

Kernergebnisse der Wirkungsanalyse des Programms JOBWÄRTS, Erhebungswelle 2021

Rhein-Sieg-Kreis, Ausschuss für Planung und Verkehr 17.03.2022



Agenda

1. Ergebnistelegamm - Kernergebnisse in Kürze
2. Ziele, Erhebungsdesign und Rücklauf
3. Bewertung des Programms aus wissenschaftlicher Sicht
4. Wirkungen auf die Verkehrsmittelwahl und die Nutzung von Home-Office
5. Kurz-, mittel- und langfristige Wirkpotenziale
6. Handlungsempfehlungen



1. Ergebnistelegamm



Ergebnistelegramm

- Die Ergebnisse der 1. Welle sind repräsentativ: insgesamt 25,4% (6.721) Rücklauf
- Das Programm ist ein zentraler Baustein zur zukünftigen Gestaltung von Mobilität und Verkehr (insb. Infrastrukturmaßnahmen, Effekte der Pandemie, Standortqualität)
- Wesentliche Ergebnisse zu bisherigen Effekten:
 - trotz Pandemie wurden mehr Fahrten im MIV reduziert (1.052 Fahrten/Tag) als hinzugekommen sind (899 Fahrten/Tag)
 - den größten Effekt hat der „Umstieg“ ins Home-Office (70%)
 - Über die Hälfte der Beschäftigten (ca. 15.000) kennt JOBWÄRTS und bewertet die Aktivitäten positiv
- Erhebliches kurz- und mittelfristiges Potenzial: ca. 1.900 Personen planen konkret einen Umstieg, ca. 2.500 Personen können binnen 1-2 Jahren erreicht werden

2. Ziele, Erhebungsdesign und Rücklauf



Hintergrund und Ziele der Wirkungsmessung

- Das JOBWÄRTS-Programm ist auf Langfristigkeit ausgelegt, es bedarf daher einer regelmäßigen Wirkungskontrolle zu Steuerung
- Ziel der ersten Wirkungsmessung ist es, zu zeigen, ob und wieviel Pendler ihr Arbeits- und Pendlerverhalten bereits geändert haben, oder kurz davor stehen dies zu tun. Die Wirkungsmessung soll jährlich fortgeschrieben werden.
- Die aggregierten Ergebnisse der Wirkungsmessung dienen als Grundlage für Entscheidungen über die Ausgestaltung des Programms
- Die Einzelergebnisse für die teilnehmenden Arbeitgeber dienen als Planungsgrundlage für das Management der eigenen Prozesse und Projekte im Betrieblichen Mobilitätsmanagement

Rückläufe der 1. Befragungswelle

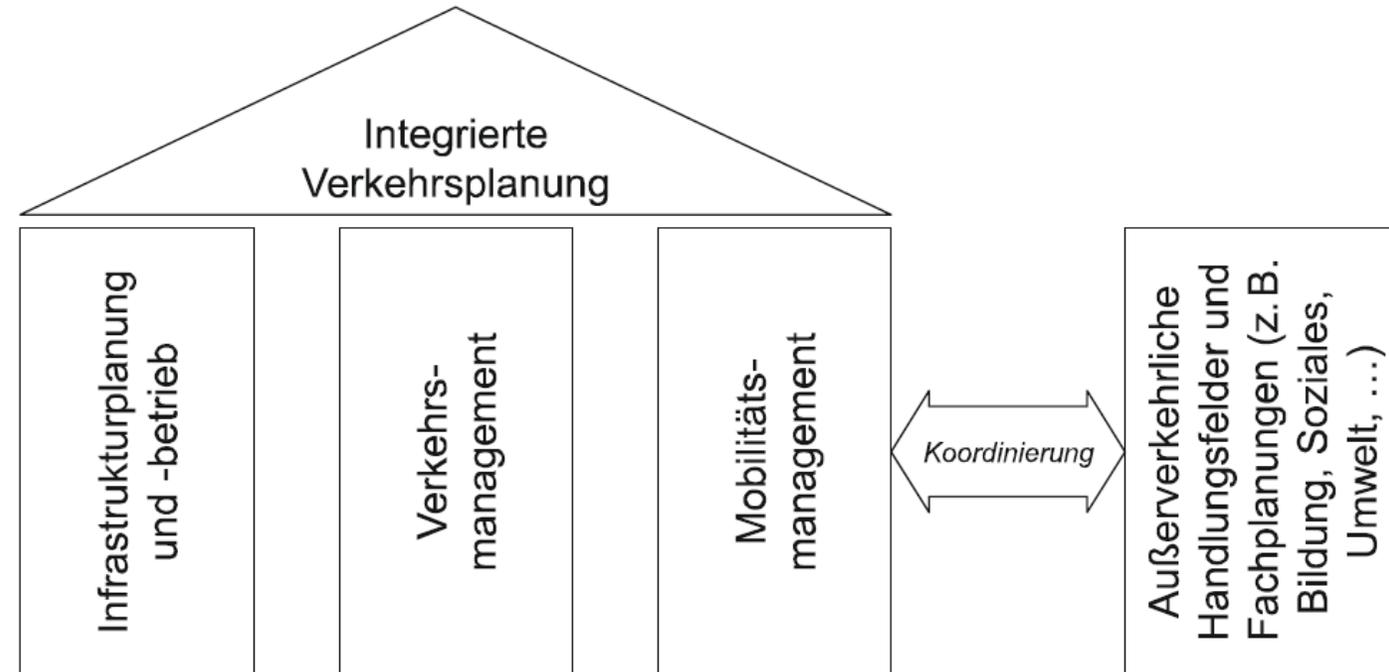
	Anzahl aller Mitarbeitenden	Verkehrsmittel-Angaben mind. zu 2021		% Panel aller Mitarbeitenden	
Bad Honnef AG	115	40	34,8%	19	16,5%
Bechtle IT	511	153	29,9%	76	14,9%
Bundesstadt Bonn	7020	1431	20,4%	835	11,9%
DAAD	983	546	55,5%	304	30,9%
Fraunhofer	842	272	32,3%	136	16,2%
Friedrich-Ebert-Stiftung	286	138	48,3%	64	22,4%
Gemeinde Eitorf	246	70	28,5%	43	17,5%
Kautex Maschinenbau	340	97	28,5%	52	15,3%
Polizeipräsidium Bonn	1439	145	10,1%	93	6,5%
Rhein-Sieg-Kreis	1567	542	34,6%	292	18,6%
Stadt Bad Honnef	296	98	33,1%	53	17,9%
Stadt Troisdorf	1454	319	21,9%	178	12,2%
Stadtwerke Bonn	2.540	595	23,4%	337	13,3%
Uniklinik Bonn	8.593	1790	20,8%	962	11,2%
DLR	1.129	485	43,0%	266	23,6%
Gesamt	27.361	6.721	24,6%	3.710	13,6%

