



Hochschule für
Wirtschaft und Recht Berlin
Berlin School of Economics and Law

Mobilität an der HWR Berlin

Auswertung Mobilitätsbefragung 2024

November 2024

Prof. Silke Bustamante

Kontakt:

nachhaltigkeit@hwr-berlin.de

Executive Summary (I): Mobilität & Emissionen

- An der Befragung nahmen insgesamt 1.182 Personen teil
 - Hohe Beteiligung bei Mitarbeiter*innen Technik & Verwaltung (66 %) und Professor*innen (42 %)
- 10 % der Teilnehmenden wohnen außerhalb des Tarifbereichs Berlins
- Ca. 70 – 75 % der Befragten kommen i.d.R. mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zu Fuß, mit dem Fahrrad zum Campus; weitere 11 % mit kombinierten Fortbewegungsmitteln (multimodal).
- Ca. 17 % der Befragten nutzen i.d.R. den motorisierten Individualverkehr (inkl. Fahrgemeinschaften, excl. P&R) zum Pendeln
- Die durchschnittlichen Emissionen des täglichen Pendelns pro Hochschulangehörigen belaufen sich auf ca. 0,45 t/ Jahr
- Hochgerechnet verursacht die tägliche Mobilität **6.269 Tonnen CO2** Emissionen jährlich.

Executive Summary (II): Rahmenbedingungen & Wünsche

- 91 % der Studierenden und 44 % der sonstigen Hochschulangehörigen besitzen ein Semester- oder Jobticket; 74 % aller Hochschulangehörigen besitzen ein Fahrrad
- 35 % (CS) bzw. 48 % (CL) der Hochschulangehörigen bewerten die Situation der Fahrradabstellplätze als eher schlecht bis sehr schlecht
- 37 % der Befragten würden (häufiger) eine umweltfreundlichere Alternative für das Pendeln nutzen, wenn es dafür bessere Bedingungen gäbe
- Es gibt eine grundsätzliche Bereitschaft, Mitfahrgelegenheiten anzubieten bzw. bei anderen Hochschulangehörigen mitzufahren
- Wünsche der Beteiligten sind insbes.:
 - Gestützte Frage: sichere Fahrradabstellplätze, Vergünstigungen für Fahrradausleihe, sichere Fahrradwege
 - Freitext: Leihfahrräder/ Job-bike/ Nextbike, Parkplätze, Ladestationen für E-Bikes und Autos, sichere Fahrradabstellplätze

Agenda

- Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2024
 - Beschreibung der Teilnehmenden
 - Mobilitätsgewohnheiten
 - Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Mobilität
- CO2-Fußabdruck des täglichen Pendelns
 - Methodik
 - Ergebnisse
 - Klimaszenarien
- Diskussion und Limitationen

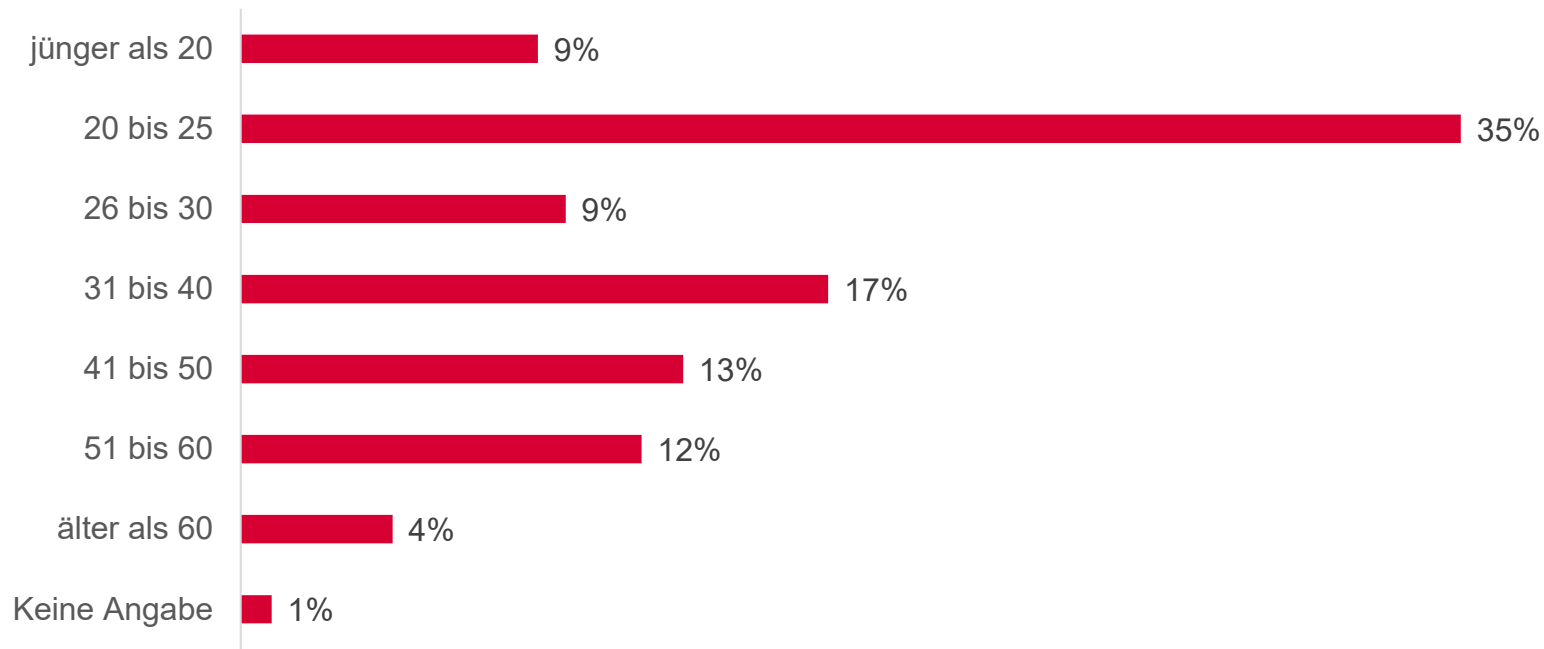
Metadaten

Metadaten	
Titel	Mobilitätsumfrage der HWR Berlin
Art	Datensatz (CSV-Datei)
Kategorie	Mobilität
Beschreibung	Mobilitätsgewohnheiten von Studierenden und Beschäftigten der HWR Berlin, Motivation und Hindernisse zur Nutzung klimafreundlicher Mobilität
Zielgruppe	Studierende und Beschäftigte der HWR Berlin
Erhebungszeitraum	21.05.24 – 27.06.24
Erfasste Fragebögen	1182
Veröffentlichende Stelle	HWR Berlin
Kontakt E-Mail	nachhaltigkeit@hwr-berlin.de
Veröffentlichungsdatum	10/2024

Beteiligung

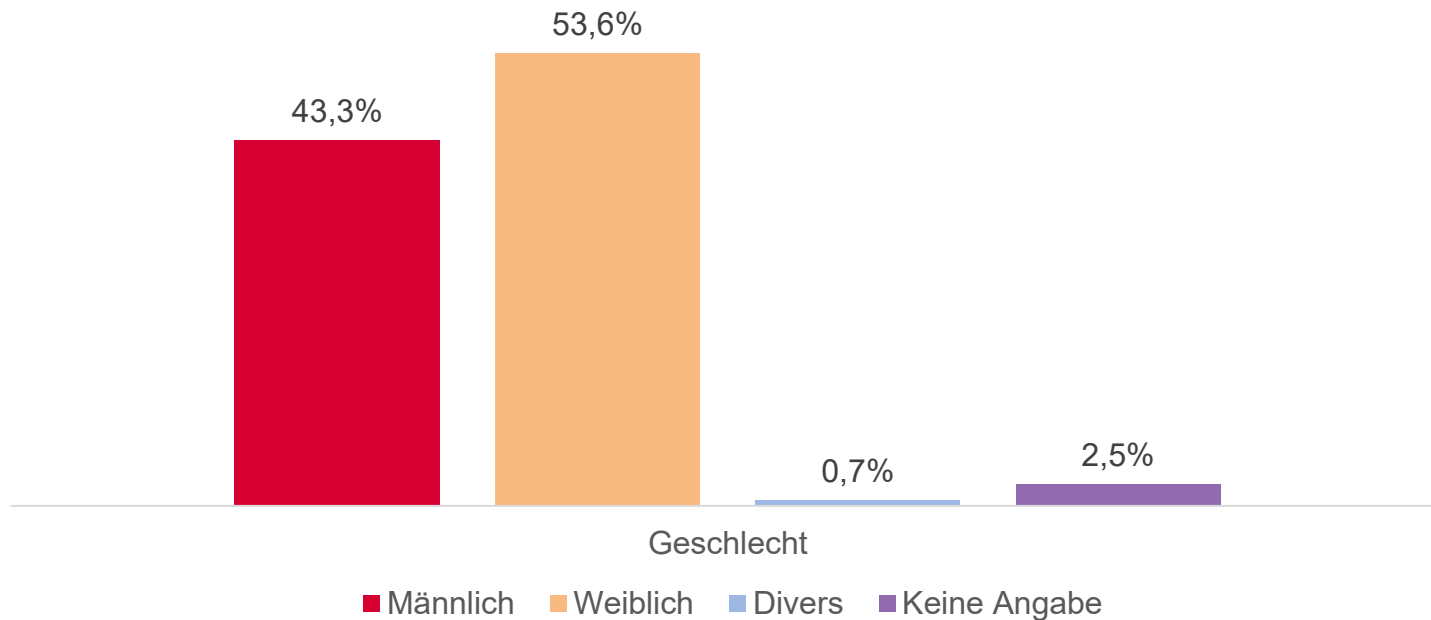
Statusgruppe	HWR Berlin	Beteiligung Umfrage	Prozentuale Beteiligung
Studierende	12.500	751	6 %
Professor*innen	228	95	41,6 %
Lehrbeauftragte, Dozent*innen	814	103	12,7 %
Beschäftigte	353	233	66 %
Gesamt	13.895	1.182	8,5 %

