



Mobilitätsbericht 2022



Inhalt

Vorwort	1
Ziele nachhaltiger Pendelmobilität	2
Befragungsteilnahme und Methodik	3
Verkehrsverhalten	4
Vom Wohnort zur Universität	4
Verkehrsmittelnutzung	4
Ausbau der Strecken für den Radverkehr und Sicherheitsgefühl	5
Nutzung von teilAuto	5
Nutzung von Vergünstigungsangeboten für den öffentlichen Verkehr	6
Anreize zum Umstieg auf klimafreundlichere Alternativen	7
Vom Verbrennungs- auf den E-Motor	7
Vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr	7
Vom motorisierten Verkehr auf das Fahrrad	8
Zu Fuß unterwegs	10
Mobiles Arbeiten	11
Reduktion der Wege durch die Pandemie	11
Erfahrungen mit dem mobilen Arbeiten	11
Fortführung des mobilen Arbeitens	12
Arbeitsplatzteilung	13
Schlusswort: Wie geht es weiter?	14
Impressum	15

Vorwort

Liebe Leser:innen,

erfreulicherweise können wir in den letzten Jahren in vielen Sektoren, wie der Energie- oder Landwirtschaft, erste Rückgänge von klimaschädlichen Emissionen verzeichnen. Leider trifft dies nicht auf den Verkehrssektor zu. Das Verkehrsaufkommen nimmt in einem solchen Maße zu, dass trotz Effizienzgewinnen keine Einsparungen erzielt werden.¹ Eine dringend notwendige Mobilitätswende sollte unsere Wege reduzieren und die Nutzung umweltfreundlicher Fortbewegungsmittel fördern. Neben den ökologischen Faktoren sind auch soziale und gesundheitliche Aspekte der Mobilität zu berücksichtigen. Die Minimierung langer und umständlicher Arbeitswege bietet uns zum Beispiel mehr Freizeit. Darüber hinaus kann eine Priorisierung barrierefreier und sicherer Wege sowohl das Unfallrisiko als auch das Stressniveau reduzieren.

Die Anpassung der städtischen und regionalen Infrastruktur nimmt eine zentrale Rolle bei der Mobilitätswende ein. Derzeit muss leider häufig auf klimaschädliche Fortbewegungsmittel zurückgegriffen werden, da Alternativen fehlen. Ein Großteil der Umweltbelastungen entsteht hierbei beim alltäglichen Pendelverkehr zur Arbeits- oder Studentätigkeit. Daher liegt es ebenfalls in der Verantwortung der Universität, Angebote zu schaffen, die eine umweltfreundliche und angenehme Mobilität ermöglichen.

Um das derzeitige Mobilitätsverhalten und die Bedürfnisse der Mitglieder und Angehörigen der Universität Jena in Erfahrung zu bringen, wurde als erster Schritt eine universitätsweite Mobilitätsumfrage durchgeführt. Die Ergebnisse möchten wir im folgenden Bericht mit Ihnen teilen.

Der erste Teil des Berichts informiert über die Befragungsteilnahme und Methodik. Im Anschluss folgen die Ergebnisse zum Verkehrsverhalten der Befragten. Der dritte und größte Block thematisiert potenzielle Anreize zum Umstieg auf umweltfreundliche Alternativen. Zum Schluss werden die Erfahrungen des mobilen Arbeitens seit der Corona-Pandemie präsentiert und es wird aufgezeigt, welche Wünsche sich für die Zukunft daraus ergeben.

Wir haben uns sehr über die hohe Beteiligung von über 4.200 Studierenden und Mitarbeitenden gefreut. Neben der ökologischen Bedeutung deutet die hohe Beteiligung auf eine hohe persönliche Relevanz der alltäglichen Pendelmobilität hin. Die repräsentativen Daten dienen uns als Grundlage für Maßnahmen im Bereich der universitären Mobilität.² Die Ergebnisse der Umfrage werden in die Nachhaltigkeitsstrategie zur Förderung nachhaltiger Mobilität einfließen. Hier sind neben Maßnahmen zur Verbesserung der Pendelmobilität auch Maßnahmen für einen nachhaltigeren Universitätsfuhrpark und ressourcenschonende Dienstreisen geplant. Zusätzlich dienen die Ergebnisse dieser Befragung auch der Erarbeitung eines Klimaschutzkonzepts, welches sich seit Anfang des Jahres 2023 in Bearbeitung befindet. Die Ergebnisse und Kommentare, die die städtische Infrastruktur betreffen, wurden an die Stadtverwaltung Jena weitergeleitet und sollen in der Verkehrsplanung, wie dem Radverkehrsplan, Berücksichtigung finden. Als nächsten konkreten Schritt streben wir einen Ausbau von Fahrradstellplätzen an.

Wir danken Ihnen herzlich für Ihre Beteiligung an der Mobilitätsumfrage.

Ihr Green Office-Team

¹ Umweltbundesamt (20.05.2022): *Klimaschutz im Verkehr*. Abgerufen am 03.03.2023 unter <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr-laerm/klimaschutz-im-verkehr#rolle>

² Diese Umfrage bezieht sich auf das alltägliche Pendeln zum Studien- oder Arbeitsort und mobiles Arbeiten. Mobilitätsbezogener Ausstoß von klimaschädlichen Gasen wird an der Universität jedoch auch durch Dienstreisen verursacht. Für dessen Messung und mögliche Maßnahmen werden weitere Erhebungen notwendig sein.

Ziele nachhaltiger Pendelmobilität



Umweltschutz

Der Verkehr mit fossil angetriebenen Fahrzeugen erzeugt Treibhausgasemissionen, Luftschadstoffe und Lärm. Diese Aspekte sind schädlich für unsere Umwelt, Tiere und uns Menschen. Durch den Umstieg auf alternative Antriebsformen, kollektive Verkehrsmittel, das Rad oder den Gang zu Fuß können diese schädlichen Faktoren reduziert werden.



Geringer Flächenverbrauch

Sowohl der Autoverkehr auf den Straßen, aber auch der ruhende Verkehr in Form von parkenden Autos nimmt viel Platz ein. Indem die PKW-Nutzung reduziert wird, können Flächen für andere Aktivitäten frei werden oder unversiegelt bleiben und somit zum Biodiversitätsschutz beitragen.



Sicherheit

Das Bewegen im Straßenverkehr kann ein Sicherheitsrisiko bedeuten. Insbesondere Fahrrad-fahrende und Fußgänger:innen werden durch einen ungenügenden Ausbau geeigneter Infrastruktur gefährdet. Die Sicherheit kann u. a. durch eine bauliche Abgrenzung zum motorisierten Verkehr, Hinweisschilder oder Beleuchtung erhöht werden.



Förderung der Gesundheit und Reduktion von Stress

Das Bewegen zu Fuß oder auf dem Fahrrad fördert die Gesundheit. Gleichzeitig geht es darum, gesundheits-schädliche Aspekte zu reduzieren. Stress im Zusammenhang mit dem Arbeits- oder Studienweg kann durch unterschiedliche Faktoren entstehen: Lange Parkplatzsuchen, unzuverlässige Bahnverbindungen oder schlecht aus-gebaute Fahrradwege.



