

Mobilitätsbefragung Würzburg 2023

Detailbericht zu den
Potenzialen, Barrieren und Lösungsvorschlägen
nachhaltiger Mobilität in Würzburg



Element	Beschreibung		
Kooperationsprojekt			
Julius-Maximilians-Universität Würzburg Lehrstuhl für Methoden der Quantitativen Empirischen Sozialforschung Wittelsbacherplatz 1 97074 Würzburg WueMobil23@uni-wuerzburg.de		Stadt Würzburg Umwelt- und Klimareferat Koordinierungsstelle Nachhaltige Mobilität Rückermannstraße 2 97070 Würzburg sauber.mobil@stadt.wuerzburg.de	
Projekttitel	Nachhaltiges Mobilitätsverhalten der Würzburger Bewohnerinnen und Bewohner: Potenziale, Barrieren, Lösungsvorschläge		
Projektleitung	Prof. Dr. Christiane Gross (ORCID-ID: 0000-0001-7878-4464)		
Stichprobe			
Grundgesamtheit	Bürger:innen der Stadt Würzburg mit Haupt- oder Nebenwohnsitz		
Stichprobenart	Zufallsstichprobe über das Einwohnermeldeamtsregister (Auswahl von Personen mit dem Alter 18+; Befragung des gesamten Haushalts)		
Rücklauf			
Kontaktierte Haushalte	Erreichbare Haushalte	Rücksendungen	Bereinigter Rücklauf
8.000	7.620	2.944	38,6 %
Samplebeschreibung			
Inhalt	Haushaltsinformationen, Personeninformationen, stichtagsbezogene Wegeinformationen (mittlerer Werktag außerhalb von Ferien)		
Haushaltsanzahl	Personenanzahl	Wegeanzahl	
2.944	6.372	15.675	
Gewichtung			
Haushaltsebene	Designgewichte zum Ausgleich unterschiedlicher Auswahlwahrscheinlichkeiten resultierend aus der Stichprobenziehung von Personen mit dem Alter 18+, sowie der größeren Auswahlwahrscheinlichkeit von Haushalten mit mehreren volljährigen Personen		
Personenebene	Normiertes und getrimmtes Gesamtgewicht (Designgewicht und Anpassungsgewicht) unter Berücksichtigung von Alter, Geschlecht und Stadtbezirk		
Sonstiges			
Zeitraum	15.04.2024 – 31.12.2024		
Stand	März 2025; Datensatzversion 2.02.20250120; Berichtsversion 1.0		
Zitiervorschlag	Pastuschka, Micha; Gross, Christiane (2025): Mobilitätsbefragung Würzburg 2023. Detailbericht. Version 1.0, 2.02.20250120		

Förderhinweis:

Der vorliegende Detailbericht ist Teil des Förderprogramms nachhaltig.mobil.planen. des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV).

Die Begleitmaßnahme zur Erstellung des Mobilitätsplans wurde zu 65 % vom BMDV bezuschusst.

Förderkennzeichen: 16NMP10011
Bewilligungszeitraum: 01.01.2024 – 30.06.2026

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages



Inhalt

I. Abbildungsverzeichnis	5
II. Tabellenverzeichnis	7
III. Potenziale, Barrieren, Lösungsvorschläge.....	8
1. Einleitung	16
2. Begriffsdefinitionen	18
3. Methodik.....	21
3.1 Qualitative Methodik.....	21
3.2 Quantitative Methodik	27
3.3 Mixed-Methods-Design	29
4. Hinweise zur Interpretation und Vergleichbarkeit	32
5. Ergebnisse	34
5.1 Fußverkehr	35
5.2 Fahrradverkehr.....	39
5.2.1 Radwege.....	40
5.2.2 Gefahr von Fahrradfahrenden	44
5.2.3 Gefahr durch Fahrradfahrende	46
5.2.4 Abstellmöglichkeiten.....	47
5.2.5 Weitere Anmerkungen.....	48
5.3 Motorisierter Individualverkehr	49
5.3.1 Verfügbarkeit von PKWs	50
5.3.2 Parkplätze für private PKWs.....	55
5.3.3 Schriftliche Anmerkungen zum MIV.....	57
5.4 Öffentliche Verkehrsmittel	62
5.4.1 Preisgestaltung der öffentlichen Verkehrsmittel	62
5.4.2 Positive Anmerkungen (Erwerbstätige und Personen im Ruhestand)	71
5.4.3 Attraktivität des ÖVs	72
5.4.4 Zeitkartenverfügbarkeit	74
5.4.5 Fahrgastakquise	77
5.4.6 Schriftliche Anmerkungen zum ÖV	86
5.5 Verkehrsmittelwahl	93
5.5.1 Binnen- gegenüber Quell-/Zielverkehr.....	94
5.5.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit	97
5.5.3 Wirtschaftliche Situation des Haushaltes.....	100
5.5.4 Personengruppen.....	102

5.5.5	Park- und Abstellsituation	104
5.6	Mobilitätsbedürfnisse nach Stadtbezirken	107
5.6.1	Fußverkehr	107
5.6.2	Fahrradverkehr	108
5.6.3	Motorisierter Individualverkehr	112
5.6.4	Öffentliche Verkehrsmittel	116
5.6.5	Zusammenführung	123
6.	Zusammenfassung	125
7.	Danksagung	140
8.	Quellen	141
Anhang 1: Fragebogen		144
Anhang 2: Zusätzliche Kategoriensysteme		155

I. Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Dimensionen der Nachhaltigkeit. Darstellung angelehnt an Hipogrosso/Nesmachnow (2020: 481).....	18
Abb. 2: Rücklauf der Befragung inkl. Differenzierung zwischen den zwei Arten von qualitativen Daten.....	21
Abb. 3: Verteilung der schriftlichen Anmerkungen nach Themenbereichen.....	34
Abb. 4: Wunsch nach der Aufwertung des Fußverkehrsnetzes je nach Stadtbezirkskategorie.	36
Abb. 5: Durchschnittliche Anzahl an PKWs. Privat- und Dienstwägen.	51
Abb. 6: Anzahl an PKWs nach der Anzahl an Personen im Haushalt.....	51
Abb. 7: Durchschnittliche Anzahl an PKWs im Haushalt nach finanzieller Selbsteinschätzung des Haushalts.....	52
Abb. 8: Anzahl an PKWs je nach finanzieller Selbsteinschätzung des Haushalts.....	52
Abb. 9: Antriebsart von bis zu drei PKWs pro Haushalt.	55
Abb. 10: Verfügbarkeit eines privaten Stellplatzes je nach Antriebsart des PKWs.	56
Abb. 11: Wunsch nach günstigeren Tarifen für den öffentlichen Nahverkehr.	63
Abb. 12: Priorisierung von günstigeren Fahrkarten für den öffentlichen Nahverkehr.....	64
Abb. 13: Wunsch nach günstigeren Tarifen für den öffentlichen Nahverkehr nach der wirtschaftlichen Selbsteinschätzung des Haushalts.	65
Abb. 14: Priorisierung von günstigeren Fahrkarten für den öffentlichen Nahverkehr nach der wirtschaftlichen Selbsteinschätzung des Haushalts.	66
Abb. 15: Wunsch nach günstigeren Tarifen für den öffentlichen Nahverkehr nach Personengruppen.....	67
Abb. 16: Priorisierung von günstigeren Fahrkarten für den öffentlichen Nahverkehr nach der wirtschaftlichen Selbsteinschätzung des Haushalts.....	68
Abb. 17: Zusammenhang der Bewertung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs je nachdem, wie angewiesen die Personen auf den ÖV sind (Zeilen).....	72
Abb. 18: Zeitkartenverfügbarkeit für den ÖV. Gesamt und ohne Betrachtung der Studierenden.....	75
Abb. 19: Zeitkartenverfügbarkeit für den ÖV danach, ob der Person ein PKW zur Verfügung steht.	75
Abb. 20: Zeitkartenverfügbarkeit für den ÖV nach der finanziellen Selbsteinschätzung des Haushalts.....	76
Abb. 21: Individuelle Bewertung der Bedeutung des Umwelt- und Klimaschutzes.	78
Abb. 22: Modal Split der Wege je nachdem, ob den Personen der Umwelt- und Klimaschutz „voll und ganz“ wichtig ist, oder nicht.	78
Abb. 23: Verkehrsmittelwahl am Stichtag – mindestens ein MIV-Weg.	78
Abb. 24: Möglichkeit den MIV am eigenen Wohnort zu nutzen.	79

Abb. 25: Verkehrsarten graphisch dargestellt.....	94
Abb. 26: Verkehrsmittelwahl der Wege nach der Binnen bzw. Quell- und Zielverkehr.....	95
Abb. 27: Verkehrsmittelwahl der Wege nach der Fahrradverfügbarkeit bzw. PKW-Verfügbarkeit.	98
Abb. 28: Verkehrsmittelwahl der Wege nach der Gehzeit bis zur nächsten Bushaltestelle.	98
Abb. 29: Verkehrsmittelwahl der Wege nach der Gehzeit bis zur nächsten Straßenbahnhaltestelle.	99
Abb. 30: Verkehrsmittelwahl der Wege nach der finanziellen Selbsteinschätzung des Haushalts.....	100
Abb. 31: Verkehrsmittelwahl der Wege nach Personengruppen und Wegen pro Tag.	102
Abb. 32: Verkehrsmittelwahl der Nachhausewege nach der Parkplatzsituation am Wohnort...	104
Abb. 33: Verkehrsmittelwahl der Wege zur Arbeit nach der Verfügbarkeit eines PKWs am Arbeitsort.	106
Abb. 34: Wunsch nach einer Aufwertung des Fußverkehrsnetzes je nach Stadtbezirk.	108
Abb. 35: Wunsch nach dem Ausbau des Radwegenetzes, mehr Fahrradstraßen je nach Stadtbezirkskategorie.....	109
Abb. 36: Wunsch nach Radwegen abseits des Autoverkehrs je nach Stadtbezirkskategorie.	109
Abb. 37: Wunsch nach einer Verstärkung des Radwegenetzes bzw. nach Radwegen abseits des Autoverkehrs je nach Stadtbezirk.	110
Abb. 38: Wunsch nach besseren/mehr Fahrradabstellmöglichkeiten je nach Stadtbezirkskategorie.....	110
Abb. 39: Wunsch nach dem Ausbau/Einrichtung von Bike and Ride Parkplätzen je nach Stadtbezirkskategorie.....	111
Abb. 40: Wunsch nach Fahrradabstellmöglichkeiten bzw. nach Bike and Ride Anlagen je nach Stadtbezirk.	111
Abb. 41: Wunsch nach der Reduzierung des Autoverkehrs in der Innenstadt je nach Stadtbezirkskategorie.....	112
Abb. 42: Wunsch nach dem Ausbau/Einrichtung von Park and Ride Parkplätzen je nach Stadtbezirkskategorie.....	113
Abb. 43: Wunsch nach Park and Ride Parkplätzen bzw. nach einer autoreduzierten Innenstadt je nach Stadtbezirk.....	113
Abb. 44: Wunsch nach dem Ausbau des Carsharing-Angebots je nach Stadtbezirkskategorie. .	114
Abb. 45: Wunsch nach dem Ausbau von E-Ladesäulen im öffentlichen Raum je nach Stadtbezirkskategorie.....	114
Abb. 46: Wunsch E-Ladesäulen bzw. Carsharing-Angeboten je nach Stadtbezirk.	115
Abb. 47: Wunsch nach dem Ausbau des Busliniennetzes (mehr Linien/Haltestellen) je nach Stadtbezirkskategorie.....	116

Abb. 48: Wunsch nach einer engeren Taktung der Busse je nach Stadtbezirkskategorie.	117
Abb. 49: Wunsch nach Busspuren und Priorisierungen von Bussen an Ampelanlagen je nach Stadtbezirkskategorie.....	117
Abb. 50: Wunsch nach Buslinien bzw. engerer Bustaktung je nach Stadtbezirk.....	118
Abb. 51: Wunsch nach Busspuren und der Priorisierung von Bussen an Ampelanlagen je nach Stadtbezirk.	118
Abb. 52: Wunsch nach dem Ausbau des Straßenbahnnetzes (mehr Linien/Haltestellen) je nach Stadtbezirkskategorie.....	119
Abb. 53: Wunsch nach einer engeren Taktung der Straßenbahnen je nach Stadtbezirkskategorie.....	119
Abb. 54: Wunsch nach dem Ausbau des Straßenbahnnetzes bzw. engerer Straßenbahntaktung je nach Stadtbezirk.....	120
Abb. 55: Wunsch nach der Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten im ÖPNV je nach Stadtbezirkskategorie.....	121
Abb. 56: Wunsch nach günstigeren Tarifen für den öffentlichen Nahverkehr je nach Stadtbezirkskategorie.....	122
Abb. 57: Wunsch nach günstigeren ÖV-Tarifen bzw. nach besseren Umsteigemöglichkeiten je nach Stadtbezirk.....	122

II. Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Verkehrsmittelhierarchie (1: Niedrig, 10: Hoch) und -kategorien; Nach Pastuschka/Gross (2024a: 30).....	19
Tabelle 2: Kommentiertes Dreieben-Kategoriensystem zur Mobilität in Würzburg	23
Tabelle 3: Einflussfaktoren auf die Anzahl an PKWs im Haushalt; lineare Regression auf Haushaltsebene (N=2.703 Haushalte); ungewichtet	54
Tabelle 4: Kommentiertes Dreieben-Kategoriensystem zu den generellen Anmerkungen zur Befragung.....	155
Tabelle 5: Kommentiertes Dreieben-Kategoriensystem zur Zuordnung von Personen und Orten	156

III. Potenziale, Barrieren, Lösungsvorschläge

Zusammenfassung

Alle Detailanalysen zusammengeführt lassen sich mehrere Grundaussagen über die Mobilität in Würzburg treffen:

Das Thema „Mobilität“ ist für viele Bürger:innen von **großer Bedeutung** (vgl. auch Pastuschka/Zeigermann 2024: 51–54) und wird emotional stark aufgeladen. Dadurch ergibt sich ein **großes Konfliktpotenzial – sowohl A) zwischen Personen(gruppen), als auch B) zwischen Verkehrsmitteln**. Dies hat dabei nicht nur einen Einfluss auf die Umsetzung einer ökologisch nachhaltigen Mobilität in Würzburg, sondern bezieht sich auch auf die ökonomische Nachhaltigkeit und die Bedeutung der Mobilität als Zugang zur gesellschaftlichen Teilhabe.

A) Insgesamt zeigt sich, dass **alle Menschen in Würzburg unterschiedliche Bedürfnisse, Wünsche und Vorstellung zur Mobilität in Würzburg** besitzen. Als kleinster gemeinsamer Nenner mehrerer Personen lässt sich die **Zuordnung zu Personengruppen** (idR. je nach Beschäftigungsstatus oder körperlicher Fitness) identifizieren: Durchwegs zeigt sich, dass die Voraussetzungen um mobil zu sein (z.B. durch die Ausstattung mit Verkehrsmitteln, der Besitz von Zeitkarten, die finanzielle Selbsteinschätzung, ...); die Mobilitätseinstellungen; das Mobilitätshandeln; und auch die Vorstellungen bzw. Bedürfnisse stark an die jeweiligen Personengruppen gebunden sind. Für die Verkehrsplanung impliziert dies, dass eine Anpassung der Mobilität in Würzburg nach dem „Gießkannenprinzip“ in der Regel nur einen Teil der Bürger:innen effektiv unterstützt. Vielmehr ist es notwendig, die gruppenspezifischen Bedürfnisse von angebbaren potenziellen Zielgruppen in den Fokus zu stellen. Sinnvoll ist es dabei auch die Ressourcenausstattung der unterschiedlichen Personengruppen zu beachten. Die größten befragten Personengruppen mit eigenständigen Mobilitätsverhalten sind dabei Student:innen, Erwerbstätige und Rentner:innen.

A1) Studierende [handeln besonders häufig ökologisch nachhaltig und nutzen vermehrt den ÖV](#), sie verfügen über [Zeitkarten](#), [weniger PKWs](#) und ein hohes Umwelt- und Klimabewusstsein¹ und besitzen damit auch verstärkt über das Potenzial für eine ökologisch nachhaltigen Verkehrsmittelwahl. Die Mobilität der Studierenden ist stark an bekannte **Zeiten und Orte** gebunden: Sie benötigen Verbindungen zu den Universitätsstandorten – und kritisieren die Anbindung des Hublands an den ÖV. Außerdem benötigen sie bessere Verbindungen zwischen den Seminarzeiten. Auch an Randzeiten – v.a. abends und nachts – wünschen sich Studierende häufiger bessere ÖV-Anbindungen um für das soziale Leben relevante Ziele, aber auch die Wohnung nach späten Seminaren besser erreichen zu können.

A2) Erwerbstätige [nutzen relativ häufig den MIV](#) und verfügen über finanzielle Mittel – die wichtigste Ressource ist jedoch die Zeit. Regelmäßig zurückzulegende Wege sind die Wege zu den

¹ Für Studierende liegt die Antwort auf die Aussage „Mir ist Umwelt- und Klimaschutz wichtig“ auf einer Skala von 1 („Stimme gar nicht zu“) bis 5 („Stimme voll und ganz zu“) im Durchschnitt bei 4,39. Erwerbstätige: 4,22. Rentner:innen: 4,20.

Arbeitsstellen, welche jedoch für viele Befragten mit dem ÖV entweder [nicht erreichbar sind oder zu lange dauern](#) – wodurch auf den privaten PKW zurückgegriffen wird. Erwerbstätige benötigen [nur bedingt günstigere Tickets](#), sondern v.a. mehr Verbindungen an die eigenen Zielorte um ökologisch nachhaltige Verkehrsmittel (und vor allem den ÖV) als eine sinnvolle Alternative zum MIV zu akzeptieren.

A3) In der Gruppe der **Personen im Ruhestand/Rentner:innen** zeigt sich – je nachdem wie mobil die Personen sein können – 1) die Einschränkungen der Mobilität durch fehlende [finanzielle Mittel](#) sowie 2) die Nichtnutzung nachhaltiger Verkehrsmittel aufgrund von [körperlichen Einschränkungen](#). Beide Aspekte können, aber müssen nicht zusammenwirken. Die Personengruppe der Personen im Ruhestand wünscht sich einerseits günstige Ticketalternativen. Andererseits muss die [Barrierefreiheit des ÖVs](#) gegeben sein. Viele Personen fühlen sich auf den MIV angewiesen – nicht nur um soziale Ziele erreichen zu können (=gesellschaftliche Teilhabe), sondern auch um die eigene (auch medizinische) Versorgung aufrecht erhalten zu können. Für diese Menschen muss der Zugang zur Innenstadt ermöglicht bleiben. Sei es durch den Erhalt von Parkplätzen oder durch die Bereitstellung von Mobilitätsalternativen wie Ruftaxen, etc..

A4) Die Altersgruppen und den Beschäftigungsstatus übergreifend muss der **Zugang zur Mobilität für vulnerable Personen gewährleistet** sein. Dies umfasst [nicht zahlungskräftige Personen, welche auf den ÖV angewiesen sind](#) und Personen mit körperlichen Einschränkungen, welche nur auf den MIV oder nur mit Hilfe auf den ÖV zurückgreifen können. [Mobilität zu ermöglichen ist gleichbedeutend mit der Ermöglichung der Teilhabe an unserer Gesellschaft](#). Umgekehrt gibt es auch vulnerable Personen, welche aufgrund von finanziellen Problemen oder körperlichen Einschränkungen auf den ÖV angewiesen sind.

B) Generell zeigt sich zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln (Details s.o.) ein **hohes Konfliktpotenzial rund um die Ressourcen „Raum“ (Platzverbrauch der verschiedenen Verkehrsmittel) und „Finanzen“ (Investitions- und Finanzierungsmöglichkeiten)**. [Fußgänger:innen](#) benötigen Gehwege, welche breit genug sind und gepflegt werden. [Fahrradfahrende](#) wünschen sich v.a. mehr, vom Straßenverkehr baulich abgetrennte und durchgehende Fahrradwege sowie mehr und sicherere Abstellmöglichkeiten. [MIV-Nutzende](#) und Nicht-Nutzende beschäftigen sich häufig mit der Bereitstellung von Parkplätzen. Der [ÖV](#) deckt nicht alle individuellen Bedürfnisse ab (bzgl. Anbindung, Taktung, Verfügbarkeit zu Randzeiten). Über alle Verkehrsmittel hinweg steht das Thema Sicherheit im Straßenverkehr im Fokus: Für MIV-Nutzende sind Konfliktsituationen v.a. mit Radfahrenden ein Frustrationspotenzial. Für Rad- und Fußgehende sind Konfliktstellen (sowohl zwischen [Rad und MIV](#) – als auch zwischen [Radfahrer:innen und Fußgänger:innen](#)) gesundheitsbedrohend und ein Grund für eine nicht ökologisch nachhaltige Verkehrsmittelwahl.

Ein letztes häufig genanntes Thema ist der [umkämpfte Raum in der Innenstadt](#): Der [Wunsch nach einer autoreduzierten/autofreien Innenstadt](#) steht der Kritik am [Abbau von Parkplätzen und einem Parkplatzmangel](#) gegenüber. Vor allem Personen aus innenstadtnahen Bezirken bevorzugen die Zurückdrängung des MIVs aus der Altstadt. Mehrere Personen gaben an, aufgrund von z.B. körperlichen Beeinträchtigungen in der subjektiven Wahrnehmung auf den MIV angewiesen zu sein und weiterhin die Möglichkeit benötigen, mit den Auto wichtige Orte in der Altstadt zu erreichen.

Auch die wirtschaftliche Zukunft der Innenstadt wird als Kritikpunkt angebracht. Die von den Bürger:innen eingebrachten Lösungsvorschläge umfassen z.B. die generelle Stärkung des ÖVs, aber auch der Aufbau von Park and Ride-Möglichkeiten.

Aus den Daten lassen sich nicht nur Bedürfnisse und Probleme herauslesen, sondern auch **Denkmuster** ablesen: Dabei stehen zwei Arten von [Vergleichen](#) im Fokus. In der Entscheidungsfindung, welches Verkehrsmittel verwendet wird, beschreiben die Bürger:innen den Vergleich der subjektiven Vor- und Nachteile beider Verkehrsmittelalternativen. Dabei sind nicht nur ([teilweise subjektiv falsch eingeschätzte](#)) finanzielle Kosten relevant, sondern auch [Fahrkomfort](#), [Flexibilität](#) und [Einstellungen](#) (Vergleich zwischen Verkehrsmitteln). Aber auch innerhalb der Verkehrsmittel wird verglichen: So wird die Zufriedenheit bspw. mit dem ÖV mit der Vergangenheit (temporärer Vergleich innerhalb von Verkehrsmitteln) oder mit anderen Orten (geographischer Vergleich innerhalb von Verkehrsmitteln) verglichen.

