



Sachbearbeitung	VGV/MO - Mobilität		
Datum	30.04.2024		
Geschäftszeichen	VGV/MO-Fi	*53	
Beschlussorgan	Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt	Sitzung am 09.07.2024	TOP
Behandlung	öffentlich	GD 183/24	

Betreff: Behördliches Mobilitätsmanagement: Ergebnispräsentation
- Bericht -

Anlagen: ---

Antrag:

Den Bericht zum aktuellen Sachstand sowie zur weiteren Vorgehensweise zur Kenntnis zu nehmen und dem weiteren Vorgehen zuzustimmen, vorbehaltlich der Finanzierung aller städtischen Aufgaben, Beschlussfassung und Genehmigung des Haushalts für das Jahr 2025.

Jung

Zur Mitzeichnung an:	Bearbeitungsvermerke Geschäftsstelle des Gemeinderats:
BM 1, BM 3, C 3, EBU, OB, RPA, ZSD/HF	Eingang OB/G
	Versand an GR
	Niederschrift §
	Anlage Nr.

Sachdarstellung:

Zusammenfassende Darstellung der finanziellen Auswirkungen

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Auswirkungen auf den Stellenplan:	nein

MITTELBEDARF			
INVESTITIONEN / FINANZPLANUNG (Mehrjahresbetrachtung)		ERGEBNISHAUSHALT einmalig	
PRC: Projekt / Investitionsauftrag:		PRC: 5470-750 Kostenstelle 750761 2025	
Einzahlungen	€	Ordentliche Erträge	
Auszahlungen	€	Ordentlicher Aufwand	100.000 €
		davon Abschreibungen	€
		Kalkulatorische Zinsen (netto)	€
Saldo aus Investitionstätigkeit	€	Nettoressourcenbedarf	
MITTELBEREITSTELLUNG			
<u>1. Finanzhaushalt 2023</u>		2025	
Auszahlungen (Bedarf):	€	innerhalb Fach-/Bereichsbudget bei PRC 5470-750/750 761 / 44294000 Im Schwerpunkt Mobilität	100.000 €
Verfügbar:	€		
Ggf. Mehrbedarf	€	fremdes Fach-/Bereichsbudget bei: PRC	€
Deckung Mehrbedarf bei PRC			
PS-Projekt 7	€	Mittelbedarf aus Allg. Finanzmitteln	€
bzw. Investitionsauftrag 7	€		
<u>2. Finanzplanung 2023 ff</u>			
Auszahlungen (Bedarf):	€		
i.R. Finanzplanung veranschlagte Auszahlungen	€		
Mehrbedarf Auszahlungen über Finanzplanung hinaus	€		
Deckung erfolgt i.R. Fortschreibung Finanzplanung			

1. Beschlusslage

- Gemeinderat am 23.06.2021, Kommunales Handlungsprogramm Mobilität, GD 172/21
- Fachbereichsausschuss Stadtentwicklung, Bau und Umwelt am 22.11.2023, Bericht über das Behördliche Mobilitätsmanagement, GD 422/22

2. Anträge

- Unerledigte Gemeinderatsanträge liegen nicht vor.

3. Behördliches Mobilitätsmanagement

3.1. Kurzbeschreibung des Projektes

Das Behördliche Mobilitätsmanagement (BMM) ist Bestandteil der Handlungsfelder und Maßnahmen des Kommunalen Handlungsprogramms Mobilität (GD 172/21). Im Sinne einer klimaneutralen Stadtverwaltung soll mit der Einführung eines BMM der durch die Mitarbeiter*innen der Stadtverwaltung Ulm erzeugte Verkehr umweltverträglicher, klimaschonender, kosteneffizienter sowie sozialgerechter gestaltet und gleichzeitig das Wohlbefinden und die Gesundheit aller städtischen Mitarbeiter*innen gefördert werden. Im Fokus des BMM stehen die Arbeitswege und Dienstgänge/Dienstreisen. Möglichst viele Mobilitätsentscheidungen sollen hier künftig entweder vermieden oder zugunsten aktiver und umweltfreundlicher Mobilitätsformen getroffen werden. Auch soll der kommunale Fuhrpark optimiert werden. Mit der kontinuierlichen und konsequenten Umsetzung eines ganzheitlichen BMM können auf diese Weise Emissionen und Kosten eingespart werden, wodurch die Stadtverwaltung Ulm ihrem Ziel einer klimaneutralen Kommune näherkommt und gleichzeitig ihrer Vorbildfunktion gerecht wird. Mit der aktiven Förderung von nachhaltiger Mobilität ist die Stadtverwaltung außerdem eine attraktive Arbeitgeberin.

