

# MODAL SPLIT 2025

Verkehrsmittelwahl der Studierenden und Mitarbeitenden

Nachhaltigkeitsbüro | November 2025



# INTRO

Der Modal Split wird in einem Rhythmus von 5 bis 6 Jahren erhoben.

Die letzte Erhebung fand 2020 statt und untersuchte die Verkehrsmittelwahl ohne Coronabedingungen. Die neue Erhebung im Jahr 2025 wurde mit den gleichen Fragen durchgeführt.

Die Umfrage erfolgte über einen Online-Fragebogen in deutsch und englisch und fand vom 18.06. bis zum 18.07.2025 statt.

Es nahmen 413 Mitarbeitende und 477 Studierende vollständig an der Erhebung teil. Damit wurden die benötigten Stichprobengrößen überschritten.

Zur Verifizierung der Befragungsergebnisse erfolgte im Sommersemester 2025 eine Verkehrszählung Modal Split an acht Orten am Campus.

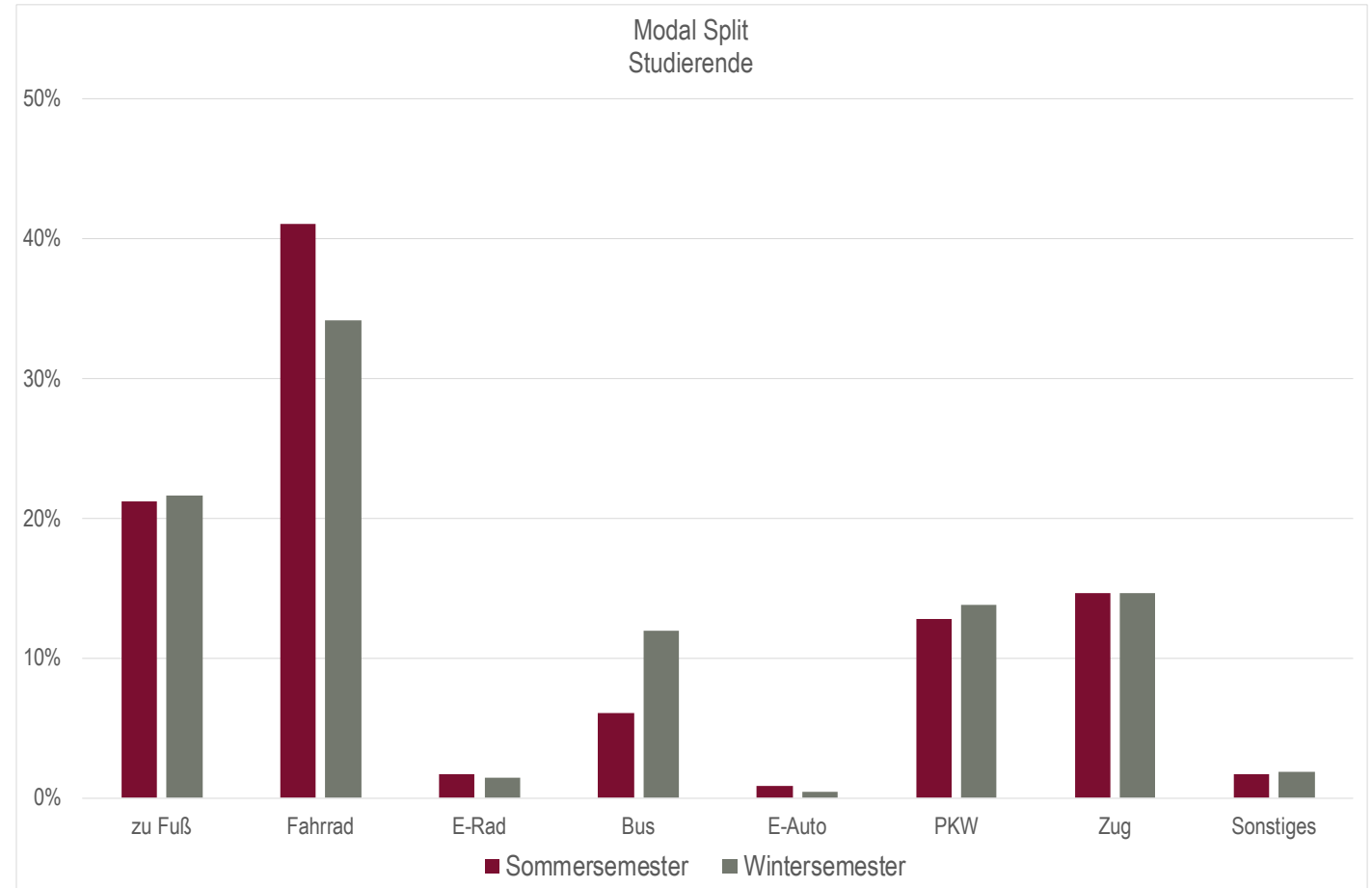
Der ausführliche Bericht „Modal Split 2025 - Verkehrsmittelwahl“ kann im Nachhaltigkeitsbüro angefordert werden.



# VERKEHRSMITTELWAHL MODAL SPLIT STUDIERENDE

Insgesamt pendeln die Studierenden sehr umweltfreundlich zu Fuß, mit dem Rad, dem Zug oder dem ÖPNV zur Universität: 85 % im Sommersemester und 84 % im Wintersemester kommen umweltfreundlich.