Im **vorliegenden Detailbericht der Mobilitätsbefragung Würzburg 2023** werden die bereits verkürzt angesprochenen Themenbereiche strukturiert anhand einer Reihe von Detailfragen inkl. der ausführlichen Analyse aller schriftlichen Anmerkungen zur Mobilität in Würzburg betrachtet.

Potenziale, Barrieren, Lösungsvorschläge

Aus den zahlreichen Einzelbetrachtungen lassen sich eine Reihe an Potenzialen, Barrieren, aber auch Lösungsvorschläge auf dem Weg zu einer (ökologisch, ökonomisch und sozial) nachhaltigen Verkehrswende ableiten. Diese finden sich entweder explizit in den verschiedenen Unterkapiteln oder lassen sich aus der Verbindung unterschiedlicher Aspekte ableiten. Zusammenfassend werden im Folgenden die aus den Informationen der Befragung ableitbaren Potenzialen (P), Barrieren (B) und Lösungsvorschläge (L) auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität dargelegt. Teilweise überschneidend werden zuerst alle Verkehrsmittel einzeln betrachtet, bevor anschließend Personengruppen und Regionen in den Fokus gestellt werden. Hierbei handelt es sich um Anregungen, welche aus den Ideen und Antworten der Bürger:innen erarbeitet wurden. Die Lösungsvorschläge sind jedoch noch nicht im Gesamtzusammenhang der Würzburger Mobilitätsplanung eingeordnet. Weiterhin sind die Vorschläge unabhängig von der etwaigen Finanzierung entworfen und wurden keiner Kosten-Nutzen-Abwägung unterworfen.

Alle **Potenziale (P)**, **Barrieren (B)** und **Lösungsvorschläge (L)** sind durchgehend direkt aus den Antworten der Befragten abgeleitet und beziehen sich auf die Informationen der Befragung. Hierbei handelt es sich nicht um konkrete Forderungen an die Verkehrsplanung, sondern um die Zusammenfassung und (teilweise theoriegeleitete) Einordnung der Meinungen und Einstellungen der Würzburger Bürger:innen zur Mobilität in ihrer Heimatregion und welche Lösungen für (möglicherweise auch bereits bekannte) Probleme formuliert wurden.

Fußverkehr

Generell ist abzulesen, dass wenig schriftlich geäußerte Wünsche sich auf [den Fußverkehr in Würzburg](#) beziehen (132 von 1.181 Fragebögen mit schriftlichen Anmerkungen). Insofern lässt sich aus der vorliegenden Befragung eine weitgehende Zufriedenheit in diesem Bereich annehmen. Dennoch existiert das Potenzial den Fußverkehr als ökologisch nachhaltiges Verkehrsmittel auch in der Zukunft weiter zu stärken:

P: Die Nutzung des Fußverkehrs ermöglicht eine ökologisch nachhaltige Verkehrsmittelwahl für (fast) alle Personen(-gruppen).

B1: Bürger:innen geraten auf den Fußwegen in [Gefahrensituationen mit anderen Verkehrsteilnehmenden](#) – insb. mit Fahrradfahrenden. Schriftliche Anmerkungen zeigen v.a. in der Altstadt/Fußgängerzone Konflikte zwischen Fahrradfahrenden und Personen zu Fuß auf.

L1.1: Sensibilisierung von Fahrradfahrenden in der Innenstadt bzw. Hinweise durch Beschilderungen.

L1.2: Aufbau gut gekennzeichnete Fahrradwege in der Innenstadt, welche Konfliktstellen ursächlich verhindern.

L1.3: Kontrollen der Einhaltung der Verkehrsregeln von Fahrradfahrenden.

B2: Generell fühlen sich (vor allem ältere) Fußgänger:innen in ihrer [Mobilität in Würzburg abgehängt](#).

L2: Fußgänger nicht aus dem Blick verlieren.

B3: Einige Bürger:innen merken an, dass [nicht alle Fußwege barrierefrei](#) sind.

L3: Konsequenter Ausbau von barrierefreier Infrastruktur: Gehwege müssen v.a. für körperlich beeinträchtigte Personen zugänglich bleiben. Einige Befragte wünschen sich zugängliche Haltestellen, abgesenkte Bordsteine, Ausbesserung von Löchern in Fußwegen, ...

Fahrradverkehr

Die Stärkung des Fahrradverkehrs wird in den [Anregungen und Wünschen der Befragten](#) hoch priorisiert und außerdem in [372 Fragebögen schriftlich](#) aufgegriffen.

P: Das Fahrrad stellt eine umwelt- und klimaneutrale Verkehrsalternative zum privaten PKW, aber auch zum ÖV, auf mittellangen und kurzen Wegen dar.

B1: Viele Befragte sind bereit das Fahrrad zu verwenden, fühlen sich aber aufgrund der [als unzureichend wahrgenommenen Infrastruktur](#) in Würzburg in der Fahrradnutzung entweder [unsicher](#) oder aufgrund der [individuellen Angst](#) nicht in der Lage das Fahrrad zu verwenden.

L1.1: Generell werden plötzlich endende Fahrradwege und Radwege ohne bauliche Abgrenzung zum Autoverkehr kritisiert. Beim Aufbau von neuen Fahrradwegen fordern die Befragten [von der Fahrbahn konsequent abgetrennte Fahrradwege](#).

L1.2: Ist ein Neuaufbau von Fahrradwegen nicht möglich, schlagen einige Personen als Mindestlösung [klar markierte Fahrradwege](#) vor, welche den Raum der Räder für alle Verkehrsteilnehmenden sichtbar gestaltet (idealerweise durchgehende, farbliche Markierungen).

L1.3: Zwei [konkrete Orte](#) für Verbesserungsmöglichkeiten sind erstens die Brücken über den Main, welche für Radfahrende breiter verfügbar gemacht werden müssten (Löwenbrücke oder

Alternativen) und zweitens der Berliner Ring, an welchem die Einhaltung der Verkehrsregeln sichergestellt werden muss.

B2: Bürger:innen sind über den unzureichenden Aufbau des Radwegenetzes [frustriert](#) (Lücken im Radwegenetz, zu wenig Fahrradwege, kaum bauliche Abgrenzung).

L2: Der [Stadt Würzburg liegt ein ausführliches Radverkehrskonzept](#) vor. Durch eine niedrigschwellige, breite und sichtbare Öffentlichkeitsarbeit könnten Radfahrende in Würzburg dafür sensibilisiert werden, dass ein Umbau der Stadt nur langfristig erreicht werden kann. Dies kann auch ökonomisch nachhaltig mit Aufforderungen zur Radnutzung und z.B. dem Bewerben von mehr Fahrradabstellmöglichkeiten verbunden werden.

B3: Für die Fahrradnutzung werden nicht nur generell mehr [Abstellmöglichkeiten](#) gefordert, diese müssen außerdem sicher sein, da viele Befragte Angst vor Diebstahlen haben. Konkret wird dabei auf den Bahnhof eingegangen.

L3.1: Integration von videoüberwachten Abstellmöglichkeiten in vorhandene Infrastruktur – z.B. in Bereichen der Park- und Tiefgaragen. Damit ist auch der Zugang zu anderen nachhaltigen Verkehrsmitteln und wichtigen Orten gewährleistet.

L3.2: Bereitstellung von sicheren „Fahrradboxen“ und „Fahrradgaragen“ im öffentlichen Raum.

MIV

Die Einstellungen zum motorisierten Individualverkehr polarisieren. Auf [474 Fragebögen](#) finden sich schriftliche Anmerkungen zum MIV in Würzburg.

P: Mobilitätseingeschränkte Personengruppen (z.B. Rentner:innen, Personen mit körperlichen Behinderungen, ...) sehen teilweise keine Alternativen zum MIV, obwohl sie generell offen für nachhaltige Mobilität sind. .

B1: Bestimmte Ziele in der Innenstadt z.B. medizinische Einrichtungen sind nach Angaben einiger mobilitätseingeschränkter Menschen nicht über den ÖV erreichbar (z.B. wegen Barrieren beim Zugang, schnell anfahrenen Bussen,...). Diese Personen benötigen [Möglichkeiten, die Innenstadt und medizinische Einrichtungen](#) zu erreichen.

L1.1: Zugang zu/Parkplätze an medizinischen Einrichtungen für Personen mit Mobilitätseinschränkungen

L1.2: Mobilitätsalternativen wie etwa bezahlbare Ruftaxis, o.ä..

P: Die Anzahl an privaten PKWs steigt ([trotz sozial ungleicher Verteilung der PKWs](#)) fortlaufend an. Mit dem [Besitz eines privaten PKWs geht jedoch auch die stärkere Nutzung des MIVs einher](#) (auch aufgrund kostenrationaler Abwägungen und sich entwickelnder Gewohnheiten). Ein zunehmender Verzicht auf private PKWs stärkt auch den Abbau von schädlichen Klima- und Umwelteinflüssen.

B1: Viele Personen sind nach eigenen Angaben aus unterschiedlichen Gründen auf den [privaten PKW angewiesen](#).

L1.1: Durch den Aufbau und Ausbau eines umfangreichen und funktionierenden [Carsharing-Angebots](#) ist es möglich, Alternativen zum privaten PKW zu schaffen. Kurzfristig kann dies zwar (in geringem Maße) auch umgekehrte Auswirkung besitzen: Durch Carsharing greifen Personen ohne finanzielle Ressourcen auch auf den MIV zurück – den sie sich vorher nicht leisten konnten (z.B. aufgrund hoher Anschaffungs- und Unterhaltskosten). Dies ist jedoch Teil der sozialen Nachhaltigkeit, indem für alle Personen ein Zugang zur Mobilität ermöglicht wird.

B2: Für viele Personen ist die MIV-Nutzung Resultat einer [Kosten-Nutzen-Abwägung](#), in welcher sich der MIV als die bessere Alternative darstellt. [Personen schätzen die Kosten des MIVs subjektiv als zu gering und des ÖVs subjektiv als zu hoch ein.](#)

L2.1: Eine Sensibilisierung der Bürger:innen im Rahmen der Werbemaßnahmen für den ÖV könnte hier ggf. ein Umdenken initiieren (z.B. Hinweise auf Kosten von Verschleiß, TÜV, Steuern, hohe Anschaffungskosten, ...).

L2.2: [Viele Bürger:innen sind sehr umweltbewusst.](#) Der wiederholte Hinweis, dass durch die Nutzung alternativer Verkehrsmittel einen entscheidenden Beitrag zur Klimaneutralität liefert, ist eine [sinnvolle Werbemaßnahme für bspw. die ÖV-Nutzung.](#)

L2.3: Eine Stärkung der anderen Verkehrsmittel (ÖV, Fahrrad, Fuß) verbessert die Position ebenjener Verkehrsmittel im Kosten-Nutzen-Vergleich mit dem MIV.

P: Eine [autofreie Innenstadt](#) ermöglicht eine noch lebenswertere Fußgängerzone. Gleichzeitig muss sichergestellt werden, dass die Geschäfte weiterhin für alle Kund:innen attraktiv bleiben.

L1: Die Befragten fordern ein zweistufiges System: Zuerst müssen Verkehrsalternativen (Stärkung des ÖVs, P+R, o.ä.) aufgebaut werden, anschließend die MIV-Erreichbarkeit beschränkt werden.

ÖV

Insgesamt wurden auf [725 Fragebögen](#) schriftliche Kommentare formuliert, welche sich zum ÖV in Würzburg äußern.

P+B1: Bürger:innen kritisieren am häufigsten die hohen [Kosten des ÖVs](#). Für viele Personen stellt dies einen [Vorteil der Nutzung von privaten PKWs im Vergleich zwischen ÖV und MIV dar](#). Andere Personen können aufgrund von hohen Preisen den ÖV nicht/seltener nutzen.

L1.1: Viele Befragte setzen ihre Hoffnungen in das Deutschlandticket. Zuerst ist es sinnvoll sich als Stadt für ein kostengünstiges und flächendeckendes deutschlandweites Ticketangebot einzusetzen. Z.B. konnten während des Vorhandenseins des [9-Euro-Tickets](#) auch finanziell weniger gut aufgestellte Haushalte den ÖV kostengünstig nutzen. Eine deutschlandweite Lösung entlastet somit die Bürger:innen. Generell geht mit einer [Zeitkartenverfügbarkeit](#) eine hohe ÖV-Nutzung einher.

L1.2: Besonders häufig wurde die finanzielle Entlastung zweier Gruppen gefordert: Auf der einen Seite wünschen sich die Befragten günstige Tickets für [Kinder/Schüler:innen](#). Auf der anderen Seite weisen [Personen im Ruhestand \(Rentner:innen\)](#) auf die eigene Bedarfssituation hin. Hier wäre zu prüfen, ob eine Vergünstigung für Personengruppen mit Unterstützungsbedarf möglich ist. Wo bereits Vergünstigungen bereitgestellt werden, ist zu überprüfen, ob diese von den betroffenen Gruppen wahrgenommen und verwendet werden oder ob hier ein Informationsdefizit vorliegt, welches durch gezielte Öffentlichkeitsarbeit geschlossen werden könnte.

P+B2: Durch eine Stärkung des ÖVs lassen sich mehr Personen zur ÖV-Nutzung bewegen.

L2.1: Beim [Busverkehr](#) wird [höhere Taktung](#) stärker priorisiert als ein Ausbau der Buslinien.

L2.2: Beim [Straßenbahnverkehr](#) wünschen sich die Befragten häufiger einen [Ausbau der Straßenbahnlinien](#) als eine höhere Taktung.

L2.3: Übergreifend ist laut den Befragten der ÖV [vor allem zu Randzeiten](#) ([am Wochenende, nachts, abends, frühs](#)) generell [schlecht aufgestellt](#).

Studierende

P: Studierende stellen aufgrund des eigenen hohen Umwelt- und Klimabewusstseins in Verbindung mit einer [geringen Ausstattung an PKWs](#) und der [Verfügbarkeit des Semestertickets](#) eine prädestinierte Gruppe an Personen dar, die weitestgehend ohne eine MIV-Nutzung auskommen könnte. Allerdings haben Studierende auch ein [spezifisches Mobilitätsverhalten](#) (z.B. aufgrund der Notwendigkeit Hochschulstandorte zu erreichen, zu spezifischen Zeiten Standorte zu wechseln,...)

B1: Viele Studierenden kritisieren die [vollen Busse und die Anbindungen an die Universitätsstandorte](#).

L1.1: Durch den Einsatz von mehr Bussen und Gelenkbussen zu den Wechselzeiten nach und vor Seminaren und Vorlesungen (z.B. 9:45-10:15; 11:45-12:15; etc.) ließe sich hier eine kurzfristige Verbesserung der Zufriedenheit von Studierenden erzielen.

L1.2: Langfristig bietet eine Straßenbahnanbindung an das Hubland großes Potenzial.

B2: Viele Studierenden beschwerten sich über die [ÖV-Verfügbarkeit zu Randzeiten](#) (z.B. auch zu Spätterminen bis 19:45 Uhr, aber auch nachts und am Wochenende zu Feiern).

L2: Förderung der Anbindung des ÖVs zu Nachtzeiten durch mehr Nachtbusse und spätere Bus- und Straßenbahnverbindungen.

Erwerbstätige

P: Erwerbstätige stellen gleichzeitig die größte Personengruppe dar und ebenjene Personengruppe, die den [MIV am häufigsten verwendet](#). Hier zeigt sich der größte Spielraum für Verhaltensänderungen.

B1: Erwerbstätige nennen häufig eine zeitliche Komponente, warum diese den ÖV nicht nutzen können: Entweder sind zu Randzeiten keine Verbindungen zur Arbeitsstelle möglich, oder vorhandene Verbindungen benötigen zu lange, um den Arbeitsplatz zu erreichen.

L1.1: Die Befragten wünschen sich den Ausbau des ÖVs – zu Randzeiten und mit Verbindungen zwischen Stadtbezirken.

Personen im Ruhestand

P: Viele Personen im Ruhestand können den ÖV (z.B. aufgrund von körperlichen Beeinträchtigungen) nicht oder nur eingeschränkt nutzen.

B1: [Probleme beim Zustieg zum ÖV](#).

L1.1: Fahrer:innen der Busse sollten dafür sensibilisiert werden, bei Haltestellen näher an den Bordstein zu fahren und beim Fahrbeginn konsequent zu warten, bis ältere Personen sich setzen konnten.

L1.2: Haltestellen müssen konsequent barrierefrei ausgebaut werden und erreichbar sein.

B2: Einigen Personen ist aufgrund individueller Einschränkungen [keine ÖV-Nutzung möglich](#).

L2.1: Der PKW als Mobilitätsalternative muss für Personengruppen, die auf den MIV angewiesen sind, durchgehend erhalten bleiben. Dies umfasst auch Parkplätze im Innenstadtbereich. Vor allem medizinische Einrichtungen müssen erreichbar bleiben. Auch, wenn nicht für alle Personen ein Schwerbehindertenausweis zur Verfügung steht. Auffällig ist dabei außerdem, dass es sich nicht um konkrete Planungen der Stadt handeln muss. Vielmehr wird bereits das

subjektiv wahrgenommene Streben gegen Parkplätze in der Innenstadt kritisiert. Entsprechend ist bereits eine niedrigschwellige Öffentlichkeitsarbeit sinnvoll, um über die Pläne der Stadt aufzuklären.

L2.2: Sollen Parkplätze dennoch entfallen und ein Umstieg auf den ÖV forciert werden, so müssen zwangsweise Mobilitätsalternativen zum privaten PKW geschaffen werden, welche den klassischen ÖV nicht nutzen können (z.B. aufgrund von zu langen Fahrzeiten, Probleme beim Ein- und Aussteigen, ...). Potenzielle Lösungen wären Ruftaxis/-busse mit geringen Kosten für ältere Personen, welche die PKW-Fahrten ersetzen können.

L2.3: Einige Personen kommunizieren aufgrund der Abhängigkeit zum MIV [Ängste bezüglich der Zukunft der eigenen Mobilität](#). Diesen Personen muss in der Öffentlichkeitsarbeit garantiert werden, dass das Ziel einer nachhaltigen Mobilität nicht bedeutet, dass diese Personen in ihrer Mobilität (ohne Mobilitätsalternativen) beschränkt werden. Diese Personen könnten gezielt angesprochen werden.

B3: Personen im Ruhestand klagen [häufiger über die hohen Kosten](#) des ÖVs.

L3.1: Einführung eines (noch) günstigeren Tickets für Rentner:innen.

L3.2: Mehr und gezielte Öffentlichkeitsarbeit für vorhandene Vergünstigungen.

Barrierefreiheit

P/B: Einigen Personen ist aufgrund individueller Einschränkungen [keine ÖV-Nutzung möglich](#) bzw. sind die Fußwege nur eingeschränkt für die nutzbar.

L1: Fußwege müssen barrierefrei ausgebaut sein. Das bedeutet, es benötigt breite Fußwege ohne Schlaglöcher und mit abgesenkten Bordsteinkanten.

L2: Haltestellen des ÖVs sollten barrierefrei gestaltet werden.

L3: Busse sollten näher an Haltestellen halten.

1. Einleitung

Detailbericht: Die im Frühjahr 2023 gestartete „Mobilitätsbefragung Würzburg 2023“ wurde erfolgreich durchgeführt und bietet in zweierlei Hinsicht mehr Daten als selbst bei optimistischen Prognosen angenommen wurde. Dies betrifft zum einen die im Vergleich zu ähnlichen Mobilitätsbefragungen sehr hohe bereinigte Rücklaufquote von 38,6 % und zum anderen das große Ausmaß der Rückmeldung der Befragten auf offene Fragen. Infolge können die Daten der „Mobilitätsbefragung Würzburg 2023“ noch detaillierter analysiert werden. Im Mittelpunkt der Detailauswertung steht dabei die Förderung des „**Nachhaltigen Mobilitätsverhaltens**“ der Bürger:innen. Insbesondere liegt der Fokus darauf, a) welche Potenziale für eine nachhaltige Verkehrsmittelwahl vorliegen, b) welche Barrieren dem entgegenstehen und c) welche Lösungsvorschläge die Befragten hierzu vorschlagen. Der vorliegende Detailbericht legt hierfür eine Grundlage, indem detaillierte Fragen, welche in Zusammenarbeit zwischen der JMU und der Stadt Würzburg elaboriert wurden, in Kürze interpretiert und eingeordnet werden.

Kurzfassung des Projekts: Im Rahmen des Projekts Mobilitätsbefragung Würzburg 2023 (MbWue23) untersucht die **Stadt Würzburg in Kooperation mit dem Lehrstuhl für Quantitative Methoden der Empirischen Sozialforschung der Julius-Maximilians-Universität Würzburg** das Mobilitätsverhalten sowie die Mobilitätsbedürfnisse der Bewohner:innen Würzburgs. Um datenbasierte Aussagen über die Mobilität in Würzburg treffen zu können, wurde im Frühjahr 2023 eine **Mobilitätsbefragung von Personen mit Haupt- und Nebenwohnsitzen aus dem Stadtgebiet Würzburg** (Grundgesamtheit) durchgeführt. Insgesamt wurden 8.000 Haushalte über eine zufällige Auswahl von Ankerpersonen aus dem Einwohnermeldeamtsregister postalisch mit einem zwanzigseitigen Fragebogen kontaktiert. Der Fragebogen (siehe Anhang 1: Fragebogen) sollte von allen Personen im Haushalt ab 0 Jahren ausgefüllt werden und war in vier inhaltliche Teile untergliedert. In einem ersten Teil, welcher von einer Person im Haushalt ausgefüllt werden sollte, wurden Fragen zum eigenen Haushalt, wie bspw. die Ausstattung mit Verkehrsmitteln oder der Umgang mit PKWs und Fahrrädern erfasst. Der zweite Teil sollte von allen Personen im Haushalt ausgefüllt werden und umfasst neben den soziodemographischen Informationen zu jeder Person auch die individuelle Ausstattung mit Verkehrsmitteln und Führerscheinen. In einem dritten Teil wurden alle Personen im Haushalt aufgefordert, alle Wege an einem vorgegebenen Stichtag (mittlerer Werktag außerhalb von Ferien) anzugeben. In einem abschließenden vierten Teil sollte eine Person tiefere Meinungen zur Mobilität in Würzburg – vornehmlich zum ÖV-Angebot – teilen. Zusätzlich zu den vorgegebenen Frageformulierungen stand allen Befragten die Möglichkeit offen, eigene Anmerkungen zur Befragung und der Mobilität in Würzburg in ein Textfeld auf der letzten Fragebogenseite einzutragen. Von den angeschriebenen Haushalten konnten 7.620 Haushalte postalisch erreicht werden (nach Abzug von z.B. nichtzustellbaren Erhebungsunterlagen aufgrund von veralteten Adressdaten; sog. stichprobenneutrale Ausfälle). Bis zum Ende der Feldphase haben 2.944 Haushalte einen auswertbaren Fragebogen zurückgesendet. Aus diesen Haushalten liegen Informationen zu 6.372 Personen und 15.675 Wegen vor. Dies entspricht einer auch im deutschlandweiten Vergleich überdurchschnittlich hohen bereinigten Rücklaufquote von 38,6 %.

