

Gemeinde Poing

MITARBEITERBEFRAGUNG

15. Januar 2020

-Text und Abbildungen-



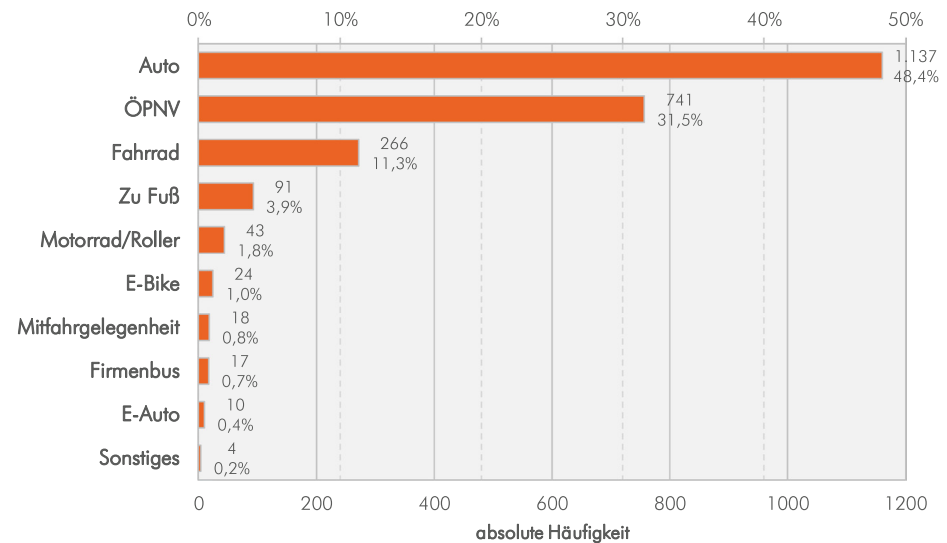
PLANUNGSGESELLSCHAFT

STADT-LAND-VERKEHR GmbH

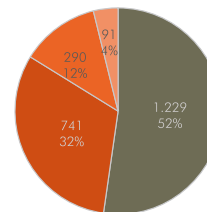
Josephspitalstraße 7 – 80331 München

post@pslv.de – www.pslv.de

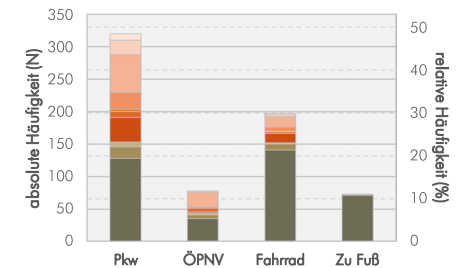
Mit welchem Verkehrsmittel kommen Sie zur Arbeit?



Modal Split aller Befragten



Verkehrsmittelwahl nach Wohnorten im Radeinzugsgebiet



Inhalt

- 1 Ausgangslage
- 2 Auswertung der Ergebnisse
 - 2.1 Soziodemographische Merkmale
 - 2.2 Univariate Auswertung
 - 2.3 Kontingenzanalyse
- 3 Zusammenfassung und Empfehlung

Abbildungsverzeichnis

- Abb. 1: Geschlecht
- Abb. 2: Altersgruppe
- Abb. 3: Beschäftigungsverhältnis
- Abb. 4: Mit welchem Verkehrsmittel kommen Sie zur Arbeit?
- Abb. 5: Wie oft fahren Sie mit diesem Verkehrsmittel zur Arbeit?
- Abb. 6: Fahren Sie alleine oder in Begleitung zur Arbeit?
- Abb. 7: Wie lang ist ihr Anfahrtsweg?
- Abb. 8: Herkunft Mitarbeiter
- Abb. 9: Herkunft der Befragten (≥ 5 Personen pro Gemeinde)
- Abb. 10: Arbeitsbeginn und Arbeitsende
- Abb. 11: Aspekte für einen Arbeitsweg ohne Auto
- Abb. 12: Gründe, warum auf das Auto nicht verzichtet werden kann
- Abb. 13: Verkehrsmittelwahl nach Beschäftigungsverhältnis
- Abb. 14: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht
- Abb. 15: Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppe
- Abb. 16: Pkw-Nutzung nach Fahrzeuginsassen
- Abb. 17: Verkehrsmittelwahl nach Länge des Anfahrtswegs zur Arbeit
- Abb. 18: Verkehrsmittelwahl nach Wohnorten im Radeinzugsgebiet
- Abb. 19: Wohnorte im Radeinzugsgebiet nach Verkehrsmittelwahl nach ausgewählten Wohnorten
- Abb. 20: Verkehrsmittelwahl nach Wohnorten mit direktem S-Bahnanschluss an S2
- Abb. 21: Wohnorte mit direktem S-Bahnanschluss an S2 nach Verkehrsmittelwahl
- Abb. 22: Verkehrsmittelwahl nach Münchener Stadtteilen
- Abb. 23: Münchener Stadtteile nach Verkehrsmittelwahl
- Abb. 24: Verkehrsmittelwahl nach Arbeitszeiten
- Abb. 25: Verkehrsmittelwahl nach Aspekten für einen Arbeitsweg ohne Auto
- Abb. 26: Modal Split aller Befragten
- Abb. 27: Modal Split der aus Poing stammenden Befragten

1 Ausgangslage

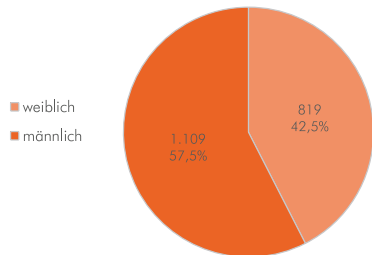
Im Zeitraum zwischen 22.07. und 12.08.2019 wurde in Poinger Betrieben eine Mitarbeiterbefragung mittels Fragebogen durchgeführt. Insgesamt wurden etwa 120 Firmen und Einrichtungen mit fünf und mehr Mitarbeitern, die in Poing ortsansässig sind, angeschrieben. Theoretisch wurden somit ca. 7.500 Mitarbeiter erreicht. Zurückgeschickt wurden 1.990 auswertbare Fragebögen, was einer Rücklaufquote von ca. 27% entspricht. Dieser Stichprobenumfang bildet einen guten Querschnitt und ermöglicht repräsentative Aussagen. Der Fragebogen ist als Anhang beigefügt.

Bei den nachfolgenden Auswertungen wird immer von den gültigen Angaben (= Stichprobenumfang N) ausgegangen. Befragte, die bei manchen Kriterien keine Angaben machten, werden hier nicht weiter berücksichtigt. Da es sich zum Teil auch um Mehrfachantworten handelte kann der Stichprobenumfang auch größer als 1.990 sein.

2 Auswertung der Ergebnisse

2.1 Soziodemographische Merkmale

Abb. 1: Geschlecht
(N=1.928)



Zu Abb. 1:
Der Anteil der Befragten Männer überwiegt etwas im Gegensatz zu dem der Frauen.

Zu Abb. 2:

Die Altersgruppe zwischen 31 und 45 Jahren ist am stärksten vertreten, gefolgt von den 46-55- und 18-30-Jährigen. Die Altersgruppe ab 65 (Rentenalter) sowie die unter 18-Jährigen (u.a. Azubis) sind jeweils nur schwach vertreten.

