

## Ergebnisband

---

### Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 2022 für die CAU zu Kiel

### Treibhausgasbilanz des täglichen Anreiseverkehrs der Beschäftigten und Studierenden zur CAU und Vergleich zur Treibhausgasbilanz 2013

Im Auftrag von



Bremen, 27.06.2023

BMO - Stadt und Verkehr



## Inhaltsverzeichnis

Inhalt .....	1
Tabellenverzeichnis Kapitel 1 .....	4
Abbildungsverzeichnis Kapitel 1 .....	4
1. Projektbeschreibung.....	5
1.1 Ausgangssituation.....	5
1.1.1 Vorbereitung der Durchführung .....	5
1.1.2 Auswertungsziele .....	6
1.1.2.1 Modal-Split der Beschäftigten im Sommer 2014.....	6
1.1.2.2 Modal-Split der Studierenden im Sommer 2014 .....	7
1.1.2.3 Modal-Split der Beschäftigten im Winter 2014.....	7
1.1.2.4 Modal-Split Studierende im Winter 2014 .....	8
1.1.2.5 Binnenverkehre .....	8
1.2 Rahmenbedingungen während der Untersuchungen .....	9
1.3 Ergebnisse.....	9
1.3.1 Veränderung Verkehrsmittelwahl.....	9
1.3.2 Treibhausgasbilanz der Beschäftigten- und Studierendenverkehre .....	10
2. Ergebnisse der Evaluationsbefragung .....	17
2.1 Studienmodell und Demographie .....	18
2.1.1 Studierende .....	18
2.1.1.1 Altersgruppe .....	18
2.1.1.2 Geschlecht.....	18
2.1.1.3 Nach welchem Studienmodell studieren Sie an der CAU zu Kiel?.....	18
2.1.1.4 In welchem Fachsemester studieren Sie an der CAU zu Kiel?.....	19
2.1.2 Beschäftigte:.....	19
2.1.2.1 Altersgruppe .....	19
2.1.2.2 Geschlecht.....	19
2.1.2.3 Nach welchem Arbeitszeitmodell sind Sie an der CAU beschäftigt?.....	20
2.1.2.4 In welchem Bereich sind Sie tätig?.....	20
2.2 Anwesenheit auf dem Campus .....	20
2.2.1 Studierende:.....	20
2.2.1.1 An welchen Wochentagen studieren Sie im aktuellen Semester in der Regel vor Ort auf dem CAU-Campus? .....	20
2.2.1.2 Präsenztage auf dem Campus pro Woche.....	21
2.2.1.3 Stehen Sie neben Ihrem Studium auch in einem Beschäftigungsverhältnis mit der CAU? Z. B. als HiWi, Tutor, Bücherei, AStA, etc.....	21
2.2.1.4 Angenommen, Veranstaltungen würden sowohl in Präsenz als auch online angeboten werden, dann...?.....	21

2.2.2 Beschäftigte.....	22
2.2.2.1 An welchen Wochentagen arbeiten Sie in der Regel an der CAU? .....	22
2.2.2.2 Wenn Sie zu flexiblen Zeiten an der CAU arbeiten, bitte nennen Sie die durchschnittliche Anwesenheit pro Woche.....	22
2.2.2.3 Können Sie Ihre Beschäftigung an der CAU im Homeoffice ausführen? .....	22
2.2.2.4 Bitte tragen Sie die durchschnittlichen Homeoffice-Arbeitstage pro Woche ein. ....	23
2.3 Verkehrsmittelwahl und Wohnortentfernung.....	24
2.3.1 Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zur CAU? .....	24
2.3.2 Ändern Sie zwischen Sommer und Winter oder witterungsbedingt Ihr Verkehrsmittel für den Weg zur CAU?.....	26
2.3.3 Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren Arbeitsweg? .....	27
Die Verkehrsmittelwahl "Modal Split" beschreibt die Verteilung von Anfahrten zur CAU auf verschiedene Verkehrsmittel wie z.B. Gehen, Radfahren, Öffentliche Verkehrsmittel oder Pkw-Fahrten oder bezieht. Der Modal Split wird prozentual anhand der Auswahl von immer genutzten Verkehrsmitteln ermittelt. ....	27
2.3.3.1 Modal Split .....	27
2.3.3.2 Modal Split in Entfernungsklassen .....	28
2.3.4 Was schätzen Sie, wie viel Zeit benötigen Sie (oder würden Sie benötigen) von Ihrem Wohnort zur CAU (einfache Strecke), wenn Sie ein Verkehrsmittel hauptsächlich nutzen würden?.....	30
2.3.5 In welchem Campusbereich befindet sich Ihr hauptsächlichster Arbeitsplatz/Aufenthaltort?.....	33
2.3.6 Wechsel zwischen Campusbereichen .....	34
2.3.6.1 Von Bereich – Zu Bereich .....	34
2.3.6.2 Welches Verkehrsmittel benutzen Sie dabei hauptsächlich?.....	34
2.3.7 Welche Mensa besuchen Sie primär auf dem Hauptcampus? .....	35
2.4 Abschnitt Fahrrad/Scooter .....	36
2.4.1 Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad? .....	36
2.4.2 Verwenden Sie E-Scooter (inkl. Monowheels, E-Skateboards, etc)? .....	36
2.4.3 Bitte beschreiben Sie die Fahrradinfrastruktur für Fahrräder / E-Scooter an Ihrem primären Zielort auf dem CAU-Campus anhand folgender Merkmale:.....	37
2.4.4 Welche Anforderungen an die Fahrradinfrastruktur haben Sie in nächster Zeit? ..	39
2.4.5 Wären Sie bereit, für einen deutlich komfortableren Fahrradstellplatz (beispielsweise in einem Fahrradparkhaus), einen längeren Fußweg auf dem Campus zurückzulegen? .....	40
2.4.6 Weitere Gründe für oder gegen zentrales Fahrradparken wären? .....	40
2.5 Abschnitt ÖPNV .....	41
2.5.1 Wenn Sie mit dem ÖPNV zur CAU fahren, welche Haltestelle nutzen Sie primär BEI ANKUNFT?.....	41
2.5.2 Wenn Sie mit dem ÖPNV zur CAU fahren, welche Haltestelle nutzen Sie primär BEI ABFAHRT?.....	42

2.5.3 Welche Buslinie nutzen Sie dabei hauptsächlich? .....	45
2.5.4 Wie oft müssen Sie bei Nutzung des ÖPNVs auf dem gesamten Weg zur CAU in der Regel umsteigen? .....	46
2.5.5 Welche Aspekte der ÖPNV-Nutzung treffen für Sie zu? .....	47
2.5.6 Seit August 2021 bezuschusst das Land Schleswig-Holstein das NAH.SH-Jobticket. Nutzen Sie den ÖPNV dadurch vermehrt? .....	47
2.6 Abschnitt PKW .....	48
2.6.1 Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein? .....	48
2.6.2 Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung? .....	48
2.6.3 Wenn Sie mit dem Pkw als Selbstfahrer*in zur CAU kommen, warum nutzen Sie diesen? .....	49
2.6.4 In welchem Campusbereich parken Sie hauptsächlich? .....	49
2.6.5 Wie oft pro Monat erleben Sie es, dass Sie keinen Pkw-Stellplatz innerhalb des Parkplatzangebotes der CAU finden?.....	50
2.6.6 Das Parken an der CAU soll unter anderem auf Parkhäuser an den Rändern des Campus konzentriert werden. Welche Anforderungen an die Ausstattung der Parkplatzstandorte haben Sie kurz- und mittelfristig? .....	52
2.6.7 Wenn Sie bislang mit dem Pkw zur CAU fahren: Können Sie sich vorstellen, auf eines der folgenden Verkehrsmittel für den Weg dorthin zu wechseln? .....	54
2.6.8 Was müsste sich in der Verkehrsinfrastruktur konkret ändern, damit Sie diesen Wechsel vollziehen?.....	54
2.6.9 Nutzen Sie eine der vier Trampstellen, um Fahrgemeinschaften zu bilden? .....	54
2.7 Mobilitätsfragen.....	55
2.7.1 Wo sehen Sie sich in den nächsten ein bis fünf Jahren in Bezug auf Ihre Mobilität? .....	55
2.7.2 In Kiel wird die Planung einer Stadtbahn (Tram) immer konkreter. Was ist Ihre Meinung dazu?.....	55
2.7.3 Nutzen Sie die Fahrzeugflotte der CAU? .....	56
2.7.4 Dienstreisen .....	57
2.7.4.1 Unter der Annahme, dass keine weiteren Einschränkungen in der Corona-Pandemie erfolgen, wie viele Dienstreisen werden Sie erwartbar jährlich unternehmen? .....	57
2.7.4.2 Falls Sie bereits vor zwei Jahren (vor der Corona-Pandemie) für die CAU gearbeitet haben: Wie viele Dienstreisen haben Sie damals durchschnittlich pro Jahr unternommen?.....	57
2.7.4.3 Sind Ihnen die Möglichkeiten zur CO <sub>2</sub> -Kompensation von Dienstreisen bekannt?.....	58
3.Freitexte .....	59

## Tabellenverzeichnis Kapitel 1

---

Tabelle 1: Jahreskilometerleistung und CO <sub>2</sub> -Emissionen 2013.....	11
Tabelle 2: Emissionsfaktoren Pkw, HBE 4.2, Auswertung BMO .....	12
Tabelle 3: Jahreskilometerleistung und CO <sub>2</sub> -Emissionen 2022 .....	13
Tabelle 4: Pro-Kopf-Berechnungen zu THG-Emissionen und Verkehrsleistungen der Studierenden.....	15
Tabelle 5: Pro-Kopf-Berechnungen zu THG-Emissionen und Verkehrsleistungen der Beschäftigten der CAU .....	15

## Abbildungsverzeichnis Kapitel 1

---

Abbildung 1: Modal Split Sommer Beschäftigte 2014, Quelle: BVÖ .....	6
Abbildung 2: Modal Split Sommer Studierende 2014, Quelle: BVÖ .....	7
Abbildung 3: Modal Split Winter Beschäftigte 2014, Quelle: BVÖ .....	7
Abbildung 4: Modal Split Sommer Studierende 2014, Quelle: BVÖ .....	8
Abbildung 5: aus Befragung 2014: Binnenverkehre Pkw, Quelle Präsentation BVÖ .....	8
Abbildung 6: Spezifische Emissionen der Pkw-Flotte in Deutschland, Quelle Umweltbundesamt.....	12
Abbildung 7: Tremod-Emissionswerte (CO <sub>2</sub> eq) verschiedener Verkehrsmittel pro Personenkilometer .....	13
Abbildung 8: Darstellung der jährlichen Treibhausgasemissionen aus Verkehren zwischen CAU und den Wohnorten .....	14
Abbildung 9: Jährliche Pro-Kopf-CO <sub>2</sub> eq-Emissionen (t) aus Wegen zwischen CAU und Wohnort:.....	16

## 1. Projektbeschreibung

---

Dieses Dokument enthält

- die CO<sub>2</sub>-Bilanzierung des täglichen Anreiseverkehrs der CAU-Angehörigen
- die Ergebnisse der zweiten Mobilitätsbefragung an der CAU zu Kiel (Evaluation Mobilitätskonzept 2014) in Kapitel 2.

### 1.1 Ausgangssituation

---

Im Auftrag der CAU zu Kiel wurde im Nachgang zu dem zuvor an der CAU erstellten integrierten Klimaschutz- und Energiekonzept darauf aufbauend ein Mobilitätskonzept für den Campus der Universität beauftragt.

In Zusammenarbeit der Bürogemeinschaft des Büros für Verkehrsökologie (BVÖ) mit der Planungswerkstatt BMO –Stadt und Verkehr wurde bis September 2015 das Mobilitätskonzept für die CAU Kiel erarbeitet, welches einen vielgliedrigen Maßnahmenkatalog zur Stärkung der Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes zum Inhalt hat. Mit einem "Zielszenario 2020" sollten die vorgeschlagenen Maßnahmen in den Jahren zwischen 2016 und 2019 konkretisiert und umgesetzt werden. Dafür wurden wichtige begründende Grundlagen der Maßnahmenvorschläge mittels einer Online-Befragung (im ersten Halbjahr 2014) der Beschäftigten und Studierenden der CAU ermittelt, in der deren Mobilitätsverhalten vielschichtig abgefragt wurde.

Wesentliche Bausteine des Mobilitätskonzeptes wurden von Beginn an so angelegt, dass ein Monitoring der Maßnahmenumsetzung und die Fortschreibung von Faktoren des betrieblichen Mobilitätsmanagements zu einem späteren Zeitpunkt effektiv Anknüpfungspunkte finden können. So wurden die Fragenkataloge (Beschäftigte/Studierende) 2014 in einer Form konzipiert, mit der sie um aktuelle Fragestellungen ergänzt, später erneut eingesetzt werden können und valide Zeitreihen gebildet werden können. Der Anteil von standardisiert eingesetzten Fragen macht darüber hinaus ein großes Maß an Vergleichbarkeit auf regionaler Ebene, aber auch mit anderen vergleichbaren Institutionen möglich. So wurde am UKSH Kiel sowie unter Studierenden der medizinischen Fakultät der CAU im Mai 2020 und an der Fachhochschule Kiel im April 2022 ebenfalls eine Befragung zum Mobilitätsverhaltens durchgeführt.

Deren Ergebnisse könnten in Teilen vergleichend angeführt werden, sofern dies in weiteren Schritten der Auswertung hilfreich wäre.

#### 1.1.1 Vorbereitung der Durchführung

BMO hat in Abstimmung mit dem Mobilitätsmanagement der CAU einen aktualisierten Befragungskatalog für die CAU Kiel auf Basis der Vorlage der Befragung 2014 mit spezifischen Anpassungen und Ergänzungen erstellt, die aktuellen Planungsprojekten die Grundlagenermittlung für Kapazitäten und Qualitäten erleichtern sollen.

Wie schon bei der Durchführung im Jahr 2014, wurde von BMO erneut das Befragungstool "LimeSurvey" verwendet. Das Tool erfüllt die notwendigen Sicherheitsanforderungen hinsichtlich Hosting und Datenschutz, wie sie, unter anderem, von der DSGVO formuliert werden.

Die Befragten gelangten über einen Link in einer Einladungs-E-Mail zu der Befragung, die dann anonym (ohne Speicherung der IP-Adresse) ausgeführt wurde. Diese Einladungen wurden über E-Mail-Verteiler der CAU versendet, um möglichst vollständig und gesichert alle Adressaten zu erreichen.

Für das Erreichen einer hohen Akzeptanz der Befragung wurden einleitende Texte und eine Übersicht der sogenannten häufigsten Fragen (FAQ) hergestellt, um die während einer solchen Befragung auftretenden Unklarheiten bereits im Vorfeld zu beantworten.

Angestrebt wurde eine ähnlich hohe Teilnahmequote wie im Jahr 2014. Diese Quote wurde bei den Beschäftigten erneut erreicht (ca. 40%). Die Beteiligungsquote der Studierenden war geringer als 2014.

Die Befragung an der CAU erfolgte im Juni und Juli 2022. Die Befragung konnte wahlweise in deutscher oder englischer Sprache durchgeführt werden.

### 1.1.2 Auswertungsziele

Die statistische Auswertung der Befragungsdaten erfolgt in MS Excel und ergänzend zur Verräumlichung der Ergebnisse in ESRI ArcGIS: Durch die Abfrage der Postleitzahlen (Wohnstandort) und den Wegen zwischen den fünf Sektoren der CAU ist eine räumliche Auswertung des erfragten Verkehrsverhaltens möglich. Einzelne Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes könnten so gezielt auch kleinräumig evaluiert werden.

Primär sollten die folgenden Ergebnisse der Befragung aus 2014 auf Veränderungen geprüft werden:

#### 1.1.2.1 *Modal-Split der Beschäftigten im Sommer 2014*

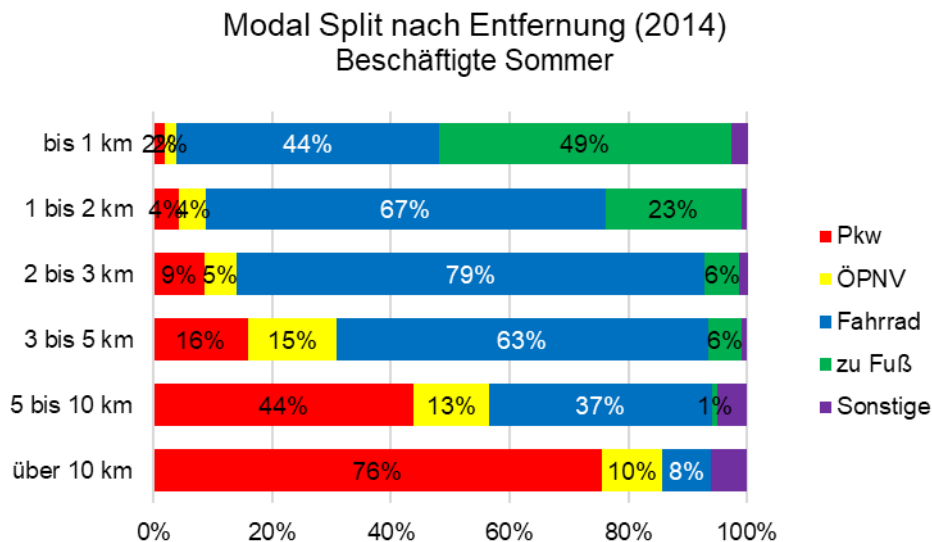


Abbildung 1: Modal Split Sommer Beschäftigte 2014, Quelle: BVÖ

Die Befragten wurden zu ihrer tatsächlichen und ihrer bevorzugten Verkehrsmittelwahl, nach Intensität und Häufigkeit der Nutzung der jeweils angegebenen Verkehrsmittel, nach konkreten Einschätzungen und Meinungen der aktuellen Verkehrssituation, nach Anwesenheitszeiten auf dem Campus und schließlich ihrer Wohnort-Postleitzahl anonym befragt. In der Auswertung können so Verkehrsachsen, verwendete Verkehrsmittel und Wohnortschwerpunkte sichtbar gemacht werden.

### 1.1.2.2 *Modal-Split der Studierenden im Sommer 2014*

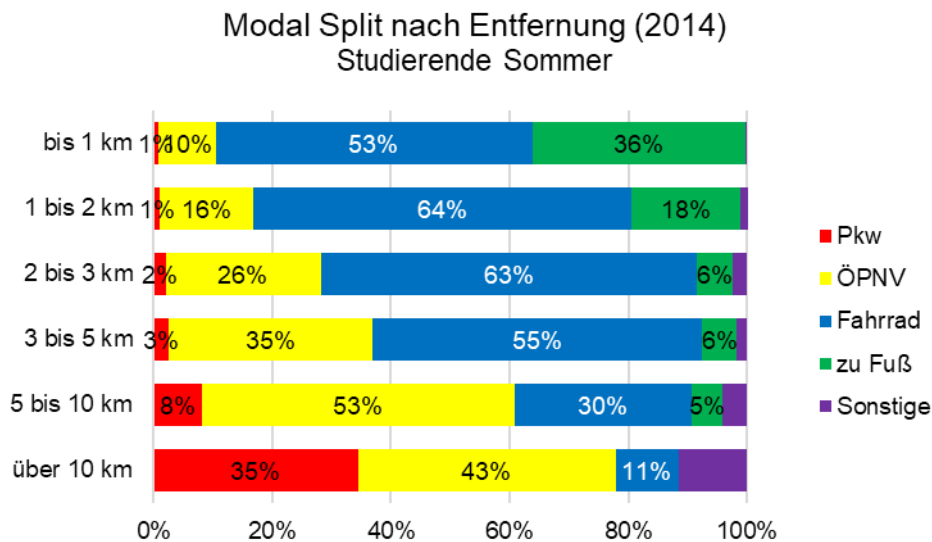


Abbildung 2: Modal Split Sommer Studierende 2014, Quelle: BVÖ

### 1.1.2.3 *Modal-Split der Beschäftigten im Winter 2014*

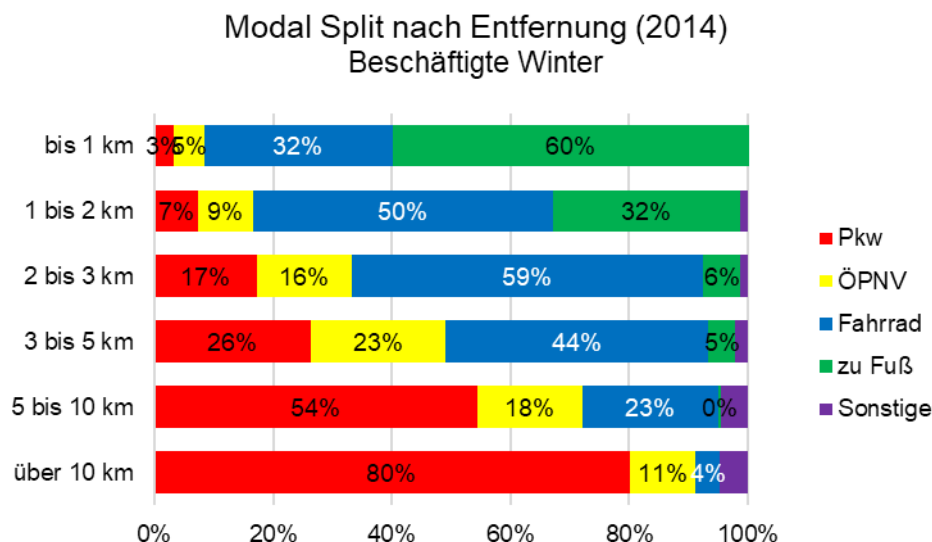


Abbildung 3: Modal Split Winter Beschäftigte 2014, Quelle: BVÖ



### 1.1.2.4 Modal-Split Studierende im Winter 2014

#### Modal Split nach Entfernung (2014) Studierende Winter

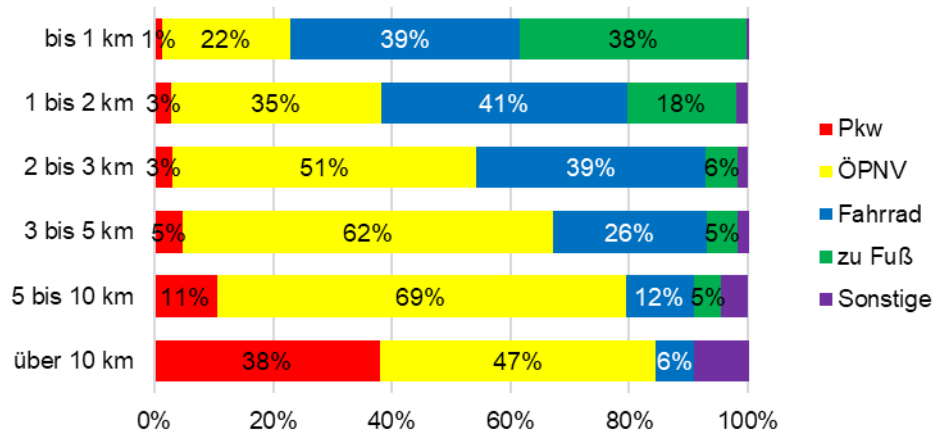


Abbildung 4: Modal Split Sommer Studierende 2014, Quelle: BVÖ

### 1.1.2.5 Binnenverkehre

Binnenverkehre wurden, abweichend von dem zunächst angebotenen Befragungsformat nur noch indirekt (Einsteigeorte Haltestellen) untersucht. Anders als im Jahr 2014 stand und steht für die meisten Beschäftigten der CAU über das Jobticket die Option, im Binnenverkehr den Bus zu benutzen, frei. Das war 2014 in dieser Form vor allem den Studierenden möglich. Der Pkw war bei den Beschäftigten 2014 folglich noch eine viel genutzte Option des Standortwechsels im Binnenverkehr.

