

Das Monitoring der **Pilotphasen 2022** gibt einen Überblick über das Pendelverhalten der TeilnehmerInnen der acht einmonatigen Pilotphasen zwischen April und Oktober 2022 in Heilbronn, Ludwigshafen, Neustadt, Frankfurt, Neckarsulm, Forchheim, Augsburg und Regensburg. Ferner werden Ergebnisse der Pendlerprofile und der Befragung zu Beginn und am Ende der Pilotphasen dargestellt.

Die Datenerhebung erfolgte im Rahmen der Nutzung der PendlerRatD-App. Die Teilnehmenden wurden aufgefordert, ihre **Profilinformationen** einzutragen, das **tägliche Monitoring** zu ihrem tagesaktuellem Pendelverhalten sowie **zu Beginn** sowie **am Ende** der jeweiligen Pilotphase einen Fragebogen auszufüllen.

Der Ergebnisbericht ist folgendermaßen aufgeteilt:

- > Datenübersicht
- > Pendelverhalten gesamt
- > Pendelverhalten nach Standorten
- > Vergleich Beginn Pilotphase – Ende Pilotphase
- > Persönliches Feedback

Insgesamt liegen von **146 Personen** Monitoring-Daten für die Pilotphasen vor. Es handelt sich dabei um Angaben zu **1.974 Pendelfahrten**. Ferner haben 60 Personen die Profilinformationen, 89 Personen den Fragebogen zu Beginn und 82 Personen den Fragebogen am Ende der Pilotphasen ausgefüllt. Die Daten wurden im Zeitraum von **April 2022 bis einschließlich Oktober 2022** erhoben..

Fast 90% der TeilnehmerInnen haben eine **5-Tage Arbeitswoche**. Mehr als die Hälfte der TeilnehmerInnen **pendelt** jedoch **maximal drei mal pro Woche** an die Arbeitsstätte, dafür haben lediglich 3% der TeilnehmerInnen einen Dienstwagen zur Verfügung. Im Durchschnitt liegen die Mobilitätskosten bei etwa 117€ pro Monat.

Aufgrund von **Home-Office wurde in 47%** der dokumentierten Fälle gar nicht pendelt. Insgesamt wurde für **78% der getätigten Pendelfahrten das Fahrrad genutzt**, das Auto belegt mit 19% Platz 2. Die übrigen Pendelfahrten wurden mit dem ÖPNV (2%) oder der Kombination verschiedener Verkehrsmitteln (1%) absolviert.

Lediglich in Heilbronn und Forchheim wurden weniger als 75% der Pendelfahrten mit dem Rad getätigt. In Heilbronn waren es noch 73% der Pendelfahrten und während in Forchheim lediglich für 57% der Pendelfahrten das Fahrrad zum Einsatz kam.

Die Hauptgründe für die Nicht-Nutzung des Rades sind mit jeweils 35% der Antworten das Wetter und unpassende Wegeketten (beispielsweise aufgrund von Terminen). Der Transport von Gütern wurde nur in 15% der Fälle genannt. Obwohl das Wetter einer der Hauptgründe für die Nicht-Nutzung des Rades ist, lässt sich bei Betrachtung der Wetterdaten nur in wenigen Fällen ein Zusammenhang zwischen der Niederschlagsmenge und der Anzahl an Pendelfahrten feststellen. Speziell in Forchheim ist dieser Zusammenhang erkennbar. Dort wurde an Regentagen weniger mit den

Rad pendelt.

Das Pendeln mit dem Fahrrad macht zufriedener. Die Zufriedenheit beim Pendeln mit dem Rad ist um 10% höher als beim Pendeln mit dem Auto. Das Stresslevel beim Pendeln unterscheidet sich nicht zwischen dem Auto und dem Fahrrad als Pendelfahrzeug. Mehr als 75% der Pendelfahrten empfanden die TeilnehmerInnen als (sehr) sicher. Das Pendeln mit dem Rad wird jedoch als etwas unsicherer empfunden, als das Pendeln mit dem Auto.

Die TeilnehmerInnen sind nach der Teilnahme an der PendlerRatD Pilotphase insgesamt **positiver gegenüber dem Fahrradpendeln** eingestellt als zuvor. Zudem sind sie mit ihrer Pendelsituation insgesamt zufriedener. Auch die **Zufriedenheit mit der Fahrradinfrastruktur beim Arbeitgeber** wurde nach der PendlerRatD-Pilotphase **positiver bewertet** als zu Beginn.

Nach den Pilotphasen fühlen sich **die TeilnehmerInnen körperlich fitter und motivierter für ihre Arbeit**. Ferner haben die TeilnehmerInnen die PendlerRatD-Pilotphase sehr genossen und viele positive Effekte durch das Pendeln mit dem Rad kennengelernt. Viele TeilnehmerInnen geben an, **auch zukünftig mit dem Rad pendeln zu wollen**, weil es ihnen viel Spaß gemacht hat.

Verbesserungsvorschläge gab es hauptsächlich hinsichtlich der **Fahrradinfrastruktur**. Es werden besser ausgebaute Fahrradwege gefordert, die auch ordentlich gepflegt werden. Außerdem muss das **gegenseitige Verständnis der Verkehrsteilnehmer füreinander gefördert** werden.