3. Wiss. Reflexion und Einordnung der Ergebnisse



Wissenschaftliche Einordnung der Ergebnisse

- JOBWÄRTS ist Vorreiter, es gibt aktuell kein Projekt zum Mobilitätsmanagement in ähnlicher Größenordnung
- Das Programm JOBWÄRTS als solches erweitert die Handlungsmöglichkeiten des Kreises mit Blick auf Maßnahmen mit dem Ziel einer nachhaltigen Entwicklung von Mobilität und Verkehr.
- Sowohl in strategischer als auch operativer Hinsicht verbessert das Programm die Möglichkeiten auf die verkehrlichen Effekte der Pandemie reagieren zu können.

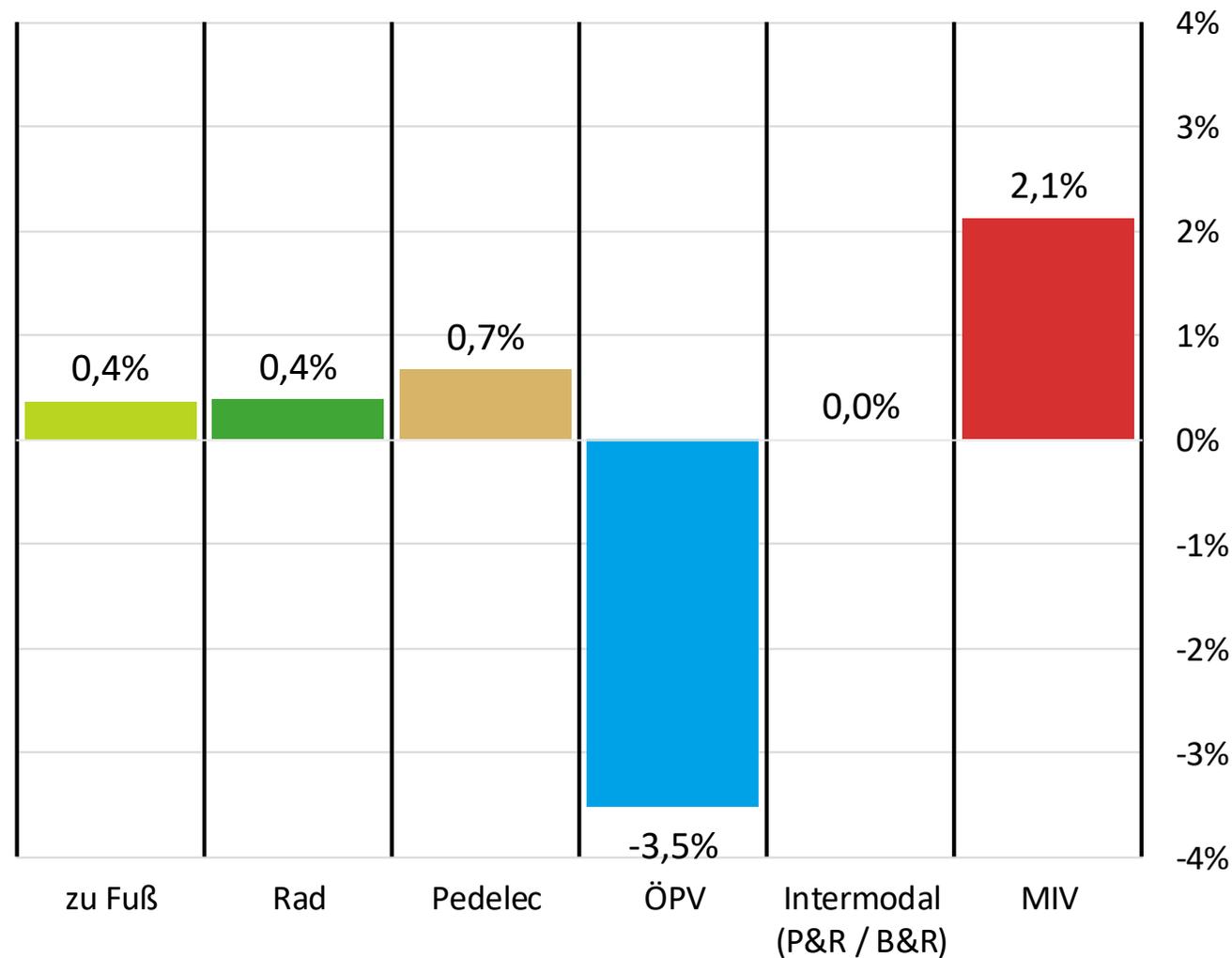
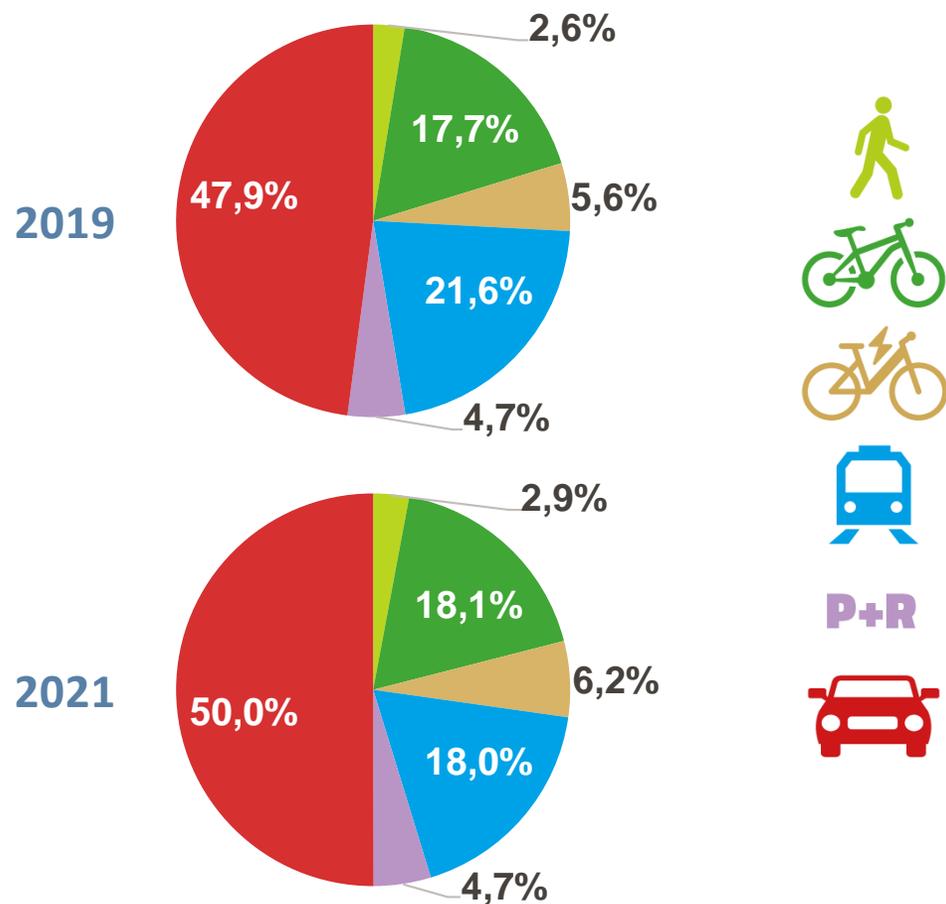


