

Fakultät Verkehrswissenschaften "Friedrich List"
Institut für Verkehrsplanung und Straßenverkehr
Professur für integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik

PD Dr.-Ing. habil. Rico Wittwer

Wie sind wir heute und 2035 auf dem Campus unterwegs? – Reden Sie mit!

Dresden, den 23.03.2023

Einordnung der Befragungen in die Arbeiten zum Mobilitätskonzept

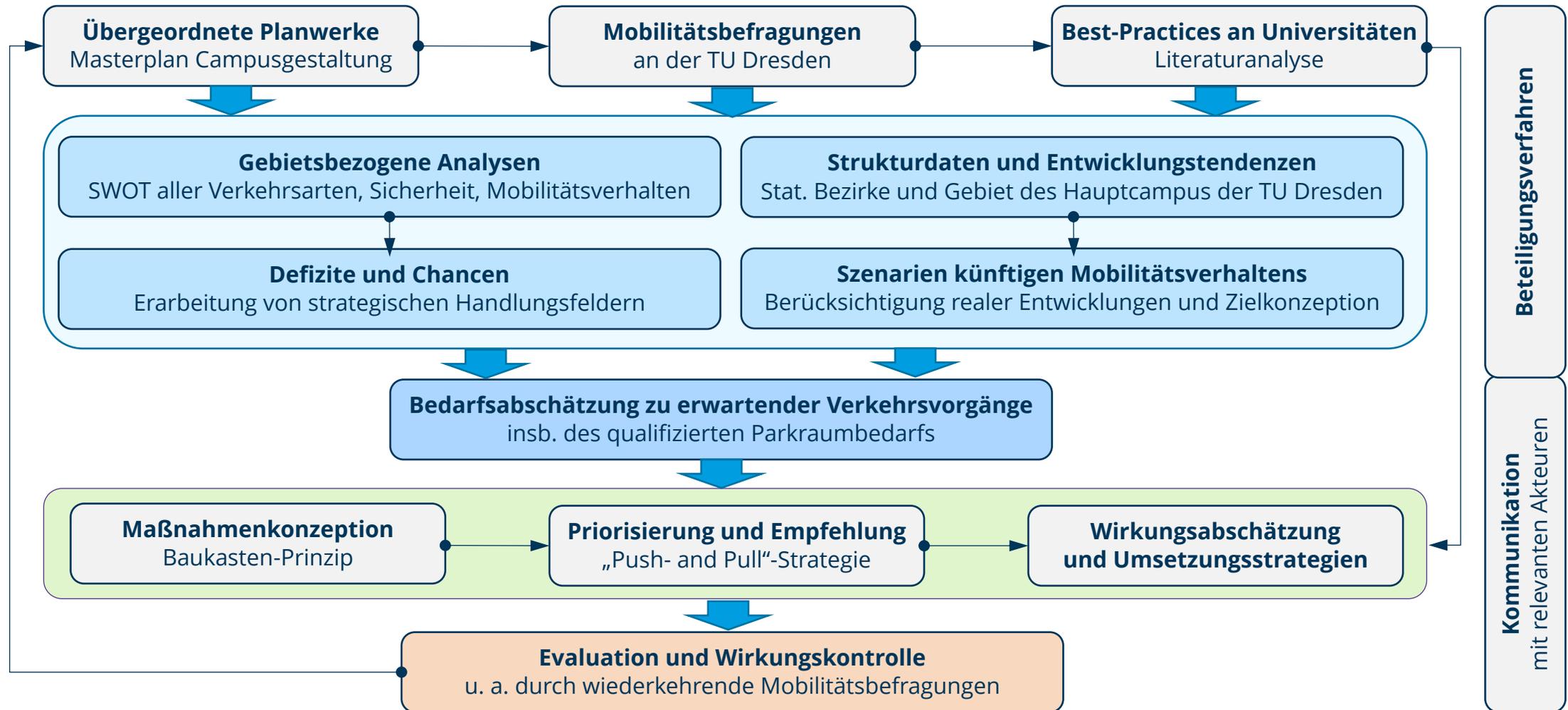
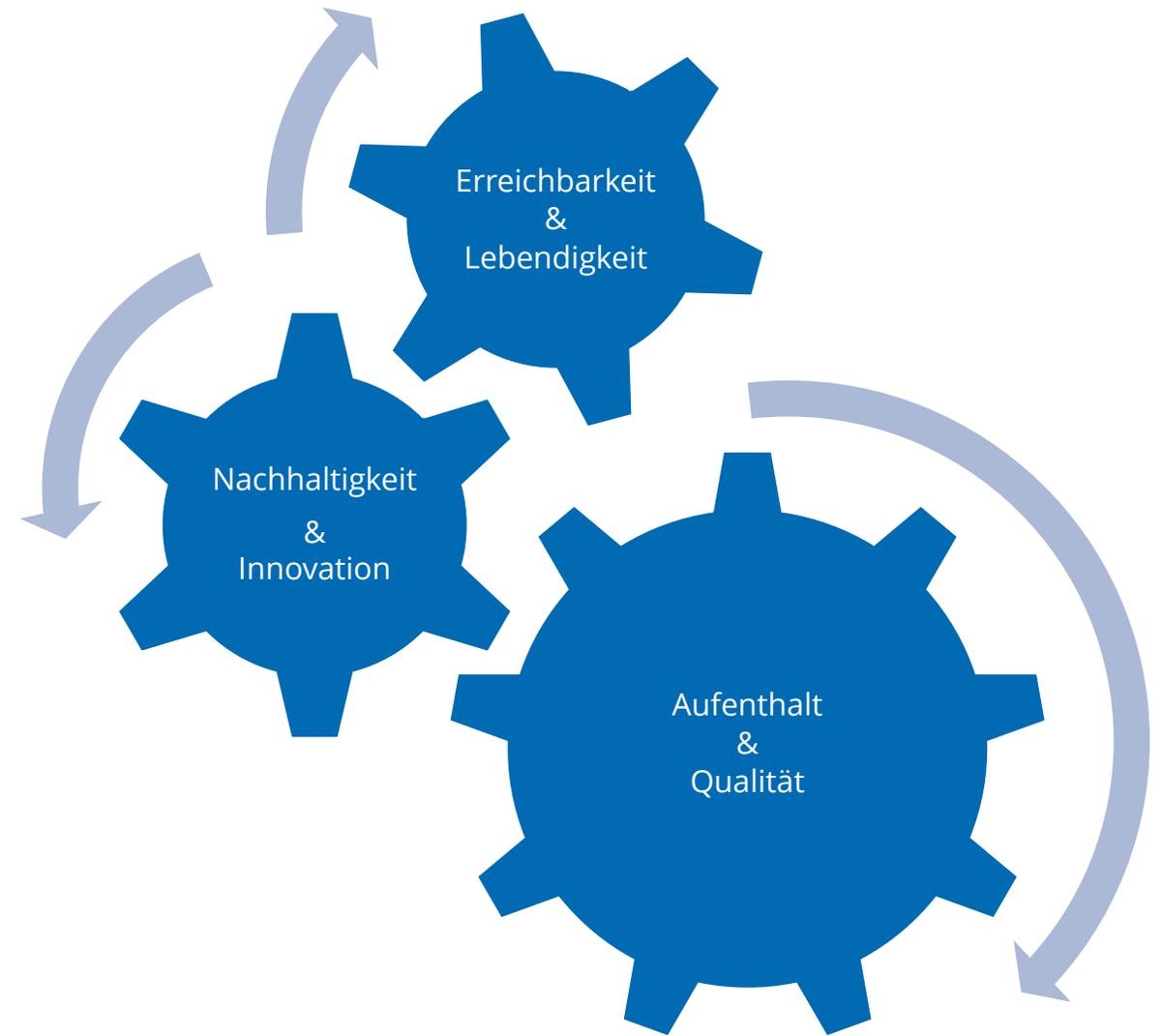


Abbildung: Prozess der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts für den Hauptcampus der TU Dresden

Quelle: Schönherr, F. (2023): „Fachlich begründetes Mobilitätskonzept für den Hauptcampus der Technischen Universität Dresden“: Diplomarbeit, Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik, TU Dresden.

Unsere Mobilitätsvision 2028+

„Sehr gut erreichbarer, lebendiger, nachhaltiger und innovativer TU-Campus mit hoher Aufenthaltsqualität“



Die neun Ziele des Mobilitätskonzeptes

Beschluss der **Mobilitätsvision** sowie
der neun **Ziele** durch Rektorat am **29.03.2022**

Langfristig verträgliches Pkw-Zielverkehrsaufkommen durch Universitätsangehörige

Attraktive Bedingungen für „Aktive Mobilität“ (Zu-Fuß-Gehen und Radfahren)

Kostenattraktive Verkehrsmittelalternativen zum Pkw

Vorhalten angemessener Parkraumangebote Besucher/Gäste sowie auf Pkw angewiesene Universitätsangehörige

Niedrige verkehrsbedingte Emissionen

Konkurrenzfähige Erreichbarkeit der TU-Standorte am Hauptcampus durch Umweltverbund

Vermeidung negativer Belastungen für Bewohner anliegender Wohnbereiche

Vorbildwirkung durch innovative Mobilitätslösungen (Exzellent auch in Bezug auf Mobilität)

Zufriedene und gesunde Universitätsangehörige mit hoher Identifikation mit der TU Dresden

Mobilitätsbefragung an der TU Dresden 2022

Arbeitsschritte 2022:

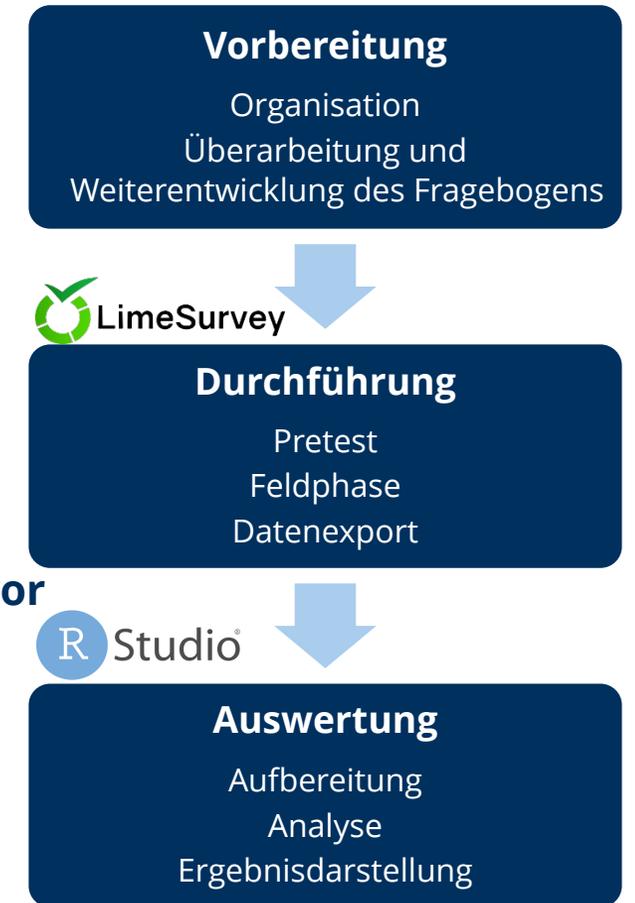
- **April bis Juni:** Vorbereitung der Mobilitätsbefragung an der TU Dresden
 - Überarbeitung und Erweiterung der Fragebögen
- **14. Juni bis 12. Juli:** Feldphase der Befragung
 - Begleitung der Durchführung
- **August bis Oktober:** Auswertung der Mobilitätsbefragung
 - Datenaufbereitung, Gewichtung, Analyse und Visualisierung der Ergebnisse

Gegenwärtig (März 2023)

- Vollständig ausgewertete **Ergebnisse des Befragungsdurchgangs 2022 liegen vor**
- Veröffentlichung und Präsentation der Ergebnisse
- Detaillierte methodische Gegenüberstellung der Befragungen im Anhang

Ausblick:

- **Etablierung des Instruments** der Mobilitätsbefragung an der TU Dresden als Mittel zur Evaluation, zur Wirkungskontrolle, insb. als Indikator für Veränderungen des Mobilitätsverhaltens (aller 3 bis 5 Jahre)