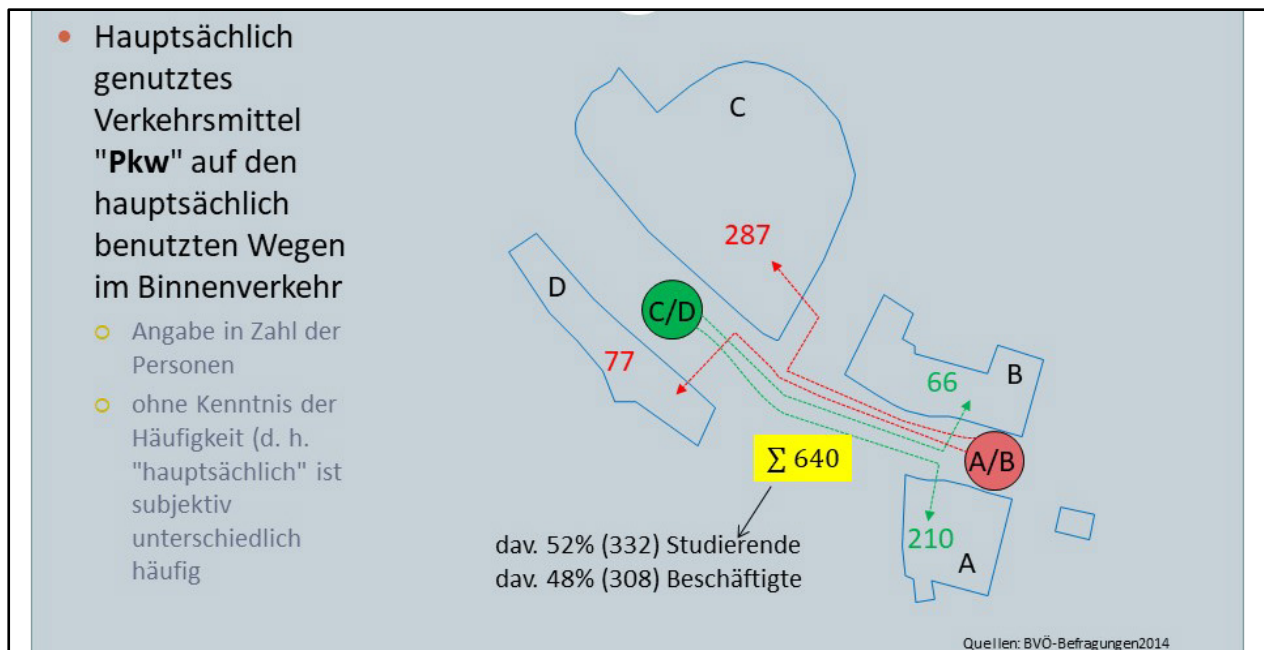


Abbildung 5: aus Befragung 2014: Binnenverkehre Pkw, Quelle Präsentation BVÖ

Um von der Umfragestichprobe auf die Grundgesamtheit schließen zu können, wurde von der CAU ein Mengengerüst der Beschäftigten und Studierenden erfragt und durch BMO ausgewertet, um die Signifikanz der durch die Befragung ermittelten Stichprobe zu testen. Die räumliche Aggregation erfolgte dabei, wie bei der Befragung, auf Postleitzahlengebiete. Trotz der geringen Teilnahmequote der Studierenden konnte für deren Daten eine sehr gute Signifikanz nachgewiesen werden. Das gilt für die Entfernungsklassen ebenso wie für die Altersverteilung der Teilnehmenden wie auch für die Geschlechteranteile.

Bei den Beschäftigten war durch die gute Teilnahmequote die Signifikanz der Befragungsdaten gegeben.

## **1.2 Rahmenbedingungen während der Untersuchungen**

---

Die Befragung der Beschäftigten und der Studierenden an der CAU zu Kiel war zunächst für das Jahr 2020 geplant, da der Prognosehorizont des Mobilitätskonzeptes 2014 auf dieses Jahr ausgerichtet war.

Mit den einsetzenden Maßnahmen zur Pandemiebekämpfung ab etwa März 2020 wurde zunehmend klar, dass eine „normale“ Situation der Arbeitsmobilität, die abgefragt werden könnte, nicht mehr gegeben war.

Dem befragenden Büro BMO liegen Befragungsdaten von Beschäftigten aus dieser frühen Phase der Pandemie aus einem anderen öffentlichen Unternehmen in Kiel vor, die bereits ein „Vorher-Nachher“-Verhalten abgefragt hatten und signifikante Verhaltensänderungen in der Pkw-Nutzung aufgezeigt haben. Andererseits war die hier vorgelegte Befragung 2022 bereits von der Zeit mit dem „9-Euro-Ticket“ geprägt, das sehr kurzfristig einen starken „Swing-back“ zum öffentlichen Nahverkehr erreicht hat.

Die Befragung an der CAU aus dem Sommer 2022 war insofern wieder von Normalität geprägt, als an der CAU Präsenzveranstaltungen wieder der Regelfall waren. Beschäftigten haben die Möglichkeit, ihre Arbeit im Homeoffice zu verrichten, eine Regelung, die zum Zeitpunkt der ersten Befragung 2014 noch nicht etabliert war. Allgemein war im Sommer 2022 mit Blick auf den Winter die pandemische Lage noch unklar, so dass hinsichtlich der regelmäßigen Verkehrsmittelwahl und des regelmäßigen Arbeitsortes zum Teil noch Unsicherheiten bestanden.

## **1.3 Ergebnisse**

---

Die vorliegenden Ergebnisse der Befragung und räumlichen Analysen sind plausibel und fügen sich in den für die Evaluation und die Aufgabenstellung notwendigen Rahmen.

### **1.3.1 Veränderung Verkehrsmittelwahl**

An der CAU ist in Folge der Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzeptes 2014, allgemeiner gesellschaftlicher und verkehrlicher Entwicklungen und nicht zuletzt wegen der Phase der Corona-Pandemie eine erhebliche Änderung des Verkehrsverhaltens bei den Beschäftigten und Studierenden eingetreten. Damit einher ging, dass die CAU in der Anzahl der Beschäftigten und Studierenden stark gewachsen ist.

Die Teilergebnisse der Befragung zur Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) von Studierenden und Beschäftigten der CAU finden sich im Kapitel 2.3.

Wesentliche Tendenzen im Vergleich zu den 2014 ermittelten Ergebnissen (siehe Kapitel 1.1.2 Auswertungsziele) sind:

1. Der Modal Split der Verkehrsmittelwahl bewegt sich deutlich in Richtung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes.
2. Die von der CAU ausgelösten Jahreskilometerleistungen (Personenkilometer und Pkw-Fahrzeugkilometer) sind gespeist aus drei Faktoren stark gewachsen.
  - a. größere durchschnittliche Wohnortentfernung
  - b. größerer Anteil nicht in Kiel lebender Studierender
  - c. absolutes Wachstum der Studierenden- und Beschäftigtenzahlen
3. Bei den Pkw liegt das relative Wachstum der Pkw-Wege unterhalb des Gesamtwachstums der Beschäftigten- und Studierendenzahlen an der CAU, was die Wirksamkeit der im Mobilitätskonzept eingeleiteten Maßnahmen insofern bestätigt.
4. Den ermittelten Daten von Studierenden und Beschäftigten ist gemeinsam, dass die Wege zwischen Wohnort und Arbeitsplatz bzw. Studienort länger wurden, was den relativ weniger gewordenen Wegen (absolut: Anstieg) mit dem Pkw hinsichtlich der Länge zusätzliches Gewicht gegeben hat.
5. Bei den Studierenden ist die Zunahme der zurückgelegten Personenkilometer im ÖPNV exorbitant. Die ermittelten zusätzlichen Pkw-Kilometer sind dem Rahmen des Wachstums der Studierendenzahlen kongruent.
6. Binnenverkehre der CAU werden verträglicher abgewickelt.

### **1.3.2 Treibhausgasbilanz der Beschäftigten- und Studierendenverkehre**

Für die Treibhausgasbilanz der CAU aus dem Jahr 2014 wurden mittels der damaligen Wohnstandortanalyse in Verbindung mit der Beschäftigten und Studierendenbefragung Jahresverkehrsleistungen ermittelt, die mit CO<sub>2</sub>-Emissionsfaktoren in Relation gestellt wurden. In der Wohnstandortanalyse wurden in einem Geoinformationssystem Postleitzahlen der Beschäftigten und der Studierenden in räumliche Beziehung zum Zielstandort, hier dem Campus der CAU mit insgesamt 5 Teilbereichen, gebracht. Dabei wird auch das Verkehrsnetz der verschiedenen Verkehrsmittel zugrunde gelegt, um plausible Anfahrtswege zu ermitteln.

Im Jahr 2014 war noch eine CO<sub>2</sub>-Bilanzierung „Tank-to-wheel“ gebräuchlich, zu der separat die Emissionen der sogenannten Vorkette (Förderung, Raffinerie, Transport) benannt wurden.

Unter anderem in Folge des sogenannten „Diesel-Skandals“ wurden seither die tatsächlichen Verbrauchsdaten der Pkw gegenüber den Normverbräuchen aus Testzyklen – auch rückwirkend - überprüft. Gegenüber dem 2014 vom BVÖ verwendeten Wert (der auch bereits auf dem HB EFa 3.2 beruhte, dessen Mitherausgeber das Umweltbundesamt ist) ergibt sich rückwirkend betrachtet für die mittlere zugelassene Pkw-Flotte des Jahres 2013 alleine daraus eine um 11% höhere CO<sub>2</sub>-Emission. Die Emissionen der sogenannten Vorkette wurden im Mobilitätskonzept der CAU seinerzeit mit einem Zuschlag von 16% bis zu 20% abgeschätzt, aber nicht dargestellt.

Für die vorliegende Untersuchung wurde die Postleitzahl erfragt, so dass in den hier vorgelegten Auswertungen mit mittleren Entfernungen aus den Postleitzahlbereichen und mit den Befragungsergebnissen zu den Arbeitswegelängen gearbeitet und gerechnet wurde.

Um eine Vergleichbarkeit der verwendeten Daten 2013 und 2022 herzustellen, wurde in der hier vorliegenden Untersuchung das Handbuch für Emissionsfaktoren in der Version 4.2 mit dem aktuellen fachlichen Ansatz (CO<sub>2</sub>eq, „Well-to-wheel“) für die Jahre 2010 bis 2022 neu ausgewertet. Zudem wurden mit dem HB EFa 4.2 die Prognosewerte für die in Deutschland zugelassene Pkw-Flotte für das Jahr 2030 ermittelt. Diese Emissionsfaktoren der mittleren zugelassenen Pkw-Flotte wurden auch rückwirkend für die Darstellung der Ausgangssituation des Jahres 2013 neu auf die seinerzeit ermittelten Verkehrsleistungen angewendet.

Für den ÖPNV wurde zunächst unverändert gegenüber dem Mobilitätskonzept 2014 für alle ermittelten Entfernungen ein Wert von 99 g CO<sub>2</sub> pro Personenkilometer im städtischen Nahverkehr angewendet. In der Vergleichsrechnung 2022 wird aufgrund der veränderten Gewichtung der Entfernungsklassen der sogenannte Tremod-Wert (CO<sub>2</sub>eq) für den Nahverkehr (Schiene) angewendet, der „vor Corona“ im Jahr 2019 57 g CO<sub>2</sub>eq pro Personenkilometer betrug.

Zusammenfassend ergibt sich aus den aktualisierten Parametern für das Jahr 2013 die folgende Tabelle

*Tabelle 1: Jahreskilometerleistung und CO<sub>2</sub>-Emissionen 2013*

Verkehrsart	räumliche Relation	Verkehrsmittel	Jahresverkehrsleistung in km	CO <sub>2</sub> eq (Well to wheel) in t pro Jahr
Arbeitswege d. Beschäftigten	zw. Whg. und CAU Hin- u./Rückwege	Pkw	11.581.383	2.326,59
Wege d. Studierenden	zw. Whg. und CAU Hin- u./Rückwege	Pkw	13.447.340	2.701,44
Arbeitswege d. Beschäftigten	zw. Whg. und CAU Hin- u./Rückwege	ÖPNV	2.684.900	265,8
Wege d. Studierenden	zw. Whg. und CAU Hin- u./Rückwege	ÖPNV	20.771.140	2.056,34
Alle Wege Studierende und Beschäftigte zwischen Wohnung und CAU	zw. Whg. und CAU Hin- u./Rückwege	Pkw und ÖPNV	48.484.760	7.350,0

## Einordnung in bundesweite Trends

Die spezifischen Emissionen von Treibhausgasen (CO<sub>2</sub>eq) des Kfz-Verkehrs sind in Deutschland entgegen der Verpflichtungen der Automobilindustrie seit über 10 Jahren nicht rückläufig, sondern trotz des Fortschritts in der Motorentechnik weitgehend konstant (siehe Abbildung 6).

Technische Fortschritte werden durch höhere Fahrzeuggewichte und Komfortfunktionen „aufgefressen“. Gleichzeitig steigt die Jahreslaufleistung der Pkw seit 2010 wieder erheblich an, seitdem die Fahrzeugflotte in Deutschland in Folge der sogenannten „Umweltprämie“ in kurzer Zeit extrem verjüngt wurde.

Die Anzahl der zugelassenen Fahrzeuge in der Bundesrepublik steigt – mindestens bis zum Jahr 2020 – wie seit Jahrzehnten an.

Gleichzeitig sinkt der Besetzungsgrad pro Pkw bei allen Wegeanlässen. Bei beruflichen Verkehren wird zwischenzeitlich von einem Besetzungsgrad von 1,05 Personen ausgegangen. Dieser Wert wurde auch für die Beschäftigten der CAU in der Befragung bestätigt.

Die Maßnahmen an der CAU mit ihrem Mobilitätskonzept konnten jedoch einen der drei bundesweit beobachteten Trends, den konstanten Modal Split-Wert des Pkw-Verkehrs, durchbrechen. Es gibt bei den Beschäftigten der CAU einen klaren Trend zur Nutzung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes, der parallel auch durch das stetig verbesserte Semesterticket-Angebot bei den Studierenden zu beobachten ist.

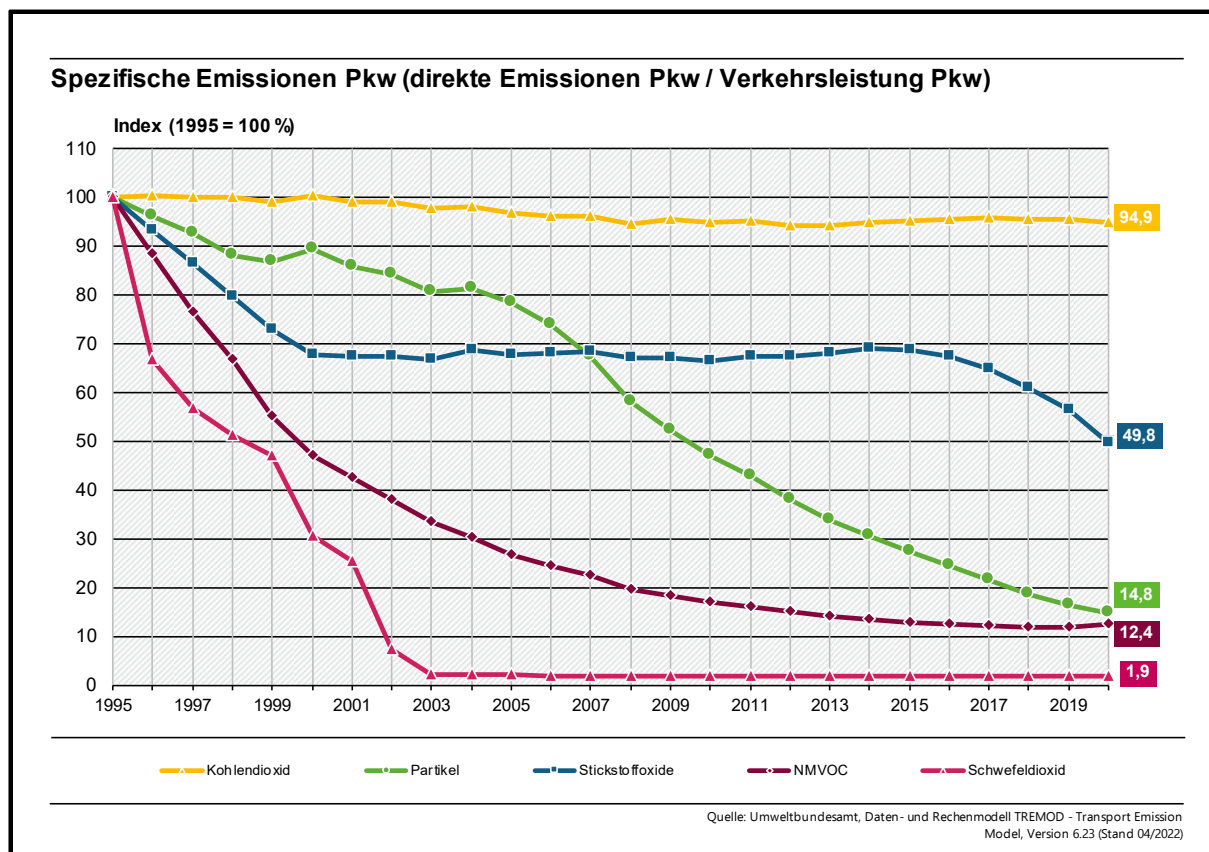


Abbildung 6: Spezifische Emissionen der Pkw-Flotte in Deutschland, Quelle Umweltbundesamt

Von BMO wurde die Emissionsfaktoren-Datenbank des Umweltbundesamtes „Handbuch für Emissionsfaktoren, HB EFa 4.2“ für den Evaluationsbericht zum Mobilitätskonzept 2014 ausgewertet.

Folgende Zahlenreihen ergeben für die Jahre 2014 bis 2020 und als Prognose bis 2030 als der THG-Bilanz bzw. der Prognose 2030 beim Pkw-Verkehr zugrunde gelegten Werte:

Tabelle 2: Emissionsfaktoren Pkw, HBE 4.2, Auswertung BMO

Fz	Jahr	Verkehrsszenario	Schadstoff	Bezugsjahr Durchschnittsszenario	Durchschnitts-V (km/h)	CO <sub>2</sub> -ohne Vorkette	Vorketten-CO <sub>2</sub> / km	Well-to-Wheel CO <sub>2</sub> eq / km
PKW	2014	REF D HB42	CO <sub>2</sub> e	D Ø UBA 2021 Detail	49,78	173,57	37,36	210,93
PKW	2015	REF D HB42	CO <sub>2</sub> e	D Ø UBA 2021 Detail	49,78	173,48	36,96	210,44
PKW	2019	REF D HB42	CO <sub>2</sub> e	D Ø UBA 2021 Detail	49,79	172,68	36,47	209,15
PKW	2020	REF D HB42	CO <sub>2</sub> e	D Ø UBA 2021 Detail	49,79	170,33	37,48	207,81
PKW	2030	REF D HB42	CO <sub>2</sub> e	D Ø UBA 2021 Detail	49,80	135,65	39,56	175,21



Die im Folgenden angewandten Emissionswerte für den öffentlichen Verkehr beziehen sich auf den Stand von Tremod 2019. Die in Tremod ermittelten Werte für 2020 zeigen die starken Verzerrungen durch die Corona-Maßnahmen auf, die sich aus der damaligen verringerten ÖPNV-Nutzung ergeben haben. Die Verwendung der für das Jahr 2019 ermittelten Faktoren liegt damit auf der Hand.