Demographische Daten: Alter



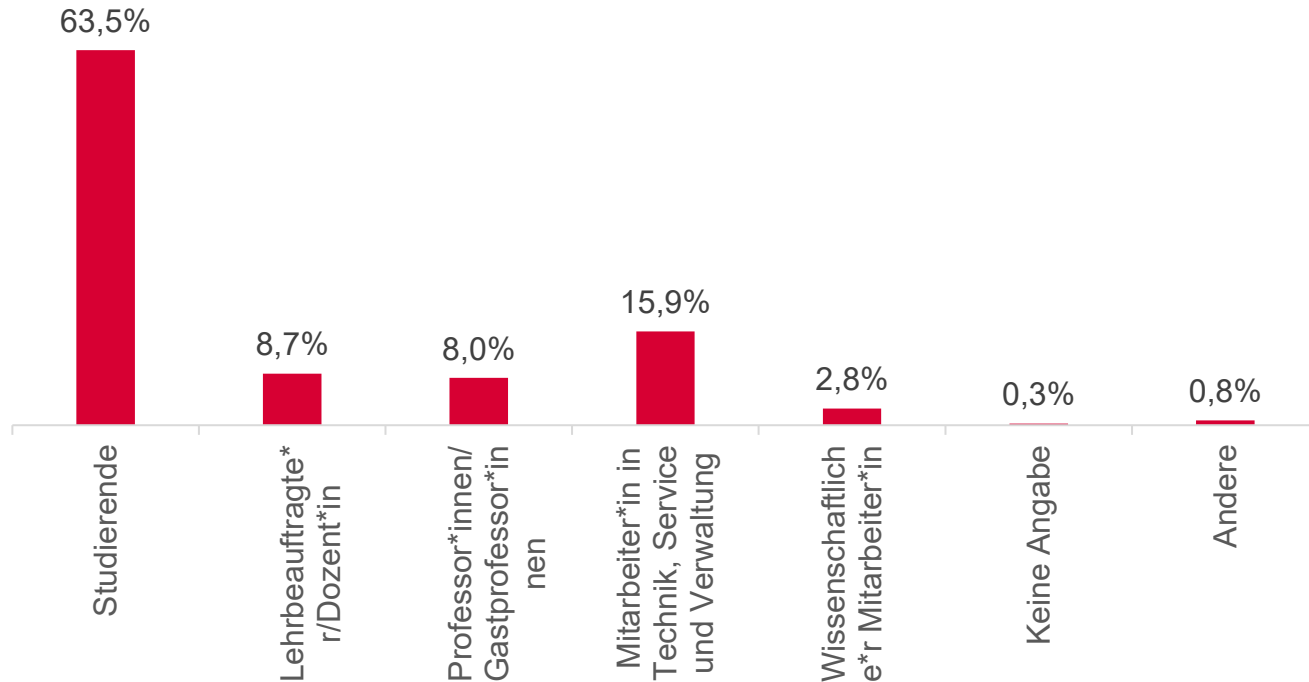
n=1176

Demographische Daten: Geschlecht



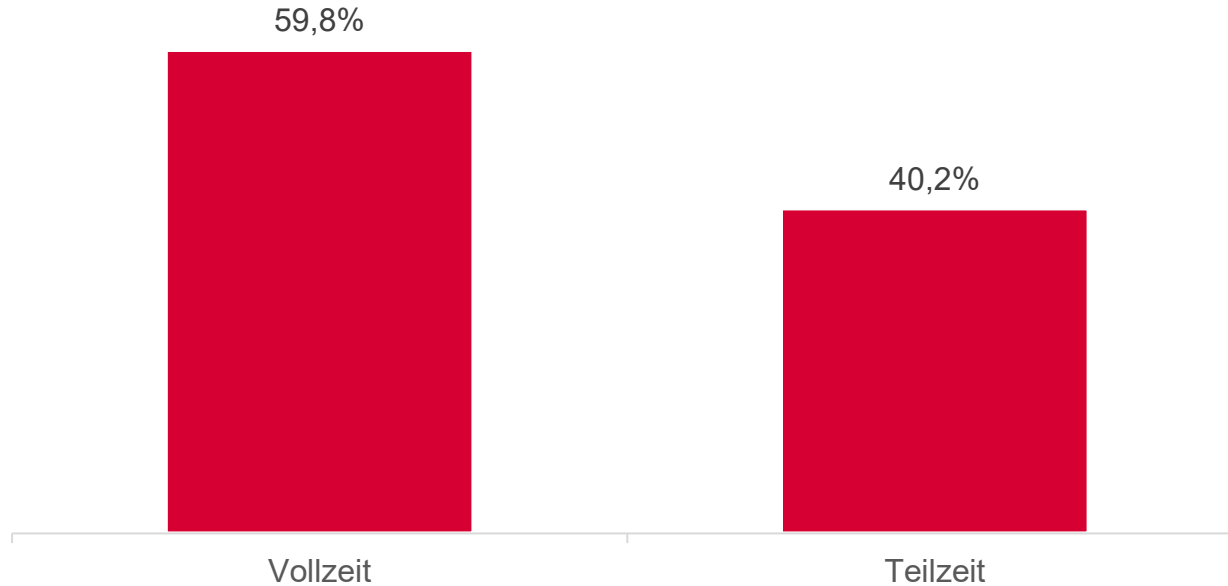
n=1172

Allgemeine Angaben: Statusgruppe



n=1182

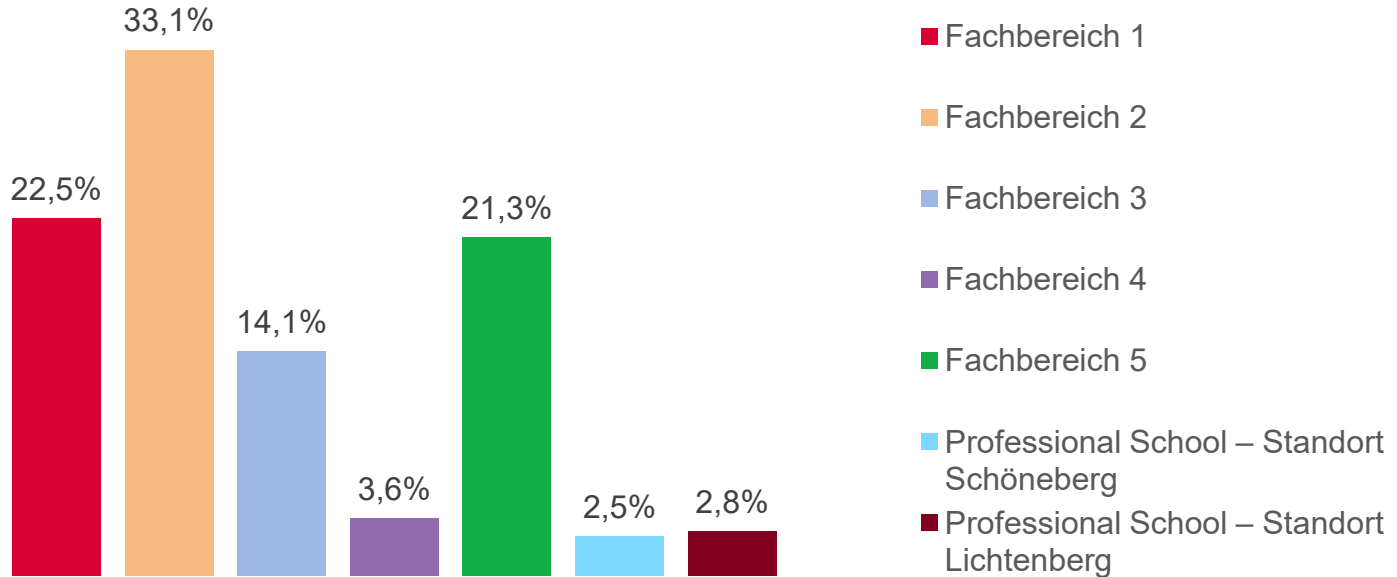
Allgemeine Angaben: Beschäftigungsstatus



n=219

Allgemeine Angaben: Fachbereich Studierende

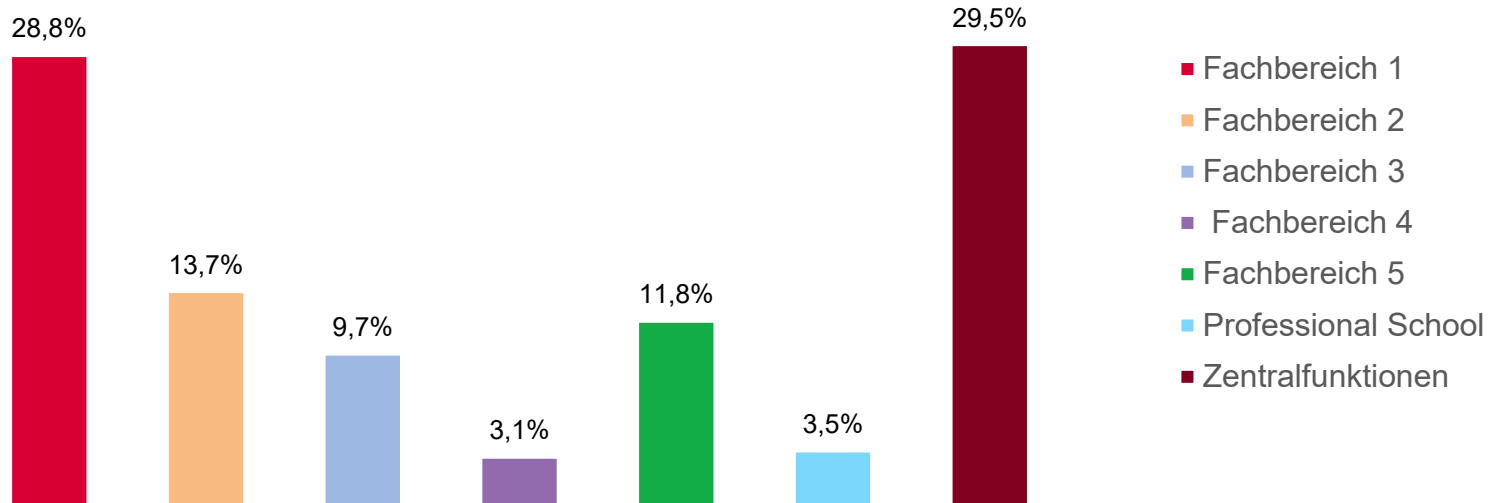
An welchem Fachbereich studieren Sie?



n=750

Allgemeine Angaben: Fachbereich Mitarbeitende

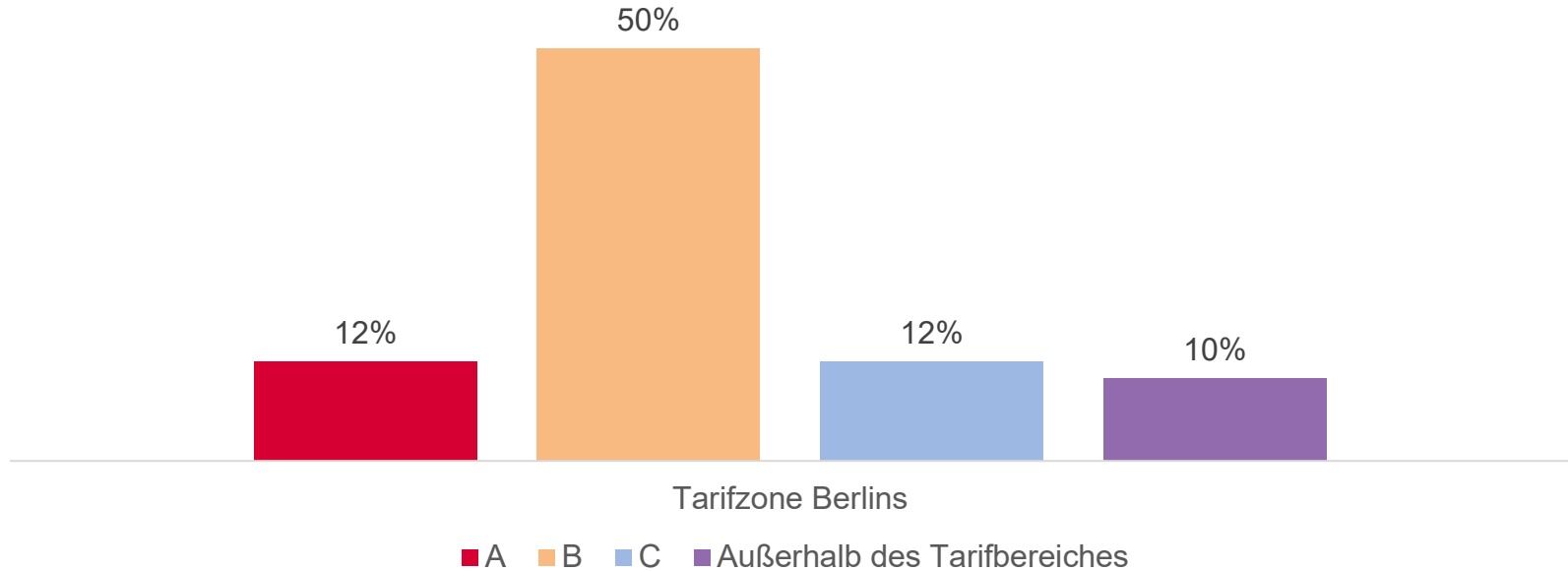
An welchen Fachbereich sind Sie tätig?



n=424

Allgemeine Angaben: Wohnort

In welcher Tarifzone Berlins wohnen Sie?



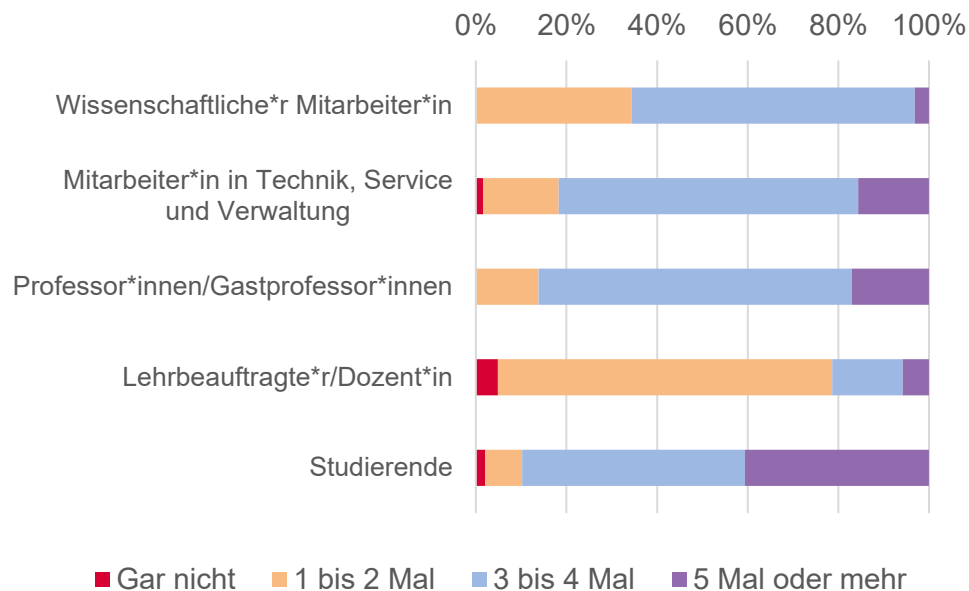
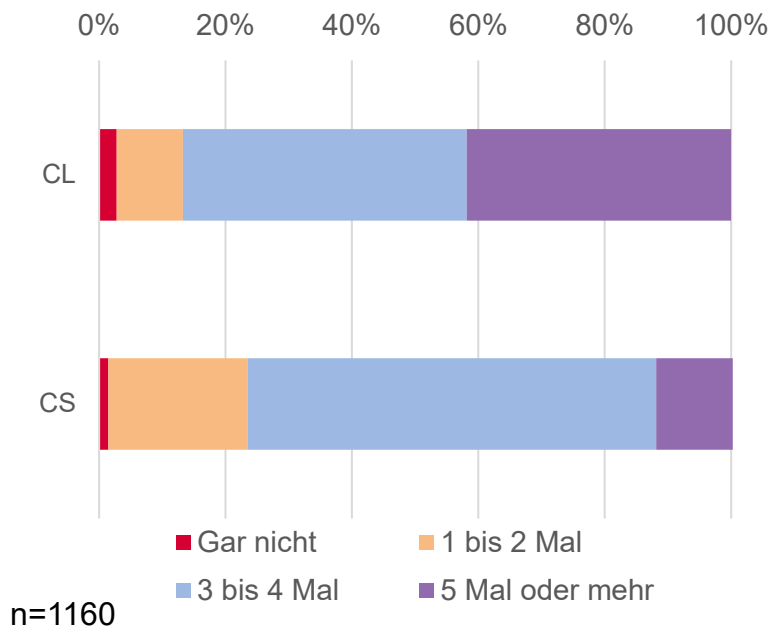
n=1178

Agenda

- Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2024
 - Beschreibung der Teilnehmenden
 - Mobilitätsgewohnheiten
 - Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Mobilität
- CO2-Fußabdruck des täglichen Pendelns
 - Methodik
 - Ergebnisse
 - Klimaszenarien
- Diskussion und Limitationen

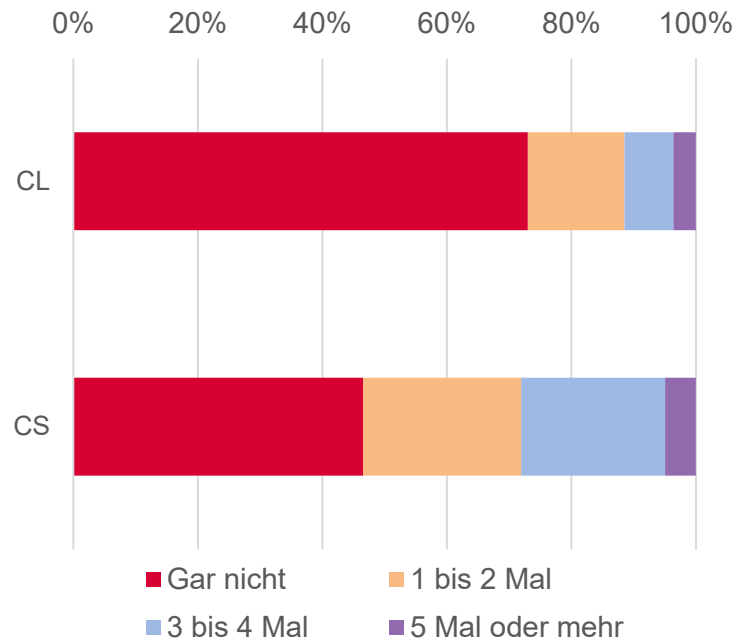
Häufigkeit des Pendels im Semester

Wie oft kommen Sie **in den Semesterzeiten** wöchentlich zum Campus und zurück?