Die Mobilitätsbefragungen von Universitätsangehörigen der TUD



Themenspektrum und Bestandteile der Mobilitätsbefragung 2022

Bestandselemente
Erweiterung und Überarbeitung
Neue Fragebogenbestandteile

Sharing-Angebote

Verkehrsmittelwahl

Parkraumbewirtschaftung und
Zahlungsbereitschaft

Wechsel des Verkehrsmittels

Pendeln zwischen TU-Standorten

Zugang zum ÖPNV

Digital- und Präsenzlehre

Wahrnehmung des Campus

Innere Erschließung des Hauptcampus

Situation für Radfahrende

Dienstradleasing

9-Euro-Ticket

Wohnstandortsituation

MOBIbike

Nutzungsstruktur

Homeoffice

Beweg- und Hindernisgründe der
Verkehrsmittelnutzung

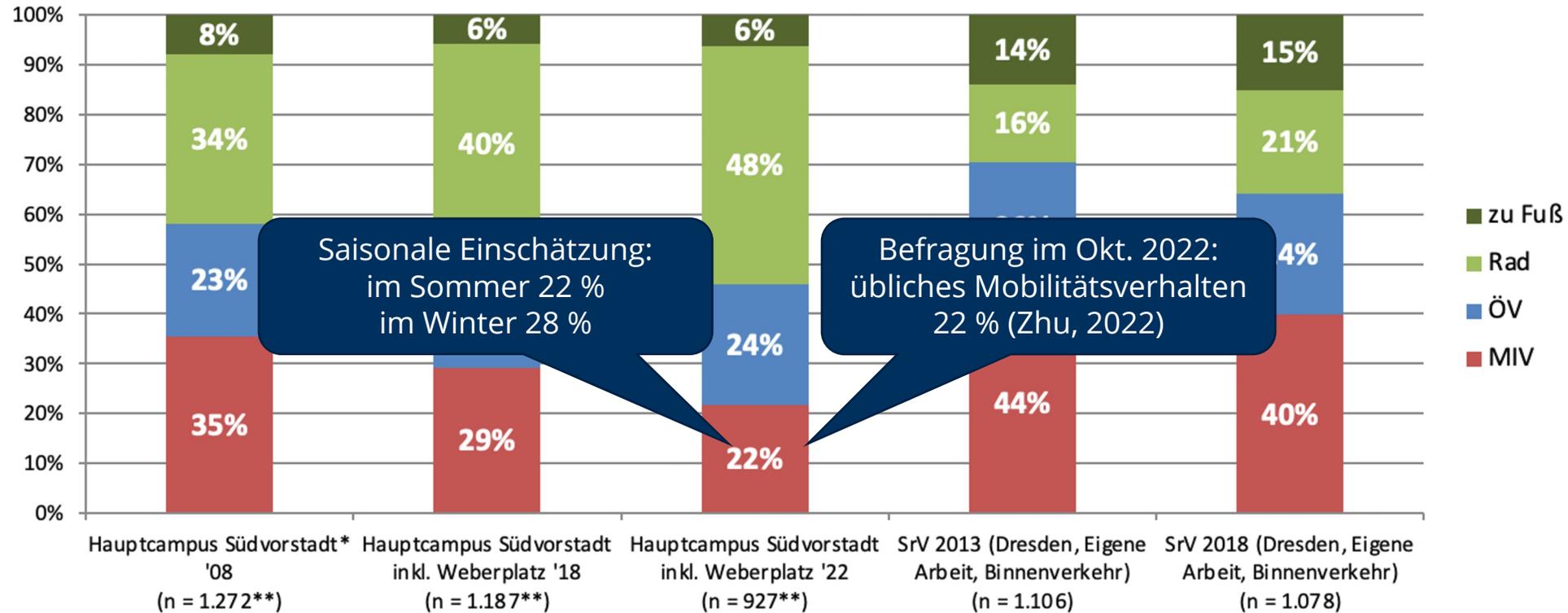
Jobticket und Semesterticket

Einschätzung zukünftigen Mobilitätsverhaltens

Fahrzeugverfügbarkeit und Zugang

Verkehrsmittelwahl der Beschäftigten am Stichtag

Modal Split der Beschäftigten der TU Dresden im Vergleich zur Dresdner Bevölkerung
 Beschäftigte der TU Dresden (Hauptcampus Südvorstadt inkl. Weberplatz*)



Saisonale Einschätzung:
 im Sommer 22 %
 im Winter 28 %

Befragung im Okt. 2022:
 übliches Mobilitätsverhalten
 22 % (Zhu, 2022)

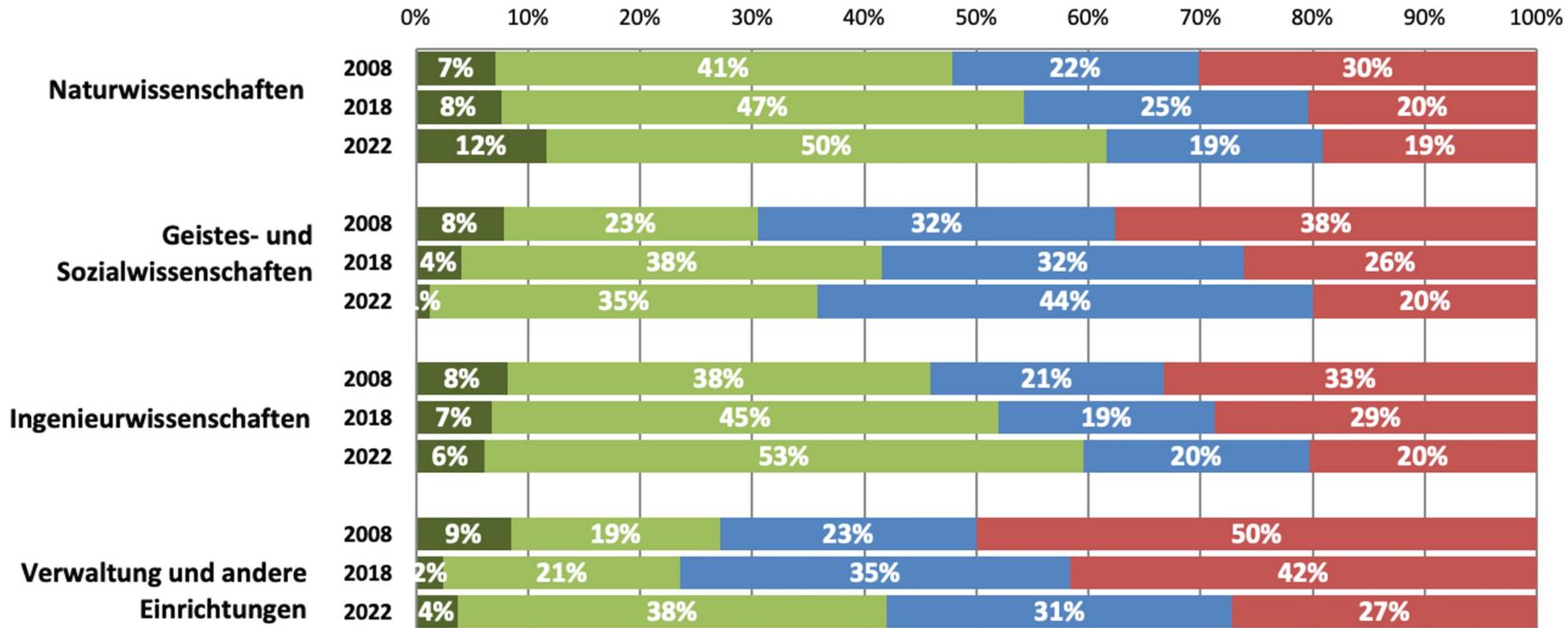
Mobilitätsbefragung von Beschäftigten und Studierenden der TU Dresden 2022,
 *2008 nur Campus Südvorstadt ohne Weberplatz
 **nur Fälle mit Weg zur Universität am Stichtag

Datenquellen: Wittwer, R.; Hubrich, S.; Gerike, R. (2019): Mobilitätsbefragung Beschäftigte TU Dresden 2018 und 2022. Version: 1, IVST Dataset;
 Bauer, S. (2009): Mobilitätsbefragung Mitarbeiter TU Dresden 2008. Version: 1, Diplomarbeit. Dataset.

Verkehrsmittelwahl am Stichtag nach Wissenschaftsbereichen

Modal Split der Beschäftigten am Stichtag klassiert nach Wissenschaftsbereichen

Beschäftigte der TU Dresden (Hauptcampus Südvorstadt inkl. Weberplatz*)



*2008 nur Campus Südvorstadt ohne Weberplatz

■ zu Fuß ■ Rad ■ ÖV ■ MIV

Mobilitätsbefragung von Beschäftigten und Studierenden der TU Dresden 2022, n (2008) = 1272, n (2018) = 1187, n (2022) = 927 Fälle**
 **nur Fälle mit Weg zur Universität am Stichtag

Modal Split am Stichtag im Vergleich 2018 und 2022

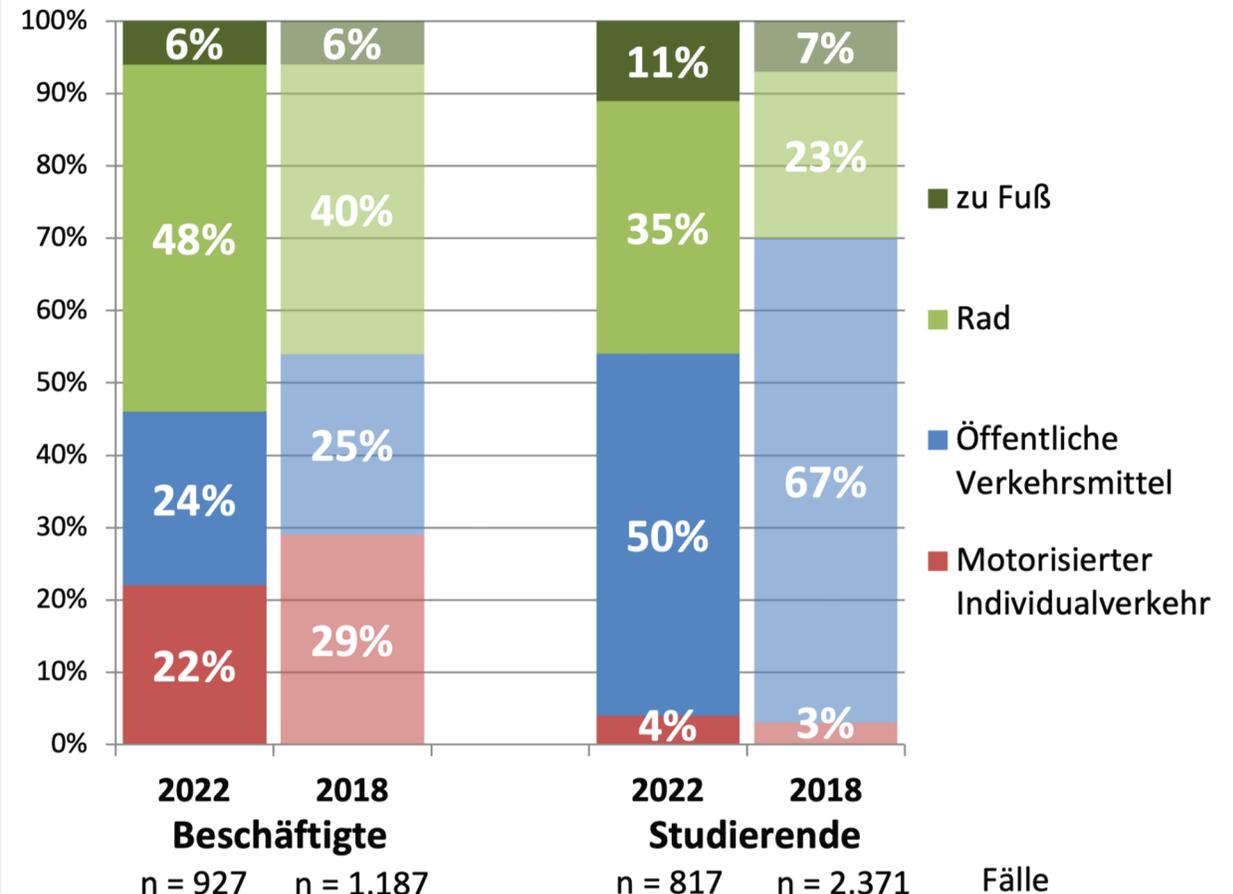
Beschäftigte:

- Abnehmender MIV-Anteil bei den Beschäftigten
- Zunahme des Radverkehrsanteils
- Stabile Anteile des Fußverkehrs und des ÖPNV (ÖPNV-Anteile unter 9-Euro-Ticket Einfluss)

Studierende:

- Deutlicher Rückgang der ÖPNV-Anteile bei Studierenden
- Deutliche Zunahme des Fuß- und Radverkehrs
- Stabil niedriger MIV-Anteil

Modal Split auf dem Weg zur Universität (Stichtag) Beschäftigte und Studierende der TU Dresden 2022 (Hauptcampus Südvorstadt inkl. Weberplatz)



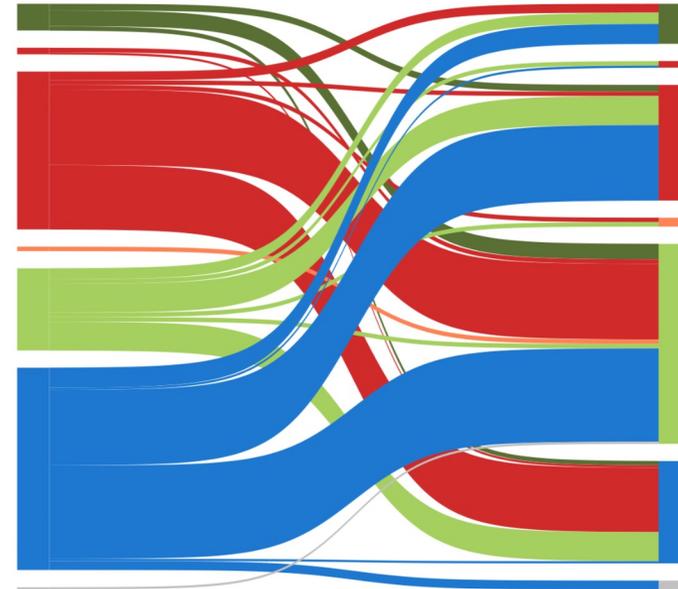
Mobilitätsbefragung von Beschäftigten und Studierenden der TU Dresden 2022,
*nur Fälle mit Weg zur Universität am Stichtag der Befragung

Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Beschäftigten

Wechsel des hauptsächlich genutzten Verkehrsmittels für den Arbeitsweg

Beschäftigte der TU Dresden 2022 (Hauptcampus Südvorstadt inkl. Weberplatz)

Rund **20 % der Beschäftigten** wechselten in den zurückliegenden zwölf Monaten das hauptsächlich genutzte Verkehrsmittel.



