Von der genauen Kenntnis der Kundenbedürfnisse zu verbesserten Angeboten im ÖPNV

Im derzeit laufenden EU-Förderprojekt „Klimafreundliche Mitarbeitermobilität“ identifizieren die Hochschule Ludwigshafen und Partner aus Unternehmen und öffentlichen Verwaltungen wichtige Stellhebel für eine verstärkte Nutzung klimafreundlicher Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg. Dabei wird auch ermittelt, auf welche Kundenbedürfnisse der ÖPNV zukünftig stärker eingehen muss.

Seit Oktober 2017 arbeiten das Institut für Management und Innovation der Hochschule Ludwigshafen und Praxispartner wie die Unternehmen BASF, AbbVie, Sparkasse Vorderpfalz und Technische Werke Ludwigshafen sowie die Verwaltungen der Stadt Ludwigshafen und des Rhein-Pfalz-Kreises, an der Analyse von Mobilitätsbedürfnissen von Tausenden Einpendlern in die Stadt Ludwigshafen. Dabei geht es um die Frage, welche effektiven Möglichkeiten sich anbieten, um klimafreundliche Mobilitätsoptionen wie den ÖPNV, aber auch die Radmobilität und Mitfahrkonzepte aus der Sicht von gewohnheitsmäßigen Pkw-Nutzern so attraktiv zu gestalten, dass ein dauerhafter Umstieg eines signifikanten Anteils möglich wird. Dadurch sollen Klimaschutzziele unterstützt, aber auch Verkehrsbelastungen im Ballungsgebiet reduziert werden.

Das Projekt wird durch den Europäischen Fonds für regionale Entwicklung (EFRE) gefördert und hat eine Laufzeit bis September 2019. Das Projekt profitiert weiterhin von einer starken Vernetzung mit verschiedenen strategischen Partnern, darunter unter anderem der Verkehrsverbund Rhein-Neckar, die DB Regio und die Rhein-Neckar-Verkehr GmbH.

Knapp 15.000 Teilnehmer bei Mobilitätsbefragungen von Arbeitnehmern

In Mitarbeiterbefragungen bei Projekt-Praxispartnern konnten differenzierte Daten zu den Mobilitätsgewohnheiten und -bedürfnissen der Beschäftigten erhoben werden. Fast 15.000 Teilnehmer sorgen dabei für eine breite Datenbasis und für eine gute Verallgemeinerbarkeit der Ergebnisse. Aktuell (Stand November 2018) sind die Erhebungen abgeschlossen und es werden Analysen zu den wichtigsten Stellhebeln für eine Steigerung der Attraktivität verschiedener klimafreundlicher Mobilitätsoptionen durchgeführt.

Autor:

Philipp Tachkov ist Diplom-Kaufmann und Projektleiter am Institut für Management und Innovation der Hochschule Ludwigshafen. Er ist dort insbesondere verantwortlich für den Schwerpunkt Nachhaltigkeitsmanagement und leitet unter anderem das EU-Förderprojekt „Klimafreundliche Mitarbeitermobilität“.
E-Mail: Philipp.Tachkov@hs-lu.de

Ein im Vergleich zu anderen Mobilitätsoptionen attraktiver ÖPNV – worauf kommt es an?

Verschiedene Rahmenbedingungen und Angebotsmerkmale wie u.a. Art und Ausgestaltung des Angebots, Kapazitäten, Tarifstrukturen und Bezahlmodelle, (Informations-) Services, Lösungen für die Kombination mit der Radmobilität und direkte Nutzungsanreize bestimmen die Attraktivität des ÖPNV im Vergleich zu anderen verfügbaren Mobilitätsalternativen (Bild 1). Einige dieser Merkmale liegen im Verantwortungsbereich der öffentlichen Hand, andere können auch effektiv durch Aktivitäten privater Arbeitgeber verbessert werden. Für eine stimmige Kombination von Maßnahmen müssen Planer und Entscheider auf beiden Seiten – öffentlich/kommunal und privat/aus Unternehmen – zusammenarbeiten und ihre Zielvorstellungen und Erkenntnisse teilen. Dieser Gedanke ist die Basis des Projekts, in dem jeweils mehrere Partner aus diesen Sektoren zusammenarbeiten.

