



Fachstelle RUMBA 29. Januar 2025

Rahmen-Mobilitätsplan Bundesverwaltung 2024–2027

Mobilitätsmanagement für die Bundesverwaltung MMBV

Aktenzeichen: GS-UVEK-D-18D83401/34

Version	Was	Wann
0.1	Erarbeitung Rahmen-MP und Massnahmenplan durch Fachstelle RUMBA (FS)	17.07.2024
0.2	Prüfung Rahmen-MP und Massnahmenplan durch Projektausschuss (PA)	23.08.2024
0.3	Bereinigung durch FS	10.09.2024
0.4	Ämterkonsultation	25.09.2024
0.5	Bereinigung durch FS	04.12.2024
0.6	Prüfung Rahmen-MP und Massnahmenplan durch GSK	16.12.2024
0.7	Bereinigung durch FS	19.12.2024
1.0	Freigabe Rahmen-MP und Massnahmenplan durch BR	29.01.2025

Ausgearbeitet durch Generalsekretariat UVEK (GS-UVEK)
Büro für Mobilität AG (externe Fachberatung)

In Zusammenarbeit mit Projektausschuss: Bundeskanzlei
(in alphabetischer Reihenfolge) Direktion für Ressourcen EDA (DR-EDA)
Generalsekretariat EDI (GS-EDI)
Generalsekretariat EFD (GS-EFD)
Generalsekretariat EJPD (GS-EJPD)
GS-UVEK
Generalsekretariat VBS (GS-VBS)
Generalsekretariat WBF (GS-WBF)

Aufbaugruppe: Armeestab (A Stab)
Bundesamt für Bauten und Logistik (BBL)
Bundesamt für Polizei (fedpol)
Bundesamt für Rüstung (armasuisse)
Bundesamt für Strassen (ASTRA)
Bundeskanzlei (BK)
Bundesreisezentrale (BRZ)
Eidgenössisches Personalamt (EPA)
Generalsekretariat EDA
Logistikbasis der Armee (LBA)



Inhalt

1	Ausgangslage	3
1.1	Zielvorgaben und Kontext.....	3
1.2	Inhalt Rahmen-Mobilitätsplan und Abgrenzung.....	3
2	Soll-Zustand MMBV	4
2.1	Zielbild MMBV.....	4
2.2	Umsetzung innerhalb der Handlungsfelder.....	5
2.2.1	Verankerung «ökologisch und ökonomisch optimiertes Mobilitätsverhalten» auf Verordnungsstufe	5
2.2.2	Erweiterung Mobilitäts-Datenindikatoren.....	5
2.2.3	Umsetzung von Schlüsselmaßnahmen	5
3	Umsetzung des Rahmen-Mobilitätsplans Bundesverwaltung 2024–2027	6
4	Verzeichnisse	7
4.1	Quellenverzeichnis.....	7
4.2	Abkürzungsverzeichnis.....	7
4.3	Abbildungsverzeichnis	7

1 Ausgangslage

1.1 Zielvorgaben und Kontext

Mit dem «Mobilitätsmanagement der Bundesverwaltung» (MMBV) gestaltet der Bundesrat die Mobilität der zentralen Bundesverwaltung (BV). Gemäss Bundesratsbeschluss «*Konzept Mobilitätsmanagement Bundesverwaltung (MMBV)*» (EXE-Nr. 2022.2965) verfolgt das MMBV vier Hauptziele:

Ziel 1	Das dienstliche Mobilitätsverhalten der Bundesverwaltung ist effizient, sozial-, umweltverträglich, gesundheitsfördernd und benutzerfreundlich gestaltet. Die Mobilität erfolgt bis 2030 möglichst klimaneutral.
Ziel 2	Das langfristige Potenzial zu Kosteneinsparungen und zur Nutzung von Synergien im Mobilitätsbereich wird realisiert.
Ziel 3	Die Mitarbeitenden sind dahingehend sensibilisiert, dass sie ihren Arbeitsweg möglichst ökologisch und gesundheitsfördernd zurücklegen.
Ziel 4	Das MMBV entwickelt sich entlang den neusten Entwicklungen und Innovationen des Mobilitätssektors.

