

Klimaschutzmanagement

Mobilitätsbericht 2026

Der tägliche Weg zur Hochschule



MOBILITÄT ALS SCHLÜSSELFAKTOR FÜR DEN KLIMASCHUTZ

Der Klimawandel gehört zu den drängendsten Herausforderungen unserer Zeit. Universitäten und Hochschulen tragen als Vorbilder, Innovationstreiber und gesellschaftliche Akteure eine besondere Verantwortung bei der Umsetzung nachhaltiger Zukunftsstrategien. Ein zentraler und zugleich hocheffektiver Hebel zur Reduktion treibhausgasrelevanter Emissionen liegt in der alltäglichen Mobilität der Hochschulangehörigen.

Die Wende hin zu einer klimafreundlichen Campus-Mobilität bietet enorme Potenziale: Die gezielte Förderung des Umweltverbunds – bestehend aus Fuß- und Radverkehr sowie dem öffentlichen Personennahverkehr – verringert nicht nur den ökologischen Fußabdruck (Scope 3 nach GHG Protocol) der Hochschule maßgeblich, sondern steigert zeitgleich die Lebensqualität auf dem Campus, entlastet die städtische Infrastruktur und fördert die Gesundheit aller Angehörigen. Um diese Potenziale gezielt zu heben, bedarf es einer fundierten empirischen Datenbasis zum tatsächlichen Pendelverhalten sowie zur räumlichen Verteilung der Hochschulangehörigen an der HTW Dresden.

INHALT

1. Executive Summary	2
2. Rahmenbedingungen	3
3. Räumliche Wohnortverteilung und Entfernungsstrukturen	5
4. Mobilität an der HTW Dresden: Wegevolumen, Modal Split und Benchmark	7
5. Klimawirkung und Treibhausgas-Emissionen	10
6. Qualitative Analyse: Entscheidungsfaktoren, Barrieren und Potenziale	12
7. Weiteres Vorgehen	18

1. Executive Summary

Der vorliegende Bericht analysiert die alltägliche Anreisemobilität der Studierenden und Beschäftigten der HTW Dresden im Jahr 2025. Basis der Auswertung ist eine umfassende Befragung von 576 Hochschulangehörigen, deren Ergebnisse repräsentativ hochgerechnet wurden (N = 5.554). Der Bericht liefert eine datengestützte Grundlage für das Klimaschutzmanagement und die nachhaltige Campusentwicklung.

Die wichtigsten Ergebnisse auf einen Blick:

STARKER UMWELTVERBUND, HOHES GESAMTAUFKOMMEN:

Die Angehörigen der HTW Dresden legen pro Jahr rund 18,7 Millionen Personenkilometer (Pkm) auf den Wegen zwischen Wohnort und Campus zurück (ca. 3.362 Pkm pro Kopf). Mit rund 73 % wird der Großteil aller Wege klimaschonend im Umweltverbund (68.8% ÖPNV, Fahrrad, Fuß) oder Fernverkehr (4,4% Bus, Bahn) absolviert.

THG-BILANZ UND ZENTRALER KLIMAHEBEL:

Die mobilitätsbedingten Treibhausgasemissionen belaufen sich laut offizieller THG-Bilanz auf insgesamt 1.593,88 Tonnen CO₂e pro Jahr (durchschnittlich 286,97 kg CO₂e pro Kopf).

- Der Haupt-Hebel: Obwohl der motorisierte Individualverkehr (MIV / Pkw) nur 26,8 % aller Wege ausmacht, verursacht er über 55% der Gesamtemissionen (892,75 t CO₂e).
- Zielgruppenkontrast: Während Studierende (74,6 % ÖPNV) und wissenschaftlich Beschäftigte primär den ÖPNV nutzen, liegt der PKW-Anteil bei den Beschäftigten in Verwaltung & Technik mit 44,58 % am höchsten.
- Professorinnen und Professoren weisen aufgrund langer Pendeldistanzen die höchsten Pro-Kopf-Emissionen auf (426,60 kg CO₂e).

STANDORTUNTERSCHIEDE (HAUPTCAMPUS VS. PILLNITZ):

Der Campus Pillnitz weist mit 34,5 % eine mehr als doppelt so hohe Umlandquote auf wie der Hauptcampus Friedrich-List-Platz (15,2 %). Der erhebliche Zeitzuschlag des ÖPNV im Umland erfordert für Pillnitz spezifische Lösungsansätze (z. B. Parkraum- und Ladeinfrastruktur, Fahrgemeinschaften).

QUALITATIVE ANALYSE: „PRAGMATISMUS SCHLÄGT EINSTELLUNG“:

Die Akzeptanz für klimafreundliche Mobilität an der HTW Dresden ist hoch. Verkehrsmittelentscheidungen werden jedoch primär nach Verlässlichkeit, Fahrzeit und Wegeketten (z. B. Kinderbetreuung, Einkauf) getroffen. Unzuverlässigkeit im ÖPNV und fehlende sichere Fahrradinfrastruktur zwingen viele Angehörige trotz ökologischer Bedenken zur Pkw-Nutzung.

2. Rahmenbedingungen

Die vorliegende Analyse basiert auf den Ergebnissen der mobilitätsbezogenen Hochschulumfrage von 2026. Im Folgenden werden die methodischen Grundlagen, die Definitionen der ausgewerteten Statusgruppen sowie die Details zur Stichprobe dargestellt.

DEFINITION DER PERSONENGRUPPEN

Zur differenzierten Analyse der Mobilitäts- und Wohnortstrukturen wurden die Befragten gemäß des Sächsischen Hochschulgesetzes (§ 51) in vier Haupt-Personengruppen gegliedert:

1. Studierende: Immatrikulierte Bachelor- und Masterstudierende der Hochschule.
2. Professorenschaft: Professorinnen und Professoren (inklusive Juniorprofessuren).
3. Mitarbeitende aus Verwaltung, Technik & zentralen Einrichtungen: Beschäftigte in der zentralen Verwaltung, der Technik, den Bibliotheken und zentralen Einrichtungen sowie Auszubildende (Azubis).
4. Wissenschaftliche Mitarbeitende: Wissenschaftliche und künstlerische Beschäftigte, Lehrkräfte für besondere Aufgaben (LfbA), Lehrbeauftragte, Laboringenieurinnen und Laboringenieure sowie sonstige wissenschaftliche Hilfskräfte.

