



INTERNES MOBILITÄTSKONZEPT FÜR DIE KREISVERWALTUNG WITTMUND

Herausgeber

Landkreis Wittmund

Am Markt 9

26409 Wittmund



Datum: Oktober 2026



Inhaltsverzeichnis

Inhaltsverzeichnis	2
Abbildungsverzeichnis.....	3
Tabellenverzeichnis.....	3
Vorwort.....	4
1 Einleitung.....	5
2 Ablauf und Beteiligungsprozess.....	7
2.1 Mobilitätsumfrage.....	7
2.2 Internes Mobilitätsteam.....	8
2.3 Politischer Beschluss.....	8
3 Bestands- und Bedarfsanalyse.....	9
3.1 Räumliche Lage und Raumstruktur	9
3.2 Arbeitsbezogene Mobilität der Verwaltungsmitarbeitenden.....	10
3.2.1 Arbeitswege	10
3.2.2 Dienstwege zwischen den Verwaltungsgebäuden.....	20
3.2.3 Dienstreisen	22
3.2.4 Verkehrsmittelübergreifende Anregungen zur nachhaltigen Mobilität der Mitarbeitenden	23
4 Treibhausgasbilanz.....	25
4.1 Bilanz der Arbeitswege	25
4.2 Bilanz des Fuhrparks	28
4.3 Gesamtbilanz.....	29
5 Entwicklungen und Potenziale.....	31
6 Maßnahmen.....	34
6.1 Gesamtübersicht Maßnahmenstand	34
6.2 Fortschreibung nach Handlungsfeldern.....	35
6.2.1 Handlungsfeld Elektromobilität	35
6.2.2 Handlungsfeld ÖPNV.....	36
6.2.3 Handlungsfeld Radverkehr	37
6.2.4 Handlungsfeld Organisation und Digitales	38
7 Fazit und Ausblick	41
8 Literaturverzeichnis.....	43
9 Anhang.....	45

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Phasen und Bausteine der Entwicklung des Mobilitätskonzepts (Erstauflage)	7
Abbildung 2: Karte des Landkreises Wittmund.....	9
Abbildung 3: Durchschnittliche Pendeldistanzen aller SV-Beschäftigten am Wohnort im Jahr 2024 in km. Datenbasis: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit: Ein- und Auspendler auf Gemeindeebene, Nürnberg 2024. Geometrische Grundlage: Kreise (generalisiert), 31.12.2024. © GeoBasis-DE/BKG. Bearbeitung: T. Pütz.....	11
Abbildung 4: Anteile an zurückgelegten Fahrten für den Arbeitsweg je Verkehrsmittel im Jahr 2025	11
Abbildung 5: Anteile der Antriebsarten der für Arbeitswege genutzten privaten Pkw im Jahr 2025.	13
Abbildung 6: Bedarf an E-Lademöglichkeiten für Autos an den unterschiedlichen Verwaltungsgebäuden in den Jahren 2022 und 2025	14
Abbildung 7: Durchschnittliche Anzahl an Arbeitstagen im Homeoffice in den Jahren 2022 und 2025	15
Abbildung 8: Bedarf an zukünftiger Homeoffice-Nutzung in den Jahren 2022 und 2025	15
Abbildung 9: Angaben zur Nutzung von Fahrgemeinschaften als Alternative zum Individual-Autoverkehr für den Arbeitsweg in den Jahren 2022 und 2025.....	16
Abbildung 10: Fahrradfahren als Alternative zum Individual-Autoverkehr für den Arbeitsweg.....	17
Abbildung 11: Bedarf an E-Bike Lademöglichkeiten am Arbeitsplatz in den Jahren 2022 und 2025.	18
Abbildung 12: Bedarf an E-Lademöglichkeiten für E-Bikes an den unterschiedlichen Verwaltungsgebäuden in den Jahren 2022 und 2025	18
Abbildung 13: Angaben zur Nutzung des ÖPNV als Alternative zum Individual-Autoverkehr für den Arbeitsweg in den Jahren 2022 und 2025	20
Abbildung 14: Verkehrsmittelwahl für die Mobilität zwischen den Verwaltungsgebäuden in den Jahren 2022 und 2025 (Mehrfachauswahl gegeben).....	21
Abbildung 15: Häufigkeit der Mobilität zwischen den Verwaltungsgebäuden (N = 177).....	21
Abbildung 16: Verkehrsmittelwahl für Dienstreisen in den Jahren 2022 und 2025 (Mehrfachauswahl gegeben).....	22
Abbildung 17: CO ₂ e-Emissionen der einzelnen Verkehrsmittel auf den Arbeitswegstrecken aller Mitarbeitenden zusammen im Jahr 2025	27
Abbildung 18: Vergleich der durch Arbeitswege verursachten Emissionen der Mitarbeitenden in den Jahren 2022 und 2025.....	28
Abbildung 19: CO ₂ e-Emissionen des Fuhrparks in den Jahren 2019-2023	29
Abbildung 20: Vergleich der durch Arbeitswege und Fuhrpark verursachten Emissionen der Mitarbeitenden in den Jahren 2022 und 2025	30

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Übersicht: Jährliche Arbeitswegstrecken nach Verkehrsmittel und Antrieb	26
Tabelle 2: Übersicht: Entwicklungstendenzen der arbeitsbezogenen Mobilität	32
Tabelle 3: Gesamtübersicht Maßnahmenstand.....	35
Tabelle 4: Verwendete Emissionsfaktoren nach UBA (2025) und Difu (2025).....	45

Vorwort

Sehr geehrte Damen und Herren,
liebe Verwaltungsmitarbeitende,

Mobilität bewegt uns. Sie prägt unseren Alltag und ist eine grundlegende Voraussetzung für gesellschaftliche Teilhabe, sowohl global als auch regional. Zugleich bleibt sie ein zentraler Faktor für den Klimaschutz: Der Verkehrssektor zählt weiterhin zu den größten Verursachern von Treibhausgasemissionen in Deutschland. Ein erheblicher Anteil davon entsteht durch Arbeits- und Dienstwege. Vor diesem Hintergrund ist eine klimafreundliche Ausgestaltung der berufsbedingten Mobilität nach wie vor ein wesentlicher Baustein der ganzheitlichen Klimapolitik des Landkreises Wittmund.

Mit der vorliegenden Fortschreibung des internen Mobilitätskonzepts für die Kreisverwaltung wird der eingeschlagene Weg konsequent weiterverfolgt. Aufbauend auf den Erfahrungen der ersten Konzeptphase, den bereits umgesetzten Maßnahmen sowie neuen Erkenntnissen werden die bestehenden Ziele überprüft, weiterentwickelt und an aktuelle Rahmenbedingungen angepasst. Das Mobilitätskonzept bleibt damit ein lebendiges Instrument zur zukunftsfähigen Gestaltung der Arbeits- und Dienstwege in unserer Verwaltung.

Ein zentraler Bestandteil der Fortschreibung ist die Aktualisierung der Treibhausgasbilanz der arbeitsbezogenen Mobilität der Mitarbeitenden. Sie schafft Transparenz über die Entwicklung der Emissionen, macht Fortschritte ebenso wie bestehende Herausforderungen sichtbar und bildet eine wichtige Grundlage für die Priorisierung und Weiterentwicklung der Maßnahmen.

Die Maßnahmen orientieren sich an den drei Strategien der Verkehrsvermeidung, der Verkehrsverlagerung und der Verkehrsverbesserung. Auch künftig wird das Auto im ländlichen Raum weiterhin eine wichtige Rolle spielen. Gleichzeitig gilt es, den Ressourcenverbrauch zu reduzieren, alternative Antriebe zu stärken und gemeinschaftliche Nutzungsformen auszubauen. Darüber hinaus werden Maßnahmen zur Förderung des öffentlichen Personennahverkehrs, des Radverkehrs sowie zur Stärkung des internen Mobilitätsmanagements und der digitalen Zusammenarbeit weiterentwickelt, um Treibhausgasemissionen nachhaltig zu senken.

Mein Dank gilt allen, die sich erneut engagiert in den Fortschreibungsprozess eingebracht haben. Mit der Aktualisierung des Mobilitätskonzepts schaffen wir eine verlässliche Grundlage, um die begonnenen Maßnahmen weiterzuführen und neue Impulse zu setzen. Nun kommt es darauf an, das Konzept weiter in die Umsetzung zu bringen und die Mobilität in unserer Verwaltung Schritt für Schritt klimafreundlicher zu gestalten. Ich bin überzeugt, dass uns dies nur gemeinsam gelingen wird.

Ihr Landrat



Holger Heymann

1 Einleitung

Der Verkehrssektor zählt zu den Hauptverursachern von Treibhausgasemissionen. Der höchste Energieverbrauch entfällt dabei auf die Nutzung von Personenkraftwagen mit Verbrennungsmotoren. Deutschland hat sich mit dem Bundes-Klimaschutzgesetz (KSG) das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2045 Klimaneutralität zu erreichen (KSG, 2019). Das Land Niedersachsen verfolgt mit dem Niedersächsischen Klimaschutzgesetz (NKlimaG) ein noch ambitionierteres Ziel und strebt Treibhausgasneutralität bis zum Jahr 2040 an (NKlimaG, NI). Zwar sind die Treibhausgasemissionen in Deutschland seit 1990 insgesamt gesunken, im Verkehrssektor konnten bislang jedoch kaum Fortschritte erzielt werden (UBA, 2025). Zur Erreichung der Klimaschutzziele auf Bundes- und Landesebene ist daher eine grundlegende Transformation des Mobilitätssystems erforderlich, hin zu einer nachhaltigen Mobilität mit geringerem Verkehrsaufkommen und einer stärkeren Nutzung ressourcenschonender Verkehrsmittel.

NACHHALTIGE MOBILITÄT

Nachhaltige Mobilität lässt sich als „die ökologisch verträgliche und sozial gerechte Gestaltung und Gewährleistung der Erreichbarkeit von Einrichtungen und Kommunikationszugängen in einer globalen Gesellschaft“ definieren, die gleichzeitig wirtschaftlich tragfähig sein muss (Rammler, 2016, S. 906).

Eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung erfordert zukunftsorientierte Strategien und Konzepte. Einzelmaßnahmen können dabei nicht isoliert betrachtet werden; vielmehr bedarf es eines integrierten Ansatzes. Diesem Anspruch entsprechen Mobilitätskonzepte, die eine langfristige, zielgerichtete Strategie für die zukünftige Entwicklung der Mobilität in einem definierten räumlichen Bereich formulieren und zugleich konkrete Maßnahmen zu deren Umsetzung beinhalten (Fuchs, 2022; Team red, 2020). Durch lokale Mobilitätskonzepte können der Einsatz und das Zusammenspiel unterschiedlicher Mobilitätsangebote, Infrastrukturen und Informationssysteme optimiert werden. Dadurch lassen sich Verkehrsangebote effizienter, nutzerfreundlicher und nachhaltiger gestalten.

MOBILITÄTSKONZEPTE

Mobilitätskonzepte stellen ein integriertes Handlungskonzept mit konkreten Lösungsansätzen für eine nachhaltige Mobilitätsentwicklung dar. Bei erfolgreicher Umsetzung können Mobilitätskonzepte zu Treibhausgaseinsparungen führen und die Luftqualität, Lärminderung und Lebensqualität vor Ort positiv beeinflussen (Frehn et al., 2021, S. 6; Arbeitskreis Kommunalen Klimaschutz, 2021).

Die Verantwortung für die Entwicklung und Umsetzung von Mobilitätskonzepten liegt in der Regel bei den Kommunen. Kommunale Verwaltungen verfügen über die strukturellen Voraussetzungen für ein dauerhaftes und kontinuierliches Engagement in der Mobilitätsentwicklung und sind daher besonders geeignet, die Rolle als Initiatoren, Motivatoren und langfristige Träger eines Mobilitätsmanagements zu übernehmen. Nachhaltige Mobilität stellt folglich ein zentrales Handlungsfeld kommunaler Klimaschutzpolitik dar (Blees, 2012, 2018; Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen, o. D.).

Berufsbedingte Mobilität prägt das Verkehrsgeschehen in besonderem Maße. Da ein erheblicher Anteil der Verkehrsleistung auf Erwerbstätigkeit zurückzuführen ist, werden Mobilitätsmuster wesentlich durch arbeitsbezogene Wege bestimmt. Der Pendelverkehr verursacht rund ein Viertel der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen (Schelewsky, 2020). Als einer der größten Arbeitgeber in Deutschland kann der öffentliche Sektor durch ein konsequent umgesetztes betriebliches Mobilitätsmanagement einen wichtigen Beitrag zu einer nachhaltigen Mobilitätsentwicklung leisten. Betriebliches Mobilitätsmanagement bietet zahlreiche Vorteile, darunter die Reduktion von Treibhausgasemissionen, eine geringere Luft- und Lärmbelastung, Imagegewinne, die

Sicherstellung der Erreichbarkeit, Kosteneinsparungen, eine höhere Mitarbeiterzufriedenheit und -bindung, Gesundheitsförderung sowie positive Multiplikatoreffekte (Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen, o. D.; Kompetenznetz Klima Mobil, 2021).

BETRIEBLICHES MOBILITÄTSMANAGEMENT

Betriebliches Mobilitätsmanagement kann als systematischer und strategischer Ansatz zur Förderung einer klima-, umwelt- und sozialverträglichen sowie kosteneffizienten Mobilität der Mitarbeitenden auf Arbeitswegen und Dienstreisen verstanden werden. Übergeordnetes Ziel ist, die Mobilitätsangebote für den Arbeitsweg zu optimieren und gleichzeitig die Emissionen des Berufsverkehrs zu minimieren.

Der Landkreis Wittmund sieht sich in der Verantwortung, zur Erreichung der Klimaschutzziele auf Bundes- und Landesebene beizutragen und entsprechende Entwicklungen auf regionaler Ebene aktiv zu begleiten. Vor diesem Hintergrund wurde im Jahr 2023 erstmals ein internes Mobilitätskonzept für die Kreisverwaltung erarbeitet. Die vorliegende Fassung stellt die erste Fortschreibung des Mobilitätskonzepts im Jahr 2026 dar.

Ziel des Konzepts ist es, die Mobilitätsentwicklung innerhalb der Kreisverwaltung systematisch zu erfassen, zu analysieren und langfristig zu begleiten. Es schafft eine Grundlage, um das Mobilitätsverhalten und die Auswirkungen von Arbeitswegen, Dienstreisen sowie Dienstwegen zwischen den Verwaltungsgebäuden transparent darzustellen. Durch Fortschreibungen können Entwicklungen im Zeitverlauf frühzeitig erkannt, bewertet und gegebenenfalls Anpassungsbedarfe bei den Maßnahmen identifiziert werden. Das Mobilitätskonzept stellt somit ein strategisches Instrument dar, das die Kreisverwaltung bei einer datenbasierten und zielgerichteten Weiterentwicklung ihrer Mobilität unterstützt.

Die zentralen Zielsetzungen des Mobilitätskonzepts sind:

- › die Entwicklung der durch Arbeits- und Dienstwege der Verwaltungsmitarbeitenden verursachten Treibhausgasemissionen kontinuierlich zu erfassen, zu bewerten und im Einklang mit den Zielvorgaben des NKlimaG langfristig zu reduzieren,
- › eine belastbare Datengrundlage für die Bewertung mobilitätsbedingter Auswirkungen und die Weiterentwicklung von Maßnahmen zu schaffen,
- › die Mobilität der Verwaltungsmitarbeitenden zukunftsfähig auszurichten und an gesellschaftliche Veränderungen sowie neue technologische Entwicklungen anzupassen,
- › die Mitarbeitenden aktiv in die Gestaltung und Weiterentwicklung der zukünftigen Mobilität innerhalb der Verwaltung einzubinden

Das Konzept dient als Fokuskonzept für die Handlungsfelder „Verwaltung“ und „Mobilität“ innerhalb des übergeordneten Klimaschutzkonzepts des Landkreises und betrachtet die Mobilität der Mitarbeitenden vertieft. Die regelmäßige Fortschreibung des Mobilitätskonzepts ist zudem als Maßnahme im übergeordneten Klimaschutzkonzept verankert.



Verwaltung



Mobilität

2 Ablauf und Beteiligungsprozess

Für eine langfristig tragfähige Mobilitätsstrategie und deren zielgerichtete Umsetzung sind Transparenz, Nachvollziehbarkeit sowie die Einbindung der betroffenen Akteurinnen und Akteure von zentraler Bedeutung. Eine möglichst frühzeitige und prozessbegleitende Beteiligung ist daher ein wesentlicher Bestandteil mobilitätsplanerischer Konzepte. Die Beteiligung dient sowohl der Analyse der Bestands- und Bedarfssituation als auch der Entwicklung und Evaluation von Mobilitätsmaßnahmen.

Die Erstaufgabe des Mobilitätskonzepts im Jahr 2023 wurde durch einen umfangreichen Beteiligungsprozess begleitet (vgl. Abbildung 1). Neben einer verwaltungsinternen Mobilitätsumfrage wurden Experteninterviews, Fokusgruppen-Diskussionen sowie eine Online-Beteiligung der Mitarbeitenden durchgeführt. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse flossen in die Entwicklung und Priorisierung der Maßnahmen ein und bilden weiterhin die Grundlage des Mobilitätskonzepts. Die vorliegende Fortschreibung knüpft an diese Ergebnisse an und konzentriert sich auf die Überprüfung der Mobilitätsentwicklung, die Bewertung der bisherigen Maßnahmenumsetzung sowie auf die Aktualisierung der Datengrundlagen.

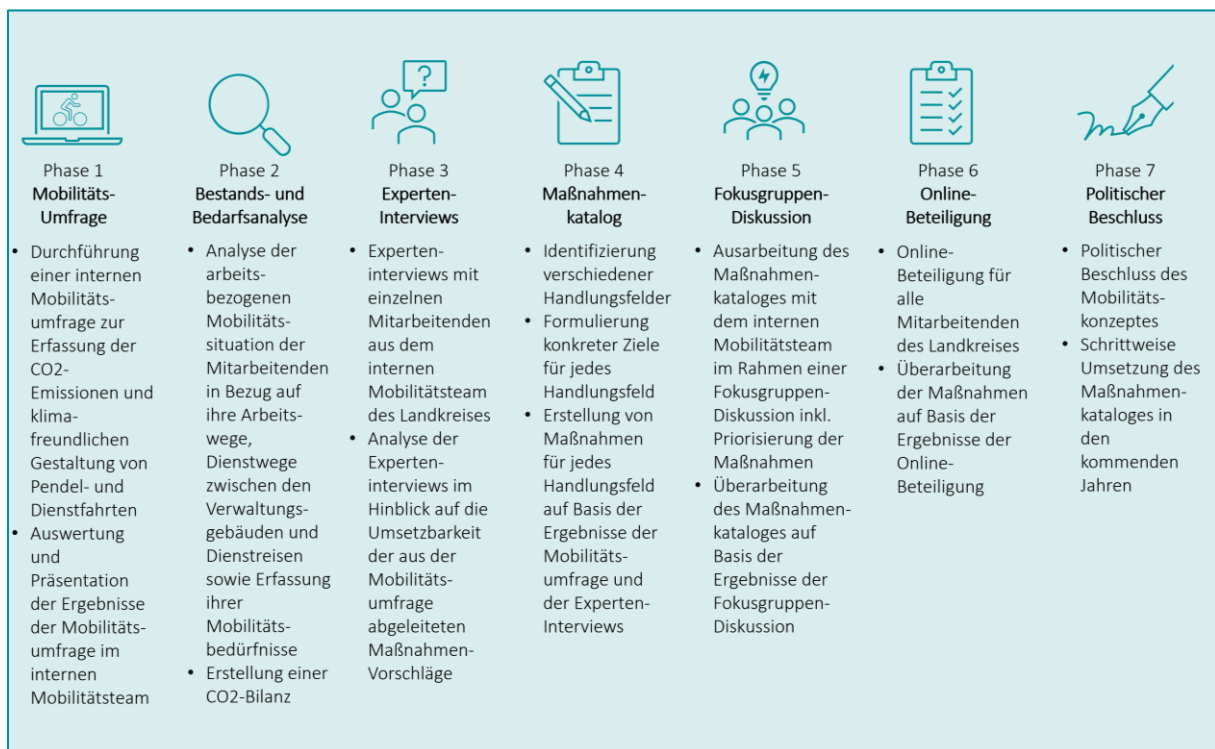


Abbildung 1: Phasen und Bausteine der Entwicklung des Mobilitätskonzepts (Erstaufgabe).

2.1 Mobilitätsumfrage

Als Grundlage für das Mobilitätskonzept sowie für die bedarfsgerechte Weiterentwicklung des Mobilitätsangebots wird die Mobilitätssituation der Verwaltungsmitarbeitenden und deren Mobilitätsbedürfnisse in Bezug auf die Arbeits- und Dienstwege durch eine interne Mobilitätsbefragung in regelmäßigen Abständen systematisch erfasst. Die erste Mobilitätsumfrage erfolgte im Zeitraum vom 26.09.2022 bis zum 28.10.2022 im Rahmen der Erstaufgabe des Mobilitätskonzepts. Für die vorliegende Fortschreibung wurde die Umfrage im Zeitraum vom 23.10.2025 bis zum 18.11.2025 wiederholt.

Die Umfrage umfasst Fragen zu den täglichen Arbeitswegen, den Dienstwegen zwischen den Verwaltungsgebäuden sowie zu Dienstreisen der Mitarbeitenden. Für jede dieser Kategorien können Anregungen zu potenziellen Mobilitätsmaßnahmen eingebracht werden. Die Ergebnisse der Mobilitätsumfrage bilden die zentrale Grundlage für die Bestands- und Bedarfsanalyse des Konzepts.

2.2 Internes Mobilitätsteam

Das interne Mobilitätsteam der Kreisverwaltung begleitet die Umsetzung und Weiterentwicklung des Mobilitätskonzepts seit der erstmaligen Erstellung im Jahr 2023. Es setzt sich aus Mitarbeitenden verschiedener Fachbereiche mit Bezug zum Themenfeld Mobilität zusammen. Vertreten sind FB 01 (Steuerung und Kreisentwicklung), FB 10 (Personal und Finanzen), FB 40 (Schulen, IT, Gebäude) und FB 68 (Umwelt). Bereits die erstmalige Erstellung des Mobilitätskonzepts wurde durch das interne Mobilitätsteam fachlich begleitet. Seither stehen die Begleitung, Umsetzung und Weiterentwicklung der im Mobilitätskonzept verankerten Maßnahmen im Mittelpunkt der regelmäßigen Treffen.

2.3 Politischer Beschluss

Am 28.11.2023 beschloss der Kreistag die Umsetzung der Erstauflage des internen Mobilitätskonzepts sowie dessen regelmäßige Fortschreibung.

3 Bestands- und Bedarfsanalyse

Grundlage des Mobilitätskonzepts ist eine umfassende Erhebung und Analyse der Bestandssituation der Mobilität der Verwaltungsmitarbeitenden sowie ihres Mobilitätsbedarfs. Bereits in diesem Schritt ist die Einbindung der Mitarbeitenden von zentraler Bedeutung. Sie liefern wichtige Hinweise zu Stärken und Schwächen der bestehenden Mobilitätssituation in Bezug auf Arbeitswege, Dienstwege zwischen den Verwaltungsgebäuden sowie Dienstreisen, die in den weiteren Bearbeitungsprozess des Mobilitätskonzepts einfließen.

Insgesamt liegt der vorliegenden Bestands- und Bedarfsanalyse folgendes zu Grunde:

- › Interne Mobilitätsumfragen zur Erfassung der Treibhausgasemissionen und zur Bewertung einer klimafreundlichen Gestaltung von Pendel- und Dienstfahrten aus den Jahren 2022 und 2025
- › Interne und externe Dokumente und Datengrundlagen, darunter die Klimaschutz- und Klimaanpassungskonzepte des Landkreises Wittmund sowie die Fahrtenbücher des Fuhrparks

3.1 Räumliche Lage und Raumstruktur

Der Landkreis Wittmund liegt im Nordwesten Niedersachsens mit unmittelbarer Angrenzung an das UNESCO-Weltnaturerbe Wattenmeer. Er setzt sich aus der Samtgemeinde Esens, der Gemeinde Friedeburg, der Samtgemeinde Holtriem, den Inselgemeinden Langeoog und Spiekeroog sowie der Stadt Wittmund zusammen (vgl. Abbildung 2). Die Kreisverwaltung hat ihren Sitz in der Stadt Wittmund, die in ihrer zentralörtlichen Funktion die Rolle als Mittelzentrum übernimmt. Für die Kreisverwaltung sind rund 490 Mitarbeitende tätig¹.

Auf einer Fläche von 656,9 km² leben insgesamt 55.969 Einwohnerinnen und Einwohner. Damit ist der ostfriesische Landkreis die zweitkleinste Gebietskörperschaft im Land Niedersachsen. Die Bevölkerungsdichte von 85,2 Einwohnerinnen und Einwohnern pro km² liegt deutlich unter dem niedersächsischen Landesdurchschnitt von 167,8 Einwohnerinnen und Einwohnern pro km². (LSN, 2026)



Abbildung 2: Karte des Landkreises Wittmund.

Quelle: Landkreis Wittmund

Die Anforderungen an die Mobilität unterscheiden sich erheblich in Abhängigkeit von der jeweiligen Raumstruktur. Konzepte aus städtischen Verdichtungsräumen lassen sich daher nur eingeschränkt auf ländliche Räume übertragen. Aus Sicht der Raumordnung wird der Landkreis Wittmund als peripher gelegener, dünn besiedelter ländlicher Raum eingeordnet (BBSR, 2020-2023). Charakteristisch für ländliche Räume sind ein teils eingeschränktes oder rückläufiges ÖPNV-Angebot, lückenhafte (Rad-)Verkehrsinfrastrukturen sowie eine daraus resultierende hohe Bedeutung des motorisierten Individualverkehrs. Zusätzlich sind ausgeprägte Pendlerverflechtungen typisch (Arbeitskreis Kommunalen Klimaschutz, 2021). Mit zunehmender Peripherität und abnehmender Siedlungsdichte steigt in der Regel der Anteil des motorisierten Individualverkehrs (Brandl, 2019).

¹ Durchschnittswert; die tatsächliche Beschäftigtenzahl unterliegt dabei laufenden Schwankungen.

Auch im Landkreis Wittmund wird der Energieverbrauch im Verkehrssektor überwiegend durch den motorisierten Individualverkehr bestimmt. Dies ist insbesondere auf die ländlich geprägte Siedlungsstruktur und die damit verbundenen teilweise großen Entfernungen zurückzuführen, die eine Nutzung des privaten Pkw häufig begünstigen. Die Sicherstellung der alltäglichen Mobilität ist unter diesen strukturellen Rahmenbedingungen ohne den motorisierten Individualverkehr nur eingeschränkt möglich.

Die Stadt Wittmund ist mit einem Bahnhof über die RB59 (Esens-Burhafe-Wittmund-Jever-Schortens-Sande-Wilhelmshaven) an das Schienennetz angebunden. Der Bahnhof liegt weniger als zwei Kilometer von allen Verwaltungsstandorten des Landkreises entfernt.

3.2 Arbeitsbezogene Mobilität der Verwaltungsmitarbeitenden

Zur Erfassung der arbeitsbezogenen Mobilität der Mitarbeitenden wurde im Zeitraum vom 23.10.2025 bis zum 18.11.2025 eine interne Mobilitätsumfrage innerhalb der Kreisverwaltung durchgeführt. Die Umfrage wurde durch das Klimaschutzmanagement erstellt und per E-Mail durch den Landrat an alle Verwaltungsmitarbeitenden versendet.

