

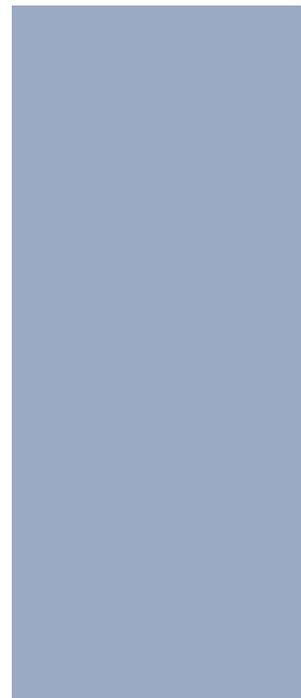


**Endbericht**

# **Universität Wien**

## **Mobilitätserhebung und Berechnung der Treibhausgasemissionen**

Im Auftrag der Universität Wien, Wien, Juli 2022



## **Auftraggeber:**

Universität Wien  
Raum- und Ressourcenmanagement  
Betreuerin: Julia Gram, MA, Nachhaltigkeitskoordinatorin  
Universitätsring 1, 1010 Wien

T +43-1-4277-12717  
M +43-664-60277-12717  
julia.gram@univie.ac.at  
rrm.univie.ac.at

## **Auftragnehmer:**

HERRY Consult GmbH  
A-1040 Wien  
Argentinierstraße 21

Tel.: (01) – 504 12 58  
Fax: (01) – 504 35 36  
e-mail: office@herry.at  
<http://www.herry.at>

## **Bearbeitungsteam:**

Mag. Ing. Rupert Tomschy  
Mag. Irene Steinacher  
DI Markus Schuster

Dokument: UniWien\_Befragung\_Bericht\_22-07-27.docx  
GZ: 11526

Stand: Juli 2022

## Vorwort

Die Universität Wien ist bestrebt verursachte Emissionen aus dem eigenen Universitätsbetrieb, der Forschung und der Lehre zu minimieren und dementsprechende Maßnahmen zu setzen. Darunter fällt auch der Bereich Mobilität, welcher sowohl das Pendelverhalten der Mitarbeiter\*innen und Studierenden als auch Dienstreisen umfasst. Aktuell liegen hierzu noch keine geeigneten Daten für die Berechnung der Treibhausgasemissionen vor, weshalb eine Mobilitätsumfrage durchgeführt werden sollte. Der vorliegende Endbericht enthält eine Methodenbeschreibung sowie die wesentlichen Ergebnisse dieser Mobilitätserhebung.

### **Generelle Bemerkungen:**

*Die Einzelwerte im Bericht sind ohne Rücksicht auf die Endsumme auf- bzw. abgerundet. Die Totalbeträge können deshalb in gewissen Fällen geringfügig von der Summe der Einzelwerte abweichen bzw. 100% leicht über- oder unterschreiten.*

Wien, im Juli 2022

## Inhaltsverzeichnis

---

|          |  |           |
|----------|--|-----------|
| <b>1</b> | <b>Erhebungsmethode</b> .....  | <b>3</b>  |
| 1.1      | Erhebungsablauf und Erhebungsrücklauf.....                                 | 3         |
| 1.2      | Erhebungsinhalte .....   | 4         |
| 1.3      | Datenaufbereitung und Gewichtung.....                                      | 4         |
| <b>2</b> | <b>Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter:innen 2019</b> ..... | <b>6</b>  |
| 2.1      | Soziodemographie.....  | 6         |
| 2.2      | Wege zum Arbeitsplatz .....  | 11        |
| 2.3      | Dienstwege (zwischen Uni-Standorten) .....                                 | 19        |
| 2.4      | Berufsbezogene Reisen .....  | 23        |
| <b>3</b> | <b>Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten der Studierenden 2019</b> .....      | <b>29</b> |
| 3.1      | Soziodemographie.....  | 29        |
| 3.2      | Wege zur Universität .....   | 33        |
| 3.3      | Wege zwischen Uni-Standorten .....   | 40        |
| 3.4      | Studienbezogene Auslandsaufenthalte .....                                  | 44        |
| <b>4</b> | <b>Verkehrsleistung und CO<sub>2</sub>-Berechnung 2019</b> .....           | <b>47</b> |
| 4.1      | Verkehrsleistung der Mitarbeiter:innen.....                                | 47        |
| 4.1.1    | Pendeln (Bedienstete) .....  | 47        |
| 4.1.2    | Dienstreisen (berufsbezogene Reisen) .....                                 | 48        |
| 4.2      | Verkehrsleistung der Studierenden .....                                    | 49        |
| 4.2.1    | Pendeln (Studierende) .....  | 49        |
| 4.2.2    | Auslandsaufenthalte (Studierende-Outgoing) .....                           | 51        |
| 4.3      | CO <sub>2</sub> -Berechnung anhand des ClimCalc-Tools .....                | 52        |

# 1 Erhebungsmethode

## 1.1 Erhebungsablauf und Erhebungsrücklauf

Ziel der Erhebung war es, das Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter:innen sowie der Studierenden und damit die im Mobilitätsbereich verursachten Emissionen im Jahr 2019 mittels Befragung zu erheben. Dazu wurden entsprechende Fragebögen (siehe auch 1.2) entwickelt und für eine **Online-Erhebung** elektronisch in deutscher und englischer Sprache aufbereitet.

Die Grundgesamtheit der Erhebung bildeten alle Mitarbeiter:innen (allgemeines sowie wissenschaftliches Personal) und alle Studierenden, die bereits im Jahr 2019 auf der Uni Wien tätig waren bzw. studierten. Das waren 10.866 Beschäftigte (davon 7.556 wissenschaftliches Personal) sowie 50.552 **aktive**<sup>1</sup> Studierende.

Für jene potentiellen Teilnehmer:innen, die im Jahr 2019 noch nicht auf der Uni Wien arbeiteten bzw. studierten, wurden zusätzlich Kurzfragebogen zum aktuellen Mobilitätsverhalten angeboten.

Die Erhebung wurde im Zeitraum zwischen Jänner 2022 und Februar 2022 durchgeführt, wobei die Mitarbeiter:innen und die Studierenden am 17.1.2022 zur Teilnahme per E-Mail durch die Uni Wien eingeladen wurden. Es erfolgten mehrere Erinnerungsmails und die Befragung wurde am 15.02.2022 beendet.

Der verwertbare Rücklauf der Befragung betrug bei den Mitarbeiter:innen (die bereits im Jahr 2019 an der Uni Wien beschäftigt waren) 1.667 Personen, das entspricht einem Anteil und somit einer Rücklaufquote von rund 15%.

Bei den Studierenden (die bereits im Jahr 2019 an der Uni Wien inskribiert waren), betrug der verwertbare Rücklauf 3.186 Personen, das entspricht einem Anteil und somit einer Rücklaufquote von rund 6% der aktiven Studierenden.

Abbildung 1: Eckdaten zur Befragung der Mitarbeiter:innen



### Eckdaten zur Befragung der Mitarbeiter:innen

- Befragungsmethodik: Online-Befragung
- Durchführungszeitraum: Jänner 2022 – Februar 2022
- Grundgesamtheit: 10.866 Beschäftigte >> davon 7.556 (69%)  
Wissenschaftliches Personal
- Verwertbare Netto-Stichprobe: 1.667 Fragebögen >> Rücklaufquote: 15%
- Gewichtung: nach Allgemeines/Wissenschaftliches Personal, Alter,  
Geschlecht

<sup>1</sup> 89.731 Studierende waren im Jahr 2019 inskribiert.

Abbildung 2: Eckdaten zur Befragung der Studierenden



## Eckdaten zur Befragung der Studierenden

- Befragungsmethodik: Online-Befragung
- Durchführungszeitraum: Jänner 2022 – Februar 2022
- Grundgesamtheit: 50.552 aktive Studierende
- Verwertbare Netto-Stichprobe: 3.186 Fragebögen >> Rücklaufquote: 6%
- Gewichtung: nach Diplomstudium, Bachelorstudium, Masterstudium, Alter, Geschlecht

## 1.2 Erhebungsinhalte

Die Fragebögen waren in mehrere Bereiche unterteilt, um ein möglichst vollständiges Bild der beruflichen Mobilität zu erhalten:

- Weg zum Arbeitsort
- Wege zwischen Uni-Standorten (berufliche Wege bzw. Wege im Rahmen der Studentätigkeit)
- Berufsbezogene Reisen bzw. studienbezogene Auslandsaufenthalte
- Angaben zur Person

Bei der Entwicklung der Fragebögen wurde insbesondere darauf geachtet, die Vorgaben aus dem Kalkulationstool „climcalc\_v2.1“ zur Ermittlung der Treibhausgas-Emissionen für Bildungseinrichtungen möglichst gut abzubilden. Dort wird unterschieden nach Dienstreisen, Pendeln (Bedienstete und Studierende) und Auslandsaufenthalte (Bedienstete und Studierende). Auf Grund der gleichen Abfrageart und der schwierigen Unterscheidbarkeit zwischen Dienstreisen und Auslandsaufenthalten bei den Bediensteten wurden diese beiden Punkte im Fragebogen zur Kategorie „berufsbezogene Reisen“ zusammengefasst und gemeinsam erhoben und können daher im ClimCalc-Tool nicht getrennt ausgewiesen werden.

## 1.3 Datenaufbereitung und Gewichtung

Die Rohdaten der Erhebung wurden zur weiteren Verarbeitung aufbereitet und einer Plausibilitätskontrolle unterworfen. Dabei wurden einige wenige nur teilweise ausgefüllte Fragebögen verworfen.

Hinsichtlich der wesentlichen Variablen zur Berechnung der Verkehrsleistung und der Emissionen wurden die Daten plausibel ergänzt, da sonst bei Summierung über alle Personen unvollständige

Ergebnisse vorliegen würden. Dies betraf insbesondere die angegebenen zurückgelegten Weglängen, diese wurden bei fehlenden Werten (<3% aller Fragebögen) durch Mittelwerte je Verkehrsmittel und Mitarbeiter:innen-Kategorie ergänzt.

Im nächsten Schritt erfolgte eine Gewichtung bzw. Hochrechnung der Befragungsdaten auf die Grundgesamtheit der Mitarbeiter:innen bzw. Studierenden im Jahr 2019.

Das Ziel einer Gewichtung kann damit beschrieben werden, dass Ziehungs- und Stichprobenfehler oder Verzerrungen durch unterschiedliche Antwortbereitschaft reduziert bzw. behoben werden. Das Wesen der Gewichtung besteht darin, Verteilungen von bestimmten wichtigen Variablen, die durch die Stichprobe verzerrt sind, zu entzerren. Diese Verteilungsveränderung wird grundsätzlich auf jene Weise herbeigeführt, bei der die zu verändernde Verteilung in der Stichprobe (IST-Verteilung) auf eine extern vorgegebene (z.B. aus der Sekundärstatistik) Verteilung (SOLL-Verteilung) ausgerichtet wird. Ziel ist es Ergebnisse zu erhalten, die möglichst gut der Wahrheit entsprechen, also das Mobilitätsverhalten der Grundgesamtheit widerspiegeln. Die Gewichtung ist dabei der Versuch, die Verzerrungen der Stichprobe zu reduzieren und so dieser Wahrheit näher zu kommen.

Die auf Grund der unterschiedlicher Rücklaufquoten in unterschiedlichen Gruppen von Mitarbeiter:innen bzw. Studierenden verzerrten Ergebnisdaten wurden daher iterativ (d.h. in mehreren Durchläufen hintereinander) nach den Kriterien Mitarbeiter:innen-Kategorie bzw. Studierendenkategorie, Altersklasse und Geschlecht so gewichtet, dass die Stichprobe die gleiche Verteilung nach diesen Kriterien wie die Grundgesamtheit aufweist und die Ergebnisse somit - so gut es nach diesen Kriterien möglich ist - für die Grundgesamtheit repräsentativ sind.

Zur Berechnung der Treibhausgas-Emissionen bzw. der Verkehrsleistung der Mitarbeiter:innen bzw. der Studierenden der Uni Wien im Jahr 2019 aus den Befragungsergebnissen mussten bestimmte Annahmen getroffen werden. Diese werden im Folgenden zusammengefasst:

- Wege zum Arbeitsplatz der Mitarbeiter:innen: Je Personen und Tag 2 Arbeitswege, 47 Arbeitswochen
- Wege zur Uni Wien der Studierenden: Je Personen und Tag 2 Uni-Wege, 32 Uni-Wochen
- Berufsbezogene Reisen: 2 Wege je Reise
- Auslandsaufenthalte der Studierenden: 2 Wege je Auslandsaufenthalt
- Bei den in Kategorien abgefragten Streckenlängen der berufsbedingten Reisen bzw. der Auslandsaufenthalte wurde als konkreter Wert jeweils
  - In der kleinsten Kategorie der angegebene Wert minus 250km (z.B. bei Flügen bis 750 km: 500km)
  - Bei den mittleren Kategorien der Mittelwert (z.B. bei PKW zwischen 500 km und 1000 km: 750 km)
  - In der größten Kategorie der angegebene Wert plus 250km (z.B. bei Bahnreisen über 1000 km: 1250km)

## **2 Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten der Mitarbeiter:innen 2019**

---

### **2.1 Soziodemographie**

Die hier dargestellten Ergebnisdaten sind nach den Merkmalen Mitarbeiter:innen-Kategorie, Altersklassen und Geschlecht gewichtet, die nachstehenden Verteilungen entsprechen daher jenen in der Grundgesamtheit im Jahr 2019 und nicht jenen in der Stichprobe im Jahr 2021. Die Stichprobe war insofern verzerrt, dass beim allgemeinen Personal ein deutlich höherer Rücklauf (24%) erreicht werden konnte als beim wissenschaftlichen Personal (11%). Ohne entsprechender Gewichtung wären die Ergebnisse daher verzerrt, da das wissenschaftliche Personal insbesondere hinsichtlich der berufsbezogenen Reisen ein deutlich anderes Mobilitätsverhalten an den Tag legt als das allgemeine Personal.

Die Zahlen zu Mitarbeiter:innen-Kategorie, Altersklassen und Geschlecht entsprechen somit den Verteilungen im Jahr 2019. Die Zahlen zu allen anderen allgemeinen Fragen beziehen sich auf die aktuelle Situation jener Mitarbeiter:innen, die bereits im Jahr 2019 für die Uni Wien tätig waren (z.B. bei der Frage nach dem Besitz einer Zeitkarte wurde gefragt „Sind Sie im Besitz einer Zeitkarte für den Öffentlichen Verkehr?“ und nicht etwa „Waren Sie im Jahr 2019 im Besitz einer Zeitkarte für den Öffentlichen Verkehr?“).

Rund ein Drittel des Personals der Uni Wien, das auch bereits 2019 an der Uni tätig war, ist dem allgemeinen Personal zuzurechnen, etwas mehr als zwei Drittel sind im wissenschaftlichen Bereich tätig. Die Altersverteilung zeigt einen deutlichen Überhang jüngerer Mitarbeiter:innen, die am stärksten vertretene Gruppe ist jene im Alter zwischen 25 und 29 Jahren (21%), gefolgt von den Altersgruppen 30 bis 34 (15%) und 35 bis 39 (12%). Nach Geschlechtern ergibt sich eine sehr ausgewogene Verteilung mit etwas mehr Frauen als Männern. 4 von 5 Mitarbeiter:innen wohnen in Wien und fast ebenso (78%) viele besitzen eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr. Bereits 21% dieser Zeitkarten entfallen auf das Klimaticket Österreich, 73% sind (andere) Jahreskarten. Darüber hinaus verfügen 41% über eine ÖBB Vorteils card.

Abbildung 3: Mitarbeiter:innen nach Mitarbeiter:innen-Kategorie 2019

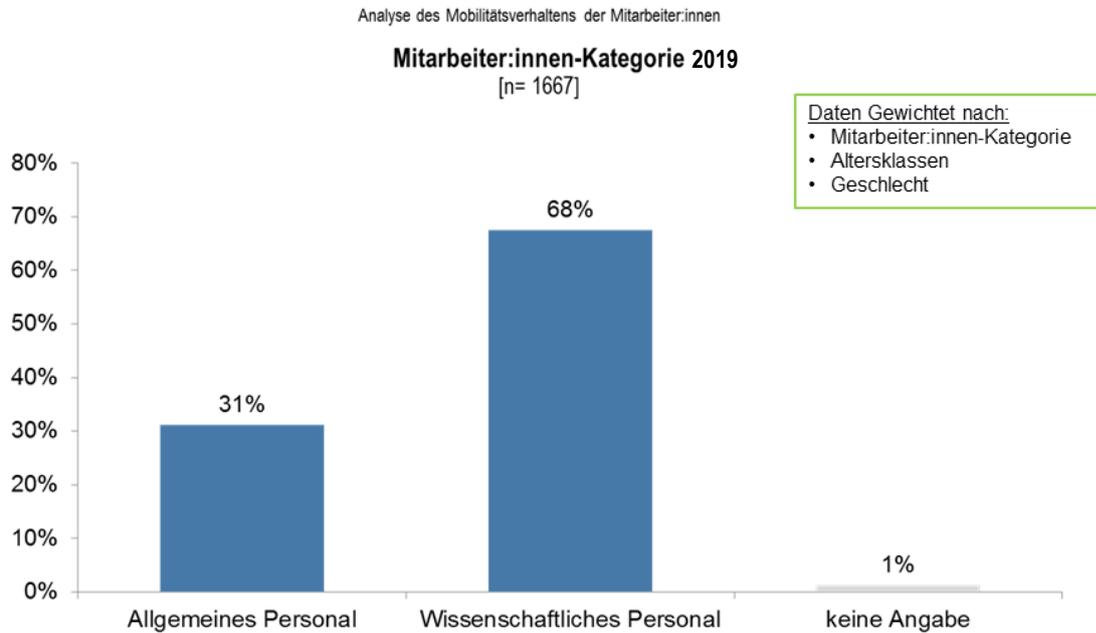


Abbildung 4: Mitarbeiter:innen nach Altersklassen 2019

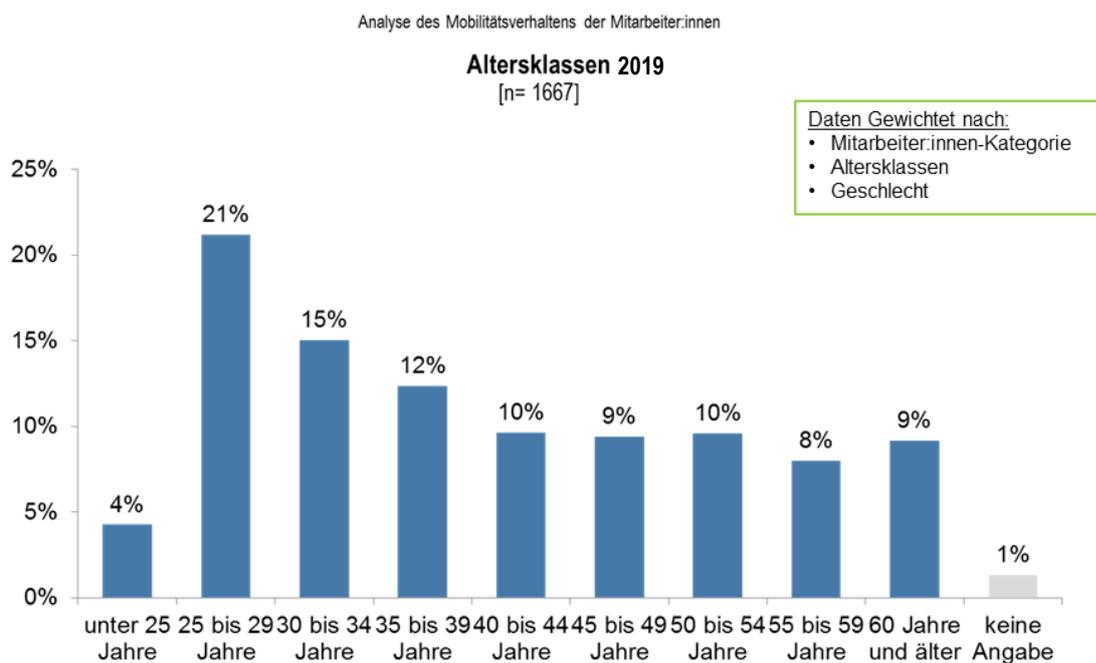


Abbildung 5: Mitarbeiter:innen nach Geschlecht 2019

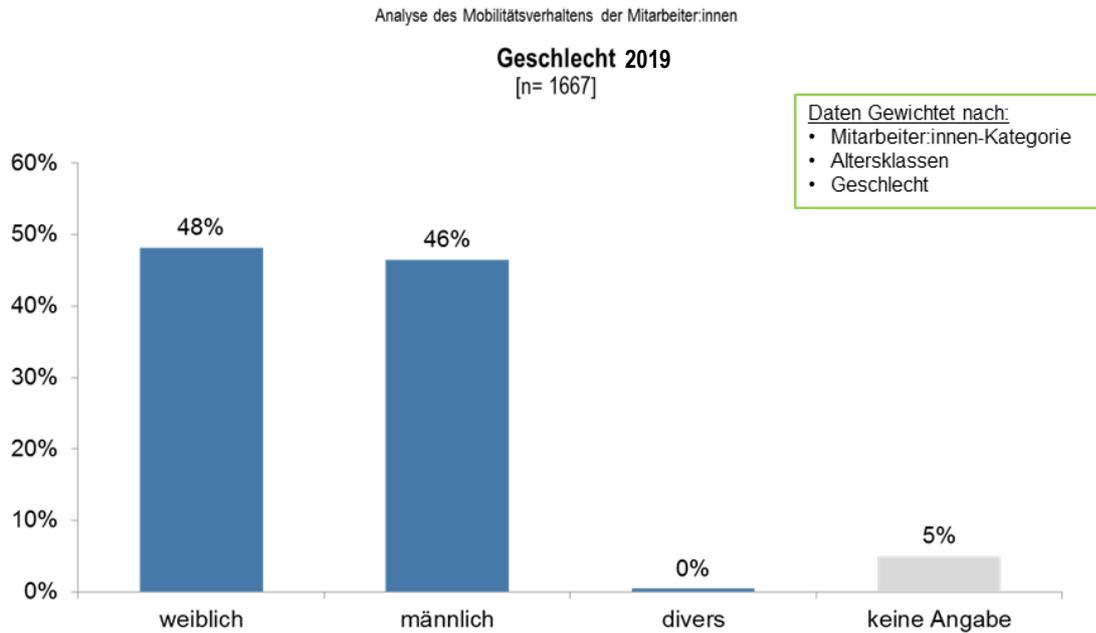


Abbildung 6: Wohnort der Mitarbeiter:innen 2021

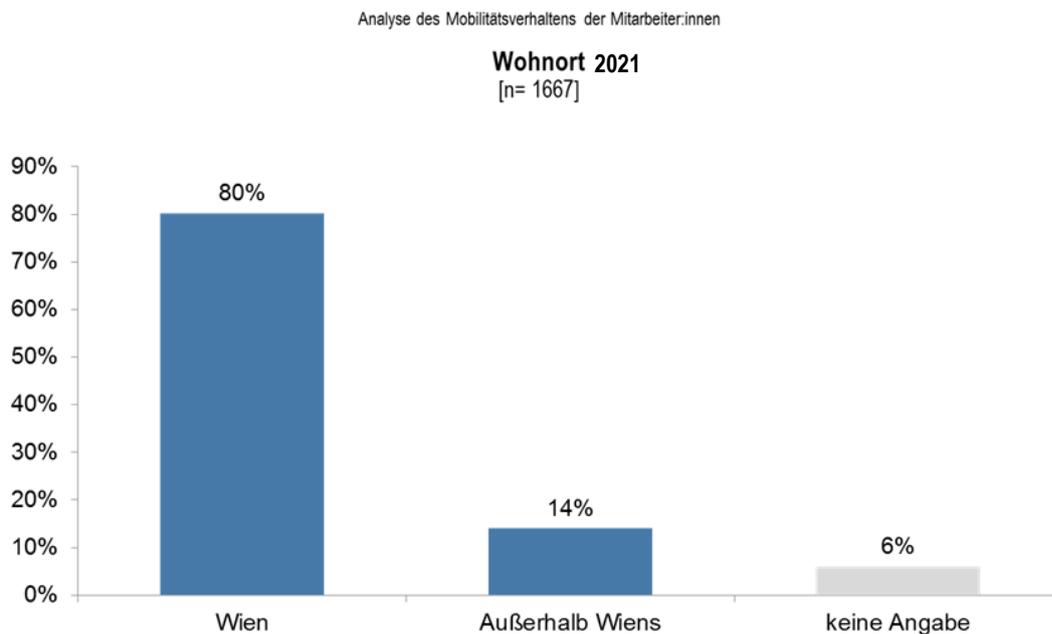


Abbildung 7: Besitz einer Zeitkarte für den ÖV 2021

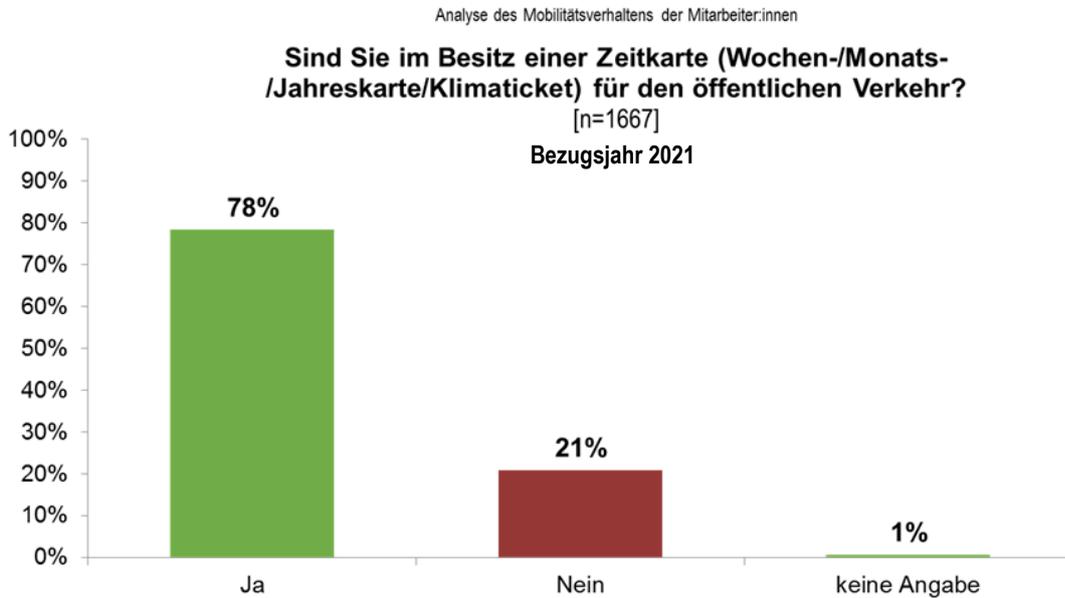


Abbildung 8: Art der Zeitkarte 2021

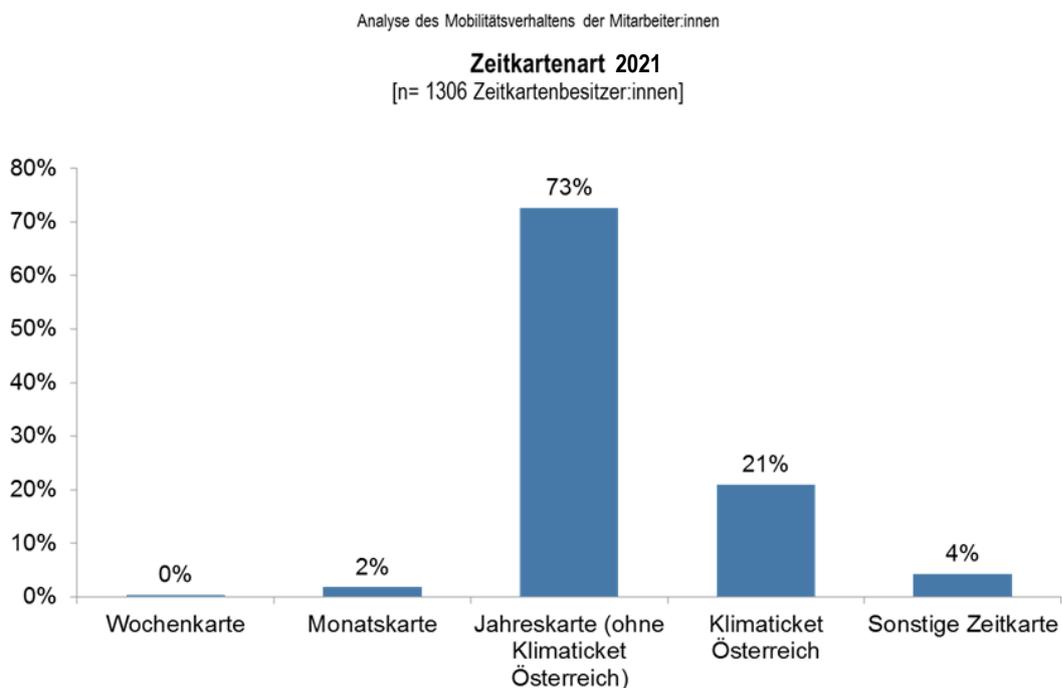


Abbildung 9: Besitz einer ÖBB Vorteils card 2021

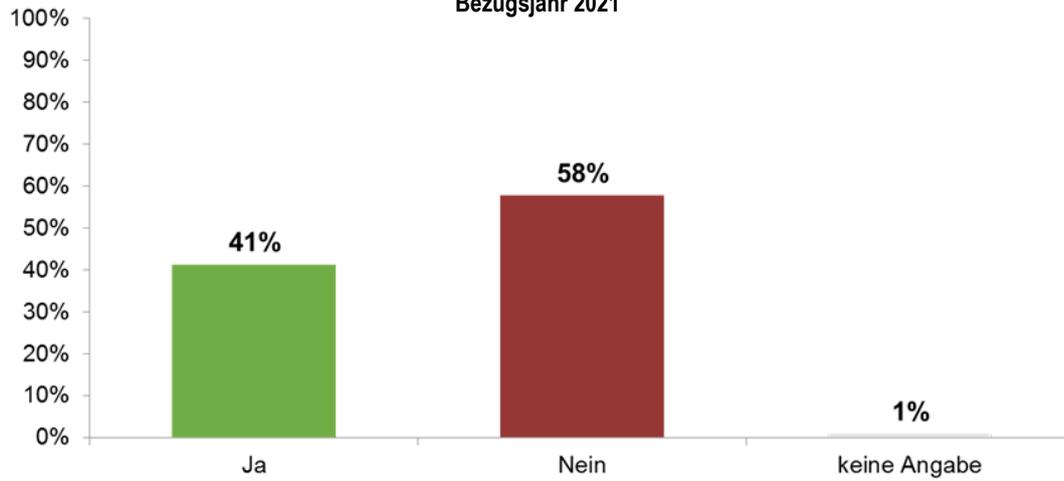


Analyse des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiter:innen

**Sind Sie im Besitz einer ÖBB Vorteils card?**

[n=1667]

Bezugsjahr 2021



## 2.2 Wege zum Arbeitsplatz

Den Weg zum Arbeitsplatz auf der Uni Wien legten 2019 fast 80% der Mitarbeiter:innen mit dem öffentlichen Verkehr zurück, wiederum die Hälfte der ÖV-Wege waren Wege mit der U-Bahn. Weitere 12% wurden 2019 mit dem Fahrrad zurückgelegt. Im Vergleich dazu ist im Jahr 2021 der Anteil des öffentlichen Verkehrs pandemiebedingt um 10%-Punkte auf 68% zurückgegangen. Der öffentliche Verkehr ist somit bei den Arbeitsplatzwegen der Mitarbeiter:innen eindeutig der „Verlierer“ der Covid19-Pandemie. Im Gegenzug kam es beim Radverkehr zu einer Steigerung von 12% auf 19% (drei Viertel der Radfahrer:innen fühlen sich am Arbeitsweg sicher), auch gestiegen ist der Anteil der Pkw-Lenker:innen von 4% auf 6%.