Vereinbarkeit mit Familie und Freizeit

Lange Wege zur Universität reduzieren die Familien- und Freizeit der Universitätsangehörigen. Der Pendelweg wird außerdem oft mit Bring- und Abholwegen der Kinder kombiniert und ist dadurch eng getaktet. Damit genug Zeit für Erholung und die Angehörigen bleibt, gilt es die Wege so zu gestalten, dass diese möglichst schnell und zuverlässig zurückgelegt werden können.



Abbau von Barrieren

Die Universität soll ein Ort sein, der allen zugänglich ist. Ziel ist es, ein barrierefreies und bezahlbares Zurücklegen der Wege für alle zu ermöglichen. Dabei gilt es, stets ein offenes Ohr für die vielfältigen Bedürfnisse der Universitätsangehörigen zu haben.

Befragungsteilnahme und Methodik

Mit dem Ziel CO₂-Einsparpotenziale zu identifizieren und bedarfsorientierte Angebote für klimafreundlichere Mobilität und umweltschonendere Arbeitsbedingungen zu schaffen, wurde im März und April 2022 eine Mobilitätsumfrage an der Universität Jena durchgeführt. In einer Online-Umfrage wurden den Universitätsmitgliedern und -angehörigen Fragen zum Verkehrsverhalten zu ihrem Universitätsstandort, möglichen Anreizen zur Verhaltensänderung und ihren Mobilitätsbedürfnissen gestellt. Mitarbeitende erhielten zudem einen Fragenblock zum mobilen Arbeiten. Die Einladung zur Umfrage erfolgte mittels zweier E-Mails, die über den Mitarbeitenden- und Studierendenverteiler versendet wurden.

Der Datensatz beinhaltet 4.271 gültige Fälle.³ Das entspricht knapp 20 Prozent der Universitätsmitglieder und -angehörigen. Die Verteilung nach Mitgliedsstatus und Geschlecht sind rechts abgebildet.⁴

Die geschlossenen Fragen wurden mithilfe quantitativer Methoden mit der Statistiksoftware STATA ausgewertet. Die in diesem Bericht dargelegten Ergebnisse stellen uni- oder bivariate Betrachtungen dar. Die offenen Antworten wurden mittels einer qualitativen Inhaltsanalyse per MAXQDA ausgewertet.

³ Insgesamt stimmten 4.655 Personen den Datenschutzbedingungen zu. Aussortiert wurden Personen, die den Fragebogen auf der ersten Seite beendeten (356) oder dort keine Angaben machten (11). Zudem wurden Personen, die den Fragebogen extrem schnell ausfüllten, aussortiert (17) (Personen mit einem Malus-Score über 100, s. Variable DEG_TIME unter: <https://www.soscisurvey.de/help/doku.php/de:results:variables>). Die Bearbeitung der Umfrage dauerte im Durchschnitt 6 Minuten 20 Sekunden mit einer Standardabweichung von 2 Minuten 50 Sekunden. Die hohe Standardabweichung ist auf vielzählige Filterfragen zurückzuführen.

⁴ 17 Prozent der befragten Studierenden sind in Teilzeit an der Universität beschäftigt. In der Grundgesamtheit machen Studierende einen Anteil von 82 Prozent der Hochschulgemeinschaft aus.

Mitgliedsstatus der Teilnehmenden
in Prozent



Geschlecht der Teilnehmenden
in Prozent



Verkehrsverhalten

Vom Wohnort zur Universität

Über die Hälfte der Befragten (56 Prozent) wohnt weniger als fünf Kilometer von ihrem Hauptuniversitätsstandort entfernt. Acht Prozent pendeln hingegen über 50 Kilometer. Die befragten Studierenden wohnen durchschnittlich näher an der Universität als die Mitarbeitenden. Knapp ein Drittel der Teilnehmenden gab als Hauptstudien- bzw. Hauptarbeitsstandort den Ernst-Abbe-Campus in der Carl-Zeiß-Straße an. Auch die meisten anderen Personen arbeiten und studieren im Zentrum der Stadt Jena.

Vor der Corona-Pandemie⁵ besuchten Studierende die Universität während der Vorlesungszeit im Durchschnitt 3,8 Tage und in der vorlesungsfreien Zeit 1,7 Tage pro Woche. Mitarbeitende pendelten durchschnittlich an 4,5 Tagen pro Woche zur Universität, unabhängig von den Vorlesungszeiten.

Verkehrsmittelnutzung

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist mit 63 Prozent das am meisten genutzte Verkehrsmittel unter Studierenden, um zur Universität zu gelangen. Ebenso gehen viele Studierende zu Fuß oder nutzen das Fahrrad. Unter den Beschäftigten wird mit 43 Prozent das Fahrrad am meisten genutzt, gefolgt vom Zufußgehen und dem PKW.⁶ Der hohe Unterschied in der Nutzung des öffentlichen Verkehrs (ÖV)⁷ zwischen den zwei Gruppen dürfte auf das Semesterticket zurückzuführen sein, durch welches für Studierende bei der Nutzung des ÖPNVs in Thüringen keine zusätzlichen Kosten entstehen.

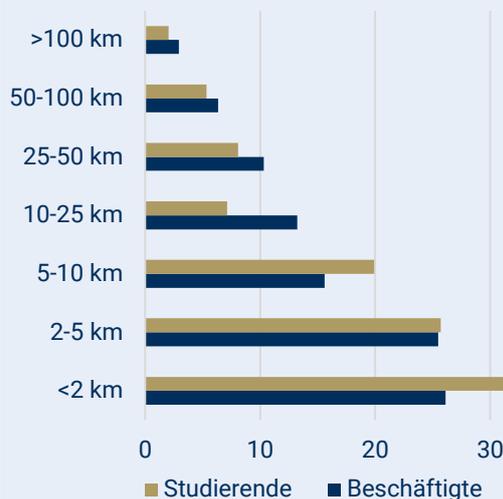
⁵ Personen, die vor der Pandemie noch nicht an der Universität waren, sollten aus ihren Erfahrungen während der Pandemie berichten. Im Oktober und November 2021 konnten vorübergehend einige Präsenzveranstaltungen stattfinden.

⁶ Die Werte geben lediglich an, welche Verkehrsmittel von wie vielen Personen genutzt werden. Wie oft und für welche Streckenanteile diese genutzt wurden, wurde nicht abgefragt.

⁷ Der regionale Zugverkehr zählt zum ÖPNV, der Fernverkehr nicht. Aufgrund der Fragestellung kann hier nicht mehr differenziert werden. Daher wird die Nutzung aller öffentlichen Verkehrsmittel im Folgenden zusammengefasst.