Das MMBV ist organisatorisch ins Ressourcen- und Umweltmanagement der BV (RUMBA) integriert und umfasst sämtliche Verwaltungseinheiten (VE) der zentralen BV¹. Entsprechend trägt das MMBV auch zur Erreichung der im Rahmen von RUMBA gesetzten Ziele zur Senkung der Treibhausgasemissionen und der Umweltbelastung durch die BV bei. Damit keine Doppelspurigkeiten (insbesondere im Bereich Reporting) geschaffen und Synergien genutzt werden, sind die Arbeiten zur Ausgestaltung und Umsetzung des MMBV eng mit dem Auftrag des Bundesrates vom 14. August 2024 an das UVEK abgestimmt (EXE-Nr. 2024.1368). Dieser beauftragt das UVEK gemeinsam mit dem VBS, dem EFD und dem WBF ein Konzept zur zukünftigen Organisation zur Umsetzung der Vorbildfunktion der zentralen Bundesverwaltung zu erarbeiten. Das Konzept sieht vor, das MMBV als integraler Bestandteil der zukünftigen Organisation und deren Abläufe umzusetzen. Der Rahmen-Mobilitätsplan (Rahmen-MP) und der Massnahmenplan MMBV 2024–2027 sind die Grundlage dafür.

1.2 Inhalt Rahmen-Mobilitätsplan und Abgrenzung

Im MMBV Konzept werden die Organisation und die Architektur des MMBV beschrieben. Die Systemabgrenzung wird im «RUMBA Organisationshandbuch (OHB)» definiert. Mit der «Grundlagenanalyse für den Rahmen-Mobilitätsplan» (Grundlagenanalyse) wurde ein umfassendes Dokument erarbeitet, welches die Schnittstellen und den Ist-Zustand detailliert analysiert und den Soll-Zustand aufzeigt. Die Erarbeitung der Grundlagenanalyse hat bestätigt, dass der Aufbau eines verwaltungseinheitenübergreifenden MMBV überaus komplex ist, da sich die Rahmenbedingungen, Aufträge und Anforderungen der einzelnen VE unterscheiden.

Im vorliegenden Rahmen-MP wurden die Erkenntnisse aus der Grundlagenanalyse kombiniert mit jenen aus den Mobilitätsplänen (MP), welche im Rahmen der beiden Pilotprojekte mit Agroscope resp. dem Bundesamt für Polizei fedpol erarbeitet wurden. Als Bestandteil von RUMBA orientiert sich das Zielbild MMBV am kontinuierlichen Verbesserungsprozess (KVP), wodurch mit der Methode Planen-Ausführen-Überprüfen-Optimieren² die gesetzten Ziele kontinuierlich erreicht werden sollen. Zudem werden analog zu RUMBA klare Kommunikations- und Koordinationsmechanismen zwischen den VE mittels Mobilitätsverantwortlichen (MV; vgl. OHB Kap. 2.2.8) und den überbetrieblichen Beteiligten etabliert, um eine effizientes und effektives Mobilitätsmanagement zu gewährleisten.

Diese Grundsätze werden so weit wie möglich auch für Standorte der Bundesverwaltung im Ausland angewandt.

¹ Die Armee und einsatzorientierte VE können von ihren Departementen ausgenommen werden.

² Siehe auch PDCA von ISO 14001.

2 Soll-Zustand MMBV

2.1 Zielbild MMBV

Der **Rahmen-MP** ist der übergeordnete Rahmen für das MMBV. Er wird begleitet vom Umsetzungsdocument **Massnahmenplan MMBV 2024–2027** der Schlüsselmassnahmen und Instrumente auf Stufe BV beschreibt. Zusammen geben sie die Stossrichtung, wie die Mobilität umfassend für die ganze BV bis hin zu den VE in ihrem Kontext (z.B. über Campus³-Organisationen) koordiniert und ständig verbessert werden soll, um die Ziele des Bundesrates zu erreichen und die Vorbildrolle der BV zu stärken.

Die Umsetzung zur Erreichung der MMBV-Ziele (vgl. Kapitel 1.1) erfordert kontinuierliche Anstrengungen und eine synergieorientierte Überprüfung und Integration bereits bestehender Vorgaben und Massnahmen. Abbildung 1 zeigt schematisch, wie der Rahmen-MP gemeinsam mit dem Massnahmenplan MMBV 2024–2027 sowie den Instrumenten des MMBV den Antrieb für eine geordnete Umsetzung des MMBV bietet.