Abb. 2: Altersgruppe
(N=1.942)

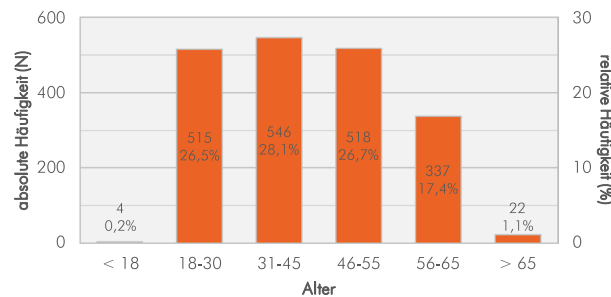
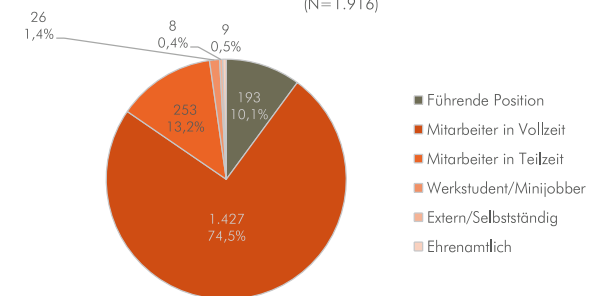


Abb. 3: Beschäftigungsverhältnis
(N=1.916)



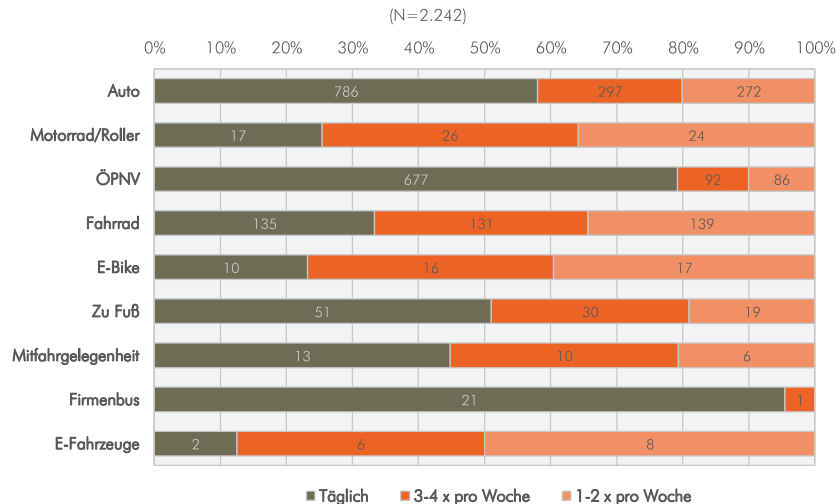
Zu Abb. 3:
Zu etwa 3/4 sind die meisten Befragten Mitarbeiter in Vollzeit. Werkstudenten/Minijobber, extern Angestellte und Ehrenamtliche Mitarbeiter bilden insgesamt eine Minorität.

2.1 Lineare Auswertung

Zu Abb. 4:

Das Auto ist mit großer Mehrheit das meist gewählte Verkehrsmittel für den Arbeitsweg. Der ÖPNV (öffentlicher Personennahverkehr) wird vom zweitgrößten Anteil genutzt, was auf die gute S-Bahnanbindung in Poing zurückzuführen ist. Auch wenn mit dem Fahrrad bereits deutlich weniger Befragte zur Arbeit kommen, bildet dieses den drittgrößten Sektor, gefolgt von „Zu Fuß“ mit einer nochmals deutlich geringeren Anzahl. Obwohl der Pkw-Anteil sehr hoch ist, nutzen nur sehr wenige eine Mitfahrgelegenheit.

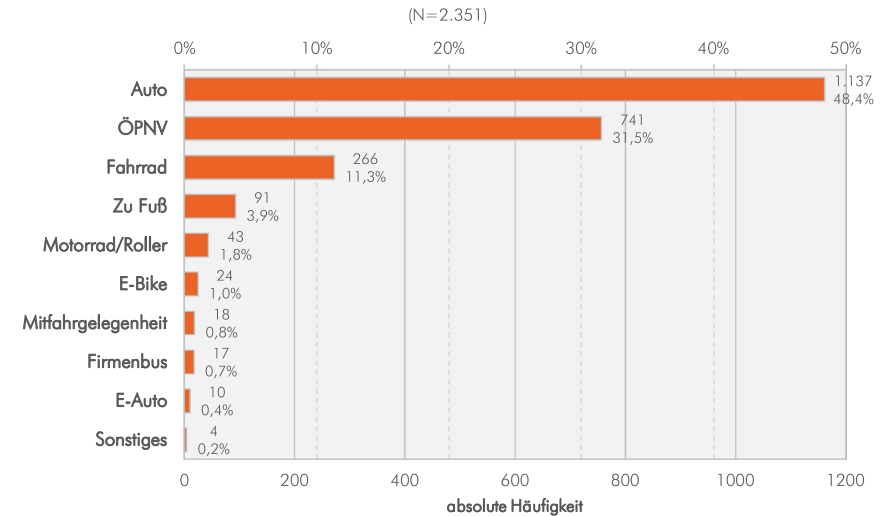
Abb. 5: Wie oft fahren Sie mit diesem Verkehrsmittel zur Arbeit?



Zu Abb. 6:

Der überwiegende Anteil der Mitarbeiter fährt alleine zur Arbeit. Der geringe Anteil an Fahrgemeinschaften spiegelt sich in der niedrigen Anzahl der Mitfahrgelegenheit bei der Verkehrsmittelwahl wider (vgl. Abb. 4).

Abb. 4: Mit welchem Verkehrsmittel kommen Sie zur Arbeit?



Zu Abb. 5:

Personen, die mit dem Firmenbus fahren, nutzen diesen annähernd alle täglich. Auch der ÖPNV und der Pkw werden überwiegend täglich genutzt. Bei Fahrzeugen, die mehr von der Witterung abhängig sind, wie dem Roller, Fahrrad etc. variiert die Nutzungshäufigkeit stark und wird häufig auch nur 1-2-mal pro Woche genutzt. Das E-Fahrzeug kommt am seltensten zum täglichen Gebrauch.

Abb. 6: Fahren Sie alleine oder in Begleitung zur Arbeit?

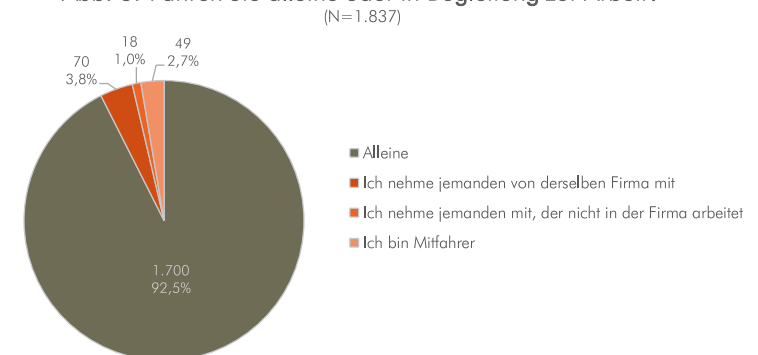
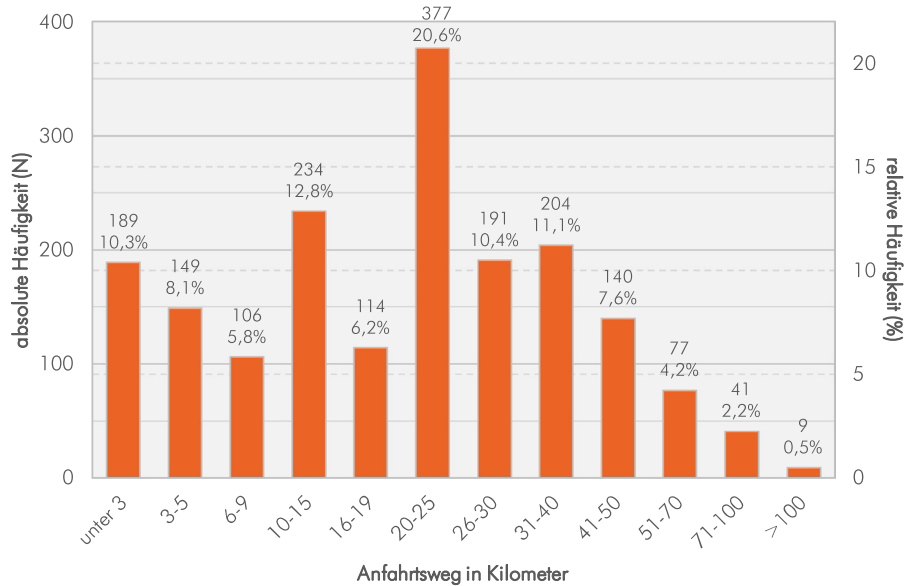


Abb. 7: Wie lang ist ihr Anfahrtsweg?

