



TECHNISCHE HOCHSCHULE
OSTWESTFALEN-LIPPE
UNIVERSITY OF
APPLIED SCIENCES
AND ARTS

Mobilitätsbefragung 2022

Ergebnisse

Stand: 21.09.2022

Ansprechpersonen

- **Gero Brinkmann**
- **Kathrin Lemme**
- **Michael Minge**
- **Anna-Lena Rattay**

E-Mail

mobiltaetsbefragung@th-owl.de

Eckdaten zur Erhebung

- Erhebungszeitraum: 01.06.2022 bis 29.06.2022 (Online-Tool: EvaSys)
- Umfang der Stichprobe: $n=1.158$ ausgewertete Datensätze (Rücklauf: ca. 15 %)
- Incentivierung: Verlosung von Gutscheinen regionaler Anbieter



Zusammenfassung

- Das am häufigsten genutzte Fortbewegungsmittel für den täglichen Arbeitsweg ist an allen drei Standorten der TH OWL das **private Kfz** (eigener Pkw).
- Die mittlere einfache Wegstrecke hat **15 km**, dauert ca. **25 bis 30 Minuten** und wird in der Vorlesungszeit **4 bis 5 Mal pro Woche** gefahren.
- Bei Wegstrecken unter 5 km wird sich (zumindest in der Sommerzeit) erheblich seltener für das Kfz entschieden (**Alternativen bei <5km: zu Fuß oder Fahrrad**).
- Nur sehr wenige Befragte nutzen das Kfz für Teilstrecken, kombinieren es also mit anderen Mobilitätsarten, wie Mitfahrgelegenheit oder mit Umweltverbund.
- **Elektro- und Mikromobilität** spielt eine untergeordnete Rolle. Ladeinfrastruktur und Sharing-Angebote werden an allen Standorten als unzureichend bewertet.
- Jede 5. befragte Person pendelt mind. einmal monatlich **zwischen den Standorten** der TH OWL. Häufigste Mobilitätsart für das Pendeln ist der private Pkw.
- Jede 4. befragte Person pendelt **zwischen mehreren Wohnsitzen**. Zwei von drei Pendler:innen nutzen den Pkw, davon jede:r zweite regelmäßig und ausschließlich.

Zusammenfassung

- Ein Drittel aller Befragten war im WS 2021/22 und/ oder SoSe 2022 im Rahmen des Hochschulbetriebs mobil (z.B. **Dienstreisen und Exkursionen**).
- Bei Dienstreisen und Exkursionen nehmen zwei von drei Personen wahr, dass diese durch die Pandemie weniger geworden sind. Im Monat Juni 2022 geht ein Großteil davon aus, dass solche Aktivitäten **zukünftig wieder mehr** werden.
- Für den täglichen Arbeitsweg gibt nur jede 4. befragte Person an, dass die Mobilität aktuell (noch) durch die Pandemie beeinflusst ist. Häufigste Angabe ist, dass die **Hochschule seltener aufgesucht** wird als dies für die Zukunft erwartet wird.
- Bei einem Wechsel der **Mobilitätsart im Winter** steigen die meisten Befragten auf das private Kfz um. Ein bewusster Wechsel zum Umweltverbund ist selten.
- Hauptgründe für die Wahl der Mobilitätsart sind **kurze Wegezeiten, Flexibilität im Tagesverlauf und Stressfreiheit**. Klimafreundlichkeit und günstiger Preis sind für diejenigen, die (bewusst) kein Kfz besitzen und/ oder es nicht regelmäßig für ihren täglichen Arbeitsweg nutzen, eine priorisierte Entscheidungsgrundlage.

Zusammenfassung

- Aspekte zu Bus und Bahn können von den meisten Befragten bewertet werden, wobei auch zahlreiche positive Bewertungen zu beobachten sind: Zum Beispiel eine durchweg **gute Erreichbarkeit von Haltestationen** an Wohnort und Campus.
- Kritisiert werden **Betriebszeiten, Taktzeiten und die Fahrtzeit** mit dem ÖPNV.
- An den Standorten Höxter und Detmold wird das Vorhandensein witterungsgeschützter **Abstellflächen für Fahrräder** als unzureichend bewertet.
- Personen, die das Kfz nur unregelmäßig oder gar nicht nutzen, bewerten das ÖPNV-Angebot überwiegend als mindestens neutral, was dafür spricht, dass ein **verbessertes ÖPNV-Angebot** die Nutzung des Umweltverbundes durchaus zu steigern vermag.
- Ausbau des ÖPNV-Netzes (hier vor allem **Taktverdichtung und Ausweitung von Betriebszeiten**) ist der stärkste wahrgenommene Anreiz bei den Befragten, um im Mobilitätsbereich zu mehr Klimaschutz beizutragen. Mitarbeitende empfinden die Fortführung von Möglichkeiten zum **mobilen Arbeiten** (Home Office) als besonders ausschlaggebenden Beitrag.

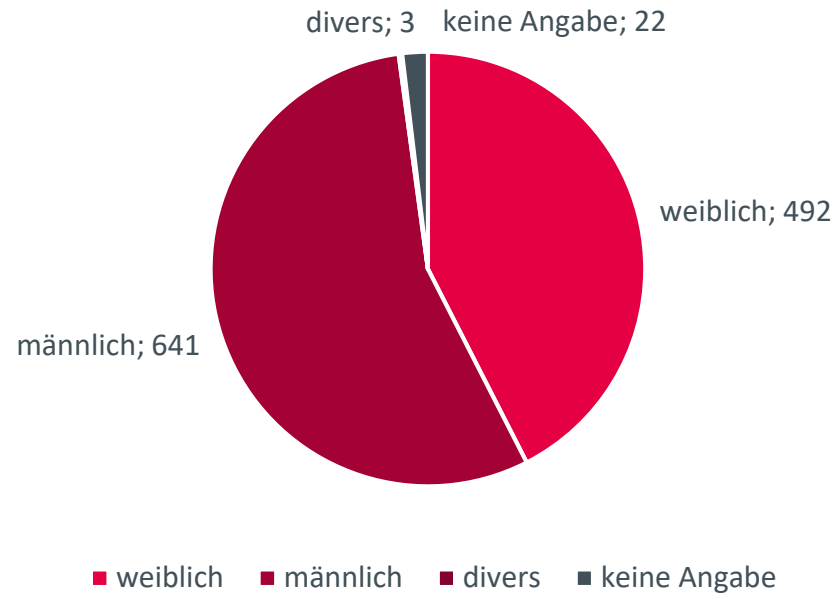
Glossar

| | |
|--|---|
| Car Sharing (Mietwagen) | Organisierte gemeinschaftliche Teilung eines Kraftfahrzeugs (flottenbasiert oder stationsbasiert) |
| E-Bike (S-Pedelec) | Zulassungspflichtiges Fahrrad mit zuschaltbarem Elektroantrieb bis 45 km/h |
| Kfz | Fahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden und nicht an Schienen gebunden sind |
| Modal Split | Verteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger bzw. Mobilitätsarten |
| Modalwert | Der Wert in einer Verteilung, den die meisten Personen aus einer Stichprobe angegeben haben. |
| Median | Dieser Wert teilt die Stichprobe in zwei gleich große Hälften: 50 % der Personen liegen mit ihrem individuellen Wert unter dem Median, 50 % darüber. Im Gegensatz zum Mittelwert wird der Median durch Ausreißer nicht verzerrt. |
| Mikromobilität | Elektrisch motorisierte (z.B. E-Scooter, Segways) und nicht-motorisierte Kleinst- und Leichtfahrzeuge (z.B. Tretroller, Skateboards) mit dem Potenzial, als Zubringer auf der ersten bzw. letzten Meile zum ÖPNV zu fungieren |
| Mittelwert (Durchschnitt) | Gibt die mittlere Merkmalsausprägung in einer statistischen Verteilung an. Bei Vorliegen von (ggf. wenigen) Extremwerten („Ausreißern“) wird der Durchschnitt in diese Richtung verzerrt. |
| ÖPNV | Öffentliche (linien- und nicht liniengebundene) Verkehre im Stadt-, Vorort- und Regionalverkehr, die 50 km Gesamtstreckenlänge nicht überschreiten |
| Pedelec | Zulassungsfreies Fahrrad mit elektrischer Trittunterstützung bis 25 km/h |
| Ride Sharing (Fahrgemeinschaft) | Organisierte gemeinsame Nutzung eines Kraftfahrzeugs für gleiche (Teil-)Strecken |
| Umweltverbund | Summe aller öffentlichen motorisierten (Bahn, Bus, Taxi) und nicht-motorisierten (zu Fuß, private und öffentliche Fahrräder) Verkehrsträger sowie Car-Sharing und Mitfahrzentralen |

Stichprobe

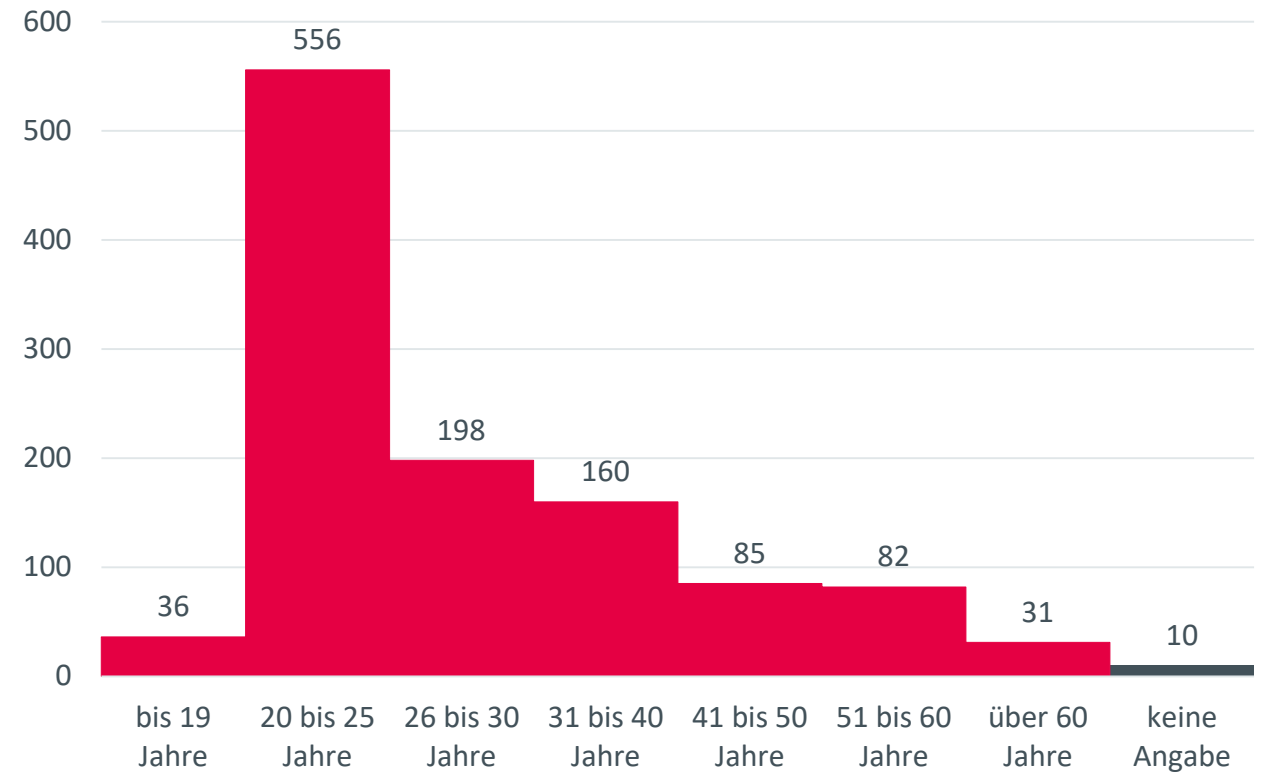
n=1.158

Geschlecht



Körperliche Mobilitätseinschränkungen: 17

Alter

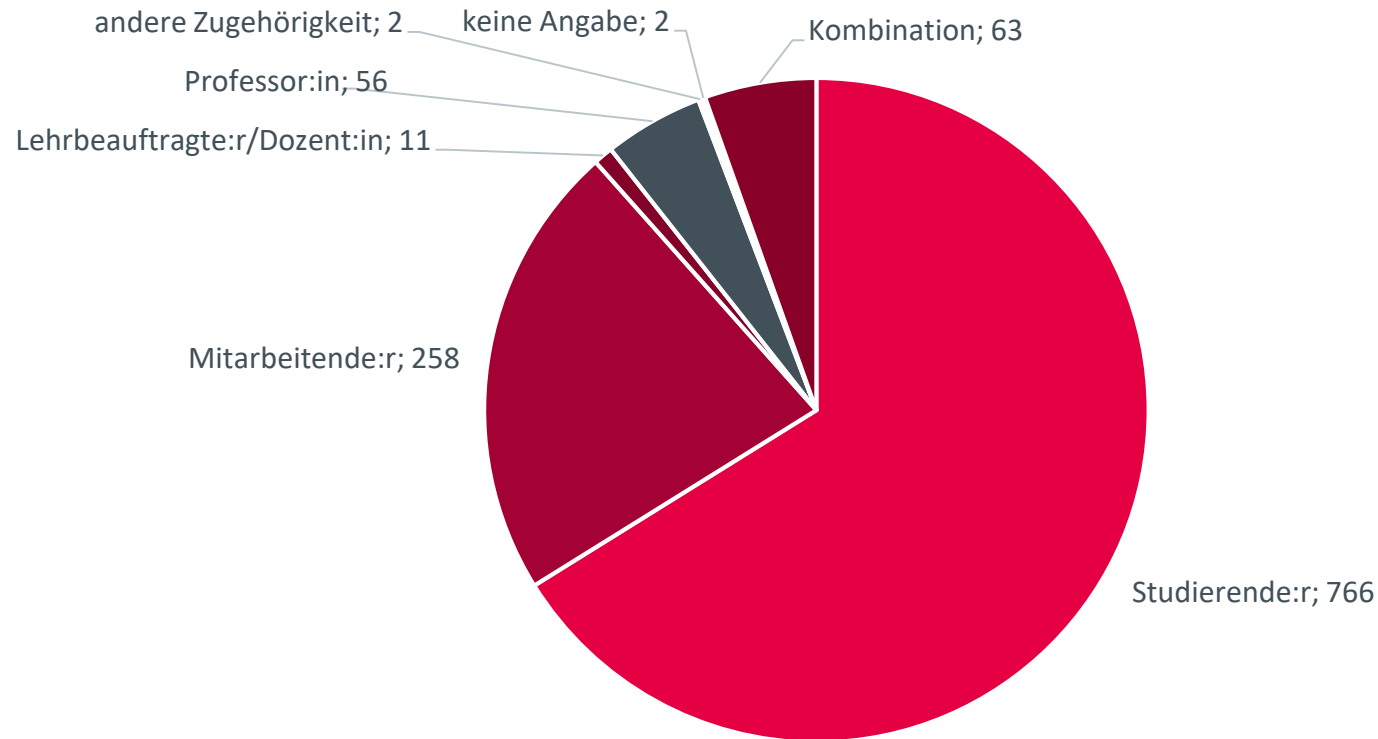


Stichprobe

n=1.158



Art der Zugehörigkeit



Erläuterung Kombinationen:

| | |
|--|----|
| Studierende:r und Mitarbeitende:r | 48 |
| Mitarbeitende:r und Lehrbeauftragte:r | 7 |
| Studierende:r und Lehrbeauftragte:r | 3 |
| Studierende:r und andere Zugehörigkeit | 2 |
| Weitere Kombinationen | 3 |

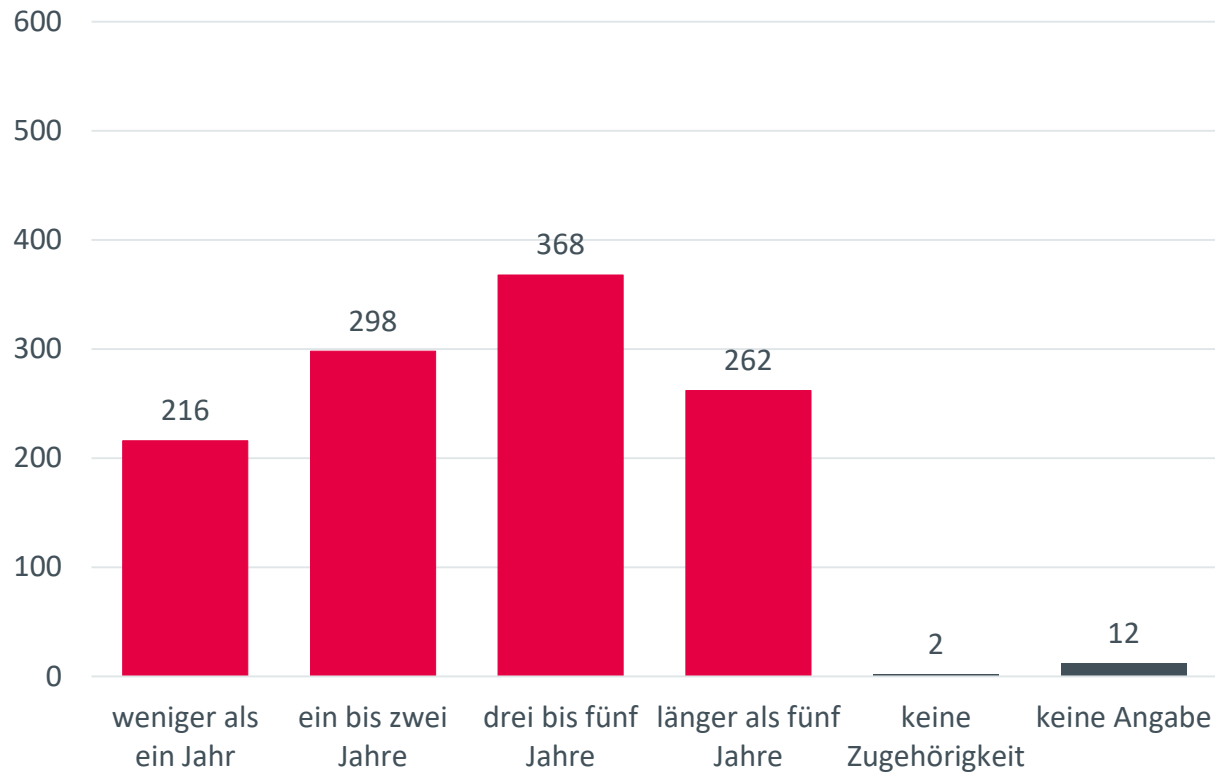
- Studierende:r
- Mitarbeitende:r
- Lehrbeauftragte:r/Dozent:in
- Professor:in
- andere Zugehörigkeit
- keine Angabe
- Kombination

Stichprobe

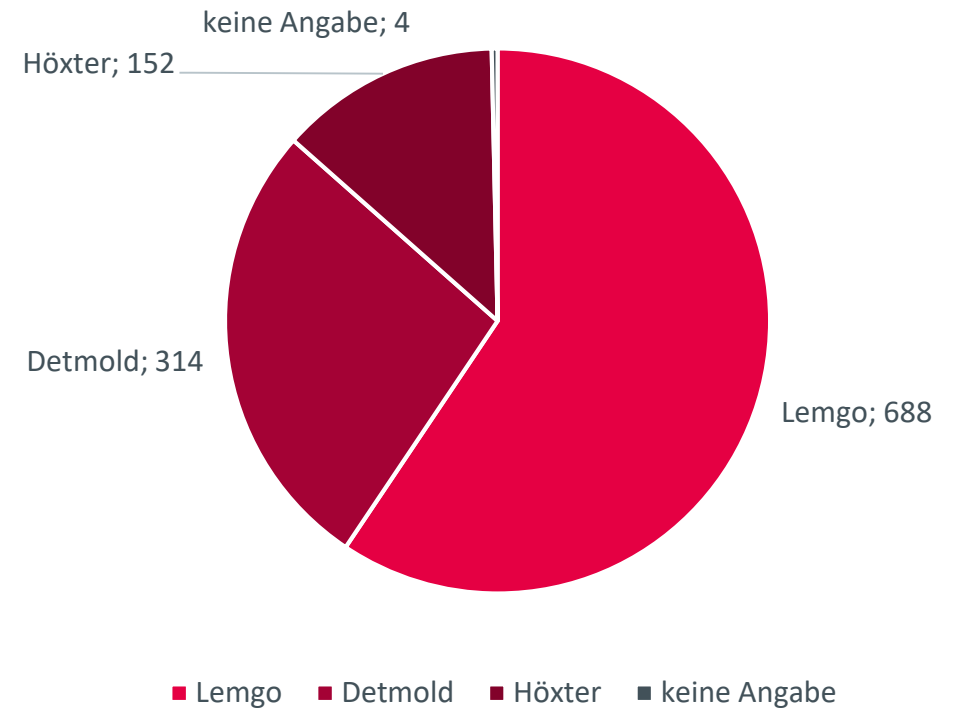
n=1.158



Dauer der Zugehörigkeit

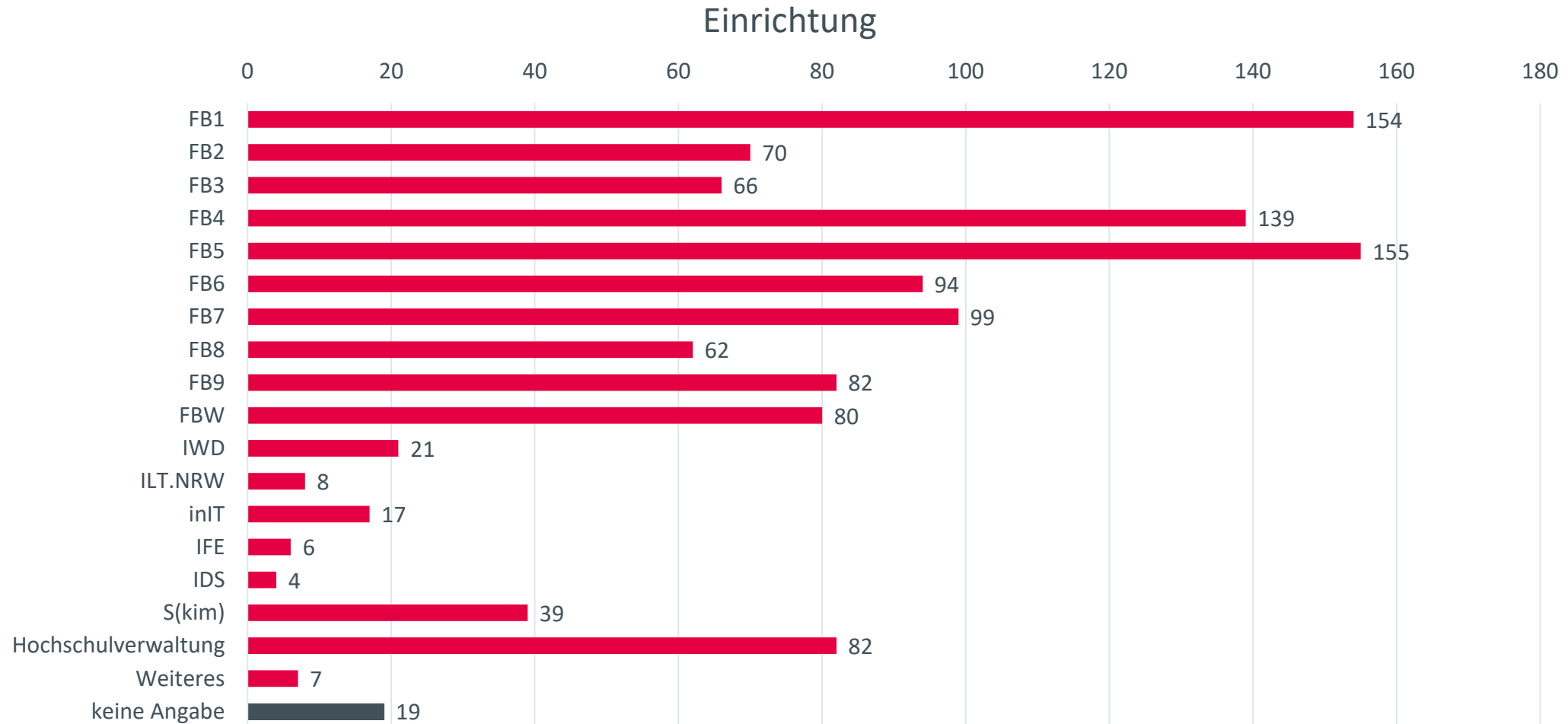


Primärer Studien- bzw. Arbeitsort



Stichprobe

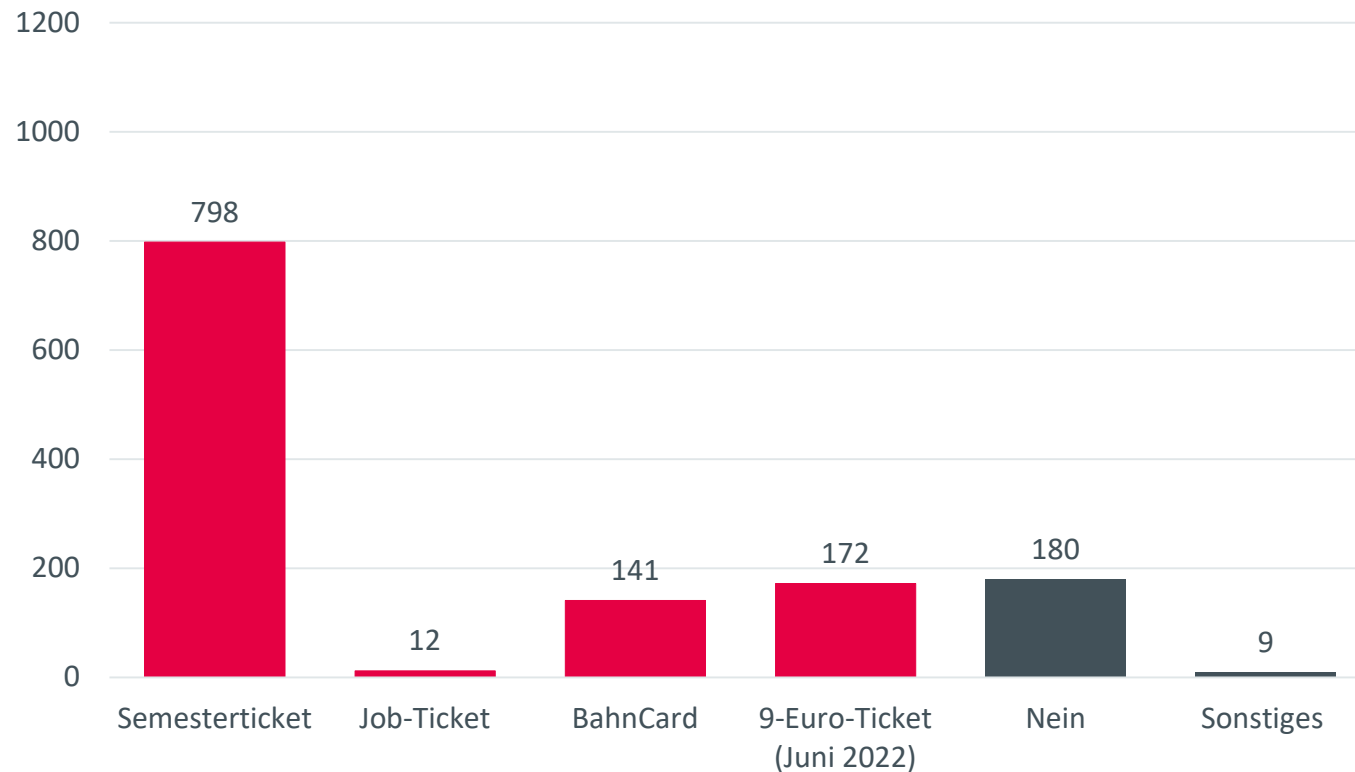
n=1.158 (Mehrfachangabe möglich)



Vergünstigte Tickets

n=1.158 (Mehrfachangabe möglich)

Im Besitz folgender vergünstigter Tickets?