FGSV (2018): Empfehlungen zur Anwendung des Mobilitätsmanagements, Köln, S. 6

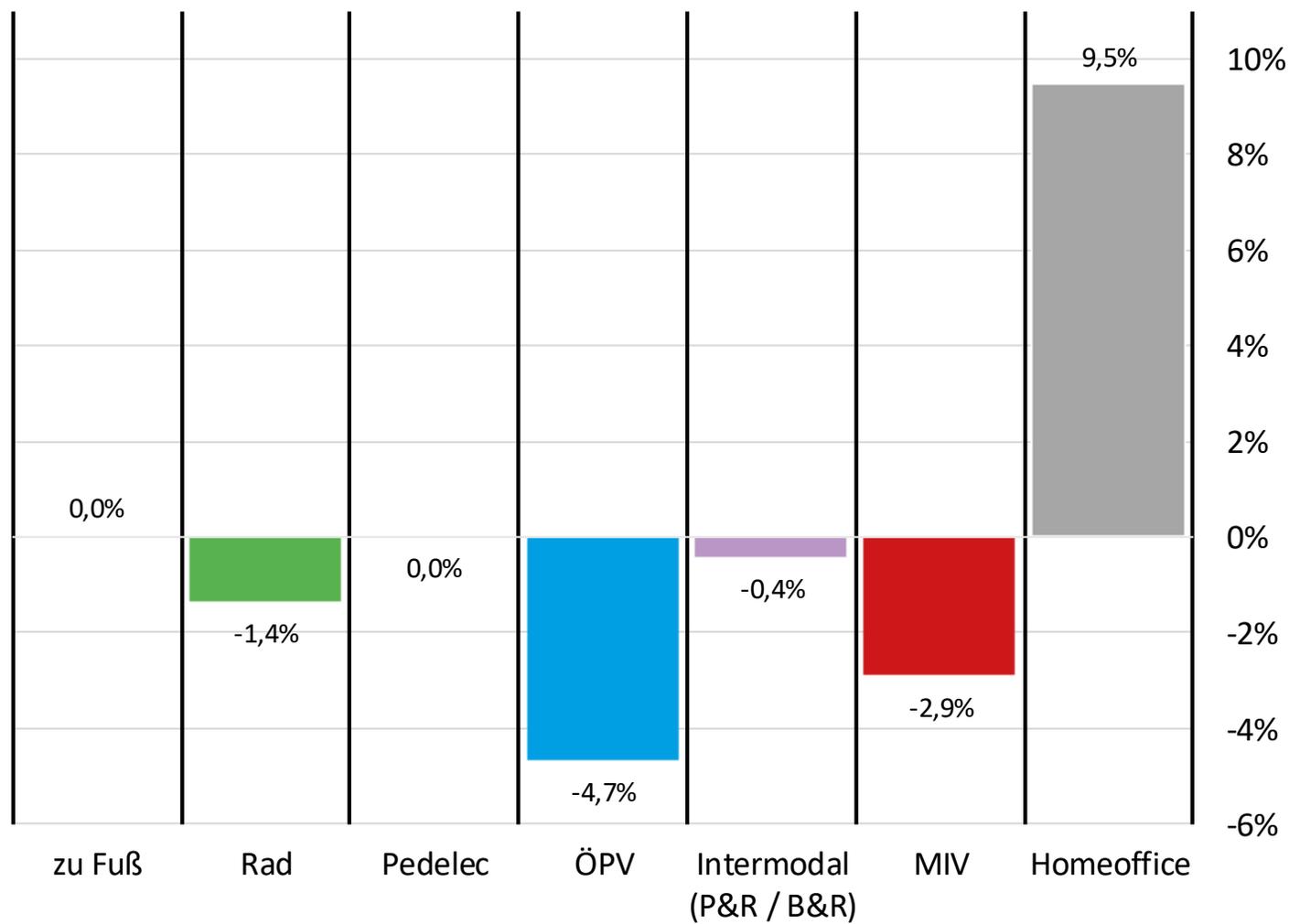
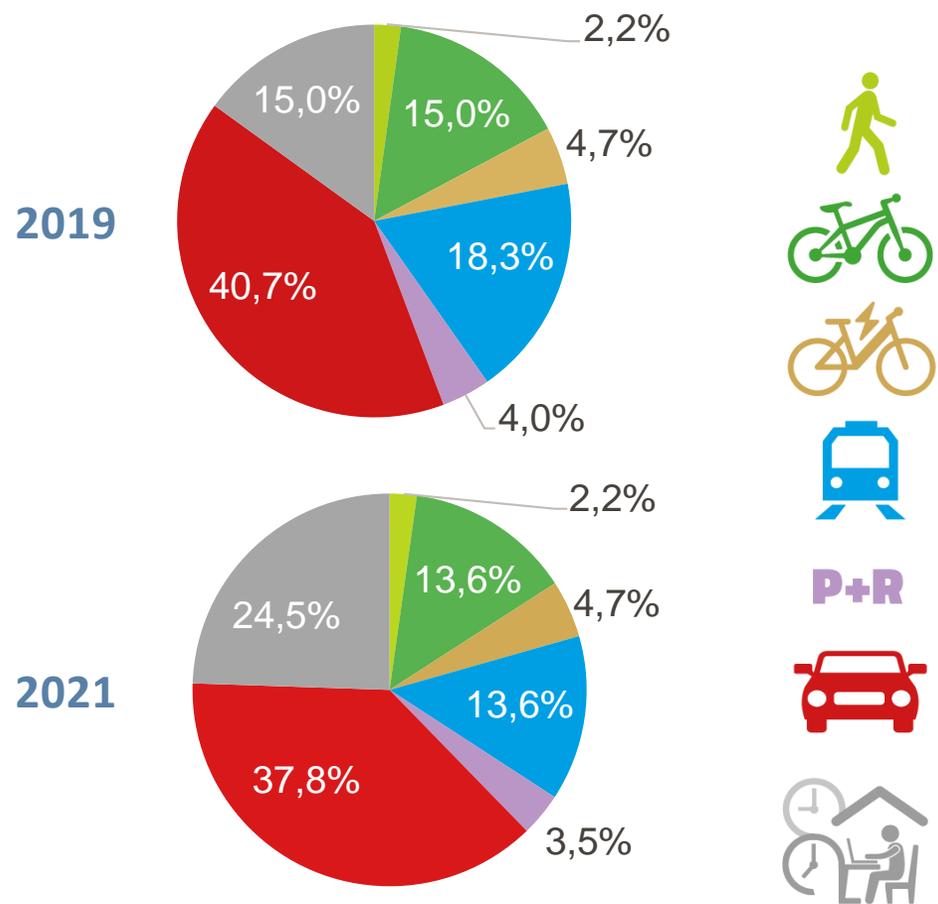
4. Wirkungen auf die Verkehrsmittelwahl und die Nutzung von Home-Office