METHODIK & DATENBEREINIGUNG

Die Erhebung und Auswertung erfolgte nach einem mehrstufigen wissenschaftlichen Standardverfahren:

- **Datenerfassung:** Die Befragung erfasste die räumlichen Wohnorte (Postleitzahlen), die Entfernungen zum jeweiligen Arbeits- bzw. Studienort (Hauptcampus Friedrich-List-Platz vs. Campus Pillnitz), die Präsenztage am Campus sowie den Modal Split (Verkehrsmittelwahl in Prozent) für den alltäglichen Weg zur Hochschule.
- **Standortspezifische Auswertung:** Die Analyse unterscheidet strikt zwischen dem urban geprägten Hauptcampus Friedrich-List-Platz (FLP) und dem dezentral gelegenen Campus Pillnitz, um standortgerechte Maßnahmen abzuleiten.
- **Bereinigung (Median):** Um Verzerrungen durch extrem hohe Einzeleingaben bei Wegstrecken und Frequenzen zu vermeiden, wurden die Entfernungen und Gesamtleistungswerte über den statistisch robusten Median pro Personengruppe und Campus ausgewertet.
- **Hochrechnung auf die Gesamthochschule:** Die Erhebung berücksichtigt die offizielle Grundgesamtheit der HTW Dresden (5.554 Personen; davon 4.847 Studierende und 707 Beschäftigte zum Stand Dezember 2025), um repräsentative Aussagen über die räumliche Verteilung und die damit verbundenen Fahrleistungen (Pkm) zu treffen.

UNTERSUCHUNGSGEGENSTAND

Gegenstand dieses Mobilitätsberichtes ist die alltägliche Anreisemobilität der Hochschulangehörigen zwischen Erstwohnung und Campus (*Employee & Student Commuting*). Dienstlich veranlasste Wege (Dienstreisen, Exkursionen) sowie Inter-Campus-Fahrten sind nicht Bestandteil dieses Berichtes und werden im Rahmen des Klimaschutzmanagements und der Klimawirkung separat bilanziert.

STICHPROBENUMFANG UND TEILNEHMENDE JE PERSONENGRUPPE

Die Umfrage erzielt eine breite Abdeckung über alle Statusgruppen der HTW Dresden. Nachfolgend sind die Grundgesamtheiten der Hochschule den Teilnehmezahlen der Erhebung gegenübergestellt.

Tabelle 1: Teilnahmequoten zur Mobilitätsumfrage 2026

Personengruppe	Zusammensetzung	Grundgesamtheit	Teilnehmende angefangen/beendet	Anteil
Studierende	Immatrikulierte Studierende	4847	342/233	4,8 %
Professorinnen und Professoren	Profs (inkl. Juniorprofs)	169	86/74	43,8 %
Mitarbeitende Verwaltung, Technik & zentralen Einrichtungen	Verw., Technik & zentrale Einrichtungen (346) + Azubis (6)	352	171/145	41,2 %
Wissenschaftliche Mitarbeitende	Wiss. MA & LfbA (186) + Lehrbeauftragte, Laboring. & Sonstige	186	153/124 *	66,7 %
Gesamt	Hochschule Gesamt (ohne SHK/WHK)	5.554	803/576	10,4 %

** Hinweis zu Gruppe 4: Die Anzahl der festangestellten wissenschaftlichen Mitarbeitenden und LfbA beträgt 186 Personen. In den 124 gewerteten Datensätzen sind neben dieser Personengruppe (n = 84) auch externe Lehrbeauftragte (n = 8) sowie Laboringenieurinnen und -ingenieure (n = 32) enthalten.*

3. Räumliche Wohnortverteilung und Entfernungsstrukturen

Nach der Erfassung der Rahmenbedingungen analysiert dieser Abschnitt die geografische Verteilung der Wohnorte sowie die täglichen Pendelentfernungen der Hochschulangehörigen. Zur Wahrung des Datenschutzgesetzes (DSGVO) und zur Verhinderung von Rückschlüssen auf Einzelpersonen wurden geografische Daten auf Ebene von PLZ-Zonen aggregiert und Kleinstfallzahlen ($n < 5$) zusammengefasst.

GESAMTERGEBNIS: HOHE STÄDTISCHE VERANKERUNG ALS KLIMASCHUTZ-CHANCE

Die Auswertung zeigt eine sehr starke Konzentration der Hochschulangehörigen im Stadtgebiet der Landeshauptstadt Dresden. Dies bietet hervorragende Ausgangsbedingungen für die Förderung des Umweltverbunds (Fuß, Rad, ÖPNV).

- 82,1 % aller Hochschulangehörigen wohnen direkt im Stadtgebiet Dresden (PLZ-Bereich 01067 bis 01465).
- 57,3 % aller Angehörigen wohnen im unmittelbaren Nahbereich von unter 5 km zum Campus:
 - *Unter 2 km (Fuß- und Nahbereich): 16,9 %*
 - *2 bis 5 km (Kern-Fahrradradius): 40,4 %*
- 11,5 % pendeln aus dem engeren Umland (10 bis 30 km). Die primären Umland-Hotspots bilden die Städte Freital und Pirna.
- Nur 6,4 % pendeln aus dem überregionalen Bereich (> 30 km; z. B. Leipzig, Chemnitz, Berlin).

STANDORTVERGLEICH: HAUPTCAMPUS FLP VS. CAMPUS PILLNITZ

Die Gegenüberstellung der beiden Standorte verdeutlicht, dass Mobilitätsstrukturen aufgrund der geografischen Lage standortspezifisch differiert werden müssen.

Campus Friedrich-List-Platz (FLP)

Der Hauptcampus profitiert von seiner zentralen Lage am Dresdner Hauptbahnhof:

- 85 % der Studierenden und Beschäftigten am FLP wohnen im Stadtgebiet Dresden.
- 61,3 % wohnen in einer Distanz von unter 5 km und fallen damit in den idealen Fahrradbereich.
- Wohnschwerpunkte: Die stärksten Wohnbezirke liegen in Dresden Ost / Zentrum-Ost (25,2 %), Dresden Mitte/Nord (21,8 %) sowie direkt im Dresdner Süden / Südvorstadt (16,5 %).
- Umland-Anbindung: Nur 15,0 % pendeln von außerhalb an, wobei Freital die stärkste Pendlerachse darstellt.

Campus Pillnitz

Der Campus Pillnitz (Fakultät Landbau/Umwelt/Chemie) weist aufgrund seiner östlichen Stadtrandlage ein gänzlich anderes Profil auf:

- 34,5 % der Angehörigen wohnen außerhalb von Dresden – das ist eine mehr als doppelt so hohe Umlandquote wie am Hauptcampus.
- 27,3 % wohnen im direkten Nahbereich unter 5 km.

- Der „Pillnitz-Gürtel“ (5 bis 10 km): Die größte Nutzergruppe (38,2 %) konzentriert sich in mittlerer Entfernung (elbnahe Stadtteile wie Kleinzschachwitz, Laubegast, Loschwitz sowie das nahe Umland).
- Hotspot Pirna: Die Stadt Pirna (PLZ 01796) ist der stärkste externe Wohnort für den Standort Pillnitz.