Nach der Aufbereitung und Bereinigung der Daten wurde im Frühjahr 2024 die **Grundauswertung von MbWue 23** veröffentlicht. Die wichtigsten Teile der Grundauswertung sind eine ausführliche Methodendokumentation (Methodenbericht; Codebuch); eine schriftliche Einordnung aller Eckzahlen zur Mobilität in Würzburg und den Meinungen der Würzburger Bürger:innen (Ergebnisbericht); eine komprimierte Zusammenfassung der Ergebnisse in Grafiken (Steckbrief); eine Präsentation der wichtigsten Ergebnisse des Projekts vor dem Planung-Umwelt-Mobilitätsausschuss (Ergebnispräsentation) sowie eine Tabellierung aller Variablen des Fragebogens (Tabellenband). Des Weiteren wurden die Daten für eine nachhaltige Weiternutzung durch die Verkehrsplanung (evidenzbasierte Neuaufstellung des Verkehrsentwicklungsplans), wissenschaftliche Weiternutzung (Bereitstellung des Datensatzes in anonymisierter Form unter den FAIR-Prinzipien – Findable, Accessible, Interoperable, Reusable – über das GESIS Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften) sowie die Verwendung der Daten in Forschung und Lehre bereitgestellt. Alle Informationen zur Befragung, den Daten und Downloadlinks zu allen Ergebnissen² von MbWue 23 finden sich auf der [Projektwebsite der JMU](#)³ sowie der [Stadt Würzburg](#)⁴.

Über die Grundauswertung hinaus: Im Mittelpunkt der Grundauswertung von MbWue 23 stehen die wichtigsten Eckzahlen zur Mobilität der Würzburger Bürger:innen sowie die zusammengefasste Darstellung der mobilitätsbezogenen Meinungen. Hierdurch ist es möglich, den Status Quo der Mobilität in Würzburg zu erfassen. Beispielsweise sind 87,6 % der Würzburger Bürger:innen an einem durchschnittlichen Werktag unterwegs und legen dabei 2,7 Wege zurück. Damit werden im Median 3,0 Kilometer überwunden und dabei im Median 15 Minuten für die Mobilität aufgebracht. Über die Eckwerte hinaus zeichnet sich der Datensatz von MbWue 23 aufgrund der hohen Teilnahmebereitschaft und des Engagements der Würzburger Bürger:innen (z.B. durch die Mitteilung zusätzlicher Anmerkungen zur Mobilität in Würzburg) durch die Möglichkeit vertiefter Auswertungen zur Mobilität in Würzburg aus. So ermöglicht einerseits die hohe Anzahl an Haushalten, Personen und Wegen eine tiefere Differenzierung der Analysen auf unterschiedliche Ebenen (z.B. detailliertere Ergebnisse auf der Ebene der Stadtbezirke). Andererseits enthalten 39,7 % der Fragebögen qualitative (offene, schriftliche) Informationen, welche die Aussagen der Befragten tiefer einordnen lassen. Dies ermöglicht die Anreicherung der rein quantitativen Betrachtungsebene der Grundauswertung durch eine qualitative Ebene, welche im Rahmen eines Mixed-Methods-Design zusammengeführt werden kann. Hierdurch sind genauere und tiefere Schlüsse zum Mobilitätsverhalten der Würzburger Bürger:innen möglich.

² Inklusive von Zusatzauswertungen zur Mobilitätsbefragung; bspw. in Form einer Zusatzauswertung aller mobilitätsbezogenen Informationen aus der Sozialerhebung „Wir in Würzburg 2024“

³ <https://go.uniwiue.de/mobilitaetsbefragung>

⁴ <https://www.wuerzburg.de/mobilitaetsbefragung>

2. Begriffsdefinitionen

Zur besseren Verständlichkeit der Inhalte des vorliegenden Detailberichts werden einige der zentralen Begriffe⁵ knapp definiert. Hierbei wird zuerst die Zielsetzung einer nachhaltigen Mobilität umrissen, bevor anschließend die konkreten Kennwerte der Mobilität definiert und operationalisiert werden.

Nachhaltige Mobilität: Ziel der vorliegenden Ausführung ist die Beantwortung von Fragen zur Untersuchung von Potenzialen, Barrieren und Lösungsvorschlägen einer nachhaltigen Mobilität. Während Nachhaltigkeit in einer populärmedialen Debatte teilweise mit Klimaneutralität gleichgesetzt wird, handelt es sich bei einer nachhaltigen Mobilität um ein vielschichtiges Konzept, welches die **ökologische, wirtschaftliche und soziale Dimension der Fortbewegung** vereint. Konkret wird nachhaltige Mobilität in einer Publikation des Umweltbundesamts als „Verwendung von Transportmitteln und -systemen, die sowohl ökologisch als auch sozial und wirtschaftlich tragfähig sind“ (Bittner/Eberhardt 2023: 14)⁶ definiert.

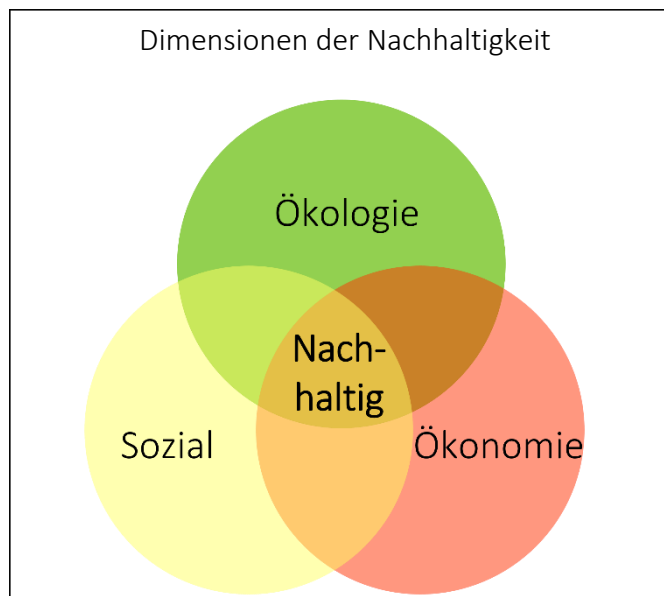


Abb. 1: Dimensionen der Nachhaltigkeit.
Darstellung angelehnt an Hipogrosso/Nesmachnow (2020: 481)

Die **ökologische Nachhaltigkeit** der Mobilität bezieht sich auf die Funktionsfähigkeit der Ökosysteme und die langfristig nachhaltige Inanspruchnahme von natürlichen Ressourcen. Der Blick richtet sich somit auf die Klima- und Umweltverträglichkeit der Mobilität. Im Fokus steht dabei vor allem der Schadstoffausstoß des Verkehrs sowie die Ressourcenintensität und -nutzung sowohl der Verkehrsmittel als auch der Verkehrsinfrastruktur. Die **ökonomische Nachhaltigkeit** umfasst in der Regel sowohl die Aufrechterhaltung des ökonomischen Systems (z.B. die Steigerung der BIPs durch Verkehrsinfrastruktur) als auch die zielgerichtete Verwendung ökonomischer Ressourcen.

Die **soziale Nachhaltigkeit** bezieht sich auf die gesellschaftliche (Aus-)Wirkung der Mobilität. Einerseits müssen den Bürger:innen durch Mobilität die Teilnahme und Teilhabe an der Gesellschaft garantiert werden, indem eine systematische Benachteiligung bestimmter Personengruppen verhindert wird. Beispielsweise ist es notwendig, dass Personen ohne Zugang zum

⁵ Wie in den Sozialwissenschaften bzw. in interdisziplinären Forschungsfeldern üblich werden selbst zentrale Begrifflichkeiten (wie z.B. „Mobilität“, „Verkehr“ oder „Nachhaltige Mobilität“) je nach Forschungsrichtung, Autorenschaft bzw. nach Publikation unterschiedlich definiert. Ziel der vorliegenden Ausführung ist es entsprechend auch nicht allgemeingültige Definition von Nachhaltigkeit zu entwickeln. Vielmehr sollen an dieser Stelle die wichtigsten Begriffe und Konzepte grob überblickt und eingeordnet werden.

⁶ Eine ausführlichere Auseinandersetzung des Umweltbundesamts mit dem Begriff der nachhaltigen Mobilität auch in Bezug auf andere (internationale) Institutionen findet sich bei Gerlach et al. (2015: 48) oder Bracher et al. (2014).

motorisierten Individualverkehr (kurz: MIV; z.B. aufgrund von finanziellen oder körperlichen Restriktionen) weiterhin eine Möglichkeit der Fortbewegung gewährt wird. Gleichmaßen müssen Personen, welche bspw. ÖV-Angebote („öffentlicher Verkehr“) nicht (mehr) nutzen können, Mobilitätsalternativen zur Verfügung stehen. Andererseits bezieht sich die soziale Nachhaltigkeit in der Mobilität auch auf die Gewährleistung der individuellen Unversehrtheit und umfasst somit die Sicherheit in und durch Verkehrsmittel (Bracher et al. 2014; Gerlach et al. 2015; Hipogrosso/Nesmachnow 2020).

Weg: Im Rahmen der Mobilitätsbefragung Würzburg 2023 wurden die Wege jeder Person an einem angegebenen Stichtag (mittlerer Werktag außerhalb von Ferien und mit min. einem Tag Abstand zu Feiertagen) abgefragt. Die Definition eines Wegs konnte dabei auf dem Fragebogen gefunden werden und entspricht immer einer Strecke von einem Ausgangspunkt zum Ziel. Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auf der Strecke zum Ziel bleibt es ein einzelner Weg. Nach einem Zwischenstopp beginnt ein neuer Weg (z.B. von der Arbeit zum Einkaufen und anschließend nach Hause entspricht zwei Wegen). Der genaue Wortlaut der Definition findet sich auf dem im Anhang 1 einsehbaren Fragebogen.

Verkehrsmittel: Jeder →Weg wird mit einem oder mit mehr als einem (z.B., wenn ein Umstieg zwischen Bus und Straßenbahn durchgeführt wird; „Multimodalität“) Verkehrsmittel zurückgelegt. Da bei multimodalen Wegen (also Wege mit mehr als einem Verkehrsmittel) nicht zurückverfolgt werden kann, welcher Anteil eines Weges mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt wurde, wird in den Auswertungen auf das Hauptverkehrsmittel zurückgegriffen. Dieses entspricht dem angegebenen Verkehrsmittel, mit welchem wahrscheinlich der längste Anteil der Wegestrecke zurückgelegt wurde⁷. Hieraus resultiert folgende hierarchische Abstufung der Verkehrsmittel, welche in Tabelle 1 einsehbar ist.

Tabelle 1: Verkehrsmittelhierarchie (1: Niedrig, 10: Hoch) und -kategorien; Nach Pastuschka/Gross (2024a: 30).

Hierarchie	Verkehrsmittel	Verkehrsmittelkategorie
1	Zu Fuß	Zu Fuß
2	Fahrrad	Fahrrad
3	Motorisierte Zweiräder	Motorisierter Individualverkehr
4	PKW/LKW/Traktor als Fahrer:in	
5	PKW/LKW/Traktor als Mitfahrer:in	
6	Taxi	Öffentlicher Verkehr
7	Bus	
8	Straßenbahn	
9	U-Bahn/S-Bahn	
10	Zug	

⁷ Beispiel: Wenn bei einem Weg die Nutzung der Verkehrsmittel „Zu Fuß“ und „Zug“ angegeben wurde, wird angenommen, dass der Hauptanteil der Strecke mit dem Zug zurückgelegt wurde und der Fußweg nur dem Weg zum Bahnhof entspricht.

Verkehrsmittelkategorien: Weiterhin können →*Verkehrsmittel* in Gruppen zusammengefasst und gemeinsam ausgewertet werden. Generell wird zwischen den Verkehrsmittelkategorien „Zu Fuß“, „Fahrrad“, dem „motorisierten Individualverkehr“ (MIV) und dem „öffentlichen Verkehr“ (ÖV) unterschieden.

Verkehrsmittelwahl (Modal Split): Die Verkehrsmittelwahl – oft als Modal Split bezeichnet – gibt an, welches →(*Haupt-)*Verkehrsmittel die Befragten nutzen. Dabei muss beachtet werden, dass der Modal Split unterschiedlich operationalisiert werden kann: Oftmals wird der **Modal Split nach Wegen** berichtet. Dieser trifft Aussagen darüber, welcher Anteil der Wege mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt wird. Dies stellt jedoch nur eine Facette der Verkehrsmittelwahl dar. So werden mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln auch unterschiedlich lange Wege zurückgelegt (bspw. umfassen Fußwege im Durchschnitt nur wenige Kilometer, während Wege mit dem ÖV deutlich länger sind). Jedoch beeinflussen alle Wegelängen den Modal Split nach Wegen im gleichen Maße. Ergänzend ist somit auch die Betrachtung des **Modal Splits nach der Wegestrecke** sinnvoll. Hier wird ausgehend von der Anzahl an Personenkilometern (dies umfasst i.d.R. die durchschnittliche Anzahl an zurückgelegten Kilometern pro Tag) berechnet, welchen Anteil an Kilometern mit welchem Verkehrsmittel zurückgelegt wurde. Zusammengeführt basieren die Modal Splits nach Wegen und nach Wegestrecke somit auf unterschiedlichen Grundlagen. Bei der Interpretation der Verkehrsmittelwahl muss folglich beachtet werden, welcher Kennwert berechnet wurde.

Stadtbezirke/Stadtbezirkskategorien: Die Stadt Würzburg gliedert sich in 13 Stadtbezirke. Für einige quantitative, aber auch qualitative Fragestellungen werden Unterschiede je nach Stadtbezirk betrachtet und berichtet. Da jedoch nicht alle Stadtbezirke über eine hohe Anzahl an befragten Personen verfügen, ist es teilweise notwendig, die Stadtbezirke in Gruppen kategorisiert zu betrachten. Hierdurch lassen sich ausreichend hohe Fallzahlen für das Treffen von validen statistischen Aussagen erzielen. Je nach Fragestellung kommen zwei Arten von Stadtbezirkskategorisierungen zum Einsatz: **1) Erstens** können sechs inhaltlich und/oder geographisch sinnvolle Gruppen gebildet werden. 1. Altstadt/Sanderau; 2. Grombühl/Zellerau; 3. Dürrbachtal/Steinbachtal; 4. Frauenland; 5. Versbach/Lindleinsmühle/Lengfeld; 6. Heidingsfeld/Heuchelhof/Rottenbauer. **2) Zweitens** ist für komplexere Analysen eine weitere Reduktion der Gruppen sinnvoll. Hierfür werden die Stadtbezirke in die drei Kategorien *Zentrum*, *Semiperipherie* und *Peripherie* unterteilt. Maßgeblich für die Kategorisierung der Stadtbezirke ist dabei die nach Google Maps erwartete Gehzeit vom jeweiligen Stadtbezirk (Mittelpunkt) bis zur Altstadt. Konkret wurde anhand des Online-Routenplaners die durchschnittliche Gehzeit vom mittleren Punkt des Stadtbezirks bis zum Würzburger Marktplatz verwendet. Zentrale Bezirke ermöglichen die Erreichbarkeit der Innenstadt in max. 30 mins (Altstadt; Grombühl; Sanderau; Zellerau); semiperiphere Bezirke von 31 bis max. 60 min (Frauenland; Dürrbachtal; Steinbachtal); periphere Bezirke haben im Mittel eine längere Gehzeit zur Innenstadt (Heidingsfeld; Heuchelhof; Lengfeld; Lindleinsmühle; Rottenbauer; Versbach).

3. Methodik

Die Detailauswertung der Mobilitätsbefragung Würzburg 2023 geht nicht nur inhaltlich, sondern auch methodisch über die Grundausswertung von MbWue 23 hinaus. Aus einer **qualitativen Sicht** werden nun auch die schriftlichen Anmerkungen (qualitative Daten) zur Mobilität in Würzburg mitbetrachtet und analysiert. Aus einer **quantitativen Sicht** werden ergänzend zu den Tabellierungen/Abbildungen der mobilitätsbezogenen Kennzahlen an einigen Stellen auch statistische Zusammenhangsmaße berechnet und multivariate Einflüsse in den Fokus genommen. Beide Sichtweisen zusammengeführt werden außerdem **Mixed-Methods-Analysen** (auch: Hybrid-Verfahren) angewendet, in welchen qualitative und quantitative Ansätze kombiniert wurden.

Als Ergänzung der Methodendokumentation der Grundausswertung (Pastuschka/Gross 2024a) wird im Folgenden dargestellt, welche **qualitative Methodik** angewendet wird und welche **zusätzliche Datenaufbereitung** der schriftlichen Anmerkungen erfolgt ist (Kap. 3.1); welche **quantitativen Kennzahlen** berichtet werden und welche **Limitationen** der Berechnung von statistischen Maßzahlen mit den Befragungsdaten einhergehen (Kap. 3.2); und in welcher Form **hybride Analysemethoden** zur Anwendung kommen (Kap. 3.3).

3.1 Qualitative Methodik

Im Rahmen der Mobilitätsbefragung Würzburg 2023 wurden an **zwei Stellen schriftliche Antworten (qualitative Daten)** erhoben. Erstens hatte pro Haushalt eine Person die Möglichkeit, in der **halboffenen Frage 34** eigene Verbesserungsvorschläge zur Mobilität in Würzburg zu formulieren

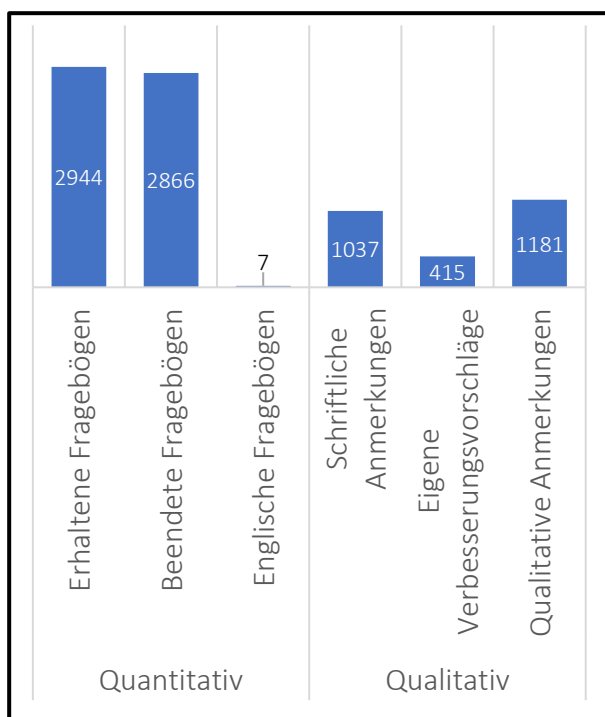



Abb. 2: Rücklauf der Befragung inkl. Differenzierung zwischen den zwei Arten von qualitativen Daten.

(Frage: „Wie wichtig sind Ihnen folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilitätsangebote in Würzburg“; Antwortmöglichkeit: „Sonstiges:“). Zweitens konnten auf der letzten Fragebogen­seite **schriftliche Anmerkungen zur Befragung** (sowohl zur Erhebung an sich als auch zu den Fragebogeninhalten) abgegeben werden. Zusätzlich wurden vereinzelt auch innerhalb der Befragung schriftliche Kommentare zu Fragen formuliert. Darüber hinaus haben einige Befragte zusätzliche Papierseiten mit schriftlichen Hinweisen zur Mobilität in Würzburg beigelegt. Diese Zusatzinformationen werden ebenfalls als schriftliche Anmerkung zur Befragung gewertet. Alle schriftlichen Anmerkungen wurden im Rahmen der Dateneingabe digitalisiert. Wird der **Rücklauf der Befragung** betrachtet, dann zeigt sich, dass von den 2.944 zurückgesendeten Fragebögen 1.181 Haushalte mindestens eine Form von qualitativen Daten mitgeteilt haben (40,1 %).

Differenziert nach der Art der schriftlichen Anmerkungen wurden 415 eigene Verbesserungsvorschläge mitgeteilt. Auf 1.022 Erhebungsunterlagen (Fragebögen und teilweise zugelegte Mitteilungen, beschriebene Anschreiben) wurden sonstige schriftliche Mitteilungen formuliert. Einschränkung muss darauf hingewiesen werden, dass diese Zahlen nur die absolute Anzahl an schriftlichen Anmerkungen angibt – dabei aber nicht auf den Umfang der jeweiligen Texte eingeht. So unterscheidet sich die Länge der schriftlichen Angaben stark nach Fragebogen und umfasst neben ganzen zugelegten DinA4-Seiten an Informationen auch viele Kurzantworten. Inklusive kurzer Metainformationen über die Form und ggf. Besonderheiten der qualitativen Daten (z.B. falls diese innerhalb des Fragebogens gefunden wurden, so wurde zusätzlich die Fragennummer digitalisiert) **umfasst das qualitative Datenmaterial fast 325.000 Zeichen⁸.**

	<p>Um die schriftlichen Anmerkungen der Würzburger Bürgerinnen und Bürgern strukturiert, streng regelgeleitet und damit intersubjektiv überprüfbar auswerten zu können, wurde auf eine strukturierende qualitative Inhaltsanalyse (Mayring/Fenzl 2019) zurückgegriffen.</p> <p>Hierfür wurde ein aus den Forschungsfragen abgeleitetes, aber auch direkt durch die Daten beeinflusstes Kategoriensystem einzelner relevanter Inhalte erstellt. Anhand dieses Kategoriensystems wurden die Daten von mehreren „Codern“ gelesen, wobei allen Textpassagen ein oder mehrere passende Kategorien zugewiesen wurde.</p> <p>Um die Subjektivität der Zuweisungen zu minimieren, wurden beide Kodierungen gegenübergestellt und zusammengeführt.</p>
---	---

In der Datenanalyse muss nunmehr auf ein Verfahren zurückgegriffen werden, welches eine quantitativ große Menge an Daten qualitativ interpretierbar aufbereiten kann. Ein solches Vorgehen ermöglicht die **qualitative Inhaltsanalyse**, hier angelehnt an das Vorgehen einer strukturierenden Inhaltsanalyse (z.B. Mayring 2019; Mayring/Fenzl 2019; Girnus 2020). Im Gegensatz zu anderen qualitativ orientierten Textanalysen zeichnen sich qualitative Inhaltsanalysen durch die Verwendung von hierarchisch geordneten Kategorien (Ober- und Unterkategorien) aus, anhand welcher der Text strukturiert erfasst wird.