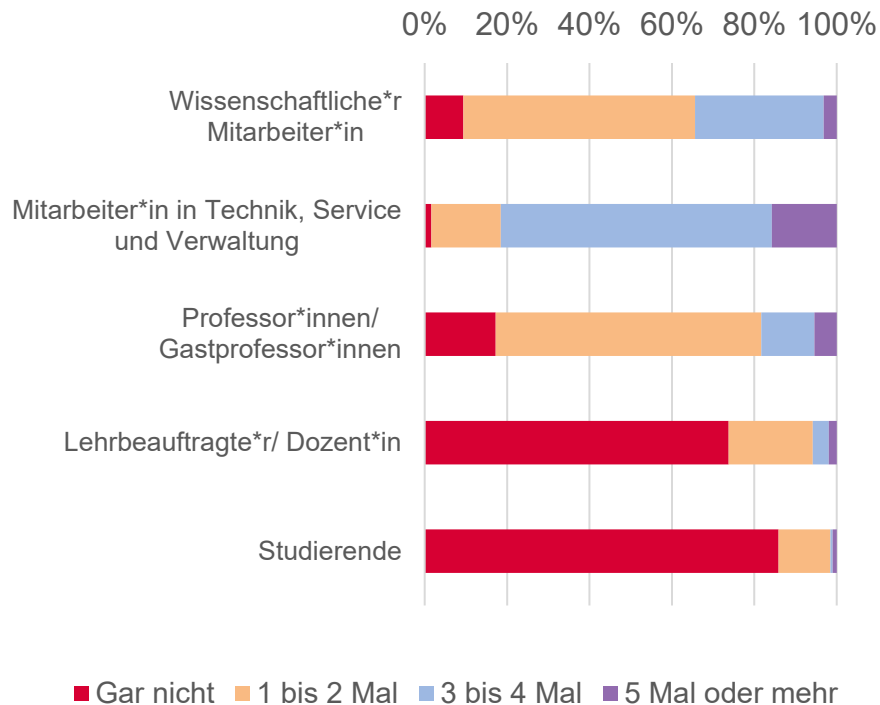


Häufigkeit des Pendels außerhalb des Semesters

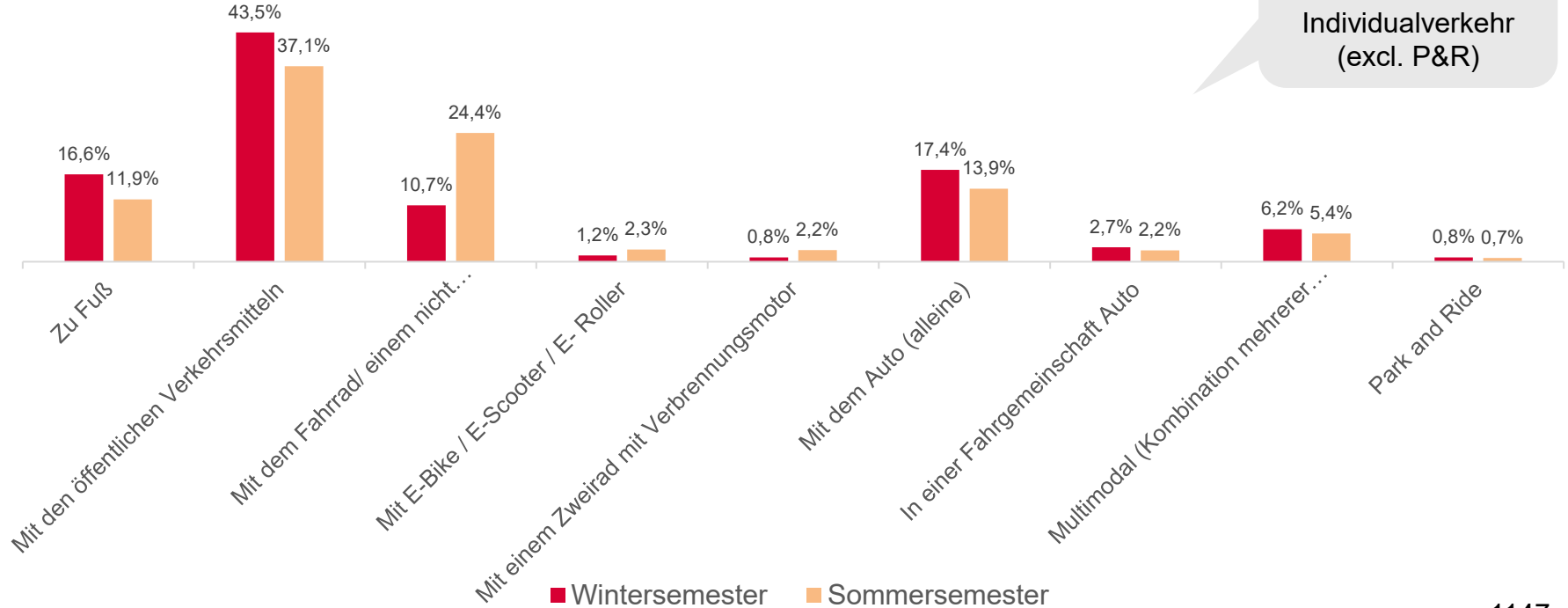
Wie oft kommen Sie **außerhalb der Semesterzeiten** wöchentlich zum Campus und zurück?



n=1154

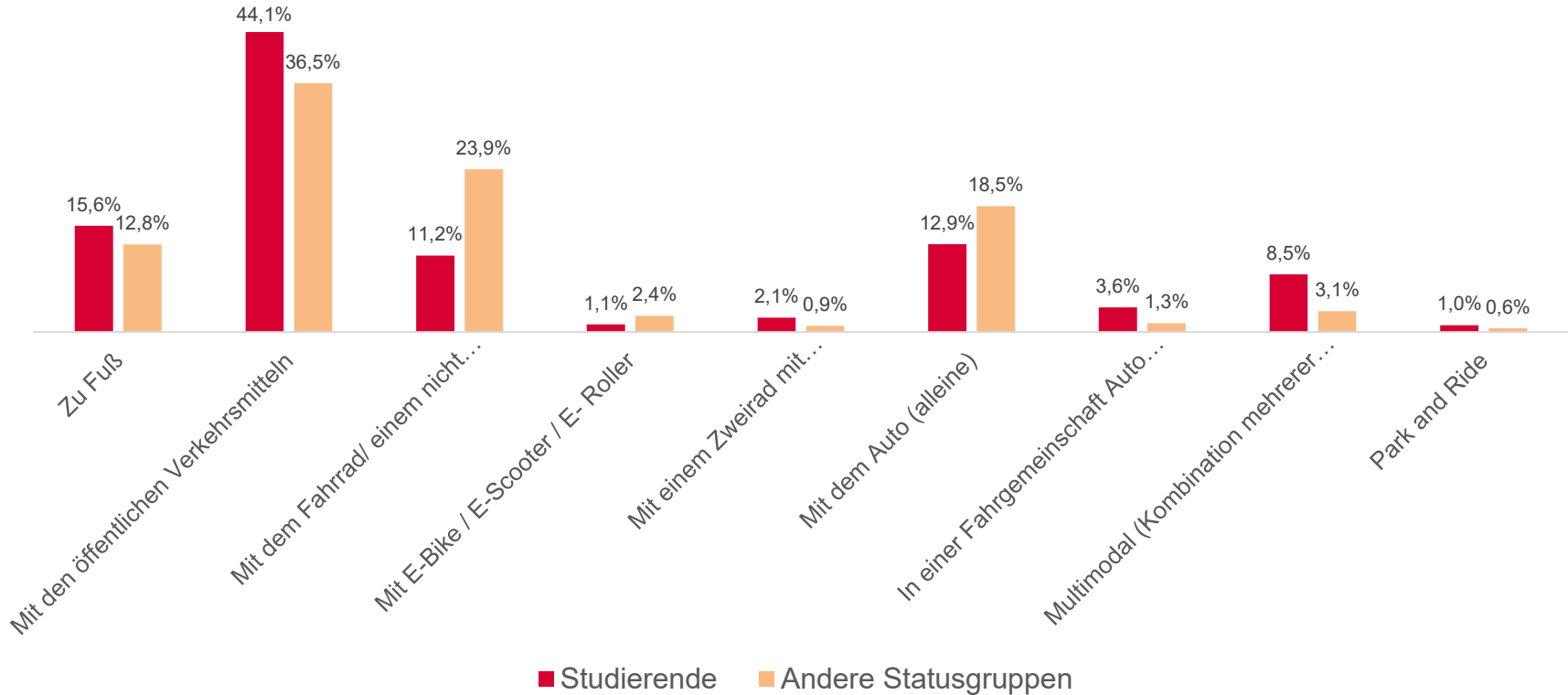


Verkehrsmittelwahl im Sommer- und im Wintersemester



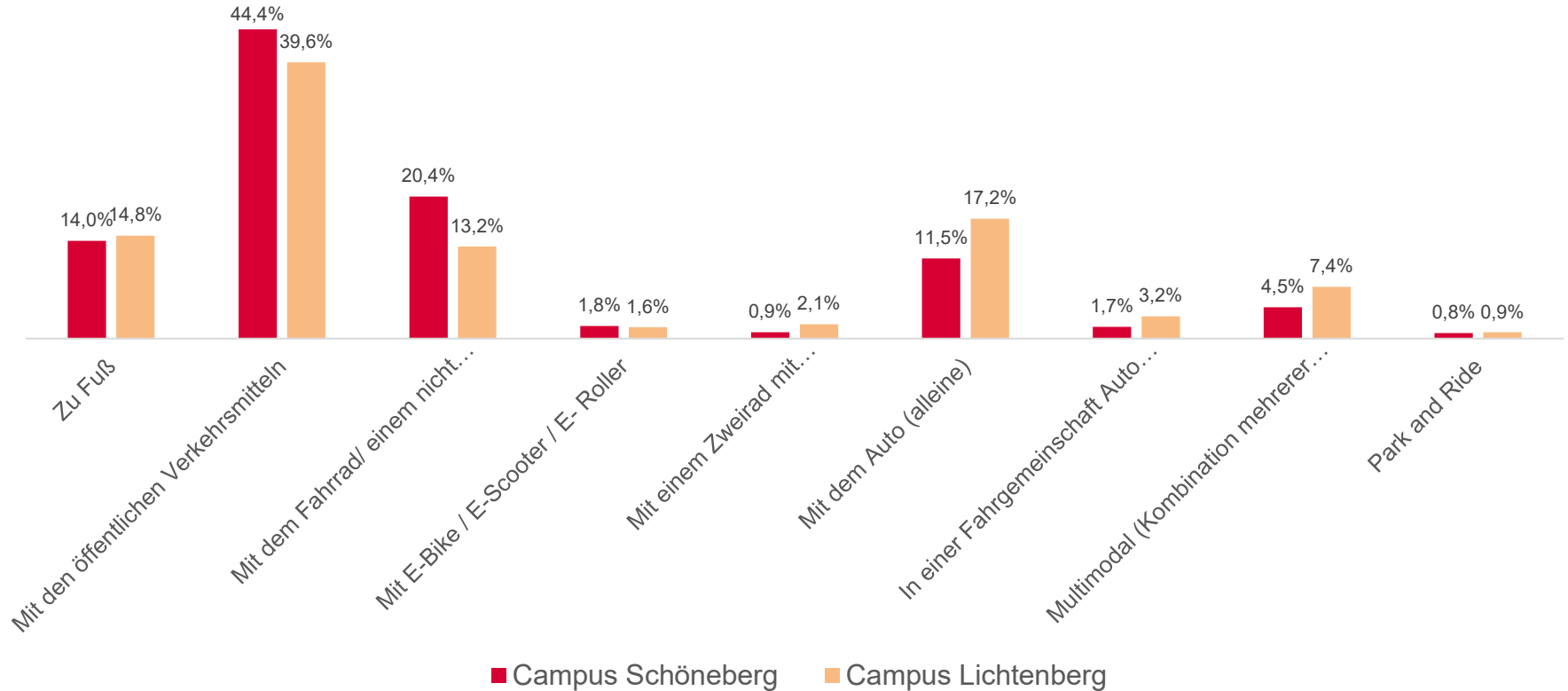
n=1147

Verkehrsmittelwahl: Statusgruppe



Anmerkung: Durchschnittsdaten aus Erhebung Sommer- und Wintersemester

Verkehrsmittelwahl: Campus



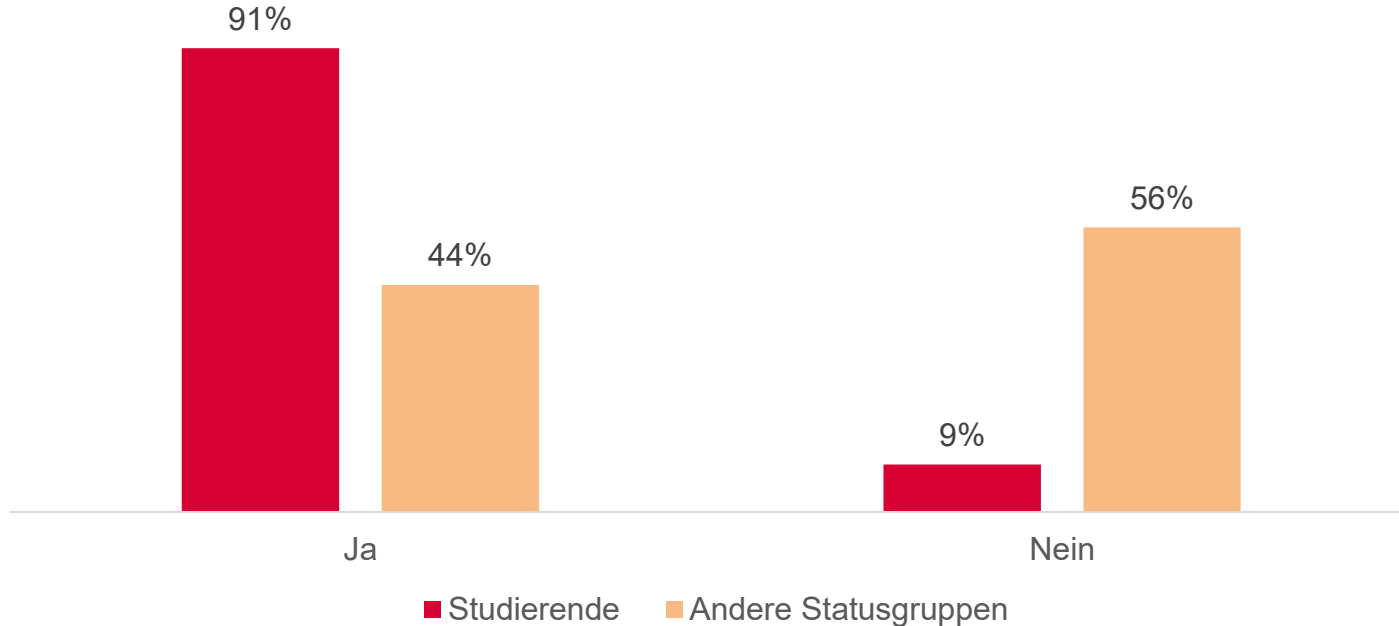
Anmerkung: Durchschnittsdaten aus Erhebung Sommer- und Wintersemester