(N=1.831)



Zu Abb. 7:

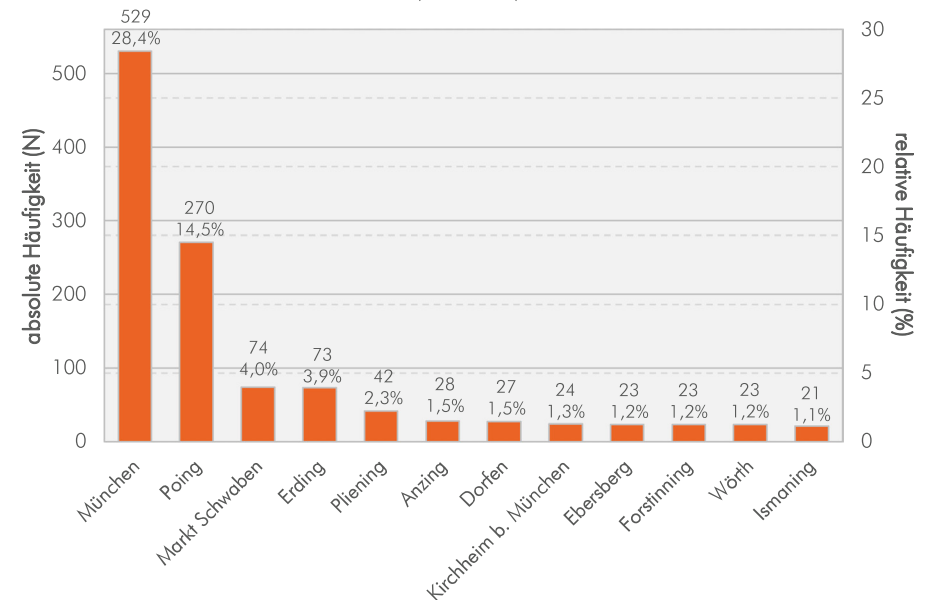
Die meisten Mitarbeiter haben einen Anfahrtsweg von 20-25 Kilometer. Bei insgesamt etwas weniger als der Hälfte der Befragten liegt der Anfahrtsweg bei unter 20 Kilometer, ca. 1/3 der Befragten müssen 26 Kilometer und weiter zur Arbeit fahren.

Zu Abb. 8 und 9:

Die nebenstehende Grafik sowie die Karte auf der nächsten Seite zeigen die Herkunft der Befragten. Auf der Kartendarstellung wurden ausschließlich Orte berücksichtigt, aus denen fünf oder mehr Einpendler stammen. Die nebenstehende Grafik zeigt die zwölf größten Einzugsgebiete. Weit aus die meisten Befragten kommen aus München, ein weiterer Großteil stammt aus Poing selbst.

Abb. 8: Herkunft Mitarbeiter

(N=1.157)



Zu Abb. 10:

Die untenstehende Grafik zu den Arbeitszeiten zeigt, dass der Hauptanteil der Befragten zwischen 6:00 und 8:00 Uhr morgens die Arbeit antritt. Das Arbeitsende ist etwas breiter verteilt, wobei sich der Großteil zwischen 16:00 und 17:00 Uhr konzentriert. Die Spitze um 14:15 Uhr (sowohl Arbeitsbeginn als auch Arbeitsende) lässt auf einen großen Anteil an Schichtarbeitern schließen.

Abb. 10: Arbeitsbeginn und Arbeitsende
(N=1.886)

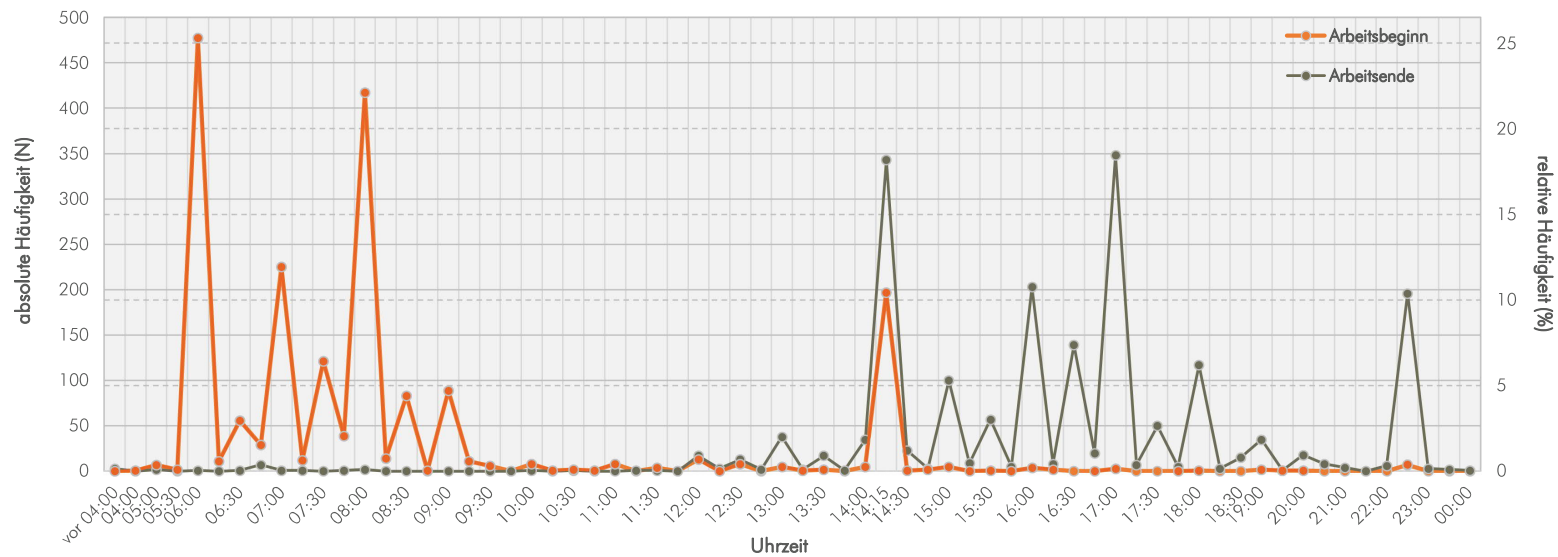


Abb. 11: Aspekte für einen Arbeitsweg ohne Auto

(N=2.155)