In der Durchführung einer qualitativen Inhaltsanalyse existieren **unterschiedliche Anwendungsformen**, welche sich teilweise (auch in Details) voneinander unterscheiden. Eine grundlegende Differenzierung liefert z.B. die Art der Kategorienbildung (induktiv aus den Daten heraus gegenüber deduktiv aus den Forschungsfragen), aber auch die Art der Dateninterpretation (bspw. Fokus auf Zusammenfassungen oder Sinnzusammenhänge) oder die Anzahl und der Zeitpunkt des Durchlesens der Daten kann variieren. Die hier durchgeführte Form der qualitativen Inhaltsanalyse basiert auf der **Interpretationstechnik der Zusammenfassung**. Konkreter handelt es sich um eine systematische Kategorisierung des Materials mit induktiver Kategorienbildung trotz gleichzeitigem Fokus auf die Forschungsfragen. Hierfür wurden mit Blick auf die Mobilität in Würzburg aus den

⁸ Dies entspricht umgerechnet etwa 120 Seiten in Times New Roman; Schriftgröße 12; Zeilenabstand 1,0; Seitenränder 2,5 cm.

Daten heraus (induktiv) aber mit Blick auf die Forschungsfragen (deduktiv) verfeinert⁹ ein **drei-Ebenen¹⁰ Kategoriensystem** entwickelt:

Tabelle 2: Kommentiertes Dreieben-Kategoriensystem zur Mobilität in Würzburg

Ebene 1	Ebene 2	Ebene 3	Kodierhinweise
Zufriedenheit			Positive Rückmeldungen jeglicher Art zur Mobilität in Würzburg
Gefahren			Meldung von Gefahrensituationen jeglicher Art
Barrierefreiheit			Hinweise zur Barrierefreiheit der Mobilität in Würzburg
Wirtschaftlichkeit			Hinweise zur Wirtschaft/Wirtschaftlichkeit in Bezug auf die Mobilität in Würzburg
Zu Fuß			Sonstige Hinweise auf den Fußverkehr in Würzburg
	Fußwege		Bezugnahme auf die Fußwege in Würzburg
	Gefahr von Fußgängern		Hinweise auf die Gefahr von Fußgänger:innen (z.B. auch durch andere Verkehrsmittel)
Radverkehr			Sonstige Hinweise zum Radverkehr in Würzburg
	Gefahr von Fahrradfahrenden		Hinweise auf Gefahrensituationen, denen Radfahrende in Würzburg begegnen
	Gefahr durch Fahrradfahrende		Hinweise auf Gefahrensituationen, die Radfahrende in Würzburg verursachen
	(E-)/Bikes/(E-)Bikesharing		Ausbau der Fahrradinfrastruktur durch Bikesharing und E-Bike-sharing; Sowie durch E-Radmobilität
	Lastenräder		Bezug auf Lastenfahrräder in Würzburg
	Radwege		Hinweise und Kritik zum Radwegenetzwerk in Würzburg
	Abstellmöglichkeiten		Hinweise und Kritik zu Abstellmöglichkeiten (z.B. Forderung nach Abstellplätzen an angegebenen Orten)
Motorisierter Individualverkehr			Sonstige Hinweise zum motorisierten Individualverkehr in Würzburg
	Tempolimit		Bezug auf ein mögliches Tempolimit, sowohl im Stadtgebiet als auch auf Fernstraßen (Pro und Kontra)
	Ampelschaltung		Anmerkungen zu den Ampelschaltungen in Würzburg (z.B. zur Wartezeit oder „grünen Wellen“)
	Straßen		Hinweise zu den Straßen Würzburgs (meist als Bezug auf den Zustand der Straßen)
	Parkplätze		Sonstige Erwähnungen der Parkplatzsituation in Würzburg
	Weniger/Teurere Parkplätze		Wunsch nach weniger Parkplätzen oder Forderung nach teureren Preisen für Parkplätze (z.B. „autofreie Innenstadt“)

⁹ Im vorliegenden Fall verschwimmt die klare Unterscheidung zwischen einer deduktiven und induktiven Ableitung des Kategoriensystems. So ist die Mobilität in Würzburg themenbedingt logisch in klar angebbare Verkehrsmittelkategorien und zentrale Orte, Personengruppen und/oder Problemstellungen strukturiert. Eine erste Anordnung der schriftlichen Anmerkungen zu Themenblöcken entstand bereits während der Aufbereitung der Grundausswertung und ist somit rein technisch induktiv entstanden. Für die vorliegende Detailberichterstattung wurden jedoch die Forschungsfragen mit in die Kategorienbildung einbezogen, was einem deduktiven Einfluss auf das Kategoriensystem entspricht. Schlussendlich wurde das Kategoriensystem anhand der Datenstruktur noch weiter verfeinert (die Verfeinerung ist sowohl bei induktiven, als auch bei deduktiven Vorgehensweisen zulässig).

¹⁰ In der Durchführung wurden die Kategorien in drei Ebenen strukturiert. Inhaltlich wäre ebenfalls eine Anordnung der Kategorien auf zwei Ebenen möglich gewesen.

Mehr/Billigere Parkplätze	Wunsch nach mehr Parkplätzen oder Forderung nach billigeren Parkplätzen
Dauerparker	Beschwerden über/Anmerkungen für Dauerparkende
Öffentlicher Nahverkehr	Sonstige Hinweise zum öffentlichen Nahverkehr in Würzburg
Zug	Hinweise zum Zugverkehr (<i>Mehrfachkodierung mit spezifischen Anmerkungen wie zur Taktung</i>)
Bus	Hinweise zum Busverkehr (<i>Mehrfachkodierung mit spezifischen Anmerkungen wie zur Taktung</i>)
Straßenbahn	Hinweise zur Straßenbahn (<i>Mehrfachkodierung mit spezifischen Anmerkungen wie zur Taktung</i>)
(Sammel-)Taxi	Hinweise zu Taxis, inkl. Sammeltaxen (<i>Mehrfachkodierung mit spezifischen Anmerkungen wie zur Taktung</i>)
Mitnahme	Hinweise u.a. zur Fahrradmitnahme/Tiermitnahme/ Mitnahme von Gegenständen
Tickets/Kosten	Sonstige Hinweise zu Ticketpreisen/Kosten der ÖV-Nutzung
Digitalisierung	Hinweise zu digitalen Tickets bzw. zur Digitalisierung des Ticketerwerbs
Semesterticket	Hinweise zum Erhalt, Besitz und Umfang des Semestertickets
Preis	Kommentare zur Preisgestaltung des öffentlichen Verkehrs
„9€/49€-Tickets“	Bezugnahme auf das „9-Euro-Ticket“ bzw. das Nachfolgeticket (Deutschlandticket).
Taktung/Anschluss	Anmerkungen zur Taktung des ÖV-Netzes bzw. dem Anschluss bestimmter Orte
ÖV zu Randzeiten	Forderung nach mehr ÖV-Verbindungen zu Randzeiten (<i>z.B. nachts; am Wochenende</i>)
ÖV zu Stoßzeiten	Forderung nach mehr ÖV-Verbindungen zu Stoßzeiten (<i>im Arbeitsverkehr</i>)
Pünktlichkeit/Ausfall	Kommentare zur Pünktlichkeit des ÖVs und zum Ausfall von Verkehrsmittel
Haltestellen	Kommentare zu den Haltestellen des ÖVs, inkl. der Haltestellenausstattung,
Ausstattung (exkl. Haltestellen)	Kommentare zur Ausstattung des ÖVs, aber nicht der Haltestellen (<i>z.B. Klimaanlage</i>)
Anbindung an den Landkreis/Deutschland	Hinweise zur Anbindung des ÖVs an den Landkreis Würzburg oder an das restliche Bundesgebiet

Im Rahmen der Kodierung wurden den einzelnen Textpassagen die **jeweils tiefstmögliche Ebene vergeben**. Hierdurch beinhalten alle Aussagen zu den detaillierten Kategorien logisch folgend auch die Merkmale der Zuordnung zu den höherliegenden Kategorien (das bedeutet, dass bspw. Aussagen über die Parkplatzsituation sich gleichermaßen auf die höherliegende Kategorie „Motorisierter Individualverkehr“ beziehen, welche ebenfalls die „Mobilität in Würzburg“ beinhaltet). War die genaue Zuordnung zu einer tieferen Ebene nicht möglich, wurde ein höherwertiger Code vergeben (z.B., wenn sich ein Kommentar zwar generell zum ÖV in Würzburg äußert, aber keinem Subcode zugeordnet werden kann).

Neben dem dargestellten Kategoriensystems zur Mobilität in Würzburg wurden im Rahmen der Kategorisierung der Daten **weitere Arten an Kategorien** vergeben. Dies beruht einerseits darauf, dass sich nicht alle schriftlichen Anmerkungen direkt auf die Mobilität in Würzburg beziehen

(z.B. wurde auch Hinweise zur Befragung an sich genannt). Andererseits sind für einige Fragestellungen sowie für die Auswertung der Daten im Mixed-Methods-Verfahren die Betrachtung zusätzlicher Kategorien sinnvoll – zum Beispiel in Bezug auf Personeninformationen (z.B. Bezug auf angebbare Personengruppen wie Kinder) oder zu Orten. Die **weiteren Kategorien**, welche ebenfalls codiert wurden (**Generelles, Personeninformationen, Orte**), sind in **Anhang 2** dargestellt.

Die **Durchführung** der qualitativen Inhaltsanalyse erfolgt in der **Software MaxQDA 24**. Neben den schriftlichen Anmerkungen wurde dem Programm außerdem für die Beantwortung der Mixed-Methods-Fragestellungen (vgl. Kap. 3.3) auch ein Teil des (quantitativen) Datensatzes zugespielt. Die tatsächliche **Kodierung der Datenmaterialien** wurde von so genannten „Codern“ (Mitarbeitende des Projektteams) durchgeführt, welche beim Durchlesen der schriftlichen Anmerkungen den Textstellen entsprechende Kategorien zugewiesen haben. Hierbei waren **Mehrfachzuordnungen von Materialbestandteilen** ausdrücklich gewünscht: Textstellen, welche unterschiedliche Aspekte aufzeigen, wurden auch mehrere Kategorien zugeordnet. Wie bereits ausgeführt war es weiterhin möglich, das Kategoriensystem bis zum Ende des Materials um weitere **neue, induktiv entwickelte Kategorien zu ergänzen**.

Generell handelt es sich bei der qualitativen Inhaltsanalyse um ein streng regelgeleitetes und damit im Idealfall stark intersubjektiv überprüfbares Verfahren. In der Empirie erfordert die Kodierung des Datenmaterials jedoch **subjektive Interpretationen und individuell vorgenommene Einschätzungen**. Für eine Verallgemeinerbarkeit der Ergebnisse ist es entsprechend sinnvoll, die Reliabilität der Kodierung durch eine „Intercoder-Reliabilität“ zu untersuchen. Um die Subjektivität der Kodierungen zu minimieren, wurde die Mehrheit der schriftlichen Anmerkungen nicht von einem einzelnen „Coder“ kategorisiert, sondern unabhängig voneinander (jedoch auf Grundlage desselben Kategoriensystem) von mehreren Personen bearbeitet. Anschließend wurden die Kategorisierungen gegenübergestellt, um Gemeinsamkeiten und Unterschiede aufzuzeigen. Differenzen in der Kategorisierung wurden besprochen und ggf. gegenseitig ergänzt. Waren einzelne Textstellen weiterhin uneindeutig zu interpretieren, konnten diese während der Kodierung zusätzlich gekennzeichnet werden, um diese anschließend innerhalb des Projektteams zur Diskussion zu stellen.

Aus den kodierten Daten lassen sich nun mehrere **Arten von Aussagen ableiten**: Aus einer quantitativen Sicht lassen sich Aussagen über die **Häufigkeit der Nennung einzelner Kategorien** treffen. Aus einer qualitativen Perspektive können die Textpassagen zu einzelnen Themenbereichen (also Kategorien) gebündelt ausgegeben, **zusammengefasst und interpretiert** werden.

Die Aussagen der qualitativen Daten limitierend ist die **Zuordnung der Personeninformationen zu den schriftlichen Anmerkungen nicht durchgehend eindeutig** und muss teilweise über die Haushaltsinformationen abgeleitet werden: Lediglich für Teil 4 des Fragebogens und damit für die Verbesserungsmöglichkeiten zur Mobilität in Würzburg (Frage 34) liegt durch die Fragebogenfrage 30 („Welche Person beantwortet die folgenden Fragen?“) eine direkte Zuordnung der Antworten zu einer Person im Haushalt vor. Auf der letzten Fragebogen- und bei anderen schriftlichen Anmerkungen innerhalb des Fragebogens können jedoch für Mehrpersonenhaushalte nur begrenzt

Rückschlüsse darauf bezogen werden, welche konkrete Person die schriftliche Antwort gegeben hat¹¹. Um dennoch Rückschlüsse auf die Personenmerkmale ziehen zu können, kann je nach Fragestellung auf unterschiedliche **Annäherungen** zurückgegriffen werden:

- Es wird angenommen, dass die antwortende Person aus Teil 4 auch den Fragebogen kommentiert hat.
- Es wird angenommen, dass die schriftlichen Anmerkungen repräsentativ für den gesamten Haushalt stehen und entsprechend bspw. die Mobilitätsbarrieren aller Haushaltsmitglieder darstellen.
- Die schriftlichen Anmerkungen selbst lassen einen Rückschluss auf die Zuordnung der Individuen zu (z.B. durch eine Bezugnahme im Text).

Welchen Einfluss dies auf die Zuordnung der quantitativen Informationen zu den qualitativen Informationen besitzt, wird im Kontext des Mixed-Methods-Designs ausgeführt (Kap. 3.3).

¹¹ Es ist auch möglich, dass schriftliche Anmerkungen von mehr als einer Person stammen. Bereits in der Datendigitalisierung ist vereinzelt aufgefallen, dass schriftliche Stichpunkte mit unterschiedlichen Stiften/Schreibstilen verfasst wurden. Dies lässt vermuten, dass einige Befragten den Fragebogen zum Verfassen von Rückmeldungen zwischen den Haushaltsmitgliedern weitergegeben haben.

3.2 Quantitative Methodik

Während sich die Grundausswertung auf die Darstellung der wichtigsten Eckzahlen in Tabellen und Grafiken fokussiert hat, werden in der Detailberichterstattung – wenn sinnvoll – neben den deskriptiven Ergebnisdarstellungen außerdem **quantitative Maßzahlen und deren statistische Signifikanten** berechnet und berichtet. Dies ermöglicht es, die statistische Aussagekraft der Tabellierungen einzuordnen und festzustellen, welche Einflüsse zwischen mehreren Variablen einer statistischen Überprüfung standhalten. Darüber hinaus wird in Einzelfällen außerdem auf multivariate Modelle Bezug genommen. In der Mobilitätsbefragung Würzburg zeigen sich aus statistischer Sicht jedoch **zwei Herausforderungen**, welche die Aussagekraft von statistischen Signifikanzen und Maßzahlen beeinflussen: Erstens liegen für die Daten mehrere Gewichtungswerte vor. Zweitens handelt es sich bei den betrachteten Mobilitätsdaten um eine mehrfach geclusterte Datensatzstruktur (Wege in Personen in Haushalte in Stadtbezirke ggf. in Stadtbezirkskategorien). Beides stellt in der Auswahl und Berechnung der Modelle und Maßzahlen eine Herausforderung dar, was einen Abwägungsprozess notwendig werden lässt.



Um ausgewählte Zusammenhänge auf ihre Übertragbarkeit auf die Würzburger Bevölkerung zu prüfen, werden zusätzliche statistische Maßzahlen und deren Signifikanzen berechnet.

Gewichtungen: Für die Daten von MbWue 23 liegen Design- und Anpassungsgewichte vor. Die **Designgewichtung** gleicht die disproportionale Anzahl an Mehrpersonenhaushalten durch das Auswahlverfahren (Stichprobenziehung von Ankerpersonen ab 18 Jahren, Befragung des gesamten Haushalts) aus: Durch die Stichprobenziehung wurden Haushalte mit mehreren Personen ab 18 Jahren proportional häufiger angeschrieben als Haushalte mit weniger volljährigen Personen. Die **Anpassungsgewichtung** kontrolliert auf das unterschiedliche Antwortverhalten bestimmter Personengruppen: Personen aus Personengruppen, welche seltener an der Befragung teilgenommen haben, wurde eine höhere Gewichtung zugeschrieben (vice versa wurden Personen aus Personengruppen mit höherer Teilnahmequote leicht herunter gewichtet). Charakteristika der Anpassungsgewichtung waren das Alter, Geschlecht und der Stadtbezirk aller Personen. **Ziel der Gewichtungen** ist eine möglichst genaue Übereinstimmung der Bevölkerungsstruktur Würzburg mit den Daten der Mobilitätsbefragung. In den Ergebnisdarstellungen werden für Ergebnisse auf Haushaltsebene und PKW-Ebene in der Regel die Designgewichte verwendet. Auf Personen- und Wegeebebene wird üblicherweise auf eine Verrechnung von Anpassungs- und Designgewichtung zurückgegriffen¹².

Mehrebenenstruktur des Datensatzes: Im Rahmen der Befragung wurden **Wegeinformationen** von **Personen** erfasst, welche sich in **Haushalten** befinden, die wiederum in **Stadtbezirken** liegen. Darüber hinaus wurden außerdem für bis zu drei **PKWs** pro Haushalt Details wie bspw. die Antriebsart abgefragt. Diese Clusterung des Datensatzes führt dazu, dass auch die Ergebnisse in

¹² Eine ausführliche Auseinandersetzung mit der Stichprobenziehung und Gewichtung findet sich bei Paschka/Gross (2024: 19-24).

Abhängigkeit voneinander stehen: Wird beispielsweise die Zusammenwirkung der PKW-Verfügbarkeit im Haushalt (Haushaltsebene) und der Mobilität am Stichtag (Personenebene) betrachtet, erfolgt eine Betrachtung über Betrachtungsebenen hinweg, wobei mehrere Personen einem Haushalt zugehörig sind. Gleichmaßen könnte zusätzlich eine weitere Ebene betrachtet werden, wenn Haushalte in Bezirken geclustert analysiert werden (Stadtbezirksebene).

Dies stellt **grundlegende Herausforderungen** für die Angabe von statistischen Signifikanzen und Zusammenhangsmaßen dar: Erstens werden Gewichtungsvariablen in gängigen Statistikprogrammen möglicherweise ungenau integriert. Dies kann zu fehlerhaften Aussagen führen (Gelman 2007). Zweitens muss der Einfluss verschiedener Ebenen zwar in der Ergebnisinterpretation beachtet werden, jedoch ist die Modellierung von Mehrebenenmodellen aus statistischer Sicht bereits für zwei Ebenen anspruchsvoll und ist deshalb für die Berechnung vergleichsweiser grundlegender Zusammenhangsmaße nicht immer sinnvoll. Drittens zeigt sich, dass bivariate Zusammenhangsmaße mit Gewichtungen und einer Mehrebenenstruktur des Datensatzes nur selten debattiert werden und kaum in statistischen Programmen integriert sind.

Für die vorliegenden Analysen wird daraufhin folgende **Abwägung** getroffen: In den berichteten statistischen Koeffizienten wird auf die Gewichtungen der Daten verzichtet. Eine Clusterung des Datensatzes wird dann beachtet, wenn sich auch die Fragestellung auf verschiedene Analyseebenen bezieht. Um eine Fehlinterpretation der Zusammenhänge zu vermeiden, wurden in der Regel Robustheitstests durchgeführt, um die Signifikanz der Zusammenhänge zu bestätigen. Üblicherweise wird das Signifikanzniveau des Zusammenhangs angegeben. Um Zusammenhänge zwischen kategorialen Variablen auf die statistische Signifikanz zu prüfen, wird in der Regel der Chi²-Wert berechnet. Aufbauend hierauf wird die Stärke des Zusammenhangs anhand eines Cramers Vs quantifiziert. Zusätzlich hierzu können einzelne Zusammenhänge weitere Maßzahlen benötigen, wobei an diesen Stellen die Nennung der dahinterstehenden Methode erfolgt.

3.3 Mixed-Methods-Design

Mithilfe von quantitativen Daten bzw. von qualitativen Daten lassen sich unterschiedliche Arten von Aussagen über die Mobilität in Würzburg treffen. Aus den quantitativen Mobilitätskennziffern lassen sich möglichst repräsentativ Aussagen über das Mobilitätsverhalten, aber auch über die aggregierten Meinungen treffen. Die qualitativen schriftlichen Anmerkungen liefern darüber hinaus Informationen über die Gründe für das individuelle Verhalten und ermöglichen eine tiefere Einordnung der gefundenen Muster. Um einen möglichst umfassenden Blick auf die Mobilität in Würzburg zu erhalten, ist es nun sinnvoll, **beide Datenarten im Rahmen eines Mixed-Methods-Designs** (manchmal auch „Hybrid-Design“) **zu verknüpfen**.



Im Rahmen des Mixed-Methods-Design werden die Informationen der quantitativen Daten (geschlossene Fragen) mit qualitativen Daten (halboffene Frage; schriftliche Anmerkungen) verbunden ausgewertet.

Die genaue Umsetzung des Mixed-Methods-Design orientiert sich an der jeweiligen Teilfragestellung. Prinzipiell handelt es sich jedoch um ein sequenzielles Vorgehen, in welchem quantitative Ergebnisse mit Hilfe der qualitativen Informationen überprüft und/oder inhaltlich eingeordnet werden.