Die Einführung des BMM erfolgt in zwei Phasen: Aktuell läuft Phase 1, deren Ziel es ist bis Herbst 2024 ein umfassendes und umsetzungsorientiertes Konzept für die Stadtverwaltung Ulm auszuarbeiten. Anschließend soll dieses Konzept in Phase 2 schrittweise realisiert werden.

Die Erarbeitung des BMM-Konzeptes geschieht mit Unterstützung von zwei externen Fachbüros. Bei der Bewertung der Ausschreibungsangebote wurde insbesondere auf eine qualitativ einwandfreie Projektplanung und -umsetzung sowie entsprechende Referenzen geachtet. Den Zuschlag erhielten die beiden im Bereich Mobilitätsmanagement sehr erfahrenden Unternehmen B.A.U.M. Consult GmbH in Bietergemeinschaft mit Ecolibro GmbH.

3.2. Förderung

Beide Projektphasen werden durch ein vom Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg aufgesetztes Förderprogramm mit dem Titel "B²MM - Betriebliches und Behördliches Mobilitätsmanagement" finanziell unterstützt.

Für die Konzepterstellung erhielt die Stadtverwaltung Ulm am 09.11.2022 einen Zuwendungsbescheid über die angefragten 115.800 Euro Fördermittel, was einer Förderquote von ca. 55 % entspricht.

Bei der Erarbeitung des BMM-Konzepts wird die zukünftige Förderfähigkeit (investiver) Maßnahmen im Rahmen der Stufe 2 des B²MM-Förderprogramms beachtet.

3.3. BMM-Konzept

3.3.1. Mobilitätsanalysen und Ergebnisse

Die Grundlage des BMM-Konzeptes stellt eine umfangreiche Status-Quo-Analyse rund um das Thema behördliche Mobilität der Stadtverwaltung Ulm wie auch eine erste Potenzialermittlung dar. Folgende quantitative und qualitative Analysen wurden innerhalb des letzten Jahres durchgeführt:

- Mitarbeiter*innen-Umfrage
- 10 vertiefende Expert*innen-Interviews
- Detaillierte Standortanalyse 20 ausgewählter Dienststandorte hinsichtlich Verkehrsmittelinfrastruktur und Verkehrsmittelverfügbarkeit
- Organisations- und Dienstreiseanalyse
- Wohnstandort-, Zeitvergleichs- und Erreichbarkeitsanalyse
- Mobilitätskostenanalyse
- Fuhrparkstrukturanalyse
- Fuhrparkpotenzialanalyse

Die Analysen wurden in enger Abstimmung mit dem Gesamtpersonalrat sowie, wo nötig, mit dem Datenschutzbeauftragten der Stadt Ulm durchgeführt.

Im Folgenden werden einige der Analysen knapp skizziert sowie deren wichtigsten Ergebnisse kurz dargestellt.

a) Mitarbeiter*innen-Umfrage

Im Zeitraum vom 04.07. bis 22.09.2023 haben knapp 1.400 der städtischen Mitarbeiter*innen bei der Online-Befragung zur behördlichen Mobilität mitgemacht, waseiner Teilnahmequote von ca. 41% entspricht. Dies verdeutlicht einerseits, dass die angesprochenen Themen für die Mitarbeiter*innen relevant sind. Gleichzeitig konnte hiermit eine sehr aussagekräftige Datengrundlage geschaffen werden. Abgefragt wurden folgende Themenbereiche:

- Allgemeine Angaben und Arbeitssituation
- Individuelle Mobilitätsvoraussetzungen inklusive Schwerpunkt alternative Antriebe
- Mobilitätsverhalten im Bereich Arbeitswege
- Umstiegsbereitschaft
- Sharing-Angebote
- Mobilitätsverhalten im Bereich Dienstgänge/-reisen
- Telearbeit/mobiles Arbeiten

Die Auswertung der Umfrage ergibt einen durchschnittlichen Modal Split¹ über das ganze Jahr sowie über alle Dienststandorte hinweg, welcher einen Anteil von 40 % Autofahrer*innen auf dem Weg zur Arbeit aufweist. Mit dem Fahrrad bzw. Pedelec/E-Bike kommen aktuell 20 % der Mitarbeiter*innen zur Arbeit (siehe Abb. 1).

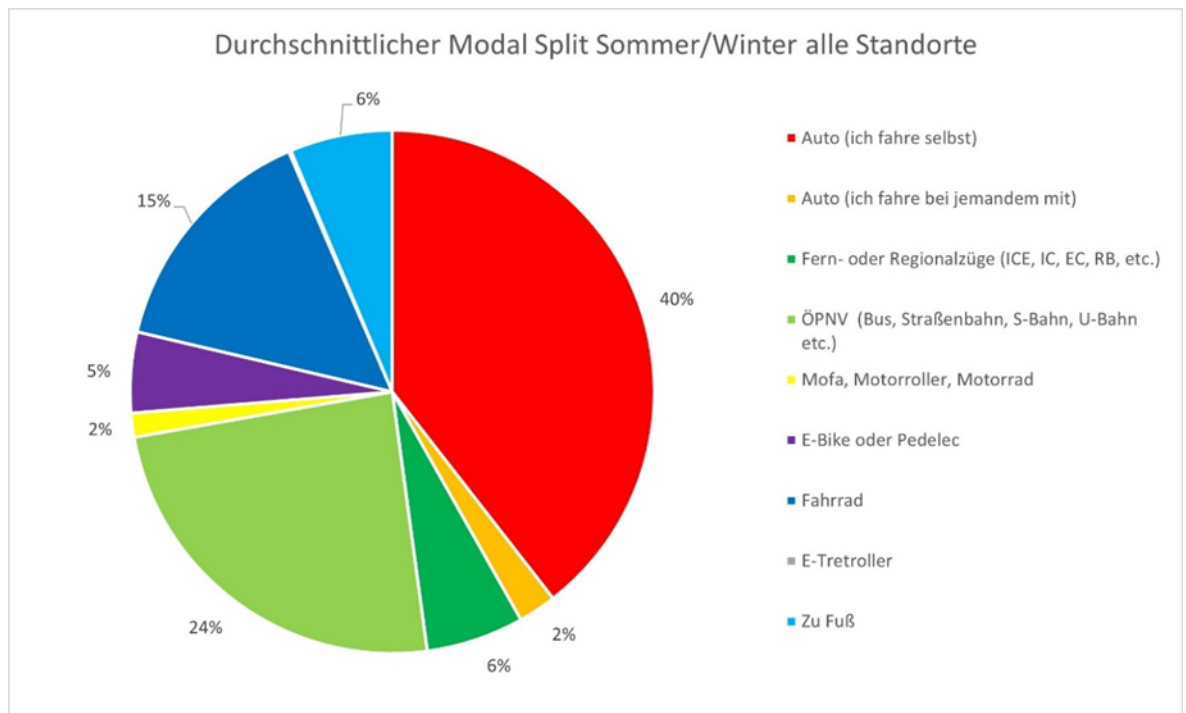


Abb. 1: Durchschnittlicher Modal Split Sommer/Winter über alle Standorte (B.A.U.M. GmbH, 2024)

Bei Betrachtung der Entfernung des Wohnortes zum Arbeitsort wird deutlich, dass das Potenzial fürs Fahrradfahren auf dem Arbeitsweg deutlich höher ist. So wohnen immerhin 32 % der Mitarbeiter*innen in Fahrraddistanz (0-5 km) und ganze 53 % in Pedelec- bzw. E-Bike-Distanz (0-10 km) (siehe Abb. 2).