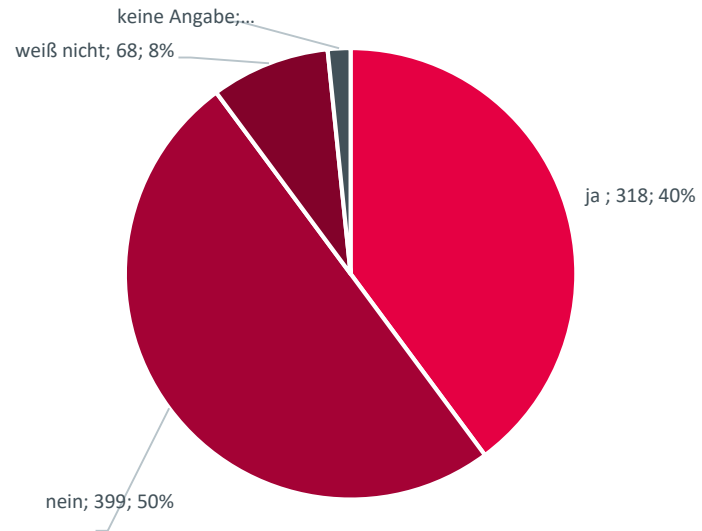
Erläuterung „9-Euro-Ticket“ (Juni 2022):
 Alle 172 Angaben stehen in Kombination mit einem bereits bestehenden Semester- oder Jobticket

| <u>Sonstiges</u> | <i>f</i> |
|--------------------------------------|----------|
| Bärenticket des VRR | 1 |
| Fahrradticket | 1 |
| GVH Regionalticket für Auszubildende | 1 |
| LemGoCard | 2 |
| MoBiel Mieterticket | 1 |
| Schwerbehindertenausweis-Marke | 1 |
| Stadtbus-Jahreskarte | 1 |
| U21 Ticket des Niedersachsentarifs | 1 |

Vergünstigte Tickets

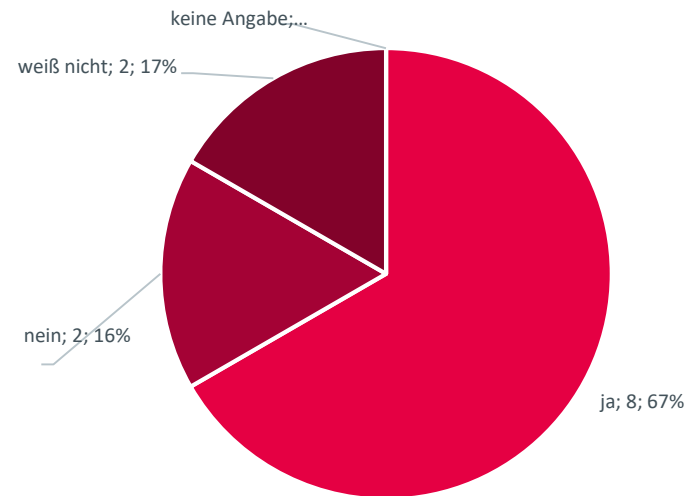
n=951 Personen, die ein vergünstigtes ÖPNV-Ticket besitzen

Rentiert sich Semesterticket?



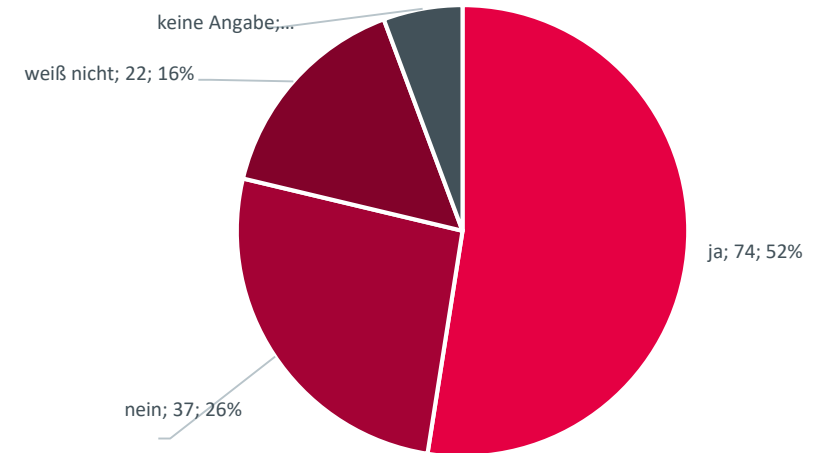
n=798

Rentiert sich Jobticket?



n=12

Rentiert sich BahnCard?

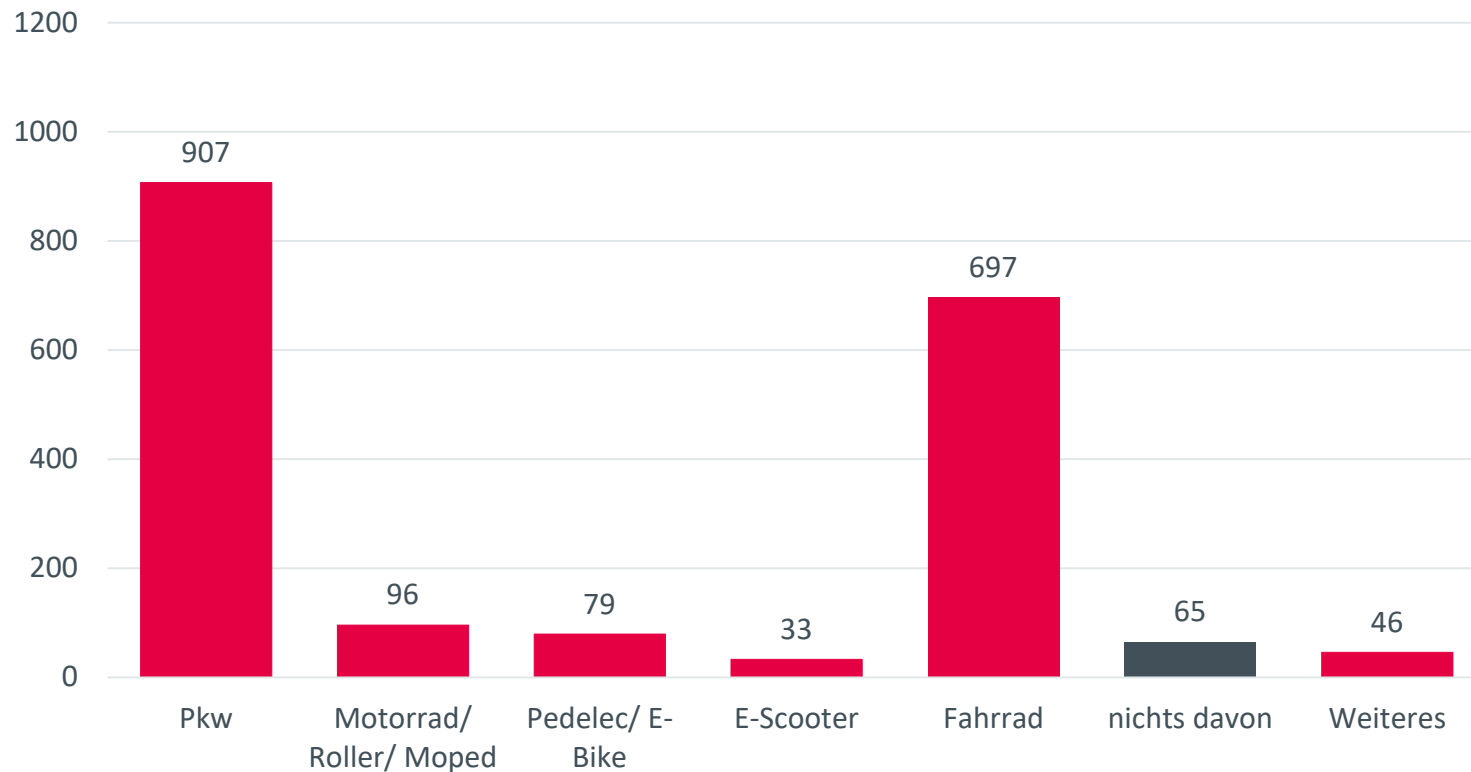


n=141

Fortbewegungsmittel

n=1.158 (Mehrfachangabe möglich)

Im Besitz folgender Fortbewegungsmittel?



Erläuterung zu Kombinationen:

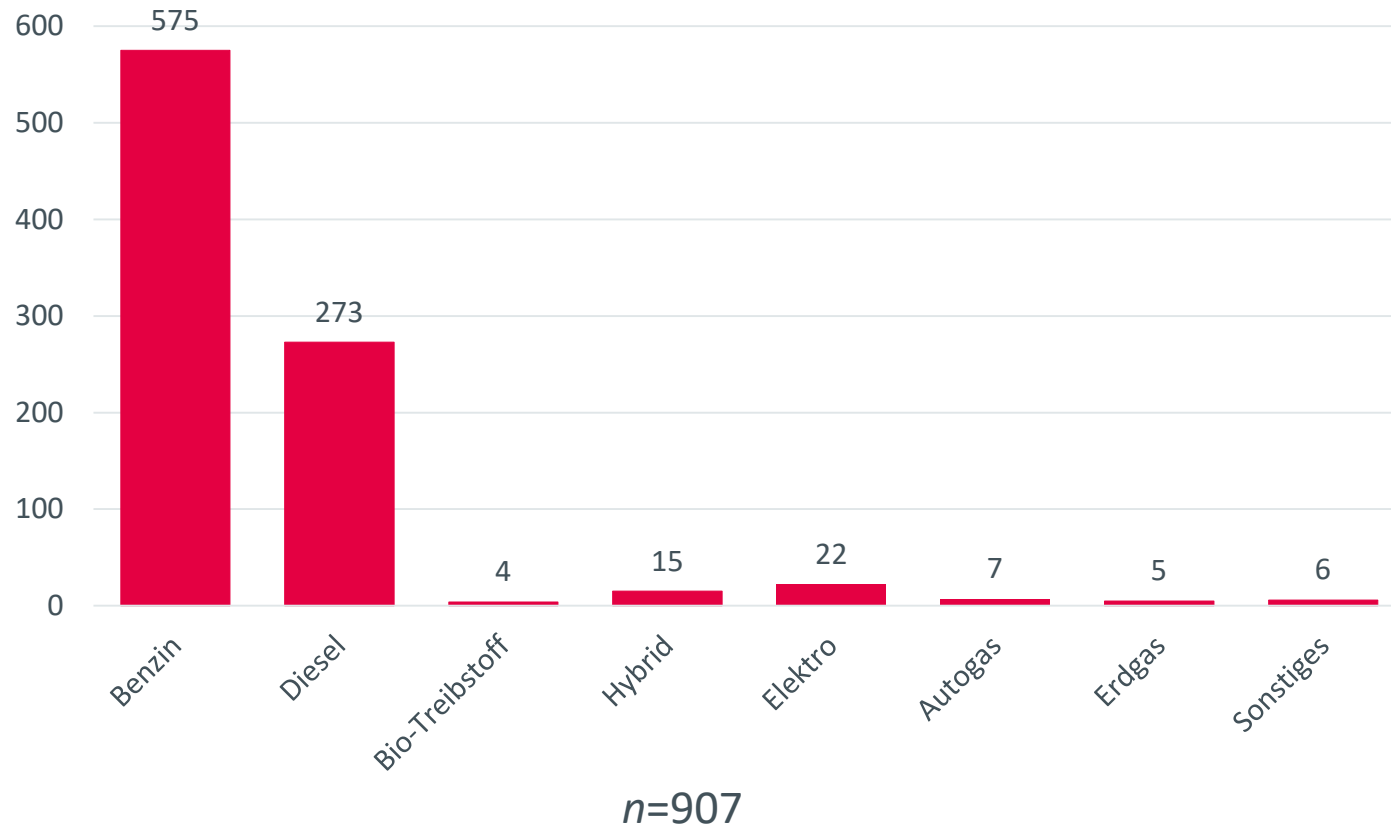
„Pkw und Fahrrad“ am häufigsten ($n=528$)

„nur Pkw“ hat eine Häufigkeit von $n=307$

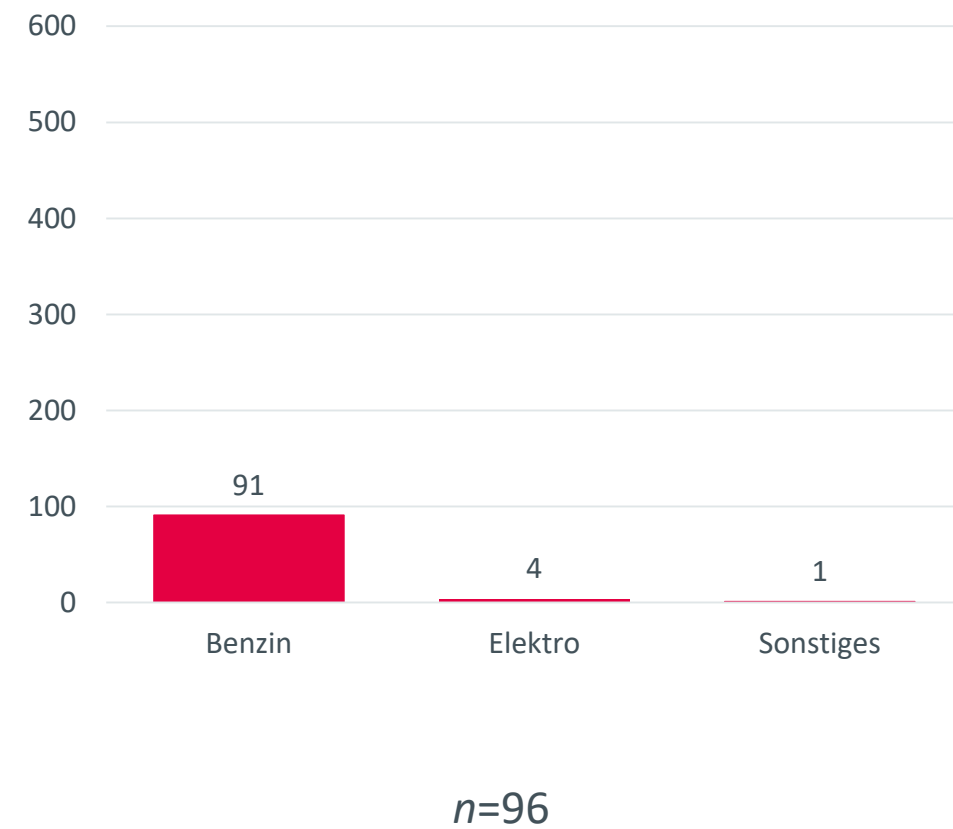
Antriebsarten von Kfz

n=917 (Mehrfachangabe möglich)

Antrieb des Pkw



Antrieb Motorrad/ Roller/ Moped

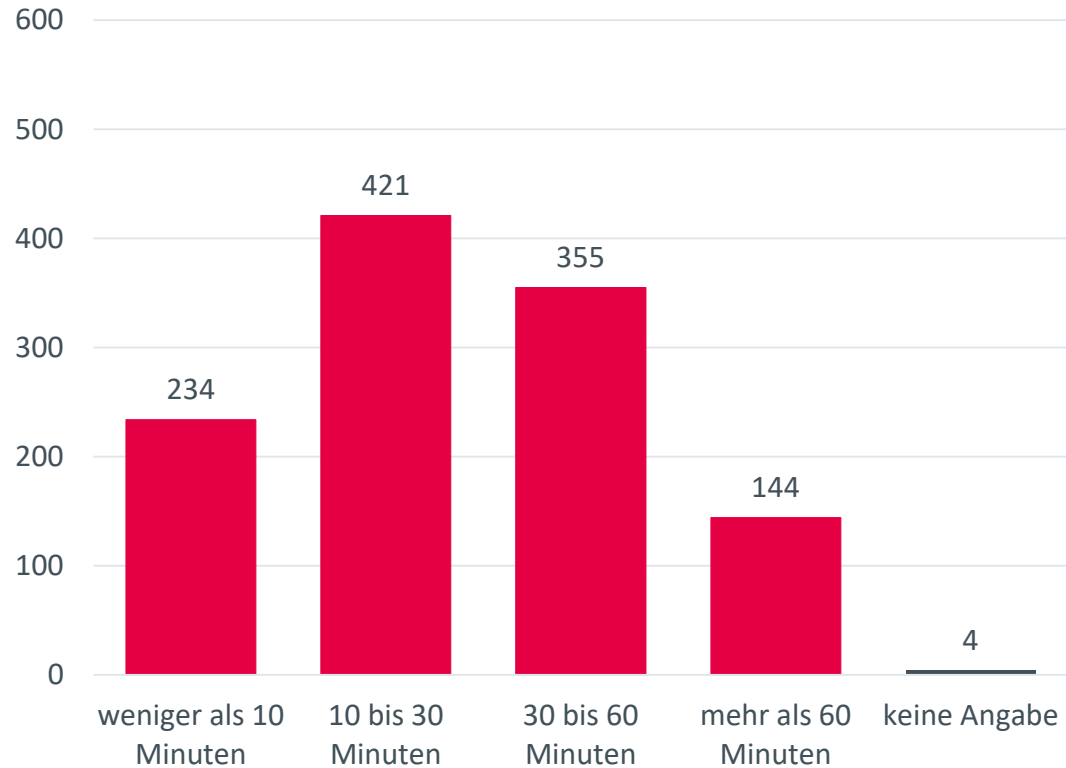


Tägliche Arbeitswege: Dauer und Länge

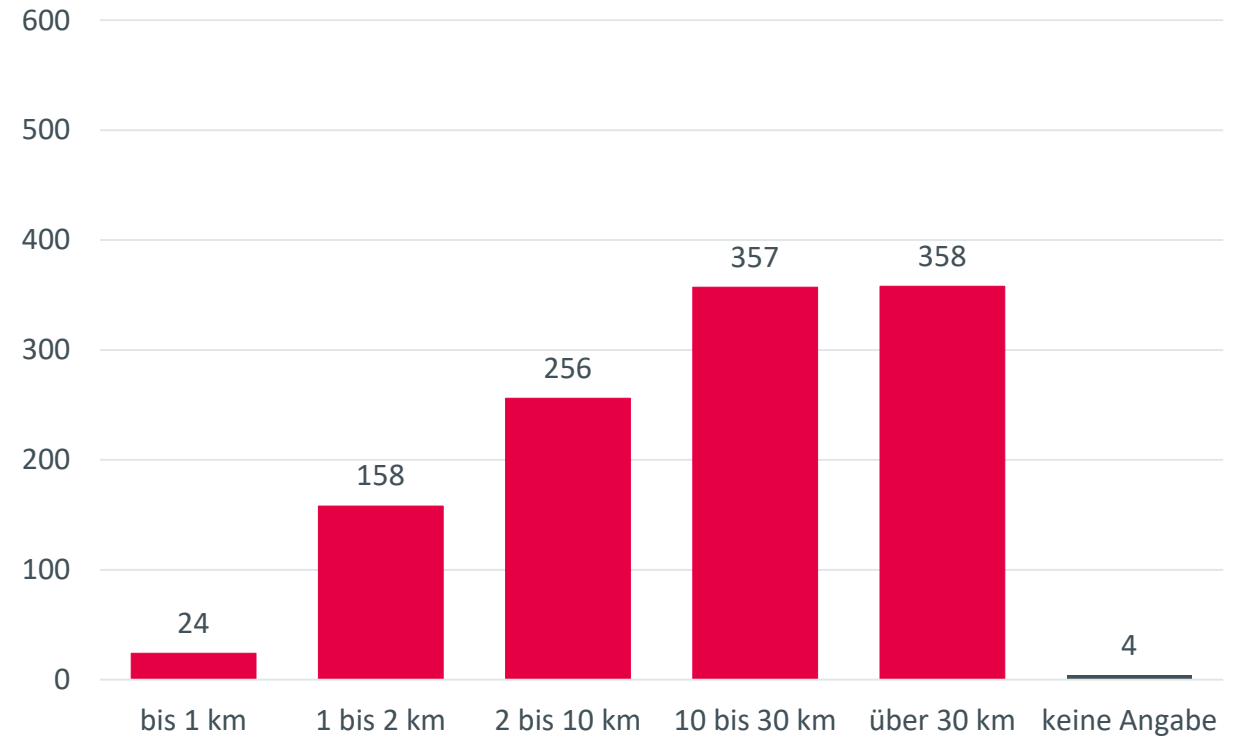
n=1.158

n=1.157

Dauer in Minuten (einfache Wegstrecke)



Entfernung in km (einfache Wegstrecke)

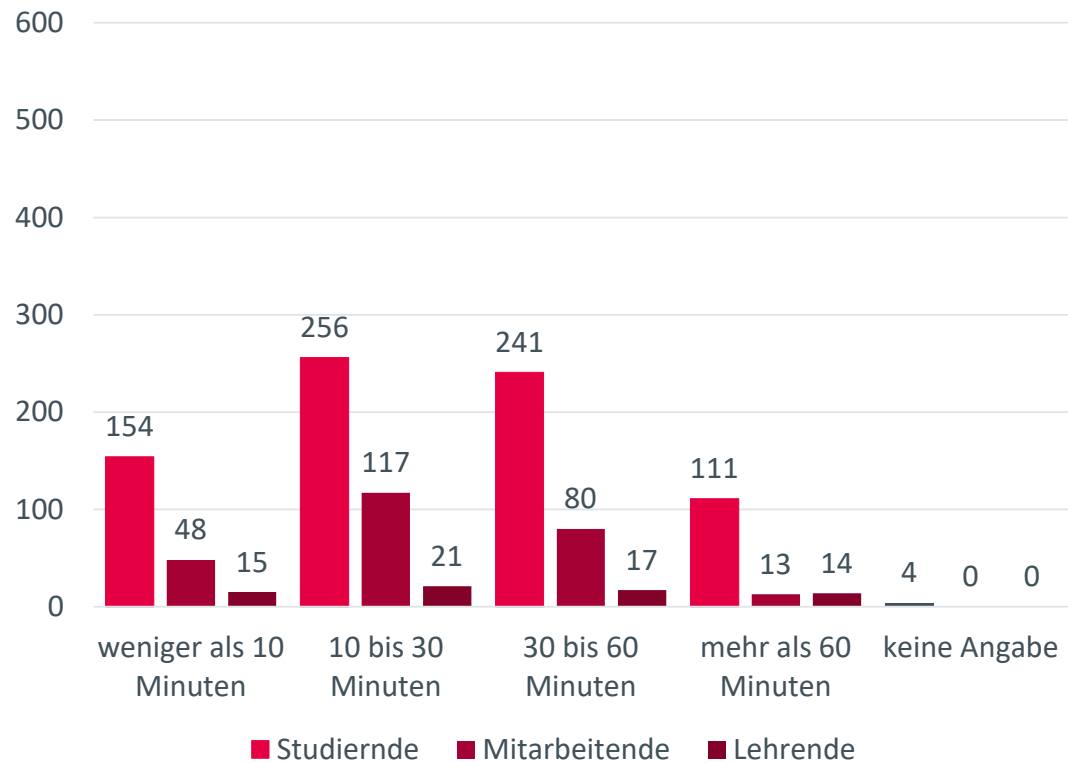


Tägliche Arbeitswege nach Zugehörigkeit

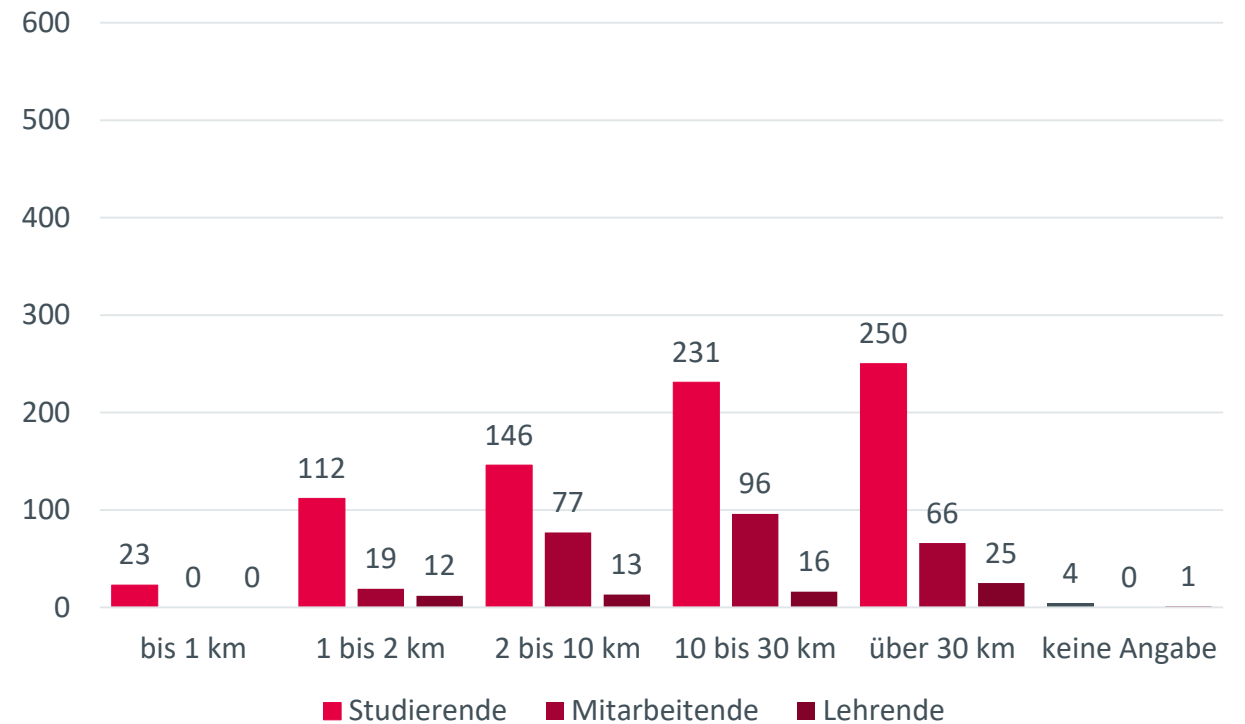
n=1.091

n=1.091

Dauer in Minuten (einfache Wegstrecke)

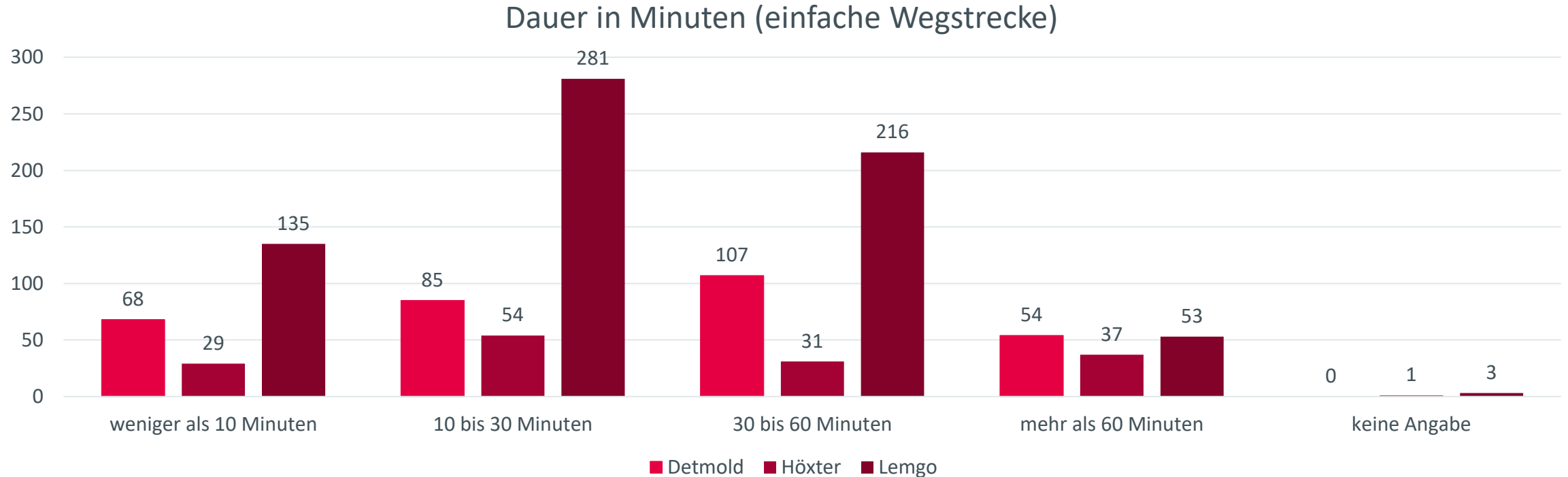


Entfernung in km (einfache Wegstrecke)



