
PendlerRatD „Umdenken – Umsteigen – Mitradeln“: Vorgehen und Ergebnisse eines Projekts zur Förderung des Fahrradpendleranteils

Jana Heimel*, Isabell Balzer, Benedikt Krams

Siehe AutorInnenangaben

Abstract

Das Forschungsprojekt „PendlerRatD“ verfolgt das Ziel, motorisierte Berufspendler*innen zum Umstieg auf das Fahrrad zu bewegen. Der Bewusstseinswandel steht dabei im Vordergrund. Unterstützt wird dieser Wandel durch eine native App mit einem Bonus- und Challengesystem. Damit können Arbeitgeber gezielt Anreize zum täglichen Pendeln mit dem Fahrrad setzen. Dieser Artikel stellt das Vorgehen im Projekt sowie ausgewählte Studienergebnisse dar.

Schlagwörter / Keywords:

Fahrrad, Pendeln, Bewusstseinswandel, Anreize, nachhaltige Mobilität

1. Einführung

In Deutschland werden insgesamt ca. 11 % der Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt (vgl. Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2022, S. 14). Für den Großteil der Wege wird ein motorisiertes Verkehrsmittel gewählt. So entfallen 57 % aller zurückgelegten Wege auf das Auto. Im ländlichen Raum wird das Auto für 70 % der Wege genutzt (vgl. Nobis & Kuhnimhof, 2018, S. 3-4).

Dies gilt nicht nur für Freizeitfahrten oder den Weg zum Einkaufen. Auch Pendelstrecken werden zu großen Teilen mit motorisierten Verkehrsmitteln wie Autos und Motorrädern absolviert. Die SINUS Umfrage 2021 zeigt, dass der Anteil der Fahrradpendler, die regelmäßig (also mindestens ein paar Mal pro Woche) mit dem Rad zur Arbeit pendeln bei ca. 22 % liegt (vgl. Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH, 2021, S. 111).

Aktuelle weltpolitische Geschehnisse wie die Corona-Pandemie und die Energiekrise tragen zur Einstellungsverbesserung gegenüber dem Fahrrad bei. So geben 25 % der Befragten der SINUS Umfrage 2021 an, häufiger mit dem Fahrrad zu fahren als vor der Corona-Pandemie (vgl. Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH, 2021, S. 7).

Zwar ist das Fahrrad das Fortbewegungsmittel mit dem höchsten Wachstumspotenzial und verdeutlicht damit die Relevanz der aktiven Ansprache und Motivation potentieller Fahrradfahrer. Dennoch ist der Trend hin zum Fahrrad kein Selbstläufer. So hat sich die Bundesregierung zum Ziel gesetzt, Deutschland bis 2030 zum Fahrradpendlerland auszubauen und das Fahrrad als „Verkehrsmittel der Wahl“ für den Arbeitsweg zu etablieren (Bundesministerium für Digitales und Verkehr, 2022, S. 63). Hierfür wurden bereits im Nationalen Radverkehrsplan (NRVP) 2020 die ersten Weichen gestellt und im Rahmen dessen das Projekt „PendlerRatD“ durchgeführt. Es zeigt, wie es gelingen kann, von überzeugten Autopendlern Hemmnisse abzubauen und sie zum Umstieg auf das Fahrrad zu motivieren.

2. Über das Projekt „PendlerRatD“

PendlerRatD wird durch das Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) und Partnern aus der Wirtschaft (u.a. Dieter Schwarz Stiftung, Landesbank Baden-Württemberg, Bosch e-Bike Systems, AOK Heilbronn-Franken und IBES Baugrundinstitut GmbH) gefördert. Es wurde 2018 ins Leben gerufen und bis 2021 zunächst in den Regionen Stuttgart und

*Korrespondierende(r) Autor(in):

E-Mail: info@pendlerratd.de

Heilbronn durchgeführt. Aufgrund der vielversprechenden Projektergebnisse erfolgt eine Anschlussfinanzierung von 2022 bis Juni 2024 unter anderem zur Erzielung einer überregionalen Etablierung sowie Verstärkung des Projektes.