Veränderungen im Modal Split 2019 zu 2021

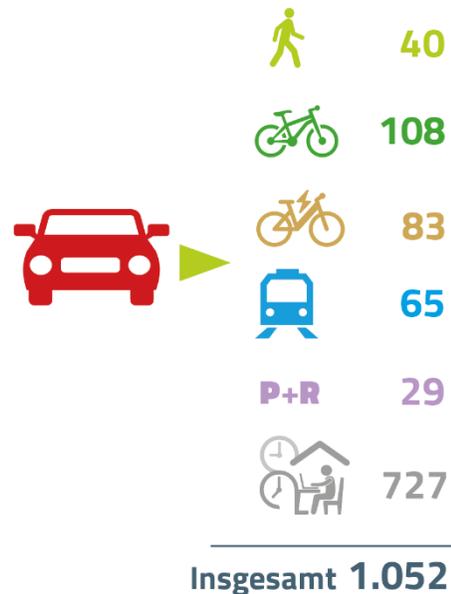


Veränderungen im Modal Split inkl. Homeoffice



Umstiege und Nutzung von Home-Office

Tägliche Beschäftigten-Umstiege von MIV auf alternatives Pendeln



Umstiege auf dem MIV



Veränderungen Homeoffice-Nutzung 2021 zu 2019 nach Distanzen

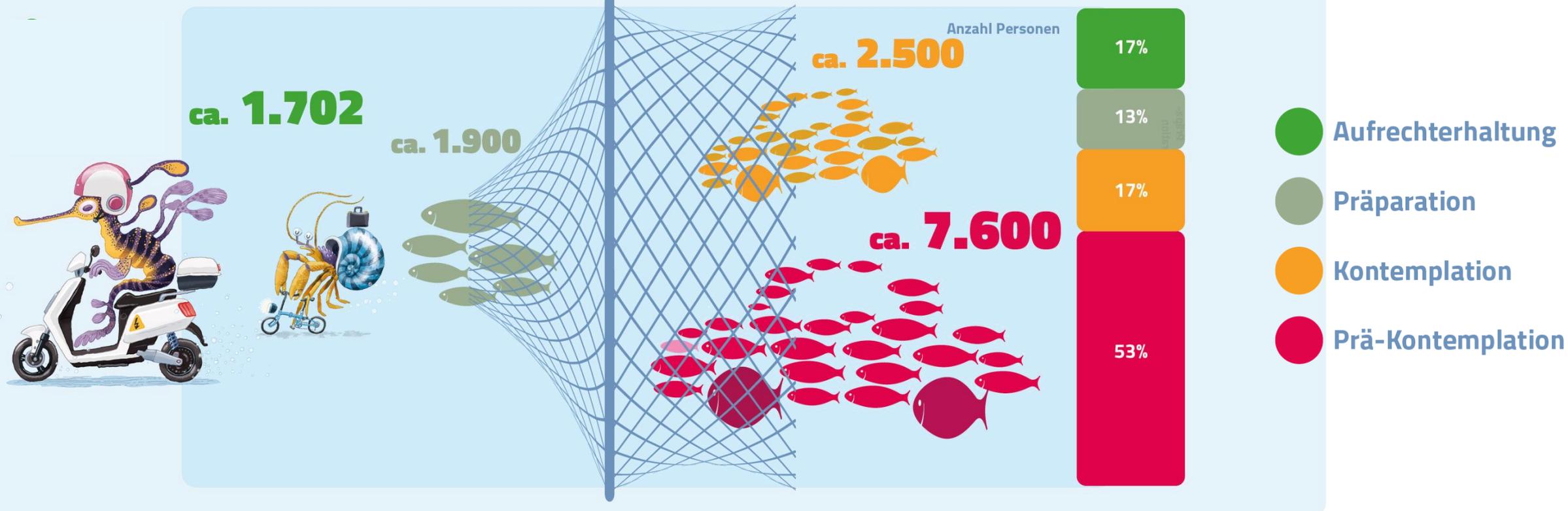


5. Kurz-, mittel- und langfristige Wirkpotenziale



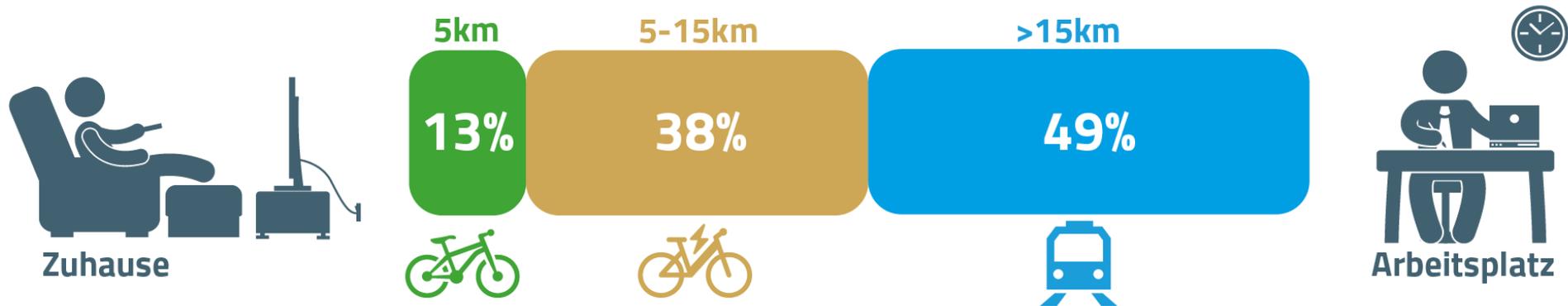
Kurz-, mittel- und langfristige Umstiegspotenziale

Verhaltensänderungszustand
(Phasenzugehörigkeit nach SSBC)



Umstiegspotenziale und Handlungsfelder

**Autofahrende 2021, die alternatives Pendeln nutzen könnten –
nach Distanz Zuhause > Arbeit**



6. Handlungsempfehlungen



Handlungsempfehlungen

- Nutzung der etablierten Kooperation mit den Arbeitgebern für Kampagnen zur Wiederherstellung des Vertrauens und der Nutzung in den Öffentlichen Verkehr ausgangs der Pandemie
- Forcierung von Maßnahmen zur Beibehaltung der Homeoffice-Nutzung mit verschiedener Zielsetzung:
 - Dauerhafte Senkung des MIV-Aufkommens
 - Szenarien für eine temporäre Reduzierung des MIV-Aufkommens etwa für den Fall von Einschränkungen der Infrastrukturen durch Baumaßnahmen
- Intensivierung von Maßnahmen im Bereich des Radverkehrs, hier ist insbesondere die Kooperation zwischen Gebietskörperschaften (Angebotsgestaltung im öffentlichen Raum) und Unternehmen (flankierende betriebliche Maßnahmen) wichtig
- Verstetigung, Erweiterung und Intensivierung des Programms
- Ggf. Erweiterung des Zielspektrums des Programms und Verknüpfung mit strategischen Planungen im Bereich Raum und Verkehr.

Kontakt

Hochschule RheinMain
Architektur und Bauingenieurwesen
Fachgruppe Mobilitätsmanagement

Kurt-Schumacher-Ring 18
65197 Wiesbaden

Befragungsbüro:
Befragungen-mm-fab@hs-rm.de



Prof. Dr.-Ing. André Bruns
T +49 611 94 95-1448
Andre.Bruns@hs-rm.de



Leon Yessad (M.Eng.)
T +49 611 94 95-1450
LeonWalid.Yessad@hs-rm.de

Kontakt Daten:

JOBWÄRTS-Programmbüro

E-Mail: jobwaerts@bonn.de

Tel.: 0228 - 77 38 83

www.jobwaerts.bonn.de

Fachgruppe Mobilitätsmanagement

E-Mail: befragungen-mm-fab@hs-rm.de

Postfach 3251 - 65022 Wiesbaden

<http://www.hs-rm.de/mobilitaetsmanagement>



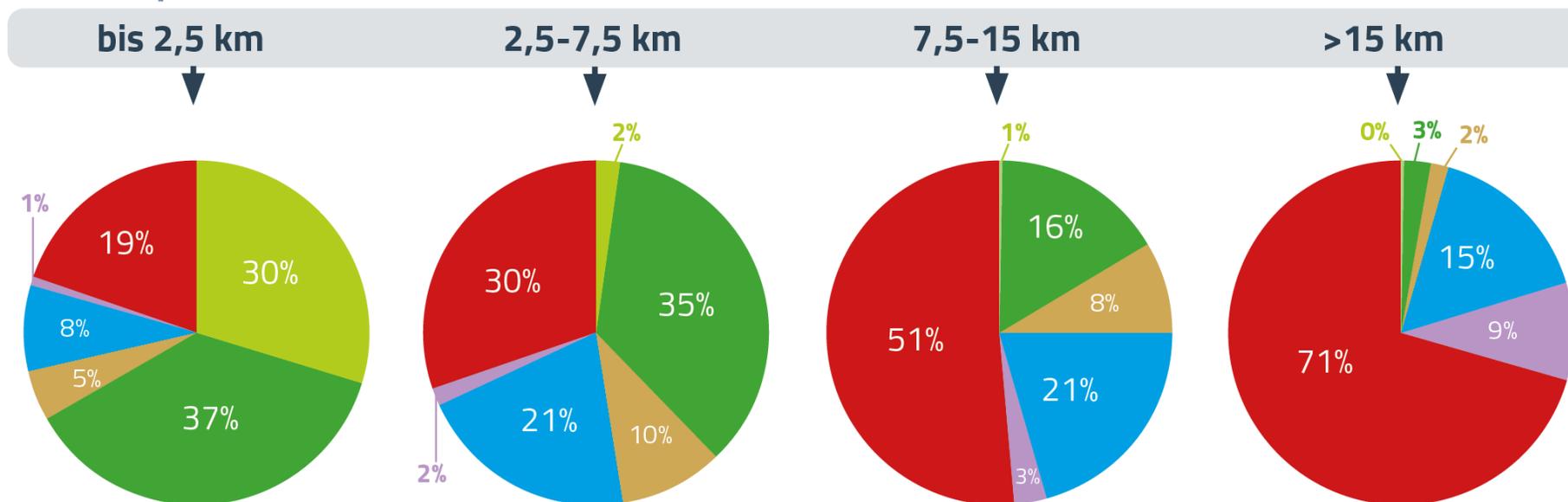
Ergänzungsfolien