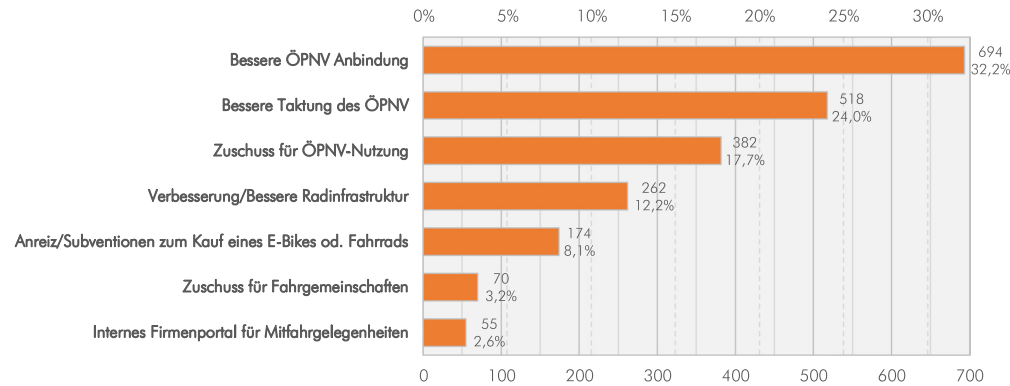
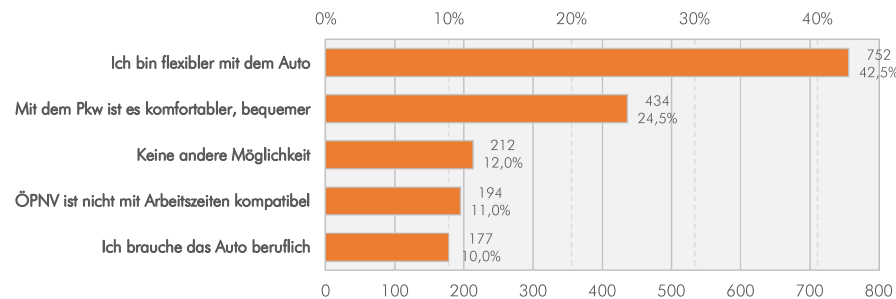


Abb. 12: Gründe, warum auf das Auto nicht verzichtet werden kann

(N=1.769)



Zu Abb. 11 und 12:

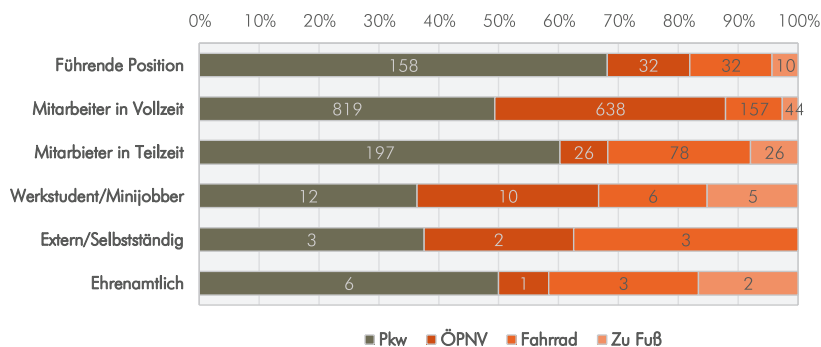
Aspekte, die für einen Arbeitsweg ohne Auto in Frage kommen würden, betreffen vor allem den ÖPNV (bessere Anbindung und Taktung, ÖPNV-Zuschuss). Fahrgemeinschaften bzw. Mitfahrgelegenheiten spielen eine eher untergeordnete Rolle, was darauf schließen lässt, dass die Befragten eher flexibel sein möchten und sich nicht nach anderen Personen richten müssen. Dies spiegelt sich auch in den Gründen, warum auf das Auto nicht verzichtet werden kann, wider. Der Grund „Ich bin flexibler mit dem Auto“ ist die meist gewählte Antwort. Dahingegen sind Personen, die keine andere Möglichkeit haben, das Auto beruflich brauchen oder aufgrund der Arbeitszeiten nicht mit dem ÖPNV fahren können weniger stark vertreten.

2.3 Kontingenzanalyse

Aus verkehrsplanerischen Sicht spielt nur die Art des Verkehrsmittels (Pkw, ÖPNV, Fahrrad oder zu Fuß) und nicht der jeweilige Fahrzeugtyp (E-Auto, Auto, E-Bike, Fahrrad etc.) eine Rolle, weshalb für die nachkommenden Auswertungen folgende übergeordnete Kategorien gebildet wurden:

- **Pkw:** Auto, E-Auto, Motorrad/Roller, Mitfahrgelegenheit, Firmenbus, Sonstiges;
- **ÖPNV:** ÖPNV;
- **Fahrrad:** Fahrrad, E-Bike;
- **Zu Fuß:** Zu Fuß.

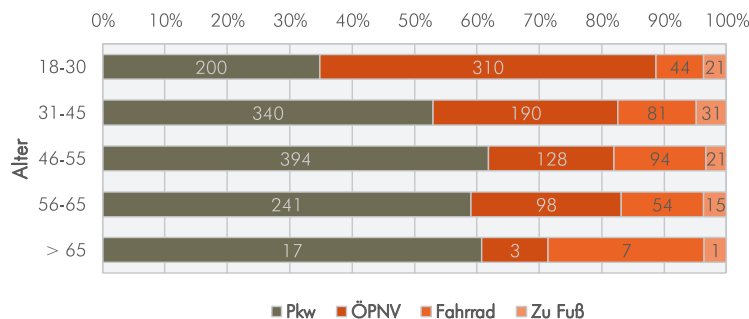
Abb. 13: Verkehrsmittelwahl nach Beschäftigungsverhältnis (N=2.270)



Zu Abb. 13:

Bei der Differenzierung der Verkehrsmittelwahl nach dem Beschäftigungsverhältnis wird deutlich, dass der Pkw-Anteil bei Führenden Positionen insgesamt am größten ist. Dies kann eventuell dem geschuldet sein, dass diese Personen oft in Besitz eines Firmenwagens sind. Auch bei Mitarbeitern in Teilzeit nimmt der Pkw den größten Anteil ein, was wahrscheinlich auch auf eine höhere Flexibilität zurückzuführen ist. Bei Mitarbeitern in Vollzeit ist der ÖPNV-Anteil relativ gut ausgeprägt, bei extern Angestellten bzw. Selbständigen der Radanteil.

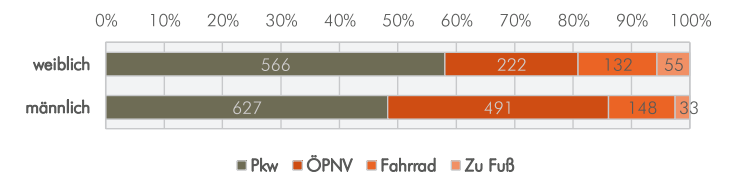
Abb. 15: Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppe (N=2.297)



Zu Abb. 14:

Frauen bevorzugen gegenüber den Männern den Pkw. Dem hingegen nutzen Männer gegenüber den Frauen häufiger den ÖPNV.

Abb. 14: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht (N=2.274)



Zu Abb. 15:

Die Altersgruppe zwischen 18 und 30 nutzt größtenteils den ÖPNV. Alle anderen Altersgruppen nutzen bevorzugt den Pkw für den Arbeitsweg. Der Radfahreranteil ist bei den Personen ab 65 Jahren am höchsten. Zu Fuß gehen die meisten Befragten zwischen 31 und 45 Jahren. Die Altersgruppe unter 18 Jahren wurde aufgrund der geringen Stichprobenanzahl (N=7) und somit geringen Aussagekraft in der Auswertung nicht weiter berücksichtigt.