An der Online-Befragung nahmen insgesamt 259 Mitarbeitende teil. Dies entspricht einer Rücklaufquote von rund 53 % und ermöglicht eine belastbare Einschätzung des Mobilitätsverhaltens innerhalb der Kreisverwaltung. Die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung wurden unter der Annahme übertragen, dass die Stichprobe repräsentativ für alle Beschäftigten der Kreisverwaltung ist.

Die Umfrage umfasste drei Themenblöcke: (1) Arbeitswege, (2) Dienstwege zwischen den Verwaltungsgebäuden sowie (3) Dienstreisen der Mitarbeitenden. Die Ergebnisse werden im Folgenden dargestellt und mit den Ergebnissen der Mobilitätsumfrage aus dem Jahr 2022 verglichen.

Methodischer Hinweis zur Vergleichbarkeit der Erhebungen

Die im Folgenden dargestellten Ergebnisse für die Jahre 2022 und 2025 basieren auf zwei eigenständigen Erhebungen. Im Zeitraum zwischen beiden Befragungen wurde die Erhebungsstruktur weiterentwickelt und teilweise angepasst, insbesondere im Hinblick auf eine differenziertere Abbildung der Fahrzeug- und Mobilitätskategorien. Die Anpassung erfolgte vor dem Hintergrund aktualisierter Anforderungen an die Datenerhebung im Rahmen des internen Klimaschutzkonzepts.

Einzelne Kennwerte sind somit nur eingeschränkt vollständig vergleichbar. Entsprechende methodische Unterschiede werden an den jeweiligen Stellen im Text kenntlich gemacht. Grundsätzlich bleibt die Vergleichbarkeit der zentralen Kennzahlen (z. B. Homeoffice-Anteile, Pkw-Nutzung, Fahrleistung, etc.) jedoch gewährleistet, da die Grundstruktur der Erhebung weitgehend konsistent ist.

3.2.1 Arbeitswege

3.2.1.1 Durchschnittliche Arbeitsweglänge

Die im Rahmen der Mobilitätsbefragung ermittelte durchschnittliche Länge des einfachen Arbeitswegs beträgt rund 16,035 Kilometer. Sie liegt damit geringfügig unter dem bundesweiten Durchschnitt der Pendeldistanz von 17,2 Kilometern (Stichtag 30. Juni 2024, BBSR 2020-2026) sowie unter der durchschnittlichen Pendeldistanz aller sozialversicherungspflichtig Beschäftigten (SV-Beschäftigten) im Landkreis Wittmund von 19,4 Kilometern im Jahr 2024 (vgl. Abbildung 3).²

² Die Vergleichswerte beziehen sich auf unterschiedliche Datengrundlagen und Erhebungsmethoden und dienen daher ausschließlich der groben Einordnung.

Gegenüber der ersten Mobilitätsbefragung aus dem Jahr 2022 ist die durchschnittliche Länge des einfachen Arbeitswegs der Mitarbeitenden von rund 17,145 auf rund 16,035 Kilometer zurückgegangen. Dies entspricht einer Verringerung um 1,11 Kilometer beziehungsweise rund 6,5%.

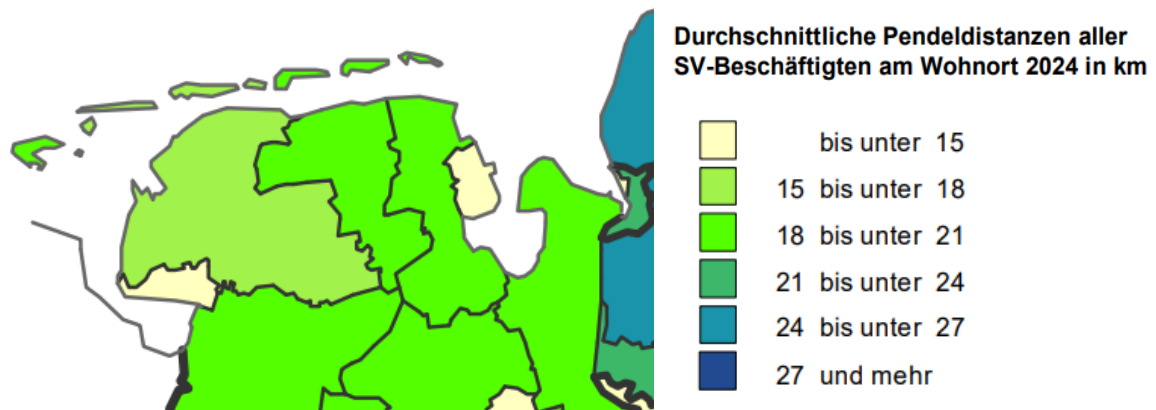


Abbildung 3: Durchschnittliche Pendeldistanzen aller SV-Beschäftigten am Wohnort im Jahr 2024 in km. Datenbasis: © Statistik der Bundesagentur für Arbeit: Ein- und Auspendler auf Gemeindeebene, Nürnberg 2024. Geometrische Grundlage: Kreise (generalisiert), 31.12.2024. © GeoBasis-DE/BKG. Bearbeitung: T. Pütz.

3.2.1.2 Verkehrsmittelwahl für den Arbeitsweg

Der private Pkw ist weiterhin das mit Abstand am häufigsten genutzte Verkehrsmittel für die Arbeitswege der Mitarbeitenden. Insgesamt werden rund 74,24% der in der Mobilitätsbefragung erfassten Arbeitswegfahrten mit dem privaten Pkw zurückgelegt; Fahrgemeinschaften sind hierbei gesondert ausgewiesen (vgl. Abbildung 4).

Gegenüber der ersten Mobilitätsbefragung im Jahr 2022 ist der Anteil des privaten Pkw am Modal Split des Arbeitswegs von rund 71 % auf rund 74,24% um 3,24 Prozentpunkte gestiegen.

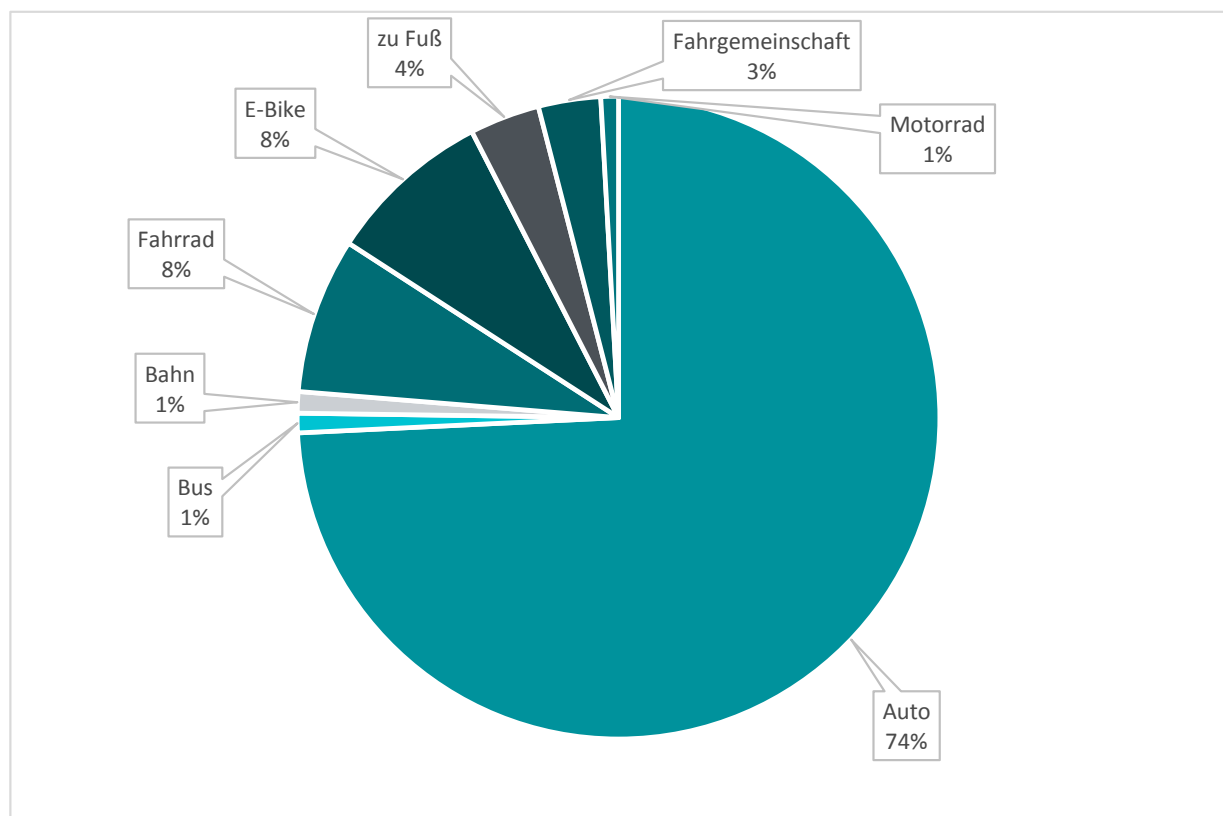


Abbildung 4: Anteile an zurückgelegten Fahrten für den Arbeitsweg je Verkehrsmittel im Jahr 2025.

3.2.1.3 Entwicklung der Pkw-Nutzung auf Arbeitswegen (2022-2025)

Erhebungsjahr 2025

Ausgehend von 122.990 Arbeitstagen ergeben sich ohne Homeoffice insgesamt 245.980 Arbeitswegfahrten (Hin- und Rückfahrten). Durch den Homeoffice-Anteil von 20,4 % entfallen hiervon rund 50.180 Fahrten. Es verbleiben somit rund 195.800 tatsächlich zurückgelegte Arbeitswegfahrten. Unter Berücksichtigung des Pkw-Anteils von 74,24 % ergeben sich rund 145.362 Pkw-Fahrten.

Bei einer durchschnittlichen Arbeitsweglänge von 16,035 km (einfacher Weg), ergibt sich daraus eine Gesamtfahrleistung von rund 2.330.897 km, die im Jahr 2025 von den Mitarbeitenden der Kreisverwaltung mit dem privaten Pkw zurückgelegt wurden.

Erhebungsjahr 2022

Ausgehend von 123.970 Arbeitstagen ergeben sich ohne Homeoffice insgesamt 247.940 Arbeitswegfahrten (Hin- und Rückfahrten). Durch den Homeoffice-Anteil von 15,9 % entfallen hiervon rund 39.422 Fahrten. Es verbleiben somit rund 208.518 tatsächlich zurückgelegte Arbeitswegfahrten. Unter Berücksichtigung des Pkw-Anteils von 71 % ergeben sich rund 148.047 Pkw-Fahrten.

Bei einer durchschnittlichen Arbeitsweglänge von 17,145 km (einfacher Weg), ergibt sich daraus eine Gesamtfahrleistung von rund 2.538.266 km, die im Jahr 2022 von den Mitarbeitenden der Kreisverwaltung mit dem privaten Pkw zurückgelegt wurden.

Vergleich der Jahre 2022 und 2025

Insgesamt ist zwischen 2022 und 2025 ein leichter Rückgang sowohl der mit dem Pkw zurückgelegten Arbeitswegfahrten (von rund 148.047 auf rund 145.362) als auch der gesamten Pkw-Fahrleistung (von rund 2.538.274 km auf 2.330.879 km) festzustellen.

Trotz eines gestiegenen Pkw-Anteils an den Arbeitswegen wurden somit insgesamt weniger Pkw-Kilometer zurückgelegt. Die Entwicklung dürfte insbesondere auf die gestiegene Homeoffice-Nutzung sowie die geringfügig kürzere durchschnittliche Arbeitsweglänge zurückzuführen sein.

3.2.1.4 Antriebsarten der genutzten Pkw

Rund 90 % der für den Arbeitsweg genutzten privaten Pkw verfügen weiterhin über einen Benzin- oder Dieselantrieb. Gegenüber der ersten Erhebung im Jahr 2022 (rund 93 %) ist dieser Anteil jedoch leicht zurückgegangen. Gleichzeitig stieg der Anteil von Elektro- und Hybridfahrzeugen von rund 7 % im Jahr 2022 auf rund 9 % im Jahr 2025. Ergänzend entfällt im Jahr 2025 ein Anteil von rund 1 % auf Fahrzeuge mit LPG- oder CNG-Antrieb (vgl. Abbildung 5).³

Die Ergebnisse deuten auf eine langsame Elektrifizierung des Fahrzeugbestandes der Mitarbeitenden hin, lassen jedoch noch keine grundlegende Veränderung der Fahrzeugflotte erkennen.

³ Hinweis: Die Kategorie „LPG-/CNG-Fahrzeuge“ wurde im Jahr 2022 in der Befragung noch nicht gesondert erhoben und erst im Rahmen der weiterentwickelten Erhebungsstruktur im Jahr 2025 ergänzt. Die Anpassung erfolgte vor dem Hintergrund aktualisierter Anforderungen an die Datenerhebung im Rahmen des internen Klimaschutzkonzepts.

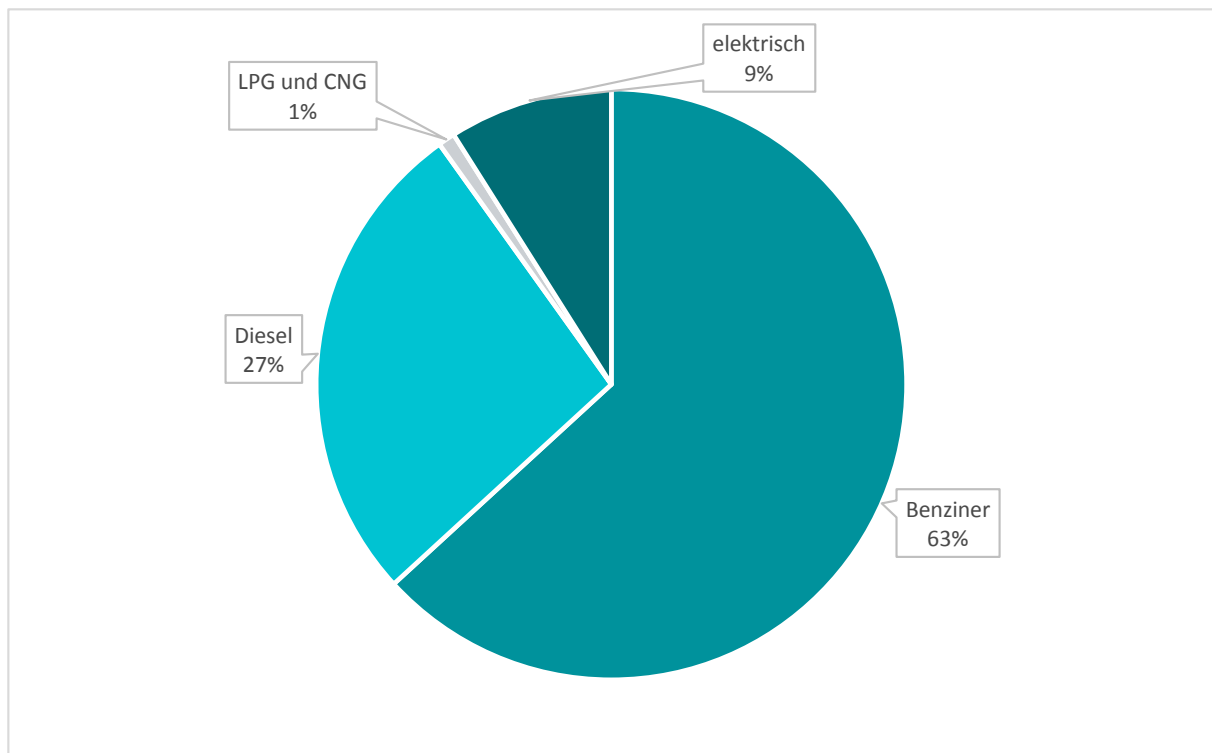


Abbildung 5: Anteile der Antriebsarten der für Arbeitswege genutzten privaten Pkw im Jahr 2025.

Bedarf an Ladeinfrastruktur am Arbeitsplatz

Obwohl der Anteil von Elektro- und Hybridfahrzeugen im Privatbestand lediglich bei 9 % liegt, äußern rund 40 % der Teilnehmenden den Wunsch nach zusätzlichen Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge am Arbeitsplatz. Im Jahr 2022 waren es noch knapp 49 %, dennoch bleibt der Anteil relativ hoch. Der vergleichsweise hohe Wunsch nach zusätzlichen Lademöglichkeiten kann als Hinweis darauf interpretiert werden, dass Elektromobilität für viele Mitarbeitende künftig an Bedeutung gewinnen könnte. Die Mehrheit der Teilnehmenden, die den Ausbau von Ladeinfrastruktur befürworten, ist weiterhin dem Verwaltungsgebäude 6 zugeordnet, gefolgt von den Verwaltungsgebäuden 2 und 3 (vgl. Abbildung 6).

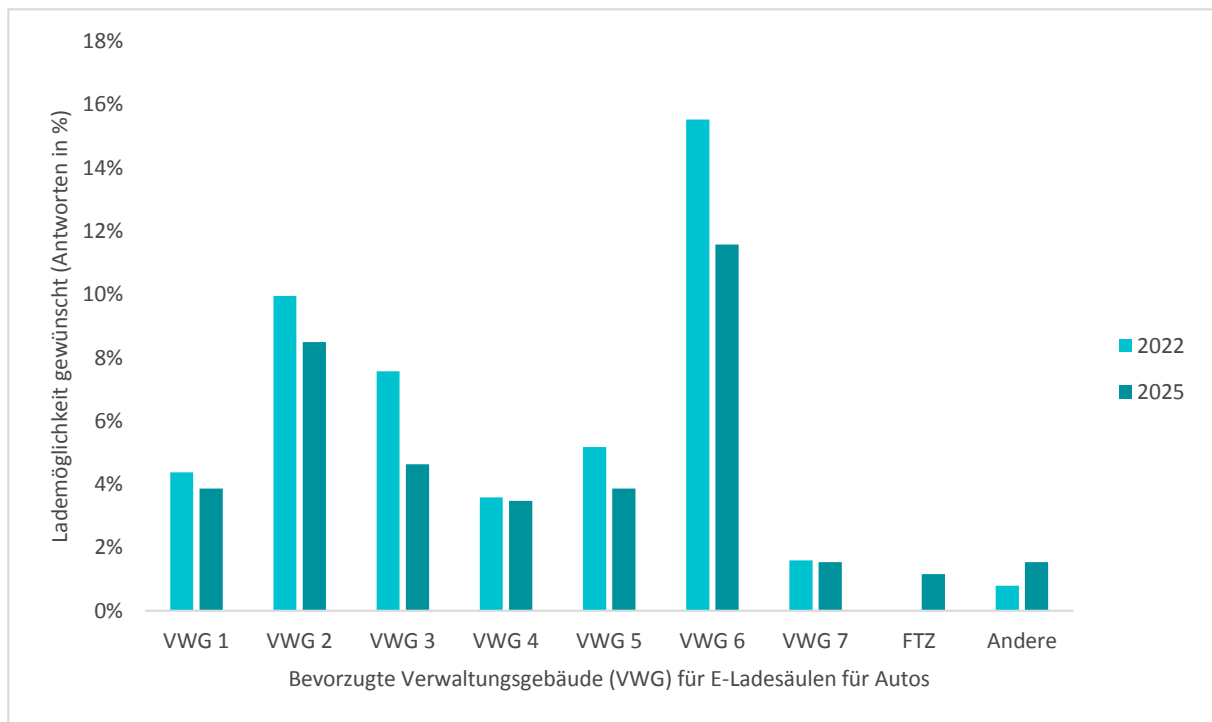


Abbildung 6: Bedarf an E-Lademöglichkeiten für Autos an den unterschiedlichen Verwaltungsgebäuden in den Jahren 2022 und 2025.

3.2.1.5 Alternativen zum Individual-Autoverkehr für den Arbeitsweg

Homeoffice

Arbeitswege und die damit verbundenen Treibhausgasemissionen können durch die Nutzung von Homeoffice reduziert werden. Die Mobilitätsumfrage zeigt, dass rund 42 % der Teilnehmenden an fünf Tagen pro Woche vollständig vor Ort arbeiten. Etwa 28 % arbeiten durchschnittlich einen Tag pro Woche im Homeoffice, während rund 30 % zwei bis drei Tage pro Woche im Homeoffice tätig sind (vgl. Abbildung 7).

Im Vergleich zur Erhebung aus dem Jahr 2022 hat die Nutzung des Homeoffice unter den Beschäftigten zugenommen. Im Jahr 2022 haben noch rund 53 % der Teilnehmenden angegeben, an fünf Tagen pro Woche vollständig vor Ort zu arbeiten (vgl. Abbildung 7).

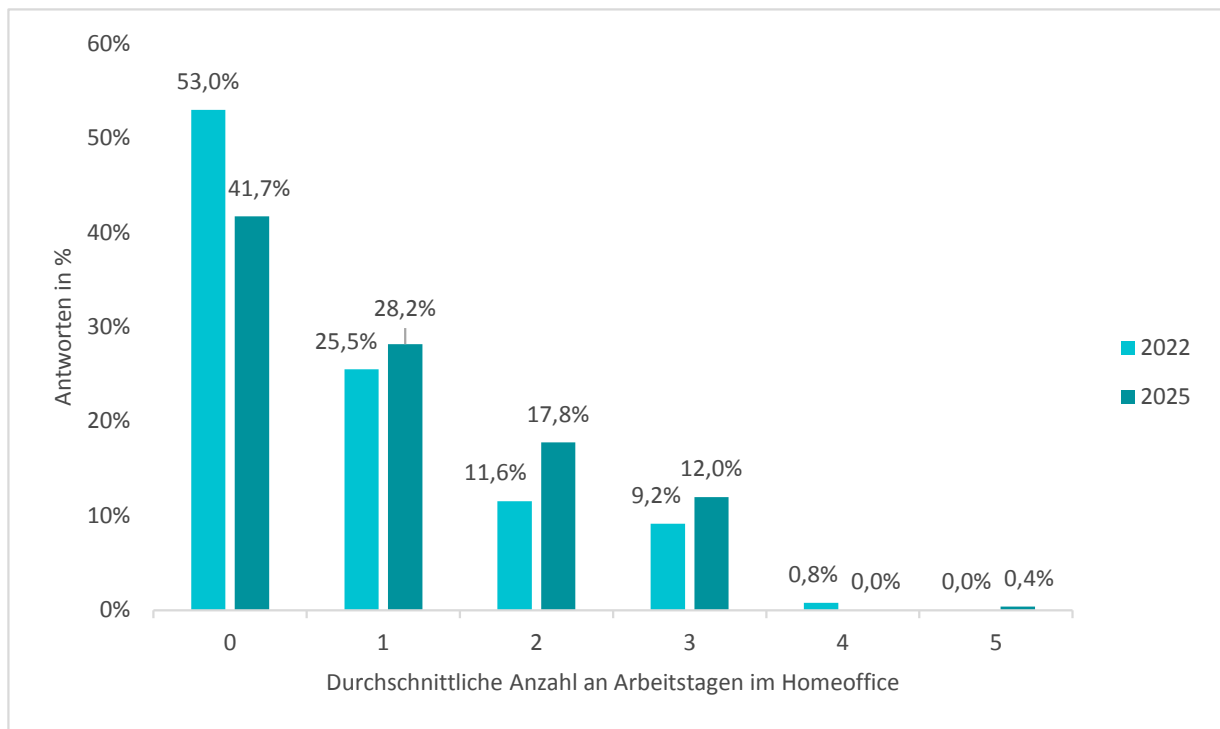


Abbildung 7: Durchschnittliche Anzahl an Arbeitstagen im Homeoffice in den Jahren 2022 und 2025.

Mit dem Anstieg der durchschnittlichen Anzahl an Arbeitstagen im Homeoffice ist auch die Zufriedenheit gestiegen. Mit der derzeitigen Anzahl an Arbeitstagen im Homeoffice sind 47,5 % der Teilnehmenden zufrieden. Dies entspricht einer Erhöhung der Zufriedenheit um rund 10,4 % im Vergleich zur Erhebung aus dem Jahr 2022. Dennoch würden weiterhin 44,4 % der Befragten das Homeoffice gerne häufiger nutzen als bisher. Die Ergebnisse zeigen somit weiterhin ein zusätzliches Vermeidungspotenzial für Arbeitswege (vgl. Abbildung 8).

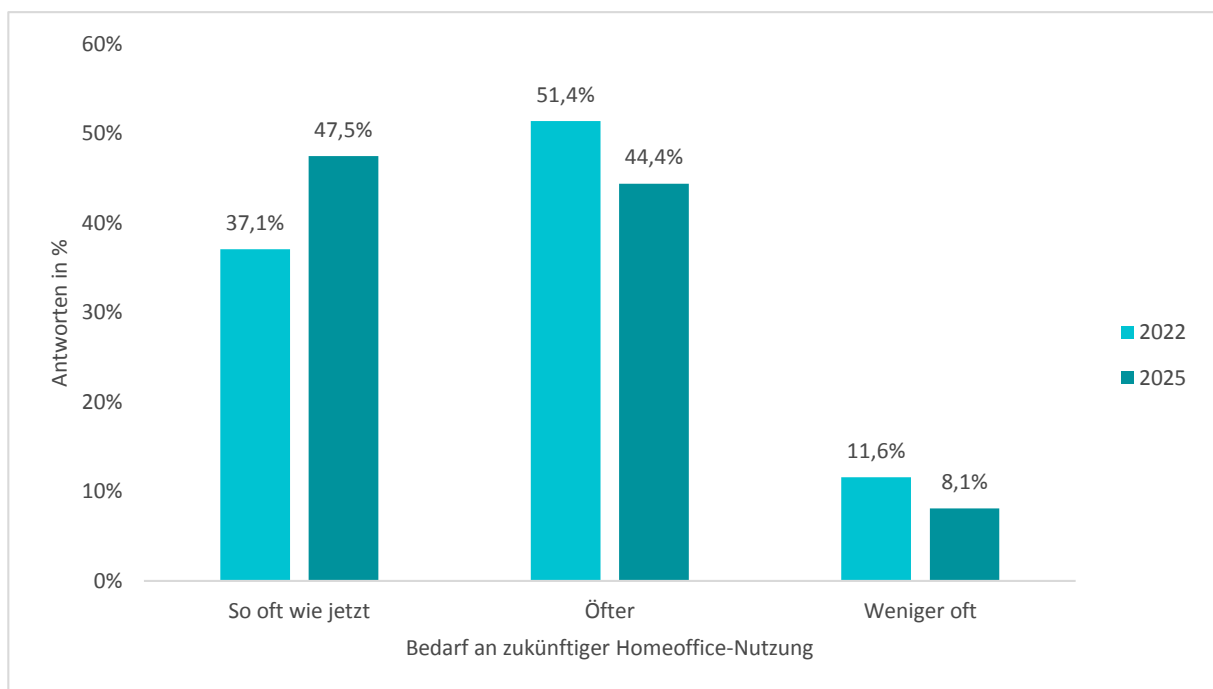


Abbildung 8: Bedarf an zukünftiger Homeoffice-Nutzung in den Jahren 2022 und 2025.

Fahrgemeinschaften

Rund 8,5 % der Teilnehmenden nutzen an einzelnen Arbeitstagen bereits Fahrgemeinschaften für den Arbeitsweg. Für weitere 11,6 % kommt die Teilnahme an einer Fahrgemeinschaft grundsätzlich in Betracht. Zusätzlich geben 3,9 % an, dass eine Fahrgemeinschaft unter bestimmten Rahmenbedingungen möglich wäre (vgl. Abbildung 9). Als wesentliche Voraussetzungen werden insbesondere übereinstimmende Arbeitszeiten, vergleichbare Arbeitswege sowie ausreichend Flexibilität bei variierenden Feierabendzeiten genannt. Einschränkungen ergeben sich derzeit vor allem durch fehlende passende Mitfahrgelegenheiten sowie organisatorische Rahmenbedingungen.