Verkehrsmittelwahl nach Distanz vom Arbeitsort

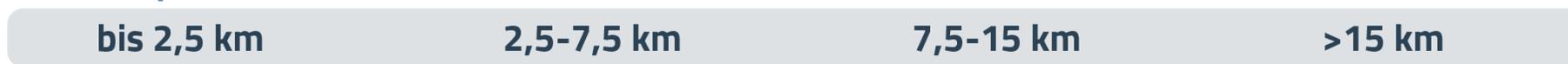


Modal Split 2021 nach Distanzen

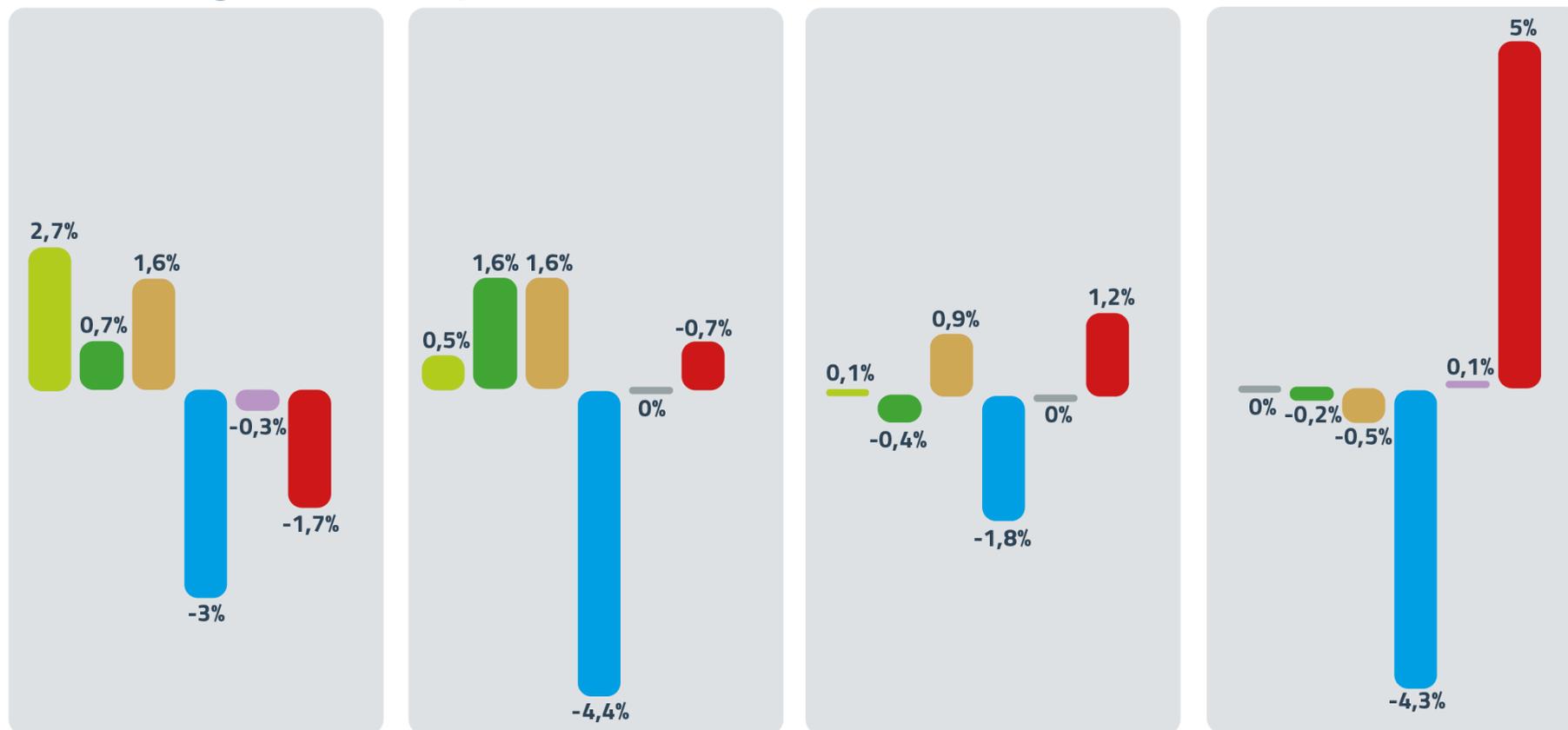


Verkehrsmittelwahl nach Distanz vom Arbeitsort

Modal Split 2021 nach Distanzen

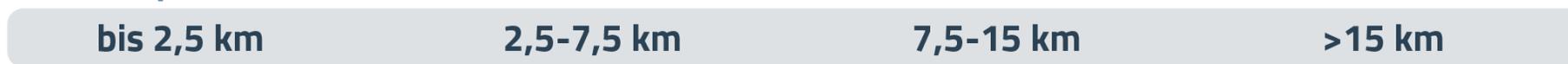


Veränderungen des Modal Split 2021 zu 2019 nach Distanzen