Zu Abb. 16:

Da die Frage nach der Anzahl der Fahrzeuginsassen bzw. nach Mitfahrern nur beim Pkw eine Rolle spielt, wurde die Auswertung der Verkehrsmittelwahl nach Fahrzeuginsassen auf diesen beschränkt. Dabei wird ersichtlich, dass von einer großen Mehrheit der Pkw alleine genutzt wird. Der geringe Anteil an Fahrgemeinschaften spiegelt sich in der niedrigen Anzahl der Mitfahrgelegenheit bei der Verkehrsmittelwahl wider (vgl. Abb. 4).

Abb. 16: Pkw-Nutzung nach Fahrzeuginsassen

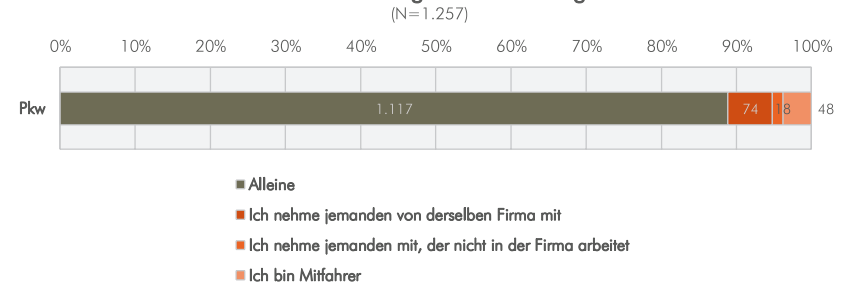
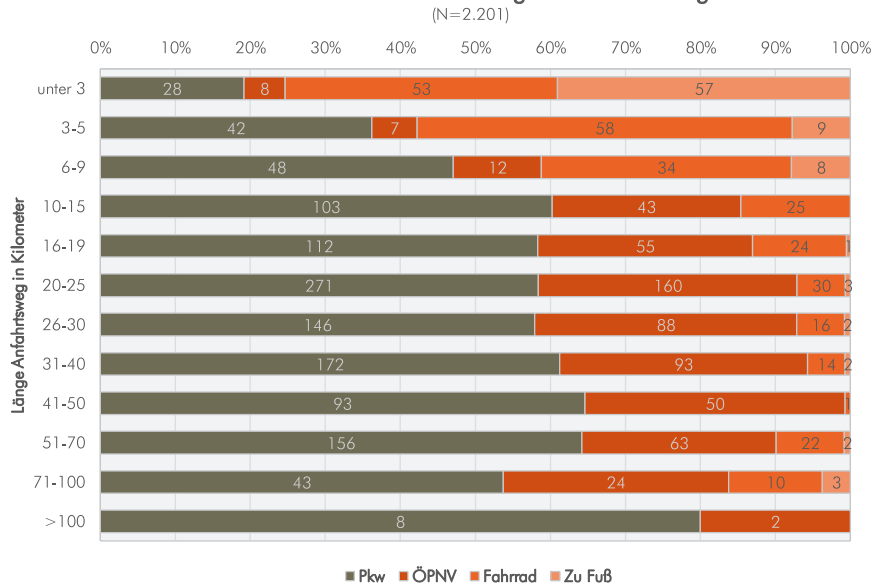


Abb. 17: Verkehrsmittelwahl nach Länge des Anfahrtswegs zur Arbeit



Zu Abb. 17:

Bei der Differenzierung der Verkehrsmittelwahl nach der Länge des Anfahrtswegs zur Arbeit wird deutlich, dass der Pkw ab einer Distanz von zehn Kilometern an Bedeutung zunimmt. Zwischen zehn bis 70 Kilometer bewegt sich der Anteil an Pkw-Fahrern jeweils um ca. 2/3. Ab einer Entfernung von ca. 26 Kilometern kann davon ausgegangen werden, dass es sich bei den Angaben „Fahrrad“ oder „Zu Fuß“ entweder um ein Missverständnis handelt oder in Kombination mit dem ÖPNV genutzt wird. Ausnahmen, die eine längere Strecke als 25 Kilometer mit dem Fahrrad zurück legen, sind durchaus denkbar, bilden jedoch wahrscheinlich eher eine Minderheit. Für einen Anfahrtsweg unter zehn Kilometer wird häufiger das Fahrrad genutzt oder zu Fuß gegangen als der Pkw.

Für die Verkehrsmittelwahl differenziert nach der Herkunft wurde nach drei verschiedenen Wohnorttypen unterschieden. Zum einen wurden die Nachbargemeinden von Poing herausgefiltert, von wo aus die Strecke zum Arbeitsplatz potenziell mit dem Rad zurückgelegt werden kann (Typ I). Zum anderen wurden Wohnorte außerhalb von München zusammengestellt, welche direkt über die S-Bahn S2 mit Poing verbunden sind (Typ II). Münchener Bewohner wurden nochmals extra spezifiziert, da der ÖPNV in München generell sehr gut ausgebaut ist (Typ III).

Zu Abb. 18 und 19:

Beim potenziellen Radeinzugsgebiet (Typ I) wird deutlich, dass auch hier der Pkw das meist gewählte Verkehrsmittel ist. Obwohl der prozentuale Anteil der Poinger Pkw-Fahrer im Vergleich zu den Nachbargemeinden am geringsten ist, ist dieser in Relation zu den Radlern noch verhältnismäßig hoch, vor allem in Anbetracht dessen, dass die Distanzen innerhalb von Poing (einschließlich Grub) alle unter ca. sieben Kilometern liegen.

Abb. 18: Verkehrsmittelwahl nach Wohnorten im Radeinzugsgebiet (N=668)

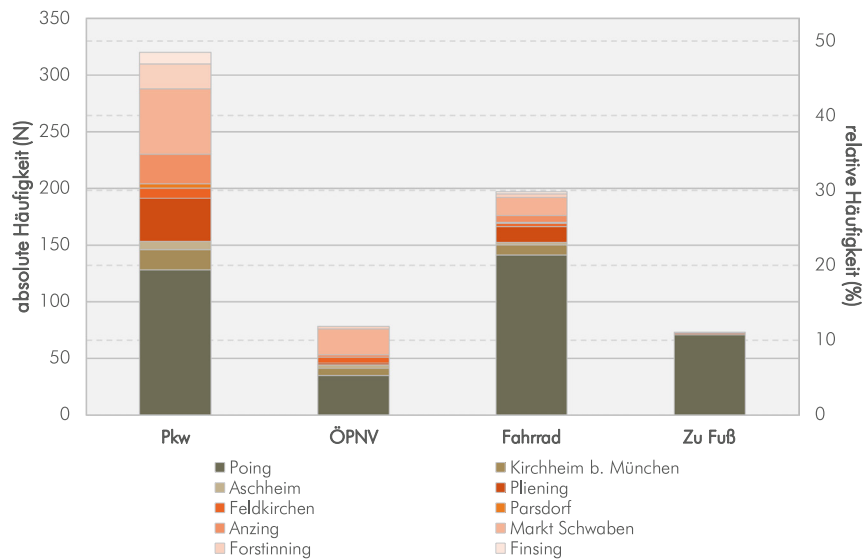
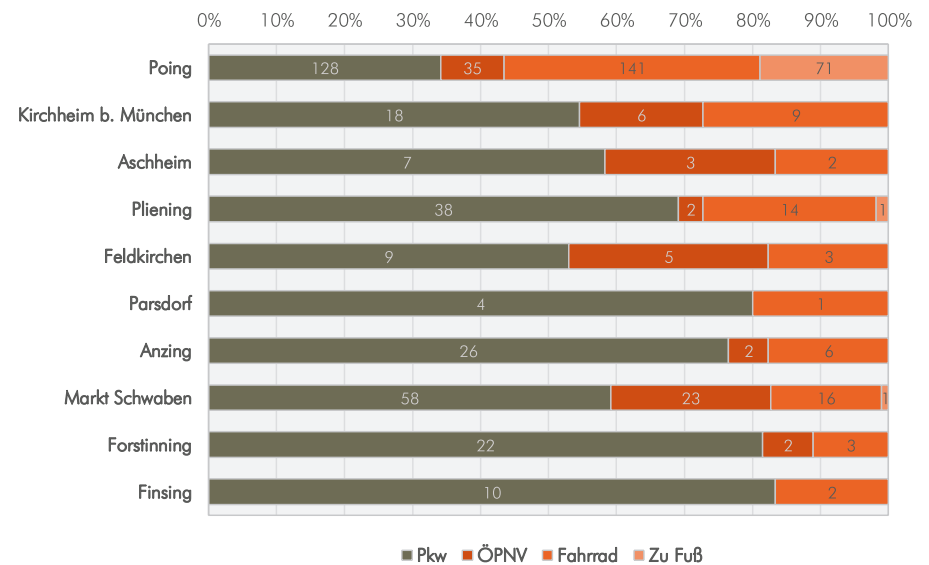


