

# Mobilitätsverhalten an der Technischen Hochschule Augsburg

## Auswertung 2024/25



# DEIN WEG, UNSER ZIEL - NIMM WEN MIT!



## Unsere THA-Mitfahrplattform

### EINFACH REGISTRIEREN UND LOS GEHT'S!

Indem du an unserer Mitfahrplattform mitmachst, unterstützt du die Klima- und Nachhaltigkeitsziele unserer Hochschule.

**Hochschulkonto erstellen**  
Registriere dich mit dem links abgebildeten QR-Code direkt für die Hochschule.

**WICHTIG:** Du musst dich mit deiner Hochschul-E-Mail-Adresse registrieren, also xyz@tha.de

**App laden / Webseite aufrufen**  
Lade dir über den unten rechts abgebildeten QR-Code deine App herunter.

**Fertig, los geht's!**  
Lerne deine Mitstudierenden und Kollegen beim Mitfahren kennen. Biete Fahrten an oder fahre mit.



Konto erstellen



App laden



[www.tha.de/mitfahren](http://www.tha.de/mitfahren)

(eine Maßnahme des Klimaschutzmanagements)

[www.fahrmob.eco](http://www.fahrmob.eco)

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages



**Forschungsgruppe  
für optimierte  
Wertschöpfung**

MOBILITÄTSVERHALTEN AN DER  
TECHNISCHEN HOCHSCHULE AUGSBURG

AUSWERTUNG 2024/25

Eine Studie der Forschungsgruppe  
für optimierte Wertschöpfung

[www.tha.de/Wirtschaft/THA-ops](http://www.tha.de/Wirtschaft/THA-ops)

## VORWORT

Wir leben in einer bedeutsamen Zeit, denn in diesen wenigen Jahren spitzt sich eine Entwicklung zu, die vor ca. 400 Jahren in der frühen Aufklärung (Francis Bacons *Novum Organum* 1620) begonnen hat. Wir haben eine Logik des Wirtschaftens und des wissenschaftlichen und technischen Fortschritts entwickelt, die zu einem wunderbaren Wohlstand führte und insbesondere in den letzten Jahrzehnten ihr Potential gezeigt hat. Mit dieser Logik ging aber auch eine Nutzung der Natur einher, welche die Begrenztheit der natürlichen Ressourcen und die Konsequenzen des kollektiven Handelns nicht berücksichtigen kann. Die Schattenseite dieser Handlungslogik wird uns in diesen Jahren immer konkreter erfahrbar und führt zu unumkehrbaren Schäden.

Zu all den Erfolgen aber auch zu den Schäden haben wir in den letzten 50 Jahren als Technische Hochschule Augsburg beigetragen. Wir haben Zukunftskompetenzen vermittelt, mit denen Absolventinnen und Absolventen die Welt gestalten. Wir haben die Entwicklung des Wirtschaftssystems, der Energieversorgung, der Orte des gemeinschaftlichen Lebens, der Kommunikation und vieles mehr geprägt, nicht zuletzt auch die Mobilität gemäß der etablierten Logik gefördert.

Wir brauchen nun eine neue Idee des Wohlstands, des alltäglichen Lebens und Wirtschaftens und neue Ziele, die wir erreichen wollen. Doch eine Jahrhunderte alte Deutung lässt sich nicht leicht überwinden. Als Technische Hochschule Augsburg müssen wir diese neuen Wege gestalten. Dazu müssen wir sowohl die Logik unseres alten Handelns durchschauen als auch innovative Wege finden. Der deutsche Mobilitätspreis, den unsere Hochschule für ihren Beitrag zum bundesweiten Projekt *NeMo.bil* erhalten hat, zeigt, dass wir unsere Pflicht für die Innovation ernst nehmen. Die vorliegende Studie soll nun auch zeigen, dass wir unser Handeln, unsere Mobilität, selbst reflektieren und ein Modell zu dieser Reflexion entwickeln, die uns durch ihre Tatsachen hilft, besser zu werden. Auch damit sind wir Vorreiter und wollen eine Entwicklung zu einer nachhaltigeren Welt anregen.

Gerade in dieser Zeit müssen wir als Hochschule die Kraft besitzen, neue Ideen hervorzubringen, um ein gutes Leben, gesellschaftlichen Wohlstand durch Wirtschaft und Technik mit den objektiven Grenzen unseres Planeten zu vereinbaren.

**Prof. Dr. phil. habil. László Kovács**  
**Vizepräsident für Studium und Lehre**

## VORWORT DER AUTOREN

Die Technische Hochschule Augsburg trägt als Bildungs- und Arbeitsort eine besondere Verantwortung für nachhaltiges Handeln. Ein zentraler Bestandteil dieser Verantwortung ist die Mobilität ihrer Mitglieder, also Studierenden, Mitarbeitenden und Lehrenden. Die damit verbundenen Emissionen fallen unter Scope 3, also indirekte Treibhausgasemissionen, die nicht durch die Hochschule selbst entstehen, sondern durch Aktivitäten im Einflussbereich der Institution. Gerade dieser Bereich ist im Fall einer Hochschule von hoher Relevanz: Er stellt den größten Posten in der Emissionsbilanz dar und ist gleichzeitig einer der am schwersten zu fassenden.

Vor diesem Hintergrund wurde entschieden, die Pendelmobilität zwischen Wohnort und Hochschule systematisch zu untersuchen. Ziel war es, belastbare Daten zu erheben, die nicht nur die aktuelle Situation abbilden, sondern auch Ansatzpunkte für gezielte Veränderungen liefern. Denn es gilt: Eine zielgerichtete Hochschulpolitik kann diesen Emissionsblock indirekt, aber wirkungsvoll beeinflussen. Sei es durch infrastrukturelle Maßnahmen, Anreize oder die Förderung klimafreundlicher Mobilitätsoptionen.

Die vorliegende Studie bildet den Auftakt einer wiederkehrenden Studienreihe. Die regelmäßige Durchführung soll sicherstellen, dass umgesetzte Maßnahmen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit überprüft werden können. Gleichzeitig ermöglicht sie, Veränderungen im Mobilitätsverhalten der stark fluktuierenden Studierendenschaft zu berücksichtigen und die Hochschulstrategie kontinuierlich an neue Rahmenbedingungen anzupassen.

Die Ergebnisse basieren auf einer umfassenden Online-Befragung aller Hochschulangehörigen im Wintersemester 2024. Sie liefert detaillierte Einblicke in das Mobilitätsverhalten, die Wahl der Verkehrsmittel und die Gründe für diese Entscheidungen. Die Ergebnisse zeigen: Der öffentliche Personennahverkehr ist mit rund 45% der dominierende Verkehrsträger, gefolgt vom Fahrrad (26%) und dem

Pkw (21%). Fußwege und Motorrad spielen eine untergeordnete Rolle. Auffällig ist die saisonale Dynamik: Im Wintersemester steigt die ÖPNV-Nutzung deutlich, während der Radverkehr zurückgeht.

Besonders relevant für die Klimabilanz sind die hochgerechneten Emissionen: Im Sommersemester verursachte der Pendelverkehr rund 1.291 Tonnen CO<sub>2</sub>, im Wintersemester etwa 1.305 Tonnen CO<sub>2</sub>. Damit ist die Mobilität einer der größten Hebel für die Erreichung des Ziels der Klimaneutralität bis 2045. Die Analyse verdeutlicht zudem, dass die Pkw-Nutzung, insbesondere von Benzin- und Dieselfahrzeugen, den größten Anteil an den Emissionen hat, während nachhaltige Verkehrsmittel wie Fahrrad und ÖPNV in der Bilanz deutlich weniger ins Gewicht fallen.

Die Befragung belegt naheliegende Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl: Entfernung, Zeitersparnis und Komfort stehen an erster Stelle, während ökologische Aspekte zwar wichtig sind, aber nicht immer handlungsleitend wirken. Gleichzeitig zeigen die Ergebnisse, dass politische und organisatorische Maßnahmen – wie Zuschüsse zum Deutschlandticket, Ausbau der Fahrradinfrastruktur oder die Förderung von Mitfahrplattformen – das Mobilitätsverhalten positiv beeinflussen können.

Diese Studie ist daher mehr als eine Bestandsaufnahme: Sie ist eine Grundlage für strategische Entscheidungen. Sie zeigt, wo die größten Potenziale liegen, und liefert Impulse für eine Hochschulpolitik, die Mobilität nicht nur als logistische Notwendigkeit, sondern als gestaltbaren Faktor für Klimaschutz versteht. Gemeinsam können wir den Weg zu einer klimaneutralen Hochschule beschreiten: Datenbasiert, verantwortungsbewusst und zukunftsorientiert.

**Tamara Kartheininger,**  
**Martin Roith,**  
**Timo Hössl,**  
**Michael Krupp**

# INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort .....	II
Vorwort der Autoren .....	III
Inhaltsverzeichnis .....	IV
Abbildungs- und Tabellenverzeichnis.....	VI
<b>1 Befragung 2025 .....</b>	<b>8</b>
1.1 Durchführung.....	10
1.2 Datenbereinigung .....	11
1.3 Teilnehmende .....	13
1.4 Gewichtung .....	15
<b>2 Auswertung .....</b>	<b>18</b>
2.1 Entfernung THA / Wohnort .....	19
2.2 Modal Split.....	22
2.2.1 Modal Split THA.....	22
2.2.2 Modal Split Studierende.....	25
2.2.3 Modal Split Mitarbeitende .....	29
2.2.4 Modal Split Professor:innen.....	31
2.2.5 Unterschiede Sommer/Winter .....	33
2.3 Anwesenheit.....	35

2.4 CO <sub>2</sub> -Emissionen-Hochrechnung.....	38
2.4.1 Datenerhebung.....	38
2.4.2 Ergebnisse.....	41
2.5 Gründe für die Wahl des Verkehrsmittels.....	46
2.6 ÖPNV .....	48
2.6.1 Struktur und Bedeutung des ÖPNV .....	48
2.6.2 Deutschlandticket.....	51
2.6.3 ÖPNV Barrieren .....	53
2.6.4 ÖPNV Chancen .....	54
2.7 Fahrgemeinschaften .....	55
2.7.1 Nutzung.....	55
2.7.2 fahrmob .....	56
2.8 Mobilität an der THA .....	57
<b>3 Ausblick .....</b>	<b>60</b>
<b>4 Anhang.....</b>	<b>62</b>
Literaturverzeichnis .....	64
Impressum.....	64

## ABBILDUNGS- UND TABELLENVERZEICHNIS

Abbildung 1-1:	Häufigkeiten der Rückläufer nach Funktion.....	12	Abbildung 2-17:	Wöchentliche Anwesenheit der Professor:innen im Sommersemester 2024.....	37
Abbildung 1-2:	Zuordnung der Studierenden zu den Fakultäten der THA.....	13	Abbildung 2-18:	Vorgehen Extrapolation Gesamtmobilität THA.....	40
Abbildung 1-3:	Ermittlung der Fachsemesteranzahl, aufgeschlüsselt nach Bachelor- und Masterstudiengang .....	14	Abbildung 2-19:	Kilometerbilanz Vorlesungszeit Sommersemester.....	43
Abbildung 2-1:	Entfernung vom Wohnort zur Hochschule.....	19	Abbildung 2-20:	Kilometerbilanz Vorlesungszeit Wintersemester.....	43
Abbildung 2-2:	Wohnorte der Studierenden der THA.....	20	Abbildung 2-21:	Emissionen und Verkehrsleistung im Vergleich .....	44
Abbildung 2-3:	Verkehrsmittelnutzung der Studierenden im Sommersemester nach Pendeldistanz .....	21	Abbildung 2-22:	Gründe für die Wahl des bevorzugten Verkehrsmittels.....	46
Abbildung 2-4:	Verkehrsmittelnutzung der Hochschulangehörigen im Sommersemester (dominantes Verkehrsmittel) .....	22	Abbildung 2-23:	Wichtigkeit verschiedener Aspekte der Mobilität aus Sicht der Befragten .....	47
Abbildung 2-5:	Verkehrsmittelnutzung der Hochschulangehörigen im Sommersemester (Details).....	24	Abbildung 2-24:	Durchschnittliche Gehzeit zur nächsten ÖPNV-Haltestelle .....	49
Abbildung 2-6:	Verkehrsmittelnutzung der Studierenden im Sommersemester (dominantes Verkehrsmittel) .....	26	Abbildung 2-25:	Vergleich der Gehzeiten zur nächsten Haltestelle nach Verkehrsmitteln....	49
Abbildung 2-7:	Verkehrsmittelnutzung der Studierenden im Sommersemester (Details).....	27	Abbildung 2-26:	Frequenz der Anbindung der nächsten ÖPNV-Haltestelle .....	50
Abbildung 2-8:	Verkehrsmittelnutzung der Mitarbeitenden im Sommersemester (dominantes Verkehrsmittel) .....	28	Abbildung 2-27:	Bevorzugte Anbieter öffentlicher Verkehrsmittel zur Hochschule.....	50
Abbildung 2-9:	Verkehrsmittelnutzung der Mitarbeitenden im Sommersemester (Details).....	30	Abbildung 2-28:	Verfügbarkeit Deutschlandticket .....	51
Abbildung 2-10:	Verkehrsmittelnutzung der Professor:innen im Sommersemester (dominantes Verkehrsmittel) .....	31	Abbildung 2-29:	Veränderung des Mobilitätsverhaltens durch das Deutschlandticket unter den Studierenden.....	52
Abbildung 2-11:	Verkehrsmittelnutzung der Professor:innen im Sommersemester (Details).....	32	Abbildung 2-30:	Barrieren im ÖPNV gemäß persönlicher Wahrnehmung.....	53
Abbildung 2-12:	Unterschiede Mobilitätsroutine Sommer-/Wintersemester .....	33	Abbildung 2-31:	Chancen im ÖPNV gemäß persönlicher Wahrnehmung .....	54
Abbildung 2-13:	Mobilitätsunterschiede Sommer-/Wintersemester (dominantes Verkehrsmittel) .....	34	Abbildung 2-32:	Anteil der Studierenden und Mitarbeitenden in regelmäßigen Fahrgemeinschaften zur Hochschule .....	55
Abbildung 2-14:	Wöchentliche Anwesenheit aller Hochschulangehörigen im Sommersemester 2024.....	35	Abbildung 2-33:	Bekanntheit der Mitfahrplattform "fahrmob" an der THA .....	56
Abbildung 2-15:	Wöchentliche Anwesenheit der Studierenden im Sommersemester 2024.....	36	Abbildung 2-34:	Bekanntheit der Mitfahrplattform "fahrmob" unter den Autofahrenden an der THA .....	56
Abbildung 2-16:	Wöchentliche Anwesenheit der Mitarbeitenden im Sommersemester 2024.....	37	Abbildung 2-35:	Vorschläge Mobilität .....	57
			Tabelle 1-1:	Gewichtung Modal-Split-Teil nach Funktion an der THA .....	16
			Tabelle 1-2:	Gewichtung allgemeiner Teil Mobilitätsverhalten nach Funktion an der THA .....	17
			Tabelle 4-1:	Kilometerbilanz Vorlesungszeit Sommersemester .....	62
			Tabelle 4-2:	Kilometerbilanz Vorlesungszeit Wintersemester.....	63

# 1

## BEFRAGUNG 2025

Die Technische Hochschule Augsburg (THA) sieht sich als Bildungs- und Arbeitsort in besonderer Verantwortung, nachhaltige Mobilitätslösungen zu fördern. Da der Verkehr von und zur Hochschule maßgeblich zu Emissionen (Scope 3<sup>1</sup>) beiträgt, verfolgt die THA das Ziel, durch geeignete Maßnahmen und Anreize das Mobilitätsverhalten ihrer Hochschulangehörigen nachhaltig zu beeinflussen und die entstehenden Treibhausgas-Emissionen zu minimieren. Neben den bereits bestehenden Mobilitätsangeboten und Fördermaßnahmen sollen weitere Potenziale zur Optimierung sowie zur verstärkten Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel identifiziert werden. Hierfür ist eine detaillierte Bestandsaufnahme des aktuellen Verkehrsverhaltens erforderlich, um die Beweggründe und Einstellungen der Hochschulmitglieder bei ihren Verkehrsmittelentscheidungen besser zu verstehen.

Im Rahmen dieser Arbeit wurde deshalb eine umfassende Online-Umfrage konzipiert und durchgeführt, um das Mobilitätsverhalten der THA-Angehörigen sowie die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel systematisch zu erfassen. Der Fokus lag dabei insbesondere auf den Einstellungen der Befragten zum Thema Mobilität und Nachhaltigkeit sowie auf ihrem Wissen und Interesse in Bezug auf die vorhandenen Mobilitätsangebote der THA. Die Umfrage konzentrierte sich ausschließlich auf das regelmäßige Pendeln zwischen Wohnort und Hochschule (Hin- und Rückweg). Dienstliche Reisen und Auslandsaufenthalte (z. B. im Rahmen von Austauschprogrammen) wurden nicht berücksichtigt, damit die Ergebnisse gezielt Aufschluss über den alltäglichen Pendlerverkehr zur Hochschule geben.

<sup>1</sup> **Scope 3:** Treibhausgasemissionen, die indirekt entlang der gesamten Wertschöpfungskette entstehen, also weder aus den eigenen Anlagen (Scope 1) noch aus eingekaufter Energie (Scope 2). Dazu zählen z. B. Emissionen aus der Produktion von Vorprodukten, Transport, Nutzung und Entsorgung von Produkten.

## 1.1 DURCHFÜHRUNG

Die Mobilitätsbefragung wurde als quantitative Online-Erhebung mit dem Tool LimeSurvey umgesetzt. Der Fragebogen wurde mittels Filterführung an die jeweilige Situation der Teilnehmenden angepasst. Um eine zielgruppengerechte Analyse zu ermöglichen, gliederte sich der Fragebogen in unterschiedliche Abschnitte für Studierende (inklusive Teilnehmende des Startfenster-Programms), für Professor:innen sowie für Mitarbeitende (mit und ohne Zeiterfassung). Zusätzlich gab es einen allgemeinen Fragenteil mit 18 Fragen, der für alle Gruppen gleichermaßen relevant war und allgemeine Aspekte des Mobilitätsverhaltens abdeckte.

Die Feldphase der Online-Umfrage erstreckte sich vom 28. November 2024 bis zum 17. Dezember 2024. In diesem Zeitraum wurden alle Angehörigen der genannten Zielgruppen per E-Mail zur Teilnahme eingeladen. Um eine hohe Beteiligung zu erreichen und gleichzeitig den Datenschutz sicherzustellen, wurde in der Einladung explizit auf die anonyme und vertrauliche Behandlung der Antworten hingewiesen. Die Teilnahme war freiwillig und es wurde zugesichert, dass die Auswertung der erhobenen Daten ausschließlich in anonymisierter Form erfolgt.

## 1.2 DATENBEREINIGUNG

Für die Auswertung der Umfrageergebnisse wurde zwischen zwei Auswertungsgrundlagen unterschieden. Hintergrund hierfür ist, dass sich der Modal-Split-Teil des Fragebogens – also die Fragen zur Nutzung verschiedener Verkehrsmittel – ausdrücklich auf die Vorlesungszeit des zurückliegenden Sommersemesters bezog. Bachelor-Studierende im ersten Fachsemester waren in diesem Zeitraum noch nicht an der Technischen Hochschule Augsburg immatrikuliert und konnten folglich keine Angaben zu diesem Referenzzeitraum machen. Aus diesem Grund wurden Bachelor-Erstsemester bei der Auswertung des Modal-Split-Teils nicht berücksichtigt. Der allgemeine Teil des Fragebogens zum Mobilitätsverhalten, der generelle Mobilitätsgewohnheiten und Einstellungen erfasste und keinen spezifischen zeitlichen Bezug aufwies, wurde hingegen unter Einbezug der Bachelor-Erstsemester ausgewertet.

Aus diesem Vorgehen ergeben sich zwei unterschiedliche Grundgesamtheiten. Für den Modal-Split-Teil umfasste die Grundgesamtheit 6.097 Personen. Diese setzt sich aus Studierenden ab dem zweiten Fachsemester sowie allen Mitarbeitenden mit und ohne Zeiterfassung und der Professorenschaft zusammen. Für den allgemeinen Teil des Mobilitätsverhaltens lag die Grundgesamtheit bei 7.914 Personen, da hier zusätzlich die Bachelor-Erstsemester berücksichtigt wurden.

Insgesamt nahmen 1.367 Personen an der Befragung teil. Nach Abschluss der Feldphase wurde eine Datenbereinigung durchgeführt. Ziel der Datenbereinigung war es, die Qualität und Konsistenz der Datensätze sicherzustellen und eine valide statistische Auswertung zu ermöglichen. Die Datenbereinigung erfolgte in mehreren Schritten. Zunächst wurden Datensätze ausgeschlossen, bei denen wesentliche Angaben fehlten oder der Fragebogen vorzeitig abgebrochen wurde. Anschließend wurden die verbleibenden Datensätze auf Plausibilität geprüft, insbesondere im Hinblick auf widersprüchliche oder offensichtlich fehlerhafte Angaben.

Darüber hinaus wurden einzelne Teilgruppen mit sehr geringer Beteiligung von der quantitativen Auswertung ausgeschlossen, da deren Fallzahlen für eine statistisch belastbare Analyse nicht ausreichten.

Dies betraf die externen Lehrbeauftragten sowie die im Startfenster-Programm eingeschriebenen Studierenden.

Nach Abschluss der Datenbereinigung standen für den Modal-Split-Teil 915 verwertbare Datensätze zur Verfügung. Bezogen auf die zugrunde gelegte Grundgesamtheit von 6.097 Personen entspricht dies einer Rücklaufquote von etwa 15 %. Für den allgemeinen Teil des Mobilitätsverhaltens (inklusive Bachelor-Erstsemester) ergaben sich 1.139 verwertbare Fälle, was einer Rücklaufquote von ca. 14,4 % entspricht.

### Häufigkeiten der Rückläufer nach Funktion

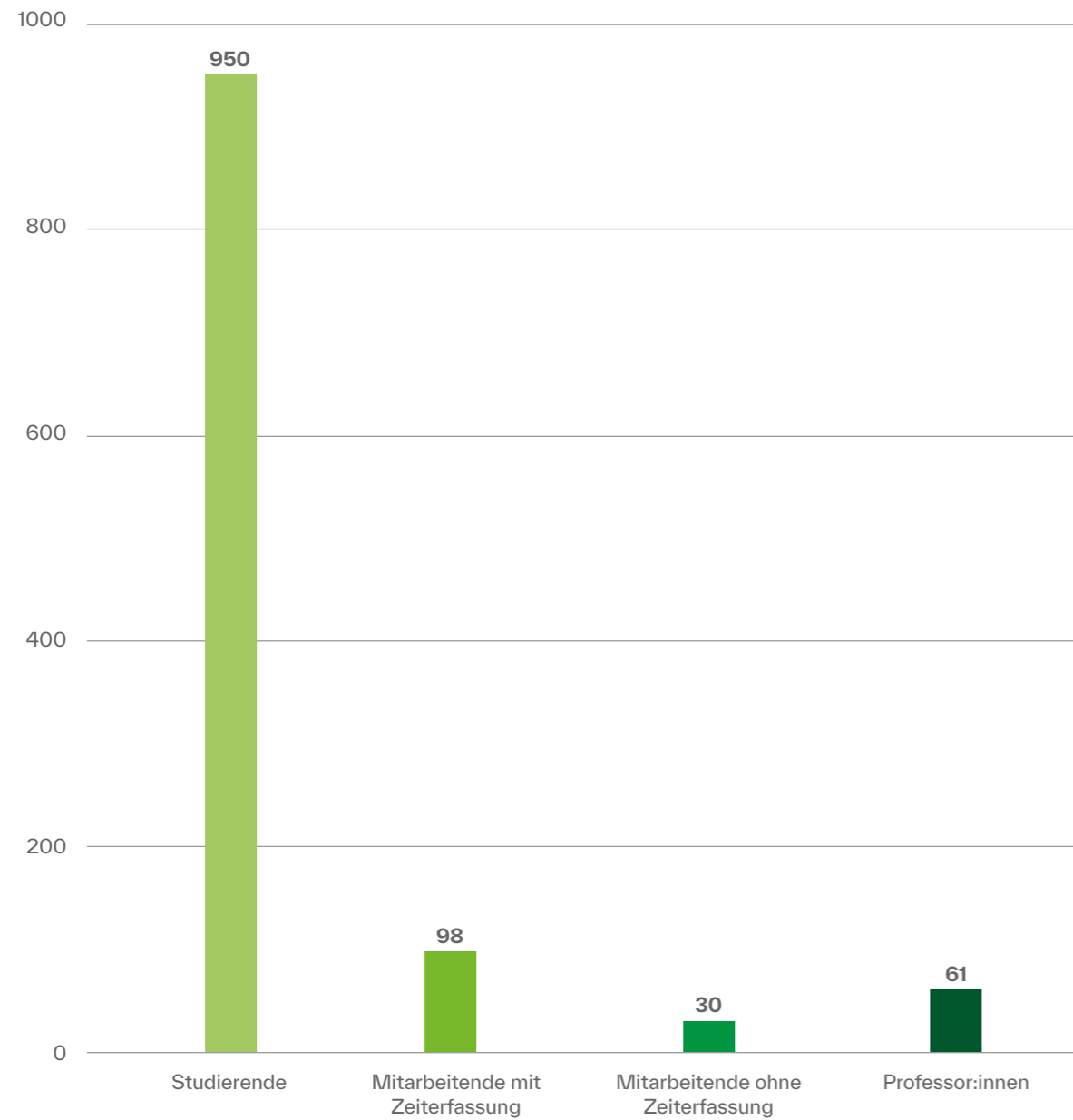


Abbildung 1-1: Häufigkeiten der Rückläufer nach Funktion (absolute Häufigkeit)

Frage: Was ist Ihre Rolle an der Technischen Hochschule Augsburg?  
 n: 1139  
 Quelle: Eigene Darstellung

### 1.3 TEILNEHMENDE

Die Rückläufe im allgemeinen Teil der Umfrage verteilen sich auf verschiedene Statusgruppen der Technischen Hochschule Augsburg. Von den insgesamt 1.139 validierten Teilnehmenden entfielen 950 Personen auf die Gruppe der Studierenden. Darüber hinaus nahmen 98 Mitarbeitende mit Zeiterfassung, 30 Mitarbeitende ohne Zeiterfassung sowie 61 Professorinnen und Professoren an der Befragung teil.