PendlerRatD verfolgt einen Multi-Stakeholder-Ansatz, bei dem sowohl Fahrrad- als auch Autofahrerverbände/-vereine, Unternehmen diverser Branchen (u.a. Automobilzulieferer), Anbieter des öffentlichen Personen(nah)verkehrs sowie Städte und Kommunen als Projektpartner aktiv bei der Realisierung der Projektziele unterstützen. Sie leisten einen wesentlichen Beitrag bei der Konzeption der Mobilitätsbefragung und deren Streuung innerhalb ihrer Organisation, der Rekrutierung von Testpersonen, der Koordination und Durchführung von Pilotphasen sowie der Entwicklung der PendlerRatD-App. Zudem unterstützen sie durch die Bereitstellung von Boni für teilnehmende Testradler.

Übergeordnetes Projektziel von PendlerRatD ist es, motorisierte Berufspendler zum Wechsel auf nachhaltige Alternativen zu motivieren. Das Projekt beinhaltet eine forschungs- und technologiebasierte Informations- und Kommunikationskampagne zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und Sicherung nachhaltiger Mobilität. Entgegen gängiger Forschungspraxis stellt PendlerRatD damit nicht explizit auf die Optimierung der Infrastruktur als vielmehr auf

3. Methodische Aufbau

3.1 Mehrstufiges Vorgehen

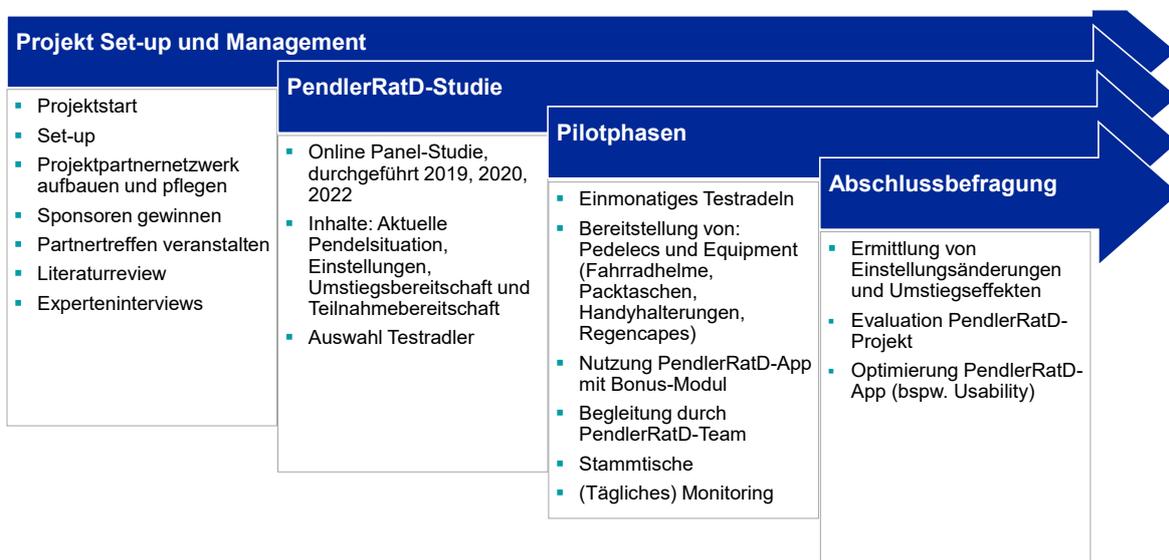
Bei der Umsetzung des PendlerRatD-Projektes kommt ein mehrstufiges Vorgehen mit folgenden Phasen zum Einsatz: 1. Projekt Set-up (mit Literaturreview, Experteninterviews etc.), 2. PendlerRatD-Studie, 3. Pilotphasen (u.a. mit Testradeln, Testung der PendlerRatD-Plattform & -App und Fokusgruppengesprächen) sowie 4. einer abschließenden Evaluation (siehe Abbildung 1). Diese werden im Folgenden kurz skizziert, wobei der Fokus hier auf der Mobilitätsbefragung (der „PendlerRatD-Studie“) und der Pilotphasen, dem Testradeln, liegt.