Während generell unter einem „Mixed-Methods-Design“ die Vermischung von quantitativen und qualitativen Forschungsansätzen in einer Studie verstanden wird, fasst der Begriff in der Umsetzung eine Vielzahl an unterschiedlichen Ansätzen zusammen und ist von einer großen Anzahl an nebeneinander existierenden Terminologien und Taxonomien geprägt (Kelle 2019: 169)¹³. Entsprechend wird im Folgenden tiefer auf die konkrete Adaption der Methodologie eingegangen.

Zuerst muss angemerkt werden, dass die genaue Anwendung des Mixed-Methods-Ansatz auch innerhalb der vorliegenden Arbeit auf die Fragestellung abgestimmt wird und daher auch zwischen den Kapiteln leicht variiert. Das allgemeine Vorgehen kann Kuckartz (2014: 65–71) folgend systematisiert werden: A) Der Ablauf der Analyse erfolgt **sequenziell** (im Gegensatz zu parallel), indem **zuerst quantitative** Analysen durchgeführt werden und hierauf aufbauend die qualitativen Daten hinzugezogen werden. B) Innerhalb der Methode sind je nach Fragestellung beide Datentypen entweder **gleichwertig oder die quantitativen Informationen** höherwertig. Ersteres ist der Fall, wenn die qualitativen Daten verwendet werden, um die quantitativen Aussagen zu überprüfen (finden sich in beiden Datentypen die gleichen Muster wieder?). Zweiteres ist der Fall, wenn die qualitativen Ergebnisse hinzugezogen werden, um quantitative Ergebnisse zu erklären. C) Eine erste **Integration beider Datentypen**, d.h. zu welchem Zeitpunkt beide Datenquelle erhoben bzw. die Ergebnisse verbunden werden, begann **bereits in der Datenerhebung**, in welcher qualitative Informationen in einer halboffenen und eine offene Antwortmöglichkeit gemeinsam mit den

¹³ So kann bereits die in Kap. 3.1 angeführte qualitative Inhaltsanalyse prinzipiell bereits als „Mixed-Methods“ bezeichnet werden (Mayring/Fenzl 2019: 641). Konkret kann dies nach Kuckartz (2014: 87) als Transferdesign, bzw. als Quantifizierung qualitativer Daten beschrieben werden

quantitativen Daten abgefragt wurden¹⁴. Die Integration der Ergebnisse erfolgt bei der Datenanalyse. D) **Eine theoretische Perspektive** bestimmt das Forschungsdesign nur **implizit**. Während je nach Teilfragestellung theoretische Grundlagen ausgeführt und untersucht werden, handelt es sich bei der Detailanalyse um ein tendenziell exploratives Vorgehen, in welchem Zusammenhänge aus den Daten heraus erarbeitet werden.

Wie bereits implizit aufgezeigt folgt die Anwendung des Mixed-Methods-Designs zwei verschiedenen Mustern und besitzt damit auch **zwei verschiedene Bedeutungen**: Zum einen können durch die Kombination von quantitativen mit qualitativen Aussagen Informationen beider Art gegenübergestellt werden, um zu untersuchen, ob sich beide Aussagen decken (konvergent sind), oder sich widersprechen (divergieren; Kelle 2019: 163). Hieraus folgt bei einer Übereinstimmung beider Datentypen eine Validierung der Ergebnisse. Sollten aus unterschiedlichen Datenquellen unterschiedliche Schlüsse gezogen werden, weist dies auf tieferen Forschungsbedarf hin. Zum anderen können qualitative Daten dazu beitragen quantitative Ergebnisse inhaltlich zu erklären. Damit können über statistische Aussagen hinaus auch Informationen über die Mechanismen aufgezeigt werden, die zur Entstehung bestimmter quantitativer Muster führen.

Nachdem – wie bereits dargestellt – die quantitativen Daten der qualitativen Auswertung vorangehen, muss für die Ausführung der Mixed-Methods-Methodologie abschließend noch dargestellt werden, **nach welchem Muster die zu untersuchenden qualitativen Informationen** ausgewählt wurden. Konkret wird also beschrieben, aufgrund welcher Kriterien die Auswahl der zu untersuchenden Textpassagen vorgenommen wird. Generell lassen sich dabei zwei Typen als Auswahlverfahren nennen: 1) Erstens kann die Auswahl direkt aus den quantitativen Daten erfolgen. Hat eine Person/ein Haushalt/ein Weg ein bestimmtes Kriterium erfüllt, dann werden alle von diesen Personen/Haushalten abgegebenen qualitativen Textpassagen untersucht. *Beispiel: Haben Personen im Ruhestand Mobilitätsbarrieren in Würzburg? Auswahl aller Personen mit Anmerkungen zu Mobilitätsbarrieren, die im Datensatz angegeben haben, im Ruhestand zu sein.* Wie bereits in Kap. 3.1 angesprochen, existiert hier die Problematik, dass nicht immer festgestellt werden kann, welche Person im Haushalt die schriftlichen Anmerkungen vorgenommen haben. Hier gibt es neuerdings zwei Lösungsansätze: a) Einerseits kann angenommen werden, dass das Antwortverhalten auf der letzten Seite den schriftlichen Anmerkungen folgt und Frage 30 folgend zugeordnet werden kann. b) Andererseits ist es möglich anzunehmen, dass die schriftlichen Anmerkungen repräsentativ für den gesamten Haushalt stehen und entsprechend die Meinung aller Haushaltsmitglieder darstellen. 2) Zweitens kann die Auswahl aus den qualitativen Kodierungen folgen. Hier werden alle schriftlichen Anmerkungen verwendet, welche die Kategorien der zu untersuchende Fragestellung aufweisen. *Beispiel: Welche Personen wünschen sich günstigere Fahrkarten für den ÖV? Auswahl aller Personen, die angegeben haben, günstigere Fahrkarten zu wünschen.*

Zusammengefasst folgt das Mixed-Methods-Design dieser Arbeit einer sequenziellen (zunächst quantitativ, dann qualitativ) Implementation mit mehrfacher Integration der Daten und einer

¹⁴ Andere Möglichkeiten wären die Integration bei der Datenanalyse, Dateninterpretation oder zu mehreren Zeitpunkten.

impliziten theoretischen Perspektive, welche je nach Fragestellung auch in der Priorität variiert. Die genaue Auswahl der qualitativen Daten folgt der zu untersuchenden Fragestellung und wird in den jeweiligen Kapiteln genauer eingeordnet.

4. Hinweise zur Interpretation und Vergleichbarkeit

Folgende Hinweise müssen bei der Interpretation der uni- und multivariaten Ergebnisse, bzw. im Vergleich zwischen den Ergebnissen der Mobilitätsbefragung Würzburg 2023 und anderen Quellen beachtet werden:

Die quantitativen Daten der Mobilitätsbefragung Würzburg 2023 liegen auf **verschiedenen Analyseebenen** vor und beziehen sich dadurch je nach Fragestellung auf unterschiedliche Grundgesamtheiten. So wurden Informationen auf Haushaltsebene (N=2.944 Haushalte; Fragen z.B. zur Anzahl an Personen pro Haushalt, Finanzielle Selbsteinschätzung), auf Personenebene (N=6.372; Fragen z.B. zum Alter, Beschäftigungsstatus), auf Wegeebe (N=15.675; Fragen z.B. zum Wegestart, Wegziel) sowie auf Ebene der PKWs (N=3.192) erhoben. In allen Analysen werden – wenn nicht explizit anders beschrieben – **nur gültige Werte** berichtet. Wird in einer Analyse mehr als eine Variable betrachtet (z.B. Attraktivität des ÖVs nach der finanziellen Selbsteinschätzung), müssen für alle Variablen gültige Werte vorliegen. Nicht alle Analysen können in beliebiger **Detailtiefe** berichtet werden. Vielmehr variiert die Detailtiefe je nach (Teil-)Fragestellung. In welchem Detailgrad die jeweiligen Ergebnisse berichtet werden, hängt dabei einerseits mit den theoretischen Annahmen der Untersuchung zusammen: Es werden nur die Annahmen überprüft, welche sich direkt aus der Fragestellung, oder aus theoretischen Überlegungen zur Fragestellung ableiten lassen. Andererseits ist der Detailgrad empirisch an die Anzahl an gültigen Werten der betrachteten Variablen gebunden: Vor allem bei Analysen auf Haushaltsebene oder in differenzierten Analysen z.B. über alle Stadtbezirke hinweg kann es notwendig werden, dass Antwortmöglichkeiten (5-er Skala von *sehr gut* bis *sehr schlecht* zu zwei Kategorien (*sehr gut* und *nicht gut*) und/oder geographische Einheiten (z.B. Stadtbezirke eingeteilt in Zentrum, Semiperipherie, Peripherie) in Kategorien zusammengefasst betrachtet werden. Hierdurch liegen allen statistischen Aussagen ausreichende Zellenbesetzungen zugrunde.

In der Mobilitätsforschung verfügen statistisch auffindbare Effekte zwischen mehreren Variablen oftmals über **keine eindeutige Wirkungsrichtung**. Vielmehr kann in der Regel davon ausgegangen werden, dass sich das Mobilitätsverhalten von Personen und die sozialen Merkmale der Individuen (inkl. Wohnort) wechselseitig bedingen¹⁵. Dadurch handelt es sich bei beobachtbaren Beziehungen zwischen mehreren Variablen (z.B. zwischen der Verfügbarkeit von PKWs und der finanziellen Selbsteinschätzung des eigenen Haushalts) fast durchgehend um Korrelationen und nicht um Kausalzusammenhänge, was bei der Interpretation der Ergebnisse mitbeachtet werden muss. Gleichermassen wird das Mobilitätsverhalten und mobilitätsbedingte Einstellungen von einer **Vielzahl an** (messbaren und nicht messbaren) **Einflussfaktoren** bestimmt. Vor allem bei der Interpretation der multivariaten Zusammenhänge muss somit beachtet werden, dass alle hier vorliegenden Ergebnisse nur eine Auswahl an bedeutsamen Variablen betrachten. Alle Ergebnisse müssen immer im

¹⁵ So kann bspw. für den Zusammenhang zwischen dem Wohnort und der Verkehrsmittelwahl nachgewiesen werden, dass Personen, welche in Stadtbezirken mit besserer ÖV-Anbindung leben, diesen auch häufiger verwenden. Andererseits konnte gezeigt werden, dass Personen, die eine höhere Affinität zur ÖV-Nutzung haben, auch häufiger in Stadtbezirke mit guter Anbindung ziehen (sog. „residential self-selection“; Cao/Mokhtarian/Handy 2009).

Kontext der jeweiligen Fragestellung eingeordnet und interpretiert werden, da die Auswahl der zu untersuchenden Variablen durch die dieser Arbeit zugrundeliegenden Forschungsfragen bedingt wird, in der Realität jedoch auch weitere Merkmale die Mobilitätskennzahlen beeinflussen können.

Die exakten Kennzahlen der Mobilitätsbefragung Würzburg 2023 und anderer Mobilitätsbefragungen bzw. Datenquellen lassen sich nur eingeschränkt **miteinander vergleichen** und werden u.a. durch die verwendete Befragungsmethodik, den Ort und Zeitpunkt der Datenerhebung, aber auch die exakten Operationalisierung aller Variablen grundlegend beeinflusst. Was in einem Vergleich zwischen Mobilitätsbefragungen beachtet werden sollte, wurde bei Pastuschka/Gross (2024a: 35f.) festgehalten.

Alle Ergebnisse werden in der Regel **auf eine Nachkommastelle gerundet** berichtet. Ausnahme hiervon bildet z.B. die Angabe von Mittelwerten, bei welchen auch kleinere Abweichungen interpretierbar sind. Durch die Rundung der Werte können die **addierten Gesamtwerte** von 100,0 % abweichen.

5. Ergebnisse

In den folgenden Unterkapiteln werden eine Reihe an spezifischen Forschungsfragen rund um die Mobilität und die Mobilitätseinstellungen der Würzburger Bürger:innen adressiert. Inhaltlich angeordnet folgen zuerst Detailanalysen die sich den jeweiligen Verkehrsmittelkategorien – namentlich dem Fußverkehr (Kap. 5.1), dem Fahrradverkehr (Kap. 5.2), dem motorisierten Individualverkehr (Kap. 5.3), oder den öffentlichen Verkehrsmitteln (Kap. 5.4) – zuordnen lassen. Mehrere Verkehrsmittelkategorien übergreifend werden anschließend Detailfragen zur Verkehrsmittelwahl (Kap. 5.5) und zu den Mobilitätsbedürfnissen in Würzburg (Kap. 5.6) beantwortet.

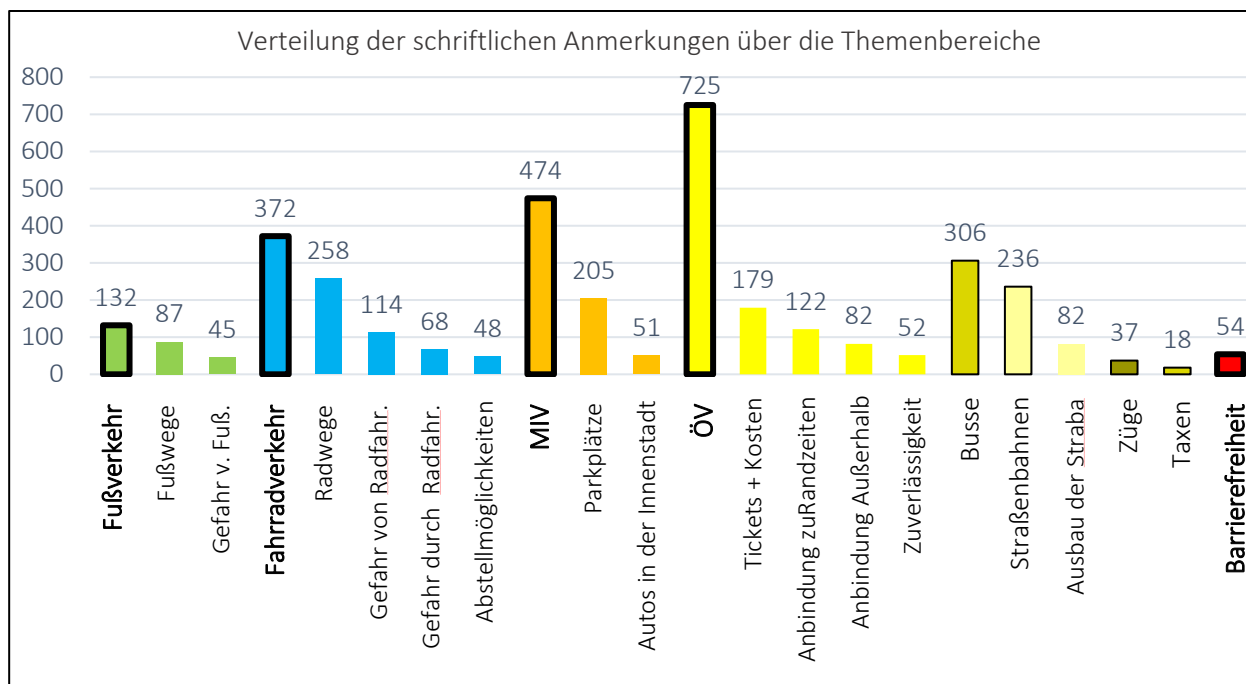



Abb. 3: Verteilung der schriftlichen Anmerkungen nach Themenbereichen.

Legende/Einordnung: Haushaltsebene. Schriftliche Anmerkungen konnten sich auf mehrere Aspekte beziehen. Es werden sowohl positive, negative, als auch generelle Erwähnungen jedes Themas gemessen. Alle Angaben ungewichtet.

Die qualitativen Anmerkungen der Bürger:innen werden (je nach Inhalt der Anmerkungen) in den verschiedenen Kapiteln betrachtet. Alle Kapitel übergreifend gibt Abb. 3 einen Überblick über die relevantesten Themenbereiche, indem die Anzahl an Nennungen zu A) den Hauptverkehrsmitteln (fett + umrahmt), B) den Verkehrsmitteln des ÖVs (umrahmt), C) den am häufigsten genannten Inhalten innerhalb der Verkehrsmittel (kein Rahmen, Darstellung von allen Themenbereichen mit [eigenem Code](#) ab 45 Nennungen), D) bzw. der Barrierefreiheit (rot), dargestellt wird. Die Zahlen geben an, auf wie vielen Fragebögen das jeweilige Thema angesprochen wurde – unabhängig von der inhaltlichen Tiefe und Richtung. Es werden somit bspw. unter „Fahrradverkehr“ auch Anmerkungen gefasst, welche sich kritisch mit dem Radverkehr in Würzburg auseinandersetzen. Am häufigsten äußern sich die Befragten zum ÖV (darin zu den Tickets und Kosten des ÖVs), gefolgt vom MIV (Parkplätze).

5.1 Fußverkehr

Insgesamt werden 24,3 % aller Wege zu Fuß zurückgelegt (Pastuschka/Gross 2024a: 66). Fußwege sind dabei überwiegend kurz: Wege bis inkl. einem Kilometer Länge werden zu 68,7 % gelaufen. Der Fußverkehr stellt damit die Grundlage der Mobilität dar und ermöglicht nicht nur die Erreichbarkeit von Orten des alltäglichen Bedarfs (z.B. Einkaufsmöglichkeiten, Freizeitmöglichkeiten oder die Stelle der Haupttätigkeit), sondern stellt auch die Grundlage des Zugangs für andere Verkehrsmittelarten dar, zum Beispiel indem über Fußwege die Haltestellen des ÖVs, aber auch Parkmöglichkeiten erreicht werden.

	<p><i>Wo wohnen die Personen, welche unzufrieden mit dem Fußverkehr sind?</i></p> <p><i>Welche Anmerkungen zum Fußverkehr haben die Bürgerinnen und Bürger Würzburgs?</i></p>
---	---

Entsprechend ist es basal, die Zufriedenheit mit dem Fußverkehr zu adressieren. Da die Zufriedenheit mit dem Fußverkehr nicht direkt abgefragt wurde, wird **zur quantitativen Ermittlung von Orten mit Verbesserungspotenzialen des Fußverkehrs** auf Annäherungen zurückgegriffen.

In Abb. 4 wird dargestellt, in welchen Stadtbezirkskategorien die meisten Personen eine **Aufwertung des Fußverkehrsnetzes** für wichtig erachten (Frage 34 zu den Verbesserungsmaßnahmen in Würzburg). Hier zeigt sich, dass, obwohl der generelle Wunsch nach einer Aufwertung des Fußverkehrsnetzes von einer Vielzahl an Personen als *(sehr) wichtig* eingestuft wird (52,4 %), die Befragten in zwei Stadtbezirkskategorien deutlich seltener eine Aufwertung des Fußverkehrsnetzes fordern (statistisch signifikant; $p < 0,001$): Im Dürrbachtal/Steinbachtal (42,3 % *(sehr) wichtig*) und in Versbach/Lindleinsmühle/Lengfeld (43,7 % *(sehr) wichtig*) wird der Verbesserung des Fußverkehrs geringere Bedeutung zugemessen. Wird diese Beobachtung allerdings der Verkehrsmittelwahl nach Stadtbezirken (Pastuschka/Gross 2024b: 9) gegenübergestellt, handelt es sich hierbei auch um ebenjene Stadtbezirke, in denen deutlich seltener Fußwege zurückgelegt werden¹⁶. Entsprechend lässt sich vermuten, dass die nachrangige Forderung nach besseren Fußwegen auch auf die geringe Nutzung zurückgeführt werden kann. Diese Vermutung wird zusätzlich dadurch gestützt, als dass in diesen Stadtbezirken auch mehr Befragte angeben, die eigene Haupttätigkeit nicht zu Fuß erreichen zu können (Gesamt: 53,7 (sehr) schlechte Erreichbarkeit der Haupttätigkeit zu Fuß; Dürrbachtal/Steinbachtal: 80,5 %; Versbach/Lindleinsmühle/Lengfeld 82,7 %; statistisch signifikant; $p < 0,01$).

¹⁶ Die MiD-Befragung 2017 trifft die Beobachtung, dass Personen, die häufiger zu Fuß gehen, das Fußverkehrsnetz auch besser bewerten (MiD 2017: 69).

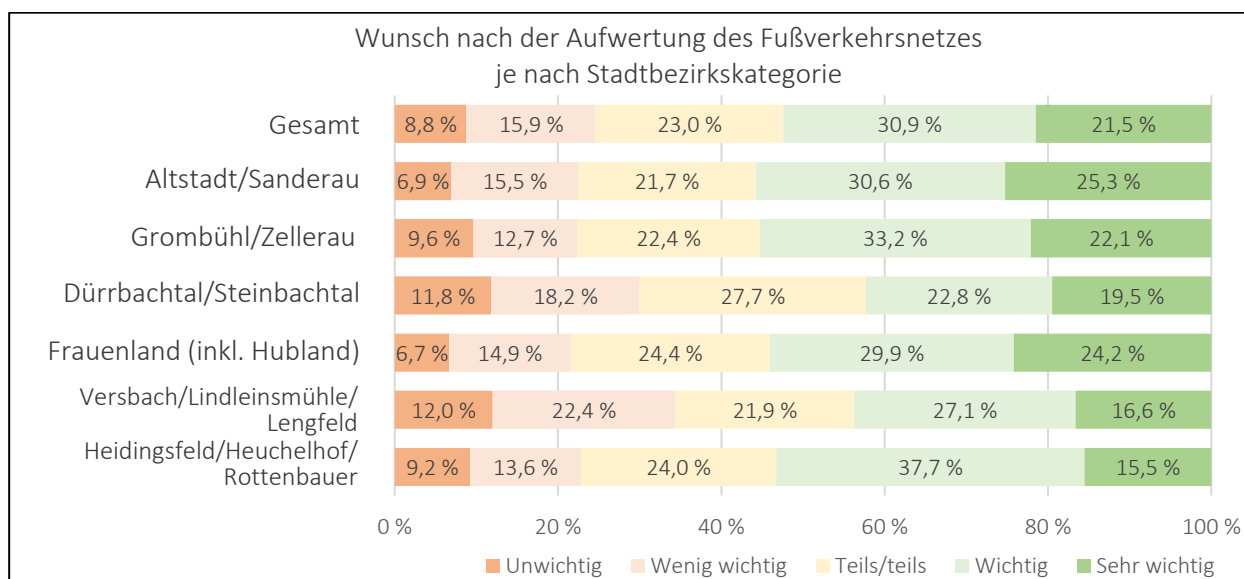


Abb. 4: Wunsch nach der Aufwertung des Fußverkehrsnetzes je nach Stadtbezirskategorie.