Innerhalb der teilnehmenden Studierenden verteilen sich die Rückläufe auf mehrere Fakultäten der

Technischen Hochschule Augsburg. Die höchsten absoluten Fallzahlen entfielen auf die Fakultät Wirtschaft mit 218 Studierenden sowie auf die Fakultät Informatik mit 170 Studierenden. Weitere nennenswerte Rückläufe wurden aus der Fakultät Architektur und Bauwesen (137 Teilnehmende) sowie aus der Fakultät Maschinenbau und Verfahrenstechnik (127 Teilnehmende) verzeichnet. Die übrigen Fakultäten, darunter Elektrotechnik, Gestaltung sowie Naturwissenschaften waren mit geringeren Fallzahlen im Datensatz vertreten.

### Zuordnung der Studierenden zu den Fakultäten der THA

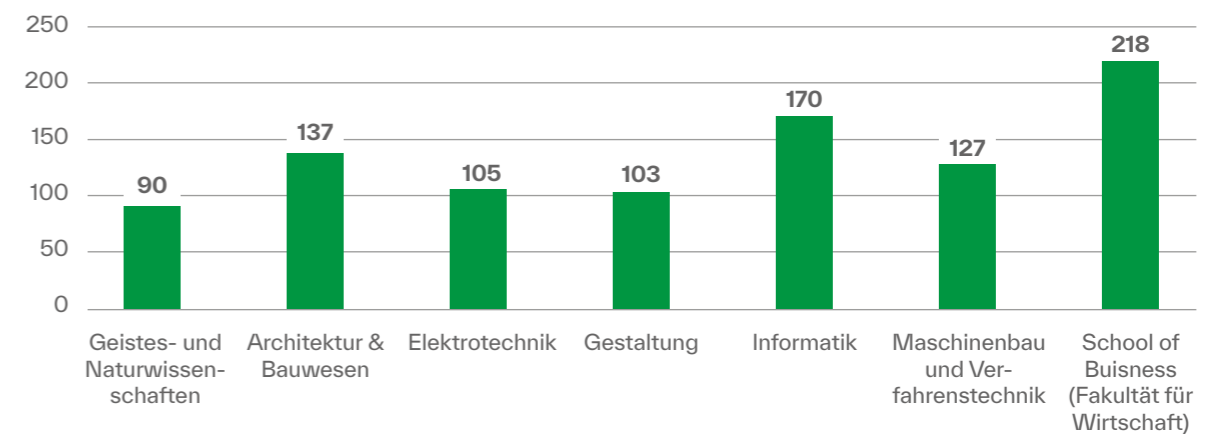


Abbildung 1-2: Zuordnung der Studierenden zu den Fakultäten der THA (absolute Häufigkeit)

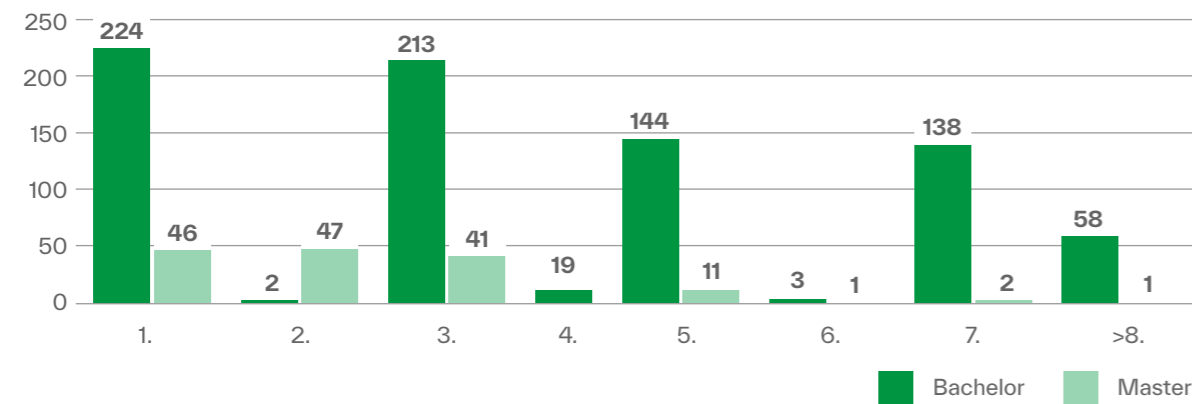
Frage: Welcher Fakultät/Institution würden Sie sich am ehesten zuordnen?  
 n: 950  
 Quelle: Eigene Darstellung

Hinsichtlich des angestrebten Abschlusses befanden sich 82,5% der befragten Studierenden in Bachelorstudiengängen, während 17,5% in Masterstudiengängen eingeschrieben waren.

Auch die Semesterzugehörigkeit der Studierenden wurde erhoben. Unter den Bachelorstudierenden stellten die Studierenden im ersten Fachsemester mit 224 Teilnehmenden die größte Gruppe dar,

gefolgt von den Studierenden im zweiten Fachsemester. In höheren Bachelor-Fachsemestern (ab dem dritten Fachsemester) lagen geringere Fallzahlen vor. Bei den Masterstudierenden zeigte sich ebenfalls eine Konzentration in den unteren Fachsemestern: Die meisten Teilnehmenden wurden im zweiten Fachsemester verzeichnet (47 Teilnehmende), dicht gefolgt vom ersten Fachsemester (46 Teilnehmende).

**Ermittlung der Fachsemester, aufgeschlüsselt nach Bachelor- und Masterstudiengang**



**Abbildung 1-3: Ermittlung der Fachsemesteranzahl, aufgeschlüsselt nach Bachelor- und Masterstudiengang**

Frage: *Sind Sie in einem Bachelor- oder Masterstudiengang immatrikuliert? Bitte geben Sie Ihre Fachsemesterzahl im aktuellen Semester an.*  
n: 950  
Quelle: Eigene Darstellung

## 1.4 GEWICHTUNG

Um mögliche Verzerrungen in der Stichprobe zu reduzieren und die Analyseergebnisse an die bekannte Struktur der Grundgesamtheit anzunähern, wurde nach Abschluss der Datenerhebung eine Gewichtung der Rückläufer vorgenommen. Dabei kamen zwei getrennte Gewichtungsschemata zur Anwendung: eines für den Modal-Split-Teil der Befragung (Grundgesamtheit ohne Bachelor-Erstsemester) und eines für den allgemeinen Teil des Mobilitätsverhaltens (inklusive Bachelor-Erstsemester). Sämtliche im Folgenden berichteten Ergebnisse basieren auf den entsprechend gewichteten Daten.

Die Gewichtung erfolgte ausschließlich anhand der Variable „Funktion“ (Statusgruppe an der Hochschule). Für jede der betrachteten Gruppen – Studierende, Mitarbeitende mit Zeiterfassung, Mitarbeitende ohne Zeiterfassung sowie Professorinnen und Professoren – wurde der jeweilige Anteil an der Grundgesamtheit ins Verhältnis zum entsprechenden Anteil in der ungewichteten Stichprobe gesetzt. Der Gewichtungsfaktor ergibt sich somit als Quotient aus dem prozentualen Anteil der jeweiligen Gruppe an der Grundgesamtheit und ihrem prozentualen Anteil an den Rückläufern. Durch dieses Verfahren werden Über- bzw. Unterrepräsentationen einzelner Statusgruppen im Datensatz korrigiert. Die Berechnung und Anwendung der Gewichte erfolgte mit Hilfe der Statistiksoftware SPSS.

Für den Modal-Split-Teil basiert die gewichtete Auswertung auf insgesamt 915 gültigen Datensätzen. Innerhalb der gewichteten Verteilung entfallen rechnerisch 815 Fälle auf die Gruppe der Studierenden, 49 auf Mitarbeitende mit Zeiterfassung, 23 auf Mitarbeitende ohne Zeiterfassung sowie 28 auf die Professorenschaft. Diese Werte stellen gewichtete Anteile dar und entsprechen keinen zusätzlichen oder neu generierten Beobachtungen. Für den allgemeinen Teil des Mobilitätsverhaltens umfasst die gewichtete Stichprobe 1.139 Datensätze. In der gewichteten Verteilung entfallen davon 1.043 gewichtete Fälle auf Studierende, 47 auf Mitarbeitende mit Zeiterfassung, 22 auf Mitarbeitende ohne Zeiterfassung sowie 27 auf Professorinnen und Professoren. Auch hier bleibt die tatsächliche Fallzahl unverändert; die Gewichtung beeinflusst ausschließlich den relativen Einfluss der einzelnen Statusgruppen in der Auswertung.

Durch die Anwendung der Gewichtung wird die Verteilung der Rückläufer nach Statusgruppen an die bekannte Struktur der jeweiligen Grundgesamtheit angepasst. Dadurch können Analysen durchgeführt werden, die Verzerrungen aufgrund unterschiedlicher Beteiligungsquoten zwischen den Statusgruppen berücksichtigen.

	Anzahl der Rückläufer	Prozentualer Anteil der Rückläufer	Grundgesamtheit	Prozentualer Anteil der Grundgesamtheit	Gewichtungsfaktor	Prozentuale Rückläuferquote	Gewichtete Anzahl der Rückläufer
Studierende	726	79,34%	5429	89,04%	1,122246139	13,37%	815
Mitarbeitende mit Zeiterfassung	98	10,71%	329	5,40%	0,503819209	29,79%	49
Mitarbeitende ohne Zeiterfassung	30	3,28%	152	2,49%	0,760373954	19,74%	23
Professor:innen	61	6,67%	187	3,07%	0,460062326	32,62%	28
<b>Gesamt</b>	<b>915</b>	<b>100%</b>	<b>6097</b>	<b>100%</b>		<b>100%</b>	<b>915</b>

Tabelle 1-1: Gewichtung Modal-Split-Teil nach Funktion an der THA  
Quelle: Eigene Darstellung

Obwohl es sich bei der Befragung formal um eine Vollerhebung handelte – da alle Mitglieder der definierten Grundgesamtheit zur Teilnahme eingeladen wurden – kann keine vollständige Repräsentativität der Ergebnisse garantiert werden. Zum einen haben nicht alle Angeschriebenen an der Umfrage teilgenommen (sei es aus Desinteresse, Nicht-Erreichbarkeit oder anderen Gründen), sodass effektiv nur eine Selbstselektion der Antwortenden vorliegt. Zum anderen können auch durch Gewichtung nicht alle möglichen Verzerrungen ausgeglichen werden. Es ist beispielsweise denkbar, dass Personen mit besonderem Interesse am Thema Mobilität häufiger geantwortet haben, wohingegen weniger mobilitätsaffine Personen unter den Rückläufern unterrepräsentiert sind. Somit lässt sich eine gewisse systematische Verzerrung (Bias) nicht ausschließen.

Nichtsdestotrotz bieten die Ergebnisse der Befragung wichtige Einblicke in das Mobilitätsverhalten und die Einstellungen der Hochschulangehörigen. Die gewichteten Resultate liefern fundierte Anhaltspunkte und erkennbare Trends, auf deren Basis Potenziale für Verbesserungen identifiziert und konkrete Maßnahmen für eine nachhaltigere Hochschulmobilität abgeleitet werden können. Zusammenfassend dient diese Mobilitätsbefragung der THA als wertvolle Datengrundlage, um bestehende Probleme im Verkehrsbereich aufzudecken und zielgerichtete Lösungsansätze im Sinne einer umweltfreundlichen Campus-Mobilität zu entwickeln.

	Anzahl der Rückläufer	Prozentualer Anteil der Rückläufer	Grundgesamtheit	Prozentualer Anteil der Grundgesamtheit	Gewichtungsfaktor	Prozentuale Rückläuferquote	Gewichtete Anzahl der Rückläufer
Studierende	950	83,41%	7246	91,56%	1,097747363	13,11%	1043
Mitarbeitende mit Zeiterfassung	98	8,60%	329	4,16%	0,483167262	29,79%	47
Mitarbeitende ohne Zeiterfassung	30	2,63%	152	1,92%	0,729205627	19,74%	22
Professor:innen	61	5,36%	187	2,36%	0,441204009	32,62%	27
<b>Gesamt</b>	<b>1139</b>	<b>100%</b>	<b>7914</b>	<b>100%</b>		<b>100%</b>	<b>1139</b>

Tabelle 1-2: Gewichtung allgemeiner Teil Mobilitätsverhalten nach Funktion an der THA  
Quelle: Eigene Darstellung

# 2

## AUSWERTUNG

### 2.1 ENTFERNUNG THA / WOHNORT

Die Entfernung des Wohnorts zur Hochschule stellt eine zentrale Rahmenbedingung für das Mobilitätsverhalten von Studierenden, Mitarbeitenden und Lehrenden der Technischen Hochschule Augsburg dar. Im Rahmen der Befragung wurde die Entfernung zwischen dem Wohnort der Teilnehmenden und demjenigen Standort der THA erfasst, der von ihnen am häufigsten aufgesucht wird.

Die Ergebnisse zeigen, dass ein erheblicher Anteil der Befragten in räumlicher Nähe zur Hochschule lebt (Abbildung 2-1). Rund 30,3% der Teilnehmenden wohnen in einer Entfernung von bis zu 2,5 Kilometern, weitere 23,5% in einer Entfernung von

bis zu 5 Kilometern. Damit leben insgesamt 53,8% der Befragten innerhalb eines Radius von 5 Kilometern um die Hochschule. Bei einer Ausweitung des Betrachtungsradius auf 10 Kilometer erhöht sich dieser Anteil auf 66,8%, innerhalb von 30 Kilometern werden insgesamt 81,6% der Befragten erfasst.

Die dargestellten Ergebnisse verdeutlichen somit eine starke Konzentration der Wohnorte im näheren und mittleren Umkreis der Hochschule. Die Analyse der Entfernungsverteilung liefert damit eine wichtige Grundlage für die weitere Betrachtung des Mobilitätsverhaltens der Hochschulangehörigen.

Entfernung vom Wohnort zur Hochschule

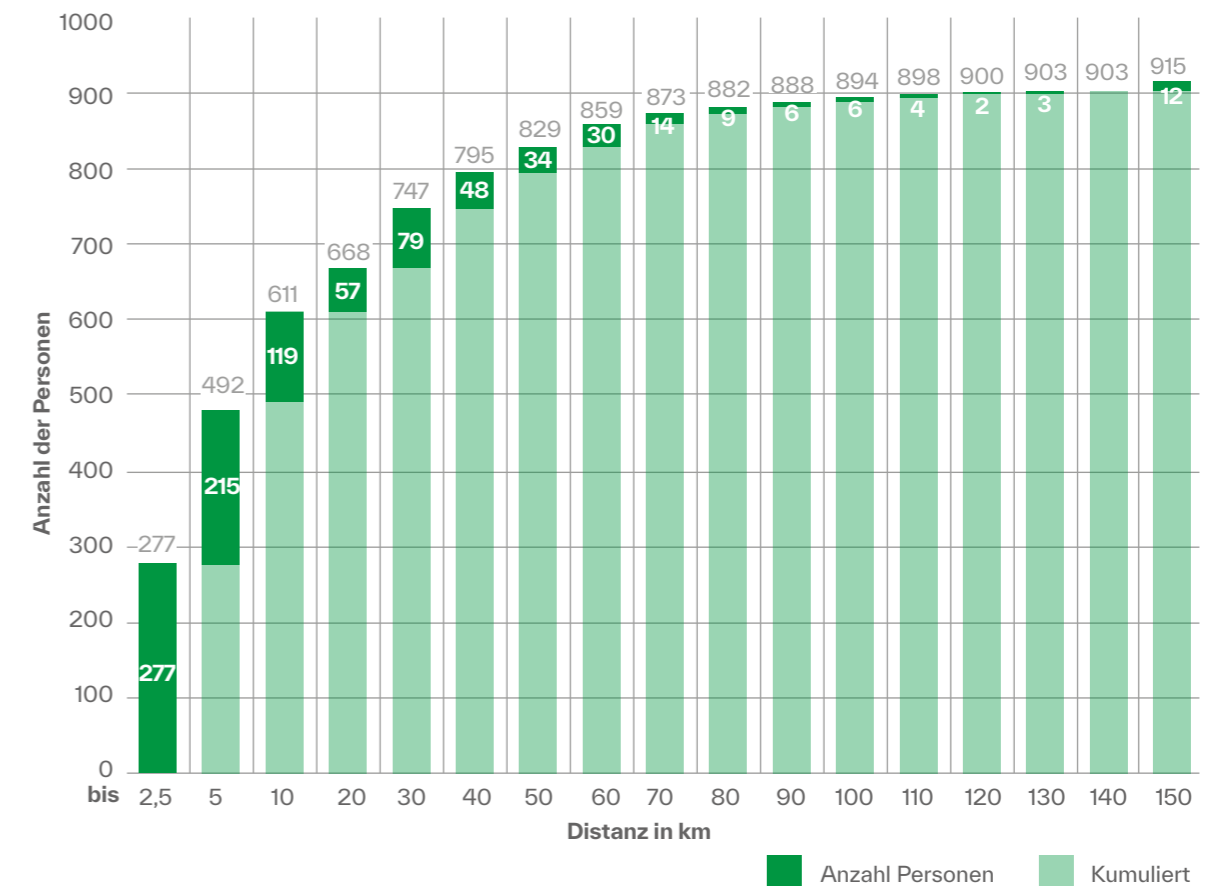


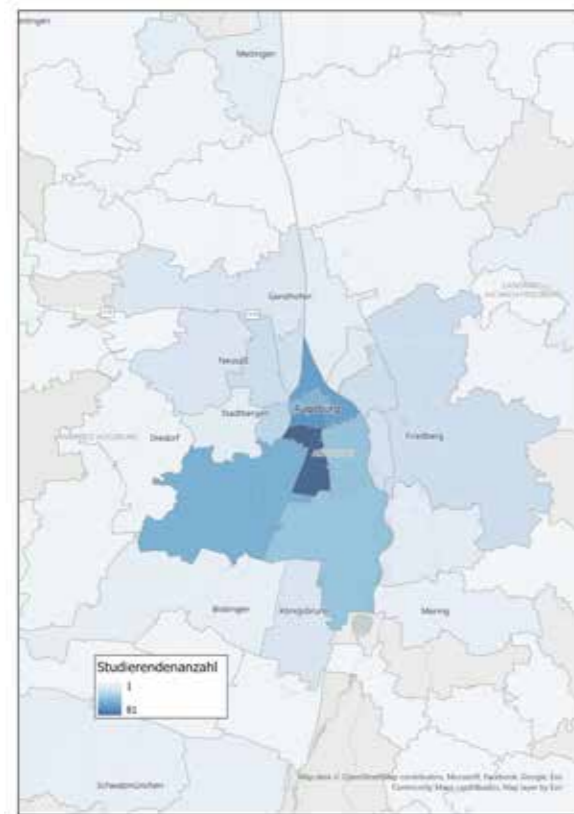
Abbildung 2-1: Entfernung vom Wohnort zur Hochschule

Frage: Bitte geben Sie an wie weit Ihr Wohnort von dem Standort der Hochschule entfernt ist, den Sie am häufigsten aufsuchen.

n: 915

Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 2-2 zeigt die Wohnorte nach den abgefragten Postleitzahlen der Studierenden der Technischen Hochschule Augsburg im regionalen Umfeld und verdeutlicht, dass die meisten Studierenden, die an der Befragung teilgenommen haben, in der Stadt Augsburg sowie in den direkt angrenzenden Gemeinden wohnen. Besonders stark in der Stichprobe vertreten sind die Stadtteile im Zentrum und Süden Augsburgs, die in dunkleren Farbtönen dargestellt sind und bis zu 81 Studierende pro Gebiet aufweisen. Mit zunehmender Entfernung von der Stadt nimmt die Zahl der Studierenden deutlich ab. In den umliegenden



**Abbildung 2-2: Wohnorte der Studierenden der THA**

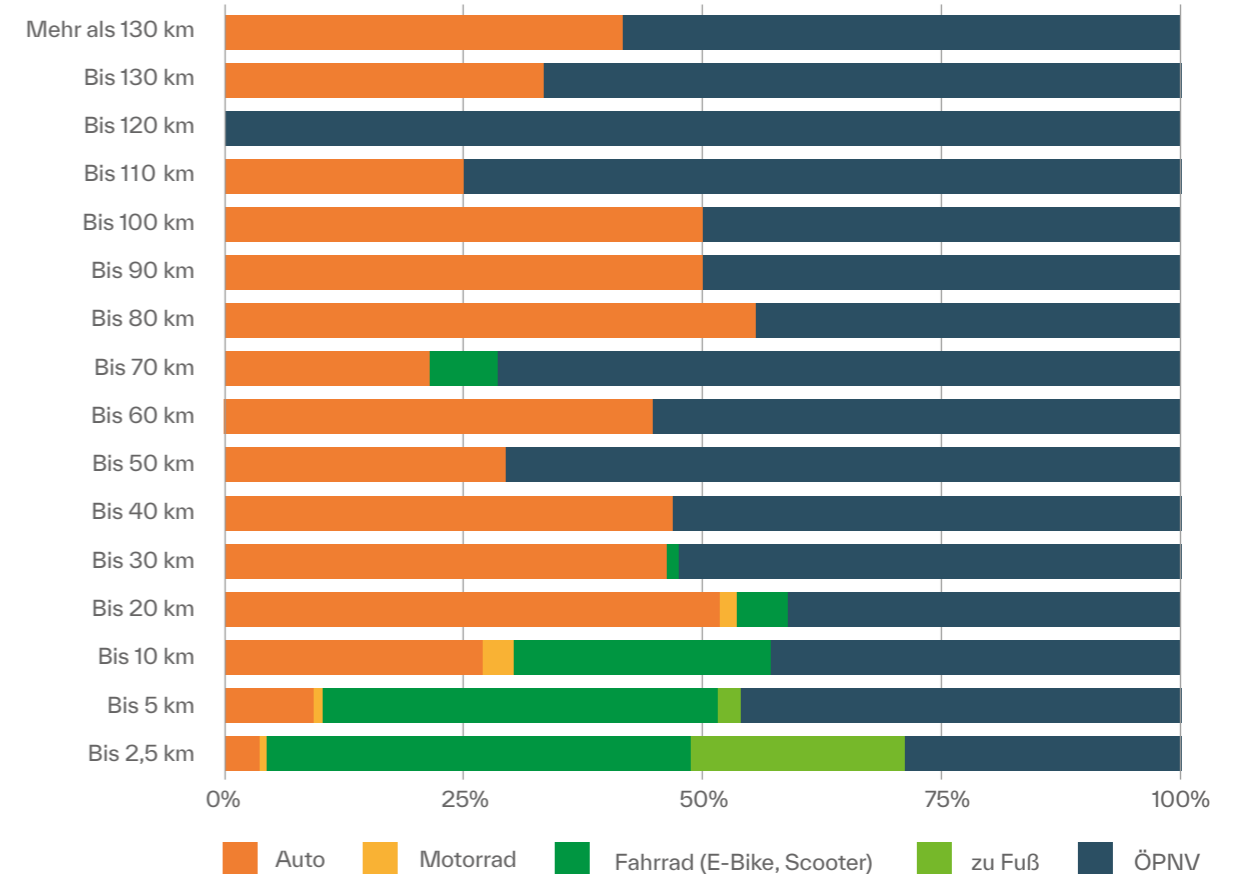
**Frage:** Bitte geben Sie die Postleitzahl Ihres Wohnorts an.  
**n:** 815  
**Quelle:** Eigene Darstellung auf Basis von Daten von OpenStreetMap (© OpenStreetMap-Mitwirkende, Lizenz: ODbL)

Gemeinden wie Friedberg, Königsbrunn, Stadtbergen und Gersthofen wohnen ebenfalls noch viele Studierende, jedoch in geringerer Dichte. In den weiter entfernten Regionen, wie im Landkreis Aichach-Friedberg oder westlich von Diedorf, verteilt sich nur noch eine geringe Anzahl an Studierenden, teilweise nur einzelne Personen.

Die Karte verdeutlicht den starken regionalen Bezug der Studierenden zur Technischen Hochschule Augsburg. Dies unterstreicht die Bedeutung einer guten Anbindung und Infrastruktur innerhalb des Nahbereichs für die Mobilität der Studierenden.

Abbildung 2-3 stellt die Verkehrsmittelnutzung der an der Befragung teilnehmenden Hochschulangehörigen im Sommersemester dar, differenziert nach der jeweiligen Pendeldistanz zwischen Wohnort und Hochschulstandort. Die Ergebnisse sind als gestapelte Balkendiagramme dargestellt, wobei jeder Balken die prozentuale Verteilung der genutzten Verkehrsmittel innerhalb einer Distanzklasse abbildet. Die Distanzklassen entsprechen den im Fragebogen verwendeten Intervallen von „bis 2,5 Kilometer“ bis „mehr als 130 Kilometer“.