3.2 Konzeption und Inhalte der PendlerRatD-Studie

Auf Basis einer umfassenden Literaturrecherche kombiniert mit Experteninterviews erfolgte die Konzeptionierung der PendlerRatD-Studie. Bei der PendlerRatD-Studie handelt es sich um eine wiederkehrende schriftliche Datenerhebung in Form einer Online-Befragung.

Die Inhalte der Studien basieren zu einem Großteil auf Fragestellungen existierender Studien (bspw. MiD, SINUS) und wurden um spezifische Arbeitgeberanforderungen von den Projektpartnern ergänzt und auf das Pendelverhalten hin angepasst.

Abbildung 1: Vorgehen im Projekt "PendlerRatD"



den Bewusstseinswandel von Individuen ab. Im Rahmen des Projektes wird eine App entwickelt, die Transparenz über die Vorteile des Pendelns mit dem Fahrrad schafft und zugleich durch spielerische Ansätze Anreize zum Fahrradpendeln setzt.

Neben Inhalten die aktuelle Pendelsituation und die Einstellung zum Pendeln betreffend, wird in der Umfrage die favorisierte Verkehrsmittelwahl untersucht. Zudem dient die Befragung der Identifikation von Probanden, den „Testradlern“, für die Pilotphasen. Studienteilnehmer wurden nach ihrem Interesse an der Teilnahme in einer Pilotphase befragt und konnten sich so auf die Interessentenliste potenzieller Testradler einschreiben.

3.3 Vorgehen in den Pilotphasen

Die im Rahmen der PendlerRatD-Studie identifizierten potenziellen Testradler wurden zu einer Pilotphase eingeladen. Es handelt sich dabei um eine einmonatige Testphase, in der den Teilnehmenden (einstige autofahrende Berufspendler) ein Pedelec mit entsprechendem (Fahrrad-)Zubehör (wie bspw. Packtaschen, Handyhalterung, Regencapes, Putz- und Reparatursets) zur Verfügung gestellt wird. Final wurden 21 solcher Pilotphasen mit insgesamt 634 Testradlern an 12 verschiedenen Standorten zumeist in Süddeutschland durchgeführt.

Während einer Pilotphase sind die Testradler angehalten, die PendlerRatD-App mit Tracking- und Bonusmodul zu verproben. Das Trackingmodul ermöglicht es den Radlern ihre gefahrenen Strecken aufzuzeichnen. Auf diese Weise werden Fahrten und Kilometer gesammelt, welche im Bonusmodul in Boni, wie bspw. ein Kantinenessen oder ein Fahrradhelm, eingetauscht werden können. Feedback zu den Entwicklungsständen der App wird per E-Mail und Telefoninterviews gesammelt.

Die Testradler werden während der Pilotphase intensiv sowohl seitens des PendlerRatD-Projektteams, des (Fahrrad-)Mobilitätsmanagers des Arbeitgebers und den Paten begleitet. Paten, die sogenannten „Eigenradler“, pendeln bereits seit geraumer Zeit mit dem Rad zur Arbeit und stehen den Testradlern als Ansprechpartner zur Verfügung.

Das PendlerRatD-Team steht „Nine-to-five“ den Testradlern telefonisch und per Mail als Ansprechpartner zur Verfügung. Beantwortet werden beispielsweise Fragen die App betreffend, Fragen zu Unsicherheiten bei Unfällen/Schäden/Diebstählen etc. Feedback die Infrastruktur beim Arbeitgeber aber auch die Kommune betreffend wird aufgenommen. Das PendlerRatD-Team organisiert für jede Pilotgruppe Stammtische, bei denen Testradler ihre Erfahrungen teilen und sich untereinander austauschen können. Ferner erforscht das Team das sogenannte Monitoring: Über kurze tägliche Befragungen werden das Stresslevel während der Pendelfahrt oder Gründe gegen die Nutzung des Fahrrads für Pendelfahrten abgefragt.

Am Ende der Pilotphasen werden im Rahmen einer Abschlussbefragung Einstellungsänderungen eruiert und Umstiegseffekte ermittelt. Auf diese Weise ist eine Gesamtevaluation des Projektes möglich.