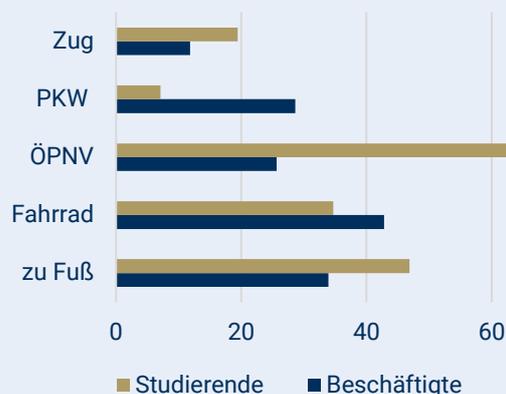
Wie groß ist die einfache Entfernung von Ihrem Wohnsitz zu Ihrem Hauptstudien/-Hauptarbeitsstandort?

in Prozent



Mit welchem Verkehrsmittel haben Sie vor der Corona-Pandemie den größten Teil Ihrer Anreise zum jeweiligen Universitätsstandort zurückgelegt?

in Prozent; Mehrfachauswahl möglich



Von den Personen, die mit dem PKW anreisen, beträgt bei 15 Prozent die Strecke vom Wohnort zum Universitätsstandort weniger als fünf Kilometer.⁸

Der Anteil von E-Bikes unter den genutzten Fahrrädern liegt bei den Beschäftigten bei über fünf Prozent und bei den Studierenden unter zwei Prozent. Der Anteil an E-Autos bei PKWs liegt sowohl bei Beschäftigten als auch bei Studierenden bei circa drei Prozent und ist damit noch sehr gering. Ein sehr geringer Anteil der Universitätsangehörigen nutzt weitere Verkehrsmittel, wie E-Scooter und motorisierte Zweiräder.

Das Bilden von Mitfahrgelegenheiten und die Nutzung von Car-Sharing sind unter den Befragten nicht verbreitet. Nur 2,4 Prozent der PKW-Fahrenden gaben an, eine dieser Möglichkeiten genutzt zu haben.

Ausbau der Strecken für den Radverkehr und Sicherheitsgefühl

Ein Drittel der Radfahrer:innen beurteilte die zurückgelegte Strecke zur Universität als eher schlecht oder schlecht für den Radverkehr ausgebaut. Eine ähnliche Anzahl bewertete sie als eher gut oder gut ausgebaut. Der Rest entschied sich für die Antwort „teils teils“. Annähernd gleich verteilt waren die Antworten zum Sicherheitsgefühl auf der jeweiligen Strecke. Die in der Umfrage hinterlassenen Kommentare zeigten, dass ein Unsicherheitsgefühl beim Fahrradfahren vor allem im Zentrum der Stadt aufgrund unzureichend ausgebauter oder gekennzeichnete Radwege besteht.

Nutzung von teilAuto

Den Carsharing-Anbieter teilAuto nutzen neun Prozent der Befragten, wobei der Anteil unter den Beschäftigten höher ist als unter den Studierenden. Davon nutzen 27 Prozent die Vergünstigung durch das VMT- oder Semester-ticket.

⁸ Nachvollziehbar ist anhand der Fragen nur die einfache Strecke vom Wohnort zum Universitätsstandort. Möglicherweise wird die Strecke mit anderen Wegen, z. B. zu einer Betreuungseinrichtung, verbunden.

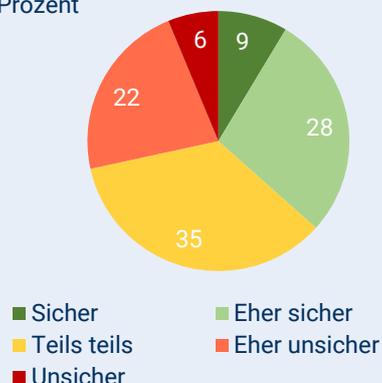
Entfernung zum Hauptuniversitätsstandort von Personen, die mit dem PKW anreisen in Prozent



Wie gut war die Strecke, die Sie zur An- und Abreise zurücklegten, für den Radverkehr ausgebaut? in Prozent



Wie sicher fühlten Sie sich auf den Fahrradwegen auf dem Weg zu Ihrem Hauptarbeitsort bzw. Hauptstudienstandort allgemein? in Prozent



Nutzung von Vergünstigungsangeboten für den öffentlichen Verkehr

Eine weitere Frage befasste sich mit der Nutzung von Vergünstigungsangeboten im öffentlichen Verkehr. Das Semesterticket der Uni Jena wird von 96 Prozent der Studierenden für die Wege genutzt. Das Jobticket für den Verbundtarif Mittelthüringen (VMT) nutzen circa zehn Prozent der Beschäftigten. In der Gruppe der technischen und administrativen Beschäftigten wird das Jobticket von 14 Prozent genutzt, gefolgt von akademischen Mitarbeitenden mit sieben Prozent. Unter den Hochschullehrenden ist der Anteil derjenigen, die das Jobticket nutzen, mit drei Prozent am geringsten. Von den Beschäftigten, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln anreisen, nutzen 30 Prozent das Jobticket. Für Personen, die gelegentlich andere Verkehrsmittel nutzen oder nicht jeden Tag vor Ort arbeiten, lohnt sich das Jobticket meist nicht.

INFO Jobticket

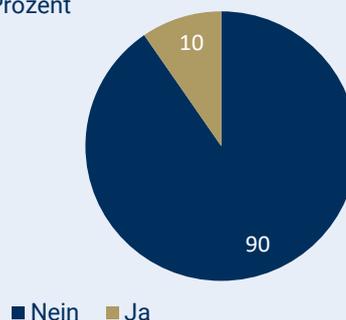
Mit dem Jobticket erhalten Sie eine Ersparnis von bis zu zehn Prozent auf Abo-Karten des Verbundtarifs Mittelthüringen. Mit dem „Citytarif“ sind auch Abotickets für das Stadtgebiet Jena möglich.

Mehr Infos:

<https://www.uni-jena.de/jobticket>

Nutzung des Jobtickets unter Beschäftigten

in Prozent



Anreize zum Umstieg auf klimafreundlichere Alternativen



Vom Verbrennungs- auf den E-Motor

Ein Hindernis für die Nutzung von Elektro- statt Verbrenner-PKW ist oft die fehlende Ladeinfrastruktur. Für ein Drittel der Verbrenner-Fahrenden wäre die Errichtung von Lademöglichkeiten ein Anreiz für den Umstieg auf einen PKW mit Elektromotor, für 45,5 Prozent nicht. Der Rest ist unsicher. Die meisten Ladesäulen werden am Ernst-Abbe-Campus, am Universitätshauptgebäude und an der ThULB gewünscht.



Vom motorisierten Individualverkehr auf den öffentlichen Verkehr

Für die Mehrheit der Studierenden, die ein motorisiertes Individualverkehrsmittel⁹ nutzen, wäre der Ausbau des Streckennetzes oder eine höhere Taktung ein Anreiz, den ÖV verstärkt zu nutzen. Für Beschäftigte, die im Gegensatz zu Studierenden über kein Semesterticket verfügen, sind weitere Vergünstigungen der Anreiz mit der meisten Zustimmung.