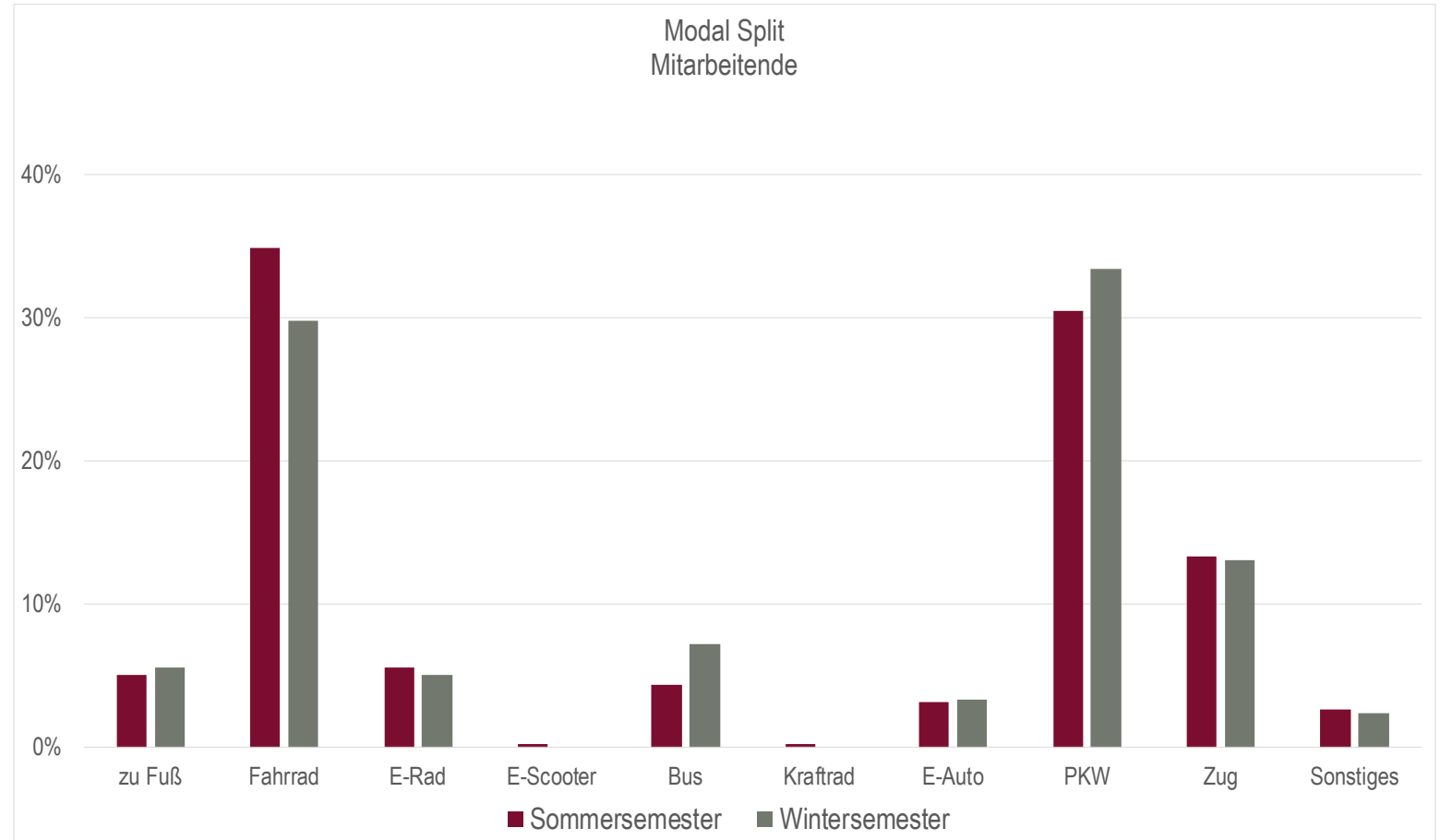
- das Fahrrad ist das häufigste Verkehrsmittel zur Leuphana (41 % im SoSe und 34 % im WiSe)
- zu Fuß kommen die Studierenden an zweiter Stelle zum Campus (21 % im SoSe und 22 % im WiSe)



# VERKEHRSMITTELWAHL MODAL SPLIT MITARBEITENDE

Insgesamt pendeln 63 % im Sommersemester und 61 % im Wintersemester der Mitarbeitenden umweltfreundlich zu Fuß, mit dem Rad, dem Zug oder dem ÖPNV.

- im Sommersemester hat das Fahrrad inclusive E-Fahrrad mit 40 % die Nutzung des PKWs mit 31 % überholt
- im Wintersemester nähern sich diese beiden Verkehrsmittel an: 35 % kommen mit dem Fahrrad an den Campus und 33 % nutzen den PKW
- im Vergleich zum Modal Split 2020 ist der sinkende PKW-Anteil bemerkenswert: Verringerung der PKW-Nutzung von 39 % auf 31 % (SoSe), von 44 % auf 33 % (WiSe)



# VERGLEICH MODAL SPLIT LEUPHANA MIT STADT LÜNEBURG

Zur Verifizierung der Befragungsergebnisse (Abb. 1) erfolgte im Juni 2025 eine Zählung des Modal Split am Campus (Abb. 2).

Vergleich mit Modal Split der Stadt Lüneburg im Jahr 2021 (Abb. 3): Die Universitätsstruktur der Verkehrsmittel ist erheblich stärker auf den sogenannten Umweltverbund ausgerichtet, während der motorisierte Individualverkehr (MIV) viel geringer ausfällt.