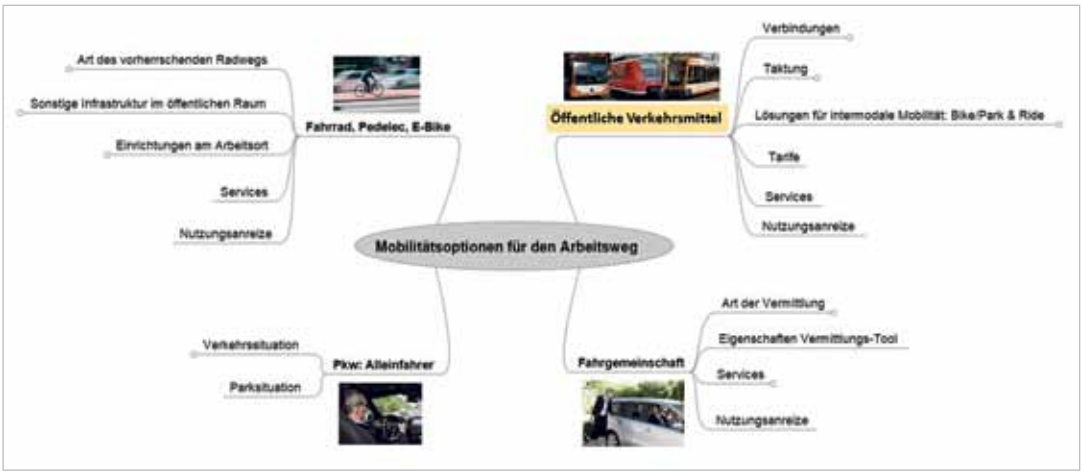

Bild 1. Wichtige Merkmale verschiedener Mobilitätsoptionen für den Arbeitsweg, Quelle: eigene Darstellung

Insbesondere in gut erschlossenen Ballungsgebieten haben Arbeitnehmer häufig gute Alternativen zum eigenen Auto – insbesondere durch den ÖPNV. So zeigte sich beispielsweise, dass die Mitarbeiter eines Untersuchungsstandorts, die als Pkw-Alleinfahrer zur Arbeit kommen, zu knapp 80% eine umstiegsfreie ÖPNV-Verbindung in die unmittelbare Nähe ihres Arbeitsorts haben. Trotz des guten Ausbaus stellt die Alternative ÖPNV offensichtlich häufig noch kein ausreichend attraktives Angebot in Relation zur gewohnten Alternative dar. An diesem Punkt setzt das Projekt mit seiner Hauptfragestellung an.