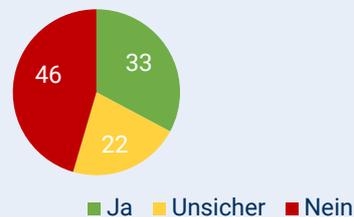
Bei den offenen Antwortmöglichkeiten konnten die Universitätsangehörigen weitere Anmerkungen zum Umstieg auf den ÖV angeben. Hier wurde bekräftigt, dass der ÖV vielen schlichtweg zu teuer gegenüber der Nutzung des eigenen PKW ist – auch mit Job-Ticket. Zugleich sei die Anbindung im ländlichen Raum, und zum Teil im äußeren städtischen Gebiet, unbefriedigend oder nicht vorhanden. Verbesserungsbedarf bestehe auch bei den Anschlüssen bzw. Umsteigemöglichkeiten an Knotenpunkten. Teilweise wird der Arbeitsweg mit anderen Wegen, z. B. zu Betreuungseinrichtungen, verbunden, die mit dem ÖV schlecht erreichbar sind.

Studierende aus Sachsen-Anhalt und Sachsen wünschten sich eine Gültigkeit des Semestertickets bis Bad Kösen und Naumburg, um

⁹ Dazu gehören PKWs und motorisierte Zweiräder, jeweils sowohl mit E- als auch Verbrennungsmotor.

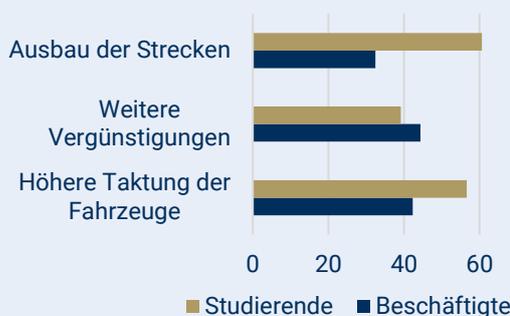
Wäre die Errichtung von Lademöglichkeiten für Sie ein Anreiz, auf einen PKW mit Elektromotor umzusteigen?

in Prozent



Welche Verbesserungen des ÖPNVs wären für Sie ein Anreiz, diesen mehr gegenüber privaten motorisierten Fortbewegungsmitteln zu nutzen?

in Prozent; Mehrfachauswahl möglich



dieses besser mit anderen Verbundtickets kombinieren zu können. Die Städte des Universitätsverbunds Halle und Leipzig sollten aufgenommen werden.¹⁰

Insgesamt liegen mehrere Gründe vor, weshalb sich Universitätsangehörige immer noch für den PKW entscheiden – oft ist dies die zuverlässigere, schnellere und/oder kostengünstigere Alternative. Einige Pendelnde können sich die Nutzung eines Park-and-Ride-Systems vorstellen, um die Fahrtzeit im innerstädtischen Gebiet, welche gewöhnlich einen relativ großen Teil der Fahrtzeit beansprucht, zu reduzieren. Dies ermöglichte ein Parken am Stadtrand, um den restlichen Weg mit dem ÖPNV oder Rad zurückzulegen. So würde in der Innenstadt der Verkehr entlastet und die Feinstaubbelastung verringert werden.

¹⁰ Zum Zeitpunkt der Umfrage gab es noch kein Deutschlandticket.



Vom motorisierten Verkehr auf das Fahrrad

Für insgesamt 60 Prozent der Personen, die mit dem Auto oder ÖV zur Universität anreisen, wäre die Errichtung von sicheren Fahrradstellplätzen, wie verschließbare Fahrradboxen oder ein videoüberwachter Fahrradkeller, ein Anreiz, das Fahrrad zu bevorzugen. Für 53 Prozent wäre der Ausbau der Fahrradwege und für 36 Prozent eine weitere Verkehrsberuhigung (z. B. in der Innenstadt) ein Anreiz. Die Errichtung weiterer einfacher Fahrradstellplätze stellt für 25 Prozent einen Anreiz dar. Bei jeder dieser Antwortmöglichkeiten lag der prozentuale Anteil an Zustimmung bei den Studierenden höher. Dies hängt wohl mit anderen begünstigenden Faktoren, wie kürzeren Wegen, zusammen.

In den offenen Antwortmöglichkeiten zum Fahrradverkehr zeigte sich, dass vor allem die Sicherheit auf den Straßen besser werden müsse, um Personen zum Fahrradfahren zu bewegen. Insbesondere im Zentrum gebe es fehlende oder unzureichend ausgebaute Radwege. Lediglich durch eine Linie abgegrenzte Radwege würden zu unsicheren Überholmanövern führen, da der Abstand zu niedrig sei. Positiv wird die Geschwindigkeitsbegrenzung am Holzmarkt bewertet. Es wird sich für eine Geschwindigkeitsbegrenzung für weitere Bereiche im Zentrum ausgesprochen. Der Wunsch nach einer autofreien Innenstadt wurde ebenfalls häufig geäußert. Insbesondere dort und im Bereich des Magdelstiegs sei die Unsicherheit mit dem Fahrrad groß. Auch der Weg zum Beutenberg-Campus sei aktuell unsicher für Fahrradfahrende. Mehrfach wurde kritisiert, dass die Ampelschaltungen zu stark auf den Autoverkehr ausgerichtet seien, was das Zufußgehen und Radfahren in der Stadt stark verzögere. Zudem sollten die Ampeln in den Abendstunden länger eingeschaltet bleiben.

Für einige hängt die Fahrradnutzung auch mit den Konditionen des ÖV zusammen. Sie würden für Teile der Strecke das Rad nutzen, wenn die Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder besser wären. Leider schrecken auch die Hügel in und um Jena ab, da sie das Fahrradfahren erschweren. Viele können sich daher nur vorstellen, ein E-Bike zu nutzen, das jedoch hohe Kosten mit sich bringt. Auch normale hochwertige Fahrräder können teuer in der Anschaffung und Erhaltung sein. Daher wünschen sich einige Personen Zuschüsse, z. B. in Form eines Jobrad-Modells.

Was wäre für Sie ein Anreiz, das Fahrrad zu bevorzugen?

in Prozent; Mehrfachauswahl möglich



INFO Fahrradreparatur

Auf dem Ernst-Abbe-Platz (Durchgang zur Krautgasse) gibt es eine **Self-Repair-Station** für Fahrräder mit dem nötigen Werkzeug für kleinere Reparaturen.