DIFFERENZIERUNG DER ENTFERNUNGEN NACH PERSONENGRUPPEN

Zur Sicherstellung der Repräsentativität wurden die Kennzahlen nicht durch unbereinigte Ausreißer verzerrt. Für die statistische Einordnung werden daher sowohl der arithmetische Mittelwert als auch der robuste Median (Zentralwert) angegeben:

Tabelle 2: Entfernungen des Wohnortes zum Arbeitsort (FLP bzw. Pillnitz)

Personengruppe	Gewertete Fälle (n)	Median-Entfernung	Ø Entfernung	Einordnung
1. Studierende (Gesamt)	233	6,2 km	20,1 km	Starke Konzentration im Nahbereich (WGs/Wohnheime); hoher Mittelwert durch Fernpendler (>30 km: 12,7 %).
davon Studierende FLP	194	5,6 km	21,1 km	Sehr nah am Hauptcampus angesiedelt (Südvorstadt, Löbtau, Plauen).
davon Studierende Pillnitz	39	12,0 km	14,8 km	Wohnen verteilt im Dresdner Osten oder im Raum Pirna/Sächsische Schweiz.
2. Professorinnen und Professoren	74	7,0 km	18,4 km	Polarisierte Struktur: Mehrheit wohnt stadtnah; kleine Gruppe überregionaler Fernpendler.
3. Mitarbeitende Verwaltung, Technik & zentr. Einrichtungen	145	7,0 km	11,9 km	Hohe Sesshaftigkeit im Dresdner Stadtgebiet und im nahen Umland (z. B. Freital).
4. Wissenschaftliche Mitarbeitende	124	5,6 km	10,2 km	Höchste urbane Dichte: Fast 90 % wohnen im Dresdner Stadtgebiet nahe den Campusstandorten.

DATENSCHUTZ & METHODISCHE ANMERKUNG ZUR REPRÄSENTATIVITÄT

1. Datenschutz (Aggregation & Anonymisierung):

Postleitzahlen aus überregionalen Bundesländern (z. B. Niedersachsen, Bayern, Berlin) mit weniger als 5 Rückmeldungen wurden in der Auswertung kategorisch unter der Sammelkategorie „Überregionales Bundesgebiet (> 30 km)“ zusammengefasst, um Re-Identifizierungen auszuschließen.

2. Repräsentativität:

Mit einer Netto-Rücklaufquote von über 40 % bei den Beschäftigten (Profs, Verwaltung, wiss. MA) besitzen die Entfernungsdaten für diese Gruppen eine sehr hohe statistische Belastbarkeit. Bei den Studierenden bildet die Stichprobe (n = 233) die typischen Wohnort-Clustermuster (Wohnheime Südvorstadt vs. Umlandpendler) im Vergleich zu Referenzstudien (wie SrV / TU Dresden) realistisch ab.

4. Mobilität an der HTW Dresden: Wegevolumen, Modal Split und Benchmark

Dieser Abschnitt analysiert die alltägliche Anreisemobilität der Hochschulangehörigen (Erstwohnung zum Campus). Zur Steigerung der Übersichtlichkeit wurden die einzelnen Verkehrsmittel in vier logische Hauptkategorien zusammengefasst:

1. **ÖPNV & Regio-Schienenverkehr:** Regio-Zug, Straßenbahn, Linienbus
2. **Motorisierter Individualverkehr (MIV):** Auto (Selbstfahrer), Mitfahrer (Auto/Motorrad), Motorrad
3. **Aktive Mobilität:** Fahrrad (klassisch), E-Bike, Zu Fuß
4. **Fernverkehr:** Züge im Fernverkehr (ICE/IC), Fernbus

DAS GESAMTVOLUMEN: 18,7 MILLIONEN KILOMETER BEWEGUNG

- Auf ihren alltäglichen Wegen zwischen Wohnort und Campus legen die 5.554 Angehörigen der HTW Dresden jährlich etwa 18,67 Mio. Pkm zurück.
- Jahreskilometer pro Kopf: Rechnet man die Gesamtdistanz auf die Hochschulangehörigen um, legt jedes Mitglied der HTW Dresden im Schnitt 3.362 Pkm pro Jahr für den Hin- und Rückweg zurück.
- Mittlere einfache Wegstrecke: Bei der empirisch ermittelten durchschnittlichen Präsenz ergibt sich eine mittlere einfache Entfernung von ca. 10,5 km – eine typische Distanz für eine praxisorientierte City-Hochschule mit ausgeprägtem regionalem Einzugsgebiet.

DER MODAL SPLIT: WIE DIE HTW DRESDEN PENDELT

Die Gesamtauswertung belegt, dass die Mobilität der HTW Dresden überwiegend schienenengebunden und elektrisch absolviert wird. Über **68,8 %** aller Wegekilometer entfallen auf den nachhaltigen Umweltverbund (ÖPNV, Aktive Mobilität).

Tabelle 3: Verkehrsmittelwahl an der HTW Dresden

Verkehrsmittel-Kategorie	Enthaltene Verkehrsmittel	Gesamtfahrleistung (Pkm/Jahr)	Anteil (%)
ÖPNV & Regio-Schienenverkehr	Regio-Zug, Straßenbahn, Linienbus	10.186.493 Pkm	54,56 %
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	Auto, Motorrad	5.003.339 Pkm	26,80 %
Aktive Mobilität	Fahrrad (klassisch), E-Bike, Zu Fuß	2.656.858 Pkm	14,23 %
Fernverkehr	Fernverkehrs-Zug (ICE/IC), Fernbus	823.192 Pkm	4,41 %
Gesamt		18.669.882 Pkm	100,00 %

Kilometer-Bestenliste (Die TOP 5 Einzel-Verkehrsmittel):

1. Regio-Zug (RE/RB/S-Bahn): 5.599.527 Pkm (29,99 % aller Wege-km)
2. Pkw (Fahrer:in): 4.697.795 Pkm (25,16 % aller Wege-km)
3. Straßenbahn (Tram): 2.848.798 Pkm (15,26 % aller Wege-km)
4. Fahrrad (klassisch): 1.975.020 Pkm (10,58 % aller Wege-km)
5. Linienbus: 1.738.168 Pkm (9,31 % aller Wege-km)

ZIELGRUPPEN-ANALYSE: MOBILITÄTSMUSTER NACH STATUSGRUPPEN

Die Aufschlüsselung zeigt ausgeprägte, zielgruppenspezifische Unterschiede im Reiseverhalten.