Radverkehr profitiert von wechselnden Beschäftigten

- | | | |
|------------------------------|---|---------|
| Zu Fuß (reiner Fußweg) | Motorrad/Moped o. ä. | Anderes |
| Fahrrad | Pkw als Fahrer/-in | |
| Bus, Straßenbahn, S-Bahn/Zug | Pkw als Mitfahrer/-in (auch Fahrgemeinschaft) | |

Mobilitätsbefragung von Beschäftigten und Studierenden der TU Dresden 2022,
 n (Beschäftigte) = 217 Fälle* (ungewichtet),
 *nur Fälle, die innerhalb der letzten 12 Monate das Hauptverkehrsmittel gewechselt haben

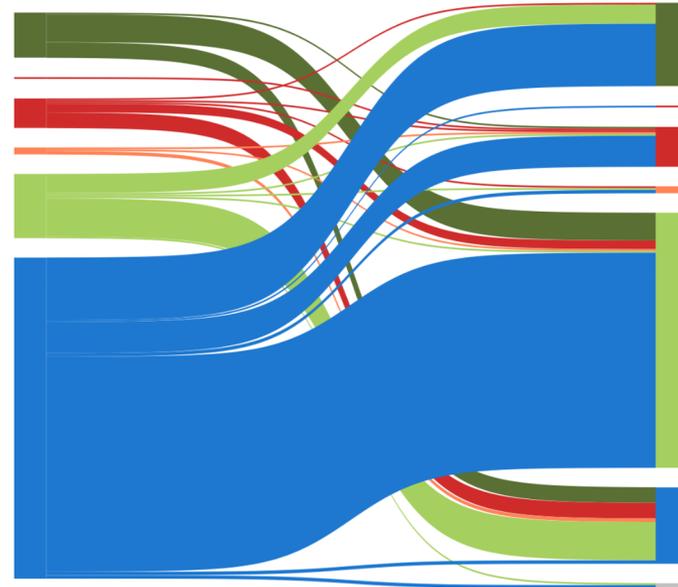
Veränderungen im Mobilitätsverhalten der Studierenden

Wechsel des hauptsächlich genutzten Verkehrsmittels für den Weg zur Uni

Studierende der TU Dresden 2022 (Hauptcampus Südvorstadt inkl. Weberplatz)

Rund **20 % der Studierenden** wechselten in den zurückliegenden zwölf Monaten das hauptsächlich genutzte Verkehrsmittel.

deutliche Wechselströme vom ÖPNV weg



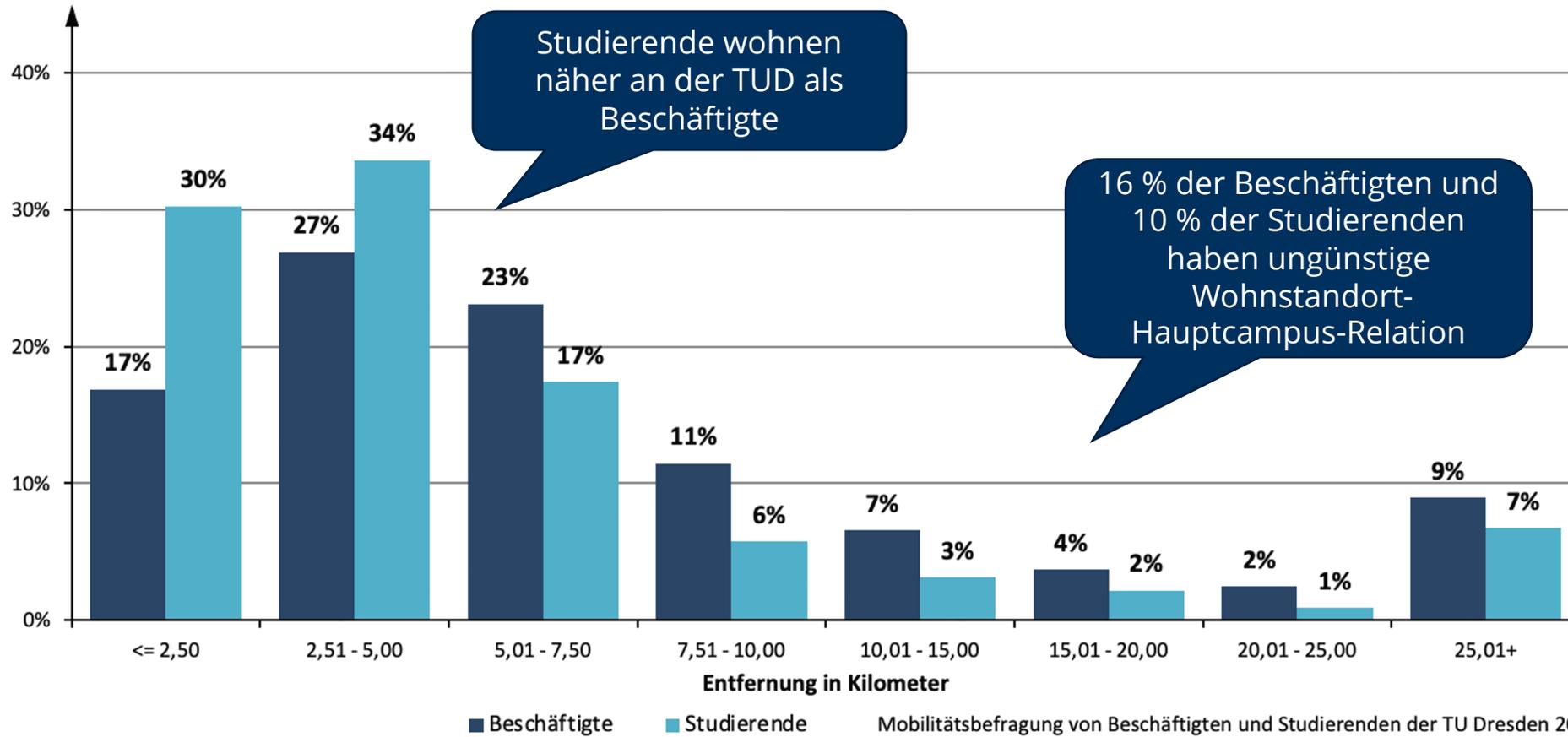
Radverkehr profitiert von wechselnden Studierenden

- | | | |
|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ Zu Fuß (reiner Fußweg) ■ Fahrrad ■ Bus, Straßenbahn, S-Bahn/Zug | <ul style="list-style-type: none"> ■ Motorrad/Moped o. ä. ■ Pkw als Fahrer/-in ■ Pkw als Mitfahrer/-in (auch Fahrgemeinschaft) | <ul style="list-style-type: none"> ■ Anderes |
|--|--|--|

Mobilitätsbefragung von Beschäftigten und Studierenden der TU Dresden 2022, n (Studierende) = 270 Fälle* (ungewichtet), *nur Fälle, die innerhalb der letzten 12 Monate das Hauptverkehrsmittel gewechselt haben

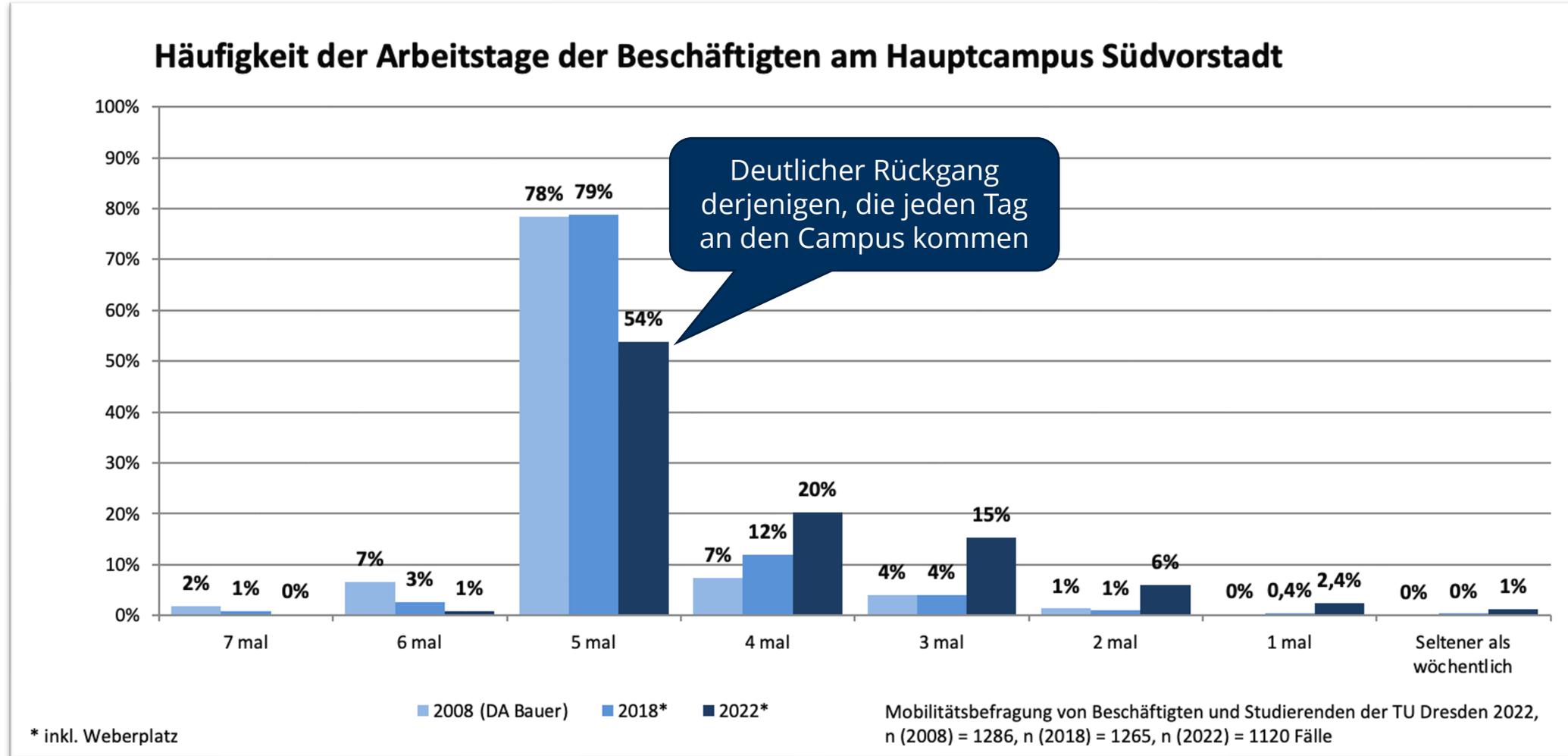
Wohnstandortsituation der Universitätsangehörigen 2022

Entfernung zwischen Wohnung und Uni bzw. Arbeitsplatz 2022
Hauptcampus Südvorstadt inkl. Weberplatz



Mobilitätsbefragung von Beschäftigten und Studierenden der TU Dresden 2022, n (Beschäftigte) = 1120, n (Studierende) = 1305 Fälle