## Verkehrsmittelnutzung der Hochschulangehörigen im Sommersemester nach Pendeldistanz



**Abbildung 2-3: Verkehrsmittelnutzung der Hochschulangehörigen im Sommersemester nach Pendeldistanz**

**Frage:** Bitte geben Sie an wie weit Ihr Wohnort von dem Standort der Hochschule entfernt ist, den Sie am häufigsten aufsuchen. Stellen Sie sich einen typischen Wochentag IM SOMMERSEMESTER vor. Geben Sie an, mit welchen Verkehrsmitteln Sie zur Hochschule kommen. (Mehrfachauswahl)

**n:** 915

**Quelle:** Eigene Darstellung

Bei kurzen Pendeldistanzen bis 2,5 Kilometer weisen insbesondere der öffentliche Personennahverkehr sowie das Zufußgehen hohe Anteile auf, ergänzt durch einen relevanten Anteil des Fahrrads. In mittleren Distanzbereichen zwischen etwa 10 und 50 Kilometern bleibt der Anteil des öffentlichen Personennahverkehrs vergleichsweise hoch, während gleichzeitig der Anteil der Pkw-Nutzung zunimmt. In größeren Distanzklassen, insbesondere ab etwa 70 Kilometern, steigt der Anteil der Pkw-Nutzung weiter an, während der öffentliche Personennahverkehr weiterhin einen

substanziellen Anteil an der Verkehrsmittelnutzung ausmacht.

Die Darstellung verdeutlicht, dass der öffentliche Personennahverkehr über alle Distanzklassen hinweg eine wichtige Rolle im Mobilitätsverhalten der befragten Hochschulangehörigen spielt. Bei der Interpretation der oberen Distanzklassen ist jedoch zu berücksichtigen, dass diese auf vergleichsweise geringen Fallzahlen beruhen und die Ergebnisse dort entsprechend vorsichtig zu interpretieren sind.

## 2.2 MODAL SPLIT

Der Modal Split beschreibt die prozentuale Verteilung der von den Hochschulangehörigen genutzten Verkehrsmittel für den Weg zur Hochschule. Die in den folgenden Abschnitten dargestellten Modal-Split-Ergebnisse beziehen sich zunächst ausschließlich auf die Vorlesungszeit im Sommersemester und basieren auf den Angaben der Befragten für diesen Zeitraum.

Im Folgenden wird zunächst der Modal Split aller Befragten insgesamt betrachtet (Kapitel 2.2.1), bevor in den anschließenden Unterkapiteln die Ergebnisse differenziert nach Statusgruppen – Studierende (2.2.2), Mitarbeitende (2.2.3) und Professor:innen (2.2.4) – dargestellt und diskutiert werden. Abschließend wird in Kapitel 2.2.5 untersucht, inwiefern sich die Mobilitätsroutinen der Hochschulangehörigen zwischen Sommer- und Wintersemester unterscheiden.

### Modal Split THA Sommersemester

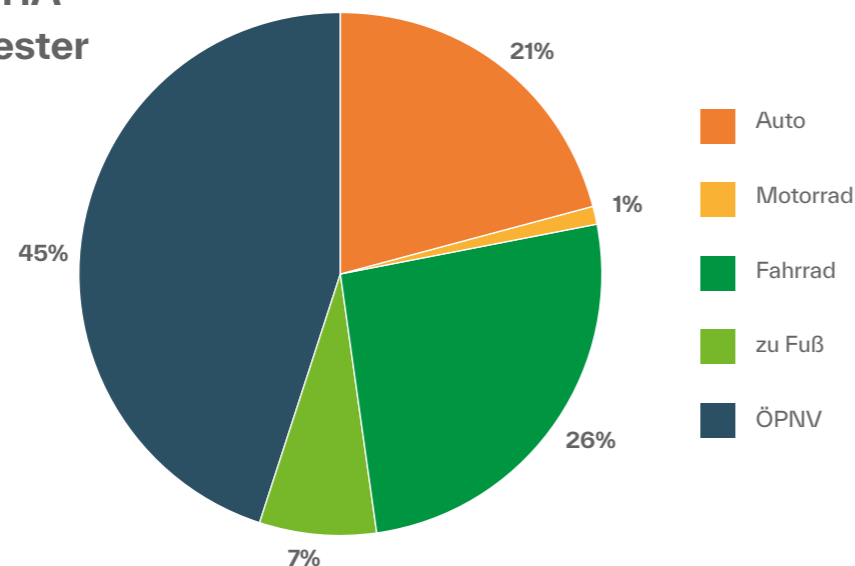


Abbildung 2-4: Verkehrsmittelnutzung der Hochschulangehörigen im Sommersemester (dominantes Verkehrsmittel)

Frage: Stellen Sie sich einen typischen Wochentag IM SOMMERSEMESTER vor. Geben Sie an mit welchen Verkehrsmitteln Sie zur Hochschule kommen.

n: 915

Quelle: Eigene Darstellung

## 2.2.1 MODAL SPLIT THA

Abbildung 2-4 zeigt den Modal Split der Hochschule Augsburg im Sommersemester auf Grundlage der Befragung in Form eines Kreisdiagramms. Dargestellt ist die prozentuale Verteilung der von den Hochschulangehörigen genutzten Verkehrsmittel für den Weg zur Hochschule. Berücksichtigt wird jeweils das dominierende Verkehrsmittel pro Person, definiert als jenes Verkehrsmittel, das den größten Anteil an der individuellen Pendelstrecke zur Hochschule ausmacht.

Mit einem Anteil von 45% ist der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel für den Weg zur Hochschule. Auf dem zweiten Platz folgt das Fahrrad mit einem Anteil von 26%, gefolgt vom Auto, das von 21% der Befragten genutzt wird. 7% der Teilnehmenden legen ihren Weg zu Fuß zurück. Deutlich geringere Anteile entfallen auf das Motorrad mit 1%. Insgesamt zeigt die Verteilung, dass nachhaltige Mobilitätsformen wie ÖPNV, Fahrrad und Zufußgehen zusammen über ¾ aller zurückgelegter mobilitätsbedingter Kilometer ausmachen, während der motorisierte Individualverkehr (Auto, Motorrad, Mitfahrt) einen deutlich kleineren Anteil einnimmt.

Im nächsten Schritt gaben die Befragungsteilnehmenden an, mit welchen Verkehrsmitteln sie an einem typischen Wochentag im Sommersemester zur Hochschule gelangen und welchen prozentualen Anteil die einzelnen Verkehrsmittel an ihrer gesamten Pendelstrecke haben. Die Summe der angegebenen Anteile musste dabei jeweils 100 % ergeben. Diese Angaben wurden im Rahmen der Auswertung mit der jeweils angegebenen Entfernung zwischen Wohnort und Hochschulstandort kombiniert, um eine streckenbezogene Analyse der Verkehrsmittelnutzung zu ermöglichen.

Für die Berechnung der streckenbezogenen Anteile wurde pro befragter Person die angegebene Distanzklasse zugrunde gelegt und mit den prozentualen Anteilen der genutzten Verkehrsmittel verrechnet. Auf diese Weise lassen sich die zurückgelegten Strecken rechnerisch den einzelnen Verkehrsmitteln zuzuordnen und anschließend über alle Teilnehmenden aggregieren.

#### Beispiel:

Eine befragte Person (n1) gibt eine Entfernung zum Hochschulstandort von bis zu 20 Kilometern an und verteilt ihre Pendelstrecke auf 80% Bahn-Nahverkehr und 20% Zufußgehen. Für die Berechnung wird die Distanzklasse mit einer Entfernung von 20 Kilometern angesetzt. Der streckenbezogene Modal Split für diese Person ergibt sich somit wie folgt:

$$\begin{aligned} \text{Modal Split } n_1 &= (20 \text{ km} \times 0,8 \text{ [Bahn Nahverkehr]}) \\ &+ 20 \text{ km} \times 0,2 \text{ [Zu Fuß]} \\ &= 16 \text{ km [Bahn Nahverkehr]} + 4 \text{ km [Zu Fuß]} \end{aligned}$$

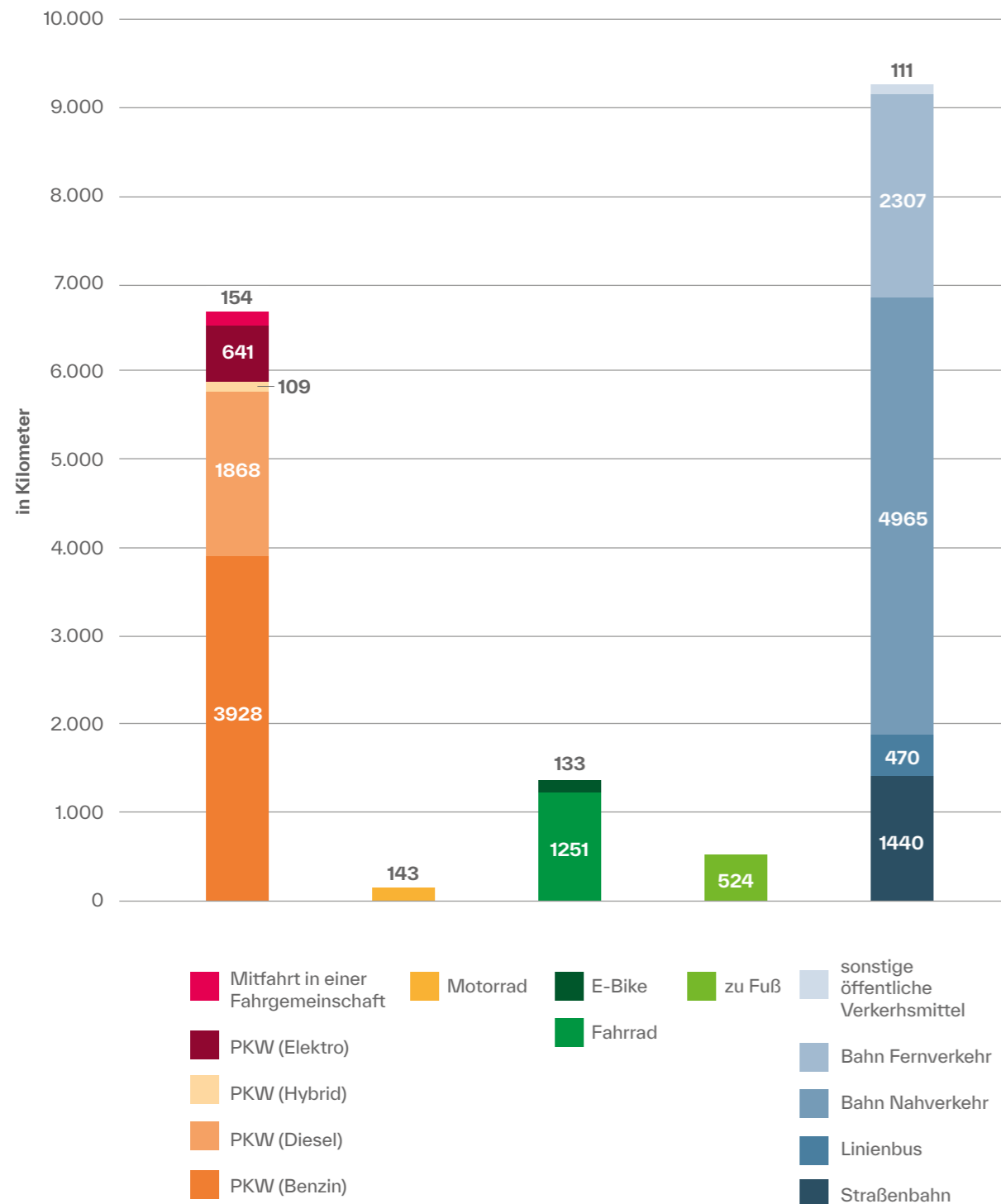
Abbildung 2-5 zeigt die Ergebnisse dieser detaillierten Auswertung der Verkehrsmittelnutzung an einem typischen Wochentag im Sommersemester. Auf Basis der Angaben der 915 Befragungsteilnehmenden ergibt sich eine aggregierte tägliche Gesamtstrecke von rund 18.043 Kilometern. Diese Gesamtstrecke setzt sich aus den rechnerisch zugeordneten Streckenanteilen der einzelnen Verkehrsmittel zusammen.

Der öffentliche Personennahverkehr weist mit insgesamt über 9.000 Kilometern den größten Anteil an der aggregierten Gesamtstrecke auf. Innerhalb des ÖPNV entfallen die höchsten Streckenanteile auf den Bahn-Nahverkehr (rund 4.965 km) sowie den Bahn-Fernverkehr (etwa 2.307 km). Weitere Anteile entfallen auf die Straßenbahn (ca. 1.440 km), den Linienbus (rund 470 km) sowie sonstige öffentliche Verkehrsmittel. Der motorisierte Individualverkehr summiert sich auf insgesamt knapp 6.700 Kilometer. Den größten Anteil daran haben benzinbetriebene Pkw (ca. 3.928 km), gefolgt von Dieselfahrzeugen (rund 1.868 km). Weitere Anteile entfallen auf vollelektrische Fahrzeuge (etwa 641 km), Hybridfahrzeuge (ca. 109 km) sowie Mitfahrgelegenheiten (rund 154 km). Nicht-motorisierte Verkehrsmittel tragen in geringerem Umfang zur aggregierten Gesamtstrecke bei. Das Fahrrad erreicht gemeinsam mit dem E-Bike eine rechnerische Strecke von etwa 1.384 Kilometern, während die zu Fuß zurückgelegte Strecke rund 524 Kilometer beträgt. Das Motorrad spielt mit einer aggregierten Strecke von etwa 144 Kilometern eine untergeordnete Rolle.

Insgesamt verdeutlicht die Darstellung, dass sowohl der öffentliche Personennahverkehr als auch der motorisierte Individualverkehr einen erheblichen Anteil an den aggregierten Streckenkilometern der Befragungsteilnehmenden aufweisen. Nicht-motorisierte Verkehrsmittel tragen in geringerem Umfang zur Gesamtstrecke bei, sind jedoch insbesondere bei kürzeren Pendeldistanzen relevant.

Die dargestellten Streckenkilometer beruhen auf Selbstauskünften der Befragungsteilnehmenden und stellen rechnerische Aggregationen dar; sie sind nicht mit tatsächlich gemessenen Verkehrsleistungen gleichzusetzen.

## Modal Split THA Sommersemester



**Abbildung 2-5: Verkehrsmittelnutzung der Hochschulangehörigen im Sommersemester (Details)**

**Frage:** Stellen Sie sich einen typischen Wochentag IM SOMMERSEMESTER vor. Geben Sie an, mit welchen Verkehrsmitteln Sie zur Hochschule kommen. Geben Sie nun je Verkehrsmittel den Anteil an Ihrer Gesamtstrecke an, wie Sie zur Hochschule kommen. Die Gesamtsumme muss dabei 100% ergeben. (Mehrfachauswahl)

**n:** 915

**Quelle:** Eigene Darstellung

## 2.2.2 MODAL SPLIT STUDIERENDE

Abbildung 2-6 zeigt den Modal Split der Studierenden in Form eines Kreisdiagramms auf Basis des jeweils dominanten Verkehrsmittels. Die Darstellung verdeutlicht, dass der öffentliche Personennahverkehr mit einem Anteil von 47% den größten Anteil einnimmt, gefolgt vom Fahrrad mit 24% und dem Pkw mit 20%. Weitere Anteile entfallen auf das Zufußgehen (8%) sowie auf das Motorrad (1%).

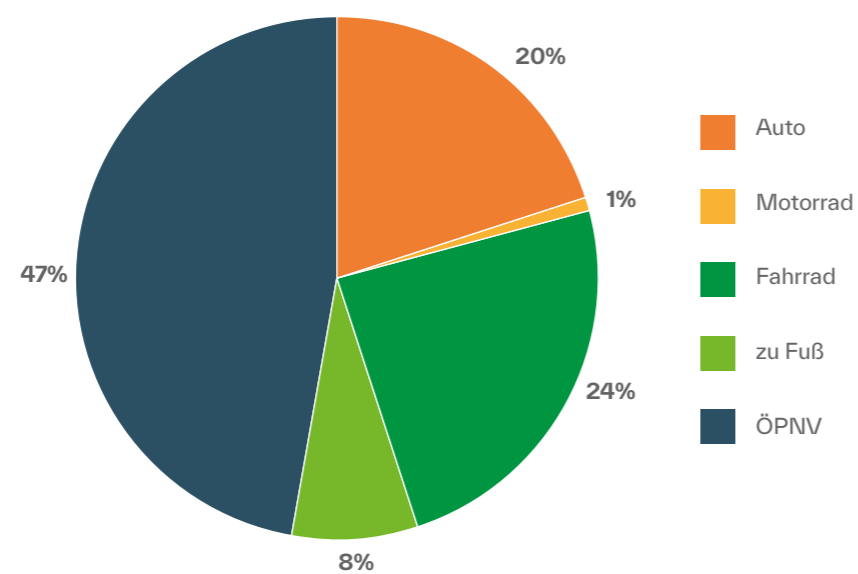
In einem nächsten Schritt wird die Verkehrsmittelnutzung der Studierenden detaillierter betrachtet, indem neben dem dominanten Verkehrsmittel auch die Anteile einzelner Verkehrsmittel an der gesamten Pendelstrecke berücksichtigt werden. Abbildung 2-7 zeigt die Ergebnisse dieser streckenbezogenen Auswertung für einen typischen Wochentag im Sommersemester. Grundlage hierfür sind die Angaben der befragten Studierenden, die ihre Pendelstrecke prozentual auf die genutzten Verkehrsmittel aufgeteilt haben, wobei die Summe der Anteile jeweils 100% ergab.

Die Ergebnisse zeigen, dass die öffentlichen Verkehrsmittel den größten Anteil an den aggregierten Streckenkilometern der befragten Studierenden ausmachen. Insgesamt entfallen 7.355 Kilometer der zurückgelegten Strecke auf den öffentlichen Personennahverkehr. Innerhalb dieser Gruppe dominiert der Bahn-Nahverkehr mit 4.083 Kilometern, gefolgt vom Bahn-Fernverkehr mit 1.491 Kilometern. Weitere Anteile entfallen auf die Straßenbahn (1.315 Kilometer), den Linienbus (367 Kilometer) sowie sonstige öffentliche Verkehrsmittel (99 Kilometer).

Der motorisierte Individualverkehr mit dem Pkw erreicht insgesamt 5.135 Kilometer der aggregierten Gesamtstrecke. Den größten Anteil daran haben benzinbetriebene Pkw mit 3.588 Kilometern, gefolgt von Dieselfahrzeugen mit 1.059 Kilometern. Weitere Streckenanteile entfallen auf vollelektrische Pkw (305 Kilometer), Hybridfahrzeuge (29 Kilometer) sowie Mitfahrgelegenheiten (154 Kilometer). Auch aktive Mobilitätsformen tragen zur Gesamtstrecke bei. Mit dem Fahrrad werden 841 Kilometer zurückgelegt, mit dem E-Bike zusätzlich 50 Kilometer. Das Zufußgehen summiert sich auf 458 Kilometer. Das Motorrad spielt mit einer aggregierten Strecke von 123 Kilometern eine untergeordnete Rolle.

Insgesamt zeigt sich, dass die Mobilität der Studierenden von einer großen Vielfalt geprägt ist. Die öffentlichen Verkehrsmittel stellen die wichtigste Mobilitätssäule dar, während der motorisierte Individualverkehr ebenfalls einen erheblichen Beitrag zur zurückgelegten Gesamtstrecke leistet. Aktive Mobilitätsformen wie Fahrrad, E-Bike und Zufußgehen ergänzen das Mobilitätsverhalten insbesondere bei kürzeren Pendeldistanzen

**Modal Split Studierende Sommersemester**



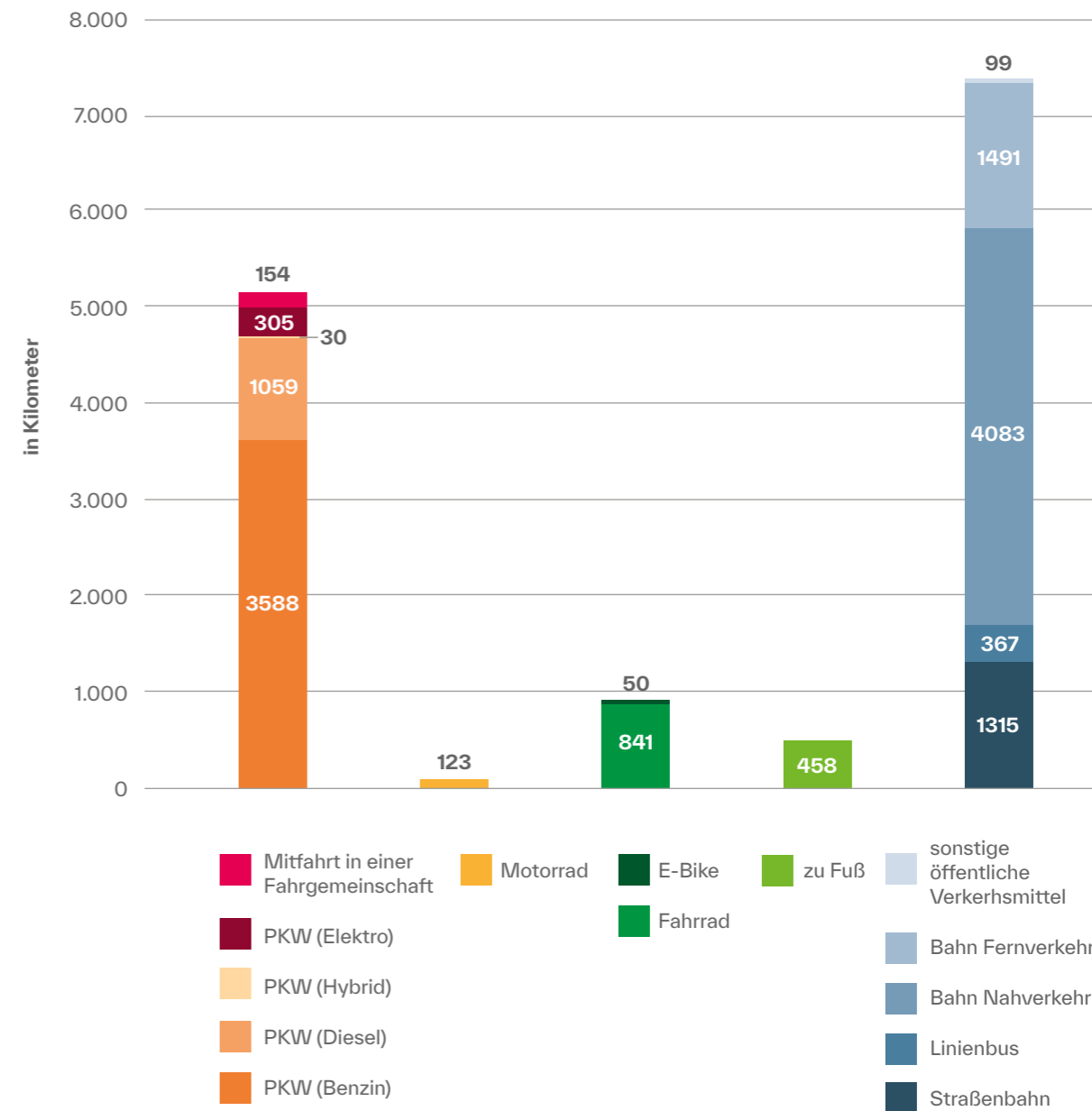
**Abbildung 2-6: Verkehrsmittelnutzung der Studierenden im Sommersemester (dominantes Verkehrsmittel)**

**Frage:** Stellen Sie sich einen typischen Wochentag IM SOMMERSEMESTER vor. Geben Sie an mit welchen Verkehrsmitteln Sie zur Hochschule kommen. (Mehrfachauswahl)

**n:** 815

**Quelle:** Eigene Darstellung

**Modal Split Studierende Sommersemester**



**Abbildung 2-7: Verkehrsmittelnutzung der Studierenden im Sommersemester (Details)**

**Frage:** Stellen Sie sich einen typischen Wochentag IM SOMMERSEMESTER vor. Geben Sie an, mit welchen Verkehrsmitteln Sie zur Hochschule kommen. Geben Sie nun je Verkehrsmittel den Anteil an Ihrer Gesamtstrecke an, wie Sie zur Hochschule kommen. Die Gesamtsumme muss dabei 100% ergeben. (Mehrfachauswahl)

**n:** 815

**Quelle:** Eigene Darstellung

## 2.2.3 MODAL SPLIT MITARBEITENDE

### Modal Split Mitarbeitende Sommersemester

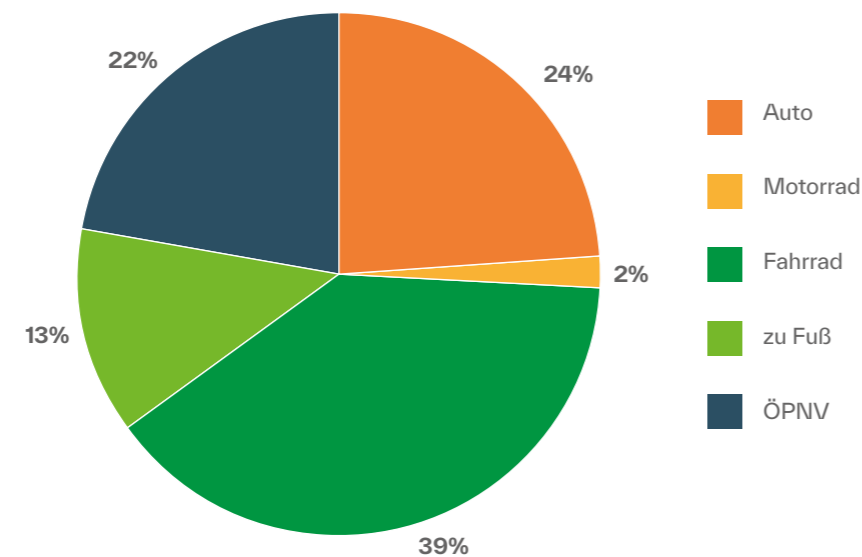


Abbildung 2-8: Verkehrsmittelnutzung der Mitarbeitenden im Sommersemester (dominantestes Verkehrsmittel)

Frage: Stellen Sie sich einen typischen Wochentag IM SOMMERSEMESTER vor. Geben Sie an mit welchen Verkehrsmitteln Sie zur Hochschule kommen. (Mehrfachauswahl)

n: 72

Quelle: Eigene Darstellung

Nachdem zuvor der Modal Split der gesamten Hochschule sowie der Studierenden dargestellt wurde, wird im Folgenden die Verkehrsmittelnutzung der Mitarbeitenden gesondert betrachtet. Abbildung 2-8 zeigt den Modal Split der Mitarbeitenden in Form eines Kreisdiagramms auf Basis des dominanten Verkehrsmittels. Die Darstellung verdeutlicht, dass das Fahrrad mit einem Anteil von 39% den größten Anteil einnimmt. Es folgen das Auto mit 24% sowie der öffentliche Personennahverkehr mit 22%. Weitere Anteile entfallen auf das Zufußgehen (13%) und das Motorrad (2%), das damit eine untergeordnete Rolle spielt.