Tabelle 4: Verkehrsmittelwahl nach Personengruppen

Personengruppe	Gesamtfahrleistung	ÖPNV & Regio (%)	MIV / Pkw (%)	Aktive Mobilität (%)	Fernverkehr (%)
Studierende	15.439.580 Pkm	59,85 %	24,64 %	12,67 %	2,84 %
Verwaltung & Technik	1.358.671 Pkm	36,88 %	44,58 %	15,60 %	2,94 %
Professorenschaft	1.148.106 Pkm	16,14 %	29,21 %	27,91 %	26,73 %
Wiss. Mitarbeitende	723.525 Pkm	35,78 %	35,71 %	23,18 %	5,34 %

Charakteristische Profile:

- **Studierende (15,44 Mio. Pkm):** Über **59,8 %** der Fahrleistung entfallen auf den ÖPNV/Regio-Schieneverkehr (allein 5,11 Mio. Pkm im Regio-Zug). Der Pkw-Anteil ist mit 24,64 % am niedrigsten aller Personengruppen.
- **Mitarbeitende Verwaltung & Technik (1,36 Mio. Pkm):** Weisen mit **44,58 % MIV-Anteil** die höchste Autodichte auf. Das liegt vor allem an Wohnorten im Dresdner Umland ohne direkte Schienenanbindung sowie an festen, präsentgebundenen Arbeitszeiten, die eine flexible ÖPNV-Nutzung oft erschweren.
- **Wissenschaftliche Mitarbeitende (0,72 Mio. Pkm):** Zeigen eine sehr ausgewogene Verteilung zwischen ÖPNV (35,78 %) und PKW (35,71 %). Mit **23,18 %** weisen sie eine sehr hohe Rad- und Fußmobilität auf.
- **Professor*innen (1,15 Mio. Pkm):** Zeigen ein ausgeprägtes Extremprofil: Neben einer hohen aktiven Mobilität (27,91 %) liegt der **Fernverkehrsanteil bei 26,73 %** (306.880 Pkm im Fernzug). Dies belegt die Präsenz von Fernpendler*innen aus Metropolen wie Berlin, Leipzig oder Halle.

BENCHMARK: EINORDNUNG IN HIS-HE UND TU DRESDEN

Setzt man die Erhebungskennzahlen der HTW Dresden in Bezug zum bundesweiten Orientierungsrahmen des HIS-Instituts für Hochschulentwicklung (HIS-HE Leitfaden Nachhaltige Hochschulmobilität) sowie zu den Mobilitätsdaten der benachbarten TU Dresden (SrV-Erhebung / Campus-Campus-Mobilität), zeigt sich eine hohe methodische Passfähigkeit:

Tabelle 5: Einordnung und Benchmark der Wegstrecken

Indikator	HTW Dresden (Ergebnis)	Benchmark HIS-HE (HAWs / FHs)*	TU Dresden (Uni)*	Einordnung & Bewertung
Jahreskilometer / Kopf	3.362 km	3.000–4.200km	2.800 -- 3.200km	Punktlandung: Exakt im Mittelfeld deutscher Fachhochschulen.
ÖPNV & Regio-Schienenanteil	54,6 %	50–60%	55–65%	Sehr stark: Spiegelt die Anbindung des Hauptcampus am Hauptbahnhof wider.
MIV / Pkw-Anteil	26,8 %	25–35%	15–22%	Typisch für HAW: Praxisorientierte HAWs ziehen mehr Umlandpendler*innen an als Voll-Universitäten.
Aktive Mobilität (Rad/Fuß)	14,2 %	12–18%	20–28%	Solide: Liegt im HAW-Durchschnitt, zeigt aber Ausbaupotenzial im Vergleich zur TU Dresden.

*Quellen für den Benchmark-Vergleich:

1. **HIS-HE (2023/2024):** *HIS-Institut für Hochschulentwicklung – Forum Hochschulentwicklung: Mobilität von Studierenden und Beschäftigten an deutschen Hochschulen.*
2. **TU Dresden (SrV / Mobilitätsmonitoring):** *Technische Universität Dresden – System repräsentativer Verkehrsbefragungen (SrV) & Mobilitätsberichte des Dezernats 4 (Liegenschaften und Infrastruktur).*

Zentrale Erkenntnisse & Strategische Handlungsfelder

- Geltungsbereich des Semester-/Deutschlandtickets ist die wichtigste Klimaschutzmaßnahme: Über 10,18 Millionen Personenkilometer im ÖPNV und Regio-Schienenverkehr verhindern effektiv Tausende Tonnen CO₂. Die dauerhafte Sicherung des Tickets ist das Fundament der Hochschul-Klimabilanz.
- Gezielte Mikromobilitäts-Angebote für die Verwaltung: Da knapp 44,6 % der Wege im Verwaltungsbereich per Auto zurückgelegt werden, liegen hier die größten Einsparpotenziale (z. B. durch Dienstrad-Leasing / JobRad, Fahrgemeinschaften oder Erweiterung von Homeoffice-Möglichkeiten).
- Ausbau der Fahrrad-Infrastruktur: Über 2,65 Millionen Kilometer auf dem Rad oder zu Fuß bieten eine solide Basis. Durch überdachte, diebstahlsichere Fahrradabstellanlagen, Duschmöglichkeiten und E-Bike-Ladeinfrastruktur lässt sich dieser Anteil weiter in Richtung des Universitäts-Benchmarks (20-25%) steigern.

5. Klimawirkung und Treibhausgas-Emissionen

GESAMTEMISSIONEN DER HTW DRESDEN NACH VERKEHRSMITTEL-KATEGORIEN

Auf Basis der ermittelten Jahresfahrleistung von 18,7 Mio. Pkm erzeugt der alltägliche Anreiseverkehr der HTW Dresden insgesamt 1.593,88 Tonnen CO₂e pro Jahr.

Tabelle 6: Treibhausgasemissionen je Verkehrsmittelkategorie

Verkehrsmittel-Kategorie	Fahrleistung (Pkm/Jahr)	Anteile Wege (%)	THG-Emissionen (t CO ₂ e/Jahr)	Anteil THG-Bilanz (%)	Spezifischer Wert (g CO ₂ e/Pkm)
Motorisierter Individualverkehr (MIV)	5.003.339 Pkm	26,80 %	892,75 t CO ₂ e	56,01 %	178,43 g CO ₂ e/Pkm
ÖPNV & Regio-Schienenverkehr	10.186.493 Pkm	54,56 %	649,60 t CO ₂ e	40,76 %	63,77 g CO ₂ e/Pkm
Fernverkehr (Zug & Fernbus)	823.192 Pkm	4,41 %	30,08 t CO ₂ e	1,89 %	36,54 g CO ₂ e/Pkm
Aktive Mobilität (Rad, Fuß & E-Bike)	2.656.858 Pkm	14,23 %	21,45 t CO ₂ e	1,35 %	8,07 g CO ₂ e/Pkm
Gesamtemissionen	18.669.882 Pkm	100,00 %	1.593,88 t CO ₂ e	100,00 %	85,37 g CO ₂ e/Pkm

PERSONENBEZOGENE EMISSIONEN (PRO-KOPF-BILANZ)

Um die Belastung realistisch abzubilden, wurden die Emissionen auf die Gesamtanzahl der Hochschulangehörigen (N = 5.554) sowie die einzelnen Statusgruppen umgerechnet:

- Gesamthochschul-Durchschnitt: 286,97 kg CO₂e / Person / Jahr
- Spezifischer Fußabdruck: 85,37 g CO₂e pro zurückgelegtem Kilometer (Ein effizienter Wert für eine deutsche Hochschule, der durch den hohen Anteil von Straßenbahn, Zug und Fahrrad erreicht wird).