Den Kunden optimalen Nutzen bieten – Bestimmung effektiver Handlungsoptionen

Welche Merkmale in welcher konkreten Ausgestaltung üben den stärksten Einfluss darauf aus, dass bisherige Pkw-Alleinfahrer einer klimafreundlichen Alternative den Vorzug geben? Um dies herauszufinden, wurden in den Mitarbeiterbefragungen Simulationen der Verkehrsmittelwahl durchgeführt, in denen die Teilnehmer in unterschiedlichen Verkehrs- und Angebotsszenarien ihre Präferenz für ein Verkehrsmittel zum Ausdruck brachten. Die resultierenden Daten geben detailliert Auskunft über den „Wert“ diverser Maßnahmen in der Wahrnehmung der Arbeitnehmer. Zum einen kann bestimmt werden, welche „Pull-Faktoren“ in Form von Angebotsverbesserungen am ehesten geeignet sind, neue Kunden zu gewinnen, und in welcher Quantität Nachfragezugewinne möglich sind. Daneben wird aber auch die Wirkung von „Push-Faktoren“ betrachtet, die dem ÖPNV neue Nutzer bringen, indem die gewohnte Alternative an Attraktivität verliert. Dies ist bei Pkw-Nutzern insbesondere durch Zeitverlust in Rush hour-Staus der Fall. So zeigte sich in den Daten von fast 13.000 Pkw-Pendlern, dass moderate Verkehrsbehinderungen (ca. 15 Minuten zusätzliche Fahrtzeit) nur bei einem geringen Anteil zu einer Präferenz für Alternativen wie den ÖPNV führen. Anders sieht es bei erheblichen Verkehrsbehinderungen (ca. 30 Minuten zusätzliche Fahrtzeit) aus, in diesem Fall steigt die Zahl der gewohnheitsmäßigen Pkw-Pendler, die eine Präferenz für eine ÖPNV-Nutzung ausbilden, sprunghaft an. Eine 30-minütige Zusatzfahrzeit bedeutet für einen überwiegenden Anteil von 60-70% der befragten Pkw-Pendler mindestens eine Verdoppelung des Gewohnten. Dadurch verändert sich die Nutzen-Relation zur ÖPNV-Option grundlegend.

> >> Trotz des guten Ausbaus stellt die Alternative ÖPNV offensichtlich häufig noch kein ausreichend attraktives Angebot in Relation zur gewohnten Alternative dar <<

Umstiege im ÖPNV – Was wird auf dem Arbeitsweg akzeptiert?

Neben den Mobilitätsbedürfnissen wurde auch das momentane Mobilitätsverhalten untersucht. Denjenigen Arbeitnehmern, die überwiegend öffentliche Verkehrsmittel für den Arbeitsweg nutzen, wurde beispielsweise die Frage gestellt, wie viele Umstiege sie auf der gewohnten Strecke haben. In der über mehrere Untersuchungsstandorte

gemittelten Verteilung zeigt sich, dass Verbindungen mit bis zu einem Umstieg bereits 85% der Fälle abdecken (Bild 2). Mehr als ein Umstieg auf dem täglichen Arbeitsweg wird also nur von einem vergleichsweise geringen Teil der Beschäftigten akzeptiert.

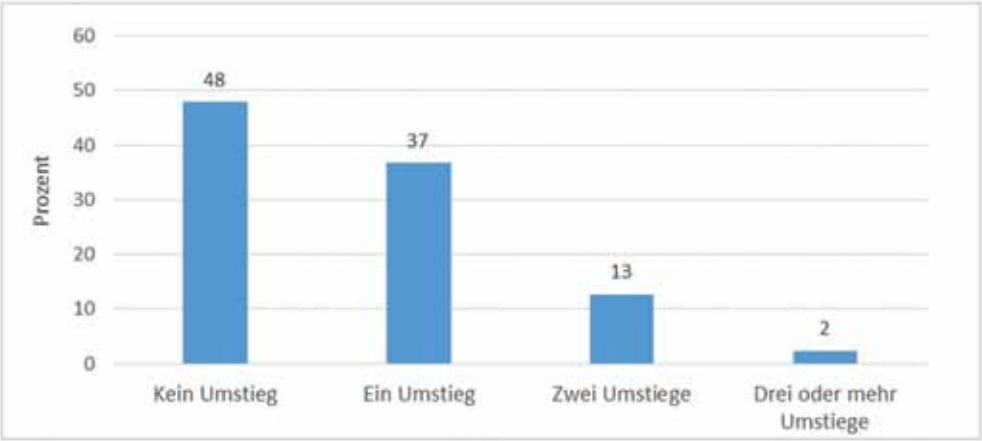

Bild 2. Umstiege von Arbeitnehmern in Ludwigshafen, die überwiegend den ÖPNV für den Arbeitsweg nutzen, n=1.225.
Quelle: eigene Darstellung