Legende/Einordnung: Haushaltsebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

Entsprechend ist es nicht möglich, klare Aussagen über Verbesserungspotenziale aus den quantitativen Informationen abzuleiten, weshalb es sinnvoll ist, auf die **qualitativen Anmerkungen** der Befragten zurückzugreifen. Insgesamt haben auf 132 Fragebögen die Befragten mindestens in einer Form den Fußverkehr erwähnt – dabei handelt es sich bei der Betrachtung der absoluten Zahlen um die Verkehrsmittelkategorie mit den wenigsten Anmerkungen.

Im Mittelpunkt der schriftlichen Anmerkungen zum Fußverkehr steht der (teilweise gefahrenerezeugende) **Konflikt von Fußgänger:innen mit anderen Verkehrsteilnehmenden**.

Insgesamt beschreiben 38 Fragebögen **Konflikte zwischen Fahrradfahrenden und Fußgänger:innen** – was einerseits auf die fehlende Trennung von Rad- und Fußwegen und andererseits auf das rücksichtslose und nicht-regelgerechte Verhalten der Radfahrenden zurückgeführt wird.

„Insgesamt werden beim bestehenden Radwegenetz an vielen Stellen Konflikte mit dem Fußgängerverkehr in Kauf genommen, während der Autoverkehr ungehindert die Straße für sich hat. Autos sind in Würzburg weiterhin klar bevorzugt.“ (ID 1162)

„Extrem rüpelhaftes Verhalten vieler Fahrradfahrer im Fußgängerbereich/zone!“ (ID 22)

Die Aussagen der Befragten zum Konflikt mit Fahrradfahrenden nehmen mehrfach auf die Innenstadt – genauer gesagt auf die Fußgängerzone in der Altstadt Würzburgs – Bezug und betreffen mehrfach Personen mit Mobilitätseinschränkungen (Personen im Ruhestand), welche sich durch Radfahrende bedroht fühlen. Als generelle **Lösungsvorschläge** werden neben Nummernschildern für Radfahrende, konkreten Radverbotszonen, zeitlichen Beschränkungen der Fahrradnutzung und mehr Kontrollen auch eigene Radwege zur Trennung von Fuß- und Radverkehr gefordert.

„Alte Leute und Kinder sind in den Fußgängerbereichen durch Radfahrer gefährdet. Ich halte deshalb ein Radfahrverbot in diesen Zonen für notwendig“ (ID 2673)

„[...] Radfahrer und E-Roller benutzen sehr stark die Gehwege mit sehr hohem Tempo. Außerdem kennen viele Radfahrer keine Regeln (z.B. Missachtung von roten Ampeln, nicht Einhaltung der Schrittgeschwindigkeit in der Fußgängerzone usw.). Es wäre wünschenswert

öfter Radfahrer zu kontrollieren. Gott sei Dank gibt es auch anständige Radfahrer.“ (ID 1019)

Weiterhin wurde in 10 Fragebögen auf die **Ampelschaltungen** eingegangen. Kritisiert werden lange Wartezeiten (subjektiv teilweise bis zu zehn Minuten), eine Priorisierung des Autoverkehrs vor den Fußgänger:innen sowie die Notwendigkeit die Ampelanlagen selbst bedienen zu müssen („*Bettelampeln*“). Letzteres ist deshalb relevant, da nach Ansicht einiger Befragter nicht durchgängig ersichtlich ist, an welchen Anlagen die Grünphasen automatisch erfolgen und an welchen Anlagen eine Betätigung notwendig ist, bzw. ob diese von anderen Wartenden bereits erfolgt ist.

„Manche Fußgängerampeln im Stadtgebiet sollten noch einmal überprüft werden, insbesondere von der Talavera zur Straßenbahnhaltestelle Talavera. Trotz Drücken der Ampel dauert es oft 2-3 Ampelschaltungen, bis diese auch für die Fußgänger „Grün“ anzeigt. Da jedoch viele der Fußgänger ihre Straßenbahn noch erreichen möchten, kommt es hier häufig zu gefährlichen Situationen mit querenden Autos.“ (ID 2297)

Im Konflikt mit anderen Verkehrsmitteln wird außerdem die Beeinträchtigung von Fußgänger:innen (vor allem mit Kinderwagen oder Rollstühlen) durch **Hindernisse auf dem Gehweg** kritisiert: Dies umfasst parkende Autos, welche unrechtmäßig auf Fußgängerwegen abgestellt werden (5 Fragebögen), aber auch parkende Fahrräder oder Scooter (drei Fragebögen) bzw. sonstige Einschränkungen (zwei Fragebögen).

„Gehwegparken: Rollstühle, Kinderwagen und fahrradfahrende Kinder kommen nicht durch!“ (ID 2601)

Damit verbunden werden außerdem Gehwege kritisiert, welche **nicht durchgehend barrierefrei** sind. Neben nicht-abgesenkten Bordsteinen werden übermäßige Schrägen (aufgrund von Absenkungen) sowie die Pflastersteine kritisiert, welche für mobilitätsbeeinträchtigte Personen Schwierigkeiten darstellen (7 Anmerkungen). Außerdem werden Löcher in den Gehwegen kritisiert (weitere 3 Anmerkungen).

Insgesamt zeigt sich gehäuft auch eine (im Themenbereich Mobilität übliche) **emotionale Einstufung** der Problematiken: Die Befragten formulieren explizit als auch implizit, dass sie sich als Fußgänger:innen in Würzburg zunehmend abgehängt fühlen. Subjektiv wird wahrgenommen, dass die eigenen Mobilitätsbedürfnisse vernachlässigt werden und sich sogar verschlechtern, während die Infrastruktur für andere Verkehrsmittel ausgebaut wird.

„Früher war man als Fußgänger auf den Gehwegen sicher. Damit ist es vorbei.“ (ID 1019)

Dabei steht in der individuellen Wahrnehmung vor allem die Sicherheit der Personen auf dem Spiel, welche von den Befragten als bedroht wahrgenommen wird.

„Mehr Rücksicht auf Fußgänger.“ (ID 151)



Die quantitative Analyse zeigt, dass der Wunsch nach einem Ausbau des Fußverkehrs in eben-jenen Stadtbezirken gering ist, in welchen die Individuen seltener die eigene Haupttätigkeit zu Fuß erreichen können und auch seltener zu Fuß gehen.

Werden die qualitativen Anmerkungen zum Fußverkehr fokussiert, lassen sich folgende Hauptaussagen in absteigender Priorität treffen:

- Viele Befragten fühlen sich als Fußgänger:innen in Würzburg abgehängt.
- Es existieren Mobilitätskonflikte zu Radfahrenden, welche Fußwege/Fußgängerzonen regelwidrig, zu schnell und rücksichtslos mitverwenden.
- Die Ampelschaltungen führen zu Zeitverlusten oder Gefahrensituationen.
- Es gibt Mobilitätseinschränkungen durch die Verengung von Gehwegen bspw. durch parkende Autos und abgestellte Fahrräder.
- Das Laufen und die Barrierefreiheit in Würzburg werden eingeschränkt durch Löcher, schräge Wege, Pflastersteine und zu wenig abgesenkte Bordsteine.

Einordnend muss angemerkt werden, dass sich lediglich 132 von 1.181 Fragebögen mit schriftlichen Anmerkungen auf die Fußwege in Würzburg fokussieren.

Damit handelt es sich um das am seltensten erwähnte Verkehrsmittel.

5.2 Fahrradverkehr

Die Würzburger Bürger:innen legen rund **17,7 % ihrer Wege, bzw. 6,4 % der Strecke** mit dem **Fahrrad** zurück. Bezogen auf die zurückgelegten Wege verwenden das Fahrrad vor allem Studierende (20,8 %), Erwerbstätige (19,3 %) und Schüler:innen (18,0 %) überdurchschnittlich häufig (vgl. auch Kap. 5.5.4). Bei der Verlagerung des Verkehrs vom MIV zu (ökologisch) nachhaltigen Verkehrsmitteln bietet das Fahrrad ein hohes Potenzial an CO₂-Einsparungen. Aber z.B. auch geringere Platzanforderungen (kleinere Parkflächen, kleinere Spuren, ...) sprechen für eine Förderung des Radverkehrs in Würzburg.



Welche schriftlichen Anregungen zur Verbesserung des Fahrradverkehrs geben die Würzburger Bürgerinnen und Bürger?

Die hohe Anzahl an **qualitativen Informationen** der Bürger:innen ermöglicht es, Verbesserungsmöglichkeiten und Anregungen der Fahrradfahrenden in Würzburg stärker in den Fokus zu stellen, um Potenziale des Ausbaus der nachhaltigen Fahrradnutzung aufzuzeigen. Insgesamt finden sich auf 372 Fragebögen positive und negative schriftliche Anmerkungen zum Fahrradverkehr in Würzburg. Im Folgenden werden die Anmerkungen zu Barrieren von Fahrradfahrenden zusammengefasst. Da die Verbesserungsvorschläge aus der halboffenen Frage 34 (83 Fragebögen mit Anmerkungen zum Radverkehr) mit den schriftlichen Anmerkungen auf der letzten Fragebogenseite (337 Fragebögen mit Anmerkungen zum Radverkehr) oftmals übereinstimmen, werden beide Arten von qualitativen Daten gemeinsam untersucht.

5.2.1 Radwege

Von den 372 Fragebögen mit Anmerkungen zum Radverkehr beziehen sich 258 Fragebögen auf die **Fahrradwege in Würzburg**. Wie generell bei den schriftlichen Anmerkungen zum Fahrradverkehr zeigt sich auch innerhalb der Anmerkungen zu den Radwegen, dass sich inhaltlich viele Kommentare überschneiden und mehrere Aspekte adressieren. Um dennoch eine strukturierte Auswertung der Anmerkungen zu ermöglichen, werden die schriftlichen Kommentare zu Radwegen in zwei Kategorien aufgeteilt, welche sich aber teilweise überschneiden: Auf der einen Seite stehen qualitative Informationen, die **allgemeine Anmerkungen** zu Fahrradwegen geben (z.B. in Bezug auf ganz Würzburg). Auf der anderen Seite werden **konkrete Situationen und Orte** genannt, an welchen laut den Befragten die Infrastruktur aus- oder umgebaut werden soll.

Allgemein wird in der überwiegenden Mehrheit der Fragebögen zu Radwegen entweder explizit oder implizit der **Ausbau des Radwegenetzes** gefordert. Diese Forderungen sind teilweise abstrakt gehalten und beziehen sich auf die gesamte Radinfrastruktur Würzburgs.

„Am liebsten fahre ich in Würzburg Fahrrad, wie die meisten Studenten. Daher würde ich den Ausbau der Fahrradwege bevorzugen.“ (ID 594)

„Das Fahrradwegenetz sollte viel mehr ausgebaut werden!“ (ID 1781)

„Mehr Radwege“ (ID 2350)

„Auch der Ausbau des Fahrradwegenetzes in Wü sollte weiter vorangetrieben werden.“ (ID 2385)

„Wichtig sind der Ausbau der Fahrradwege.“ (ID 2573)

Sowohl für neu entstehende, aber auch für bereits vorhandene Fahrradwege, wird aber nicht nur der generelle Ausbau gefordert, sondern vielmehr auch Ansprüche an die **Qualität und Art des Wegenetzes** formuliert:

1) Viele bereits vorhandene Fahrradwege werden als **lückenhaft kritisiert und enden** laut den Befragten teilweise abrupt (48-mal explizit erwähnt).

„Die Radwege enden teilweise einfach so.“ (ID 2881)

„Fahrradwege von einen auf die andere Stadtteilseite sind nicht miteinander verbunden! Zu viele ‚gefährliche‘ Zwischenabschnitte.“ (ID 1126)

„Die Fahrradwege in Würzburg sind katastrophal. Es gibt keine durchgehenden Fahrradrouten durch die Stadt.“ (ID 1565)

„Würzburg bräuchte dringend eigene Fahrrad-Straßen-Wege. Wege, die nicht plötzlich abbrechen und wo man sich dann mitten im dicken Autoverkehr befindet. Die Stadt hat sich aber in der Hinsicht schon enorm verbessert.“ (ID 602)

2) Einige Fahrradwege werden aufgrund der **fehlenden baulichen Abgrenzung zum Autoverkehr** und der damit verbundenen Nähe zum Verkehr kritisiert (30-mal explizit erwähnt).

„Die Fahrradwege sollten unbedingt in Würzburg verbessert werden. Die meisten Autofahrer halten nicht genügend Abstand beim Vorbeifahren oder Überholen! Daher separate Fahrradwege durch die Stadt planen.“ (ID 2192)

„Bitte endlich vernünftige Zweirichtungsradwege bauen & den Radverkehr vom Autoverkehr auf den Hauptstrecken trennen.“ (ID 1319)

3) Damit einhergehend wird noch gehäuft die **Breite von vorhandenen Radwegen** hinterfragt (8-mal explizit erwähnt). Manche Radwege sind zu schmal, um diese komfortabel nutzen zu können.

„Viele Radwege sind zu schmal“ (ID 766)

4) Generell sind in den schriftlichen Kommentaren zu Fahrradwegen folgende **weitere Anmerkungen vereinzelt** zu finden: Während einige Personen lediglich markierte Fahrradstreifen generell kritisieren und ablehnen (siehe 2.), schlagen andere Personen vor, dass zumindest die vorhandenen Markierungen verbessert werden sollen. Damit verbunden könnten vorhandene Fahrradwege farblich hervorgehoben werden, um diese klar vom MIV abzutrennen. Negativ erwähnt werden Schlaglöcher und die Beschaffenheit des Belags von Fahrradwegen. Dabei wird auch die Unebenheit des Kopfsteinpflasters als Problem für Fahrradfahrende und die Unfallgefahr durch Straßenschienen genannt. Auch die Reinigung der Radwege bspw. von Scherben soll priorisiert werden.

„Fahrradwege/strecken besser kennzeichnen („Wo geht es weiter?“ → Negativbeispiel ist der Übergang vom Radweg zur Straße an der Residenz.)“ (ID 231)

„rot markierte Fahrradwege (nicht nur ein paar weiße Linien)“ (ID 995)

„Deutlich bessere Markierung der Rad- und Fußwege“ (ID 2542)

„Beseitigen Sie die Glasscherben von den Radwegen!“ (ID 435)

Die als gering wahrgenommene Qualität einiger Radwege und Verbindungen hat laut den Befragten mehrere **Konsequenzen**: Erstens entstehen sowohl durch endende Fahrradwege als auch durch nicht abgegrenzte und schmale Radwege Konfliktsituationen. Hierdurch geht mit dem Fahrradfahren ein **individuelles Sicherheitsrisiko** einher (vgl. Folgekapitel zur Gefahr von Fahrradfahrenden¹⁷) einher, was sich sowohl in einem verringerten Sicherheitsgefühl, aber auch in verringerter Fahrradnutzung niederschlägt. Zweitens können durch die nicht vorhandene (durchgehende) Verbindungen **Wege nicht mit dem Fahrrad zurückgelegt werden**, auch, da die Bürger:innen nicht auf die Straße ausweichen möchten. Drittens stellen unvollständige und unsichere Radwege v.a. für **Familien mit Kindern eine Mobilitätsbarriere** dar. Einige befragte Eltern schätzen hierbei das Risiko des Fahrradverkehrs als hoch ein und entscheiden sich entsprechend gegen die Fahrradnutzung.

„Kinder können leider kaum selbstständig Fahrrad fahren (keine Radwege; Radwege kreuzen mit anderen Wegen; Radwege sind oft nicht genutzt)“ (ID 101)

„Als Familie mit Kindern wünschen wir uns mehr von der Fahrbahn abgetrennte Fahrradwege in Würzburg. Viele Strecken sind gefährlich, um mit Kindern zu fahren, weshalb wir oft auf Gehwege ausweichen müssen oder erst gar nicht mit dem Fahrrad fahren können. Gerade wenn wir mit dem Fahrrad vom Frauenland in die Stadt fahren, erleben wir sehr prekäre und gefährliche Situationen mit den fahrenden Autos.“ (ID 2870)

Viertens wird der Ausbau des Fahrradverkehrs als eine **Zukunftsinvestition** wahrgenommen.

¹⁷ Es gibt deutliche Überschneidungen zwischen der Kritik am Radwegenetz in Würzburg und der Wahrnehmung einer Gefahr von Fahrradfahrenden. An dieser Stelle wird das Sicherheitsrisiko nur oberflächlich erwähnt, für eine detaillierte Auswertung der Gefahr von Fahrradfahrenden wird auf das nächste Kapitel verwiesen.

„Wir denken, dass der umfassende und zielgerichtete Ausbau von Fahrradwegen sehr zukunftssträftig wäre, da wir sehr viel Bereitschaft zur Nutzung des Fahrrads wahrnehmen.“ (ID 1384)

„Im Fahrradausbau liegt die Zukunft!“ (ID 968)

Die allgemeinen Anmerkungen zu den Radwegen abschließend werden außerdem drei Punkte mehrfach angesprochen: Erstens werden die **Ampeln und Ampelschaltungen** (sieben Fragebögen) kritisiert, welche zu langen Wartezeiten führen und/oder Fahrräder nicht bevorzugen bzw. erkennen. Dies provoziert laut den Kommentaren auch unerlaubte Überquerungen und damit Gefahrensituationen. Zweitens sind Radwege vor allem vor größeren **Kreuzungen** unklar gekennzeichnet, enden, oder führen zu hohen Zeitverlusten.

„Fahrradwege sind eine Zumutung (Verkehrsführung, Bettelampeln, Baustellen, Sichtbarkeit)“ (ID 15)

Drittens wird teilweise erneut auf das wahrgenommene **Nullsummenspiel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln** hingewiesen (vgl. auch Fußverkehr): Einige Befragte stellen sich gegen den Ausbau von Fahrradwegen und kritisieren dabei neben den Kosten für zusätzliche und bessere Radinfrastruktur die wegfallenden Flächen z.B. auf Gehwegen.

Eine hohe Anzahl an schriftlichen Anmerkungen bezieht sich nicht nur allgemein auf das Radwegesetz in Würzburg, sondern auf konkrete Wege, Orte und Situationen, an denen nach der subjektiven Meinung der Befragten Verbesserungsbedarf besteht.

„Bessere Verbindung vom Sprachzentrum der Uni Hubland ans Sportzentrum Judenbühlweg in der Mergentheimerstraße mit Öffis & Ausbau für Fahrradwege (gerade unten am Sebastian-Kneipp-Steg)“ (ID 1954)

Durch die Vielzahl an genannten Orten ist es nicht möglich, alle beschriebenen Situationen darzustellen. Im Folgenden werden lediglich die Orte und Strecken genauer betrachtet, welche durch mehrfache Nennungen besonders aufgefallen sind. Häufig werden die **Brücken über den Main** als ein Problem für Fahrradfahrende identifiziert (30-mal explizit erwähnt). Konkret steht vor allem die Löwenbrücke, aber auch die Alte Mainbrücke im Fokus. Die Löwenbrücke wird als für Radfahrende unverwendbar oder sehr gefährlich bezeichnet. Aber auch fehlende Alternativen werden kritisiert. Auf der Alten Mainbrücke gibt es Konflikte zwischen Tourist:innen und Radfahrenden, welche sich durch die stehenden Leute gebremst fühlen. Die Befragten schreiben von zu wenig Möglichkeiten, den Main auf Fahrradwegen bzw. generell mit dem Fahrrad zu überqueren.

„Speziell die Löwenbrücke ist für Fahrradfahrer unmöglich, was die Anzahl der Brücken für Fahrradfahrer stark reduziert.“ (ID 2900)

„Auch bei aktuellen Bauten wie der Silligmüllerbrücke ist keine Fahrradspur vorhanden.“ (ID 1473)

„Der Kneip-Steg sollte für den Radverkehr geöffnet werden. Dies ist eine wichtige Verkehrsachse für Radfahrer, insbesondere auch, da die Löwenbrücke für Radfahrer eine Katastrophe ist.“ (ID 2473)

„Fahrrad fahren in Würzburg ist die volle Katastrophe! Ich werde fast täglich von Autofahrern geschnitten und abgedrängt! Es gibt keinen guten Weg um sicher über den Main zu

kommen: Die Löwenbrücke ist wirklich gefährlich und die alte Mainbrücke wird von Touristen blockiert!“ (ID 2234)

Neben den Brücken über den Main, wird außerdem der **Berliner Ring** mehrfach angesprochen (neun explizite Nennungen). Hier werden unterschiedliche Gefahrensituationen – auch durch Fehlverhalten von Fahrradfahrenden – erwähnt.

„Teilweise fühle ich mich als Fahrradfahrerin in der Stadt nicht sicher. v.a. Berliner Ring“ (ID 2042)

„Der Berliner Ring ist sehr mit Vorsicht zu genießen, und konnten nur durch scharfes Bremsen einem Unfall ausweichen.“ (ID 1943)

„Aber die Situation bei der Einfädelung in den Berliner Ring ist lebensgefährlich. Kürzlich ist dort ein Bus mit einer 12-jährigen Radfahrerin kollidiert. Wird von der Stadt ignoriert.“ (ID 2023)

Ein weiterer Ort, an welchem die Radwege im Fokus stehen, ist der **Ringpark** (sieben Fragebögen), bei dem v.a. der Belag mit Schotter kritisiert wird.

„Die Fahrradweg entlang des Ringparks sind sehr ungünstig, da entweder auf die Straße gewechselt werden muss und man dabei von Autofahren schlecht gesehen wird oder der Belag bei den unterschiedlichsten Fahrgeschwindigkeiten zu Löchern/platten Reifen führt.“ (ID 156)

„Fahrradweg um den Ringpark befestigen oder nach innen in den Park verlegen!“ (ID 189)



Zusammengefasst handelt es sich bei den Radwegen in Würzburg um ein oft erwähntes Thema in den schriftlichen Anmerkungen. Herausgestellt werden dabei einerseits generelle strukturelle Probleme u.a. A) durch endende Fahrradwege, aufgrund welcher ganze Strecken nicht mit dem Fahrrad angebunden sind, B) durch fehlende Abgrenzungen der Radwege vom Autoverkehr und C) zu schmalen Wegen. Dies und mehr kann unter der allgemeinen Forderung nach einem Ausbau der Fahrradwege zusammengefasst werden. Viele Befragte stellen außerdem konkrete Orte in den Fokus. Mehrfach erwähnt wird u.a. die Mainüberquerung, der Berliner Ring und der Ringpark.

Dies alles führt zu Frustration und ist mit Einschränkung des Fahrradverkehrs verbunden: Die Befragten geben an, aufgrund von Sicherheitsbedenken das Fahrrad nicht oder weniger zu verwenden und auch für Familien mit Kindern stellt die als teils unzulänglich bewertete Radinfrastruktur eine Mobilitätsbarriere dar.