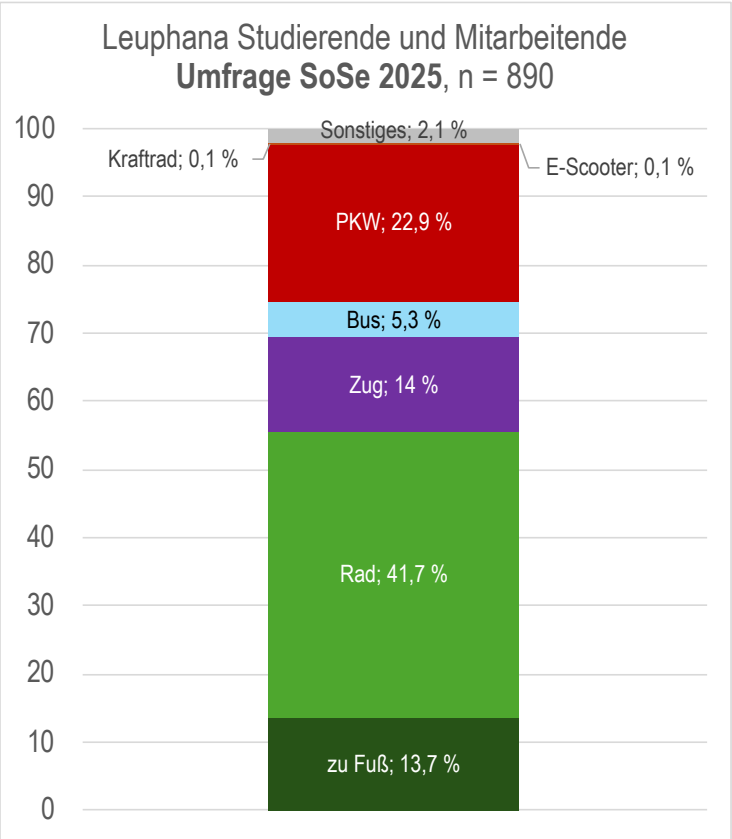


Abb. 1: Modal Split 2025 Leuphana, Umfrage

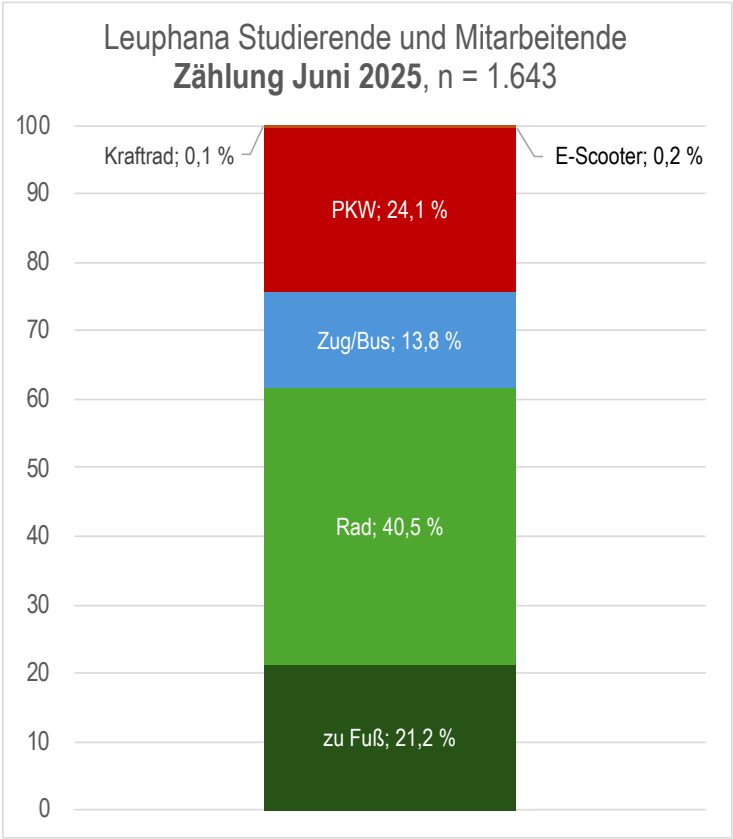


Abb. 2: Modal Split 2025 Leuphana, Zählung

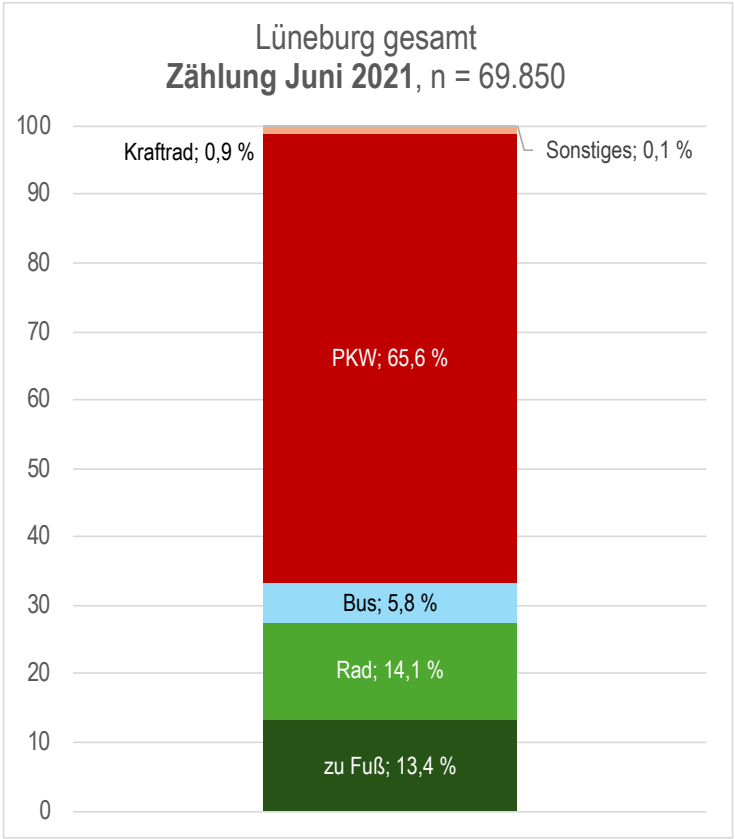
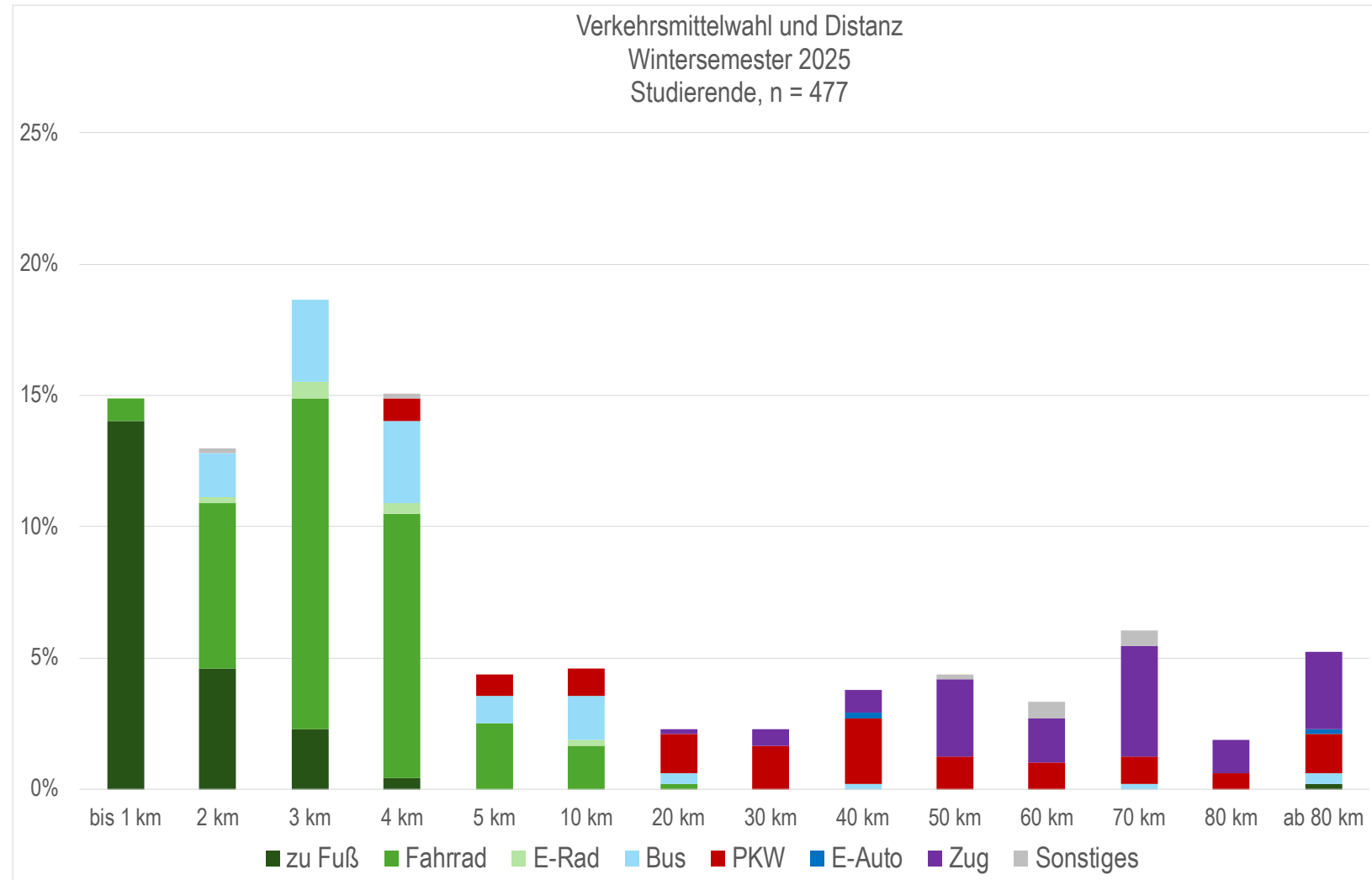