Das Potential für den Radverkehr wäre, wenn andere Faktoren außer Acht gelassen werden, noch wesentlich höher, denn mehr als die Hälfte der Wege zum Arbeitsplatz sind kürzer als 5 km und somit mit dem Fahrrad bewältigbar. Von den (wenigen) Arbeitsplatzwegen mit dem Pkw sind 14% kürzer als 5 km, weitere 15% liegen im Bereich zwischen 5 und 10 km. Somit könnten bezogen auf die Weglänge bis zu 29% der Pkw-Wege mit dem Rad oder mit einem Elektrorad zurückgelegt werden. Zwei Drittel der Mitarbeiter:innen würde grundsätzlich auch ein Fahrrad für den Arbeitsweg zur Verfügung stehen.

Insgesamt sind die Wege zum Arbeitsplatz im Schnitt 12,3 km lang, der Median liegt aber nur bei 5 km. Dies liegt vermutlich daran, dass die wenigen Anfahrtswege von außerhalb Wiens verzerrend auf den Durchschnitt wirken, da diese im Vergleich zu den Wegen innerhalb Wiens sehr viel länger sind. Diese werden auch häufig mit dem Pkw zurückgelegt und stellen damit ein weiteres Einsparungspotential dar.

Die Covid19-Pandemie zeigt einen erheblichen Einfluss auf die Häufigkeit der Wege zur Uni Wien. Im Jahr 2019 kamen 62% der Mitarbeiter:innen täglich (5 mal pro Woche) physisch zu ihrem Arbeitsplatz, im Jahr 2021 betrug dieser Anteil nur noch 16%. Bei der Frage nach der Anzahl an Home-Office-Tagen zeigt sich dagegen genau das umgekehrte Bild. Das bedeutet, dass sich trotz einem höheren Anteil an Pkw-Fahrten das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsleistung (zurückgelegte Kilometer) und somit die verkehrsbedingten Emissionen am Arbeitsplatzweg zur Uni Wien zwischen 2019 und 2021 pandemiebedingt deutlich reduziert haben.

Das wichtigste Kriterium für die Verkehrsmittelwahl am Arbeitsweg ist die „Zeitersparnis“, dicht gefolgt von „Schutz der natürlichen Umwelt“. Dahinter folgen die Kriterien „Unabhängigkeit“ und fast gleichauf „Reduzierung des eigenen CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks“. Wiederum dahinter folgen die Kriterien „Vereinbarkeit mit privaten Verpflichtungen“ und „Gleichzeitig etwas für die Gesundheit zu tun“. Weniger relevant sind die Kosten und der Komfort.

Verbesserungsvorschläge für den Bereich „zu Fuß gehen“ sind vor allem die Schaffung einer attraktiveren Umgebung, eines attraktiven Fußwegenetzes sowie eine bessere Erreichbarkeit der Uni Wien für Fußgänger:innen. Im Radverkehrsbereich werden vor allem Verbesserungen bzw. der Ausbau von Radweg-Verbindungen sowie der Ausbau von baulich getrennten Radwegen gewünscht. Beim öffentlichen Verkehr wird überwiegend die Förderung von ÖV-Zeitkarten für die Mitarbeiter:innen durch die Uni Wien gewünscht. 80% gaben an, dass der Bereich „Pkw-Verkehr“ für sie nicht relevant ist, 6% wünschen hier einen Ausbau der E-Ladeinfrastruktur.

Abbildung 10: Hauptverkehrsmittel zur Arbeit 2019 und 2021

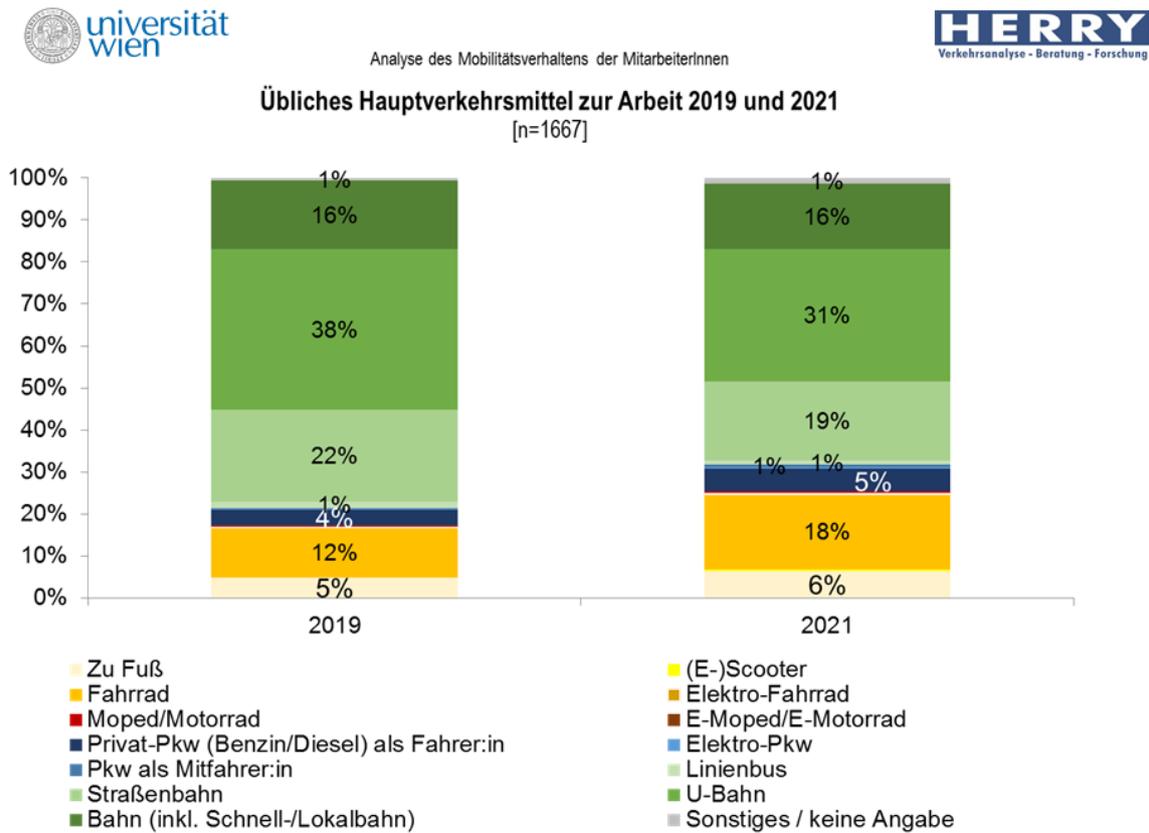


Abbildung 11: Modal-Split des Arbeitsweges 2019 und 2021

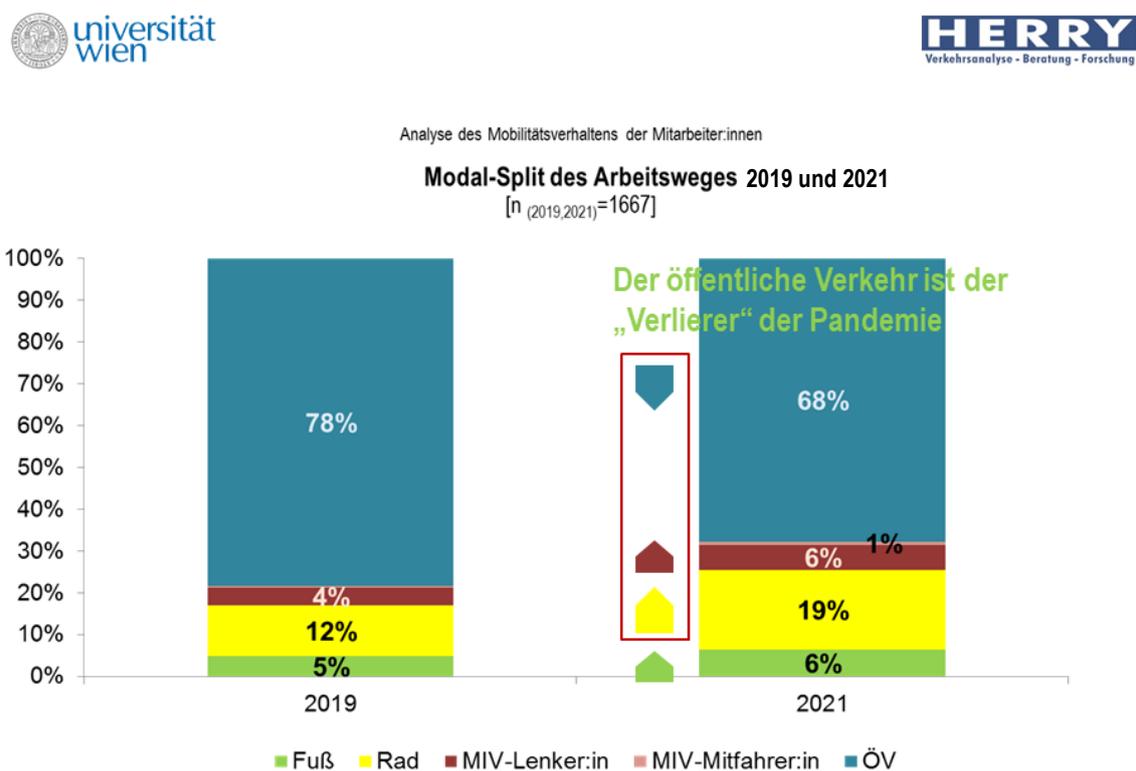


Abbildung 12: Weglängenverteilung des Arbeitsweges 2019

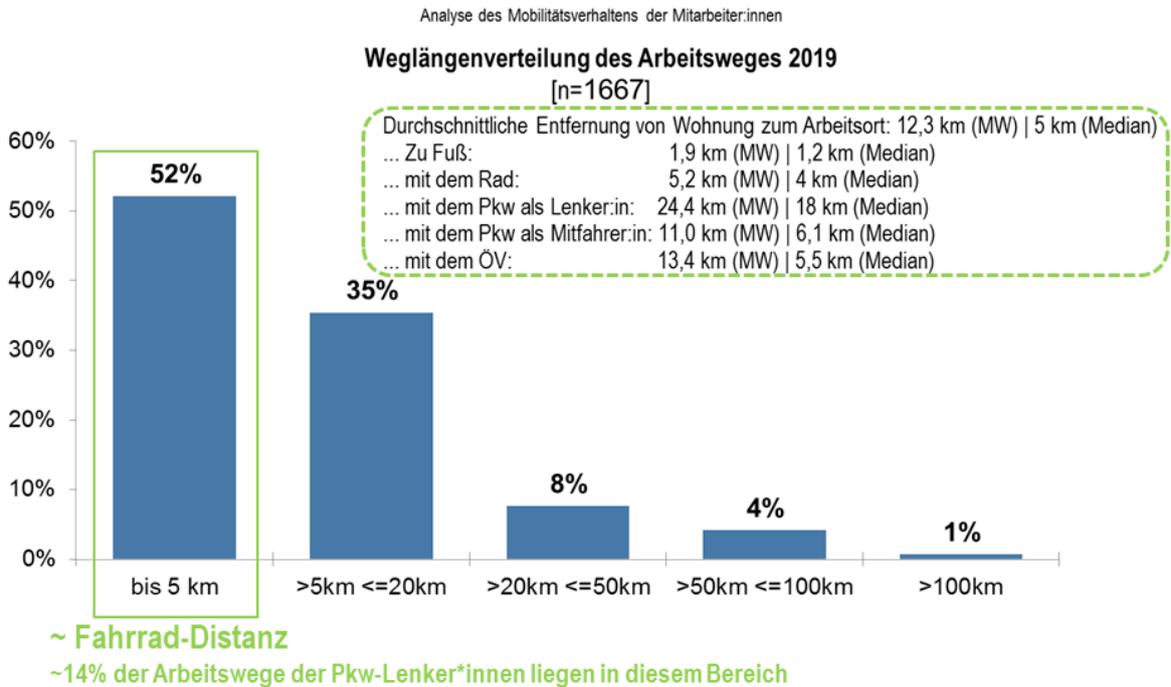


Abbildung 13: Weglängenverteilung des Arbeitsweges Pkw-Lenker:innen 2019

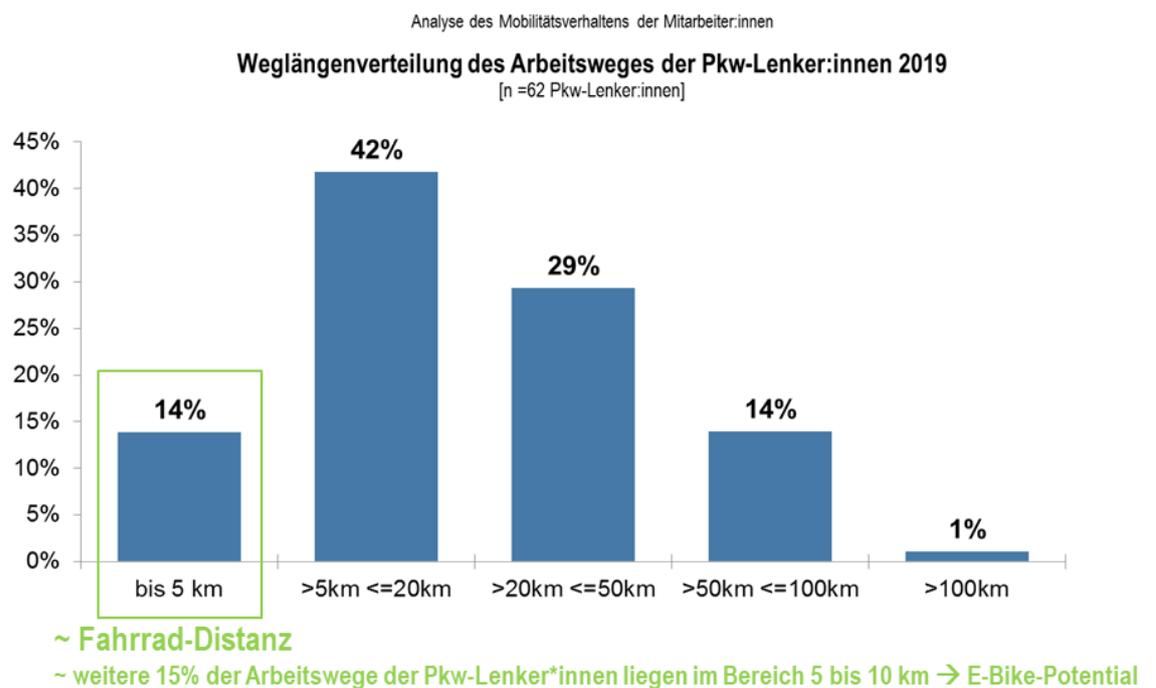


Abbildung 14: Arbeitstage an der Universität 2019 und 2021

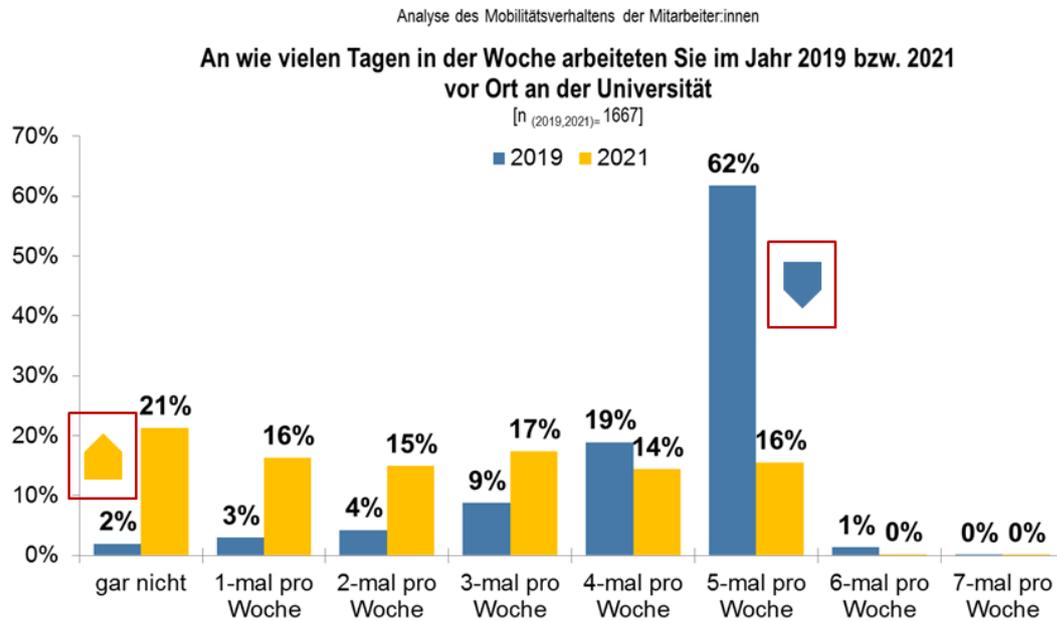
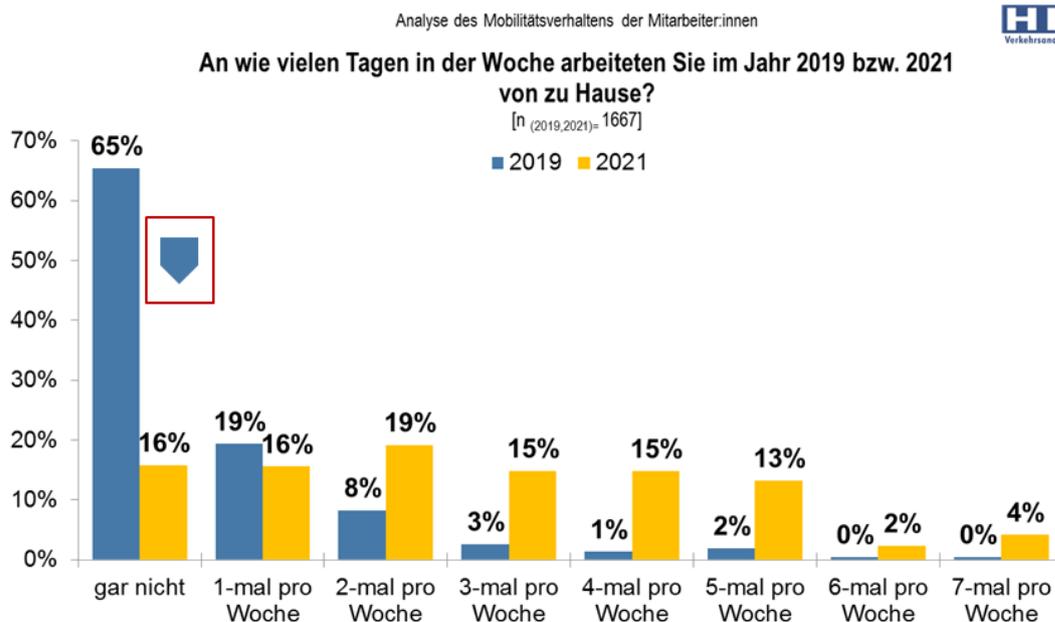


Abbildung 15: Arbeitstage von zu Hause 2019 und 2021<sup>2</sup>



<sup>2</sup> Die beiden Abbildungen 14 und 15 sind nicht exakt spiegelverkehrt, da nicht jede Person Vollzeit tätig ist bzw. nicht alle Personen gleich viele Tage arbeiten. Dadurch ergeben sich prozentuell leicht unterschiedliche Verteilungen.