4. Ergebnisdarstellung

4.1 Datengrundlage der PendlerRatD-Studie

Die PendlerRatD-Studie ist eine Panel-Studie, die bereits zum dritten Mal in Unterstützung mit dem

Projektpartnernetzwerk durchgeführt wurde. Die Stichprobe umfasst in 2019 2.785, in 2020 1.285 und in 2022 4.372 Teilnehmer. Der nachfolgende Abschnitt fokussiert auf die Ergebnisdarstellung der jüngsten Erhebung in 2022.¹ Sie fand im Zeitraum von März bis September 2022 statt und wurde mittels Onlinebefragung durchgeführt.

4.2 Datengrundlage der Pilotphasen

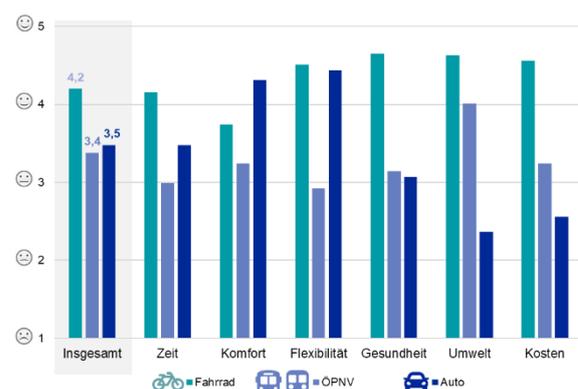
Im Rahmen von der bisherigen Projektlaufzeit wurden 21 Pilotphasen in Esslingen, Stuttgart, Heilbronn, Ludwigshafen, Neustadt an der Weinstraße, Frankfurt am Main, Neckarsulm, Forchheim, Augsburg und Regensburg mit 634 Radlern durchgeführt. Davon 514 mit Leihrad (e-Bike) und 120 mit eigenem Rad. Die im Folgenden dargestellten Ergebnisse basieren auf den in 2022 veranstalteten Pilotphasen. Diese fanden zwischen April und Oktober 2022 in acht verschiedenen Städten statt. Insgesamt nahmen 222 Testradler daran teil, 41 mit dem eigenen Rad und 181 mit einem Leihrad.

4.3 Ergebnisse der PendlerRatD-Studie 2022

Die Studienergebnisse zeigen, dass Fahrradpendler die zufriedensten Pendler sind (siehe Abbildung 2).

Nebst Vorteilen die Umwelt, Gesundheit und Kosten betreffend wissen Radfahrer auch die zeitliche Taktung und Flexibilität mehr zu schätzen als andere Verkehrsteilnehmer. Lediglich hinsichtlich des Komforts schneidet das Auto besser ab als das Fahrrad.

Abbildung 2: Zufriedenheit von Pendlern mit ihrem Verkehrsmittel (N = 3.690), eigene Darstellung

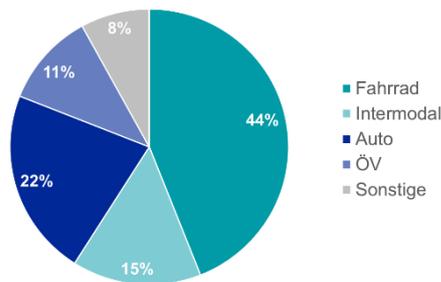


Das Fahrrad ist das favorisierte Verkehrsmittel bei den Befragten. Abbildung 3 zeigt, dass nicht nur Fahrradfahrer am liebsten mit dem Rad pendeln möchten. 44 % der Autopendler würden ebenfalls lieber mit dem Fahrrad zur Arbeit pendeln (vgl. Reidl, 2022). Lediglich bei intermodalen Pendlern (Antwortkategorie „Kombination Pendler“) teilt sich das Fahrrad den

¹ Für alle drei Datenerhebungen liegen Ergebnisberichte vor, die unter <https://pendlerratd.com/studienbericht/> abgerufen werden können.