Insgesamt ist im Vergleich zur Erhebung aus dem Jahr 2022 sowohl die Bereitschaft zur Nutzung von Fahrgemeinschaften als auch deren tatsächliche Nutzung leicht zurückgegangen. Während im Jahr 2022 für rund 69 % der Teilnehmenden Fahrgemeinschaften grundsätzlich nicht in Betracht kamen, trifft dies im Jahr 2025 auf etwa 76 % der Teilnehmenden zu.

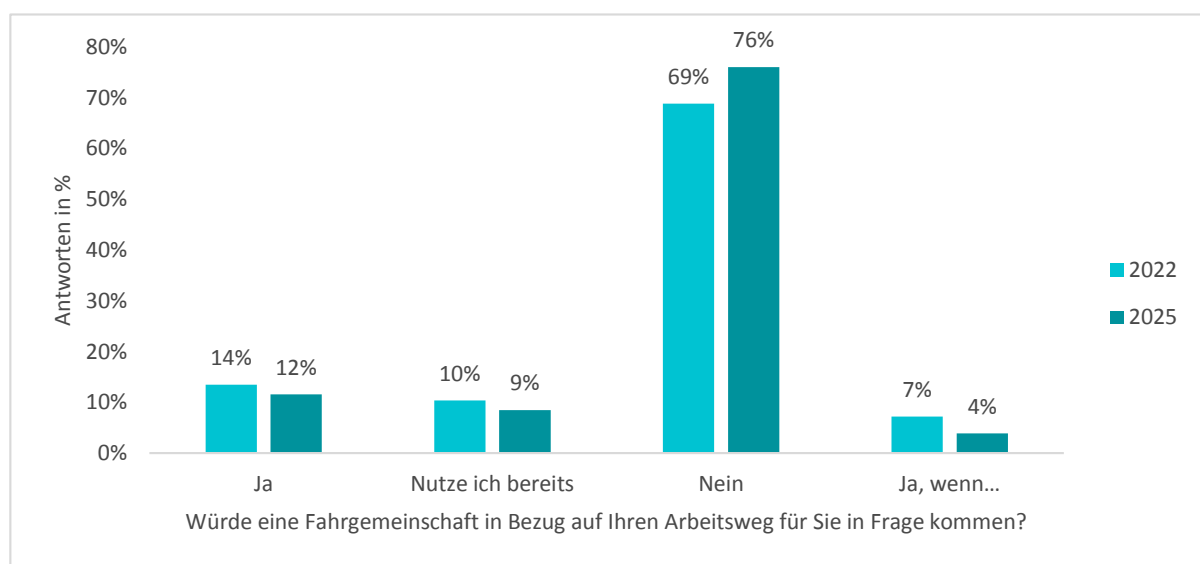


Abbildung 9: Angaben zur Nutzung von Fahrgemeinschaften als Alternative zum Individual-Autoverkehr für den Arbeitsweg in den Jahren 2022 und 2025.

Mitfahrbörse

Für die Organisation von Fahrgemeinschaften wurde im Rahmen der letzten Mobilitätsbefragung seitens der Mitarbeitenden der Bedarf nach einer digitalen Mitfahrzentrale geäußert. Als Reaktion darauf wurde im Juni 2025 eine digitale interne Mitfahrbörse eingerichtet.

Der Großteil der Teilnehmenden (70,7 %) ist bereits mit der Mitfahrbörse vertraut. Bisher wird sie jedoch lediglich von 1,5 % aktiv genutzt. Rund 27,8 % der Teilnehmenden geben an, die Mitfahrbörse bislang nicht zu kennen.

Trotz hoher Bekanntheit wird die Mitfahrbörse bislang kaum genutzt. Dies könnte darauf hindeuten, dass die geringe Nutzung von Fahrgemeinschaften weniger auf fehlende Vermittlungsangebote als vielmehr auf individuelle Mobilitätsbedürfnisse, Flexibilität oder Gewohnheiten zurückzuführen ist. Gleichzeitig ist zu berücksichtigen, dass die Mitfahrbörse zum Zeitpunkt der Mobilitätsbefragung erst seit rund vier Monaten verfügbar war und sich ihr Nutzungspotenzial daher möglicherweise noch nicht vollständig entfalten konnte.

Fahrradfahren

Rund 26,3 % der Teilnehmenden nutzen das Fahrrad bereits an einzelnen Arbeitstagen für den Arbeitsweg. Für weitere 17,4 % kommt die Nutzung grundsätzlich in Betracht. Weitere 7,3 % könnten sich eine Fahrradnutzung unter bestimmten Voraussetzungen vorstellen (vgl. Abbildung 10). Als wesentliche Bedingungen werden

insbesondere eine sichere und attraktivere Streckenführung, eine geeignete Infrastruktur (vor allem überdachte und sichere Abstellmöglichkeiten), Lademöglichkeiten für E-Bikes sowie Dusch- und Waschmöglichkeiten am Arbeitsplatz genannt. Darüber hinaus spielen die Vereinbarkeit mit Arbeitszeiten, familiären Verpflichtungen sowie dienstlichen Anforderungen eine wichtige Rolle.

Insgesamt ist im Vergleich zur Erhebung aus dem Jahr 2022 sowohl die Bereitschaft zur Nutzung des Fahrrads als auch dessen tatsächliche Nutzung zurückgegangen. Während im Jahr 2022 für rund 45,4 % der Teilnehmenden Fahrradfahren grundsätzlich nicht in Betracht kam, trifft dies im Jahr 2025 auf etwa 49 % der Teilnehmenden zu.

Dennoch ist trotz der ländlichen Struktur ein großes Potenzial für den Radverkehr vorhanden, da ein relevanter Teil der Beschäftigten bereits heute das Fahrrad nutzt oder sich eine Nutzung grundsätzlich vorstellen kann.

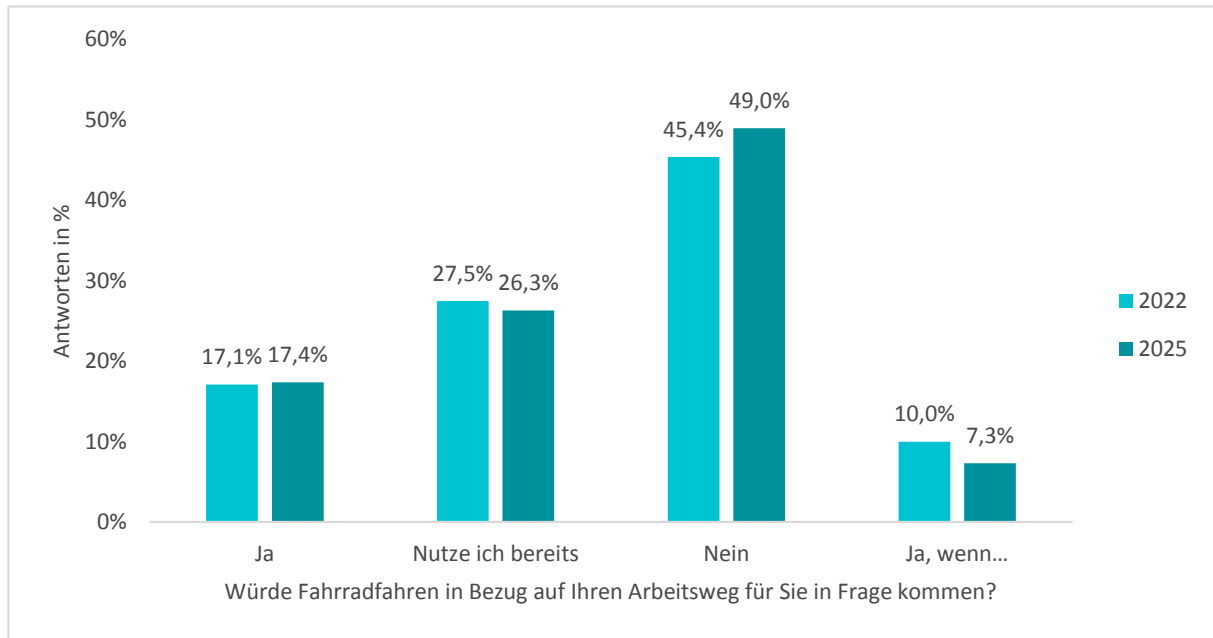


Abbildung 10: Fahrradfahren als Alternative zum Individual-Autoverkehr für den Arbeitsweg

Insgesamt äußern knapp 43 % der Teilnehmenden den Wunsch nach zusätzlichen Lademöglichkeiten für E-Bikes am Arbeitsplatz. Der Bedarf ist im Vergleich zur Erhebung im Jahr 2022 zwar leicht zurückgegangen, bleibt jedoch weiterhin relativ hoch (vgl. Abbildung 11).

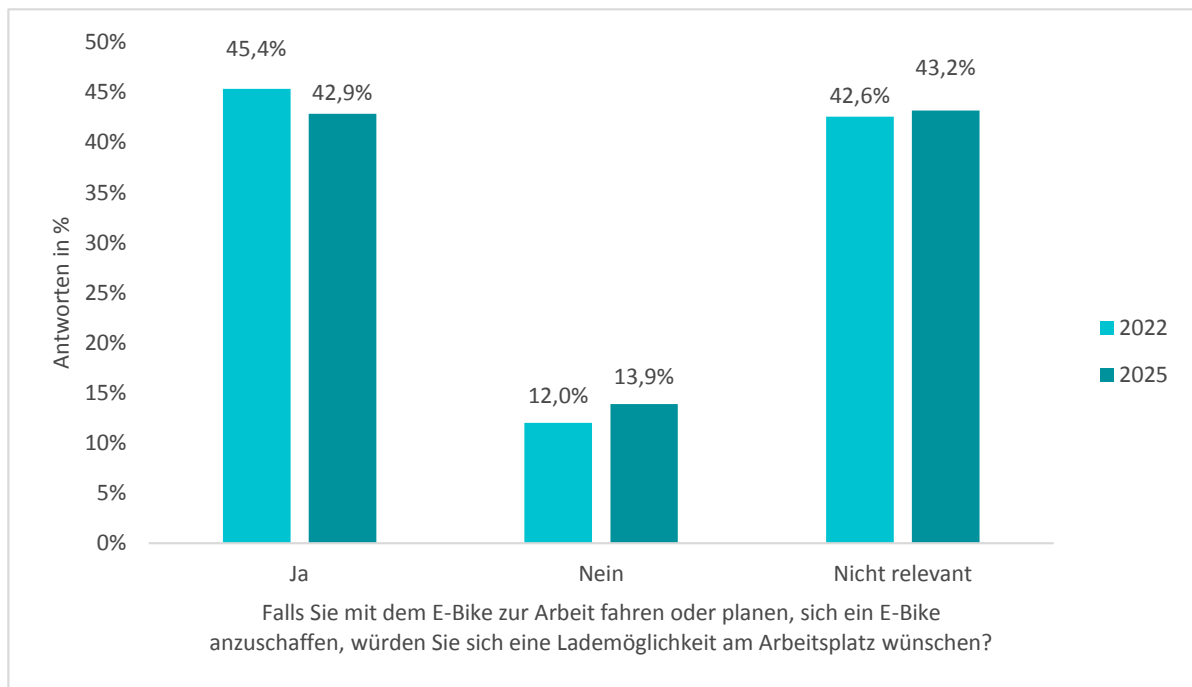


Abbildung 11: Bedarf an E-Bike Lademöglichkeiten am Arbeitsplatz in den Jahren 2022 und 2025.

Analog zu dem geäußerten Bedarf an E-Lademöglichkeiten für Autos sind die meisten Befürwortenden von E-Bike-Ladeinfrastruktur dem Verwaltungsgebäude 6 zugeordnet, gefolgt von den Verwaltungsgebäuden 2 und 3 (vgl. Abbildung 12).

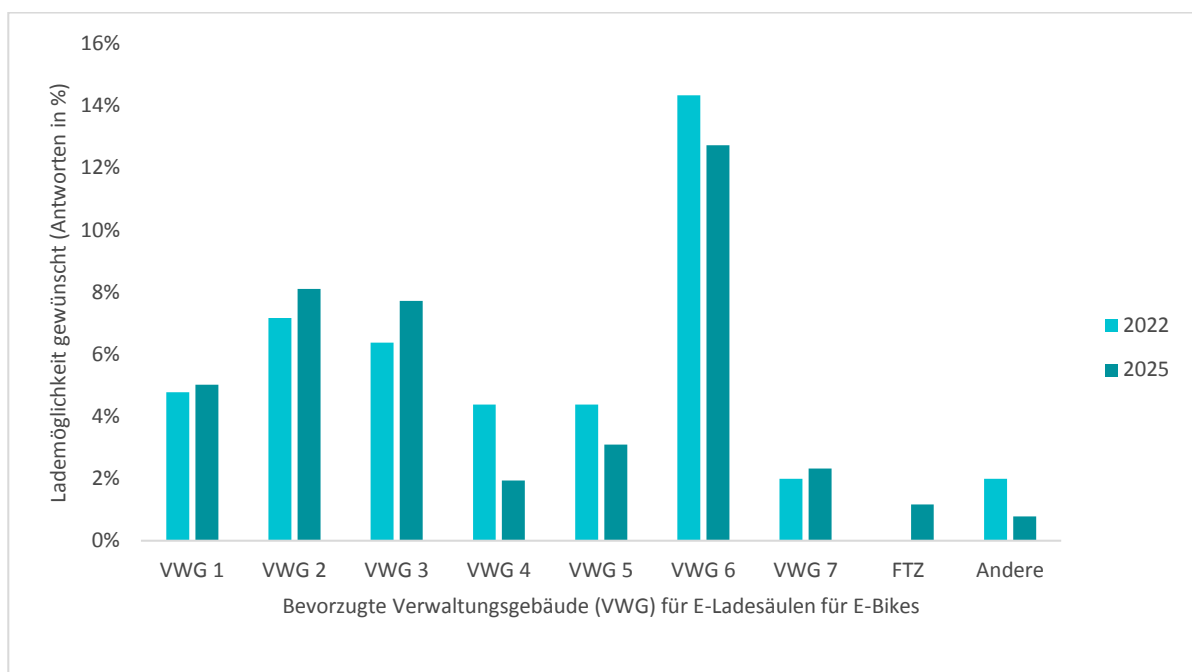


Abbildung 12: Bedarf an E-Lademöglichkeiten für E-Bikes an den unterschiedlichen Verwaltungsgebäuden in den Jahren 2022 und 2025.

Darüber hinaus haben die Teilnehmenden zahlreiche weitere Anregungen zur Verbesserung der Bedingungen für den Fahrradverkehr auf dem Arbeitsweg eingebracht. Im Fokus stehen dabei der Ausbau und die Instandhaltung sicherer und attraktiver Radwege abseits stark befahrener Straßen sowie eine verbesserte Infrastruktur an den Dienstgebäuden. Besonders häufig genannt werden ausreichend vorhandene, überdachte und abschließbare Abstellmöglichkeiten mit Lademöglichkeiten für E-Bikes. Ergänzend werden Dusch- und Umkleidemöglichkeiten,

Trocknungsmöglichkeiten für Kleidung, eine bessere Beleuchtung auf Radwegen, Serviceangebote wie Luftpumpen sowie finanzielle Anreize, etwa in Form von Zuschüssen, gewünscht. Darüber hinaus werden auch organisatorische Aspekte, insbesondere eine ausreichende Verfügbarkeit von Dienstfahrzeugen, als unterstützend bewertet, da dadurch private Fahrzeuge für dienstliche Fahrten nicht am Arbeitsplatz vorgehalten werden müssen.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Lediglich rund 3 % der Teilnehmenden nutzen den ÖPNV bereits an einzelnen Arbeitstagen für den Arbeitsweg (vgl. Abbildung 13). Für weitere knapp 13 % kommt eine Nutzungsgrundsätzlich in Betracht. Etwa 8 % würden den ÖPNV unter der Voraussetzung deutlich verbesserter Rahmenbedingungen nutzen. Als zentrale Verbesserungsbedarfe werden insbesondere eine höhere Taktfrequenz (insbesondere ein Halbstundentakt), direktere und zeitlich besser abgestimmte Verbindungen ohne längere Umwege, eine bessere Erreichbarkeit der Haltestellen, eine höhere Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit sowie Haltestellen in unmittelbarer Nähe der Verwaltungsstandorte genannt. Besonders häufig genannt werden fehlende Verbindungen zwischen dem Bahnhof in Wittmund und den Verwaltungsgebäuden, angelehnt an die Ankunfts- und Abfahrzeiten der Bahn. Darüber hinaus werden attraktivere Preisstrukturen und flexiblere Tarifangebote, beispielsweise in Form von Jobtickets oder vergünstigten Deutschlandtickets, als relevante Faktoren für eine stärkere Nutzung des ÖPNV bewertet.

Insgesamt ist im Vergleich zur Erhebung aus dem Jahr 2022 die tatsächliche Nutzung des ÖPNV für den Arbeitsweg leicht angestiegen, während die Bereitschaft zur Nutzung des ÖPNV leicht zurückgegangen ist. Während im Jahr 2022 für rund 75,3 % der Teilnehmenden die Nutzung des ÖPNV grundsätzlich nicht in Betracht kam, trifft dies im Jahr 2025 auf etwa 76,1 % der Teilnehmenden zu (vgl. Abbildung 13).

Auffällig ist, dass in den Antworten teilweise weiterhin die Wahrnehmung eines stark eingeschränkt bzw. nicht vorhandenen ÖPNV-Angebots zum Ausdruck kommt. Dies unterstreicht die Bedeutung einer kontinuierlichen Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit zu bestehenden und weiterentwickelten ÖPNV-Angeboten. Dabei ist zu berücksichtigen, dass das ÖPNV-Angebot seit Januar 2026 im Kreisgebiet und der Region deutlich ausgebaut wurde. Zum Zeitpunkt der Durchführung der Mobilitätsumfrage im Jahr 2025 waren diese Angebotsverbesserungen noch nicht wirksam, sodass die Rückmeldungen die damalige Ausgangssituation vor Angebotsausbau abbilden und die Ergebnisse zum ÖPNV nur eingeschränkt auf die heutige Angebotsqualität übertragbar sind. Die zwischenzeitlich erfolgte Erweiterung des Angebots wurde bereits entsprechend kommunikativ begleitet. Es bleibt abzuwarten, inwiefern sich die verbesserten Rahmenbedingungen in der Wahrnehmung des ÖPNV-Angebots in zukünftigen Erhebungen widerspiegeln.

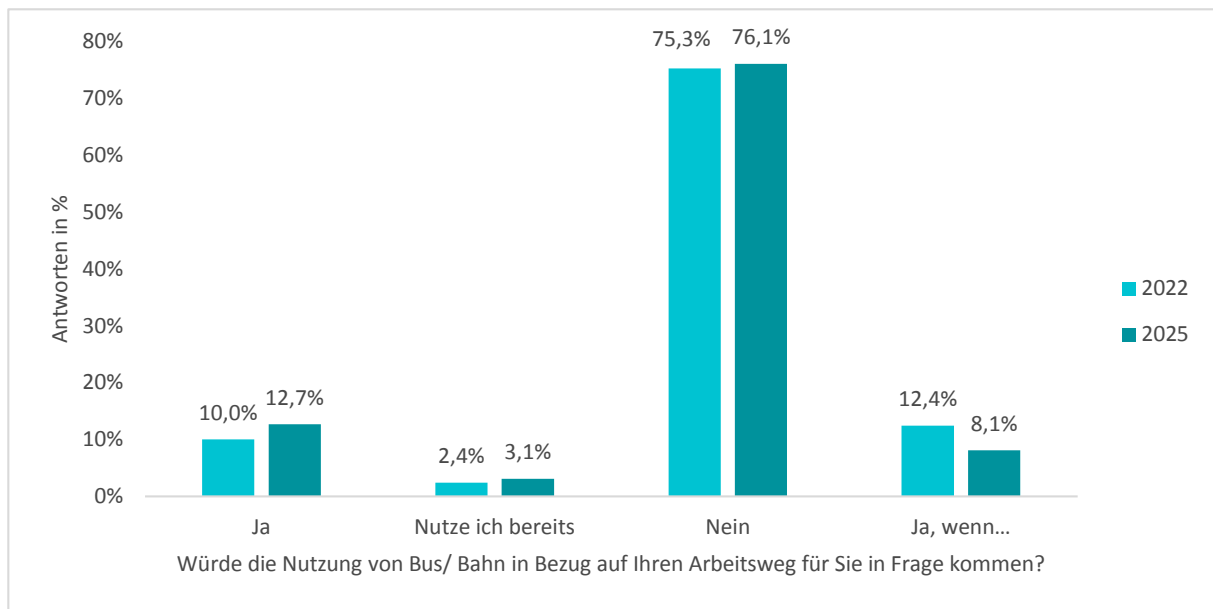


Abbildung 13: Angaben zur Nutzung des ÖPNV als Alternative zum Individual-Autoverkehr für den Arbeitsweg in den Jahren 2022 und 2025.

Deutschlandticket

Lediglich 3,9 % der Teilnehmenden nutzen das Deutschlandticket regelmäßig. Weitere 7,7 % geben eine gelegentliche Nutzung an. Der überwiegende Anteil von 88,4 % nutzt das Deutschlandticket derzeit nicht. Im Vergleich zur Situation im Jahr 2022 (Einführung bzw. Phase des 9-Euro-Tickets) ist die regelmäßige Nutzung damit deutlich geringer; damals lag der Anteil bei rund 8 %. Dies Ergebnisse sprechen dafür, dass preisliche Anreize die Nutzung des ÖPNV beeinflussen können.

Die Umfrageergebnisse stützen diese Annahme. Wie bereits in der Erhebung aus dem Jahr 2022 äußern viele Mitarbeitende weiterhin den Wunsch nach einem günstigeren ÖPNV-Tarif, um den Umstieg vom motorisierten Individualverkehr auf den ÖPNV für den Arbeitsweg attraktiver zu gestalten.

3.2.2 Dienstwege zwischen den Verwaltungsgebäuden

Der Landkreis verfügt über sieben Verwaltungsgebäude. Knapp 20 % der Teilnehmenden bewegen sich regelmäßig zwischen diesen Standorten; weitere rund 37 % zumindest gelegentlich. Die Befragten geben am häufigsten an, die Wege zwischen den Verwaltungsgebäuden zu Fuß zurückzulegen. Dennoch geben 11,7% der Teilnehmenden an, für diese Wege zumindest teilweise das eigene Auto zu nutzen, während 9,2 % gelegentlich auf einen Dienstwagen zurückgreifen (vgl. Abbildung 14).

Im Vergleich zur Erhebung aus dem Jahr 2022 werden für die Mobilität zwischen den Verwaltungsgebäuden sowohl Dienstwagen als auch private Pkw etwas seltener genutzt. Auch das Fahrrad kommt etwas weniger häufig zum Einsatz, während mehr Wege zu Fuß zurückgelegt werden. Zudem gaben insgesamt weniger Teilnehmende an, sich regelmäßig zwischen den Verwaltungsgebäuden zu bewegen.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Mobilität zwischen den Verwaltungsgebäuden bereits heute überwiegend klimafreundlich erfolgt. Aufgrund der insgesamt kurzen Wegelängen ist das absolute Emissionsminderungspotenzial begrenzt. Gleichzeitig besteht weiteres Potenzial, insbesondere die mit privaten Pkw (11,7 %) und Dienstwagen (9,2 %) zurückgelegten Wege möglichst auf den Fuß- oder Radverkehr zu verlagern.

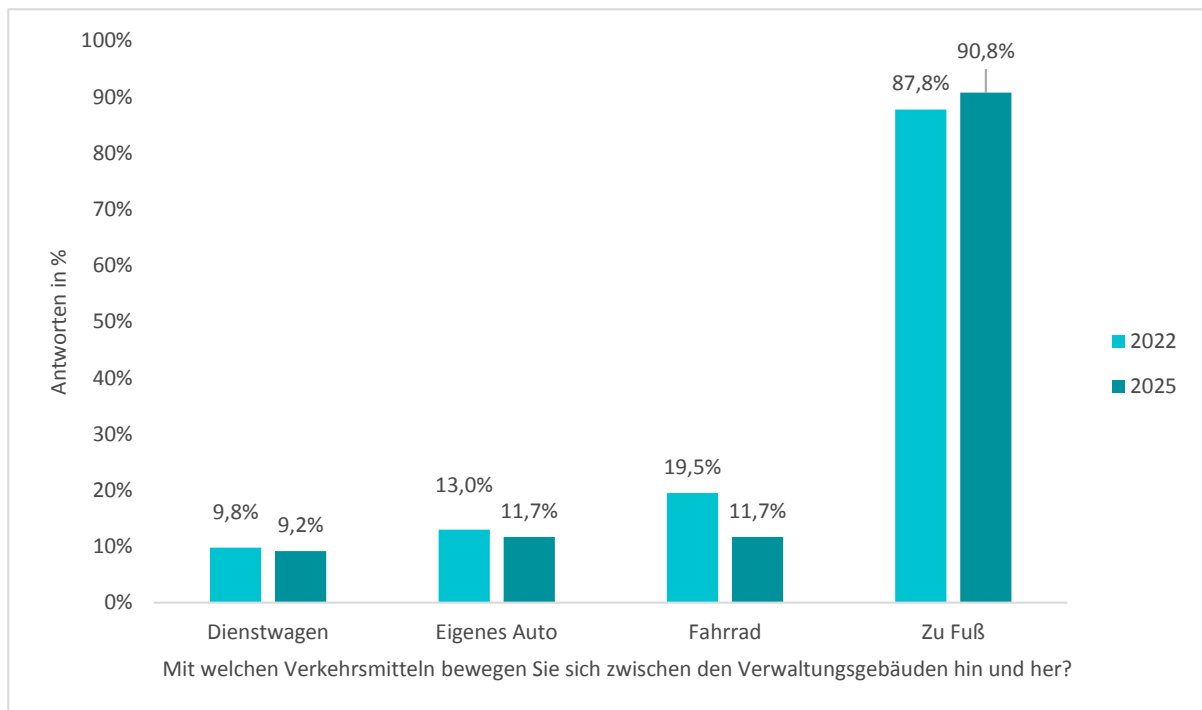


Abbildung 14: Verkehrsmittelwahl für die Mobilität zwischen den Verwaltungsgebäuden in den Jahren 2022 und 2025 (Mehrfachauswahl gegeben).

Die meisten Wege zwischen den Verwaltungsgebäuden entfallen weiterhin auf Verbindungen zwischen den Verwaltungsgebäuden 1-4 und 5-6 (vgl. Abbildung 15).