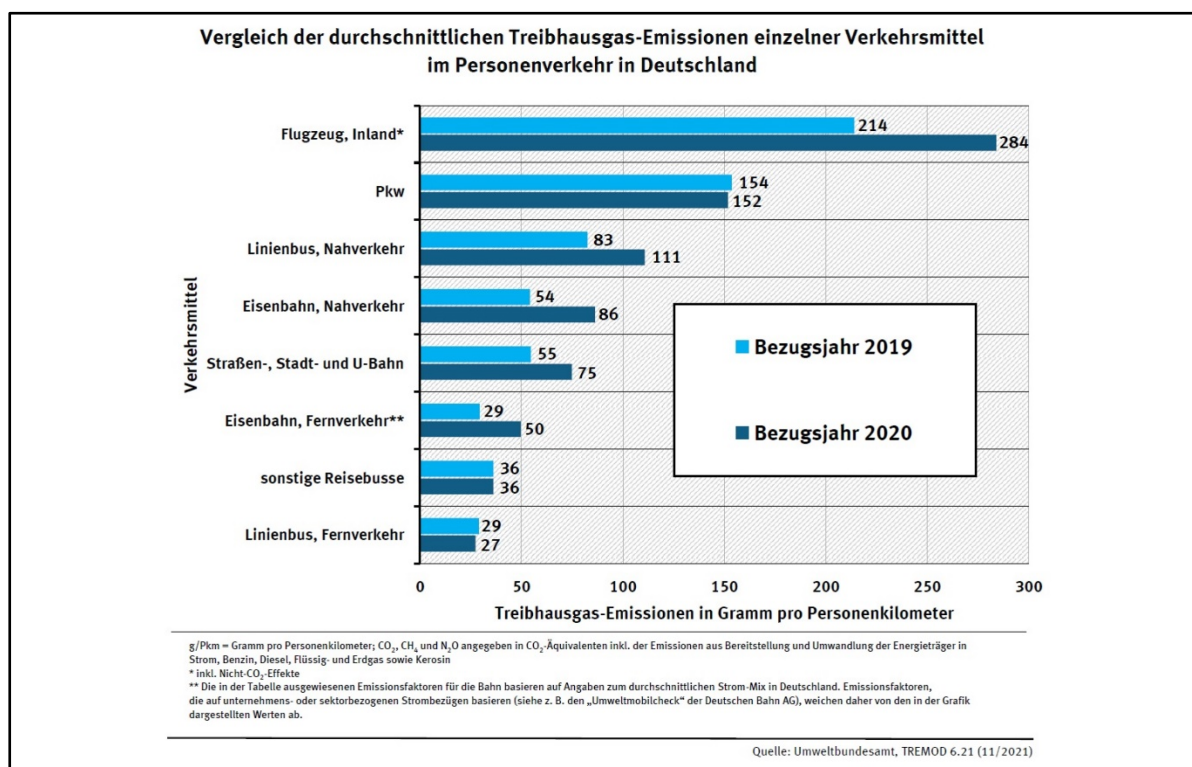


Abbildung 7: Tremod-Emissionswerte (CO<sub>2</sub>eq) verschiedener Verkehrsmittel pro Personenkilometer

Der in der oben gezeigten Grafik angegebene Personenkilometer-Emissionswert für den Kfz-Verkehr bezieht sich auf einen durchschnittlichen Fahrzeugbesetzungsgrad von etwa 1,4 Personen, wie er „vor Corona“ noch erreicht wurde. Für Berufsverkehre lag der Besetzungsgrad allerdings auch schon „vor Corona“ unterhalb des Wertes von 1,1 Personen. Die hier vorgelegten Befragungsergebnisse bestätigen den in den Berechnungen verwendeten Wert von 1,05 Personen pro Fahrzeug, der sich als Teilergebnis der Befragung 2022 auch bei den Studierenden der CAU ergibt.

Tabelle 3: Jahreskilometerleistung und CO<sub>2</sub>-Emissionen 2022

Verkehrsart	räumliche Relation	Verkehrsmittel	Jahresverkehrsleistung in km	CO <sub>2</sub> eq (Well to wheel) in t pro Jahr
Arbeitswege d. Beschäftigten	zw. Whg. und CAU Hin- u./Rückwege	Pkw	12.766.403	2.482,08
Wege d. Studierenden	zw. Whg. und CAU Hin- u./Rückwege	Pkw	19.604.732	3.811,61
Arbeitswege d. Beschäftigten	zw. Whg. und CAU Hin- u./Rückwege	ÖPNV	3.646.082	196,89
Wege d. Studierenden	zw. Whg. und CAU Hin- u./Rückwege	ÖPNV	39.760.338	2147,06

<b>Alle Wege</b>	zw. Whg. und CAU Hin- u./Rückwege	Pkw und ÖPNV	75.777.554	8637,64
------------------	-----------------------------------	--------------	------------	---------

Aus der Darstellung ergibt sich seit 2013 eine Steigerung der Jahresverkehrsleistung in Personenkilometern um 56,3 % der Beschäftigten und Studierenden der CAU. Die im Modell errechnete Treibhausgasemission ist um ca. 18,5 % beziehungsweise um 1.287 Tonnen gestiegen.

Mögliche Gründe hierfür können sein, dass sich während der Corona-Pandemie die Wohnorte der Studierenden in Richtung der elterlichen Wohnsitze ins Umland (zurück-)verlagert haben. Ein weiterer möglicher Grund kann die angespannte Wohnraumsituation in Kiel sein, die Studierende zum Wohnen in das Umland zieht.

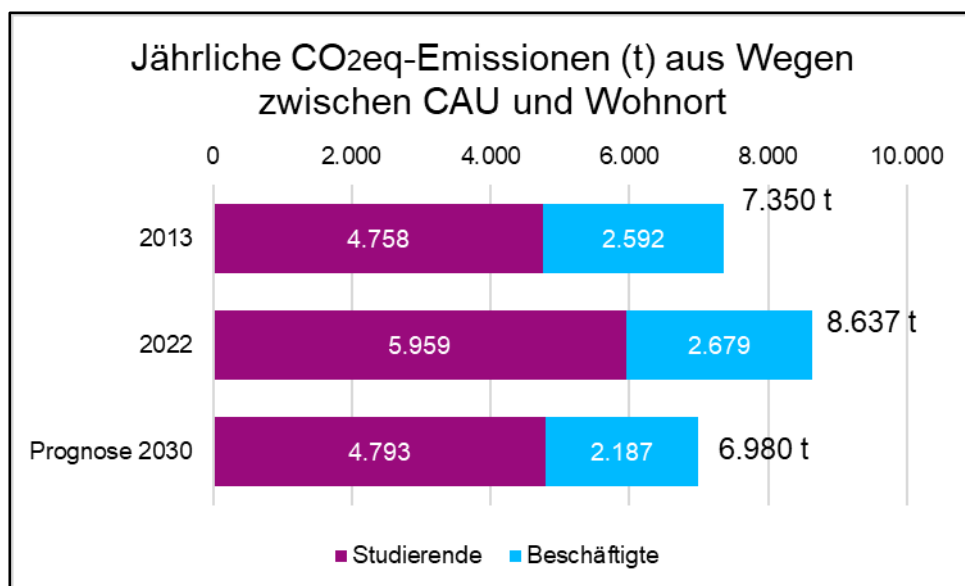


Abbildung 8: Darstellung der jährlichen Treibhausgasemissionen aus Verkehren zwischen CAU und den Wohnorten

Die THG-Emissionen steigen bei den Studierenden absolut zwischen 2013 und 2022 um 25,24 % an. Bei den Beschäftigten beträgt dieser Wert nur 3,3 %.

Daher liegt es nahe für eine Bewertung und Einordnung, im Folgenden neben der absoluten Entwicklung der Treibhausgas-Emissionen auch die relativen Dimensionen (pro Kopf) zu berechnen.

## Studierende

Tabelle 4: Pro-Kopf-Berechnungen zu THG-Emissionen und Verkehrsleistungen der Studierenden

Studierende	CO <sub>2</sub> eq in t pro Studierende	Veränderung CO <sub>2</sub> eq pro Studierende	Pkw-km pro Studierenden pro Jahr	Veränderung Pkw-km pro Studierenden
<b>2022</b>	0,22	-4,3%	712,90	+ 10,4%
<b>2013</b>	0,23		638,80	-
<b>Prognose 2030</b>	0,17	-22,9%	712,90	0

Trotz des zum Umweltverbund verlagerten Modal-Splits bei der Verkehrsmittelwahl, sind in der Pro-Kopf-Rechnung die Pkw-Kilometerzahlen der Studierenden durch die weiter entfernten Wohnorte angestiegen.

Die bevorzugte Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs durch die Studierenden führt in der Summe – trotz der größeren Wohnortentfernungen – in der Pro-Kopf-Betrachtung der THG-Emissionen zu einem leichten Rückgang zwischen 2013 und 2022.

Für die Trendprognose 2030 (Veränderung durch Pkw mit geringeren THG-Emissionen, technischer Fortschritt) wird bei den Studierenden und Beschäftigten eine gegenüber 2022 unveränderte Fahrleistung mit den Pkw angenommen. Auch die Zahl der Studierenden und Beschäftigten bleibt in der Prognose unverändert.

Dadurch ergibt sich bis 2030 schon allein durch den prognostizierten technischen Fortschritt ein deutlicher Rückgang der THG-Emissionen durch Pkw. Dieser wird eventuell durch Abklingen von Corona-Effekten bei der Wohnortwahl zusätzlich gestützt.

## Beschäftigte

Bei den Beschäftigten der CAU ist die verträglichere Verkehrsmittelwahl schon für 2022 trotz Anwachsens der Belegschaft sowohl absolut wie auch relativ deutlich in den Zahlen ablesbar.

Tabelle 5: Pro-Kopf-Berechnungen zu THG-Emissionen und Verkehrsleistungen der Beschäftigten der CAU

Beschäftigte	CO <sub>2</sub> eq in t pro Kopf	Veränderung CO <sub>2</sub> eq pro Kopf	Pkw-km pro Kopf pro Jahr	Veränderung Pkw-km pro Kopf
<b>2022</b>	0,69	-14,4%	3304,79	-8,7%
<b>2013</b>	0,81		3619,18	-
<b>Prognose 2030</b>	0,57	-30,1%	3.304,79	0

Aus der folgenden Darstellung der Pro-Kopf-Emissionen von Studierenden und Beschäftigten auf ihren Arbeitswegen wird deutlich, dass für die CAU weiterhin die Beschäftigten erster Adressat von steuernden Maßnahmen zur Verkehrsmittelwahl sein werden. Die erwartete weitgehende Dekarbonisierung des öffentlichen Nahverkehrs bis 2040 wird bei den Studierenden in Verbindung mit dem Semesterticket für die erforderliche Entlastung sorgen.



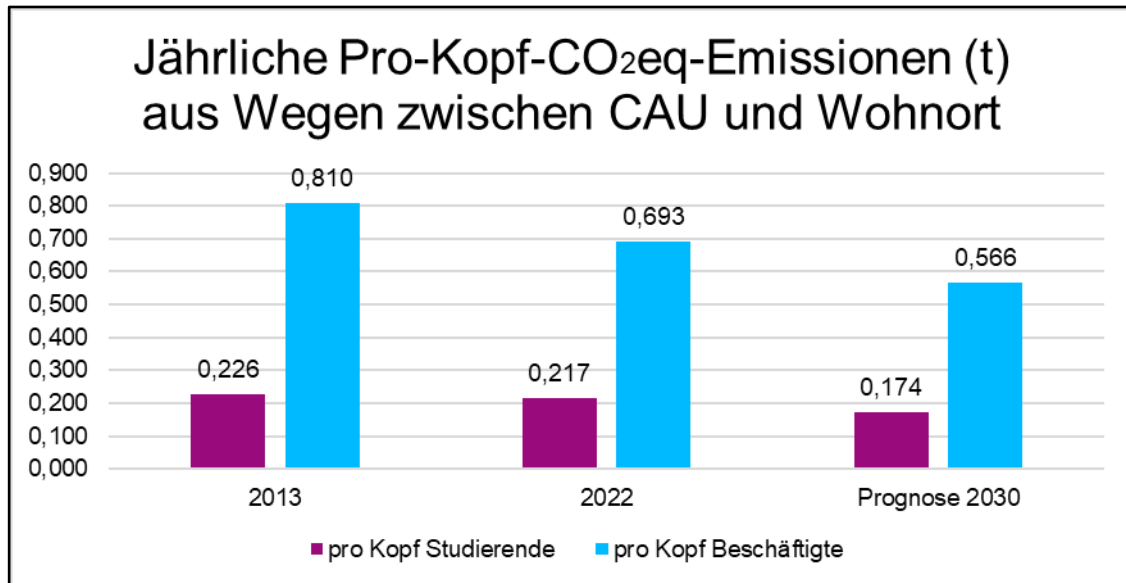


Abbildung 9: Jährliche Pro-Kopf-CO<sub>2</sub>eq-Emissionen (t) aus Wegen zwischen CAU und Wohnort:

Die erwartbaren Effekte eines wieder verstärkten Zuzugs vor allem der Studierenden nach Kiel sind in den Prognose-Darstellungen noch nicht enthalten.

Dieser Zusatzeffekt zur THG-Emissionsminderung wird bei den Beschäftigten voraussichtlich geringer ausfallen als bei den Studierenden.

### Fazit

Die vorliegenden Daten verdeutlichen, dass neben der veränderten Verkehrsmittelwahl, die Dekarbonisierung der Antriebe von Verkehrsmitteln des öffentlichen Verkehrs wie auch des Individualverkehrs mit dem Pkw gemeinsam der Schlüssel zu einer klimaverträglichen Mobilität an der CAU sind. Mittlere und lange Wohnortentfernungen, insbesondere in den ländlichen Bereich hinein, werden auf den Wegen zur CAU auch nach einem Ausbau der Angebote des öffentlichen Verkehrs weiterhin primär vom Pkw bedient werden.

Die Option mit Online-Veranstaltungen und Homeoffice dem Campus der CAU fernzubleiben, verstärkt sogar die Neigung den Wohnort in der Ferne zu halten. Die Auflösung dieses neuen Paradoxons bedarf auch weiterhin des integrierten Handlungsansatzes aus dem Mobilitätskonzept des Jahres 2014:

- Förderung von CAU-nahem Wohnen,
- Förderung der ÖPNV-Nutzung,
- Radverkehrsförderung und E-Bike-Förderung,
- Dekarbonisierung der Antriebe aller Verkehrsmittel.

Neue Infrastrukturen für den ruhenden Pkw- und den Radverkehr sollten diese Zielsetzungen im Sinne von integrierten Mobilitätsstationen für alle Verkehrsmittel planerisch berücksichtigen und verwirklichen.

## 2. Ergebnisse der Evaluationsbefragung


---

Dieses Dokument ist in folgende Themen gegliedert:

- 2.1 Studienmodell und Demographie
- 2.2 Anwesenheit auf dem Campus
- 2.3 Verkehrsmittelwahl und Wohnortentfernung
- 2.4 Abschnitt Fahrrad
- 2.5 Abschnitt ÖPNV
- 2.6 Abschnitt Pkw
- 2.7 Mobilitätsfragen

Die beiden Befragungsgruppen werden im Grunddesign farblich unterschieden.

 Lila = Studierende

 Blau = Beschäftigte

Im Befragungszeitraum im Juni 2022 wurden 2.836 gültige Fragebögen ausgefüllt. 1.334 Studierende und 1.502 Beschäftigte.

Im Mittel wurden die Befragungsbögen der Studierenden in knapp über 14 Minuten ausgefüllt. Beschäftigte haben zur Beantwortung durchschnittlich 18 Minuten aufgewendet.

Die Sprachoption „Englisch“ wurde von 16 Studierenden und 27 Beschäftigten bei Befragungsstart gewählt.

## 2.1 Studienmodell und Demographie

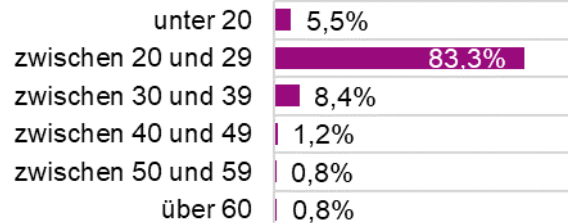
### 2.1.1 Studierende

Zur Zeit der Befragung und Modellierung der CO<sub>2</sub>-Bilanz waren rund 27.455 Studierende eingeschrieben. Die Beteiligung von 1.334 Studierenden ergibt eine Quote von 4,85 %.

#### 2.1.1.1 Altersgruppe

Auswahl	Anzahl	% (n=1.326)
unter 20	73	5,5%
zwischen 20 und 30	1.104	83,3%
zwischen 30 und 40	112	8,4%
zwischen 40 und 50	16	1,2%
zwischen 50 und 60	10	0,8%
älter als 60	11	0,8%
kein Eintrag	8	
Gesamt	1.334	

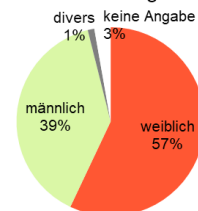
#### Altersgruppen: Studierende



#### 2.1.1.2 Geschlecht

Auswahl	Anzahl	% (n=1.327)
weiblich	757	57,0%
männlich	518	39,0%
divers	15	1,1%
keine Angabe	37	2,8%
kein Eintrag	7	
Gesamt	1.334	

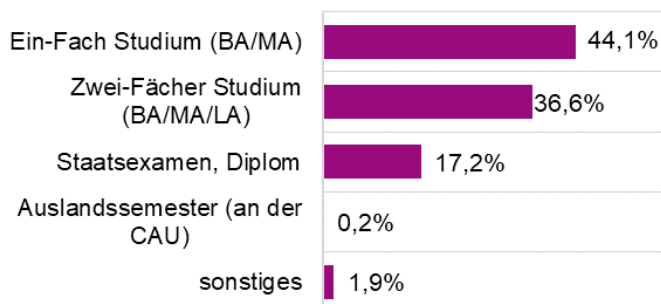
#### Geschlechterverteilung: Studierende



#### 2.1.1.3 Nach welchem Studienmodell studieren Sie an der CAU zu Kiel?

Auswahl	Anzahl	% (n=1.334)
Ein-Fach Studium (BA/MA)	588	44,1%
Zwei-Fächer Studium (BA/MA/LA)	488	36,6%
Staatsexamen, Diplom	229	17,2%
Auslandssemester (an der CAU)	3	0,2%
sonstiges	26	1,9%
kein Eintrag	0	
Gesamt	1.334	

#### Studienmodell



### 2.1.1.4 In welchem Fachsemester studieren Sie an der CAU zu Kiel?

Semester	Anzahl	% (n=1.329)
1	22	2%
2	278	21%
3	32	2%
4	281	21%
5	35	3%
6	274	21%
7	14	1%
8	150	11%
9	17	1%
10	126	9%
11	11	1%
12	43	3%
13	6	0%
14	17	1%
15	1	0%
16	9	1%
17	2	0%
18	5	0%
19	0	0%
20 und mehr	5	0%
kein Eintrag	5	
Gesamt	1.334	

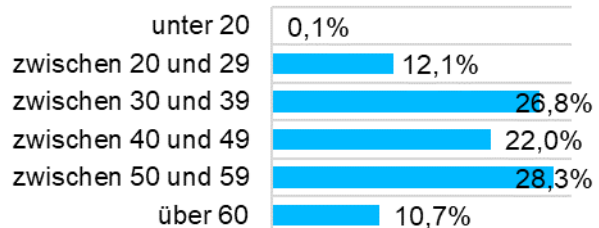
### 2.1.2 Beschäftigte:

Zur Zeit der Befragung und Modellierung der CO<sub>2</sub>-Bilanz wurden 3.863 Beschäftigte als Bezugsgröße angenommen. Die Beteiligung von 1.502 Beschäftigten ergibt eine Quote von 38,89%.