In einem zweiten Schritt wird – analog zur Vorgehensweise bei den Studierenden – die Verkehrsmittelnutzung der Mitarbeitenden anhand der streckenbezogenen Anteile der einzelnen Verkehrsmittel analysiert. Abbildung 2-9 zeigt die Ergebnisse dieser Auswertung für einen typischen Wochentag im Sommersemester.

Die Ergebnisse zeigen, dass der motorisierte Individualverkehr mit dem Pkw den größten Anteil an den aggregierten Streckenkilometern der befragten Mitarbeitenden ausmacht. Insgesamt entfallen 815 Kilometer der zurückgelegten Strecke auf den Pkw. Innerhalb dieser Gruppe dominieren Dieselfahrzeuge mit 263 Kilometern sowie benzinbetriebene Pkw mit 212 Kilometern. Vollelektrische Pkw erreichen mit 273 Kilometern ebenfalls einen nennenswerten Streckenanteil, während Hybridfahrzeuge mit 67 Kilometern eine geringere Rolle spielen. Mitfahrgelegenheiten wurden von den befragten Mitarbeitenden nicht genutzt.

Der öffentliche Personennahverkehr erreicht insgesamt 565 Kilometer der aggregierten Gesamtstrecke. Den größten Anteil innerhalb des ÖPNV stellt der Bahn-Nahverkehr mit 426 Kilometern. Weitere Anteile entfallen auf den Linienbus (79 Kilometer), die Straßenbahn (48 Kilometer) sowie sonstige öffentliche Verkehrsmittel (12 Kilometer). Der Bahn-Fernverkehr wird von den Mitarbeitenden nicht genutzt.

Auch aktive Verkehrsformen tragen zur Gesamtstrecke bei. Mit dem Fahrrad werden 279 Kilometer zurückgelegt, mit dem E-Bike zusätzlich 30 Kilometer. Das Zufußgehen summiert sich auf 40 Kilometer, während das Motorrad mit 11 Kilometern nur eine untergeordnete Rolle spielt.

Insgesamt zeigt die streckenbezogene Auswertung, dass die Mobilität der befragten Mitarbeitenden überwiegend vom motorisierten Individualverkehr geprägt ist. Der Pkw weist den größten Anteil an den aggregierten Streckenkilometern auf, während der öffentliche Personennahverkehr ebenfalls einen relevanten Beitrag leistet. Auffällig ist zudem, dass auch mit dem Fahrrad eine vergleichsweise hohe Anzahl an Kilometern zurückgelegt wird, was auf eine nicht unerhebliche Bedeutung aktiver Mobilität im Mobilitätsverhalten der Mitarbeitenden hinweist. Weitere aktive Verkehrsformen wie E-Bike und Zufußgehen ergänzen dieses Bild, spielen jedoch insgesamt eine untergeordnete Rolle und sind vor allem bei kürzeren Pendeldistanzen relevant.

## 2.2.4 MODAL SPLIT PROFESSOR:INNEN

Im Anschluss an die Darstellung des Modal Splits der Studierenden und der Mitarbeitenden wird im Folgenden die Verkehrsmittelnutzung der Professor:innen betrachtet. Abbildung 2-10 zeigt den Modal Split dieser Statusgruppe auf Basis des jeweils dominanten Verkehrsmittels pro Person in Form eines Kreisdiagramms. Die Darstellung verdeutlicht, dass der öffentliche Personennahverkehr und das Fahrrad mit jeweils 36% die größten Anteile einnehmen. Es folgt das Auto mit 25%, während das Zufußgehen mit 3% eine untergeordnete Rolle spielt.

Ergänzend dazu wird – analog zu den vorherigen Statusgruppen – die Verkehrsmittelnutzung der Professor:innen anhand der streckenbezogenen Anteile der einzelnen Verkehrsmittel analysiert. Abbildung 2-11 zeigt die Ergebnisse dieser Auswertung für einen typischen Wochentag im Sommersemester auf Basis der gewichteten Angaben der befragten Professor:innen.

Die Ergebnisse zeigen, dass die öffentlichen Verkehrsmittel den größten Anteil an den aggregierten

Streckenkilometern der Professor:innen ausmachen. Insgesamt entfallen 1.374 Kilometer der zurückgelegten Strecke auf den ÖPNV. Innerhalb dieser Gruppe dominiert der Bahn-Fernverkehr mit 816 Kilometern, gefolgt vom Bahn-Nahverkehr mit 457 Kilometern. Weitere Anteile entfallen auf die Straßenbahn (77 Kilometer) und den Linienbus (24 Kilometer). Sonstige öffentliche Verkehrsmittel sowie Mitfahrgelegenheiten werden von den befragten Professor:innen nicht genutzt. Der motorisierte Individualverkehr mit dem Pkw erreicht insgesamt 752 Kilometer der aggregierten Gesamtstrecke. Den größten Anteil daran haben Dieselfahrzeuge mit 547 Kilometern, gefolgt von benzinbetriebenen Pkw mit 128 Kilometern. Vollelektrische Pkw (64 Kilometer) und Hybridfahrzeuge (13 Kilometer) spielen eine vergleichsweise geringe Rolle.

Darüber hinaus werden Teile der aggregierten Gesamtstrecke durch aktive Mobilitätsformen zurückgelegt. Auf das Fahrrad entfallen 131 Kilometer, ergänzt durch weitere 54 Kilometer mit dem E-Bike. Das Zufußgehen erreicht insgesamt 26 Kilometer, während das Motorrad mit 10 Kilometern lediglich eine untergeordnete Bedeutung aufweist.

### Modal Split Professor:innen Sommersemester

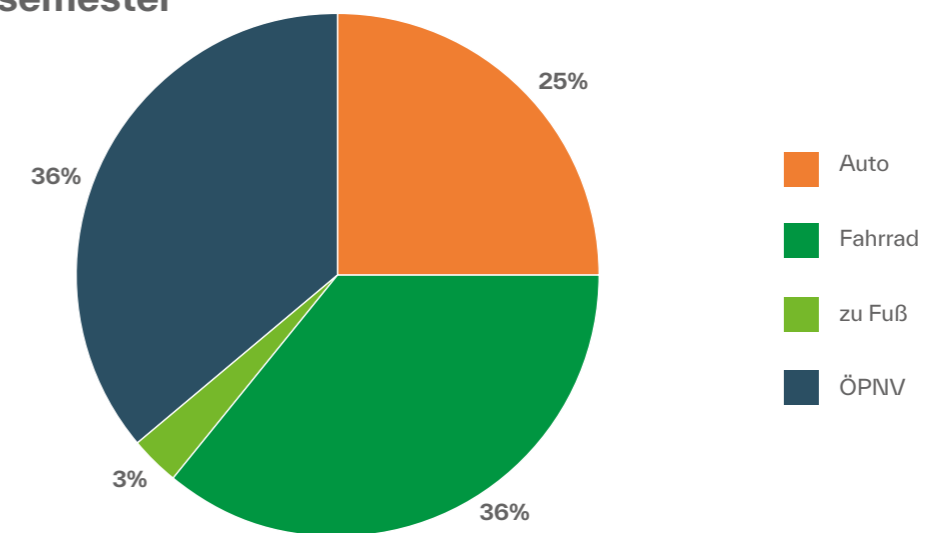


Abbildung 2-10: Verkehrsmittelnutzung der Professor:innen im Sommersemester (dominantes Verkehrsmittel)

Frage: Stellen Sie sich einen typischen Wochentag IM SOMMERSEMESTER vor. Geben Sie an mit welchen Verkehrsmitteln Sie zur Hochschule kommen. Geben Sie nun je Verkehrsmittel den Anteil an Ihrer Gesamtstrecke an, wie Sie zur Hochschule kommen. Die Gesamtsumme muss dabei 100% ergeben.  
n: 28  
Quelle: Eigene Darstellung

### Modal Split Mitarbeitende Sommersemester

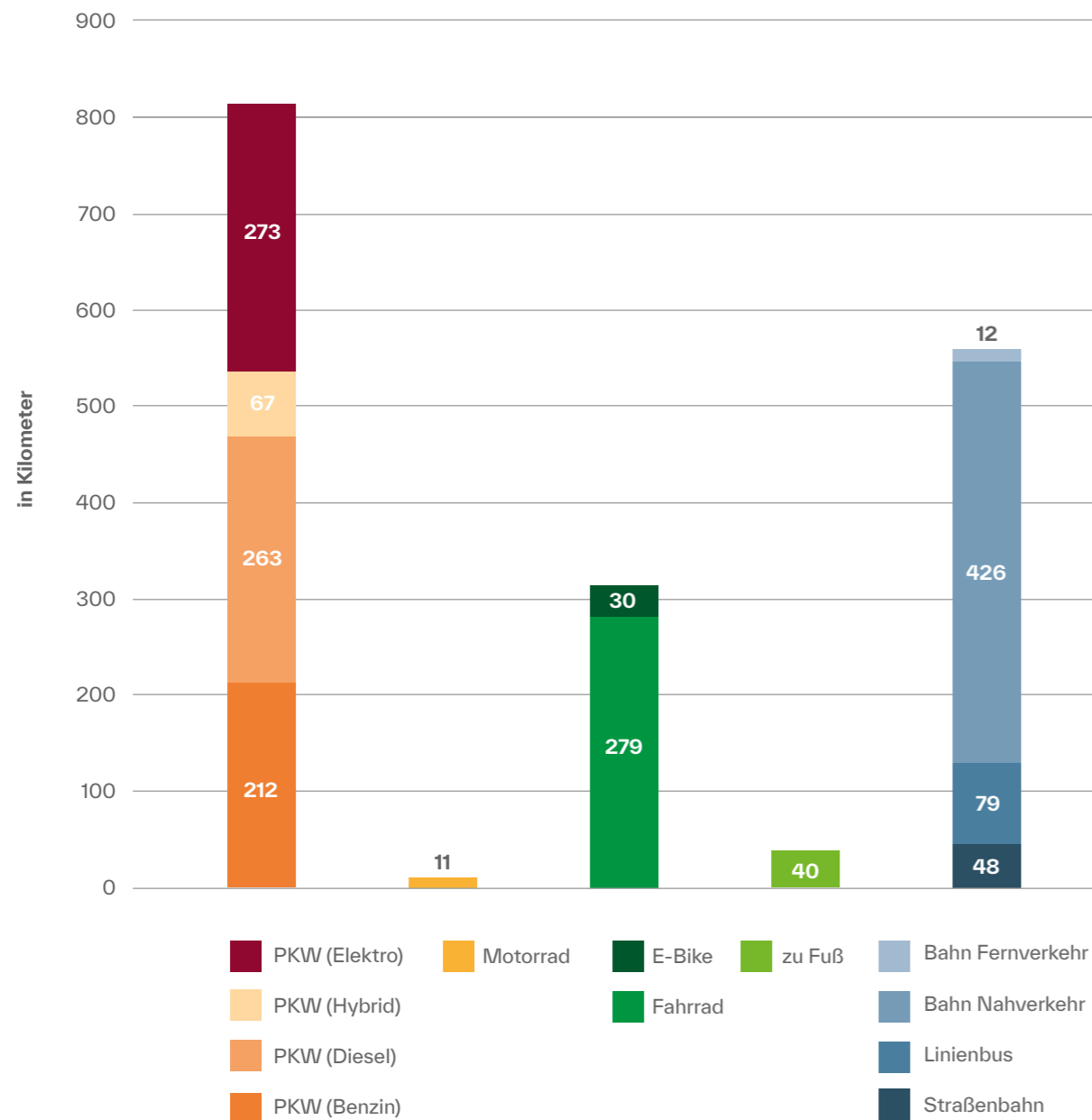


Abbildung 2-9: Verkehrsmittelnutzung der Mitarbeitenden im Sommersemester (Details)

Frage: Stellen Sie sich einen typischen Wochentag IM SOMMERSEMESTER vor. Geben Sie an mit welchen Verkehrsmitteln Sie zur Hochschule kommen. Geben Sie nun je Verkehrsmittel den Anteil an Ihrer Gesamtstrecke an, wie Sie zur Hochschule kommen. Die Gesamtsumme muss dabei 100% ergeben. (Mehrfachauswahl)  
n: 72  
Quelle: Eigene Darstellung

## 2.2.5 UNTERSCHIEDE SOMMER/WINTER

Im Rahmen der Befragung wurde außerdem untersucht, ob sich die Mobilitätsroutine der Hochschulangehörigen zwischen Sommer- und Wintersemester unterscheidet. Die Befragten gaben an, ob und inwiefern sie im Wintersemester andere Verkehrsmittel nutzen.

258 Personen (≈28%) gaben an, dass sich ihre Mobilitätsroutine im Wintersemester von der im Sommersemester unterscheidet, während 657 Personen (≈72%) keine Veränderung feststellten (vgl. Abbildung 2-12).

Der Modal Split der Hochschulangehörigen im Wintersemester (vgl. Abbildung 2-13) zeigt, dass der ÖPNV mit 54% das dominierende Verkehrsmittel ist. Danach folgen das Auto mit 22%, das Fahrrad

mit 16%, das Zufußgehen mit 8%, sowie Motorrad und Mitfahrt im PKW mit jeweils unter 1%.

Abbildung 2-13 stellt die Unterschiede im Modal Split zwischen Sommer- und Wintersemester für die Befragten dar. Deutlich sichtbar ist der Rückgang des Fahrradanteils von 26% im Sommer auf 16% im Winter, während der Anteil des ÖPNV im Winter von 45% im Sommer auf 54% deutlich steigt.

Insgesamt wird deutlich, dass klimatische und saisonale Bedingungen die Wahl des Verkehrsmittels beeinflussen: Während im Wintersemester verstärkt wetterunabhängige und komfortablere Optionen wie der ÖPNV genutzt werden, steigt im Sommer die Nutzung des Fahrrads deutlich an.

### Unterschiede Mobilitätsroutine Sommer-/Wintersemester

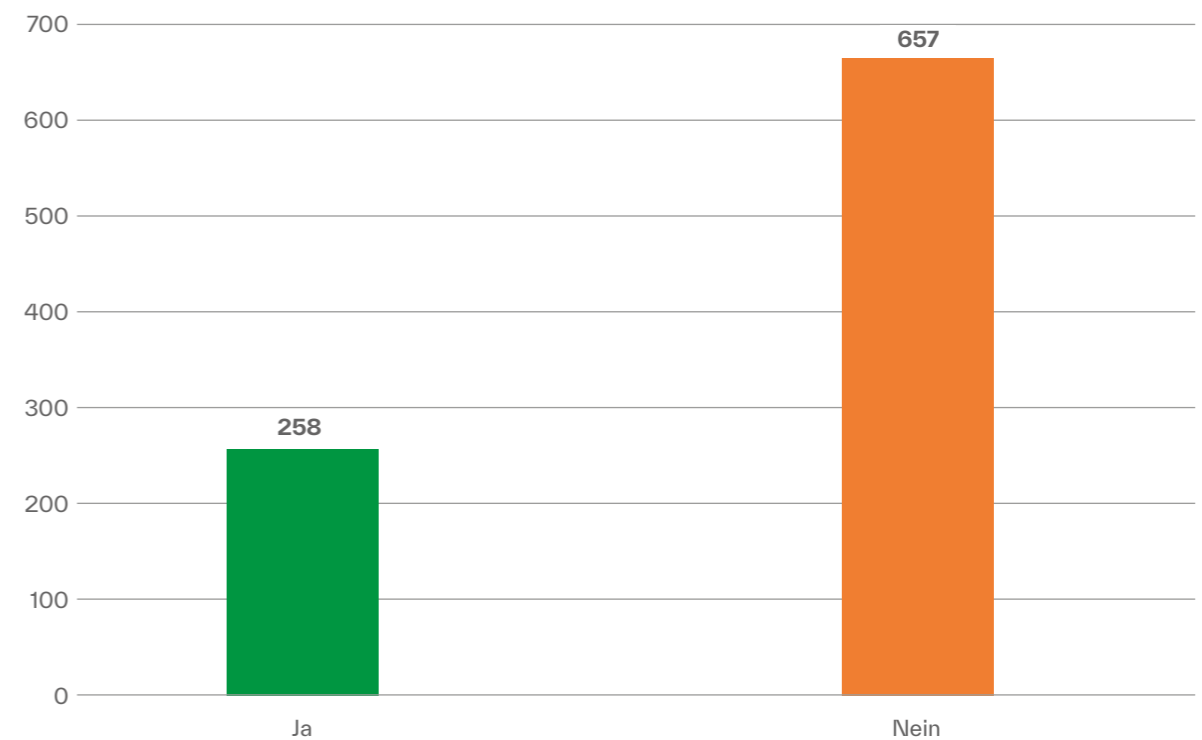


Abbildung 2-12: Unterschiede Mobilitätsroutine Sommer-/Wintersemester

Frage: Unterscheidet sich Ihre Mobilitätsroutine im Wintersemester von der im Sommer?  
 n: 915  
 Quelle: Eigene Darstellung

### Modal Split Professor:innen Sommersemester

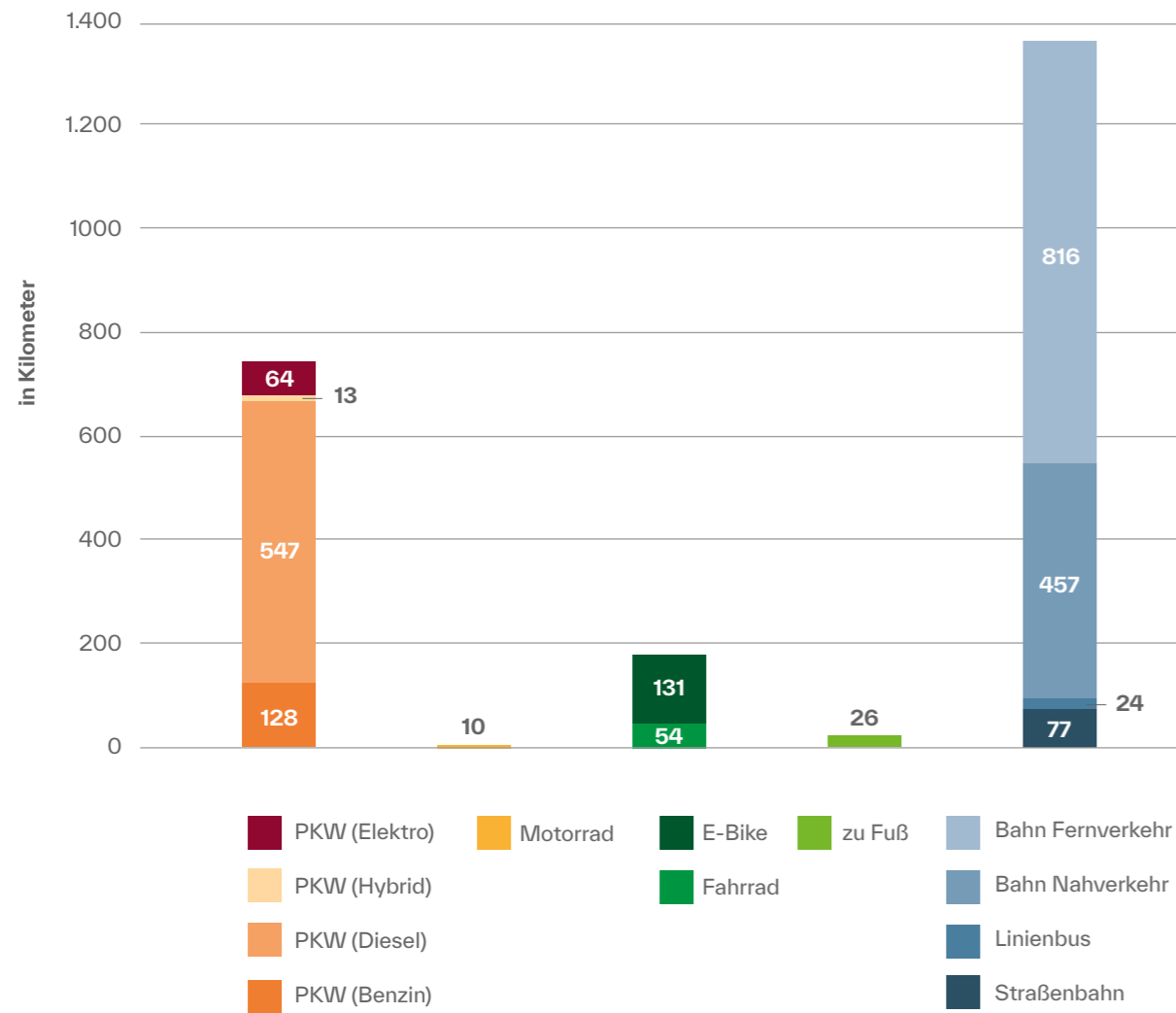


Abbildung 2-11: Verkehrsmittelnutzung der Professor:innen im Sommersemester (Details)

Frage: Stellen Sie sich einen typischen Wochentag IM SOMMERSEMESTER vor. Geben Sie an mit welchen Verkehrsmitteln Sie zur Hochschule kommen. Geben Sie nun je Verkehrsmittel den Anteil an Ihrer Gesamtstrecke an, wie Sie zur Hochschule kommen. Die Gesamtsumme muss dabei 100% ergeben.

n: 28  
 Quelle: Eigene Darstellung

## 2.3 ANWESENHEIT

Ergänzend zu der Wahl der Verkehrsmittel wurde im Rahmen der Befragung auch die Angaben zur wöchentlichen Anwesenheit während der Vorlesungszeit der Hochschulangehörigen erfasst, um diese später gemeinsam mit den Verkehrsmitteldaten für die Berechnung, der durch die Mobilität verursachten CO<sub>2</sub>-Emissionen (Scope 3), zu nutzen.

Hochschulweit gaben 77,81% der Befragten an, regelmäßig an drei bis fünf Tagen pro Woche auf dem Campus präsent gewesen zu sein (vgl. Abbildung 2-14). Dieses Muster korrespondiert mit den typischen Anforderungen von Studium, Lehre und Verwaltung und verdeutlicht die nach wie vor zentrale Rolle des Hochschulcampus als physischer Lern- und Arbeitsort.

