

Wirkungsmessung 2019 - 2022 JOBWÄRTS einfach.besser.pendeln.

Stand: Juli 2023

Kennzahlen der Wirkungsmessung 2019-2022

Methodik:

- Ausführung: Hochschule RheinMain.
- Grafik: Agentur-fuer-Markenarbeit.de (M.Privou)
- Der Befragungszeitraum der 1. Wirkungsmessung 2021 war von November bis Dezember 2021.
- In 2021 nahmen 15 Arbeitgebenden mit (N=) 27.361 Mitarbeitenden an der Befragung teil.
Der Rücklauf lag mit 6.721 bei knapp 25%.
- Der Befragungszeitraum der 2. Wirkungsmessung 2022 war von Oktober bis Dezember 2022.
- In 2022 nahmen 20 Arbeitgebenden mit (N=) 43.335 Mitarbeitenden an der Befragung teil.
Der Rücklauf lag mit 9.802 Personen bei knapp 23%.
- Die Repräsentativität für beide Jahre ist gegeben.
- Alle Werte und Darstellungen sind auf die jeweilige Grundgesamtheit hochgerechnet und gerundet.
- SSBC = Stage Model of Self-regulated Behaviour Change

Kennzahlen der Wirkungsmessung 2019-2022

Ergebnisse:

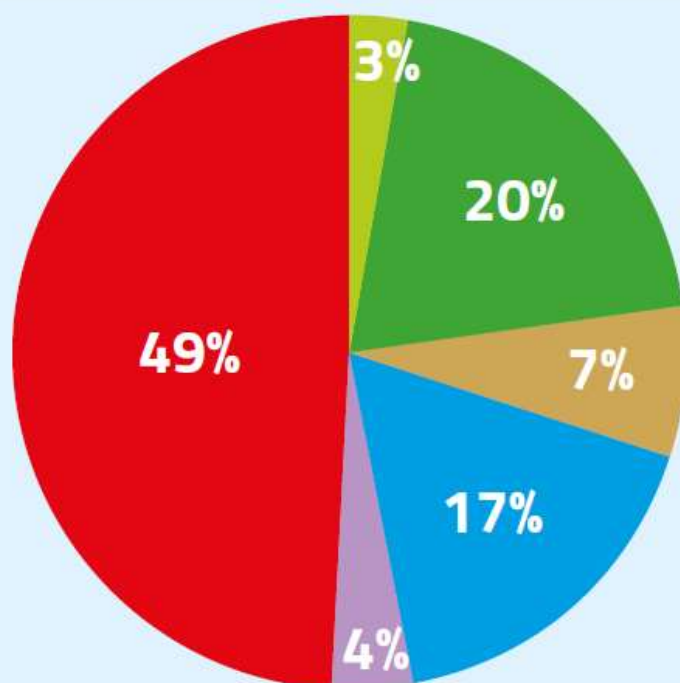
- Modal Split 2022: 49% der Arbeitswege wurden mit dem Pkw zurückgelegt.
- Für die 15 Arbeitgebenden die in 2021 und in 2022 an der Wirkungsmessung teilgenommen haben, hat sich der Anteil der Arbeitswege mit dem Pkw um 3,1% reduziert.
- Homeoffice: von allen Arbeitstagen wurden in 2019 etwa 15% im Homeoffice verbracht. In 2021 hat sich dieser Anteil erhöht auf 25% und in 2022 hat sich dies bei etwa 22% eingependelt.
- Im Vergleich zu 2019 haben insgesamt 4.682 Mitarbeitenden ihre Pkw-Nutzung reduziert. Davon hatten 1.702 Mitarbeitenden ihre Pkw-Nutzung von 2019 auf 2021 reduziert. Von 2021 auf 2022 haben zusätzlich 2.980 Mitarbeitenden ihre Pkw-Nutzung reduziert.
- Damit wurden 2.165 Tonnen CO2 eingespart
- Die Angebote der Arbeitgebenden wurden als häufigster Grund für den Umstieg erwähnt.
- Etwa 6.500 Mitarbeitenden haben und planen bereits eine weitere Reduzierung der Pkw-Nutzung
- Umstiegspotenzial auf das Zweirad: 37% der Befragten können sich einen Umstieg auf das Rad vorstellen.
- Umstiegspotenzial auf Bus & Bahn: 49% der Befragten können sich einen Umstieg auf den ÖPNV vorstellen.
- Die gefühlte Belastung des einzelnen Arbeitsweges in 2022 stieg tendenziell mit der Länge der Reisezeit.
- „n“ steht für die Anzahl der Mitarbeitenden, die auf die Befragung geantwortet haben.