#### 2.1.2.1 Altersgruppe

Auswahl	Anzahl	% (n=1.482)
unter 20	1	0,1%
zwischen 20 und 30	180	12,1%
zwischen 30 und 40	397	26,8%
zwischen 40 und 50	326	22,0%
älter als 50	419	28,3%
keine Angabe	159	10,7%
kein Eintrag	20	
Gesamt	1.502	

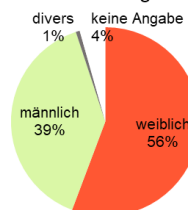
#### Altersgruppen: Beschäftigte



#### 2.1.2.2 Geschlecht

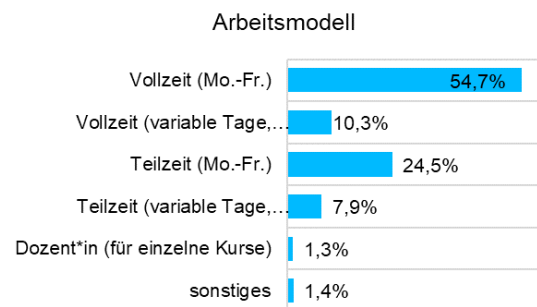
Auswahl	Anzahl	% (n=1.482)
weiblich	826	55,7%
männlich	581	39,2%
divers	10	0,7%
keine Angabe	65	4,4%
kein Eintrag	20	
Gesamt	1.502	

#### Geschlechterverteilung: Beschäftigte



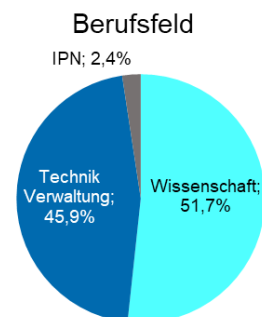
### 2.1.2.3 Nach welchem Arbeitszeitmodell sind Sie an der CAU beschäftigt?

Auswahl	Anzahl	% (n=1.500)
Vollzeit (Montag - Freitag)	820	54,7%
Vollzeit (variable Tage)	154	10,3%
Teilzeit (Montag - Freitag)	367	24,5%
Teilzeit (variable Tage)	119	7,9%
Dozent*in (für einzelne Kurse)	19	1,3%
Sonstiges	21	1,4%
<i>kein Eintrag</i>	2	
Gesamt	1.502	



### 2.1.2.4 In welchem Bereich sind Sie tätig?

Auswahl	Anzahl	% (n=1.499)
Wissenschaftlicher Bereich	775	51,7%
Technisch-administratives Personal der CAU	688	45,9%
Beschäftigt am IPN	36	2,4%
<i>kein Eintrag</i>	3	
Gesamt	1.502	

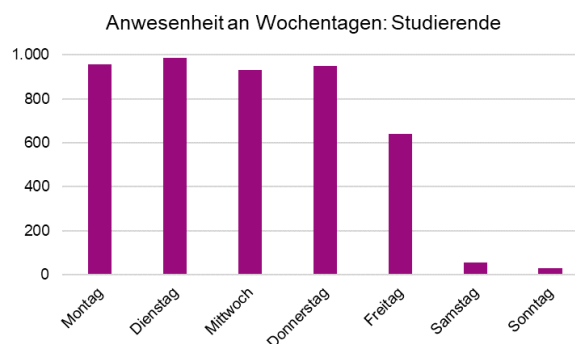


## 2.2 Anwesenheit auf dem Campus

### 2.2.1 Studierende:

#### 2.2.1.1 An welchen Wochentagen studieren Sie im aktuellen Semester in der Regel vor Ort auf dem CAU-Campus?

Auswahl	Anzahl	Prozent
Montag	959	72%
Dienstag	988	74%
Mittwoch	933	70%
Donnerstag	949	71%
Freitag	641	48%
Samstag	56	4%
Sonntag	30	2%



### 2.2.1.2 Präsenztage auf dem Campus pro Woche

Tage/Woche	Vorlesungszeit	Semesterferien
0	113	454
1	75	409
2	142	203
3	273	115
4	331	50
5+	400	103

Durchschnittliche Anwesenheitstage der Studierenden:  
während der Vorlesungszeit: **3,4 pro Woche**.  
in den Semesterferien: **1,4 pro Woche**.

### 2.2.1.3 Stehen Sie neben Ihrem Studium auch in einem Beschäftigungsverhältnis mit der CAU? Z. B. als HiWi, Tutor, Bücherei, AStA, etc.

Auswahl	Anzahl	Prozent
Ja	286	22 %
Nein	1.043	78 %
kein Eintrag	5	
Gesamt	1.334	

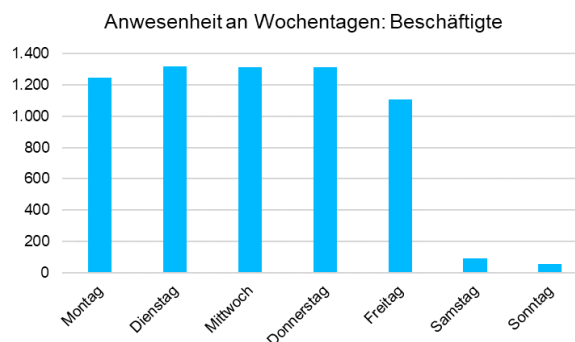
### 2.2.1.4 Angenommen, Veranstaltungen würden sowohl in Präsenz als auch online angeboten werden, dann...?

Auswahl	Anzahl	Prozent
würde ich alle Veranstaltungen in Präsenz besuchen.	335	27%
würde ich nicht mehr zu Einzelveranstaltungen anreisen.	75	6%
könnte ich die Wochen flexibler planen, und regelmäßig zwischen Präsenz und online wechseln.	781	59%
würde ich die Anwesenheit minimieren.	90	7%
Sonstiges (siehe Kapitel 3)	31	2%
kein Eintrag	2	
Gesamt	1.334	

## 2.2.2 Beschäftigte

### 2.2.2.1 An welchen Wochentagen arbeiten Sie in der Regel an der CAU?

Auswahl	Anzahl	Prozent
Montag	1.249	83%
Dienstag	1.319	88%
Mittwoch	1.314	87%
Donnerstag	1.315	88%
Freitag	1.109	74%
Samstag	90	6%
Sonntag	53	4%



Bei einer Annahme von max. 5 Arbeitstagen pro Woche, ergibt sich eine durchschnittliche Anwesenheit von 4,08 Tagen pro Woche

### 2.2.2.2 Wenn Sie zu flexiblen Zeiten an der CAU arbeiten, bitte nennen Sie die durchschnittliche Anwesenheit pro Woche

Tage	Anzahl	% (n=1.479)
0	10	1%
1	38	3%
2	127	9%
3	195	13%
4	223	15%
5	416	28%
6	53	4%
7	18	1%
(Montag-Freitag)	399	27%
kein Eintrag	23	
Gesamt	1.502	

### 2.2.2.3 Können Sie Ihre Beschäftigung an der CAU im Homeoffice ausführen?

Tage	Anzahl	% (n=1.491)
Ja	977	66%
Nein	514	34%
kein Eintrag	11	
Gesamt	1.502	

**2.2.2.4 Falls ja, bitte tragen Sie die durchschnittlichen Homeoffice-Arbeitstage pro Woche ein.**

Tage	Anzahl	% (n=950)
0	138	15%
1	328	35%
2	267	28%
3	141	15%
4	34	4%
5	42	4%
kein Eintrag	27	
Gesamt	977	

Bezogen auf alle Umfrageteilnehmer, ergeben sich ca. 1,1 Arbeitstage pro Wochen für Beschäftigte.



## 2.3 Verkehrsmittelwahl und Wohnortentfernung

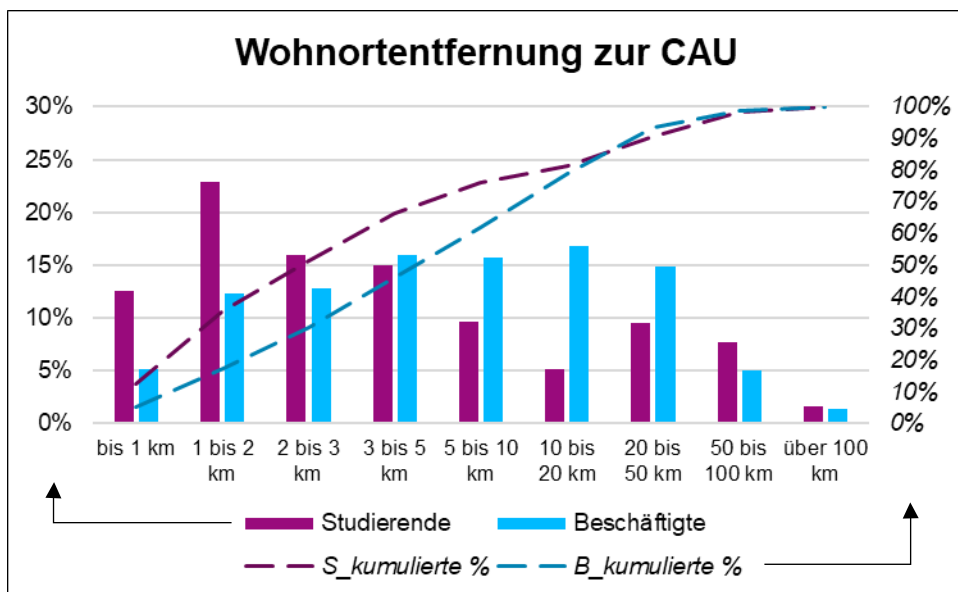
### 2.3.1 Wie groß ist die Entfernung von Ihrem Wohnort zur CAU?

	Studierende	Beschäftigte
Nennungen	1.333	1.500
Mittelwert	15,56 km	18,47 km
Median	3,00 km	6,00 km
Minimum	0,00 km	0,00 km
Maximum	700,00 km	700,00 km
kein Eintrag	1	2

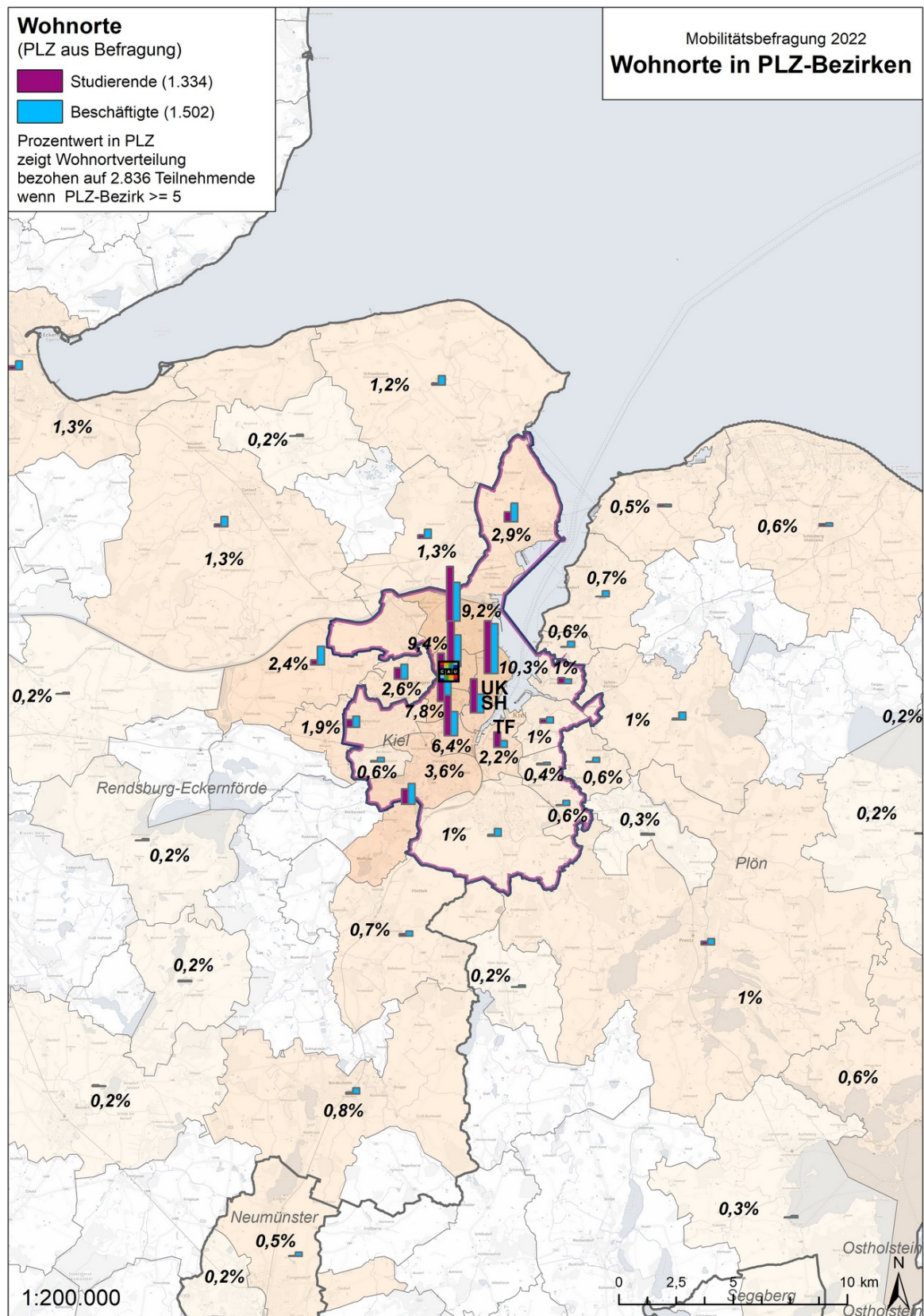
Studierende	< 1 km	1-2 km	2-3 km	3-5 km	5-10 km	10-20 km	20-50 km	50-100 km	> 100 km
Anzahl	167	305	213	199	129	69	127	102	22
%	12,5%	22,9%	16,0%	14,9%	9,7%	5,2%	9,5%	7,7%	1,7%
kumulierte %	<b>12,5%</b>	<b>35,4%</b>	<b>51,4%</b>	<b>66,3%</b>	<b>76,0%</b>	<b>81,2%</b>	<b>90,7%</b>	<b>98,3%</b>	<b>100,0%</b>
Vgl. 2015*	14,5%	36,1%	53,3%	72,3%	84,7%		94,8%	99,1%	100,0%

Beschäftigte	< 1 km	1-2 km	2-3 km	3-5 km	5-10 km	10-20 km	20-50 km	50-100 km	> 100 km
Anzahl	77	185	192	240	235	252	223	75	21
%	5,14%	12,3%	12,8%	16,0%	15,7%	16,8%	14,9%	5,0%	1,4%
kumulierte %	<b>5,1%</b>	<b>17,5%</b>	<b>30,3%</b>	<b>46,3%</b>	<b>61,9%</b>	<b>78,7%</b>	<b>93,6%</b>	<b>98,6%</b>	<b>100,0%</b>
Vgl. 2015*	5,7%	19,7%	33,1%	50,8%	64,5%		95,5%	99,2%	100,0%

\* 2015 wurden die Entfernungsklassen 10-15, 15-25 und 25-50 km ausgewertet, so dass die Klasse 10-20 km keinen Vergleich ermöglicht.



Auflistung der genannten Postleitzahlen im Anhang.



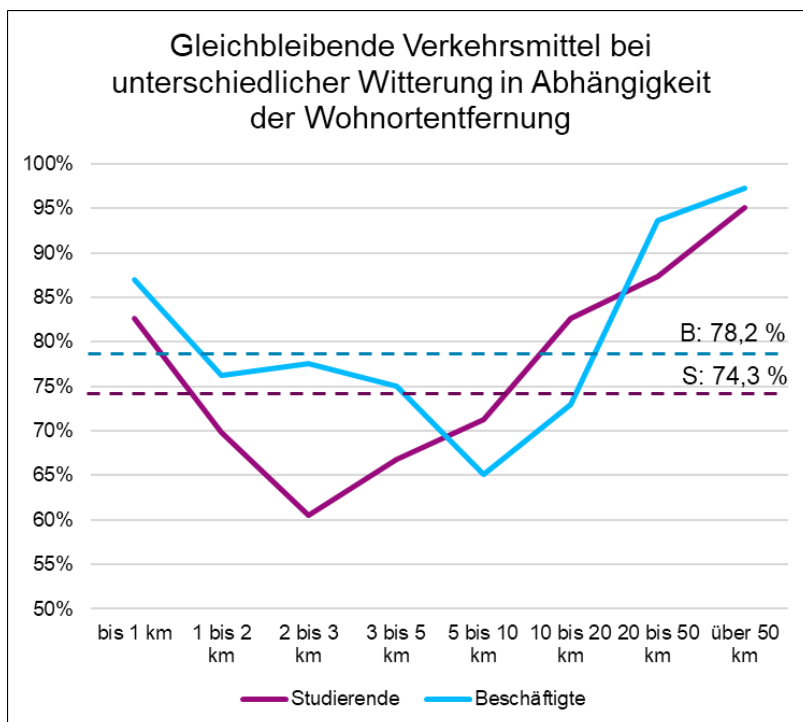
### 2.3.2 Ändern Sie zwischen Sommer und Winter oder witterungsbedingt Ihr Verkehrsmittel für den Weg zur CAU?

Auswahl (Studierende)	Anzahl	Prozent
Ich nutze (im Wesentlichen) die gleichen Verkehrsmittel.	991	74,3%
Meine Verkehrsmittel unterscheiden sich zwischen Sommer und Winter oder witterungsbedingt.	343	25,7%
	1.334	

Auswahl (Beschäftigte)	Anzahl	Prozent
Ich nutze (im Wesentlichen) die gleichen Verkehrsmittel.	1.174	78,2%
Meine Verkehrsmittel unterscheiden sich zwischen Sommer und Winter oder witterungsbedingt.	328	21,8%
	1.502	

Studierende		< 1 km	1-2 km	2-3 km	3-5 km	5-10 km	10-20 km	20-50 km	> 50 km
Immer gleich	Anzahl	138	213	129	133	92	57	111	97
	Prozent	83%	70%	61%	67%	71%	83%	87%	95%
Unterschiedlich	Anzahl	29	92	84	66	37	12	16	5
	Prozent	17%	30%	39%	33%	29%	17%	13%	5%

Beschäftigte		< 1 km	1-2 km	2-3 km	3-5 km	5-10 km	10-20 km	20-50 km	> 50 km
Immer gleich	Anzahl	67	141	149	180	153	184	209	73
	Prozent	87%	76%	78%	75%	65%	73%	94%	97%
Unterschiedlich	Anzahl	10	44	43	60	82	68	14	2
	Prozent	13%	24%	22%	25%	35%	27%	6%	3%



### 2.3.3 Wie oft nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel für Ihren Arbeitsweg?

Die Verkehrsmittelwahl "Modal Split" beschreibt die Verteilung von Anfahrten zur CAU auf verschiedene Verkehrsmittel wie z.B. Gehen, Radfahren, Öffentliche Verkehrsmittel oder Pkw-Fahrten oder bezieht. Der Modal Split wird prozentual anhand der Auswahl von immer genutzten Verkehrsmitteln ermittelt.

#### 2.3.3.1 Modal Split

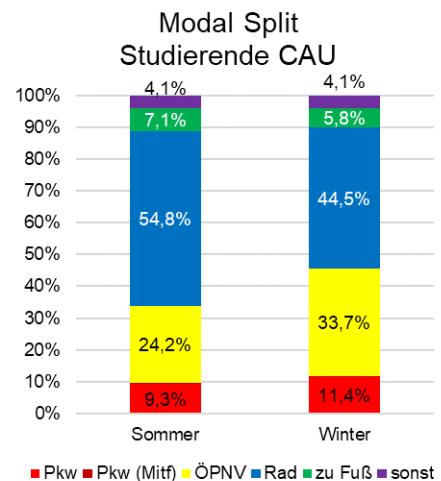
Die Verkehrsmittelooptionen werden analog zum Vorgehen 2014 für die Frequenzangabe „Immer“ in sechs modale Gruppen sortiert:

- **Pkw:** Pkw als Fahrer\*in
- **Pkw (Mitfahrende):** Pkw als Mitfahrer\*in
- **ÖPNV:** Bus/Bahn
- **Rad:** Fahrrad, E-Bike, E-Scooter
- **Fuß:** Zu Fuß (vollständiger Weg)
- **Sonstige:** Motorisiertes Zweirad, Fähre, Park & Ride, Bike & Ride, Anrufliinentaxi

Sommer und Winter – Modal Splits ergeben sich für die Gesamtbetrachtung aus der Gruppe der konstanten Fahrer\*innen plus der jeweiligen Bedingungen zu halben Teilen.

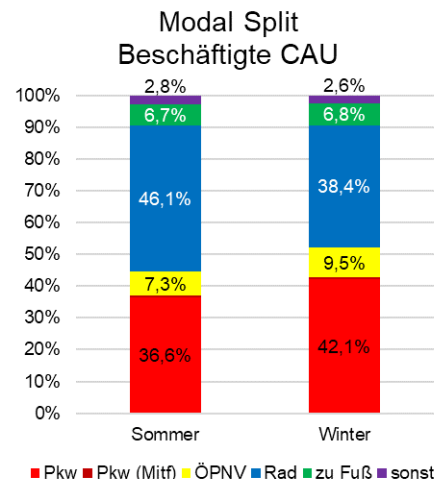
#### Modal Split Studierende

Studierende	Prozent	
	Sommer	Winter
Bedingung		
Pkw	9,2%	11,3%
Pkw (Mitfahrende)	0,4%	0,5%
ÖPNV	24,2%	33,8%
Rad	54,9%	44,5%
Fuß	7,1%	5,9%
sonst	4,1%	4,1%



#### Modal Split Beschäftigte

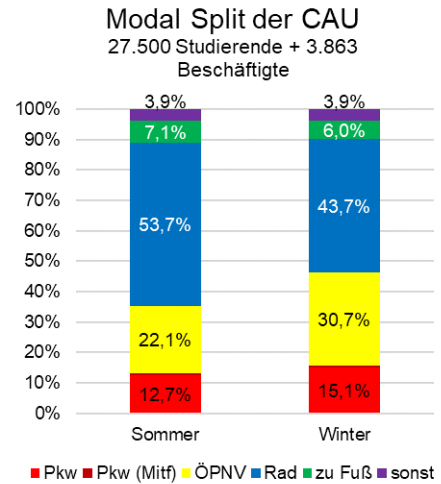
Beschäftigte	Prozent	
	Sommer	Winter
Bedingung		
Pkw	36,6%	42,1%
Pkw (Mitfahrende)	0,6%	0,6%
ÖPNV	7,3%	9,5%
Rad	46,1%	38,4%
Fuß	6,7%	6,8%
sonst	2,8%	2,6%



## Modal Split der CAU

Die Verwendung der Verkehrsmittel wird unter Berücksichtigung der Gruppengröße dargestellt.