Tägliche Arbeitswege nach Standort

n=1.154

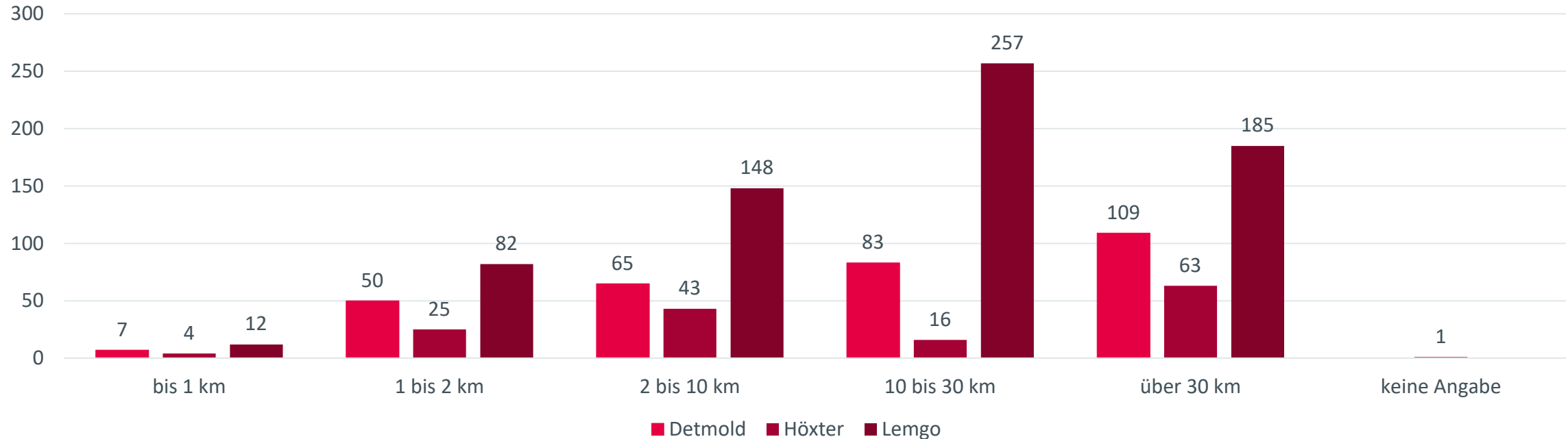


- Modalwert (Detmold): 30 bis 60 Minuten
- Modalwerte (Höxter): 10 bis 30 Minuten / mehr als 60 Minuten
- Modalwert (Lemgo): 10 bis 30 Minuten

Tägliche Arbeitswege nach Standort

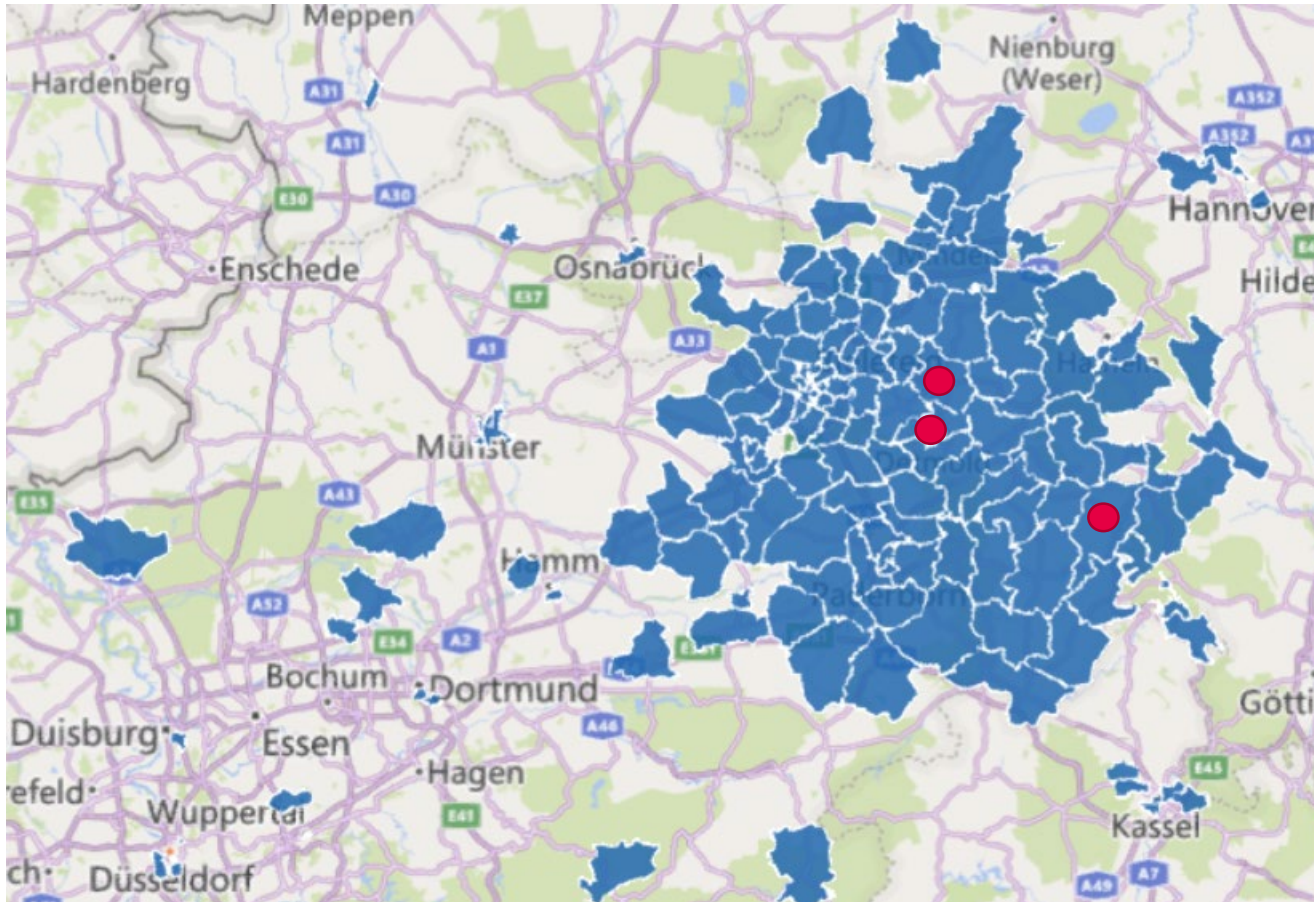
n=1.150

Entfernung in km (einfache Wegstrecke)

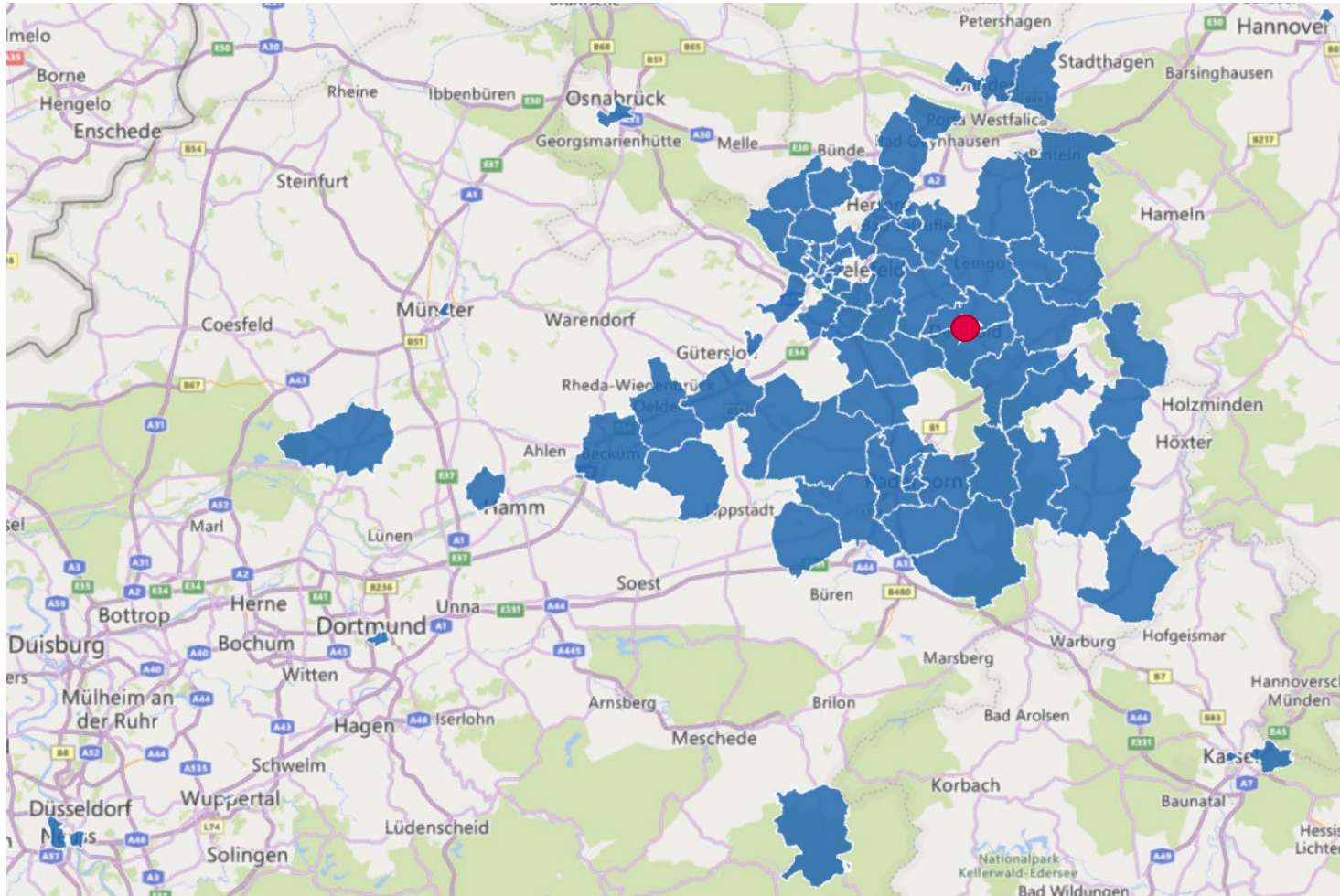


- Modalwert (Detmold): über 30 km
- Modalwerte (Höxter): 2 bis 10 km / über 30 km
- Modalwert (Lemgo): 10 bis 30 km

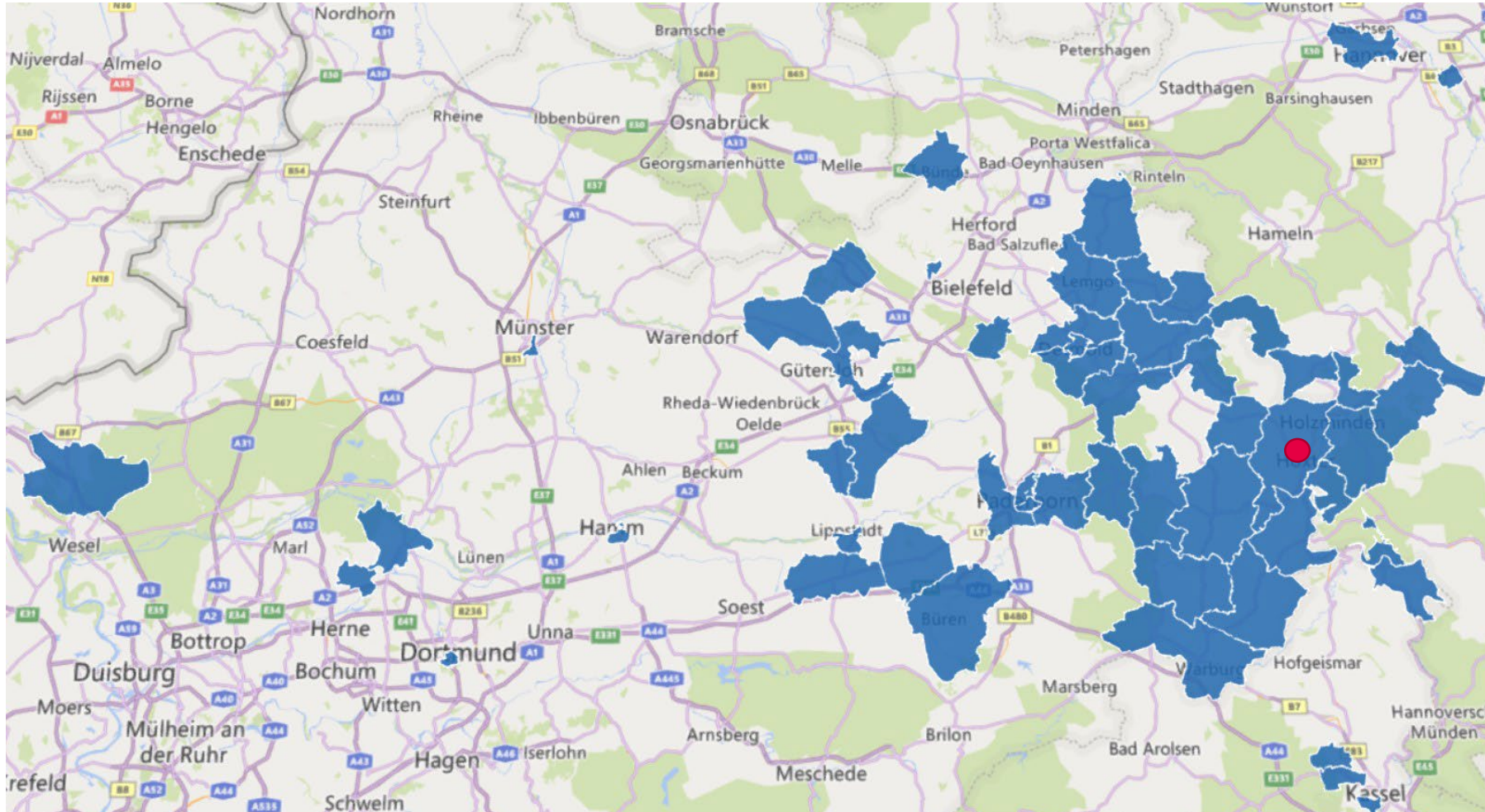
Postleitzahl des nächstgelegenen Wohnorts



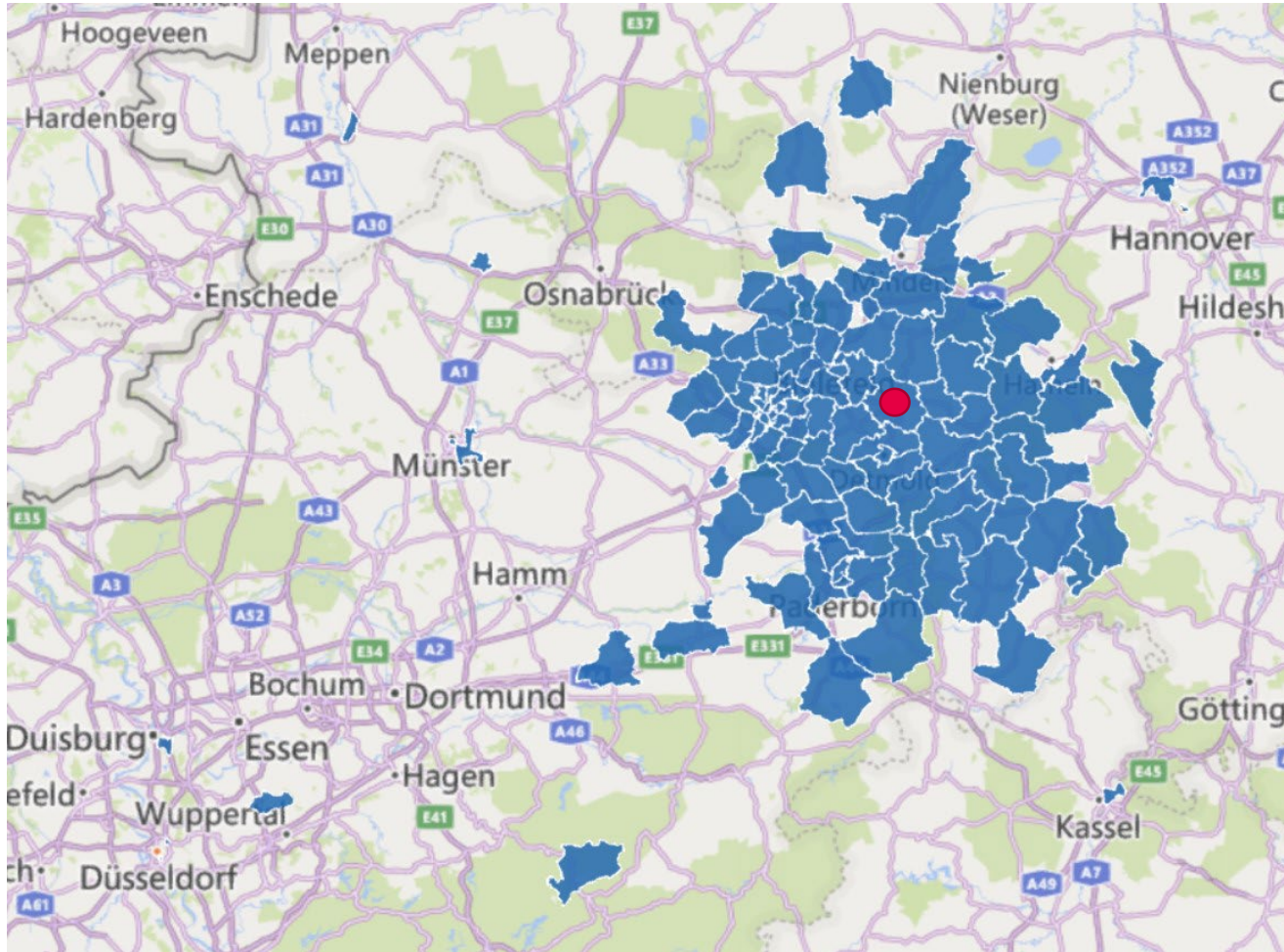
Postleitzahl des nächstgelegenen Wohnorts (Detmold)



Postleitzahl des nächstgelegenen Wohnorts (Höxter)



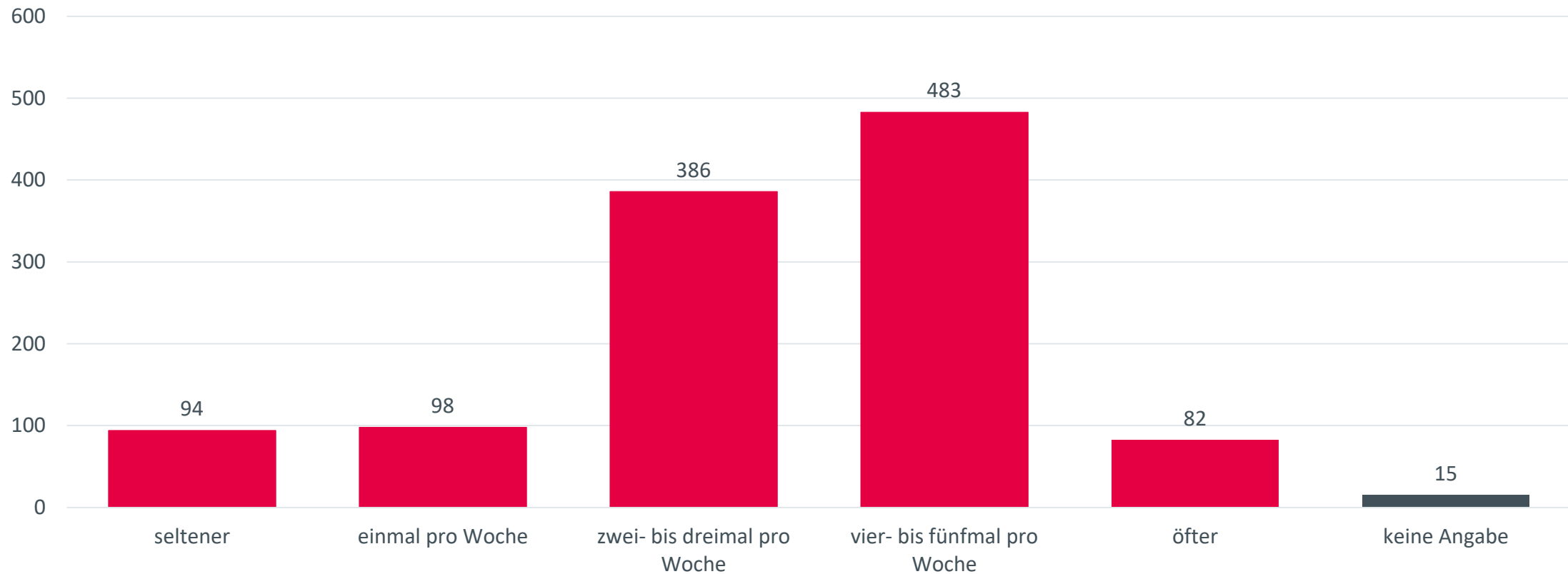
Postleitzahl des nächstgelegenen Wohnorts (Lemgo)



Tägliche Arbeitswege: Häufigkeit

n=1.158 (Mehrfachangabe möglich)

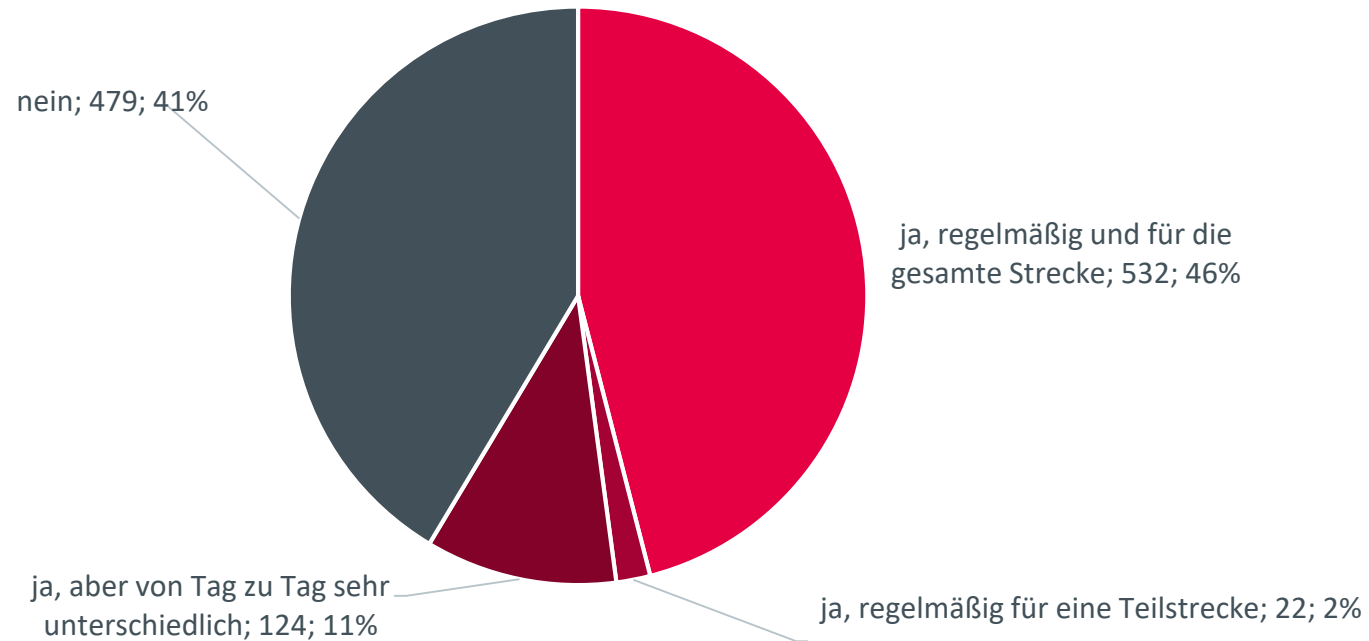
Wie oft in einer durchschnittlichen Vorlesungs-/ Arbeitswoche?



Tägliche Arbeitswege: Kfz-Nutzung

n=1.157

Kfz-Nutzung für den täglichen Arbeitsweg?

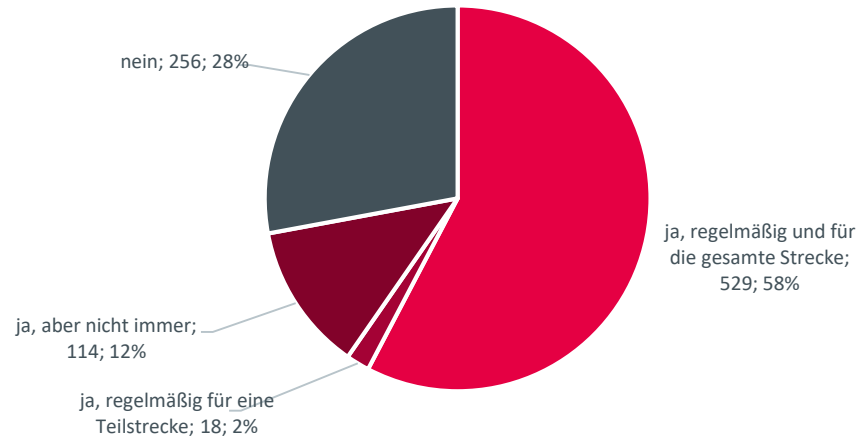


Kfz-Nutzung nach Kfz-Besitz

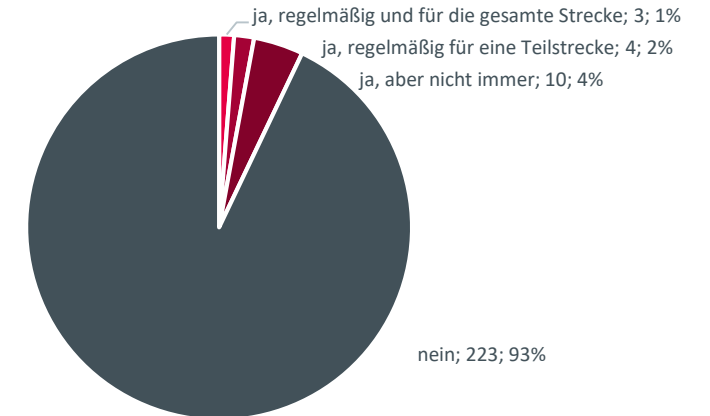
n=917 Personen, die ein Kfz besitzen (Pkw, Motorrad/ Roller/ Moped)...

n=240 Personen, die kein Kfz besitzen...

Kfz-Nutzung für den täglichen Arbeitsweg?



Kfz-Nutzung für den täglichen Arbeitsweg?