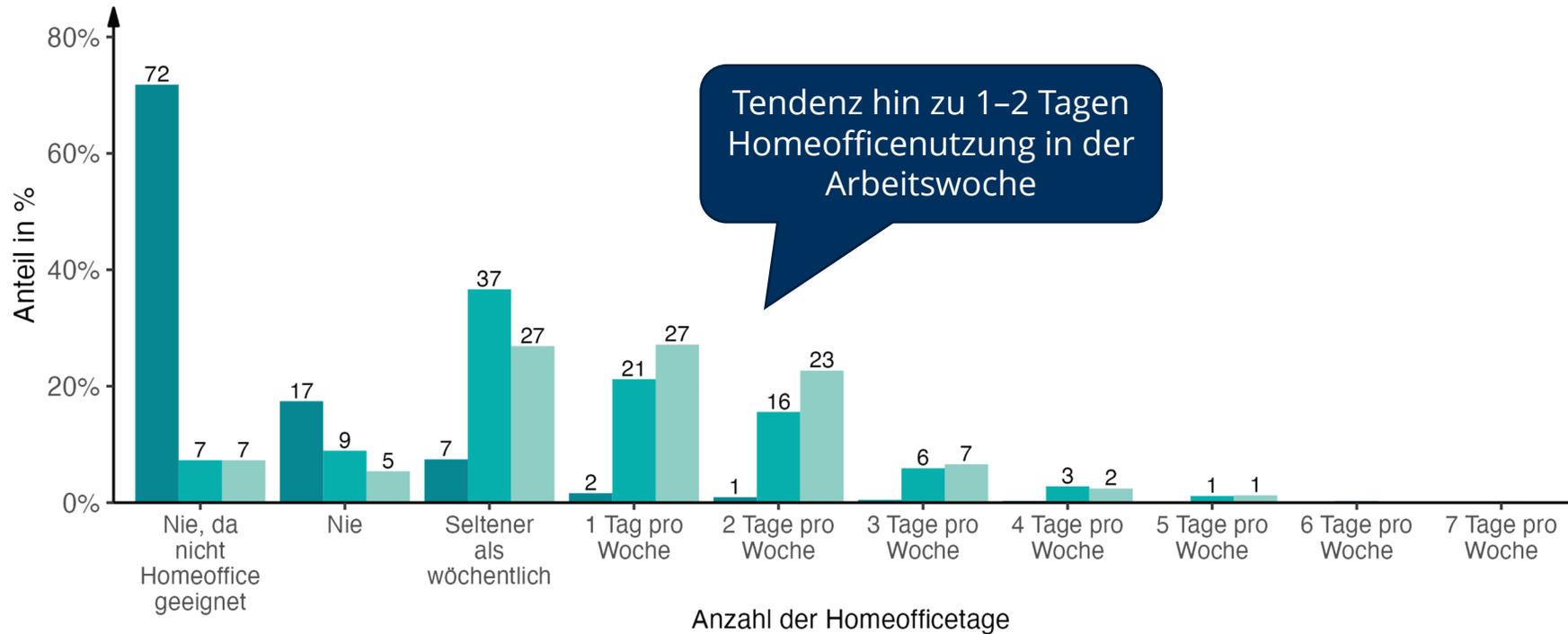
Arbeitstage der Beschäftigten der TU Dresden



Homeofficenutzung an der TU Dresden

Homeofficetage vor der SARS-CoV-2-Pandemie, derzeit und zukünftige Nutzung

Beschäftigte der TU Dresden 2022 (Hauptcampus Südvorstadt inkl. Weberplatz)



Tendenz hin zu 1-2 Tagen Homeofficenutzung in der Arbeitswoche

Zeit der Homeoffice-Nutzung: ■ Vor der SARS-CoV-2-Pandemie ■ Gegenwärtig ■ In der Zukunft beabsichtigt

Mobilitätsbefragung von Beschäftigten und Studierenden der TU Dresden 2022, n (Vor Corona) = 1075, n (Aktuell) = 1075, n (In der Zukunft) = 1075 Fälle (ungewichtet)

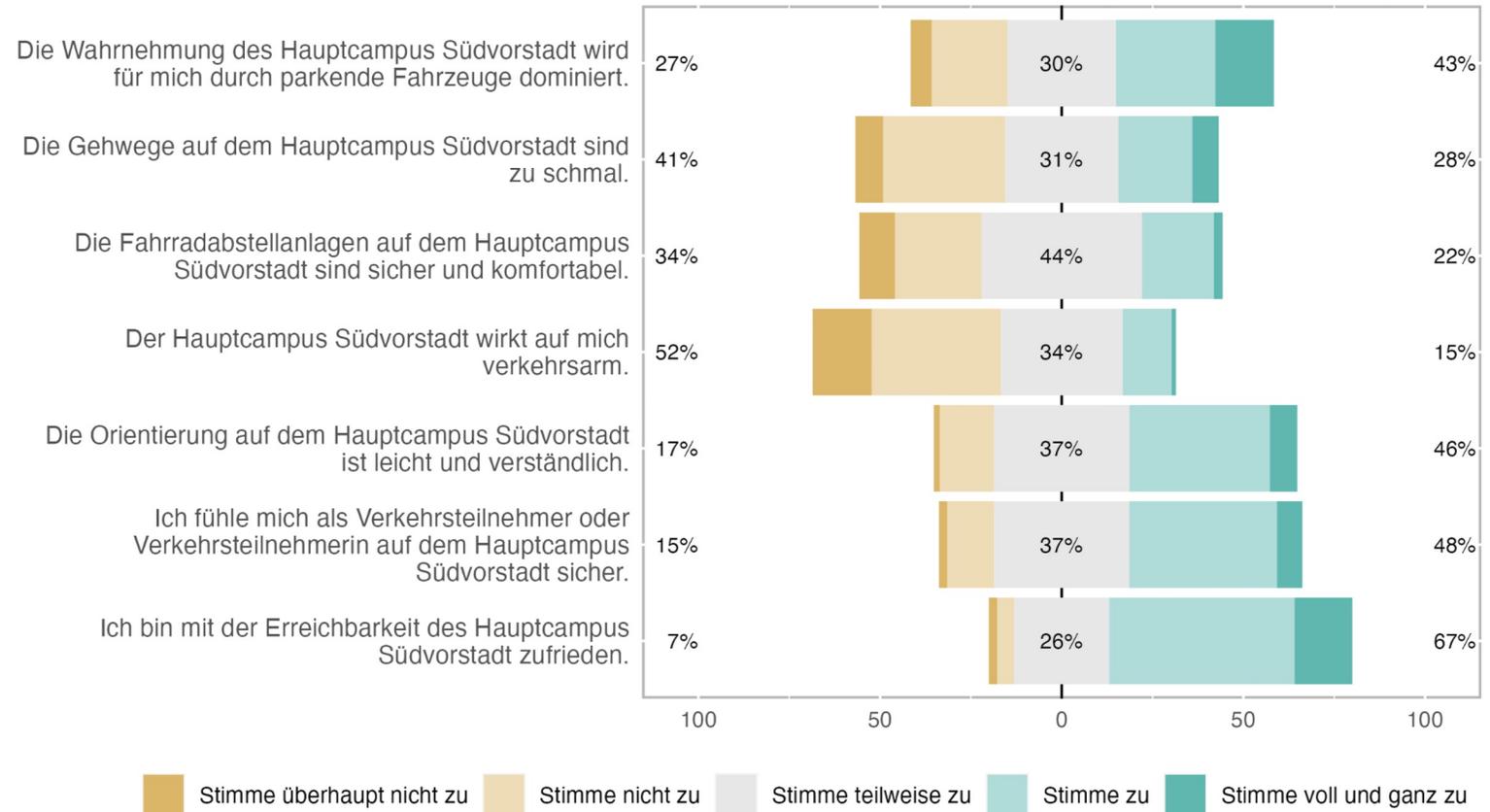
Datenquellen: Mobilitätsbefragung von Beschäftigten und Studierenden der TU Dresden 2022. Version: 1, IVST Dataset.

Wahrnehmung des Hauptcampus der TU Dresden

- Wahrnehmung des **Campus** wird dominiert durch **parkende Fahrzeuge**.
- **Campus** wirkt **nicht verkehrssarm**, obwohl große Teile des Kerngeländes verkehrsberuhigt sind
- Orientierung, **Erreichbarkeit**, Verkehrssicherheit werden **positiv** wahrgenommen.

Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?

Beschäftigte der TU Dresden 2022 (Hauptcampus Südvorstadt)



Mobilitätsbefragung von Beschäftigten und Studierenden der TU Dresden 2022, n = 743 Fälle* (ungewichtet), *Fälle ausgeschlossen, die Aussagen nicht beurteilen konnten

Fahrradverfügbarkeit und -nutzung der Beschäftigten 2022

83 %

haben ein Fahrrad uneingeschränkt oder nach Absprache verfügbar!

+5 Prozentpunkte im Vergleich zu 2018

9 %

haben ein Elektrofahrrad uneingeschränkt oder nach Absprache verfügbar.

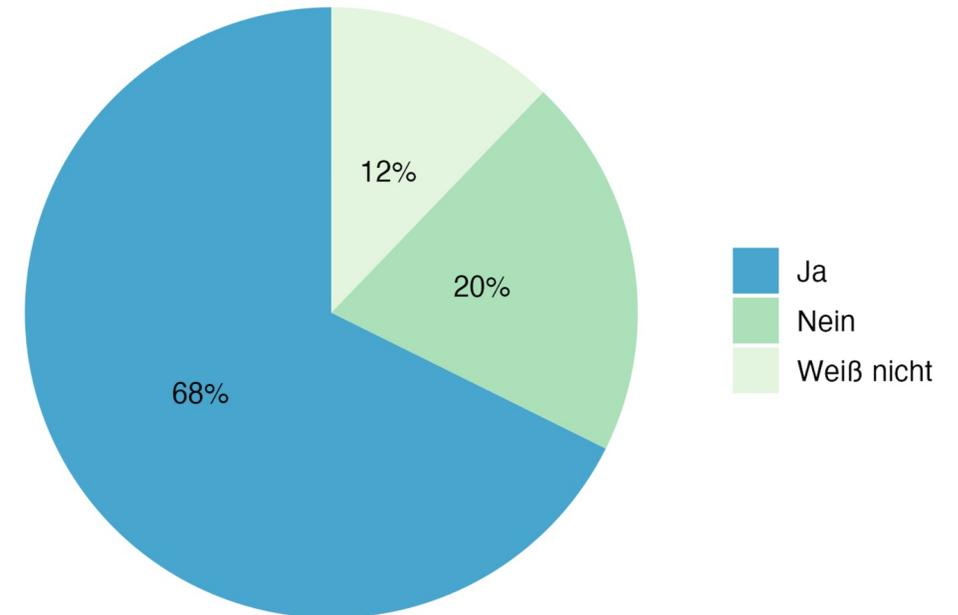
+6 Prozentpunkte im Vergleich zu 2018

69 %

geben an, zumindest gelegentlich mit dem Fahrrad zur Arbeit zu fahren!

Grundsätzliches Interesse am Dienstradleasing

Beschäftigte der TU Dresden 2022 (alle Standorte)



Mobilitätsbefragung von Beschäftigten und Studierenden der TU Dresden 2022, n (Beschäftigte) = 1556 Fälle (ungewichtet)

Datenquellen: Mobilitätsbefragung Beschäftigte TU Dresden 2018 und 2022. Version: 1, IVST Dataset.

Fahrradverfügbarkeit und -nutzung der Studierenden 2022

81 %

haben ein Fahrrad uneingeschränkt
oder nach Absprache verfügbar!

+3 Prozentpunkte im
Vergleich zu 2018

+2 Prozentpunkte im
Vergleich zu 2018

3 %

haben ein Elektrofahrrad
uneingeschränkt oder nach Absprache
verfügbar.

59 %

geben an, zumindest gelegentlich mit
dem Fahrrad zur Uni zu fahren!