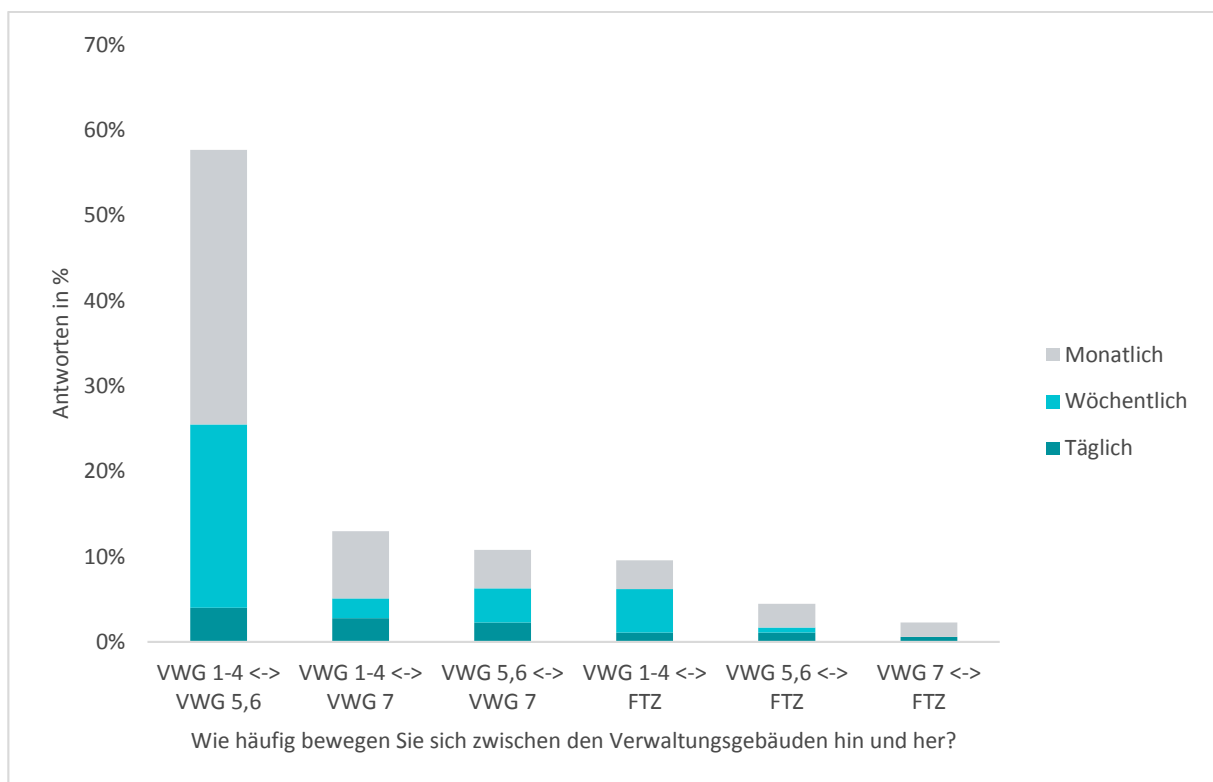


Abbildung 15: Häufigkeit der Mobilität zwischen den Verwaltungsgebäuden (N = 177).

Als häufigste Anregung für eine Verbesserung der Bedingungen, um die Strecken zwischen den Verwaltungsgebäuden zurückzulegen, wurde erneut die Anschaffung von Diensträdern genannt. Näheres hierzu ist dem Kapitel 3.2.3.1 zu entnehmen.

3.2.3 Dienstreisen

Ein Großteil der Dienstreisen wird mit dem Dienstwagen oder dem privaten Pkw durchgeführt (vgl. Abbildung 16). 68 % der Teilnehmenden geben an, den Dienstwagen für Dienstreisen zu nutzen. Rund 48 % nutzen hierfür auch das eigene Auto. Etwa 27 % der Teilnehmenden nutzen für Dienstreisen zumindest gelegentlich den Bus oder die Bahn. Vereinzelt werden Dienstreisen zudem mit dem Fahrrad oder zu Fuß durchgeführt.

Die Ergebnisse verdeutlichen, dass für viele Dienstreisen weiterhin eine hohe Abhängigkeit vom motorisierten Individualverkehr besteht. Dies ist insbesondere auf die räumliche Lage des Landkreises sowie die teilweise eingeschränkte Erreichbarkeit vieler Dienstreiseziele mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückzuführen.

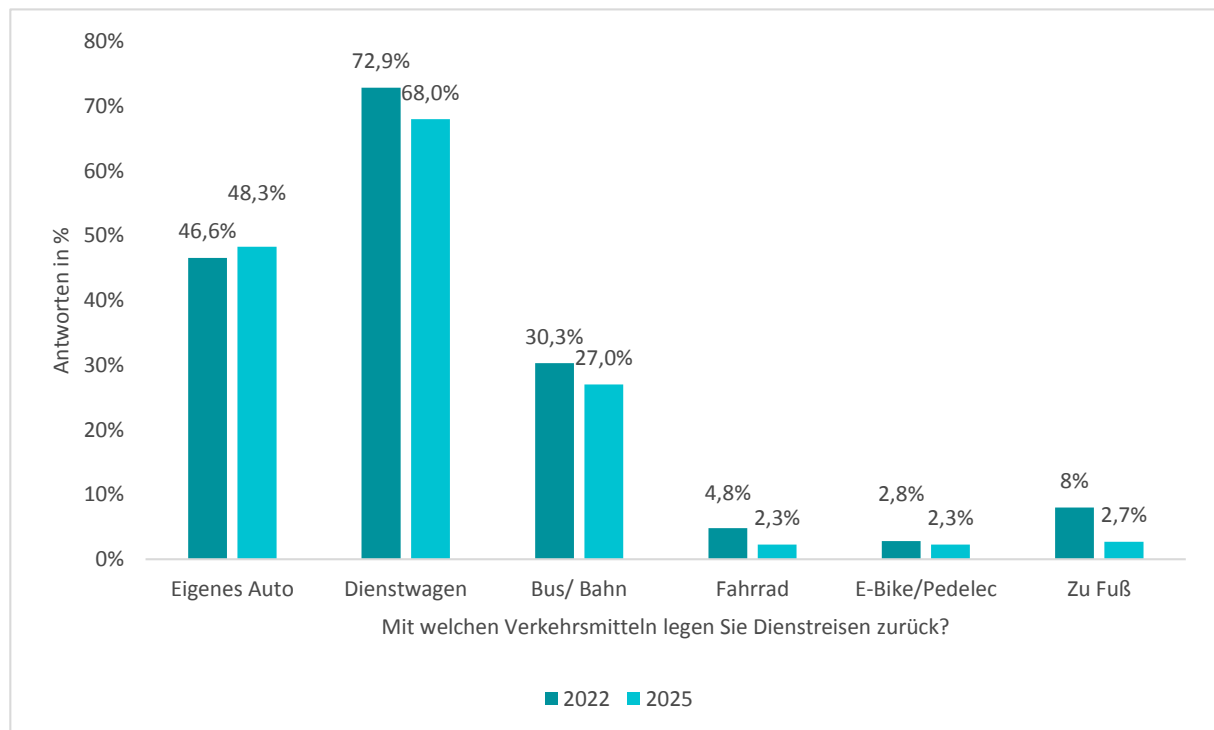


Abbildung 16: Verkehrsmittelwahl für Dienstreisen in den Jahren 2022 und 2025 (Mehrfachauswahl gegeben).

3.2.3.1 Alternativen zum Individual-Autoverkehr für Dienstreisen

Fahrradfahren

Viele Dienstreiseziele sind aufgrund der Entfernungen nur eingeschränkt für Fahrten mit dem Fahrrad geeignet. Dennoch haben die Teilnehmenden verschiedene Anregungen zur Verbesserung der Bedingungen für Dienstreisen mit dem Fahrrad geäußert. Wie bereits in der ersten Mobilitätsumfrage wurde besonders häufig die Bereitstellung von Diensträdern genannt, vorzugsweise mit Elektroantrieb. Mehrfach wurde angeregt, Fahrräder bzw. E-Bikes an allen Verwaltungsgebäuden vorzuhalten, sodass diese unmittelbar vor Ort für dienstliche Fahrten genutzt werden können. Darüber hinaus wurde der Wunsch nach einem einfachen Buchungs- und Ausleihsystem geäußert.

Bereits 2022 bestand die Möglichkeit, sich im Rahmen einer Testphase ein Dienstrad ohne Elektromotor für einzelne Tage zu reservieren. Aufgrund der hohen Nachfrage nach Diensträdern mit Elektroantrieb wurde im Rahmen der ersten Auflage des Mobilitätskonzepts eine zweite Testphase im Zeitraum vom 01.08.2024 bis 30.09.2024 durchgeführt. In diesem Zeitraum standen am Kreishaus zwei E-Bikes zur Verfügung, die über das bestehende Buchungssystem für dienstliche Zwecke reserviert werden konnten. Die Schlüsselausgabe erfolgte, wie bei der Dienstwagenbuchung, über die Poststelle am Kreishaus. Aufgrund der geringen Nutzung während beider Testzeiträume wurde zunächst von einer Anschaffung von Diensträdern abgesehen.

Die geringe Nutzung während der Testphasen steht damit in einem Spannungsverhältnis zu dem weiterhin geäußerten Bedarf. Die organisatorischen Rahmenbedingungen (z. B. der Standort der Räder, die Organisation der Schlüsselausgabe oder eine begrenzte Bekanntheit des Angebots) könnten die Nutzung beeinflusst haben. Gleichzeitig zeigt die Mobilitätsumfrage, dass der Bedarf nicht verwaltungsweit, sondern insbesondere in einzelnen Bereichen besteht. So wurde beispielsweise für die IT ein konkreter Bedarf an einem dauerhaft am IT-Verwaltungsstandort verfügbaren Dienstrad identifiziert, das Autofahrten bedeutend ersetzen könnte. Entsprechende Umsetzungsmöglichkeiten wurden bereits in persönlichen Gesprächen erörtert und befinden sich derzeit in Bearbeitung. Neben klassischen Dienststädern wurden auch Lastenräder bzw. Lasten-E-Bikes vorgeschlagen, um Arbeitsmaterialien oder kleinere Geräte transportieren zu können. Dies könnte auch zur Verringerung der Pkw-Fahrten zwischen den Verwaltungsgebäuden beitragen.

Einzelne Teilnehmende wiesen zudem auf die Bedeutung ergänzender Rahmenbedingungen zur Nutzung des Fahrrads für Dienstreisen hin, beispielsweise ausreichende E-Bike-Lademöglichkeiten, die Mitnahme von Fahrrädern bei Bahnreisen oder eine stärkere organisatorische Unterstützung bei dienstlichen Fahrten mit dem Fahrrad.

ÖPNV

Die Teilnehmenden haben verschiedene Anregungen zur Verbesserung der Rahmenbedingungen für Dienstreisen mit dem ÖPNV geäußert. Besonders häufig wurden eine bessere Anbindung sowie eine höhere Zuverlässigkeit des ÖPNV genannt. Hierzu zählen insbesondere häufigere Taktungen, zusätzliche Verbindungen in die umliegenden Gemeinden sowie eine verbesserte Anbindung an das Schienenverkehrsnetz. Mehrfach wurde auf die eingeschränkte Nutzbarkeit des ÖPNV aufgrund langer Reisezeiten, ungünstiger Verbindungen und mangelnder Pünktlichkeit hingewiesen.

Seit Januar 2026 wurde das ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet und der Region deutlich ausgebaut und in Teilen neu strukturiert. Zum Zeitpunkt der Durchführung der Mobilitätsumfrage im Jahr 2025 bestanden diese verbesserten Angebotsstrukturen noch nicht, sodass die erhobenen Rückmeldungen vor dem Hintergrund der damaligen Angebotsqualität zu interpretieren sind.

Darüber hinaus wurde erneut der Wunsch nach finanziellen Anreizen geäußert, beispielsweise durch die Bezuschussung des Deutschlandtickets oder die Bereitstellung von Dienstfahrausweisen. Auch organisatorische Verbesserungen wurden angeregt. Hierzu zählen insbesondere transparentere Informationen im Intranet zu Buchungs- und Erstattungsprozessen, eine vereinfachte Abwicklung von Ticketkäufen ohne Vorleistung der Mitarbeitenden sowie klarere Regelungen zur Nutzung des ÖPNV bei Dienstreisen. Viele dieser Aspekte wurden bereits in der ersten Umfrage genannt.

Weitere Anregungen zur klimafreundlichen Gestaltung von Dienstreisen

Über die einzelnen Verkehrsmittel hinaus wurden weitere Anregungen zur klimafreundlichen Gestaltung von Dienstreisen geäußert. Mehrfach wurde angeregt, digitale Alternativen zu Präsenzterminen stärker zu nutzen und die technische Ausstattung für die Teilnahme an Online-Veranstaltungen weiter zu verbessern. Zudem wurde eine intensivere Abstimmung zwischen Mitarbeitenden vorgeschlagen, um Fahrgemeinschaften zu bilden und Dienstwagen möglichst gemeinsam zu nutzen. Einzelne Teilnehmende regten darüber hinaus an, klimafreundliche Verkehrsmittel bei Dienstreisen stärker zu priorisieren sowie den Anteil vollelektrischer Dienstfahrzeuge im Fuhrpark weiter auszubauen.

3.2.4 Verkehrsmittelübergreifende Anregungen zur nachhaltigen Mobilität der Mitarbeitenden

Über die einzelnen Mobilitätsbereiche hinaus wurden weitere verkehrsmittelübergreifende Anregungen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität der Mitarbeitenden geäußert. Einige der genannten Aspekte wurden bereits in den vorherigen Kapiteln thematisiert und werden daher an dieser Stelle nur ergänzend aufgeführt.

Häufig genannt wurden finanzielle Anreize für die Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel, insbesondere eine Bezuschussung des Deutschlandtickets bzw. die Einführung eines Jobtickets. Vereinzelt wurden zudem Anreizsysteme zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs vorgeschlagen.

Darüber hinaus betonten die Teilnehmenden die Bedeutung von Information und Bewusstseinsbildung. Angeregt wurden eine intensivere Information über bestehende nachhaltige Mobilitätsangebote, die stärkere Förderung von Fahrgemeinschaften sowie eine transparentere Darstellung der Auswirkungen des individuellen Mobilitätsverhaltens.

Weitere Hinweise bezogen sich auf den Fuhrpark und die Parkplatzsituation. Genannt wurden unter anderem der Wunsch nach zusätzlichen Dienstfahrzeugen, insbesondere mit elektrischem Antrieb, sowie Maßnahmen zur Reduzierung des Pkw-Verkehrs auf kurzen Arbeitswegen. In diesem Zusammenhang wurde vereinzelt angeregt, die Nutzung des Fahrrads und das Zufußgehen innerhalb des Stadtgebiets Wittmund gezielt zu fördern.

4 Treibhausgasbilanz

Wichtiger Hinweis zur Interpretation der Ergebnisse

Die vorliegende Treibhausgasbilanz umfasst die Arbeitswege der Mitarbeitenden und die Dienstfahrten des Fuhrparks. Sie stellt damit keine vollständige Bilanz aller mobilitätsbedingten Emissionen der Kreisverwaltung dar. Für eine umfassende Betrachtung müssten beispielsweise auch Dienstreisen mit privaten Fahrzeugen oder die Mobilität zwischen den Verwaltungsgebäuden berücksichtigt werden. Aufgrund der begrenzten Verfügbarkeit geeigneter Datengrundlagen ist dies derzeit nur eingeschränkt möglich. Da die Arbeitswege und der Fuhrpark einen erheblichen Anteil der mobilitätsbedingten Emissionen verursachen, ermöglicht die Bilanz dennoch eine belastbare Einschätzung der Entwicklung sowie einen sinnvollen Vergleich mit den Ergebnissen im Zeitverlauf.

Methodischer Hinweis zur Vergleichbarkeit der Treibhausgasbilanzen

Für die vorliegende Fortschreibung wurden die Emissionsfaktoren gegenüber der Erstaufgabe des Mobilitätskonzepts aktualisiert und an den aktuellen Stand der Methodik angepasst. Die angepassten Emissionsfaktoren wurden in allen Berechnungen berücksichtigt und an den jeweiligen Stellen kenntlich gemacht.

Um einen belastbaren Vergleich zwischen den Jahren 2022 und 2025 zu ermöglichen, wurden darüber hinaus einzelne Werte der Erstaufgabe auf Grundlage der aktualisierten Methodik neu berechnet. Daher können einzelne Werte von den in der Erstaufgabe des Mobilitätskonzepts veröffentlichten Ergebnissen abweichen. Für die Bewertung der Entwicklung sind die in der vorliegenden Fortschreibung dargestellten und methodisch einheitlich berechneten Vergleichswerte maßgeblich.

4.1 Bilanz der Arbeitswege

Grundlage der Bilanzierung sind die Ergebnisse der Mobilitätsbefragung. Die Ergebnisse wurden auf die durchschnittliche Beschäftigtenzahl hochgerechnet.

Ausgehend von einer durchschnittlichen Arbeitsweglänge von 16,035 km (einfacher Weg) werden pro Mitarbeiterin bzw. Mitarbeiter der Kreisverwaltung täglich rund 32,07 km für den Arbeitsweg (Hin- und Rückweg) zurückgelegt. Hochgerechnet auf durchschnittlich 490 Mitarbeitende ergibt sich daraus eine tägliche Gesamtstrecke von rund 15.714,3 km für Arbeitswege.

Unter Berücksichtigung von 251 Arbeitstagen im Jahr sowie der erhobenen Homeoffice-Nutzung (durchschnittliche rund 20,4 % der Arbeitstage im Homeoffice) ergibt sich eine tatsächlich zurückgelegte Arbeitswegstrecke aller Mitarbeitenden von rund 3.139.654,28 km pro Jahr.

Der überwiegende Anteil dieser Fahrleistung (rund 67 % der tatsächlich zurückgelegten Arbeitswegstrecke) entfällt auf Pkw-Fahrten mit Verbrennungsmotoren (Pkw Benzin und Pkw Diesel; vgl. Tabelle 1).

Übersicht: Jährliche Arbeitswegstrecken nach Verkehrsmittel und Antrieb			
Verkehrsmittel	Antrieb	Anteil an Arbeitswegstrecke (%)	Jährliche Strecke (km)
Pkw	› Benzin	› 46,91 %	› 1.472.962,20 km
	› Diesel	› 19,98 %	› 627.315,84 km
	› CNG	› 0,20 %	› 6.150,16 km
	› LPG	› 0,49 %	› 15.375,39 km
	› Elektrisch	› 6,66 %	› 209.105,28 km
Motorisiertes Zweirad	› Benzin	› 0,69 %	› 21.525,54 km
	› Elektrisch	› 0,20 %	› 6.150,16 km
Bahn	› Diesel	› 1,08 %	› 33.825,85 km
Linienbus	› Diesel	› 0,98 %	› 30.750,78 km
Fahrrad	› Nicht zutreffend	› 7,84 %	› 246.006,21 km
E-Bike/Pedelec	› Elektrisch	› 8,33 %	› 261.381,60 km
Zu Fuß	› Nicht zutreffend	› 3,53 %	› 110.702,80 km
Fahrgemeinschaft	› Benzin	› 1,98 %	› 62.183,10 km
	› Diesel	› 0,84 %	› 26.482,99 km
	› CNG	› 0,01 %	› 259,64 km
	› LPG	› 0,02 %	› 649,09 km
	› Elektrisch	› 0,28 %	› 8.827,66 km

Tabelle 1: Übersicht: Jährliche Arbeitswegstrecken nach Verkehrsmittel und Antrieb im Jahr 2025.

Unter Berücksichtigung der verkehrsmittelabhängigen Emissionsfaktoren lässt sich die CO₂e-Bilanz für die Arbeitswege der Mitarbeitenden der Kreisverwaltung für das Jahr 2025 erstellen. Die Emissionsfaktoren sind der Tabelle 4 in Anhang 1 zu entnehmen.

Es ergibt sich eine CO₂e-Bilanz von rund 534,8 t CO₂e für die Arbeitswege der Mitarbeitenden für das Jahr 2025 (entsprechend etwa 2,13 t CO₂e aller Beschäftigten je Arbeitstag). Dies entspricht durchschnittlich rund 1,09 t CO₂e pro Mitarbeiterin bzw. Mitarbeiter und Jahr.

Abbildung 17 zeigt die jährlichen CO₂e-Emissionen nach Verkehrsmitteln, die im Jahr 2025 durch die Arbeitswege aller Verwaltungsmitarbeitenden verursacht wurden. Der größte Anteil der Emissionen entfällt dabei auf den motorisierten Individualverkehr mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor.

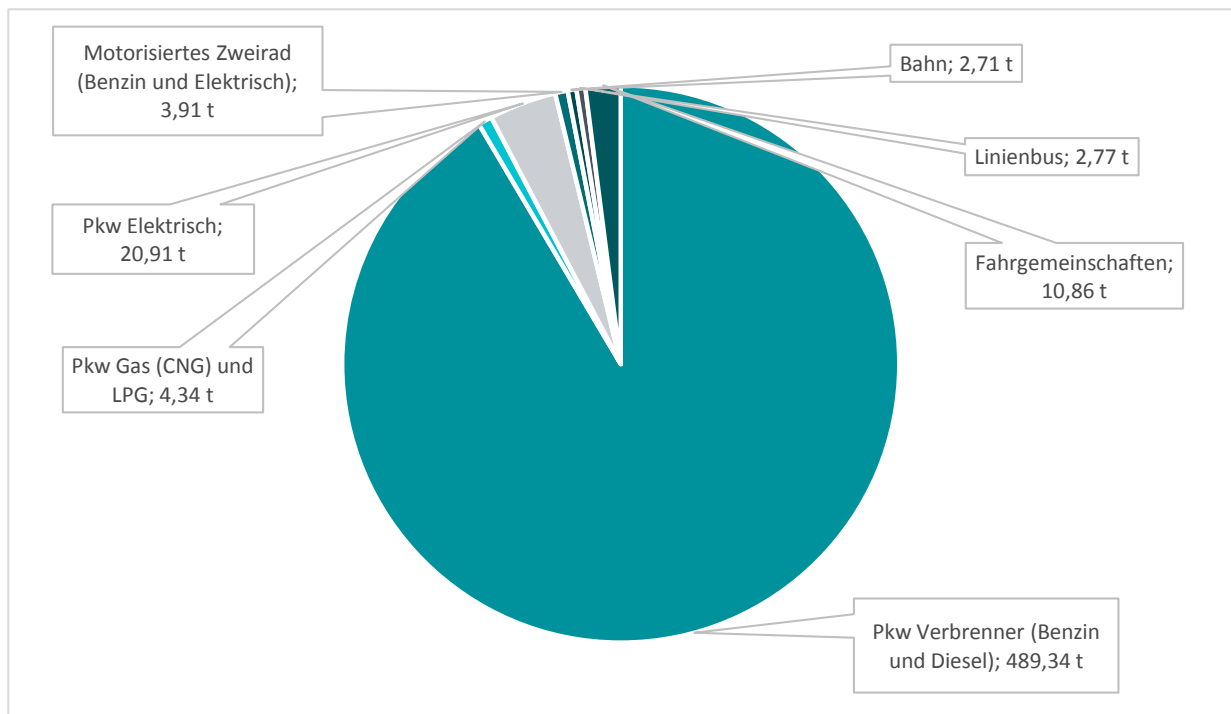


Abbildung 17: CO₂e-Emissionen der einzelnen Verkehrsmittel auf den Arbeitswegstrecken aller Mitarbeitenden zusammen im Jahr 2025.

Vergleich 2022-2025

In der Erstauflage des Mobilitätskonzepts ergab sich unter Berücksichtigung der damals verwendeten verkehrsmittelabhängigen Emissionsfaktoren für die Arbeitswege der Mitarbeitenden eine Bilanz von rund 474,39 t CO₂e für das Jahr 2022. Da für die vorliegende Fortschreibung aktualisierte Emissionsfaktoren verwendet wurden, sind die Ergebnisse nur eingeschränkt mit den Werten der Ersterhebung vergleichbar.

Um die Entwicklung dennoch einordnen zu können, wurde ergänzend eine Vergleichsrechnung der Daten aus dem Jahr 2022 auf Basis der aktualisierten Emissionsfaktoren durchgeführt.

Hieraus ergibt sich für die Arbeitswege ein Ausstoß von rund 572,4 t CO₂e für das Jahr 2022. Dies entspricht durchschnittlich rund 1,17 t CO₂e pro Mitarbeiterin bzw. Mitarbeiter und Jahr.

Unter Anwendung einer einheitlichen Berechnungsmethodik ergibt sich somit eine Verringerung der durch die Arbeitswege verursachten Treibhausgasemissionen von rund 572,4 t CO₂e im Jahr 2022 auf rund 534,8 t CO₂e im Jahr 2025. Dies entspricht einer Reduktion von rund 6,57 %.

Abbildung 18 zeigt den Vergleich der durch Arbeitswege verursachten Gesamtemissionen der Mitarbeitenden in den Jahren 2022 und 2025.

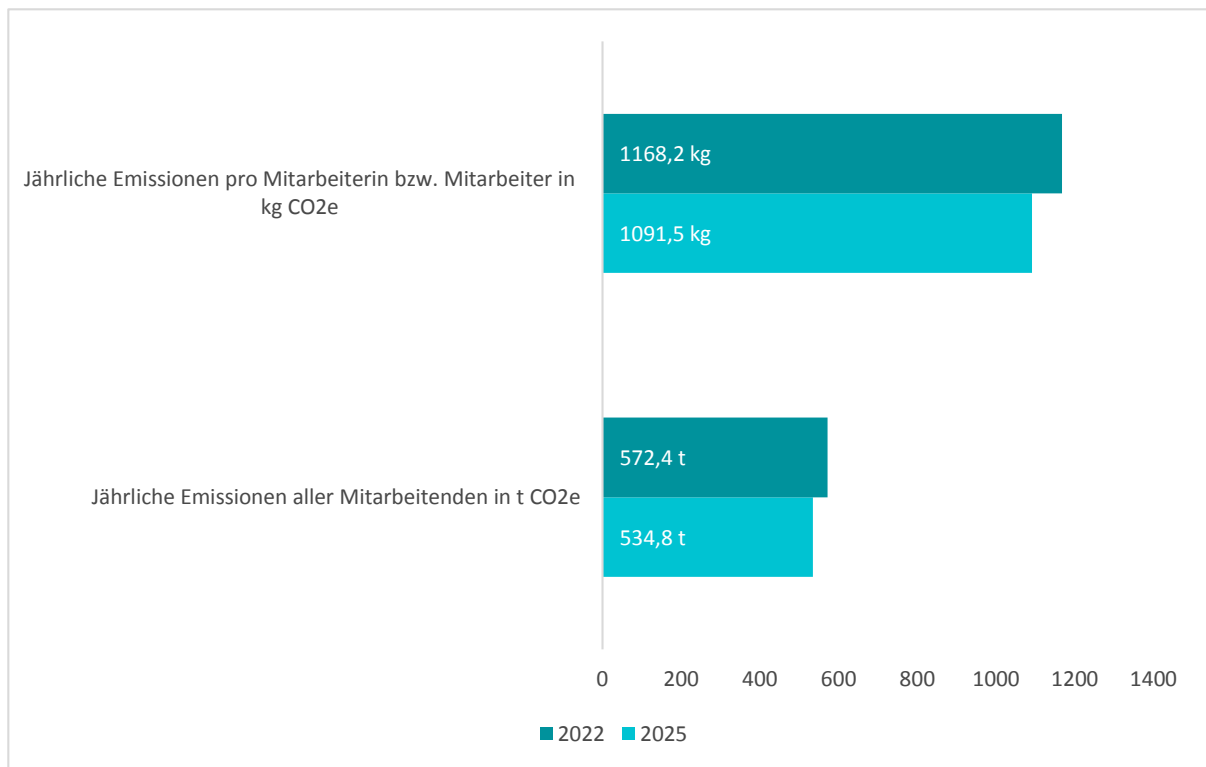


Abbildung 18: Vergleich der durch Arbeitswege verursachten Emissionen der Mitarbeitenden in den Jahren 2022 und 2025

Treibhausgasemissionen der mit dem Pkw zurückgelegten Arbeitswege

Unter Berücksichtigung der Antriebsarten ergibt sich allein **für die mit dem Pkw zurückgelegten Arbeitswege ein jährlicher Ausstoß von etwa 514,6 t CO₂e für das Jahr 2025**. Davon entfallen rund 489,3 t CO₂e auf Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, rund 20,9 t CO₂e auf Elektrofahrzeuge sowie rund 4,3 t CO₂e auf Fahrzeuge mit LPG- oder CNG-Antrieb.