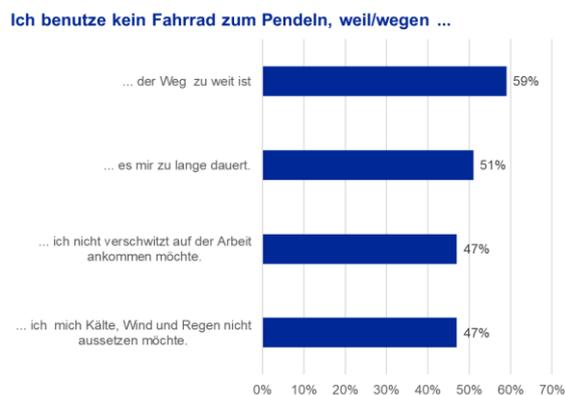
ersten Platz mit der Kombination verschiedener Verkehrsmittel. Insgesamt belegt intermodales Pendeln den zweiten Platz. Jedoch gibt es deutliche Unterschiede zwischen den Pendelgruppen. So belegt intermodales Pendeln bei Autofahrern und ÖPNV-Pendlern lediglich Platz drei, sie ziehen ihr bisheriges Verkehrsmittel vor.

Abbildung 3: Bevorzugtes Verkehrsmittel nach Hauptverkehrsmittel 2022 (N=3.676), eigene Darstellung



Obwohl die Mehrheit der Befragten am liebsten mit dem Fahrrad pendeln möchte, existieren verschiedene Gründe gegen die Nutzung des Rades. Für 59 % der Befragten ist der Weg zu weit und 51 % der Befragten geben an, dass es ihnen zu lange dauert. An dritter Stelle stehen die Bedürfnisse, nicht verschwitzt am Arbeitsplatz anzukommen (47 %) und sich Kälte, Wind und Regen auszusetzen (46 %) (siehe Abbildung). Die Studienteilnehmer geben zudem an, dass Pendeln einfach und unkompliziert funktionieren soll, sie flexibel sein können und schnellstmöglich ans Ziel gelangen wollen.

Abbildung 4: Hinderungsgründe für das Pendeln mit dem Fahrrad (N = 2.099), eigene Darstellung



4.4 Ergebnisse der Pilotphasen 2022

PendlerRatD möchte diese Hemmnisse während der Pilotphasen abbauen und aufzeigen, wie flexibel und schnell man mit dem Fahrrad am Arbeitsplatz sein kann. Speziell zur Überwindung weiter Wege

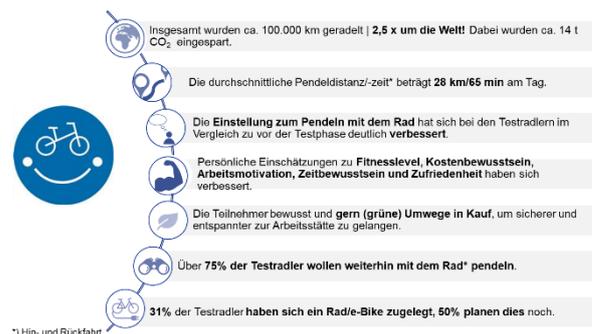
bieten sich e-Bikes und Pedelecs an, was die PendlerRatD-Studie 2020 verdeutlicht (vgl. Brinkmann, 2021). Im Durchschnitt absolvierten die Testradler mit den e-Bikes eine einfache Pendeldistanz von 17 km. Die psychologische Hemmschwelle bei „Bio-Radpendlern“ hingegen liegt im Durchschnitt bei eher 9 km (vgl. Heimel, 2019, S. 6, 2020, S. 5; Brinkmann, 2021).

Nach den Pilotphasen bestätigen die Testradler, dass sich ihre Einstellung zum Fahrradpendeln deutlich verbessert hat. Viele geben an, das Testradeln als Möglichkeit des Ausprobierens wahrgenommen zu haben, bei dem sie austesten können, ob sie die Distanzen tatsächlich (regelmäßig) überwinden können. Die native PendlerRatD-App mit ihrem Bonusmodul trägt dazu bei, dass sich Testradler auch an Schlechtwettertagen für das Fahrrad entscheiden.

Außerdem berichten die einstigen Autofahrer von einer Verbesserung ihrer Fitness, ihrer Arbeitsmotivation und ihrer Zufriedenheit mit dem Pendeln. Sofern während der Pilotphasen das Rad nicht genutzt wurde, lag es zumeist an unpassenden Wegeketten.