CAU gesamt	Prozent	
Bedingung	Sommer	Winter
Pkw	12,7%	15,1%
Pkw (Mitfahrende)	0,5%	0,5%
ÖPNV	22,1%	30,7%
Rad	53,7%	43,7%
Fuß	7,1%	6,0%
sonst	3,9%	3,9%

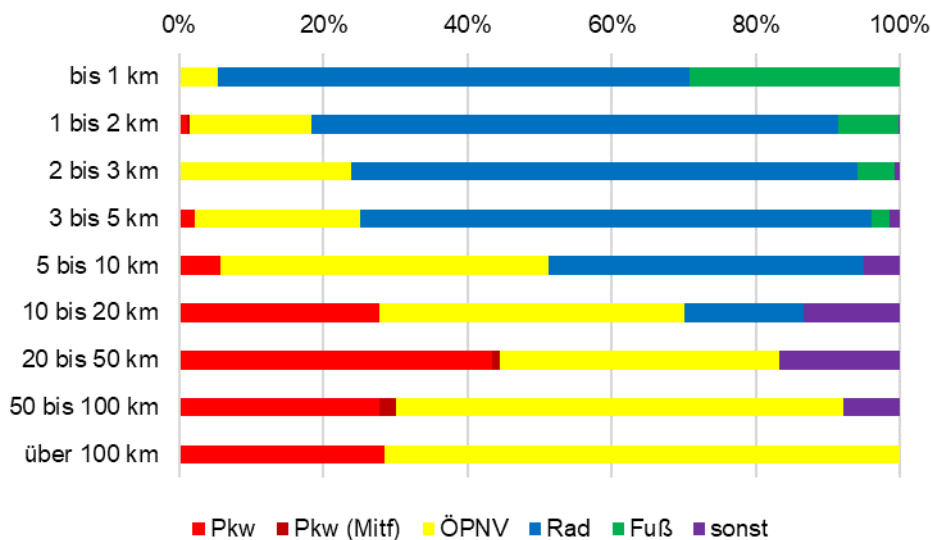


### 2.3.3.2 Modal Split in Entfernungsklassen

Studierende	Pkw	Pkw (Mitf)	ÖPNV	Rad	Fuß	sonst
bis 1 km	0%	0%	5%	65%	29%	0%
1 bis 2 km	1%	1%	17%	73%	8%	0%
2 bis 3 km	0%	0%	24%	70%	5%	1%
3 bis 5 km	2%	0%	23%	71%	3%	1%
5 bis 10 km	6%	0%	45%	44%	0%	5%
10 bis 20 km	28%	0%	42%	17%	0%	13%
20 bis 50 km	43%	1%	39%	0%	0%	17%
50 - 100 km	28%	2%	62%	0%	0%	8%
über 100 km	29%	0%	71%	0%	0%	0%

### Modal Split in Entfernungsklassen

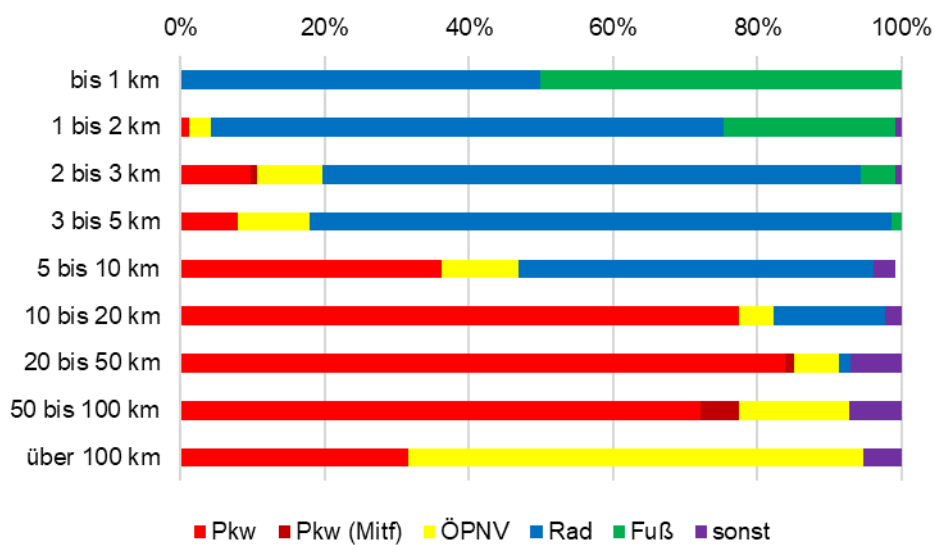
#### Studierende



Beschäftigte	Pkw	Pkw (Mitf)	ÖPNV	Rad	Fuß	sonst
bis 1 km	0%	0%	0%	50%	50%	0%
1 bis 2 km	1%	0%	3%	71%	24%	1%
2 bis 3 km	10%	1%	9%	75%	5%	1%
3 bis 5 km	8%	0%	10%	81%	1%	0%
5 bis 10 km	36%	0%	11%	49%	0%	3%
10 bis 20 km	77%	0%	5%	15%	0%	2%
20 bis 50 km	84%	1%	6%	1%	0%	7%
50 - 100 km	72%	5%	15%	0%	0%	7%
über 100 km	32%	0%	63%	0%	0%	5%

## Modal Split in Entfernungsklassen

### Beschäftigte

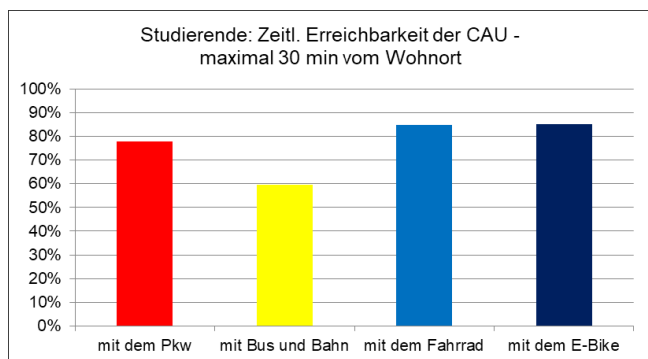




### 2.3.4 Was schätzen Sie, wie viel Zeit benötigen Sie (oder würden Sie benötigen) von Ihrem Wohnort zur CAU (einfache Strecke), wenn Sie ein Verkehrsmittel hauptsächlich nutzen würden?

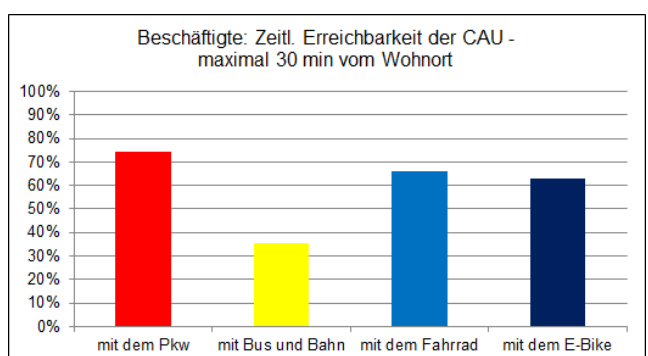
Studierende	n=	weniger 10 min	10 - 20 min	20 - 30 min	30 - 45 min	45 - 60 min	60 - 120 min	120 - 240 min
mit dem Pkw	989	28%	37%	13%	10%	4%	7%	1%
mit Bus und Bahn	1.184	11%	30%	18%	14%	6%	14%	7%
mit dem Fahrrad	1.075	29%	42%	13%	5%	3%	5%	3%
mit dem E-Bike	615	43%	34%	8%	7%	2%	5%	2%
zu Fuß	908	5%	19%	28%	24%	9%	11%	4%

	unter 30 min	über 30 min	Prozent <30 m
mit dem Pkw	771	218	78%
mit Bus und Bahn	704	480	59%
mit dem Fahrrad	910	165	85%
mit dem E-Bike	523	92	85%



Beschäftigte	n=	weniger 10 min	10 - 20 min	20 - 30 min	30 - 45 min	45 - 60 min	60 - 120 min	120 - 240 min
mit dem Pkw	1.208	12%	40%	22%	15%	6%	4%	0%
mit Bus und Bahn	1.108	3%	15%	18%	18%	14%	24%	8%
mit dem Fahrrad	1.128	13%	35%	18%	12%	8%	10%	5%
mit dem E-Bike	687	17%	31%	15%	15%	7%	10%	4%
zu Fuß	786	3%	13%	18%	24%	12%	16%	13%

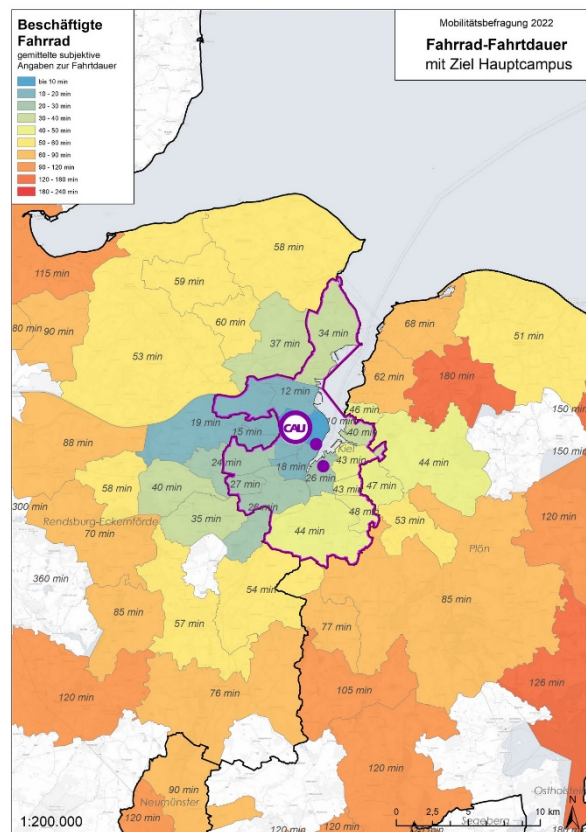
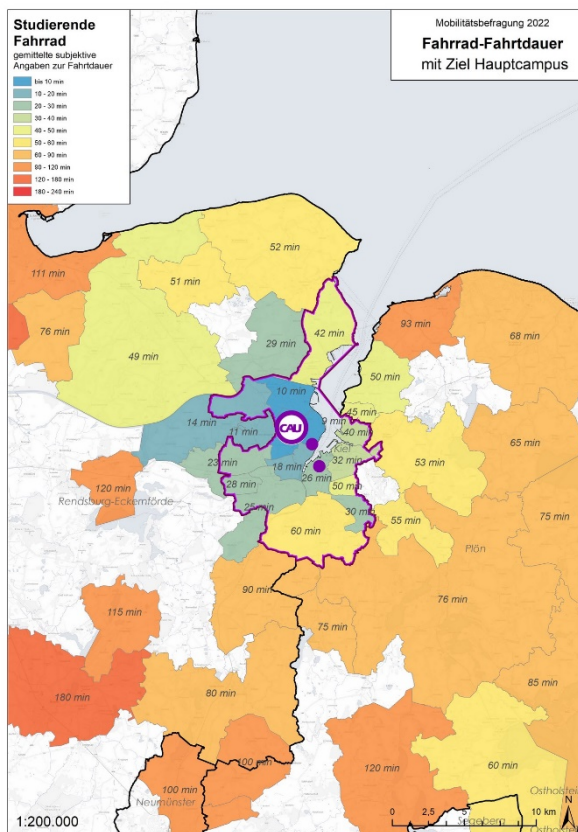
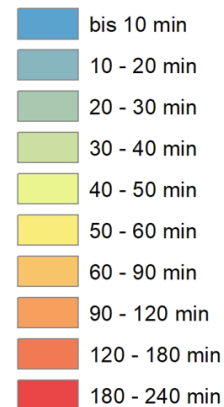
	unter 30 min	über 30 min	Prozent <30 m
mit dem Pkw	896	312	74%
mit Bus und Bahn	393	715	35%
mit dem Fahrrad	743	385	66%
mit dem E-Bike	431	256	63%



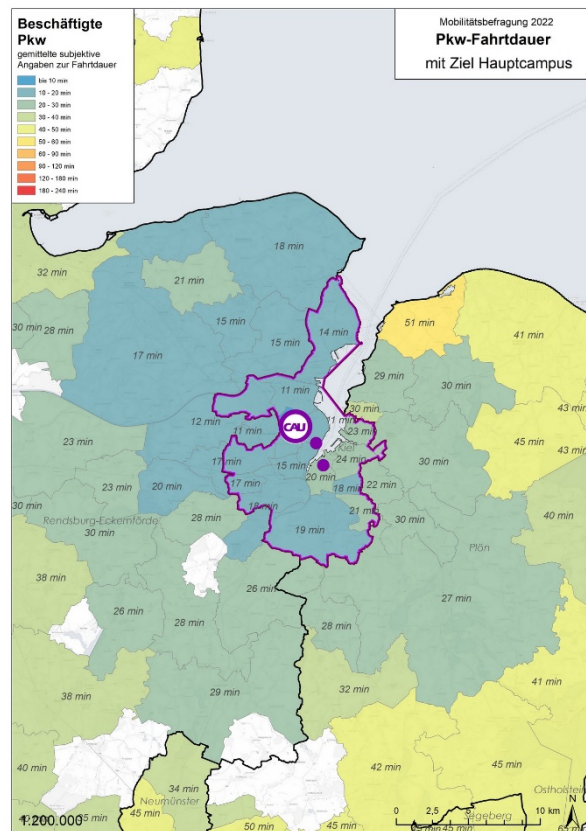
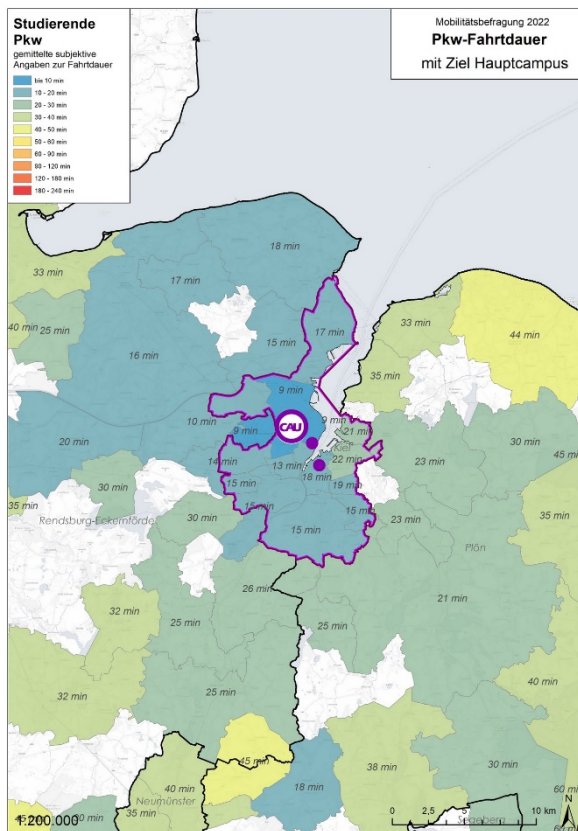
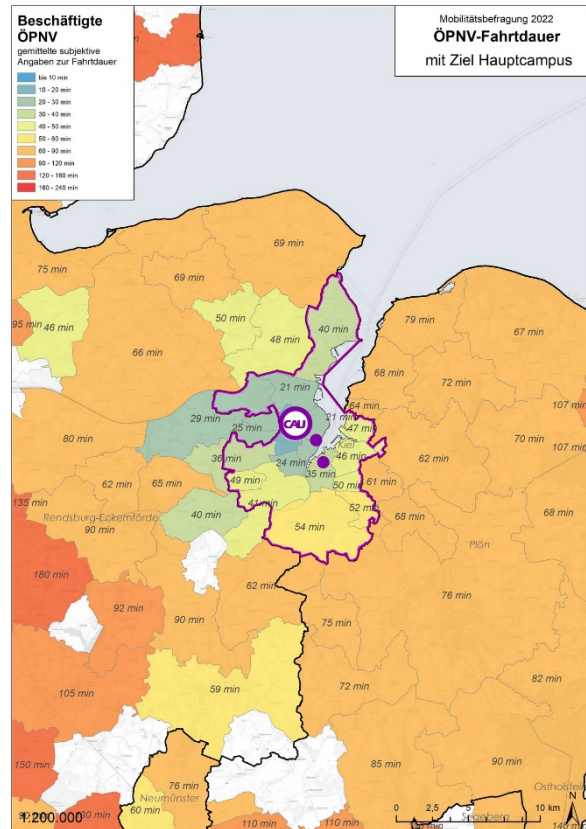
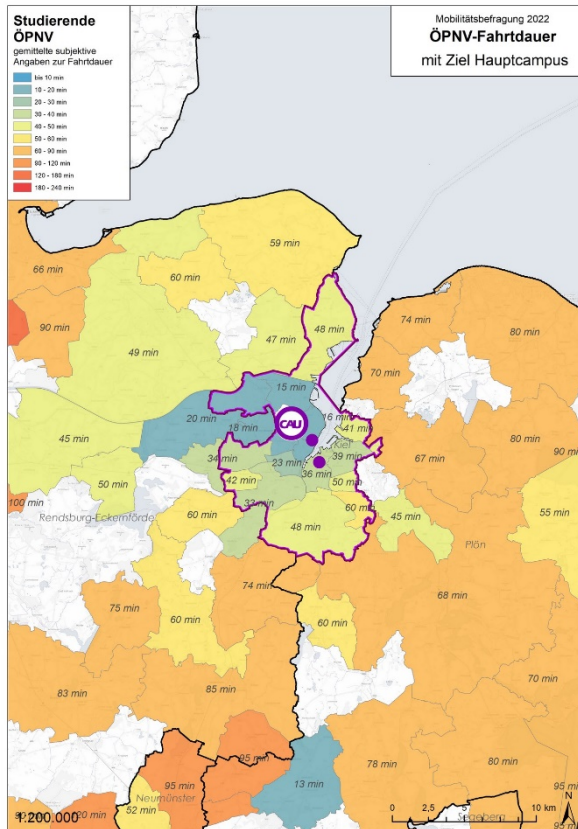
## Geschätzte Fahrtdauer ausgehend von PLZ-Gebieten

Räumlich lässt sich die subjektiv geschätzte Fahrtdauer innerhalb der räumlichen Grenzen der Postleitzahlgebiete im Vergleich mit unterschiedlichen Verkehrsträgern darstellen. Insbesondere der Vergleich von ÖPNV und Pkw Anfahrten von außerhalb Kiels stellt die zeitlichen Unterschiede heraus. Diese Problematiken von langsamen oder fehlenden direkten Verbindungen werden auch im Fragenblock des ÖPNV als häufigster Grund gegen die Nutzung von Bus und Bahn angeführt.

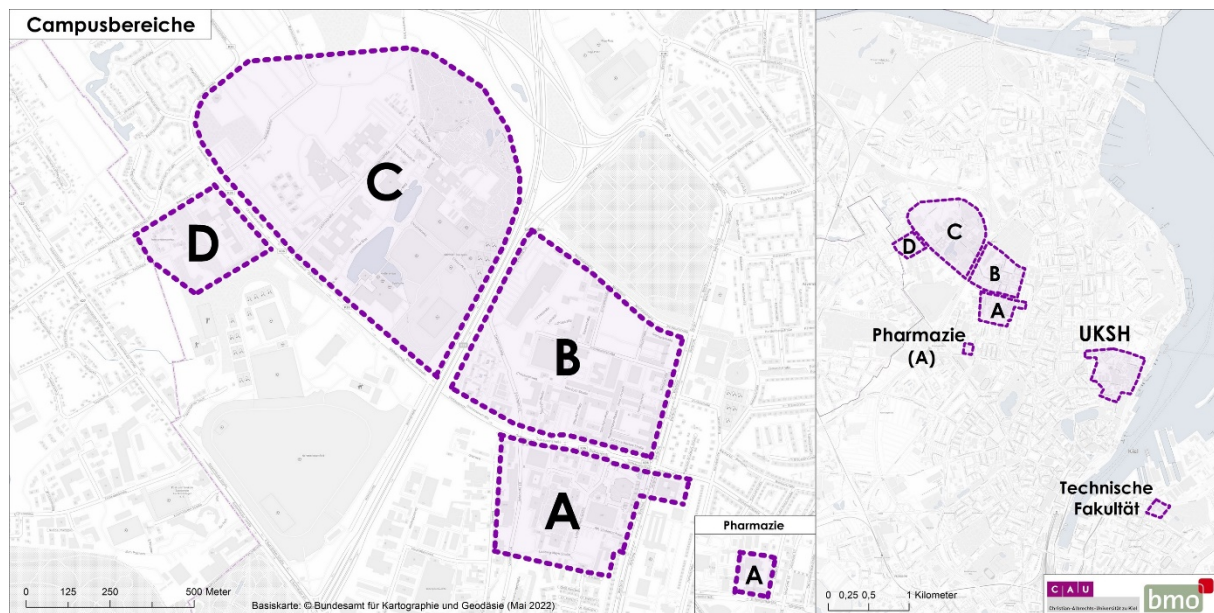
gemittelte subjektive Angaben zur Fahrtdauer







### 2.3.5 In welchem Campusbereich befindet sich Ihr hauptsächlicher Arbeitsplatz/Aufenthaltort?



Studierende	Anzahl	Prozent
Campusbereich A	276	20,8%
Campusbereich B	168	12,7%
Campusbereich C	532	40,1%
Campusbereich D	46	3,5%
UKSH	65	4,9%
Technische Fakultät	29	2,2%
variabel	212	16,0%
kein Eintrag	6	
<b>Gesamt</b>	<b>1.334</b>	

Beschäftigte	Anzahl	Prozent
Campusbereich A	428	28,6%
Campusbereich B	344	22,9%
Campusbereich C	485	32,4%
Campusbereich D	57	3,8%
UKSH	69	4,6%
Technische Fakultät	74	4,9%
variabel	42	2,8%
kein Eintrag	3	
<b>Gesamt</b>	<b>1.502</b>	

### 2.3.6 Wechsel zwischen Campusbereichen

Es wurde abgefragt, ob während des Tages zwischen den Campusbereichen gewechselt wird. In diesen Fällen sollten die häufigsten Wegebeziehungen ausgewählt werden.