Tägliche Arbeitswege: Wegstrecke nach Kfz-Nutzung

n=915 Personen, die ein Kfz besitzen (Pkw, Motorrad/ Roller/ Moped)...

| <u>Kfz-Nutzung für den täglichen Arbeitsweg</u> | Entfernung zum Wohnort (in km) | | |
|---|--------------------------------|---------------|-------------------|
| | <i>n</i> | <i>Median</i> | <i>Mittelwert</i> |
| Ja, ausschließlich und regelmäßig Kfz | 529 | 25 km | 29,75 km |
| Ja, für Teilstrecken | 18 | 48,5 km | 61,06 km |
| Ja, aber von Tag zu Tag sehr unterschiedlich | 114 | 8 km | 20,82 km |
| Nein | 254 | 2 km | 16,68 km |
| | 915 | 18 km | 25,62 km |

Tägliche Arbeitswege: Alternativen zur Kfz-Nutzung

n=256 Personen, die ein Kfz besitzen, es aber nicht für ihren täglichen Arbeitsweg nutzen...

Mobilitätsarten für den täglichen Arbeitsweg

(Mehrfachangabe möglich)

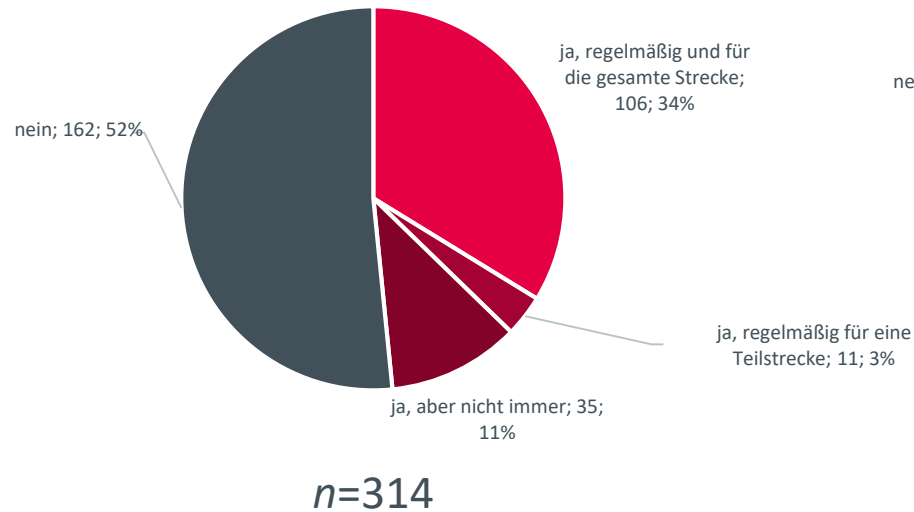
f

| | <i>f</i> | |
|-----------------|------------|--|
| Zu Fuß | 125 | Davon in 80 Fällen ausschließlich zu Fuß |
| Fahrrad | 92 | Davon in 52 Fällen ausschließlich mit Fahrrad |
| Pedelec/ e-Bike | 12 | Davon in 7 Fällen ausschließlich Pedelec oder E-Bike |
| Bahn | 53 | Davon in 24 Fällen ausschließlich mit der Bahn |
| Bus | 40 | Davon in 16 Fällen ausschließlich mit dem Bus |
| E-Scooter | 1 | Davon kein Mal ausschließlich E-Scooter |
| Weiteres | 12 | Davon 8 Mal ausschließlich „Weiteres“ |

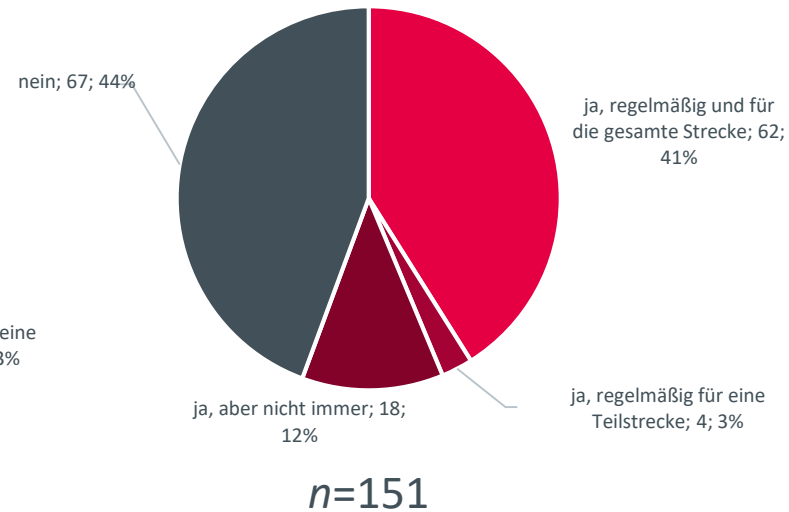
Tägliche Arbeitswege: Kfz-Nutzung nach Standort

n=1.153

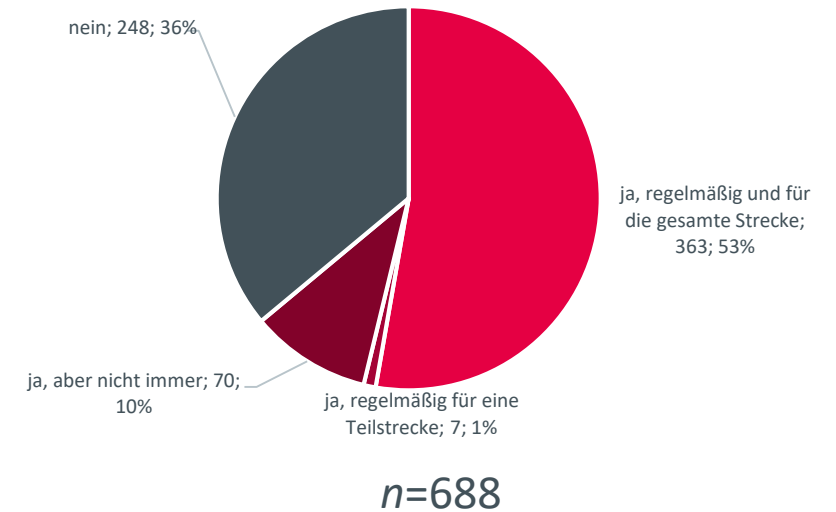
Kfz-Nutzung (Detmold)



Kfz-Nutzung (Höxter)



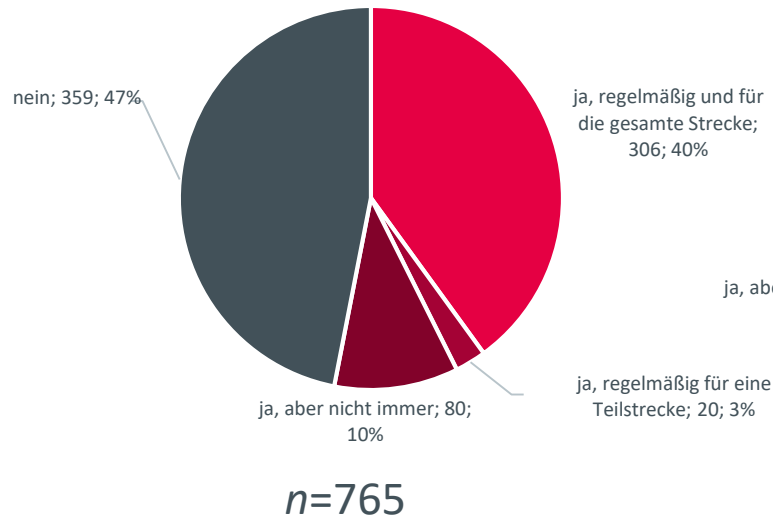
Kfz-Nutzung (Lemgo)



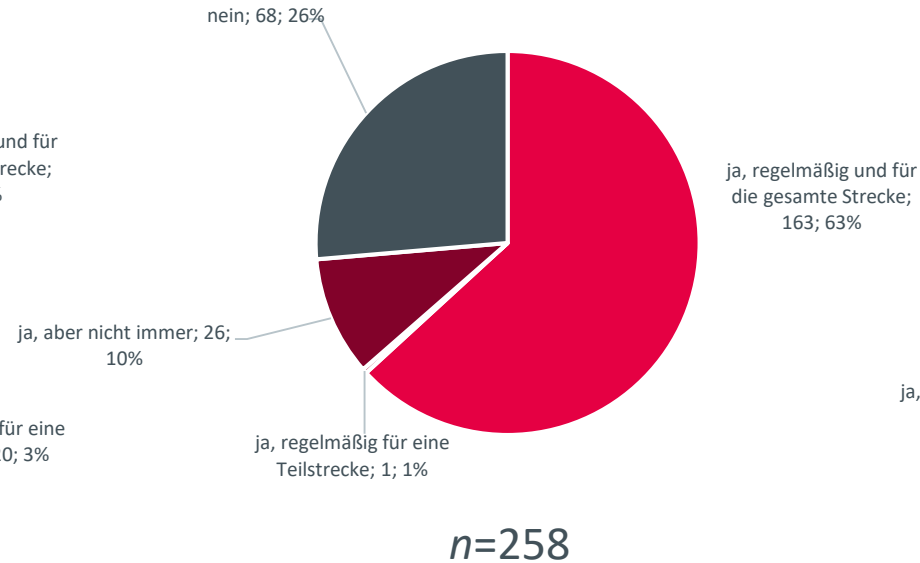
Tägliche Arbeitswege: Kfz-Nutzung nach Zugehörigkeit

n=1.090

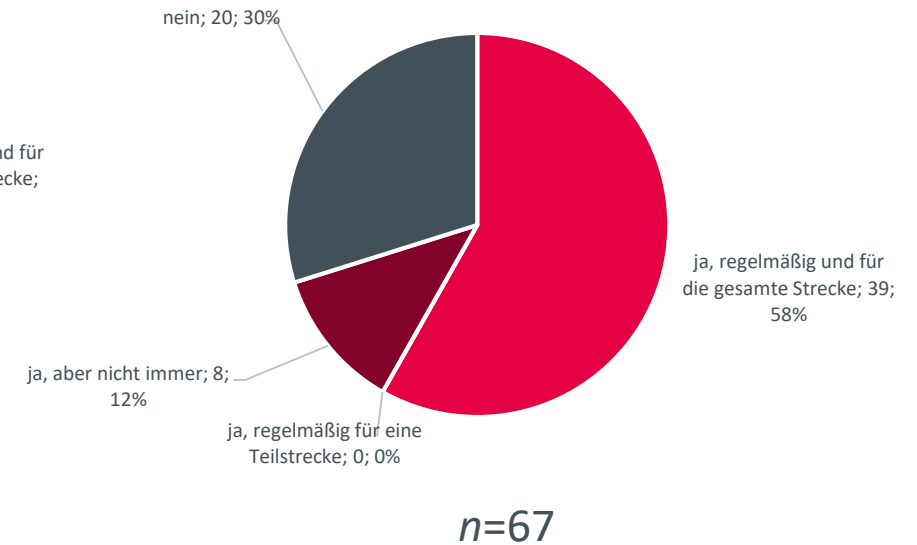
Kfz-Nutzung (Studierende)



Kfz-Nutzung (Mitarbeitende)



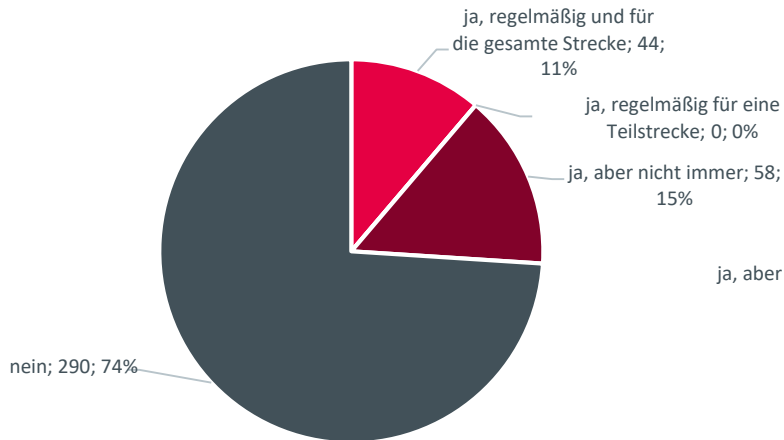
Kfz-Nutzung (Lehrende)



Tägliche Arbeitswege: Kfz-Nutzung nach Entfernung

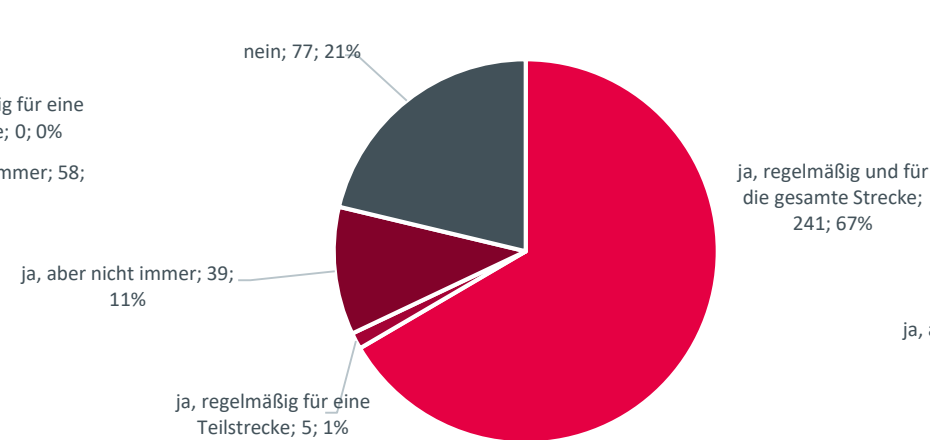
n=1.153

Kfz-Nutzung (bis 5 km)



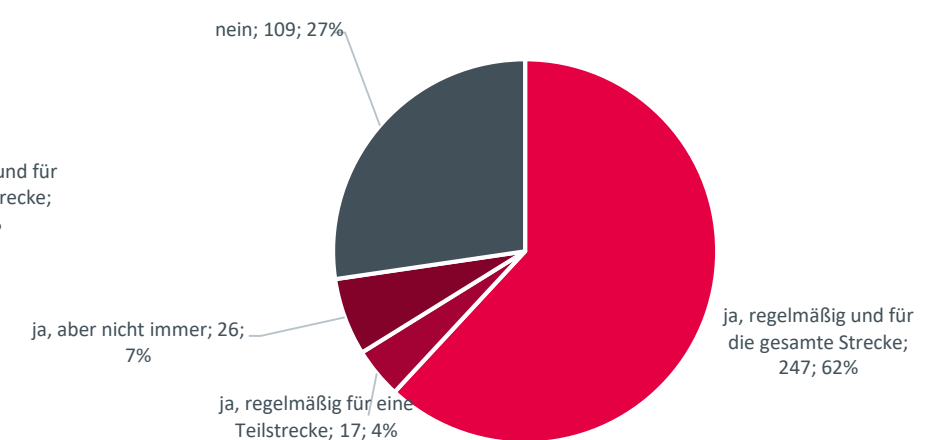
n=392

Kfz-Nutzung (>5 bis 25 km)



n=362

Kfz-Nutzung (>25 km)



n=399

Tägliche Arbeitswege: Art des genutzten Kfz

n=532 Personen, die regelmäßig für die gesamte Strecke ein Kfz nutzen...

Mit welcher Art Kfz?

(Mehrfachangabe möglich)

f

| Privater Pkw als Fahrer:in | 522 | Davon in 467 Fällen ausschließlich Pkw |
|---|------------|--|
| Motorrad/ Roller/ Moped | 19 | Davon in 4 Fällen ausschließlich Motorrad/ Roller/ Moped |
| Car-Sharing/ Mietwagen/ Andere Sharing-Angebote | 0 | |
| Mitfahrgelegenheit | 40 | Davon in 4 Fällen ausschließlich Mitfahrgelegenheit |
| Sonstiges | 5 | Davon in 4 Fällen in Kombination mit weiterem Kfz |

Tägliche Arbeitswege: Alternativen zum genutzten Kfz

n=532 Personen, die regelmäßig für die gesamte Strecke ein Kfz nutzen...

Gelegentliche Alternative(n) zum Kfz?

(Mehrfachangabe möglich)

f

Keine Alternative(n) zum Kfz

404

| | | |
|-----------------|----|---|
| Bahn | 47 | Davon in 19 Fällen ausschließlich mit Bahn |
| Fahrrad | 42 | Davon in 21 Fällen ausschließlich mit Fahrrad |
| Bus | 36 | Davon in 19 Fällen ausschließlich mit Bus |
| Zu Fuß | 17 | Davon in 2 Fällen ausschließlich zu Fuß |
| Pedelec/ E-Bike | 16 | Davon in 13 Fällen ausschließlich Pedelec/ E-Bike |
| Sonstiges | 7 | Davon in 4 Fällen ausschließlich Sonstiges |
| E-Scooter | 1 | Davon kein Mal ausschließlich E-Scooter |

Tägliche Arbeitswege: Kfz-Nutzung auf Teilstrecken

n=22 Personen, die regelmäßig ein Kfz auf einer Teilstrecke nutzen...

Mit welcher Art Kfz?

(Mehrfachangabe möglich)

f

Privater Pkw als Fahrer:in

19

Mitfahrgelegenheit

8

Davon in 3 Fällen ausschließlich mitfahrend

Womit wird die Teilstrecke mit dem Kfz kombiniert?

(Mehrfachangabe möglich)

f

Bahn

20

Bus

7

Zu Fuß

7

Fahrrad

7

Pedelec/ E-Bike

0

E-Scooter

0

Tägliche Arbeitswege: Abstellpositionen bei Kombination

n=22 Personen, die regelmäßig ein Kfz für eine Teilstrecke nutzen...

Wo wird das Kfz zwischenweise abgestellt?

(Mehrfachangabe möglich)

f

| | <i>f</i> | |
|--|----------|--|
| Park and Ride | 12 | Davon 5 ausschließlich auf Park-and-Ride-Plätzen |
| Öffentliches Straßenland | 8 | Davon 5 ausschließlich im öffentlichen Straßenland |
| Privatgelände | 2 | Davon kein Mal ausschließlich Privatgelände |
| Hochschule | 6 | Davon 3 Mal ausschließlich auf Hochschul-Parkflächen |
| Fahrradparkhaus | 1 | Davon kein Mal ausschließlich Privatgelände |
| Fahrradabstellfläche mit Überdachung | 0 | |
| Fahrradabstellflächen ohne Überdachung | 1 | Davon kein Mal ausschließlich |
| Sonstiges | 2 | Davon kein Mal ausschließlich |

Tägliche Arbeitswege: Unregelmäßige Kfz-Nutzung

n=124 Personen, die ein Kfz unregelmäßig nutzen...

Welche Mobilitätsart nutzen Sie derzeit hauptsächlich?

(Mehrfachangabe möglich)

f

| | <i>f</i> | |
|------------------------------------|----------|---|
| Privater Pkw als Fahrer:in | 61 | Davon in 23 Fällen ausschließlich Pkw |
| Fahrrad | 38 | Davon in 19 Fällen ausschließlich mit Fahrrad |
| Bahn | 33 | Davon in 9 Fällen ausschließlich mit Bahn |
| Bus | 27 | Davon in 9 Fällen ausschließlich mit Bus |
| Zu Fuß | 25 | Davon in 8 Fällen ausschließlich mit dem Bus |
| E-Scooter | 2 | Davon 1 Mal ausschließlich E-Scooter |
| Mitfahrgelegenheit | 2 | Davon kein Mal ausschließlich Mitfahrgelegenheit |
| Motorrad/ Roller/ Moped | 3 | Davon kein Mal ausschließlich Motorrad/ Roller/ Moped |
| Casharing/ andere Sharing-Angebote | 2 | Davon kein Mal ausschließlich Sharing-Angebote |

Tägliche Arbeitswege: Unregelmäßige Kfz-Nutzung

n=124 Personen, die ein Kfz unregelmäßig nutzen...

Regelmäßige Alternative(n) zur hauptsächlichen Mobilitätsart?

| <i>(Mehrfachangabe möglich)</i> | <i>f</i> | |
|---|----------|---|
| Privater Pkw als Fahrer:in | 63 | Davon in 32 Fällen ausschließlich mit Pkw |
| Bahn | 32 | Davon in 9 Fällen ausschließlich mit Bahn |
| Bus | 28 | Davon in 9 Fällen ausschließlich mit Bus |
| Fahrrad | 22 | Davon in 11 Fällen ausschließlich mit Fahrrad |
| Zu Fuß | 20 | Davon in 8 Fällen ausschließlich zu Fuß |
| Mitfahrgelegenheit | 11 | Davon in 6 Fällen ausschließlich mit Mitfahrgelegenheit |
| Pedelec | 3 | Davon kein Mal ausschließlich mit Pedelec |
| Motorrad/ Roller/ Moped | 2 | Davon kein Mal ausschließlich mit Motorrad/ Roller/ Moped |
| Car-Sharing/ Mietwagen/ Andere Sharing-Angebote | 1 | Davon kein Mal ausschließlich mit Sharing-Angeboten |
| Sonstiges | 1 | Davon kein Mal ausschließlich Sonstiges |

Tägliche Arbeitswege: Keine Kfz-Nutzung

n=479 Personen, die kein Kfz für ihren täglichen Arbeitsweg nutzen...

Welche Mobilitätsart nutzen Sie für den täglichen Weg?

(Mehrfachangabe möglich)

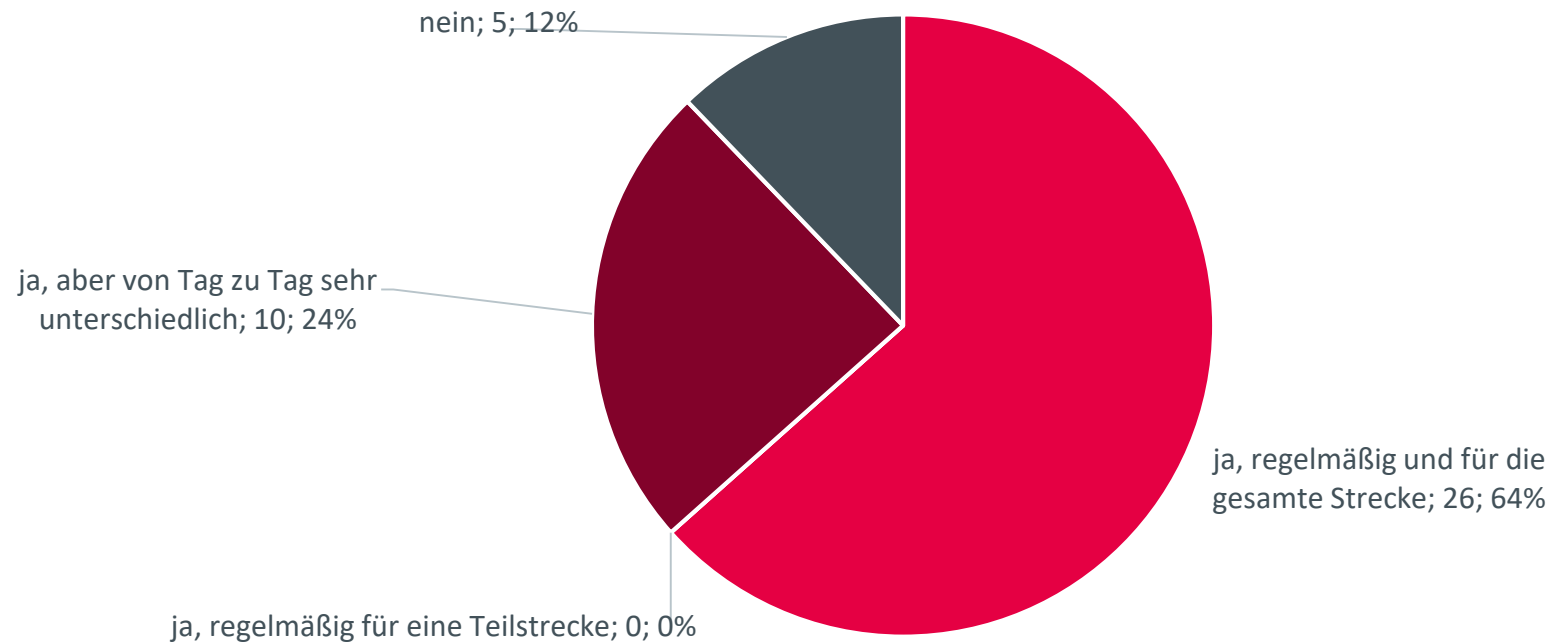
f

| | | |
|-----------------|------------|--|
| Zu Fuß | 242 | Davon in 128 Fällen ausschließlich zu Fuß |
| Fahrrad | 169 | Davon in 78 Fällen ausschließlich mit Fahrrad |
| Bahn | 129 | Davon in 50 Fällen ausschließlich mit Bahn |
| Bus | 115 | Davon in 34 Fällen ausschließlich mit Bus |
| Pedelec/ E-Bike | 15 | Davon in 9 Fällen ausschließlich Pedelec/ E-Bike |
| Weiteres | 15 | Davon in 8 Fällen ausschließlich „Weiteres“ |
| E-Scooter | 2 | Davon 1 Mal ausschließlich E-Scooter |

Tägliche Arbeitswege: Elektromobilität

n=41 Personen, die ein Kfz mit Elektro- oder Hybridantrieb besitzen...

Nutzung von Elektromobilität für den täglichen Arbeitsweg

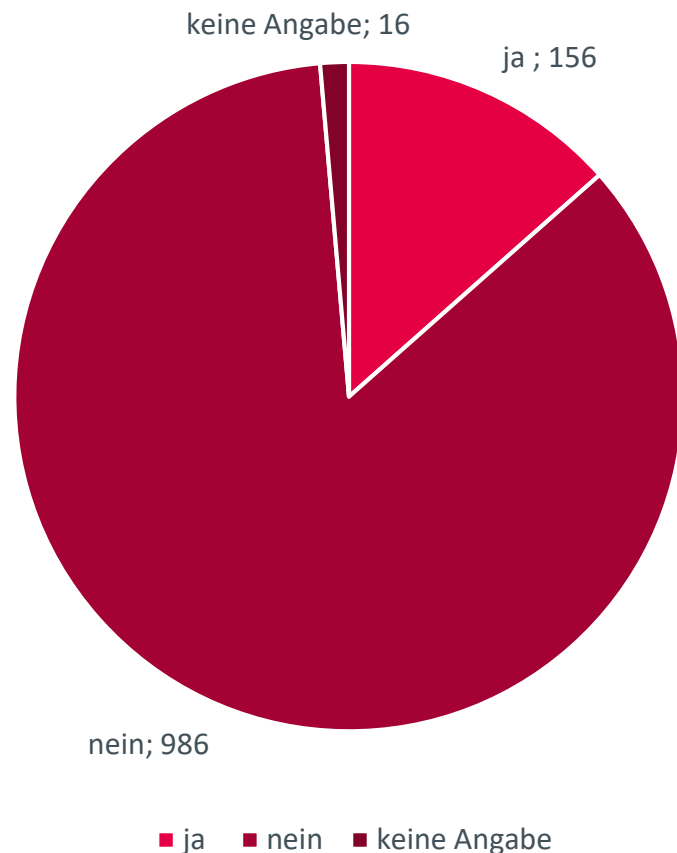


- Absolutanzahl an Kfz (Detmold) = 13 (relativer Anteil am dortigen Kfz-Aufkommen = 8.55 %)
- Absolutanzahl an Kfz (Höxter) = 4 (relativer Anteil am dortigen Kfz-Aufkommen = 4.76 %)
- Absolutanzahl an Kfz (Lemgo) = 19 (relativer Anteil am dortigen Kfz-Aufkommen = 4.32 %)

Pendeln zwischen den Standorten

n=1.158

Pendeln Sie zwischen Standorten?