Abb. 19: Wohnorte im Radeinzugsgebiet nach Verkehrsmittelwahl nach ausgewählten Wohnorten (N=668)



Zu Abb. 20 und 21:

Nicht allen S-Bahnstationen bzw. Orten mit direktem Anschluss (Typ II) konnten Teilnehmer der Befragung zugeordnet werden. So gibt es an den S-Bahnhalten Hebertshausen, Viehkirchen-Esterhofen, Bachern, Schwabhausen, Niederroth, Arnbach, Erdweg und Kleinberghofen keine Einpendler nach Poing. Markt Indersdorf wurde nur einmal genannt, weshalb auch dieses in der Auswertung nicht weiter berücksichtigt wird. Damit ist ein beachtliches Einzugsgebiet mit guter und direkter ÖPNV-Anbindung im Poinger Arbeitsmarkt nicht vertreten.

Trotz der guten öffentlichen Anbindung ist der ÖPNV nur der drittgrößte Sektor als Verkehrsmittel für den Arbeitsweg. Differenziert nach den einzelnen Orten nutzen in Petershausen und Altomünster alle Einpendler den ÖPNV, bei jeweils nur drei Nennungen sollte dieses Ergebnis jedoch nicht überinterpretiert werden. Auch in Röhrmoos und Karlsfeld ist der ÖPNV-Anteil verhältnismäßig hoch. Sehr gering fällt der Anteil in Kirchheim bei München bzw. Heimstetten aus, sowie in Poing selbst. Für die Poinger bietet sich jedoch beispielsweise das Rad als Verkehrsmittel besser an als der ÖPNV.

Abb. 20: Verkehrsmittelwahl nach Wohnorten mit direktem S-Bahnanschluss an S2 (N=675)

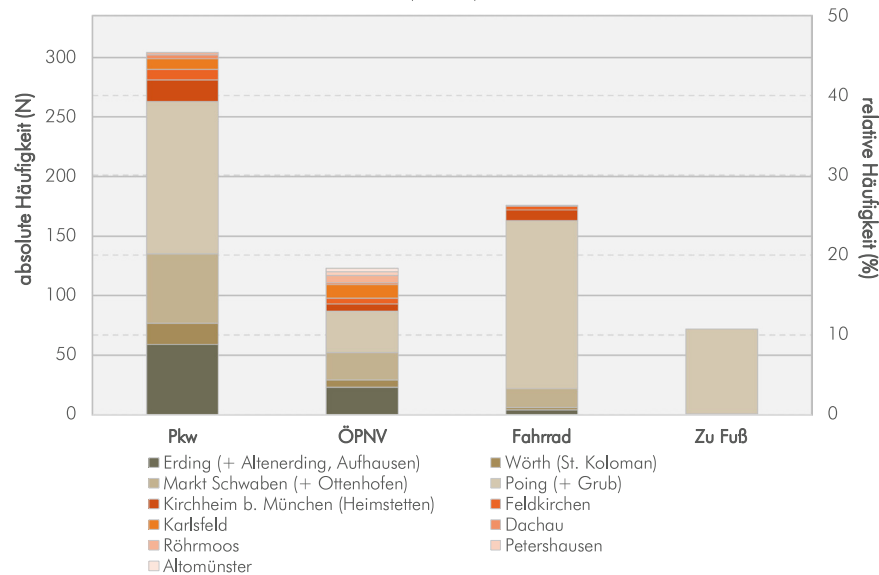
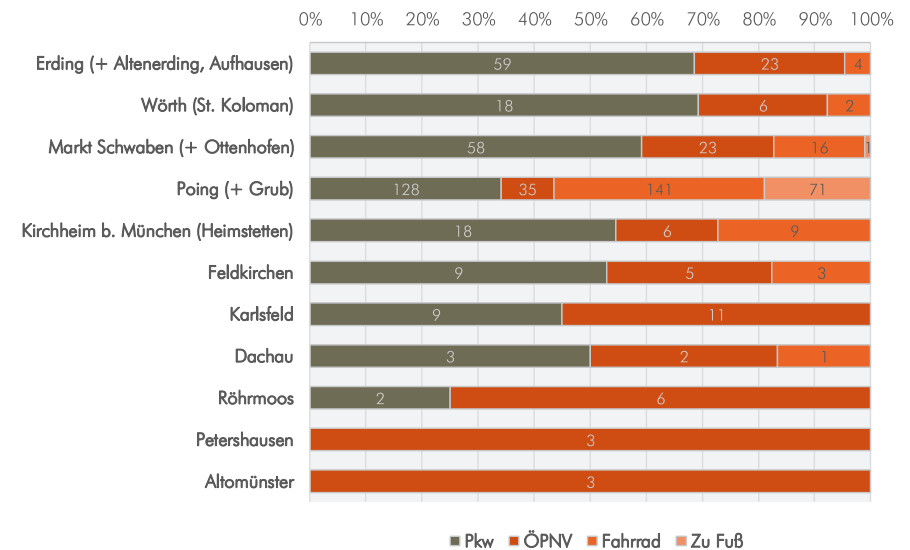


Abb. 21: Wohnorte mit direktem S-Bahnanschluss an S2 nach Verkehrsmittelwahl (N=675)



Zu Abb. 22 und 23:

Der ÖPNV-Anteil ist bei den Münchenern (Typ III) insgesamt am höchsten, dennoch ist auch hier der Pkw-Anteil noch verhältnismäßig hoch. Auffällig ist, dass der Pkw-Anteil vor allem bei den zu Poing naheliegenden Münchener Stadtteilen überdurchschnittlich hoch ist. Dieser liegt bei nahezu allen Stadtteilen rechts der Isar über dem der weiter entfernten Gebiete Münchens (mit Ausnahme des Münchener Nordens).

