

Exposé zur Diplomarbeit
von Xiaowei Yang

„Zur Verkehrsmobilität im BBR, Bonn/Berlin. Ein Beitrag zum Mobilitätsmanagement“

Die Bundesstadt Bonn kann im Jahr 2011 eine Einwohnerzahl von knapp 330.000 vorweisen, von denen circa 150.000 erwerbstätig sind. Hinzu fahren täglich circa 90.000 Einpendler in die Stadt Bonn, bei gleichzeitig 34.000 Berufstätigen, die die Stadt verlassen. Laut der vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Auftrag gegebenen Studie „Mobilität in Deutschland“ (MiD) im Jahr 2008 legen im Bundesschnitt etwa 60% der Berufstätigen die Strecke zwischen Wohn- und Arbeitsstätten mit dem Pkw zurück, bei einem sehr niedrigen Belegungsgrad des Pkws, d.h. im Schnitt 1,2 Personen pro Pkw. Der Berufsverkehr stellt dementsprechend eine große Belastung für die Verkehrsinfrastrukturen dar.

Auf der regionalen Ebene sind bereits sehr früh Ansätze zur Mobilitätsoptimierung erfolgt, als Beispiel ist die Gründung des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg (VRS) im Jahr 1987 zu nennen. In der neueren Zeit nimmt die Region Köln/Bonn am Aktionsprogramm „effizient mobil“ der Deutschen Energie-Agentur (dena) teil. Neben diesen regionalen Netzwerken und kommunalen Bemühungen wäre es interessant, das Mobilitätsmanagement aus einer anderen Perspektive zu betrachten. Die (Kommunal- sowie Regional-) Politik und die Stadtplanung können die Aufgabe des Mobilitätsmanagements ohne die Mitwirkung der Verkehrsverursacher, im diesem Fall die der Betriebe kaum bewerkstelligen. Hierzu soll das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) als Beispielbetrieb untersucht werden. Das BBR als eine Bundesoberbehörde mit Sitz in Bonn und Berlin hat circa 1250 Mitarbeiter, von denen etwa 400 ihren ständigen Sitz in Bonn haben. Neben dem täglichen Pendlerverkehr, sollen hier die Dienstreisen, zum Beispiel zwischen Bonn und Berlin, sowie die Dienstgängen, zum Beispiel zum Ministerium ebenfalls im Fokus der Untersuchung stehen. Ein Vergleich der beiden Standorte würde sich hier anbieten.

Wie werde ich in der Zukunft jeden Tag zur Arbeit fahren? Diese Frage stellen sich die meisten Arbeitssuchenden mit Blick auf Stellenanzeigen in der Regel nicht. Für viele gilt, zuerst die Stelle zu bekommen und dann erst zu schauen, wie man den Arbeitsplatz erreichen kann. Es wird dann zwischen den vorgegebenen Möglichkeiten abgewogen und eine pragmatische Entscheidung getroffen. Jobticket, Dienstwagen und sogar Dienstfahräder findet man bereits in vielen Betrieben. Einige Betriebe stellen den Mitarbeitern ausreichende Pkw-Abstellplätze zur Verfügung, die anderen sind wiederum gut an den ÖPNV angeschlossen. Auf solche technischen, harten Faktoren und bereits existierenden Infrastrukturen haben die Arbeitnehmer aber keinen Einfluss. Jedoch können auch weiche Faktoren eine bedeutende Rolle bei der Verkehrsmittelwahl spielen.

Ausgehend von der Annahme, dass im BBR ein Mobilitätsmanagement durchgeführt wird, stellt sich die Frage:

Ist das BBR in der Lage mittels betrieblichen Mobilitätsmanagements das Mobilitätsverhalten ihrer Beschäftigten, bzw. deren Verkehrsmittelwahl zu beeinflussen?

Welche Maßnahmen (sowohl investive, als auch nicht investive) werden ergriffen?

Wie effektiv wirken die damit in Verbindung stehenden Maßnahmen?

Existieren Kooperationen mit anderen Betrieben, Kommunen und (Verkehrs-) Verbänden/Netzwerken?

Wird das Mobilitätsmanagement gefördert?

Da der Pendlerverkehr kein alleiniger Verkehrsverursacher in einem Betrieb ist, wäre folgende Frage ebenfalls interessant:

Gibt es auch entsprechendes Mobilitätskonzept für Liefer-, Kunden- und Besucherverkehr?

Gibt es Vorschriften und Regelungen für Dienstreisen und Dienstgänge?

In einer Zeit des Klimawandels, in der die CO₂-Reduzierung auf fast jeder klimaschutzpolitischen Agenda steht, fragt man sich:

Welche Rolle spielt Umwelt- und Klimaschutz im Hinblick auf das betriebliche Mobilitätsmanagement?

Werden alternative Mobilitäts- und Fortbewegungsmitteln gezielt gefördert?

Entstehen dadurch finanzielle Belastungen, für die Beschäftigten/Verkehrsteilnehmer und den Betrieb?

Inwiefern werden die Beschäftigten an Mobilitätsmanagement beteiligt?

Da das BBR sowohl in Bonn als auch in Berlin seinen Sitz hat, lohnt es sich folgende Aspekte mit zu berücksichtigen:

Was sind die wesentlichen Unterschieden der beiden Standorte, zum Beispiel hinsichtlich Lage, Infrastruktur usw..

Gibt es Unterschiede bei den Mobilitätsverhalten der Beschäftigten an beiden Standorten?

Wenn ja, was sind die Ursachen dafür?

Werden die Mobilitätskonzepte an beiden Standorten den örtlichen Gegebenheiten angepasst?

Wenn ja, welches ist effizienter?

Die Erfassung, Auswertung und Analyse der Mobilitätsdaten vom Betrieb sind notwendig für die Beantwortung dieser Fragen. Angedacht sind quantitative Befragungen der Beschäftigten mittels eines standardisierten Fragebogens. Jedoch werden qualitative Befragungen/Gespräche in Form von „Experteninterviews“ ebenfalls angestrebt. Eine ergänzende Ortsbegehung würde erlauben, sich insbesondere vor Ort ein Bild von den dortigen harten, infrastrukturellen Anlagen zu machen, die sich auf das Mobilitätsverhalten auswirken können. Optimalerweise hat der Betrieb bereits zu einem früheren Zeitpunkt Mobilitätsdaten erhoben und das Ergebnis der Auswertung dokumentiert, sodass man die Resultate miteinander vergleichen kann.