

Herr Prof. Dr. Bruns von der Hochschule RheinMain stellte die Kernergebnisse der 1. Wirkungsanalyse des Programms JOBWÄRTS vor. Ziel sei es, zu zeigen, ob und wieviel Pendler ihr Arbeits- und Pendlerverhalten bereits geändert haben, oder kurz davorstehen dies zu tun. Das Programm sei auf Langfristigkeit ausgelegt. Die Wirkungsmessung solle daher jährlich fortgeschrieben werden. Die Ergebnisse dienen sowohl als Grundlage für Entscheidungen über die Ausgestaltung des Programms als auch für die teilnehmenden Arbeitgeber als Planungsgrundlage für das Management der eigenen Prozesse und Projekte im Betrieblichen Mobilitätsmanagement.

Die Präsentation ist als **Anlage 1** der Niederschrift beigefügt.

Der Vorsitzende, Abg. Steiner, dankte und bemerkte, leider bremse gerade die Fahrradindustrie mit Lieferzeiten von bis zu 12 Monaten für Pedelecs den Umstieg auf das Rad aus. Dies zeige aber auch, dass die Nachfrage gestiegen sei und das sei ein gutes Signal.

Abg. Krauß dankte Herrn Prof. Dr. Bruns, Herrn Yessad (Hochschule RheinMain) und Herrn Schaap (Büro moovis) insbesondere auch für die gute Zusammenarbeit mit den Fachleuten beim Rhein-Sieg-Kreis.

Er glaube, dass man mit einer abschließenden Bewertung der Änderung des Mobilitäts- und Arbeitsverhalten der Pendler insgesamt noch zurückhaltend sein müsse. Hier gebe es noch viel Bewegung. Vor- und Nachteile von Homeoffice werden noch abgewogen. Eine Rolle spielen auch die noch zur Verfügung stehenden Büroräume und die noch nicht endgültig absehbare Entwicklung bei den Energiepreisen. Der Verkehr habe sich reduziert, allerdings zu Lasten des ÖPNV. Dennoch arbeite man weiter am Ausbau des ÖPNV und alternativen Finanzierungsformen. Er erkundigte sich bei Herrn Prof. Dr. Bruns, ob er eine Idee habe, ob und bis wann sich der ÖPNV erholen werde. Darüber hinaus wollte er wissen, ob die Rückläufe aus der ersten Befragungswelle so ausreichend hoch seien, dass sie statistisch abgesichert seien. Abschließend bat er nochmals um Erläuterung der Umstiegspotenziale (Folie 15).

Herr Prof. Dr. Bruns erläuterte, dass ca. 1.700 Personen ihr Pendlerverhalten bereits verändert haben. Ca. 1.900 Personen denken gerade konkret darüber nach, ihr Verhalten zu verändern und ca. 2.500 Personen überlegen noch, wie sie ihr Verhalten ändern sollen und brauchen noch weitere Informationen. Ca. 7.600 Personen seien dagegen mit dem Vorhandenen noch ganz zufrieden. Um in dieser Personengruppe eine Verhaltensänderung zu bewirken, bedarf es noch einer größeren Anstrengung. Hier könne man vielleicht noch einmal auf die größeren Baumaßnahmen der Zukunft verweisen und dass es sich sicherlich lohne, frühzeitig über Alternativen nachzudenken. Zur Frage, ob sich der ÖPNV wieder einpendele, führte er aus, gerade mit dem

Programm JOBWÄRTS habe man eine gute Kommunikationsmöglichkeit, um schneller als in anderen Regionen die Personen wieder zur ÖPNV-Nutzung zu motivieren. Die steigenden Energiepreise dürften sich auch eher positiv auf den ÖPNV auswirken. Es dürfe aber nicht unterschätzt werden, dass Personen, die vom ÖV auf andere Verkehrsmittel umgestiegen seien, bestimmte Routinen ausgebildet haben und diese nicht so ohne weiteres wieder ändern. Auf die Frage nach der Repräsentativität der Zahlen äußerte er, der Umfrage-Rücklauf betrage 25 %. Damit sei man sehr zufrieden. Bei solchen Umfragen werde normaler Weise nur mit einem Rücklauf von 15 % gerechnet.

Abg. Becker schloss sich dem Dank an. Ihn interessiere besonders, was Menschen daran hindere, bei einer Entfernung bis 15 km auf das Rad umzusteigen und was man bei Fortsetzung des Programms tun könne, um das zu erfahren. Wichtig zu wissen sei auch, wie man Menschen, die während der Pandemie auf den ÖPNV verzichtet haben, wieder zurückgewinnen könne. Er fragte nach, wie lange das Programm in Maastricht gelaufen sei, bevor es eine erhebliche Wirkung hatte. Diese Fragestellungen seien notwendig, um in der Kommunikation voran zu kommen und angesichts der drohenden Baumaßnahmen Hinweise zum Ausbau von ÖPNV-Angeboten zu erhalten. Als letzten Punkt sprach er das Homeoffice an. In welchem Umfang werde es sich nach Abklingen der Pandemie wieder zurückentwickeln? Einerseits habe jeder in den letzten beiden Jahren die Möglichkeit von Video-Konferenzen schätzen gelernt. Andererseits seien dadurch aber auch wichtige soziale Kontakte und zwischenmenschliche Beziehungen verloren gegangen. Er glaube, es komme zukünftig auf einen klugen Mix an. Er frage sich, wie die Firmen damit umgehen und wie das JOBWÄRTS-Programm diesen Prozess begleiten könne.