Im Vergleich zur ersten Auflage des Mobilitätskonzepts (rund 452,5 t CO₂e) ist damit auf den ersten Blick ein Anstieg der CO₂-Emissionen aus den Pkw-basierten Arbeitswegen festzustellen. Da für die vorliegende Fortschreibung aktualisierte Emissionsfaktoren verwendet wurden, sind die Ergebnisse nur eingeschränkt mit den Werten der Ersterhebung vergleichbar.

Um die Entwicklung dennoch einordnen zu können, wurde ergänzend eine Vergleichsrechnung der Daten aus dem Jahr 2022 auf Basis der aktualisierten Emissionsfaktoren aus dem Jahr 2025 durchgeführt. Hieraus ergibt sich für die Pkw-basierten Arbeitswege ein jährlicher Ausstoß von rund 544,7 t CO₂e für das Jahr 2022.

Unter Anwendung einer einheitlichen Berechnungsmethodik ergibt sich somit eine Verringerung der durch Pkw-basierte Arbeitswege verursachten Emissionen um ca. 5,5 % von rund 544,7 t CO₂e im Jahr 2022 auf rund 514,6 t CO₂e im Jahr 2025.

Die Entwicklung zeigt ein ambivalentes Bild. Während die Nutzung des Pkw für Arbeitswege weiterhin zunimmt, konnten die Emissionen unter anderem durch einen höheren Homeoffice-Anteil (weniger Fahrten insgesamt), kürzere Arbeitswege und eine teilweise Elektrifizierung des Fahrzeugbestandes leicht reduziert werden.

4.2 Bilanz des Fuhrparks

Neben den Arbeitswegen werden auch die Dienstreisen mit den Dienstfahrzeugen des Fuhrparks in die Treibhausgasbilanzierung einbezogen. **Da für den Fuhrpark derzeit noch keine vollständig ausgewerteten Fahrtenbuchdaten für das Jahr 2025 vorliegen, wird als Bilanzjahr auf die aktuell verfügbaren Daten aus dem Jahr 2023 zurückgegriffen.**

Abbildung 19 zeigt, dass im Vergleichszeitraum 2019 bis 2023 eine Reduktion der CO₂e-Emissionen des Fuhrparks um rund 66 % erreicht werden konnte (vgl. Internes Klimaschutzkonzept des Landkreises Wittmund).

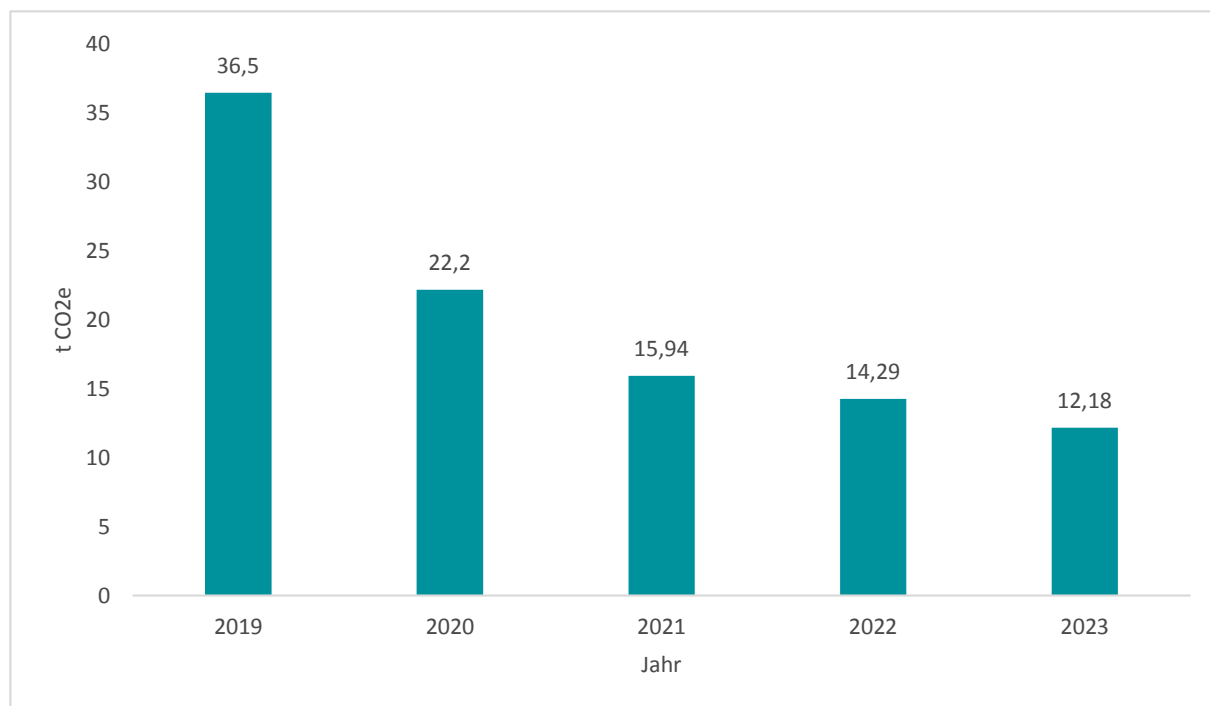


Abbildung 19: CO₂e-Emissionen des Fuhrparks in den Jahren 2019-2023.

Die deutliche Verringerung der Emissionen ist einerseits auf die schrittweise Elektrifizierung des Fuhrparks zurückzuführen. Zum anderen hat sich auch die jährliche Fahrleistung des Fuhrparks erheblich reduziert. Diese sank von rund 208.822,80 km im Jahr 2019 auf rund 84.345,68 km im Jahr 2023 und damit um etwa 60 %. Beide Entwicklungen tragen maßgeblich zur Reduktion der Emissionen bei (vgl. internes Klimaschutzkonzept für mögliche Gründe für die geringere Fahrleistung des Fuhrparks). Bei der Interpretation der Ergebnisse ist die vorhandene Datengrundlage zu berücksichtigen. Die Angaben zur Laufleistung basieren auf den Fahrtenbüchern der Dienstfahrzeuge, deren Auswertung derzeit noch manuell erfolgt. Die Vollständigkeit der Daten hängt maßgeblich von den Eintragungen in den Fahrtenbüchern ab. Dadurch besteht eine gewisse Unsicherheit hinsichtlich der absoluten Emissionswerte.

4.3 Gesamtbilanz

Hinweis: Die dargestellte Bilanz ist aufgrund unterschiedlicher Bilanzjahre als Näherungswert zu verstehen.

Addiert man die CO₂e-Emissionen der Dienstwagenfahrten aus dem Bilanzjahr 2023 mit den CO₂e-Emissionen der Arbeitswege aus dem Bilanzjahr 2025, so ergibt sich ein Ausstoß von rund **547 t CO₂e** für das Jahr 2025. Pro Mitarbeiterin bzw. Mitarbeiter entspricht dies einer Bilanz von knapp 1,116 t CO₂e.

Addiert man die CO₂e-Emissionen der Dienstwagenfahrten aus dem Bilanzjahr 2022 mit den CO₂e-Emissionen der Arbeitswege aus dem Bilanzjahr 2022, so ergibt sich ein Ausstoß von rund **587 t CO₂e** für das Jahr 2022. Pro Mitarbeiterin bzw. Mitarbeiter entspricht dies einer jährlichen Bilanz von knapp 1,197 t CO₂e.

Im Vergleich zur ersten Auflage des Mobilitätskonzepts ist somit eine leichte Verringerung der CO₂e-Emissionen festzustellen. Unter Anwendung einer einheitlichen Berechnungsmethodik konnten die mobilitätsbedingten Treibhausgasemissionen von rund 587 t CO₂e auf rund 547 t CO₂e reduziert werden. Dies entspricht einer Verringerung von etwa 6,81 %.

Insgesamt zeigt die Fortschreibung des Mobilitätskonzepts trotz weiterhin hoher Pkw-Anteile eine positive Entwicklung der mobilitätsbedingten Treibhausgasemissionen. Maßgeblich hierfür sind insbesondere die stärkere

Nutzung von Homeoffice, die leicht gesunkene Pendeldistanz sowie die schrittweise Elektrifizierung der Fahrzeugflotten.

Abbildung 20 zeigt den Vergleich der durch Arbeitswege und den Fuhrpark verursachten Gesamtemissionen der Mitarbeitenden in den Jahren 2022 und 2025.



Abbildung 20: Vergleich der durch Arbeitswege und Fuhrpark verursachten Emissionen der Mitarbeitenden in den Jahren 2022 und 2025.

5 Entwicklungen und Potenziale

Die folgende Tabelle 2 zeigt die Entwicklungstendenzen der arbeitsbezogenen Mobilität der Mitarbeitenden der Kreisverwaltung auf Arbeitswegen, Dienstwegen zwischen den Verwaltungsgebäuden und Dienstreisen. Die Bewertung der Entwicklungen erfolgt im Hinblick auf das Ziel einer Reduktion der mobilitätsbedingten Treibhausgasemissionen.

Übersicht: Entwicklungstendenzen der arbeitsbezogenen Mobilität

Entwicklungstendenzen der Mobilität auf Arbeitswegen

Indikator	Entwicklung	Bewertung
Durchschnittliche Länge des einfachen Arbeitswegs	↓ gesunken	positiv
Homeoffice-Anteil	↑ gestiegen	positiv
Anzahl zurückgelegter Arbeitswegfahrten	↓ gesunken	positiv
Pkw-Anteil an Arbeitswegfahrten	↑ gestiegen	negativ
Anteil privater Elektrofahrzeuge auf Arbeitswegen	↑ gestiegen	positiv
Bereitschaft zur Bildung von Fahrgemeinschaften	↓ gesunken	negativ
Tatsächliche Nutzung von Fahrgemeinschaften	↓ gesunken	negativ
Bereitschaft zur Nutzung des Fahrrads	↓ gesunken	negativ
Tatsächliche Nutzung des Fahrrads	↓ gesunken	negativ
Bereitschaft zur Nutzung des ÖPNV	↓ gesunken	negativ
Tatsächliche Nutzung des ÖPNV	↑ gestiegen	positiv

Entwicklungstendenzen der Mobilität auf Dienstwegen zwischen den Verwaltungsgebäuden

Indikator	Entwicklung	Bewertung
Regelmäßige Mobilität zwischen den Verwaltungsgebäuden	↓ gesunken	positiv
Nutzung von Dienstwagen und privaten Pkw	↓ gesunken	positiv
Nutzung des Fahrrads	↓ gesunken	negativ
Zurückgelegte Wege zu Fuß	↑ gestiegen	positiv

Entwicklungstendenzen der Mobilität auf Dienstreisen

Indikator	Entwicklung	Bewertung
Nutzung von privaten Pkw	↑ gestiegen	negativ
Nutzung von Dienstwagen	↓ gesunken	neutral

Nutzung des ÖPNV	↓ gesunken	negativ
Nutzung des Fahrrads, E-Bike oder Pedelec	↓ gesunken	negativ
Zurückgelegte Wege zu Fuß	↓ gesunken	negativ

Tabelle 2: Übersicht: Entwicklungstendenzen der arbeitsbezogenen Mobilität zwischen den Jahren 2022 und 2025.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Mobilität der Mitarbeitenden der Kreisverwaltung weiterhin deutlich durch den motorisierten Individualverkehr geprägt ist. Dies entspricht den strukturellen Rahmenbedingungen eines dünn besiedelten, ländlich geprägten Raums, in dem insbesondere längere Arbeitswege und Dienstreisen häufig nur eingeschränkt durch öffentliche Verkehrsmittel oder den Rad- und Fußverkehr ersetzt werden können.

Gleichzeitig zeigen sich einzelne positive Entwicklungen. Der Anteil privater Elektrofahrzeuge auf Arbeitswegen ist gestiegen und kann langfristig zu einer Reduktion der verkehrsbedingten Emissionen beitragen. Auch der gestiegene Homeoffice-Anteil wirkt sich positiv aus, da dadurch Arbeitswege vermieden und Verkehrsaufkommen reduziert werden können. Darüber hinaus ist die tatsächliche Nutzung des ÖPNV auf Arbeitswegen gestiegen.

Demgegenüber zeigen mehrere Entwicklungen weiterhin Handlungsbedarf. Besonders relevant ist der gestiegene Pkw-Anteil an Arbeitswegfahrten. Trotz positiver Ansätze bleibt der Pkw damit das mit Abstand dominierende Verkehrsmittel im Berufsverkehr. Gleichzeitig sind sowohl die Bereitschaft zur Nutzung des Fahrrads als auch die tatsächliche Fahrradnutzung zurückgegangen. Auch die Bereitschaft zur Bildung von Fahrgemeinschaften sowie deren tatsächliche Nutzung haben abgenommen. Die Potenziale zur Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf gemeinschaftliche oder aktive Mobilitätsformen werden damit derzeit noch nicht ausgeschöpft.

Die größte Bedeutung für zukünftige Emissionsminderungen kommt weiterhin den Arbeitswegen zu. Diese stellen aufgrund ihrer regelmäßigen Wiederkehr den größten Hebel für eine Reduzierung der mobilitätsbedingten Treibhausgasemissionen der Kreisverwaltung dar. Maßnahmen zur Vermeidung, Verkürzung oder Verlagerung von Arbeitswegen bieten die größten Einsparpotenziale.

Ein relevantes Potenzial besteht in der weiteren Nutzung von Homeoffice. Fast die Hälfte der Befragten gibt an, künftig häufiger im Homeoffice arbeiten zu wollen. Da dadurch Arbeitswege unmittelbar vermieden werden können, stellt Homeoffice eine wirksame Maßnahme zur Reduzierung berufsbedingter Verkehrsaufkommen und Emissionen dar. Gleichzeitig sollte berücksichtigt werden, dass Homeoffice nur für bestimmte Tätigkeitsbereiche möglich ist und eine ausgewogene Umsetzung innerhalb der Verwaltung erforderlich bleibt.

Ein weiteres Potenzial liegt in der weiteren Elektrifizierung der Arbeitswege. Die Kreisverwaltung kann die individuelle Fahrzeugwahl der Mitarbeitenden nur begrenzt beeinflussen. Der gestiegene Anteil privater Elektrofahrzeuge zeigt jedoch eine zunehmende Offenheit gegenüber alternativen Antrieben. Durch den Ausbau geeigneter Ladeinfrastruktur an Verwaltungsstandorten kann dieser Trend unterstützt und die Nutzung von Elektrofahrzeugen erleichtert werden.

Auch der Radverkehr auf Arbeitswegen bietet weiterhin Entwicklungspotenziale, obwohl die aktuellen Ergebnisse einen Rückgang sowohl der Bereitschaft als auch der tatsächlichen Nutzung zeigen. Dies deutet darauf hin, dass vorhandene Potenziale durch geeignete Rahmenbedingungen besser aktiviert werden müssen. Sichere und überdachte Fahrradabstellanlagen, Lademöglichkeiten für E-Bikes und Pedelecs, Wasch- und Umkleidemöglichkeiten sowie weitere Serviceangebote können dazu beitragen, die Attraktivität des Fahrrads als Verkehrsmittel für Arbeitswege zu erhöhen.

Im Bereich des ÖPNV zeigen die Ergebnisse ein gemischtes Bild. Während die tatsächliche Nutzung auf Arbeitswegen gestiegen ist, ist die grundsätzliche Bereitschaft zur Nutzung zurückgegangen. Dies kann darauf hinweisen, dass der ÖPNV für bestimmte Beschäftigte bereits eine praktikable Alternative darstellt, gleichzeitig

aber weiterhin strukturelle Herausforderungen bestehen. Insbesondere wahrgenommene Defizite hinsichtlich Erreichbarkeit, Taktung und Flexibilität bleiben zentrale Faktoren. Da das ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet und darüber hinaus seit der Befragung deutlich ausgeweitet wurde, sollte die weitere Entwicklung beobachtet werden. Finanzielle Anreize wie ein Jobticket oder Zuschüsse zum Deutschlandticket können ergänzend dazu beitragen, die Nutzung attraktiver zu machen.

Das Potenzial von Fahrgemeinschaften erscheint dagegen begrenzt. Trotz einer hohen Bekanntheit der eingerichteten Mitfahrbörse wird diese Möglichkeit bislang nur selten genutzt. Sowohl die Bereitschaft als auch die tatsächliche Nutzung von Fahrgemeinschaften ist rückläufig. Die Hemmnisse mögen teils weiterhin in fehlenden Informations- und Vernetzungsangeboten liegen, jedoch bleiben individuelle Mobilitätsbedürfnisse, unterschiedliche Arbeitszeiten, der Wunsch nach Flexibilität und etablierte Routinen zentrale Faktoren.

Auch die Dienstwege zwischen den Verwaltungsgebäuden zeigen positive Ansätze. Die Anzahl regelmäßiger Wege zwischen den Standorten sowie die Nutzung von Dienstwagen und privaten Pkw sind zurückgegangen. Gleichzeitig hat der Anteil zu Fuß zurückgelegter Wege zugenommen. Der Rückgang der Fahrradnutzung zeigt jedoch, dass auch bei kurzen dienstlichen Wegen weiterhin Potenziale für eine stärkere Nutzung aktiver Mobilitätsformen bestehen.

Bei den Dienstreisen zeigen die Ergebnisse hingegen einen erhöhten Handlungsbedarf hinsichtlich der Wahl der Verkehrsmittel. Die gestiegene Nutzung privater Pkw sowie die rückläufige Nutzung des ÖPNV, des Fahrrads bzw. E-Bikes/Pedelecs und der Fußwege weisen auf eine zunehmende Dominanz des motorisierten Individualverkehrs bei den erfassten Dienstreisen hin. Dabei ist zu berücksichtigen, dass im Rahmen der Befragung nicht die Anzahl der durchgeführten Dienstreisen, die zurückgelegten Entfernungen oder die Gesamtkilometer erfasst wurden. Zur weiteren Reduzierung der mit Dienstreisen verbundenen Emissionen sollten dennoch Möglichkeiten zur Vermeidung nicht zwingend erforderlicher Dienstreisen, zur verstärkten Nutzung digitaler Besprechungsformate sowie zur Förderung emissionsärmerer Verkehrsmittel geprüft werden.

Insgesamt zeigen die Ergebnisse ein differenziertes Bild: Während einzelne positive Entwicklungen, insbesondere bei Homeoffice, Elektromobilität und einzelnen Bereichen des ÖPNV, erkennbar sind, bestehen weiterhin erhebliche Potenziale zur Verlagerung von Pkw-Fahrten auf klimafreundlichere Mobilitätsformen.

6 Maßnahmen

Der im Rahmen der Erstauflage entwickelte Maßnahmenkatalog bildet weiterhin die strategische Grundlage für die Weiterentwicklung der nachhaltigen Mobilität der Mitarbeitenden beim Landkreis Wittmund. Eine vollständige Neuentwicklung von Maßnahmen ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht vorgesehen.

Stattdessen erfolgt im Rahmen der Fortschreibung eine systematische Betrachtung des Umsetzungsstands der bestehenden Maßnahmen. Diese werden in die Kategorien „geplant“, „in Umsetzung“, „laufend/dauerhaft“, „umgesetzt“ sowie „verworfen“ eingeordnet.

Der Maßnahmenkatalog ist als dynamisches Steuerungsinstrument angelegt, das regelmäßig an veränderte Rahmenbedingungen, Entwicklungen sowie Ergebnisse der Evaluation angepasst wird. Ziel ist es, die Wirksamkeit der Maßnahmen kontinuierlich sicherzustellen und bei Bedarf nachzusteuern.

Der gesamte Maßnahmenkatalog aus der Erstauflage ist dem Anhang des Konzepts zu entnehmen. Er umfasst vier Handlungsfelder mit insgesamt 19 Einzelmaßnahmen zur Verbesserung, Vermeidung und Verlagerung der arbeitsbezogenen Verkehre, koordiniert die zukünftigen Aufgaben und gibt Einschätzungen zur Prioritätensetzung der Einzelmaßnahmen.

6.1 Gesamtübersicht Maßnahmenstand

Die folgende Tabelle 3 dient der strukturierten Einordnung aller Maßnahmen hinsichtlich ihres Umsetzungsstatus. Nähere Informationen zur Fortschreibung der einzelnen Maßnahmen sind dem nächsten Kapitel zu entnehmen.

Maßnahme	Handlungsfeld	Status	Zeitraum der Umsetzung
E1: Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge an den Verwaltungsgebäuden	Elektromobilität	In Umsetzung	Geplant: Kurz- bis mittelfristig (< 1-3 Jahre) Angepasst: Langfristig (> 3 Jahre)
E2: Akku-Aufladung von Elektro-Fahrrädern am Arbeitsplatz	Elektromobilität	Verworfen	Kurzfristig (< 1 Jahr)
Ö1: Erweiterte Fahrplanübersicht im Intranet	ÖPNV	Umgesetzt	Kurzfristig (< 1 Jahr)
Ö2: Erfassung potenzieller Arbeitsweglinien für den öffentlichen Personen-Nahverkehr	ÖPNV	Umgesetzt	Langfristig (> 3 Jahre)
Ö3: ÖPNV-Hinweise für Veranstaltungen der Kreisverwaltung	ÖPNV	Verworfen	Kurzfristig (< 1 Jahr), dann fortlaufend
Ö4: Reduzierter ÖPNV-Tarif für Mitarbeitende	ÖPNV	Geplant	Geplant: Mittel- bis langfristig (1 bis > 3 Jahre)
R1: Jährliche Teilnahme am Wettbewerb „Stadtradeln“ und der Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“	Radverkehr	Laufend/dauerhaft	Kurzfristig (< 1 Jahr), dann fortlaufend
R2: Einführung Fahrradleasing für Beamte	Radverkehr	Umgesetzt	Wenn möglich kurzfristig (< 1 Jahr)
R3: Sukzessiver Ausbau der Fahrradabstellplätze an den Verwaltungsgebäuden	Radverkehr	In Umsetzung	Geplant: Mittelfristig (1-3 Jahre) Angepasst: Langfristig (> 3 Jahre)

R4: Anschaffung von Diensträdern mit E-Antrieb	Radverkehr	Umgesetzt	Kurz- bis mittelfristig (< 1-3 Jahre), bei erfolgreicher Testphase langfristig beibehalten
R5: Zurverfügungstellung von Radausstattung	Radverkehr	Geplant	Kurzfristig (< 1 Jahr), dann fortlaufend Angepasst: Langfristig (> 3 Jahre)
O1: Stärkung der Internetpräsenz zum Thema „Nachhaltige Mobilität“	Organisation und Digitales	In Umsetzung	Kurzfristig (< 1 Jahr), dann fortlaufend
O2: Digitale Broschüre für die Mitarbeitenden mit allen nachhaltigen Mobilitätsoptionen für Arbeits- und Dienstwege	Organisation und Digitales	In Umsetzung	Langfristig (> 3 Jahre), dann fortlaufend
O3: Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung	Organisation und Digitales	Laufend/dauerhaft	Kurz- bis mittelfristig (1-3 Jahre), dann fortlaufend
O4: Einrichtung einer digitalen Mitfahrzentrale	Organisation und Digitales	Laufend/dauerhaft	Geplant: Kurzfristig, bis Ende 2024 Angepasst: Kurzfristig, dann fortlaufend weiterführen
O5: Aufklärung über bestehende Möglichkeiten des dezentralen Arbeitens	Organisation und Digitales	Umgesetzt	Kurzfristig (< 1 Jahr)
O6: Sukzessiver Desk-Sharing Ausbau	Organisation und Digitales	Laufend/dauerhaft	Kurzfristig zu beginnen (< 1 Jahr), dann fortlaufend weiterführen
O7: Schulung zum digitalen Zusammenarbeiten	Organisation und Digitales	Geplant	Geplant: Kurzfristig (< 1 Jahr) Angepasst: Mittelfristig (1-3 Jahre)
O8: Regelmäßige Überprüfung der Treibhausgasbilanz	Organisation und Digitales	Laufend/dauerhaft	Geplant: Alle 3 Jahre Angepasst: Alle 3 bis 5 Jahre

Tabelle 3: Gesamtübersicht Maßnahmenstand

6.2 Fortschreibung nach Handlungsfeldern

6.2.1 Handlungsfeld Elektromobilität

E1: Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge an den Verwaltungsgebäuden

Maßnahmenstatus: in Umsetzung

Im Zuge des Neubaus der Umgehungsstraße ist zunächst die Errichtung eines öffentlich zugänglichen Ladepunkts am Gebäude 6 vorgesehen. Darüber hinaus bestehen derzeit keine konkreten Ausbauplanungen.

Die Maßnahme wird weiterhin verfolgt. Aufgrund begrenzter finanzieller und personeller Ressourcen wird der Umsetzungszeitraum von „kurz- bis mittelfristig“ auf „langfristig“ angepasst.

E2: Akku-Aufladung von Elektrofahrrädern am Arbeitsplatz

Maßnahmenstatus: verworfen

Mit der Maßnahme sollte den Mitarbeitenden ermöglicht werden, die Akkus ihrer Elektrofahrräder am Arbeitsplatz aufzuladen. Die Umsetzungsmöglichkeiten wurden unter Berücksichtigung arbeitsschutz- und brandschutzrechtlicher Anforderungen geprüft. Die Prüfung hat ergeben, dass das Laden von Fahrrad-Akkus an den Arbeitsplätzen aus Brandschutzgründen nicht ermöglicht werden kann. Die Maßnahme wurde daher verworfen.

Fazit: Umsetzungsstand der Maßnahmen im Handlungsfeld Elektromobilität

Im Handlungsfeld Elektromobilität konnten bislang nur begrenzte Fortschritte erzielt werden. Während der Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur weiterhin verfolgt wird, musste die Möglichkeit zur Akku-Aufladung von Elektrofahrrädern am Arbeitsplatz aufgrund brandschutzrechtlicher Anforderungen verworfen werden.

Gleichzeitig zeigen sowohl die Ergebnisse der aktuellen Mobilitätsumfrage als auch die zunehmende Verbreitung von Elektrofahrzeugen, dass der Bedarf an geeigneter Ladeinfrastruktur weiterhin besteht. Der Ausbau entsprechender Angebote stellt jedoch eine langfristige Infrastrukturaufgabe dar, deren Umsetzung aufgrund erforderlicher Planungs- und Abstimmungsprozesse sowie begrenzter finanzieller und personeller Ressourcen schrittweise erfolgt. Der Ausbau sollte bei zukünftigen Bauvorhaben und unter Berücksichtigung verfügbarer Ressourcen weiterhin geprüft und weiterverfolgt werden.

6.2.2 Handlungsfeld ÖPNV

Ö1: Erweiterte Fahrplanübersicht im Intranet

Maßnahmenstatus: umgesetzt

Die Maßnahme wurde umgesetzt. Informationen zu Fahrplänen und bestehenden ÖPNV-Angeboten werden den Mitarbeitenden über das Intranet zur Verfügung gestellt und tragen dazu bei, die Sichtbarkeit und den Zugang zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten zu verbessern.

Ö2: Erfassung potenzieller Arbeitsweglinien für den öffentlichen Personennahverkehr

Maßnahmenstatus: umgesetzt

Potenzielle Arbeitsweglinien wurden im Rahmen der Mobilitätsbefragung im Jahr 2025 erfasst. Die Ergebnisse stehen für zukünftige Planungen und die Weiterentwicklung von Mobilitätsangeboten zur Verfügung. Die Maßnahme wird daher als umgesetzt mit fortlaufender Wirkung bewertet.