Abb. 3: Modal Split 2021 Stadt Lüneburg, Zählung

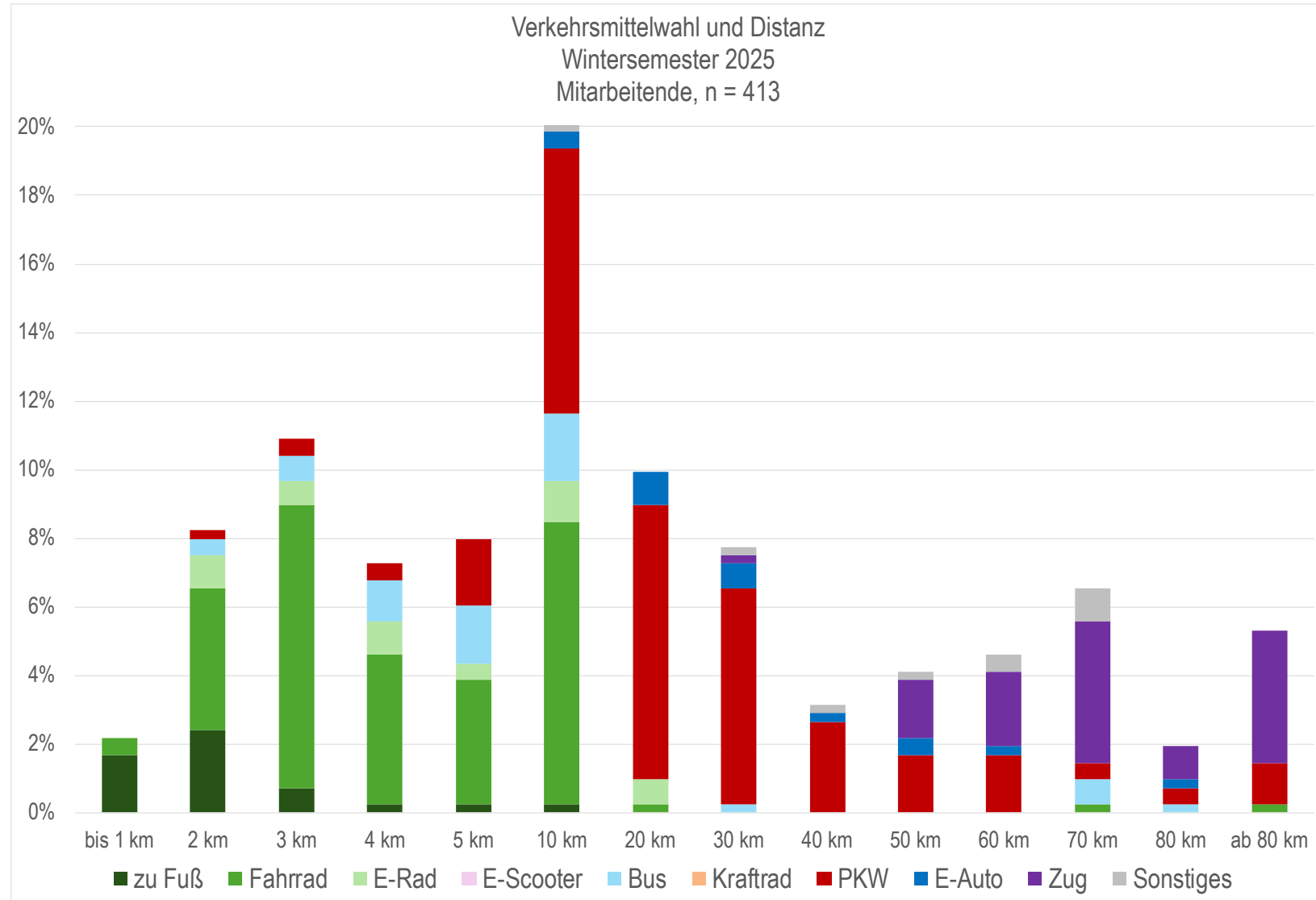
# IN ABHÄNGIGKEIT ZUR DISTANZ STUDIERENDE