Bei der Geschlechterverteilung der TeilnehmerInnen überwiegen die Männer (weiblich: 42%, männlich: 58%).

Verkehrsmittel



Fahrrad



Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)



Auto



Kombination verschiedener Verkehrsmittel

N = Stichprobengröße für die jeweilige Frage,
Alle Fragen waren fakultativ zu beantworten, daher variiert diese entsprechend

Zustimmungsfragen und Skala

Fragen zu Zustimmung oder Zufriedenheit wurden mit einer 5-Punkte-Skala abgefragt. Sie wurde über Smileys dargestellt:



Stimme überhaupt nicht zu (1)



Stimme nicht zu (2)



Stimme teilweise zu (3)



Stimme zu (4)



Stimme voll und ganz zu (5)

Einzigste Ausnahme stellen die Fragen nach dem Stresslevel dar, hier bedeutet ein lachender Smiley ein hohes Stresslevel. Die Befragten wurden im Fragetext darauf hingewiesen.

■ Teil 1: Datenübersicht

- Teil 2: Pendelverhalten gesamt
- Teil 3: Pendelverhalten nach Standorten
- Teil 4: Vergleich Beginn Pilotphase – Ende Pilotphase
- Teil 5: Persönliches Feedback

VERFÜGBARE DATENBANKEN IM PENDLERRATD-PROJEKT

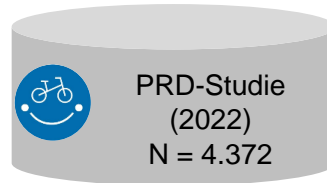


Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

PendlerRatD-Studie*

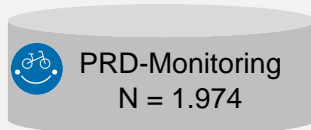


PendlerRatD Studie 2022

Themenpunkte:

- Aktuelle Pendelsituation
- Einstellungen zum Pendeln
- Umstiegsbereitschaft und Testphase

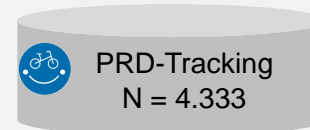
Pilotphasen



Monitoring

Datenquellen:

- Profilinformationen
- Fragebogen vor Pilotphase
- Tägliches Monitoring
- Fragebogen nach Pilotphase
- Feedbackbögen



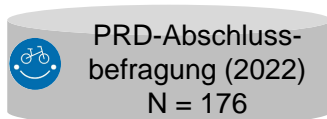
Tracking

Datenquellen:

- Pendeldistanz
- Pendeldauer
- Gefahrene Strecken

Ergänzung mit PendlerRatD-Bilanz

PendlerRatD-Abschlussbefragung*



PendlerRatD Studie 2022

Themenpunkte:

- Pendelsituation
- Umstiegsbereitschaft
- PendlerRatD-App
- Infrastruktur und Sicherheit

*Ergebnisse sind in gesonderten Berichten dargestellt

ABFRAGE STATUS QUO BEGINN UND ENDE PILOTPHASE



Beruf und Zufriedenheit

- Arbeitsmotivation
- Allgemeine Zufriedenheit mit sich selbst
- Aktuelle Zufriedenheit Pendeln
- Stresslevel
- Zufriedenheit
Fahrradinfrastruktur Arbeitgeber



Umwelt und Kosten

- Umweltbewusstsein allgemein
- Umweltbewusstsein
Fortbewegungsmittel (nur zu Beginn)
- Kostenbewusstsein
- Zeitbewusstsein



Fitness und Sport

- Fitnesslevel
- Zeit für Sport pro Woche (Min)
- Kosten für Sport pro Monat



Sicherheit und Einstellung

- Einstellung Radpendeln
- Einstellung Radfahren allgemein
- Sicherheitseinschätzung
Pendelstrecke



N-Beginn =
89



N-Ende =
82

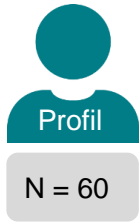
PROFILINFORMATIONEN, DAS TÄGLICHE MONITORING UND SEINE INHALTE



Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages



- Geschlecht
- Körpergröße
- Körpergewicht
- Beschäftigung in Tage/Woche
- Anzahl Pendeltage/Woche
- Flexible Arbeitszeit
- Hauptverkehrsmittel vor Pilotphase
- Dienstwagen
- Mobilitätskosten pro Monat
- Erstattung Mobilitätskosten durch Arbeitgeber

Tägliches Monitoring

Verkehrsmittel

- Grund für Nicht-Pendeln
- Genutztes Verkehrsmittel Pendelfahrt
- Grund Nicht-Nutzung des Rades

Zufriedenheit und Sicherheit

- Zufriedenheit mit Pendelfahrt
- Stresslevel während Pendelfahrt
- Sicherheitsgefühl während Pendelfahrt

Regelmäßiger Hinweis an alle App-Nutzer zum Ausfüllen des
tägliches Monitorings



N = 1.974

- Teil 1: Datenübersicht
- **Teil 2: Pendelverhalten gesamt**
- Teil 3: Pendelverhalten nach Standorten
- Teil 4: Vergleich Beginn Pilotphase – Ende Pilotphase
- Teil 5: Persönliches Feedback