Schlechte Bedingungen auf der Straße - Chance für den ÖPNV

Da aufgrund von größeren Infrastrukturprojekten im Stadtgebiet in den kommenden Jahren in Ludwigshafen von einem besonders in Stoßzeiten erschwerten Verkehrsfluss ausgegangen werden muss, wurden gewohnheitsmäßige Pkw-Fahrer zu ihren Präferenzen für Alternativen befragt. Drei Viertel der Befragten, die sich generell einen Umstieg vorstellen können, sehen den ÖPNV als Alternative, weiterhin gibt es (im Vergleich zur aktuellen Nutzungshäufigkeit) mit 26% und 14% hohes Interesse an intermodalen Lösungen wie Park&Ride, aber auch Bike&Ride (Bild 3). Daneben spielt nur die (E-)Radmobilität in der Wahrnehmung der Pkw-Nutzer eine größere Rolle.

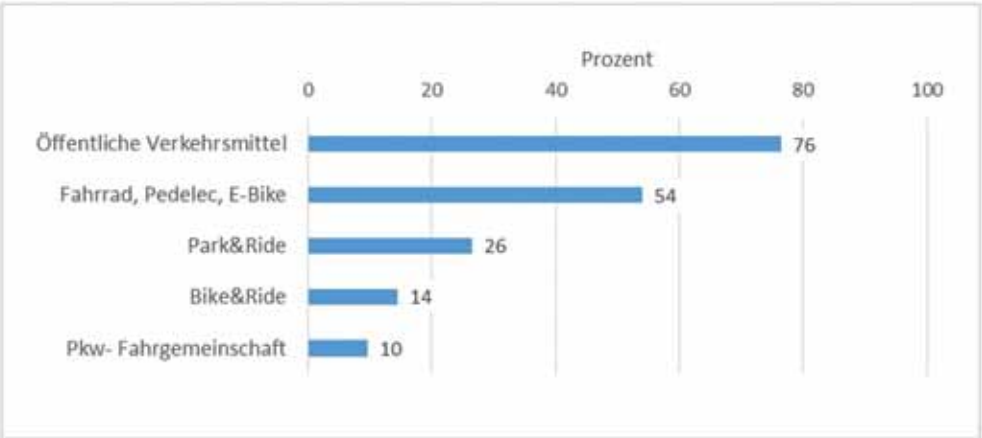

Bild 3. Interesse von Arbeitnehmern in Ludwigshafen, die überwiegend den Pkw nutzen, an Verkehrsmittelalternativen im Fall von Verkehrsbehinderungen, Mehrfachnennungen möglich, n=5.103.
Quelle: eigene Darstellung

Projekt „Klimafreundliche Mitarbeitermobilität" - Endergebnisse im Jahr 2019

Die breite Datengrundlage, die Berücksichtigung vieler Gestaltungsmöglichkeiten und die Zusammenarbeit mit namhaften Arbeitgebern und weiteren Partnern ermöglicht dem Projekt tiefgehende und auch auf andere Gebiete übertragbare Erkenntnisse zum arbeitswegbezogenen Mobilitätsverhalten, insbesondere auch in Bezug auf Ansatzpunkte für verbesserte Angebote im ÖPNV und eine höhere Attraktivität für bisherige Pkw-Nutzer. Zentrale Ergebnisse werden in einem Projektbericht veröffentlicht, der voraussichtlich im zweiten Quartal 2019 vorliegt. Die Resultate fließen weiterhin direkt in Planungen der beteiligten Unternehmen sowie der Stadt Ludwigshafen und des Rhein-Pfalz-Kreises ein. Aktuelle Entwicklungen können auf der Projekt-Website https://imi.hs-lu.de/projekte/klimafreundliche-mitarbeitermobilitaet.html nachverfolgt werden.

>> Mehr als ein Umstieg auf dem täglichen Arbeitsweg wird also nur von einem vergleichsweise geringen Teil der Beschäftigten akzeptiert <<