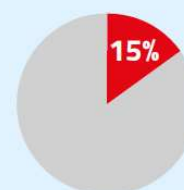
Zitat von Prof. Dr. André Bruns,
Hochschule RheinMain, Mobilitätsmanagement und Verkehrsplanung

„Sowohl in strategischer als auch operativer Hinsicht verbessert das JOBWÄRTS-Programm die Möglichkeiten auf die verkehrlichen Effekte der anstehenden Baumaßnahmen im BAB-Netz (u.a. A565) reagieren zu können.“

Modal Split 2022 / Wege der Beschäftigten (20 Arbeitgebende, N=43.335 Beschäftigte, n=9.802)

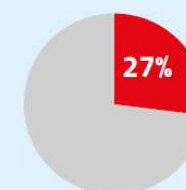


Anteil Autofahrende nach Pendlerstrecke



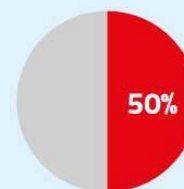
bis 2,5 km

2.392 Beschäftigte haben eine Pendlerstrecke bis 2,5 km. Davon fahren 15% mit dem Pkw zur Arbeit.



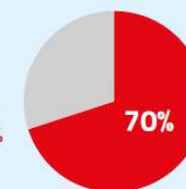
2,5-7,5 km

10.840 Beschäftigte haben eine Pendlerstrecke von 2,5 bis 7,5km. Davon fahren 27% mit dem Pkw zur Arbeit.



7,5-15 km

11.521 Beschäftigte haben eine Pendlerstrecke von 7,5 bis 15 km. Davon fahren 50% mit dem Pkw zur Arbeit.

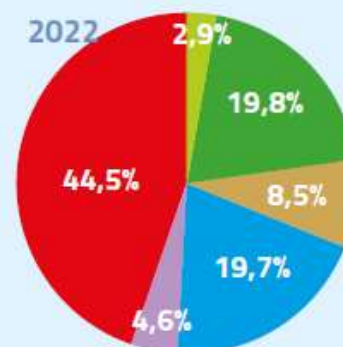
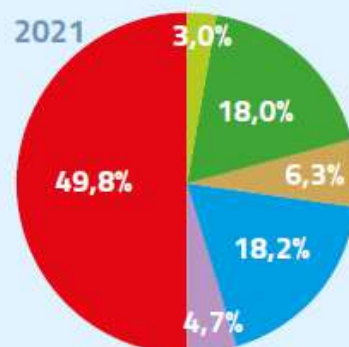
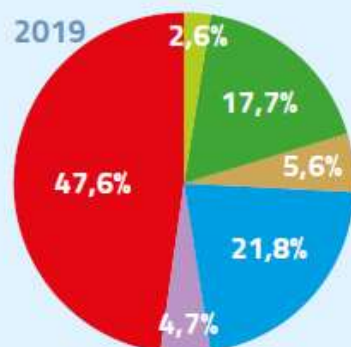


>15 km

18.582 Beschäftigte haben eine Pendlerstrecke von mehr als 15 km. Davon fahren 70% mit dem Pkw zur Arbeit.



Modal Split 2019/2021/2022 Wege der Beschäftigten (15 Arbeitgebende, N=27.361 Beschäftigte, n=6.721 20 Arbeitgebende, N=43.335 Beschäftigte, n=9.802)