- Zu Fuß gehen und Fahrrad weisen eine hohe Abhängigkeit zur Distanz auf
- das Zu Fuß gehen erreicht bis 3 Kilometern nahezu seine Grenze
- bei einer Distanz von mehr als 1 Kilometer dominiert das Fahrrad
- ab mehr als 10 Kilometer Entfernung werden das Fahrrad und auch der Bus nicht mehr häufig gewählt. Stattdessen kommen für den Weg zur Universität der PKW und der Zug zum Einsatz
- ab 20 km dominiert der PKW und ab 50 Kilometern überwiegt stark die Zugnutzung



# IN ABHÄNGIGKEIT ZUR DISTANZ MITARBEITENDE

- Zu Fuß gehen und Fahrrad weisen eine hohe Abhängigkeit zur Distanz auf
- das Zu Fuß gehen erreicht bis 3 Kilometern seine Grenze, wenige Mitarbeitende gehen noch mehr als 5 km zu Fuß
- von 2 bis 10 km dominiert das Fahrrad
- bei einer Entfernung ab 10 bis 40 Kilometern wird fast ausschließlich der PKW bzw. das E-Auto genutzt.
- nach der 40 Kilometergrenze nimmt die Nutzung des Zuges stark zu



# GRÜNDE FÜR DIE VERKEHRSMITTEL-WAHL

Die Gründe sind nahezu gleich bei den Studierenden und Mitarbeitenden.

Es zeigen sich kaum Unterschiede zwischen Sommer- und Wintersemester. Außer bei der Nutzung des Busses im Wintersemester ändert sich die Begründung zu „Wetter“.

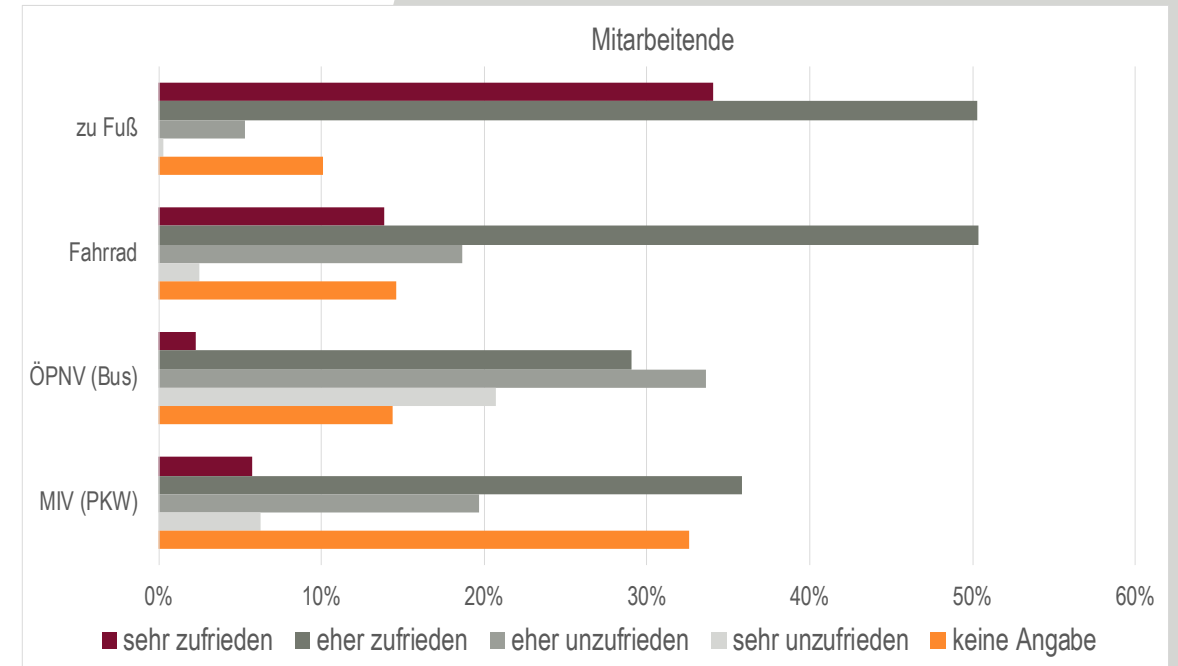
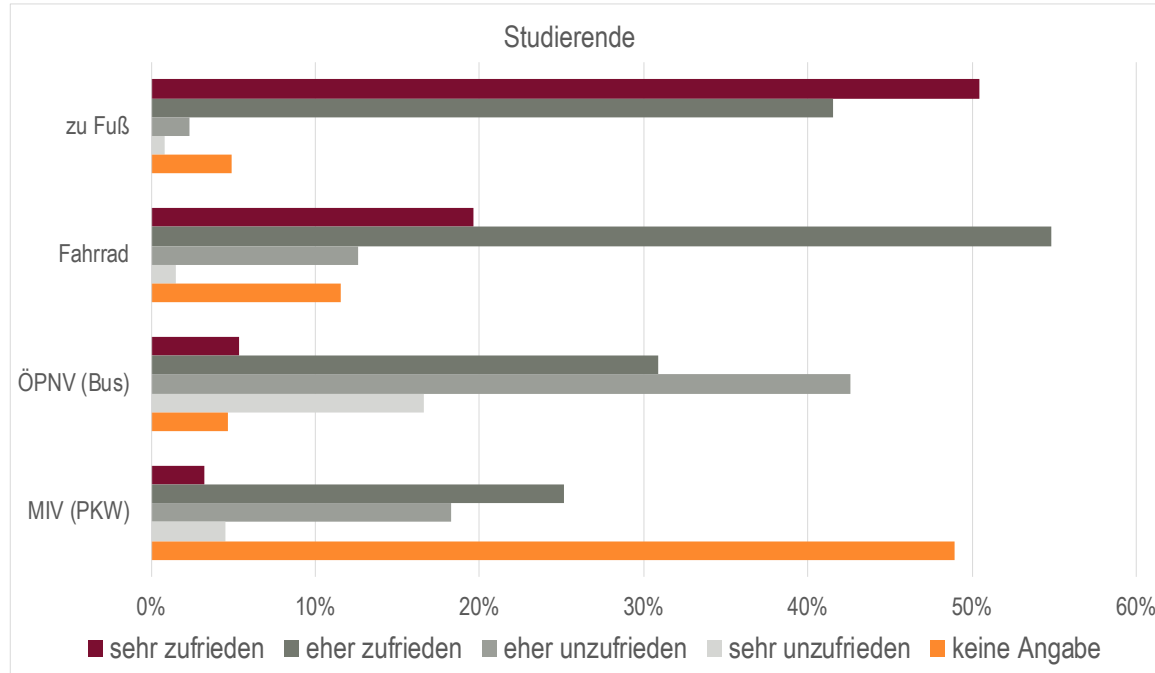
Häufig genannte konkrete Gründe:

- Fahrrad: Zeiten der Busse wenig flexibel und großer Zeitaufwand
- PKW: Mitnahme von Kindern, Transport von großen Mengen von Arbeitsmaterialien für Unterricht und Seminare, sehr lange Anreise mit dem Bus
- Zug: Zeitnutzung für andere Tätigkeiten

|         |      | Studierende                                                  | Mitarbeitende                                                |
|---------|------|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| zu Fuß  | SoSe | Distanz (38 %)<br>Bewegung (16 %)                            | Bewegung (39 %)<br>Distanz (33 %)                            |
|         | WiSe | Distanz (38 %)<br>Schnelligkeit (17 %)                       | Distanz (25 %)<br>Bewegung (17 %)                            |
| Fahrrad | SoSe | Schnelligkeit (38 %)<br>Flexibilität (29 %)                  | Schnelligkeit (26 %)<br>Flexibilität (22 %)                  |
|         | WiSe | Schnelligkeit (38 %)<br>Flexibilität (26 %)                  | Schnelligkeit (27 %)<br>Flexibilität (22 %)                  |
| Bus     | SoSe | Komfort/Bequemlichkeit (30 %)<br>keine Alternative (22 %)    | Komfort/Bequemlichkeit (27 %)<br>unkompliziert (27 %)        |
|         | WiSe | Wetter (40 %)<br>Komfort/Bequemlichkeit (13 %)               | Wetter (35 %)<br>Sicherheit (13 %)                           |
| PKW     | SoSe | Schnelligkeit (29 %)<br>keine direkte ÖPNV-Verbindung (26 %) | Schnelligkeit (34 %)<br>keine direkte ÖPNV-Verbindung (24 %) |
|         | WiSe | Schnelligkeit (25 %)<br>keine direkte ÖPNV-Verbindung (25 %) | Schnelligkeit (33 %)<br>keine direkte ÖPNV-Verbindung (22 %) |
| Zug     | SoSe | keine Alternative (30 %)<br>Kosten (26 %)                    | Kosten (20 %)<br>keine Alternative (16 %)                    |
|         | WiSe | keine Alternative (26 %)<br>Kosten (26 %)                    | Kosten (20 %)<br>Komfort/Bequemlichkeit (16 %)               |

Aufgeführt sind die jeweiligen 2 Hauptgründe; weitere Gründe vgl. Bericht „Modal Split 2025“

# ZUFRIEDENHEIT MIT DER INFRASTRUKTUR



Studierende und Beschäftigte sind ähnlich zufrieden mit der jeweiligen Infrastruktur:

Zu Fuß: Hohe Zufriedenheit - Fahrrad: Größtenteils zufrieden - Bus: Größtenteils unzufrieden - PKW: Eher zufrieden

# VERBESSERUNGSVORSCHLÄGE

Insgesamt haben 286 Studierende und 233 Mitarbeitende Verbesserungsvorschläge gemacht.

Die meisten Vorschläge passten in die Kategorien ÖPNV und Rad-Infrastruktur.

Weitere Kategorien:

- ÖPNV: Optimierung Netz, Strecken
- Rad: Abstellmöglichkeiten, StadtRAD, Weiteres
- PKW: Parkplatz, Netz
- Sonstiges

## ÖPNV

- Erhöhung der Abfahrtszeiten der Busse
- Busangebot vom Campus auch nach 20 Uhr
- Optimierung der Abfahrtszeiten der Busse
- Anpassung der Busse an den Bahnbetrieb und an den Betrieb der Universität
- Optimierung der Abfahrtszeiten der Busse am Bahnhof
- mehr Verlässlichkeit der Busse

41 % der Studierenden und 46 % der Mitarbeitenden gaben Vorschläge für diese Kategorie an.

## Rad-Infrastruktur

- Ausbau und Verbesserung der Radwege
- Winterdienst auf Fahrradwegen
- keine Radwege auf der Straße
- Radwege und Bushaltestellen voneinander trennen
- Ampelschaltungen besser für Fahrradfahrende regeln (nur auf PKW geregelt)
- hier auch Ausbau und Verbesserung der Fußwege, Barrierefreiheit

33 % der Studierenden und 30 % der Mitarbeitenden gaben Vorschläge für diese Kategorie an.