Ö3: ÖPNV-Hinweise für Veranstaltungen der Kreisverwaltung

Maßnahmenstatus: verworfen

Mit dieser Maßnahme sollte bei Veranstaltungen der Kreisverwaltung auf Möglichkeiten der An- und Abreise mit dem ÖPNV hingewiesen werden. Eine zentrale Umsetzung durch das Team Internet/Intranet ist jedoch aus organisatorischen Gründen nicht möglich. Eine verpflichtende Prüfung und Aufnahme entsprechender Hinweise durch alle Mitarbeitenden würde zudem einen zusätzlichen organisatorischen Aufwand verursachen und ist aufgrund der Vielzahl unterschiedlicher Veranstaltungsformate nur eingeschränkt praktikabel. Da eine einheitliche und dauerhafte Umsetzung nicht sichergestellt werden kann, wurde von der Einführung einer Hinweispflicht abgesehen und die Maßnahme verworfen.

Ö4: Reduzierter ÖPNV-Tarif für Mitarbeitende

Maßnahmenstatus: geplant

Mit dieser Maßnahme soll die Einführung eines Jobtickets bzw. die Bezuschussung des Deutschlandtickets geprüft werden. Die Möglichkeiten zur Umsetzung der Maßnahme werden derzeit geprüft. Dabei werden unter anderem die finanziellen und organisatorischen Voraussetzungen betrachtet. Weitere Abstimmungen hierzu sind vorgesehen.

Fazit: Umsetzungsstand der Maßnahmen im Handlungsfeld ÖPNV

Im Handlungsfeld ÖPNV konnten einige Maßnahmen umgesetzt und dauerhaft etabliert werden. Die verbesserte Bereitstellung von Informationen sowie die Erfassung potenzieller Arbeitsweglinien unterstützen die Nutzung des ÖPNV und schaffen Grundlagen für zukünftige Weiterentwicklungen.

Darüber hinaus hat sich das ÖPNV-Angebot im Kreisgebiet seit Anfang 2026 durch neue Verbindungen und Angebotsausweitungen verbessert. Für Feste konnten zudem Sondertickets für alle Besucherinnen und Besucher eingeführt werden. Im Jahr 2027 werden in den Linienbündeln Süd und Nord jeweils zwei Busse mit emissionsfreiem Antrieb eingesetzt.

Gleichzeitig zeigen die Ergebnisse der Mobilitätsumfrage, dass die Nutzung des ÖPNV weiterhin wesentlich von der (wahrgenommenen) Angebotsqualität, der Erreichbarkeit sowie einer zielgerichteten Kommunikation abhängt. Ein weiterhin bestehender Handlungsbedarf zeigt sich insbesondere bei finanziellen Anreizen, beispielsweise durch einen vergünstigten ÖPNV-Tarif oder einen Zuschuss zum Deutschlandticket, deren Einführung von den Mitarbeitenden wiederholt angeregt wurde.

6.2.3 Handlungsfeld Radverkehr

R1: Jährliche Teilnahme am Wettbewerb „Stadtradeln“ und der Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“

Maßnahmenstatus: laufend/dauerhaft

Der Landkreis hat in den vergangenen Jahren kontinuierlich am Wettbewerb STADTRADELN teilgenommen und die Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ beworben. Die Maßnahme hat sich als etabliertes Instrument zur Sensibilisierung und Motivation der Mitarbeitenden entwickelt und wird fortgeführt. Die Entwicklung der Zahl der Teilnehmenden sowie der zurückgelegten Kilometer beim STADTRADELN verläuft insgesamt positiv.

R2: Einführung Fahrradleasing für Beamte

Maßnahmenstatus: umgesetzt

Die rechtlichen Voraussetzungen für die Inanspruchnahme des Fahrradleasings durch Beamtinnen und Beamte wurden geschaffen. Anschließend konnte das Fahrradleasing für Beamtinnen und Beamte eingeführt werden. Die Maßnahme gilt damit als umgesetzt.

R3: Sukzessiver Ausbau der Fahrradabstellplätze an den Verwaltungsgebäuden

Maßnahmenstatus: in Umsetzung

Im Zusammenhang mit geplanten Baumaßnahmen am Gebäude 6 ist eine Neuordnung der Fahrradabstellflächen vorgesehen. Darüber hinaus bestehen derzeit keine konkreten Ausbauplanungen.

Die Maßnahme wird weiterhin verfolgt. Aufgrund begrenzter finanzieller und personeller Ressourcen wird der Umsetzungszeitraum von „mittelfristig“ auf „langfristig“ angepasst.

R4: Anschaffung von Diensträdern mit E-Antrieb

Maßnahmenstatus: umgesetzt

Im Rahmen einer zweiten Testphase wurden zwei E-Bikes als Diensträder angeschafft und erprobt. Die Evaluation zeigte insgesamt eine geringe Nachfrage. Eine flächendeckende Anschaffung weiterer Diensträder ist daher derzeit nicht vorgesehen.

Die Ergebnisse zeigen jedoch, dass Diensträder für einzelne Einsatzbereiche einen Mehrwert bieten können (z. B. Dienstrad für die IT). Eine bedarfsgerechte Bereitstellung erscheint daher gegenüber einer allgemeinen Ausweitung wirtschaftlicher.

R5: Zurverfügungstellung von Radausstattung

Maßnahmenstatus: geplant

Radausstattung wurde bisher nur vereinzelt im Rahmen von Aktionen und Kampagnen (z. B. STADTRADELN) zur Verfügung gestellt. Verschiedene Umsetzungsmöglichkeiten wurden bereits geprüft (z. B. Warnwesten), konnten jedoch unter anderem aufgrund von Anforderungen an eine nachhaltige Beschaffung bislang nicht realisiert werden.

Die Maßnahme wird weiterhin verfolgt. Aufgrund begrenzter geeigneter Angebote wird der Umsetzungszeitraum auf „langfristig“ angepasst.

Fazit: Umsetzungsstand der Maßnahmen im Handlungsfeld Radverkehr

Im Handlungsfeld Radverkehr konnten einzelne Maßnahmen erfolgreich umgesetzt oder dauerhaft etabliert werden. Besonders hervorzuheben sind die Einführung des Fahrradleasings für Beamtinnen und Beamte sowie die kontinuierliche Teilnahme an der Kampagne STADTRADELN, die zur Sensibilisierung und Förderung des Radverkehrs im Kreisgebiet beitragen.

Gleichzeitig zeigen die Ergebnisse der Mobilitätsumfrage, dass sich diese Maßnahmen bislang noch nicht in einer steigenden Fahrradnutzung auf Arbeitswegen widerspiegeln. Eine zentrale Voraussetzung für eine stärkere Nutzung des Fahrrads stellen weiterhin sichere und attraktive Fahrradabstellmöglichkeiten dar. Der Ausbau der Fahrradabstellinfrastruktur sollte daher weiterhin prioritär verfolgt werden.

Die bisherigen Erfahrungen mit Diensträdern zeigen, dass eine bedarfsorientierte Bereitstellung derzeit geeigneter erscheint als eine flächendeckende Einführung. Insgesamt verdeutlicht die Fortschreibung, dass sich Maßnahmen mit vergleichsweise geringem organisatorischen Aufwand (z. B. STADTRADELN oder Fahrradleasing für Beamte) erfolgreich etablieren lassen, während investive und organisatorisch aufwändigere Maßnahmen aufgrund erforderlicher Planungsprozesse und begrenzter Ressourcen einen längeren Umsetzungszeitraum benötigen.

6.2.4 Handlungsfeld Organisation und Digitales

O1: Stärkung der Internetpräsenz zum Thema „Nachhaltige Mobilität“

Maßnahmenstatus: in Umsetzung

Über das Thema nachhaltige Mobilität wird bereits themen- und zielgruppenspezifisch informiert. Eine erste Entwurfsfassung für eine eigene Unterseite zum Thema „Nachhaltige Mobilität“ auf der Homepage liegt vor. Diese wird im nächsten Schritt weiter ausgearbeitet. Nach Veröffentlichung sollte die Seite regelmäßig aktualisiert und um aktuelle Mobilitätsangebote ergänzt werden.

O2: Digitale Broschüre für die Mitarbeitenden mit allen nachhaltigen Mobilitätsoptionen für Arbeits- und Dienstwege

Maßnahmenstatus: in Umsetzung

Eine erste Entwurfsfassung der digitalen Broschüre liegt vor. Diese wird im nächsten Schritt weiter ausgearbeitet, finalisiert und veröffentlicht. Die Ergebnisse der Mobilitätsumfrage bestätigen erneut Bedarf nach einer intensiveren Information der Mitarbeitenden über bestehende nachhaltige Mobilitätsangebote.

O3: Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung

Maßnahmenstatus: laufend/dauerhaft

Die regelmäßigen Treffen des internen Mobilitätsteams haben sich als wichtiges Instrument zur Begleitung der Maßnahmenumsetzung und Fortschreibung des Mobilitätskonzepts etabliert.

Die Einrichtung einer eigenständigen Koordinationsstelle für das kommunale Mobilitätsmanagement ist derzeit nicht vorgesehen. Umso wichtiger bleibt die fachbereichsübergreifende Zusammenarbeit im Mobilitätsteam, die auch künftig fortgeführt werden soll. Fortbildungs-, Weiterbildungs- und Vernetzungsangebote werden weiterhin bedarfsorientiert genutzt und wahrgenommen.

O4: Einrichtung einer digitalen Mitfahrzentrale

Maßnahmenstatus: laufend/dauerhaft

Die digitale Mitfahrzentrale wurde eingerichtet und steht den Mitarbeitenden zur Verfügung.

Die Ergebnisse der Mobilitätsumfrage zeigt jedoch, dass sowohl die Bereitschaft zur Bildung von Fahrgemeinschaften als auch deren tatsächliche Nutzung rückläufig sind. Die Mitfahrzentrale bleibt dennoch ein sinnvolles Unterstützungsangebot, auch wenn ihr Potenzial aufgrund individueller Mobilitätsbedürfnisse, Flexibilitätsanforderungen und bestehender Gewohnheiten begrenzt ist.

Für eine langfristige Etablierung sind eine kontinuierliche Bewerbung des Angebots sowie bedarfsgerechte Weiterentwicklungen erforderlich. Die Maßnahme wird daher als dauerhaft fortzuführende Aufgabe betrachtet.

O5: Aufklärung über bestehende Möglichkeiten des dezentralen Arbeitens

Maßnahmenstatus: umgesetzt

Die Mitarbeitenden wurden über die bestehenden Möglichkeiten des mobilen und dezentralen Arbeitens informiert. Die Maßnahme gilt damit als umgesetzt.

Die Ergebnisse der Mobilitätsumfrage bestätigen, dass Homeoffice einen wesentlichen Beitrag zur Reduzierung von Arbeitswegen leisten kann. Gleichzeitig zeigen sie, dass weiterhin der Wunsch nach einer Ausweitung der Homeoffice-Möglichkeiten besteht, auch wenn der Homeoffice-Anteil sowie die Zufriedenheit mit den bestehenden Homeoffice-Möglichkeiten bereits gestiegen sind. Die Weiterentwicklung und bedarfsgerechte Gestaltung des dezentralen Arbeitens bleibt daher ein relevantes Thema.

O6: Sukzessiver Desk-Sharing Ausbau

Maßnahmenstatus: laufend/dauerhaft

Desk-Sharing und Co-Working werden bereits vereinzelt praktiziert. Eine zentrale Steuerung für die gesamte Verwaltung hat sich aufgrund unterschiedlicher Anforderungen der einzelnen Standorte und Fachbereiche als nicht zielführend erwiesen. Stattdessen werden bedarfsgerechte Lösungen vor Ort entwickelt.

Aufgrund der Bedeutung für eine effiziente Flächennutzung und die Reduzierung von Arbeitswegen wird das Thema weiterhin verfolgt. Die Maßnahme wurde zudem im internen Klimaschutzkonzept der Kreisverwaltung

weiter ausgearbeitet und verankert (vgl. V8 „Effiziente Raumnutzung und moderne Arbeitswelten in der Verwaltung“).

O7: Schulung zum digitalen Zusammenarbeiten

Maßnahmenstatus: geplant

Eine eigenständige Inhouse-Schulung zum digitalen Zusammenarbeiten wurde bislang nicht durchgeführt. Im Zuge der Weiterentwicklung der digitalen Infrastruktur und der Einführung neuer Anwendungen ergeben sich jedoch künftig Möglichkeiten, entsprechende Schulungsangebote bedarfsgerecht anzubieten.

Der Umsetzungszeitraum wird daher von „kurzfristig“ auf „mittelfristig“ angepasst.

O8: Regelmäßige Überprüfung der Treibhausgasbilanz

Maßnahmenstatus: laufend/dauerhaft

Mit der vorliegenden Fortschreibung wurde die Treibhausgasbilanz der Mobilität der Mitarbeitenden erstmals nach Erstellung des Mobilitätskonzepts aktualisiert. Die Maßnahme hat sich als geeignetes Instrument zur Erfolgskontrolle und Weiterentwicklung des Konzepts erwiesen.

Künftig soll die Fortschreibung im Einklang mit den übergeordneten Klimakonzepten des Landkreises in einem Turnus von drei bis fünf Jahren erfolgen.

Fazit: Umsetzungsstand der Maßnahmen im Handlungsfeld Organisation und Digitales

Im Handlungsfeld Organisation und Digitales konnte ein Teil der Maßnahmen umgesetzt oder dauerhaft in bestehende Verwaltungsabläufe integriert werden. Im Gegensatz zu investiven Maßnahmen handelt es sich hierbei überwiegend um organisatorische Maßnahmen, deren Wirkung eine kontinuierliche Pflege, Kommunikation und Weiterentwicklung erfordert.

Besonders die Etablierung des Mobilitätsteams sowie die regelmäßige Fortschreibung der Treibhausgasbilanz haben sich als wichtige Instrumente für ein nachhaltiges Mobilitätsmanagement erwiesen.

Die Erfahrungen der vergangenen Jahre zeigen zudem, dass insbesondere organisatorische Maßnahmen langfristig angelegt werden müssen. Dies betrifft unter anderem die Förderung digitaler Zusammenarbeit, die Weiterentwicklung moderner Arbeitsformen sowie die kontinuierliche Information und Sensibilisierung der Mitarbeitenden zu nachhaltigen Mobilitätsangeboten.

7 Fazit und Ausblick

Die Fortschreibung des Mobilitätskonzepts zeigt, dass die im Jahr 2023 entwickelte strategische Ausrichtung des Maßnahmenkatalogs weiterhin geeignet ist, die nachhaltige Mobilität der Mitarbeitenden der Kreisverwaltung schrittweise weiterzuentwickeln. Ein Großteil der vorgesehenen Maßnahmen wurde bereits umgesetzt oder als dauerhafte Aufgabe in bestehende Verwaltungsstrukturen integriert. Insbesondere organisatorische Maßnahmen sowie Maßnahmen mit geringem Investitions- und Umsetzungsaufwand konnten erfolgreich etabliert werden. Investive Maßnahmen, beispielsweise im Bereich der Ladeinfrastruktur und der Fahrradabstellanlagen, konnten hingegen aufgrund begrenzter personeller und finanzieller Ressourcen bislang nur teilweise umgesetzt werden und benötigen einen längeren Umsetzungszeitraum.

Die Ergebnisse der Mobilitätsumfrage bestätigen die grundsätzliche Ausrichtung des Maßnahmenkataloges. Die bestehenden Handlungsfelder decken weiterhin wesentliche Bedarfe und Anregungen der Mitarbeitenden ab. Gleichzeitig zeigt sich, dass die Mobilität der Mitarbeitenden weiterhin stark durch den motorisierten Individualverkehr geprägt ist. Dies ist vor dem Hintergrund der ländlichen Struktur des Landkreises und teilweise längerer Arbeitswege nachvollziehbar, verdeutlicht jedoch weiterhin vorhandene Potenziale zur Vermeidung, Verkürzung und Verlagerung von Fahrten.

Positive Entwicklungen zeigen sich unter anderem beim gestiegenen Homeoffice-Anteil, der zu einer Reduzierung von Arbeitswegen und damit zu einer Verringerung des Verkehrsaufkommens beiträgt. Auch die zunehmende Verbreitung privater Elektrofahrzeuge sowie die leicht gestiegene Nutzung des ÖPNV auf Arbeitswegen stellen positive Entwicklungen dar. Gleichzeitig bestehen weiterhin zentrale Handlungsbedarfe. Hierzu zählen der weiterhin hohe Anteil des Pkw-Verkehrs, die rückläufige Fahrradnutzung sowie die abnehmende Bereitschaft zur Bildung von Fahrgemeinschaften.

Auch die aktualisierte Treibhausgasbilanz zeigt eine positive Entwicklung der mobilitätsbedingten Emissionen der Kreisverwaltung. Die Emissionen aus Arbeitswegen und Fuhrpark konnten von rund 587 t CO₂e im Jahr 2022 auf rund 547 t CO₂e im Jahr 2025 reduziert werden. Dies entspricht einer Verringerung von etwa 6,8 %. Wesentliche Einflussfaktoren hierfür sind insbesondere der gestiegene Homeoffice-Anteil, die leicht gesunkene durchschnittliche Pendeldistanz sowie die zunehmende Elektrifizierung von Fahrzeugen. Gleichzeitig verdeutlicht die Bilanz, dass Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren weiterhin den mit Abstand größten Anteil an den mobilitätsbedingten Emissionen verursachen und damit einen wesentlichen Ansatzpunkt für zukünftige Maßnahmen darstellen.

Für die weitere Entwicklung bestehen insbesondere bei den Arbeitswegen weitere Potenziale. Die Rahmenbedingungen für eine stärkere Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel sollten kontinuierlich verbessert werden. Dazu zählen der weitere Ausbau einer geeigneten Fahrrad- und Ladeinfrastruktur sowie die Prüfung finanzieller Anreize zur Nutzung des ÖPNV. Auch die Weiterentwicklung flexibler Arbeitsformen kann dazu beitragen, Verkehrsaufkommen dauerhaft zu reduzieren. Darüber hinaus sollten Möglichkeiten zur Vermeidung oder emissionsärmeren Gestaltung von Dienstreisen weiter betrachtet werden, beispielsweise durch die verstärkte Nutzung digitaler Besprechungsformate oder die Förderung alternativer Verkehrsmittel.

Nachhaltiges Mobilitätsmanagement stellt eine langfristige Aufgabe dar. Viele Maßnahmen sind nicht als einmalige Projekte zu verstehen, sondern müssen dauerhaft begleitet, kommuniziert und weiterentwickelt werden. Dies betrifft zum Beispiel die Information und Sensibilisierung der Mitarbeitenden, die Weiterentwicklung moderner Arbeitsformen sowie die kontinuierliche Anpassung der Mobilitätsangebote an veränderte Rahmenbedingungen.

Der Turnus der Fortschreibung des Mobilitätskonzepts einschließlich der Treibhausgasbilanz wird von bislang drei Jahren auf künftig drei bis fünf Jahre angepasst. Damit erfolgt die Fortschreibung künftig im Einklang mit

den übergeordneten Klimakzepten des Landkreises Wittmund und ermöglicht zugleich eine belastbare Bewertung längerfristiger Entwicklungen.

Für die weitere Umsetzung des Mobilitätskonzepts sind weiterhin entsprechende personelle und finanzielle Ressourcen erforderlich. Ebenso wichtig ist eine kontinuierliche Kommunikation der umgesetzten Maßnahmen und erreichten Fortschritte innerhalb und außerhalb der Verwaltung, um die Sichtbarkeit bestehender Angebote zu erhöhen und das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität weiter zu stärken.

Mit der vorliegenden Fortschreibung verfügt der Landkreis Wittmund über eine belastbare Grundlage, um die nachhaltige Mobilität seiner Mitarbeitenden auch zukünftig zielgerichtet weiterzuentwickeln und einen Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele auf Kreis-, Landes-, und Bundesebene zu leisten.

8 Literaturverzeichnis

Arbeitskreis Kommunalen Klimaschutz (2021). Klimafreundliche Mobilität für Stadt und Land. Impulse für den kommunalen Klimaschutz. Aus der Praxis für die Praxis.

BBSR (2020-2026). Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Mehr Pendlerinnen und Pendler in Deutschland. Meldung vom 10.10.2025.
<https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/startseite/topmeldungen/pendeln-in-deutschland-2024.html>.
Geöffnet im April 2026.

BBSR (2020-2023). Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung. Im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung. Raumabgrenzungen. <https://www.bbsr.bund.de/BBSR/DE/forschung/raumbeobachtung/Raumabgrenzungen/raumabgrenzungen-uebersicht.html>.
Geöffnet im Januar 2023.

Blees, V. (2012). Mobilitätsmanagement-eine Aufgabe für Kommunen.

Blees, V. (2018). Mobilitätspläne und Mobilitätsmanagement für eine nachhaltige Entwicklung. Deutscher Straßen- und Verkehrskongress Erfurt 2018.

Brandl, H. (2019). Mobilität–Daseinsgrundfunktion in ländlichen Räumen? Erfolgsfaktoren für den idealtypischen Prozess zur Planung und Implementierung von Mikro-ÖV Angeboten (Doctoral dissertation, Wien).

Difu (2025) (Hrsg.). Agentur für kommunalen Klimaschutz am Deutschen Institut für Urbanistik gGmbH. BSKO Bilanzierungssystematik Kommunal; <https://difu.de/publikationen/2025/bisko-bilanzierungs-systematik-kommunal>.

KSG (2019). Bundes-Klimaschutzgesetz vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I S. 2513), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 15. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 235) geändert worden ist. Verfügbar unter: <https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/>

Frehn, M., Diesfeld, J. & Othengrafen, M. (2021). Kommunale Mobilitätskonzepte: Handbuch des Zukunftsnetz Mobilität NRW

Fuchs, L. A. (2022). Was ist ein gutes Mobilitätskonzept? Entwicklung von Qualitätskriterien für integrierte Mobilitätskonzepte.

Klimaschutz- und Energieagentur Niedersachsen (n. D.). Kommunales Mobilitätsmanagement. Zuletzt geöffnet im Juni 2026. <https://www.klimaschutz-niedersachsen.de/themen/mobilitaet/mobilitaetsmanagement-kommunen.php>

Kompetenznetz Klima Mobil (2021). Handreichung Betriebliches Mobilitätsmanagement.

LSN (2026). Landesamt für Statistik Niedersachsen. LSN-Online: Tabelle A100011G. Fläche 1), Bevölkerung 2) und Bevölkerungsbewegung 3) in Niedersachsen (Gebietsstand: 1.11.2021). Aufgerufen im Juni 2026.

NKlimaG, NI - Niedersächsisches Klimagesetz. Niedersächsisches Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes und zur Minderung der Folgen des Klimawandels (Niedersächsisches Klimagesetz - NKlimaG). Vom 10. Dezember 2020 (Nds. GVBl. S. 464 - VORIS 28010 -). Zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 12. Dezember

2023 (Nds. GVBl. S. 289). Verfügbar unter: <https://voris.wolterskluwer-online.de/browse/document/d083c42e-5da3-3833-baba-23cde5d8b2b5>

Rammler, S. (2016). Nachhaltige Mobilität: Gestaltungsszenarien und Zukunftsbilder. Handbuch Verkehrspolitik, 899-917.

Schelewsky, M., Follmer, R., & Dickmann, C. (2020). CO₂-Fußabdrücke im Alltagsverkehr: Datenauswertung auf Basis der Studie Mobilität in Deutschland (UBA FB 000453). Umweltbundesamt: Texte, (2020, 224).

Team red (2020). Nachhaltige Mobilität in der Wattenmeer-Region. Im Auftrag der "Projektgemeinschaft des Interreg V A-Förderprojektes "Watten-Agenda 2.0", koordiniert durch die Nordsee GmbH. Bericht vom 19.06.2020

UBA (2025a). Umweltbundesamt. Emissionen des Verkehrs. Artikel vom 13.05.2025. Verfügbar unter: <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#verkehr-belastet-luft-und-klima-minderungsziele-der-bundesregierung>

UBA (2025b) (Hrsg.): Umweltbundesamt. Emissionsfaktoren zur Treibhausgasbilanzierung von Organisationen; <https://www.umweltbundesamt.de/themen/wirtschaft-konsum/wirtschaft-umwelt/umwelt-energiemanagement/emissionsfaktoren-zur-treibhausgasbilanzierung-von#emissionsfaktoren>.

9 Anhang

Anhang 1: Verwendete Emissionsfaktoren nach UBA (2025b) und Difu (2025)

Verwendete Emissionsfaktoren nach UBA (2025) und Difu (2025)			
Verkehrsmittel	Antrieb	Einheit	kg CO ₂ e
Pkw	› Benzin	› Km	› 0,23
	› Diesel	› Km	› 0,24
	› CNG*	› Km	› 0,18
	› LPG*	› Km	› 0,21
	› Elektrisch	› Km	› 0,1
Motorisiertes Zweirad	› Benzin	› Km	› 0,17
	› Elektrisch	› Km	› 0,04
Bahn	› Diesel	› Pkm	› 0,08
Linienbus	› Diesel	› Pkm	› 0,09
E-Bike/Pedelec	› Elektrisch	› Km	› 0
Fahrgemeinschaft	› Benzin	› Pkm	› 0,115
	› Diesel	› Pkm	› 0,12
	› CNG*	› Pkm	› 0,09
	› LPG*	› Pkm	› 0,105
	› Elektrisch	› Pkm	› 0,05

Tabelle 4: Verwendete Emissionsfaktoren nach UBA (2025) und Difu (2025).

*Hinweis: Die Werte für CNG- und LPG-Antriebe basieren auf Recherche. Für CNG werden 10 % weniger CO₂e-Ausstoß als für Benziner und für LPG 20 % weniger CO₂e-Ausstoß als für Benziner angenommen.

Anhang 2: Maßnahmenkatalog aus der Erstaufgabe des Mobilitätskonzepts aus dem Jahr 2023.

Handlungsfeld 1: Elektromobilität

E1: Ausbau der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge an den Verwaltungsgebäuden

Priorität

Hohe Priorität

Beschreibung

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ist entscheidend für die Förderung der Elektromobilität. Insgesamt gibt es derzeit an allen Verwaltungsgebäuden des Landkreises zusammen lediglich einen öffentlich zugänglichen Ladepunkt für Elektrofahrzeuge (Stand Juni 2023). Dieser befindet sich vor dem Kreishaus und wird betrieben von der Energiegenossenschaft für Wittmund eG. Mit nur einem Ladepunkt können die Mitarbeitenden der Kreisverwaltung ihre Elektro- und Hybridfahrzeuge während der Dienstzeit nur bedingt unmittelbar an den Verwaltungsgebäuden laden. Insbesondere tagsüber wäre jedoch der Anteil von Solarstrom am Strommix am größten, sodass das Laden der Fahrzeuge zu diesem Zeitpunkt mit erneuerbaren Energien möglich wäre. Die Ladesituation soll sich künftig verbessern, um die Attraktivität und Akzeptanz der Elektromobilität weiter zu stärken und vor allem eine durchgehende Nutzbarkeit der privaten Elektrofahrzeuge der Verwaltungsmitarbeitenden zu gewährleisten. **Konkret sollen mit dieser Maßnahme alle Verwaltungsgebäude mit mindestens einem Ladepunkt auf den dazugehörigen Stellplätzen ausgestattet werden.**

Der Landkreis Wittmund erstellt derzeit ein Ladeinfrastrukturkonzept für den gesamten Landkreis und ist sich seiner Vorbildfunktion insbesondere beim eigenen Ausbau bewusst, die mit dieser Maßnahme zusätzlich unterstützt wird. Die interne Mobilitätsumfrage hat ergeben, dass 5 Prozent der Teilnehmenden bereits ein Elektrofahrzeug und weitere 2,0 Prozent ein Hybridfahrzeug fahren. Knapp 55 Prozent derjenigen, die ein Elektrofahrzeug fahren sowie 100 Prozent derjenigen, die ein Hybridfahrzeug fahren, wünschen sich mehr Ladepunkte am Arbeitsplatz. Weitere 48 Prozent der Teilnehmenden haben angegeben, dass sie derzeit noch ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor fahren, jedoch planen, sich in Zukunft ein Elektro- oder Hybridfahrzeug anzuschaffen und sich dafür mehr Ladepunkte am Arbeitsplatz wünschen. Vor diesem Hintergrund besteht eine große Nachfrage an Ladepunkten an den Verwaltungsgebäuden. Die Ladepunkte sollen den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern des Landkreises ebenso wie Besucherinnen und Besuchern der Kreisverwaltung zur Verfügung stehen.