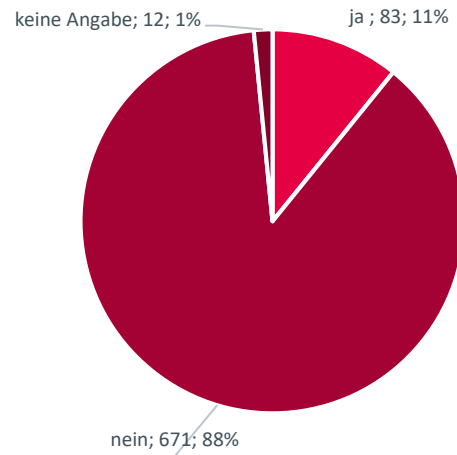
Wenn ja: Aus welchen Gründen? (Mehrfachangabe möglich)

| | f | f (ausschließlich) |
|---|----|--------------------|
| Besuch/ Halten von Lehrveranstaltungen | 59 | 36 |
| Individuelle Besprechungen | 50 | 12 |
| Gremiensitzungen | 46 | 18 |
| Nutzung von Ressourcen (Bibliothek, Labore, Räume...) | 32 | 14 |
| Sonstiges | 22 | 12 |

Pendeln zwischen den Standorten nach Zugehörigkeit

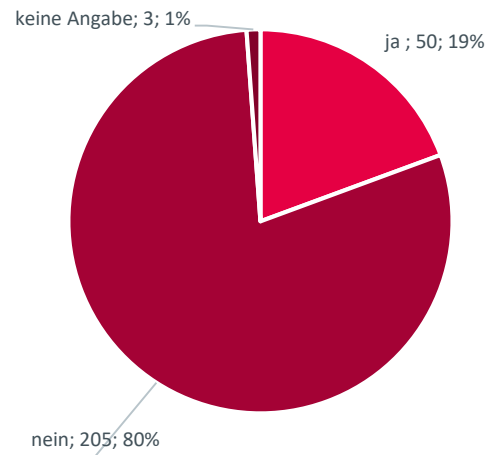
n=1.093

Standort-Pendeln (Studierende)



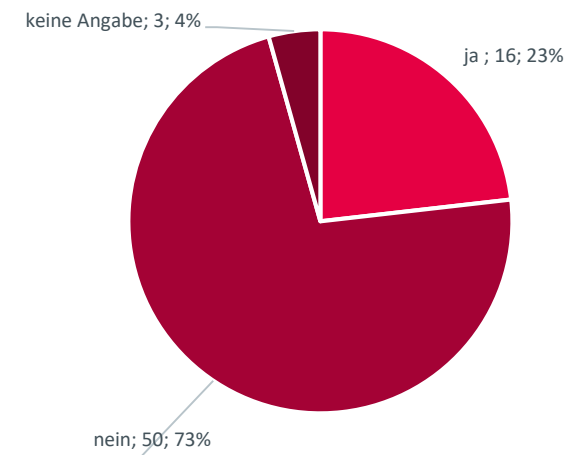
n=766

Standort-Pendeln (Mitarbeitende)



n=258

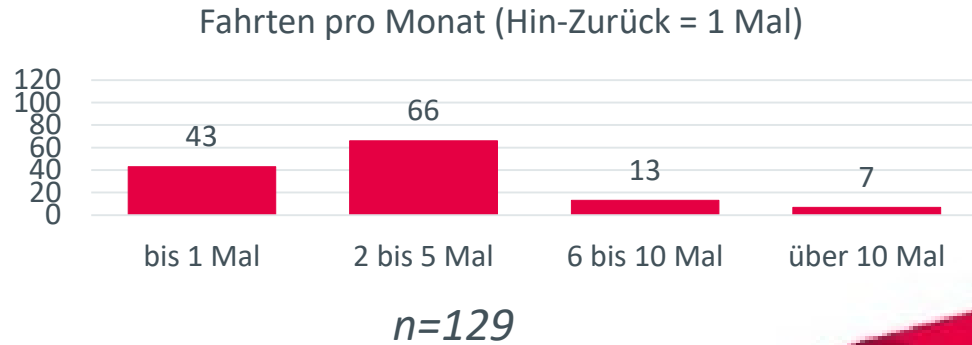
Standort-Pendeln (Lehrende)



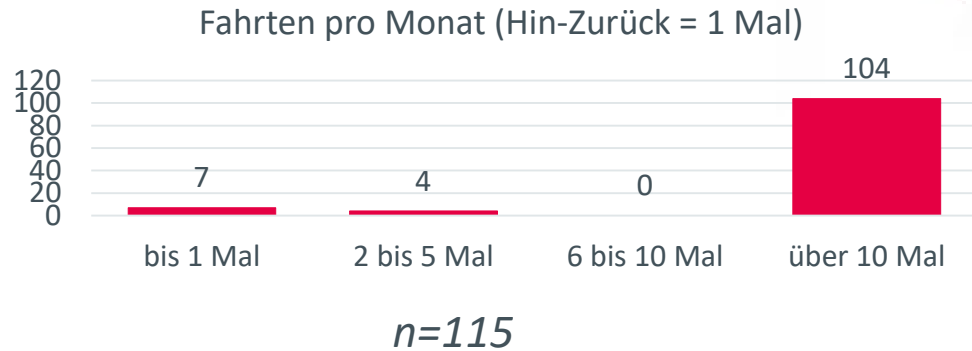
n=69

Pendeln zwischen den Standorten: Häufigkeit

n=156 Personen, die zwischen den Standorten pendeln

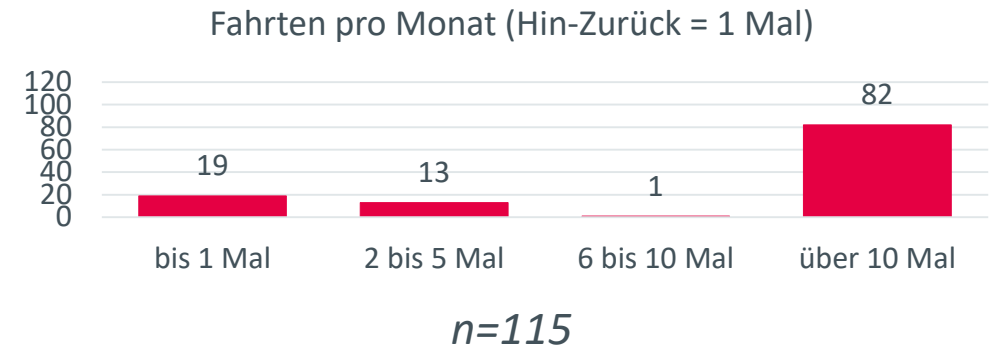


Detmold



Höxter

Lemgo



Pendeln zwischen den Standorten: Mobilitätsarten

n=156 Personen, die zwischen den Standorten pendeln

Welche Mobilitätsart nutzen Sie derzeit hauptsächlich?

(Mehrfachangabe möglich)

| | <i>f</i> |
|----------------------------|----------|
| Privater Pkw als Fahrer:in | 88 |
| Bus | 46 |
| Dienst Pkw der TH OWL | 16 |
| Mitfahrgelegenheit | 14 |
| Weiteres | 26 |

n=129

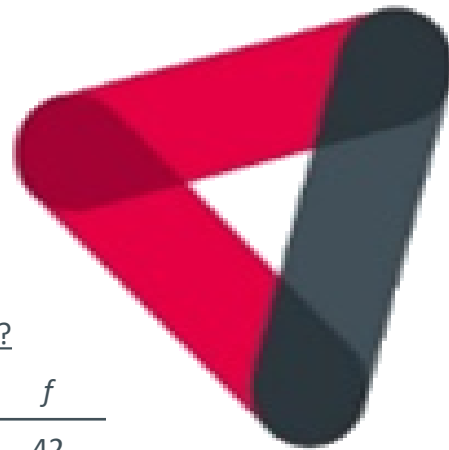
Detmold

Welche Mobilitätsart nutzen Sie derzeit hauptsächlich?

(Mehrfachangabe möglich)

| | <i>f</i> |
|----------------------------|----------|
| Privater Pkw als Fahrer:in | 42 |
| Mitfahrgelegenheit | 12 |
| Dienst Pkw der TH OWL | 9 |
| Bus | 6 |
| Weiteres | 22 |

n=115



Höxter

Lemgo

Welche Mobilitätsart nutzen Sie derzeit hauptsächlich?

(Mehrfachangabe möglich)

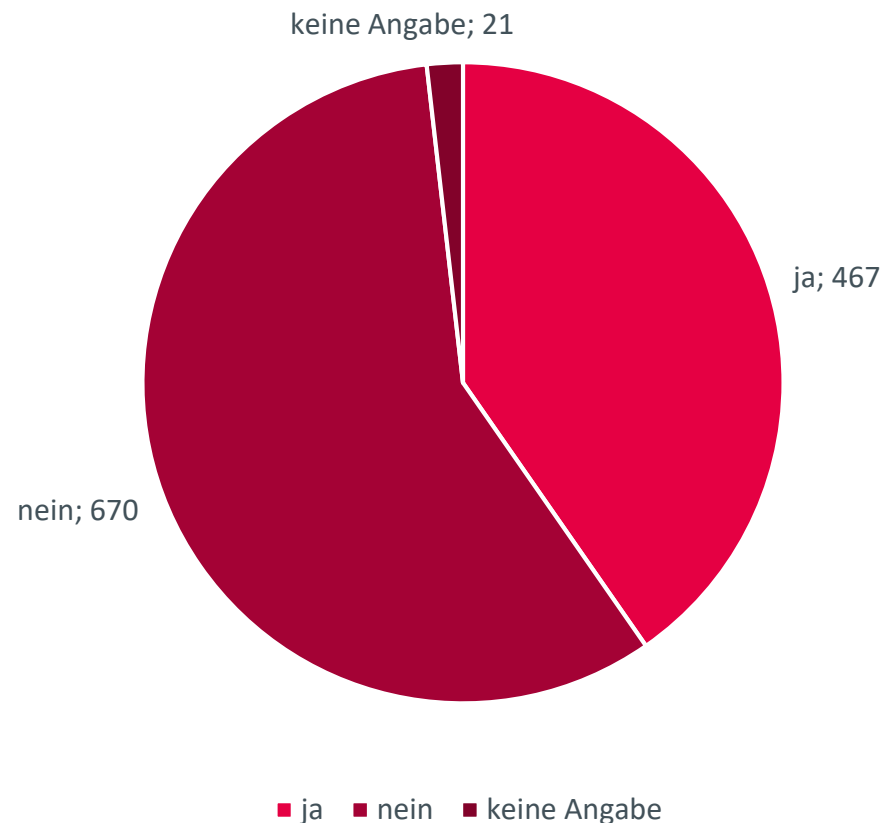
| | <i>f</i> |
|----------------------------|----------|
| Privater Pkw als Fahrer:in | 51 |
| Mitfahrgelegenheit | 12 |
| Dienst Pkw der TH OWL | 12 |
| Bus | 8 |
| Weiteres | 19 |

n=115

Mobilität im Hochschulbetrieb

n=1.158

In den vergangenen 12 Monaten im Rahmen des Hochschulbetriebs unterwegs?



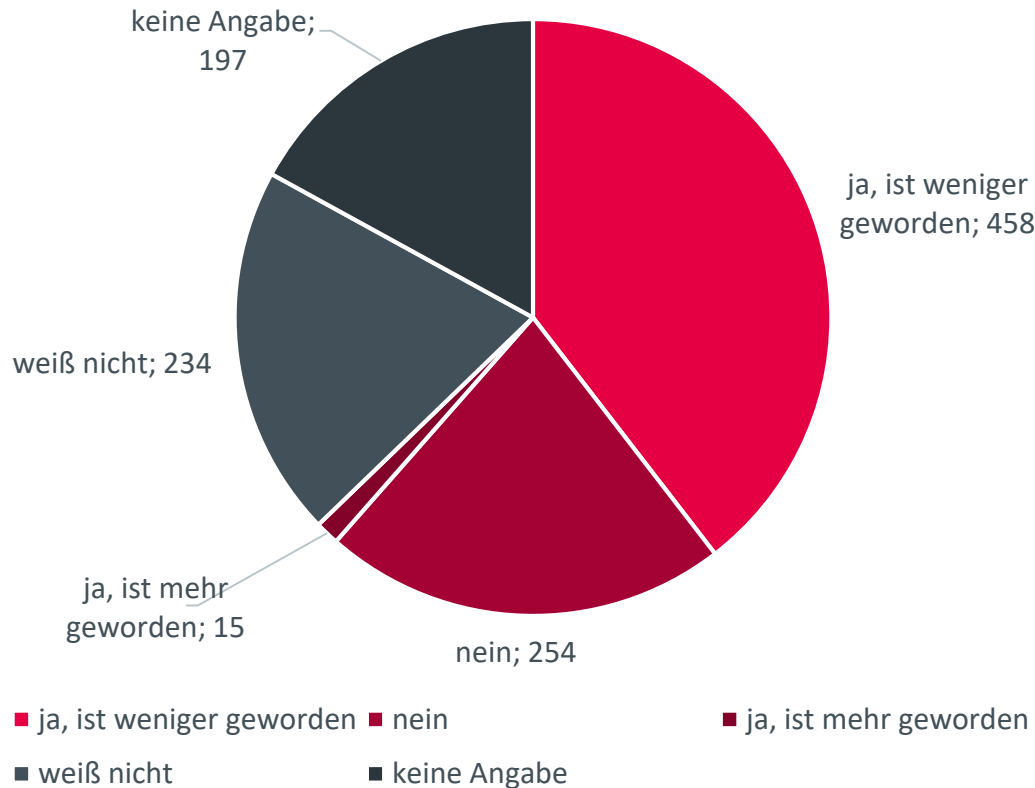
Wenn ja: Welche Mobilitätsarten? (Mehrfachangabe möglich)

| | f | f (ausschließlich) |
|---|-----|--------------------|
| Privater Pkw als Fahrer:in | 257 | 119 |
| Bahn | 155 | 28 |
| Dienst-Pkw der TH OWL | 93 | 31 |
| ÖPNV (Bus+Bahn) | 82 | 3 |
| Mitfahrgelegenheit | 81 | 24 |
| Car-Sharing/ Mietwagen/ Andere Sharing-Angebote | 44 | 15 |
| Zu Fuß | 33 | 1 |
| Flugzeug | 21 | 4 |
| Fahrrad | 19 | 3 |
| Fernbus | 16 | 10 |
| Sonstiges | 10 | 3 |
| Motorrad/ Roller/ Moped | 2 | 0 |
| Pedelec/ E-Bike/ E-Scooter | 2 | 0 |

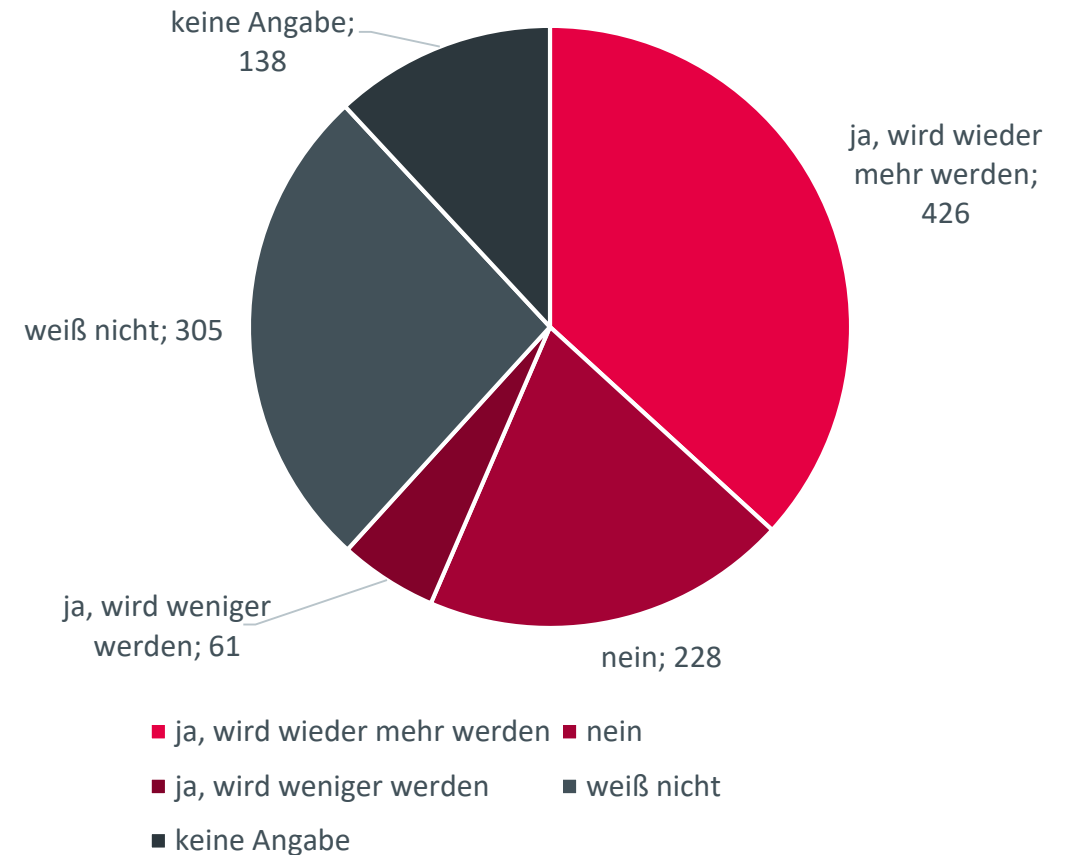
Mobilität im Hochschulbetrieb: Einfluss durch Pandemie

n=1.158

Umfang an Fahrten durch Pandemie verändert?



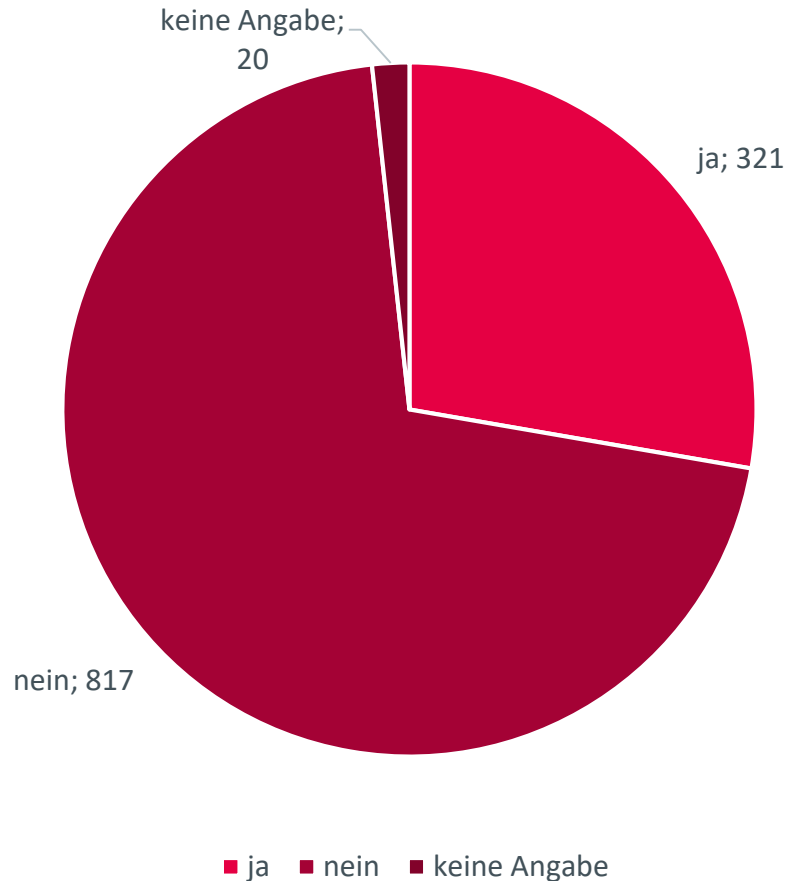
Wird sich Umfang nach Pandemie verändern?



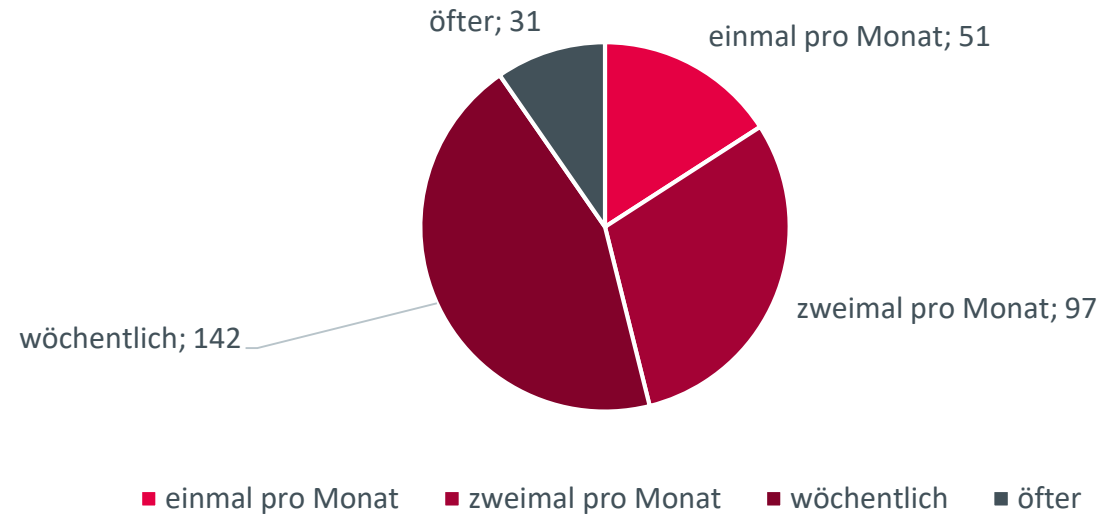
Nebenwohnsitz: Pendelaktivität

n=1.158

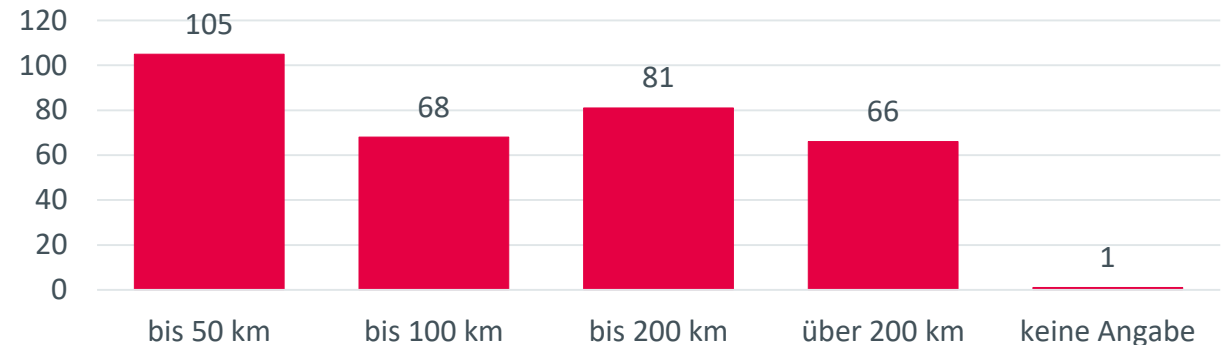
Pendeln zwischen mehreren Wohnsitzen?



n=321 Personen, die zwischen Wohnsitzen pendeln
Wenn ja: Wie oft wird gependelt?



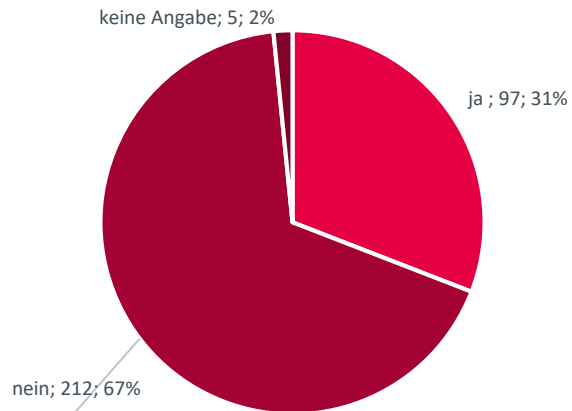
Entfernung in km (einfache Wegstrecke)



Nebenwohnsitz: Pendelaktivität nach Standort

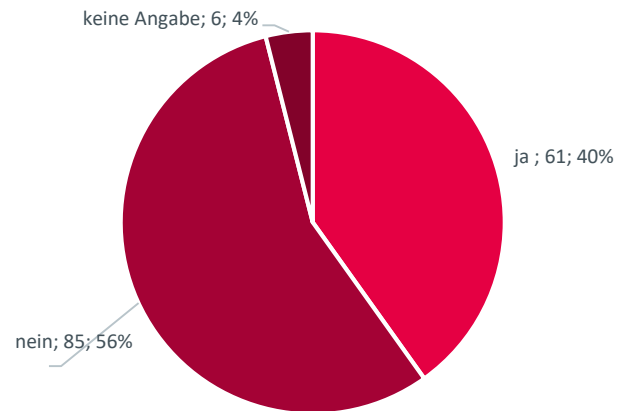
n=1.154

Nebenwohnsitz (Detmold)



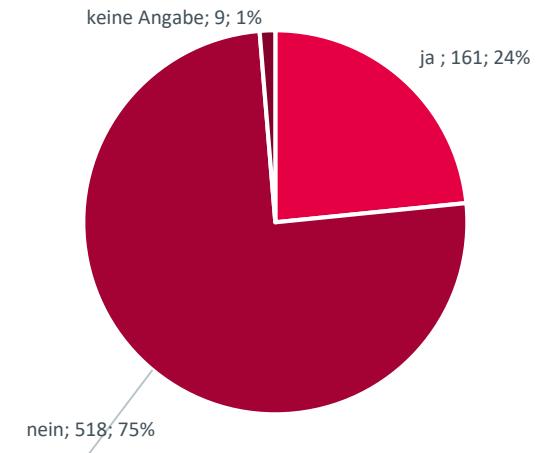
n=314

Nebenwohnsitz (Höxter)



n=152

Nebenwohnsitz (Lemgo)

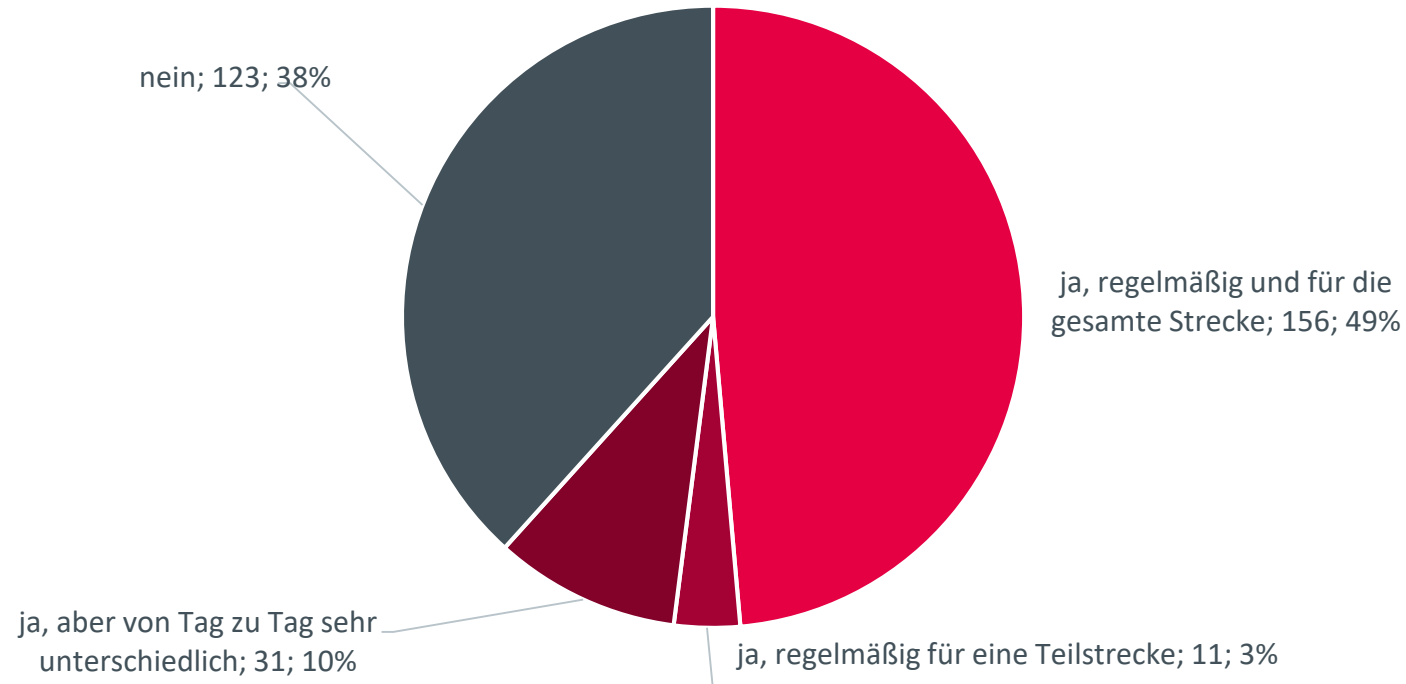


n=688

Nebenwohnsitz: Kfz-Nutzung für Pendelaktivität

n=321 Personen, die zwischen Wohnsitzen pendeln

Kfz-Nutzung für das Pendeln zwischen mehreren Wohnsitzen



Nebenwohnsitz: Andere Mobilitätsarten zum Pendeln

n=123 Personen, die zwischen Wohnsitzen pendeln, aber dazu kein Kfz nutzen...