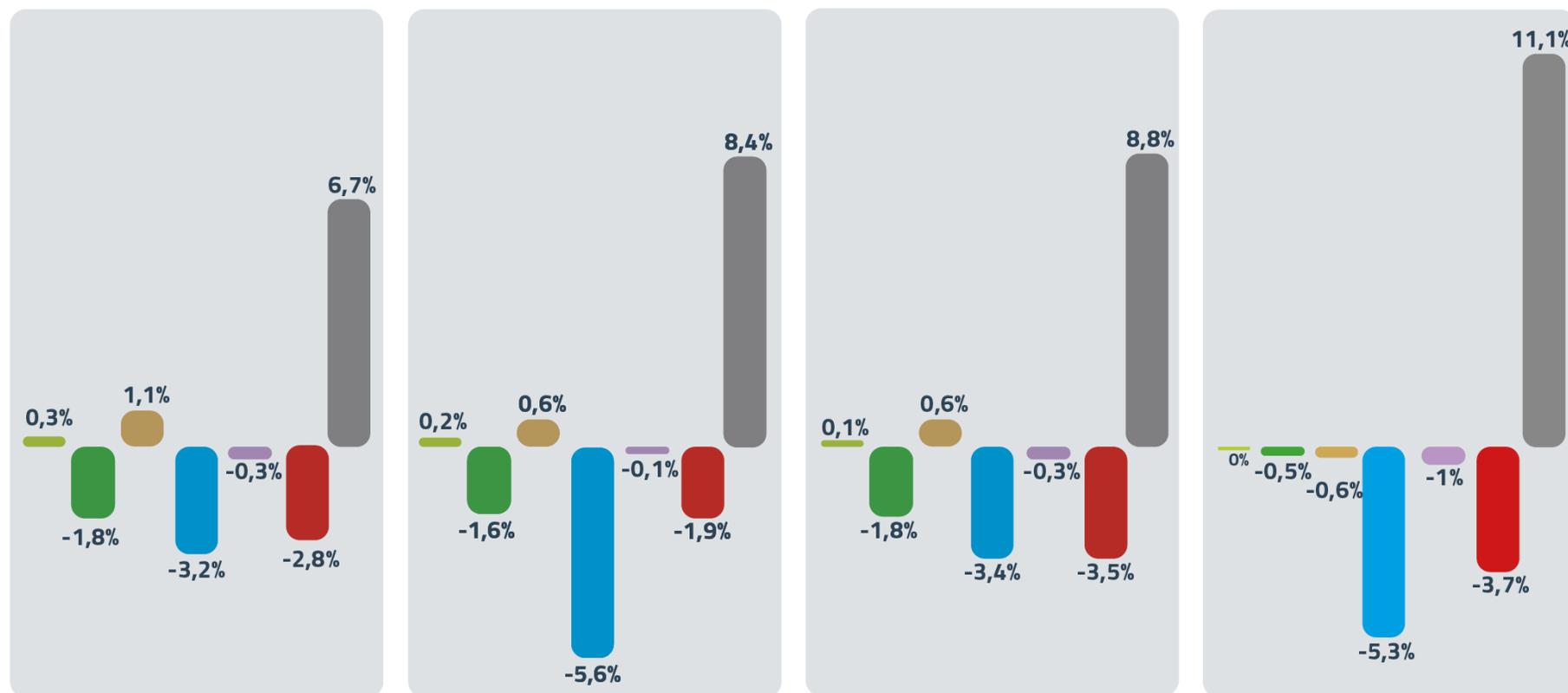


Verkehrsmittelwahl nach Distanz vom Arbeitsort

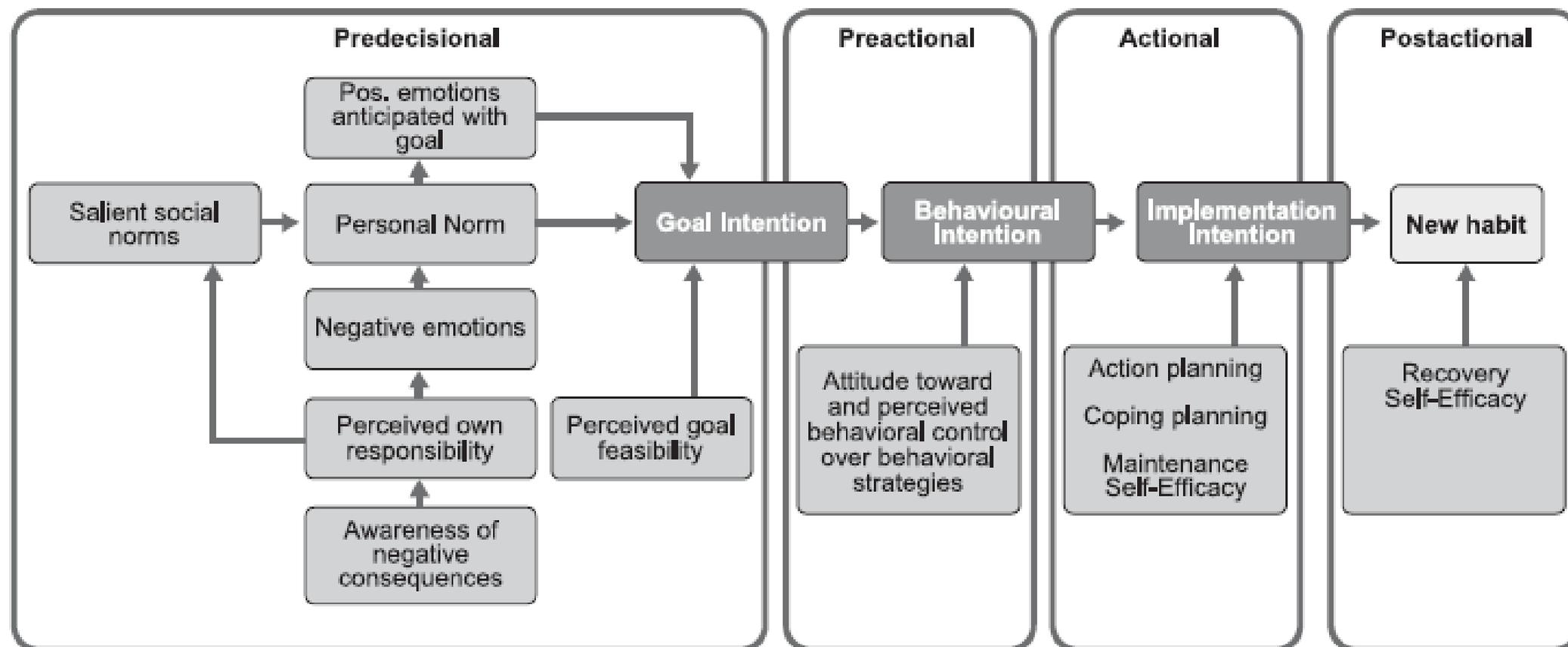
Modal Split 2021 nach Distanzen



Veränderungen des Modal Split inklusive Homeoffice 2021 zu 2019 nach Distanzen



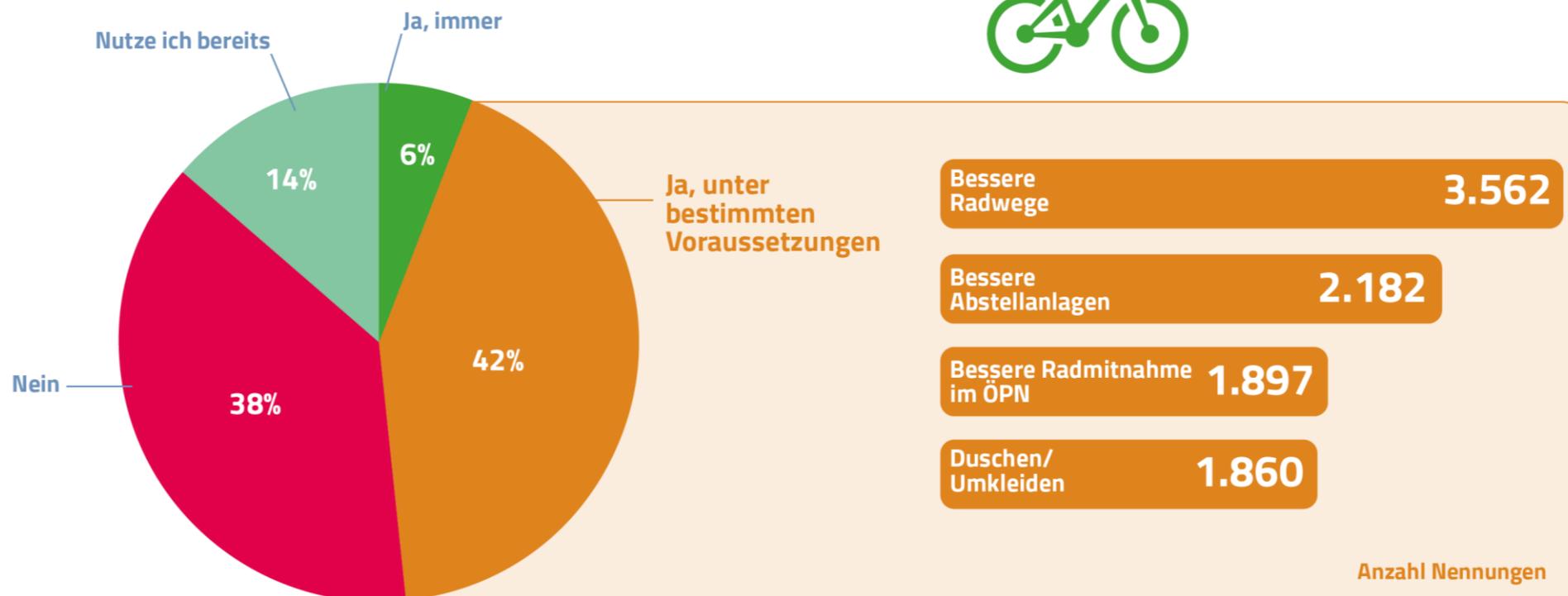
Verhaltensveränderungszustand (SSBC) - Erläuterung