¹ Der Modal Split bezeichnet hier die Verteilung der Pendler*innenaktivität auf verschiedene Verkehrsmittel.

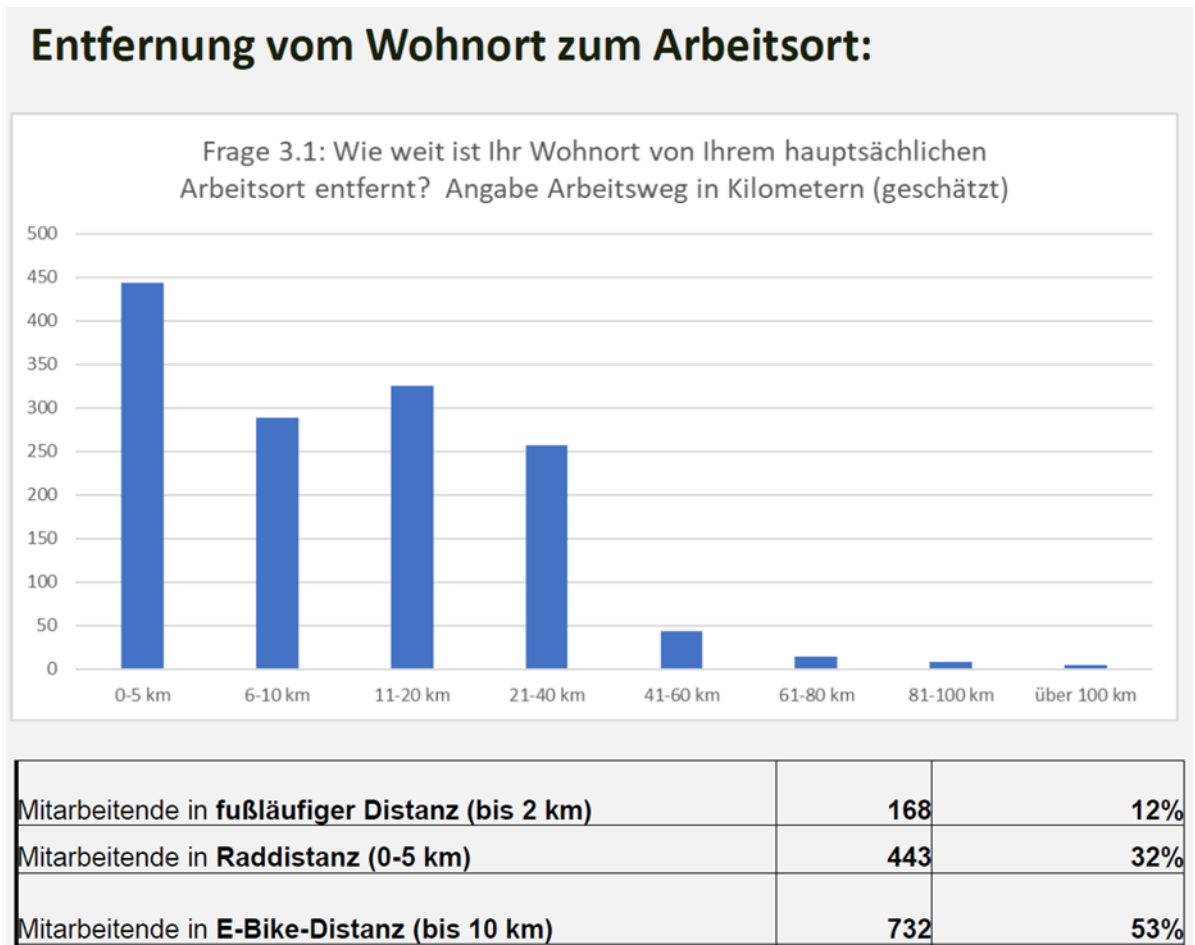


Abb.2: Entfernung vom Wohnort zum Arbeitsort (B.A.U.M. 2024)

Positiv zu bewerten ist in diesem Zusammenhang, dass die Umstiegsbereitschaft der Mitarbeiter*innen vom Auto auf das Fahrrad oder den ÖPNV grundsätzlich durchaus vorhanden ist (siehe **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.** und Abb.).