Tabelle 7: Treibhausgasemissionen je Personengruppe

Personengruppe	Anzahl (N)	Gesamtkilometer (Pkm)	Gesamtemissionen (t CO ₂ e)	Pro-Kopf-Fahrleistung	Pro-Kopf-Emissionen (kg CO ₂ e/Jahr)
Studierende	4.847	15.439.580 Pkm	1.301,73 t CO ₂ e	3.185 Pkm	268,56 kg CO ₂ e
Professorenschaft	169	1.148.106 Pkm	83,12 t CO ₂ e	6.794 Pkm	491,84 kg CO ₂ e
Verwaltung & Technik	352	1.358.671 Pkm	145,31 t CO ₂ e	3.860 Pkm	412,81 kg CO ₂ e
Wiss. Mitarbeitende	186	723.525 Pkm	63,72 t CO ₂ e	3.890 Pkm	342,58 kg CO ₂ e

ZENTRALE ERKENNTNISSE ZUR KLIMAWIRKUNG

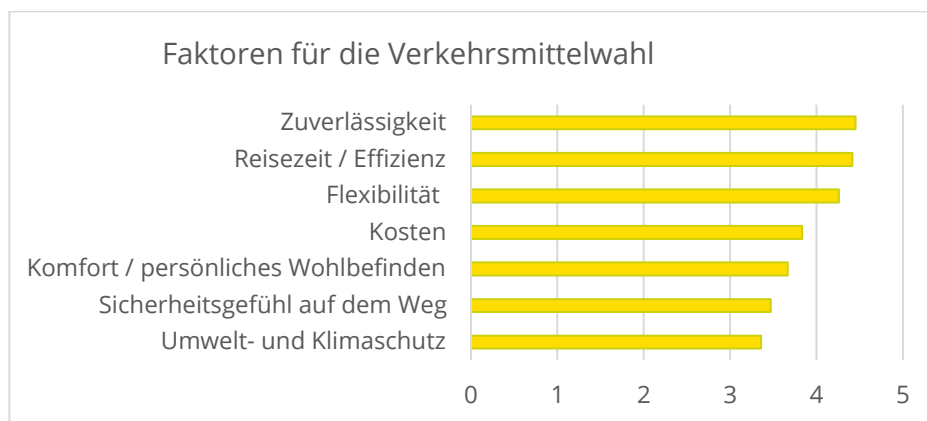
1. Hauptverursacher MIV: Der motorisierte Individualverkehr (Pkw/Motorrad) stellt gut ein Viertel der Kilometer (26,80 %), ist jedoch für über 56% aller Treibhausgas-Emissionen der Hochschule verantwortlich (892,75 t CO₂e).
2. Klimaschutzeffekt des Umweltverbunds: Mehr als 13,6 Millionen Kilometer werden in ÖPNV, Fernzug und Aktive Mobilität zurückgelegt. Diese Verteilung vermeidet im Vergleich zu einer reinen Auto-Mobilität bis zu 1700 Tonnen CO₂e pro Jahr.
3. Pro-Kopf-Hebel nach Zielgruppen:
 - Professorenschaft (491,84 kg CO₂e): Haben mit 6.794 Pkm die mit Abstand höchste Gesamtfahrleistung pro Kopf. Der hohe Pro-Kopf-CO₂-Wert der Professorinnen und Professoren resultiert aus ihrer hohen Gesamtfahrleistung und Fernpendler-Distanzen, nicht aus einem übermäßig hohen MIV-Prozentanteil.
 - Verwaltung & Technik (412,81 kg CO₂e): Weisen mit 44,58 % den höchsten MIV-Anteil auf, weshalb hier Maßnahmen wie JobRad, E-Bike-Infrastruktur oder ÖPNV-Jobtickets die höchste Treibhausgas-Reduktion je Kopf versprechen.
 - Wissenschaftliche Mitarbeitende (342,58 kg CO₂e) Bewegen sich mit knapp 3.900 Pkm pro Kopf im soliden Mittelfeld. Flexible Mobilitätsangebote und verlässliche Rad- und ÖPNV-Anbindungen sind hier die effektivsten Stellschrauben.
 - Studierende (268,56 kg CO₂e): Halten durch die ausgeprägte ÖPNV- und Rad-Nutzung den Pro-Kopf-Wert auf einem niedrigen Niveau.

6. Qualitative Analyse: Entscheidungsfaktoren, Barrieren und Potenziale

Während die quantitative Erhebung der Kilometermuster und Treibhausgas-Emissionen das tatsächliche Verhalten (*Status quo*) abbildet, beleuchtet die qualitative Analyse die Beweggründe, Alltagsbarrieren und Einstellungen der Hochschulgemeinschaft. Die Ergebnisse zeigen ein klares Bild: Das Mobilitätsverhalten an der HTW Dresden ist von einer tiefen Diskrepanz zwischen ökologischem Bewusstsein und pragmatischer Alltagslogik geprägt.

ENTSCHEIDUNGSKRITERIEN: PRAGMATISMUS SCHLÄGT EINSTELLUNG

Bei der Wahl des täglichen Verkehrsmittels dominieren strikt funktionale Kriterien. Die Entscheidungsfindung der Angehörigen folgt dem klassischen Prinzip des Zeit- und Zuverlässigkeitsbudgets: Ein Verkehrsmittel wird primär danach ausgewählt, wie pünktlich, schnell und flexibel es die Wege zwischen Wohnort, Campus und privaten Erledigungen verbindet.