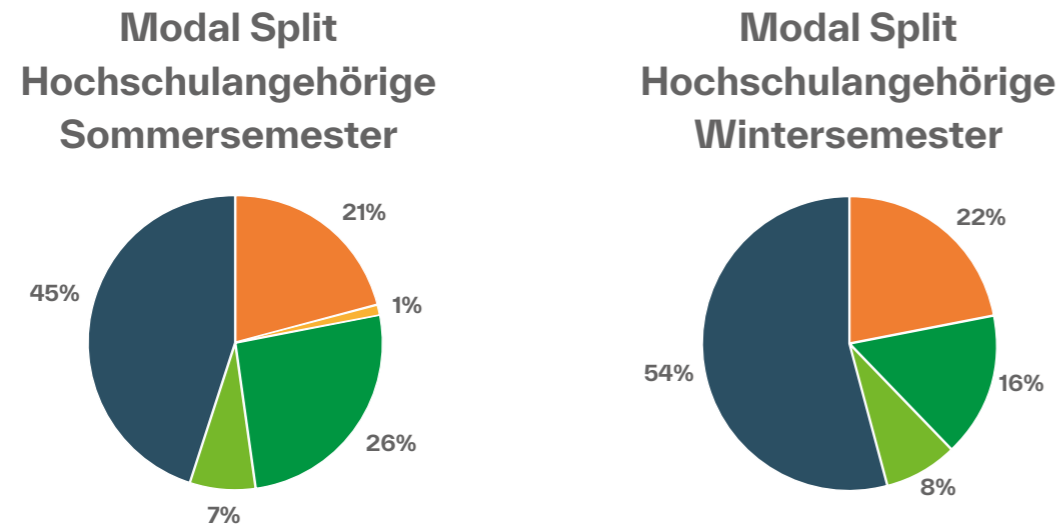


Abbildung 2-13: Mobilitätsunterschiede Sommer-/Wintersemester (dominantes Verkehrsmittel)

Frage: Stellen Sie sich einen typischen Wochentag IM SOMMERSEMESTER vor. Geben Sie an mit welchen Verkehrsmitteln Sie zur Hochschule kommen. Unterscheidet sich Ihre Mobilitätsroutine im Wintersemester von der im Sommer? Geben Sie an mit welchen Verkehrsmitteln Sie IM WINTERSEMESTER zur Hochschule kommen.

n: 915

Quelle: Eigene Darstellung

Die wöchentliche Anwesenheit der Hochschulangehörigen an der THA

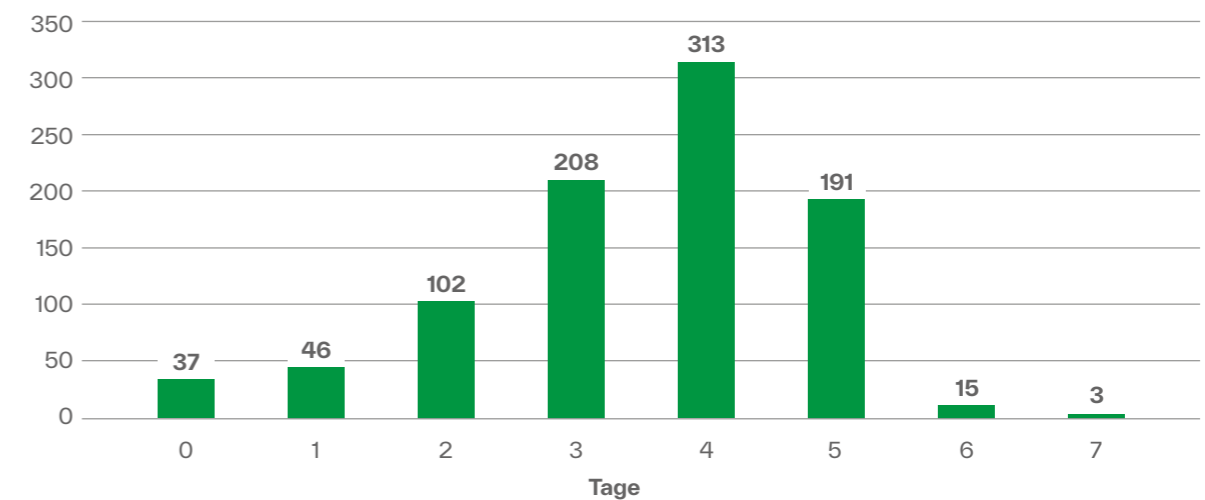


Abbildung 2-14: Wöchentliche Anwesenheit aller Hochschulangehörigen im Sommersemester 2024

Frage: Wie viele Tage pro Woche kamen Sie grundsätzlich während dem Sommersemester 2024 an die Hochschule?

n: 915

Quelle: Eigene Darstellung

Innerhalb der Statusgruppe der Studierenden gaben 76,4% an, drei bis fünf Tage wöchentlich an der Hochschule gewesen zu sein. Die Anwesenheit an sechs oder mehr Tagen war mit 2,2% vergleichsweise selten und dürfte in vielen Fällen durch individuelle Faktoren – etwa projektbasierte Studienleistungen, studentisches Engagement oder eine mögliche Fehlinterpretation der Frage – erklärbar sein (vgl. Abbildung 2-15).

Auch bei den Hochschulmitarbeitenden dominiert ein präsenzorientiertes Arbeitsverhalten: 86% der Befragten waren an drei bis fünf Tagen wöchentlich auf dem Campus tätig (vgl. Abbildung 2-16). Die Teilzeitquote der Befragten wurde in der Erhebung nicht abgefragt und kann daher mit den hier präsentierten Ergebnissen zur Mobilität nicht in Zusammenhang gebracht werden.

Die Gruppe der Professor:innen weist ein besonders konsistentes Anwesenheitsmuster auf: 85,7% der Befragten gaben an, drei bis vier Tage pro Woche auf dem Campus gewesen zu sein. Dies deutet auf eine strukturierte Präsenzkultur hin, die mutmaßlich durch feste Lehrverpflichtungen und vergleichsweise planbare Arbeitszeiten geprägt ist (vgl. Abbildung 2-17).

Insgesamt unterstreichen die Ergebnisse den hohen Stellenwert des Campuslebens an der THA – sowohl für Studierende als auch für Lehrende und Mitarbeitende. Trotz digitaler Angebote bleibt die physische Präsenz im Hochschulalltag weiterhin von zentraler Bedeutung.

### Die wöchentliche Anwesenheit der Studierenden an der THA

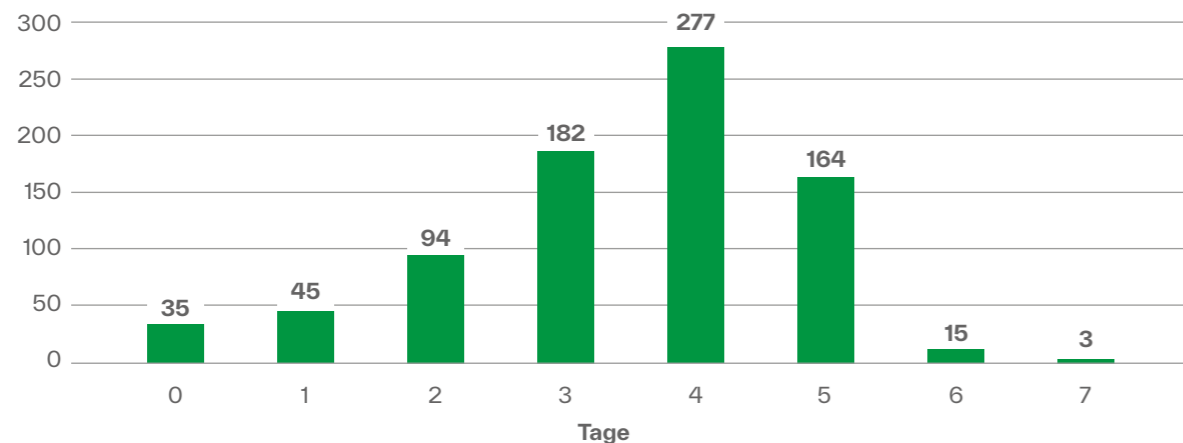


Abbildung 2-15: Wöchentliche Anwesenheit der Studierenden im Sommersemester 2024

Frage: *Wie viele Tage pro Woche kamen Sie grundsätzlich während dem Sommersemester 2024 an die Hochschule?*

n: 815

Quelle: Eigene Darstellung

### Die wöchentliche Anwesenheit der Mitarbeitenden an der THA

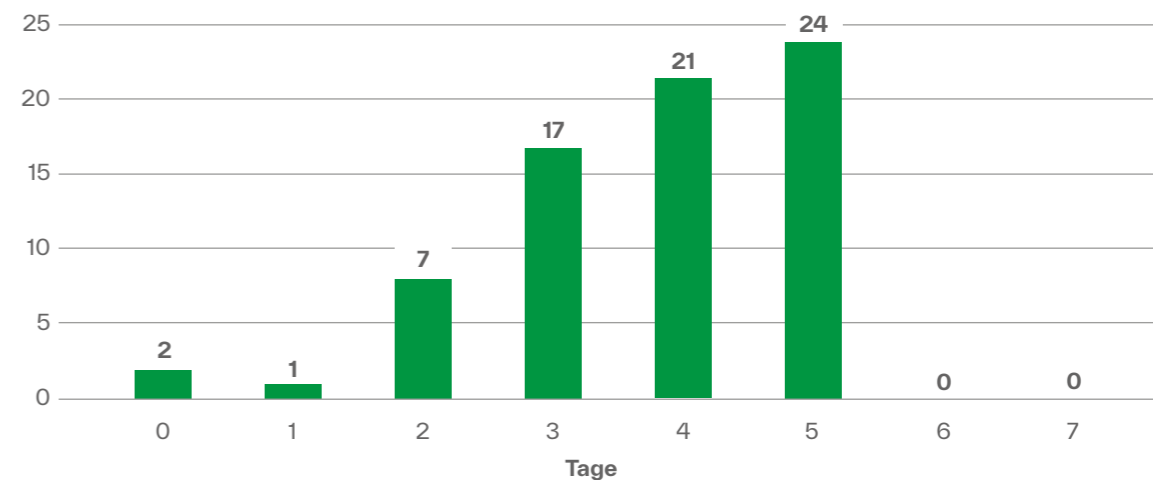


Abbildung 2-16: Wöchentliche Anwesenheit der Mitarbeitenden im Sommersemester 2024

Frage: *Wie viele Tage pro Woche kamen Sie grundsätzlich während dem Sommersemester 2024 an die Hochschule?*

n: 72

Quelle: Eigene Darstellung

### Die wöchentliche Anwesenheit der Professor:innen an der THA

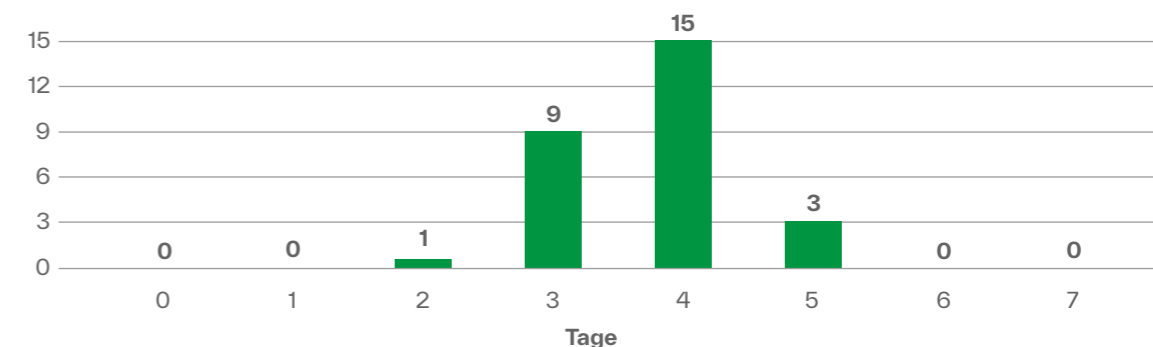


Abbildung 2-17: Wöchentliche Anwesenheit der Professor:innen im Sommersemester 2024

Frage: *Wie viele Tage pro Woche kamen Sie grundsätzlich während dem Sommersemester 2024 an die Hochschule?*

n: 28

Quelle: Eigene Darstellung

## 2.4 CO<sub>2</sub>-EMISSIONEN- HOCHRECHNUNG

### 2.4.1 DATENERHEBUNG

Die Technische Hochschule Augsburg (THA) zählt über 7.000 Studierende sowie zahlreiche Beschäftigte und trägt als Bildungseinrichtung eine besondere Verantwortung im Hinblick auf nachhaltiges Handeln und Klimaschutz. Im Rahmen ihrer Klimaschutzstrategie verfolgt die Hochschule das Ziel, bis zum Jahr 2045 klimaneutral zu werden. Um dieses Ziel zu erreichen, wurde ein integriertes Klimaschutzkonzept entwickelt, das unter anderem eine umfassende CO<sub>2</sub>-Bilanzierung aller hochschulbezogenen Emissionen beinhaltet.

Dabei wurde deutlich, dass insbesondere der Pendelverkehr der Studierenden und Mitarbeitenden – neben dem Energieverbrauch der Gebäude – einen wesentlichen Anteil an den Gesamtemissionen der Hochschule verursacht. Diese Emissionen fallen unter den sogenannten Scope-3-Emissionen, also indirekte Emissionen, die nicht direkt durch die Hochschule selbst, sondern durch Aktivitäten im Einflussbereich der Institution entstehen.

Da Scope-3-Emissionen in der Regel schwer erfassbar sind, jedoch häufig den größten Anteil an der Gesamtbilanz ausmachen, ist eine datengestützte Analyse des Mobilitätsverhaltens unerlässlich. Vor diesem Hintergrund wurde die vorliegende Mobilitätsbefragung durchgeführt. Ziel ist es, die durch den regelmäßigen Weg zwischen Wohnort und Hochschule entstehenden verkehrsbedingten Emissionen systematisch zu erfassen, um daraus gezielt Maßnahmen zur Emissionsreduktion ableiten zu können.

Folgende methodische Schritte wurden bei der Auswertung der erhobenen Daten umgesetzt, um die zurückgelegten Personenkilometer (Pkm) und daraus abgeleitet den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu bestimmen:

#### Entfernungsermittlung

Die Teilnehmenden der Umfrage gaben die Entfernung ihres Wohnorts zur Hochschule nicht als genaue Zahl, sondern als Entfernungskategorie an (z. B. „bis 2,5 km“, „bis 5 km“, „bis 10 km“ etc.). Um aus diesen Kategorien eine einheitliche Distanz abzuleiten, wurde der obere Wert der gewählten Kategorie als angenommene einfache Entfernung ver-

wendet. Beispielsweise wurde bei der Angabe „bis zu 10 km“ eine Distanz von 10 km für den einfachen Weg zur THA angenommen. Dieses Vorgehen führt tendenziell zu einer leichten Überschätzung der tatsächlichen Strecke, gewährleistet jedoch datenschutzkonform eine konsistente Berechnungsgrundlage, da keine exakten Adressdaten erhoben wurden.

#### Modal-Split-Zuordnung

Die Befragten machten Angaben dazu, mit welchen Verkehrsmitteln (und in welchem prozentualen Anteil) sie den Weg zur Hochschule zurücklegen (z. B. 50% Pkw Diesel und 50% Straßenbahn). Anhand dieser prozentualen Aufteilung wurde die oben ermittelte Distanz auf die Verkehrsmittel heruntergebrochen. Beispiel: Betrag die angenommene Entfernung 10 km und wurde angegeben, dass davon 50% mit dem Diesel-Pkw und 50% mit der Tram zurückgelegt werden, so wurden 5 km dem Pkw (Diesel) und 5 km der Straßenbahn zugerechnet. Auf diese Weise erhielt jede teilnehmende Person für jedes genutzte Verkehrsmittel eine individuelle Wegstrecke (einfach) zur THA.

#### Besuchshäufigkeit pro Woche

In der Umfrage wurde ebenfalls erfragt, wie häufig pro Woche die Person am Hochschulcampus ist (z. B. 3-4 Tage/Woche). Diese Angabe wurde genutzt, um die wöchentliche Pendeldistanz zu ermitteln. Die zuvor berechneten einfachen Wegstrecken pro Verkehrsmittel wurden mit der Anzahl der Tage multipliziert. Anschließend wurde zur Berücksichtigung von Hin- und Rückfahrt die Distanz verdoppelt. Dadurch ergibt sich für jede teilnehmende Person eine wöchentliche Gesamtdistanz je Verkehrsmittel, die er oder sie zwischen Wohnort und THA zurücklegt.

#### Hochrechnung auf Semester

Um die Pendelleistung über ein ganzes Semester zu ermitteln, wurden die wöchentlichen Distanzen auf den Zeitraum der Vorlesungszeit des Semesters extrapoliert. Für das Sommersemester wurden die Wochenkilometer über die Vorlesungszeit (ca. April bis Ende Juli) aufsummiert; für das Wintersemester analog von Anfang Oktober bis Ende Januar. Falls eine teilnehmende Person angab, dass sich die

eigenen Mobilitätsgewohnheiten im Wintersemester gegenüber dem Sommersemester ändern, wurden für das Wintersemester die Streckenanteile pro Verkehrsmittel entsprechend der neuen Angaben (z. B. höherer PKW-Anteil bei Schlechtwetter) neu berechnet. Personen, die keine Änderung ihres Mobilitätsverhaltens im Wintersemester meldeten, wurden mit den gleichen Entfernungsanteilen wie im Sommersemester fortgeführt. So entstanden getrennte Datensätze für die im Sommer- bzw. Wintersemester pro Person und Verkehrsmittel zurückgelegten Kilometer. Abschließend wurden zur Ermittlung der Gesamtwege je Verkehrsmittel pro Semester alle Teilstrecken der Teilnehmenden summiert.

#### Extrapolation auf die Gesamthochschule

Da an der Umfrage nur ein Teil der Hochschulangehörigen teilgenommen hat, mussten die Ergebnisse auf die gesamte Hochschule hochgerechnet werden, um die CO<sub>2</sub>-Bilanz der THA abschätzen zu können. Hierzu wurde eine Hochrechnung nach Hochschulzugehörigkeit („Funktion“) vorgenommen. Das heißt, die Ergebnisse der Teilnehmenden wurden gemäß ihrer Gruppe (z. B. Studierende, wissenschaftliche Mitarbeitende, Professorenschaft, sonstiges Personal) gewichtet, um die tatsächliche Verteilung dieser Gruppen in der Hochschule abzubilden. Durch diese Gewichtung wird möglichen Verzerrungen durch ungleichmäßige Teilnahme entgegengewirkt und es lässt sich abschätzen, welche Pendeldistanzen insgesamt von allen Studierenden und Beschäftigten der THA zurückgelegt werden. Die so gewichteten Kilometerleistungen pro Verkehrsmittel stellen die Basis für die Berechnung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes des Pendelverkehrs dar.

#### Einschränkungen

Es ist zu beachten, dass die vorliegenden Ergebnisse auf einer freiwilligen Befragung beruhen und daher potenziell von einem Selbstauswahl-Bias beeinflusst sein können. Es ist möglich, dass insbesondere Personen mit einem ausgeprägten Interesse an nachhaltiger Mobilität und einem klimafreundlichen Verhalten überproportional an der Umfrage teilgenommen haben. Bei der Interpretation der Ergebnisse sollte berücksichtigt werden, dass sie möglicherweise nicht die

tatsächliche Verteilung der Mobilitätsgewohnheiten aller Hochschulangehörigen exakt widerspiegeln.

Die Teilzeitquote der Befragten wurde in der Erhebung nicht abgefragt und kann daher mit den hier präsentierten Ergebnissen zur Mobilität nicht in Zusammenhang gebracht werden. Aussagen darüber, ob und wie eine Teilzeitbeschäftigung oder ein Teilzeitstudium die Wahl der Verkehrsmittel beeinflusst, sind auf Grundlage dieser Daten nicht möglich und werden in der Hochrechnung nicht berücksichtigt.

## 2.4.2 ERGEBNISSE

Die Auswertung zeigt deutlich, dass sich der Modal Split und die zurückgelegten Distanzen der Hochschulangehörigen zwischen Sommer- und Wintersemester in gewissen Punkten unterscheiden, insgesamt aber konsistente Trends aufweisen. Im Sommersemester legen die THA-Angehörigen (hochgerechnet auf die gesamte Hochschule) die meisten Personenkilometer mit dem öffentlichen Bahn-Nahverkehr zurück, dicht gefolgt vom Pkw mit Benzinmotor. Diese beiden Verkehrsmittel machen den größten Anteil der gesamten Pendelstrecke aus. An dritter Stelle folgen in der Regel weitere ÖPNV-Angebote (Stadtbus, Straßenbahn) sowie der Pkw (Diesel). Trotz des hohen Anteils von motorisierten Verkehrsmitteln ist der Beitrag des Radverkehrs beachtlich: Insgesamt wurden im Sommersemester rund 1,12 Millionen Kilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt, hinzu kommen etwa 73.000 km mit dem E-Bike (elektrisch unterstütztes Fahrrad). Diese Zahlen verdeutlichen die Popularität des Fahrrads in den warmen Monaten und dessen Beitrag als emissionsfreies Verkehrsmittel.

Im Wintersemester verschieben sich die Anteile erwartungsgemäß etwas: Der öffentliche Nahverkehr (Bahn und städtische Verkehrsmittel) gewinnt an Bedeutung, während der Radverkehr zurückgeht. Die insgesamt mit dem Fahrrad zurückgelegte Distanz sank im Wintersemester spürbar im Vergleich zum Sommer. Trotzdem bleibt die Reihenfolge der dominierenden Verkehrsmittel ähnlich: Auch im Wintersemester wurde die größte Gesamtstrecke von den THA-Angehörigen mit der Bahn im Nahverkehr zurückgelegt, gefolgt vom Pkw (Benzin) als wichtigstem Individualverkehrsmittel. Die Diesel-Pkw und städtischen ÖPNV-Angebote (Bus, Tram) tragen ebenfalls jeweils einen nennenswerten Anteil zur Pendelstrecke bei, während zu Fuß zurückgelegte Strecken aufgrund der relativ geringen Distanz naturgemäß in Summe wenig Kilometer ausmachen.

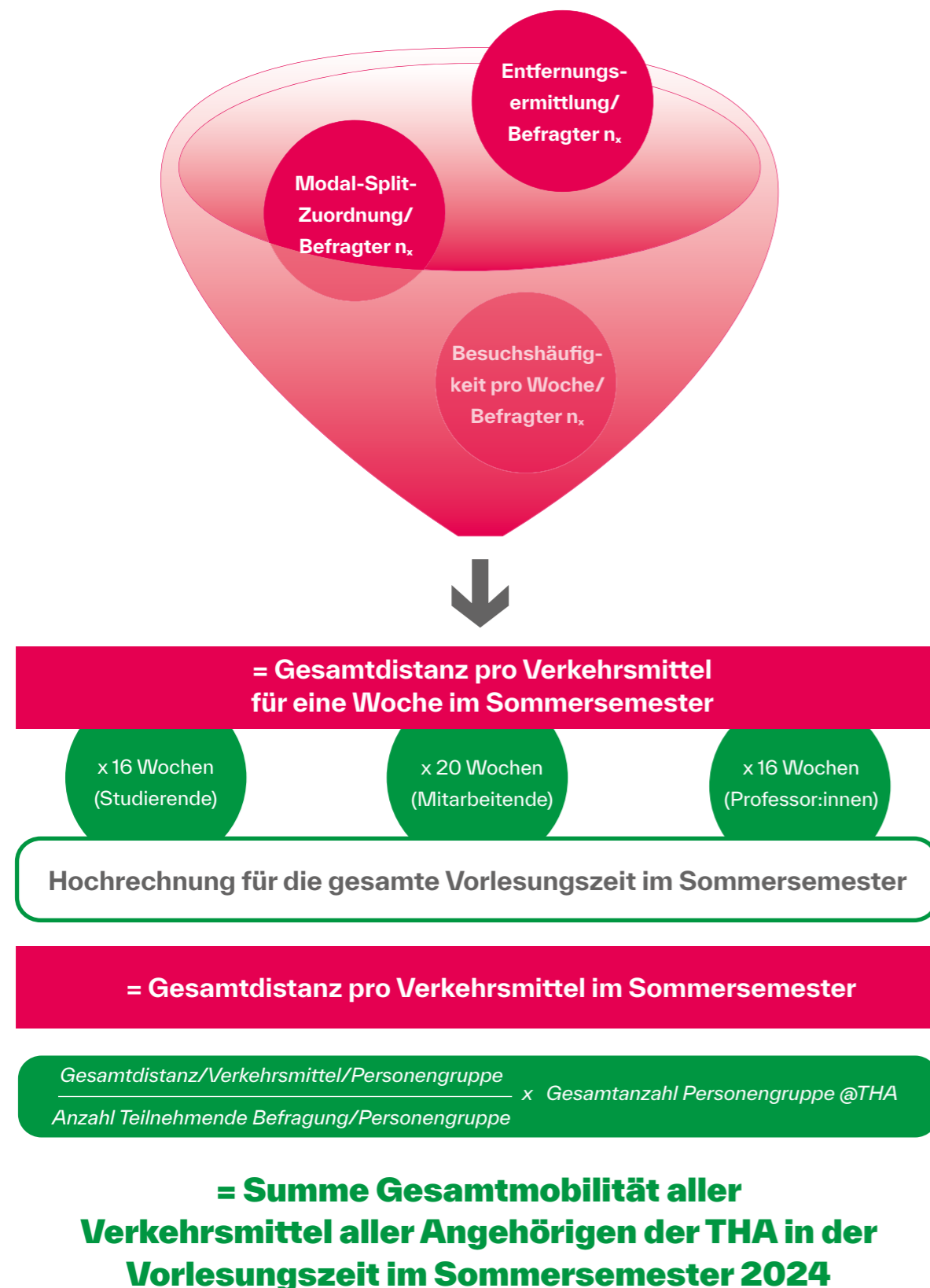


Abbildung 2-18: Vorgehen Extrapolation Gesamtmobilität THA  
Quelle: Eigene Darstellung

### Berechnung Emissionen

Zur Bewertung der durch den Pendelverkehr verursachten Umweltauswirkungen wurde auf Grundlage der erhobenen Kilometerdaten eine CO<sub>2</sub>-Bilanz erstellt. Dabei wurden die hochgerechneten Verkehrsmittelkilometer der Hochschulangehörigen mit standardisierten Emissionsfaktoren<sup>2</sup> pro Personenkilometer (Pkm) multipliziert. Diese Emissionsfaktoren unterscheiden sich je nach Verkehrsmittel deutlich und berücksichtigen typische Durchschnittswerte für Energieverbrauch und Auslastung. So verursacht beispielsweise ein Pkw mit Verbrennungsmotor pro Kilometer ein Vielfaches der Emissionen eines Zuges oder eines Fahrrads. Die Ergebnisse bieten einen quantitativen Überblick über die klima-relevanten Emissionen, die durch das Mobilitätsverhalten an der THA entstehen.

Die Berechnungen zeigen, dass im Sommersemester durch den gesamten Pendelverkehr der Hochschulangehörigen insgesamt rund 1.291 Tonnen CO<sub>2</sub> emittiert wurden (vgl. Abbildung 2-19, Details Anhang Tabelle 4-1). Im Wintersemester stiegen die Emissionen leicht auf etwa 1.305 Tonnen CO<sub>2</sub> an (vgl. Abbildung 2-20, Details Anhang Tabelle 4-2). Dies entspricht einer Zunahme von ca. 1,08%, was insbesondere auf saisonale Verschiebungen im Modal Split zurückzuführen ist.

Die höchsten Emissionen wurden in beiden Semestern durch die Nutzung von Pkw mit Benzinmotor verursacht. Diese Verkehrsmittelkategorie allein verursachte im Sommersemester über 585 Tonnen CO<sub>2</sub> und im

Wintersemester rund 587 Tonnen CO<sub>2</sub>. An zweiter Stelle folgt der Diesel-Pkw, mit rund 200 Tonnen CO<sub>2</sub> im Sommer und 202 Tonnen CO<sub>2</sub> im Winter.