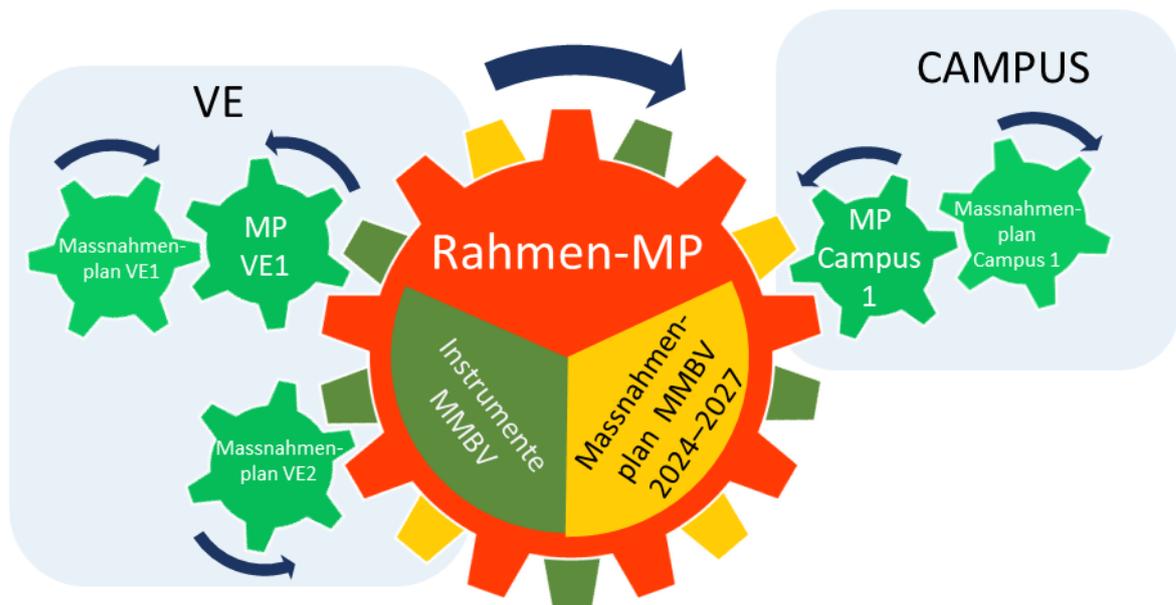


Abbildung 1: MMBV Zielbild

Ganz im Sinne des KVP erstellen die VE mit Unterstützung durch das GS-UVEK **standortspezifischen MP** und **Massnahmenpläne VE/Campus**. Diese beinhalten klare Ziele, welche in definierten, regelmässigen Zyklen (z.B. jährlich) von den VE überprüft und die Ergebnisse von den MV an ihre Departemente und an das GS-UVEK kommuniziert werden. Die Synergien zwischen den verschiedenen VE-Standorten, sollten wenn immer möglich genutzt werden.

Für die Ausarbeitung von standortspezifischen MP und Massnahmenpläne VE/Campus durch die VE werden durch das GS-UVEK die folgenden Instrumente zur Verfügung gestellt:

- Der **Leitfaden Mobilitätspläne** bietet eine praktische Anleitung und Orientierungshilfe für die Erarbeitung der Mobilitätspläne auf Stufe VE. Dazu berücksichtigt er die unterschiedlichen Aufträge individuellen Bedürfnissen und heterogenen örtlichen Gegebenheiten.
- Der **Massnahmenkatalog BV** ist eine zentrale Wissensdatenbank, die bestehende Massnahmen und Best Practice Beispiele innerhalb der BV erfasst. Er dient dazu, dass Departemente, BK und VE ihre Massnahmen kategorisiert hinterlegen und suchen sowie voneinander lernen und sich gegenseitig inspirieren können.

³ Im Unterbringungskonzept flexible Arbeitsformen für die zivile Bundesverwaltung werden 5 Campus erwähnt: Nord, Süd, Ost, West und Zentrum.

Ein weiteres wichtiges Instrument ist die **Auslegeordnung Departemente und BK**. Jedes Departement und die BK tragen die Verantwortung die Umsetzung im eigenen Verantwortungsbereich sicherzustellen und zu organisieren. Das GS-UVEK wird die VE, Departemente und die BK bei ihren Analysen begleiten und beraten sowie Vorlagen zur Verfügung stellen.