#### 2.3.6.1 Von Bereich – Zu Bereich

		zu Bereich												
Studierende		A		B		C		D		UKSH		TF		k. E.
von Bereich	A	23	8%	117	52%	191	51%	30	23%	16	46%	4	36%	2
	B	64	21%	12	5%	89	24%	24	18%	6	17%	1	9%	1
	C	178	60%	77	34%	59	16%	73	55%	3	9%	4	36%	2
	D	21	7%	6	3%	25	7%	4	3%	0	0%	0	0%	1
	UKSH	9	3%	12	5%	3	1%	1	1%	10	29%	0	0%	1
	TF	4	1%	3	1%	8	2%	0	0%	0	0%	2	18%	1
	k. E.	1		1		2								365

969 von 1.334 Studierenden geben an, ihren Aufenthaltsbereich im Tagesverlauf zu wechseln. Das entspricht einer Quote von 72,6%.

		zu Bereich												
Beschäftigte		A		B		C		D		UKSH		TF		k. E.
von Bereich	A	65	18%	86	42%	108	34%	9	2%	10	3%	4	1%	2
	B	133	37%	44	21%	68	22%	9	2%	8	2%	3	1%	4
	C	130	36%	55	27%	92	29%	17	5%	9	2%	3	1%	5
	D	10	3%	9	4%	22	7%	6	2%	0	0%	0	0%	1
	UKSH	11	3%	5	2%	16	5%	1	0%	15	4%	0	0%	
	TF	15	4%	6	3%	9	3%	1	0%	0	0%	16	4%	
	k. E.	5		3		8				1				478

757 von 1.502 Beschäftigten geben an, ihren Aufenthaltsbereich im Tagesverlauf zu wechseln. Das entspricht einer Quote von 50,4%.

#### 2.3.6.2 Welches Verkehrsmittel benutzen Sie dabei hauptsächlich?

Verkehrsmittel	Studierende		Beschäftigte	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Zu Fuß (ganzer Weg)	360	37%	335	44%
Eigenes Fahrrad	363	38%	262	35%
SprottenFlotte© (Leihrad)	12	1%	16	2%
Eigenen E-Scooter	1	0%	2	0%
Leih E-Scooter	2	0%	3	0%
Bus	214	22%	61	8%
Eigener Pkw	12	1%	67	9%
Dienstwagen	1	0%	7	1%
Sonstiges	2	0%	3	0%
kein Eintrag	2		1	
gesamt	969		757	

### 2.3.7 Welche Mensa besuchen Sie primär auf dem Hauptcampus?

Studierende	Anzahl	Prozent	Genannter Haupt-Aufenthaltort: Campusbereiche						
			A	B	C	D	UKSH	TechF	var
Mensa I (Campusbereich A)	530	40,1%	77%	77%	11%	24%	29%	31%	45%
Mensa II (Campusbereich C)	410	31,0%	4%	4%	63%	39%	6%	14%	17%
Beide gleich häufig	104	7,9%	4%	5%	8%	4%	3%	10%	17%
keine	278	21,0%	15%	14%	19%	33%	62%	45%	21%
kein Eintrag	12								
Gesamt	1.334								

Beschäftigte	Anzahl	Prozent	Genannter Haupt-Aufenthaltort: Campusbereiche						
			A	B	C	D	UKSH	TechF	var
Mensa I (Campusbereich A)	559	38,2%	72%	66%	3%	0%	5%	9%	22%
Mensa II (Campusbereich C)	377	25,7%	0%	1%	68%	60%	3%	5%	17%
Beide gleich häufig	21	1,4%	0%	1%	2%	2%	0%	0%	17%
keine	508	34,7%	28%	31%	27%	39%	92%	86%	44%
kein Eintrag	37								
Gesamt	1.502								

## 2.4 Abschnitt Fahrrad/Scooter

### 2.4.1 Besitzen Sie ein verkehrstaugliches Fahrrad?

Studierende	Anzahl	Prozent
Ja (herkömmliches Fahrrad)	1.114	84%
Ja (E-Bike)	36	3%
Ja (Fahrrad-Abo; z.B.: Swapfiets©)	22	2%
Ja (Lastenfahrrad)	16	1%
Gelegentlich nutze ich die SprottenFlotte©	173	13%
Nein, keines der genannten	148	11%

Gründe von Studierenden, kein Fahrrad zu besitzen:

Nein, keines der genannten	Anzahl	Prozent
Mein Fahrrad ist kaputt, und ich kann es nicht reparieren.	20	14%
Ich kann ein Fahrrad zu Hause nicht abschließen oder lagern.	14	9%
Mein letztes Fahrrad wurde gestohlen.	14	9%
Ich kann mir kein Fahrrad leisten.	30	20%
Radfahren kommt für mich nicht in Betracht.	65	44%
Kein Eintrag	5	3%
gesamt	148	

Beschäftigte	Anzahl	Prozent
Ja (herkömmliches Fahrrad)	1.206	80%
Ja (E-Bike)	196	13%
Ja (Fahrrad-Abo; z.B.: Swapfiets©)	8	1%
Ja (Lastenfahrrad)	24	2%
Gelegentlich nutze ich die SprottenFlotte©	109	7%
Nein, keines der genannten	147	10%

### 2.4.2 Verwenden Sie E-Scooter (inkl. Monowheels, E-Skateboards, etc)?

Studierende	Anzahl	Prozent
Ja, ich besitze selber einen	10	1%
Ja, ich nutze Leihangebote	159	12%
Nein, keines der genannten.	1.157	87%

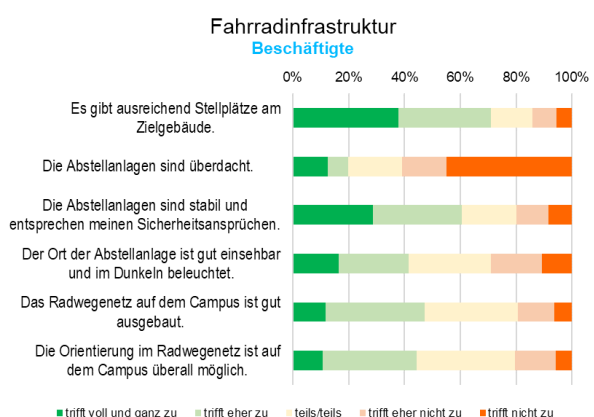
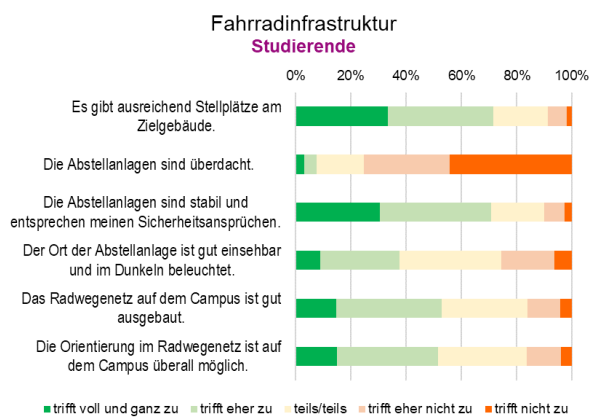
Beschäftigte	Anzahl	Prozent
Ja, ich besitze selber einen	20	1%
Ja, ich nutze Leihangebote	96	6%
Nein, keines der genannten.	1.371	91%



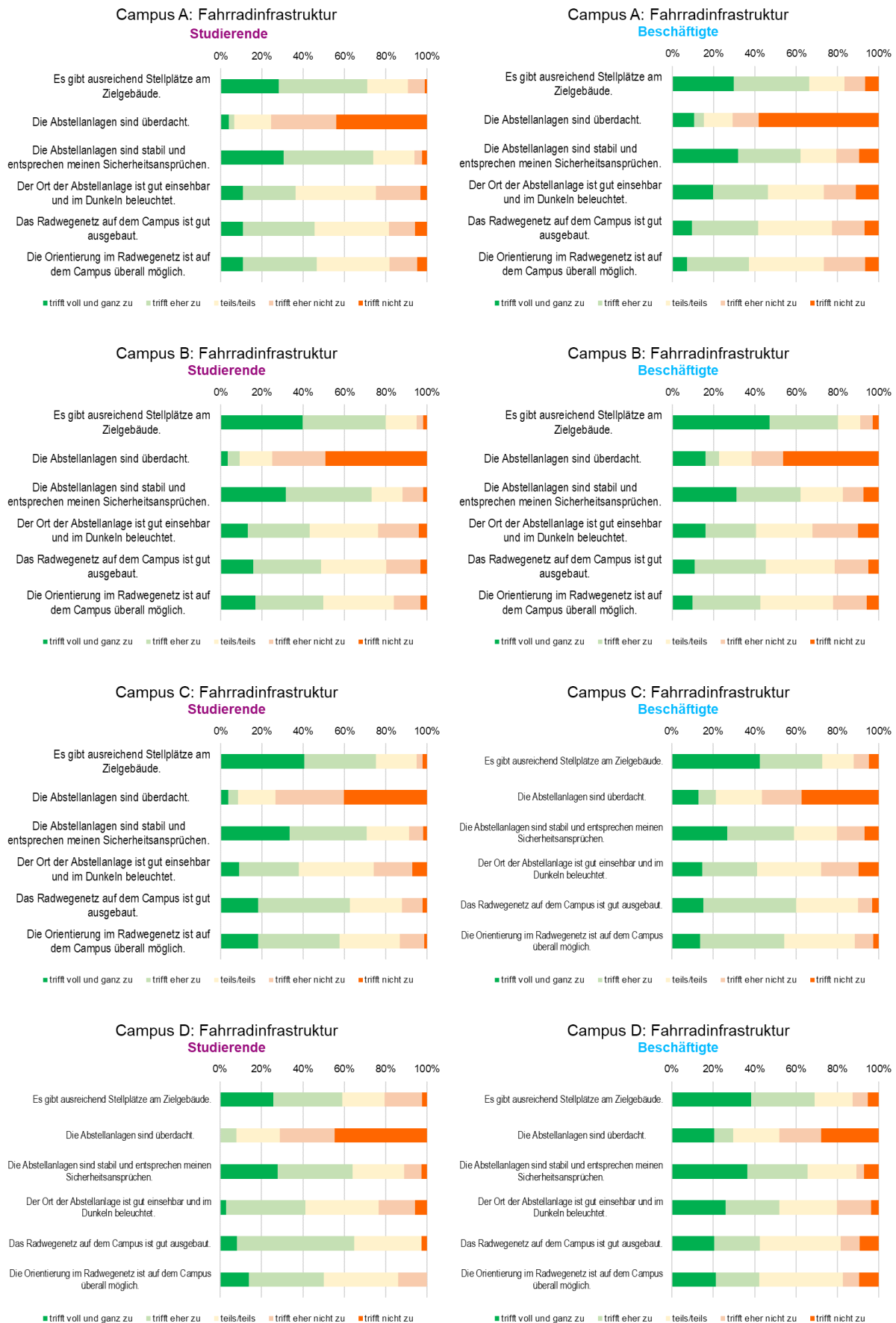
### 2.4.3 Bitte beschreiben Sie die Fahrradinfrastruktur für Fahrräder / E-Scooter an Ihrem primären Zielort auf dem CAU-Campus anhand folgender Merkmale:

Studierende	n=	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	teils/teils	trifft eher nicht zu	trifft nicht zu
Es gibt ausreichend Stellplätze am Zielgebäude.	1.207	33%	38%	20%	7%	2%
Die Abstellanlagen sind überdacht.	1.189	3%	5%	17%	31%	44%
Die Abstellanlagen sind stabil und entsprechen meinen Sicherheitsansprüchen.	1.196	31%	40%	19%	7%	3%
Der Ort der Abstellanlage ist gut einsehbar und im Dunkeln beleuchtet.	1.170	9%	29%	37%	19%	6%
Das Radwegenetz auf dem Campus ist gut ausgebaut.	1.193	15%	38%	31%	12%	4%
Die Orientierung im Radwegenetz ist auf dem Campus überall möglich.	1.179	15%	36%	32%	12%	4%

Beschäftigte	n=	trifft voll und ganz zu	trifft eher zu	teils/teils	trifft eher nicht zu	trifft nicht zu
Es gibt ausreichend Stellplätze am Zielgebäude.	1.373	38%	33%	15%	9%	6%
Die Abstellanlagen sind überdacht.	1.356	13%	7%	19%	16%	45%
Die Abstellanlagen sind stabil und entsprechen meinen Sicherheitsansprüchen.	1.357	29%	32%	20%	11%	9%
Der Ort der Abstellanlage ist gut einsehbar und im Dunkeln beleuchtet.	1.339	16%	25%	29%	18%	11%
Das Radwegenetz auf dem Campus ist gut ausgebaut.	1.315	12%	35%	33%	13%	6%
Die Orientierung im Radwegenetz ist auf dem Campus überall möglich.	1.290	11%	34%	35%	15%	6%



## Unterteilt in Campusbereiche als Hauptaufenthaltort:



### 2.4.4 Welche Anforderungen an die Fahrradinfrastruktur haben Sie in nächster Zeit?

Aus einem Antwortkatalog konnte eine persönliche Rangfolge für Maßnahmen erstellt werden. Es konnten 4 Maßnahmen gewählt werden.

Studierende		Reihenfolgeposition							
Opt.	Maßnahme	R1		R2		R3		R4	
		n=	%	n=	%	n=	%	n=	%
		1.091		1.019		859		648	
a.	Ausbau der Radwege auf dem Campus	270	25%	187	18%	144	17%	109	17%
b.	Beleuchtung	58	5%	49	5%	37	4%	22	3%
c.	Gebäudenahe Stellplätze	75	7%	142	14%	100	12%	66	10%
d.	Geschützte und abschließbare Boxen	43	4%	145	14%	123	14%	81	13%
e.	Lademöglichkeit für E-Bikes	18	2%	11	1%	20	2%	37	6%
f.	Mehr Stellplätze	160	15%	159	16%	157	18%	108	17%
g.	Serviceelemente, wie Luftpumpe und Selbsthilfereparaturmöglichkeiten	148	14%	116	11%	138	16%	97	15%
h.	Überdachungen	319	29%	210	21%	140	16%	128	20%

Beschäftigte		Reihenfolgeposition							
Opt.	Maßnahme	R1		R2		R3		R4	
		n=	%	n=	%	n=	%	n=	%
		1.209		1.113		916		659	
a.	Ausbau der Radwege auf dem Campus	201	17%	149	13%	150	16%	120	18%
b.	Beleuchtung	40	3%	108	10%	75	8%	66	10%
c.	Gebäudenahe Stellplätze	106	9%	119	11%	106	12%	68	10%
d.	Geschützte und abschließbare Boxen	144	12%	118	11%	96	10%	63	10%
e.	Lademöglichkeit für E-Bikes	74	6%	73	7%	66	7%	42	6%
f.	Mehr Stellplätze	176	15%	141	13%	127	14%	118	18%
g.	Serviceelemente, wie Luftpumpe und Selbsthilfereparaturmöglichkeiten	71	6%	163	15%	138	15%	58	9%
h.	Überdachungen	397	33%	242	22%	158	17%	124	19%

Anhand einer Gewichtung der Reihenfolgeposition kann eine zusammenfassende Hierarchie erzeugt werden. Je höher eine persönliche Anforderung an die Fahrradinfrastruktur gewichtet wurde, desto bedeutender ist diese Nennung in der Gesamtbewertung. Eine erste Wahl erhält 4 Punkte, die zweite 3, die dritte 2 und die vierte Wahl 1 Punkt. Daraus ergibt sich eine Priorisierung für zukünftige Maßnahmen.

Maßnahme	Studierende	Beschäftigte
Überdachungen	1	1
Ausbau der Radwege auf dem Campus	2	2
Serviceelemente	3	5
Mehr Stellplätze	4	3
Beleuchtung	5	7
Gebäudenahe Stellplätze	6	4
Geschützte und abschließbare Boxen	7	6
Lademöglichkeit für E-Bikes	8	8



### 2.4.5 Wären Sie bereit, für einen deutlich komfortableren Fahrradstellplatz (beispielsweise in einem Fahrradparkhaus), einen längeren Fußweg auf dem Campus zurückzulegen?

Studierende	Anzahl	Prozent
Ja	99	7%
Ja, wenn ich länger als zwei Stunden mein Fahrrad parke.	379	28%
Ja, wenn ich mein E-Bike dort laden könnte.	61	5%
Nein	723	54%
Gesamt	1.334	

Beschäftigte	Anzahl	Prozent
Ja	143	10%
Ja, wenn ich länger als zwei Stunden mein Fahrrad parke.	232	15%
Ja, wenn ich mein E-Bike dort laden könnte.	130	9%
Nein	908	60%
Gesamt	1.502	

### 2.4.6 Weitere Gründe für oder gegen zentrales Fahrradparken wären?

Es wurden 292 Einträge von Studierenden und 470 Einträge von Beschäftigten



gemacht. Alle freien Kommentierungen sind bei der Stabsstelle Umwelt im Gebäudemanagement der CAU einsehbar.