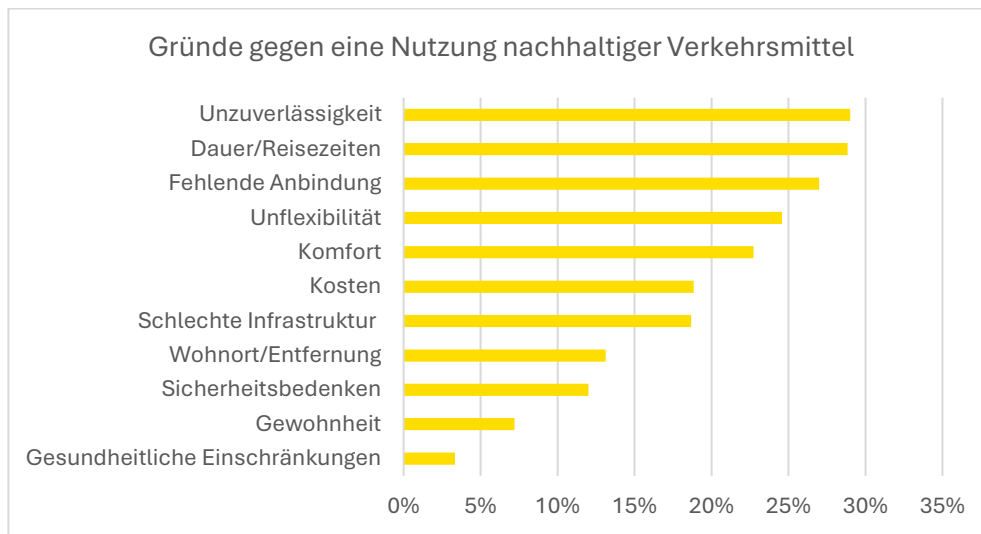
- Die Rolle des Klimaschutzes: Zwar geben 69 % der Befragten an, Umwelt- und Klimaschutz *immer, häufig oder gelegentlich* bei ihren Entscheidungen zu berücksichtigen (nur 16 % berücksichtigen ihn *gar nicht*), im konkreten Konfliktfall setzt sich jedoch fast immer die Zeitersparnis durch.
- Einordnung ins Mobilitätsverhalten: Dieses Phänomen ist in der Mobilitätsforschung als „Attitude-Behavior-Gap“ (Einstellungs-Verhaltens-Lücke) bekannt. Die Bereitschaft zum Klimaschutz ist hoch, bildet aber im hektischen Alltag einen sekundären Faktor. Wenn der ÖPNV aufgrund von Verspätungen oder schlechten Taktungen das Zeitbudget gefährdet, wird das Auto trotz schlechterer Ökobilanz als die rationalere Wahl empfunden.

Key Takeaway 1: Klimaschutz ist eine Motivation, aber kein Entscheidungskriterium im Alltag. Anreize zum Umstieg auf den Umweltverbund funktionieren nur dann, wenn ÖPNV und Fahrrad in puncto Verlässlichkeit und Geschwindigkeit konkurrenzfähig sind.

PERSÖNLICHE HÜRDEN UND GRÜNDE GEGEN NACHHALTIGE MOBILITÄT

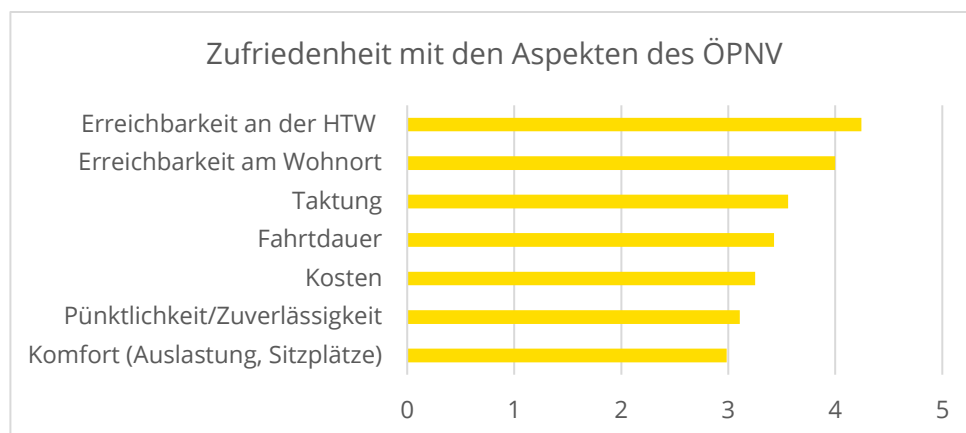
Nachhaltige Verkehrsmittel wie Bus, Bahn oder Fahrrad werden vor allem dann gemieden, wenn sie den Anforderungen der persönlichen Lebensrealität widersprechen.

- Strukturelle Einflussfaktoren: Der Wohnort bzw. dessen ÖPNV-Anbindung (67 %) und die Notwendigkeit der Kombination privater Wege (57 %) (z. B. Wocheneinkauf, Wege von/zur Kinderbetreuung oder Pflege) sind die stärksten Hürden für eine verkehrsmittelübergreifende Nutzung.
- Systemische Barrieren des Umweltverbunds: Die Hauptgründe, warum Befragte den ÖPNV oder das Fahrrad *nicht* oder *seltener* nutzen, liegen in systemischen Mängeln: Unzuverlässigkeit/ Verspätungen (29 %), zu lange Reisezeiten (29 %) und eine unzureichende Taktung/Anbindung (27 %).



Key Takeaway 2: Das Auto wird selten rein aus Bequemlichkeit genutzt, sondern als Problemlöser. Wo Taktungen fehlen oder Wegeketten (Campus + private Erledigungen) mit dem ÖPNV zu viel Zeit kosten, dient der PKW als Kompensationsmittel für infrastrukturelle Lücken.

CAMPUS-INFRASTRUKTUR

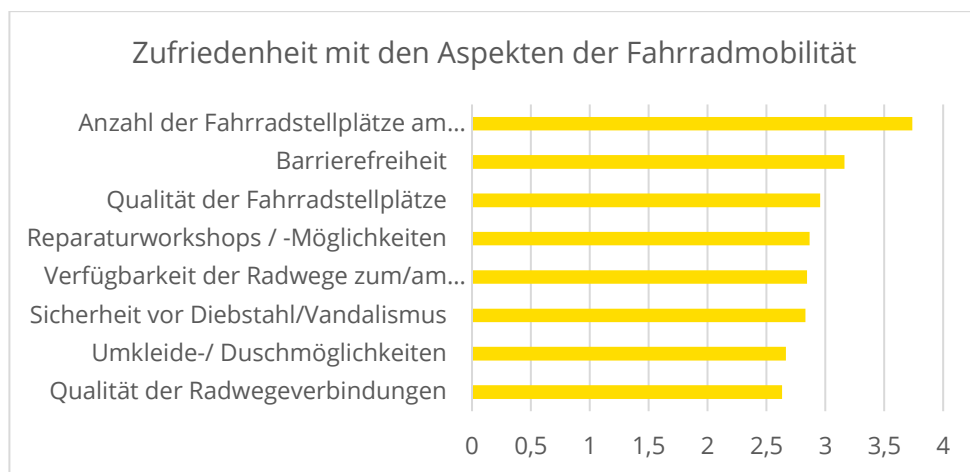


Die Zufriedenheitsanalysen zeigen, an welchen Stellschrauben die HTW Dresden im Rahmen ihrer eigenen Handlungsmöglichkeiten direkt ansetzen kann.