2.2 Umsetzung innerhalb der Handlungsfelder

2.2.1 Verankerung «ökologisch und ökonomisch optimiertes Mobilitätsverhalten» auf Verordnungsstufe

In den «*Weisungen über die ökologischen Grundsätze der Beschaffung und Nutzung von Verwaltungsfahrzeugen*»⁴ des VBS vom 11.12.2020 werden im Abschnitt 2.1 «Ökologisch und ökonomisch optimiertes Mobilitätsverhalten» die Massnahmen zur Steuerung der Mobilität erläutert:

2.1 Ökologisch und ökonomisch optimiertes Mobilitätsverhalten

Jedes Mobilitätsbedürfnis ist hinsichtlich Notwendigkeit kritisch zu prüfen. Die Lösung ist in Bezug auf Einsatzzweck, Leistungs- sowie Energieeffizienz zu hinterfragen und zu optimieren. Massnahmen zur Steuerung der Mobilität sind insbesondere:

- a. Verzicht bzw. Ersatz des physischen Transportes, z.B. durch den Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnologien sowie einer optimalen Arbeitsorganisation;
- b. Priorisierung der Nutzung alternativer Transportmittel, insbesondere der Nutzung des öffentlichen Verkehrs und des Langsamverkehrs (Fahrrad, Fussmarsch);
- c. die Nutzung des öffentlichen Verkehrs in Kombination mit Carsharing sowie die Bildung von Fahrgemeinschaften (Carpooling);
- d. die Kombination und Koordination von Fahrten durch das Betreiben von Mobilitäts- und Transportzentralen in den Verwaltungseinheiten mit fest zugeteilten Fahrzeugen;
- e. die Verwendung der effizientesten Verkehrsmittel;
- f. die prioritäre Verwendung des Fahrzeugs mit dem niedrigsten Energieverbrauch und dem tiefsten CO₂-Ausstoss.

Dieser Grundsatz ist entscheidend für die Umsetzung des MMBV. Daher ist das «ökologisch und ökonomisch optimierte Mobilitätsverhalten» in der «[Verordnung des EFD zur Bundespersonalverordnung](#)» (VBPV, SR 172.220.111.31) zu integrieren (bspw. in Art. 42 Abs. 1).

2.2.2 Erweiterung Mobilitäts-Datenindikatoren

Die Mobilitäts-Datenindikatoren ermöglichen die Erfassung und Analyse von Mobilitätsverhalten und -trends. Diese Daten dienen als Grundlage für strategische Entscheidungen und die Optimierung von Mobilitätsangeboten. Basierend auf den Ergebnissen aus den Schlüsselmassnahmen und den standortspezifischen Mobilitätspläne prüft das GS-UVEK die bestehenden sowie die Integration neuer Datenindikatoren in RUMBA und Raumordnungs- und Umweltmanagementsystems des VBS (RUMS VBS). Ziel ist eine ganzheitliche Betrachtung und gezielte Massnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität.

2.2.3 Umsetzung von Schlüsselmassnahmen

Durch die Grundlagenanalyse wurde eine Übersicht der heutigen Massnahmen und Mobilitätssituation geschaffen. Diese wurden auf die jeweilige Massnahmenwirkung untersucht. Daraus und durch die eruierten Handlungsfelder, wurden drei Schlüsselmassnahmen mit dem grössten Wirkungsgrad ausgemacht, welche als Hauptstossrichtungen im Massnahmenplan MMBV 2024–2027 (als Beilage) integriert wurden. Dabei wurde insbesondere auch Ziel 3 des MMBV (vgl. Kapitel 1.1) respektiert, wonach die Mitarbeitenden in Bezug auf die Zurücklegung ihres Arbeitsweges nur sensibilisiert werden, in diesem Bereich aber keine Massnahmen durch das MMBV vorgeschlagen werden.

⁴ Weblink: [Weisungen über die ökologischen Grundsätze der Beschaffung und Nutzung von Verwaltungsfahrzeugen \(admin.ch\)](#)

Abbildung 2 zeigt, wie die Schlüsselmaßnahmen in die Architektur des MMBV⁵ eingebettet sind und sich unter dem Dach des Rahmen-MP den drei Säulen des MMBV zuordnen lassen. Die Schlüsselmaßnahme Optimierung Flugreisen verbindet die beiden Säulen «Verkehr» und «Mobilität».

Damit werden auf der Basis der MP und der Instrumente des MMBV die Grundpfeiler für die angestrebten SOLL-Dienstmobilität der zentralen Bundesverwaltung aufgebaut und gleichzeitig für die drei Stossrichtungen «Verminderung Verkehrsaufkommen», «Förderung von ÖV und Langsamverkehr» und «Stärkung effizienten Verkehr» langfristige Synergien realisiert.