# KLIMA-BILANZ PENDELMOBILITÄT

## SCOPE 3 NACH GREENHOUSE GAS PROTOCOL (GHG)

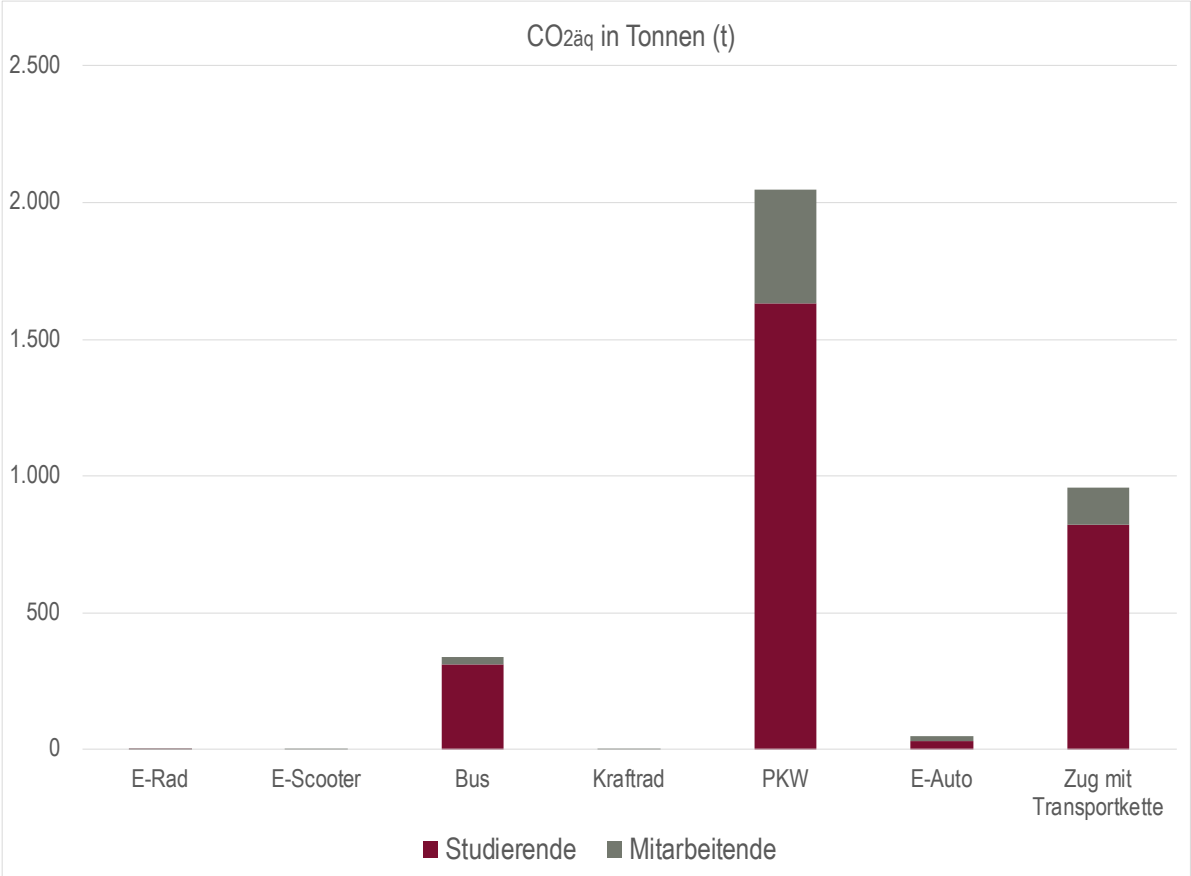
Die Pendelmobilität der Beschäftigten und Studierenden beträgt 3.391 Tonnen CO<sub>2äq</sub> im Jahr.

Die CO<sub>2äq</sub>-Emissionen aus dem PKW-Verkehr machen den höchsten Anteil aus.

| Kennzahlen             | CO <sub>2äq</sub><br>kg/Studierende | CO <sub>2äq</sub><br>kg/Mitarbeitende |
|------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------|
| E-Rad                  | 0,03                                | 0,33                                  |
| E-Scooter              | 0                                   | 0,01                                  |
| Bus                    | 33                                  | 24                                    |
| Kraftrad               | 0                                   | 0,14                                  |
| PKW                    | 174                                 | 359                                   |
| E-Auto                 | 3                                   | 18                                    |
| Zug mit Transportkette | 88                                  | 113                                   |
| Gesamt                 | 299                                 | 515                                   |

Die CO<sub>2äq</sub>-Emission pro Kopf ist bei den Beschäftigten mit 515 kg gut ein Viertel höher als bei den Studierenden.

Das liegt vor allem an der häufigeren Nutzung des PKWs.



Emissionsfaktoren nach Umweltbundesamt (2023); Berechnung vgl. Bericht „Modal Split 2025“

# DIE TEILNEHMENDEN

## Geschlecht

**Studierende:** 68 % sind weiblich (Vergleich: 63 % Universität 2024) & 26 % sind männlich

**Mitarbeitende:** 66 % sind weiblich (Vergleich: 60 % Universität 2024) & 29 % sind männlich

## Alter

26 % sind 20 bis 24 Jahre

15 % sind 25 bis 29 Jahre

14 % sind 30 bis 39 Jahre

11 % sind 40 bis 49 Jahre

10 % sind 50 bis 60 Jahre

19 % haben keine Angabe zum Alter gemacht

## Studierende: Fakultät

35 % Fakultät Nachhaltigkeit

25 % Fakultät Bildung

13 % Fakultät Management & Technologie

13 % Fakultät Kulturwissenschaften

13 % Fakultät Staatswissenschaften

## Mitarbeitende: Einrichtung

47 % Verwaltung/zentrale Einrichtungen

17 % Fakultät Nachhaltigkeit

13 % Fakultät Bildung

12 % Fakultät Management & Technologie

6 % Fakultät Kulturwissenschaften

6 % Fakultät Staatswissenschaften

## Gruppe Mitarbeitende

57 % Verwaltung und Technik (Vergleich: 50 % Universität 2024)

28 % wissenschaftliche Mitarbeitende (Vergleich: 35 % Universität 2024)