Im Hinterhof der Jahnstraße 8a (Eingang Sporthalle USV) gibt es eine vom Umweltreferat initiierte **offene Fahrradreparaturstätte**. Dort ist donnerstags zwischen 15 und 18 Uhr jemand vor Ort, der bei Fahrradproblemen helfen kann.¹¹

Außerdem bietet der Allgemeine Deutsche Fahrrad-Club (ADFC) Jena-Saaletal regelmäßig eine **Selbsthilfewerkstatt** im Spitzweidenweg an. Mehr Infos hierzu unter: <https://jena.adfc.de/artikel/selbsthilfewerkstatt-2>

¹¹ abweichende Öffnungszeiten möglich

Sichere Fahrradstellplätze

Einige Befragte beklagten die häufigen Fahrrad-diebstähle in der Jenaer Innenstadt. Als mögliche Lösung erhielt die Errichtung von sicheren Fahrradstellplätzen, wie z. B. verschließbare Fahrradboxen oder ein videoüberwachter Fahrradkeller, eine hohe Zustimmung. Für 60 Prozent wären solche Stellplätze ein Anreiz, das Fahrrad gegenüber motorisierten Verkehrsmitteln zu bevorzugen. Unter den Personen, die bereits mit dem Fahrrad unterwegs sind, würden 73 Prozent sichere Fahrradstellplätze nutzen. Der größte Teil würde diese jedoch nur bei einem kostenlosen Angebot in Anspruch nehmen.

Von den Personen, die bereit wären, eine monatliche Gebühr für einen sicheren Fahrradparkplatz zu zahlen, würde die Mehrheit (77 Prozent) maximal 10 bis 15 Euro bezahlen. 14 Prozent können sich nicht vorstellen, eine monatliche Grundgebühr für sichere Stellplätze zu zahlen. Etwas mehr lehnen eine Gebühr pro Abstellen ab. Bei einer Gebühr pro Abstellen würden 47 Prozent 25 bis 50 Cent bezahlen, 30 Prozent bis zu einem Euro und 5,6 Prozent ein bis zwei Euro.

Sowohl normale als auch sichere Fahrradstellplätze werden sich vor allem am Ernst-Abbe-Campus und dem Universitätshauptgebäude sowie der ThULB gewünscht.

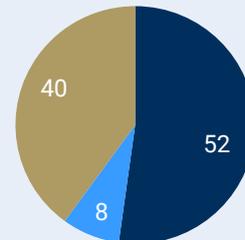
In den offenen Antworten zeigte sich zudem, dass neben Fahrradständern an den Universitätsstandorten auch weitere Abstellmöglichkeiten an den Bahnhöfen gewünscht werden. Außerdem berichteten einige, dass sie statt sicherer, vorrangig überdachte Stellplätze sowie Fahrradbügel zum Anschließen benötigen. Sichere Stellplätze würden vor allem für teure Fahrräder und E-Bikes gebraucht werden.

Fahrradleihsystem

Des Weiteren wurde gefragt, unter welchen Umständen die Befragten ein Fahrradleihsystem in Jena nutzen würden. Hierbei war die Bedingung, dass die Fahrräder an einem festen Standort ausgeliehen und wieder abgegeben werden müssten. 40 Prozent gaben an, dass sie allgemein kein Leihsystem nutzen würden oder keinen Bedarf dafür haben. Dementsprechend würden 60 Prozent ein Leihsystem in Anspruch nehmen. Von diesen Personen gaben 30 Prozent an, dass sie dieses mehrmals pro Woche nutzen würden, 40 Prozent mehrmals pro Monat und weitere 22 Prozent mehrmals pro Jahr.

Wäre die Errichtung von sichereren Fahrradstellplätzen (wie z. B. verschließbare Fahrradboxen oder ein videoüberwachter Fahrradkeller) für Sie ein Anreiz, das Fahrrad zu bevorzugen?

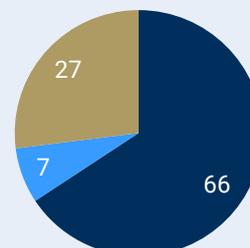
in Prozent



- Ja, wenn sie kostenlos sind
- Ja, auch gegen eine Gebühr
- Nein

Würden Sie sicherere Fahrradstellplätze (wie z. B. verschließbare Fahrradboxen oder ein videoüberwachter Fahrradkeller) an Universitätsstandorten nutzen?

(Personen, die bereits mit Fahrrad anreisen)
in Prozent



- Ja, wenn sie kostenlos sind
- Ja, auch gegen eine Gebühr
- Nein

Diese Zahlen schließen alle Befragten ein, auch diese, die bereits überwiegend mit dem Fahrrad anreisen. Für 35,5 Prozent der Befragten, die mit motorisierten Verkehrsmitteln anreisen, könnte ein System für Leihräder einen Anreiz darstellen, künftig das Fahrrad zu bevorzugen. 49 Prozent der Studierenden würden das Leihsystem bei vergünstigter Nutzung für Universitätsangehörige nutzen. Des Weiteren wäre für viele die Verfügbarkeit von Stadtfahrrädern und Stellplätzen auf dem Campus wichtig. Auch für Beschäftigte der Universität wäre ein vergünstigter Tarif der relevanteste Faktor für die Nutzung eines Fahrradleihsystems.

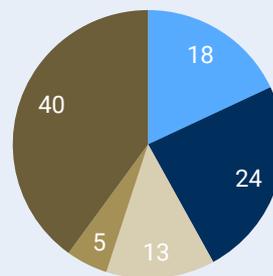
Bei den offenen Angaben stellte sich heraus, dass eine flexible Anwendung zentral dafür ist, ob das Leihsystem tatsächlich genutzt werden würde. Dazu gehört, dass es mehrere Abhol- und Abgabestellen gibt. Im Idealfall sollten sich diese nicht nur an Uni-Standorten befinden, sondern in der Stadt verteilt sein, insbesondere auch an Bahnhöfen, um dies mit der Zugnutzung zu verbinden. Diese Optionen wären nur über einen externen Anbieter von Leihrädern möglich. Des Weiteren sollte die Buchung kurzfristig erfolgen können und die Nutzung preisgünstig sein, für Dienstwege wenn möglich kostenlos. Einige Studierende würden gerne semesterweise Fahrräder leihen können. Diese Option wäre vor allem für Austauschstudierende interessant. Für ein Stadtfahrrad würde der Großteil zwischen 50 Cent und zwei Euro pro Stunde bezahlen (81 Prozent). Bei einer Gebühr pro Tag liegt die Zahlungsbereitschaft bei den meisten zwischen einem und sechs Euro (77 Prozent), bei einer Gebühr pro Monat zwischen fünf und 20 Euro (62 Prozent).

Zu Fuß unterwegs

Zuletzt darf die umweltfreundlichste Fortbewegungsart – das Zufußgehen – nicht vergessen werden. In den offenen Antworten wurde berichtet, dass die Strecken innerhalb des Zentrums gerne zu Fuß zurückgelegt werden. Auch die Ergebnisse zur Verkehrsmittelnutzung zeigten, dass 42,5 Prozent der Universitätsangehörigen den Weg oder Teile ihrer Anreise zu Fuß bewältigen. Jedoch gibt es Bereiche in denen aufgrund mangelnder Fahrradinfrastruktur Fußgänger:innen gefährdet werden, z. B. wenn Gehwege gemeinsam genutzt werden müssen. Zudem nehmen aufgrund mangelnder Alternativen auf Gehwegen abgestellte Fahrräder und E-Scooter weiteren Platz weg. Auch werden zu kurze Ampelphasen bzw. zu lange Wartezeiten für Fußgänger:innen beklagt.