Herr Prof. Dr. Bruns antwortete, die anstehenden Baumaßnahmen und die Verkehrsbelastung seien ein guter Grund, um im Rahmen von JOBWÄRTS mit den Unternehmen ins Gespräch zu kommen und dann zu klären, wieviel Homeoffice die Unternehmen zulassen und umsetzen können. Jedes Unternehmen habe während der Pandemie festgestellt, wieviel Homeoffice verträglich sei, ohne dass das soziale Klima leide. Homeoffice eigne sich nicht nur zur Reduktion von Kontakten, um eine Pandemie in den Griff zu bekommen, sondern man könne damit auch ernsthaft Probleme lösen. Im Rahmen von dem Programm JOBWÄRTS könne zusammen mit den Unternehmen eine Strategie erarbeitet werden. Zu der Frage nach konkreten Hindernissen zum Umstieg auf das Fahrrad verwies er auf die Folie 26 seiner Präsentation. Dort seien Umstiegspotenziale auf das Zweirad dargestellt (gute Radwege, Abstellanlagen, Radmitnahme im ÖPNV, Duschen/Umkleiden).

Herr Rob Schaap, Büro moovis, informierte über das in Maastricht durchgeführte Programm. Dort sei mit dem Mobilitätsmanagement zwei Jahre vor einem großen

Tunnelbauprojekt gestartet worden. Die Testwochen konnten dagegen erst bei Beginn der Baumaßnahmen angeboten werden. Dennoch habe der Druck der Bauarbeiten die Berufspendler schneller zum Umsteigen bewegt. Bei der ersten Wirkungsmessung wurden bereits 487 tägliche Umsteiger registriert. Es habe zwar keinen pandemiebedingten Verlust von Umsteigern vom ÖPNV zurück zum Auto gegeben, dafür aber auch kein Homeoffice. Der in dieser Region anstehende Ersatzneubau des „Tausendfüßlers“ sowie der 6-spurige Ausbau der A 565 werde erst in ein paar Jahren umgesetzt. Es gebe also viel mehr Vorlauf, um die Arbeitgeber und –nehmer zu sensibilisieren.

Abg. Anschütz erläuterte, im Rhein-Sieg-Kreis müssten die Menschen oft große Strecken zurücklegen. Sie wohne in Windeck. Dort gebe es keine großen Arbeitgeber und die Entfernung bis nach Siegburg und zurück betrage rd. 100 km. Glücklicherweise gebe es für Windecker auch die Möglichkeit, den RE 9 zu nutzen. Wenn man aber noch weitere 60 km bis z.B. nach Rheinbach fahren müsse, werde es schwierig. Vom Wohnort Windeck aus im linksrheinischen Rhein-Sieg-Kreis zu arbeiten, sei fast nicht möglich. Diese Menschen werden von dem Programm JOBWÄRTS und der Wirkungsmessung ebenso wenig erfasst, wie die pandemiebedingte Kurzarbeit und Arbeitslosigkeit. Insofern halte sie das Programm zwar für eine gute Sache, es gebe aber noch viel Potenzial nach oben.

Abg. Meyer erkundigte sich, ob es möglich sei, in der 2. Wirkungsanalyse auch das Thema E-Mobilität mit den entsprechenden Umstiegspotenzialen mit zu betrachten. Hintergrund sei das heute als TOP 15 vorgesehene Elektro-, Mobilitäts- und Ladeinfrastrukturkonzept für den Rhein-Sieg-Kreis.

Herr Prof. Dr. Bruns erwiderte, diese Anforderungen sammle gerne das JOBWÄRTS-Team. Dann könne er versuchen, dies mit aufzunehmen.

Herr Dr. Tengler, Leiter des Referates Wirtschaftsförderung und Regionale Kreisentwicklung, berichtete von einem Gespräch mit großen Arbeitgebern aus der Region, die jetzt neu für das Programm JOBWÄRTS gewonnen werden konnten (Manstedt, Reiffenhäuser, Kreissparkasse u.a.). Er glaube nicht, dass eine Empfehlung eines Arbeitgebers an einen neuen Arbeitgeber, einen bestimmten Standort als Wohnort zu wählen, zu einem Erfolg führe. Dazu seien die wirtschaftlichen Zwänge und das Preisgefälle zu groß. Interessant sei, dass die Arbeitgeber in Zeiten des Fachkräftemangels mit einem großzügigen Homeoffice-Angebot die Möglichkeit sehen, den Einzugsradius für die Mitarbeitergewinnung deutlich zu vergrößern. Er sei davon überzeugt, dass Homeoffice für unsere Region eine ganz große Rolle spiele, besonders, wenn durch

den Neubau des „Tausendfüßlers“ die Rheinquerung schwieriger werde und es praktisch einen zweigeteilten Arbeitsmarkt gebe.