Agenda

- Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2024
 - Beschreibung der Teilnehmenden
 - Mobilitätsgewohnheiten
 - Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Mobilität
- CO2-Fußabdruck des täglichen Pendelns
 - Methodik
 - Ergebnisse
 - Klimaszenarien
- Diskussion und Limitationen

Auswertung: Semester-/ Jobticket

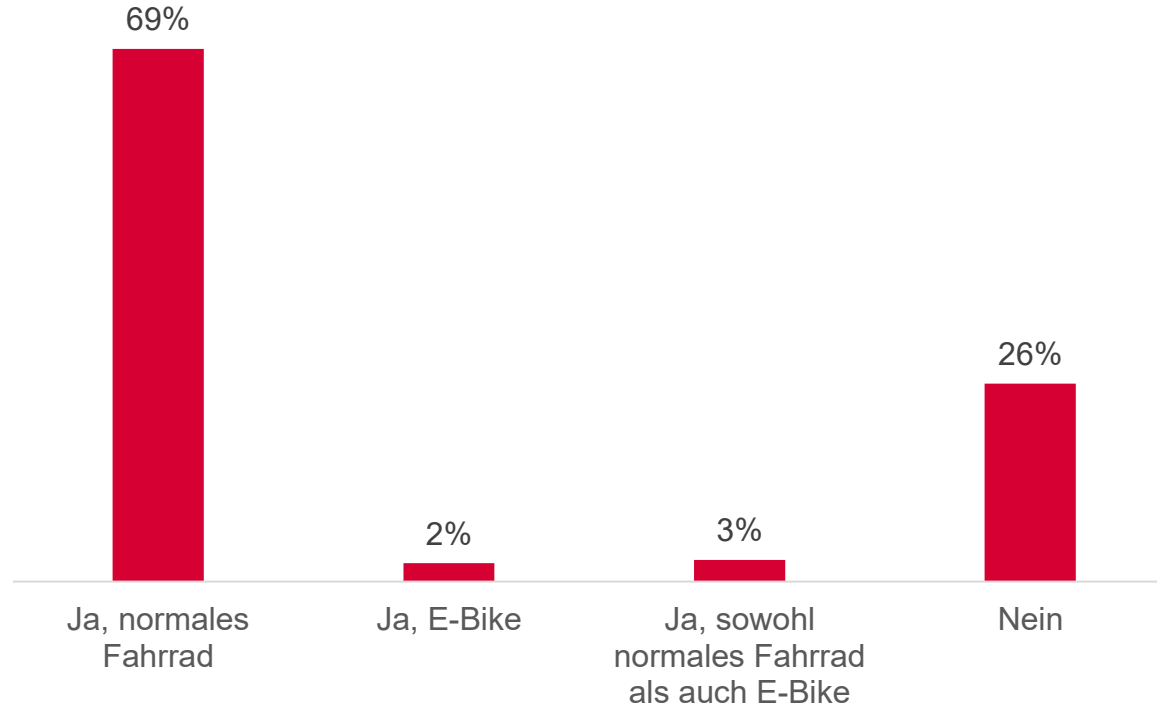
Haben Sie ein **Semesterticket** bzw. haben Sie ein **Jobticket**?



n=1146

Auswertung: Fahrradbesitz

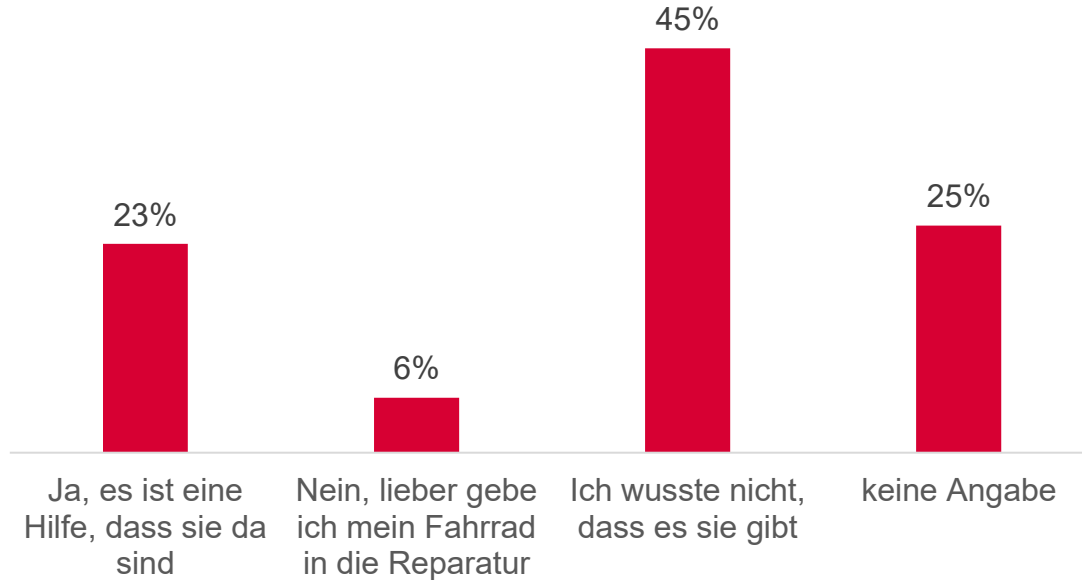
Besitzen Sie ein **verkehrstaugliches** Fahrrad?



n=1160

Auswertung: Fahrradreparatursäule

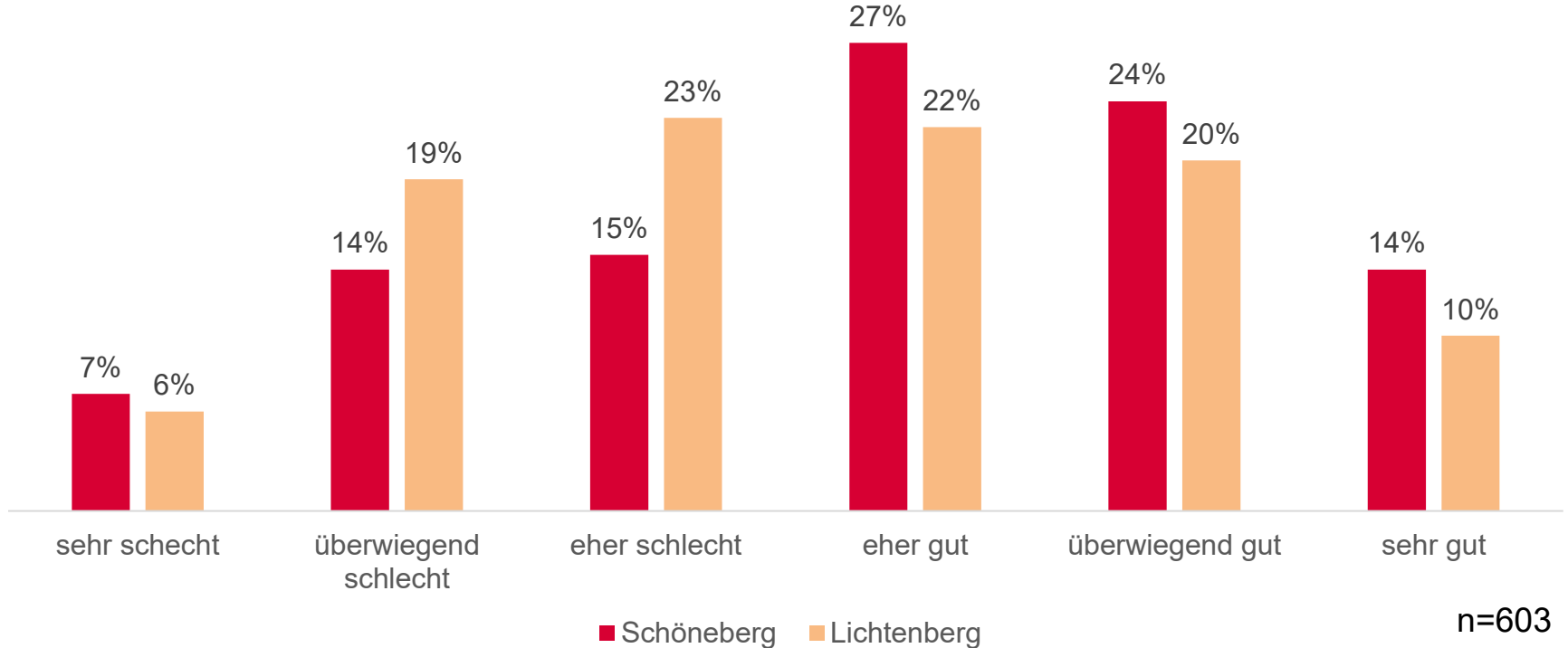
Haben Sie die Fahrradreparatursäulen am Campus schon einmal benutzt bzw. würden Sie sie bei Bedarf benutzen?