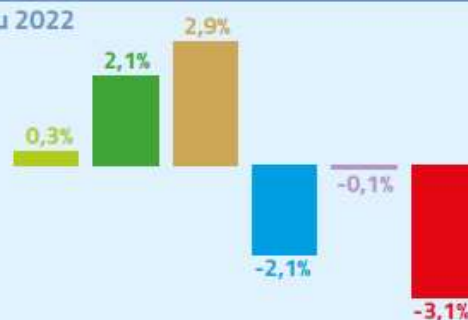


Veränderung von 2019 zu 2021

Veränderung von 2021 zu 2022



Veränderung von 2019 zu 2022



Homeoffice-Nutzung 2019/2021/2022 aller Arbeitstage in %

(15 Arbeitgebende, N= 27.361 Beschäftigte, n= 6.721
20 Arbeitgebende, N= 43.335 Beschäftigte, n= 9.802)



2019

15%

2021

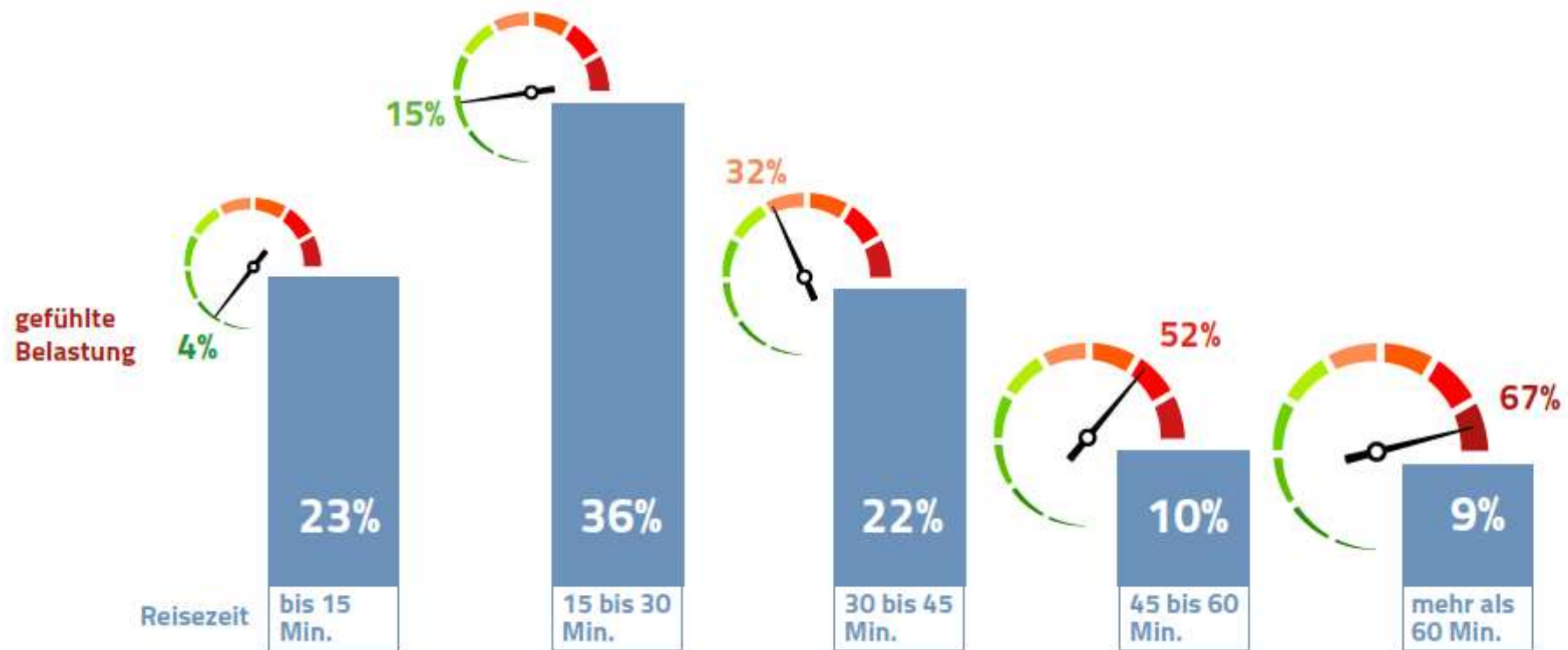
25%

2022

22%

Reisezeiten (einzelner Arbeitsweg, alle Mobilitätsarten) und gefühlte Belastung in 2022