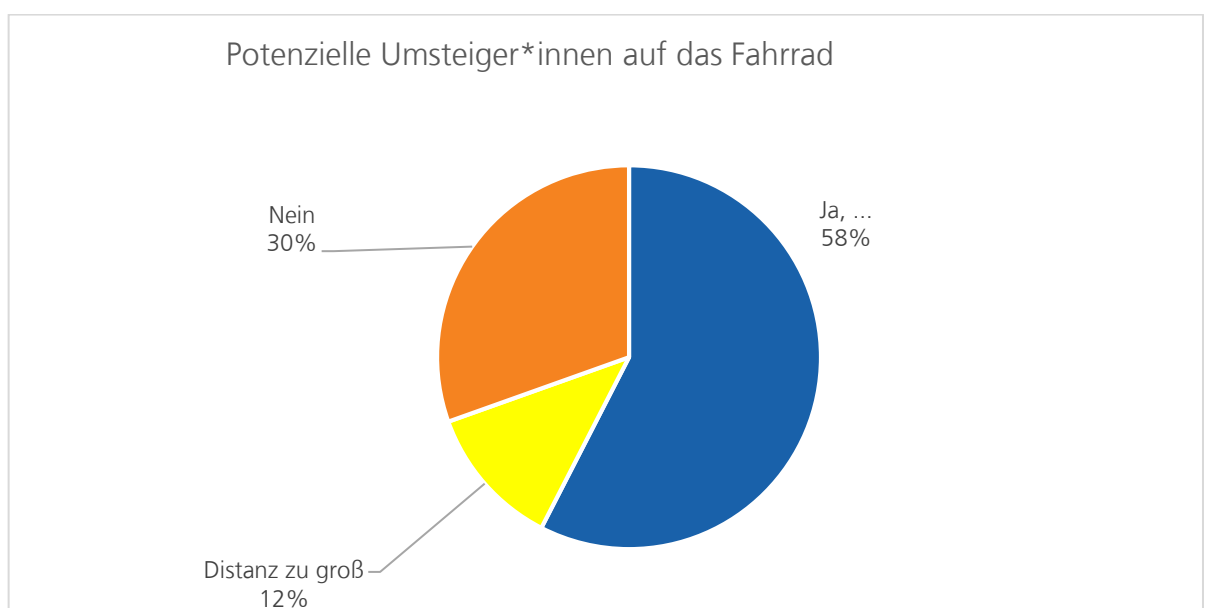


Abb. 3: Potenzielle Umsteiger*innen auf das Fahrrad (B.A.U.M. GmbH, 2024)