n=1139

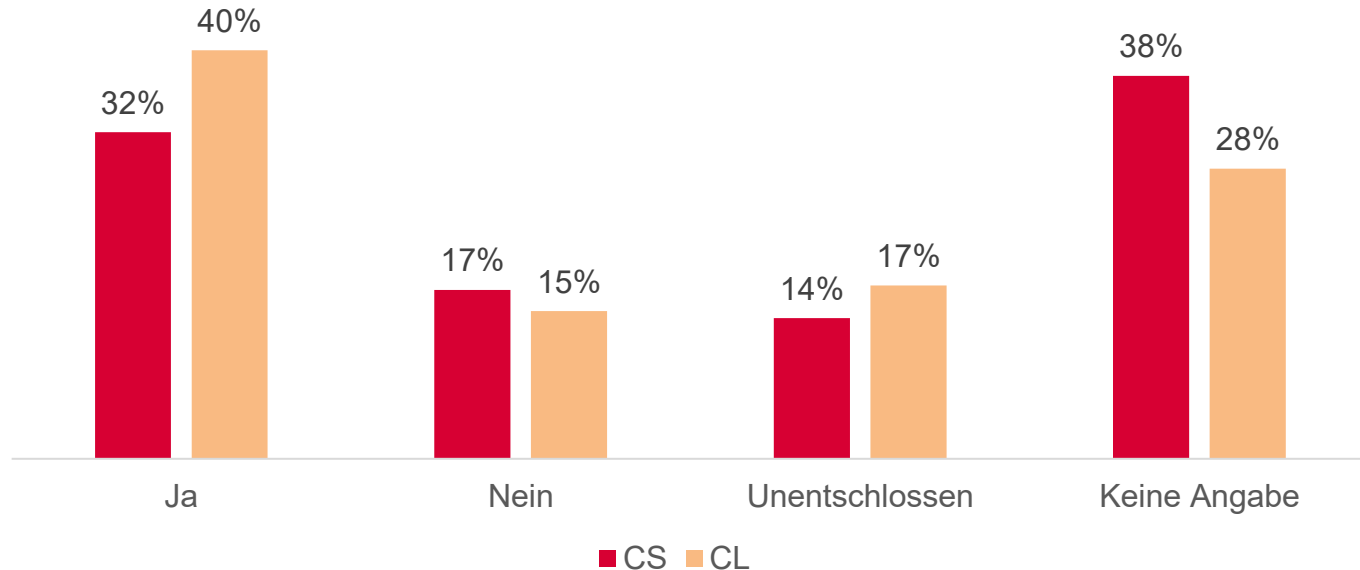
Auswertung: Fahrradstellplätze

Bewertung der Fahrradstellplätze



Auswertung: umweltfreundliche Mobilität

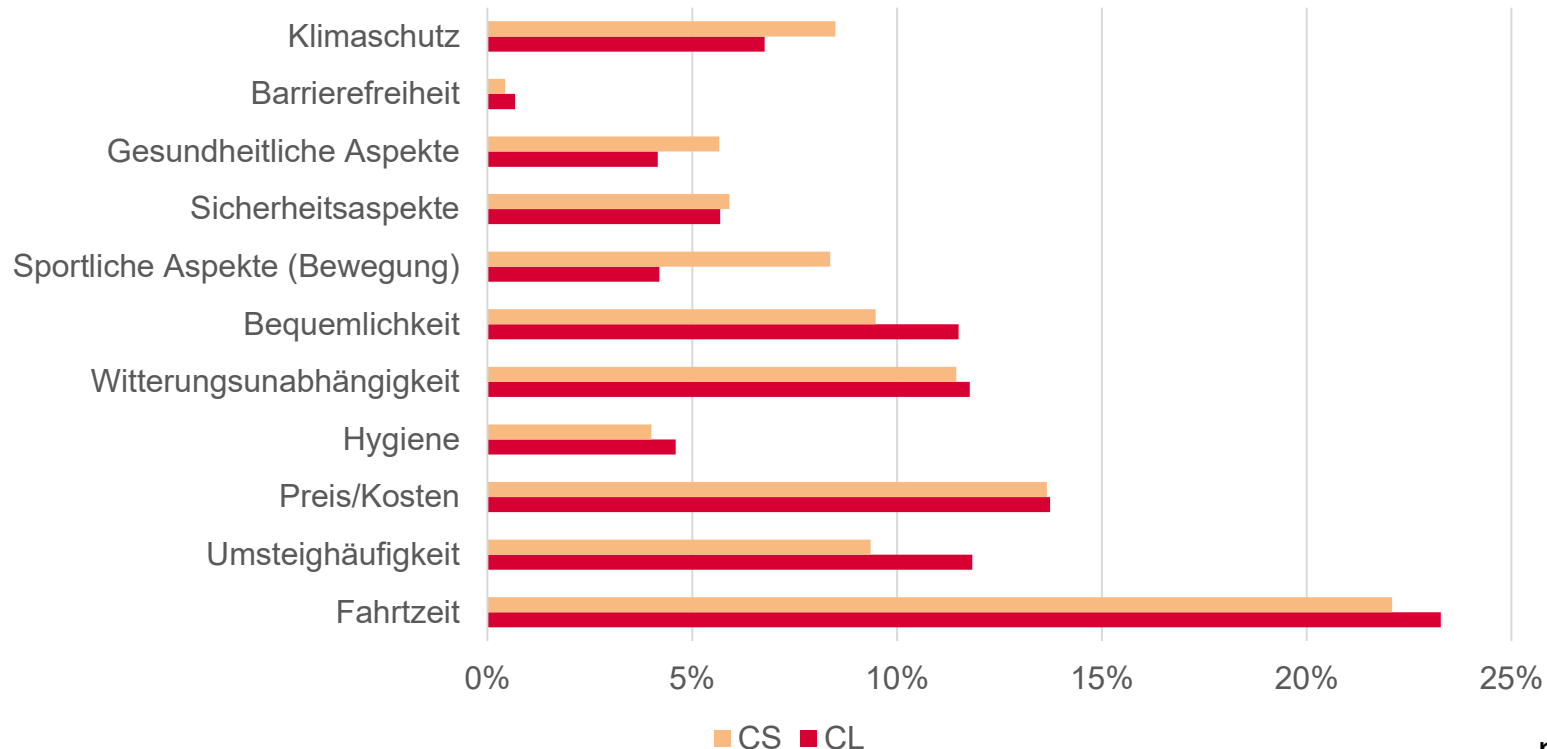
Würden Sie eine **umweltfreundlichere Alternative** für die Anfahrt / zum Pendeln zwischen den Standorten nutzen, wenn es dafür bessere **Bedingungen** gäbe?



n=1086

Auswertung: Verkehrsmittelwahl

Welches sind alles in allem die wichtigsten Entscheidungskriterien bei der Verkehrsmittelwahl für Ihre Wege von und zur Hochschule?

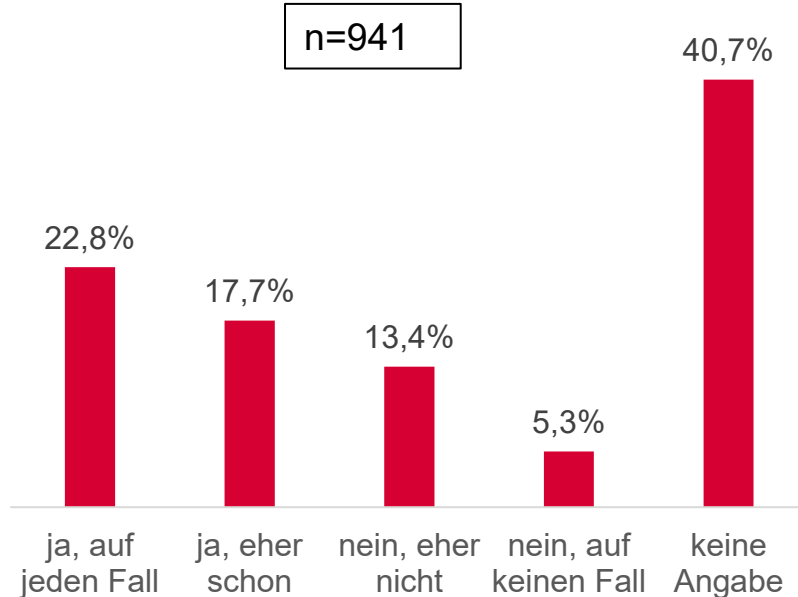


n=1182

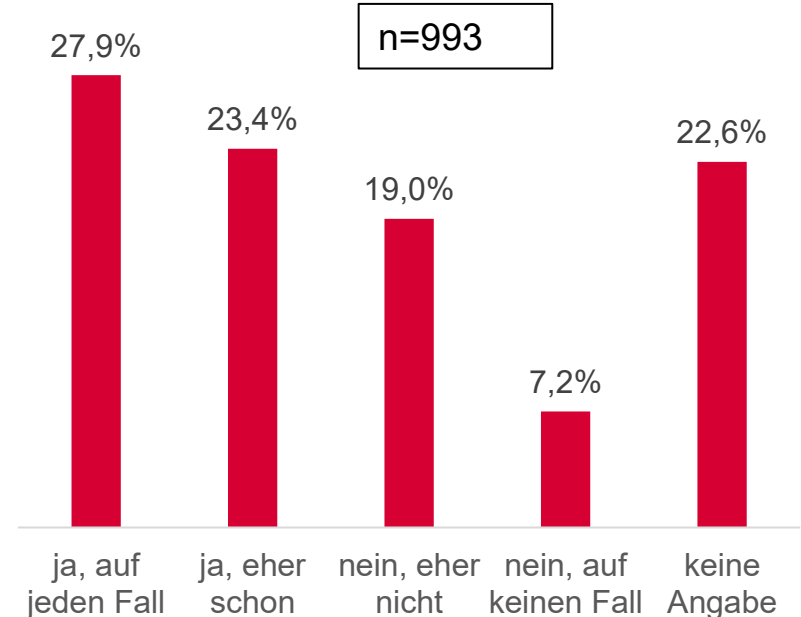
Auswertung: Mitfahrgelegenheit

Könnten Sie sich vorstellen, auf Ihren Wegen von und zur Hochschule ...

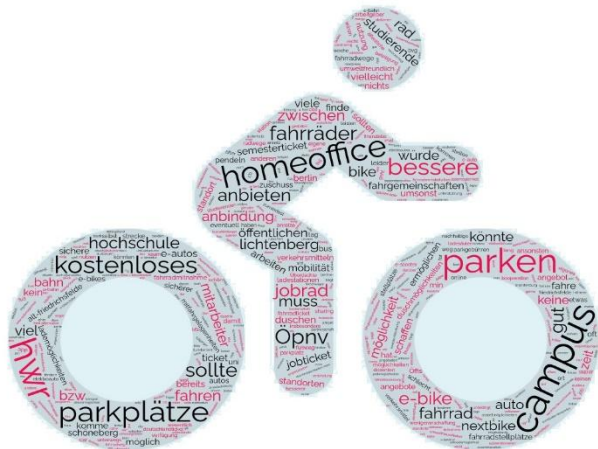
... Angehörigen der Hochschule bzw. Kommilitonen eine Mitfahrgelegenheit anzubieten? (Autofahrer)



...bei anderen Hochschulangehörigen bzw. Kommilitonen im Auto mitzufahren?



Auswertung: Wünsche (offenes Feld)



Keyword	Anzahl
Leihfahräder/Nextbike/(E-Bike) Jobrad	57
Kostenlose Parkplätze	55
Ladestation für E-Autos	25
Sichere Fahrradabstellplätze	17
Duschen	11
Car-Sharing	11
Fahrgemeinschaft	11
Bessere ÖPNV-Anbindung	7
E-Roller-Verleih	5
E-Bike-Ladestation	3

Agenda

- Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2024
 - Beschreibung der Teilnehmenden
 - Mobilitätsgewohnheiten
 - Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Mobilität
- CO2-Fußabdruck des täglichen Pendelns
 - Methodik
 - Ergebnisse
 - Klimaszenarien
- Diskussion und Limitationen

Methodik CO₂ Fußabdruck tägliches Pendeln

Data Clearing

- Data Clearing: u.a. Konsistenzprüfung, Überprüfung Angaben in Textfeldern, Eliminierung von Fragebögen ohne Kilometerangabe

Mobilitätsprofile

- Erstellung individueller und segmentspezifischer Mobilitätsprofile basierend auf den Angaben zur Nutzungshäufigkeit von Verkehrsmittel, Distanzen und Häufigkeit des Pendelns

CO₂ Emissionen f. Profile

- Erfassung der CO₂-Emissionen für individuelle und segmentspezifische Mobilitätsprofile (Emissionen/km x Häufigkeit des Pendelns x Distanz) in Winter- und Sommersemester

Hochrechnung

- Hochrechnung der CO₂-Emissionen durch das Pendeln zur HWR Berlin

CO2-Emissionen (Äquivalente) für Verkehrsmittel

Definition CO2-Äquivalente:

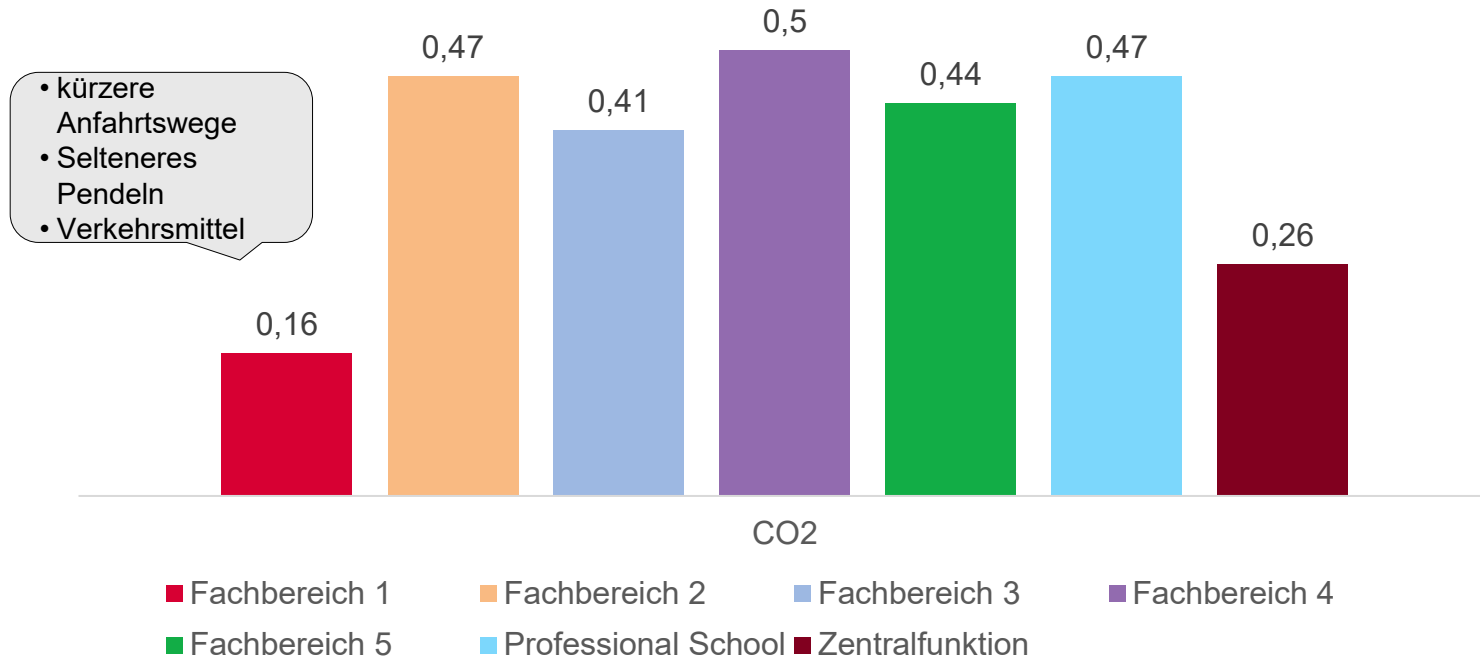
Um die Auswirkung verschiedener Treibhausgase vergleichen zu können, wurde die Maßeinheit CO2-Äquivalent geschaffen. Mit ihr wird die **Klimawirkung** der unterschiedlichen Treibhausgase im Vergleich zu derjenigen von Kohlendioxid ausgedrückt (Bundesministerium für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung 2024).