Der Erfolg des Vorgehens bei PendlerRatD manifestiert sich in den finalen Umstiegseffekten. Vorläufige Ergebnisse (mit Daten bis August 2022) zeigen, dass mehr als 70 % der Testradler nach den Pilotphasen weiterhin mit dem Fahrrad pendeln möchten. Dafür haben sich beispielsweise bereits 12 % der Testradler ein e-Bike und 32 % ein konventionelles Fahrrad zugelegt. Die aktuellen Ergebnisse aus 2022 bestätigen Ergebnisse aus den Vorjahren, bei denen Umstiegseffekte von 85% erzielt wurden. Abbildung gibt eine Übersicht über die wesentlichen Ergebnisse der Pilotphasen mit einstigen Autofahrern.

Abbildung 5: Wesentliche Ergebnisse der PendlerRatD-Pilotphasen



5. Fazit und Ausblick

Der Beitrag liefert einen Überblick über das Vorgehen und die Ergebnisse des PendlerRatD-Projektes. Das mehrstufige Vorgehen mit Einbezug von Arbeitgebern ermöglicht eine umfassende Bewertung der Potenziale für regelmäßiges Pendeln mit dem Fahrrad und die Ausgestaltung potenzieller Anreiz- und Motivationssysteme. Die PendlerRatD-Studie zeigt das Potenzial des Fahrrades als Verkehrsmittel zum

Pendeln im Gegensatz zu motorisierten Verkehrsmitteln auf. Insgesamt stellt das Fahrrad das favorisierte Verkehrsmittel dar. Mehr als 40 % der Autofahrenden gibt an, die Pendelfahrten am liebsten mit dem Fahrrad absolvieren zu wollen.

Einmonatige Testphasen ermöglichen den Teilnehmenden ohne finanzielle Risiken ihre Erfahrungen beim Fahrradpendeln zu sammeln und individuell zu bewerten. Speziell die Möglichkeit des Ausprobierens wird von den Testpersonen als sehr positiv bewertet, was sich wiederum in der Umstiegsbereitschaft niederschlägt. Die Mehrheit der Testradler möchte auch nach der Pilotphase weiterhin mit dem Fahrrad pendeln. PendlerRatD sorgt somit für einen Bewusstseinswandel bei den Individuen. Ihre Einstellung gegen über dem Fahrrad als Pendelfahrzeug hat sich durch die Teilnahme am Projekt verändert. Die Studienteilnehmer stehen dem Fahrrad positiver gegenüber.

Arbeitgeber nehmen eine Schlüsselrolle bei diesem Umstieg ein. So sollten Arbeitgeber ihre Mitarbeiter gezielt auf nachhaltige Mobilitätsangebote hinweisen und diese entsprechend fördern. Zudem trägt der Arbeitgeber durch die Einrichtung von fahrradfreundlicher Infrastruktur, wie bspw. ausreichend Stellplätzen und e-Bike-Ladestationen, aktiv zum Wandel bei.

Zudem trägt die PendlerRatD-App, im Speziellen das Bonusmodul mit seinen Boni und Gutscheinen, maßgeblich zur Motivation der Nutzung des Fahrrades bei. Arbeitgeber erhalten so die Möglichkeit ihre Mitarbeitenden beim Umstieg auf nachhaltige Mobilitätsformen zu unterstützen.

Limitierungen im Projekt sind hinsichtlich des Panels anzuführen. Es handelt sich bei den Studienteilnehmenden hauptsächlich um Mitarbeitende von Unternehmen und Organisationen, die aktiv Informationskampagnen für das Projekt betrieben haben. Es kann daher nicht von einer zwangsläufigen Repräsentativität ausgegangen werden.

Nichtsdestotrotz weisen die Ergebnisse von PendlerRatD eine wissenschaftliche, aber auch hohe praktische Relevanz auf. Die Durchführung von insgesamt drei Mobilitätsbefragungen und Pilotphasen in variierenden Städten, die alle ähnliche Ergebnisse hervorbringen, verdeutlicht die Aussagekraft und den Realitätsgehalt der Ergebnisse.