Abbildung 16: Parken des Pkws bei der Arbeitsstelle 2021

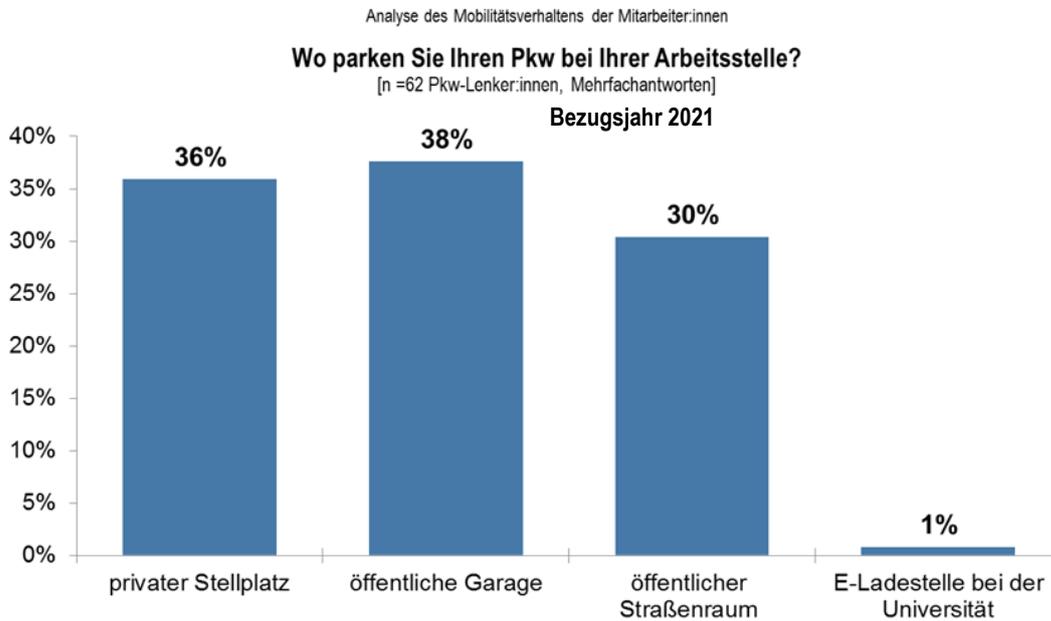


Abbildung 17: Sicherheitempfinden mit dem Rad am Arbeitsweg 2021

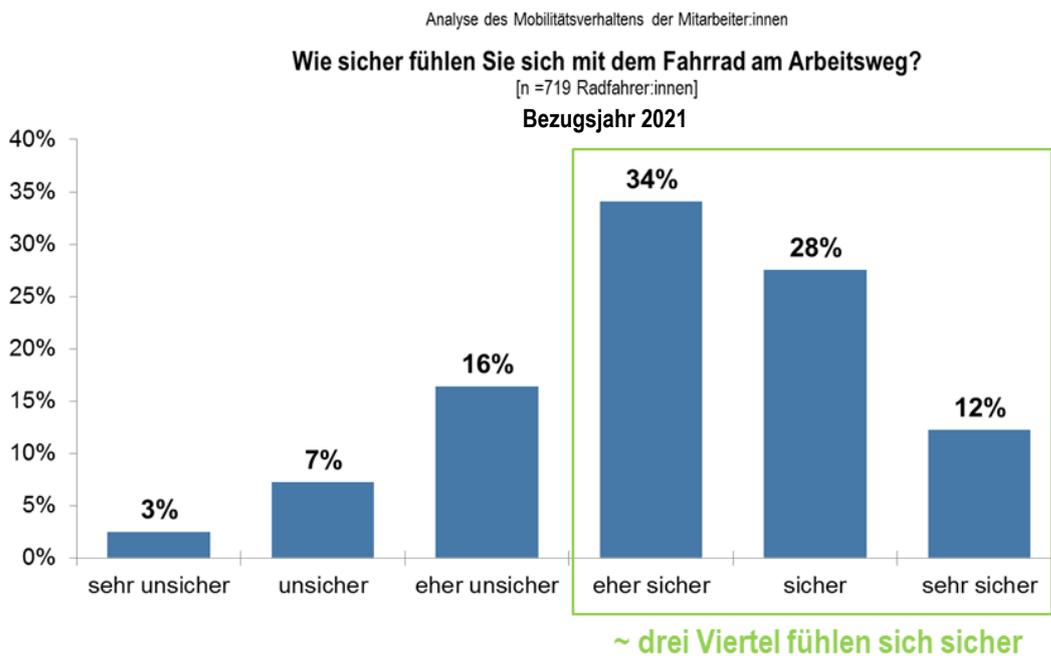


Abbildung 18: Verfügbare Individual-Fahrzeuge am Arbeitsweg 2021

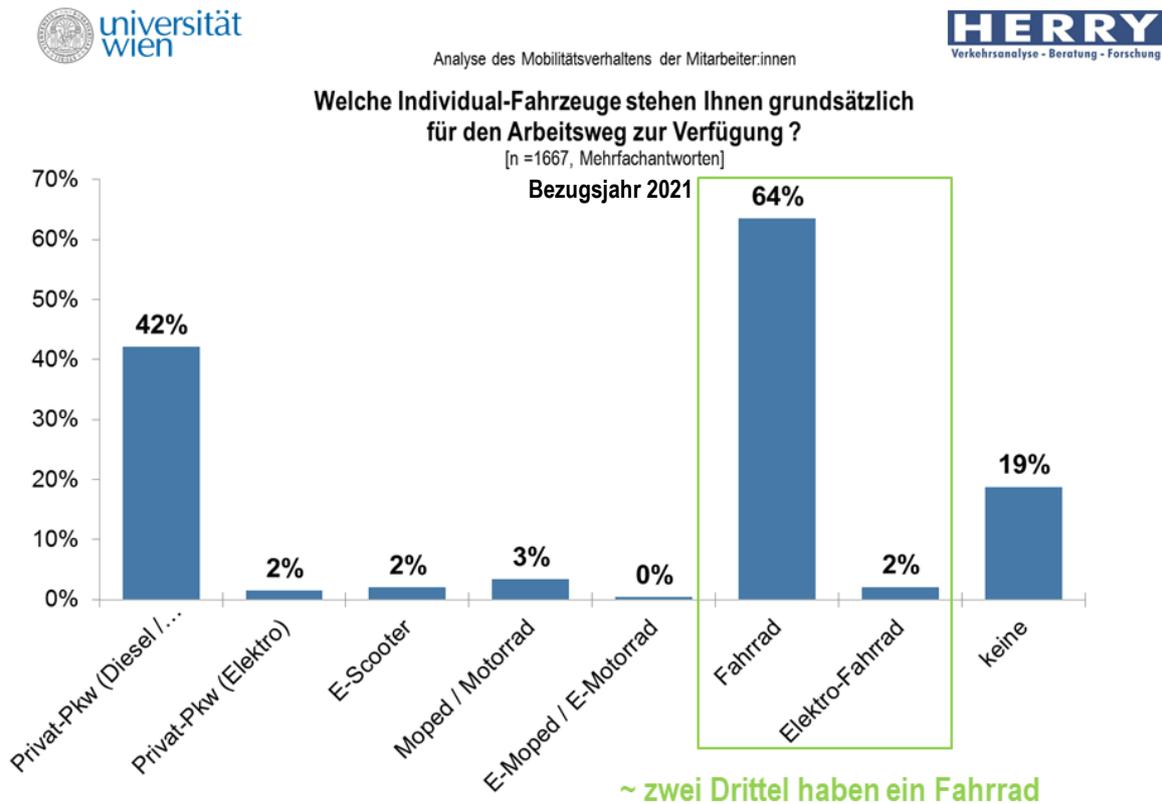


Abbildung 19: Kriterien für Verkehrsmittelwahl am Arbeitsweg 2021

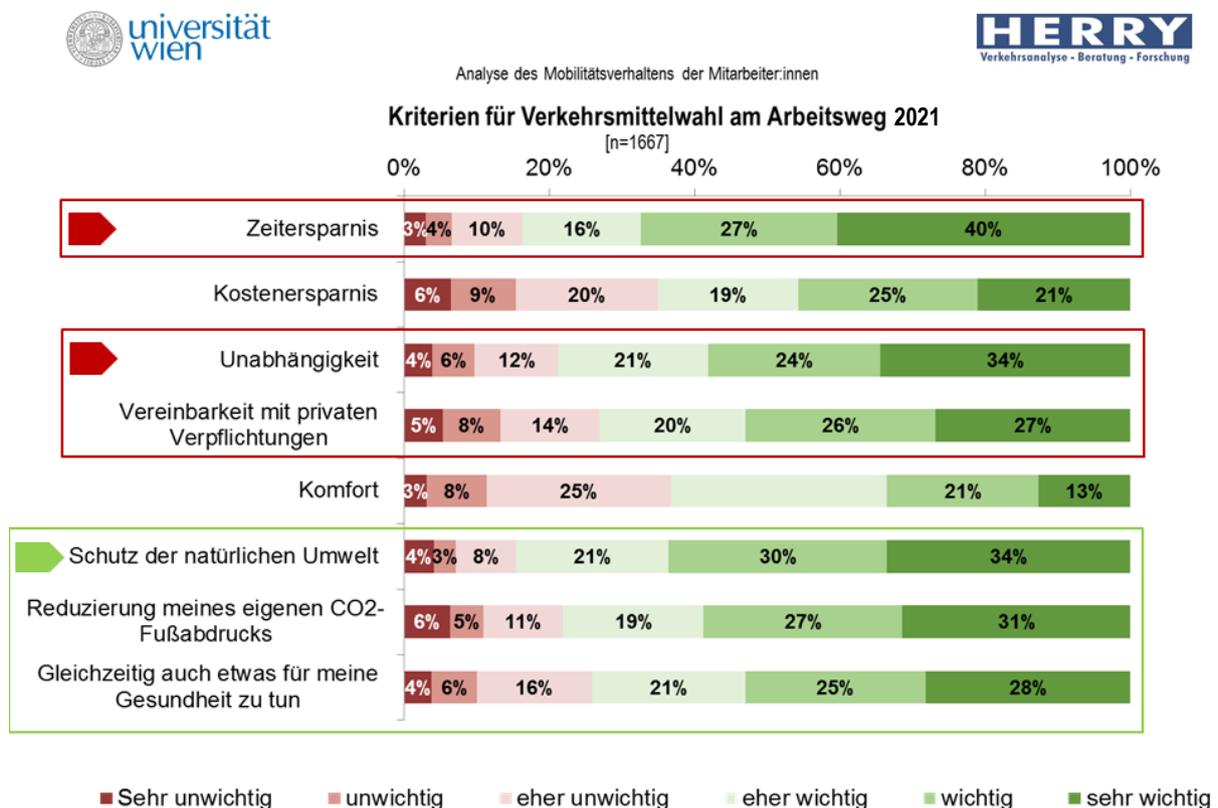


Abbildung 20: Verbesserungsvorschläge im Bereich „zu Fuß gehen“ 2021

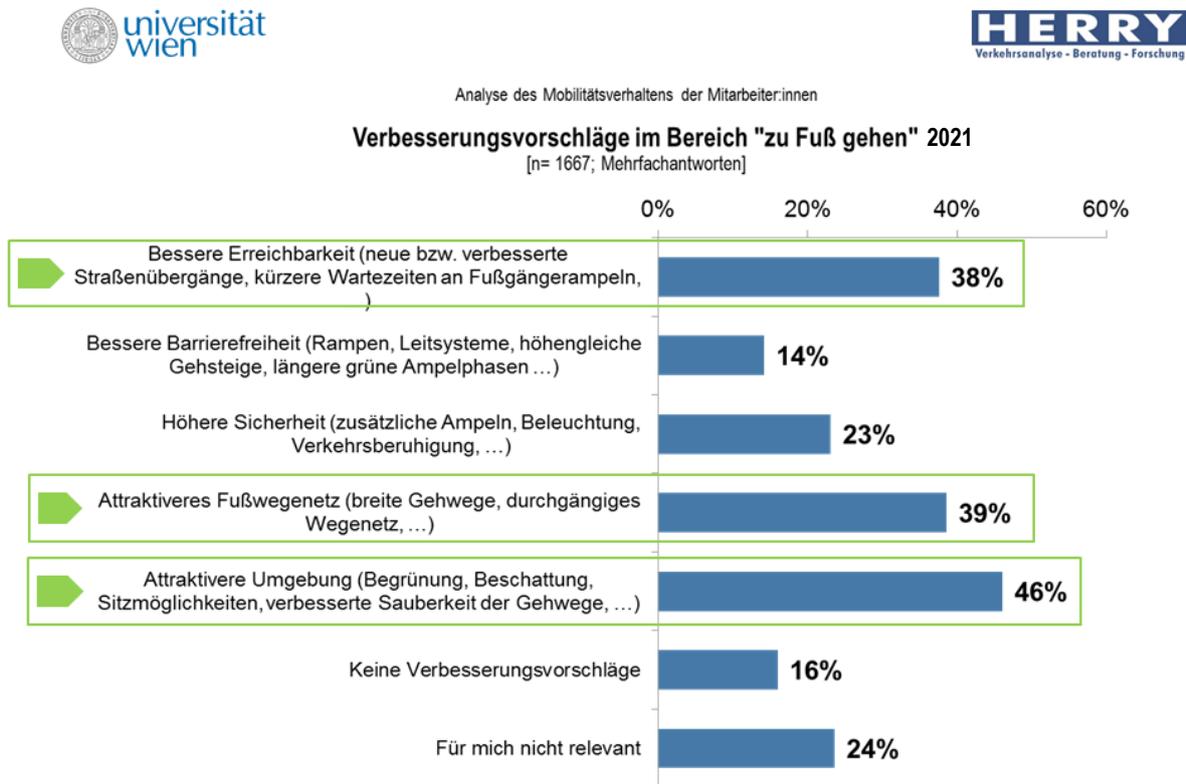


Abbildung 21: Verbesserungsvorschläge im Bereich „Radfahren“ 2021

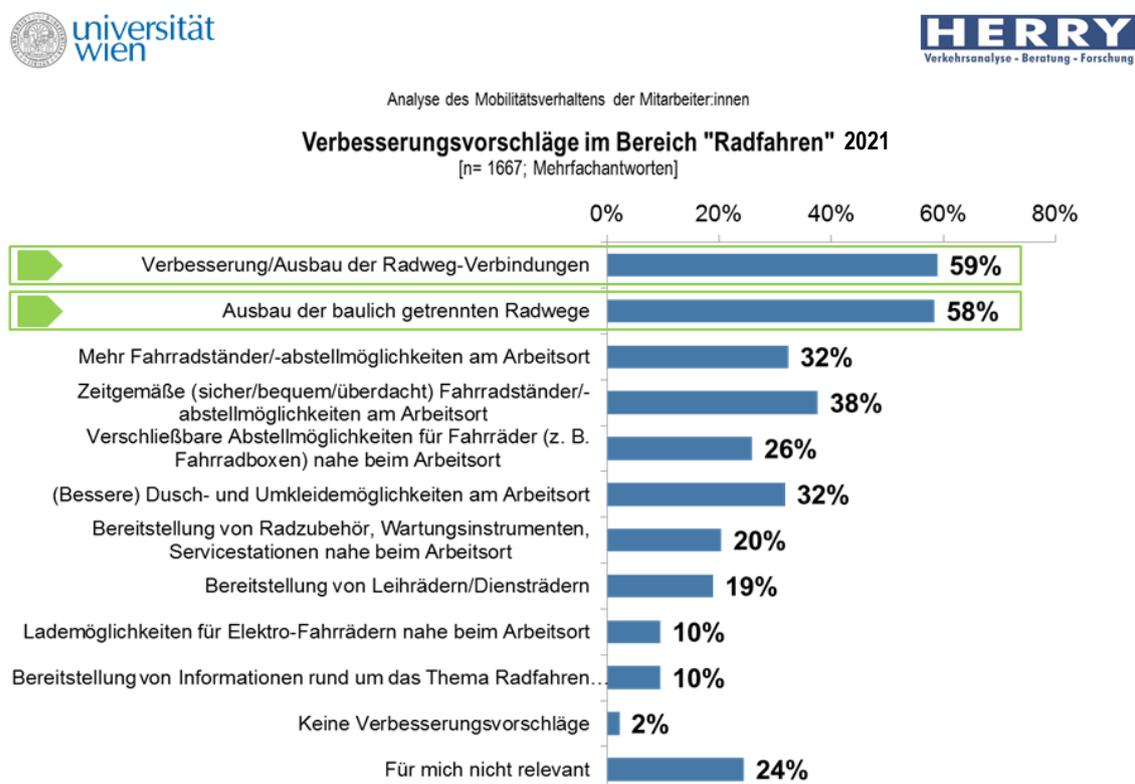


Abbildung 22: Verbesserungsvorschläge im Bereich „Öffentlicher Verkehr“ 2021

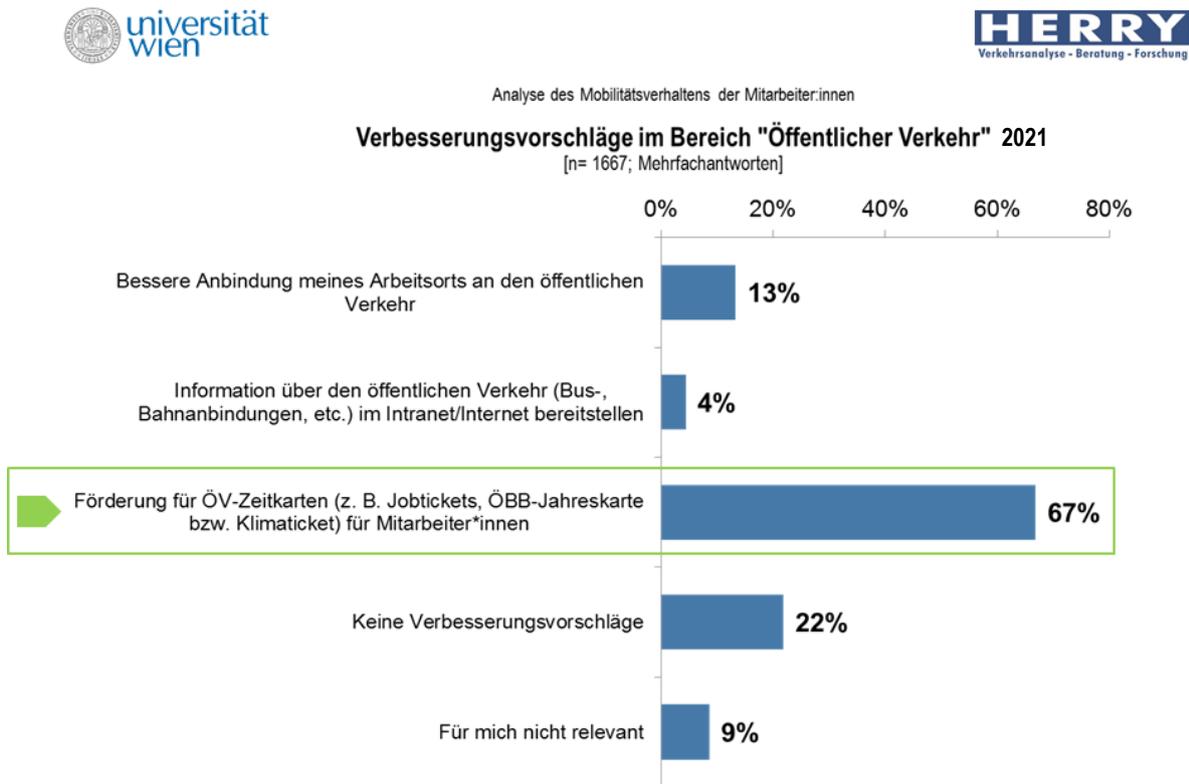
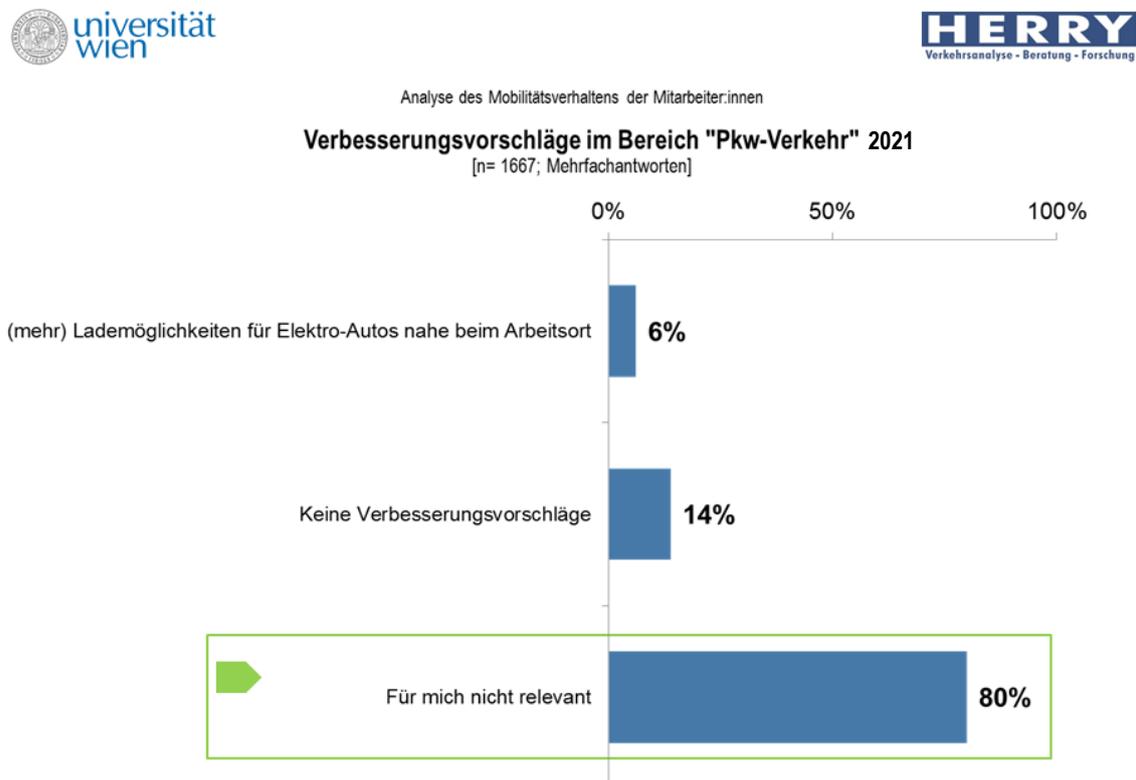


Abbildung 23: Verbesserungsvorschläge im Bereich „zu Fuß gehen“ 2021



### 2.3 Dienstwege (zwischen Uni-Standorten)

Zusätzlich zu den Wegen zum Arbeitsplatz fallen bei einigen Bediensteten der Uni Wien während des Arbeitstages auch Wege zwischen den Uni-Standorten an. 27% der Mitarbeiter:innen sind demnach an mehr als einem Standort tätig, von diesen nutzt rund ein Drittel motorisierte Verkehrsmittel zum Wechsel zwischen den Standorten der Uni Wien. Das bedeutet, dass 9% aller Mitarbeiter:innen (auch) ein motorisiertes Verkehrsmittel nutzen, um von einem Arbeitsort zum anderen zu gelangen. Im Durchschnitt wechseln diese an 1,8 Arbeitstagen pro Wochen 1,6 Mal den Uni-Standort. Die Hauptverkehrsmittel bei diesen Standortwechsel sind überwiegend die Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs mit 88%, nur 3% dieser Wege werden mit dem Pkw als Lenker:in zurückgelegt. Dazu kommt, dass die dabei zurückgelegten Strecken in der Regel relativ kurz sind, 56% der Wechsel sind kürzer als 3 km. Zusammengenommen zeigt sich deutlich, dass die Wechsel zwischen Uni-Standorten als Teil der Arbeitswege hinsichtlich der dadurch verursachten Emissionen einen sehr geringen Stellenwert haben. Die Verkehrsleistung bei diesen Wegen beträgt lediglich rund 1% der Verkehrsleistung der Wege zum Arbeitsplatz (siehe auch Kapitel 4.1.1).

Abbildung 24: 2019 an mehreren Uni Standorten tätig

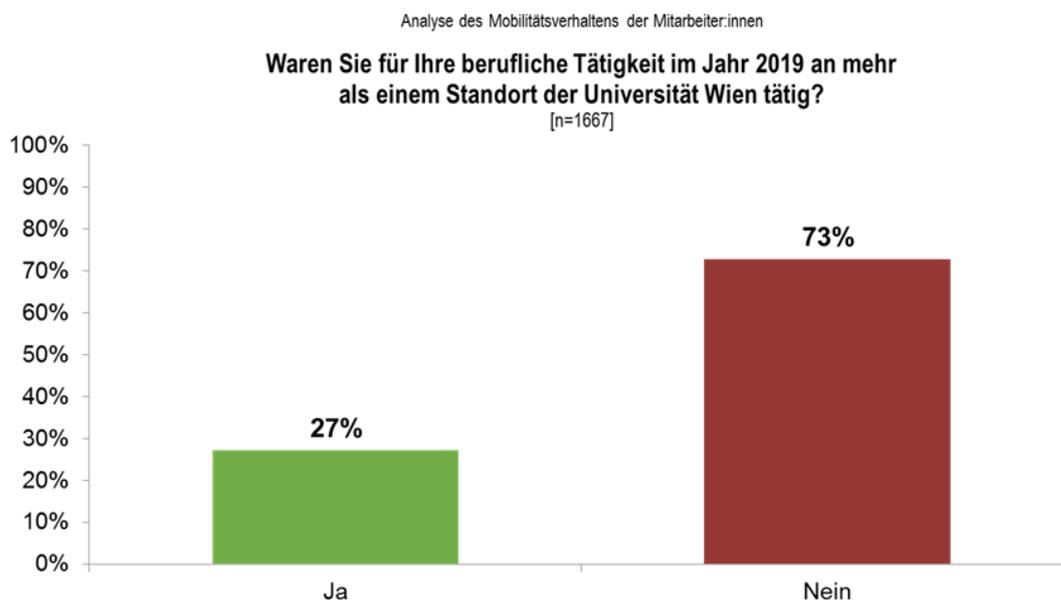


Abbildung 25: Regelmäßige Benutzung öffentlicher/motorisierter Verkehrsmittel zwischen Uni-Standorten 2019

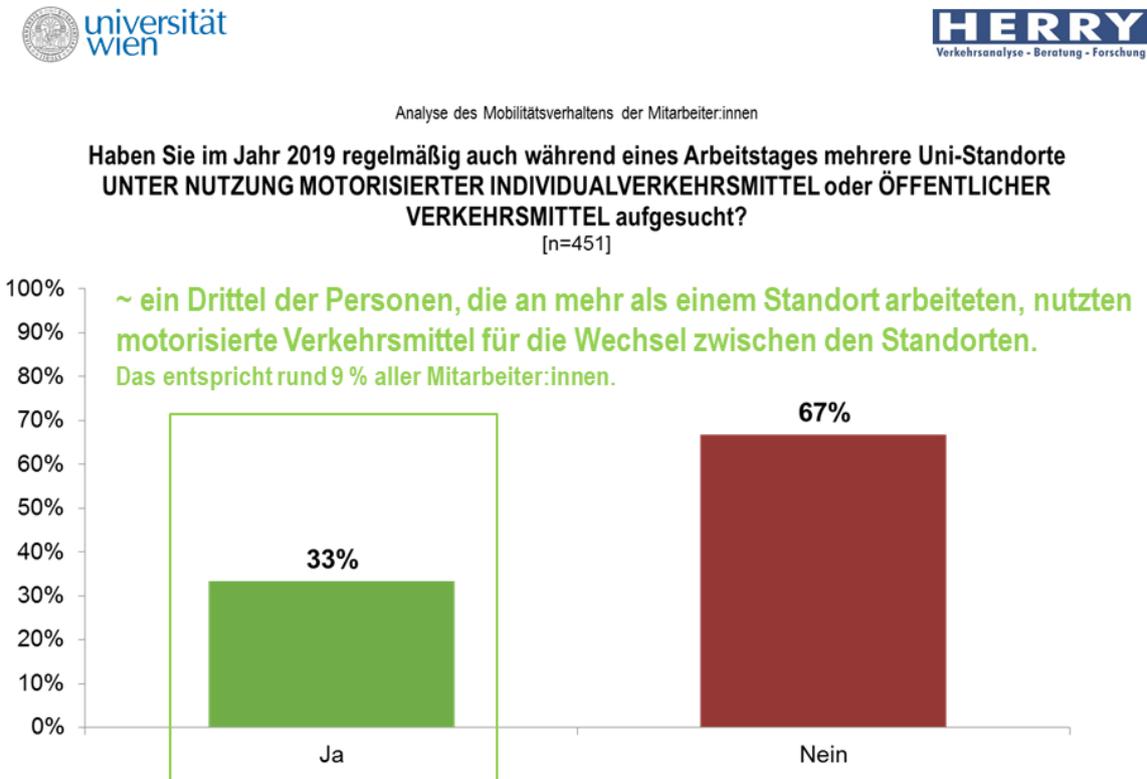


Abbildung 26: Wechseln des Standortes an einem typischen Arbeitstag 2019

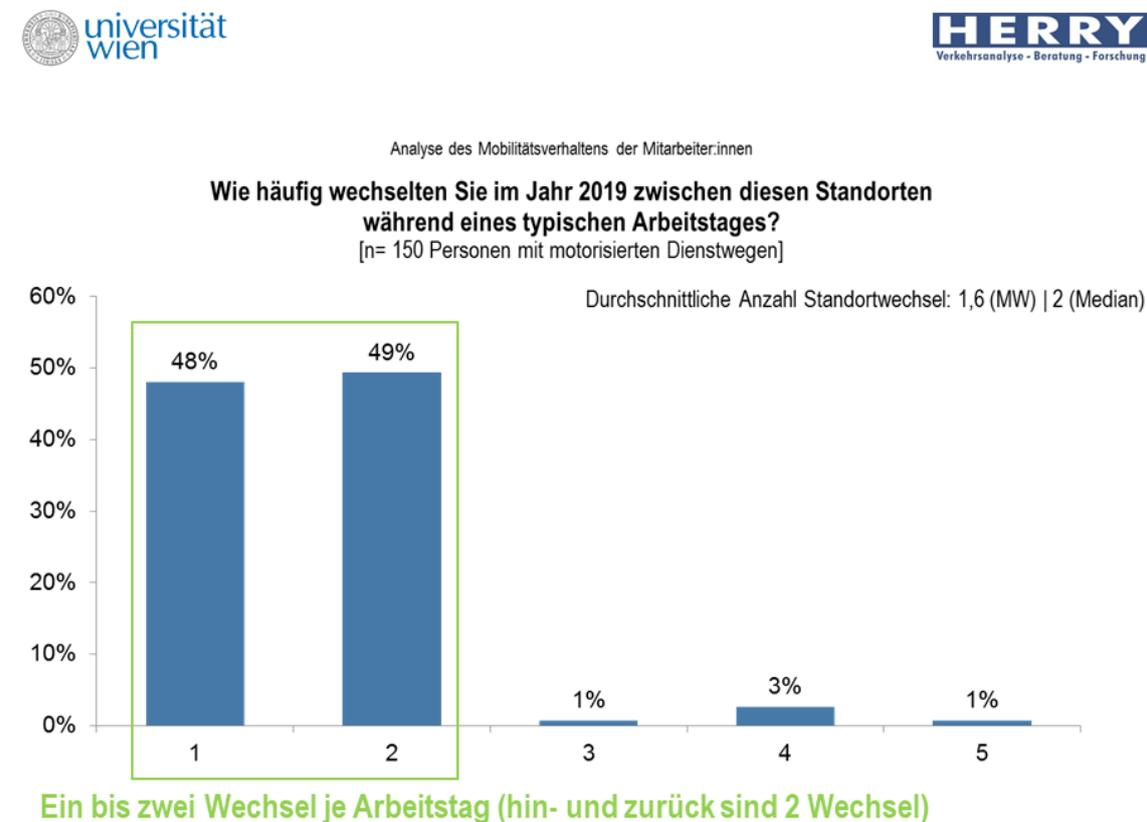
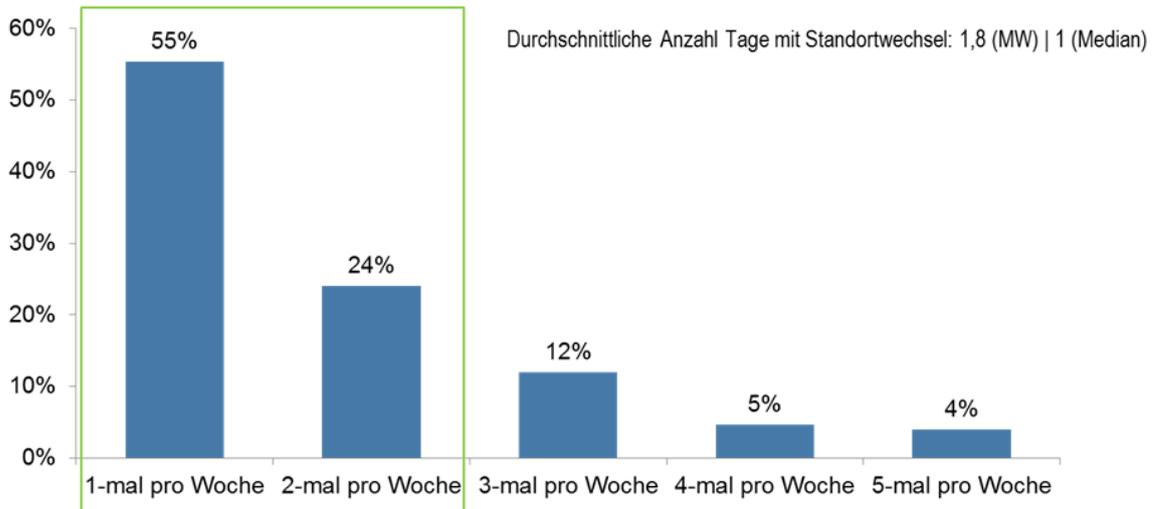


Abbildung 27: Häufigkeit der beruflichen Wege zwischen Universitätsstandorten 2019



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiter:innen

**Sind diese beruflichen Wege im Jahr 2019 zwischen diesen beiden Standorten täglich oder nur an manchen Tagen angefallen?**  
[n= 150 Personen mit Dienstwegen]