Abb. 22: Verkehrsmittelwahl nach Münchener Stadtteilen

(N=563)

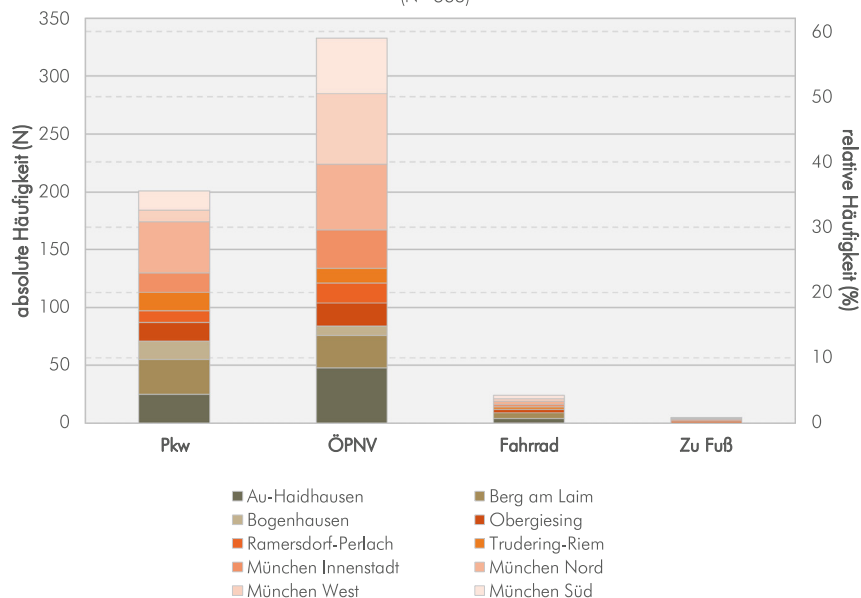
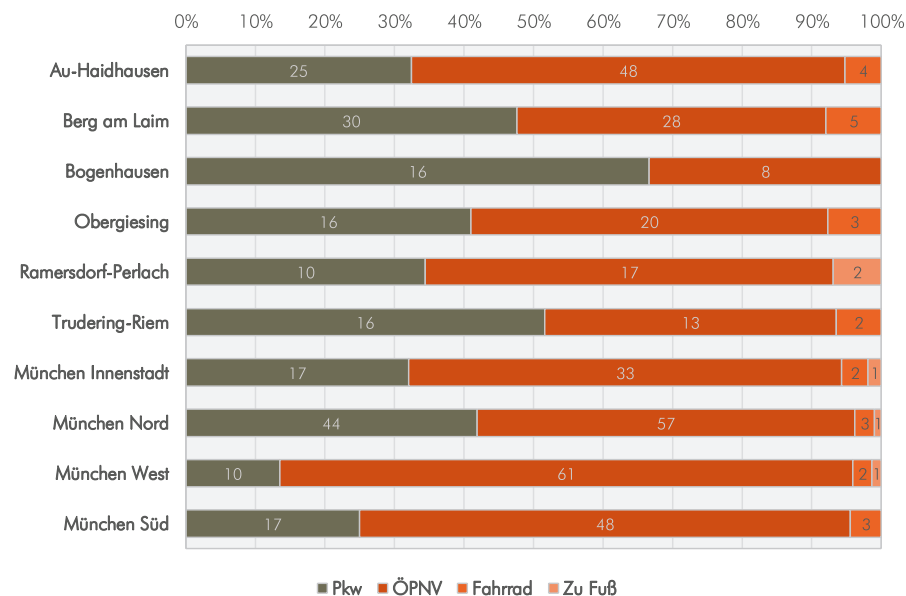


Abb. 23: Münchener Stadtteile nach Verkehrsmittelwahl

(N=563)



Zu Abb. 24:

Um das Verkehrsaufkommen zu den Stoßzeiten von Arbeitsbeginn und Arbeitsende ermitteln zu können, wurden die Spitzenzeiten (vgl. Abb. 10) mit der Wahl des Verkehrsmittels gekreuzt. Das Ergebnis liefert ein recht homogenes Bild. Für die Arbeitszeiten von 7:00, 8:00, 16:00 und 17:00 Uhr wird der Pkw bevorzugt. Es kann davon ausgegangen werden, dass es sich hierbei für Arbeitsbeginn und Arbeitsende (z.B. 7:00 und 16:00 Uhr) um dieselben Personen handelt. Auffällig hoch ist der Anteil der ÖPNV-Nutzer der (schätzungsweise) Schichtarbeiter (14:15, 22:30 und z.T. auch 6:00 Uhr).

Abb. 24: Verkehrsmittelwahl nach Arbeitszeiten

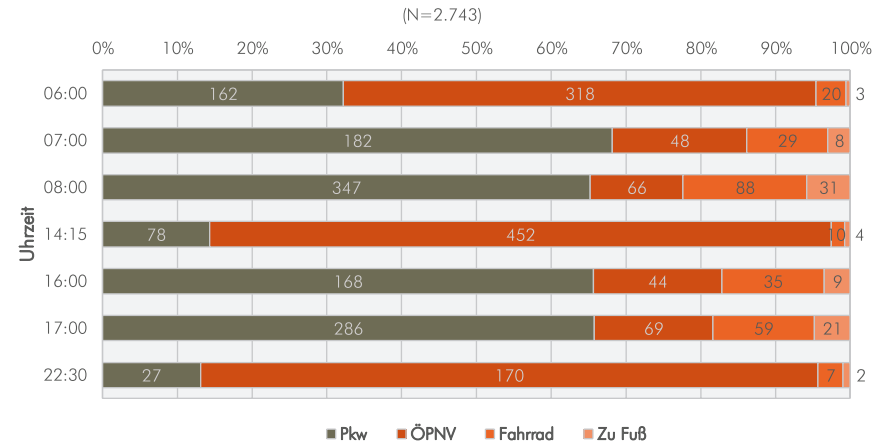
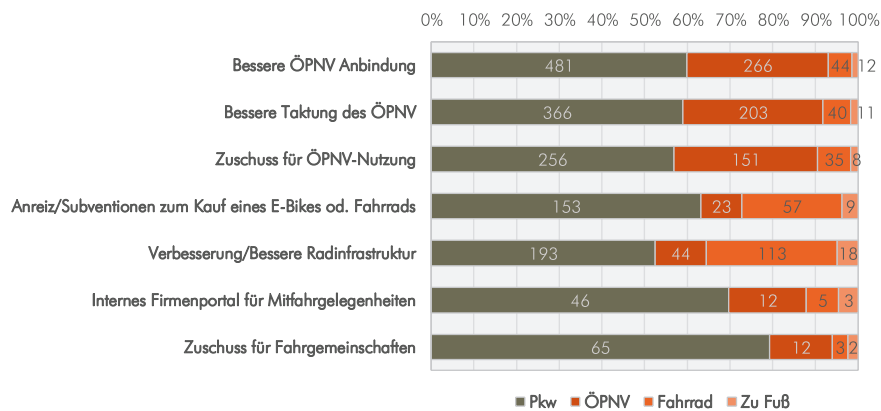


Abb. 25: Verkehrsmittelwahl nach Aspekten für einen Arbeitsweg

ohne Auto

(N=2.631)



Zu Abb. 25:

Bei der Frage nach Aspekten für einen Arbeitsweg ohne Auto ist auffällig, dass eine Korrelation zwischen der Wahl des Verkehrsmittels und dem jeweiligen Besserungswunsch besteht. So wünscht sich beispielsweise ein relativ hoher Anteil an Radfahrern eine Verbesserung der Radinfrastruktur oder ein Großteil an ÖPNV-Nutzern eine Verbesserung im ÖPNV. Der Anteil der Pkw-Fahrer ist bei den Aspekten „Internes Firmenportal für Mitfahrgelegenheiten“ und „Zuschuss für Fahrgemeinschaften“ am höchsten.

3 Zusammenfassung und Empfehlung

Es besteht großes Potenzial, das Verkehrsaufkommen, das durch arbeitende Personen in Poing entsteht, umorganisieren zu können bzw. den Modal Split zu verändern. Das größte Potenzial liegt in der Verlagerung vom Pkw auf das Rad, wovon an erster Stelle die Poinger selbst betroffen sind (vgl. Abb. 26 und 27).