Wie häufig würden Sie ein Fahrradleihsystem voraussichtlich nutzen?

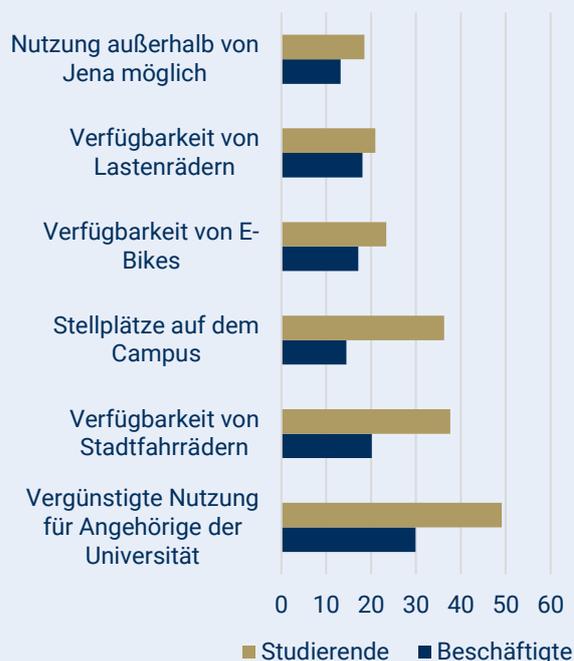
in Prozent



- Mehrmals pro Woche
- Mehrmals pro Monat
- Mehrmals pro Jahr
- Seltener
- Gar nicht

Unter welchen Umständen würden Sie ein Fahrradleihsystem in Jena nutzen wollen?

in Prozent; Mehrfachauswahl möglich



Mobiles Arbeiten

Um die Infektionsgefahr am Arbeitsplatz zu verringern, wurde während der Corona-Pandemie vermehrt von Zuhause gearbeitet. Damit bot die Pandemie eine – unfreiwillige – Möglichkeit, mobiles Arbeiten in großem Maßstab zu testen. Um diese Erfahrungen zu nutzen, wurden Beschäftigte der Universität Jena mit IT-gestütztem Büroarbeitsplatz (n = 1614) befragt, wie sie das mobile Arbeiten während der Pandemie erlebt haben und welche Wünsche sie für zukünftige Regelungen mitnehmen.

Reduktion der Wege durch die Pandemie

Vor der Corona-Pandemie waren 77 Prozent der Beschäftigten fünf Tage pro Woche an ihrem Arbeitsplatz an der Universität tätig. Im Schnitt waren alle Beschäftigten 4,5 Tage vor Ort. Beschäftigte mit einer vertraglich geregelten Arbeitszeit von 35 Stunden oder mehr waren durchschnittlich 4,8 Tage vor Ort. Mit der Pandemie sanken diese Zahlen stark. Nur noch 31 Prozent waren fünf Tage vor Ort. Durchschnittlich verbrachten alle Beschäftigten 3,0 Tage vor Ort, davon die Vollzeit-Beschäftigten 3,3 Tage.

Erfahrungen mit dem mobilen Arbeiten

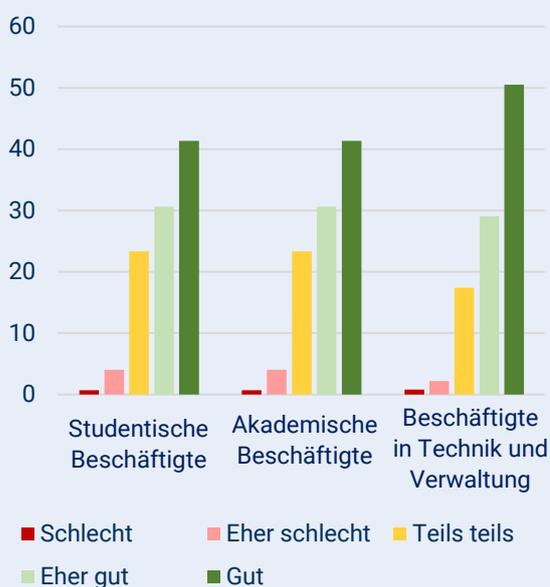
82 Prozent der Beschäftigten nutzten während der Pandemie die Möglichkeit des mobilen Arbeitens. Ein Großteil davon erfolgte auf Basis der pandemiebedingten Regelung. Die bisherigen Erfahrungen werden größtenteils positiv bewertet. Ein Viertel steht dem neutral gegenüber. Fünf Prozent haben eher schlechte oder schlechte Erfahrungen gemacht.

Insgesamt wurde das mobile Arbeiten positiv wahrgenommen. 72 Prozent der Beschäftigten haben eher gute und gute Erfahrungen gemacht. Bei studentischen Beschäftigten fiel die Beurteilung etwas weniger positiv aus als bei den nicht-studentisch Beschäftigten. Die Gründe hierfür wurden nicht abgefragt. Möglich ist eine weniger gute Betreuung durch die Umstellung auf Online-Kommunikation.

Beschäftigung am Arbeitsplatz pro Woche

	Vor der Corona-Pandemie	Während der Corona-Pandemie
Fünf Tage (alle)	77 %	31 %
Durchschnittliche Tage (alle)	4,5	3,0
Durchschnittliche Tage (Vollzeit-Beschäftigte)	4,8	3,3

Wie beurteilen Sie Ihre bisherigen Erfahrungen mit dem mobilen Arbeiten? in Prozent



Fortführung des mobilen Arbeitens

Die meisten Beschäftigten befürworten eine Fortführung des mobilen Arbeitens. Dies zeigt, dass das mobile Arbeiten überwiegend gut aufgenommen wurde. Jedoch trifft dies nicht auf alle Befragten zu, daher müssen individuelle Bedürfnisse berücksichtigt werden, um ein angenehmes Arbeiten zu ermöglichen.

Die Wenigsten möchten komplett auf die Arbeit vor Ort verzichten. 29 Prozent würden die Möglichkeit außerhalb der Universität zu arbeiten gerne an einem und 39 Prozent an zwei Tagen nutzen. Durchschnittlich wünschen sich die Beschäftigten zwei mobile Arbeitstage. Demzufolge würden die Befragten ihren Büroarbeitsplatz im Durchschnitt an drei Tagen nutzen.

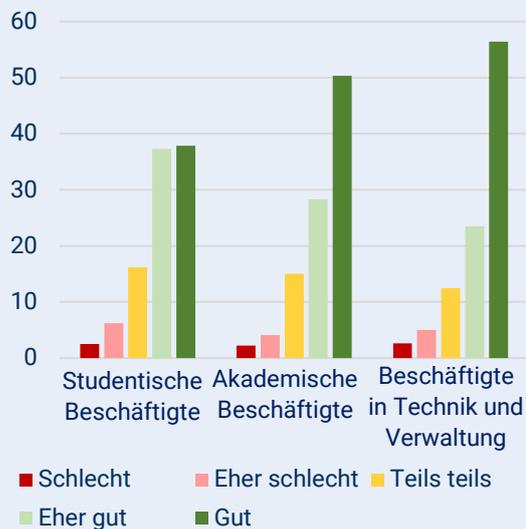
Die Gründe zur positiven oder negativen Einstellung gegenüber dem mobilen Arbeiten wurden in der Umfrage nicht quantitativ erfasst. Die offenen Antworten am Ende der Umfrage geben jedoch Aufschluss über Chancen und Probleme des mobilen Arbeitens. Dabei spiegeln die Kommentare auch die Heterogenität in Aufgaben, Arbeitszeiten, benötigter Ausstattung und privaten Kontexten wider.