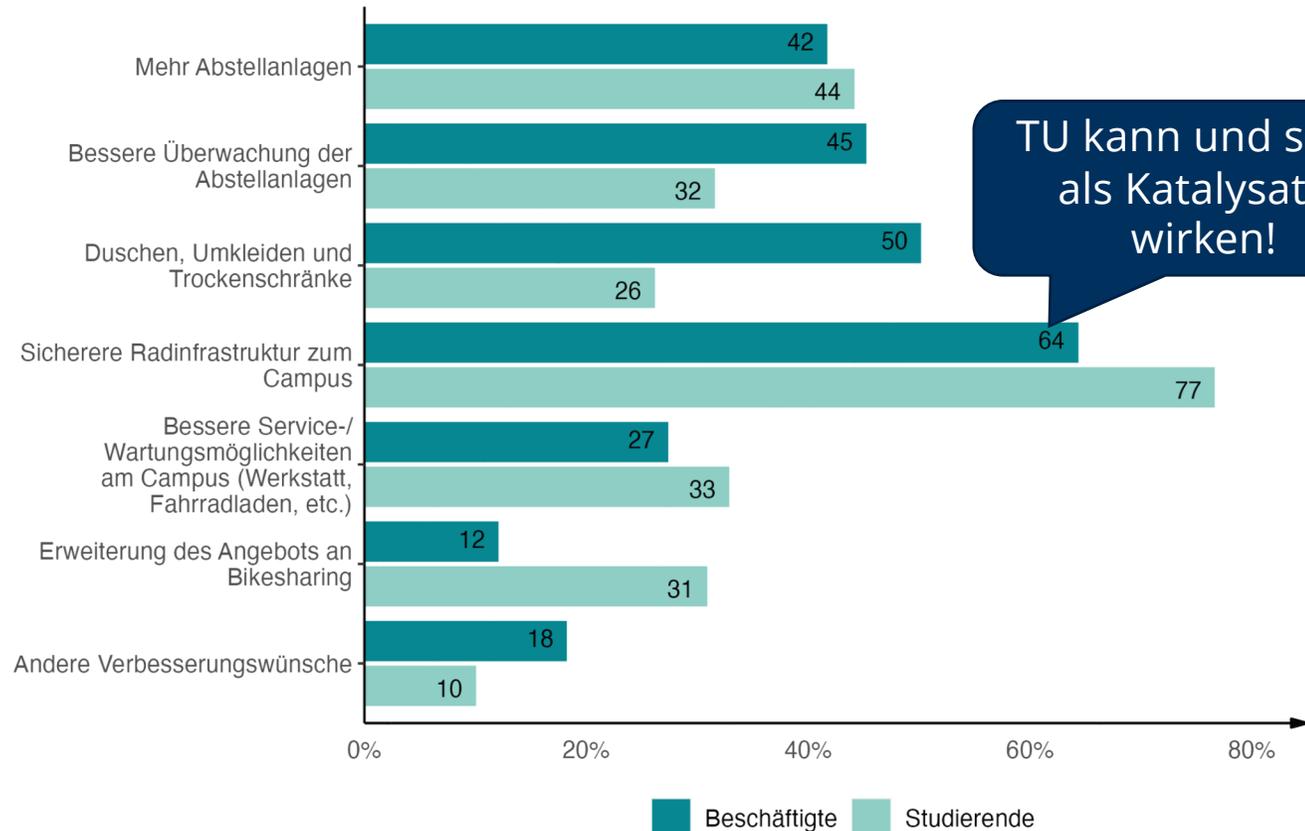
Datenquellen: Mobilitätsbefragung Studierende TU Dresden 2018 und 2022. Version: 1, IVST Dataset.

Maßnahmen zur Förderung des Radverkehrs

- **Verbesserungen** für Radfahrende an der TU Dresden sind für eine Mehrheit der Studierenden und Beschäftigten **nötig**.
- **Infrastruktur** zum Erreichen der TUD muss mit berücksichtigt werden.
- Beschäftigte wünschen sich bessere **Bedingungen am Arbeitsplatz** für Radfahrende.
- **Sicherheit** und anzahlmäßige **Verfügbarkeit** der **Abstellanlagen** sind wichtige Komponenten.

Verbesserungswünsche für Radfahrende an der TU Dresden

Beschäftigte und Studierende der TU Dresden 2022 (Hauptcampus Südvorstadt inkl. Weberplatz)

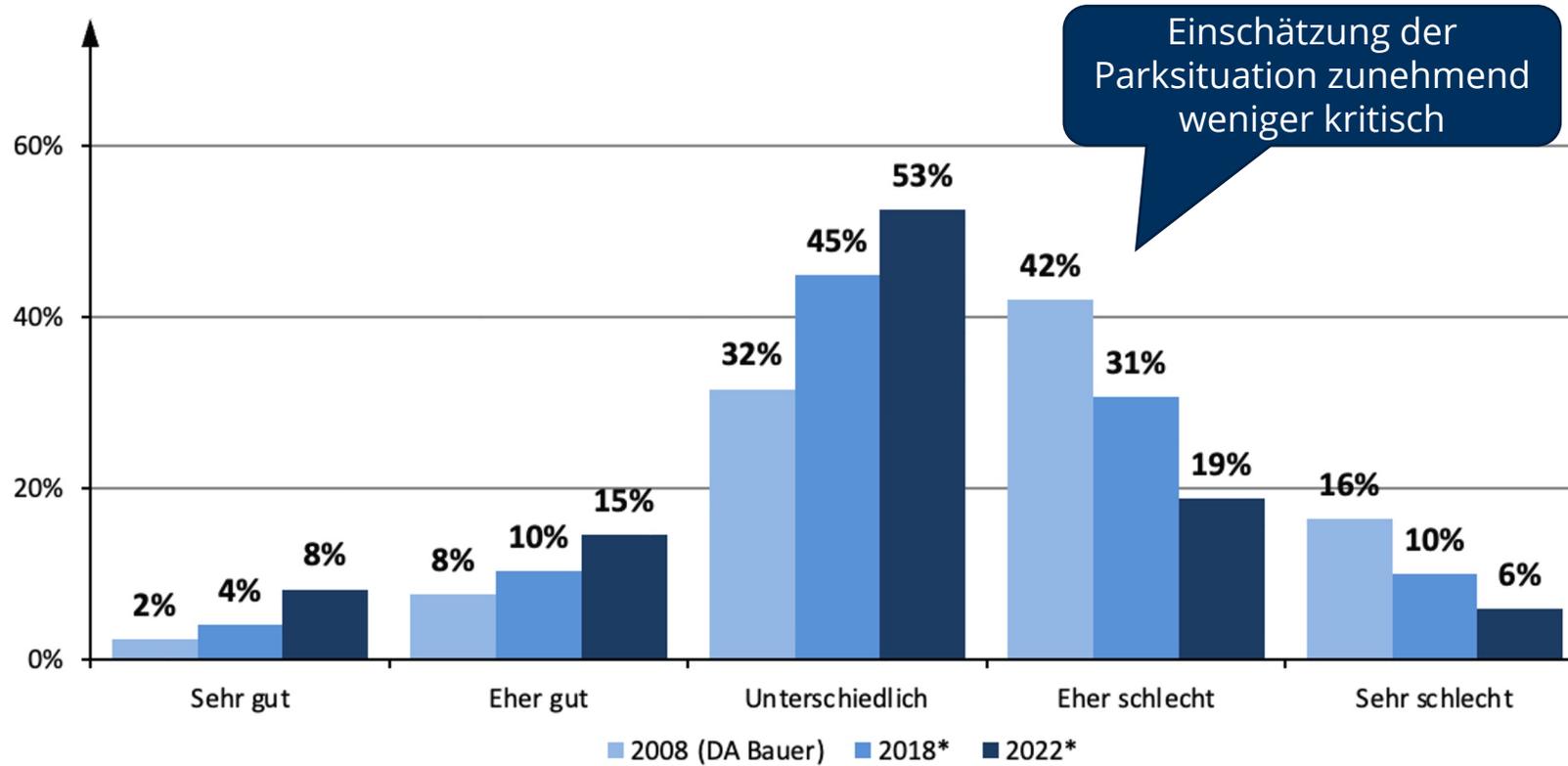


Mobilitätsbefragung von Beschäftigten und Studierenden der TU Dresden 2022, n (Beschäftigte) = 654, n (Studierende) = 710 Fälle* (ungewichtet), *nur Fälle, die grundsätzlich Verbesserungsbedarf für Radfahrende sehen

TU kann und sollte als Katalysator wirken!

Einschätzung der Parksituation

Einschätzung der derzeitigen Parksituation an der TU Dresden Beschäftigte Hauptcampus Südvorstadt (*inkl. Weberplatz)



Einschätzung der Parksituation zunehmend weniger kritisch

Mobilitätsbefragung von Beschäftigten und Studierenden der TU Dresden 2022, n (2008) = 763, n (2018) = 444, n (2022) = 390 Fälle

* inkl. Weberplatz

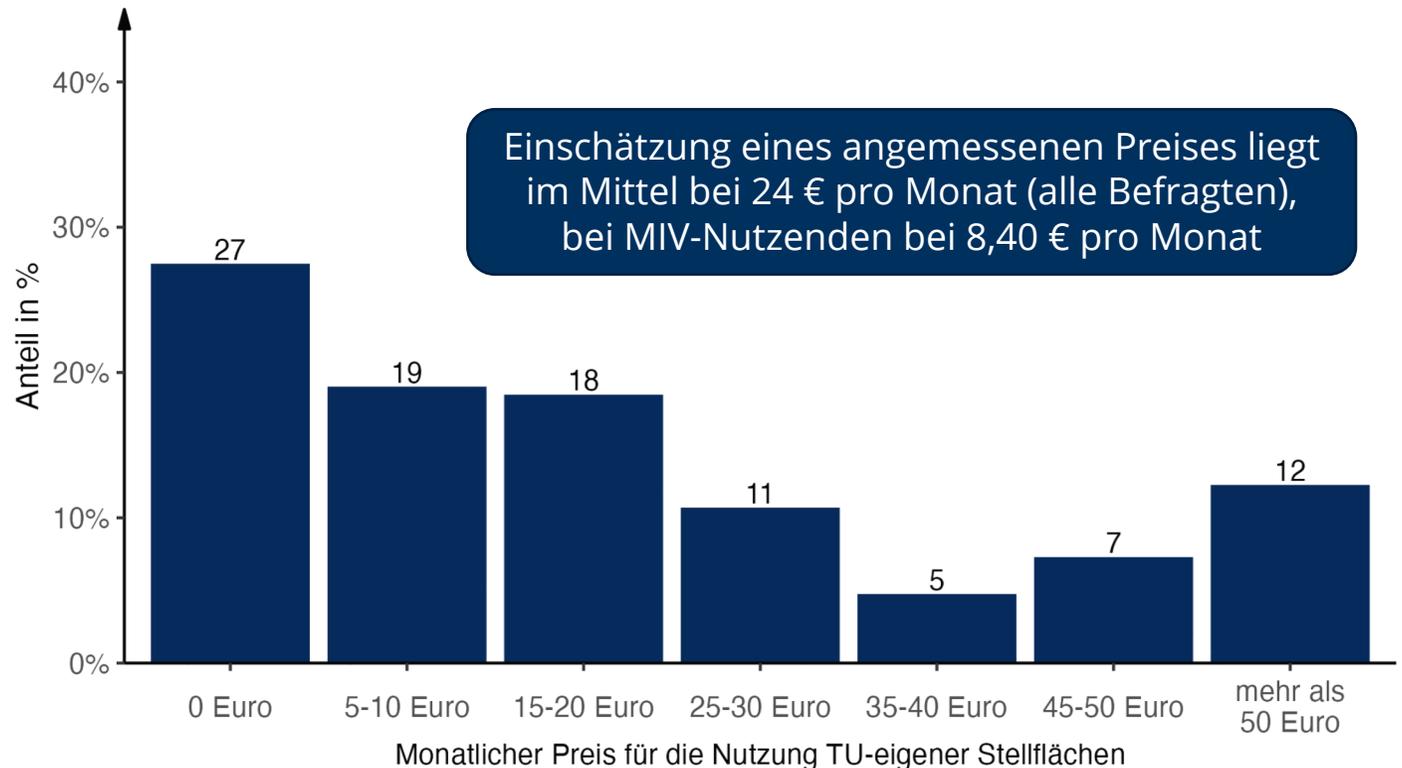
Datenquellen: Wittwer, R.; Hubrich, S.; Gerike, R. (2019): Mobilitätsbefragung Beschäftigte TU Dresden 2018 und 2022. Version: 1, IVST Dataset; Bauer, S. (2009): Mobilitätsbefragung Mitarbeiter TU Dresden 2008. Version: 1, Diplomarbeit, Dataset.