Die Wechsel sind an ein bis zwei Arbeitstagen je Woche angefallen

Abbildung 28: Hauptverkehrsmittel bei Dienstwegen 2019



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiter:innen

**Hauptverkehrsmittel bei Dienstwegen 2019**  
[n=150]

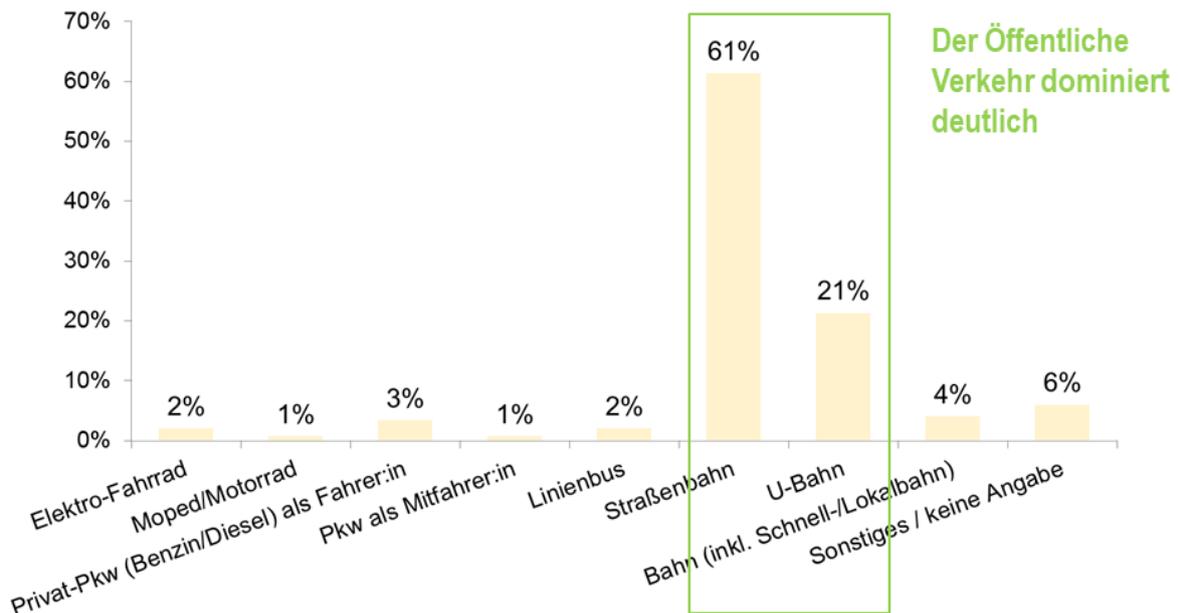


Abbildung 29: Modal-Split Dienstwegen 2019



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiter:innen

**Modal-Split bei Dienstwegen 2019**  
[n=150]

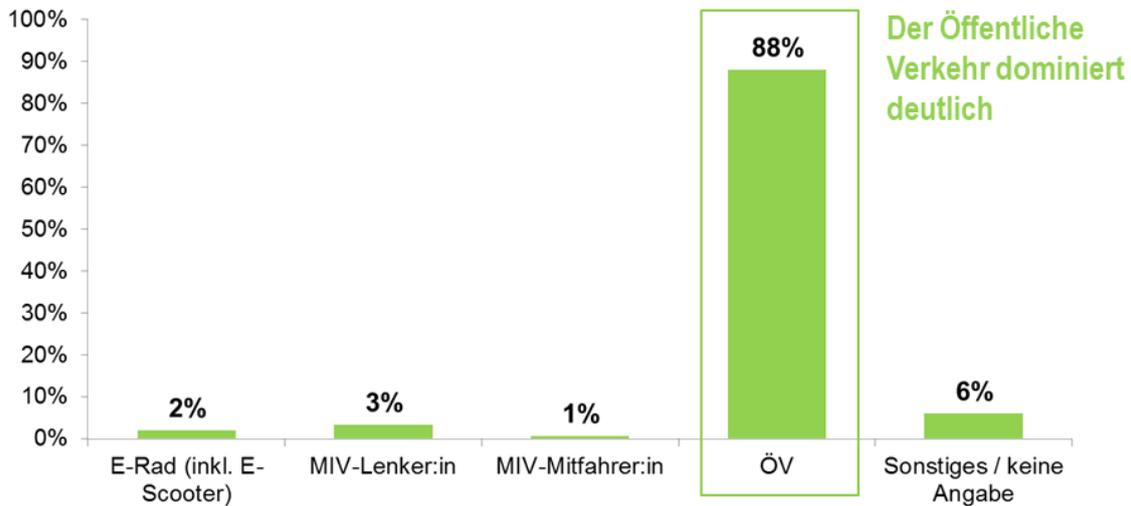


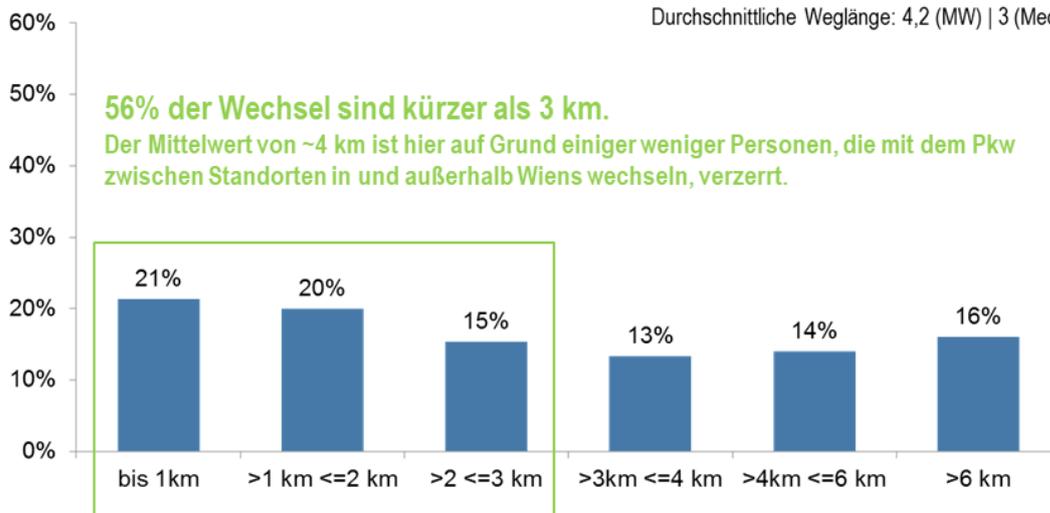
Abbildung 30: Länge der Strecke zwischen Uni-Standorten in km 2019



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiter:innen

**Wie lang ist die Strecke zwischen diesen Uni-Standorten?**  
[n= 150 Personen mit Dienstwegen]  
**Bezugsjahr 2019**

Durchschnittliche Weglänge: 4,2 (MW) | 3 (Median)



## 2.4 Berufsbezogene Reisen

Die berufsbezogenen Reisen wurden abgefragt, um den Bereich der „Dienstreise“ aus dem ClimCalc-Tool zu ermitteln. Darüber hinaus ist hier auch der Bereich „Auslandsaufenthalte Bedienstete“ enthalten, da eine Unterscheidung dieser beiden Teilbereiche des ClimCalc-Tool im Fragebogen nur schwer darstellbar und mit einem deutlich höheren Aufwand für die Teilnehmer:innen verbunden gewesen wäre. 63% der Wissenschaftler:innen, aber nur 22% des allgemeinen Personals gaben für 2019 an, zumindest eine berufsbezogene Reise absolviert zu haben. Da die Wissenschaftler:innen 69% des Personals der Uni Wien stellen, bedeutet das umgekehrt, dass von allen Mitarbeiter:innen, die zumindest eine berufsbezogene Reise absolviert haben, 86% Wissenschaftler:innen und nur 14% allgemeines Personal waren. Noch deutlicher zeigt sich der Überhang des wissenschaftlichen Personals bei den berufsbezogenen Reisen bezogen auf die Anzahl derartiger Reisen im Jahr 2019, denn 93% der berufsbezogenen Reisen wurden von Wissenschaftler:innen unternommen.

Großes CO<sub>2</sub>-Einsparungspotential besteht bei den genutzten Verkehrsmitteln auf berufsbezogenen Reisen, zumal fast 70% der Mitarbeiter:innen (auch) das Flugzeug nutzen und weitere 28% (auch) mit einem konventionellen Pkw unterwegs sind. Dennoch wurde bereits im Jahr 2019 die Bahn am häufigsten genutzt.

Mitarbeiter:innen mit berufsbedingten Reisen legen pro Jahr durchschnittlich 6 berufsbedingte Reisen zurück. Da etwa die Hälfte keine berufsbedingten Reisen aufweist, bedeutet das über alle Mitarbeiter:innen einen Schnitt von rund 3 berufsbedingten Reisen pro Person. Auch hier sind deutliche Unterschiede zwischen allgemeinem Personal (0,7 berufsbedingte Reisen je Mitarbeiter:in des allgemeinen Personals) und dem wissenschaftlichen Personal (4,2 berufsbedingte Reisen je Wissenschaftler:in) festzustellen. Der größte Anteil an den genutzten Verkehrsmitteln entfällt bei den berufsbedingten Reisen auf die kurzen Flugreisen bis 750 km, diese machen ein Viertel aller derartigen Reisen aus. Somit besteht insbesondere bei diesen Reisen ein deutliches Einsparungspotential hinsichtlich der Emissionen.

Eingespart werden kann auch über die Anzahl an berufsbezogenen Reisen, diesbezüglich plant etwa die Hälfte der Mitarbeiter:innen zukünftig weniger Reisen zurückzulegen, wobei diese mit einer Reduktion der Anzahl der Reisen um rund 37% rechnen. Etwa zwei Drittel der eingesparten Reisen sollen durch Online-Meetings ersetzt werden, der Rest soll generell entfallen.

Abbildung 31: Berufsbezogene Reisen für die Universität Wien 2019

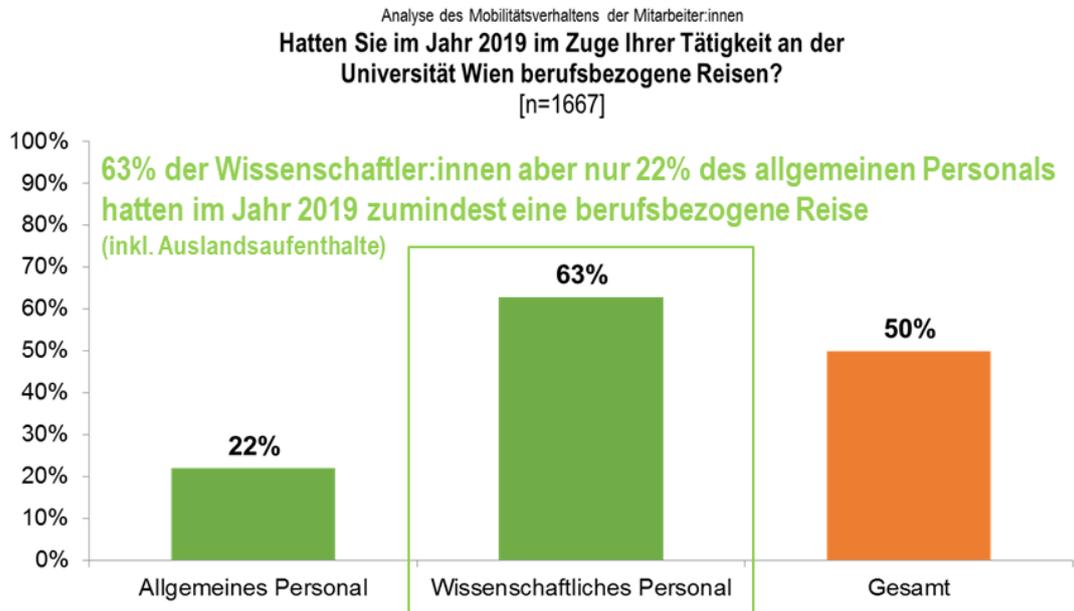


Abbildung 32: Anteil Allgemeines/Wissenschaftliches Personal an den Personen der Reisen 2019

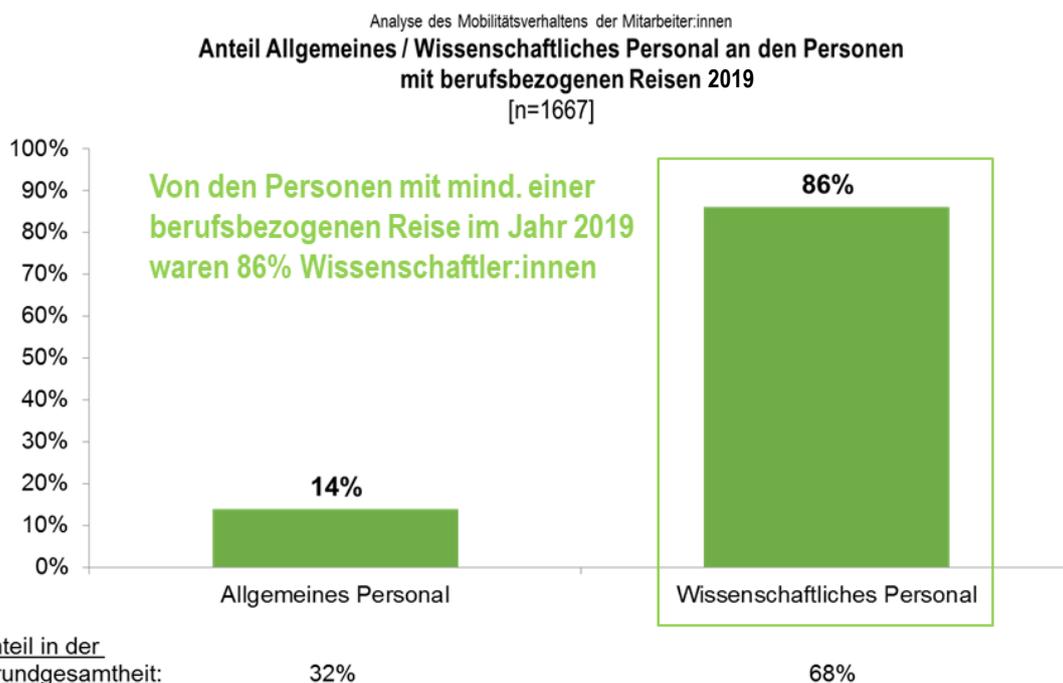


Abbildung 33: Anteil Allgemeines/Wissenschaftliches Personal an der Anzahl der Reisen 2019

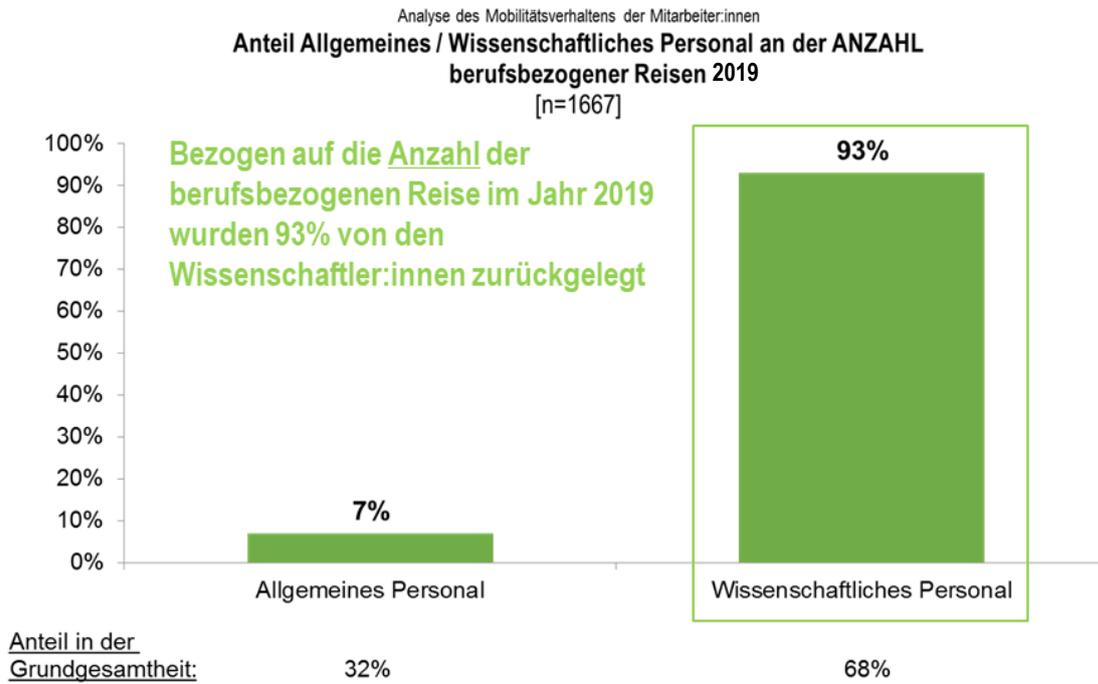


Abbildung 34: Verkehrsmittelwahl bei berufsbezogenen Reisen 2019

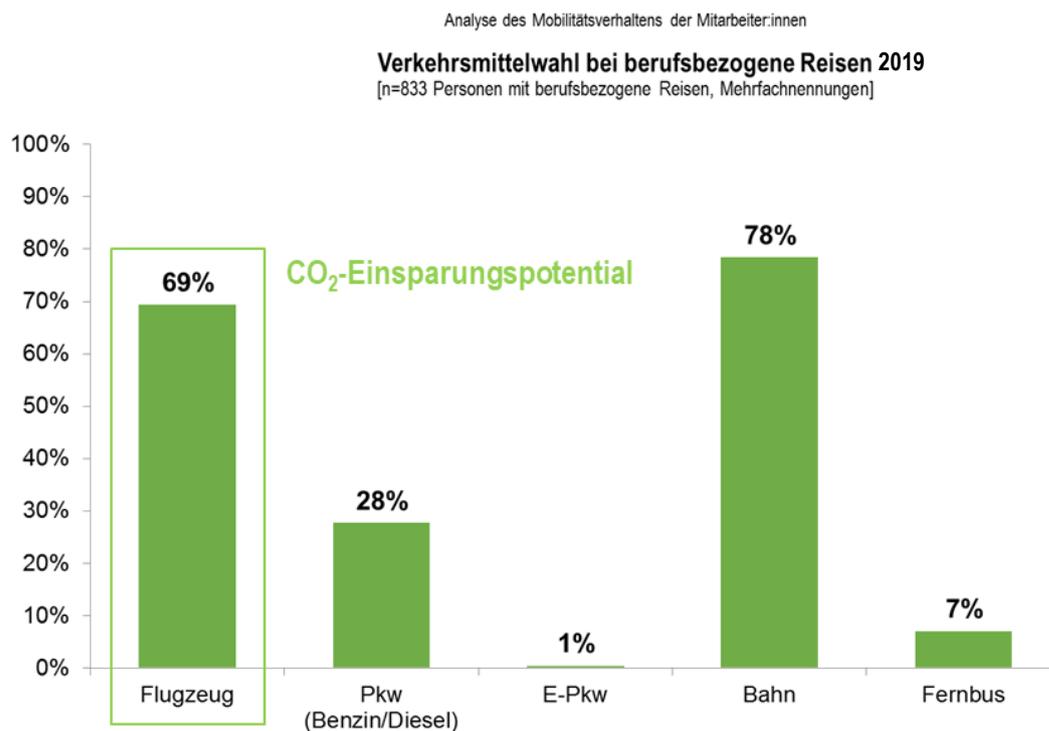
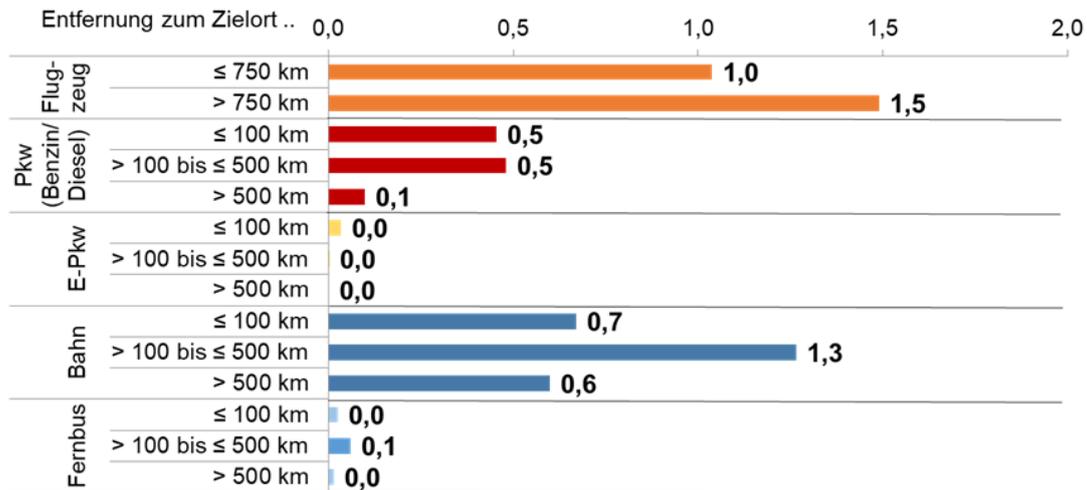


Abbildung 35: Durchschn. Anzahl Reisen je Person/je Verkehrsmittel und Weglängenkategorie 2019



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiter:innen

**Durchschnittliche Anzahl an berufsbezogenen Reisen je Person mit berufsbedingten Reisen je Verkehrsmittel und Weglängenkategorie 2019**  
 [n= 833 Personen mit berufsbezogenen Reisen]



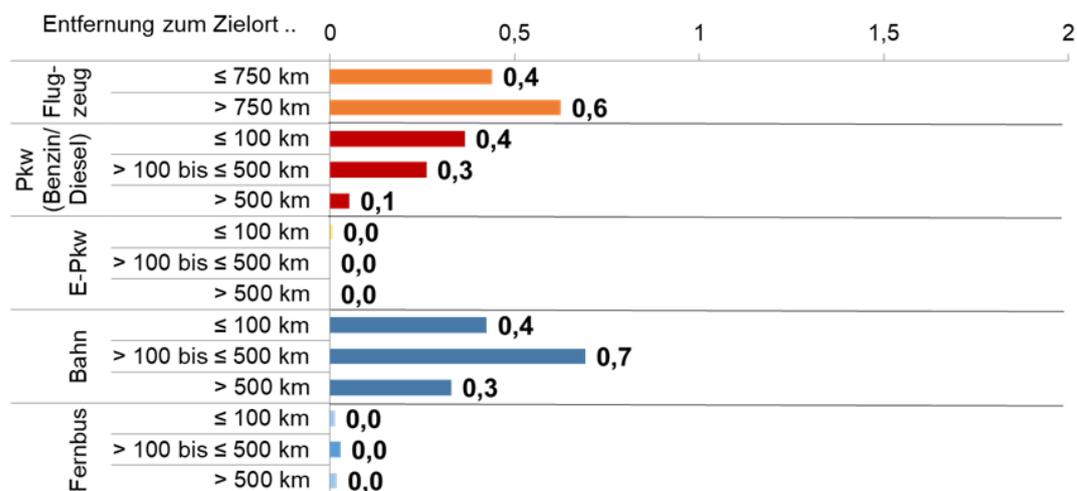
Ø ca. 6 berufsbedingte Reisen je Mitarbeiter:in mit berufsbedingten Reisen, ca. 50% der Personen haben berufsbedingte Reisen → ~ 3 berufsbedingte Reisen je Mitarbeiter:in

Abbildung 36: Durchschn. Anzahl Reisen je Verkehrsmittel u. Weglänge (allgemeines Personal) 2019



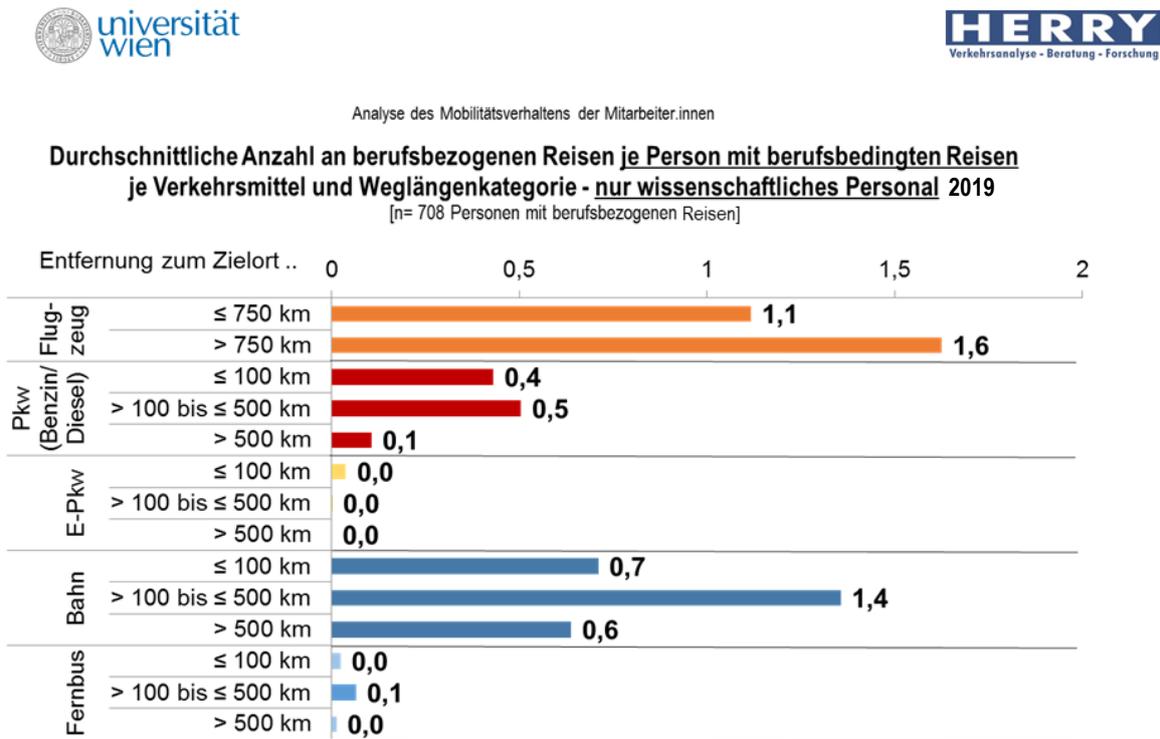
Analyse des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiter:innen

**Durchschnittliche Anzahl an berufsbezogenen Reisen je Person mit berufsbedingten Reisen je Verkehrsmittel und Weglängenkategorie - Nur allgemeines Personal 2019**  
 [n= 114 Personen mit berufsbezogenen Reisen]



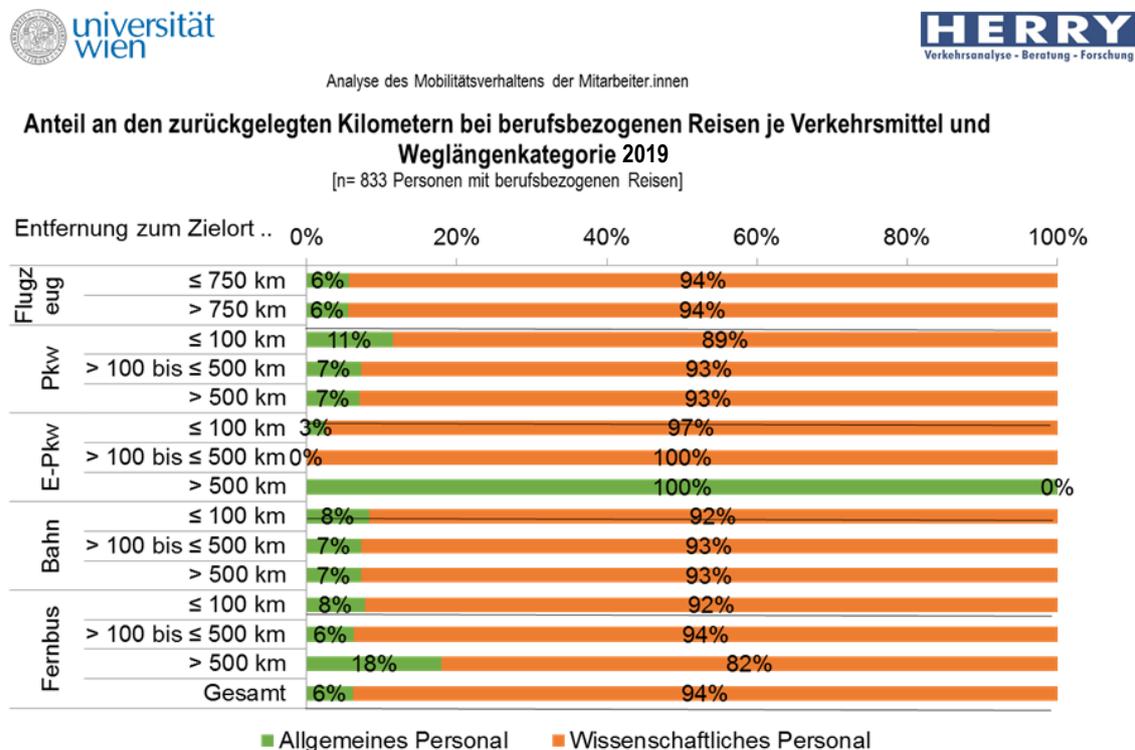
Ø 3,3 berufsbedingte Reisen je Mitarbeiter:in des allgemeinen Personals mit berufsbedingten Reisen, ca. 22% dieser Personen haben berufsbedingte Reisen → ~ 0,7 berufsbedingte Reisen je Mitarbeiter:in des allg. Personals

Abbildung 37: Durchschn. Anzahl Reisen je Verkehrsmittel und Weglänge (wissensch. Personal) 2019



Ø ca. 6,6 berufsbedingte Reisen je Mitarbeiter:in im wissenschaftl. Personal mit berufsbed. Reisen, ca. 63% dieser Personen haben berufsbed. Reisen → ~ 4,2 berufsbed. Reisen je wissenschaftl. Mitarbeiter:in

Abbildung 38: Anteil zurückgelegter km bei Reisen je Verkehrsmittel und Weglängenkategorie 2019



Nur ca. 6 % der auf berufsbedingten Reisen zurückgelegten km sind dem allgemeinen Personal zuzurechnen