Welche Mobilitätsart nutzen Sie für das Pendeln?

(Mehrfachangabe möglich)

f

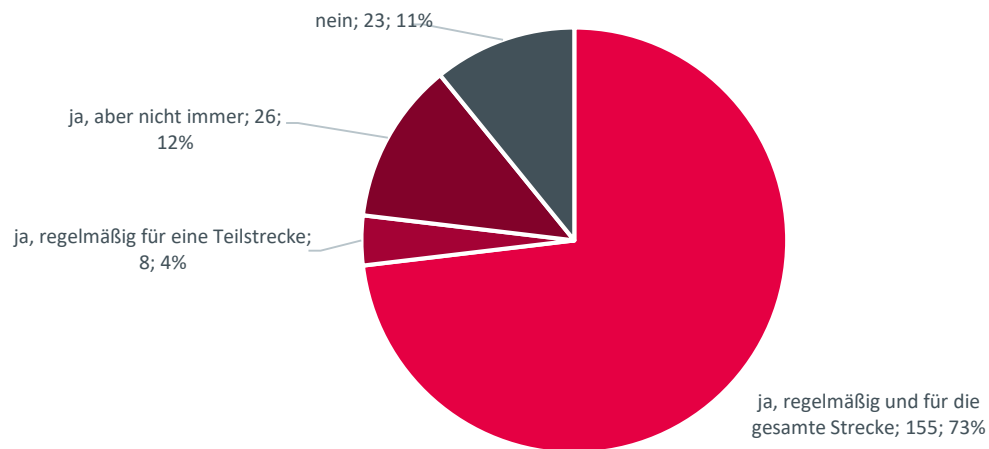
| | 104 | Davon in 40 Fällen ausschließlich |
|-------------|------------|--|
| Bahn | | |
| ÖPNV | 76 | Davon in 13 Fällen ausschließlich ÖPNV |
| Zu Fuß | 16 | Kein Mal ausschließlich |
| Fahrrad | 4 | Kein Mal ausschließlich |
| Fernbus | 3 | 1 Mal ausschließlich |
| Flugzeug | 2 | 1 Mal ausschließlich |
| E-Scooter | 1 | Kein Mal ausschließlich |
| Weiteres | 1 | 1 Mal ausschließlich |

Nebenwohnsitz: Kfz-Nutzung zum Pendeln nach Kfz-Besitz

n=321 Personen, die zwischen Wohnsitzen pendeln...

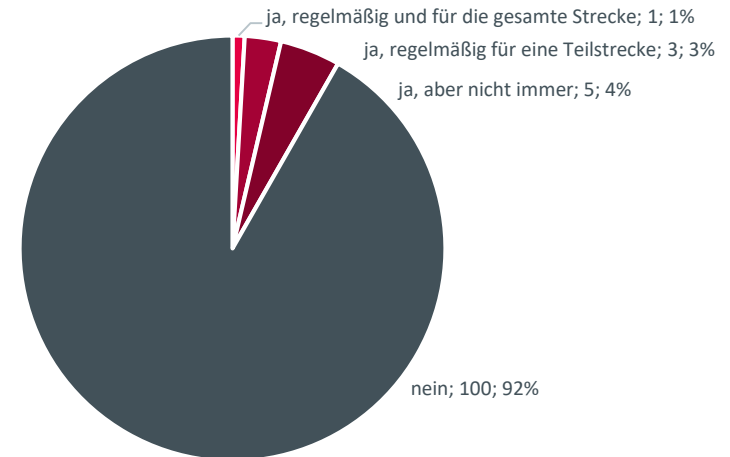
... und ein Kfz (Pkw, Motorrad/ Roller/ Moped) besitzen (*n=212*)...

Kfz-Nutzung zum Pendeln zwischen Wohnsitzen?



... und kein Kfz besitzen (*n=109*)...

Kfz-Nutzung zum Pendeln zwischen Wohnsitzen?



Nebenwohnsitz: Kfz-Nutzung vor Ort bei Kfz-Besitz

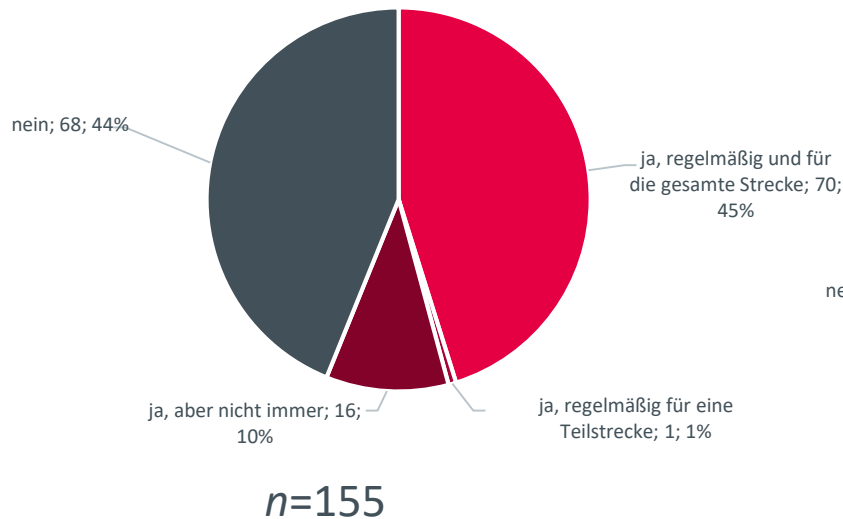
n=204 Personen mit mehreren Wohnsitzen, die ein Kfz besitzen...

... und das Kfz regelmäßig zum Pendeln zwischen den Wohnsitzen nutzen...

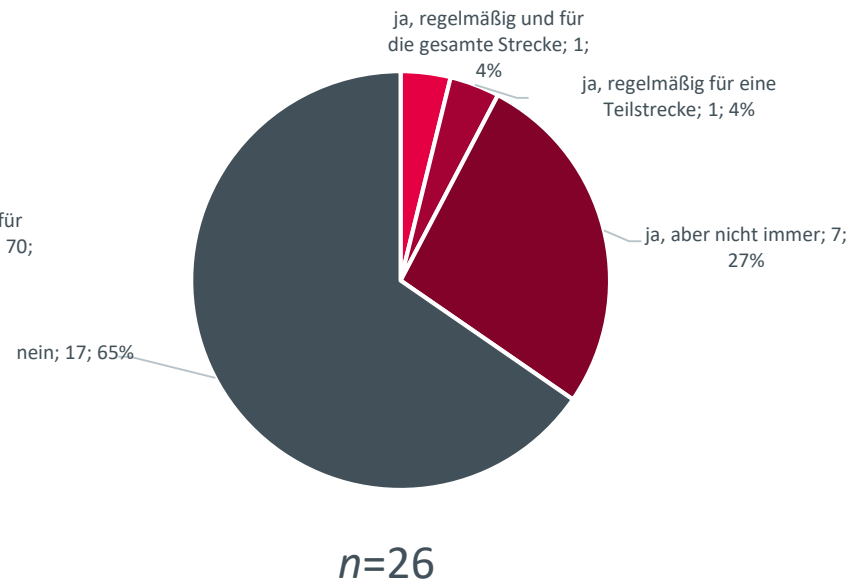
... und das Kfz unregelmäßig zum Pendeln zwischen den Wohnsitzen nutzen...

... das Kfz aber nicht zum Pendeln zwischen den Wohnsitzen nutzen...

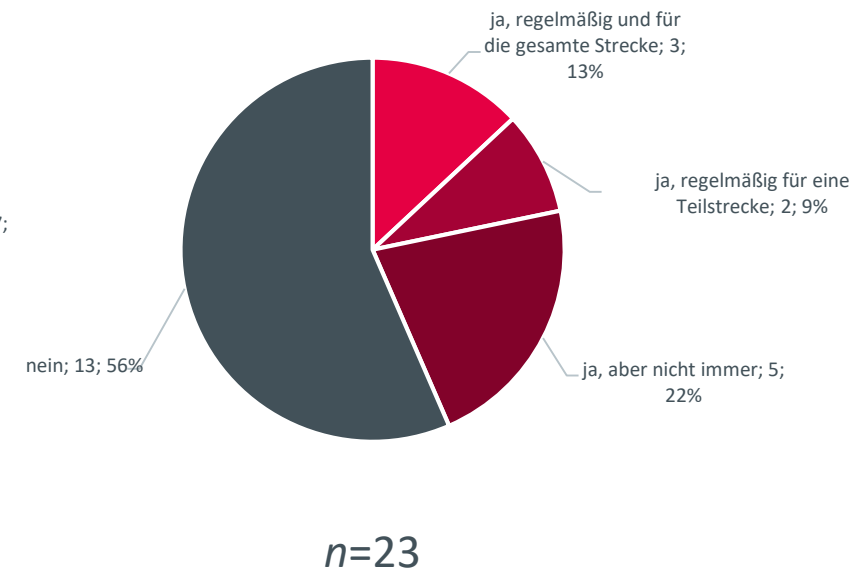
Kfz-Nutzung für täglichen Arbeitsweg?



Kfz-Nutzung für täglichen Arbeitsweg?



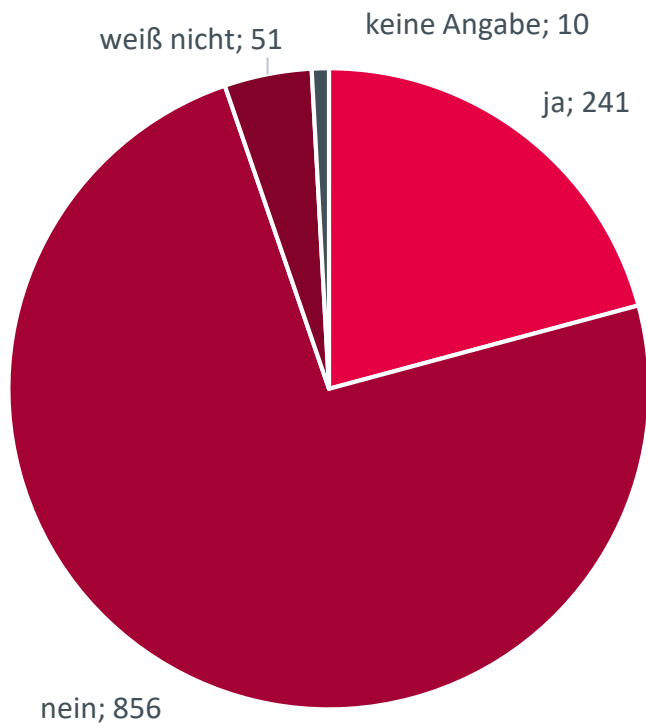
Kfz-Nutzung für täglichen Arbeitsweg?



Mobilitätsverhalten: Einfluss durch Jahreszeit

n=1.158

Mobilitätsverhalten durch Jahreszeit beeinflusst?



■ ja ■ nein ■ weiß nicht ■ keine Angabe

n=241

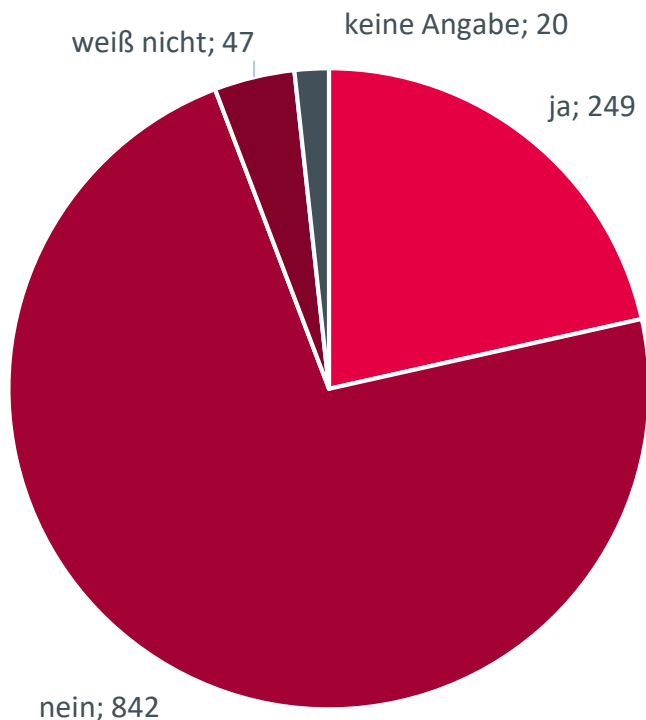
Wenn ja: Inwieweit ist das Mobilitätsverhalten beeinflusst? (Mehrfachangabe möglich)

| | |
|---|------------|
| Im Winter entscheide ich mich für andere Mobilitätsarten | 173 |
| Davon privater Pkw als Fahrer:in | 121 |
| Davon ÖPNV (Bus+Bahn) | 33 |
| Davon Bahn | 22 |
| Davon zu Fuß | 18 |
| Davon Mitfahrgelegenheit | 13 |
| Davon Fahrrad | 5 |
| Davon Motorrad/ Roller/ Moped | 3 |
| Davon Pedelec/ E-Bike | 1 |
| Davon Carsharing/ Andere Sharing-Angebote | 1 |
| Sonstiges | 1 |
| Ich bin zu anderen Uhrzeiten unterwegs. | 46 |
| Ich kombiniere für meine Wegstrecken Mobilitätsarten anders. | 44 |

Mobilitätsverhalten: Einfluss durch Pandemie

n=1.158

Derzeitiges Mobilitätsverhalten durch Pandemie beeinflusst?



■ ja ■ nein ■ weiß nicht ■ keine Angabe

n=249

Wenn ja: Inwieweit ist das Mobilitätsverhalten beeinflusst? (Mehrfachangabe möglich)

| | |
|---|------------|
| Ich begeben mich seltener auf den Weg in die Hochschule. | 205 |
| Ich entscheide mich für andere Mobilitätsarten. | 40 |
| Davon privater Pkw als Fahrer:in | 32 |
| Davon Mitfahrgelegenheit | 4 |
| Davon ÖPNV | 3 |
| Davon E-Bike/ Pedelec | 3 |
| Davon Fahrrad | 2 |
| Davon Motorrad/ Roller/ Moped | 1 |
| Davon Bahn | 1 |
| Sonstiges | 2 |
| Ich bin zu anderen Uhrzeiten unterwegs. | 36 |
| Ich kombiniere für meine Wegstrecken Mobilitätsarten anders. | 6 |

Entscheidungsgrundlage für Mobilitätsart

n=1.158

Relevante Aspekte für die Mobilitätsart

| <i>(Mehrfachangabe möglich)</i> | <i>f</i> |
|-------------------------------------|------------|
| Kurze Wegzeiten | 860 |
| Flexibilität im Tagesverlauf | 735 |
| Verlässlichkeit | 655 |
| Komfort/Stressfreiheit | 642 |
| Günstiger Preis | 537 |
| Klimafreundlichkeit | 422 |
| Praktikabilität | 396 |
| Schutz vor Witterung | 356 |
| Autonomie | 275 |
| Gesundheit/Sport | 194 |
| Sonstiges | 77 |
| Sozialer Austausch | 34 |

Relevantester Aspekt für die Mobilitätsart

| <i>(Keine Mehrfachangabe möglich)</i> | <i>f</i> |
|---------------------------------------|----------|
| Kurze Wegzeiten | 393 |
| Günstiger Preis | 154 |
| Flexibilität im Tagesverlauf | 180 |
| Verlässlichkeit | 106 |
| Komfort/Stressfreiheit | 101 |
| Klimafreundlichkeit | 63 |
| Praktikabilität | 44 |
| Gesundheit/Sport | 33 |
| Sonstiges | 33 |
| Autonomie | 30 |
| Schutz vor Witterung | 15 |
| Sozialer Austausch | 1 |

Entscheidungsgrundlage für Mobilitätsart

n=1.090

Studierende (n=766)

Relevante Aspekte für die Mobilitätsart

(Mehrfachangabe möglich)

F

| | |
|-------------------------------------|------------|
| Kurze Wegzeiten | 562 |
| Flexibilität im Tagesverlauf | 484 |
| Verlässlichkeit | 470 |
| Komfort/Stressfreiheit | 440 |
| Günstiger Preis | 398 |
| Praktikabilität | 263 |
| Klimafreundlichkeit | 261 |
| Schutz vor Witterung | 235 |
| Autonomie | 159 |
| Gesundheit/Sport | 104 |
| Sonstiges | 42 |
| Sozialer Austausch | 27 |

Mitarbeitende (n=258)

Relevante Aspekte für die Mobilitätsart

(Mehrfachangabe möglich)

f

| | |
|-------------------------------------|------------|
| Kurze Wegzeiten | 196 |
| Flexibilität im Tagesverlauf | 165 |
| Komfort/Stressfreiheit | 143 |
| Verlässlichkeit | 113 |
| Klimafreundlichkeit | 108 |
| Günstiger Preis | 92 |
| Schutz vor Witterung | 85 |
| Praktikabilität | 84 |
| Autonomie | 72 |
| Gesundheit/Sport | 55 |
| Sonstiges | 23 |
| Sozialer Austausch | 5 |

Lehrende (n=66)

Relevante Aspekte für die Mobilitätsart

(Mehrfachangabe möglich)

f

| | |
|-------------------------------------|-----------|
| Kurze Wegzeiten | 49 |
| Flexibilität im Tagesverlauf | 42 |
| Verlässlichkeit | 34 |
| Klimafreundlichkeit | 28 |
| Praktikabilität | 26 |
| Autonomie | 23 |
| Komfort/Stressfreiheit | 22 |
| Schutz vor Witterung | 18 |
| Gesundheit/Sport | 17 |
| Günstiger Preis | 15 |
| Sonstiges | 7 |
| Sozialer Austausch | 0 |

Entscheidungsgrundlage für Mobilitätsart

n=1.158

Kfz-Besitz (n=970)

Relevante Aspekte für die Mobilitätsart

(Mehrfachangabe möglich)

f

| | |
|-------------------------------------|------------|
| Kurze Wegzeiten | 705 |
| Flexibilität im Tagesverlauf | 617 |
| Verlässlichkeit | 557 |
| Komfort/Stressfreiheit | 523 |
| Günstiger Preis | 372 |
| Praktikabilität | 362 |
| Schutz vor Witterung | 308 |
| Klimafreundlichkeit | 290 |
| Autonomie | 236 |
| Gesundheit/Sport | 134 |
| Sonstiges | 69 |
| Sozialer Austausch | 18 |

Kein Kfz-Besitz (n=214)

Relevante Aspekte für die Mobilitätsart

(Mehrfachangabe möglich)

f

| | |
|-------------------------------------|------------|
| Günstiger Preis | 165 |
| Kurze Wegzeiten | 155 |
| Klimafreundlichkeit | 132 |
| Komfort/Stressfreiheit | 119 |
| Flexibilität im Tagesverlauf | 118 |
| Verlässlichkeit | 98 |
| Gesundheit/Sport | 60 |
| Schutz vor Witterung | 48 |
| Autonomie | 39 |
| Praktikabilität | 34 |
| Sozialer Austausch | 16 |
| Sonstiges | 8 |

Entscheidungsgrundlage für Mobilitätsart

n=1.135

Kfz-Nutzung täglicher Weg (n=532)

Unregelmäßige Kfz-Nutzung (n=124)

Keine Kfz-Nutzung täglicher Weg (=479)

Relevante Aspekte für die Mobilitätsart

Relevante Aspekte für die Mobilitätsart

Relevante Aspekte für die Mobilitätsart

(Mehrfachangabe möglich)

f

(Mehrfachangabe möglich)

f

(Mehrfachangabe möglich)

f

Kurze Wegzeiten

432

Kurze Wegzeiten

84

Kurze Wegzeiten

334

Flexibilität im Tagesverlauf

399

Flexibilität im Tagesverlauf

77

Günstiger Preis

300

Verlässlichkeit

357

Komfort/Stressfreiheit

69

Klimafreundlichkeit

261

Komfort/Stressfreiheit

330

Günstiger Preis

66

Flexibilität im Tagesverlauf

252

Praktikabilität

243

Verlässlichkeit

64

Komfort/Stressfreiheit

229

Schutz vor Witterung

207

Klimafreundlichkeit

61

Verlässlichkeit

220

Günstiger Preis

152

Praktikabilität

48

Gesundheit/Sport

130

Autonomie

151

Schutz vor Witterung

47

Praktikabilität

96

Klimafreundlichkeit

90

Gesundheit/Sport

39

Autonomie

92

Sonstiges

61

Autonomie

31

Schutz vor Witterung

92

Gesundheit/Sport

23

Sozialer Austausch

3

Sozialer Austausch

23

Sozialer Austausch

6

Sonstiges

2

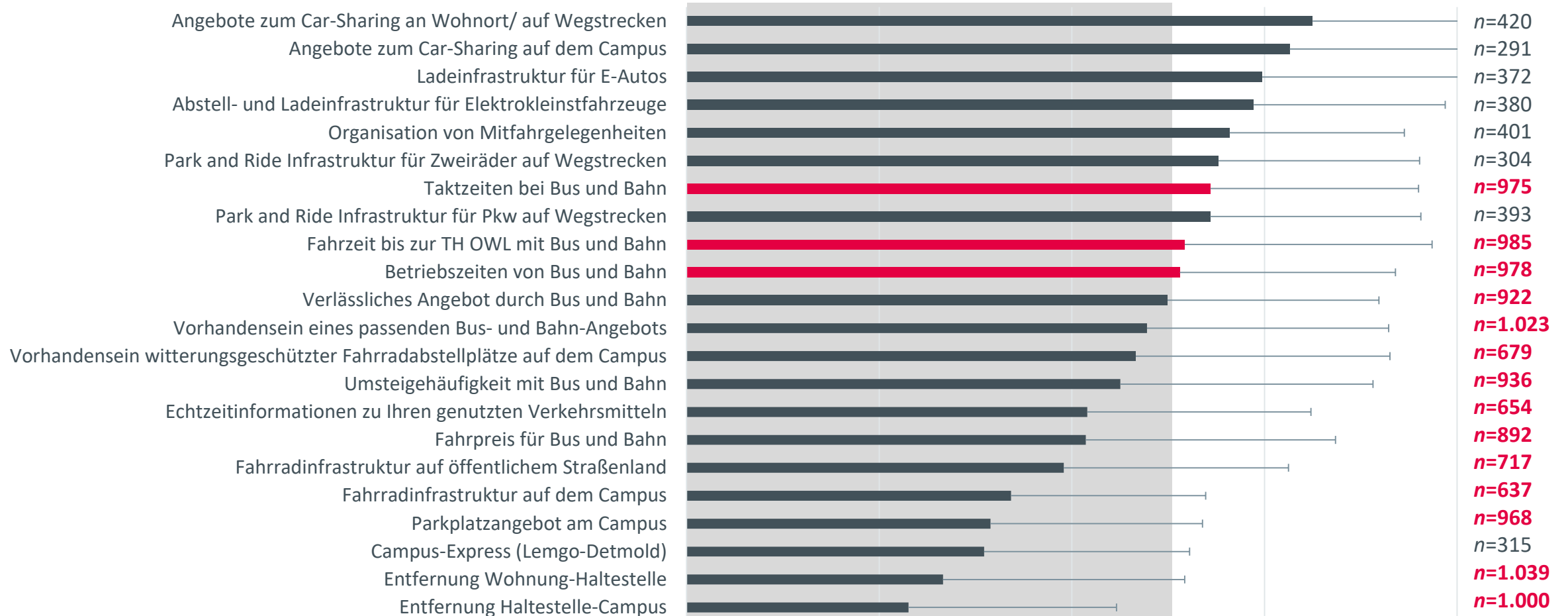
Sonstiges

14

Bewertung von Mobilitätsaspekten

n=1.158

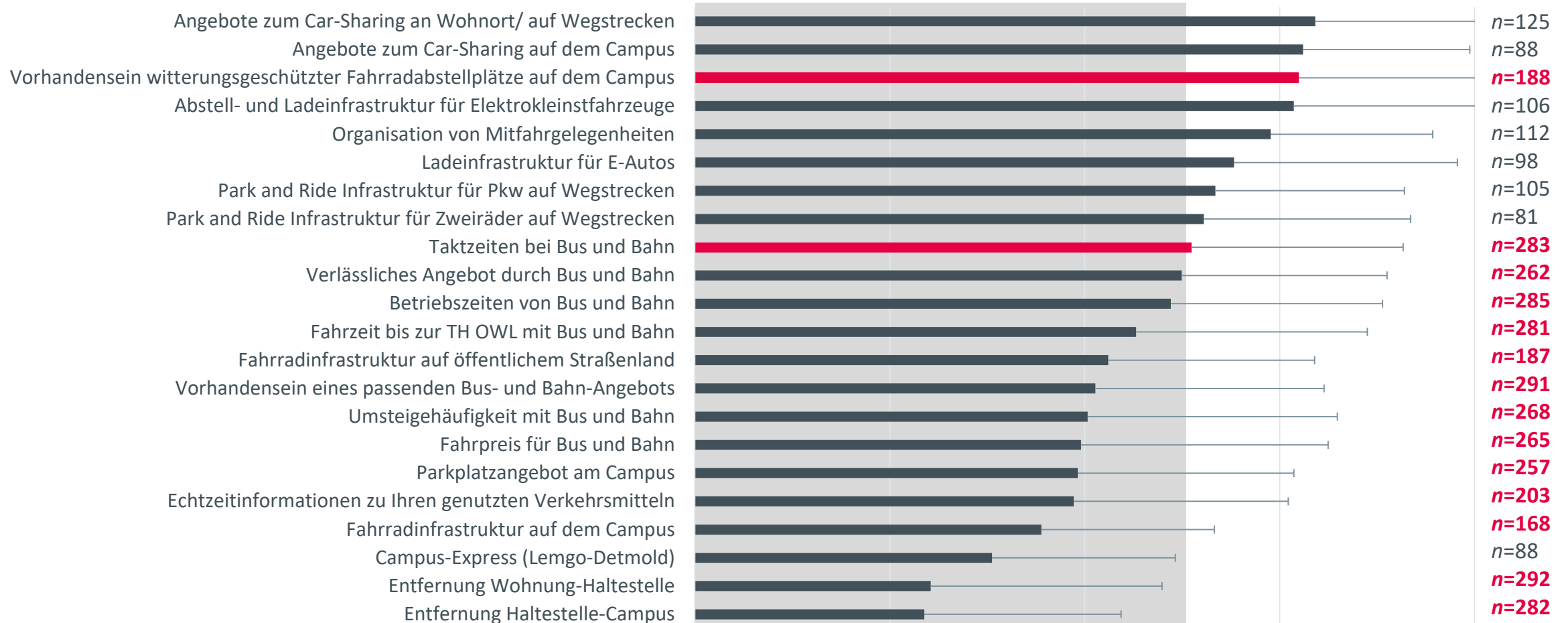
sehr gut 1 gut 2 neutral 3 schlecht 4 sehr schlecht 5