(20 Arbeitgebende, N=43.335 Beschäftigte, n= 6.910)

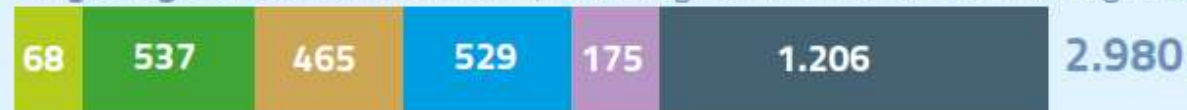


Anzahl der Umgestiegenen, die ihre Pkw-Nutzung reduziert haben

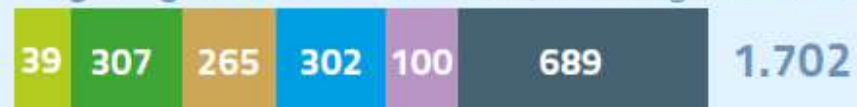
Umgestiegene kumuliert seit 2019 auf 2022



Umgestiegene von 2021 auf 2022 (20 Arbeitgebende, N=43.335 Beschäftigte, hochgerechnete Werte)



Umgestiegene von 2019 auf 2021 (15 Arbeitgebende, N=27.361 Beschäftigte, hochgerechnete Werte)



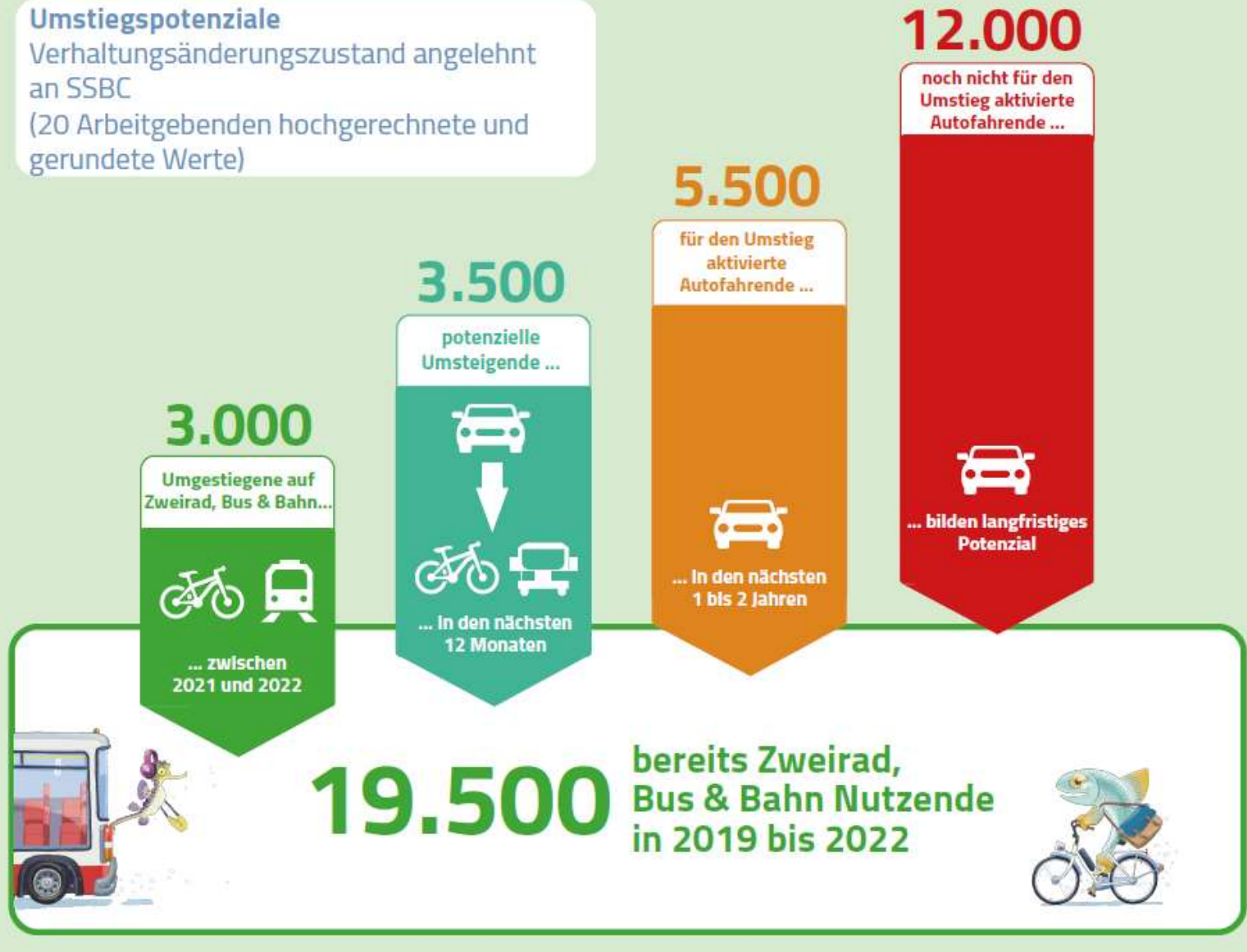
**Gründe für den Umstieg und Reduzierung der Pkw-Nutzung
zwischen 2021 und 2022 (20 Arbeitgebende, N= 43.335 Beschäftigte, n= 1.822)**