Zahlungsbereitschaft beim Parken

- Fast die Hälfte der Beschäftigten findet einen nur **geringen (bzw. keinen) Betrag** für die Nutzung der TU-eigenen Parkmöglichkeiten für angemessen
- Mehr als jede Vierte befragte Person (27 %) hat **keine Zahlungsbereitschaft**
- Unter den **MIV-Nutzenden** ist die Zahlungsbereitschaft nochmals deutlich geringer, **hier finden 46 % kostenlose Stellflächen für angemessen**

Einschätzung eines angemessenen Preises für die Bewirtschaftung der TU-eigenen Stellflächen

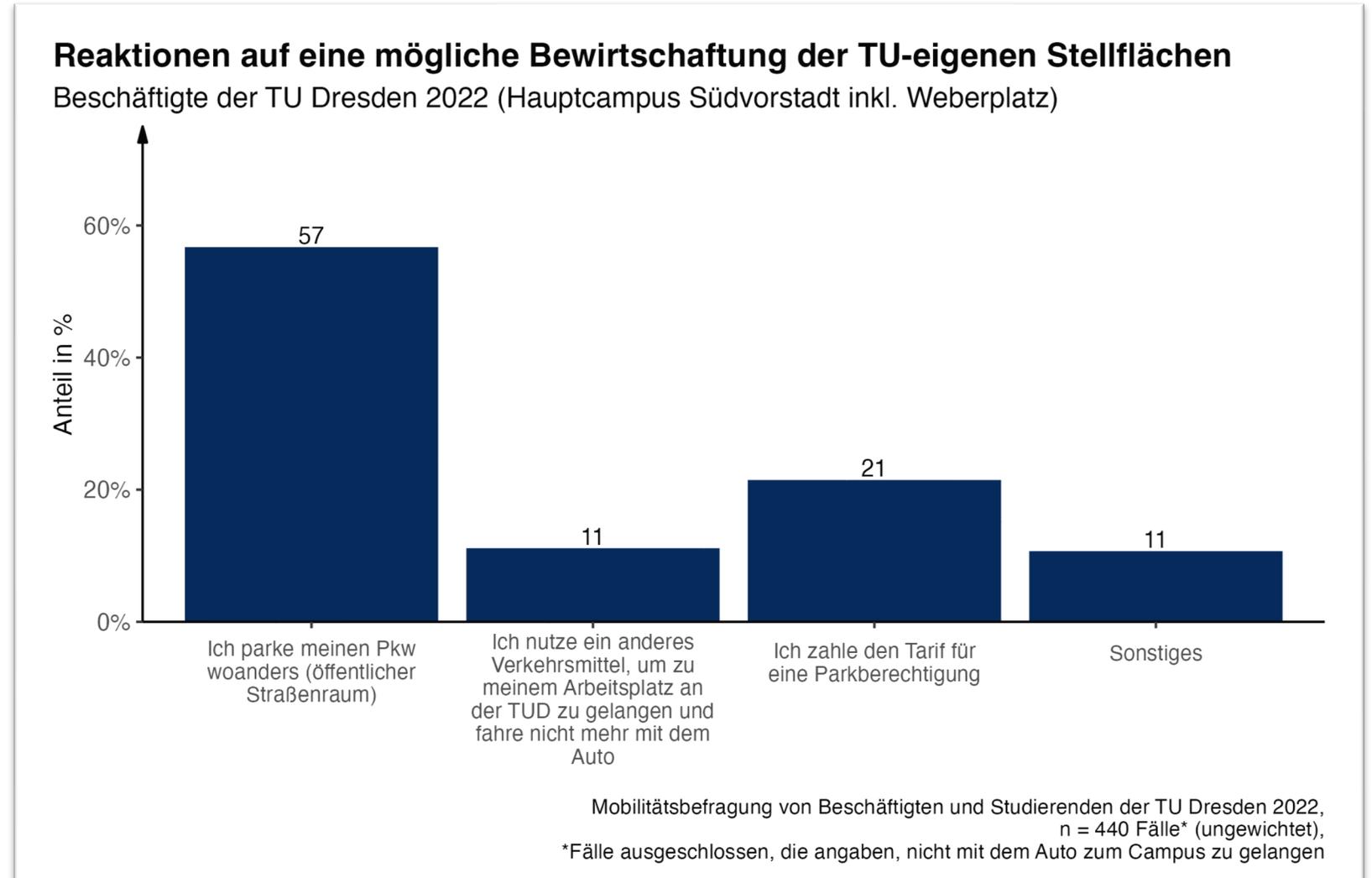
Beschäftigte der TU Dresden 2022 (Hauptcampus Südvorstadt inkl. Weberplatz)



Mobilitätsbefragung von Beschäftigten und Studierenden der TU Dresden 2022, n = 1075 Fälle (ungewichtet)

Parkraumbewirtschaftung der TU-eigenen Flächen

- Erwartete **Ausweichreaktion** in den öffentlichen Straßenraum
- **Parkraumbewirtschaftung der TU-Flächen muss somit parallel mit Bepreisung des Parkens im öffentlichen Straßenraum entstehen!**
- Geringfügig auch **Verlagerungseffekte** auf andere Verkehrsmittel

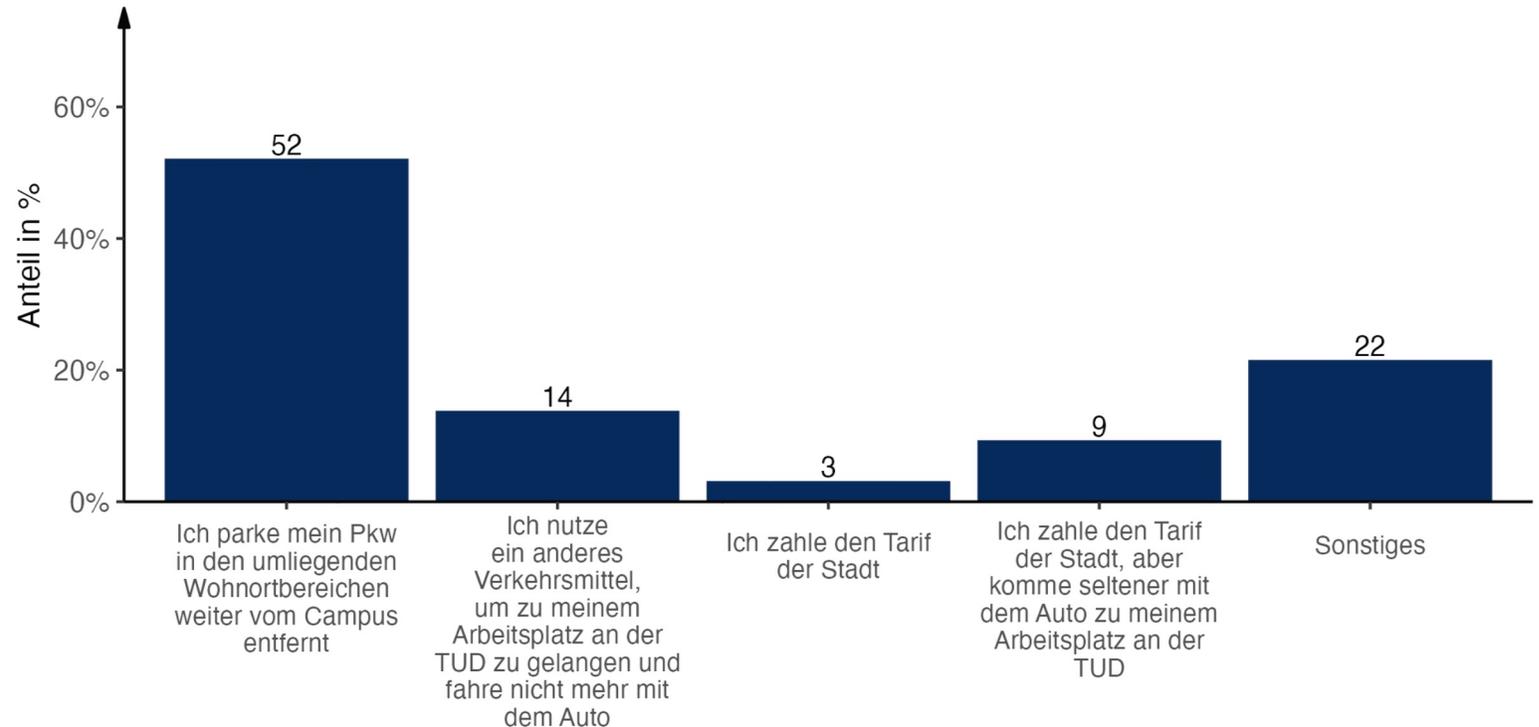


Parkraumbewirtschaftung inkl. des öffentlichen Straßenraums

- Erwartete **Ausweichreaktion** in die umliegenden Wohnbereiche des Campus
- **Im Parkraumkonzept muss somit auch Bewohnerparken in den umliegenden Wohnbereichen mitgedacht werden!**
- Geringfügig **Verlagerungseffekte** auf Verkehrsmittelalternativen

Reaktionen auf eine mögliche Bewirtschaftung der TU-eigenen Stellflächen und des öffentlichen Straßenraums

Beschäftigte der TU Dresden 2022 (Hauptcampus Südvorstadt inkl. Weberplatz)



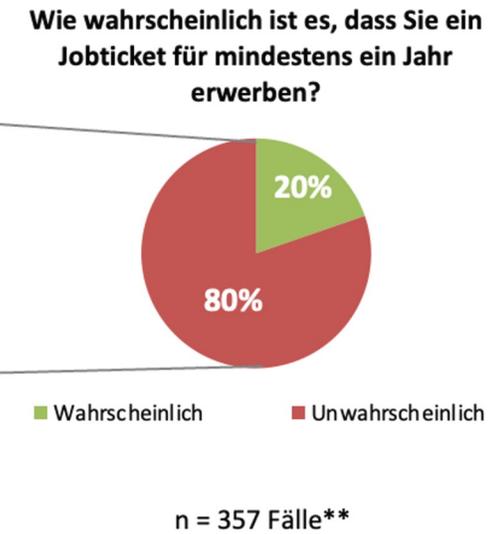
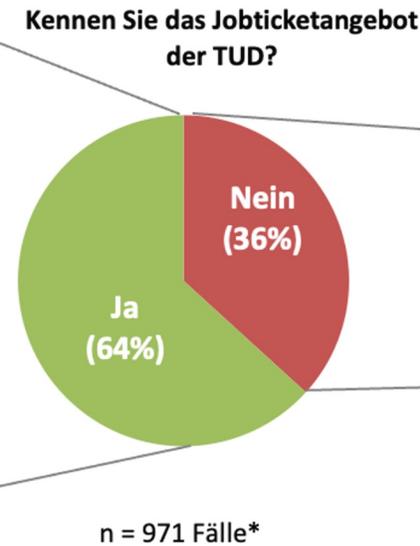
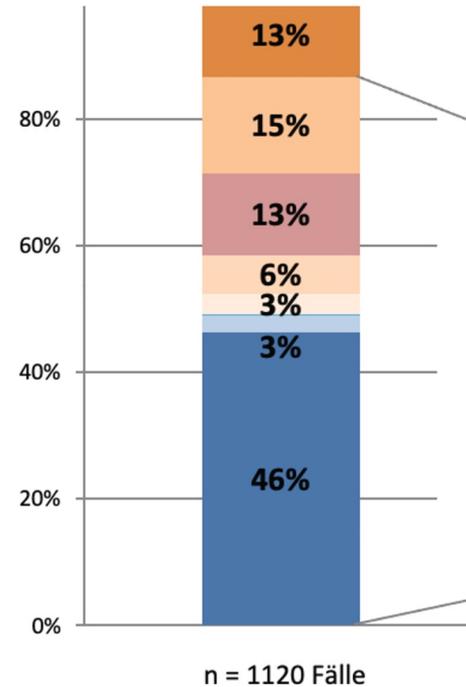
Mobilitätsbefragung von Beschäftigten und Studierenden der TU Dresden 2022, n = 298 Fälle* (ungewichtet),

*nur Fälle, die angaben, bei einer Bewirtschaftung der TU-eigenen Stellflächen in den öffentlichen Straßenraum auszuweichen

Nutzung des Jobticket-Angebots an der TU Dresden 2022

Wenn Sie mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln fahren, welche Fahrkartenart nutzen Sie dabei normalerweise?
 Beschäftigte der TU Dresden 2022 (Hauptcampus Südvorstadt inkl. Weberplatz)