Bewertung von Mobilitätsaspekten (Detmold)

n=314 Standort Detmold

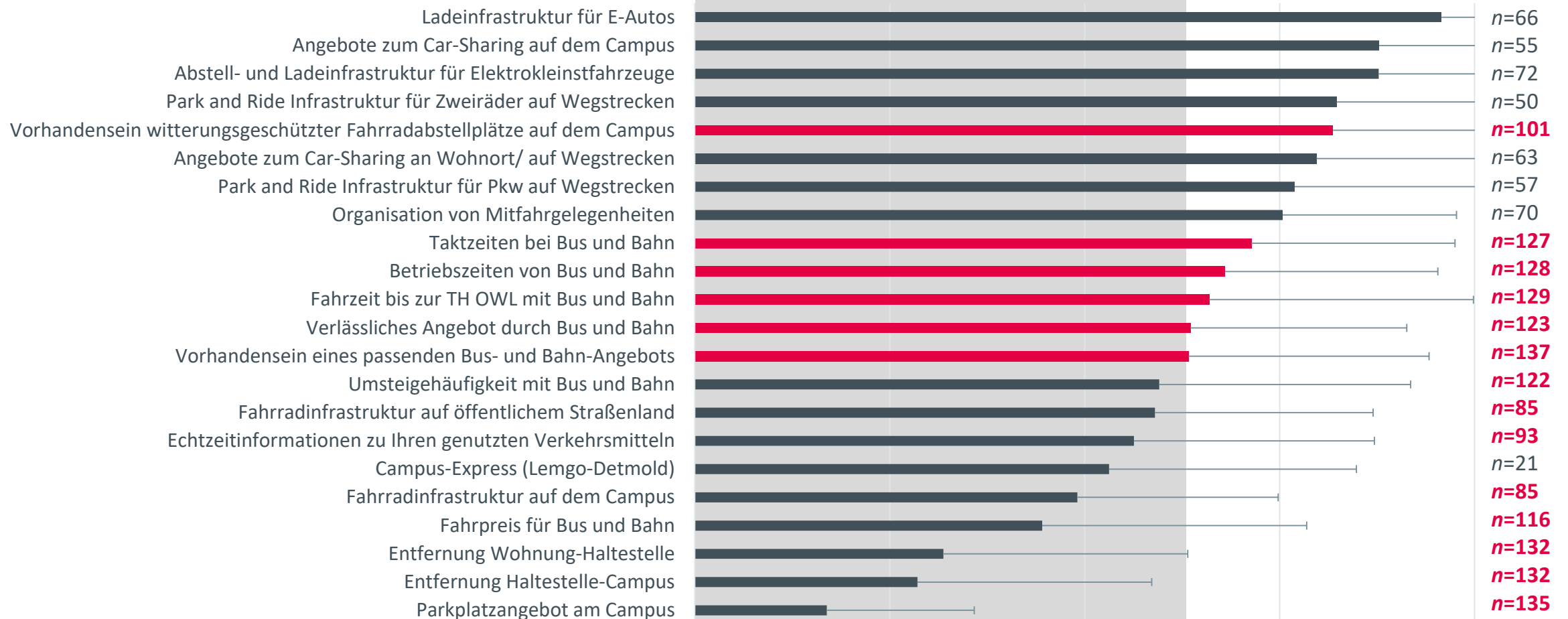
sehr gut 1 gut 2 neutral 3 schlecht 4 sehr schlecht 5



Bewertung von Mobilitätsaspekten (Höxter)

n=152 Standort Höxter

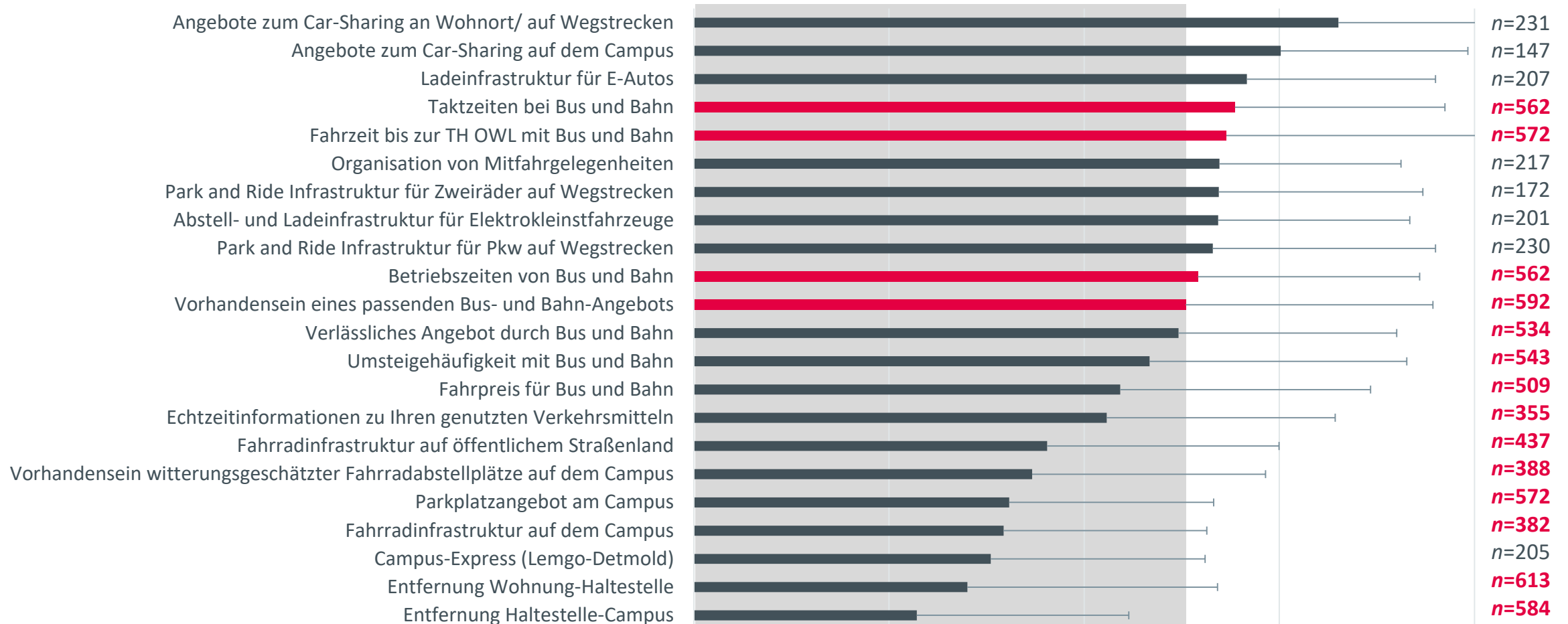
sehr gut 1 gut 2 neutral 3 schlecht 4 sehr schlecht 5



Bewertung von Mobilitätsaspekten (Lemgo)

n=688 Standort Lemgo

sehr gut 1 gut 2 neutral 3 schlecht 4 sehr schlecht 5



Störende Aspekte

n=1.158 (Mehrfachangaben möglich)

| ÖPNV | f | Konkrete störende Aspekte |
|--|-----|---|
| Fahrzeiten, Fahrtdauer, Umstiegszeiten | 161 | <ul style="list-style-type: none"> Ankunfts- und Abfahrtszeiten von Bus und Bahn passen nicht zu den Vorlesungszeiten RB73: Zu kurze Umstiegszeiten in Lage (Anschluss wird regelmäßig verpasst) Verbindung Detmold-Höxter: Zu lange Wartezeiten für den Umstieg in Altenbeken Hochschul-Shuttle Höxter fährt zu ungünstigen Zeiten und ist daher (fast) immer leer |
| Anbindung der TH OWL, Verbindung und Infrastruktur (z.B. keine Unterstände) | 49 | <ul style="list-style-type: none"> Buslinie 790 fährt auf 3 unterschiedliche Routen (Abfahrt, Ankunft, Fahrtdauer) = verwirrende Informationen Anbindung Lemgo aus Bad Pyrmont ist schlecht Keine ÖPNV-Anbindung des Max-Rubner-Instituts in Detmold (20 Minuten Gehzeit) |
| Komfort, Praktikabilität (z.B. Transport von Materialien, Lärmkulisse im ÖPNV) | 13 | |
| Störungen, Probleme, mangelnde Informationen | 68 | <ul style="list-style-type: none"> Ausgesetzte SVD-Live-App RB73: Keine oder zu kurzfristige Information über Verspätungen |
| Campus-Express | 15 | <ul style="list-style-type: none"> In Detmold kein Halt am Campus der TH OWL (nur am Bahnhof) Campus-Express fährt nicht früh genug/ nicht lang genug, schlechte Taktung mit VL-Zeiten Fehlende Sitzmöglichkeiten und keine Unterstände an den Haltestellen in Lemgo |
| Preis | 6 | |
| Semesterticket | 26 | <ul style="list-style-type: none"> Im Vergleich zu anderen Bundesländern teuer; Geltungsbereich Niedersachsen ist nicht inklusive Fahrrad ist nicht inklusive |
| Sonstiges | 16 | <ul style="list-style-type: none"> Fehlende Steckdosen/ USB-Adapter in Zügen und Bussen zum Aufladen mobiler Endgeräte Zu wenig Park-and-Ride-Möglichkeiten an den Bahnhöfen (Lemgo und Detmold) „Letzte Meile“ vom Bahnhof zur TH OWL |

Störende Aspekte

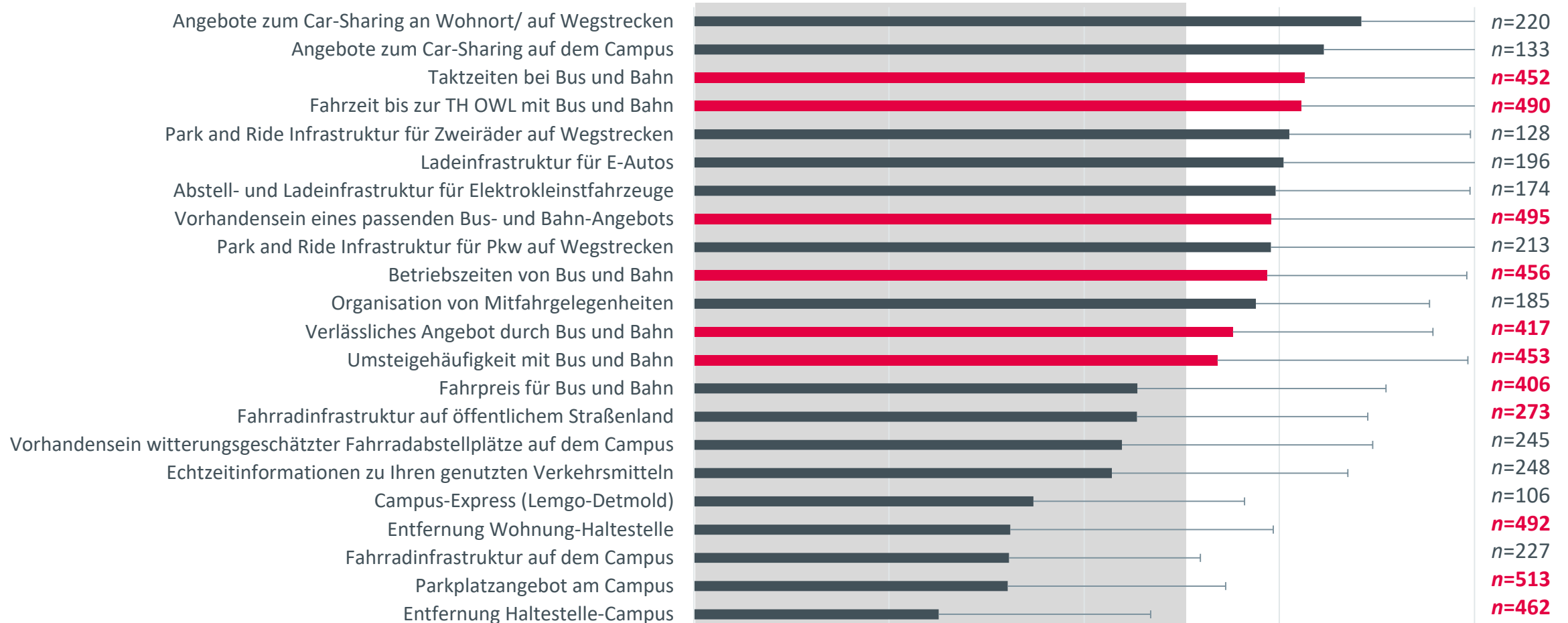
n=1.158 (Mehrfachangaben möglich)

| Fahrrad | <i>f</i> | Konkrete störende Aspekte |
|--------------------------------------|----------|---|
| Abstellmöglichkeiten | 25 | <ul style="list-style-type: none"> • Zu wenig diebstahlsichere, witterungsgeschützte Abstellplätze (an allen Standorten), am FB2 fehlen sie gänzlich • Schlecht auffindbare Abstellplätze (z.B. in Lemgo hinter FB7 und Bibliothek zu weit weg von Eingängen) • Teilweise nicht mehr zeitgemäß (manche Fahrradständer sind Speichenkiller) • Fahrradparkplätze im Parkdeck (Detmold) fast immer von Glasscherben und Müll umgeben |
| Sichere Weg | 11 | <ul style="list-style-type: none"> • Zufahrten auf den Campus sollten ausnahmslos abgesenkte Bordsteine haben • Zufahrt in Detmold hat Kopfsteinpflaster: ungünstig für Radfahrende • In Lemgo muss oft die Hauptstraße genutzt werden, weil das Tor der Berufsschule am Hornschen Weg nicht geöffnet ist |
| Umkleiden, Duschen und mehr Spinde | 11 | <ul style="list-style-type: none"> • Fehlende (exklusive) Umkleidemöglichkeiten, Duschen & Spinde für Rad-Pendler |
| Fahrradmitnahme im Zug | 4 | <ul style="list-style-type: none"> • Fahrrad-Mitnahme im Zug ist nie garantiert; Mitnahme im Zug kostet zusätzlich zum Semesterticket |
| Pkw | <i>f</i> | Konkrete störende Aspekte |
| Parkplätze | 21 | <ul style="list-style-type: none"> • Schlechte Markierungen (Lemgo vor dem CiiiT) und zu wenig Platz zwischen parkenden Pkw (Lemgo) • Anzeige verfügbarer Parkplätze fehlerhaft (Parkhäuser) • Parkplatz der TH OWL in Detmold: Viele Fremde, die hier parken • Campus-Parken in Lemgo ist in den Schulferien geschlossen |
| Verkehrsnetz und Ladeinfrastruktur | 5 | <ul style="list-style-type: none"> • Fehlende Umgehungsstraßen und lange Strecke(n) zur Autobahn • Mangelnde Ladeinfrastruktur an allen Standorten; Ladeinfrastruktur des InIT nicht öffentlich zugänglich • Ladeinfrastruktur in Lemgo: hohe Kosten und schlechte Roaming-Anbindung (nicht mit der mobility+App nutzbar) |
| Probleme auf der Strecke, Baustellen | 20 | <ul style="list-style-type: none"> • Versperrte Sicht auf Zebrasteifen und Verkehr: Banner am Bauzaun Campusallee Ecke Bunsenstraße |
| Sonstiges | <i>f</i> | Konkrete störende Aspekte |
| Sonstiges | 12 | <ul style="list-style-type: none"> • Schlechte Straßenbeleuchtung in Campusnähe (ist am späten Abend abgeschaltet) • Verschlussene Tore, die Fußwege verlängern • Keine Dienstfahrzeuge am Campus Höxter • Fehlende Motorradparkplätze auf dem Campus |

Bewertung von Mobilitätsaspekten

n=531 Personen, die regelmäßig und für den gesamten täglichen Arbeitsweg ein Kfz nutzen

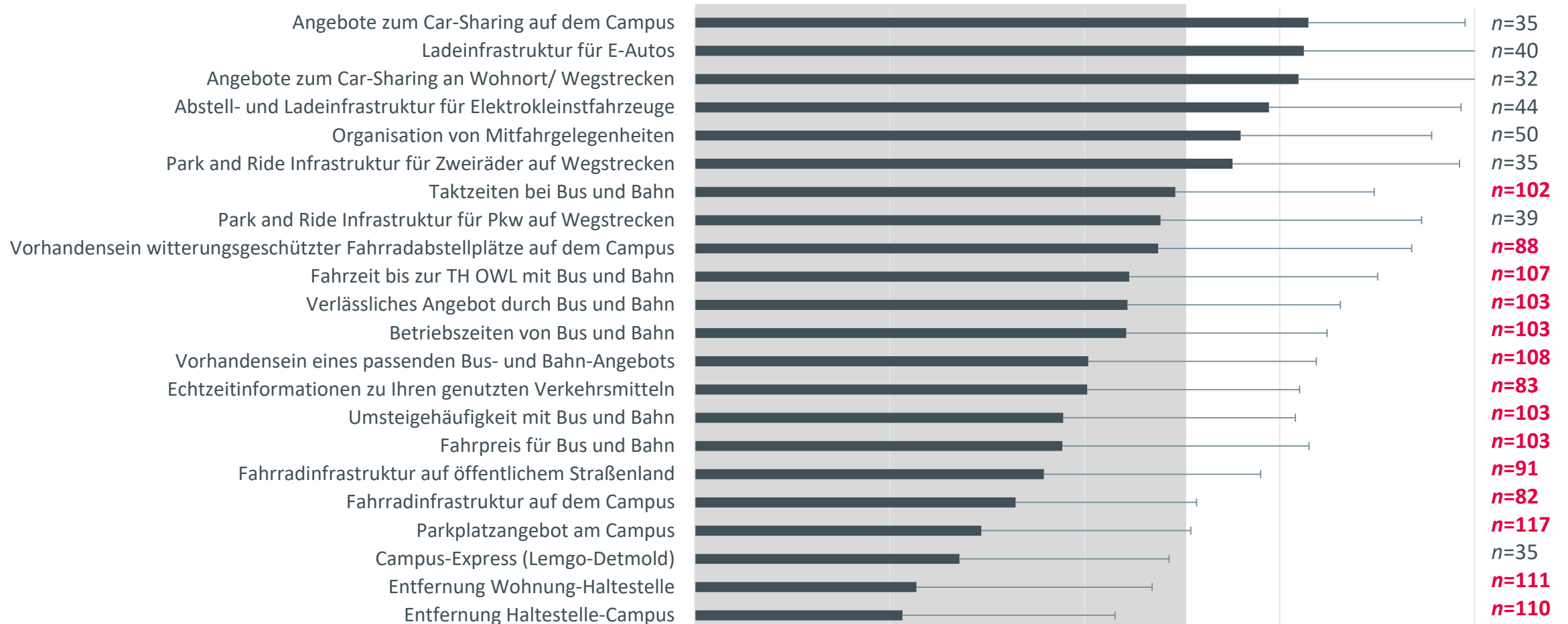
sehr gut gut neutral schlecht sehr schlecht
 1 2 3 4 5



Bewertung von Mobilitätsaspekten

n=124 Personen, die für den täglichen Arbeitsweg unregelmäßig ein Kfz nutzen

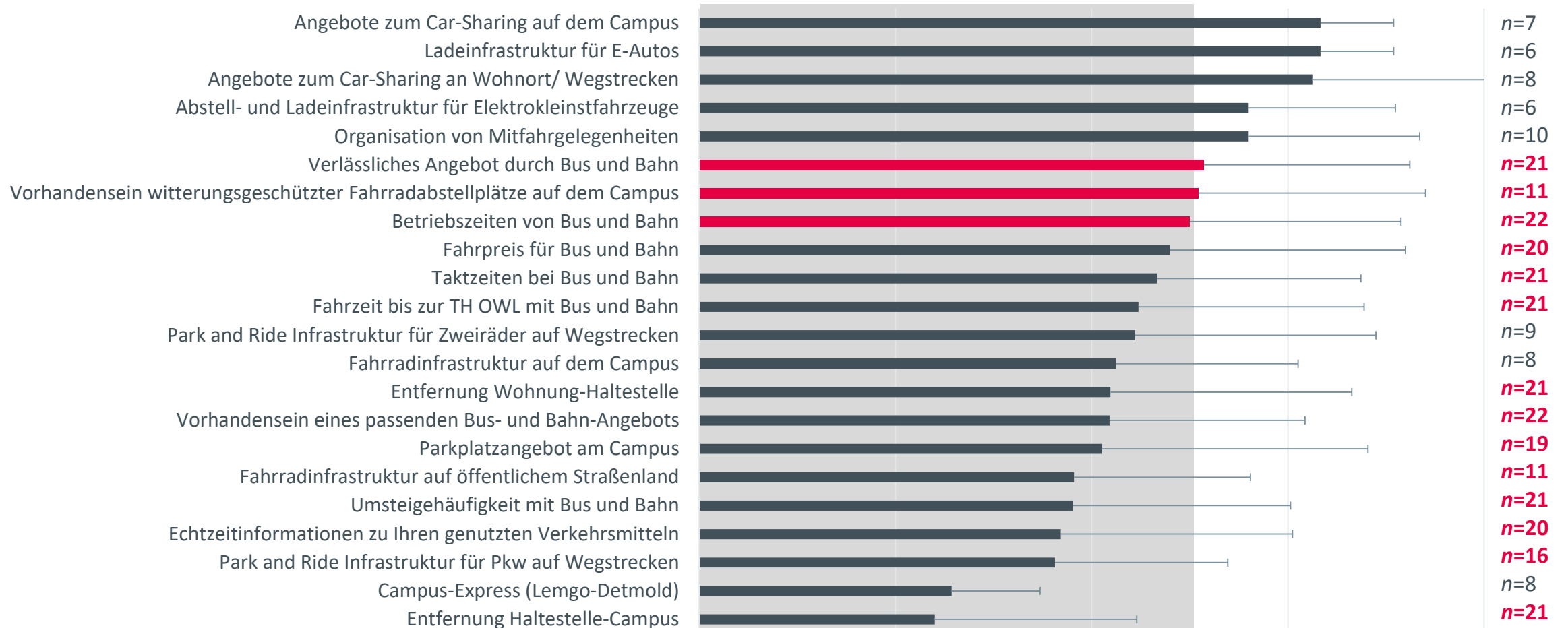
sehr gut gut neutral schlecht sehr schlecht
 1 2 3 4 5



Bewertung von Mobilitätsaspekten

n=22 Personen, die für den täglichen Arbeitsweg ein Kfz nur auf Teilstrecken nutzen

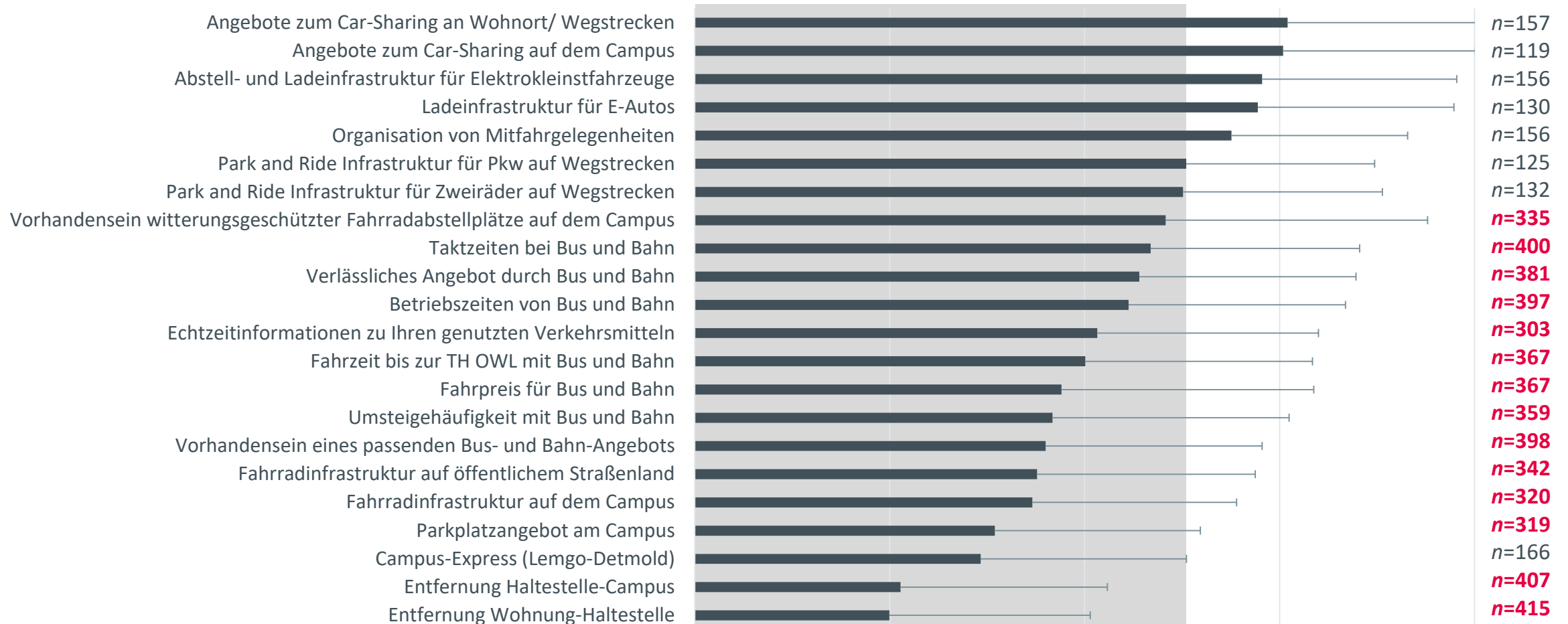
sehr gut gut neutral schlecht sehr schlecht
 1 2 3 4 5