Weitere Studien und Pilotphasen sowie die Etablierung des Projektes an verschiedenen Standorten soll zukünftig zu weiteren Erkenntnissen und zur Bestätigung der Ergebnisse führen. Darüber hinaus soll die PendlerRatD-App kontinuierlich weiterentwickelt werden. Sie soll künftig ein Ticketing-Modul enthalten, welches zum Vereinfachten intermodalen Pendeln beiträgt.

Das Vorgehen im PendlerRatD-Projekt, über die kostenlose Bereitstellung von Pedelecs und die Be-

reitstellung der PendlerRatD-App, Hemmnisse abzubauen und Anreize zu setzen erweist sich insgesamt als zielführend, um den Wechsel zu nachhaltiger Mobilität voranzutreiben und Lust aufs Fahrrad als Pendelfahrzeug zu machen (vgl. Reidl, 2022). Schlussendlich zeigt sich, dass Appetit machen sich lohnt.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass ein Umstieg zu nachhaltigen Mobilitätsformen einfach zu erreichen ist, indem man die Zugangsmöglichkeiten dazu erleichtert. Das beinhaltet die Reduktion von Hemmnissen, das Appetitmachen durch Verprobungen innerhalb von Testphasen, Darbietung von Möglichkeiten, das Setzen von Anreizen. Auch die Schaffung von Transparenz über Vorteile des Fahrradfahrens hat sich im Projekt durch Entwicklung einer PendlerRatD-Bilanz als wesentlicher Hebel für den Umstieg auf das Fahrrad bestätigt.

Literatur

Brinkmann, T. (2022) Darum steigen diese Pendler aufs Fahrrad um [Online], Verfügbar unter <https://www.spiegel.de/auto/e-bike-statt-auto-darum-steigen-diese-pendler-aufs-fahrrad-um-af234b48-6860-4542-9928-e9cfd0ee317>.

Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV) (2022) Nationaler Radverkehrsplan 3.0: Fahrradland Deutschland 2030 [Online], Berlin. Verfügbar unter https://zukunft-radverkehr.bmvi.de/bmvi/de/home/file/fileId/421/name/Nationaler%20Radverkehrsplan%203.0/BMDV_Deutsch_barrierefrei.pdf.

Heimel, J. (2019) PendlerRatD-Studie 2019: Ergebnisbericht [Online], Verfügbar unter https://pendler-ratd.com/wp-content/uploads/2020/07/2019_PendlerRatD_Studie_Ergebnisbericht_final.pdf.

Heimel, J. (2020) PendlerRatD-Studie 2020: Ergebnisbericht [Online], Verfügbar unter <https://pendler-ratd.com/wp-content/uploads/2021/10/pendler-ratd-studie-2020-ergebnisbericht.pdf>.

Nobis, C. & Kuhnimhof, T. (2018) Mobilität in Deutschland - MiD: Ergebnisbericht (Studie von infas, DLR, IVT und infas 360) [Online], Bonn, Berlin, Verfügbar unter http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2017_Ergebnisbericht.pdf.

Reidl, A. (2021) Wie aus Autofahrern Radfahrer werden [Online], Verfügbar unter <https://www.zeit.de/mobilitaet/2021-12/radfahren-verkehrswende-auto-pendler-rad>.

Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH (2021) Fahrrad-Monitor Deutschland 2021 [Online], Verfügbar unter <https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/StV/fahrrad-monitor-2021.pdf?blob=publicationFile>.

AutorInnenangaben

Prof. Dr. Jana Heibel
Forschungsprofessorin, Projektleiterin PendlerRatD
Fakultät für International Business, Hochschule
Heilbronn, Max-Planck-Str. 39, 74081 Heilbronn

E-Mail: jana.heibel@hpendlerratd.de

Isabell Balzer
Wissenschaftliche Mitarbeiterin
Fakultät für International Business, Hochschule
Heilbronn, Max-Planck-Str. 39, 740801 Heilbronn

E-Mail: info@pendlerratd.de

Dr. Benedikt Krams
Managing Partner
Match Rider UG
Ziegelhäuser Landstraße 39, 69120 Heidelberg

E-Mail: benedikt.krams@hs-heilbronn.de