Abbildung 39: Berufsbezogene Reisen in Zukunft

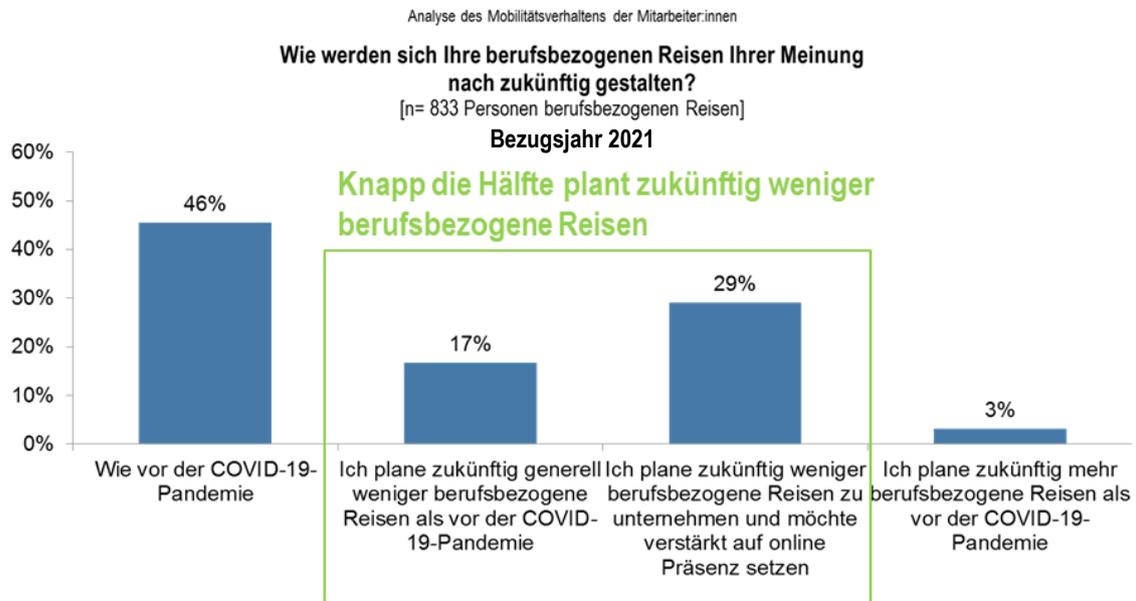
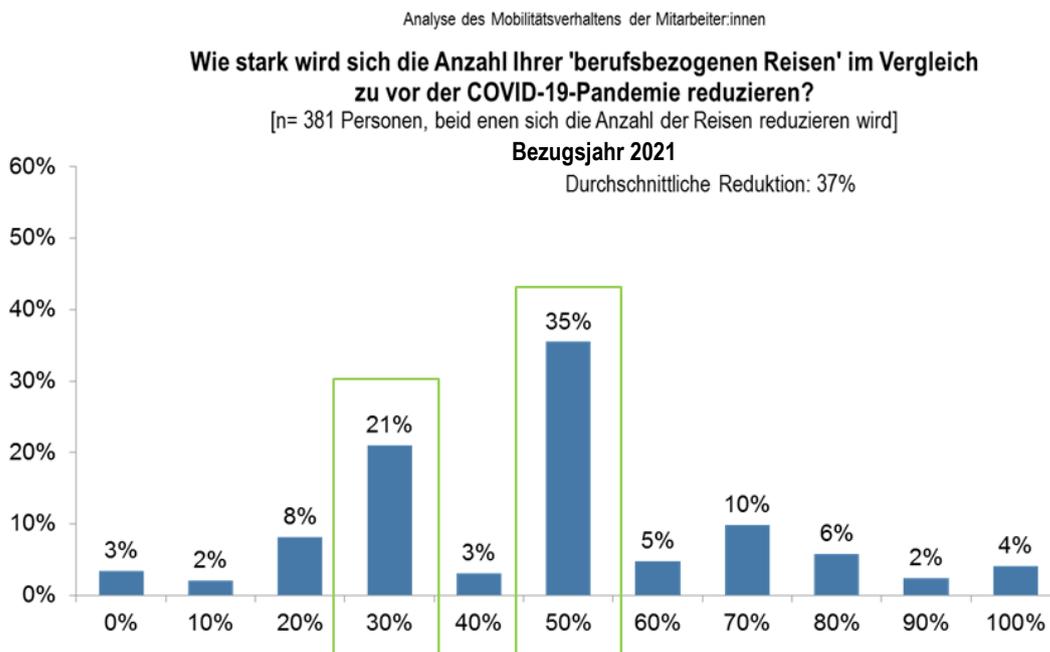


Abbildung 40: Reduzierung der berufsbezogenen Reisen durch die COVID-19-Pandemie



### 3 Ergebnisse zum Mobilitätsverhalten der Studierenden 2019

#### 3.1 Soziodemographie

Die hier dargestellten Ergebnisdaten sind nach den Merkmalen Studienart, Altersklassen und Geschlecht gewichtet, die nachstehenden Verteilungen entsprechen daher jenen in der Grundgesamtheit und nicht jenen in der Stichprobe. Die Stichprobe war insofern leicht verzerrt, dass Studierende im Masterstudium überrepräsentiert und Studierenden im Bachelorstudium deutlich unterrepräsentiert waren. Darüber hinaus waren Frauen in der Stichprobe im Vergleich zu Männern überrepräsentiert. Diese Verzerrungen wurden mit der Gewichtung ausgeglichen.

Die Zahlen zu Studienart, Altersklassen und Geschlecht entsprechen somit den Verteilungen im Jahr 2019. Die Zahlen zu allen anderen allgemeinen Fragen beziehen sich auf die aktuelle Situation jener Studierenden, die bereits im Jahr 2019 für die Uni Wien inskribiert waren.

6 von 10 Studierenden der Uni Wien sind im Bachelorstudium, 23% im Masterstudium und 15% im Diplomstudium. Die Altersverteilung zeigt erwartungsgemäß, dass die Hälfte der Studierenden im Alter zwischen 20 und 24 Jahren sind. Etwas mehr als ein Viertel sind zwischen 25 und 29 Jahren alt und weitere 10% sind zwischen 30 und 34 Jahre alt. Nach Geschlechtern ergibt sich ein deutlicher Überhang weiblicher Studierender mit 61%. 77% der Studierenden wohnen direkt in Wien und 85% haben eine Zeitkarte für den öffentlichen Verkehr. Auch hier entfallen bereits 24% dieser Zeitkarten auf das Klimaticket Österreich, die Semesterkarte ist aber mit 45% das am häufigsten genutzte Ticket. Weitere 28% verfügen über eine Jahreskarte und fast die Hälfte hat darüber hinaus eine Vorteilskarte der ÖBB.

Abbildung 41: Studienart 2019



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Studierenden

**Studienart 2019**  
[n= 3186]

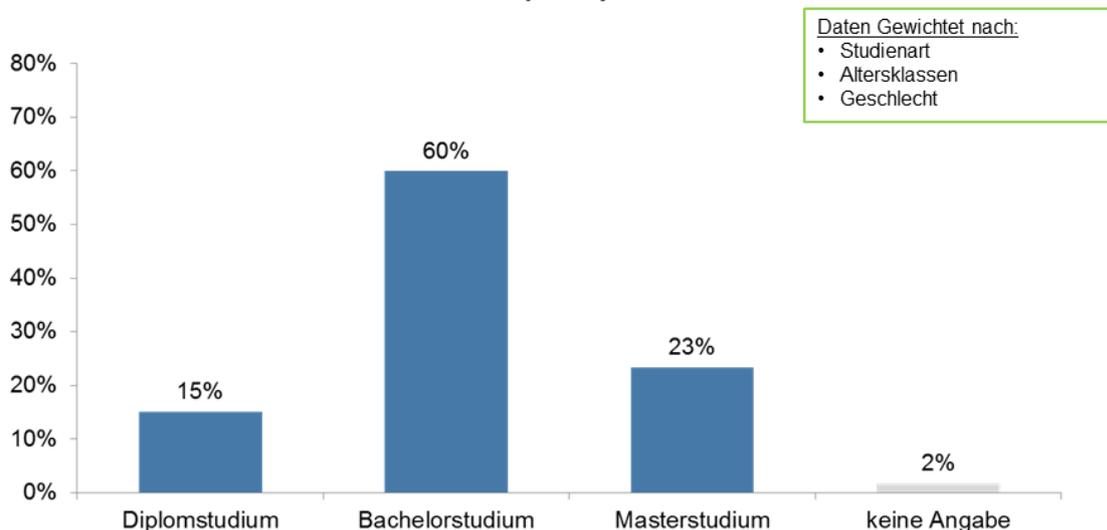


Abbildung 42: Altersklassen 2019



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Studierenden

**Altersklassen 2019**  
[n= 3186]

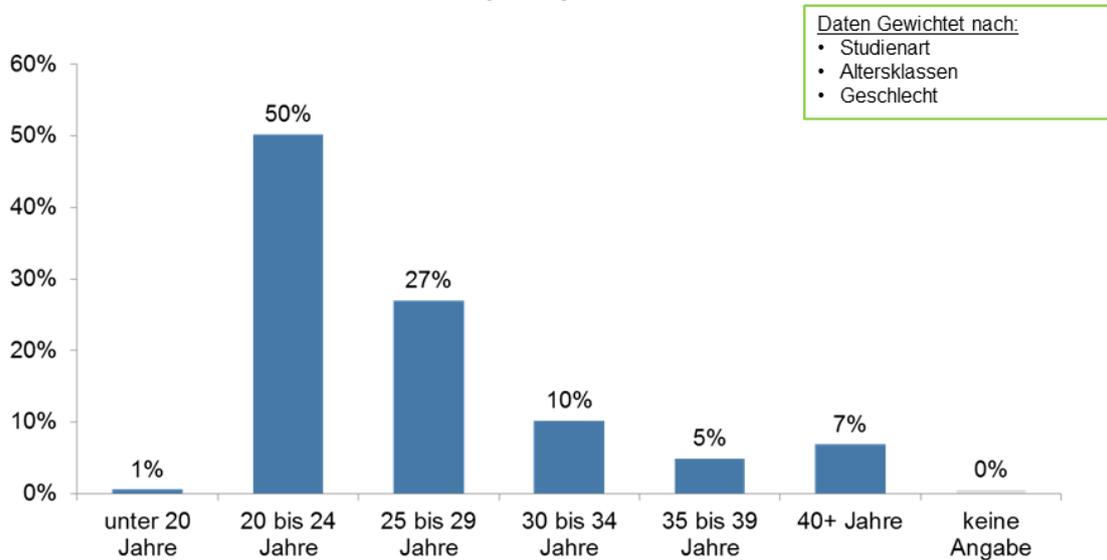


Abbildung 43: Geschlecht 2019



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Studierenden

**Geschlecht 2019**  
[n= 3186]

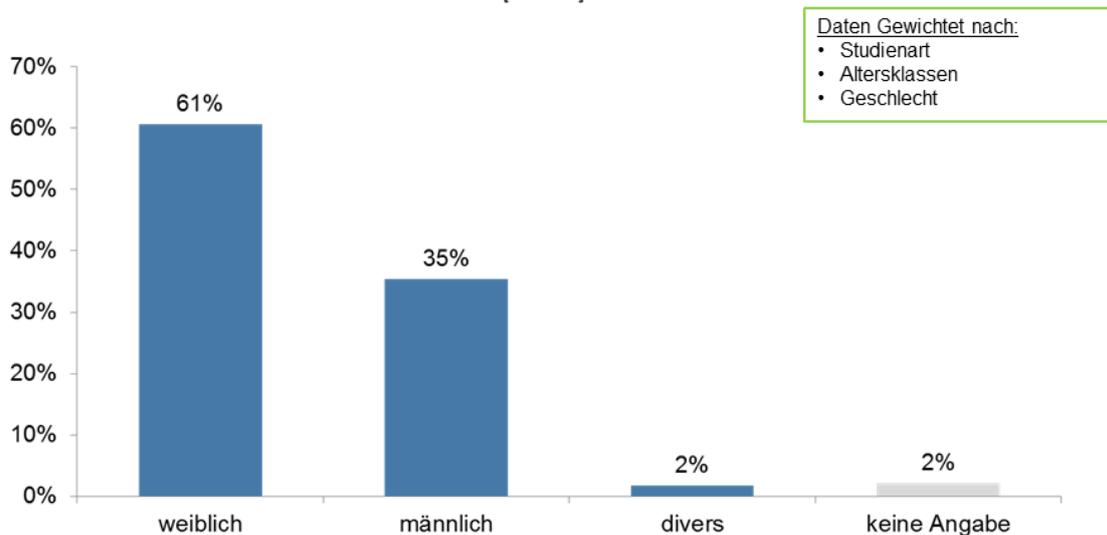


Abbildung 44: Wohnort 2021



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Studierenden

**Wohnort 2021**  
[n= 3186]

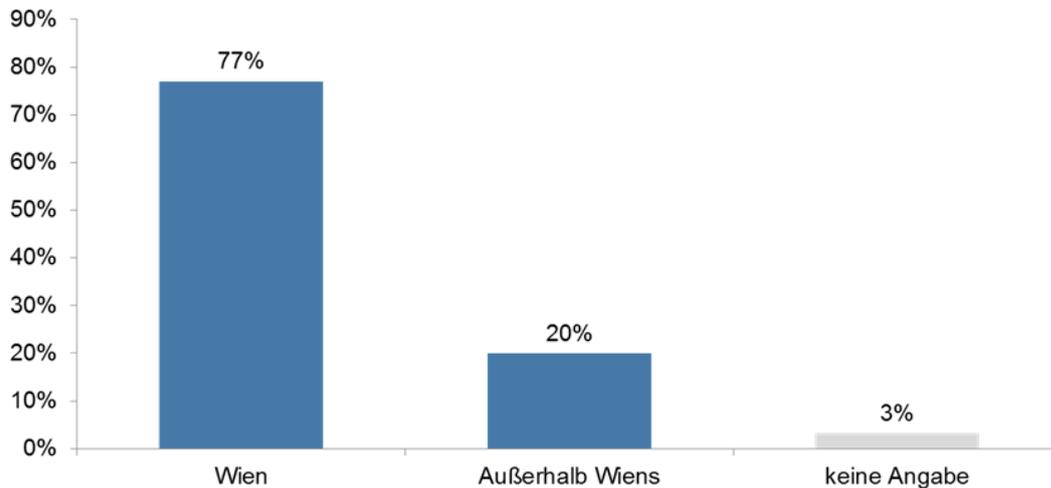


Abbildung 45: Besitz einer Zeitkarte für Öffentliche Verkehrsmittel 2021



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Studierenden

**Sind Sie im Besitz einer Zeitkarte (Wochen-/Monats-/Jahreskarte/Klimaticket) für den öffentlichen Verkehr?**  
[n=3186]

Bezugsjahr 2021

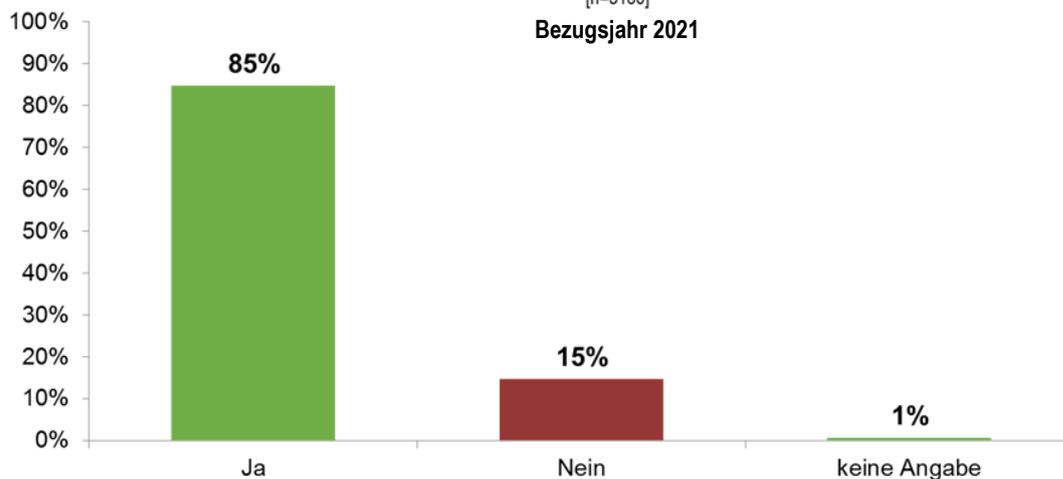


Abbildung 46: Zeitkartenart 2021



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Studierenden

**Zeitkartenart 2021**

[n= 2896 Zeitkartenbesitzer:innen]

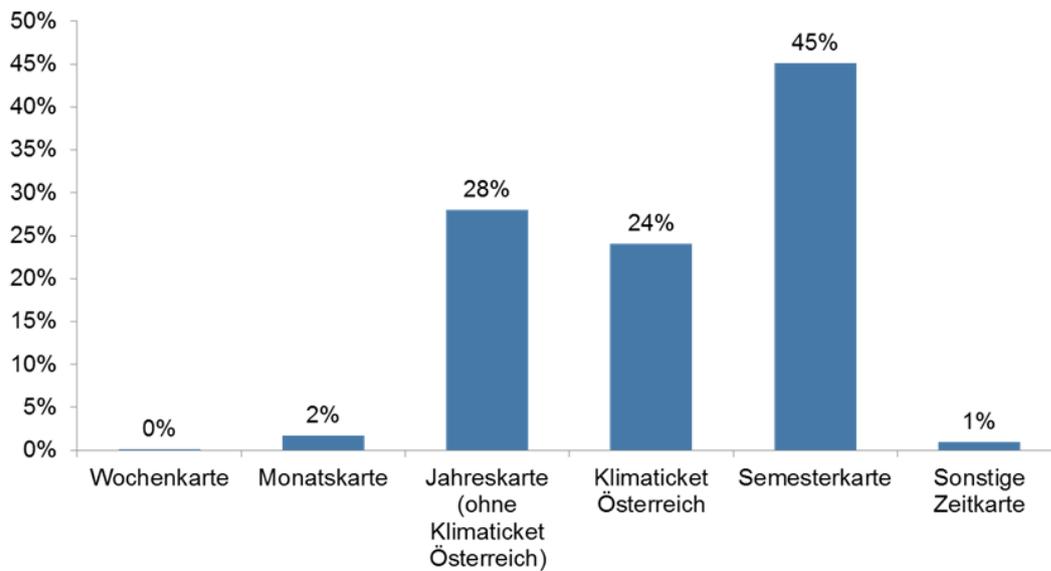


Abbildung 47: Besitz einer ÖBB Vorteils card 2021

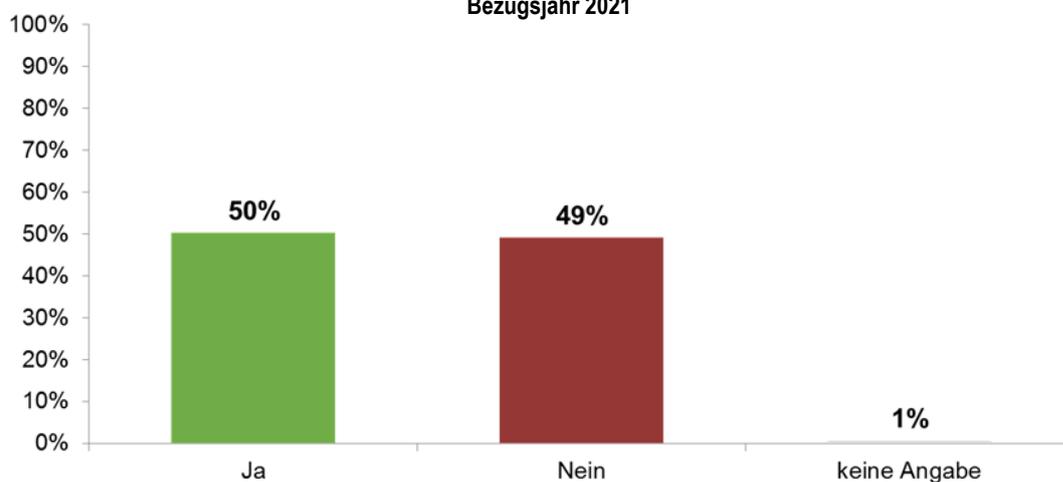


Analyse des Mobilitätsverhaltens der Studierenden

**Sind Sie im Besitz einer ÖBB Vorteils card?**

[n=3186]

Bezugsjahr 2021



### 3.2 Wege zur Universität

Den Weg zur Uni Wien legten 2019 sehr hohe 92% der Studierenden mit dem öffentlichen Verkehr zurück, mehr als die Hälfte der ÖV-Wege waren Wege mit der U-Bahn. Diese Anteile sind noch höhere als bei den Mitarbeiter:innen, im Gegenzug war der Anteil der Wege mit dem Fahrrad im Jahr 2019 mit 4% vergleichsweise gering. Auch hier zeigt sich 2021 ein pandemiebedingter Rückgang des Anteils der öffentlichen Verkehrsmittel, und zwar um 9%-Punkte auf 83%. Der öffentliche Verkehr ist somit auch bei den Wegen der Studierenden zur Uni Wien eindeutig der „Verlierer“ der Covid19-Pandemie. Im Gegenzug kam es beim Radverkehr zu einer Verdoppelung von 4% auf 8% (mehr als zwei Drittel der Radfahrer:innen fühlen sich am Arbeitsweg sicher). Ebenfalls verdoppelt hat sich der Anteil der Pkw-Lenker:innen sowie der Anteil der Fußgänger:innen von jeweils 2% auf 4%. Das Potential für den Radverkehr wäre, wenn andere Faktoren außer Acht gelassen werden, noch wesentlich höher, denn knapp die Hälfte der Wege zur Uni Wien sind kürzer als 5 km und somit mit dem Fahrrad bewältigbar. Von den (wenigen) Wegen zur Uni Wien mit dem Pkw sind 18% kürzer als 5 km, weitere 11% liegen im Bereich zwischen 5 und 10 km. Somit könnten bezogen auf die Weglänge bis zu 29% der Pkw-Wege mit dem Rad oder mit einem Elektrorad zurückgelegt werden. Mehr als der Hälfte der Studierenden würde grundsätzlich auch ein Fahrrad für den Weg zur Uni Wien zur Verfügung stehen.

Insgesamt sind die Wege zur Uni im Schnitt 14,5 km lang, der Median liegt aber nur bei 6 km. Dies liegt vermutlich daran, dass die wenigen Anfahrtswege von außerhalb Wiens verzerrend auf den Durchschnitt wirken, da diese im Vergleich zu den Wegen innerhalb Wiens sehr viel länger sind. Diese werden auch häufig mit dem Pkw zurückgelegt und stellen damit ein weiteres Einsparungspotential dar.

Die Covid19-Pandemie zeigt einen erheblichen Einfluss auf die Häufigkeit der Wege zur Uni Wien. Im Jahr 2019 kamen nur 3% der Studierenden weniger als 1 Mal pro Woche physisch zur Uni Wien, dagegen waren 82% zumindest 3 Mal pro Woche vor Ort. Im Jahr 2021 ist der Anteil jener, die weniger als 1 Mal pro Woche die Uni Wien aufsuchten von 3% auf 71% angestiegen und nur noch 6% kamen 3 Mal oder häufiger zum Studienort. Das bedeutet auch bei den Studierenden, dass sich trotz einem höheren Anteil an Pkw-Fahrten das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsleistung (zurückgelegte Kilometer) und somit die verkehrsbedingten Emissionen am Weg zur Uni Wien zwischen 2019 und 2021 pandemiebedingt deutlich reduziert haben.

Das wichtigste Kriterium für die Verkehrsmittelwahl am Weg zur Uni Wien ist die „Zeitersparnis“, gefolgt von „Schutz der natürlichen Umwelt“. Dahinter folgen die Kriterien „Kostensparnis“ und fast gleichauf „Vereinbarkeit mit privaten Verpflichtungen“, „Reduzierung des eigenen CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks“ und „Unabhängigkeit“. Weniger relevant sind der Komfort und die Gesundheit. Die Studierenden legen also etwas mehr Wert auf die Kostensparnis und etwas weniger auf die Gesundheit als die Mitarbeiter:innen.

Verbesserungsvorschläge für den Bereich „zu Fuß gehen“ sind vor allem die Schaffung einer attraktiveren Umgebung, eines attraktiven Fußwegenetzes sowie eine bessere Erreichbarkeit der Uni Wien für Fußgänger:innen. Im Radverkehrsbereich werden vor allem Verbesserungen bzw. der Ausbau von Radweg-Verbindungen sowie der Ausbau von baulich getrennten Radwegen gewünscht. Beim öffentlichen Verkehr wird überwiegend eine bessere Anbindung an die Uni Wien gewünscht. 77% gaben an, dass der Bereich „Pkw-Verkehr“ für sie nicht relevant ist, 5% wünschen hier einen Ausbau der E-Ladeinfrastruktur.

Abbildung 48: Übliches Verkehrsmittel zur Universität 2019 und 2021

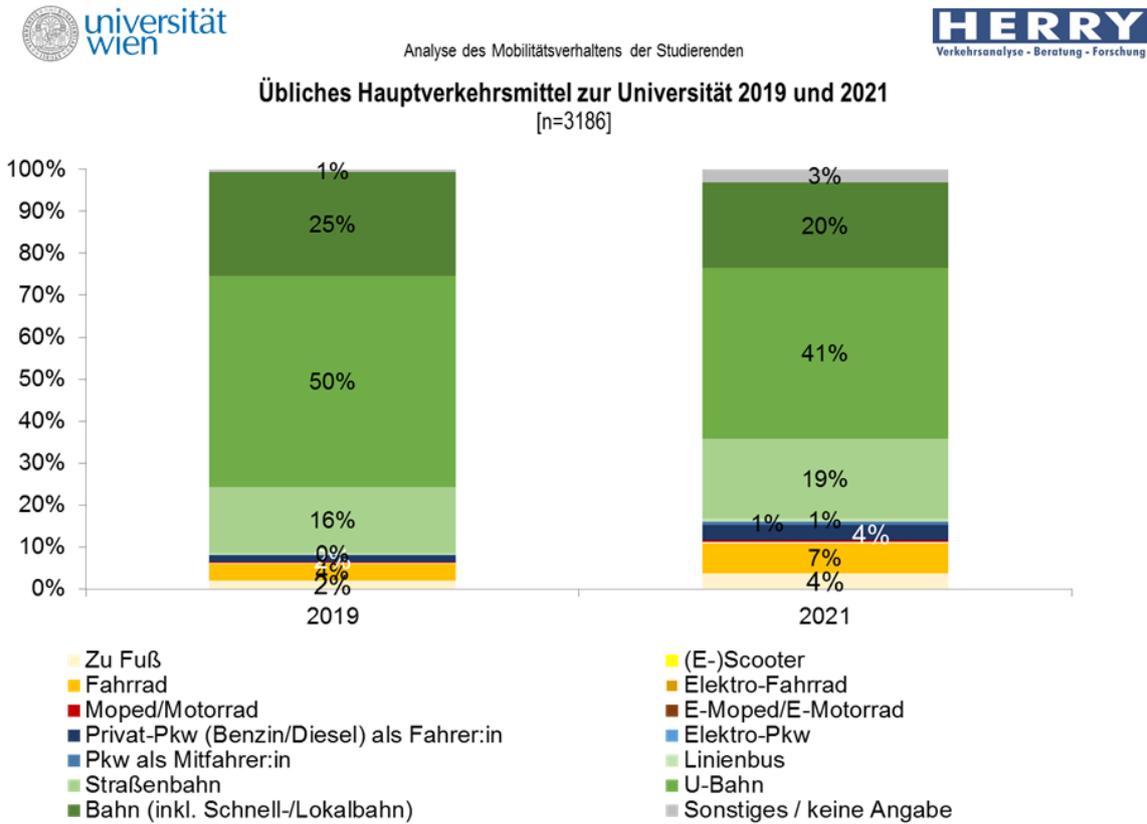


Abbildung 49: Modal Split des Weges zur Universität 2019 und 2021

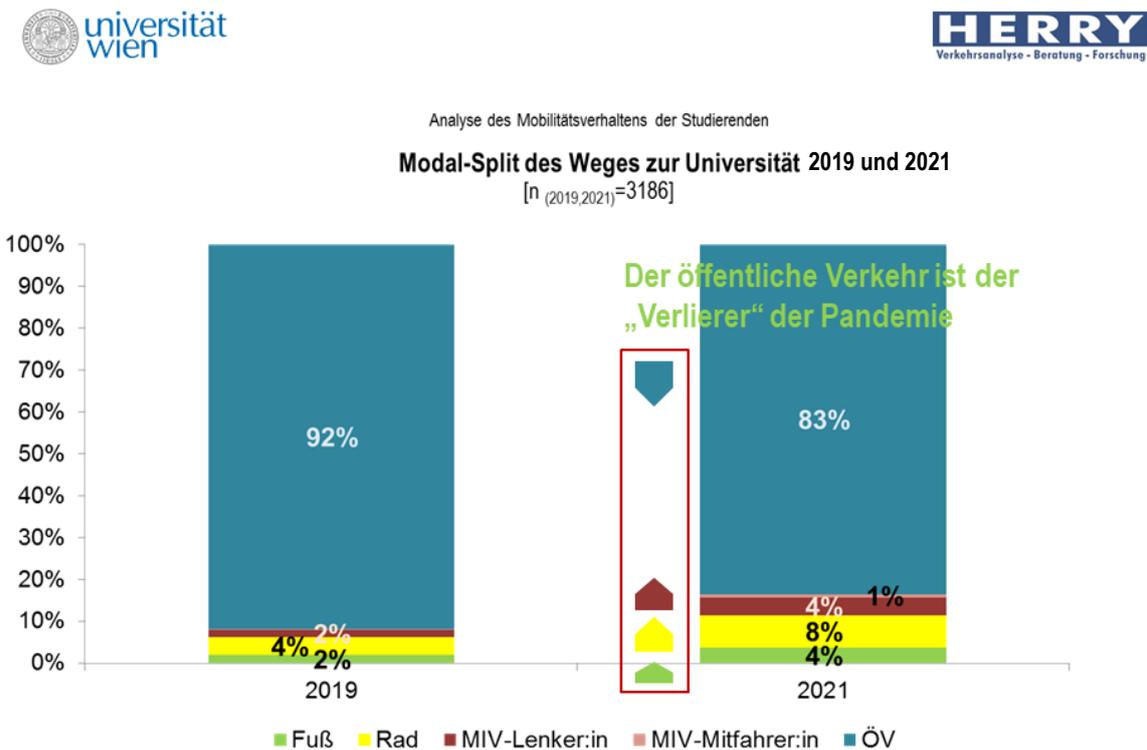


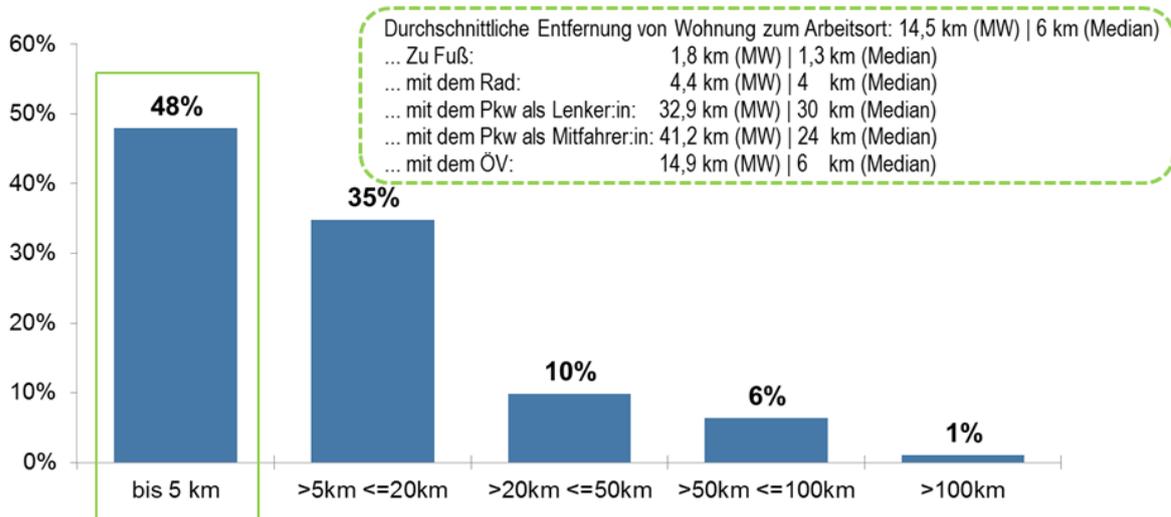
Abbildung 50: Weglängenverteilung des Weges zur Universität 2019