Die meisten Teilnehmenden äußerten sich positiv zur Möglichkeit des mobilen Arbeitens. Sie berichten von finanziellen Einsparungen und sogar psychischen Verbesserungen durch den Wegfall des Arbeitsweges und gewonnener Freizeit. Außerdem würden manche Personen im Homeoffice konzentrierter arbeiten können. Jedoch ließen sich nicht alle Arbeiten problemlos von Zuhause erledigen. Dies kann daran liegen, dass z. B. vor Ort im Labor gearbeitet wird, aber auch, dass Zuhause oder an anderen möglichen Arbeitsstandorten nicht immer die nötige technische Ausstattung vorliegt. Ein weiteres Problem sei, dass die Arbeitsplätze nicht ergonomisch geprüft sind. Zudem verfügten nicht alle Beschäftigten über einen ruhigen Ort und ausreichend Platz zum Arbeiten außerhalb der Universität. Die Universität sollte darauf achten, dass die nötige Ausstattung für mobiles Arbeiten bereitgestellt wird. Zudem wurde der Wunsch nach einer Regelung zur Beteiligung an Ausstattungs- und Energiekosten seitens der Universität geäußert.

Der am häufigsten genannte Schwachpunkt des mobilen Arbeitens sei fehlender Kontakt mit

Wie beurteilen Sie die Option auch nach Ende der Corona-Pandemie weiter die Möglichkeit des mobilen Arbeitens zu nutzen?

in Prozent



den Kolleg:innen und die Befürchtung, dass bei zunehmender mobiler Arbeit das soziale Miteinander leide. Ein weiteres Problem sei, dass Arbeit und Privatleben durch die Arbeit im Homeoffice weniger gut getrennt werden könne.

Einige wünschen sich bezüglich des mobilen Arbeitens mehr Offenheit und Vertrauen seitens ihrer direkten Vorgesetzten. Wenige berichten von einer befürchteten Ausnutzung des mobilen Arbeitens in ihrem Team. Bei vielen besteht der Wunsch, dass die Möglichkeit mobilen Arbeitens auch nach der Pandemie bestehen bleibt. In diesem Zusammenhang wünschten sich die Beschäftigten ebenfalls, dass die Arbeitstage im Büro bzw. die mobilen nicht auf bestimmte Tage festgelegt würden und eine flexible Änderung möglich sein sollte. Wichtig sei den Beschäftigten, auch spontan von Zuhause arbeiten zu können, z. B. bei schlechtem Wetter oder leichten Krankheitssymptomen. Insbesondere Personen mit Kindern wünschen sich zudem Flexibilität innerhalb eines Tages. Durch die Möglichkeit, an einem Tag sowohl vor Ort als auch mobil zu arbeiten, könne der Arbeitstag besser mit den Zeiten der Betreuungseinrichtungen vereinbart werden. Insgesamt wird eine erhöhte Flexibilität als sehr positiv für die Vereinbarkeit von Familie und Beruf gewertet. Gleichzeitig ist insbesondere für Personen mit Kindern im Haushalt ein ruhiger Arbeitsplatz an der Universität wichtig.

Arbeitsplatzteilung

Aufgrund des mobilen Arbeitens bleiben Arbeitsplätze gelegentlich unbesetzt. Dadurch ergeben sich große Einsparpotenziale hinsichtlich Flächen und Ressourcen. Die Umfrage zeigt, dass es den Befragten im Durchschnitt eher wichtig ist, der/die alleinige Nutzende des Arbeitsplatzes zu sein. Die Priorisierung eines eigenen Arbeitsplatzes hängt von der vertraglich geregelten Arbeitszeit ab.

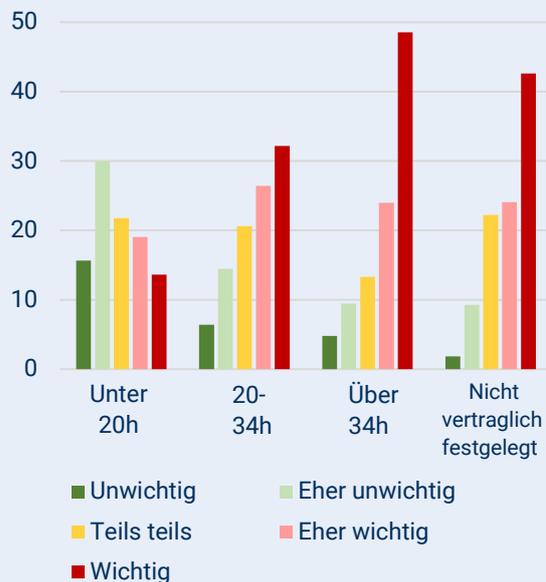
43 Prozent können sich vorstellen, den Arbeitsplatz mit einem anderen Mitglied der Arbeitsgruppe zu teilen. Ein Drittel kann sich dies nicht vorstellen und 23 Prozent sind unentschlossen. Es zeigt sich auch hier, dass dies von der wöchentlichen Arbeitszeit abhängt. Bei Beschäftigten mit Verträgen unter 20 Stunden kommt eine Arbeitsplatzteilung für 81 Prozent infrage. Bei Personen mit mehr als 34 Stunden unterscheiden sich die Meinungen zum Desk-Sharing stärker. Bei den Unentschlossenen kommt es vermutlich vor allem auf die konkreten Umstände an.

Auch in den offenen Antworten berichteten Beschäftigte, dass viele Arbeitsplätze oft ungenutzt blieben, womit eine Arbeitsplatzteilung viele Ressourcen einsparen könnte. Wichtig seien jedoch individuelle Lösungen, da Personen aus verschiedenen Gründen auf einen eigenen Arbeitsplatz angewiesen sein können. Personen, die hauptsächlich am Computer arbeiten, können sich ein Desk-Sharing besser vorstellen als Personen, die mit analogen Materialien arbeiten. Der oben erwähnte Wunsch nach Flexibilität beinhaltet auch, dass ein Arbeitsplatz vor Ort zur Verfügung steht, wenn dieser benötigt wird. Auch wenn das Teilen des Arbeitsplatzes für einige vorstellbar ist, besteht die Gefahr, die gewonnene Flexibilität durch starre Pläne wieder zu verlieren. Daher sei ein flexibles Buchungssystem nötig. Zudem solle sichergestellt werden, seine Kolleg:innen weiterhin regelmäßig persönlich zu sehen. Einzelne Beschäftigte merkten an, dass für sie eine Arbeitsplatzteilung auch von der Tätigkeit und Ordentlichkeit der jeweils anderen Personen abhängt.