5.2.2 Gefahr von Fahrradfahrenden

114 Fragebögen prangern Gefahrenstellen und -situationen an **und äußern entsprechend Sicherheitsbedenken für Radfahrende** in Würzburg. Inhaltlich stehen erneut erst **allgemeine Anmerkungen** zur Sicherheit von Fahrradfahrenden im Fokus. Anschließend werden **konkrete Situationen und Orte** genannt, an welchen Sicherheitsrisiken entstehen.

Wird **allgemein die Sicherheit von Fahrradfahrenden** kritisiert, dann handelt es sich meist um die Kritik an den Radwegen in Würzburg (siehe überschneidend in Kap. 5.2.1). Hier stehen drei Aspekte im Vordergrund: **Erstens stehen generell die Sicherheit und der Ausbau der Fahrradinfrastruktur**, welcher das sichere Fahrradfahren ermöglichen soll, im Mittelpunkt der Anmerkungen (23 Fragebögen).

„Die Sicherheit und die Anzahl der Fahrradwege könnte erhöht werden.“ (ID 657)

„Es ist nahezu unmöglich mit dem Fahrrad zum größten Arbeitgeber der Stadt – der Uniklinik – zu fahren. Es gibt keine Fahrradwege vom Hubland zum Stadtzentrum, die halbwegs sicher sind“ (ohne Beinaheunfälle auf der Straße) (ID 786)

Zweitens wird diese latente Unsicherheit konkretisiert, indem als Problem **(plötzlich) endende Fahrradwege** identifiziert werden (22 Fragebögen). Diese verursachen laut den Befragten Gefahrensituationen sowohl für Radfahrenden, aber auch für andere Verkehrsteilnehmende (sowohl zu Fuß als auch mit dem MIV), da schwer absehbar Spurwechsel durchgeführt werden müssen, oder auf Gehwege ausgewichen wird.

„Bitte baut die Fahrradwege aus. Ich fahre jeden Tag mit dem Hänger (um meine Kinder zu transportieren). Wir müssen dabei immer wieder auf 50er-Straßen fahren, weil Fahrradwege plötzlich aufhören oder gar nicht vorhanden sind. Das ist nur ein Beispiel von vielen anderen. Ich wünsche nur, das Fahrradfahren sicher für alle ist.“ (ID 1453)

„Das Radwegnetz ist lückenhaft, z.B. endet der Radweg entlang des Willy-Brandt-Kais (parallel zum Main) auf Höhe der Wilsbergstraße. Radfahrer müssen hier die Straßenseite wechseln (wohingegen Autos auf der Straße ohne Hindernis weiterfahren können) und dann der Büttnerstraße folgen. Diese ist zwar eine „Fahrradstraße“, aber aufgrund parkender Autos und vieler Einfahrten sehr unübersichtlich. Zudem endet sie am Grafeneckart mitten in der Außengastronomie des Eiscafé Fontana. Insgesamt werden beim bestehenden Radwegenetz an vielen Stellen Konflikte mit dem Fußgängerverkehr in Kauf genommen, während der Autoverkehr ungehindert die Straße für sich hat. Autos sind in Würzburg weiterhin klar bevorzugt.“ (ID 1162)

Drittens wird die Abgrenzung von Fahrradwegen zu den Straßen hinterfragt und angemerkt, dass Fahrradwege ohne **bauliche Abgrenzungen zum Autoverkehr** mit Gefahren einhergehen (23 Fragebögen).

„Ich würde gerne das Fahrrad häufiger nutzen. Das ist in Würzburg aber nicht möglich, da lebensgefährlich. Da helfen alle Striche und bunten Markierungen nichts. Es braucht baulich abgegrenzte Fahrradwege.“ (ID 1559)

Andererseits beziehen sich viele Fragebögen auf **konkrete Orte und Situationen**: Mehrfach genannt wird unter anderem die Situation für Radfahrende auf den **Brückenüberquerungen über den Main** (zwölf Fragebögen). Bezug wird hierbei erneut vor allem auf die Löwenbrücke genommen, welche von den Befragten als eine besondere Risikostelle eingestuft wird.

„Die Verbindungen für Fahrradfahrer über den Main sind katastrophal! A. Mainbrücke zu voll/eng, kein Fahrradweg. Löwenbrücke viel zu gefährlich für Kinder. Friedensbrücke: enger Fahrradweg bzw. auf der anderen Seite Weg gemeinsam mit Fußgängern. Dies muss besser werden!“ (ID 1722)

„Außerdem gibt es zu wenige Brücken auf denen man als Fahrradfahrerin ungefährdet fahren kann. Nur die Friedensbrücken und die Brücke der Deutschen Einheit haben einen Fahrradstreifen, die liegen jedoch komplett abseits von meinen alltäglichen Fahrtwegen. Bleibt die enge Löwenbrücke oder Fußgängerbrücken (alte Mainbrücke & Sanderau Fußgängerbrücke).“ (ID 685)

Außerdem wird erneut die Fahrradführung am **Berliner Ring** kritisiert (fünf Fragebögen).

*„Ich finde es schlimm, dass an so vielen wichtigen Verkehrspunkten in Würzburg nur an Autos gedacht wird. Der Berliner Ring ist für Fahrräder und Fußgänger*innen furchtbar [...]“ (ID 1365)*

Neben einer Gefahr durch die Straßenbahnschienen und dem Straßenbelag werden außerdem eine **Vielzahl an einzelnen Orten** genannt, an welchen beispielsweise Fahrradwege enden, Konfliktsituationen mit anderen Verkehrsmitteln stattfinden oder generell Gefahrensituationen erzeugt werden.

Über alle Anmerkungen zur Gefahr von Fahrradfahrenden hinweg zeigt sich, dass viele Befragte aufgrund von Sicherheitsbedenken **Angst** verspüren. Die als **unzureichend empfundene Verkehrsinfrastruktur** erzeugt laut den Befragten Konflikte mit Autos und Fußgänger:innen. Insgesamt wird die oftmals konstruktive Kritik mit Vorwürfen an die Verkehrsplanung verbunden. Die Befragten wünschen sich Änderungen und Verbesserungen der Sicherheit für Fahrradfahrende auch um den Weg zu einer ökologisch nachhaltigen Zukunft zu ermöglichen. Dass die Sicherheitsbedenken zu einer geringeren Nutzung des Fahrrads führen können, wird von einigen Befragten auch explizit dargelegt:

„Ich würde auch gern Fahrradfahren, aber bei diesem Verkehr fühle ich mich nicht sicher.“ (ID 2168)

„Wir würden alle sehr viel lieber mit dem Fahrrad fahren, wenn es mehrere und vor allem sichere Fahrradwege in Würzburg gäbe.“ (ID 54)

Dies stellt demnach eine Barriere ökologisch nachhaltiger Verkehrsmittelwahl dar.



Viele Radfahrende fühlen sich generell und konkret durch plötzlich endende Fahrradwege bzw. nicht vom Autoverkehr getrennte Fahrradwege gefährdet. Dies führt nach Angaben der Befragten dazu, dass das Fahrrad seltener genutzt wird.

5.2.3 Gefahr durch Fahrradfahrende

Wie bereits bei den qualitativen Anmerkungen der Fußgänger:innen deutlich wurde, fühlen sich nicht nur Radfahrende selbst durch andere Verkehrsteilnehmende bedroht. So werden in 68 Fragebögen **Radfahrende selbst als Bedrohung** wahrgenommen.

„Radfahren stellt bei der halbherzigen Umsetzung der Radwege in Würzburg eine Gefahr für den Radfahrer und die Autofahrer dar! (ID 2881)“

Viele Befragten ziehen aus der Gefahrenlage durch Fahrradfahrer:innen den Schluss, dass **Kontrollen von Fahrradfahrenden** notwendig sind (22 Fragebögen). Dabei wird nicht nur der Vorschlag von Nummernschildern und mehr Verkehrserziehung erwähnt. Auch wird die (konsequentere) Durchsetzung der Verkehrsregeln durch das Ordnungsamt angemerkt und die Einführung einer Fahrradpolizei vorgeschlagen.

„Mehr Radfahrer Kontrollen (rote Ampel, falsche Richtung)“ (2792)

„Fahrradfahrer müssen sich mehr an Verkehrsregeln halten und mehr kontrolliert werden.“ (2135)

„Ich würde mir in Würzburg eine Fahrradpolizei wünschen.“ (ID 1312)

Konflikte zwischen Fahrradfahrenden und Fußgänger:innen werden vor allem auf **zwei Bereiche** bezogen: Erstens nutzen Fahrradfahrende unzulässigerweise die **Gehwege**. Einige Personen schreiben sogar direkt, dass sie mit dem Fahrrad auf die Gehsteige ausweichen, was als Zwang aufgrund von unzureichend ausgebauten oder einfach endenden Radwegen verstanden wird (13 Fragebögen). Zweitens wird die **Fußgängerzone bzw. die Innenstadt** an sich als Problembereich identifiziert, in welcher v.a. ältere Fußgänger:innen durch zu schnell fahrende Radler:innen gefährdet werden (13 Fragebögen).

„In der Innenstadt (Eichhornstraße, Markt) (Fußgängerzone) würde es Sinn machen einen separaten Fahrradweg zu kennzeichnen. Hier herrscht oft Chaos, da einige Radfahrer ihre Geschwindigkeit nicht drosseln. Gerade mit Kindern muss man da sehr aufpassen.“ (ID 759)

„Radfahren in der Fußgängerzone nur während der Lieferzeit (18-11 Uhr) von 11-18 Uhr sollte es im Interesse aller Fußgänger v.a. Kinder und älterer Leute verboten sein.“ (ID 1768)

„Extrem rüpelhaftes Verhalten vieler Fahrradfahrer im Fußgängerbereich/zone!“ (ID 203)

„Verkehrsberuhigte klar definierte Fußgängerzone ohne Angst von Rädern, E-Bikes und Pe-delecs über den Haufen gefahren zu werden.“ (ID 2490)



In Konfliktsituationen – v.a. in der Innenstadt – fühlen sich andere Verkehrsteilnehmende von Fahrradfahrenden gefährdet. Als Lösung werden Regeln für Radfahrende und Kontrollen gefordert.

5.2.4 Abstellmöglichkeiten

Abstellmöglichkeiten für Fahrräder werden in 48 Fragebögen thematisiert. Grundlegend ist die Forderung nach **mehr Abstellplätzen für Fahrräder** (34 Fragebögen).

„Wer mit dem Fahrrad unterwegs ist, sich oft länger nach einem [...] Abstellplatz als die Fahrt eigentlich gedauert hat, das frustriert.“ (ID 2149)

Allerdings steht dabei nicht nur die generelle Verfügbarkeit von Abstellplätzen, sondern auch deren Qualität im Vordergrund der schriftlichen Anmerkungen (15 Fragebögen). Die Angst vor Vandalismus und Fahrraddiebstahl wird explizit angesprochen und mit der Forderung nach **sicheren und bewachten Fahrradparkplätzen**¹⁸ verbunden (elf Fragebögen). Neben allgemeinen Wünschen nach z.B. überdachten und videoüberwachten Parkplätzen wird auch konkret auf Fahrradboxen verwiesen:

„Außerdem fehlen in WÜ sichere Fahrradboxen. Ein E-Bike, mit dem ich z.B. von einem Parkplatz außerhalb in die Innenstadt fahren könnte, kostet mehrere tausend Euro. Das kettet man nicht an einen Fahrradständer oder Schild, denn auch Arbeitgeber haben keine Möglichkeit des Unterstellens.“ (ID 2522)

„Eine kostenfreier, abschließbarer Stellplatz für Fahrräder wäre wünschenswert, z.B. kameraüberwacht, jeder hat den gleichen Schlüssel / Code / Fingerabdrucksensor“ (ID 1915)

Auch die Unterbringung von Fahrrädern in bereits vorhandenen Parkhäusern wird als Lösungsvorschlag erwähnt.

Generell werden **zwei Orte** als Hauptproblem identifiziert: Zum einen wird das **Zentrum bzw. die Innenstadt** als Wegeziel ohne adäquate Abstellmöglichkeiten genannt (sieben Fragebögen). Eng damit verbunden wird zum anderen der **Hauptbahnhof** als weiterer Problembereich genannt (acht Fragebögen):

„Es fehlen Fahrradabstellplätze in der Innenstadt! Ab und an wenige Fahrradständer zu montieren, löst das Problem nicht!“ (ID 1473)

„Es sollte für alle Bürger möglich sein wenigstens ein Fahrrad gut abstellen zu können, oft gibt es in der Innenstadt dafür keinen Platz.“ (ID 259)

„Wie schon angemerkt ist mein Hauptanliegen die Fahrrad-Stellplatz-Situation am Bahnhof, die schlicht katastrophal ist. Seit Jahren tut sich hier nichts. Es braucht endlich überdachte und sichere Abstellplätze, damit mehr Pendler dorthin mit dem Fahrrad kommen.“ (ID 1560)

Eine Minderheit (fünf Fragebögen) **kritisiert** Abstellmöglichkeiten als unnötig. Weiterhin wird die hohe Anzahl an **„Fahrradleichen“** – also abgestellte Fahrräder, die nicht mehr benutzt werden und damit Platz wegnehmen – kritisch hervorgehoben (drei Fragebögen). Vereinzelt gibt es aber auch **Lob**: Drei Fragebögen heben die Fortschritte in Würzburg explizit hervor:

„Fahrrad ist mehr die beste Alternative in Würzburg wegen hoher Flexibilität, bereits viele Reparaturstationen und Abstellmöglichkeiten [...]“ (370).

¹⁸ Die Angst vor Fahrraddiebstählen ist auch in anderen Fragebögen ohne Bezug auf Abstellmöglichkeiten zu finden:
„Fahrraddiebstahl ist meiner Meinung nach ein kritisches Thema in Würzburg. (Auch Zubehör am Fahrrad). Schwächt das Verkehrsmittel insgesamt, wenn jemand negative Erfahrungen damit macht.“ (ID 1720)

5.2.5 Weitere Anmerkungen

Mehrere Fragebögen beziehen sich auf sonstige Bereiche des Fahrradverkehrs in Würzburg.

In 15 Fragebögen wurde auf die Möglichkeit von **(E-)Bikes-/Sharing** eingegangen. Diese beziehen sich vorwiegend auf den Ausbau der Bike-Sharing-Angebote, aber auch auf Lademöglichkeiten für E-Bikes (zwei Mal). Kritisch wurde vereinzelt jedoch auch die Abstellmöglichkeiten von E-Scootern und Leihräder ohne feste Station angesprochen (je einmal). Einige wenige Anmerkungen beziehen sich direkt auf **Lastenräder** (9 Fragebögen): Davon wenden sich drei Anmerkungen gegen die Bereitstellung von Lastenrädern. Sechs Fragebögen wünschen sich einen Ausbau der Lastenrad-Infrastruktur (inkl. Mitnahme in Regionalzügen und Bussen).

Abschließend weisen mehrere Anmerkungen darauf hin, dass der **Radverkehr nicht für alle Personen offensteht**. Bspw. können nicht (mehr) alle älteren Personen und/oder Personen mit körperlichen Einschränkungen das Fahrrad nutzen.

„Denken sie bitte an die Menschen, die öffentliche Verkehrsmittel nicht nutzen können und auch auf Fahrräder nicht umsteigen können (Behinderung/Alter).“ (ID 1833)

„Wegen meiner Lähmung bin ich nicht in der Lage alleine die öffentlichen Verkehrsmittel zu benutzen, früher war das für mich sehr wichtig (+ Fahrrad).“ (ID 2829)

„Und meine Meinung ist, es sollte an alle Menschen gedacht werden, daß sie von A nach B kommen, es können nicht nur Fahrräder, Straßenbahnen und Busse genutzt werden es werden auch Auto nötig sein, gerade um auch ältere Menschen zu transportieren. Für uns ist die Straßenbahn zudem erst ab der Innenstadt nutzbar.“ (ID 298)




Obwohl es auch kritische Stimmen zur Sicherheit durch Fahrradfahrende und der eingeschränkten Nutzbarkeit von Radwegen z.B. für ältere Personen gibt, überwiegt in den schriftlichen Anmerkungen der starke Wunsch nach dem Ausbau der Fahrradinfrastruktur in Würzburg. In den schriftlichen Anmerkungen wünschen sich die Bürgerinnen und Bürger nicht nur mehr und bessere Fahrradwege, sondern auch (sichere) Abstellmöglichkeiten. Aktuell existieren aber noch viele allgemeine und konkrete Problemstellen und -orte. Dennoch zeigt sich im Ausbau des Fahrradverkehrs die Möglichkeit einer Zukunftsinvestition, damit...

„Würzburg eine vorbildliche Fahrradstadt wird (ähnlich wie Amsterdam).“ (ID 1998)

5.3 Motorisierter Individualverkehr

Auch in Würzburg wird sowohl der höchste Anteil an zurückgelegten Wegen (Modal Split nach Wegen), als auch der höchste Anteil an zurückgelegten Strecken (Modal Split nach zurückgelegten Kilometern) mit dem (privaten) PKW zurückgelegt (Pastuschka/Gross 2024a: 65–72). Während die **Verfügbarkeit von PKWs** einerseits mit **individueller Flexibilität** – und im öffentlichen Diskurs zugespitzt auch mit individueller Freiheit – verbunden wird, geht die **PKW-Nutzung auch mit negativen Folgen** einher: In der medial geführten Debatte um eine nachhaltige Mobilität steht häufig die ökologische Nachhaltigkeit im Fokus, indem die Umwelteinflüsse von PKWs adressiert werden (Erstens führt der Ausstoß an Treibhausgasen zur Verstärkung des menschengemachten Klimawandels¹⁹. Zweitens führen PKW-Abgase zu gesundheitlichen Gefährdungen von Passant:innen bzw. Anwohner:innen). Die Diskussion rund um PKWs ist jedoch vielschichtiger: Bedeutsam ist beispielsweise auch, dass die PKW-Infrastruktur – sowohl für Straßen als auch für Stellplätze – viel Platz benötigt. Außerdem stellen PKWs eine Sicherheitsgefahr dar, wenn diese mit anderen Verkehrsteilnehmenden kollidieren. Weiterhin steht auch eine hohe Lärmbelastung in der Kritik. Diesen Herausforderungen zum Trotz verfügen die Privathaushalte in Deutschland über eine **hohe Anzahl an PKWs**, welche im **Zeitverlauf sogar noch angestiegen** ist: Gab es im Jahr 2000 noch 532 PKWs pro 1.000 Einwohner:innen, stieg der Motorisierungsgrad in Deutschland bis zum Jahr 2023 an und beträgt nun 580 PKWs pro 1.000 Einwohner:innen (Umweltbundesamt 2024).


	<p>Im Rahmen der Mobilitätsbefragung Würzburg 2023 wurde die Anzahl an im eigenen Haushalt vorhandenen Privat- und Dienstwagen befragt (metrische Angabe).</p> <p>Darüber sollte für bis zu drei PKWs pro Haushalt eine Tabelle mit Details ausgefüllt werden und umfasst:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Art des PKWs (Privat- oder Dienstwagen) - Geschätzte gefahrene Kilometer im Jahr 2022 - Antriebsart - Zulassungsart - Vorhandensein eines privaten Stellplatzes/einer privaten Garage am Wohnort
---	---

Die **Daten der Mobilitätsbefragung liefern tiefere Einblicke in die Verfügbarkeit von PKWs nach Personengruppe**. Zudem lässt sich die Parkplatzsituation in Würzburg genauer betrachten, indem die Verfügbarkeit von **privaten PKW-Stellplätzen** dargestellt wird.

¹⁹ Der Anteil des Verkehrssektors an den Gesamtemissionen in Deutschland lag im Jahr 2022 bei fast 20 %. Der Anteil der PKWs an den Gesamtemissionen des Verkehrssektor lag 2021 bei 59,2 %. Während die PKWs in den letzten Jahrzehnten zwar generell klima- und umweltfreundlicher wurden, wird dieser positive Effekt durch einen Anstieg des PKW-Verkehrs zum größten Teil aufgehoben (Umweltbundesamt 2024). Diese Zahlen beinhalten dabei sowohl private als auch gewerbliche Fahrzeuge.

5.3.1 Verfügbarkeit von PKWs

In der **bisherigen Literatur** werden klare **Muster des PKW-Besitzes** je nach Haushaltsmerkmalen aufgezeigt: In den Ergebnissen der MiD Befragungen²⁰ zeigt sich, dass der ökonomische Status mit dem Besitz von PKW(s) korreliert – je höher der ökonomische Status, desto mehr PKWs sind auch im Haushalt verfügbar. Weiterhin existieren geographische Unterschiede: In periphereren Raumtypen (z.B. in kleinstädtischen, dörflichen Räumen) besitzen die Bürger:innen im Durchschnitt mehr PKWs als z.B. in Regiopolen oder Metropolen. Aber auch die Zusammensetzung des Haushalts beeinflusst die Anzahl von verfügbaren PKWs im Haushalt: Familienhaushalte verfügen im bundesweiten Durchschnitt zu 90 % über mindestens einen PKW, zu 48 % sogar über zwei oder mehr PKWs. Wenige PKWs finden sich in Haushalten mit älteren (27 % kein PKW bei Personen ab 65 Jahren) und jüngeren Personen (42 % kein PKW bei Personen bis 35 Jahre; MiD 2018: 33–36). Wann ein PKW gekauft wird, basiert auf Mobilitätseinstellungen, der Kaufkraft und dem Mobilitätsbedarf des Haushalts. Als **Auswirkung des PKW-Besitzes** wird davon ausgegangen, dass eine PKW-Verfügbarkeit mit einer geringeren Nutzung des ÖVs einhergeht. Dabei steht bei den Befragten nicht nur die Zuverlässigkeit und Flexibilität des MIVs im Mittelpunkt der Entscheidung. Gerade für mehrköpfige Familien wird darauf hingewiesen, dass durch die Nutzung eines bereits vorhandenen PKWs Zusatzkosten vermieden werden (Göransson/Andersson 2023: 8; Auspurg et al. 2023: 350).