Das Gesetz zum Aufbau einer gebäudeintegrierten Lade- und Leitungsinfrastruktur für die Elektromobilität (Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetz – GEIG) vom 18. März 2021 (BGBl. I S. 354) verpflichtet die Eigentümerinnen und Eigentümer von Wohn- und Nichtwohngebäuden zur Errichtung von Leitungs- und Ladeinfrastruktur, abhängig von der Anzahl an zugehörigen Stellplätzen. Demnach muss bei bestehenden Nichtwohngebäuden mit mehr als 20 Stellplätzen **nach dem 1. Januar 2025** ein Ladepunkt errichtet werden (§ 10). **Für den Landkreis Wittmund bedeutet dies, dass auf mindestens zwei Stellplätzen (zwischen dem Ordnungs- und Bauamt sowie am Jobcenter) jeweils ein öffentlich zugänglicher Ladepunkt errichtet werden muss.** Diese Standorte wurden von den Teilnehmenden der internen Mobilitätsumfrage für die Schaffung von E-Lademöglichkeiten für Autos am ehesten bevorzugt. Der sogenannte Quartiersansatz (§ 10 Abs. 2) ermöglicht es Eigentümerinnen und Eigentümern von mehreren betroffenen Gebäuden, diese Pflicht an einer oder mehreren Liegenschaften zu bündeln. Dabei gilt es lediglich dem bestehenden oder tatsächlichen Bedarf Rechnung zu tragen.

Diese Maßnahme basiert maßgeblich auf den Ergebnissen der internen Mobilitätsumfrage und entspricht damit den Wünschen vieler Mitarbeitender.

Ziele - Die Verbreitung von Elektromobilität wird durch den Ausbau einer bedarfsorientierten Ladeinfrastruktur an den Verwaltungsgebäuden des Landkreises gefördert - Bis 2024 wurde die Pflicht des GEIG erfüllt - Nach 2024 werden die Ladepunkte sukzessive erweitert, sodass mittelfristig alle den Verwaltungsgebäuden zugehörigen Stellplätze mit mindestens einem Ladepunkt ausgestattet sind		
Erfolgsindikator Alle den Verwaltungsgebäuden zugehörigen Stellplätze sind mit mindestens einem Ladepunkt ausgestattet		
Erste Schritte - Fördermittelcheck - Geeignete Standortauswahl für die Ladepunkte - Errichtung der Ladepunkte		
Verantwortlich für die Projektumsetzung - FB 40 - FB 10	Partner/Beteiligte - Klimaschutzmanagement (z.B. Unterstützung bei Recherche passender Anbieter und Ausschreibung der Plätze) - Netzbetreiber - Energieversorger	Zeitraum Kurz-mittelfristig umzusetzen (< 1-3 Jahre)
Aufwandabschätzung Die Kosten variieren stark je nach Standort, Hersteller, Ausstattung und Ladeleistung. Nach Angaben des Deutschen Bundestages muss für eine Wallbox mit Anschaffungskosten ab 400/500 EUR bis über 2500 EUR gerechnet werden. Bei den Installationskosten wird von einer Preisspanne zwischen 500 EUR und 2000 EUR ausgegangen. Hinzu kommen Kosten für das ggf. notwendige Legen von entsprechenden Leitungen. Die Preise für Ladesäulen können deutlich höher ausfallen.		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten - Förderprogramm „Öffentlich zugängliche Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in Deutschland“ des BMDV https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMVI/ladeinfrastruktur-elektrofahrzeuge-in-deutschland.html - Förderrichtlinie Elektromobilität des BMDV https://www.foerderdatenbank.de/FDB/Content/DE/Foerderprogramm/Bund/BMVI/elektromobilitaet-bund.html - Kredit IKK - Nachhaltige Mobilität https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/F%C3%B6rderprodukte/Nachhaltige-Mobilit%C3%A4t-(267)/		
Weitere Hinweise Einfach laden in der Kommune: Leitfaden zur Vergabe und Genehmigung von Ladeinfrastruktur für kommunale Akteure: https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2022/07/Leitfaden-Ladeinfrastruktur-Kommunen_web.pdf		
E2: Akku-Aufladung von Elektrofahrrädern am Arbeitsplatz		
Priorität Mittlere Priorität		
Beschreibung Um CO ₂ im Bereich der Mobilität einzusparen, muss der Anteil der Elektrofahrzeuge deutlich gesteigert werden. Dies gilt auch für Elektrofahrräder, deren Einsatz das Auto auf zahlreichen Strecken ersetzen kann. Mit dieser Maßnahme soll das (entgeltliche) Laden von Akkus von Elektrofahrrädern am Arbeitsplatz möglich gemacht werden.		

In diesem Zusammenhang hat das Bundesministerium für Finanzen am 29. September 2020 ein Schreiben zum Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr vom 7. November 2016 (BGBl. I Seite 2498, BStBl 2016 I Seite 1211) und Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften vom 12. Dezember 2019 (BGBl. I Seite 2451, BStBl 2020 I Seite 17) veröffentlicht. Nach diesem Schreiben gelten die folgenden Grundsätze für die Anwendung der einkommenssteuerlichen und lohnsteuerlichen Vorschriften der genannten Gesetze:

1. Mit dem Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr vom 7. November 2016 (a.a.O.) wurden vom Arbeitgeber gewährte Vorteile für das elektrische Aufladen eines Elektrofahrzeugs oder Hybridelektrofahrzeugs im Betrieb des Arbeitgebers oder eines verbundenen Unternehmens und für die zeitweise zur privaten Nutzung überlassene betriebliche Ladevorrichtung von der Einkommensteuer befreit (§ 3 Nummer 46 EStG).
2. Der Arbeitgeber hat auch die Möglichkeit, die Lohnsteuer für geldwerte Vorteile aus der Übereignung einer Ladevorrichtung sowie für Zuschüsse zu den Aufwendungen des Arbeitnehmers für den Erwerb und für die Nutzung einer Ladevorrichtung pauschal mit 25 Prozent zu erheben (§ 40 Absatz 2 Satz 1 Nummer 6 EStG).
3. Voraussetzung ist jeweils, dass die geldwerten Vorteile und Leistungen sowie die Zuschüsse zusätzlich zum ohnehin geschuldeten Arbeitslohn erbracht werden, vgl. RdNr. 34.
4. Die Regelungen gelten seit dem 1. Januar 2017 und ihr Anwendungszeitraum wurde mit dem Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften vom 12. Dezember 2019 (a.a.O.) bis zum 31. Dezember 2030 (§ 52 Absatz 4 Satz 14 und Absatz 37c EStG) verlängert, vgl. RdNr. 37.

Somit ist das steuerfreie Laden von Akkus von Elektrofahrzeugen am Arbeitsplatz möglich. Auf den „gewährten Vorteil“ abzuführende Einkommens- und Lohnsteueranteile fallen nicht länger an. Dies gilt auch für Pedelecs. Diesem Schreiben will der Landkreis nachkommen und seinen Angestellten das Akku laden am Arbeitsplatz gewähren. Für das Laden von Akkus von Elektrofahrzeugen und Pedelecs reicht eine gewöhnliche Wandsteckdose.

Diese Maßnahme basiert maßgeblich auf den Ergebnissen der internen Mobilitätsbefragung und entspricht damit den Wünschen vieler Mitarbeitender.

Ziele

- den Verwaltungsmitarbeitenden ermöglichen, die Akkus ihrer Elektrofahrzeuge während der Dienstzeit am Arbeitsplatz aufzuladen
- mehr Fahrten mit dem E-Bike statt mit dem Auto und daraus resultierende Emissionseinsparungen

Erfolgsindikator

Es wurde eine Möglichkeit zur Aufladung der Akkus von Elektrofahrzeugen für die Verwaltungsmitarbeitenden am Arbeitsplatz bis 2024 geschaffen (ja/nein)

Erste Schritte

- Prüfung der Möglichkeiten zur Umsetzung in jedem Verwaltungsgebäude unter Berücksichtigung der Arbeitssicherheit
- Einleitung entsprechender Maßnahmen zur Umsetzung

Verantwortlich für die Projektumsetzung

- FB 10
- FB 68 (Klimaschutz)
- FB 40

Partner/Beteiligte

Keine Partner/Beteiligte

Zeitraum

Kurzfristig umzusetzen
(< 1 Jahr)

Aufwandabschätzung

- Gering, vorausgesetzt das einfache Laden an Steckdosen unter Beachtung geltender Sicherheitsvorkehrungen ist möglich
- Der Aufwand steigt deutlich, wenn es der Anschaffung spezieller Ladevorrichtungen wie Schränken bedarf

Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten

Nicht notwendig

Weitere Hinweise

Schreiben vom Bundesministerium der Finanzen vom 29. September 2020 zum Gesetz zur steuerlichen Förderung von Elektromobilität im Straßenverkehr und Gesetz zur weiteren steuerlichen Förderung der Elektromobilität und zur Änderung weiterer steuerlicher Vorschriften:

https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Downloads/BMF_Schreiben/Steuerarten/Lohnsteuer/2020-09-29-steuerbefreiung-nach-paragraf-3-nummer-46-EStG-und-pauschalierung-der-lohnsteuer-nach-paragraf-40-absatz-2-Satz-1-nummer-6-EStG.pdf?__blob=publicationFile&v=2

Handlungsfeld 2: ÖPNV

Ö1: Erweiterte Fahrplanübersicht im Intranet

Priorität

Mittlere Priorität

Beschreibung

Für die Reduktion der Emissionen im Bereich behördliche Mobilität ist es wichtig, dass möglichst viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für ihre Arbeits- und Dienstwege vom Individualautoverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr umsteigen. **Mit dieser Maßnahme soll für eine bessere Sichtbarkeit bestehender und neuer Angebote und Verbindungen des öffentlichen Personennahverkehrs eine erweiterte Fahrplanübersicht für die Mitarbeitenden im Intranet eingerichtet werden.**

Diese Maßnahme basiert maßgeblich auf den Ergebnissen der internen Mobilitätsumfrage und entspricht damit den Wünschen vieler Mitarbeitender.

Ziele

- Erhöhter Anteil der Mitarbeitenden, die den öffentlichen Personennahverkehr für Arbeits- und Dienstwege nutzen
- Reduzierung des CO₂-Ausstoßes der Arbeitswege und Dienstfahrten durch den Umstieg von privaten Fahrzeugen auf öffentliche Verkehrsmittel

Erfolgsindikator

- Eine erweiterte Fahrplanübersicht im Intranet ist bis 2024 eingerichtet (ja/nein)

Erste Schritte

- Einrichtung einer erweiterten Fahrplanübersicht im Intranet
- Mitarbeitende über die Erweiterung informieren

Verantwortlich für die
Projektumsetzung

FB 01 ÖPNV

Partner/Beteiligte

Keine Partner/Beteiligte

Zeitraum

Kurzfristig umzusetzen
(< 1 Jahr)

Aufwandabschätzung

Gering

Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten

Nicht notwendig

Weitere Hinweise

Keine weiteren Hinweise

Ö2: Erfassung potenzieller Arbeitsweglinien für den öffentlichen Personennahverkehr

Priorität

Mittlere Priorität

Beschreibung

Für die Reduktion der Emissionen im Bereich behördliche Mobilität ist es wichtig, dass viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für ihre Arbeits- und Dienstwege vom Individualautoverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr

umsteigen. Auf einigen Arbeitswegstrecken ist das Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs jedoch unzureichend ausgebaut.

Mit dieser Maßnahme zur Erfassung potenzieller neuer Linien für die Arbeitswege der Mitarbeitenden soll eine entsprechende Umfrage durchgeführt werden, in der erfasst wird, wie viele Mitarbeitende auf welchen konkreten Arbeitswegstrecken (Start- und Zielpunkt) bereit wären, den öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen, würde dieser zur Verfügung stehen. Bei Bedarf kann die Umfrage öffentlich – über die Mitarbeitenden der Kreisverwaltung hinaus – durchgeführt werden. Die Erfassung potenzieller neuer Arbeitsweglinien für den öffentlichen Personennahverkehr soll vorerst maßgeblich als Datengrundlage dienen.

Ziel

Reduzierung des CO₂-Ausstoßes der Arbeitswege durch den Umstieg von privaten Fahrzeugen auf öffentliche Verkehrsmittel

Erfolgsindikatoren

- die Umfrage wurde durchgeführt und ausgewertet (ja/nein)
- aus der Umfrage abgeleitete Maßnahmen wurden eingeleitet (ja/nein)

Erste Schritte

- Erstellung und Durchführung der Umfrage
- Auswertung der Umfrage und Ableitung von Maßnahmen
- Umsetzung der Maßnahmen

Verantwortlich für die Projektumsetzung

- FB 01 ÖPNV
- FB 68 (Klimaschutz)

Partner/Beteiligte

Zuständiges Busunternehmen

Zeitraum

Langfristig umzusetzen
(> 3 Jahre)

Aufwandabschätzung

- Geringer Aufwand für die Erstellung, Durchführung und Auswertung der Umfrage
- Aufwand für die Umsetzung der Maßnahmen erst anhand der zu entwickelnden Maßnahmen abschätzbar

Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten

- Keine unterstützenden Finanzierungsmöglichkeiten für eigenwirtschaftliche Busunternehmen

Weitere Hinweise

Keine weiteren Hinweise

Ö3: ÖPNV-Hinweise für Veranstaltungen der Kreisverwaltung

Priorität

Mittlere Priorität

Beschreibung

Durch eine Sensibilisierung für die Anreise mit dem öffentlichen Personennahverkehr vor Veranstaltungen kann für eine klimafreundliche Anreise motiviert und so der CO₂-Fußabdruck verringert werden.

Mit dieser Maßnahme soll bei künftigen Veranstaltungen, die von Verwaltungsmitarbeitenden geplant werden, auf Verbindungen des öffentlichen Personennahverkehrs für die An- und Abreise aufmerksam gemacht werden. Dies kann zum Beispiel in Form einer Fahrplanübersicht, eines Abfahrtsmonitors, oder weiterführenden Links erfolgen. So kann beispielsweise als Veranstaltungshinweis ein Link eingefügt werden, der auf einen Abfahrtsmonitor weiterleitet, in dem die Zielhaltestelle festgelegt und der Abfahrtsort frei wählbar ist. Bei der Umsetzung unterstützt der FB 01 Öffentlicher Personennahverkehr.

Ziele

- Vermehrte Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs
- Reduzierung des CO₂-Ausstoßes durch den Umstieg von privaten Fahrzeugen auf öffentliche Verkehrsmittel

Erfolgsindikator

Alle Ankündigungen für die von den Mitarbeitenden geplanten Veranstaltungen sind mit einem Hinweis zu ÖPNV-Verbindungen für die An- und Abreise versehen (ja/nein)		
Erste Schritte - Format für die Kennzeichnung von ÖPNV-Verbindungen für die An- und Abreise festlegen - Die Mitarbeitenden über die Hinweispflicht informieren - FB 01 Öffentlicher Personennahverkehr gibt Auskunft über ÖPNV-Verbindungen		
Verantwortlich für die Projektumsetzung FB 01 ÖPNV	Partner/Beteiligte Verwaltungsmitarbeitende	Zeitraum Kurzfristig umzusetzen (< 1 Jahr), dann fortlaufend
Aufwandabschätzung Gering		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Nicht notwendig		
Weitere Hinweise Keine weiteren Hinweise		
Ö4: Reduzierter ÖPNV-Tarif für Mitarbeitende		
Priorität Hohe Priorität		
Beschreibung Für die Reduktion der Emissionen im Bereich behördliche Mobilität ist es wichtig, dass viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für ihre Arbeits- und Dienstwege vom Individualautoverkehr auf den öffentlichen Personennahverkehr umsteigen. Mit einem günstigen ÖPNV-Tarif kann dafür ein Anreiz geschaffen werden. (Finanzielle) Anreize zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gehören zu den wichtigsten Einflussmöglichkeiten, um eine Verlagerung vom privaten Pkw auf öffentliche Verkehrsmittel anzustoßen. Gleichzeitig kann dadurch ein Anreiz für potenzielle neue Mitarbeitende geschaffen werden. Mit dieser Maßnahme soll daher ein Jobticket oder die Subventionierung des Deutschlandtickets eingeführt werden. Einen Zuschuss zum Deutschlandticket gibt es beim Landkreis noch nicht und ist zum jetzigen Zeitpunkt auch tarifrechtlich nicht möglich. Weder im Besoldungsgesetz noch im Tarifvertrag ist ein Zuschuss des Arbeitgebers vorgesehen. Allerdings steht das Präsidium des Kommunalen Arbeitgeberverbandes einer freiwilligen Bezuschussung des ÖPNV (keine Begrenzung auf das Deutschlandticket) mit 20,00 Euro monatlich durch kommunale Arbeitgeber grundsätzlich positiv gegenüber. Eine Lösung könnte sich in naheliegender Zukunft abzeichnen. Neben der Klärung der rechtlichen Fragestellungen sind außerdem noch die abschließenden Handlungsempfehlungen des Kommunalen Arbeitgeberverbandes in dieser Sache abzuwarten. Diese Maßnahme basiert maßgeblich auf den Ergebnissen der internen Mobilitätsumfrage und entspricht damit den Wünschen vieler Mitarbeitender.		
Ziel Reduzierung des CO ₂ -Ausstoßes der Arbeitswege durch den Umstieg von privaten Fahrzeugen auf öffentliche Verkehrsmittel		
Erfolgsindikator Ein reduzierter ÖPNV-Tarif steht den Mitarbeitenden zur Verfügung (ja/nein)		
Erste Schritte - Regelmäßige Prüfung der Finanzierungs- und Umsetzungsmöglichkeiten - Einführung eines reduzierten ÖPNV-Tarifes für die Mitarbeitenden unter Vorbehalt einer rechtlichen Grundlage - Information der Mitarbeitenden über die Neueinführung im Intranet		
Verantwortlich für die Projektumsetzung - FB 10	Partner/Beteiligte Keine Partner/Beteiligte	Zeitraum Mittel- bis langfristig umzusetzen (1 bis > 3 Jahre)

- FB 01 ÖPNV		
Aufwandabschätzung Bei einem Mindestarbeitgeberanteil von 25 Prozent beläuft sich der Arbeitgeberanteil bei der Subventionierung des Deutschlandtickets auf 12,25 Euro pro Ticket pro Monat.		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Keine weiteren unterstützenden Finanzierungsmöglichkeiten		
Weitere Hinweise Informationen zum Deutschlandticket als Jobticket: https://www.bahn.de/bahnbusiness/tickets-und-angebote/business-tarife/d-ticket-jobticket		
Handlungsfeld 3: Radverkehr		
R1: Jährliche Teilnahme am Wettbewerb „Stadtradeln“ und der Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“		
Priorität Mittlere Priorität		
Beschreibung Für Kurzstrecken bietet das Fahrrad eine klimafreundliche Alternative zum Auto. Das Radfahren kann durch Wettbewerbe und Kampagnen attraktiver gestaltet werden. STADTRADELN ist dabei ein internationaler Wettbewerb, bei dem es darum geht, 21 Tage lang möglichst viele Alltagswege klimafreundlich mit dem Fahrrad zurückzulegen. Laut Angaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung ließen sich in Deutschland um die 7,5 Millionen Tonnen CO ₂ vermeiden, wenn etwa 30 Prozent der Kurzstrecken bis zu sechs Kilometern mit dem Fahrrad statt mit dem Auto gefahren werden würden. Im Jahr 2022 hat der Landkreis Wittmund zum ersten Mal beim STADTRADELN teilgenommen. Von den 740 Teilnehmenden aus dem Kreisgebiet wurden insgesamt stolze 105.206 Kilometer zurückgelegt und damit rund 16 Tonnen CO ₂ vermieden. Somit hätte man die Erde mehr als zweieinhalbmal umradelt. Neben zahlreichen Schulklassen haben auch viele Verwaltungsmitarbeitende an dem Wettbewerb teilgenommen und somit ihre Dienst- und Arbeitswege mit dem Fahrrad statt mit dem Auto zurückgelegt. Auch die Sommeraktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ des ADFC und der AOK fördert seit über 20 Jahren das Fahrradfahren auf Arbeitswegen. Der Landkreis Wittmund bewirbt jährlich die Teilnahme an der Mitmachaktion unter den Mitarbeitenden.		
Mit dieser Maßnahme sollen die erfolgreichen Teilnahmen auch in den kommenden Jahren weitergeführt werden.		
Ziele - Reduzierung des CO₂-Ausstoßes der Arbeitswege und Dienstfahrten durch den Umstieg von privaten Fahrzeugen auf das Fahrrad (insbesondere für Kurzstrecken) - Verstärkung der Präsenz des Fahrradfahrens im Landkreis Wittmund		
Erfolgsindikatoren - Der Landkreis Wittmund hat jährlich am Wettbewerb „Stadtradeln“ teilgenommen (ja/nein) - Der Landkreis Wittmund hat jährlich die Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ beworben (ja/nein) - Jährliche Steigung der Nutzerzahlen		
Erste Schritte - Anmeldung des Landkreises Wittmund zum Wettbewerb „Stadtradeln“ - Begleitende Öffentlichkeitsarbeit zur Teilnahme am Wettbewerb „Stadtradeln“ und an der Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ und öffentlicher Aufruf zum Mitmachen - Auswertung der Ergebnisse und Durchführung der Siegerehrung		
Verantwortlich für die Projektumsetzung - FB 68 (Klimaschutz)	Partner/Beteiligte	Zeitraum Kurzfristig umzusetzen (< 1 Jahr), dann fortlaufend

	Verwaltungsmitarbeitende, Presse, Vereine und Unternehmen	
Aufwandabschätzung - Die Kosten für die Teilnahme am Wettbewerb „Stadtradeln“ belaufen sich auf 2.235 Euro. Eine Förderung der Gesamtsumme durch das Land Niedersachsen ist möglich, kann jedoch nicht garantiert werden. - Für die Bewerbung der Mitmachaktion „Mit dem Rad zur Arbeit“ entsteht kein finanzieller Aufwand.		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten - Förderung durch das Land Niedersachsen		
Weitere Hinweise Keine weiteren Hinweise		
R2: Einführung Fahrradleasing für Beamte		
Priorität Mittlere Priorität		
Beschreibung Fahrradleasing ist bereits für die Angestellten des Landkreises Wittmund möglich und wird bereits von Vielen in Anspruch genommen. Dabei greifen die Angestellten fast ausschließlich auf E-Bikes zurück, die auch für weitere Strecken eine Alternative zum Auto darstellen. Beamte sind von dieser Möglichkeit jedoch aufgrund des Tarifvertrages bisher ausgeschlossen. Mit dieser Maßnahme soll Fahrradleasing in Zukunft auch für Beamte möglich sein. Die Maßnahme wird jedoch lediglich unter Vorbehalt einer gesetzlichen Grundlage vom Landtag umgesetzt, da erst eine Anpassung des Besoldungsgesetzes notwendig ist. Die Landesregierung plant die zeitnahe Vorlage eines entsprechenden Entwurfes. Sind die gesetzlichen Hürden genommen, darf der Landkreis Fahrradleasing für Beamte anbieten. Diese Maßnahme basiert maßgeblich auf den Ergebnissen der internen Mobilitätsumfrage und entspricht damit den Wünschen vieler Mitarbeitender.		
Ziele - Reduzierung des CO₂-Ausstoßes der Arbeitswege und Dienstfahrten durch den Umstieg von privaten Fahrzeugen auf das Fahrrad - Gleichberechtigung von Angestellten und Beamten hinsichtlich der Möglichkeit, Fahrradleasing in Anspruch nehmen zu können		
Erfolgsindikator Fahrradleasing für Beamte möglich (ja/nein)		
Erste Schritte - Prüfung der Änderung der gesetzlichen Grundlage - Fahrradleasing für Beamte unter Vorbehalt einer gesetzlichen Grundlage vom Landtag politisch beschließen lassen		
Verantwortlich für die Projektumsetzung - FB 10 Personal und Finanzen	Partner/Beteiligte Keine Partner/Beteiligte	Zeitraum Abhängig vom Zeitpunkt der Einführung einer gesetzlichen Grundlage, wenn möglich kurzfristig umzusetzen (< 1 Jahr)
Aufwandabschätzung Es entstehen für den Landkreis dadurch keine direkten Kosten.		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Keine unterstützenden Finanzierungsmöglichkeiten bekannt		
Weitere Hinweise Keine weiteren Hinweise		

R3: Sukzessiver Ausbau der Fahrradabstellplätze an den Verwaltungsgebäuden

Priorität

Hohe Priorität

Beschreibung

Um die Attraktivität des Radverkehrs für den Arbeitsweg weiter zu steigern, kommt der Bereitstellung von ausreichenden und den Standards entsprechenden Fahrradabstellplätzen an den Verwaltungsgebäuden eine bedeutende Rolle zu. Moderne Radabstellanlagen sollten schnell und bequem zugänglich, sicher und witterungsgeschützt sein.

Mit dieser Maßnahme sollen daher vorhandene, nicht mehr zeitgemäße Abstellanlagen mit sicheren, den heutigen Standards entsprechenden Fahrradabstellplätzen ausgetauscht werden. Dabei sollten geänderte Nutzungsansprüche berücksichtigt werden.

Der Großteil der bisherigen Fahrradabstellanlagen an den Verwaltungsgebäuden weist einen unzureichenden Standard auf. Diese Fahrradabstellplätze bieten weder die Möglichkeit, die Fahrräder an einem Anlehnbügel am Fahrradrahmen anzuschließen, noch einen sicheren Diebstahlschutz. Insbesondere vor dem Hintergrund der vermehrten Nutzung von Elektrofahrrädern spielen sichere Fahrradabstellplätze eine immer größere Rolle. Zudem weisen die vorhandenen Anlagen einen unzureichenden Wind- und Wetterschutz auf. Die Ergebnisse der internen Mobilitätsumfrage weisen in dieser Hinsicht eine deutliche Tendenz seitens vieler Mitarbeitender auf: Sichere, wind- und wettergeschützte Fahrradabstellplätze stellen eine grundlegende Voraussetzung dar, um mit dem eigenen (Elektro-)Fahrrad zur Arbeit zu fahren. Auch über das Fahrradleasing des Landkreises greift der Großteil der Angestellten auf Elektrofahrräder zurück. Die Schaffung entsprechender Abstellplätze sollte im nächsten Schritt als logische Konsequenz erfolgen.

Diese Maßnahme basiert maßgeblich auf den Ergebnissen der internen Mobilitätsumfrage und entspricht damit den Wünschen vieler Mitarbeitender.