Umstiegspotenziale – Zweirad

Umstiegspotenziale

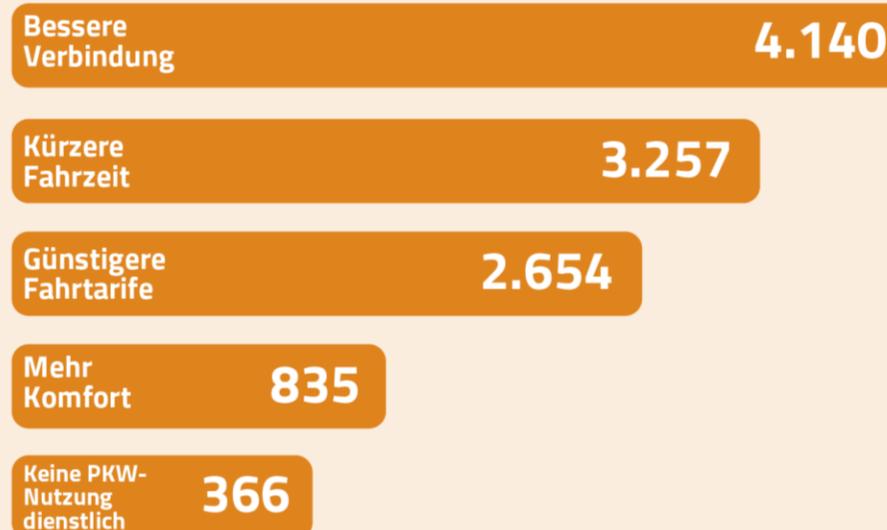
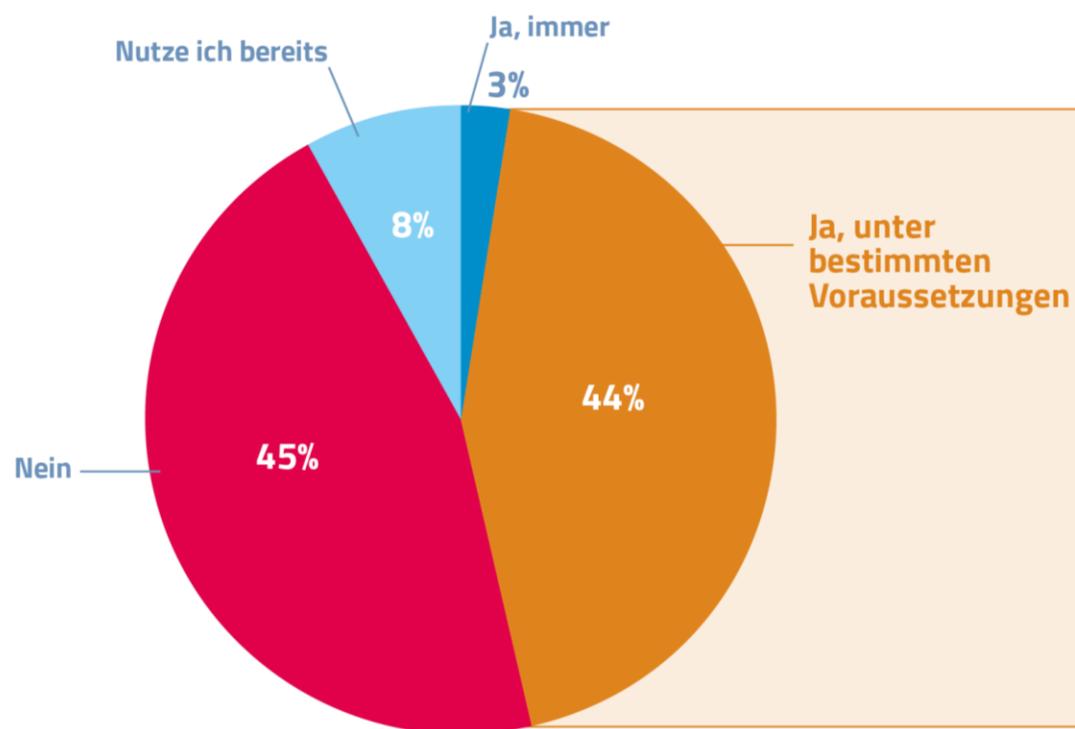
Wann würde Zweiradfahren für Sie in Frage kommen?



Umstiegspotenziale – ÖPNV

Umstiegspotenziale

Wann würde Bus & Bahn für Sie in Frage kommen?



Anzahl Nennungen