ÖPNV-Lage: Die Erreichbarkeit der HTW Dresden mit öffentlichen Verkehrsmitteln wird durchschnittlich als hervorragend bewertet (> 4,2). Probleme zeigen sich primär an Überlastungen/fehlenden Sitzplätzen in Stoßzeiten sowie an verspätungsanfälligen Umstiegsknoten.

Schwächen in der Fahrradinfrastruktur: Während die reine Anzahl der Stellplätze am Hauptcampus durchschnittlich als solide bewertet wird (ca. 3,7), offenbaren die Detailfragen erhebliche Mängel in der Nutzbarkeit:

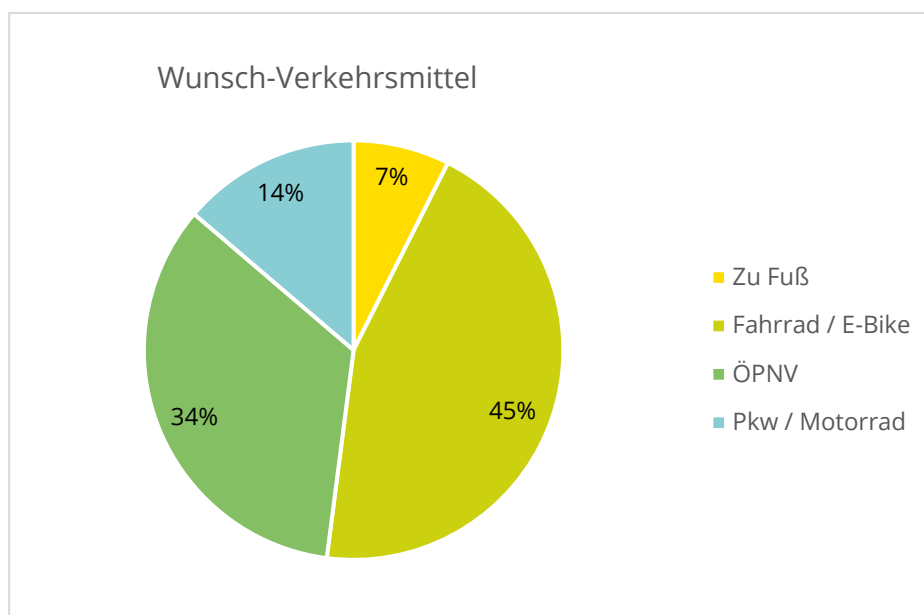
- Qualität der Radwegeverbindungen zum Campus (2,6)
- Dusch- und Umkleidemöglichkeiten für aktive Pendler (2,6)
- Schutz vor Diebstahl und Vandalismus (2,8)



DER "WUNSCH-MODAL-SPLIT": GROßES POTENZIAL FÜR DIE VERKEHRSWENDE

Die Gegenüberstellung der tatsächlichen Verkehrsmittelnutzung mit den eigenen Wünschen der Befragten zeigt ein bemerkenswertes Potenzial für die hochschulische Verkehrswende.

In einem idealen Szenario würden 86 % aller Hochschulangehörigen den Weg zum Campus im nachhaltigen Umweltverbund zurücklegen.



Einordnung ins Mobilitätsverhalten: Der reale Anteil des PKW an der Gesamtfahrleistung liegt derzeit bei 26,8 % – er ist damit fast doppelt so hoch wie der eigentliche Wunsch-Anteil (14 %). Dies belegt eindeutig: Ein Großteil der Pkw-Fahrten erfolgt mangels gleichwertiger Alternativen unfreiwillig.

FAZIT DER QUALITATIVEN AUSWERTUNG

An der HTW Dresden besteht keine Akzeptanzlücke für nachhaltige Mobilität, sondern eine Infrastruktur- und Zuverlässigkeitslücke. Die Hochschulangehörigen wollen mehrheitlich klimafreundlich pendeln.

Die Transformation zur klimaneutralen Campus-Mobilität erfordert daher weniger Appelle an das Umweltbewusstsein, sondern vielmehr die Überwindung harter Alltagsbarrieren: Sobald Fahrradabstellanlagen diebstahlsicher gestaltet, sanitäre Infrastrukturen geschaffen und ÖPNV-Taktungen in Kooperation mit den Verkehrsbetrieben verlässlicher abgestimmt werden, lässt sich der Pkw-Anteil an der HTW Dresden ohne Akzeptanzverluste nachhaltig senken.

GEFAHRENSTELLEN, BARRIEREN UND LÖSUNGSINITIATIVEN

Hinweis zur Methodik und Einordnung:

Das folgende Kapitel führt die Freitext-Antworten zu Gefahrenstellen, Alltagsbelastungen sowie konkreten Umsetzungswünschen zu einer integrierten Gesamtschau der am häufigsten genannten Schwerpunktthemen zusammen. Da viele der adressierten Verkehrswege und ÖPNV-Strukturen im öffentlichen Raum liegen, sind die direkten gestalterischen Handlungsspielräume der HTW Dresden in einigen Bereichen institutionell begrenzt. Um dennoch konkrete Verbesserungen für die Hochschulangehörigen zu erwirken, werden die qualitativen Ergebnisse aufbereitet und als empirische Grundlage gezielt an die zuständigen kommunalen Behörden (u. a. das Straßen- und Tiefbauamt der Landeshauptstadt Dresden) sowie an Interessenvertretungen wie den ADFC weitergeleitet.

Alle im Rahmen der Umfrage eingebrachten Einzelhinweise und spezifischen Gefahrenstellen – auch jene, die aufgrund der Aggregation nicht explizit in den nachfolgenden Hauptkategorien aufgeführt sind – werden im internen Klimaschutz- und Mobilitätsmanagement der Hochschule dokumentiert und bei zukünftigen infrastrukturellen Planungen fortlaufend berücksichtigt.