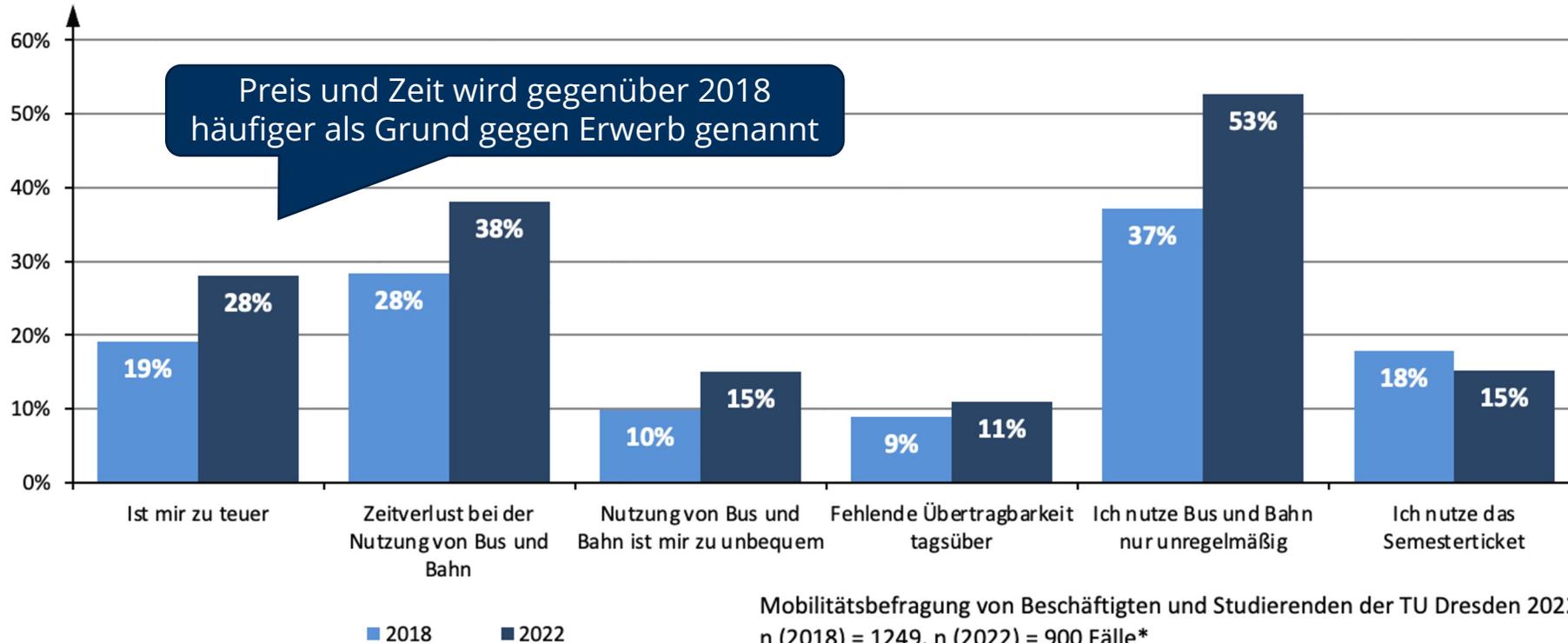
- Jobticket
- Semesterticket
- Anderes Ticket
- Abo-Monatskarte bzw. Jahreskarte
- Monatskarte
- Wochenkarte
- Tages-/Familientageskarte
- Einzelfahrkarte/4er-Karte



Mobilitätsbefragung von Beschäftigten und Studierenden der TU Dresden 2022,
 *nur Fälle, die nicht bereits das Jobticket nutzen
 **nur Fälle, die zudem über keine Kenntnis zum Jobticket an der TU Dresden verfügen

Gründe gegen den Erwerb des Jobtickets

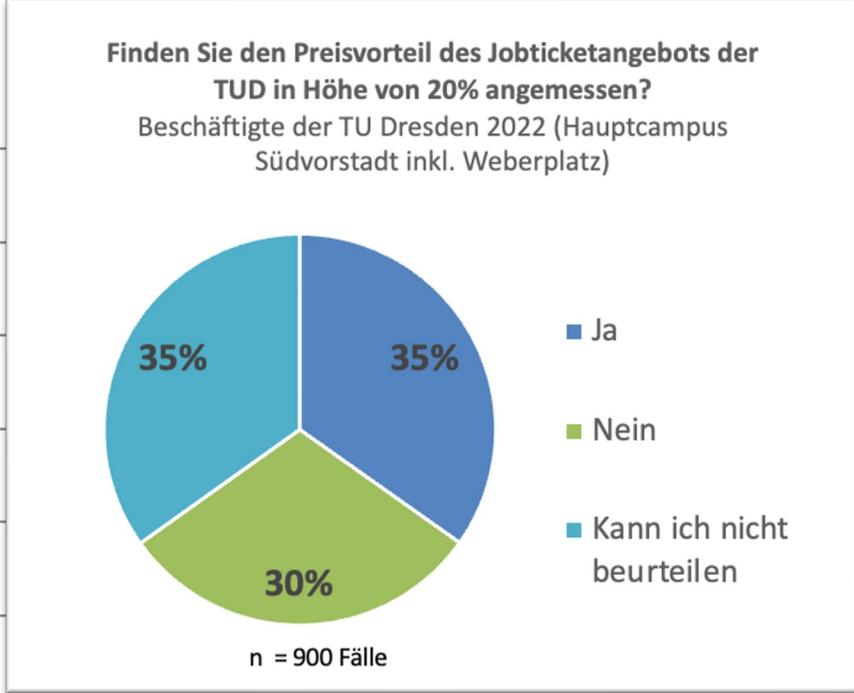
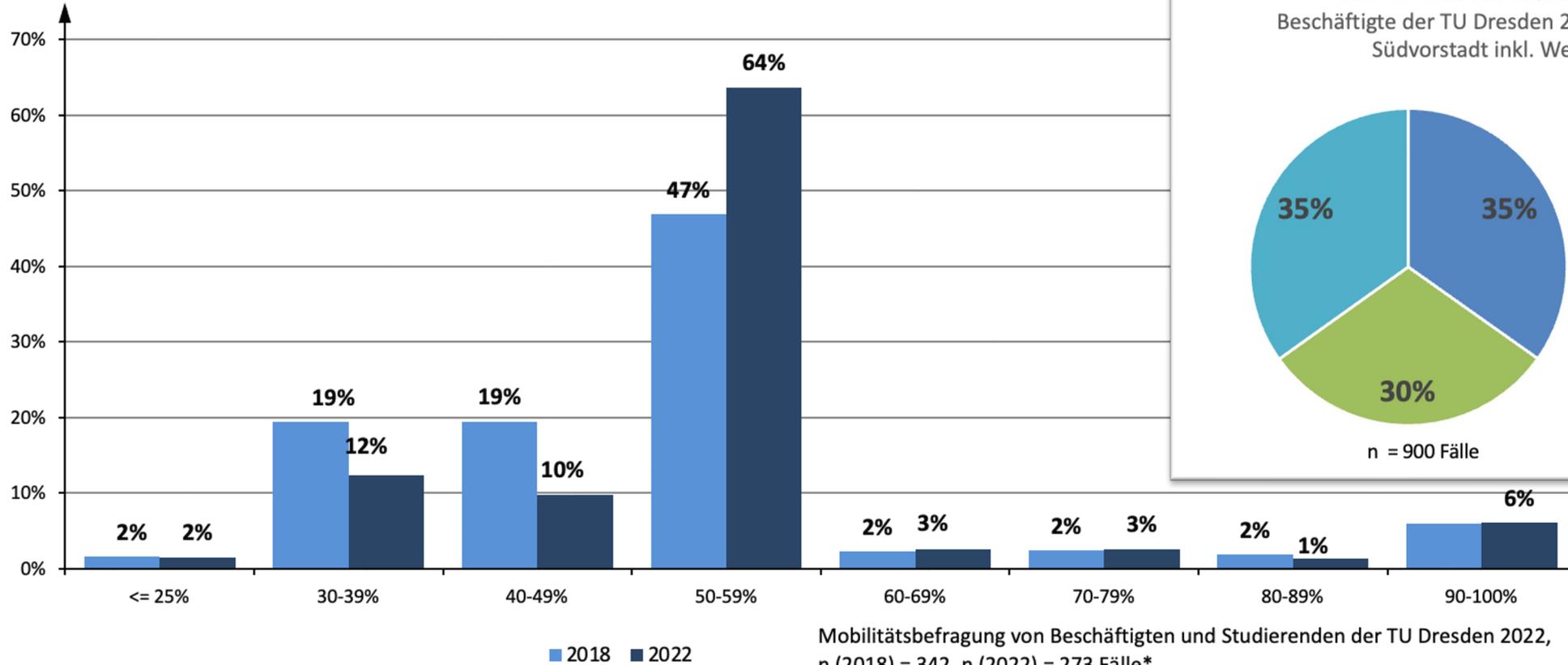
Gründe gegen Erwerb des Jobtickets 2018 und 2022 im Vergleich
Beschäftigte der TU Dresden (Hauptcampus Südvorstadt inkl. Weberplatz)



Mobilitätsbefragung von Beschäftigten und Studierenden der TU Dresden 2022, n (2018) = 1249, n (2022) = 900 Fälle*
*nur Fälle, die das Jobticket zwar kennen, aber noch nicht nutzen oder die es für unwahrscheinlich halten, es zu den aktuellen Konditionen zu erwerben

Einschätzung der Kosten des Jobtickets

Welchen Preisvorteil empfinden Sie als angemessen, um ein Jobticket zu erwerben?
 Beschäftigte der TU Dresden (Hauptcampus Südvorstadt inkl. Weberplatz)



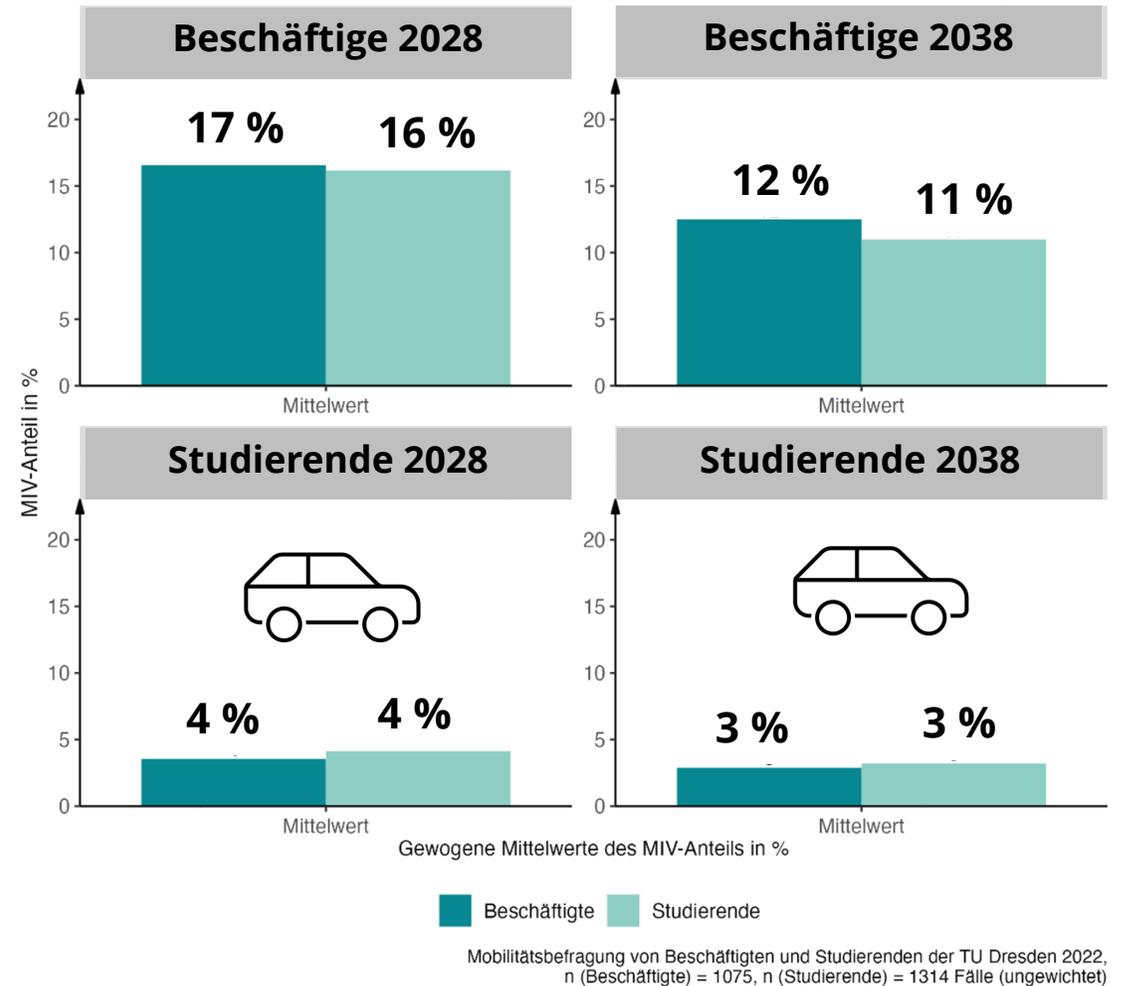
Mobilitätsbefragung von Beschäftigten und Studierenden der TU Dresden 2022, n (2018) = 342, n (2022) = 273 Fälle*
 *nur Fälle, die den Preisvorteil des Jobticket-Angebots für nicht angemessen halten

Einschätzung zukünftigen Mobilitätsverhaltens (2028 und 2038)

Wunsch nach sinkendem MIV-Anteil bei den Universitätsangehörigen:

- Deutliche Reduktion der künftigen MIV-Nutzung der Beschäftigten „erwartet“ (2022: zw. 22 % Sommer (22 % Stichtag) und 28 % Winter)
- Beibehaltung und Stärkung des niedrigen MIV-Anteils der Studierenden
- Akzeptanz für Notwendigkeit der Veränderung des Mobilitätsverhaltens vorhanden
- Reduktionsnotwendigkeit des MIV scheint von den Universitätsangehörigen überwiegend erkannt