Bewertung von Mobilitätsaspekten

n=479 Personen, die für ihren täglichen Arbeitsweg kein Kfz nutzen

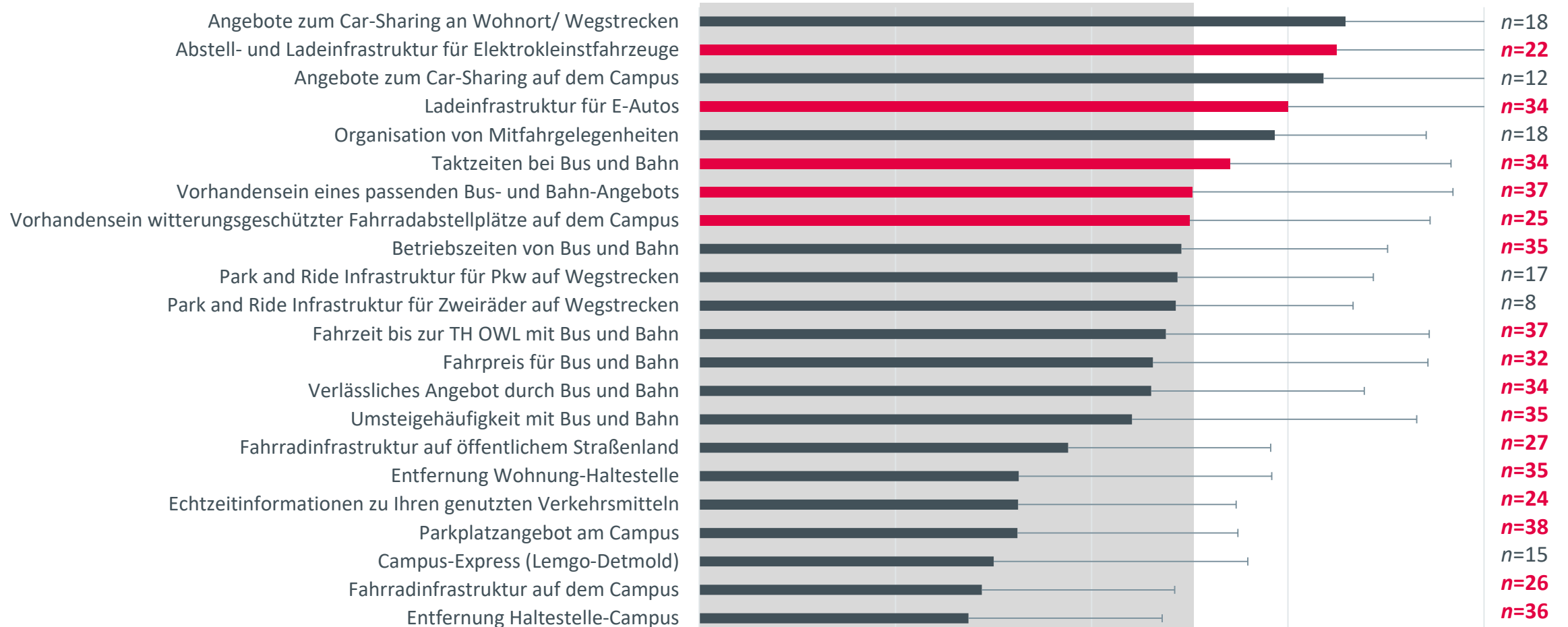
sehr gut gut neutral schlecht sehr schlecht
 1 2 3 4 5



Bewertung von Mobilitätsaspekten

n=41 Personen, die ein Kfz mit Elektro- oder Hybridantrieb besitzen

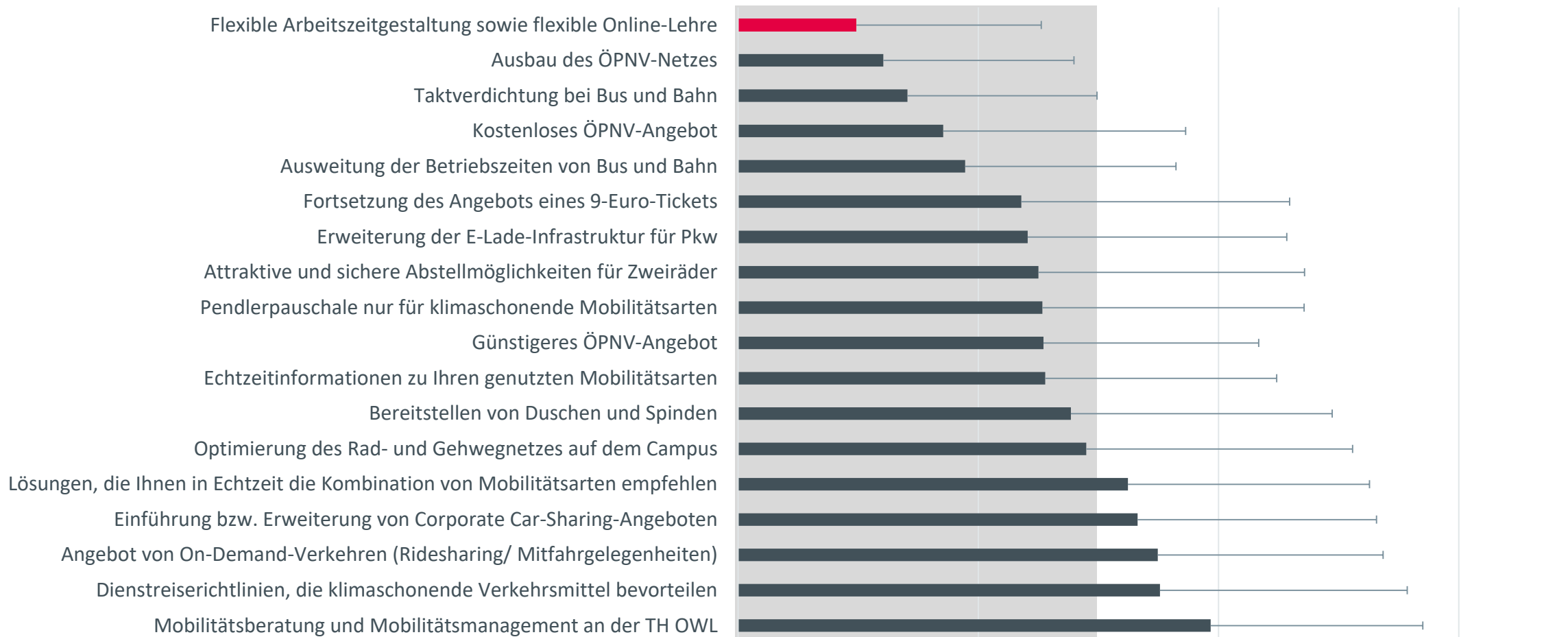
sehr gut gut neutral schlecht sehr schlecht
 1 2 3 4 5



Beiträge zu mehr Klimaschutz im Mobilitätsbereich

n=258 Mitarbeitende

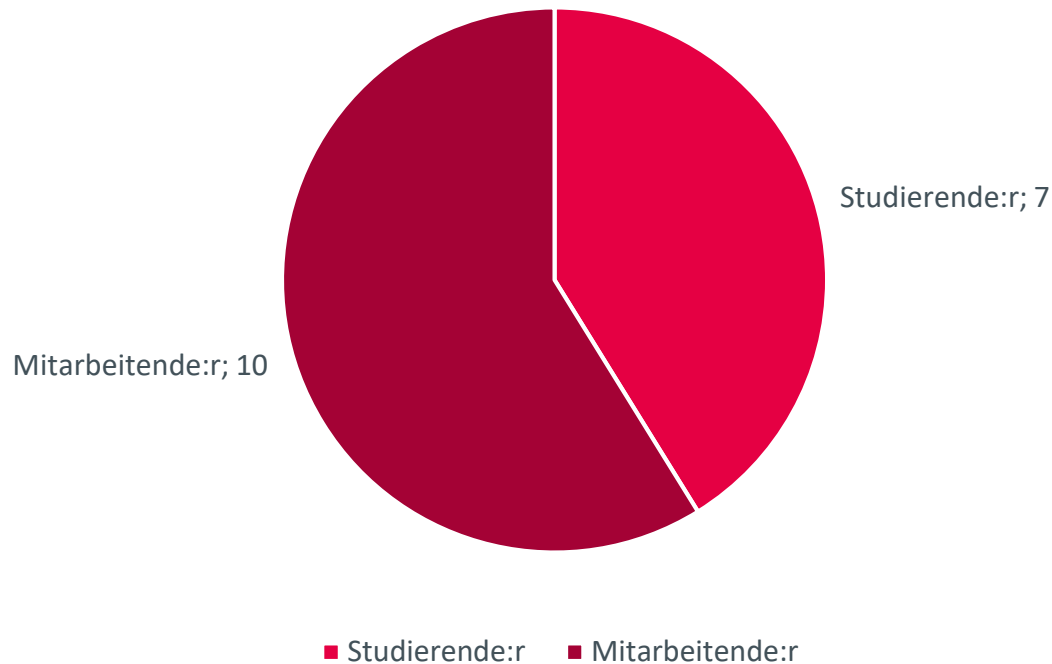
sehr motivierend eher motivierend eher nicht motivierend nicht motivierend
 1 2 3 4



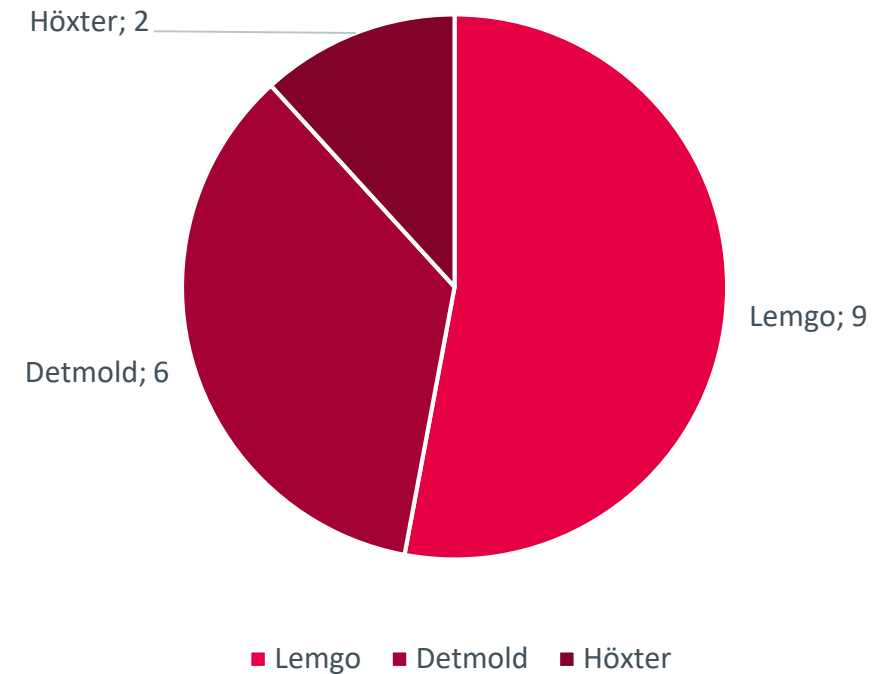
Mobilitätseingeschränkte Personen: Teilstichprobe

n=17 Personen mit Mobilitätseinschränkungen

Art der Zugehörigkeit



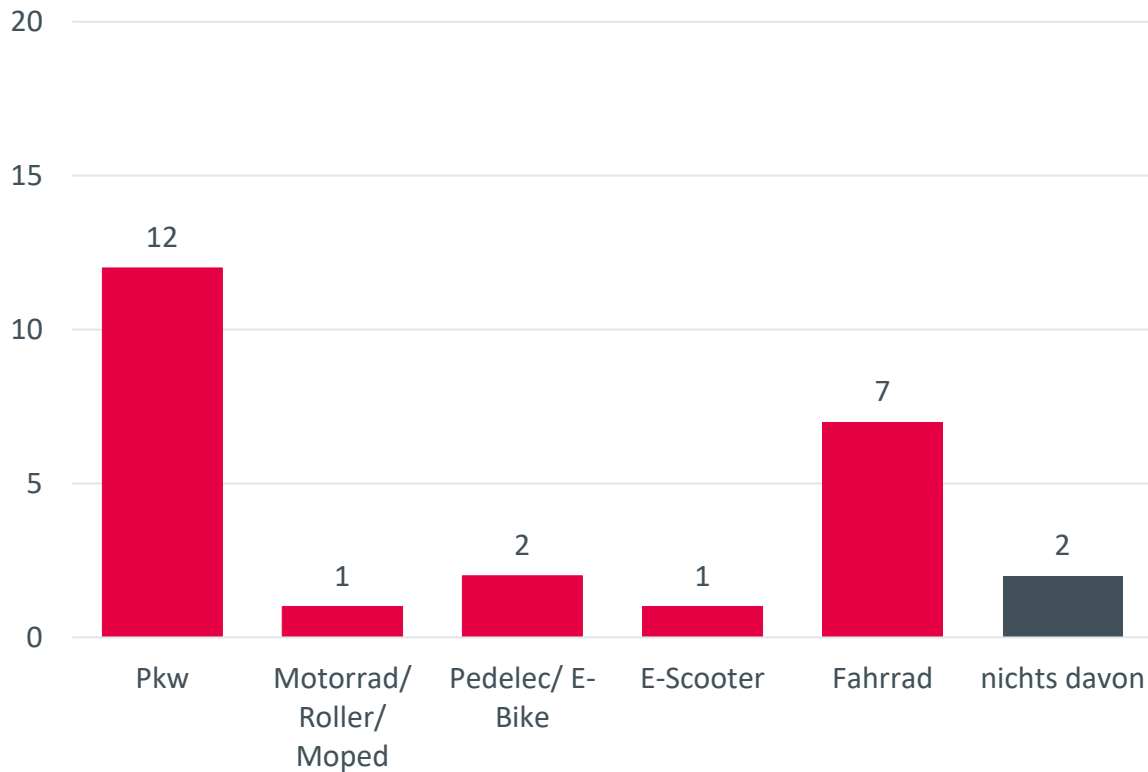
Primärer Studien- bzw. Arbeitsort



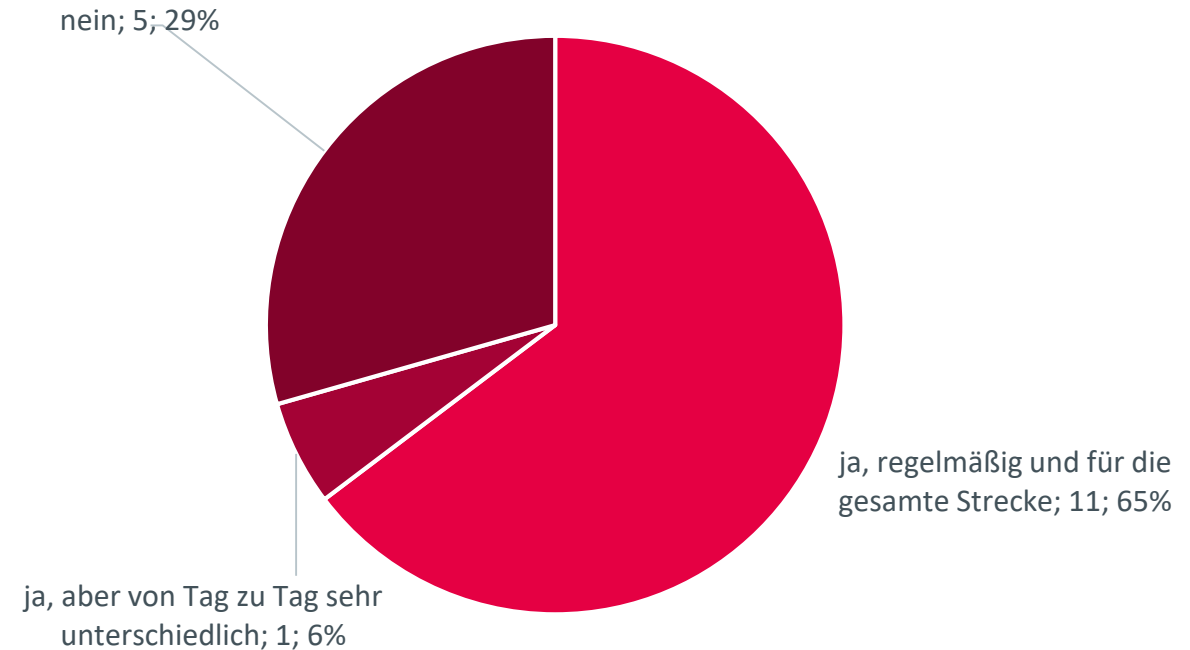
Mobilitätseingeschränkte Personen: Fortbewegungsmittel

n=17 Personen mit Mobilitätseinschränkungen (Mehrfachangabe bei Besitz möglich)

Im Besitz folgender Fortbewegungsmittel?



Kfz-Nutzung für den täglichen Arbeitsweg?



Mobilitätseingeschränkte Personen: Entscheidungsgrundlage

n=17 Personen mit Mobilitätseinschränkungen

Relevante Aspekte für die Mobilitätsart

| <i>(Mehrfachangabe möglich)</i> | <i>f</i> |
|-------------------------------------|-----------|
| Flexibilität im Tagesverlauf | 12 |
| Kurze Wegzeiten | 10 |
| Klimafreundlichkeit | 10 |
| Komfort/Stressfreiheit | 10 |
| Günstiger Preis | 9 |
| Verlässlichkeit | 6 |
| Schutz vor Witterung | 6 |
| Praktikabilität | 5 |
| Gesundheit/Sport | 3 |
| Autonomie | 3 |
| Sozialer Austausch | 1 |
| Sonstiges | 1 |

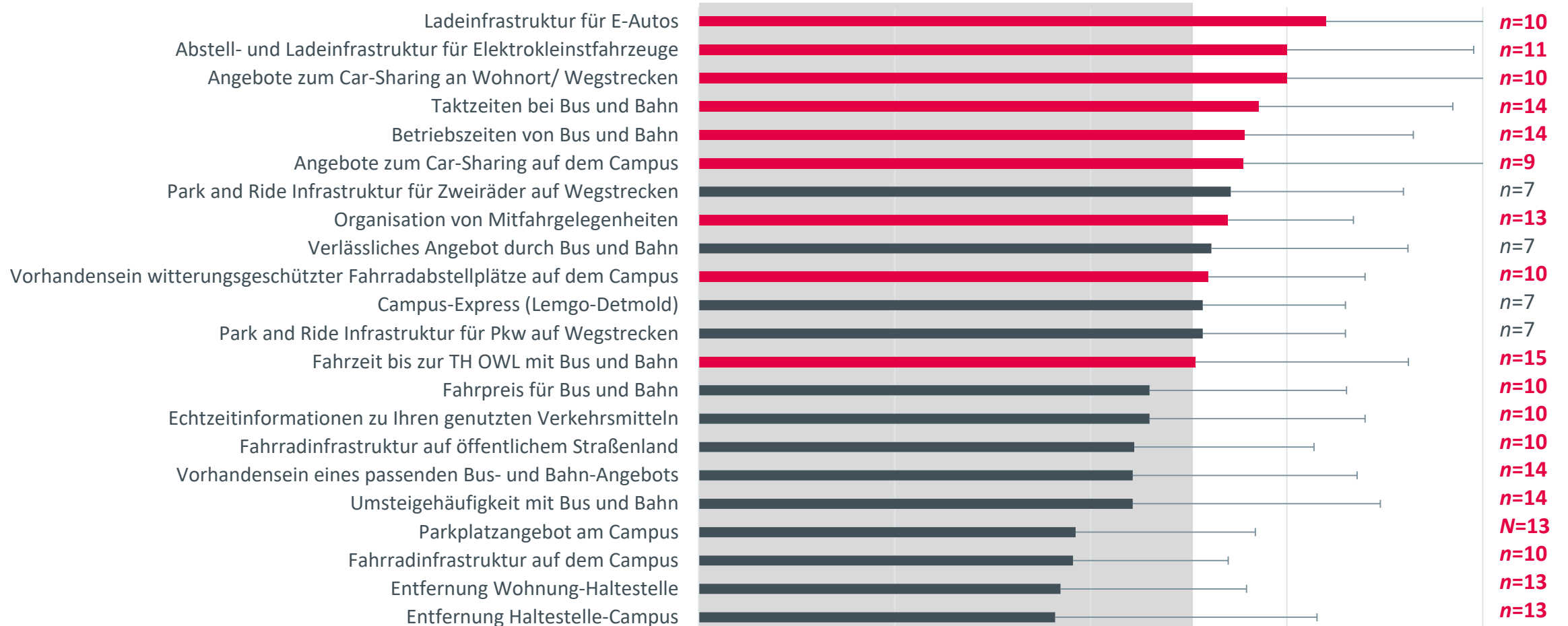
Relevantester Aspekt für die Mobilitätsart

| <i>(Keine Mehrfachangabe möglich)</i> | <i>f</i> |
|---------------------------------------|----------|
| Kurze Wegzeiten | 6 |
| Günstiger Preis | 3 |
| Komfort/Stressfreiheit | 2 |
| Flexibilität im Tagesverlauf | 2 |
| Autonomie | 1 |
| Praktikabilität | 1 |
| Sonstiges | 1 |
| Klimafreundlichkeit | 1 |
| Schutz vor Witterung | 0 |
| Verlässlichkeit | 0 |
| Gesundheit/Sport | 0 |
| Sozialer Austausch | 0 |

Bewertung von Mobilitätsaspekten

n=17 Personen mit Mobilitätseinschränkungen

sehr gut 1 gut 2 neutral 3 schlecht 4 sehr schlecht 5



Ideen und Vorschläge

n=1.158 (Mehrfachangaben möglich)

| Kategorie | Zentrale Verbesserungsvorschläge |
|------------------------------|---|
| ÖPNV: Verkehrsverbindungen | <ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung einer Schnellbusverbindung/ direkten Bahnverbindung zwischen Paderborn und Lemgo (wie 2019 bereits beworben) • Mehr direkte Verbindungen zu den Standorten der TH OWL auf ausgewählten Strecken • Einrichtung einer Haltestelle am Standort der TH OWL in Detmold (Verlängerung Campus-Express bis Campus Detmold) • Bessere Anbindung von Herford → Zwischenhalt Regionalbahn in Herford-Ost (Gaußstraße) • Machbarkeitsanalyse Campus-Express von Lemgo nach Höxter • Reaktivierung Begatalbahn (Einschienenbahn Bösingfeld) → bestenfalls Neuanschluss Bad Pyrmont, um Lemgo an die Strecke Paderborn-Hannover anzuschließen • Anpassung des Fahrplans an Vorlesungszeiten • Bessere Erreichbarkeit des Bahnhofs Lüttfeld vom Campus TH OWL aus (Fußweg, Höhenunterschied) • Erweiterung Holibri |
| ÖPNV: Informationsmanagement | <ul style="list-style-type: none"> • Witterungsgeschützte Buswarten an den Haltestellen aller Standorte • Anzeige der CO2-Einsparung bei Nutzung von ÖPNV im Vergleich zu Kfz • Ausstattung der Fahrzeuge mit zuverlässigem WLAN und Steckdosen, USB-Anschlüsse • Zentrale Echtzeitinformationen auf dem Campus (Abfahrtszeiten und Abfahrtspunkte) • Mehr Werbung für Holibri und Campus-Express Detmold-Lemgo |
| Semesterticket | <ul style="list-style-type: none"> • Bessere Sichtbarkeit der Informationen zum Gültigkeitsbereich des Semestertickets (Hochschulwebsite/ Asta-Homepage) • Mehr Flexibilität schaffen, z.B. Angebot mit Fahrrad inklusive schaffen (auch: Mitnahme weiterer Person) • Kein Geltungsbereich in Niedersachsen trotz höherer Nähe (Studierenden in Höxter die Wahl geben); explizit genannt: Holzminden, Hannover, Göttingen, Kassel • Semesterticket optional oder kostenlose Nutzung für Studierende |

Ideen und Vorschläge

n=1.158 (Mehrfachangaben möglich)

| Kategorie | Zentrale Verbesserungsvorschläge |
|------------------------|--|
| Fahrrad: Infrastruktur | <ul style="list-style-type: none"> • Mehr witterungsgeschützte und moderne attraktive Abstellmöglichkeiten an ALLEN Gebäuden der TH OWL (explizit genannt: Gebäude 5, Gebäude 9) • Ausschilderung von Fahrradabstellflächen auf den Standorten der TH OWL • Abschließbare Fahrradabstellflächen (Vandalismus- und Diebstahlschutz) • Mehr Diensträder und Vermittlungsangebote zum Leasen von Fahrrädern/ E-Bikes/ E-Roller • Werkstätten auf dem Campus, in denen das Rad (mit Hilfe) selbst repariert werden kann • Radweg an der Residenzstraße Wahmbeckerheide ↔ Detmold • Einrichtung von Radschnellverbindungen zwischen allen Standorten • Hochschule sollte klar Position gegen Bundesverkehrswegeplanung und für mehr Radinfrastruktur beziehen |
| Fahrrad: Aktivierung | <ul style="list-style-type: none"> • Förderung der Anschaffung von E-Bikes • Teilnahme am Stadtradeln / Initiative Job-Radeln / „Fahrradfreundlicher Arbeitgeber“ (EU und ADFC) • Mehr Werbung für die Aktion „Campusräder“ • Fitnessvergünstigung in der Mensa, Rabatte, etc. |
| Kleinstfahrzeuge | <ul style="list-style-type: none"> • Sichere Abstellmöglichkeiten für Elektrokleinstfahrzeuge und E-Bikes • Schließfächer für E-Scooter (und zum Laden von Akkus) |
| Sharing-Angebote | <ul style="list-style-type: none"> • Carsharing unter der Woche für den Campus, am Wochenende/ nachts durch Nachbarschaft • On-Demand-Verkehre und spontan buchbare E-Mobilität |
| Pendeln vermeiden | <ul style="list-style-type: none"> • Für Studierende bezahlbaren Wohnraum in direkter Umgebung zur TH OWL anbieten; explizit genannt: Studentenwohnheim in Höxter schaffen • Home-Office und mobiles Arbeiten unterstützen, ebenso hybrides Arbeiten und hybride Lehrveranstaltungen • Flexibel (buchbare) Arbeitsplätze für Studierende |

Ideen und Vorschläge

n=1.158 (Mehrfachangaben möglich)

| Kategorie | Zentrale Verbesserungsvorschläge |
|----------------|---|
| Pkw | <ul style="list-style-type: none"> • Reaktivierung von Schrankenanlagen bei TH OWL-Parkflächen in Detmold (wie vor mehreren Jahren bereits gefordert) • Einrichtung eines Park and Ride-Parkplatz am Industriegebiet Lemgo/ Autobahnabfahrt A2 Ostwestfalenstraße → von dort zuverlässige Busverbindung nach Lemgo • Interne Mitfahrbörse, Corporate Car-Sharing mit E-Autos, Ride Sharing mit Anreizen belohnen (Pinnwand aufleben lassen und digitalisieren) • Möglichkeit E-Autos über die TH OWL zu leasen; E-Autos als Dienstwagen • Mehr Ladeinfrastruktur und Lademöglichkeit für unterschiedliche Geräte (zumindest Adapter); Schnell-Ladeinfrastruktur • Lademöglichkeiten: Adapter für Stecker (z.B. Schuko), anderer CPO (Charge Point Operator) als Plugsurfing • Kosten für Ladeinfrastruktur (haushaltsüblich kWh-Preise) • Weniger Parkflächen → Flächen anders nutzen (sozialer Austausch und gemeinsames Lernen) |
| Klimaschutz | <ul style="list-style-type: none"> • Mehr Solarenergie, vertikale Windkraftanlagen auf den Dächern der TH OWL • Mehr Grünanlagen auf dem Campus (Lemgo und Detmold); höhere Bäume, Dachkonstruktion für Rankpflanzen • Wasserstoff-Antrieb unterstützen • Mehr (finanzielle) Anreize bei Nutzung klimafreundlicher Mobilität |
| Arbeitsabläufe | <ul style="list-style-type: none"> • Dienstreiseabrechnungen vereinfachen/ digitalisieren • Mitarbeiterkarte als Fahrausweis beim Pendeln zwischen Standorten (z.B. kostenlose Nutzung des Campus-Express) • Temporeduktion auf der Bielefelder Straße am Campus Detmold (Störender Verkehrslärm während Veranstaltungen) |
| Sonstiges | <ul style="list-style-type: none"> • Klare Fußwegführung auf dem Campus in Lemgo über den Parkplatz • Zugang zu den Gebäuden verbessern; Barrierefreiheit sicherstellen • Ampelschaltung in Lemgo-Lüttfeld fußgängerfreundlicher gestalten • „Rauchfreier Campus“ • Entwicklung einer Campus-Map für bessere Orientierung (inkl. Fahrradabstellmöglichkeiten) • Informationen zu Mobilität auch auf Englisch anbieten • Nachhaltige Mobilität als Thema in das Studium integrieren • Mehr TH eigene Forschung zu Leichtfahrzeugen und Aufklärung über Problematiken (z.B. Hybrid-Plug-In, SUV) |