Verkehrsmittel	CO2-Äquivalente (g/Pkm)
Zu Fuß	0
Fahrrad	0
Öffentliche Verkehrsmittel	78
E-Bike	3
Zweirad mit Verbrennungsmotor	60 ¹
Auto (alleine)	237
E-Auto (alleine)	111
Fahrgemeinschaft (Verbrennungsmotor)	94
Fahrgemeinschaft (E-Auto)	44
Multimodal	70
Park + Ride	157,5

Agenda

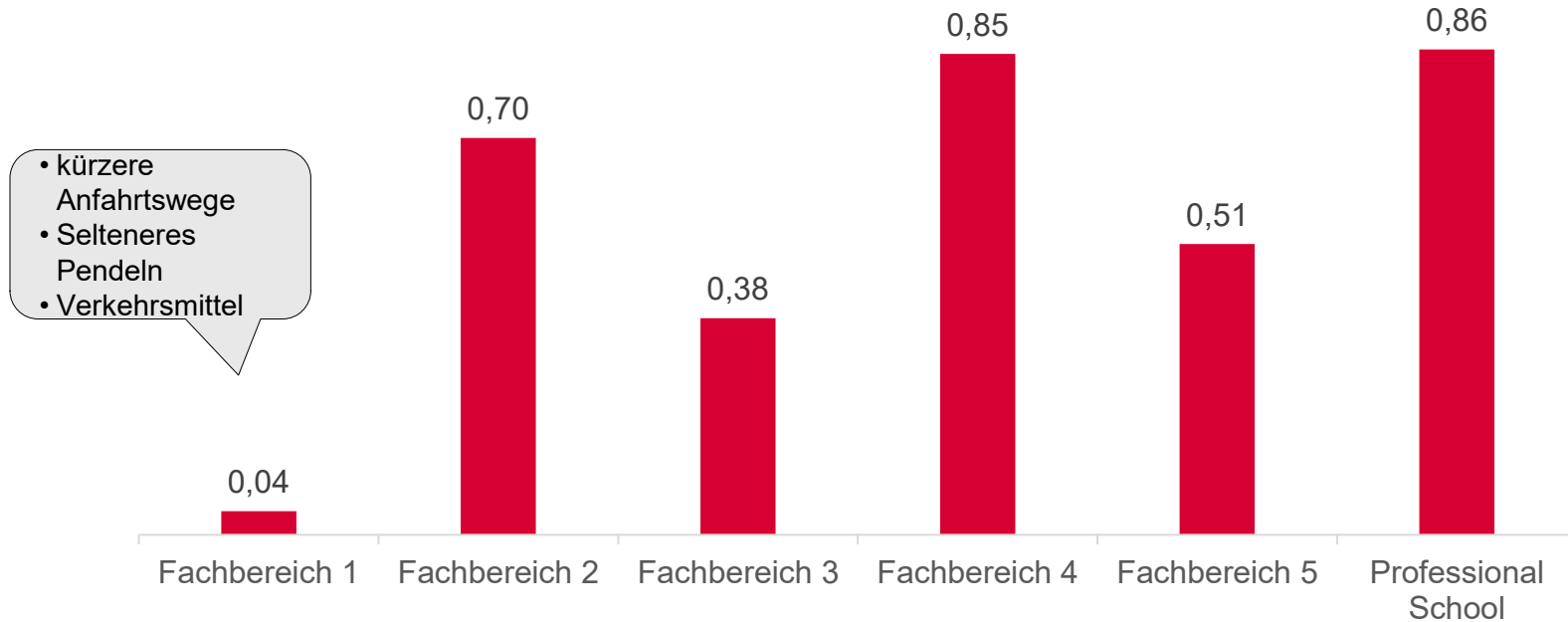
- Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2024
 - Beschreibung der Teilnehmenden
 - Mobilitätsgewohnheiten
 - Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Mobilität
- CO2-Fußabdruck des täglichen Pendelns
 - Methodik
 - Ergebnisse
 - Klimaszenarien
- Diskussion und Limitationen

Durchschnittliche CO₂-Emissionen pro Person im Jahr (in t)



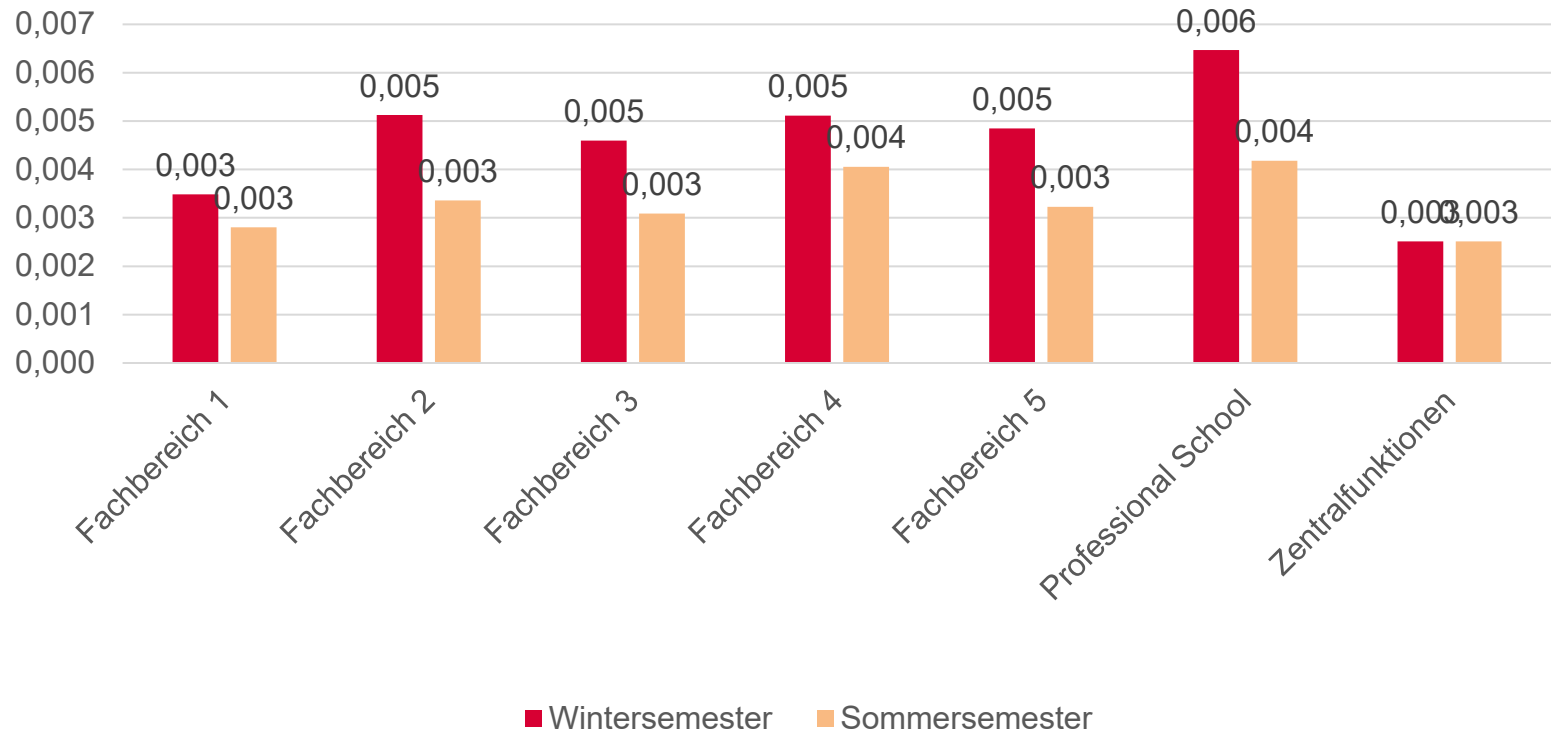
n=1009

Durchschnittliche CO₂-Emissionen pro Studierende*r im Jahr (in t)

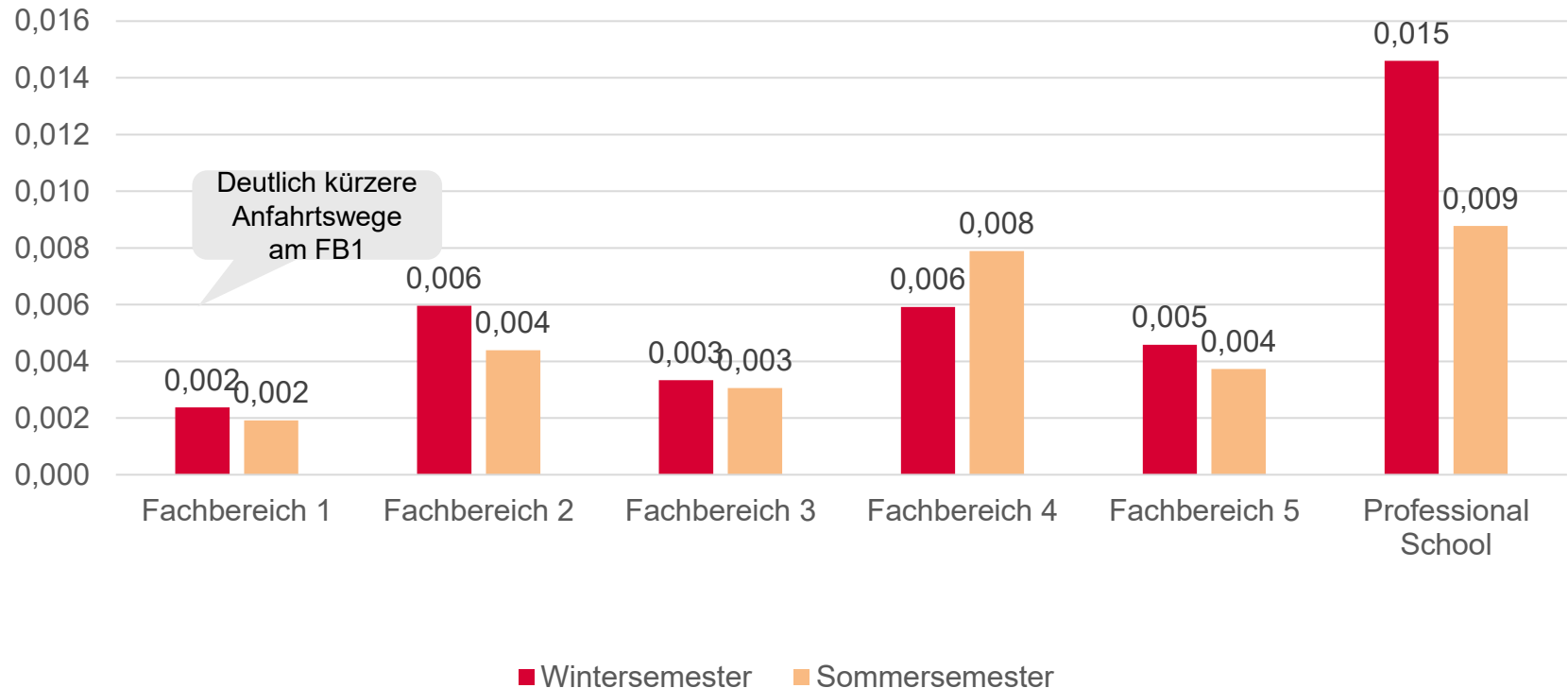


n=1137

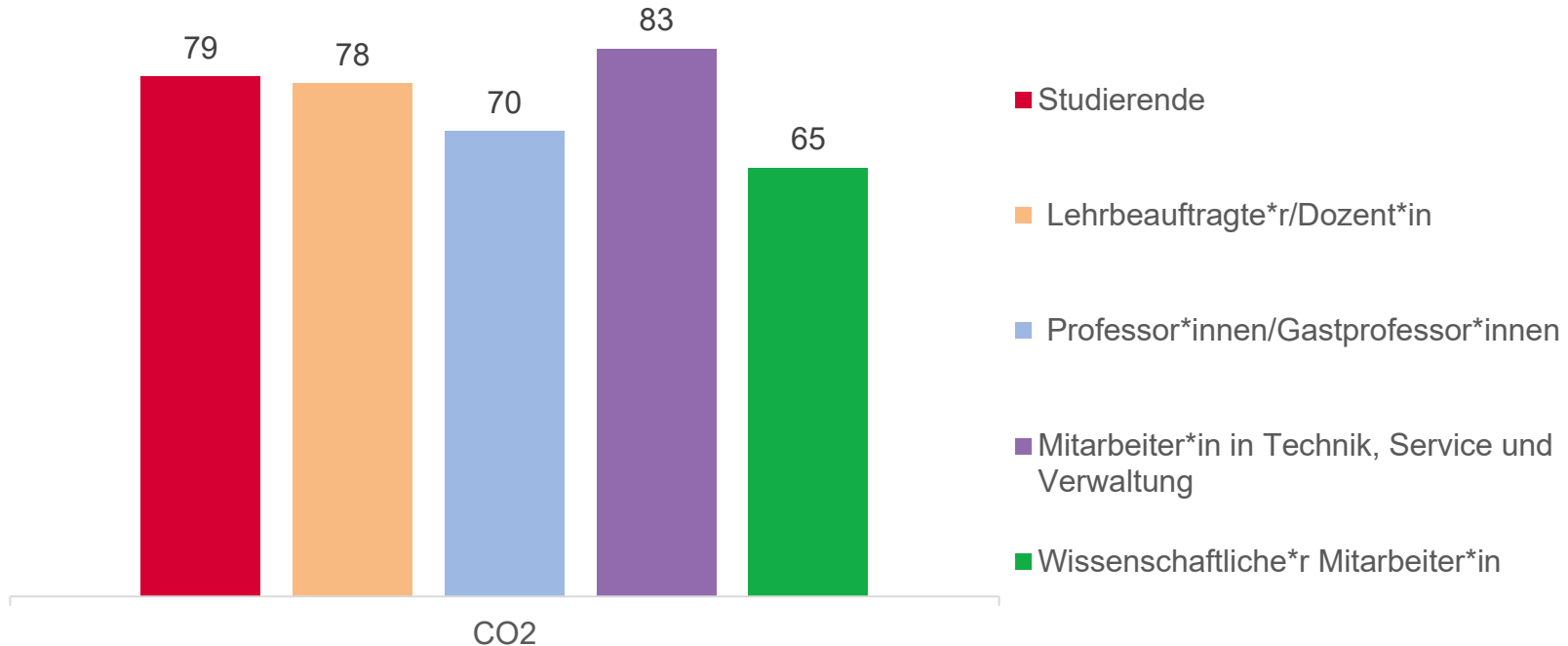
Auswertung: Durchschnittliche CO₂-Emissionen pro Person und Pendelweg (in t)