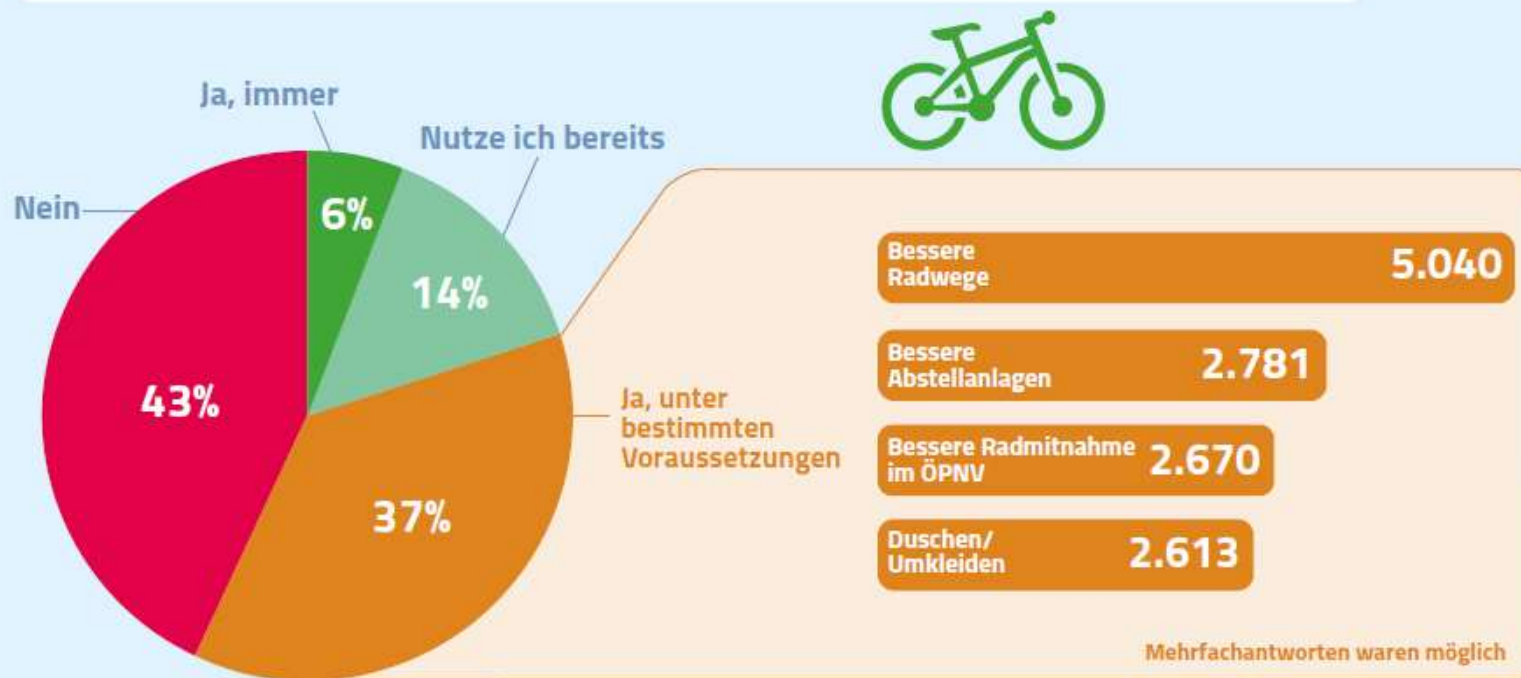
Umstiegspotenziale

Verhaltensänderungszustand angelehnt
an SSBC

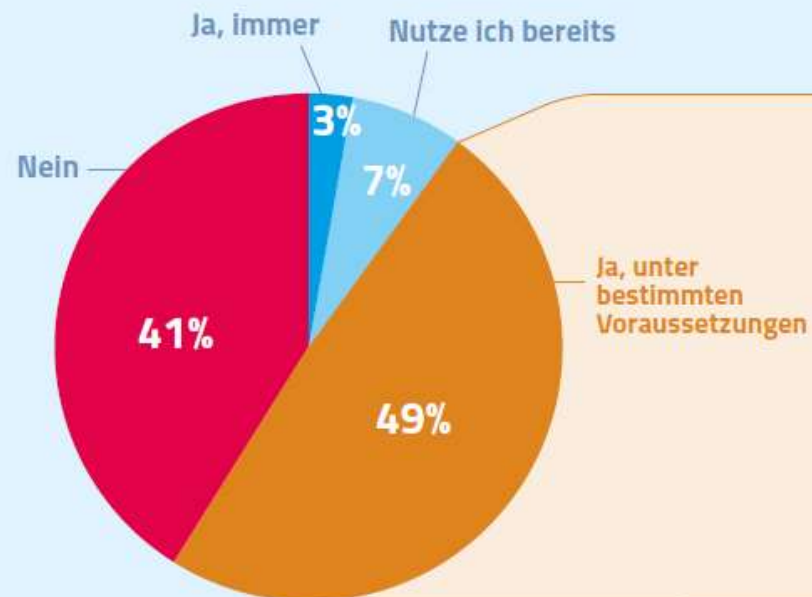
(20 Arbeitgebenden hochgerechnete und
gerundete Werte)



Umstiegspotenzial auf das Zweirad „Wann würde Zweiradfahren in Frage kommen?“
(20 Arbeitgebende, N=43.355 Beschäftigte, n=9.802)



Umstiegspotenzial auf Bus & Bahn „Wann würde Bus & Bahn in Frage kommen?“
(20 Arbeitgebende, N=43.355 Beschäftigte, n=9.802)



Bessere Verbindung	8.254
Kürzere Fahrzeit	6.808
Günstigere Fahrtarife	5.619
Mehr Komfort	1.702

Mehrfachantworten waren möglich

CO₂-Reduktion

Die Arbeitnehmenden, die zwischen 2021 und 2022 von Pkw-Nutzung auf andere Verkehrsmittel und Homeoffice umgestiegen sind, haben rund 2.165 Tonnen CO₂ eingespart. (20 Arbeitgebende, N=43.335 Beschäftigte, hochgerechnete Werte)

2.165 Tonnen CO₂-Einsparung/Jahr