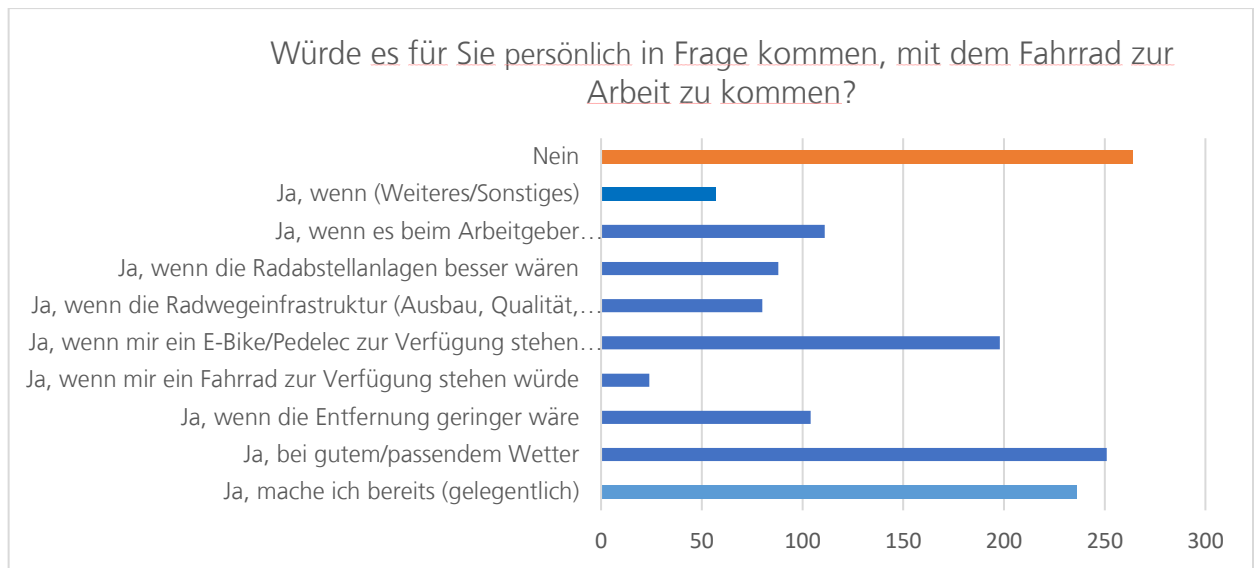


Abb. 4: Gründe für den Umstieg auf das Fahrrad (B.A.U.M. GmbH, 2024)

b) Expert*innen-Interviews

Zusätzlich zur quantitativen Umfrage wurden zehn persönliche und vertiefende leitfadengestützte Expert*innen-Interviews mit ausgewählten Mitarbeiter*innen durchgeführt. Die hierbei gewonnenen qualitativen Erkenntnisse ergänzen und erweitern die Ergebnisse der Online-Umfrage sehr gut, wodurch sich ein ganzheitliches Bild der innerhalb der Stadtverwaltung Ulm "gelebten Mobilität" ergibt.

c) Organisations- und Dienstreiseanalyse

Diese Analyse umfasste die Betrachtung der bei der Stadtverwaltung Ulm geltenden mobilitätsbezogenen Richtlinien, Dienstvereinbarungen etc. Hierbei ist insgesamt aufgefallen, dass es für die Mitarbeiter*innen bisher keine klare Handreichung gibt, welches nachhaltige Verkehrsmittel bei der Bewältigung von Dienstgängen/-reisen idealerweise zu wählen ist. Auch fehlen beispielsweise Hinweise zur Nutzung bzw. Erstattung einer BahnCard für berufliche Vielfahrer*innen zu weiter entfernten Zielen. Einige Vorgänge wie beispielsweise die Reisekostenabrechnung finden bislang noch nicht digital statt, weshalb ein regelmäßiges Reporting der Mobilitätskostendaten aktuell nicht möglich ist.

d) Mobilitätskostenanalyse

Ein zentrales Ergebnis der Mobilitätskostenanalyse ist, dass rund 20 % (ca. 115.000 €) der Gesamtkosten für die dienstliche Nutzung von Privat-Pkw (Wegstreckenentschädigung) aufgewendet werden. Von den externen Fachbüros wird daher eine Reduktion und Verlagerung dieser Fahrten auf nachhaltige Verkehrsmittel sowie Dienst-Pkw empfohlen.

e) Fuhrparkstruktur- und Fuhrparkpotenzialanalyse

Die Aufbereitung der Fuhrparkstruktur hinsichtlich der Fahrzeuge, die überwiegend für den Personentransport vorgesehen sind, zeigt, dass die Mehrheit der Fahrzeuge jünger als sechs Jahre und der Fuhrpark damit insgesamt eher "jung" ist. Ein Drittel der Pkw

weisen z.T. sehr geringe Jahresfahrleistungen von unter 5.000 km pro Jahr auf. Was die Elektrifizierung angeht, gibt es bisher 34 % reine Elektrofahrzeuge im Fuhrpark. Auf Basis der täglichen Fahrleistung könnten problemlos alle Pkw und Transporter elektrifiziert werden.