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Studierenden

**Weglängenverteilung des Weges zur Universität 2019**

[n=3186]



~ Fahrrad-Distanz

~18% der Arbeitswege der Pkw-Lenker\*innen liegen in diesem Bereich

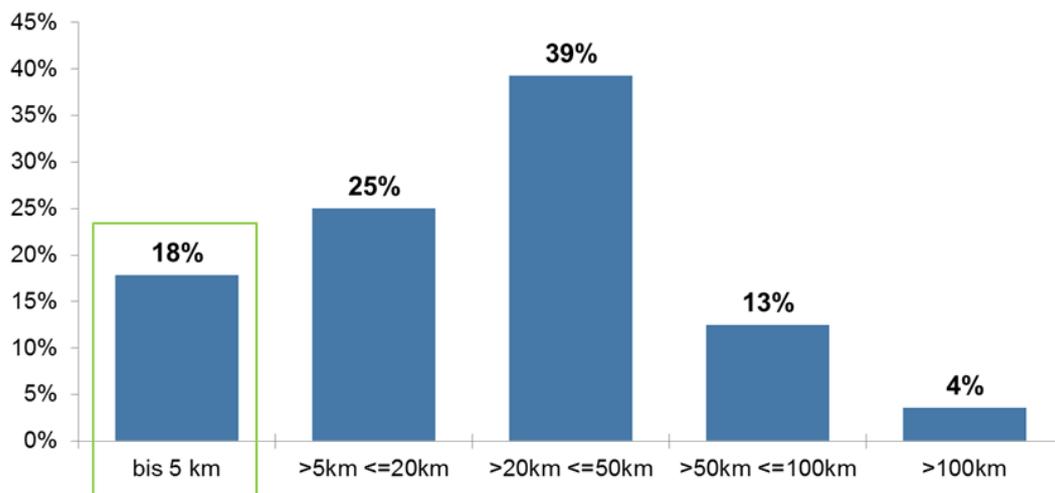
Abbildung 51: Weglängenverteilung des Weges zur Universität der Pkw-Lenker:innen 2019



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Studierenden

**Weglängenverteilung des Weges zur Universität der Pkw-Lenker:innen 2019**

[n =58 Pkw-Lenker:innen]



~ Fahrrad-Distanz

~ weitere 11% der Uni-Wege der Pkw-Lenker\*innen liegen im Bereich 5 bis 10 km → E-Bike-Potential

Abbildung 52: Durchschnittliche Tage pro Woche an der Universität (2019 und 2021)

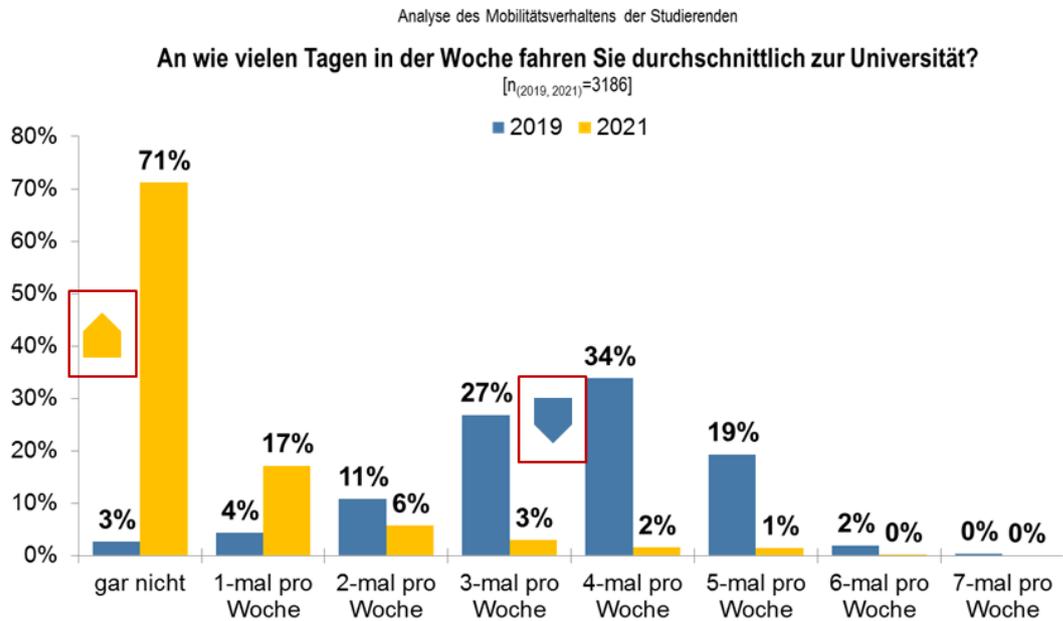


Abbildung 53: Parken an der Universität Wien 2021

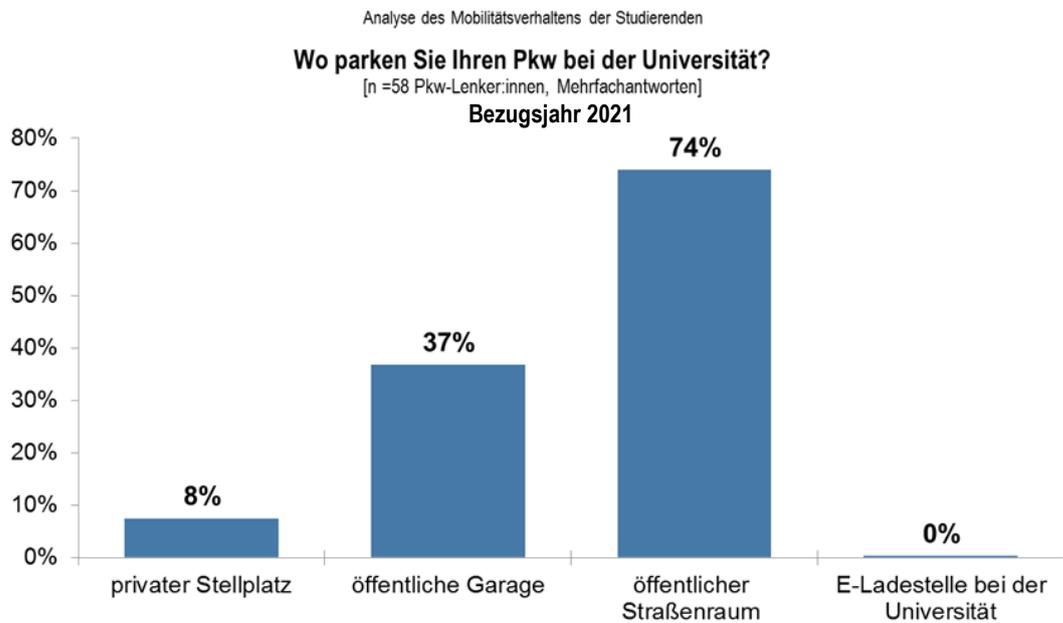


Abbildung 54: Sicherheitsgefühl am Weg zur Uni 2021

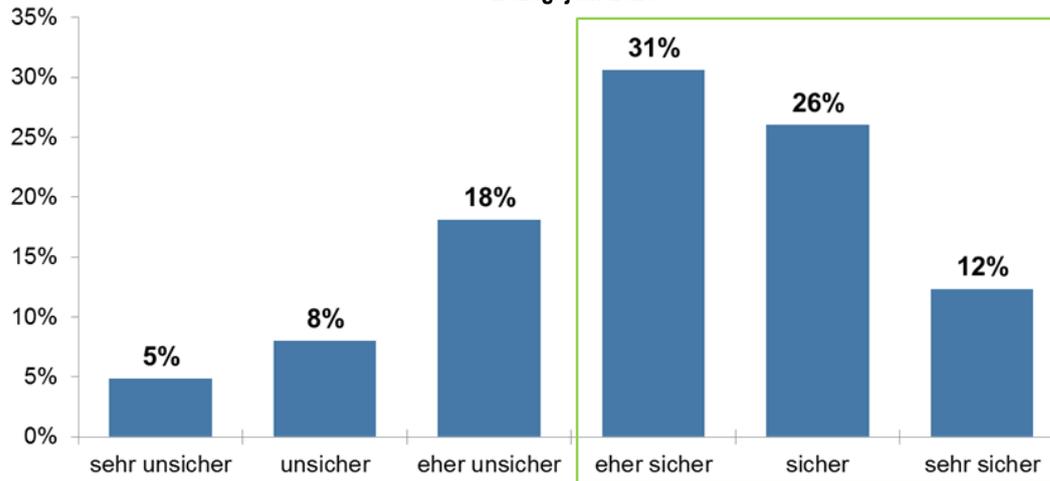


Analyse des Mobilitätsverhaltens der Studierenden

**Wie sicher fühlen Sie sich mit dem Fahrrad am Weg zur Universität?**

[n =761 Radfahrer:innen]

Bezugsjahr 2021



mehr als zwei Drittel fühlen sich mit dem Fahrrad sicher

Abbildung 55: Verfügbare Fahrzeuge für den Weg zur Uni 2021

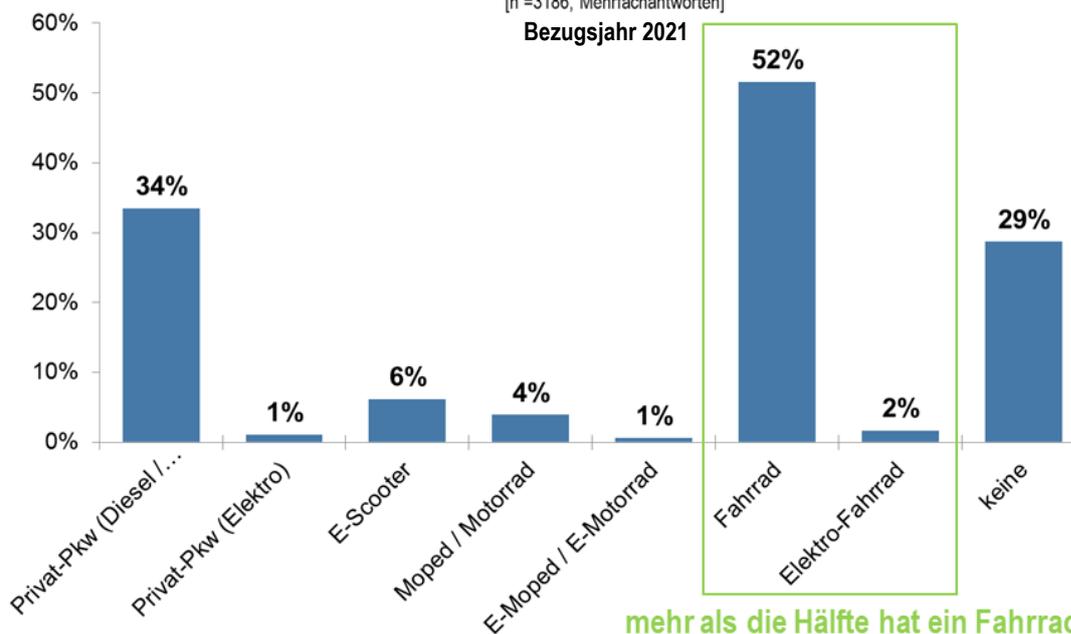


Analyse des Mobilitätsverhaltens der Studierenden

**Welche Individual-Fahrzeuge stehen Ihnen grundsätzlich für den Weg zur Universität zur Verfügung ?**

[n =3186, Mehrfachantworten]

Bezugsjahr 2021



mehr als die Hälfte hat ein Fahrrad

Abbildung 56: Kriterien für die Verkehrsmittelwahl am Weg zur Universität 2021

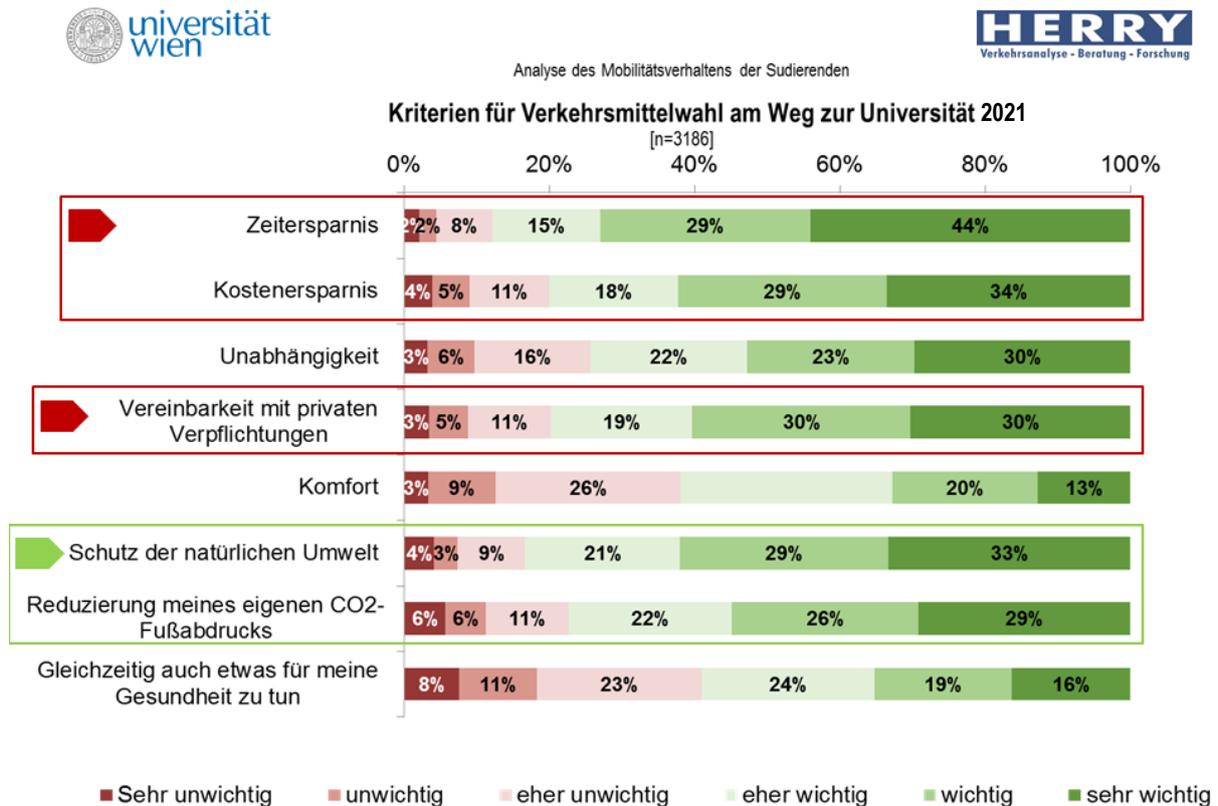


Abbildung 57: Verbesserungsvorschläge im Bereich „zu Fuß gehen“ 2021

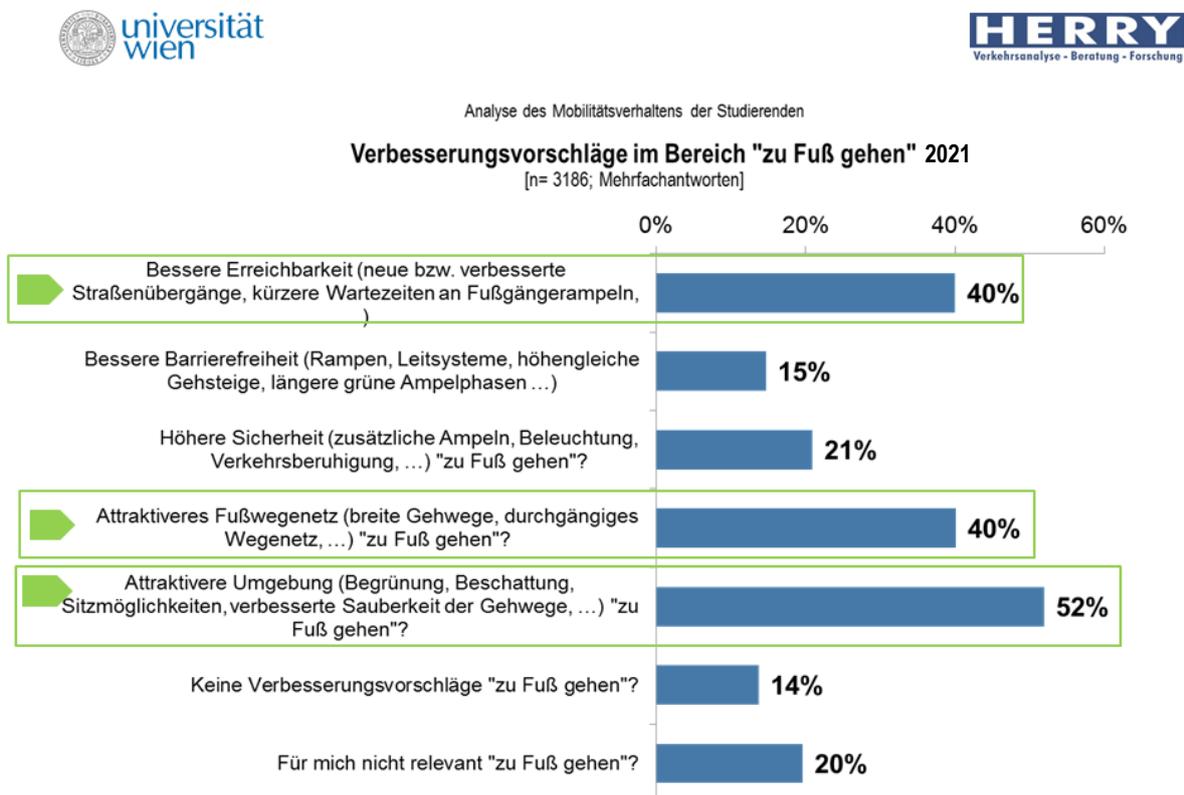


Abbildung 58: Verbesserungsvorschläge im Bereich „Radfahren“ 2021



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Studierenden

**Verbesserungsvorschläge im Bereich "Radfahren" 2021**

[n= 3186; Mehrfachantworten]

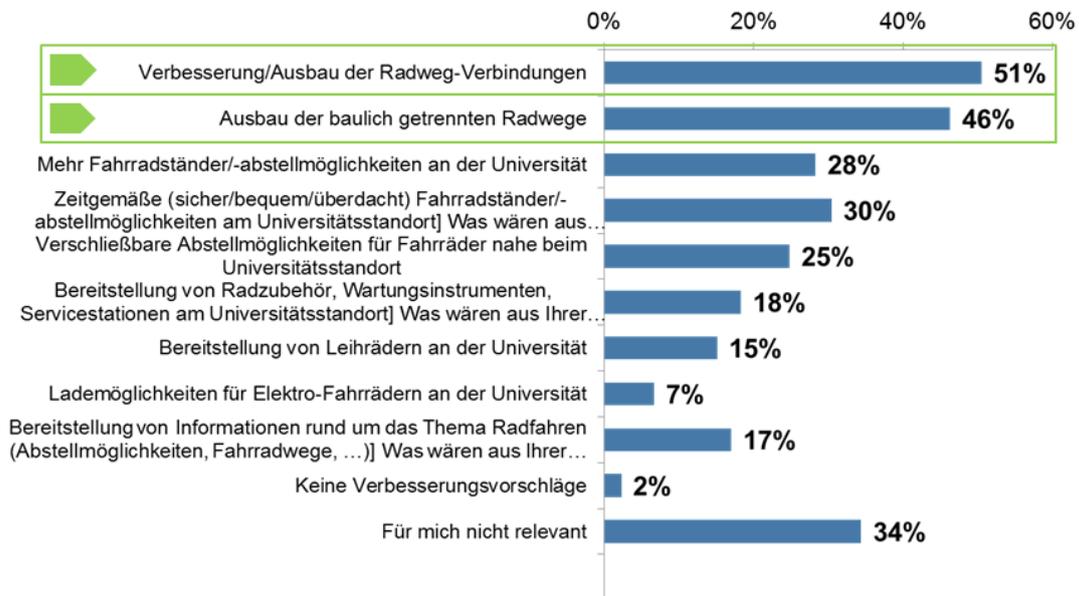


Abbildung 59: Verbesserungsvorschläge im Bereich „Öffentlicher Verkehr“ 2021



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Studierenden

**Verbesserungsvorschläge im Bereich "Öffentlicher Verkehr" 2021**

[n= 3186; Mehrfachantworten]

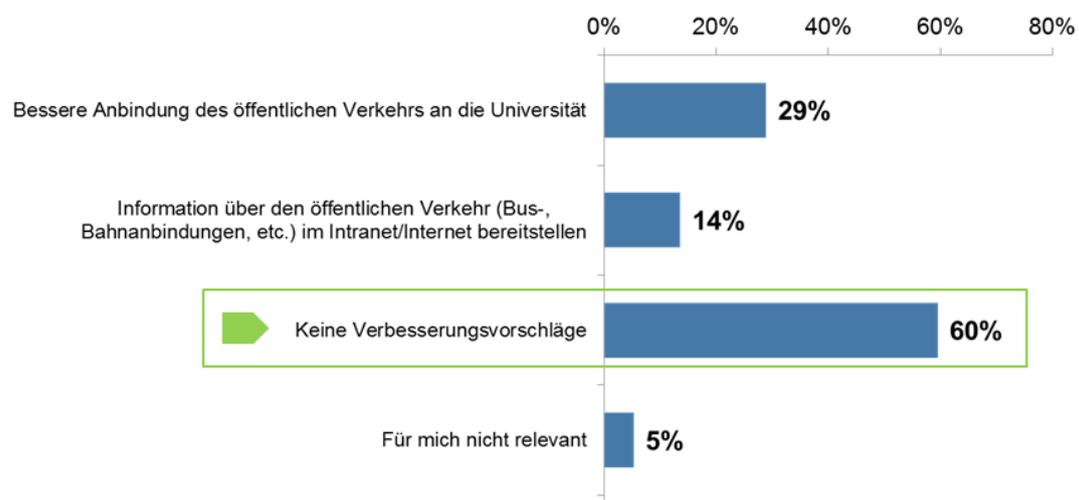
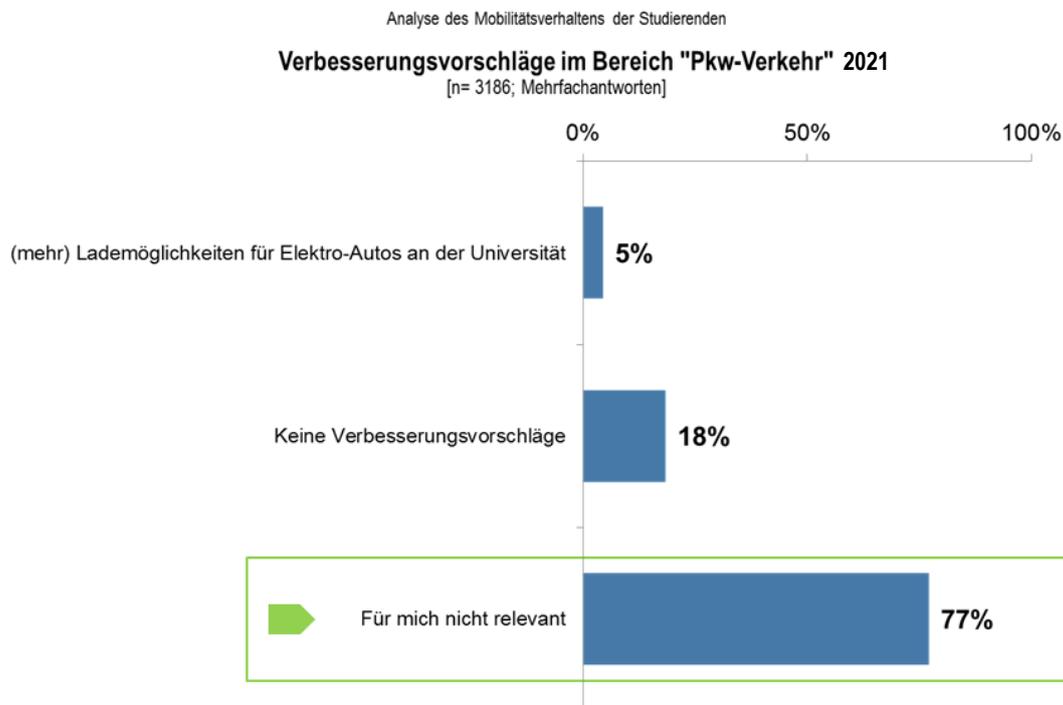


Abbildung 60: Verbesserungsvorschläge im Bereich „Pkw-Verkehr“ 2021



### 3.3 Wege zwischen Uni-Standorten

Zusätzlich zu den Wegen zur Uni Wien fallen bei einigen Studierenden der Uni Wien während des Uni-Tages auch Wege zwischen den Uni-Standorten an. 66% der Studierenden studieren demnach an mehr als einem Standort, von diesen nutzt rund die Hälfte motorisierte Verkehrsmittel zum Wechsel zwischen den Standorten der Uni Wien. Das bedeutet, dass 33% aller Studierenden (auch) ein motorisiertes Verkehrsmittel nutzen, um von einem Uni-Standort zum anderen zu gelangen. Im Durchschnitt wechseln diese an 1,9 Uni-Tagen pro Wochen 1,5 Mal den Uni-Standort. Die Hauptverkehrsmittel bei diesen Standortwechseln sind überwiegend die Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs mit 92%, nur 1% dieser Wege werden mit dem Pkw als Lenker:in zurückgelegt. Dazu kommt, dass die dabei zurückgelegten Strecken in der Regel relativ kurz – noch kürzer als bei den Mitarbeiter:innen – sind, 73% der Wechsel sind kürzer als 3 km. Zusammengenommen zeigt sich deutlich, dass die Wechsel zwischen Uni-Standorten als Teil der Uni-Wege der Studierenden hinsichtlich der dadurch verursachten Emissionen einen sehr geringen Stellenwert haben. Die Verkehrsleistung bei diesen Wegen beträgt lediglich rund 3% der Verkehrsleistung der Wege der Studierenden zur Uni Wien (siehe auch Kapitel 4.2.1).