Gewogene Mittelwerte des geschätzten zukünftigen MIV-Anteils am Modal Split der Universitätsangehörigen für den Weg zur Universität im Jahr 2028 und 2038
Beschäftigte und Studierende der TU Dresden 2022 (Hauptcampus Südvorstadt inkl. Weberplatz)

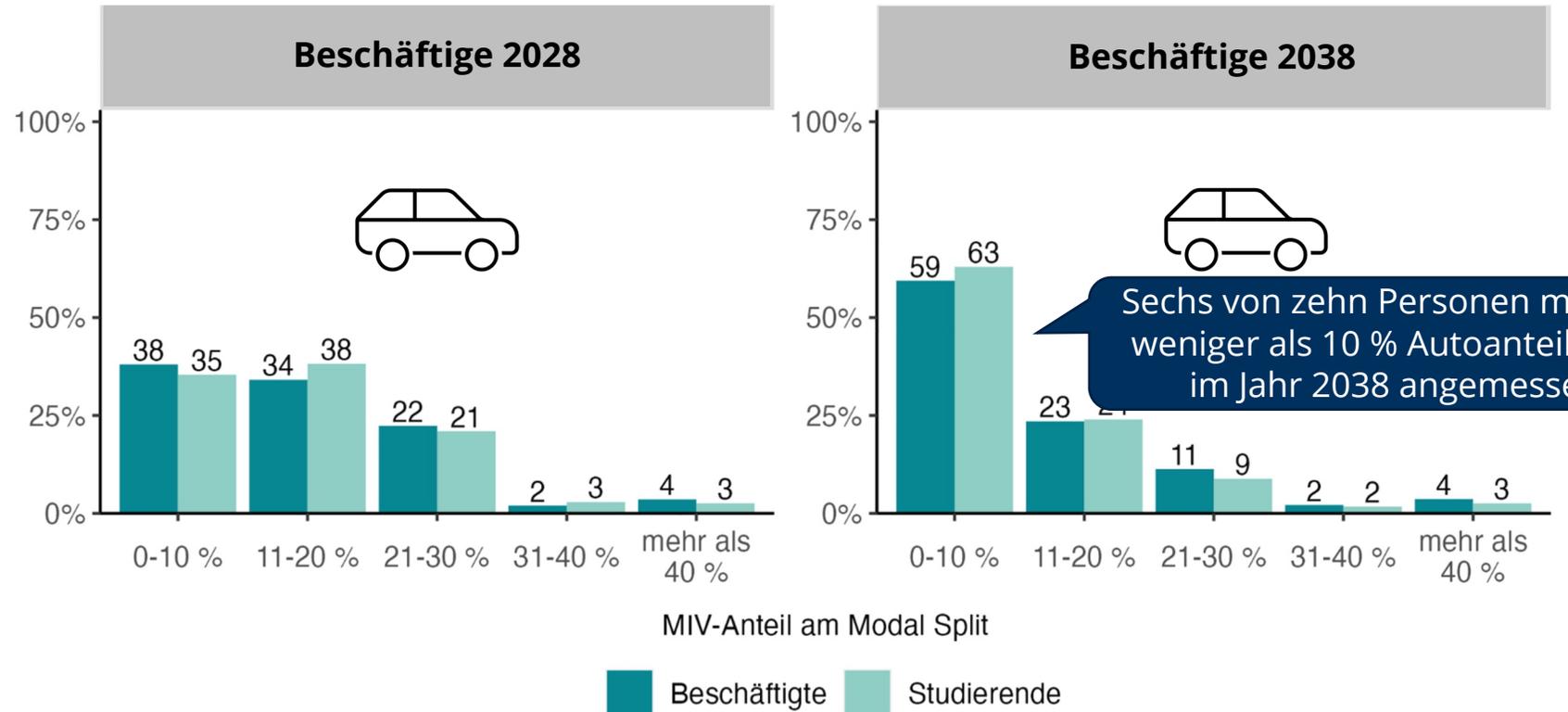


Datenquellen: Mobilitätsbefragung von Beschäftigten und Studierenden der TU Dresden 2022. Version: 1, IVST Dataset.

Einschätzung zukünftigen Mobilitätsverhaltens

Einschätzung eines angemessenen, zukünftigen MIV-Anteils am Modal Split der Universitätsangehörigen für den Weg zur Universität im Jahr 2028 und 2038

Beschäftigte und Studierende der TU Dresden 2022 (Hauptcampus Südvorstadt inkl. Weberplatz)



Mobilitätsbefragung von Beschäftigten und Studierenden der TU Dresden 2022, n (Beschäftigte) = 1075, n (Studierende) = 1314 Fälle (ungewichtet)

Ableitungen aus der Befragung für das Mobilitätskonzept

- **Homeoffice und digitale Lehrformate** beeinflussen Mobilitätsverhalten zum Hauptcampus.
- Unter günstigen Bedingungen lässt sich gegenwärtig bereits ein **verträglicher MIV-Anteil** erreichen.
- Der Effekt eines **günstigen ÖV-Tickets** auf eine verstärkte Nutzung des ÖV ist deutlich nachweisbar.
- Durch die Nachverdichtung am Kerngelände der TUD bleibt der **Parkraumbedarf eine Schlüsselgröße**.
- Der Bedarf an **sicheren, komfortablen Abstellmöglichkeiten** für Radfahrende nimmt zu.
- Bei einer **Parkraumbewirtschaftung** wären Ausweichreaktionen, teilweise aber auch wünschenswerte Verhaltensänderungen, zu erwarten.
- Die **Zahlungsbereitschaft** für eine potenzielle Parkraumbewirtschaftung ist **eher gering** einzustufen.
- Es besteht unter den Beschäftigten ein ausgeprägtes **Interesse am Dienstradleasing**.

SWOT-Analyse im Rahmen des Mobilitätskonzepts

Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats



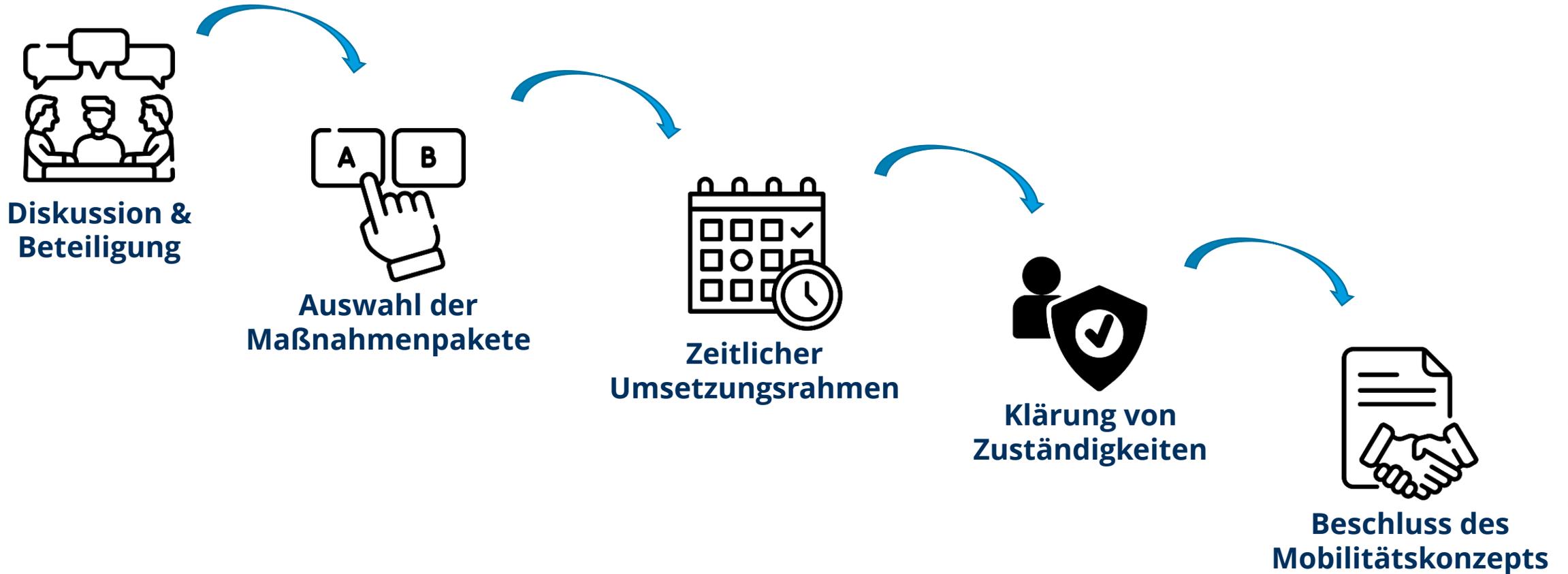
Quelle: Schönherr, F. (2023): „Fachlich begründetes Mobilitätskonzept für den Hauptcampus der Technischen Universität Dresden“. Diplomarbeit, Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik, TU Dresden.

Mobilitätskonzept der TUD – Maßnahmen zur nachhaltigen Mobilität



Quelle: Schönherr, F. (2023): „Fachlich begründetes Mobilitätskonzept für den Hauptcampus der Technischen Universität Dresden“. Diplomarbeit, Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik, TU Dresden.

Ausblick und weiterführende Schritte



Quelle: Schönherr, F. (2023): „Fachlich begründetes Mobilitätskonzept für den Hauptcampus der Technischen Universität Dresden“. Diplomarbeit, Professur für Integrierte Verkehrsplanung und Straßenverkehrstechnik, TU Dresden.

Anhang

Methodischer Vergleich der Mobilitätsbefragungen 2008, 2018, 2022

Kriterien	2008 Beschäftigte	2018 Beschäftigte, Studierende	2022 Beschäftigte, Studierende
Zeitraum	01.06. bis 31.06.2008	23.10. bis 22.11.2018	14.06. bis 12.07.2022
Auswahlverfahren	Versuch einer Vollerhebung	Versuch einer Vollerhebung	Versuch einer Vollerhebung
Grundgesamtheit	Beschäftigte ohne med. Fakultät, ohne An-Institute (6.027 stat. Jahrbuch [JB] 2006)	Beschäftigte ohne med. Fakultät (6.802, JB 2017), Direktstudierende ohne med. Fakultät (25.427, JB 2017)	Beschäftigte ohne med. Fakultät (7.238, Personalamt), Direktstudierende ohne med. Fakultät (25.184, Immatrikulationsamt)
Auswahlgrundlage	E-Mail-Verzeichnis mit 4.286 frei zugänglichen E-Mail-Adressen	Offizielles E-Mail-Verzeichnis der Universität (Beschäftigten-, Studierendenverteiler)	Offizielles E-Mail-Verzeichnis der Universität (Beschäftigten-, Studierendenverteiler)
Ankündigungsschreiben	Per E-Mail + 100 gedruckte Informationsschreiben	Per E-Mail	Per E-Mail
Erinnerungen	Erinnerung nach 14 Tagen	Erinnerung nach 14 Tagen	Erinnerung nach 14 Tagen
Datenschutz	Freigabe durch den Datenschutzbeauftragten	Freigabe durch den Datenschutzbeauftragten	Freigabe durch den Datenschutzbeauftragten

Methodischer Vergleich der Mobilitätsbefragungen 2008, 2018, 2022

Kriterien	2008 Beschäftigte	2018 Beschäftigte, Studierende	2022 Beschäftigte, Studierende
Fragebogen	Entwicklung in Zusammenarbeit mit LH Dresden und DVB (deutsch)	Weitgehende Replikation des 2008er-Fragebogens plus einige Zusatzmodule (deutsch und engl.)	Weitgehende Replikation des 2018er-Fragebogens, Überarbeitung, Zusatzmodule (deutsch und engl.)
Befragungsform	Vollstandardisierte Online-Befragung (Programmierung durch DVB), tlw. schriftl. Fragebögen	Vollstandardisierte Online-Befragung (Programmierung in LimeSurvey an Prof. IVST)	Vollstandardisierte Online-Befragung (Programmierung in LimeSurvey)
Rücklauf	35 % Beschäftigte	26 % Beschäftigte 12 % Studierende	21 % Beschäftigte (vollständige Fragebögen) 6 % Studierende (vollständige Fragebögen)
Stichprobe	1.525 Personen (inkl. 89 schriftlicher Fragebögen)	2.007 Beschäftigte bzw. 1.754 Vergleichsgesamtheit (ohne SHK) 3.097 Studierende	2.155 Beschäftigte bzw. 1917 Vergleichsgesamtheit (ohne SHK), davon 1.556 vollständig 1.903 Studierende, davon 1.410 vollständig
Gewichtung	Keine Gewichtung, (vergleichsweise geringe Abweichungen zu bekannten Merkmalen der GG)	Gewichtung nach Fakultätszugehörigkeit und Geschlecht (vergleichsweise geringe Abweichungen zu bekannten Merkmalen der GG)	Gewichtung nach Fakultätszugehörigkeit und Geschlecht (vergleichsweise geringe Abweichungen zu bekannten Merkmalen der GG)