Der öffentliche Bahn-Nahverkehr wurde zwar für eine große Anzahl an Kilometern genutzt, verursachte aufgrund seiner deutlich geringeren Emissionsintensität pro Kilometer deutlich weniger Emissionen: Im Sommersemester ca. 275 Tonnen CO<sub>2</sub>, im Wintersemester ca. 284 Tonnen CO<sub>2</sub>. Auch Straßenbahnen und Linienbusse wurden häufig genutzt, verursachten aber im Verhältnis zur Nutzung vergleichsweise geringe Emissionen.

Besonders hervorzuheben ist der Beitrag des Fahrrads: Obwohl im Sommersemester über 1,1 Millionen Kilometer mit dem Rad zurückgelegt wurden (Winter: ca. 738.000 km), verursachte diese Mobilitätsform lediglich geringe Emissionen von insgesamt rund 10 Tonnen CO<sub>2</sub>. Damit zeigt sich das Fahrrad trotz der geringen Emissionsbelastung weiterhin als zentraler Faktor für klimafreundliche Mobilität, insbesondere in den wärmeren Monaten. Auch das E-Bike trug mit vergleichsweise niedriger Emissionsbelastung zur Mobilität bei (Sommer: 73.000 km; Winter: 30.600 km), wobei der Rückgang im Winter deutlich erkennbar ist. Die Gruppe derjenigen, die regelmäßig zu Fuß zur Hochschule kam, verursachte hingegen keine Emissionen, obwohl sie im Sommersemester ca. 535.000 km und im Wintersemester ca. 490.000 km zurücklegte.

<sup>2</sup> Die Emissionsfaktoren wurden gemäß des Tools BayCalc 2.1 zur hochschulspezifischen THG-Bilanzierung angesetzt. Mit BayCalc können Hochschulen ihre THG-Emissionen einheitlich messen, auf dieser Basis nachvollziehbare Reduzierungsziele festlegen, wirksamere Strategien zur Reduzierung entwickeln und ihre Fortschritte bei der Zielerreichung umfassend verfolgen und darstellen. Quelle: [www.bayzen.de/materialien/baycalc](http://www.bayzen.de/materialien/baycalc)

### Mobilität und Emissionen im Sommersemester 2024

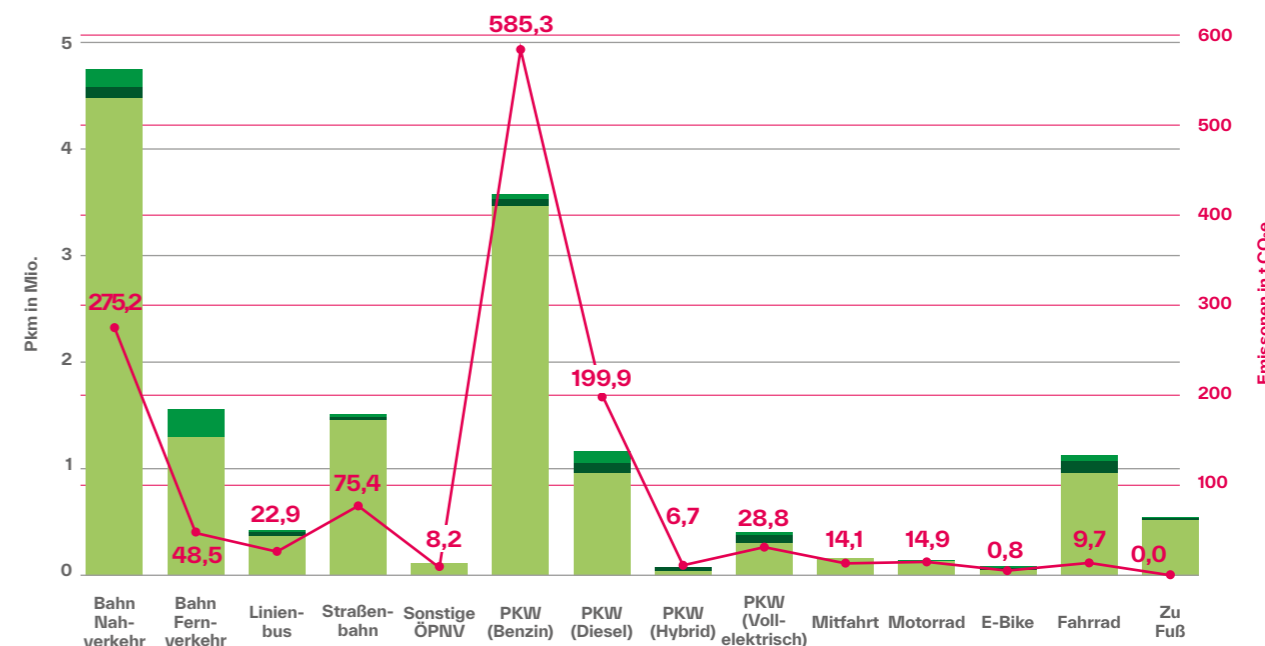


Abbildung 2-19: Kilometerbilanz Vorlesungszeit Sommersemester (Hinweg + Rückweg)

Quelle: Eigene Darstellung

### Mobilität und Emissionen im Wintersemester 2024

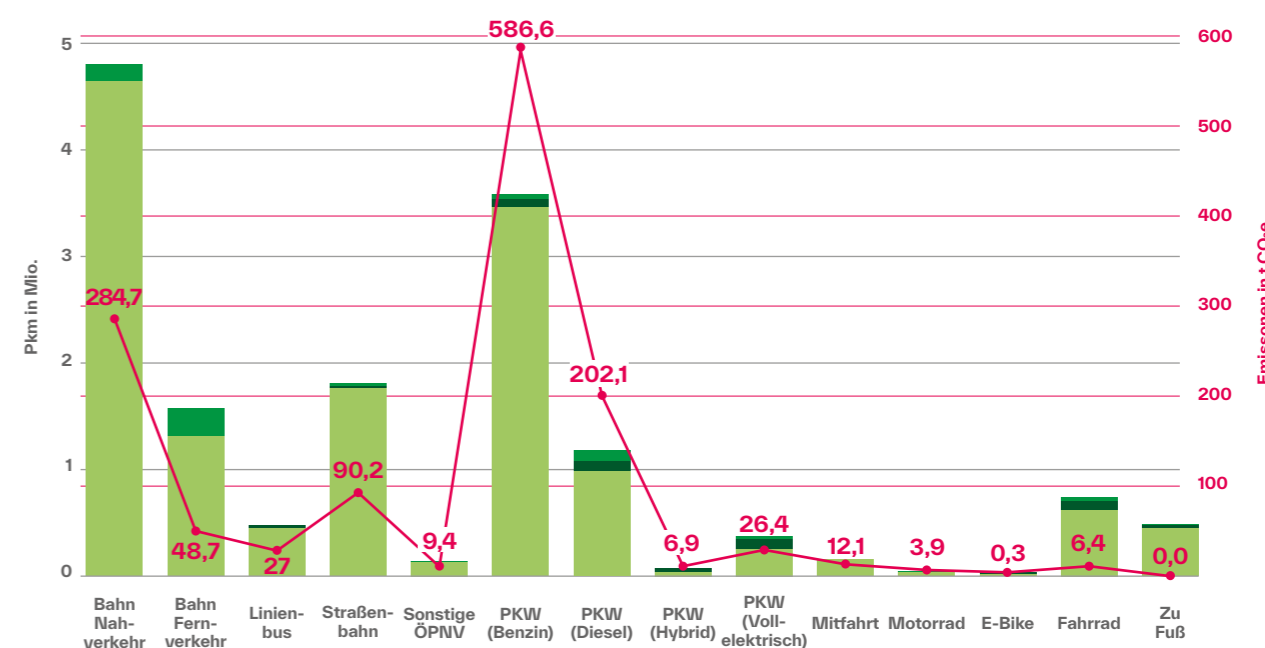


Abbildung 2-20: Kilometerbilanz Vorlesungszeit Wintersemester (Hinweg + Rückweg)

Quelle: Eigene Darstellung



## Emissionen und Verkehrsleistung im Vergleich

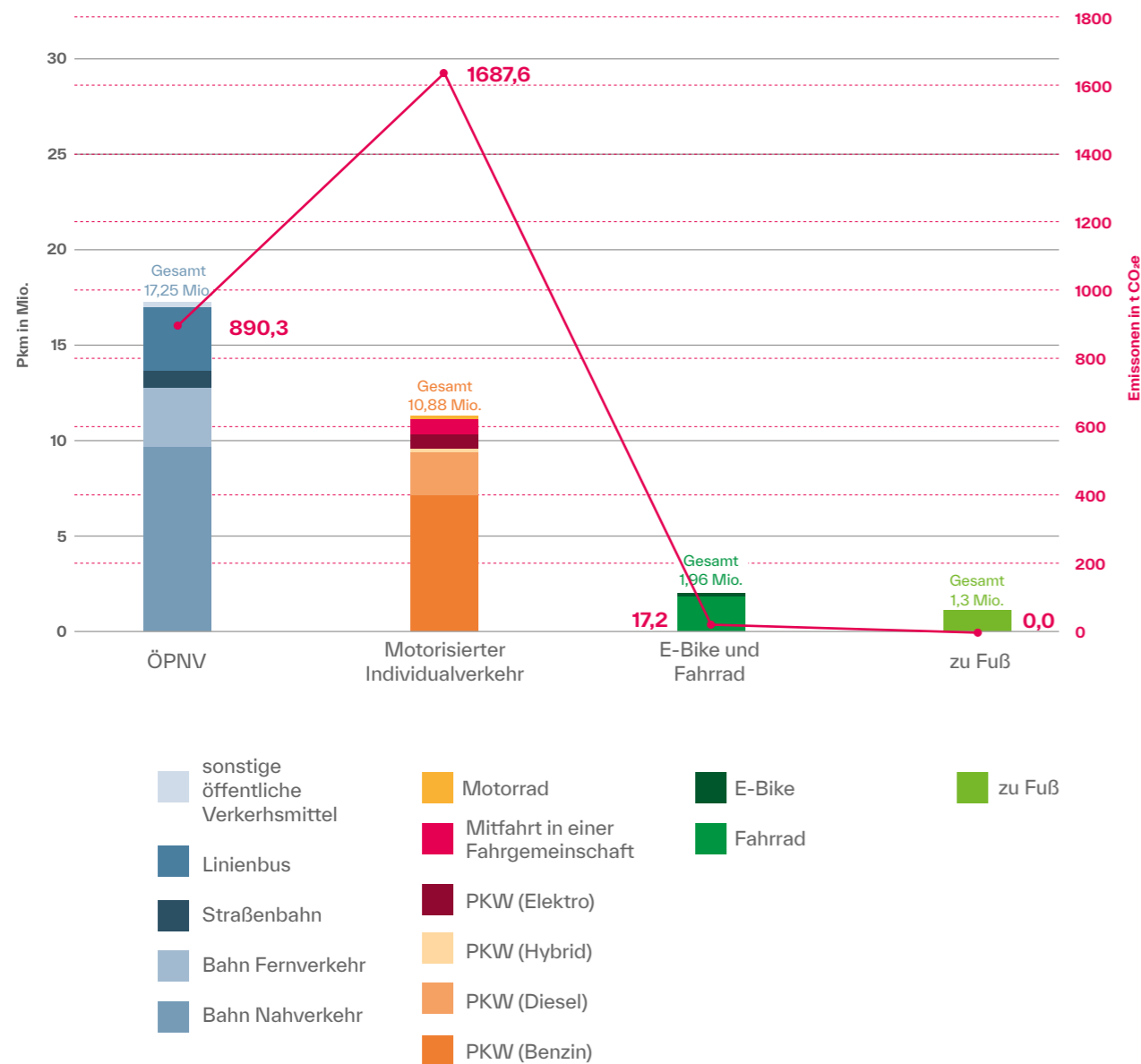


Abbildung 2-21: Emissionen und Verkehrsleistung im Vergleich  
Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 2-21 vergleicht die akkumuliert Verkehrsleistung (in Mio. Pkm) aller Personengruppen der THA im Sommer- und Wintersemester und die daraus resultierenden Emissionen (in Tonnen CO<sub>2</sub>e) verschiedener Verkehrsmittelkategorien. Die Balken zeigen die jeweilige Verkehrsleistung der Verkehrsmittelkategorien (ÖPNV, MIV, Fahrrad, zu Fuß), während die rote Linie die zugehörigen Emissionen darstellt.

Der motorisierte Individualverkehr (PKW und Motorrad) verursacht mit rund 1688t CO<sub>2</sub>e den größten Anteil an den Emissionen, obwohl seine Verkehrsleistung mit etwa 10,88 Mio. Pkm geringer ist als die des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV, ca. 17,25 Mio. Pkm). Der ÖPNV weist mit etwa 890t CO<sub>2</sub>e eine deutlich bessere Emissionsbilanz auf und unterstreicht damit seine Bedeutung für eine klimafreundliche Mobilität. Der Anteil von E-Bikes und Fahrrädern liegt bei 17,2t CO<sub>2</sub>e, während die Verkehrsleistung mit 1,96 Mio. Pkm vergleichsweise gering ist. Zu Fuß zurückgelegte Wege verursachen erwartungsgemäß keine direkten Emissionen.

Insgesamt verdeutlicht die Abbildung das hohe Einsparpotenzial, das mit einer Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr hin zu öffentlichen oder aktiven Mobilitätsformen verbunden ist.

## 2.5 GRÜNDE FÜR DIE WAHL DES VERKEHRSMITTELS

Im allgemeinen Teil der Befragung wurden untersucht, welche Gründe für die Wahl des Verkehrsmittels ausschlaggebend sind. Abbildung 2-22 zeigt die maßgeblichen Gründe für die Wahl des bevorzugten Verkehrsmittels der Befragten.

Am häufigsten genannt wurde die Entfernung zwischen Wohnort und Hochschule, die von 14,84% der Befragten als entscheidend genannt wurde. An zweiter Stelle stehen Zeitgründe bzw. Zeitersparnis mit 13,11%, gefolgt von Komfort und Zuverlässigkeit mit 11,88%. Auch die Abhängigkeit von bestimmten Verkehrsmitteln spielte mit 10,19% eine wichtige Rolle, ebenso wie Umweltbewusstsein (9,76%) und die Witterungsbedingungen (8,87%). Weniger häufig, aber dennoch relevant, wurden monetäre Faktoren (7,95%), der Aspekt der sportlichen

Betätigung (6,71%) und persönliche Überzeugungen (6,23%) angegeben. Die Jahreszeitabhängigkeit, also die Unterscheidung zwischen Sommer- und Wintersemester, wurde von 5,28% der Befragten genannt. Andere genannte Gründe waren „Sonstiges“ (2,67%), das Gefühl der Sicherheit in Bezug auf Kriminalität (1,18%), die Sicherheit im Falle eines Unfalls (0,98%) sowie die mangelnde Verfügbarkeit von Ladestationen für E-Autos, die mit 0,37% den geringsten Anteil ausmachte.

Insgesamt zeigt die Verteilung, dass praktische Erwägungen wie Entfernung, Zeitersparnis und Komfort die Wahl des Verkehrsmittels am stärksten prägen, während ökologische, gesundheitliche und Sicherheitsaspekte eine ergänzende, aber deutlich geringere Rolle spielen.

### Maßgebliche Gründe für die Wahl des bevorzugten Verkehrsmittels

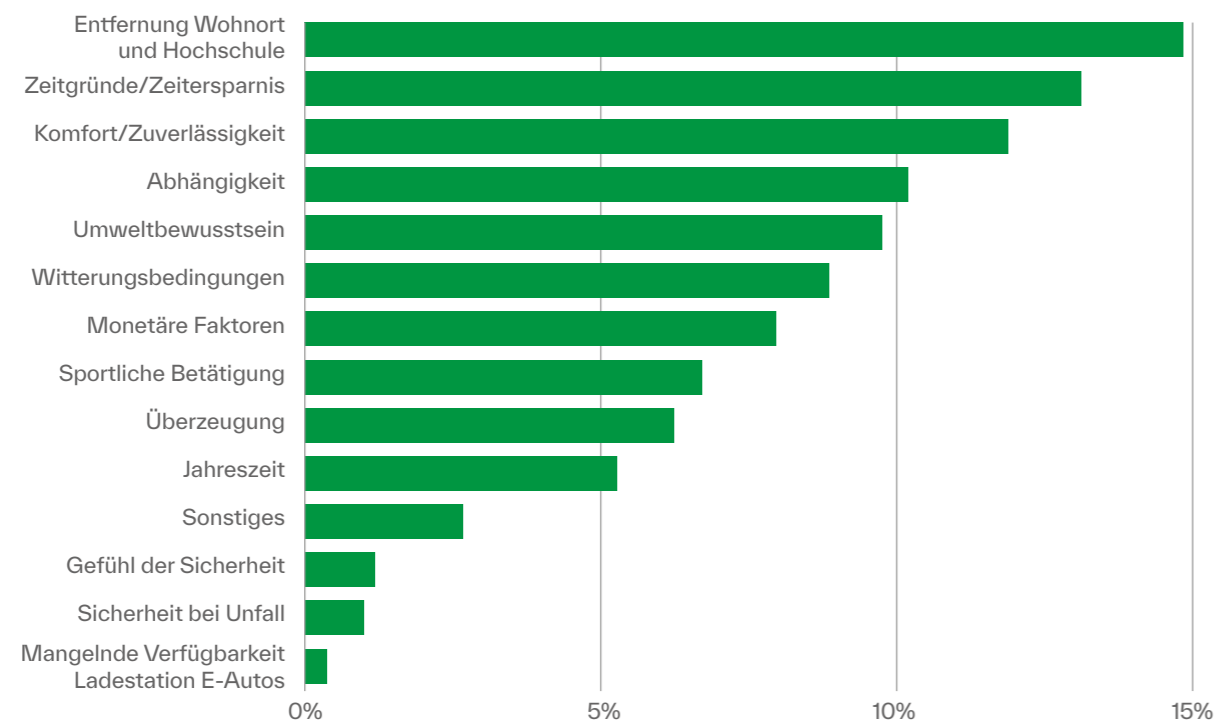


Abbildung 2-22: Gründe für die Wahl des bevorzugten Verkehrsmittels

Frage: Welche sind die maßgeblichen Gründe für die Wahl des von Ihnen präferierten Verkehrsmittels/der von Ihnen präferierten Verkehrsmittel? (Mehrfachauswahl)  
 n: 979  
 Quelle: Eigene Darstellung

Ergänzend zu den genannten Gründen für die Wahl des Verkehrsmittels wurde auch erhoben, welche Aspekte der Mobilität den Befragten besonders wichtig sind (vgl. Abbildung 2-23). Besonders hohe Bedeutung messen die Teilnehmenden einer gesundheitlichen Unbedenklichkeit für sich selbst und andere, einer möglichst geringen Luftverschmutzung sowie einer möglichst großen Umweltfreundlichkeit bei. Diese drei Aspekte werden von einem jeweils knapp der Hälfte der Befragten als „eher wichtig“ oder „sehr wichtig“ bewertet.

Auch der Komfort spielt für viele eine zentrale Rolle: Aus der zusammengefassten Betrachtung der Kategorien „wichtig“ und „sehr wichtig“ geht hervor, dass eine deutliche Mehrheit diesen Aspekt als relevant einstuft. Insgesamt verdeutlicht die Grafik somit, dass neben ökologischen und gesundheitlichen Faktoren auch die persönliche Bequemlichkeit einen wesentlichen Einfluss auf die Mobilitätsentscheidungen der Befragten hat, während die Möglichkeit, die Mobilitätswende aktiv mitzugestalten, vergleichsweise geringer gewichtet wird.

### Wichtigkeit verschiedener Aspekte der Mobilität

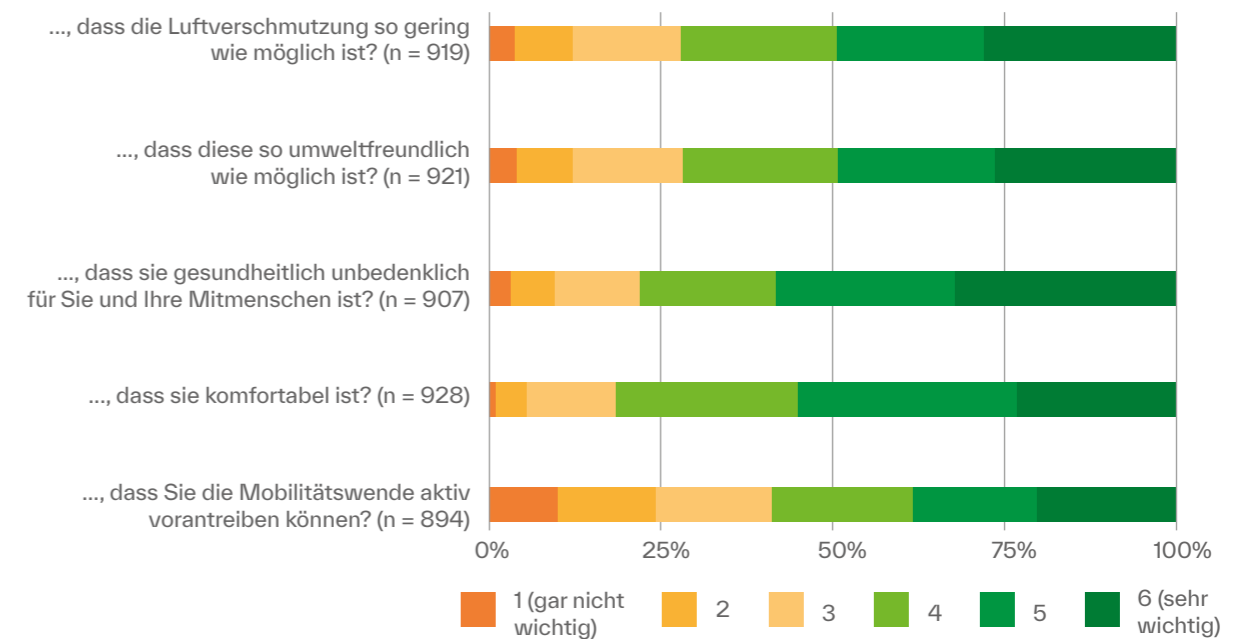


Abbildung 2-23: Wichtigkeit verschiedener Aspekte der Mobilität aus Sicht der Befragten

Frage: Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen nach Ihrer Wichtigkeit auf einer Skala von 1 (gar nicht wichtig) bis 6 (sehr wichtig). Wie wichtig ist Ihnen bei Ihrer Mobilität...?  
 n: 956  
 Quelle: Eigene Darstellung

## 2.6 ÖPNV

### 2.6.1 STRUKTUR UND BEDEUTUNG DES ÖPNV

Ein wesentlicher Faktor für die intensive Nutzung des städtischen ÖPNV ist die gute Erreichbarkeit der Haltestellen im Stadtgebiet Augsburg. So gaben 86% der Befragten an, eine ÖPNV-Haltestelle innerhalb von zehn Minuten Fußweg erreichen zu können (vgl. Abbildung 2-24). Dies unterstreicht die insgesamt hohe räumliche Zugänglichkeit des öffentlichen Verkehrsangebots für die Hochschulangehörigen.

Gleichzeitig zeigen die Ergebnisse deutliche Unterschiede in der Gehzeit zur nächsten Haltestelle zwischen den Nutzergruppen der verschiedenen Verkehrsmittel. Personen, die überwiegend das Auto nutzen, weisen im Mittel längere Gehzeiten auf als Nutzende des ÖPNV oder des Fahrrads. Diese Unterschiede werden in Abbildung 2-25 anhand der Verteilung, Spannweite und Ausreißer der Gehzeiten grafisch verdeutlicht.

Die Ergebnisse deuten auf einen Zusammenhang zwischen der Erreichbarkeit des öffentlichen Verkehrs und der Wahl des Verkehrsmittels hin. Aufgrund des deskriptiven und querschnittlichen Analyseansatzes lassen sich daraus jedoch keine kausalen Schlussfolgerungen ableiten.

Auch die Taktung der Verbindungen beeinflusst die Verkehrsmittelwahl wesentlich. Während 56% der Befragten nur bis zu 15 Minuten auf die nächste Verbindung warten müssen, was auf eine zuverlässige und dichte Taktung hinweist, zeigt sich bei 16% eine deutlich ungünstigere Situation: Ihre Haltestelle wird lediglich stündlich angefahren (vgl. Abbildung 2-26).

Ergänzend dazu geben die Ergebnisse zur Nutzung einzelner Verkehrsunternehmen Aufschluss über die konkrete Ausgestaltung des ÖPNV-Angebots im Hochschul Umfeld. Abbildung 2-27 zeigt, dass die Stadtwerke Augsburg (SWA) mit einem Anteil von 32,85% das am häufigsten genutzte Verkehrsunternehmen darstellen, gefolgt von der Deutschen Bahn (19,39%) und der Bayerischen Regiobahn (12,59%). Insgesamt unterstreichen die Ergebnisse die zentrale Bedeutung des öffentlichen Nahverkehrs für den

Hochschulstandort Augsburg. Die hohe Nutzung ist Ausdruck einer insgesamt gut ausgebauten Infrastruktur und einer vergleichsweise dichten Haltestellenstruktur. Gleichzeitig weisen die Unterschiede in der Taktung darauf hin, dass insbesondere für Pendelnde aus Randlagen oder dem Umland weiterhin Optimierungspotenziale hinsichtlich Angebotsdichte und regionaler Erreichbarkeit bestehen.