## 2.5 Abschnitt ÖPNV

### 2.5.1 Wenn Sie mit dem ÖPNV zur CAU fahren, welche Haltestelle nutzen Sie primär BEI ANKUNFT?

Haltestelle Ankunft	Studierende			Beschäftigte		
	Anzahl	% (N=1.334)	% (n=1.134)	Anzahl	% (N=1.502)	% (n=983)
Botanischer Garten (Linien 50, 60S, 81)	63	5%	6%	77	5%	8%
Bremerkamp (Linien 6, 61, 62)	29	2%	3%	34	2%	3%
Goetheschule (81, 91)	4	0%	0%	3	0%	0%
I. P. N. (6, 61, 62, 80)	21	2%	2%	39	3%	4%
Leibnizstraße (50, 60S, 81)	251	19%	22%	118	8%	12%
Rankestraße (6, 91)	2	0%	0%	13	1%	1%
Uni-Sportstätten (6, 50, 60S, 61, 62, 81)	139	10%	12%	67	4%	7%
Universität (6, 50, 60S, 61, 62, 81)	366	27%	32%	341	23%	35%
Universität / Westring (6, 81, 91)	78	6%	7%	94	6%	10%
Universitätsbibliothek (50, 60S, 81)	104	8%	9%	72	5%	7%
Pharmazie: Christian-Kruse-Str. (81)	13	1%	1%	7	0%	1%
UKSH: Hospitalstraße (32, 61, 62)	9	1%	1%	19	1%	2%
UKSH: Unikliniken (30S, 32, 61)	21	2%	2%	10	1%	1%
Techn. Fakultät: HDW (11, 14, 60S, 200, 201, 210)	19	1%	2%	49	3%	5%
eine andere Haltestelle	15	1%	1%	40	3%	4%
kein Eintrag	200	15%		519	35%	
Gesamt	1.334			1.502		

## 2.5.2 Wenn Sie mit dem ÖPNV zur CAU fahren, welche Haltestelle nutzen Sie primär BEI ABFAHRT?

Haltestelle Abfahrt	Studierende			Beschäftigte		
	Anzahl	% (N=1.334)	% (n=1.134)	Anzahl	% (N=1.502)	% (n=983)
Botanischer Garten (Linien 50, 60S, 81)	66	5%	6%	78	5%	8%
Bremerkamp (Linien 6, 61, 62)	22	2%	2%	35	2%	4%
Goetheschule (81, 91)	11	1%	1%	5	0%	1%
I. P. N. (6, 61, 62, 80)	27	2%	2%	38	3%	4%
Leibnizstraße (50, 60S, 81)	198	15%	15%	96	6%	10%
Rankestraße (6, 91)	2	0%	0%	13	1%	1%
Uni-Sportstätten (6, 50, 60S, 61, 62, 81)	138	10%	10%	70	5%	7%
Universität (6, 50, 60S, 61, 62, 81)	370	28%	28%	328	22%	33%
Universität / Westring (6, 81, 91)	83	6%	6%	100	7%	10%
Universitätsbibliothek (50, 60S, 81)	99	7%	7%	80	5%	8%
Pharmazie: Christian-Kruse-Str. (81)	12	1%	1%	7	0%	1%
UKSH: Hospitalstraße (32, 61, 62)	9	1%	1%	17	1%	2%
UKSH: Unikliniken (30S, 32, 61)	19	1%	1%	10	1%	1%
Techn. Fakultät: HDW (11, 14, 60S, 200, 201, 210)	17	1%	1%	49	3%	5%
eine andere Haltestelle	43	3%	3%	57	4%	6%
kein Eintrag	218	16%		519	35%	
Gesamt	1.334			1.502		

## Kreuztabellen der Ankunfts- und Abfahrt-Haltestellen

Studierende			Haltestelle Abfahrt (Nummerierung entspricht Zeilen)																	
#			1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	k.E.		
	Haltestelle Ankunft	1.334	66	22	11	27	198	2	138	370	83	99	12	9	19	17	43	218		
1	Botanischer Garten (50, 60S, 81)	63	45			1	3		5	3		2					3	1		
2	Bremerkamp (6, 61, 62)	29	1	7		2	2		2	9	4						1	1		
3	Goetheschule (81, 91)	4			1					2	1									
4	I. P. N. (6, 61, 62, 80)	21				15	1			4							1			
5	Leibnizstraße (50, 60S, 81)	251	4	5	6	1	153		34	22	2	12		1			7	4		
6	Rankestraße (6, 91)	2								2										
7	Uni-Sportstätten (6, 50, 60S, 61, 62, 81)	139	5	2	1	3	13	1	81	11	2	14			1		5			
8	Universität (6, 50, 60S, 61, 62, 81)	366	6	6		2	18		7	282	31	5			1		2	6		
9	Universität / Westring (6, 81, 91)	78		1	1	2	2	1		24	39	1					2	5		
10	Unibibliothek (50, 60S, 81)	104	5		1		6		9	8	4	65					4	2		
11	Ph.: Christian-Kruse-Str. (81)	13			1								12							
12	UKSH: Hospitalstr. (32, 61, 62)	9												7	1			1		
13	UKSH: Unikliniken (30S, 32, 61)	21								2				1	16		2			
14	Techn. Fakultät: HDW (11, 14, 60S, 200, 201, 210)	19														17	2			
15	andere Haltestelle	15		1													14			
	kein Eintrag	200				1				1								198		

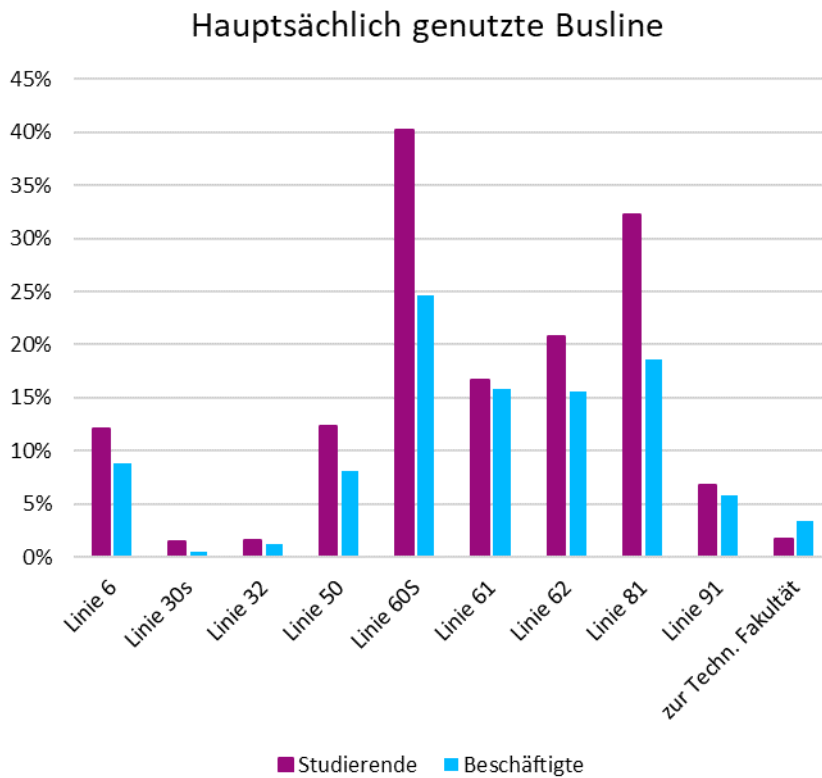
Studierende			Haltestelle Abfahrt (Nummerierung entspricht Zeilen)																
#		Anzahl	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	kein	
	Haltestelle (Linie) Ankunft	1.334	66	22	11	27	198	2	138	370	83	99	12	9	19	17	43	218	
1	Botanischer Garten (Linien 50, 60S, 81)	63	3,4%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,0%	0,4%	0,2%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	
2	Bremerkamp (Linien 6, 61, 62)	29	0,1%	0,5%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,1%	0,7%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	
3	Goetheschule (81, 91)	4	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
4	I. P. N. (6, 61, 62, 80)	21	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	
5	Leibnizstraße (50, 60S, 81)	251	0,3%	0,4%	0,4%	0,1%	11%	0,0%	2,5%	1,6%	0,1%	0,9%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,5%	0,3%	
6	Rankestraße (6, 91)	2	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
7	Uni-Sportstätten (6, 50, 60S, 61, 62, 81)	139	0,4%	0,1%	0,1%	0,2%	1,0%	0,1%	6,1%	0,8%	0,1%	1,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,4%	0,0%	
8	Universität (6, 50, 60S, 61, 62, 81)	366	0,4%	0,4%	0,0%	0,1%	1,3%	0,0%	0,5%	21%	2,3%	0,4%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,4%	
9	Universität / Westring (6, 81, 91)	78	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	0,0%	1,8%	2,9%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,4%	
10	Universitätsbibliothek (50, 60S, 81)	104	0,4%	0,0%	0,1%	0,0%	0,4%	0,0%	0,7%	0,6%	0,3%	4,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,1%	
11	Pharmazie: Christian-Kruse-Straße (81)	13	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,9%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
12	UKSH: Hospitalstraße (32, 61, 62)	9	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	
13	UKSH: Unikliniken (30S, 32, 61)	21	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	1,2%	0,0%	0,1%	0,0%	
14	Techn. Fakultät: HDW (11, 14, 60S, 200, 201, 210)	19	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,3%	0,1%	0,0%	
15	eine andere Haltestelle	15	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,0%	0,0%	
	(Leer)	200	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	15%	

Beschäftigte			Haltestelle Abfahrt (Nummerierung entspricht Zeilen)																	
#		N=	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	k.E.		
	Haltestelle Ankunft	1.502	78	35	5	38	96	13	70	328	100	80	7	17	10	49	57	519		
1	Botanischer Garten (50, 60S, 81)	77	67	1					1	1							6	1		
2	Bremerkamp (6, 61, 62)	34		30			2					1					1			
3	Goetheschule (81, 91)	3			1					2										
4	I. P. N. (6, 61, 62, 80)	39				34	1			1	1						2			
5	Leibnizstraße (50, 60S, 81)	118	4	1	3		79		13	3		11					3	1		
6	Rankestraße (6, 91)	13						8		1	2						2			
7	Uni-Sportstätten (6, 50, 60S, 61, 62, 81)	67	4				7		50	2		3					1			
8	Universität (6, 50, 60S, 61, 62, 81)	341		2		3	3	4	2	292	25	3				3	1	3		
9	Universität / Westring (6, 81, 91)	94						1	2	20	70							1		
10	Unibibliothek (50, 60S, 81)	72	1		1		2		1	2	1	61					3			
11	Ph.: Christian-Kruse-Str. (81)	7											7							
12	UKSH: Hospitalstr. (32, 61, 62)	19												17			2			
13	UKSH: Unikliniken (30S, 32, 61)	10													9			1		
14	Techn. Fakultät: HDW (11, 14, 60S, 200, 201,210)	49	1												1	45	1	1		
15	andere Haltestelle	40		1		1	2			1							35			
	kein Eintrag	519	1						1	3	1	1				1		511		

Beschäftigte			Haltestelle Abfahrt (Nummerierung entspricht Zeilen)																
#		Anzahl	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	kein	
	Haltestelle (Linie) Ankunft	1.502	78	35	5	38	96	13	70	328	100	80	7	17	10	49	57	519	
1	Botanischer Garten (Linien 50, 60S, 81)	77	4,5%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,4%	0,1%	
2	Bremerkamp (Linien 6, 61, 62)	34	0,0%	2,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	
3	Goetheschule (81, 91)	3	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
4	I. P. N. (6, 61, 62, 80)	39	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	
5	Leibnizstraße (50, 60S, 81)	118	0,3%	0,1%	0,2%	0,0%	5,3%	0,0%	0,9%	0,2%	0,0%	0,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	
6	Rankestraße (6, 91)	13	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	
7	Uni-Sportstätten (6, 50, 60S, 61, 62, 81)	67	0,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	3,3%	0,1%	0,0%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	
8	Universität (6, 50, 60S, 61, 62, 81)	341	0,0%	0,1%	0,0%	0,2%	0,2%	0,3%	0,1%	19%	1,7%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,2%	
9	Universität / Westring (6, 81, 91)	94	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,1%	1,3%	4,7%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	
10	Universitätsbibliothek (50, 60S, 81)	72	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	4,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,2%	0,0%	
11	Pharmazie: Christian-Kruse-Straße (81)	7	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,5%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	
12	UKSH: Hospitalstraße (32, 61, 62)	19	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	1,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	
13	UKSH: Unikliniken (30S, 32, 61)	10	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,6%	0,0%	0,0%	0,1%	
14	Techn. Fakultät: HDW (11, 14, 60S, 200, 201, 210)	49	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	3,0%	0,1%	0,1%	
15	eine andere Haltestelle	40	0,0%	0,1%	0,0%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	2,3%	0,0%	
	(Leer)	519	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	34%	

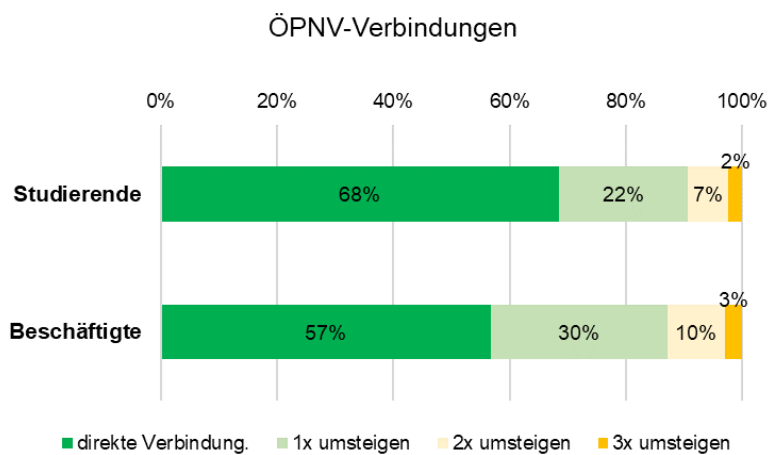
### 2.5.3 Welche Buslinie nutzen Sie dabei hauptsächlich?

Buslinie	Studierende		Beschäftigte	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Linie 6	162	12%	132	9%
Linie 30s	20	1%	7	0%
Linie 32	21	2%	19	1%
Linie 50	165	12%	121	8%
Linie 60S	536	40%	370	25%
Linie 61	223	17%	237	16%
Linie 62	277	21%	235	16%
Linie 81	430	32%	279	19%
Linie 91	90	7%	87	6%
Techn. Fakultät	23	2%	51	3%



## 2.5.4 Wie oft müssen Sie bei Nutzung des ÖPNVs auf dem gesamten Weg zur CAU in der Regel umsteigen?

ÖPNV-Verbindung	Studierende		Beschäftigte	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
direkt	761	68%	536	57%
1x umsteigen	247	22%	286	30%
2x umsteigen	77	7%	94	10%
3x umsteigen	165	2%	28	3%
kein ÖPNV	101		235	
<i>kein Eintrag</i>	<i>121</i>		<i>323</i>	
Gesamt	277		235	





### 2.5.5 Welche Aspekte der ÖPNV-Nutzung treffen für Sie zu?

Argument	Studierende		Beschäftigte	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Die Einstiegshaltestelle ist gut von meiner Wohnung zu Fuß zu erreichen.	880	66%	706	47%
Um die Einstiegshaltestelle zu erreichen, fahre ich mit dem Fahrrad.	78	6%	83	6%
Die Taktung ist dicht genug, um die CAU Kiel gut zu erreichen.	501	38%	353	24%
Die Fahrtzeit ist angemessen im Vergleich mit individuellen Verkehrsmitteln wie Pkw oder Fahrrad.	485	36%	325	22%
Die Kapazität der eingesetzten Busse / Bahnen ist ausreichend.	284	21%	229	15%
Die Verbindungen sind im Zeitplan so, dass ich Termine einhalten und Umsteigen kann.	316	24%	148	10%
Der Komfort in den eingesetzten Bussen / Bahnen ist angemessen.	410	31%	274	18%

### 2.5.6 Seit August 2021 bezuschusst das Land Schleswig-Holstein das NAH.SH-Jobticket. Nutzen Sie den ÖPNV dadurch vermehrt?

Beschäftigte	Anzahl	%(n=1.389)
Ja	243	17,5%
Unverändert	155	11,2%
Nein	295	21,2%
Ich habe kein Jobticket.	602	43,3%
Ich kenne diese Möglichkeit nicht, oder weiß nicht, wie ich das Jobticket beantragen kann.	94	6,8%
kein Eintrag	113	
	1.502	

Beschäftigte, die „Ja“ ausgewählt haben	Anzahl	% (n=243)
Pkw	164	67%
Bahn im Fernverkehr	155	5%
Fahrrad	295	40%
Fußwege	602	26%
	243	

Kreuzabfrage: Wie weit entfernt wohnen die Nutzer, die nach Einführung des Jobtickets den ÖPNV öfter nutzen.

	Entfernungsklassen							
	bis 1 km	1 bis 2 km	2 bis 3 km	3 bis 5 km	5 bis 10 km	10 bis 20 km	20 bis 50 km	über 50 km
Anzahl	13	37	30	56	47	34	23	1
% (n=241)	5%	15%	12%	23%	20%	14%	10%	0%

## 2.6 Abschnitt Pkw

### 2.6.1 Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein?

Studierende	Anzahl	Prozent
Ja	1.175	88,8%
Nein	148	11,2%
<i>kein Eintrag</i>	<i>11</i>	
Gesamt	1.334	

Beschäftigte	Anzahl	Prozent
Ja	1.437	96,6%
Nein	50	3,4%
<i>kein Eintrag</i>	<i>15</i>	
Gesamt	1.502	

### 2.6.2 Wie häufig steht Ihnen ein Pkw für den Arbeitsweg zur Verfügung?

Studierende	Anzahl	Prozent
Jederzeit	436	37,1%
Gelegentlich (ca. 1-3 Tage/Woche)	54	4,6%
Ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat)	109	9,3%
Gar nicht	577	49,1%
<i>kein Eintrag</i>	<i>158</i>	
Gesamt	1.334	

Beschäftigte	Anzahl	Prozent
Jederzeit	960	64,4%
Gelegentlich (ca. 1-3 Tage/Woche)	111	7,4%
Ausnahmsweise (ca. 1-3 Tage/Monat)	64	4,3%
Gar nicht	356	23,9%
<i>kein Eintrag</i>	<i>11</i>	
Gesamt	1.502	

### 2.6.3 Wenn Sie mit dem Pkw als Selbstfahrer\*in zur CAU kommen, warum nutzen Sie diesen?

Gründe	Studierende		Beschäftigte	
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent
Kinder müssen gefahren werden	18	1%	185	14%
Schlechtes Wetter	149	11%	417	31%
Gewohnheit/Bequemlichkeit	85	6%	167	13%
Die Reisezeit mit Bus und Bahn ist zu lang	227	17%	545	41%
Es gibt keine Bus-/Bahnverbindung	60	4%	99	7%
Gesundheitliche Gründe	36	3%	141	11%
CAU Veranlassung	138	10%	253	19%
Private Transporte	153	11%	409	31%
sonstige Gründe, (Freitexte)	80	6%	138	10%
keine Eingabe	854	64%	478	36%
Teilnehmende	1.334		1.502	

Die Teilnehmenden, die Gründe zur Nutzung eines Pkw's angegeben haben, haben in über der Hälfte der Fälle mehr als einen Grund genannt.

#### Einträge im Feld „sonstige Gründe“

Es wurden 80 Einträge von Studierenden und 138 Einträge von Beschäftigten gemacht. Dabei werden überwiegend Probleme in der Anbindung oder Zuverlässigkeit des ÖPNV genannt. Alle freien Kommentierungen sind bei der Stabsstelle Umwelt im Gebäudemanagement der CAU einsehbar.

### 2.6.4 In welchem Campusbereich parken Sie hauptsächlich?

Studierende	Anzahl	%	Anteile mit hauptsächlichen Aufenthaltsorten						
			A	B	C	D	UKSH	TF	var
Parken A	57	11%	75%	7%	5%				12%
Parken B	71	13%	24%	51%	7%	1%		3%	14%
Parken C	318	60%	8%	6%	63%	7%		1%	16%
Parken D	8	2%	13%		50%				38%
Parken UKSH	14	2%		8%			92%		
Parken TF	13	3%		7%	7%			83%	
variabel	48	9%	23%	6%	29%	2%	4%	4%	31%
n=	529								

Beschäftigte	Anzahl	%	Anteile mit hauptsächlichen Arbeitsorten						
			A	B	C	D	UKSH	TF	var
Parken A	141	13%	96%	1%	1%				1%
Parken B	389	37%	33%	63%	1%				2%
Parken C	353	33%	3%	1%	93%	1%			2%
Parken D	38	4%	3%		8%	84%			5%
Parken UKSH	45	4%					100%		
Parken TF	54	5%						98%	2%
variabel	37	4%	46%	5%	5%		3%	11%	30%
n=	1.057								

## 2.6.5 Wie oft pro Monat erleben Sie es, dass Sie keinen Pkw-Stellplatz innerhalb des Parkplatzangebotes der CAU finden?