Die Auswertung der qualitativen Rückmeldungen verdeutlicht, dass die Transformation zu einer klimafreundlichen Campus-Mobilität an der HTW Dresden weniger an mangelnder Einsicht scheitert, sondern primär an konkreten Sicherheitsrisiken und strukturellen Barrieren. Die Schilderungen der Befragten lassen sich in fünf zentrale Themenfelder gliedern:

1. RADVERKEHR: SICHERHEIT & SERVICE

Das Fahrrad nimmt in den Präferenzen der Hochschulangehörigen eine Schlüsselrolle ein, sieht sich im Alltag jedoch erheblichen Infrastrukturmängeln gegenüber:

- Sicherheit im Straßenraum & Gefahrenstellen: Befragte fordern durchgängige, baulich getrennte Radspuren und Fahrradstraßen (z. B. Hechtstraße, Dammweg, Strehlener Straße, Elberadweg-Anbindungen). Als akute Gefahrenpunkte durch unvermittelt endende Radwege oder Abbiegekonflikte mit Pkw und Lkw wurden benannt:
 - Könneritzstraße (Höhe Schweriner Straße & Kreuzung altes Pumpenhaus)
 - Marienbrücke (Abzweig Kleine Marienbrücke & Brückenauffahrten; mehrere Beinahe-Unfälle)
 - Dammweg / Ecke Scheunenhofstraße
 - Ammonstraße (Übergang zum Hauptbahnhof)
 - Strehlener Straße (Gefährliche Abbiegesituationen)

Veränderungswünsche:

- Betriebliches Anreizsystem: Die Einführung eines JobRad- / Leasing-Modells für Beschäftigte (inkl. E-Bikes für längere Pendeldistanzen) bildet den mit Abstand am häufigsten genannten Einzelwunsch.
- Sichere Campus-Abstellanlagen: Ausbau überdachter, beleuchteter und diebstahlsicherer Fahrradkäfige (u. a. Rückseite Z-Gebäude) sowie Stellflächen für Kinderanhänger.
- Service & Hygiene-Infrastruktur: Bereitstellung von Dusch-, Umkleide- und Schließfachkapazitäten (besonders relevant für Pendler*innen nach Pillnitz), funktionsfähigen Reparaturstationen sowie festen Mobi-Bike-Stationen direkt am Campus.

2. ÖFFENTLICHER PERSONENNAHVERKEHR: KAPAZITÄTEN, TARIFE UND VERLÄSSLICHKEIT

Der ÖPNV stellt das Rückgrat der alltäglichen Anreisemobilität dar, stößt jedoch an funktionale Belastungsgrenzen:

- **Tarifgestaltung & Kostenentlastung:** Wunsch nach einem erhöhten Arbeitgeberzuschuss zum ÖPNV-Jobticket, vereinfachten Beantragungsstrukturen sowie dem dauerhaften Erhalt eines bezahlbaren Deutschlandtickets.
- **Kapazitäts- & Taktungsverbesserungen:** Forderung nach engeren Taktungen (z. B. 5-Minuten-Takt auf hoch frequentierten Tram-Linien) und mehr Fahrzeugkapazitäten in den Stoßzeiten sowie bei schlechter Witterung.
- **Zuverlässigkeit & Netzstörungen:** S-Bahn-Ausfälle, verfrühte Abfahrten sowie zeitintensive Umleitungen infolge der Sperrung der Carolabrücke beeinträchtigen die Planbarkeit der Anreise.

3. E-MOBILITÄT, PARKPLATZ-SPANNUNGSFELD UND INDIVIDUALVERKEHR

Die Auswertung offenbart zwei unterschiedliche Sichtweisen auf den motorisierten Individualverkehr:

- Elektrifizierung des Restverkehrs: Breiter Wunsch nach dem Ausbau von E-Ladesäulen auf HTW-Parkplätzen für Pkw (auch für Dienstreisen) sowie Lademöglichkeiten für E-Bikes.
- Zielkonflikt Pkw-Präsenz am Campus:
 - Viele befürworten eine konsequente Pkw-Reduktion, etwa durch Verkehrsberuhigung am Friedrich-List-Platz, höhere Parkgebühren oder fahrzeugfreie Innenstadtzonen.
 - Einige (primär Umland-Pendler*innen sowie Angehörige mit Betreuungspflichten) betonen die Unverzichtbarkeit bezahlbarer Parkflächen, da ÖPNV-Alternativen zeitlich oft nicht darstellbar sind.

4. FUßVERKEHR UND BARRIEREFREIHEIT IM CAMPUSUMFELD

Für eine sichere und barrierefreie Fußgängermobilität stehen bauliche Anpassungen im unmittelbaren Campusumfeld im Fokus:

- Gefahrenfreie Campus-Querungen: Einrichtung von Fußgängerüberwegen (Zebrastreifen) an stark frequentierten Knotenpunkten:
 - Zwischen N- und A-Gebäude
 - Auf der Hochschulstraße (Haupteingang) & Andreas-Schubert-Straße
 - Am Standort Pillnitz (Übergang P1/P2)
- Entschärfung von Konfliktzonen: Umgestaltung überschneidender Ampel- und Radwegbereiche (z. B. vor Sachsen Energie/Z-Gebäude) sowie eine verlässliche Ausleuchtung und Glättebeseitigung der Gehwege im Winter.

5. STANDORTKOPPLUNG PILLNITZ UND ORGANISATORISCHE FLEXIBILISIERUNG

Aufgrund der ausgeprägten Zeitnachteile des ÖPNV gegenüber dem Pkw (oftmals dreifache Fahrzeit) erfordert der Campus Pillnitz spezifische Ansätze:

- Inter-Campus-Mobilität: Prüfung von Shuttlebussen, Mitfahrportalen oder E-Bike-Pools für Fahrten zwischen dem Hauptcampus und Pillnitz sowie Unterstützung von Lernformaten zur produktiven Nutzung der ÖPNV-Fahrzeit.

- Organisatorische Maßnahmen: Erweiterung flexibler Homeoffice-Regelungen zur Vermeidung von Pendeltagen sowie eine Anpassung von Vorlesungszeiten (z. B. Beginn 08:30 Uhr) zur Vermeidung der morgendlichen Verkehrsspitzen.

7. Weiteres Vorgehen

Der vorliegende Mobilitätsbericht 2026 liefert eine fundierte, datengestützte Bestandsaufnahme der Anreisemobilität und der räumlichen Strukturen an der HTW Dresden. Er zeigt einerseits das hohe ökologische Engagement und die starke urbane Verankerung der Hochschulangehörigen auf, verdeutlicht andererseits aber auch die im Alltag erlebten Barrieren und Infrastrukturlücken.

Die erhobenen quantitativen Kennzahlen sowie die qualitativen Rückmeldungen zu Gefahrenstellen und Alltagsbelastungen bilden eine wertvolle empirische Grundlage. Sie werden nun in den zuständigen Gremien der Hochschule – insbesondere in der Kommission Nachhaltigkeit – sowie mit den internen Akteuren beraten, um auf dieser Basis faktenbasierte und zielgerichtete Weiterentwicklungen für eine nachhaltige Campus-Mobilität zu diskutieren.

Anmerkungen und Fragen richten Sie gerne an klimaschutz@htw-dresden.de