Aufbauend auf der Fuhrparkstruktur- sowie der Mobilitätskostenanalyse wurde eine Potenzialanalyse für gepoolte Dienst-Pkw² erstellt. Einbezogen wurden hier auch einige dienstlich genutzte Privat-Pkw, um den zukünftig erforderlichen Grund- bzw. Spitzenbedarf an Dienst-Pkw abzubilden. In zwei Szenarien wurden die Auswirkungen einer Privat-Pkw-Reduktion sowie Vollelektrifizierung betrachtet. Unter Einsatz einer Dispositionssoftware könnte der Bedarf an E-Dienst-Pkw deutlich reduziert werden. Die Auslastungsspitzen könnten mittels CarSharing abgedeckt werden. Die Vollelektrifizierung der Dienst-Pkw würde den CO₂-Ausstoß um 36 % bzw. 19 % verringern. Außerdem ließen sich beide Szenarien kostenneutral bzw. kostengünstiger in Bezug auf die aktuellen Ausgaben für den Fuhrpark realisieren.

3.3.2. Maßnahmenkonzeption

Mit Vorliegen der Analyseergebnisse begann sogleich die Phase der Maßnahmenerarbeitung. Hierzu fanden im April dieses Jahres drei Online-Workshops mit ausgewählten Kolleg*innen der Stadtverwaltung zu folgenden Handlungsfeldern statt:

- Arbeitswege
- Organisation und Kommunikation
- Dienstreisen und Fuhrpark

Folgende Maßnahmenvorschläge (in Auszügen) wurden diskutiert und entsprechend ihrer Wirkungspotenziale und ihrer Umsetzbarkeit priorisiert:

Handlungsfeld	Maßnahme	Priorität
Kommunikation Arbeitswege	Verstärkte Bewerbung des Dienstrad-Leasing-Angebots	1
Kommunikation Arbeitswege	Kommunikation von vorhandenen mobilitätsrelevanten Angeboten, Benefits und Infrastruktur (Dienstfahrräder, Duschen etc.)	1
Kommunikation	Integration mobilitätsrelevanter Infos/Links in Willkommensmappe für neue Mitarbeiter*innen	2
Kommunikation	Durchführung von Mobilitätsaktionstagen und weiterer Aktionen wie z.B. Wettbewerbe, Challenges und Testwochen	2
Kommunikation	Erarbeitung eines übergeordneten Kommunikationskonzeptes zum BMM	1

² Mit Pkw-Pooling ist gemeint, dass Dienst-Pkw nicht einzelnen Mitarbeiter*innen oder Abteilungen fest zugewiesen, sondern allen Mitarbeiter*innen frei zugänglich sind und über eine entsprechende Software gebucht werden können.

Handlungsfeld	Maßnahme	Priorität
Organisation Dienstreisen	Erstellung einer Entscheidungshilfe für Mitarbeiter*innen bei Dienstgängen/-reisen (Fokus: Verkehrsmittelwahl, Notwendigkeit von Dienstreisen)	1
Organisation Dienstreisen	Neugestaltung einer übergreifenden Dienstanweisung mit Fokus auf nachhaltige Mobilität	1
Organisation Dienstreisen	Fortführung 15 €-Eigenanteil für Mitarbeiter*innen für Deutschland-Ticket als Jobticket	1
Fuhrpark	Ausweitung der Dispositionssoftware auf alle Poolfahrzeuge	1
Fuhrpark	Einsatz einer Fuhrparkmanagementsoftware	1
Fuhrpark	Zentrales Mobilitäts-/Fuhrparkmanagement inkl. Berücksichtigung der Personalkosten	1
Fuhrpark Kommunikation	Pedelecs, Lastenräder, Falträder in den dienstlichen Zweiradpool aufnehmen und entsprechend bewerben	1
Fuhrpark	Elektrifizierung des Fuhrparks mit bedarfsgerechter Akkukapazität	1
Arbeitswege Kommunikation	Förderung Ganzjahresradfahren z.B. durch Wettbewerbe zum Winterradeln, Best Practice Beispiele, Zuschussung/Verlosung von Fahrradausrüstung, Hinweis auf Dusch- und Umkleidemöglichkeiten	2
Arbeitswege	Errichtung / Erneuerung von Fahrradabstellanlagen / Fahrradräumen	2