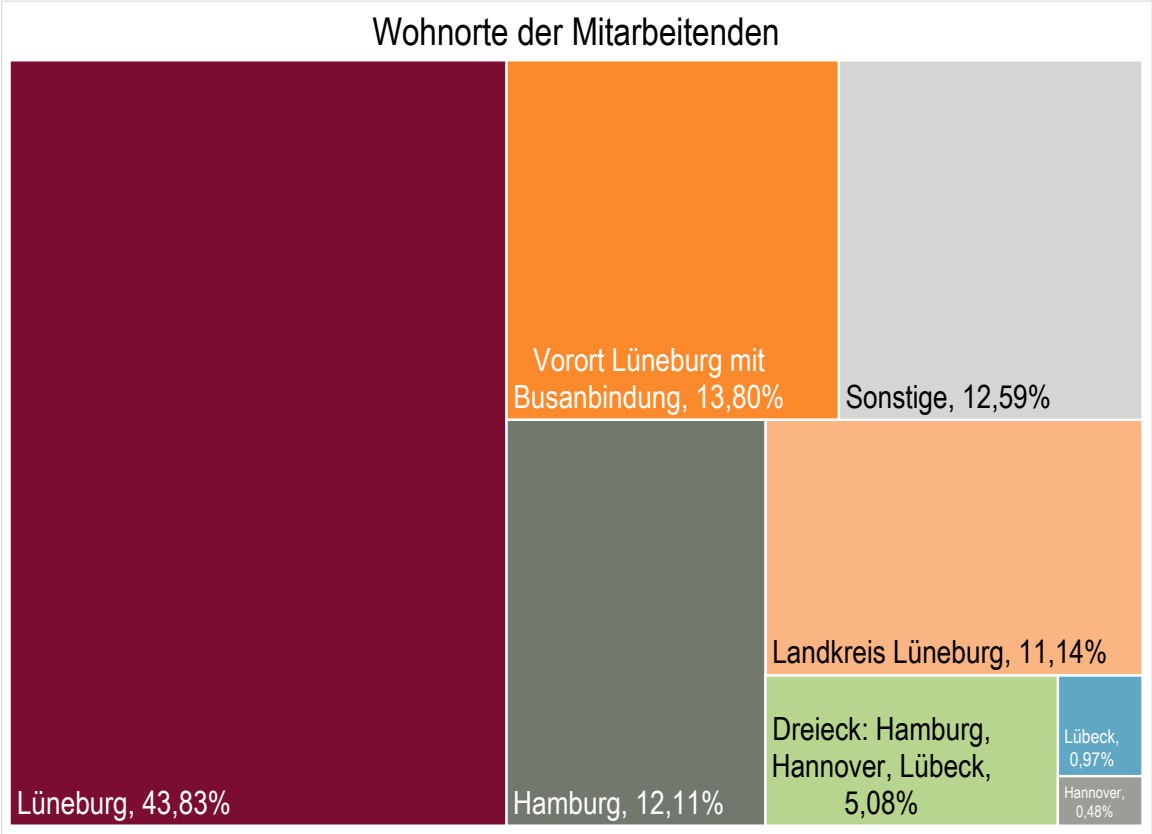
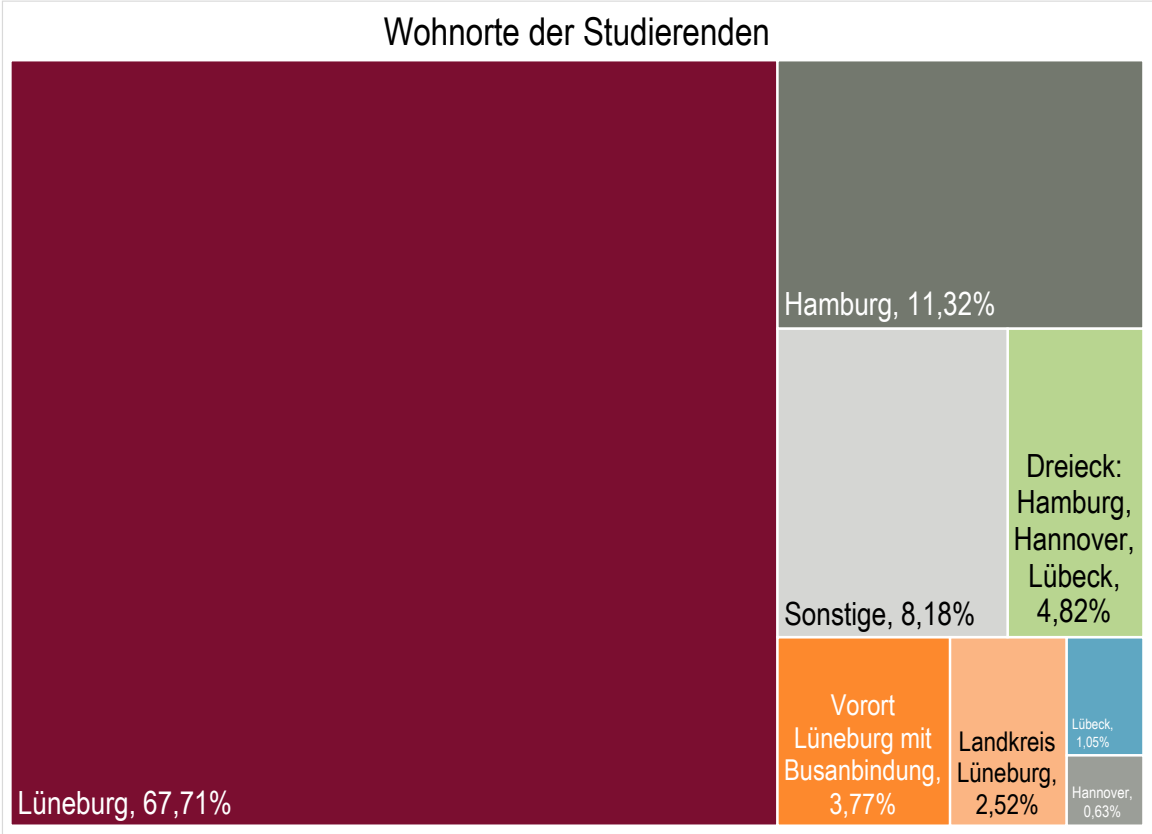
9 % Professor\*innen (Vergleich: 15 % Universität 2024)

## Aufenthalt vor Ort

50 % der **Studierenden** sind in der Vorlesungszeit 4 bis 5 Tage und in der vorlesungsfreien Zeit sind 55 % höchstens 1 Tag pro Woche am Campus

57 % der **Mitarbeitenden** sind in der Vorlesungszeit und 51 % in der vorlesungsfreien Zeit 4 bis 5 Tage am Campus

# WOHNORTE DER TEILNEHMENDEN



# KONTAKT & IMPRESSUM

Irmhild Brüggem

Nachhaltigkeitsbüro

[nachhaltigkeit@leuphana.de](mailto:nachhaltigkeit@leuphana.de)

[www.leuphana.de/nachhaltig](http://www.leuphana.de/nachhaltig)

## Wissenschaftliche Begleitung

Apl. Prof. Dr. Peter Pez

Institut für Stadt- und Kulturräumforschung

Beauftragter für Verkehr und Campusanbindung

## Mitarbeit

Jana Fritsche und Luisa Friehmelt

Studentische Hilfskräfte im Nachhaltigkeitsbüro