Viele wünschen sich im Falle eines geteilten Arbeitsplatzes eine geeignete Ausstattung, wie eigene Rollcontainer, Maus, Tastatur, Headset sowie elektronische höhenverstellbare Tische.

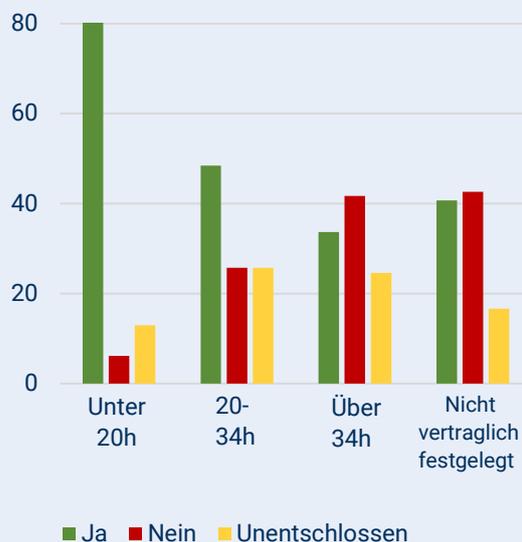
Wie wichtig ist es Ihnen, dass Sie der/die alleinige Nutzer:in des Büroarbeitsplatzes sind?

in Prozent



Könnten Sie sich vorstellen, bei alternierender Telearbeit Ihren Arbeitsplatz mit einem anderen Mitglied Ihrer Arbeitsgruppe abwechselnd zu teilen?

in Prozent



Insgesamt zeigen die Daten, dass es aufgrund der Vielfältigkeit der Beschäftigungsverhältnisse nicht die eine richtige Lösung gibt. Innovative Konzepte müssen innerhalb der Abteilungen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse der Beschäftigten besprochen werden, um geeignete Lösungen zu finden.

Schlusswort: Wie geht es weiter?

Die erhobenen Daten bieten einige Lösungsansätze, um eine nachhaltige Mobilität für alle Universitätsmitglieder und -angehörigen zu ermöglichen. Dabei bewegen sich die Meisten bereits umweltfreundlich zur Universität. Von den Studierenden kommen 97 Prozent immer oder zum Teil mit dem ÖV, dem Fahrrad oder zu Fuß. Von den Beschäftigten reisen 80 Prozent mindestens ab und zu umweltfreundlich an. Besonders für die 15 Prozent der PKW-Nutzenden, die weniger als fünf Kilometer vom Universitätsstandort entfernt wohnen, besteht Potenzial, Alternativen zu schaffen, die den Umstieg auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel attraktiver machen.

Hinsichtlich der Nutzung des Semestertickets über die Grenzen Thüringens hinaus, gab es mit dem kürzlich eingeführten Deutschlandticket-Update des Semestertickets bereits eine erfreuliche Entwicklung. Das Ziel, die Partneruniversitäten Leipzig und Halle in den Geltungsbereich aufzunehmen, bleibt jedoch bestehen. Im Gegensatz dazu, zeigt das Jobticket leider wenig Attraktivität. Dieses nutzen nur circa zehn Prozent der Beschäftigten. Einerseits lohnt es sich aufgrund vermehrter Arbeit von Zuhause nicht oder kaum gegenüber dem Kauf von Einzeltickets. Zum anderen macht das Deutschlandticket die regionalen Jobticket-Angebote nahezu obsolet. Leider ist das Deutschlandticket als Jobticket derzeit für Angestellte im öffentlichen Dienst in Thüringen nicht verfügbar (Stand September 2023).

Des Weiteren zeigte sich, dass viele Beschäftigte und Studierende der Anreise mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht abgeneigt sind, jedoch die Fahrtzeit zur Universität noch zu lang oder die Taktung zu gering sei. Daher ist es weiterhin nötig, dass die Universität zusammen mit dem Studierendenwerk und den Verkehrsbetrieben den Ausbau der Strecken und die Verbesserung der Taktung berät. Es ist außerdem wichtig, mit der Stadt über eine Verbesserung der

Radinfrastruktur zu sprechen. Dadurch könnte der Umstieg auf das Fahrrad attraktiver werden und die Sicherheit für diejenigen erhöht werden, die bereits mit dem Rad zur Universität fahren. Auch Fußgänger:innen würden von einer besseren Radinfrastruktur profitieren, da die Wege nicht geteilt werden müssten.

An den stark frequentierten Orten der Universität sollten zusätzliche Fahrradstellplätze geschaffen werden. Insbesondere werden sich überdachte und zum Teil auch sichere Stellplätze, vor allem für E-Bikes, gewünscht. Zusätzlich sollte es möglich sein, Fahrräder auszuleihen, z. B. für ein Semester, um den Studierenden ein praktikables Angebot zu bieten.

Im Mai 2023 veranstalteten der ADFC Jena-Saaletal, das Green Office und der StuRa einen Fahrradreparaturtag auf dem Ernst-Abbe-Campus. Die Aktion war ein großer Erfolg und dank der fleißigen Helfer:innen vom ADFC konnten circa sechzig Räder wieder fahrtauglich gemacht werden. Künftig soll ein solcher Reparaturtag regelmäßig stattfinden.

Da der nötige infrastrukturelle Ausbau nicht kurzfristig erfolgen wird, werden weiterhin Personen auf das Auto angewiesen sein. Wichtig sind daher weitere Auseinandersetzungen damit, wie der begrenzte Parkraum effizient und sozial gerecht genutzt werden kann.

Erfreulich ist die 2022 verabschiedete Dienstvereinbarung zum mobilen Arbeiten. Diese ermöglicht mobiles Arbeiten von bis zu 20 Prozent der regulären Arbeitszeit und kommt damit dem Wunsch der Befragten nach durchschnittlich 1,9 Tagen entgegen. Auch so können verkehrsbezogene Emissionen eingespart werden.

Zukünftig sollen in regelmäßigen Abständen weitere Mobilitätsumfragen durchgeführt werden, um auf neue Entwicklungen zu reagieren und eingeführte Maßnahmen zu evaluieren.

Impressum

Herausgeber

Friedrich-Schiller-Universität Jena
Green Office, Abteilung Hochschulkommunikation
Telefon: +49 (0)3641-9-401460
E-Mail: nachhaltigkeit@uni-jena.de
www.uni-jena.de/nachhaltigkeit

Inhalt

Robin Muggenthaler (verantwortlich)
Sabrina Stangl
Leonard Schönefeld

Layout

Thomas Franke-Opitz (Titelblatt)
Sabrina Stangl

Fragen oder Anregungen?

Wenn Sie Fragen zum Bericht oder Anregungen für nachhaltigere Mobilität an der Universität Jena haben, kontaktieren Sie gerne das Green Office unter nachhaltigkeit@uni-jena.de.