### Durchschnittliche Gehzeit zur nächsten ÖPNV-Haltestelle

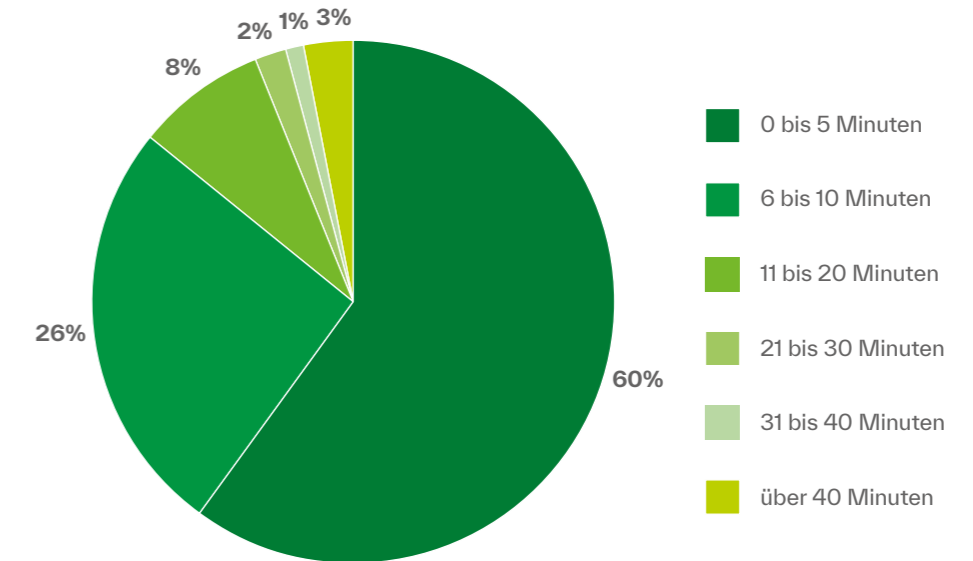


Abbildung 2-24: Durchschnittliche Gehzeit zur nächsten ÖPNV-Haltestelle

Frage: *Wie lange laufen Sie zur nächsten ÖPNV-Haltestelle? (In Minuten)*  
n: 950  
Quelle: Eigene Darstellung

### Gehzeit zur Haltestelle nach Verkehrsmittel

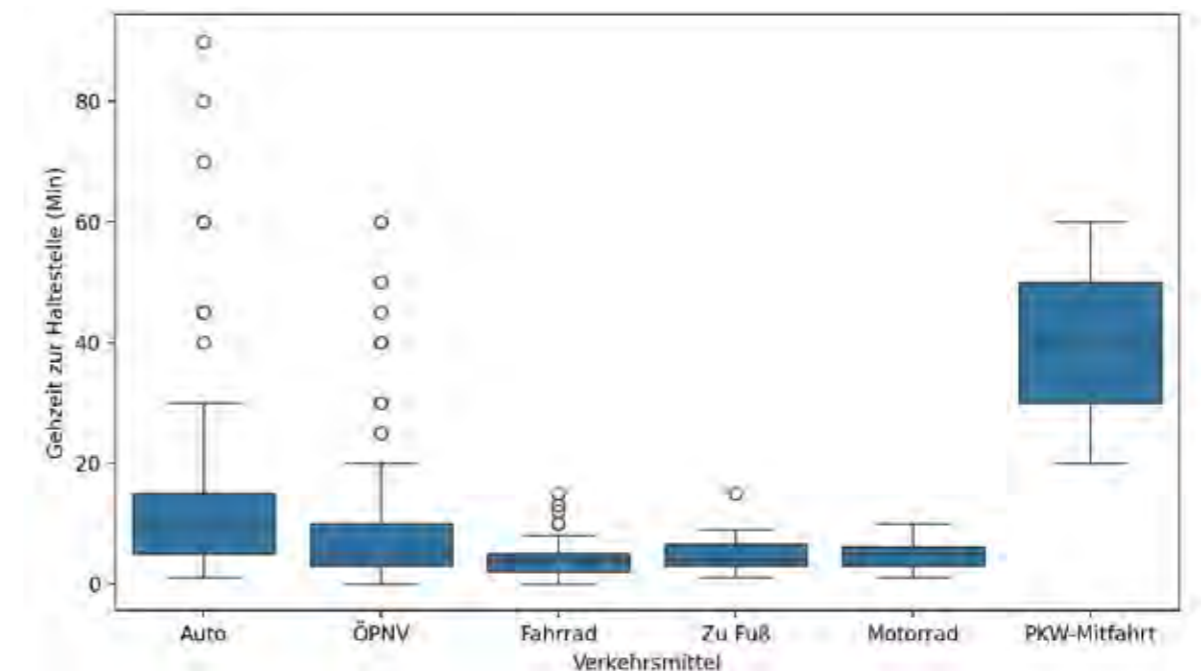


Abbildung 2-25: Vergleich der Gehzeiten zur nächsten Haltestelle nach Verkehrsmitteln

Frage: *Wie lange laufen Sie zur nächsten ÖPNV-Haltestelle? (In Minuten)*  
n: 775  
Quelle: Eigene Darstellung

## Frequenz der Anbindung der nächsten ÖPNV-Haltestelle

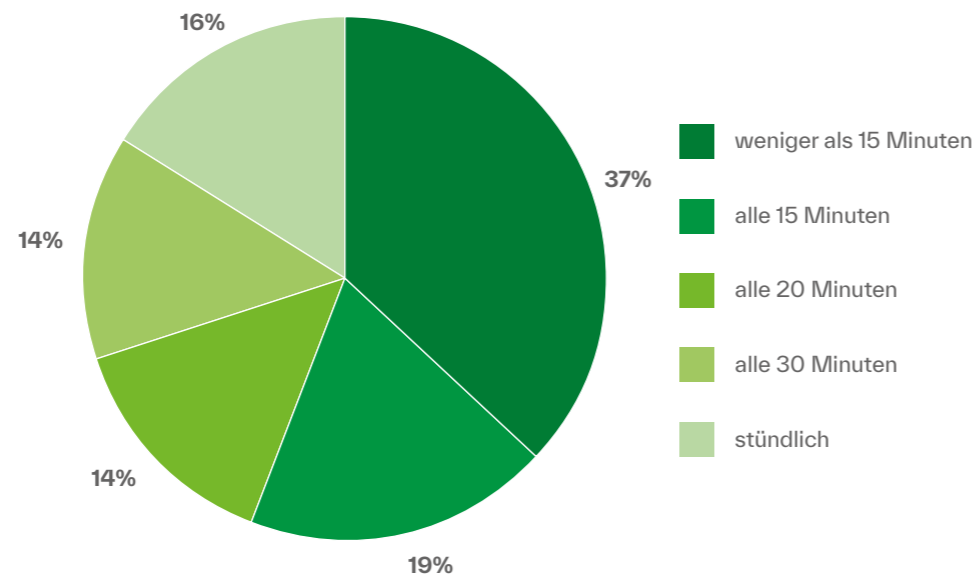


Abbildung 2-26: Frequenz der Anbindung der nächsten ÖPNV-Haltestelle

Frage: *Wie oft wird diese angefahren?*  
 n: 1025  
 Quelle: Eigene Darstellung

## Bevorzugte Anbieter öffentlicher Verkehrsmittel zur Hochschule

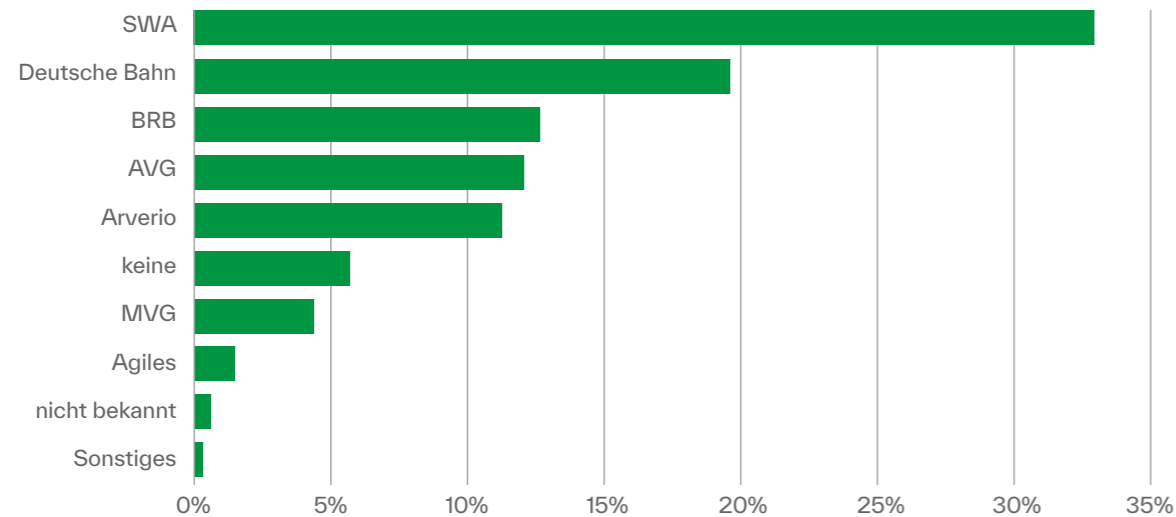


Abbildung 2-27: Bevorzugte Anbieter öffentlicher Verkehrsmittel

Frage: *Bitte geben Sie an, welchen Anbieter eines öffentlichen Verkehrsmittels Sie nutzen.*  
 n: 971  
 Quelle: Eigene Darstellung

## 2.6.2 DEUTSCHLANDTICKET

Das am 1. Mai 2023 eingeführte Deutschlandticket ist ein bundesweit gültiges Nahverkehrs-Abonnement. Es ermöglicht unbegrenzte Fahrten im öffentlichen Personennahverkehr in ganz Deutschland und sollte Tarifstrukturen vereinfachen sowie den ÖPNV attraktiver machen. Studierende in Augsburg können zusätzlich zum Semesterticket der AVV ein vergünstigtes Deutschlandticket (22,62€/Monat/Sommersemester 2025) erwerben. Für Mitarbeitende und Professor:innen gibt es keine Vergünstigungen in Augsburg oder an der THA. Im Rahmen der Befragung wurde untersucht, wie verbreitet das Deutschlandticket unter den Befragten und den einzelnen Personengruppen ist und ob sich durch seine Nutzung die Mobilitätsgewohnheiten geändert haben.

Die Ergebnisse zeigen deutliche Unterschiede in der Verbreitung des Deutschlandtickets zwischen den Statusgruppen der Hochschule. Unter den Studierenden verfügen 71,3% über ein Deutschlandticket, während 28,7% angaben, kein entsprechendes Ticket zu besitzen. Demgegenüber ist die Nutzung des Deutschlandtickets bei den Beschäftigten deutlich geringer ausgeprägt: In der Gruppe der Mitarbeitenden nutzen 46,9% ein Deutschlandticket, während 53,1% kein Ticket besitzen. Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Professorenschaft, von der 48% ein Deutschlandticket nutzen und 52% kein entsprechendes Ticket angegeben haben (vgl. Abbildung 2-28).

## Verfügbarkeit Deutschlandticket

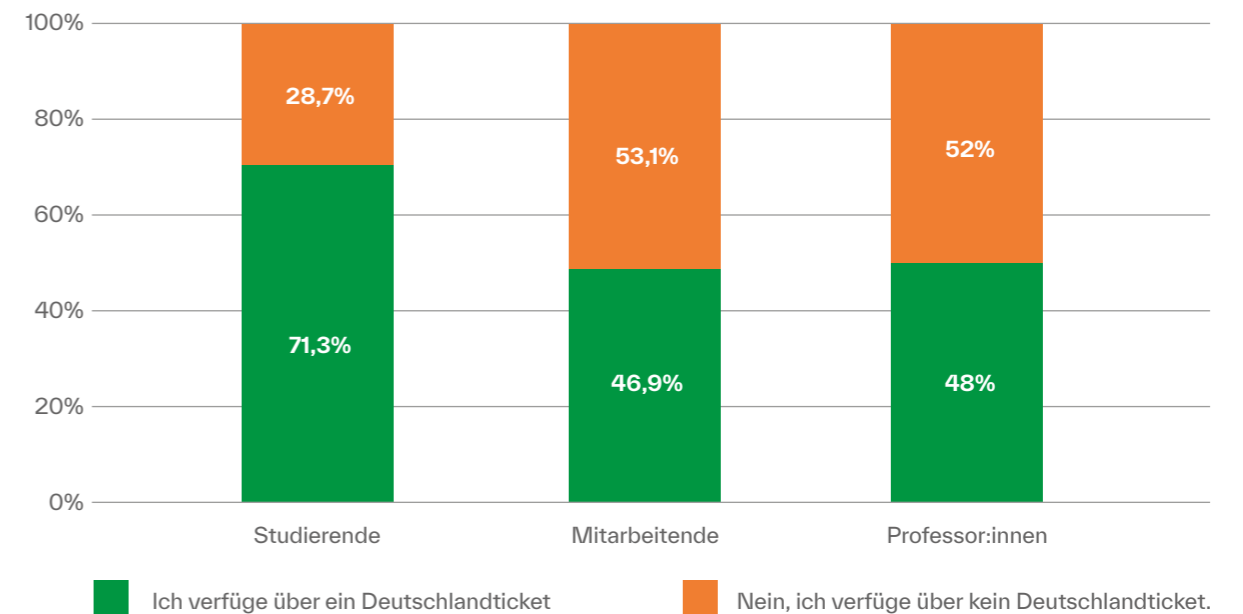
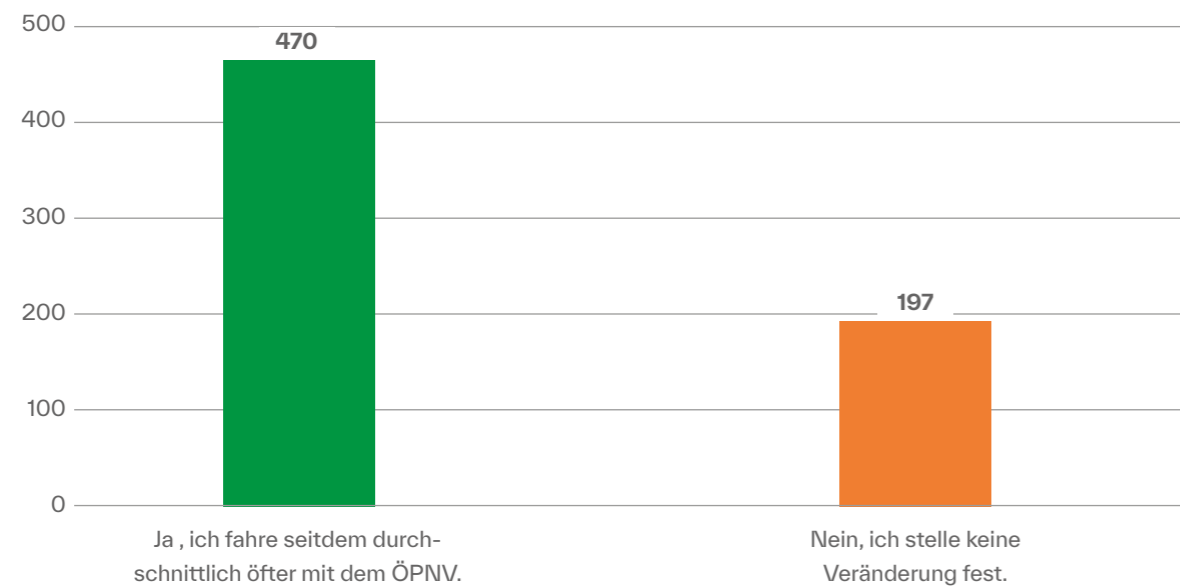


Abbildung 2-28: Verfügbarkeit Deutschlandticket

Frage: *Verfügen Sie über ein Deutschlandticket?*  
 n: 967  
 Quelle: Eigene Darstellung

Ergänzend wurde erhoben, ob die Nutzung des Deutschlandtickets mit einer Veränderung der individuellen Mobilitätsroutine einhergeht. Unter den Hochschulangehörigen, die über ein Deutschlandticket verfügen, gaben 470 Personen an, seit dessen Einführung häufiger öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Demgegenüber berichteten 197 Personen, dass sich ihr Mobilitätsverhalten durch das Deutschlandticket nicht verändert habe (vgl. Abbildung 2-29).

### Hat sich Ihr Mobilitätsverhalten durch die Nutzung des Deutschlandtickets verändert?



**Abbildung 2-29: Veränderung des Mobilitätsverhaltens durch das Deutschlandticket unter den Studierenden**

Frage: Hat sich Ihr Mobilitätsverhalten durch die Nutzung des Deutschlandtickets verändert?

n: 667

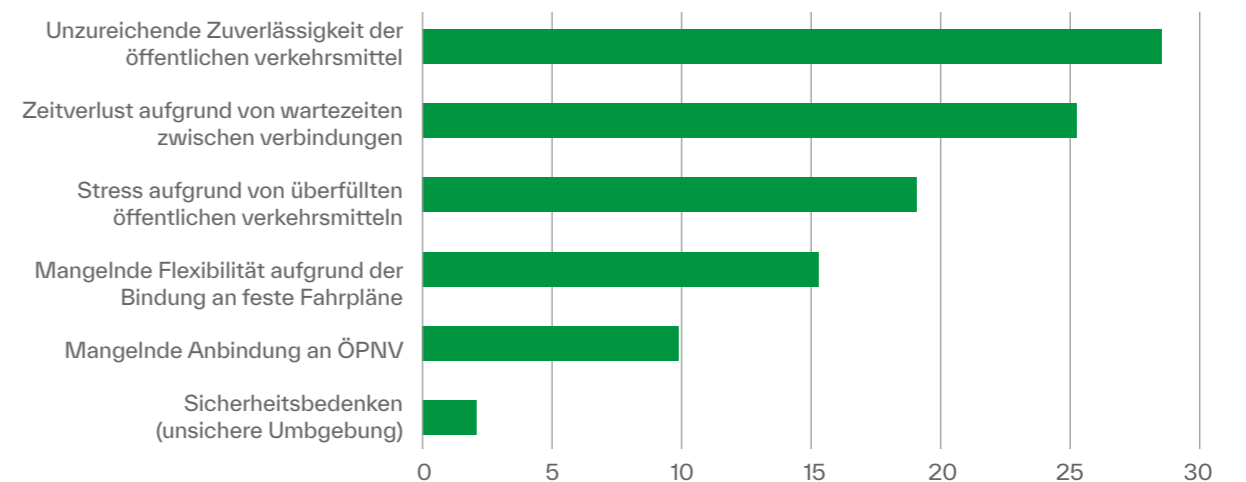
Quelle: Eigene Darstellung

## 2.6.3 ÖPNV BARRIEREN

Die Auswertung der Befragung unter den Hochschulangehörigen der Technischen Hochschule Augsburg macht deutlich, welche wahrgenommenen Barrieren der Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs entgegenstehen. Als größte Hindernisse werden dabei die unzureichende Zuverlässigkeit der Verkehrsmittel (28,48%), Zeitverluste durch Wartezeiten zwischen Verbindungen (25,14%) sowie Stress infolge überfüllter Fahrzeuge (19,09%) genannt.

Darüber hinaus werden die mangelnde Flexibilität aufgrund fester Fahrpläne (15,23%) und eine unzureichende Anbindung an den ÖPNV (9,84%) als weitere Einschränkungen wahrgenommen (vgl. Abbildung 2-30).

### Verteilung der Punkte auf die Barrieren im ÖPNV gemäß persönlicher Wahrnehmung



**Abbildung 2-30: Barrieren im ÖPNV gemäß persönlicher Wahrnehmung**

Frage: Sie haben 100 Punkte zur Verfügung. Bitte verteilen Sie die Punkte auf die folgenden Barrieren im ÖPNV. Geben Sie der für Sie persönlich größten Barriere auch die höchste Anzahl der Punkte. Sie können auch nur einer Barriere alle Punkte zuordnen oder manche Barrieren gar nicht beachten.

n: 907

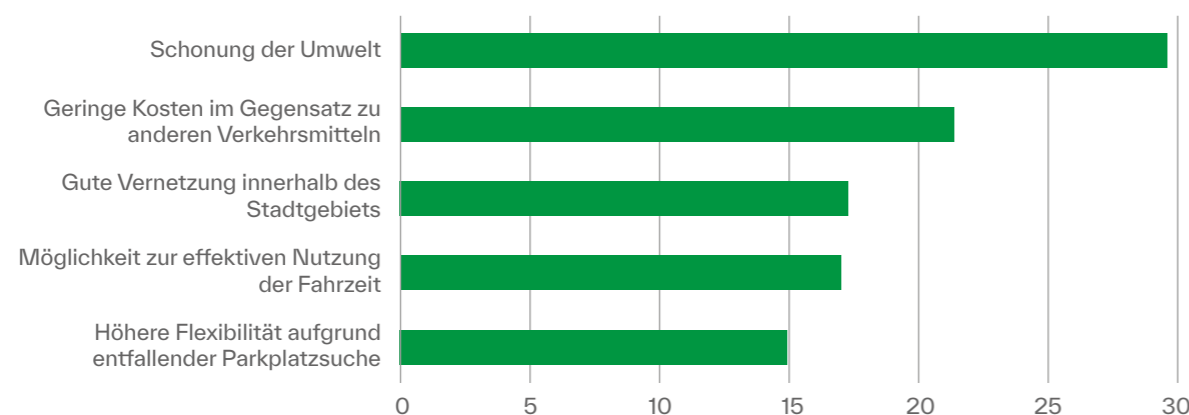
Quelle: Eigene Darstellung

## 2.6.4 ÖPNV CHANCEN

Neben den Barrieren im ÖPNV wurden im Rahmen der Mobilitätsbefragung auch die Chancen des ÖPNV abgefragt (vgl. Abbildung 2-31). Als wichtigste Chance wird mit 29,49% die Schonung der Umwelt genannt. An zweiter Stelle steht der Aspekt der geringeren Kosten im Vergleich zu anderen Verkehrsmitteln, der mit 21,33% bewertet wird. Ebenfalls hoch eingeschätzt wird die gute Vernetzung innerhalb des Stadtgebiets, die 17,27% der Punkte erhält. Die Möglichkeit zur effektiven Nutzung der Fahrzeit wird mit 16,99% bewertet, während die höhere Flexibilität aufgrund entfallender Parkplatzsuche mit 14,93% den niedrigsten Wert unter den abgefragten Chancen erreicht.

Insgesamt zeigt sich, dass ökologische und finanzielle Vorteile sowie die infrastrukturelle Qualität des ÖPNV aus Sicht der Befragten die größten Potenziale darstellen, während Aspekte wie Zeitnutzung und Flexibilität als weniger bedeutsam eingestuft werden.

**Verteilung der Punkte auf die Chancen im ÖPNV gemäß persönlicher Wahrnehmung**



**Abbildung 2-31: Chancen im ÖPNV gemäß persönlicher Wahrnehmung**

Frage: Sie haben 100 Punkte zur Verfügung. Bitte verteilen Sie die Punkte auf die folgenden Chancen im ÖPNV. Geben Sie der für Sie persönlich größten Chancen auch die höchste Anzahl der Punkte. Sie können auch nur einer Chance alle Punkte zuordnen oder manche Chancen gar nicht beachten.

n: 913

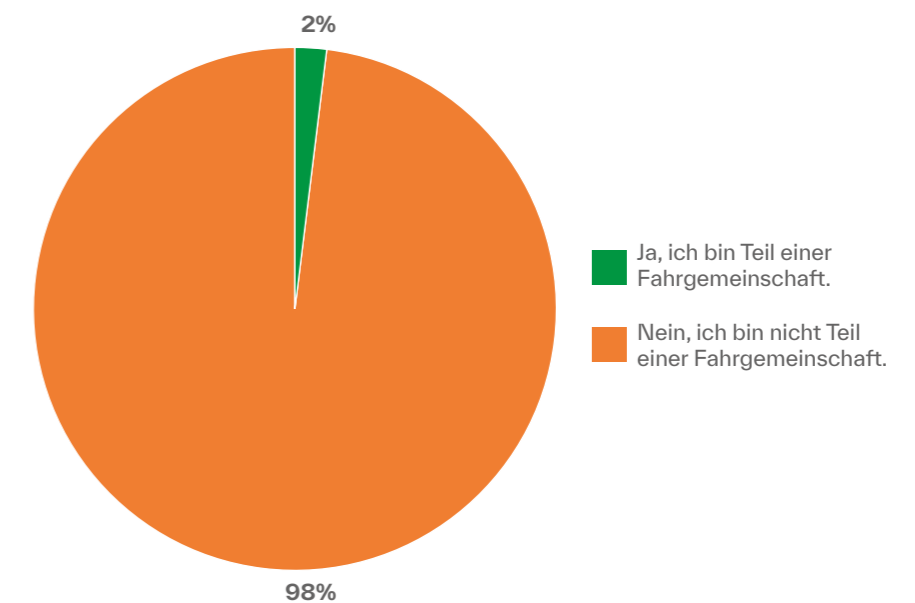
Quelle: Eigene Darstellung

## 2.7 FAHR-GEMEINSCHAFTEN

### 2.7.1 NUTZUNG

Von 946 Befragten gaben lediglich rund 2% und ausschließlich Studierende an, regelmäßig in einer Fahrgemeinschaft zur Hochschule zu pendeln (vgl. Abbildung 2-32). Fahrgemeinschaften sind damit kaum Teil des gelebten Mobilitätsalltags an der THA. Die Gründe hierfür könnten vielfältig sein: Der Aufwand zur Koordination, individuelle Stundenpläne oder spontane Terminänderungen. Diese Hürden führen dazu, dass das Konzept gemeinsamer Fahrten zwar theoretisch attraktiv erscheint, praktisch aber selten umgesetzt wird.