Abbildung 61: Studententätigkeit an mehreren Standorte der Universität Wien 2019

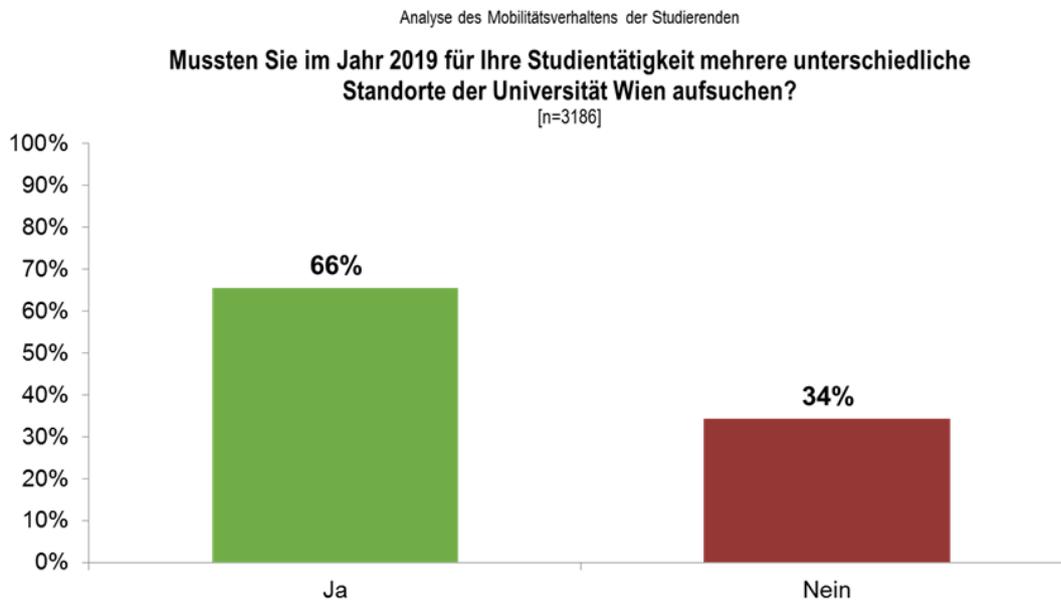


Abbildung 62: Regelmäßige Benutzung öffentlicher/motorisierter Verkehrsmittel zwischen Uni-Standorten 2019

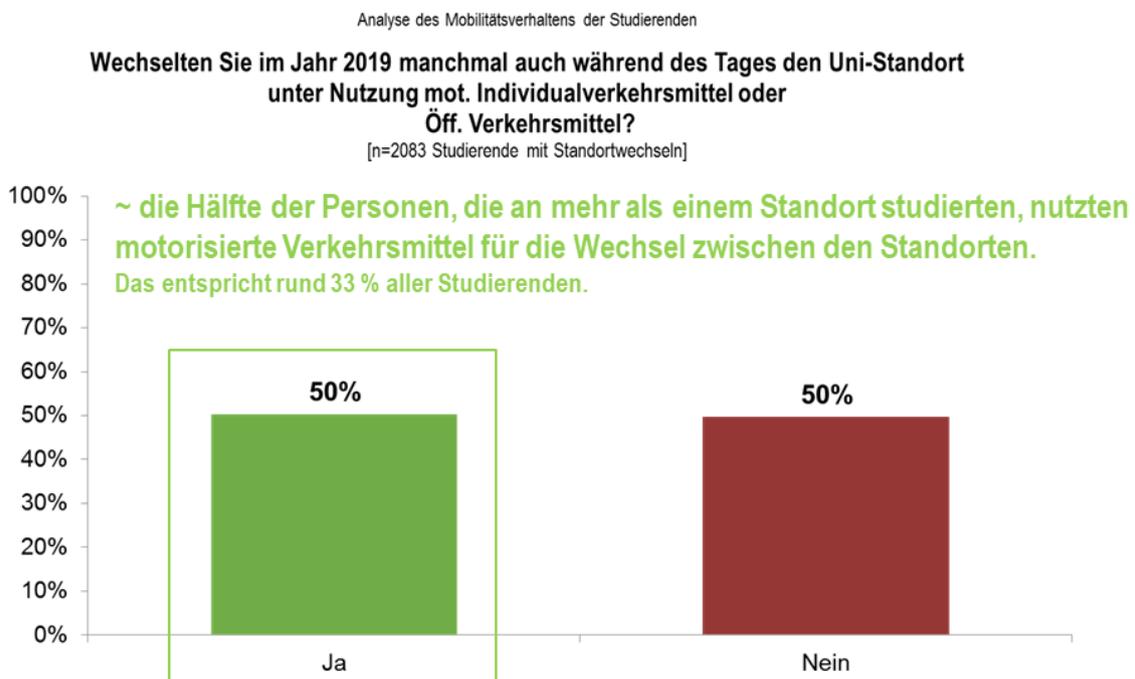


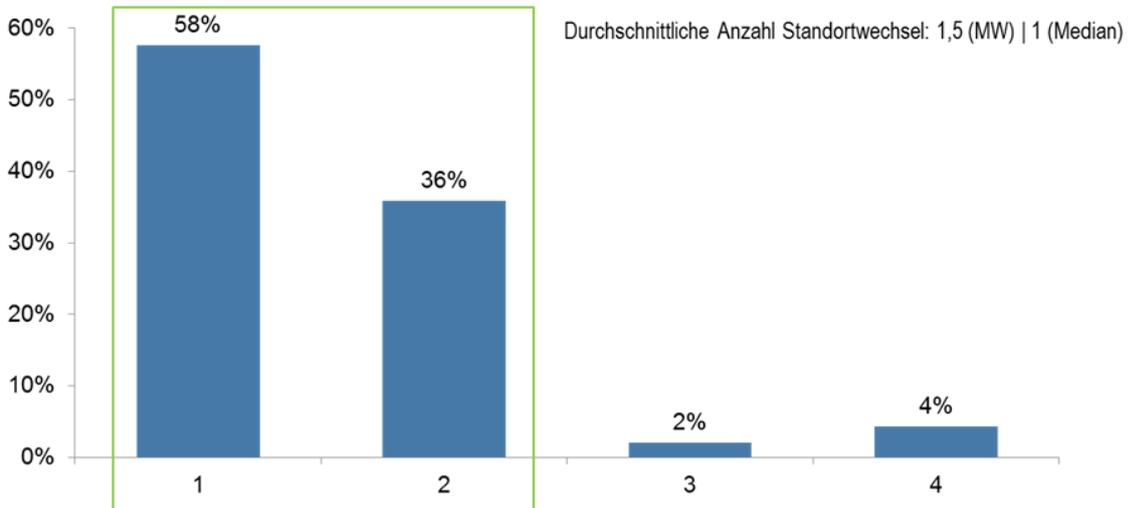
Abbildung 63: Anzahl des Standortwechsel an einem typischen Universität Tag 2019



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Studierenden

**Wie häufig wechselten Sie im Jahr 2019 zwischen diesen Standorten während eines typischen Uni-Tages?**

[n= 1049 Studierende mit motorisierten Standortwechseln]



Ein bis zwei Wechsel je Studientag (hin- und zurück sind 2 Wechsel)

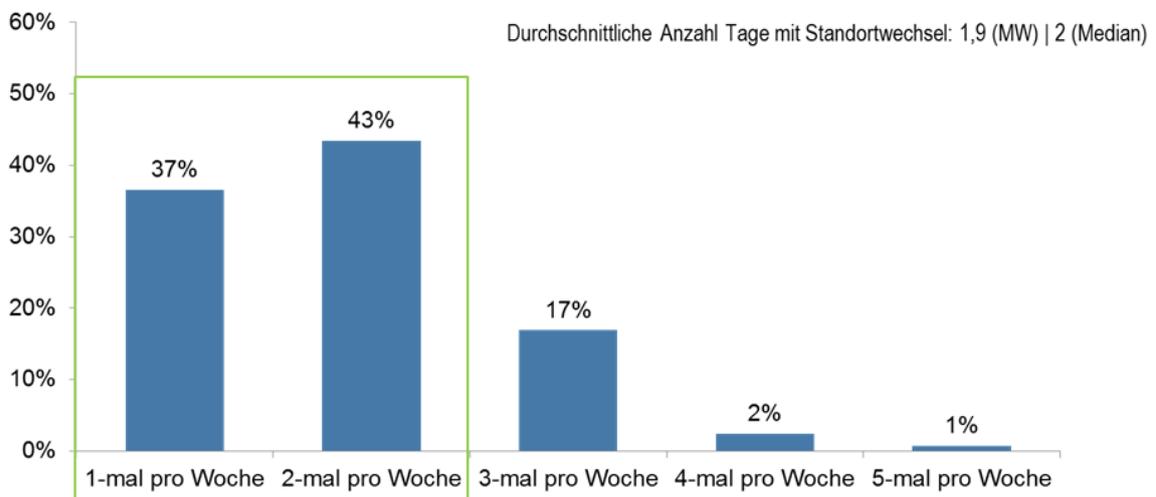
Abbildung 64: Häufigkeit der Wechselwege zwischen den Standorten 2019



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Studierenden

**Sind diese Wege im Jahr 2019 zwischen diesen Standorten täglich oder nur an manchen Tagen angefallen?**

[n= 1049 Studierende mit motorisierten Standortwechseln]



Die Wechsel sind an ein bis zwei Uni-Tagen je Woche angefallen

Abbildung 65: Hauptverkehrsmittel bei Wechseln zwischen den Standorten 2019

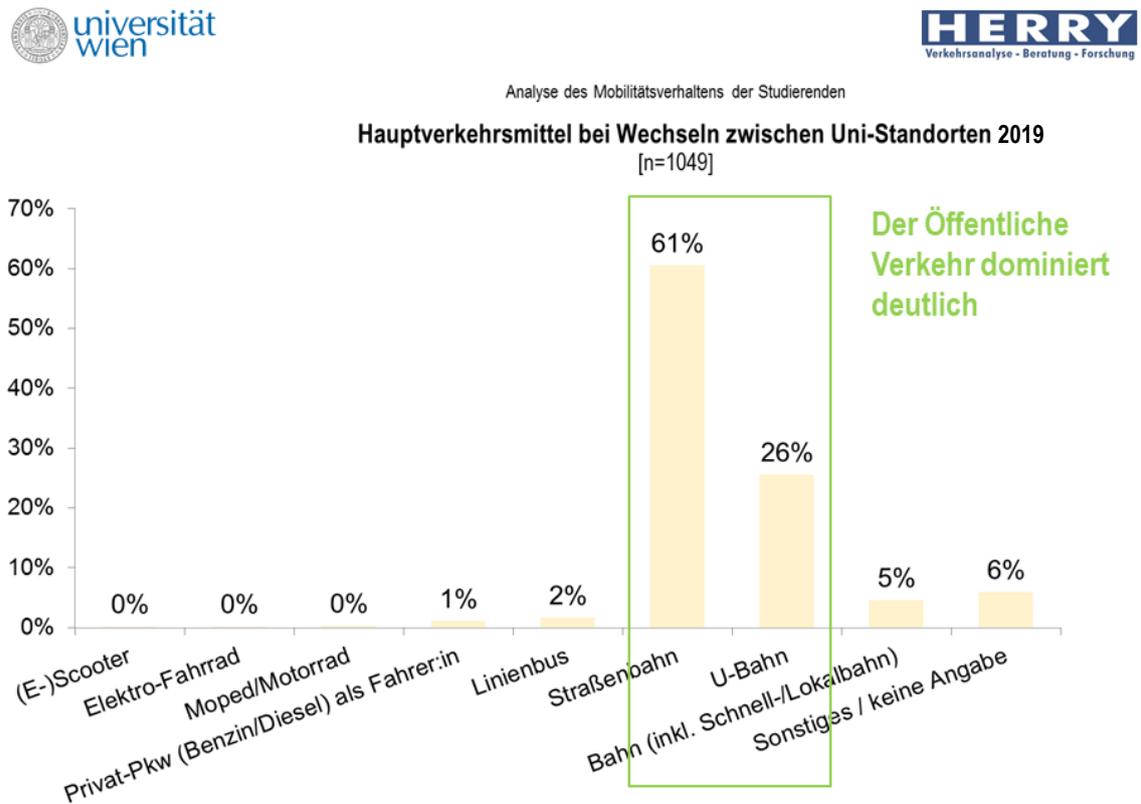


Abbildung 66: Modal-Split bei Wechseln zwischen den Standorten 2019

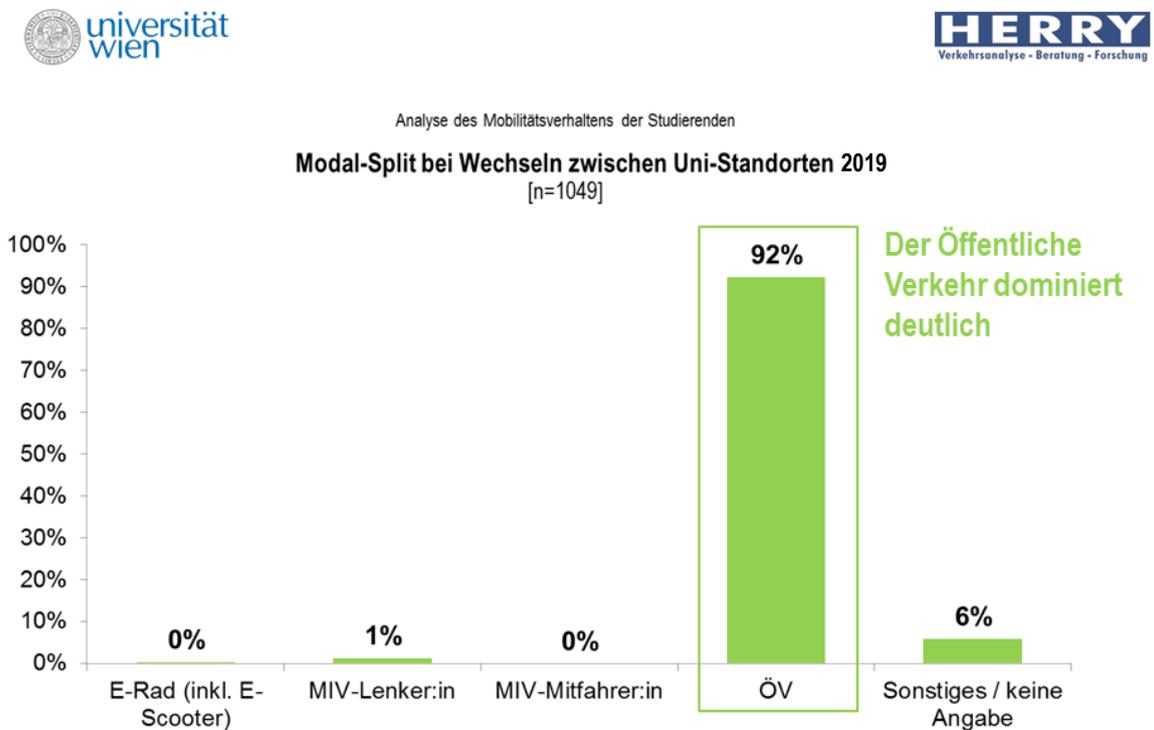


Abbildung 67: Länge der Strecke zwischen den Standorten in km 2019



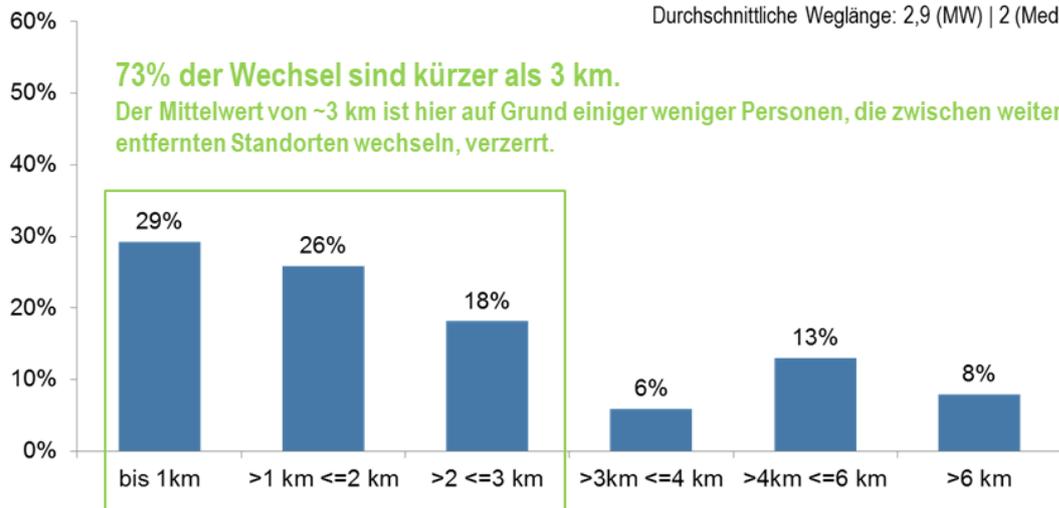
Analyse des Mobilitätsverhaltens der Studierenden

**Wie lang ist die Strecke zwischen diesen Uni-Standorten?**

[n= 1049]

Bezugsjahr 2019

Durchschnittliche Weglänge: 2,9 (MW) | 2 (Median)



### 3.4 Studienbezogene Auslandsaufenthalte

Die studienbezogenen Auslandsaufenthalte wurden abgefragt, um den Bereich „Auslandsaufenthalte Studierende“ aus dem ClimCalc-Tool zu ermitteln.

Lediglich rund 5% der Studierenden hatten im Jahr 2019 zumindest einen studienbezogenen Auslandsaufenthalt. Dabei handelte es sich bei je rund einem Drittel um Auslandssemester sowie um Exkursionen. 17% waren auf Praktika zurückzuführen und knapp 20% waren zu anderen Zwecken im Ausland.

Das größte CO<sub>2</sub>-Einsparungspotential besteht bei den Auslandsaufenthalten der Studierenden bei den genutzten Verkehrsmitteln, zumal fast 70% der Studierenden (auch) das Flugzeug nutzen und weitere 29% (auch) mit einem konventionellen Pkw unterwegs sind. Die Bahn wurde im Jahr 2019 von 42% der Studierenden am Weg zu einem Auslandsaufenthalt genutzt.

Studierende mit Auslandsaufenthalten haben pro Jahr durchschnittlich rund 3 solcher Auslandsaufenthalte. Da nur etwa 5% der Studierenden zumindest einen Auslandsaufenthalt hatten, beträgt die durchschnittliche Anzahl an Auslandsaufenthalten aller Studierenden nur 0,17 je Person. Der größte Anteil an den genutzten Verkehrsmitteln entfällt bei den Auslandsaufenthalten auf die kurzen Flugreisen bis 750 km, diese machen 23% aller derartigen Reisen aus. Somit besteht insbesondere bei diesen Reisen ein deutliches Einsparungspotential hinsichtlich der Emissionen. Aber auch eine Verlagerung der Pkw-Wege unter 500 km (19% der Anreisen zu Auslandsaufenthalten) auf die Schiene in diesem Bereich würde eine deutliche Emissionsreduktion bedeuten.

Abbildung 68: Auslandsaufenthalte im Jahr 2019

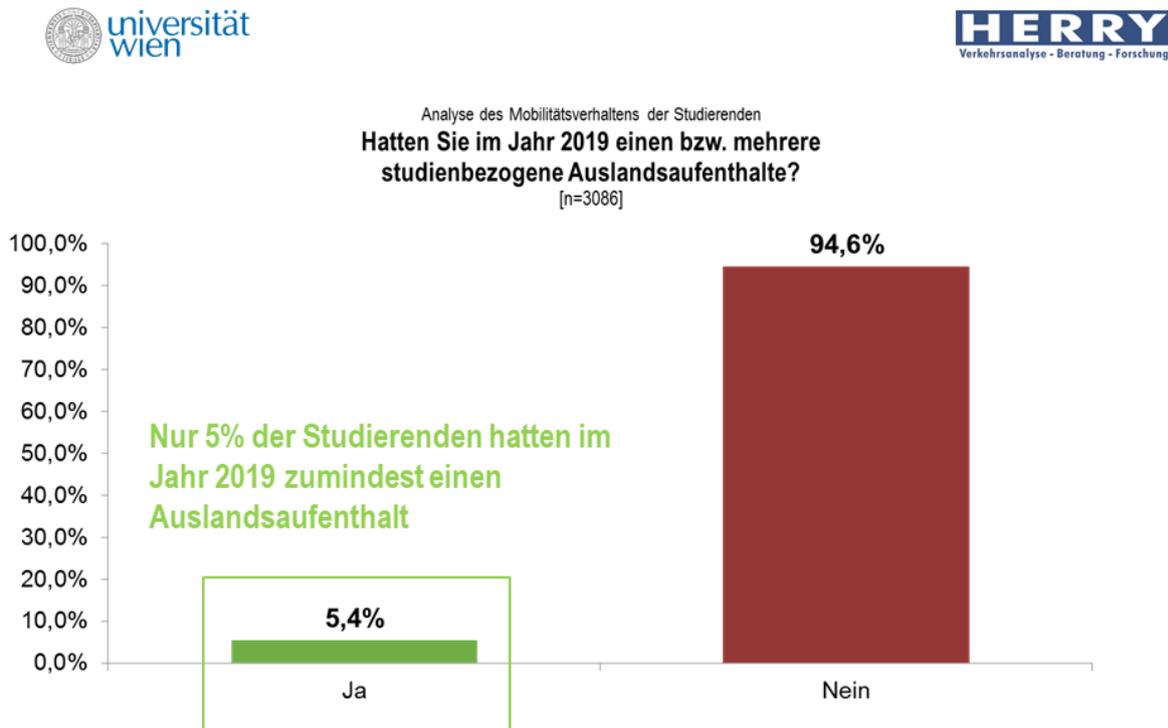


Abbildung 69: Art des Auslandsaufenthalts 2019

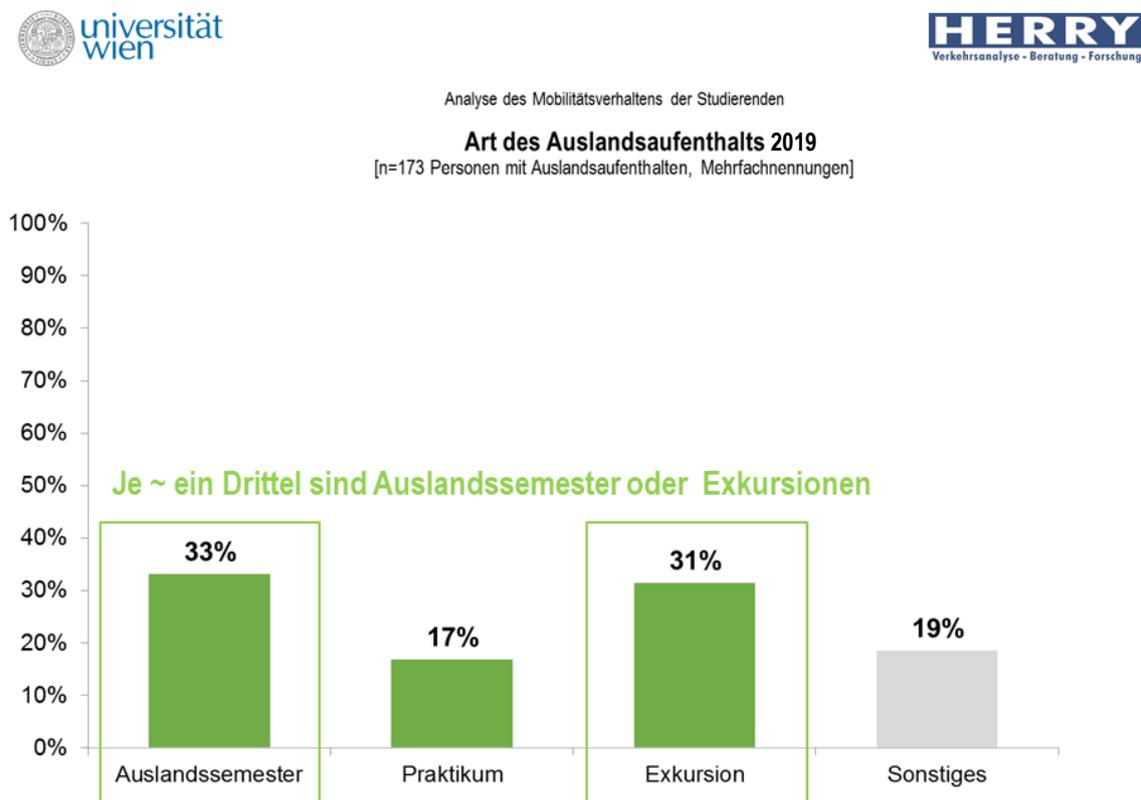


Abbildung 70: Verkehrsmittelwahl bei Auslandsaufenthalten 2019



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Studierenden

**Verkehrsmittelwahl bei Auslandsaufenthalten 2019**

[n=173 Personen mit Auslandsaufenthalten, Mehrfachnennungen]

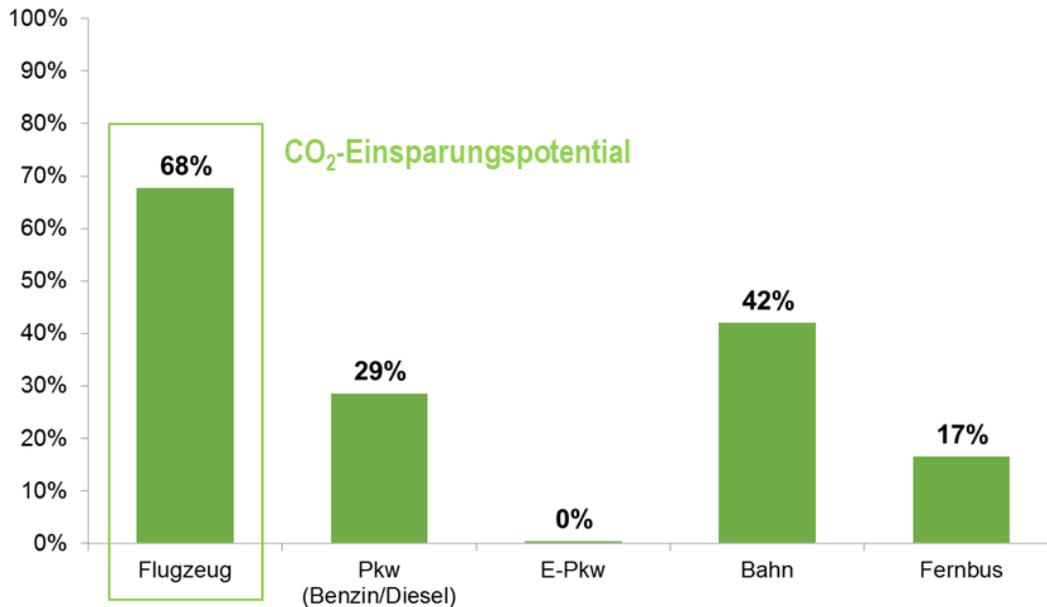


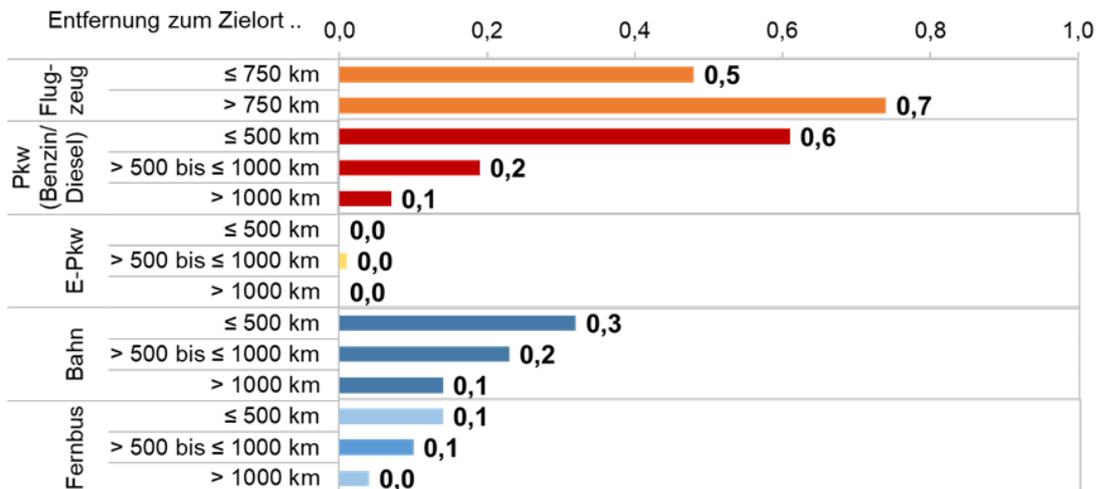
Abbildung 71: Durchschnittliche Anzahl Auslandsaufenthalte je Person mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln 2019



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Studierenden

**Durchschnittliche Anzahl an Auslandsaufenthalten je Person mit Auslandsaufenthalten mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln 2019**

[n= 173 Personen mit Auslandsaufenthalten]



Ø ca. 3,1 Auslandsaufenthalte je studierender Person mit Auslandsaufenthalten, ca. 5% der Studierenden haben Auslandsaufenthalte → ~ 0,17 Auslandsaufenthalte je Student:in

## 4 Verkehrsleistung und CO<sub>2</sub>-Berechnung 2019

Ein wesentliches Ziel der vorliegenden Erhebung war die Ermittlung der verkehrsbedingten Treibhausgas-Emission der Mitarbeiter:innen sowie der Studierenden anhand des ClimCalc-Tools für das Jahr 2019. Basis dafür sind die ermittelten zurückgelegten Kilometer mit motorisierten Verkehrsmitteln der Mitarbeiter:innen sowie der Studierenden der Uni Wien. Diese wurden so aufbereitet, dass die Ergebnisse zur Berechnung der Treibhausgas-Emissionen einfach in das ClimCalc-Tool übertragen werden können.