### Keinen Stellplatz in unmittelbarer Nähe zum Ziel:

Studierende			Hauptsächlicher Aufenthaltsort							
Kein Parkplatz pro Monat	Anzahl	% (n=342)	A	B	C	D	UKSH	TF	var	k.E.
0 x	142	42%	6%	8%	60%	6%		4%	16%	
1 x	25	7%	12%	12%	40%	4%	4%	12%	16%	
2 x	33	10%	24%	12%	36%	3%	3%	3%	18%	
3 x	23	7%	9%	9%	43%	4%	4%		26%	4%
4 x	24	7%	21%		63%				17%	
5 x	21	6%	24%	33%	24%	5%			14%	
6 x	3	1%				67%			33%	
7 x	2	1%	50%		50%					
8 x	9	3%	22%	22%	33%				22%	
9 x	1	0%		100%						
10 x	15	4%	40%	20%	33%		7%			
12 x	2	1%	50%		50%					
14 x	1	0%	100%							
15 x	14	4%	36%	14%	29%		7%		14%	
16 x	3	1%	33%	33%					33%	
18 x	1	0%				100%				
19 x	1	0%					100%			
20 x	10	3%	40%	20%			20%		20%	
21 x	1	0%							100%	
23 x	1	0%		100%						
25 x	1	0%		100%						
30 x	9	3%	33%		22%		33%		11%	
kein Eintrag	992		22%	13%	38%	3%	5%	2%	16%	1%
N=	1.334		n=276	n=168	n=532	n=46	n=65	n=29	n=212	n=6

### Auch in weiter Entfernung nicht:

Studierende			Hauptsächlicher Aufenthaltsort							
Kein Parkplatz pro Monat	Anzahl	% (n=304)	A	B	C	D	UKSH	TF	var	k.E.
0 x	211	69,4%	12%	10%	51%	4%	2%	4%	15%	0%
1 x	24	7,9%	25%	13%	38%				25%	
2 x	20	6,6%	20%	25%	25%	5%			25%	
3 x	10	3,3%	30%	20%	30%	10%			10%	
4 x	5	1,6%		20%	40%	20%	20%			
5 x	13	4,3%	15%	31%	23%		23%		8%	
6 x	1	0,3%	100%							
8 x	2	0,7%	100%							
9 x	1	0,3%	100%							
10 x	11	3,6%	45%	9%	27%	9%	9%			
15 x	1	0,3%							100%	
20 x	1	0,3%							100%	
21 x	1	0,3%		100%						
30 x	3	1,0%	33%		33%		33%			
kein Eintrag	1.030		22%	13%	39%	3%	5%	2%	16%	0%
N=	1.334		n=276	n=168	n=532	n=46	n=65	n=29	n=212	n=6

**Keinen Stellplatz in unmittelbarer Nähe zum Ziel:**

Beschäftigte			Hauptsächlicher Aufenthaltsort							
Kein Parkplatz pro Monat	Anzahl	% (n=785)	A	B	C	D	UKSH	TF	var	k.E.
0 x	452	58%	15%	20%	45%	7%	4%	7%	3%	
1 x	48	6%	25%	27%	29%	4%	8%	6%		
2 x	49	6%	29%	41%	27%		2%	2%		
3 x	22	3%	14%	45%	32%		5%		5%	
4 x	22	3%	32%	32%	27%		5%		5%	
5 x	40	5%	45%	43%	10%		3%			
6 x	7	1%	29%	43%	14%		14%			
7 x	1	0%			100%					
8 x	15	2%	67%	27%					7%	
9 x	2	0%	100%							
10 x	35	4%	37%	29%	11%		11%	6%	6%	
12 x	7	1%	57%	29%	14%					
13 x	3	0%	33%	33%	33%					
14 x	1	0%		100%						
15 x	20	3%	45%	35%	15%		5%			
16 x	1	0%	100%	0%						
17 x	2	0%		100%						
18 x	2	0%	50%	50%						
20 x	39	5%	69%	18%	3%		5%		5%	
22 x	3	0%	33%	67%						
23 x	1	0%	100%							
25 x	4	1%	100%							
30 x	9	1%	44%	22%	22%				11%	
kein Eintrag	717		32%	20%	31%	3%	5%	5%	3%	0%
N=	1.502		n=428	n=344	n=485	n=57	n=69	n=74	n=42	n=3

**Auch in weiter Entfernung nicht:**

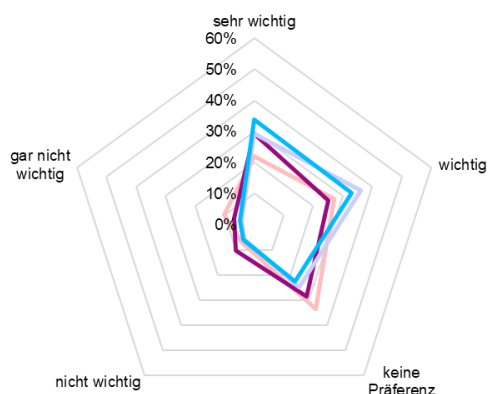
Beschäftigte			Hauptsächlicher Aufenthaltsort							
Kein Parkplatz pro Monat	Anzahl	% (n=637)	A	B	C	D	UKSH	TF	var	k.E.
0 x	532	83,5%	22%	23%	37%	5%	4%	6%	3%	
1 x	27	4,2%	30%	33%	33%			4%		
2 x	23	3,6%	43%	26%	13%		4%		13%	
3 x	7	1,1%	29%	43%			29%			
4 x	1	0,2%		100%						
5 x	26	4,1%	54%	19%	12%		8%	8%		
6 x	2	0,3%	50%	50%						
7 x	1	0,2%	100%							
8 x	2	0,3%	100%							
9 x	1	0,2%		100%						
10 x	9	1,4%	44%	22%			22%		11%	
15 x	1	0,2%	100%							
20 x	3	0,5%	33%	33%				33%		
30 x	2	0,3%		50%	50%					
kein Eintrag	865		31%	22%	32%	3%	5%	5%	3%	0%
gesamt	1.502		n=428	n=344	n=485	n=57	n=69	n=74	n=42	n=3

### 2.6.6 Das Parken an der CAU soll unter anderem auf Parkhäuser an den Rändern des Campus konzentriert werden. Welche Anforderungen an die Ausstattung der Parkplatzstandorte haben Sie kurz- und mittelfristig?

Studierende	n=	Antwortoptionen				
		sehr wichtig	wichtig	keine Präferenz	nicht wichtig	gar nicht wichtig
Technisch komfortable und moderne Zugangs- und Ausfahrtsvorrichtungen	467	28%	28%	34%	9%	9%
Ausstattung als Mobilitätsstation. Verkehrsmittelwechsel für den letzten Weg zum Zielort auf dem Campus möglich. (E-Roller, Fahrräder der Sprotten-Flotte oder anderer Anbieter, Gepäckwagen, Lastenfahrrad)	444	28%	29%	33%	10%	13%
24/7-Zugang	485	59%	26%	13%	2%	5%
Vermeidung von Angsträumen	461	43%	23%	27%	7%	10%
Ausstattung der Parkstände zum Aufladen von E-Fahrzeugen	436	25%	29%	37%	8%	15%
Möglichkeit der Nutzung von Carsharing	423	19%	26%	45%	10%	21%
Weitere Serviceangebote, wie Paketstationen	406	10%	25%	50%	15%	23%

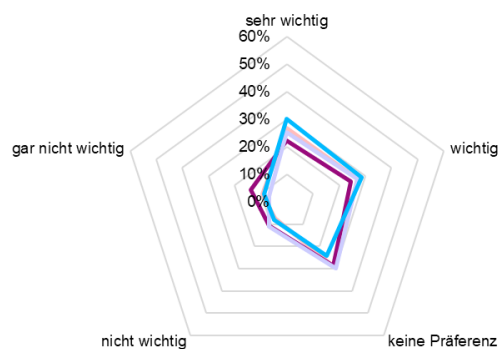
Beschäftigte	n=	Antwortoptionen				
		sehr wichtig	wichtig	keine Präferenz	nicht wichtig	gar nicht wichtig
Technisch komfortable und moderne Zugangs- und Ausfahrtsvorrichtungen	920	32%	34%	23%	6%	5%
Ausstattung als Mobilitätsstation. Verkehrsmittelwechsel für den letzten Weg zum Zielort auf dem Campus möglich. (E-Roller, Fahrräder der Sprotten-Flotte oder anderer Anbieter, Gepäckwagen, Lastenfahrrad)	894	29%	28%	26%	9%	8%
24/7-Zugang	921	56%	26%	12%	3%	2%
Vermeidung von Angsträumen	910	43%	27%	17%	6%	7%
Ausstattung der Parkstände zum Aufladen von E-Fahrzeugen	888	28%	31%	27%	6%	8%
Möglichkeit der Nutzung von Carsharing	859	9%	15%	39%	14%	22%
Weitere Serviceangebote, wie Paketstationen	850	8%	19%	37%	16%	21%

### Technisch komfortable und moderne Zugangs- und Ausfahrtsvorrichtungen



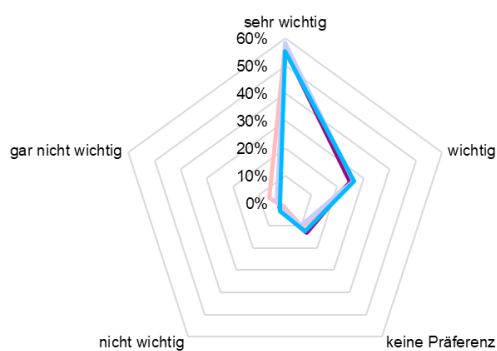
Studierende (näher 5 km) Studierende (weiter 5 km)  
Beschäftigte (näher 5 km) Beschäftigte (weiter 5 km)

### Ausstattung als Mobilitätsstation. Verkehrsmittelwechsel für den letzten Weg zum Zielort auf dem Campus möglich.



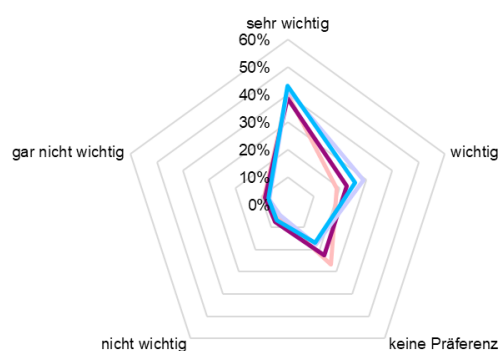
Studierende (näher 5 km) Studierende (weiter 5 km)  
Beschäftigte (näher 5 km) Beschäftigte (weiter 5 km)

### 24/7-Zugang



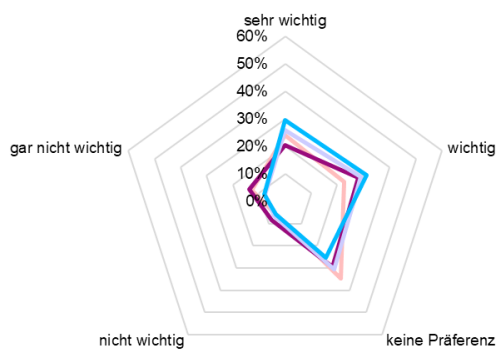
Studierende (näher 5 km) Studierende (weiter 5 km)  
Beschäftigte (näher 5 km) Beschäftigte (weiter 5 km)

### Vermeidung von Angsträumen



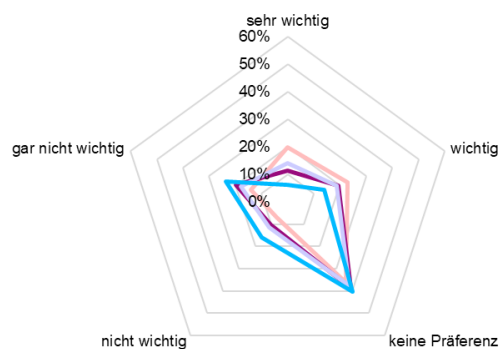
Studierende (näher 5 km) Studierende (weiter 5 km)  
Beschäftigte (näher 5 km) Beschäftigte (weiter 5 km)

### Ausstattung der Parkstände zum Aufladen von E-Fahrzeugen



Studierende (näher 5 km) Studierende (weiter 5 km)  
Beschäftigte (näher 5 km) Beschäftigte (weiter 5 km)

### Möglichkeit der Nutzung von Carsharing



Studierende (näher 5 km) Studierende (weiter 5 km)  
Beschäftigte (näher 5 km) Beschäftigte (weiter 5 km)



### 2.6.7 Wenn Sie bislang mit dem Pkw zur CAU fahren: Können Sie sich vorstellen, auf eines der folgenden Verkehrsmittel für den Weg dorthin zu wechseln?

Verkehrsmittel	Studierende		Beschäftigte	
	Anzahl	% (n=433)	Anzahl	% (n=828)
Bus/Bahn	149	34,4%	169	20,4%
E-Bike	16	3,7%	146	17,6%
Fahrgemeinschaft	12	2,8%	27	3,3%
Fahrrad	121	27,9%	148	17,9%
Falls Sie auf dem Ostufer wohnen: Fähre (auf Teilstrecke)	9	2,1%	31	3,7%
Nein, einen Wechsel auf andere Verkehrsmittel kann ich mir gerade nicht vorstellen.	126	29,1%	307	37,1%
kein Eintrag	901		674	
Gesamtergebnis	1.334		1.502	

### 2.6.8 Was müsste sich in der Verkehrsinfrastruktur konkret ändern, damit Sie diesen Wechsel vollziehen?

Es wurden 225 Einträge von Studierenden und 475 Einträge von Beschäftigten gemacht.



Alle freien Kommentierungen sind bei der Stabsstelle Umwelt im Gebäudemanagement der CAU einsehbar.

### 2.6.9 Nutzen Sie eine der vier Trampstellen, um Fahrgemeinschaften zu bilden?

Nutzung Trampstelle	Studierende		Beschäftigte	
	Anzahl	% (n=1.225)	Anzahl	% (n=1.386)
Ja, als Fahrer*in	5	0%	13	1%
Ja, als Mitfahrer*in	8	1%	12	1%
Nein	1.212	99%	1.361	98%
kein Eintrag	109		116	
Gesamt	1.334		1.502	

## 2.7 Mobilitätsfragen

### 2.7.1 Wo sehen Sie sich in den nächsten ein bis fünf Jahren in Bezug auf Ihre Mobilität?

Mehrfachantworten möglich.

Verkehrsmittel	Studierende		Beschäftigte	
	Anzahl	% (N=1.334)	Anzahl	% (N=1.502)
Ich plane die Anschaffung eines Fahrrads.	79	6%	58	4%
Ich plane die Anschaffung eines E-Bikes.	96	7%	232	15%
Ich plane die Anschaffung eines Autos.	105	8%	56	4%
Ich plane die Anschaffung eines E-Autos.	97	7%	213	14%
Ich plane mich beim Carsharing anzumelden.	72	5%	44	3%
Ich plane meinen Pkw zu verkaufen.	35	3%	45	3%
Ich möchte öfter mit dem Fahrrad fahren.	344	26%	343	23%
Ich möchte öfter den ÖPNV nutzen.	187	14%	236	16%
Ich möchte öfter zu Fuß gehen.	170	13%	77	5%
Ich möchte öfter das Auto nutzen.	40	3%	20	1%
Ich erwarte keine Veränderungen.	588	44%	690	46%

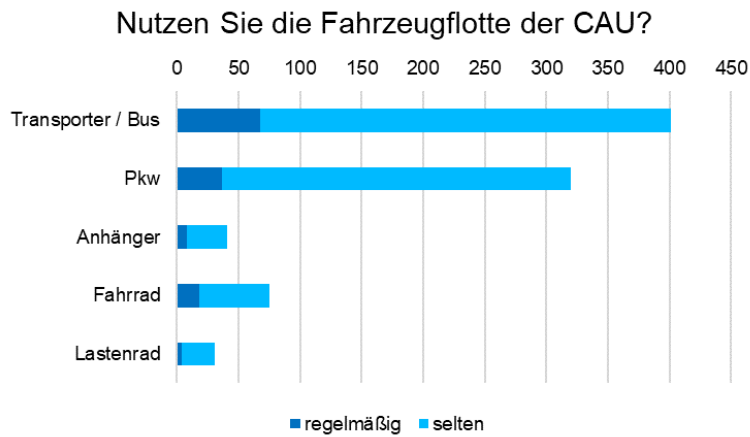
44% der Studierenden und 46% der Beschäftigten geben an, keine Änderungen in der persönlichen Mobilität vorzunehmen.

### 2.7.2 In Kiel wird die Planung einer Stadtbahn (Tram) immer konkreter. Was ist Ihre Meinung dazu?

Verkehrsmittel	Studierende		Beschäftigte	
	Anzahl	%(n=1.260)	Anzahl	%(n=1.447)
Bitte so schnell wie möglich umsetzen.	493	39%	398	28%
Ich erwarte für mich keine Änderungen im Vergleich zum Bus.	158	13%	214	15%
Nur wenn die Fahrtzeit deutlich geringer als mit dem Bus ist, kommt für mich die Nutzung in Betracht.	219	17%	173	12%
Mein Wohnort wird voraussichtlich nicht an das Streckennetz der Stadtbahn angebunden	119	9%	395	27%
Die Nutzung kommt für mich nicht in Betracht.	38	3%	136	9%
Ich habe vom Planungsprozess einer Stadtbahn noch gar nichts gehört.	233	18%	131	9%
kein Eintrag	74		55	
Gesamt	1.334		1.502	

### 2.7.3 Nutzen Sie die Fahrzeugflotte der CAU?

Beschäftigte	regelmäßig		selten		nie		k.E.
	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	Anzahl	Prozent	
Transporter / Bus	68	5%	333	22%	1028	68%	73
Pkw	37	2%	283	19%	1081	72%	101
Anhänger	8	1%	33	2%	1294	86%	167
Fahrrad	18	1%	57	4%	1267	84%	160
Lastenrad	4	0%	27	2%	1300	87%	171



## 2.7.4 Dienstreisen

Den Beschäftigten der CAU wurde, neben der Frage nach der Verkehrsmittelwahl bei den Dienstreisen, als weiterer Schwerpunkt die Frage nach der Häufigkeit von Dienstreisen „vor“ und der Absicht für Dienstreisen „nach Corona“ gestellt. Damit kann im Ergebnis sowohl die Frage einer veränderten Verkehrsmittelwahl wie auch veränderter Reisehäufigkeiten bestimmt werden.

Die festgestellten Ergebnisse nach Auswertung der Fragen zu den vor 2020 durchgeführten und den ab 2022 beabsichtigten Dienstreisen legten daher nahe, eine **Darstellung der erhaltenen Antworten und deren Querbezüge in drei Stufen** vorzunehmen.

### Stufe 1: 274 01 Dienstreisen –absolute Häufigkeiten

In der ersten Stufe wird allein die Zahl Dienstreisen, ohne Zuordnung zu den Verkehrsmitteln quantifiziert. Zudem werden in einer gesonderten Auswertung die bereits 2019 an der CAU Beschäftigten ausgewertet, da sich die Pro-Kopf-Dienstreisefrequenzen „alter“ und „neuer“ Beschäftigter deutlich unterscheiden.

#### **2.7.4.1 Unter der Annahme, dass keine weiteren Einschränkungen in der Corona-Pandemie erfolgen, wie viele Dienstreisen werden Sie erwartbar jährlich unternehmen?**

Dienstreisen / Jahr	Angaben von Befragten	Gesamt
keine Angabe	592	
Keine Dienstreise	42	
1 - 5 Dienstreisen pro Jahr	599	868 von 1502 Befragten
6 -10 Dienstreisen pro Jahr	142	
11- 20 Dienstreisen pro Jahr	72	
21 und mehr Dienstreisen pro Jahr	55	
Summe der Befragten	1502	

868 von 1.502 Befragten machten Angaben zu ihrem Dienstreiseverhalten.

592 Befragte machten keinerlei Angabe zu ihrem Dienstreiseverhalten.

#### **2.7.4.2 Falls Sie bereits vor zwei Jahren (vor der Corona-Pandemie) für die CAU gearbeitet haben: Wie viele Dienstreisen haben Sie damals durchschnittlich pro Jahr unternommen?**

Dienstreisen / Jahr	Angaben von Befragten	Gesamt
keine Angabe	773	
Keine Dienstreise	31	
1 - 5 Dienstreisen	466	698 von 1502 Befragten
6 -10 Dienstreisen	116	
11- 20 Dienstreisen	73	
21 und mehr Dienstreisen	43	
Summe der Befragten	1502	

698 der antwortenden Beschäftigten gaben an, bereits seit vor 2020 an der CAU angestellt gewesen zu sein und Dienstreisen durchgeführt zu haben. Damit lassen sich wiederum 166 „neue“ Beschäftigte abgrenzen, die Fragen zu Dienstreisen beantwortet haben. Im Folgenden wird bei der Auswertung hinsichtlich der Reishäufigkeiten zwischen diesen beiden Gruppen unterschieden.

In der Gruppe der Beschäftigten, die bereits "vor Corona" Dienstreisen unternommen haben, liegt die absolute Zahl der geplanten Dienstreisen fast wieder auf dem Niveau vor der Pandemie. Es bestand in dieser Gruppe zum Befragungszeitpunkt eine Reduzierung beabsichtigter Reisen um 12,11 %.

Andererseits bestand in dieser Gruppe zum Befragungszeitpunkt eine deutliche Reduzierung beabsichtigter *innereuropäischer* Reisen mit dem Flugzeug und mit dem Pkw gegenüber dem Zeitpunkt vor der Pandemie.

Zeitpunkt	Anzahl Reisen	Erläuterung
"alte Beschäftigte" nach Pandemie (2022)	4004 beabsichtigte Reisen	698 der bereits 2020 an der CAU arbeitenden, befragten, Menschen gaben für 2022 eine Reiseabsicht an
"alte" Beschäftigte vor Pandemie	4555 durchgeführte Reisen	698 der bereits 2020 an der CAU arbeitenden, befragten, Menschen gaben seinerzeit durchgeführte Reisen an
"neue" Beschäftigte nach Pandemie (2022)	790 beabsichtigte Dienstreisen	166 „neue“ Beschäftigte gaben an, Dienstreisen zu planen

48 der bereits vor 2020 Beschäftigten geben an, keine Dienstreisen 2022 zu planen.

#### Weitere Ergebnisse pro Beschäftigte(n)

6,19	beabsichtigte Reisen pro Jahr pro Beschäftigten mit Dienstreisestätigkeit "nach Corona"
6,53	Reisen pro Jahr pro Beschäftigten mit Dienstreisestätigkeit "vor Corona"
0,34	Absolutwert der Reduzierung von Reisen pro Jahr pro Beschäftigten mit Dienstreisestätigkeit
5,21%	Absolutwert der beabsichtigten Reduzierung von Reisen pro Jahr pro Beschäftigten mit Dienstreisestätigkeit
166	neue Beschäftigte (seit 2019/2020) planen 790 Dienstreisen
4,82	Dienstreisen der "neuen" Beschäftigten pro Jahr

#### 2.7.4.3 Sind Ihnen die Möglichkeiten zur CO<sub>2</sub>-Kompensation von Dienstreisen bekannt?

Beschäftigte	Anzahl	Prozent
Ja	287	19%
Nein	806	54%
Kein Eintrag	409	27%
Gesamt	1.502	

### 3. Freitexte

In einem abschließenden Freitext-Feld konnten weitere Anmerkungen zur Mobilität oder allgemein zum Fragebogen eingetragen werden. Es wurden 142 Einträge von Studierenden und 257 Einträge von Beschäftigten gemacht.

Schwerpunkte der Kommentare lassen sich mit Überschriften gewichten.

Stichwort	Studierende	Beschäftigte
Arbeit		11
Barrierefreiheit		2
Bau	2	
Dienstreise		3
Dusche	1	3
Elektro	1	13
E-Scooter	2	2
Fähre	2	3
Fahrrad	32	69
Fuhrpark		3
Fußgänger	1	1
Jobticket		2
Karte	2	
Leasing		15
Motorrad	4	
ÖPNV	40	43
Ort	3	3
Parken	15	46
Pkw	12	53
Preis	1	
Shuttle		3
Studium	5	1
Tram	6	11
Trampen	1	1
Wege		1
Allgemein	44	75



Alle freien Kommentierungen sind bei der Stabsstelle Umwelt im Gebäudemanagement der CAU einsehbar.