Anfang Mai fand außerdem ein Präsenz-Workshop zum Thema "Neuregelung der Stellplatzvergabe an städtische Mitarbeiter*innen" mit Vertreter*innen verschiedener Fachabteilungen statt.

In Vorbereitung hierauf sowie vertiefend im Nachgang wurde eine stadtverwaltungsinterne Erhebung der aktuellen Parkplatzsituation und -vergabepraxis durchgeführt, welche folgendes sehr heterogenes Bild ergab:

- Vergabepraxis: Teilweise Wartelisten, teilweise weitere abteilungsinterne Regelungen; feste Parkplatzvergabe vs. Poollösungen
- Auslastung der Mitarbeiter*innen-Parkplätze: Regelmäßig überfüllte Parkplätze bis gut funktionierendes Stellplatz-Sharing
- Parkdruck: V.a. innerstädtische Dienststandorte von hohem Parkdruck betroffen
- Parkplatzgarantie: Dienstliche Zulassungen von Privat-Pkw bzw. die Nutzung des Privat-Pkw für dienstliche Zwecke führen zu einer Bereitstellung eines Parkplatzes
- Parkplatzgebühren sind insgesamt sehr niedrig und betragen i.d.R. ca. 15 €/Monat; Mitarbeiter*innen mit einer dienstlichen Zulassung ihres Privat-Pkw parken meist kostenlos
- Eigentumsverhältnisse: Einige Parkplätze sind städtisches Eigentum, andere werden angemietet
- Besondere Belange einzelner Dienststandorte bzw. Abteilungen (z.B. Theater, Feuerwehr)

Grundüberlegungen und Ziele des Workshops waren daher:

- Dezentrale Stellplatzvergabe ist über Jahrzehnte gewachsen und soll nun vereinheitlicht werden
- Schaffung von Transparenz & Fairness
- Akzeptanz der Mitarbeiter*innen
- Schaffung einer standortübergreifenden Lösung für die gesamte Stadtverwaltung
- Fokus auf nachhaltige Mobilität

Eine Idee, die genannten Ziele zu erreichen, wäre einen Kriterienkatalog zu entwickeln, welcher transparent für alle Mitarbeiter*innen verdeutlicht, auf welcher Grundlage eine Stellplatzvergabe zukünftig erfolgt. Mögliche Kriterien sowie das weitere Vorgehen werden derzeit intern diskutiert. In diesem Zusammenhang wird auch über eine mögliche künftige Parkraumbewirtschaftung der Mitarbeiter*innen-Stellplätze nachgedacht.

4. Weiteres Vorgehen

- Konkretisierung der Maßnahmenvorschläge (z.B. standortspezifische Konzeptionen, Abschätzung der Kosten)
- Schrittweise Erstellung des BMM-Konzeptes inkl. Maßnahmenkatalog mit detaillierten Maßnahmensteckbriefen und eines Umsetzungsplans mit Zeit- und Finanzplanung sowie Erarbeitung einer Kommunikationsstrategie (ggf. mit externer Unterstützung)
- Beschluss des fertigen BMM-Konzeptes im Herbst 2024

Anschließend: Schrittweise und kontinuierliche Maßnahnumsetzung inkl. Monitoring (hierfür stehen im Ergebnishaushalt bei Kostenstelle 750761 Sachkonto 44294000 insgesamt 100.000 € vorbehaltlich der Finanzierung aller städtischen Aufgaben, Beschlussfassung und Genehmigung des Haushalts für das Jahr 2025 zur Verfügung).