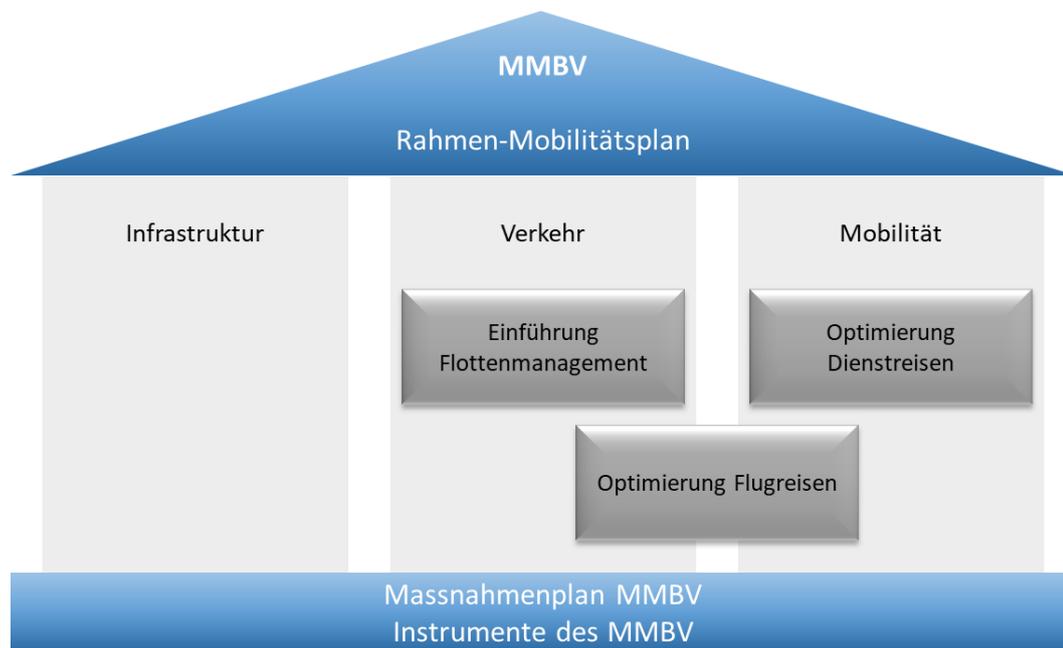


Abbildung 2: Schlüsselmaßnahmen im Kontext der MMBV-Architektur

3 Umsetzung des Rahmen-Mobilitätsplans Bundesverwaltung 2024–2027

Die Umsetzung des Rahmen-Mobilitätsplans Bundesverwaltung 2024–2027 ist im Massnahmenplan MMBV 2024–2027 beschrieben. Er skizziert die drei Schlüsselmaßnahmen sowie die nötigen Instrumente für die Umsetzung des Rahmen-MP.

⁵ Vgl. Konzept Mobilitätsmanagement Bundesverwaltung (MMBV)

4 Verzeichnisse

4.1 Quellenverzeichnis

Dokument	Version/ Datum
«Konzept Mobilitätsmanagement Bundesverwaltung (MMBV)» (EXE-Nr. 2022.2965)	22.11.2022
RUMBA OHB: Organisationshandbuch - RUMBA – Ressourcen- und Umweltmanagement der Bundesverwaltung	V1.0 vom 25.06.2021
BRB 2022.1224 Bundesratsbeschluss vom 22. Juni 2022 Aufbau und Betrieb eines Mobilitätsmanagements für die Bundesverwaltung	22.06.2022
Weisungen über die ökologischen Grundsätze der Beschaffung und Nutzung von Verwaltungsfahrzeugen	11.12.2020
Verordnung des EFD zur Bundespersonalverordnung (VBPV) , SR 172.220.111.31	01.01.2024

4.2 Abkürzungsverzeichnis

Abkürzungen, welche im [AdminDir](#) aufgeführt sind, werden hier nicht aufgeführt.

Abkürzung	Beschreibung
BV	Bundesverwaltung
Grundlagenanalyse	Grundlagenanalyse für den Rahmen-Mobilitätsplan
KIG	Klima- und Innovationsgesetz
KVP	Kontinuierlicher Verbesserungsprozess
MMBV	Mobilitätsmanagement der Bundesverwaltung
MP	Mobilitätsplan
MV	Mobilitäts-Verantwortliche/Verantwortlicher
OHB	RUMBA Organisationshandbuch
ÖV	Öffentlicher Verkehr
Rahmen-MP	Rahmen-Mobilitätsplan
RUMBA	Ressourcen- und Umweltmanagement der Bundesverwaltung
RUMS VBS	Raumordnungs- und Umweltmanagementsystems des VBS
VE	Verwaltungseinheiten

4.3 Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: MMBV Zielbild.....	4
Abbildung 2: Schlüsselmaßnahmen im Kontext der MMBV-Architektur.....	6