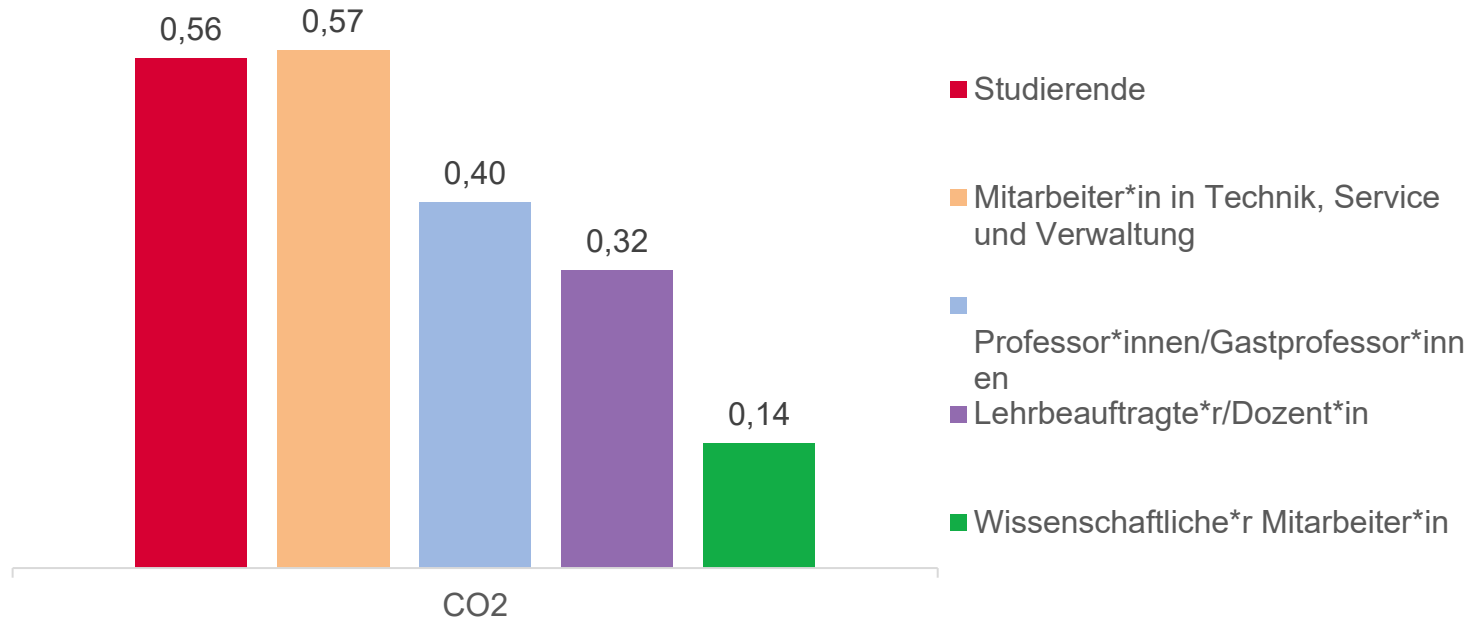
Auswertung: Durchschnittliche CO₂-Emissionen pro Studierende*r und Pendelweg (in t)



Auswertung: Durchschnittliche CO₂-Emissionen pro km nach Statusgruppe (in g)



Auswertung: Durchschnittliche CO₂-Emissionen pro Person und im Jahr (in t)

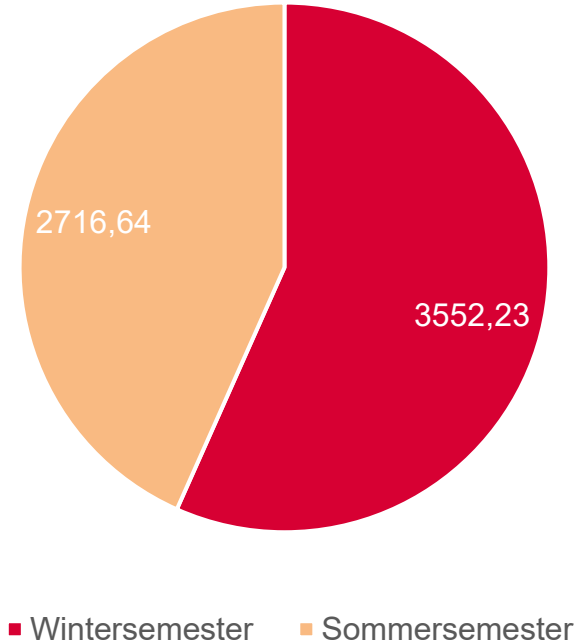


n=1137

Auswertung: Gesamter CO₂-Fußabdruck des täglichen Pendelns pro Jahr (in t)

Der Pendelverkehr der Hochschulangehörigen verursacht im Jahr:

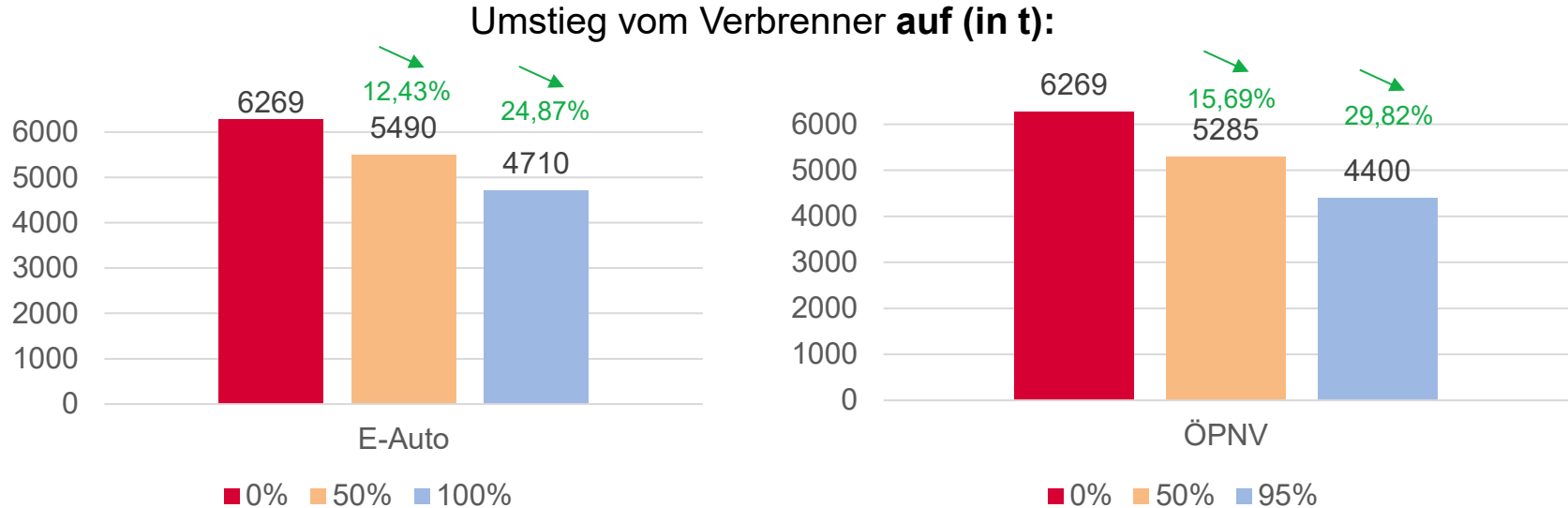
6. 268,87 Tonnen CO₂



Agenda

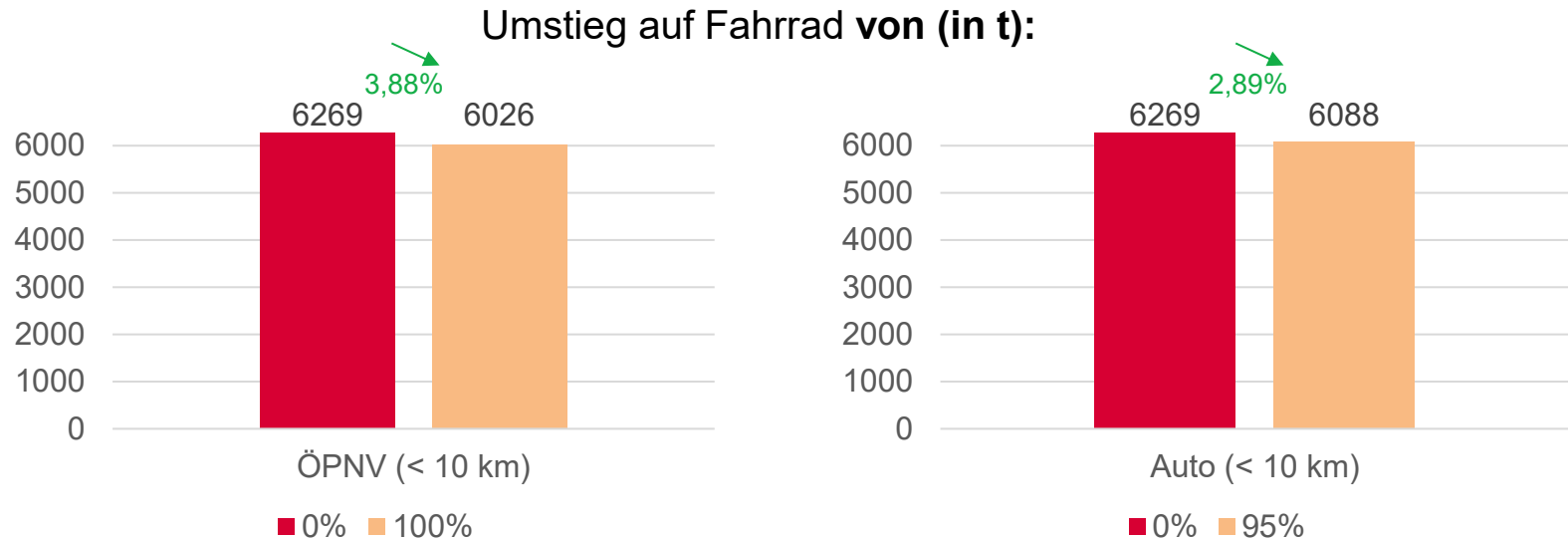
- Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2024
 - Beschreibung der Teilnehmenden
 - Mobilitätsgewohnheiten
 - Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Mobilität
- CO2-Fußabdruck des täglichen Pendelns
 - Methodik
 - Ergebnisse
 - Klimaszenarien
- Diskussion und Limitationen

Klimaszenario: Umstieg von Hochschulangehörigen vom Verbrenner zu anderen Verkehrsmitteln



*Die 0 %-Spalte ist der Status Quo. Dies ist die Menge an CO₂, die die Hochschule derzeit pro Jahr emittiert.

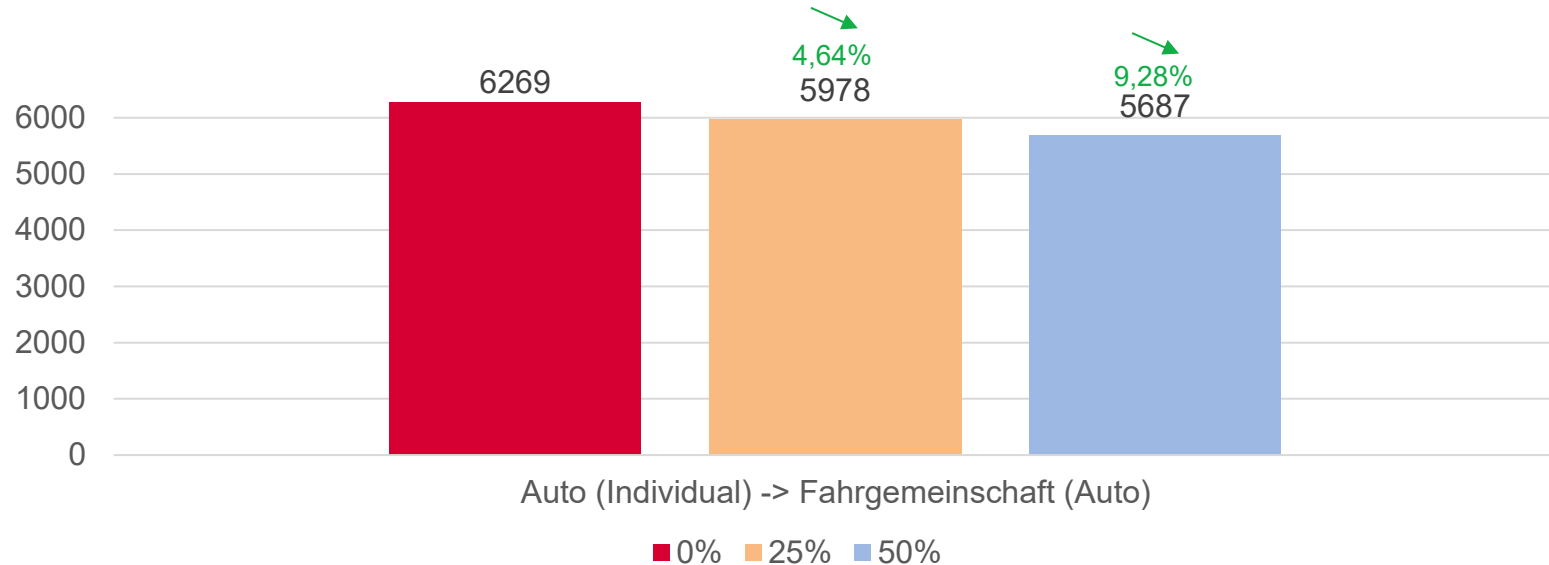
Klimaszenario: Wechsel auf Fahrrad von Hochschulangehörigen in der Nähe des Campus



*(< 10 km) bedeutet, dass wir nur diejenigen Personen berücksichtigen, die im Umkreis von 10 km der HWR Berlin wohnen.