Ziele

- Reduzierung des CO₂-Ausstoßes der Arbeitswege und Dienstfahrten durch den Umstieg von privaten Fahrzeugen auf das Fahrrad
- Gesteigerte Sicherheit und Attraktivität des Fahrradfahrens durch moderne Fahrradabstellplätze
- Ausbau der Vorreiterrolle im Radverkehr

Erfolgsindikator

Alle Verwaltungsgebäude sind mit sicheren, den heutigen Standards entsprechenden Fahrradabstellplätzen ausgestattet

Erste Schritte

- Prüfung der Fördermöglichkeiten
- Analyse bestehender Fahrradabstellplätze und Priorisierung der Ausbaumöglichkeiten
- Sukzessiver Ausbau der Fahrradabstellplätze an den Verwaltungsgebäuden

Verantwortlich für die Projektumsetzung

- FB 40
- FB 60
- FB 10

Partner/Beteiligte

Externe Fachplaner /
Dienstleister

Zeitraum

Mittelfristig umzusetzen (1 -3 Jahre)

Aufwandschätzung

Kosten erst nach Auswahl entsprechender Modelle abschätzbar

Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten

- Kredit IKK - Nachhaltige Mobilität
[https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/F%C3%B6rderprodukte/Nachhaltige-Mobilit%C3%A4t-\(267\)/](https://www.kfw.de/inlandsfoerderung/%C3%96ffentliche-Einrichtungen/Kommunen/F%C3%B6rderprodukte/Nachhaltige-Mobilit%C3%A4t-(267)/)

- Förderung von Modellvorhaben des Radverkehrs (investiv) vom Bundesamt für Logistik und Mobilität https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Foerderungen/Foerderfibel/Foerderprogramme_Foerderfibel/22208_foerderung_von_modellvorhaben_des_radver.html - Sonderprogramm „Stadt und Land“ vom Bundesamt für Logistik und Mobilität https://www.mobilitaetsforum.bund.de/DE/Foerderungen/Foerderfibel/Foerderprogramme_Foerderfibel/Sonderprogramm_stadt_und_land.html - Kommunalrichtlinie vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz: Verbesserung des ruhenden Radverkehrs und dessen Infrastruktur https://www.klimaschutz.de/de/foerderung/foerderprogramme/kommunalrichtlinie/ma%C3%9Fnahmen-zur-foerderung-klimafreundlicher-mobilitaet/verbesserung-des-ruhenden-radverkehrs-und-dessen-infrastruktur - Mittel aus der LEADER-Förderung im Rahmen der Regionalen Entwicklungskonzepte der LEADER-Region Nordseemarschen und Mittleres Ostfriesland
Weitere Hinweise Der nationale Radverkehrsplan bietet mit seiner Förderfibel einen Überblick über Förder- und Finanzierungsmöglichkeiten: https://nationaler-radverkehrs-plan.de/de/foerderfibel
R4: Anschaffung von Diensträdern mit E-Antrieb
Priorität Mittlere Priorität
Beschreibung Die interne Mobilitätsumfrage hat ergeben, dass knapp 10 Prozent der Teilnehmenden für die Dienstwege zwischen den Verwaltungsgebäuden zumindest teilweise auf den Firmenwagen zurückgreifen. Weitere 13 Prozent geben an, dafür auch das eigene Auto zu nutzen. Der Pkw wird in vielen Fällen für kurze Dienstwege (5-10km) genutzt. Dabei handelt es sich um Distanzen, die sich mit einem Elektrofahrrad problemlos zurücklegen ließen. Diensträder mit Elektroantrieb stellen eine geeignete Alternative zum Auto für die Wege zwischen den Verwaltungsgebäuden sowie für Dienstreisen von geringer Distanz dar. Die Umfrage sowie der Probezeitraum für Diensträder ohne Elektroantrieb im Jahr 2022 haben deutlich gezeigt: Es besteht eine große Nachfrage nach Diensträdern mit Elektroantrieb. Daher soll mit dieser Maßnahme die Anschaffung von Diensträdern mit E-Antrieb ermöglicht werden. Kurz- mittelfristig sollen vorerst im Rahmen einer Testphase zwei Elektrofahrräder (einfache Elektrofahrräder oder Elektro-Lastenfahrräder) als Diensträder angeschafft werden. Bei erfolgreicher Testphase soll der Bestand sukzessive erweitert werden. Die Diensträder sollten einfach und unkompliziert auszuleihen sein und die Schlüssel sollten sich in demselben Gebäude befinden wie die entsprechenden Diensträder. Diese Maßnahme basiert maßgeblich auf den Ergebnissen der internen Mobilitätsumfrage und entspricht damit den Wünschen vieler Mitarbeitender.
Ziel Reduzierung des CO₂-Ausstoßes bei Dienstwegen zwischen den Verwaltungsgebäuden und Dienstreisen von geringer Distanz durch den Umstieg von privaten Fahrzeugen auf Diensträder
Erfolgsindikator Es wurden zwei Elektrofahrräder (normale Elektrofahrräder oder Elektro-Lastenfahrräder) als Diensträder angeschafft
Erste Schritte - Durchführung der Testphase - Evaluierung der Testphase - Bei erfolgreicher Testphase sukzessive Erweiterung des Bestands - Prüfung der Fördermittel

- Anschaffung von Diensträdern - Information der Mitarbeitenden über Nutzungsmöglichkeiten		
Verantwortlich für die Projektumsetzung FB 10 Personal und Finanzen	Partner/Beteiligte Klimaschutzmanagement	Zeitraum Kurz-mittelfristig umzusetzen (< 1-3 Jahre), bei erfolgreicher Testphase langfristig beibehalten
Aufwandabschätzung Die Anschaffungskosten schwanken je nach Elektrofahrrad-Typ. Es kann mit Kosten von ca. 1.500 EUR bis 2.500 EUR pro Elektrofahrrad gerechnet werden.		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Über die Richtlinie zur Förderung von E-Lastenfahrrädern fördert das BAFA die Anschaffung von E-Lastenfahrrädern und E-Lastenanhängern. Anträge auf Förderung können noch bis zum 29.02.2024 gestellt werden: https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/E-Lastenfahrrad/e-lastenfahrrad_node.html		
Weitere Hinweise Bei langfristiger Erweiterung des Bestands wird eine Dienstanweisung empfohlen, in der seitens des Arbeitgebers eine Empfehlung für die Mitarbeitenden ausgesprochen wird, bis zu welcher Distanz (beispielsweise bis < 10 Kilometern) die Nutzung von Diensträdern gegenüber dem Auto für Dienstwege präferiert wird.		
R5: Zurverfügungstellung von Radausstattung		
Priorität Niedrige Priorität		
Beschreibung Für die Reduktion der Emissionen im Bereich behördliche Mobilität ist es wichtig, dass viele Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter für ihre Arbeits- und Dienstwege vom Individualautoverkehr auf das Fahrrad umsteigen. Ein Anreiz dafür kann die Bereitstellung von Radausstattung wie beispielsweise Helmen, Warnwesten, Reparatursets, Fahrradpumpen und Fahrradtaschen sein. Dies kann auch im Rahmen öffentlicher Projekte angedacht werden. Die interne Mobilitätsumfrage hat gezeigt, dass sich viele Mitarbeitende eine solche Subvention von Radausstattung wünschen. Mit dieser Maßnahme soll den Mitarbeitenden bestimmte Radausstattung zur Verfügung gestellt werden. Diese Maßnahme basiert maßgeblich auf den Ergebnissen der internen Mobilitätsumfrage und entspricht damit den Wünschen vieler Mitarbeitender.		
Ziele - Reduzierung des CO₂-Ausstoßes der Dienstwege zwischen den Verwaltungsgebäuden und Dienstreisen von geringer Distanz durch den Umstieg von privaten Fahrzeugen auf das Fahrrad - Schaffung von Anreizen für das Fahrradfahren		
Erfolgsindikator Verschiedene Radausstattungen (z.B. Warnwesten) wurden den Mitarbeitenden zur Verfügung gestellt (ja/nein)		
Erste Schritte - Prüfung der Finanzierungsmöglichkeiten - Zurverfügungstellung von Radausstattung		
Verantwortlich für die Projektumsetzung - FB 68 (Klimaschutz) - FB 10 Personal und Finanzen	Partner/Beteiligte Keine Partner/Beteiligte	Zeitraum Kurzfristig umzusetzen (< 1 Jahr), dann fortlaufend
Aufwandabschätzung Gering Warnwesten können beispielsweise ab 3,66 pro Stück beschafft werden:		

50 Stück – 8,16 EUR (netto), 200 Stück – 4,52 EUR (netto), 500 Stück – 3,66 EUR (netto)		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Keine weiteren unterstützenden Finanzierungsmöglichkeiten		
Weitere Hinweise - Möglichkeiten zur Kombination mit öffentlichkeitswirksamen Kampagnen wie dem Stadtradeln sind zu prüfen - Nachhaltigkeitskriterien sollten in die Beschaffung einfließen - Kostenintensivere Radausstattung können die Mitarbeitenden über das Fahrradleasing beantragen		
Handlungsfeld 4: Organisation und Digitales		
O1: Stärkung der Internetpräsenz zum Thema „Nachhaltige Mobilität“		
Priorität Mittlere Priorität		
Beschreibung Kommunikation ist ein zentrales Werkzeug für die Klimaschutzarbeit und damit auch für die Arbeit im Bereich der nachhaltigen Mobilität. Daher stellen auch nicht-investive Maßnahmen zur Information der Öffentlichkeit und Verbesserung des Bewusstseins für die Thematik wichtige Bausteine für die Förderung der nachhaltigen Mobilität dar. Dies wird durch eine Stärkung der Internetpräsenz zur nachhaltigen Mobilität angestrebt. Dazu zählen insbesondere die Homepage des Landkreises und die Social Media Accounts (z.B. Facebook, Instagram), aber auch das Intranet für die Mitarbeitenden, in denen künftig regelmäßig aktuelle Projekte des Landkreises und Themen der nachhaltigen Mobilität beleuchtet werden sollen. Auf einer übersichtlichen, aktuellen Internetseite zur nachhaltigen Mobilität kann zielgruppenspezifisch über aktuelle Fördermöglichkeiten informiert und Erfolge können öffentlich sichtbar gemacht werden. Insgesamt kann durch eine stärkere Internetpräsenz mehr Aufmerksamkeit und Zustimmung für nachhaltige Mobilität generiert werden. Mit dieser Maßnahme soll daher die Internetpräsenz zur nachhaltigen Mobilität sowohl für die Mitarbeitenden als auch von den Mitarbeitenden für die Öffentlichkeit, gestärkt werden. Als passende Anlässe können auch regelmäßige Events wie die Europäische Woche der Mobilität und das Stadtradeln dienen.		
Ziel Sensibilisierung der Mitarbeitenden und der Öffentlichkeit für nachhaltige Mobilität durch eine verstärkte Internetpräsenz des Landkreises zu verschiedenen Mobilitätsthemen		
Erfolgsindikator - Eine Unterseite zum Thema „Nachhaltige Mobilität“ wird auf der Homepage des Landkreises eingerichtet - Über das Thema nachhaltige Mobilität wird regelmäßig und zielgruppenspezifisch berichtet		
Erste Schritte - Erstellung einer Unterseite „Nachhaltige Mobilität“ auf der Homepage des Landkreises und Veröffentlichung des internen Mobilitätskonzepts des Landkreises - Planerstellung: Wann soll über welche Themen berichtet werden? - Vorbereitung der einzelnen Beiträge - Veröffentlichung der Beiträge		
Verantwortlich für die Projektumsetzung - Koordination durch FB 68 (Klimaschutz) - in Kooperation mit Mobilitätsteam und Pressestelle	Partner/Beteiligte Keine Partner/Beteiligte	Zeitraum Kurzfristig umzusetzen (< 1 Jahr), dann fortlaufend
Aufwandabschätzung		

Gering / abdeckbar durch entsprechende Schwerpunktsetzung innerhalb des Klimaschutzmanagements, des Mobilitätsteams und der Pressestelle		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Nicht notwendig		
Weitere Hinweise Keine weiteren Hinweise		
O2: Digitale Broschüre für die Mitarbeitenden mit allen nachhaltigen Mobilitätsoptionen für Arbeits- und Dienstwege		
Priorität Niedrige Priorität		
Beschreibung Mit dieser Maßnahme soll eine digitale Broschüre für die Mitarbeitenden mit allen nachhaltigen Mobilitätsoptionen für die Arbeits- und Dienstwege entstehen. Durch die Bündelung der nachhaltigen Mobilitätsoptionen werden diese für die Mitarbeitenden besser sichtbar gemacht und klimafreundliche Wegketten werden attraktiver. Die digitale Broschüre sollte in Anbetracht künftiger nachhaltiger Entwicklungen im Mobilitätsbereich regelmäßig fortgeschrieben werden können, sodass stets auf aktuelle Mobilitätsangebote aufmerksam gemacht werden kann. Enthalten sein sollten unter anderem ÖPNV-Verbindungen zum Arbeitsplatz im Umkreis, E-Ladesäulen im Umkreis, Informationen zum geplanten Fahrgemeinschaftsportal und vieles mehr.		
Ziel Schaffung einer digitalen Übersicht aller nachhaltigen Mobilitätsangebote für Arbeits- und Dienstwege		
Erfolgsindikator Eine Übersicht aller nachhaltigen Mobilitätsangebote für Arbeits- und Dienstwege steht allen Mitarbeitenden zur Verfügung (ja/nein)		
Erste Schritte - Bündelung und grafische Gestaltung aller nachhaltigen Mobilitätsangebote in einer digitalen Broschüre - Veröffentlichung und Verteilung auch unter den Gemeinden - Fortschreibung der Broschüre bei Erweiterung des nachhaltigen Mobilitätsangebotes		
Verantwortlich für die Projektumsetzung - Koordination durch FB 68 (Klimaschutz) - in Kooperation mit Mobilitätsteam	Partner/Beteiligte Mobilitätsteam und Gemeinden	Zeitraum Langfristig umzusetzen (> 3 Jahre), dann fortlaufend
Aufwandabschätzung Abdeckbar mit entsprechender Schwerpunktsetzung innerhalb des Klimaschutzmanagements und des Mobilitätsteams		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Nicht notwendig		
Weitere Hinweise - Landkreisübergreifende Pendelströme sind zu beachten		
O3: Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung		
Priorität Mittlere Priorität		
Beschreibung		

Das Mobilitätsmanagement beim Landkreis Wittmund ist mit keiner expliziten Stelle besetzt. Umso wichtiger ist es, alle für das Thema Mobilität zuständigen Bereiche innerhalb der Kreisverwaltung miteinander zu verknüpfen. Der Landkreis hat dafür ein internes Mobilitätsteam aufgestellt. **Mit dieser Maßnahme soll die Arbeit des internen Mobilitätsteams in Zukunft verstärkt werden.**

Nach Beschluss des vorliegenden Konzeptes ist ein regelmäßiger Austausch über den Stand der Maßnahmenumsetzung und mögliche Hindernisse wichtig. Dadurch kann auch auf veränderte Rahmenbedingungen (Förderkulisse, Technologiesprünge usw.) zeitnah reagiert werden. In diesem Zusammenhang soll auch die Einrichtung einer Koordinationsstelle kommunales Mobilitätsmanagement geprüft werden. Darüber hinaus sollen die Mitarbeitenden aus dem Mobilitätsteams die Möglichkeit bekommen, sich durch die Teilnahme an und den Besuch von Fortbildungen, Vorträgen und Messen in ihren jeweiligen Mobilitätsbereichen weiterbilden zu können.

Ziel

Stärkung des Mobilitätsmanagements in der Verwaltung

Erfolgsindikatoren

- Es finden halbjährige Runden mit dem internen Mobilitätsteam zur Besprechung des Umsetzungsstandes der Maßnahmen aus diesem Konzept statt (ja/nein)
- Die Möglichkeiten zur Einrichtung einer Koordinationsstelle kommunales Mobilitätsmanagement wurden geprüft und ggf. entsprechende Maßnahmen zur Einrichtung der Stelle eingeleitet (ja/nein)
- Teilnahme an bzw. Besuch von jeweils 1 Fortbildung/Vortrag/Messe zu den jeweils relevanten Mobilitätsthemen pro im Mobilitätsteam verankerten Fachbereich (ja/nein) und entsprechende Zusammenfassung der Inhalte und Streuung im Mobilitätsteam (ja/nein)

Erste Schritte

- Planung und Durchführung der ersten Besprechungsrunden mit dem internen Mobilitätsteam nach Beschluss dieses Konzeptes
- Prüfung der Möglichkeiten zur Einrichtung einer Koordinationsstelle kommunales Mobilitätsmanagement
- Planung und Durchführung darauffolgender Besprechungsrunden mit dem internen Mobilitätsteam
- Ausfindigmachen von und Teilnahme der Mitarbeitenden aus dem Mobilitätsteam an Fortbildungen/Vorträgen/Messen

Verantwortlich für die Projektumsetzung

- Koordination durch FB 68 (Klimaschutz)
- in Kooperation mit Mobilitätsteam

Partner/Beteiligte

Keine Partner/Beteiligte

Zeitraum

Kurzfristig-mittelfristig umzusetzen (1-3 Jahre), dann fortlaufend

Aufwandabschätzung

Gering / abdeckbar durch entsprechende Schwerpunktsetzung der Mitarbeitenden des Mobilitätsteams

Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten

Nicht notwendig

Weitere Hinweise

Keine weiteren Hinweise

O4: Einrichtung einer digitalen Mitfahrzentrale

Priorität

Hohe Priorität

Beschreibung

Die interne Mobilitätsumfrage hat ergeben, dass 8,4 Prozent aller Teilnehmenden bereits an bestimmten Arbeitstagen eine Fahrgemeinschaft für ihren Arbeitsweg nutzen. Für weitere 13,5 Prozent der Teilnehmenden, die für den Arbeitsweg bisher ausschließlich auf das eigene Auto zurückgreifen, würde eine Fahrgemeinschaft grundsätzlich in Frage kommen. Weitere 8,7 Prozent würden vom Individual-Autoverkehr zu einer Fahrgemeinschaft

wechseln, wenn die Strecken und Arbeitszeiten mit den Mitfahrern übereinstimmen und die Mitfahrer zuverlässig und zugleich flexibel im Hinblick auf Familienfreundlichkeit sind. Damit kommt neben den bestehenden 8,4 Prozent für weitere 22,2 Prozent der Teilnehmenden, die bisher für ihren Arbeitsweg ausschließlich das eigene Auto nutzen, eine Fahrgemeinschaft grundsätzlich als Alternative in Frage, wenn auf die genannten Bedürfnisse eingegangen wird. **Mit dieser Maßnahme soll eine digitale Mitfahrzentrale eingerichtet werden.** Weitere Potenziale ergeben sich, wenn die Mitfahrzentrale auf lange Sicht landkreisweit erweitert bzw. öffentlich zugänglich wird. Für die Organisation von Fahrgemeinschaften besteht seitens der Mitarbeitenden eine große Nachfrage an einer digitalen Mitfahrzentrale.

Diese Maßnahme basiert maßgeblich auf den Ergebnissen der internen Mobilitätsumfrage und entspricht damit den Wünschen vieler Mitarbeitender.

Ziel

Verbreitete Nutzung von Mitfahrgemeinschaften für Arbeitswege

Erfolgsindikator

Eine digitale Mitfahrzentrale für die Mitarbeitenden der Kreisverwaltung wurde eingerichtet (ja/nein)

Erste Schritte

- Prüfung und Recherche verschiedener Optionen
- Einrichtung einer digitalen Mitfahrzentrale
- Die Mitarbeitenden über die Einrichtung informieren

Verantwortlich für die Projektumsetzung

- FB 68 (Klimaschutz)
- FB 01 Steuerung und Kreisentwicklung
- FB 10 Personal und Finanzen

Partner/Beteiligte

Gemeinden, Unternehmen der Region, Mitarbeitende

Zeitraum

Kurzfristig, bis Ende 2024 umzusetzen

Aufwandabschätzung

Gering bis mittel, erst nach Auswahl einer geeigneten Plattform konkret abschätzbar

Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten

Nicht notwendig

Weitere Hinweise

Keine weiteren Hinweise

O5: Aufklärung über bestehende Möglichkeiten des dezentralen Arbeitens

Priorität

Mittlere Priorität

Beschreibung

Die Arbeit im Homeoffice sowie Telearbeit und die damit einhergehende Vermeidung von Arbeitswegen bietet ein großes Potential zur Minderung von CO₂ Emissionen. Laut einer Studie, an der das Potsdamer Institut für Klimafolgenforschung beteiligt war, gingen die Emissionen im Verkehrssektor während der Corona-Pandemie im Jahr 2020 vor allem durch Homeoffice weltweit um 40 Prozent zurück (vgl. weitere Hinweise). Zusätzlich steigert das Angebot von Arbeit im Homeoffice und Telearbeit die Attraktivität des Arbeitgebers.

Die Mitarbeitenden des Landkreises Wittmund haben bereits die Möglichkeit, an drei von fünf Arbeitstagen im Homeoffice zu arbeiten. Nach Absprache mit den Vorgesetzten sind auch mehr Homeoffice-Tage möglich. Die interne Mobilitätsumfrage hat ergeben, dass rund 37 Prozent der Teilnehmenden mit der derzeitigen Anzahl an Arbeitstagen aus dem Homeoffice zufrieden sind, während ca. die Hälfte (51 Prozent) das Homeoffice in Zukunft gerne häufiger nutzen würde. Die bestehenden Möglichkeiten zur Gestaltung des Arbeitsalltags im Rahmen der Homeoffice-Vereinbarung sind nicht allen Beschäftigten bekannt. **Mit dieser Maßnahme soll daher über die bestehenden Homeoffice-Möglichkeiten aufgeklärt werden.**

Ziel

Vermeidung nicht notwendiger Wege zur Arbeitsstätte		
Erfolgsindikator Die Mitarbeitenden der Kreisverwaltung wurden über die bestehenden Homeoffice-Möglichkeiten aufgeklärt (ja/nein)		
Erste Schritte - Vorbereitung eines Schreibens zur Aufklärung über die bestehende Homeoffice-Vereinbarung - Angabe einer zuständigen Person für Beratungen hinsichtlich der Arbeitsalltagsgestaltung - Versand des Schreibens an Mitarbeitende		
Verantwortlich für die Projektumsetzung FB 10 Personal und Finanzen	Partner/Beteiligte Keiner Partner/Beteiligte	Zeitraum Kurzfristig umzusetzen (< 1 Jahr)
Aufwandabschätzung Gering		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Nicht notwendig		
Weitere Hinweise Studie des Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung: https://www.pik-potsdam.de/de/aktuelles/nachrichten/groesster-co2-rueckgang-echtzeit-daten-zeigen-die-massiven-auswirkungen-von-covid-19-auf-die-globalen-emissionen?set_language=de		
O6: Sukzessiver Desk-Sharing Ausbau		
Priorität Mittlere Priorität		
Beschreibung Mit der zunehmenden Homeoffice Nutzung hat sich das moderne Arbeitsmodell des Desk-Sharing, also geteilte Arbeitsplätze, als sinnvoll erwiesen. Durch Desk-Sharing können Ressourcen optimal genutzt und der gesamte Flächenbedarf reduziert werden, sodass Emissionen eingespart und gleichzeitig dem Problem der geringen Verfügbarkeit von Büroflächen entgegengewirkt werden können. Beim Landkreis Wittmund gibt es bisher lediglich vereinzelt Desk-Sharing Büros. Mit dieser Maßnahme soll die Anzahl an Desk-Sharing Büros künftig zunehmen.		
Ziel Erweiterung von Desk-Sharing Angeboten		
Erfolgsindikator Anzahl an eingerichteten Desk-Sharing Büros		
Erste Schritte - Analyse, in welchen Verwaltungsgebäuden und auf welchen Etagen Desk-Sharing Büros sinnvoll sind - Einrichtung der entsprechenden Desk-Sharing Büros		
Verantwortlich für die Projektumsetzung - FB 01 Steuerung und Kreisentwicklung - FB 10 Personal und Finanzen	Partner/Beteiligte FB 40 Raumanalyse	Zeitraum Kurzfristig zu beginnen (< 1 Jahr) und fortlaufend weiterzuführen
Aufwandabschätzung Gering		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Nicht notwendig		
Weitere Hinweise - Verschiedene Arbeitszeitmodelle sollten im Einsatz geprüft werden. - Die Desk-Sharing Büros sollten technisch möglichst so ausgestattet sein, dass die Mitarbeitenden digital an allen Terminen teilnehmen können.		

O7: Schulung zum digitalen Zusammenarbeiten

Priorität

Niedrige Priorität

Beschreibung

In vielen Fällen hat sich die Nutzung von Video- und Webkonferenzen als geeignete Maßnahme herausgestellt, um Arbeits- und Dienstwege und damit einhergehende CO₂-Emissionen zu reduzieren. Die Anzahl an Tools zur Unterstützung digitaler Zusammenarbeit steigt dabei stetig. **Durch Schulungen zum digitalen Zusammenarbeiten sollen die Mitarbeitenden mit dieser Maßnahme künftig die Möglichkeit erhalten, sich die erforderlichen Fachkompetenzen und Fähigkeiten im Umgang mit neuen Tools und Kommunikationswegen anzueignen.**

Ziel

Verbreitung von Kenntnissen und Fähigkeiten zum digitalen Zusammenarbeiten

Erfolgsindikator

Mindestens eine Inhouse -Schulung wurde durchgeführt

Erste Schritte

- Organisation durch FB 10 Personal und Finanzen
- Die Mitarbeitenden über anstehende Schulung informieren
- Durchführung der Schulung

Verantwortlich für die Projektumsetzung

FB 10 Personal und Finanzen

Partner/Beteiligte

FB 68 (Klimaschutz)

Zeitraum

Kurzfristig umzusetzen (< 1 Jahr)

Aufwandabschätzung

Gering / abdeckbar durch entsprechende Schwerpunktsetzung des FB 01 Digitalisierung

Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten

Nicht notwendig

Weitere Hinweise

Datenschutzregelungen sind zu prüfen

O8: Regelmäßige Überprüfung der CO₂-Bilanz

Priorität

Hohe Priorität

Beschreibung

Um einen Ausgangswert für einen regelmäßigen Vergleich zu schaffen, wurde im Rahmen dieses Konzeptes eine erste CO₂-Bilanzierung für die Mobilität der Mitarbeitenden vorgenommen. **Mit dieser Maßnahme soll sichergestellt werden, dass die CO₂-Bilanz alle 3 Jahre fortgeschrieben wird.** So kann regelmäßig geprüft werden, ob die Mobilitätsmaßnahmen ihren gewünschten Effekt erzielen. Bei einer unerwünschten Entwicklung bedarf es einer entsprechenden Anpassung der Mobilitätsmaßnahmen.

Ziel

Prüfung der CO₂-Bilanz alle 3 Jahre

Erfolgsindikatoren

- Die CO₂-Bilanz wird alle 3 Jahre geprüft (ja/nein)
- Bei Bedarf werden Maßnahmen angepasst (ja/nein)

Erste Schritte

- Sammlung aller notwendigen Daten
- Erstellung der CO₂-Bilanz
- Abgleichung mit vorheriger CO₂-Bilanz
- Bei Bedarf Anpassung von Maßnahmen

Verantwortlich für die Projektumsetzung FB 68 (Klimaschutz)	Partner/Beteiligte Mobilitätsteam	Zeitraum Alle 3 Jahre
Aufwandabschätzung Mittel (Personaleinsatz), abdeckbar durch entsprechende Schwerpunktsetzung des Klimaschutzmanagements		
Unterstützende Finanzierungsmöglichkeiten Nicht notwendig		
Weitere Hinweise Keine weiteren Hinweise		