**Anteil der Studierenden und Mitarbeitenden in regelmäßigen Fahrgemeinschaften**



**Abbildung 2-32: Anteil der Studierenden und Mitarbeitenden in regelmäßigen Fahrgemeinschaften zur Hochschule**

Frage: Sind Sie Teil einer Fahrgemeinschaft, mit der Sie REGELMÄßIG zur Hochschule (=entsprechende Campi/Niederlassungen) fahren? Wie viele Personen nehmen regelmäßig an Ihrer Fahrgemeinschaft teil?

n: 946

Quelle: Eigene Darstellung

## 2.7.2 FAHRMOB

Die Mitfahrplattform „fahrmob“ ist ein kostenloses Online-Angebot für alle Hochschulangehörigen, um Fahrgemeinschaften für den Weg zur Hochschule zu bilden. Über die Plattform können unkompliziert Mitfahrgelegenheiten angeboten oder gesucht werden – sowohl für regelmäßige Pendelfahrten als auch für einzelne Strecken. Ziel ist es, den CO<sub>2</sub>-Ausstoß zu reduzieren, Kosten zu sparen und gleichzeitig den Verkehr rund um den Campus zu entlasten. Die Nutzung ist freiwillig, einfach zugänglich über die Website der THA, und soll einen Beitrag zu einer nachhaltigeren Mobilität und zum Klimaschutz leisten.

Im Rahmen der Mobilitätsbefragung wurde die Bekanntheit der Mitfahrplattform „fahrmob“ erfasst. Von den insgesamt 982 Befragten gaben lediglich 13% an, die Plattform zu kennen (vgl. Abbildung 2-33). Unter denjenigen, die mit dem Auto zur Hochschule kommen, liegt der Anteil bei 15% (vgl. Abbildung 2-34). Das Angebot existiert, wird aber kaum wahrgenommen und entsprechend selten genutzt. Um das Potenzial solcher Plattformen auszuschöpfen, müsste die Hochschule ihre Sichtbarkeit erhöhen – etwa durch gezielte Werbekampagnen, Integration in Erstsemesterveranstaltungen oder digitale Präsenz auf zentralen Hochschulkanälen.

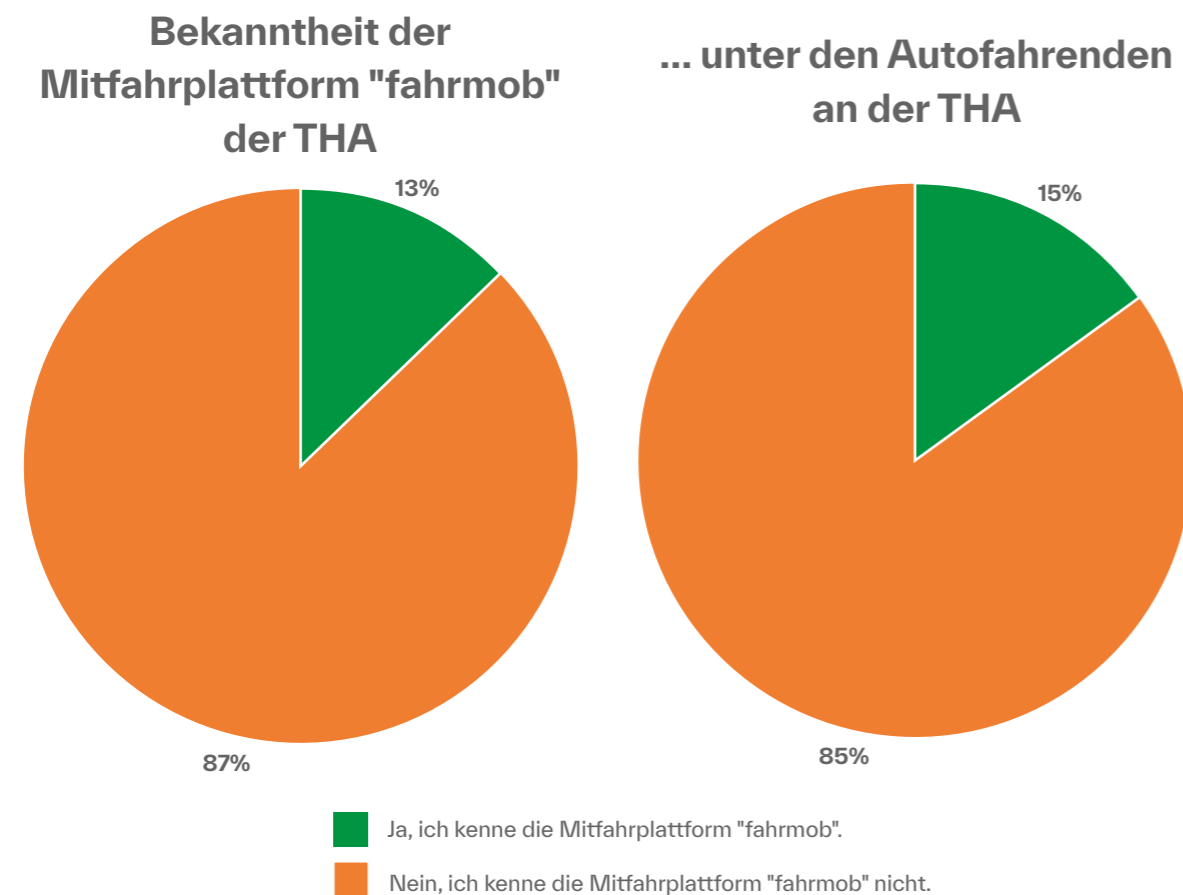


Abbildung 2-33: Bekanntheit der Mitfahrplattform "fahrmob" an der THA

Frage: Kennen Sie die Mitfahrplattform "fahrmob" der THA?

n: 982

Quelle: Eigene Darstellung

Abbildung 2-34: Bekanntheit der Mitfahrplattform "fahrmob" unter den Autofahrenden an der THA

Frage: Kennen Sie die Mitfahrplattform "fahrmob" der THA?

n: 347

Quelle: Eigene Darstellung

## 2.8 MOBILITÄT AN DER THA

Im Rahmen der Befragung hatten die Teilnehmenden die Möglichkeit, in offenen Freitextfeldern Wünsche und Verbesserungsvorschläge für eine nachhaltigere Mobilität an der Technischen Hochschule Augsburg zu äußern. Die Freitextantworten der Befragten lassen sich fünf übergeordneten Kategorien zuordnen. Dabei wurden insgesamt 658 konkrete Vorschläge und Vorschlagspakete ausgewertet, von denen sich viele mehrfach in ähnlicher Form finden. Die folgende Auswertung zeigt die Häufigkeit der Themenblöcke und deren inhaltliche Schwerpunkte.

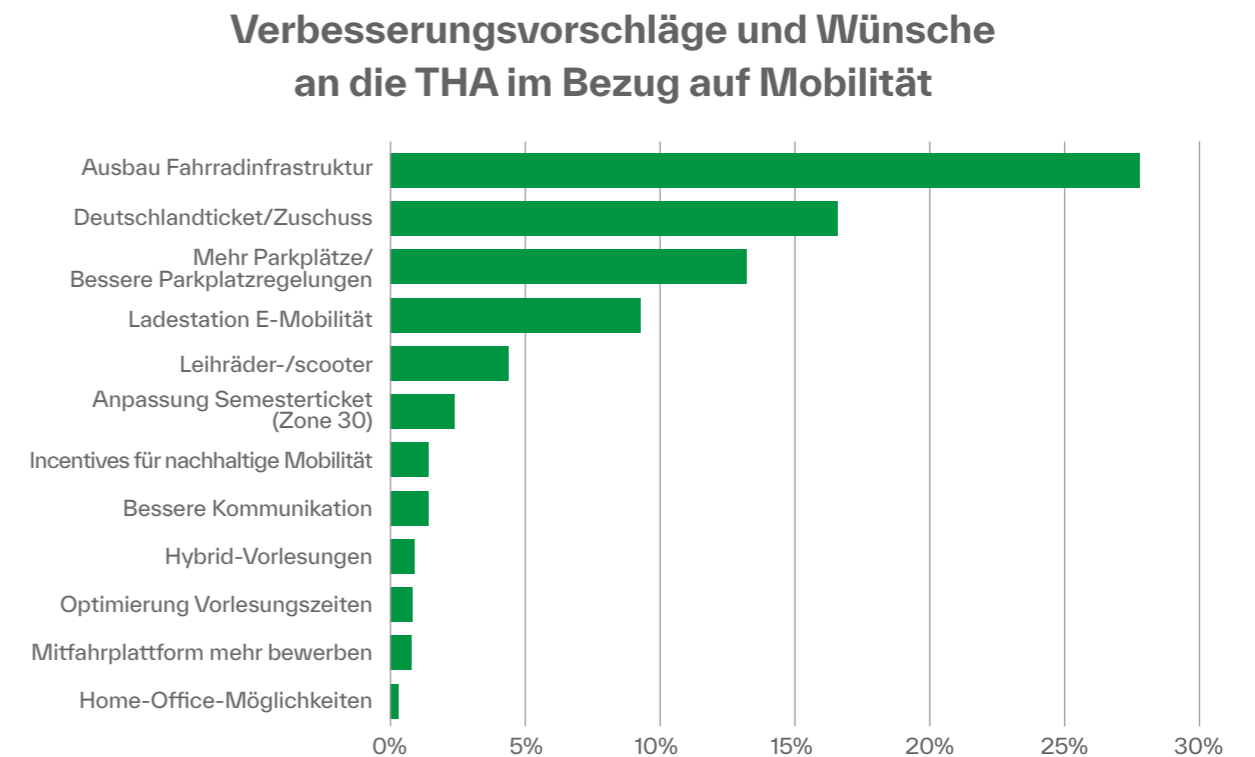


Abbildung 2-35: Vorschläge Mobilität

Frage: Welche Angebote/Verbesserungen könnte die THA zur Förderung einer nachhaltigeren Mobilität anbieten? Was würden Sie sich in Bezug auf Mobilität allgemein oder in Bezug auf die Hochschule wünschen? Wollen Sie uns noch etwas mit auf den Weg geben?

n: 82

Quelle: Eigene Darstellung

### **Verbesserte Fahrradinfrastruktur (27,8%)**

Die meisten Vorschläge und Verbesserungswünsche bezogen sich auf eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur an der THA. Dabei äußerten die Befragten insbesondere den Wunsch nach mehr und qualitativ besseren Fahrradabstellplätzen, vor allem in Form von überdachten und abschließbaren Anlagen sowie insgesamt wettergeschützten Abstellmöglichkeiten. Auch Reparaturstationen für Fahrräder, die funktionsfähig und gut ausgestattet sein sollten, wurden mehrfach angesprochen. Darüber hinaus wurden Dusch- und Umkleidemöglichkeiten für Radpendelnde, Trockenräume mit Spinden sowie eine verbesserte Radwege-Infrastruktur und eine Vorbildfunktion der Hochschule im Bereich Radverkehr gefordert.

### **Zuschüsse zum Deutschlandticket (16,6%)**

Ein zentraler Themenblock der Rückmeldungen betrifft die finanzielle Unterstützung und Preisgestaltung des Deutschlandtickets. Viele Befragte sprechen sich deutlich für Zuschüsse durch die Hochschule oder durch eine Integration in das bestehende Semesterticketmodell aus. Zahlreiche Rückmeldungen betonten die Bedeutung eines solchen Angebots sowohl als „Jobticket“ für Mitarbeitende als auch als generelle Erleichterung für alle Hochschulangehörigen. Neben direkten Zuschüssen wurde auch die anteilige Anrechnung bei Dienstreisen, die kostenlose Bereitstellung oder zumindest eine subventionierte Variante mehrfach genannt. Einzelne Vorschläge regten zudem an, alternativ die Kosten für eine BahnCard 50 oder 100 zu übernehmen. Hier zeigt sich klar, dass ein kostengünstiger und unkomplizierter Zugang zum ÖPNV als zentrales Handlungsfeld wahrgenommen wird.

### **Ladestationen E-Mobilität (9,3%)**

Ein weiterer zentraler Themenbereich der Rückmeldungen betrifft den Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Mobilität. Viele Befragte wünschen sich mehr Ladestationen für E-Autos, E-Bikes und E-Scooter – insbesondere auf dem Campusgelände der THA sowie auf den angrenzenden Parkplätzen. Die Notwendigkeit wird dabei sowohl für Studierende als auch für Mitarbeitende betont, etwa in Form von E-Ladesäulen mit PV-Strom, kostenfreier Ladekarte oder Abrechnung über die Campus Card.

### **Weitere Anregungen**

Mehrere Antworten bezogen sich auf übergeordnete Rahmenbedingungen und Motivationsanreize: So wurden Bonussysteme, Zeitgutschriften, Klimaeuro oder kleine Belohnungen (z.B. Freikaffee) für Personen vorgeschlagen, die nachhaltig unterwegs sind. Außerdem regten einige an, das Bewusstsein für nachhaltige Mobilität unter Kolleg:innen und Studierenden zu stärken. Außerdem wurde vorgeschlagen, bei Exkursionen oder Tagungen bewusst auf Ziele zu setzen, die mit Zug oder Bus erreichbar sind. Dieser Aspekt ist zwar wichtig und nachvollziehbar im Kontext nachhaltiger Mobilität, bezieht sich jedoch nicht direkt auf die in der Erhebung fokussierte Pendelmobilität zwischen Wohnort und Hochschule, sondern auf dienstliche bzw. studienbezogene Reisen.

Einzelne Vorschläge betonten die Vorbildfunktion der Hochschule als öffentlicher Arbeitgeber und wünschten sich eine konsequentere Umsetzung von Maßnahmen zugunsten des Umweltverbands. Darüber hinaus wurden eine klarere Kommunikation und Wahrnehmung bestehender Angebote sowie eine dauerhafte Planbarkeit von Maßnahmen angeregt.

Die Auswertung der Freitextantworten macht deutlich, dass die größte Erwartung der Befragten in einem Zuschuss zum Deutschlandticket liegt. Daneben werden vor allem eine verbesserte Fahrradinfrastruktur, Anreizsysteme für nachhaltiges Verhalten und ergänzende Angebote wie Carsharing oder E-Mobilität gewünscht. Die Ergebnisse zeigen klar, dass die Hochschulangehörigen ein starkes Bewusstsein für nachhaltige Mobilität haben und von der THA erwarten, diesen Bereich sichtbarer und attraktiver zu gestalten.

# 3

## AUSBLICK

Die vorliegende Studie ermöglicht die Fortschreibung der Treibhausgasbilanz der Technischen Hochschule Augsburg. Im Vergleich zum Ausgangsjahr 2022 haben sich die pro-Kopf-Emissionen über alle Hochschulangehörigen hinweg um ca. 3,5% reduziert. Bei der Jahresfahrleistung pro Kopf lässt sich allerdings eine Zunahme von ca. 7,5% beobachten.

Die Zunahme der Pendelmobilität folgt dabei dem allgemeinen Trend einer steigenden Verkehrsleistung nach dem pandemiebedingten Einbruch, von dem auch die Daten der Ausgangsbilanz noch beeinflusst waren.

Die Reduktion der pro-Kopf-Emissionen hingegen ist ein Ergebnis der hohen Anteile des ÖPNV im Modal-Split der THA, kombiniert mit der Abnahme der verkehrsmittelspezifischen Emissionen pro Personenkilometer. Letztere sanken durch die höhere Auslastung der Verkehrsmittel. Hierdurch wird auch der Anstieg der Gesamtemissionen der Pendelmobilität der THA von 2.394t CO<sub>2</sub>e auf 2.595t CO<sub>2</sub>e gedämpft. Zudem stieg die Nutzung des ÖPNVs der Hochschulangehörigen um elf Prozentpunkte, woran das Deutschlandticket einen Anteil hat. Im Vergleichszeitraum ist die Pkw-Mobilität jedoch nicht im gleichen Maße zurückgegangen - sondern auch die Fahrrad- bzw. E-Bike-Nutzung ging zurück. Diese Entwicklungen lassen sich mit den vorhandenen Daten nicht abschließend interpretieren, weshalb zukünftige Panelerhebungen erforderlich sind.

Die weiteren Umfrageergebnisse liefern relevante empirische Daten, die zur Begründung und Ausgestaltung von Klimaschutzmaßnahmen beitragen können. Lokal ist die Hochschule in verschiedenen Beiräten der Stadt Augsburg aktiv sowie im direkten Austausch mit den Klimaschutzfachbereichen der Stadt Augsburg und des Landkreises Augsburg. Dort können die Chancen und Barrieren im ÖPNV adressiert werden. Bezüglich der Kooperation bei der Mitfahrplattform des Landkreises Augsburg zeigen die Umfrageergebnisse klar auf, dass bei der Bewerbung der Plattform ein hoher Handlungsbedarf besteht. Auch insgesamt muss weiterhin intensiv über die Mobilitätsangebote auf den Campus informiert werden.

Im hochschulpolitischen Kontext – aber auch im Rahmen der klimaneutralen Staatsverwaltung – fanden und finden die Ergebnisse zum Deutschlandticket Berücksichtigung in der Entscheidungsfindung. Allerdings bestehen derzeit keine Bestrebungen, die Finanzierung des Studierendentickets auszubauen oder eine anteilige Finanzierung im Sinne eines D-Ticket-Job für Mitarbeitende zu ermöglichen.

Der Ausbau bzw. die qualitative Aufwertung der Fahrradinfrastruktur an der THA wurde am häufigsten bei den Verbesserungsvorschlägen und Wünschen in Bezug auf Mobilität genannt. Während die Abläufe zur Instandhaltung der Fahrrad-reparatursäulen bereits angepasst wurden, werden qualitative Verbesserungen der Infrastruktur (Überdachung- und Lademöglichkeiten) noch geprüft werden müssen. Diese stehen jedoch unter dem Vorbehalt verfügbarer Förder- und Finanzierungsmittel. Ausgebaut wurde darüber hinaus das Sharing-Angebot. Seit dem Sommersemester 2025 besteht die Möglichkeit, Leihräder der SWA auf dem Campusgelände auszuleihen und zurückzugeben. Zudem ist geplant, ein weiteres Lasten-fahrrad anzuschaffen, welches durch die Hochschulangehörigen ausgeliehen werden kann. Im Bereich Mobilitätsinfrastruktur für elektrische PKW wird zu Beginn des Jahres 2026 eine Ladeinfrastruktur an beiden Campus in Betrieb genommen werden.

Ziel der Maßnahmen ist es, unter Wahrung individueller Mobilitätsbedürfnisse ein verantwortungsvolles Mobilitätsverhalten zu ermöglichen. Die Technische Hochschule Augsburg möchte ein Umfeld schaffen, das ihren Mitgliedern die Wahl zwischen den drei zentralen Handlungsoptionen – Reduktion, Verlagerung und Effizienzsteigerung – eröffnet und insbesondere klimafreundliche Optionen attraktiv gestaltet. Durch den Ausbau entsprechender Angebote und die Verbesserung der Rahmenbedingungen kann die THA ihrer gesamtgesellschaftlichen Vorbildfunktion gerecht werden.<sup>3</sup>

Um die Wirkung der Klimaschutzmaßnahmen zu überprüfen und um diese weiterzuentwickeln, ist eine Fortschreibung der Mobilitätshebung im Jahr 2026 geplant.

<sup>3</sup> Vgl. Klimaschutzkonzept S. 30

# 4

## Anhang

Kilometerbilanz für Sommersemester (Hinweg + Rückweg)

Funktion →	Studierende (Mio. Pkm)	Mitarbeitende (Mio. Pkm)	Professor: innen (Mio. Pkm)	Gesamt (Mio. Pkm)	CO <sub>2</sub> -Faktor	CO <sub>2</sub> e
<b>Verkehrsmittel ↓</b>						
Bahn Nahverkehr	4,4783	0,1056	0,1615	<b>4,7455</b>	0,000058	275,2
Bahn Fernverkehr	1,3108	0,0000	0,2552	<b>1,5659</b>	0,000031	48,5
Linienbus	0,3742	0,0297	0,0095	<b>0,4134</b>	0,000056	22,9
Straßenbahn	1,4654	0,0179	0,0243	<b>1,5077</b>	0,000050	75,4
Sonstige ÖPNV	0,1119	0,0034	0,0000	<b>0,1153</b>	0,000071	8,2
PKW (Benzin)	3,4645	0,0642	0,0403	<b>3,5690</b>	0,000164	585,3
PKW (Diesel)	0,9550	0,0896	0,1177	<b>1,1622</b>	0,000172	199,9
PKW (Hybrid)	0,0291	0,0253	0,0039	<b>0,0584</b>	0,000114	6,7
PKW (Voll-elektrisch)	0,2935	0,0823	0,0240	<b>0,3999</b>	0,000072	28,8
Mitfahrt in einer Fahr-gemein-schaft	0,1724	0,0000	0,0000	<b>0,1724</b>	0,000082	14,1
Motorrad	0,1403	0,0047	0,0028	<b>0,1479</b>	0,000101	14,9
E-Bike	0,0438	0,0109	0,0184	<b>0,0732</b>	0,000011	0,8
Fahrrad	0,9524	0,1122	0,0504	<b>1,1150</b>	0,000009	9,7
Zu Fuß	0,5109	0,0132	0,0105	<b>0,5345</b>	0	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>14,3026</b>	<b>0,5591</b>	<b>0,7187</b>	<b>15,5804</b>		<b>1290,5</b>

Tabelle 4-1: Kilometerbilanz Vorlesungszeit Sommersemester (Hinweg + Rückweg)  
Quelle: Eigene Darstellung

Kilometerbilanz für Wintersemester (Hinweg + Rückweg)

Funktion →	Studierende (Mio. Pkm)	Mitarbeitende (Mio. Pkm)	Professor: innen (Mio. Pkm)	Gesamt (Mio. Pkm)	CO <sub>2</sub> -Faktor	CO <sub>2</sub> e
<b>Verkehrsmittel ↓</b>						
Bahn Nahverkehr	4,6442	0,1132	0,1507	<b>4,9081</b>	0,000058	284,7
Bahn Fernverkehr	1,3164	0,0003	0,2552	<b>1,5718</b>	0,000031	48,7
Linienbus	0,4439	0,0324	0,0092	<b>0,4855</b>	0,000056	26,9
Straßenbahn	1,7590	0,0214	0,0230	<b>1,8035</b>	0,000050	90,2
Sonstige ÖPNV	0,1288	0,0034	0,0000	<b>0,1322</b>	0,000071	9,4
PKW (Benzin)	3,4594	0,0762	0,0411	<b>3,5766</b>	0,000164	586,6
PKW (Diesel)	0,9817	0,0898	0,1035	<b>1,1750</b>	0,000172	202,1
PKW (Hybrid)	0,0301	0,0262	0,0039	<b>0,0602</b>	0,000114	6,9
PKW (Voll-elektrisch)	0,2589	0,0847	0,0228	<b>0,3663</b>	0,000072	26,4
Mitfahrt in einer Fahr-gemein-schaft	0,1481	0,0000	0,0000	<b>0,1481</b>	0,000082	12,1
Motorrad	0,0334	0,0024	0,0026	<b>0,0384</b>	0,000101	3,9
E-Bike	0,0176	0,0071	0,0059	<b>0,0306</b>	0,000011	0,3
Fahrrad	0,6175	0,0854	0,0359	<b>0,7388</b>	0,000009	6,4
Zu Fuß	0,4647	0,0167	0,0090	<b>0,4904</b>	0,000000	0,0
<b>Gesamt</b>	<b>14,3036</b>	<b>0,5591</b>	<b>0,6629</b>	<b>15,5256</b>		<b>1304,6</b>

Tabelle 4-2: Kilometerbilanz Vorlesungszeit Wintersemester (Hinweg + Rückweg)  
Quelle: Eigene Darstellung

## LITERATURVERZEICHNIS

OpenStreetMap-Mitwirkende (2025): OpenStreetMap – freie Weltkarte.  
Verfügbar unter: <https://www.openstreetmap.org>. Lizenz: Open Database License (ODbL)

BayCalc (2025): BayCalc Richtlinie 2.1 – THG-Bilanzierung an Hochschulen.  
Verfügbar unter: <https://www.bayzen.de/materialien/baycalc>

Technische Hochschule Augsburg (2024): Integriertes Klimaschutzkonzept der THA.  
Verfügbar unter: [https://www.tha.de/Binaries/Binary85396/2024-THA Klimaschutzkonzept.pdf](https://www.tha.de/Binaries/Binary85396/2024-THA%20Klimaschutzkonzept.pdf)

## IMPRESSUM

Technische Hochschule Augsburg  
School of Business  
An der Hochschule 1  
86161 Augsburg  
[www.tha.de](http://www.tha.de)

Forschungsgruppe THA\_ops  
[www.tha.de/Wirtschaft/THA-ops](http://www.tha.de/Wirtschaft/THA-ops)

ISBN: 978-3-939788-25-6  
©2026

### AUTOR:INNEN

Tamara Kartheiningner  
Timo Hössl  
Martin Roith  
Prof. Dr. Michael Krupp

### GESTALTUNG

Paula Quirnbach  
Alexandra Grimm

# Einfach günstig durchs Semester.

## swabi Bikesharing

Jede Fahrt bis

**30** Min.

gratis mit dem Code  
**SWABISEMESTER**



Gefördert durch:



Bundesministerium  
für Verkehr

aufgrund eines Beschlusses  
des Deutschen Bundestages

\*Mit dem Code gibt es 30 Freiminuten für  
mechanische Bikes. Die Entsperrgebühr entfällt.

Immer an deiner Seite



„OHNE EINE GRUNDSÄTZLICHE VERÄNDERUNG IM VERKEHR  
SIND DIE KLIMAZIELE NICHT ERREICHBAR.“

Sachverständigenrat für Umweltfragen (SRU)