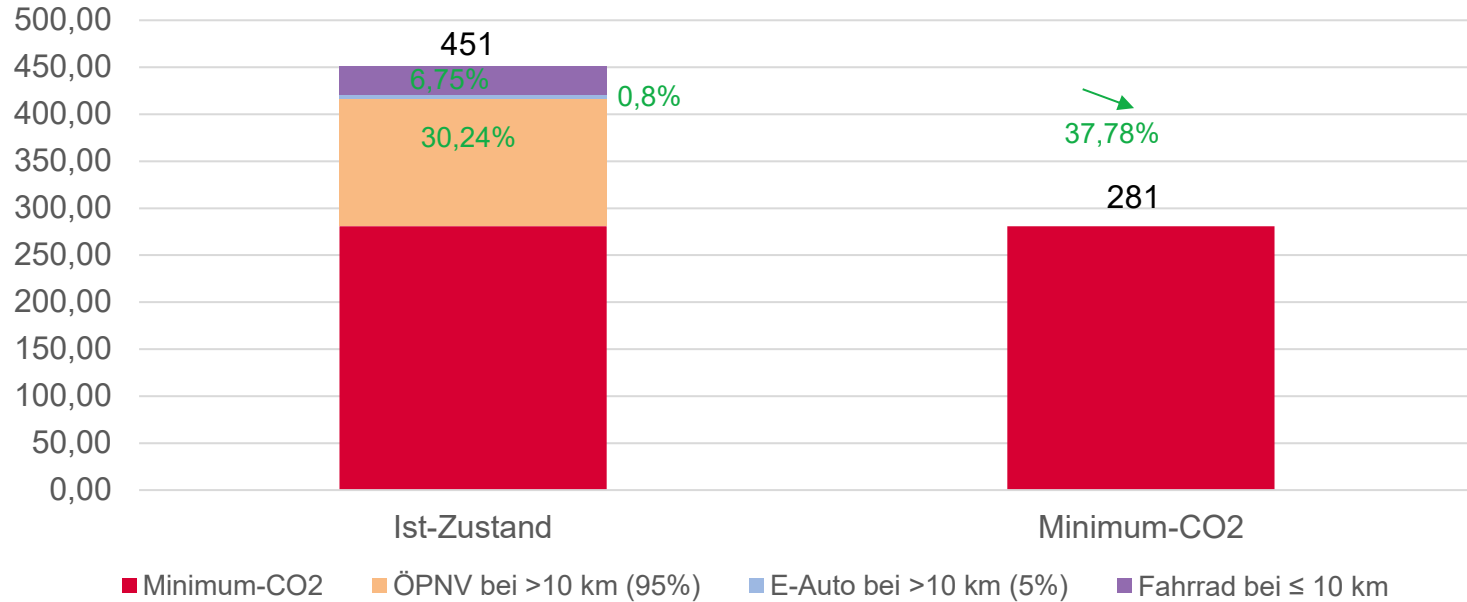
Klimaszenario: Autofahrer*innen finden sich zu Fahrgemeinschaften zusammen

Umstieg auf Fahrgemeinschaften **von** (in t):



Maximalpotenzial zur Reduktion der CO₂-Emissionen beim Pendeln

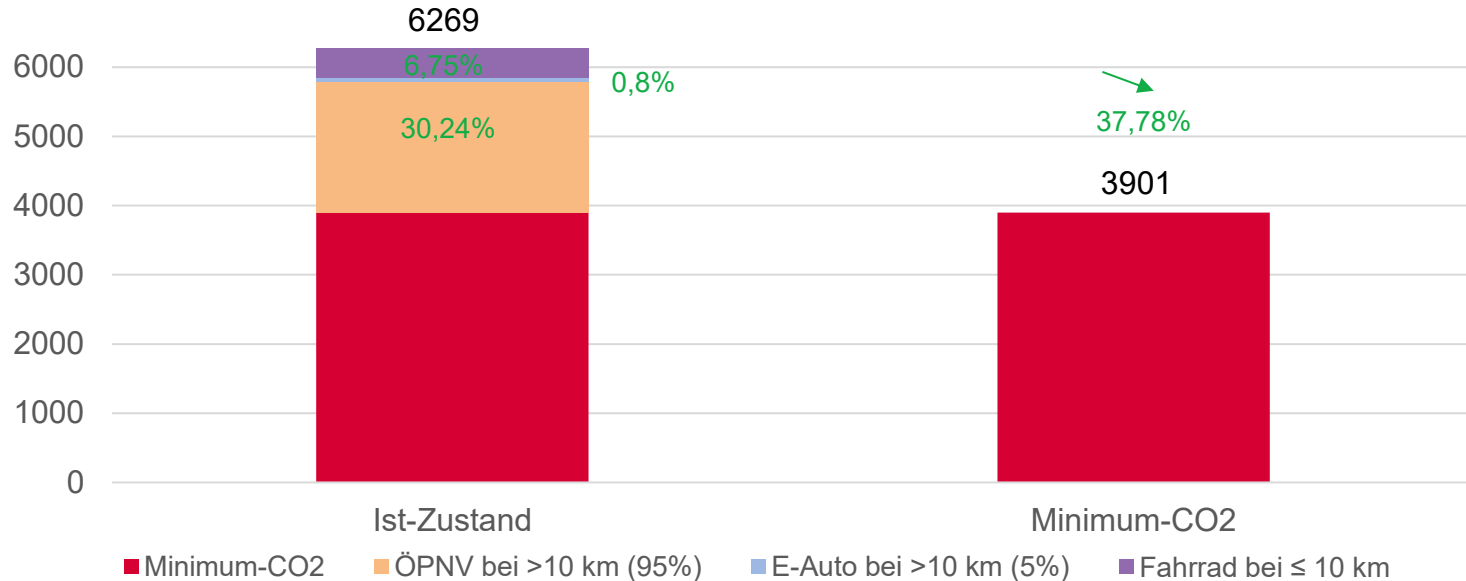
Pendelverkehr: Heute vs. Mögliches Minimum pro Person (in kg):



* Verkehrsmittel mit bereits niedrigerem CO₂-Ausstoß als der ÖPNV – darunter E-Bikes, E-Scooter, Zweiräder mit Verbrennungsmotor, E-Auto-Fahrgemeinschaften und multimodale Wegeketten – bleiben in diesem Szenario unverändert bestehen.

Maximalpotenzial zur Reduktion der CO₂-Emissionen beim Pendeln

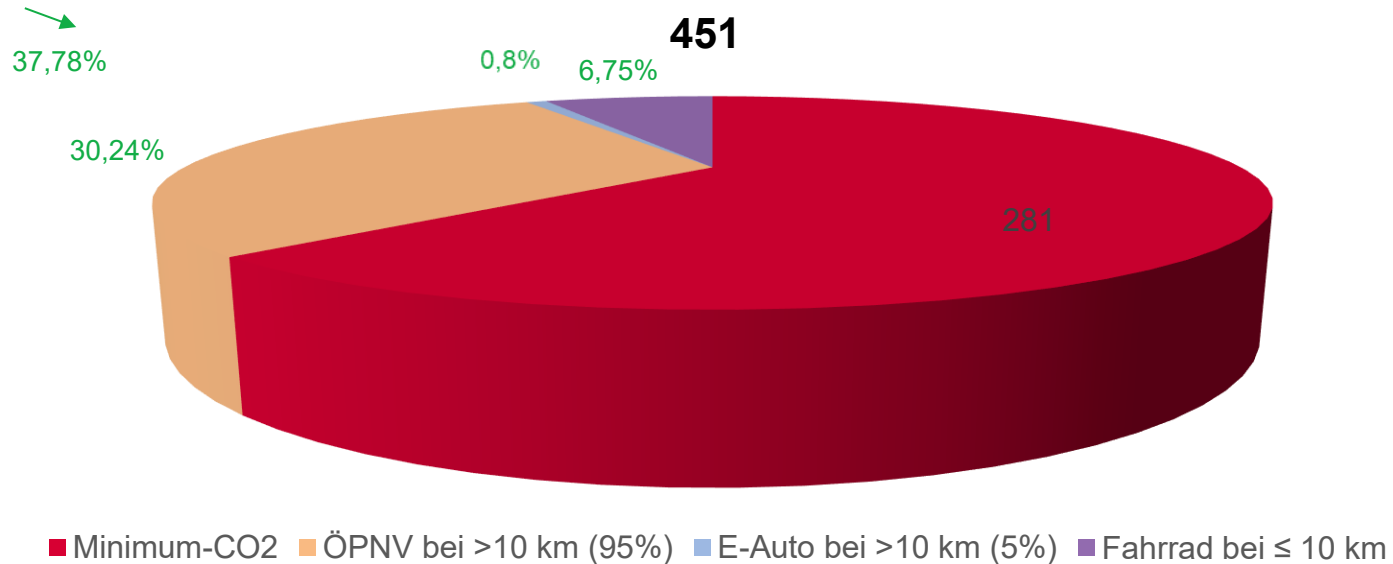
Pendelverkehr: Heute vs. Mögliches Minimum (in t):



* Verkehrsmittel mit bereits niedrigerem CO₂-Ausstoß als der ÖPNV – darunter E-Bikes, E-Scooter, Zweiräder mit Verbrennungsmotor, E-Auto-Fahrgemeinschaften und multimodale Wegeketten – bleiben in diesem Szenario unverändert bestehen.

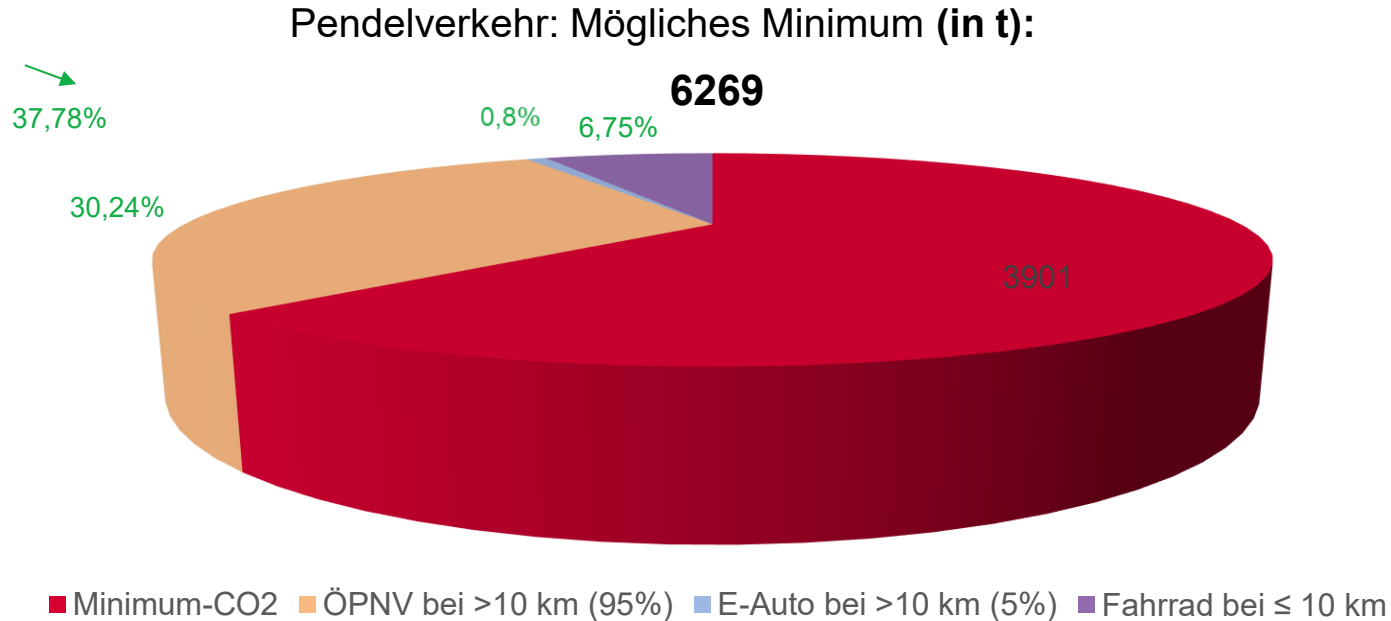
Maximalpotenzial zur Reduktion der CO₂-Emissionen beim Pendeln

Pendelverkehr: Mögliches Minimum pro Person (in kg):



* Verkehrsmittel mit bereits niedrigerem CO₂-Ausstoß als der ÖPNV – darunter E-Bikes, E-Scooter, Zweiräder mit Verbrennungsmotor, E-Auto-Fahrgemeinschaften und multimodale Wegeketten – bleiben in diesem Szenario unverändert bestehen.

Maximalpotenzial zur Reduktion der CO₂-Emissionen beim Pendeln



* Verkehrsmittel mit bereits niedrigerem CO₂-Ausstoß als der ÖPNV – darunter E-Bikes, E-Scooter, Zweiräder mit Verbrennungsmotor, E-Auto-Fahrgemeinschaften und multimodale Wegeketten – bleiben in diesem Szenario unverändert bestehen.

Agenda

- Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2024
 - Beschreibung der Teilnehmenden
 - Mobilitätsgewohnheiten
 - Rahmenbedingungen für umweltfreundliche Mobilität
- CO2-Fußabdruck der des täglichen Pendelns
 - Methodik
 - Ergebnisse
 - Klimaszenarien
- Diskussion und Limitationen

Einordnung der Ergebnisse

Intern:

- Geringere mobilitätsbedingte Emissionen Campus Schöneberg vs. Campus Lichtenberg
 - kürzere Anfahrtswege
 - Verkehrsmittel
 - Aber auch: selteneres Pendeln (keine Anwesenheitspflicht von Studierenden)

Im Vergleich mit anderen Hochschulen:

- Nutzung des motorisierten Individualverkehrs im Durchschnitt anderer Hochschulen

[illegible]

Limitationen der Befragung

- Ungleiche Repräsentation der Teilsegmente in der Befragung
- Mobilitätsverhalten von Wochenendpendlern (32 Beschäftigte wohnen weiter als 125 km) konnte nicht befriedigend erhoben werden
- Hintergründe der Angabe „komme nie zum Campus“ nicht geklärt
- Mobilitätsprofile mussten aus Häufigkeitsangaben abgeschätzt werden

Quellen

Bundesministerium für gesellschaftliche Zusammenarbeit (2024): CO₂-Äquivalent. Lexikon der Entwicklungspolitik, <https://www.bmz.de/de/service/lexikon/co2-aequivalent-74624>.

Umweltbundesamt. (2022). *Der UBA-CO₂-Rechner für Privatpersonen: Anwendung und Methodik* (Texte 97/2022).

Umweltbundesamt. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/479/publikationen/texte_97-2022_der_uba-co2-rechner_fuer_privatpersonen.pdf

Umweltbundesamt (2022). *Emissionstabelle für den Personenverkehr 2022*.

https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/366/bilder/dateien/uba_emissionstabelle_personenverkehr_2022_0.pdf.

www.hwr-berlin.de



Hochschule für Wirtschaft und Recht Berlin



@officialHWRBerlin



@HWR_Berlin