### 4.1 Verkehrsleistung der Mitarbeiter:innen

#### 4.1.1 Pendeln (Bedienstete)

Die Ergebnisse im Bereich „Pendeln“ bestehen aus den Wegen zum Arbeitsplatz sowie aus den Wegen zwischen den verschiedenen Uni-Standorten, wobei diese nur rund 1% der Pendeldistanzen mit motorisierten Verkehrsmitteln ausmachen. In Summe legten die Mitarbeiter:innen der Uni Wien im Jahr 2019 rund 51 Mio. Kilometer auf ihren arbeitsplatzbedingten Pendelwegen zurück. 62% (rund 31,5 Mio. km) davon wurden mit dem öffentlichen Verkehr im Mix inkl. U-Bahn zurückgelegt, dies ist mit Abstand der größte Einzelanteil der gelisteten Verkehrsmittelkategorien. Fast 91% der motorisierten Pendelwege wurden in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt, etwa 4,6 Mio km wurden ausschließlich mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt.

Abbildung 72: Zurückgelegte km der Mitarbeiter:innen durch Pendeln 2019

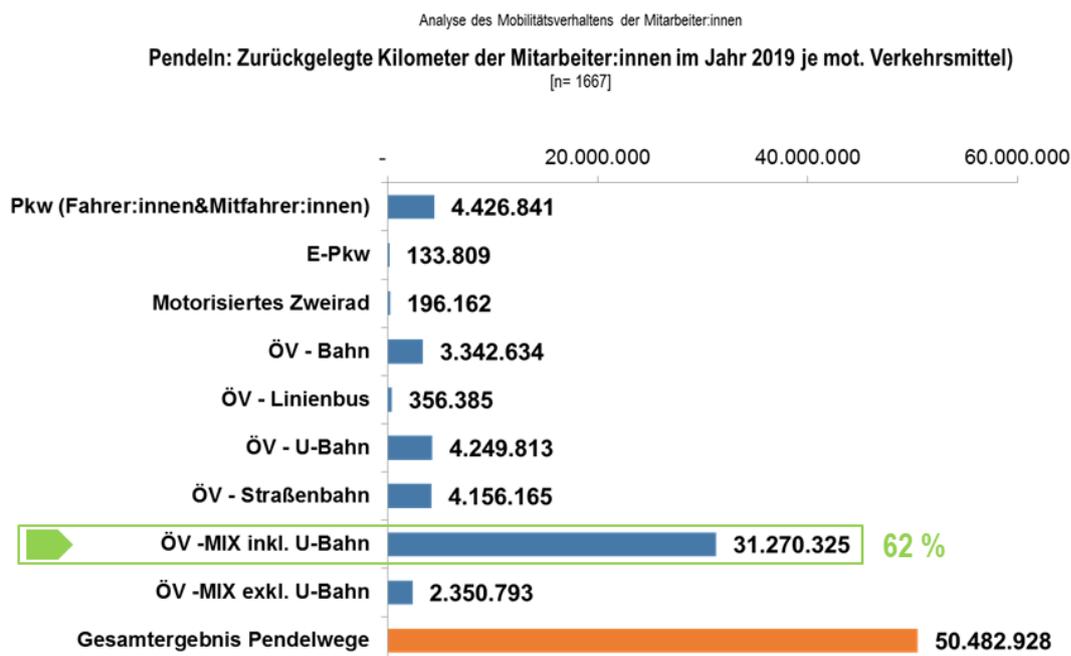
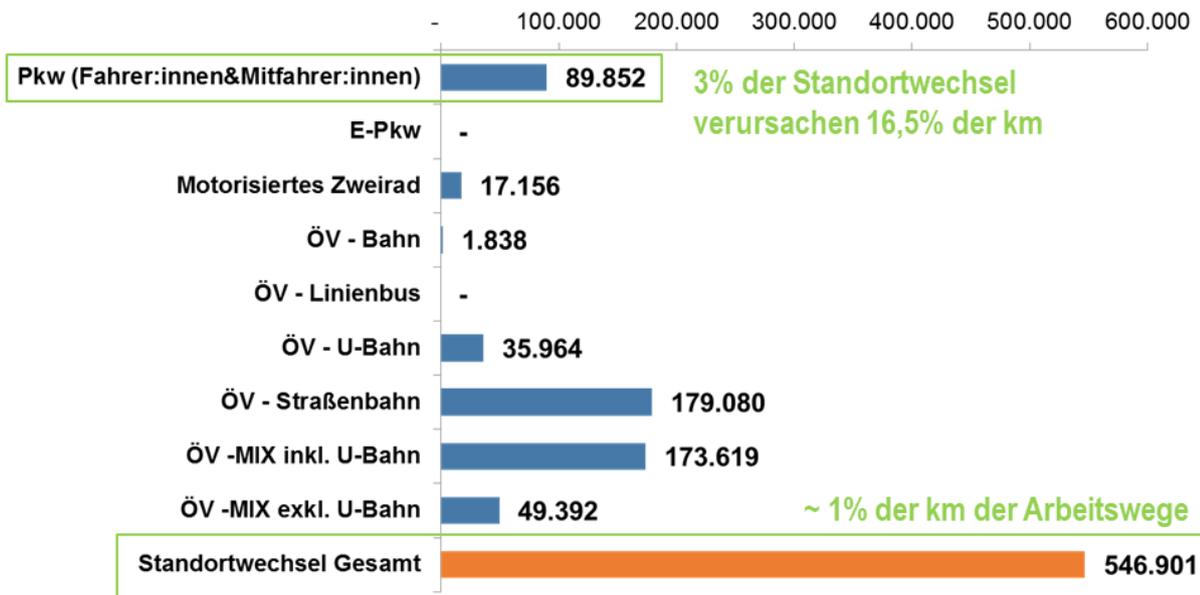


Abbildung 73: Zurückgelegte km der Mitarbeiter:innen durch Standortwechsel 2019



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiter:innen

**Wechsel zwischen Standorten: Zurückgelegte Kilometer der Mitarbeiter:innen im Jahr 2019 je mot. Verkehrsmittel**  
[n= 150]



**4.1.2 Dienstreisen (berufsbezogene Reisen)**

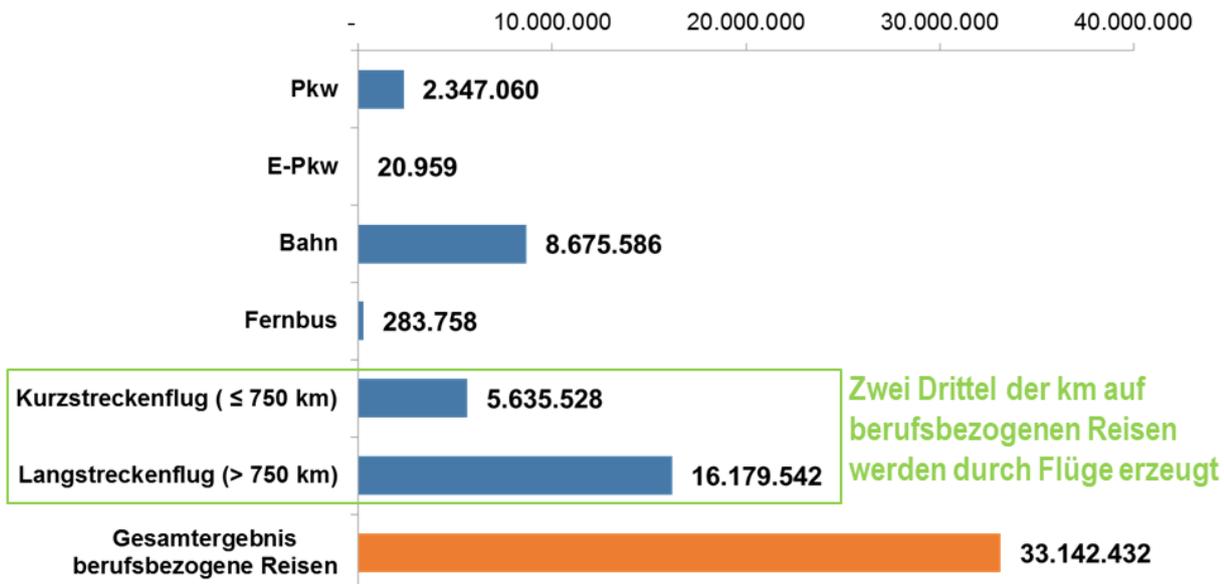
In der ClimCalc-Kategorie Dienstreisen, welche methodenbedingt hier auch die Auslandsaufenthalte der Mitarbeiter:innen beinhaltet, wurden im Jahr 2019 33,1 Mio. km zurückgelegt, das entspricht in etwa 65% der beim Pendeln zurückgelegten Kilometer. Hier ist Einsparungspotential hinsichtlich der Treibhausgas-Emissionen insofern vorhanden, dass zwei Drittel (21,8 Mio. km) der Kilometer bei den Dienstreisen (inkl. Auslandsaufenthalte) mit dem Flugzeug zurückgelegt wurden. Mit der Bahn wurden 8,7 Mio. km zurückgelegt, mit dem Pkw etwas weniger als 2,4 Mio. km (inkl. E-Pkw).

Abbildung 74: Zurückgelegte km der Mitarbeiter:innen durch berufsbezogene Reisen 2019



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiter:innen

**Zurückgelegte Kilometer der Mitarbeiter:innen im Jahr 2019 bei berufsbezogenen Reisen (inkl. Auslandsaufenthalte)**  
[n= 833]



## 4.2 Verkehrsleistung der Studierenden

### 4.2.1 Pendeln (Studierende)

Die Ergebnisse im Bereich „Pendeln“ bestehen auch bei den Studierenden aus den Wegen zur Uni-Wien sowie aus den Wegen zwischen den verschiedenen Uni-Standorten, wobei diese nur rund 3% der Pendeldistanzen mit motorisierten Verkehrsmitteln ausmachen. In Summe legten die aktiven Studierenden der Uni Wien im Jahr 2019 rund 166,6 Mio. Kilometer auf ihren studienbedingten Pendelwegen zurück. 75% (rund 121,8 Mio. km) davon wurden mit dem öffentlichen Verkehr im Mix inkl. U-Bahn zurückgelegt, dies ist mit Abstand der größte Einzelanteil der gelisteten Verkehrsmittelkategorien. Rund 95% der motorisierten Pendelwege wurden in Kombination mit dem öffentlichen Verkehr zurückgelegt, etwa 7,6 Mio km wurden ausschließlich mit dem motorisierten Individualverkehr zurückgelegt.

Abbildung 75: Zurückgelegte km der Studierenden durch Pendeln 2019



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiter:innen

**Pendeln: Zurückgelegte Kilometer der Studierenden im Jahr 2019 je mot. Verkehrsmittel**

[n= 3186]

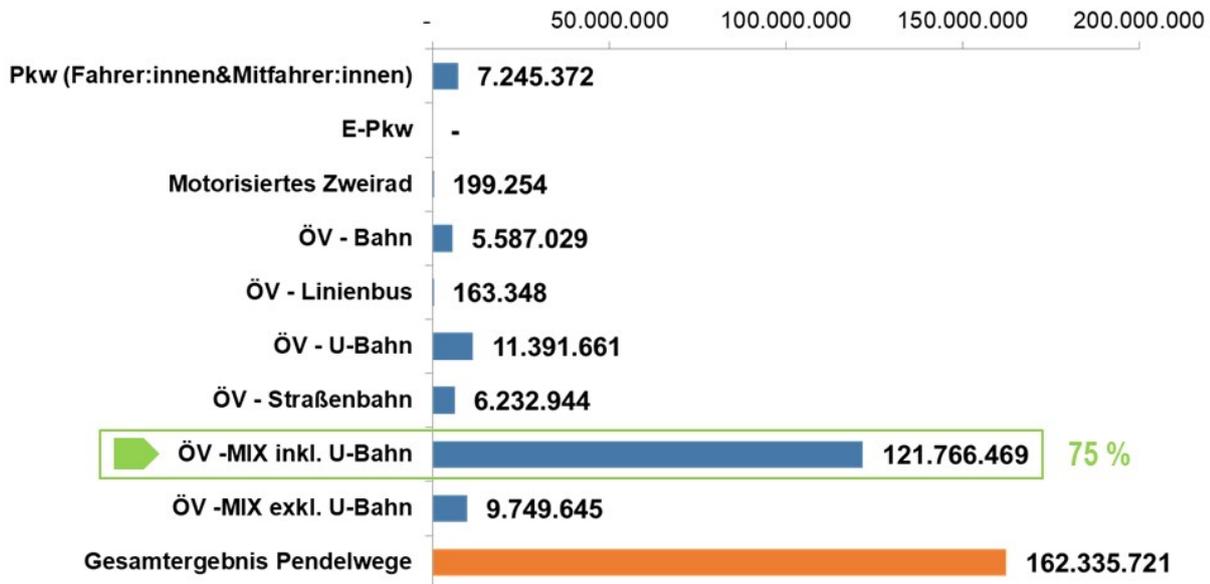


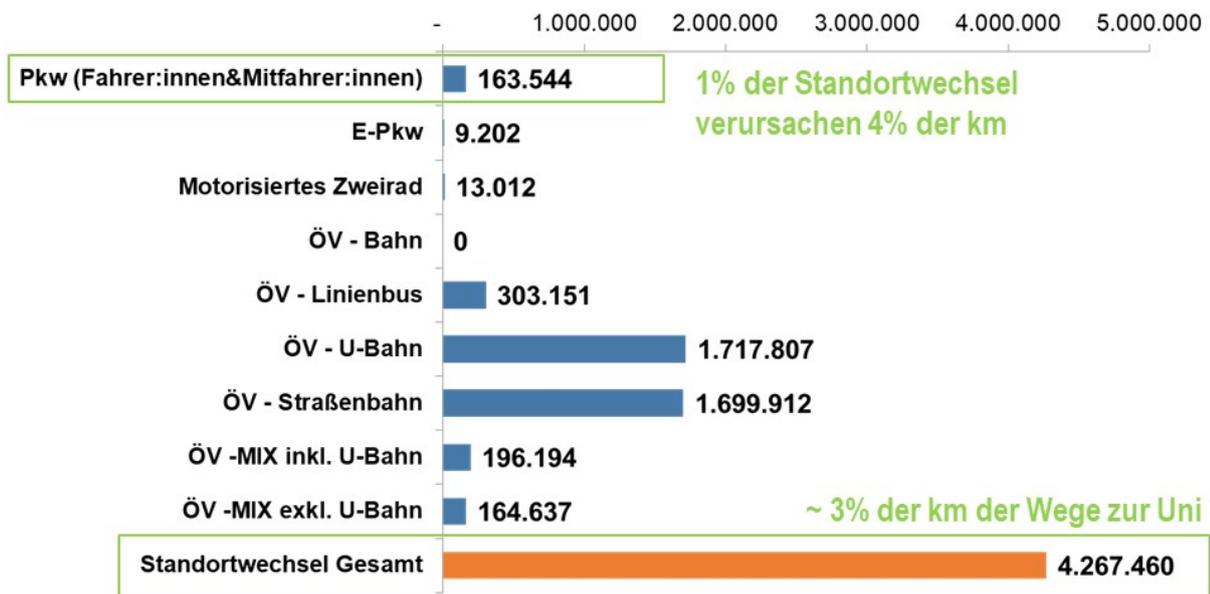
Abbildung 76: Zurückgelegte km der Studierenden durch Standortwechsel 2019



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiter:innen

**Wechsel zwischen Standorten: Zurückgelegte Kilometer der Studierenden im Jahr 2019 je mot. Verkehrsmittel**

[n= 1049]



### 4.2.2 Auslandsaufenthalte (Studierende-Outgoing)

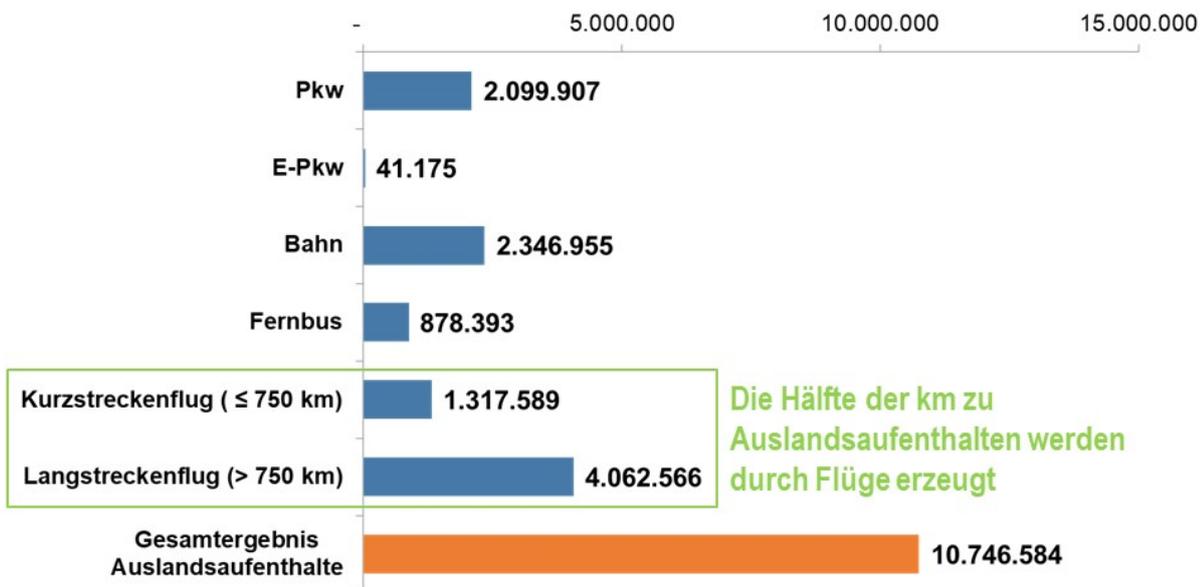
In der ClimCalc-Kategorie 5.2.2 Auslandsaufenthalte (Studierende-Outgoing), wurden im Jahr 2019 10,7 Mio. km zurückgelegt, das entspricht in etwa 6% der beim Pendeln zurückgelegten Kilometer. Hier ist Einsparungspotential hinsichtlich der Treibhausgas-Emissionen insofern vorhanden, dass etwa die Hälfte (5,4 Mio. km) der Kilometer bei den Auslandsaufenthalten mit dem Flugzeug erreicht wurden. Mit der Bahn wurden 2,3 Mio. km zurückgelegt, mit dem Pkw etwa 2,1 Mio. km (inkl. E-Pkw).

Abbildung 77: Zurückgelegte km der Studierenden durch Auslandsaufenthalte 2019



Analyse des Mobilitätsverhaltens der Mitarbeiter:innen

#### Zurückgelegte Kilometer der Studierenden (outgoing) im Jahr 2019: Auslandsaufenthalte [n= 173]



### 4.3 CO<sub>2</sub>-Berechnung anhand des ClimCalc-Tools

Die berechneten und oben dargestellten Ergebnisse der Verkehrsleistung der Mitarbeiter:innen und der Studierenden im Jahr 2019 wurden in der Folge in das von der Uni Wien bereitgestellte ClimCalc Tool übertragen. Dort wird anhand von direkten und indirekten Emissionsfaktoren des Umweltbundesamtes für das Jahr 2019 eine Berechnung der durch die Mobilität induzierten Treibhausgas-Emissionen ermittelt.

In Summe ergeben sich so für die Uni Wien für den Bereich Mobilität im Jahr 2019 Treibhausgas-Emissionen in der Höhe von 21,6 Mio. kg CO<sub>2</sub>-Äquivalenten. Den mit Abstand größten Anteil daran haben die Dienstreisen mit 12,5 Mio. kg CO<sub>2</sub>-Äquivalenten (58%).

Tabelle 1: Berechnungsergebnisse des ClimCalc-Tools der Treibhausgas-Emissionen im Bereich Mobilität 2019

| Zusammenfassung der Berechnungsergebnisse nach Kategorien (in kg CO <sub>2</sub> -Äquivalenten) |  |                            |
|---|--|----------------------------|
|   |  | 2019                       |
| <b>Mobilität</b>  | Dienstreisen                               | 12.526.707                 |
|   | Pendeln (Bedienstete)                      | 1.639.047                  |
|   | Pendeln (Studierende)                      | 3.994.076                  |
|   | Auslandsaufenthalte Bedienstete (Outgoing) | in Dienstreisen inkludiert |
|   | Auslandsaufenthalte (Studierende-Outgoing) | 3.401.981                  |
|   | Fuhrpark                                   | -                          |
| <b>TEILSUMME Mobilität</b>  |  | <b>21.561.812</b>          |

## Abbildungsverzeichnis

|  |    |
|--|----|
| Abbildung 1: Eckdaten zur Befragung der Mitarbeiter:innen .....  | 3  |
| Abbildung 2: Eckdaten zur Befragung der Studierenden .....   | 4  |
| Abbildung 3: Mitarbeiter:innen nach Mitarbeiter:innen-Kategorie 2019 .....   | 7  |
| Abbildung 4: Mitarbeiter:innen nach Altersklassen 2019 .....   | 7  |
| Abbildung 5: Mitarbeiter:innen nach Geschlecht 2019 .....  | 8  |
| Abbildung 6: Wohnort der Mitarbeiter:innen 2021 .....  | 8  |
| Abbildung 7: Besitz einer Zeitkarte für den ÖV 2021 .....  | 9  |
| Abbildung 8: Art der Zeitkarte 2021 .....  | 9  |
| Abbildung 9: Besitz einer ÖBB Vorteilscard 2021 .....  | 10 |
| Abbildung 10: Hauptverkehrsmittel zur Arbeit 2019 und 2021 .....   | 12 |
| Abbildung 11: Modal-Split des Arbeitsweges 2019 und 2021 .....   | 12 |
| Abbildung 12: Weglängenverteilung des Arbeitsweges 2019 .....  | 13 |
| Abbildung 13: Weglängenverteilung des Arbeitsweges Pkw-Lenker:innen 2019 .....                                     | 13 |
| Abbildung 14: Arbeitstage an der Universität 2019 und 2021 .....   | 14 |
| Abbildung 15: Arbeitstage von zu Hause 2019 und 2021 .....   | 14 |
| Abbildung 16: Parken des Pkws bei der Arbeitsstelle 2021 .....   | 15 |
| Abbildung 17: Sicherheitsempfinden mit dem Rad am Arbeitsweg 2021 .....  | 15 |
| Abbildung 18: Verfügbare Individual-Fahrzeuge am Arbeitsweg 2021 .....   | 16 |
| Abbildung 19: Kriterien für Verkehrsmittelwahl am Arbeitsweg 2021 .....  | 16 |
| Abbildung 20: Verbesserungsvorschläge im Bereich „zu Fuß gehen“ 2021 .....   | 17 |
| Abbildung 21: Verbesserungsvorschläge im Bereich „Radfahren“ 2021 .....  | 17 |
| Abbildung 22: Verbesserungsvorschläge im Bereich „Öffentlicher Verkehr“ 2021 .....                                 | 18 |
| Abbildung 23: Verbesserungsvorschläge im Bereich „zu Fuß gehen“ 2021 .....   | 18 |
| Abbildung 24: 2019 an mehreren Uni Standorten tätig .....  | 19 |
| Abbildung 25: Regelmäßige Benutzung öffentlicher/motorisierter Verkehrsmittel zwischen Uni-Standorten<br>2019..... | 20 |
| Abbildung 26: Wechseln des Standortes an einem typischen Arbeitstag 2019 .....                                     | 20 |
| Abbildung 27: Häufigkeit der beruflichen Wege zwischen Universitätsstandorten 2019 .....                           | 21 |
| Abbildung 28: Hauptverkehrsmittel bei Dienstwegen 2019 .....   | 21 |
| Abbildung 29: Modal-Split Dienstwegen 2019.....  | 22 |
| Abbildung 30: Länge der Strecke zwischen Uni-Standorten in km 2019 .....   | 22 |

Abbildung 31: Berufsbezogene Reisen für die Universität Wien 2019..... 24

Abbildung 32: Anteil Allgemeines/Wissenschaftliches Personal an den Personen der Reisen 2019..... 24

Abbildung 33: Anteil Allgemeines/Wissenschaftliches Personal an der Anzahl der Reisen 2019..... 25

Abbildung 34: Verkehrsmittelwahl bei berufsbezogenen Reisen 2019 ..... 25

Abbildung 35: Durchschn. Anzahl Reisen je Person/je Verkehrsmittel und Weglängenkatgorie 2019 ..... 26

Abbildung 36: Durchschn. Anzahl Reisen je Verkehrsmittel u. Weglänge (allgemeines Personal) 2019..... 26

Abbildung 37: Durchschn. Anzahl Reisen je Verkehrsmittel und Weglänge (wissensch. Personal) 2019 ... 27

Abbildung 38: Anteil zurückgelegter km bei Reisen je Verkehrsmittel und Weglängenkapazität 2019 ..... 27

Abbildung 39: Berufsbezogene Reisen in Zukunft ..... 28

Abbildung 40: Reduzierung der berufsbezogenen Reisen durch die COVID-19-Pandemie..... 28

Abbildung 41: Studienart 2019 ..... 29

Abbildung 42: Altersklassen 2019 ..... 30

Abbildung 43: Geschlecht 2019..... 30

Abbildung 44: Wohnort 2021 ..... 31

Abbildung 45: Besitz einer Zeitkarte für Öffentliche Verkehrsmittel 2021 ..... 31

Abbildung 46: Zeitkartenart 2021 ..... 32

Abbildung 47: Besitz einer ÖBB Vorteilscard 2021 ..... 32

Abbildung 48: Übliches Verkehrsmittel zur Universität 2019 und 2021 ..... 34

Abbildung 49: Modal Split des Weges zur Universität 2019 und 2021 ..... 34

Abbildung 50: Weglängenverteilung des Weges zur Universität 2019 ..... 35

Abbildung 51: Weglängenverteilung des Weges zur Universität der Pkw-Lenker:innen 2019 ..... 35

Abbildung 52: Durchschnittliche Tage pro Woche an der Universität (2019 und 2021) ..... 36

Abbildung 53: Parken an der Universität Wien 2021..... 36

Abbildung 54: Sicherheitsgefühl am Weg zur Uni 2021 ..... 37

Abbildung 55: Verfügbare Fahrzeuge für den Weg zur Uni 2021 ..... 37

Abbildung 56: Kriterien für die Verkehrsmittelwahl am Weg zur Universität 2021 ..... 38

Abbildung 57: Verbesserungsvorschläge im Bereich „zu Fuß gehen“ 2021 ..... 38

Abbildung 58: Verbesserungsvorschläge im Bereich „Radfahren“ 2021 ..... 39

Abbildung 59: Verbesserungsvorschläge im Bereich „Öffentlicher Verkehr“ 2021 ..... 39

Abbildung 60: Verbesserungsvorschläge im Bereich „Pkw-Verkehr“ 2021..... 40

Abbildung 61: Studententätigkeit an mehreren Standorte der Universität Wien 2019 ..... 41

Abbildung 62: Regelmäßige Benutzung öffentlicher/motorisierter Verkehrsmittel zwischen Uni-Standorten 2019..... 41

Abbildung 63: Anzahl des Standortwechsel an einem typischen Universität Tag 2019 ..... 42

Abbildung 64: Häufigkeit der Wechselwege zwischen den Standorten 2019 ..... 42

Abbildung 65: Hauptverkehrsmittel bei Wechseln zwischen den Standorten 2019 ..... 43

Abbildung 66: Modal-Split bei Wechseln zwischen den Standorten 2019 ..... 43

Abbildung 67: Länge der Strecke zwischen den Standorten in km 2019..... 44

Abbildung 68: Auslandsaufenthalte im Jahr 2019 ..... 45

Abbildung 69: Art des Auslandsaufenthalts 2019 ..... 45

Abbildung 70: Verkehrsmittelwahl bei Auslandsaufenthalten 2019 ..... 46

Abbildung 71: Durchschnittliche Anzahl Auslandsaufenthalte je Person mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln 2019..... 46

Abbildung 72: Zurückgelegte km der Mitarbeiter:innen durch Pendeln 2019 ..... 47

Abbildung 73: Zurückgelegte km der Mitarbeiter:innen durch Standortwechsel 2019..... 48

Abbildung 74: Zurückgelegte km der Mitarbeiter:innen durch berufsbezogene Reisen 2019 ..... 49

Abbildung 75: Zurückgelegte km der Studierenden durch Pendeln 2019..... 50

Abbildung 76: Zurückgelegte km der Studierenden durch Standortwechsel 2019 ..... 50

Abbildung 77: Zurückgelegte km der Studierenden durch Auslandsaufenthalte 2019 ..... 51

## Tabellenverzeichnis

---

Tabelle 1: Berechnungsergebnisse des ClimCalc-Tools der Treibhausgas-Emissionen im Bereich Mobilität 2019..... 52