Abb. 26: Modal Split aller Befragten

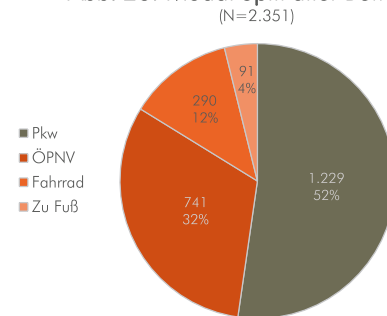
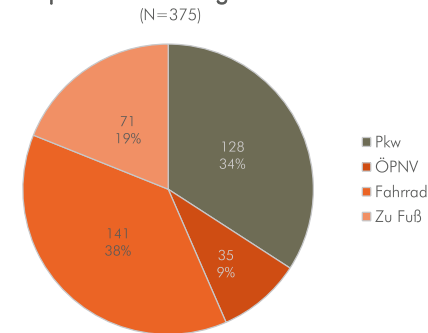


Abb. 27: Modal Split der aus Poing stammenden Befragten



Dafür wären jedoch dementsprechende Maßnahmen seitens der Gemeinde und der Firmen vonnöten. Ohne ansprechende Radverkehrsinfrastruktur wird kaum eine Steigerung des Radfahreranteils erzielt werden können. Firmen müssten sich dafür einsetzen, dass vor ihren Betrieben ausreichend ansprechende und sichere Radabstellmöglichkeiten (z.B. mit Überdachung, abschließbare Fahrradboxen etc.) und weitere Infrastruktur für Radfahrer (z.B. Duschen) vorhanden sind. Aufgabe der Gemeinde wäre es, eine Radwegeinfrastruktur herzustellen und diese entsprechend Instand zu halten. Im Gemeindegebiet sollte ein lückenloses Radwegenetz, auch abseits der Haupttrouten, vorhanden sein, das den Mindeststandards entspricht (z.B. ausreichend breite Radwege, Querungshilfen, Schutzstreifen etc.). Aber auch in den Nachbargemeinden (siehe Abb. 18 und 19) gibt es noch ein erhebliches Verlagerungspotenzial vom Pkw auf das Rad. Vor allem für Bewohner der angrenzenden Gemeinden Kirchheim oder Feldkirchen kann der Arbeitsweg z.B. nach Grub kürzer sein als der der Poinger. Folglich ist es wichtig, dass auch eine überörtliche Radwegeinfrastruktur ausgebaut bzw. attraktiver gestaltet wird. Der Gemeinde wird daher empfohlen, den potenziellen bzw. angedachten Korridor der Radschnellverbindung von München (Riem) nach Markt Schwaben zu fördern um eine möglichst schnelle Umsetzung voranzutreiben.

Gemeinde oder Firmen haben nur wenig Einfluss auf eine Änderung des ÖPNV (v.a. hinsichtlich Takt, Betriebszeiten etc.), da die S-Bahn der Deutschen Bahn und dem Münchener Verkehrsverbund untergeordnet ist. Firmen können jedoch selbst Anreize schaffen, um ihren Arbeitern die Nutzung des ÖPNV anstelle des Pkw attraktiver zu machen. Beispielsweise ist eine interne Pendlerpauschale für Nicht-Autofahrer denkbar oder ein Zuschuss zum ÖPNV-Ticket. Auch Fahrgemeinschaften können firmenintern oder firmenübergreifend gefördert werden, zum Beispiel über eine Fahrgemeinschafts-Börse.



Liebe Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter,

die Gemeinde Poing hat die Planungsgesellschaft Stadt-Land-Verkehr aus München beauftragt aktuelle Verkehrsdaten als Planungsgrundlage zur Beantwortung zahlreicher Orts- und Verkehrsthemen zu erheben. Im Zuge dessen soll auch das betriebliche Mobilitätsverhalten untersucht werden. Hierfür benötigen wir Ihre Mithilfe!

Die Befragung erfolgt absolut vertraulich und anonym, es können keinerlei Rückschlüsse auf die befragten Personen gezogen werden. Nach der Auswertung werden die Fragebögen vernichtet.

Der Erfolg der Befragung hängt von der Teilnahme jeder/s Einzelnen ab. Nehmen Sie deswegen bitte zahlreich daran teil.

1. Mit welchem Verkehrsmittel kommen Sie in der Regel zur Arbeit? (Mehrfachantwort möglich)

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Auto | <input type="checkbox"/> E-Bike |
| <input type="checkbox"/> E-Auto | <input type="checkbox"/> Zu Fuß |
| <input type="checkbox"/> Motorrad/Roller | <input type="checkbox"/> Mitfahrgelegenheit |
| <input type="checkbox"/> ÖPNV | <input type="checkbox"/> Sharing-Dienste |
| <input type="checkbox"/> Fahrrad | <input type="checkbox"/> Sonstiges _____ |

2. Wie oft fahren Sie mit diesem Verkehrsmittel zur Arbeit?

- Verkehrsmittel 1:
_____ Täglich 3-4 x pro Woche 1-2 x pro Woche
- Verkehrsmittel 2:
_____ Täglich 3-4 x pro Woche 1-2 x pro Woche

3. Fahren Sie alleine zur Arbeit oder in Begleitung?

- Alleine
- Ich nehme jemanden von derselben Firma mit
- Ich nehme jemanden mit, der nicht in der Firma arbeitet
- Ich bin Mitfahrer

4. Wie lang ist ihr Anfahrtsweg? (Einfache Strecke in km) _____



5. Wohnort bzw. Startpunkt zur Arbeitsstelle (Angabe der PLZ): _____			
6. Arbeitszeit von: _____ bis: _____			
7. Unter folgenden Aspekten würde ich das Auto zuhause lassen, um in die Arbeit zu kommen: (Mehrfachantwort möglich)			
<input type="checkbox"/> Bessere ÖPNV Anbindung	<input type="checkbox"/> Bessere Taktung des ÖPNV	<input type="checkbox"/> Zuschuss für ÖPNV-Nutzung (z.B. Jobticket)	<input type="checkbox"/> Anreiz/Subventionen zum Kauf eines Fahrrads
<input type="checkbox"/> Bessere Radinfrastruktur	<input type="checkbox"/> Internes Firmenportal für Mitfahrgelegenheit(en)	<input type="checkbox"/> Zuschuss für Fahrgemeinschaften	<input type="checkbox"/> Anreiz/Subventionen zum Kauf eines E-Bikes
<input type="checkbox"/> Anreiz/Subventionen zum Kauf eines Fahrrads	<input type="checkbox"/> Verbesserung der Radinfrastruktur (Wege, Abstellanlagen usw.)		
8. Falls Sie nicht auf die Anfahrt mit dem Pkw verzichten möchten oder können, was sind die Gründe? (Mehrfachantwort möglich)			
<input type="checkbox"/> Ich brauche das Auto beruflich	<input type="checkbox"/> Mit dem Pkw ist es komfortabler, bequemer	<input type="checkbox"/> Ich bin flexibler mit dem Pkw	<input type="checkbox"/> Keine andere Möglichkeit (z.B. kein ÖPNV Anschluss)
			<input type="checkbox"/> ÖPNV ist nicht mit Arbeitszeiten kompatibel
9. Beschäftigungsverhältnis:			
<input type="checkbox"/> Führende Position	<input type="checkbox"/> Mitarbeiter in Vollzeit	<input type="checkbox"/> Mitarbeiter in Teilzeit	<input type="checkbox"/> Werkstudent/Minijobber
			<input type="checkbox"/> Extern/Selbständig
10. Geschlecht:	<input type="checkbox"/> weiblich	<input type="checkbox"/> männlich	
11. Altersgruppe	<input type="checkbox"/> Unter 18	<input type="checkbox"/> 18-30	<input type="checkbox"/> 31-45
	<input type="checkbox"/> 46-55	<input type="checkbox"/> 56-65	<input type="checkbox"/> Über 65

Vielen Dank für Ihre Mitarbeit!