anreiz zum Kauf eines Jobtickets zu sein. Gewünscht wird zum einen eine weitere Preisvergünstigung oder aber auch die Mitnahmemöglichkeit eines Fahrrades oder des Partners, zumindest am Abend und am Wochenende. Eine Reduzierung des Ticketpreises könnte beispielsweise über die eingenommenen Pkw-Stellplatzgebühren erfolgen, wenn sich das UBA zu einem Parkraummanagementsystem entschließt.

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

### **Mitwohnbörse**

Einige Mitarbeiter, vor allem am Dienststandort Dessau-Roßlau, haben ihr Interesse an einer Mitwohnbörse signalisiert. Da ähnlich zur Mitfahrbörse keine laufenden Kosten, sondern lediglich einmalig Kosten bzw. Arbeitszeit für die Einrichtung anfallen, könnte eine Umsetzung im Intranet ohne großen Aufwand erfolgen. In diesem Zusammenhang ist wieder auf die Aktualität der Dateneinträge zu achten (vgl. Mitfahrbörse).

Bei der Einstellung eines Suchinserates sollte mit abgefragt werden, ob der Inserent grundsätzlich nur als Untermieter, oder auch als weiterer Mieter (Eintrag im Mietvertrag) in die Wohnung einzieht. Mietgesuche mit dem Zusatz Mitmieter könnten sich so auch zu einer Wohngemeinschaft zusammen finden, wodurch eine spätere Nutzung bessere Erfolgsaussichten hätte.

### **Faltrad**

Aufgrund der engen Zusammenarbeit zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer hat das UBA schon vor Fertigstellung des Schlussberichtes basierend auf den Auswertungsergebnissen am Dienststandort Dessau-Roßlau ein Faltrad angeschafft, welches an der Pforte stationiert wird.

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

reitstellung von weiteren Informationen für die Nutzung zur Steigerung der Akzeptanz und damit der Nutzerquote zu empfehlen.

### **Pkw-Verkehr**

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

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

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

### **Öffentlicher Verkehr**

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

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

### **Fahrrad- und Fußverkehr**

Bezüglich des Verbesserungspotenzials beim Fahrrad- und beim Fußverkehr werden in beiden Fällen die schlechten Zustände (z. B. Oberflächenzustand, Wegbreite) der

Wege bemängelt. In Gesprächen mit der Stadt sollte daher die Erneuerung der Geh- und Radwege und ggf. die Erweiterung des Wegenetzes besprochen werden.

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

### **Informationspaket für neue Mitarbeiter**

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

### **Mobilitätskosten- / CO<sub>2</sub>-Emissionsrechner**

Oft sind den Mitarbeitern ihre eigenen Mobilitätskosten gar nicht wirklich bekannt, weshalb die getroffenen Verkehrsmittelwahlentscheidungen zum Großteil nicht rational getroffen werden, sondern auf emotionalen Entscheidungen bzw. auf gewohntem Verhalten beruhen. Hier könnte ein angebotener Mobilitätskostenrechner hilfreich sein, mit dem die anfallenden Mobilitätskosten bezogen auf ein Jahr für verschiedene Verkehrsmittel berechnet werden können. Zusätzlich könnte den Mitarbeitern die durch ihr Verkehrsverhalten erzeugte CO<sub>2</sub>-Menge mitgeteilt werden, so dass ihnen die Auswirkungen bewusst gemacht werden.

Solch ein Rechner kann entweder selbst entwickelt werden und speziell auf die Bedürfnisse der Mitarbeiter im Unternehmen zugeschnitten sein. Es kann jedoch auch auf den eigenen Rechner auf Intranetseiten, wie z. B. der Umweltmobilcheck der DB AG, verwiesen werden.

### **Spritspar- und Fahrsicherheitstraining**

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

### **Fahrradcheck- und Reparaturtage, Fahrradkurse**

Um auch die fahrradfahrenden Mitarbeiter bzw. ihr Fahrrad nach dem Winter wieder fit zu machen, könnte im Frühling zu Beginn der Fahrradsaison ein Fahrradcheck angeboten werden. Hierzu wird ein Fahrradmechaniker von einem ortsansässigem Fahrradladen ins Unternehmen eingeladen und jeder Mitarbeiter, der möchte, kann sein privates Fahrrad auf die Funktionstüchtigkeit überprüfen lassen. Dabei wird der Service vom Unternehmen gezahlt, die evtl. erforderlichen Ersatzteile müssen die Mitarbeiter selbst zahlen. Dadurch, dass der Mechaniker interessierte Mitarbeiter in Bezug auf die Anschaffung eines neuen Fahrrades beraten könnte, lässt der Fahrradladen evtl. mit sich über die Servicekosten handeln (z. B. reduzierter Stundenpreis oder Preisnachlass bei Kauf eines neuen Fahrrades durch einen Mitarbeiter). Auf dem UBA Gesundheitstag im Juni 2009 wurde schon einmal ein Reparaturservice angeboten, der von den Mitarbeitern gut angenommen wurde. Aufgrund der positiven Resonanz bestehen bereits Überlegungen zu externem Service.

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

### **Stempelaktion**

Das UBA hat im Jahr 2009 erfolgreich mit 144 Aktiven am bundesweiten Wettbewerb „Mit dem Rad zur Arbeit“ ([www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de](http://www.mit-dem-rad-zur-arbeit.de)) teilgenommen. Innerhalb des bundeseinheitlichen Aktionszeitraumes (z. B. 2009: 01. Juni bis 31. August) fahren die Teilnehmer mindestens an 20 Tagen mit dem Rad zur Arbeit – von zu Hause aus oder kombiniert mit öffentlichen Verkehrsmitteln. Zum einen tun die teilnehmenden Mitarbeiter etwas für ihre Gesundheit, zum anderen nehmen sie am Ende an einer Verlosung teil.

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