	<p><i>Welche Haushalte in Würzburg verfügen über (wie viele) PKWs?</i></p>
---	--

Im **Ergebnisbericht und Steckbrief der Mobilitätsbefragung Würzburg 2023** wurde bereits auf **Haushaltsebene** dargestellt, dass die Verfügbarkeit von PKWs im Haushalt mit der Zusammensetzung der Haushalte (Ein- vs. Mehrpersonenhaushalte; Alter der Personen in den Einpersonenhaushalten) und dem Stadtbezirk zusammenhängt. Die Ergebnisse kurz zusammengefasst: Einpersonenhaushalte mit Personen ab 65 Jahren besitzen gut zur Hälfte keinen PKW. Einpersonenhaushalte mit Personen unter 65 Jahren besitzen noch zu 41,7 % keinen PKW. Dem entgegengesetzt verfügen Mehrpersonenhaushalte mit Kindern im Haushalt zu 89,9 % über mindestens einen PKW, wobei 40,8 % der Haushalte mindestens zwei PKWs besitzen. Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder im Haushalt haben geringfügig weniger PKWs als Mehrpersonenhaushalte mit Kindern (Pastuschka/Gross 2024a: 39–41). Die durchschnittliche Anzahl der PKWs pro Haushalt ist in Stadtbezirken nahe der Innenstadt am geringsten (z.B. Altstadt und Grombühl Ø 0,7 PKWs/Haushalt) und in peripheren Stadtbezirken deutlich höher (z.B. Steinbachtal Ø 1,4; Pastuschka/Gross 2024b: 9). Außerdem wurde auf **Personenebene** untersucht, ob sich die Verfügbarkeit eines PKWs je nach Alterskategorien und Geschlecht unterscheidet. Hier konnte gezeigt werden, dass die PKW-Verfügbarkeit von 45,0 % bei den 18- bis 24-Jährigen auf 81,8 % bei den 45- bis 59-jährigen Personen stetig ansteigt und anschließend leicht sinkt. Personen ab 75 Jahren verfügen noch zu 61,9 % über

²⁰ Die Befragungen „[Mobilität in Deutschland](#)“ (MiD) führen im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr bundesweite Befragungen zur Mobilität der Haushalte durch.

einen PKW. Deutliche Geschlechterunterschiede ergeben sich erst bei den Personen ab 65 Jahren – hier verfügen Frauen seltener über PKWs als Männer (ebd.: 48f.). Diese **Informationen werden im Folgenden ergänzt**, indem die PKW-Verfügbarkeit auf **Haushaltsebene** je nach **Haushaltsgröße** und nach **finanzieller Selbsteinschätzung** betrachtet wird.

Die **Anzahl an PKWs korreliert klar mit der Personenanzahl** im Haushalt (auf dem 0,1 % Signifikanzniveau: $p < 0,001$). In Abb. 5 wird gezeigt, dass Einpersonenhaushalten im Durchschnitt 0,57 PKWs zur Verfügung stehen. Die durchschnittliche Anzahl an PKWs pro Haushalt nimmt mit der Haushaltsgröße stetig zu und ist bei Haushalten mit fünf oder mehr Personen mit 1,69 PKWs/Haushalt fast dreimal so groß wie bei den Einpersonenhaushalten.

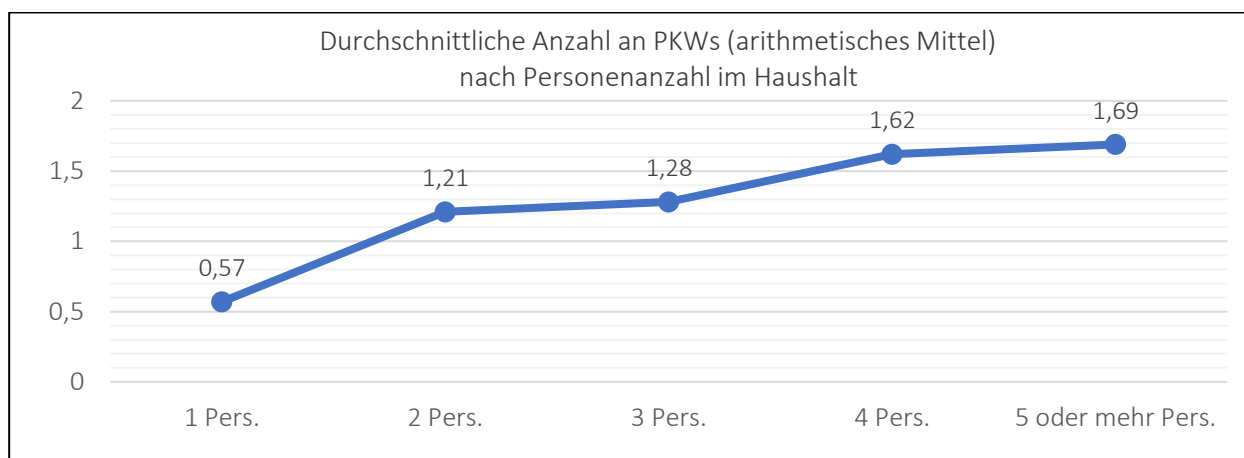


Abb. 5: Durchschnittliche Anzahl an PKWs. Privat- und Dienstwägen.

Legende/Einordnung: Arithmetisches Mittel im Haushalt nach Personenanzahl. Alle Ergebnisse gewichtet (Designgewichtung).

In Abb. 6 wird weiter differenziert, **welche Haushaltsgrößen über keinen, einen oder mindestens zwei PKWs verfügen**. Hier zeigt sich, dass in Einpersonenhaushalten 45,2 % keinen PKW und nur 2,4 % der Haushalte mehr als einen PKW besitzen. Bereits ab den Zweipersonenhaushalten gibt es eine hohe Anzahl an Zweitwägen. In Haushalten mit fünf oder mehr Personen haben hingegen über die Hälfte der befragten Haushalte (55,3 %) mindestens zwei PKWs im Haushalt.

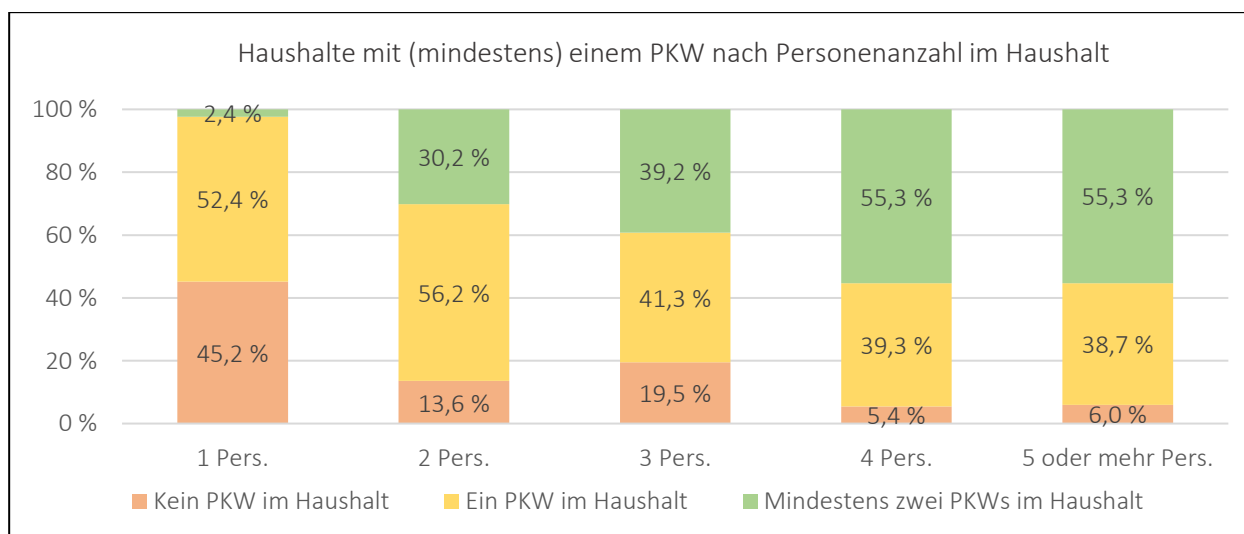


Abb. 6: Anzahl an PKWs nach der Anzahl an Personen im Haushalt.

Legende/Einordnung: Haushaltsebene. Privat- und Dienstwägen. Haushaltsebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Designgewichtung).

Weiterhin zeigt sich ein Zusammenhang zwischen der **finanziellen Selbsteinschätzung** des Haushalts und der Anzahl an PKWs, die den Haushalten zur Verfügung stehen. In Abb. 7 zeigt sich hier erneut eine klare Korrelation beider Faktoren, welche auch statistisch signifikant ist ($p < 0,001$): Je besser die finanzielle Situation des Haushalts bewertet wird, desto mehr PKWs sind im Haushalt vorhanden. Haushalte mit *(sehr) schlechten* Finanzen verfügen im Durchschnitt über 0,52 PKWs – deutlich mehr PKWs finden sich in Haushalten mit *guten* (\emptyset 1,11) bzw. *sehr guten* (\emptyset 1,26) Finanzen.

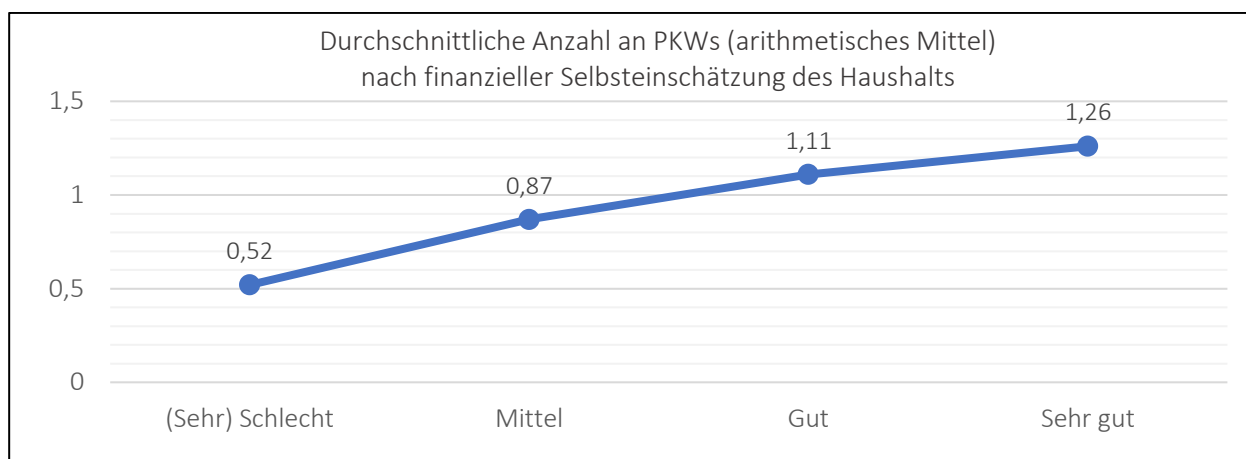


Abb. 7: Durchschnittliche Anzahl an PKWs im Haushalt nach finanzieller Selbsteinschätzung des Haushalts.

Legende/Einordnung: Arithmetisches Mittel. Privat- und Dienstwägen. Haushaltsebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Designgewichtung).

Analog zur Haushaltsgröße findet sich in Abb. 8 die **Ausstattung von PKWs (kein PKW, ein PKW, mind. zwei PKWs) je nach finanzieller Selbsteinschätzung** in Kategorien: Über die Hälfte (53,4 %) der Haushalte mit *(sehr) schlechter* finanzieller Selbsteinschätzung verfügt über keinen PKW. In Haushalten mit sehr guten Finanzen sind es nur 18,3 %. Umgekehrt nimmt die Anzahl der Haushalte mit mindestens zwei PKWs zu, je höher die finanzielle Einschätzung ist: So haben bei den *(sehr) schlecht* situierten Haushalten lediglich 4,4 % der Haushalte zwei oder mehr PKWs, bei den sehr guten sind es über ein Drittel aller Haushalte (34,3 %).

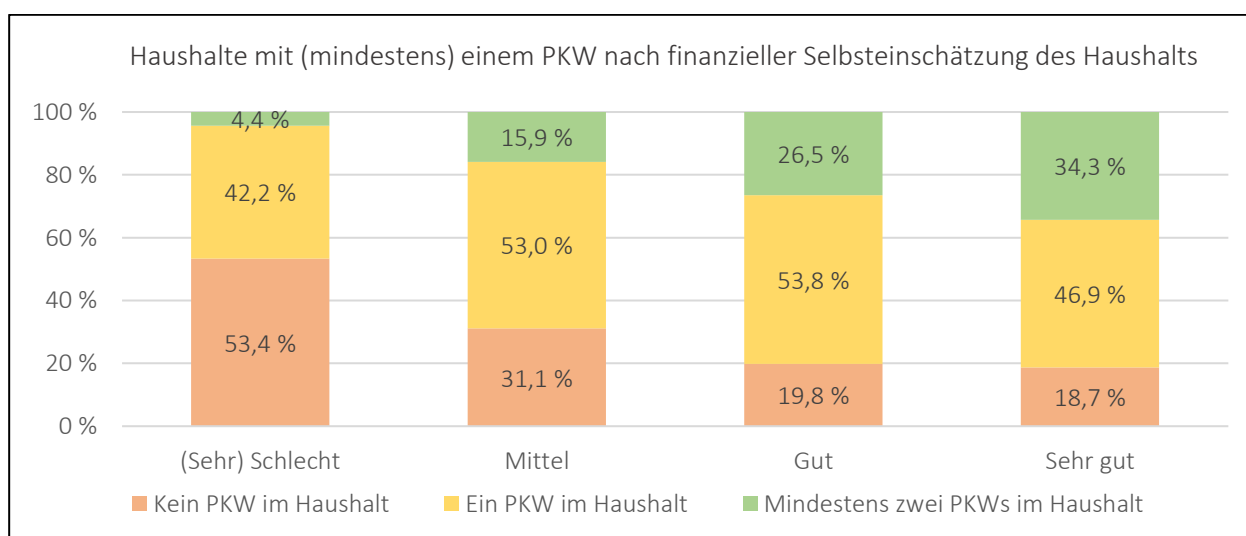


Abb. 8: Anzahl an PKWs je nach finanzieller Selbsteinschätzung des Haushalts.

Legende/Einordnung: Privat- und Dienstwägen. Haushaltsebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Designgewichtung).

Zwischenfazit: Nachdem bereits die Grundauswertung von MbWue23 gezeigt hat, dass die Haushaltszusammensetzung (Einzel- vs. Mehrpersonenhaushalte; Haushalte mit und ohne Kinder) die Anzahl an PKWs pro Haushalt bedingt, konnte nun darauf aufbauend einerseits dargestellt werden, dass generell größere Haushalte auch signifikant mehr PKWs besitzen. Andererseits gehen mit einer besseren finanziellen Selbsteinschätzung auch signifikant mehr PKWs pro Haushalt einher.

Um sicherzustellen, dass der Zusammenhang zwischen der finanziellen Selbsteinschätzung des Haushaltes und der Anzahl an PKWs keine Scheinkorrelation aufgrund der Anzahl an Personen im Haushalt ist (so kann angenommen werden, dass Haushalte mit hoher Personenanzahl auch bessere finanzielle Selbsteinschätzungen verfügen, z.B. da mehrere Einkommen die Fixkosten wie Miete tragen), wurde eine multivariate **Drittvariablenkontrolle** durchgeführt: Generell zeigt sich, dass tatsächlich ein (relativ schwacher, aber) **signifikanter Zusammenhang zwischen der Anzahl an Personen im Haushalt und der finanziellen Einschätzung des Haushaltes** existiert ($p < 0,001$). Damit ist es sinnvoll, die Zusammenhänge zwischen der Anzahl an PKWs und der finanziellen Selbsteinschätzung erneut für jede der fünf Gruppen an Personen im Haushalt gegenüberzustellen. Für jede Anzahl an Personen im Haushalt bis inkl. 4 Personen gibt es weiterhin einen signifikanten Zusammenhang zwischen der Anzahl an PKWs und der finanziellen Selbsteinschätzung, wobei durchgehend höhere finanzielle Mittel auch mit mehr PKWs pro Haushalt einhergehen (jeweils $p < 0,001$). Lediglich bei der Gruppe von 5+ Pers./Haushalt ist dieser Zusammenhang nicht statistisch signifikant – weiterhin aber deskriptiv erkennbar. Es kann also davon ausgegangen werden, dass der **Zusammenhang zwischen der finanziellen Selbsteinschätzung und den PKWs pro Haushalt** auch unter Kontrolle der Personenanzahl im Haushalt valide ist.

Dieses Ergebnis bestätigt auch eine zur Kontrolle durchgeführte Regressionsanalyse (Tabelle 3). Es zeigt sich, dass **alle ausgewählten unabhängigen Variablen** (Personenanzahl, finanzielle Selbsteinschätzung, Stadtbezirke) **auch unter Kontrolle der jeweiligen anderen unabhängigen Variablen die Anzahl an PKWs im Haushalt** statistisch signifikant bedingen.²¹ Das bedeutet: Je höher die Personenanzahl, je besser die finanzielle Selbsteinschätzung und je weiter der Stadtbezirk vom Zentrum entfernt ist, desto mehr PKWs pro Haushalt.

²¹ Die Operationalisierung der Stadtbezirke ist in Kap. 2 dargestellt.

Tabelle 3: Einflussfaktoren auf die Anzahl an PKWs im Haushalt; lineare Regression auf Haushaltsebene (N=2.703 Haushalte); ungewichtet ²²

AV: Anzahl an PKWs im Haushalt	Koeffizient	Standard- fehler	Sig.
Personenanzahl in Kategorien (<i>Referenz: Eine Person im Haushalt</i>)			
Zwei Personen	0,581	0,034	***
Drei Personen	0,744	0,046	***
Vier Personen	0,957	0,054	***
Fünf o. mehr Personen	1,171	0,080	***
Finanzielle Selbsteinschätzung (<i>Ref.: Sehr Schlecht oder Schlecht</i>)			
Mittelmäßig	0,283	0,057	***
Gut	0,508	0,056	***
Sehr gut	0,633	0,065	***
Stadtbezirke (<i>Ref.: Zentral</i>)			
Semiperipherie	0,215	0,036	***
Peripherie	0,327	0,033	***
R ²			26,5 %
N			2.703

Legende/Einordnung: *** p<0,001; ** p<0,01; * p<0,05; n.s. nicht signifikant



Mit der Anzahl an Personen im Haushalt steigt auch die Anzahl an PKWs pro Haushalt. Ab vier Personen im Haushalt gibt es bei über der Hälfte der Haushalte mindestens einen Zweitwagen. Gleichmaßen geht eine bessere finanzielle Selbsteinschätzung des Haushalts auch mit mehr PKWs pro Haushalt einher. Weiterhin bestätigt sich die Beobachtung, dass in periphereren Stadtbezirken auch mehr PKWs pro Haushalt zur Verfügung stehen. Diese Effekte sind auch unter Kontrolle untereinander statistisch signifikant.

²² Die Richtung und Signifikanzen der Regression wurden durch die Durchführung einer negativen binomialen Regression als robust bestätigt. Zur einfacheren Interpretation wird an dieser Stelle die lineare Regression berichtet.

5.3.2 Parkplätze für private PKWs

Elektroautos, aber auch Hybrid-Fahrzeugen wird bei der Absenkung des Treibhausgasausstoßes hohe Relevanz zugewiesen. Seit einigen Jahren steigt der Anteil an PKWs mit „neuartigen“ Antriebsarten stetig an: 2019 waren noch 0,2 % der privaten PKWs als Elektrofahrzeuge (hier: BEVs) klassifiziert, weitere 0,7 % waren Hybrid-Fahrzeuge. 2023 lag der Anteil an BEVs deutschlandweit bereits bei 2,1 %, weitere 4,8 % waren Hybrid-Fahrzeuge (Statista 2024).



Inwieweit korreliert die Antriebsart mit dem Vorhandensein eines privaten Parkplatzes der PKWs in Würzburg?

Die Mobilitätsbefragung Würzburg 2023 liefert sowohl Informationen über die Antriebsarten von bis zu drei PKWs pro Haushalt (dies inkludiert sowohl Privat-, als auch Dienstwägen), als auch über deren Parkplätze. Dabei ist es vor allem für elektrobetriebene Fahrzeuge besonders relevant, ob diese auf **privatem Grund abgestellt werden können oder öffentliche Ladesäulen benötigen**.

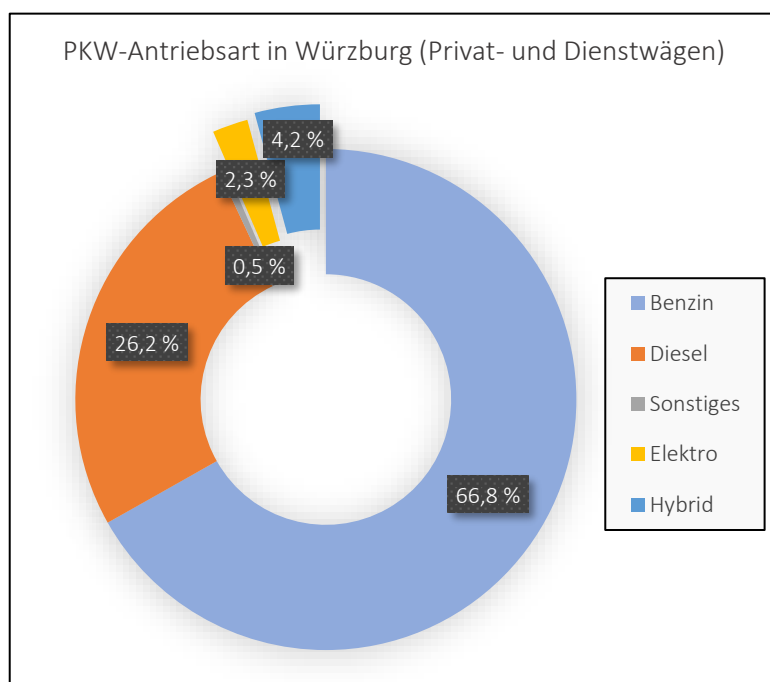


Abb. 9: Antriebsart von bis zu drei PKWs pro Haushalt.

Legende/Einordnung: Privat- und Dienstwägen. Abfrage im Bereich der Haushalte, Daten auf Ebene der PKWs. Alle Ergebnisse gewichtet (Designgewichtung).

Insgesamt konnten Informationen über 3.192 PKWs erfasst werden. Für **Würzburg** (Abb. 9) zeigt sich ein ähnliches Bild wie in Gesamtdeutschland: Die überwiegende Anzahl an privaten PKWs sind „klassische“ Verbrennermotoren. Der Anteil an Benzin- und Dieselfahrzeugen muss zur besseren Auswertbarkeit mit den „Sonstigen“ Motoren kombiniert betrachtet werden und umfasst 93,5 % aller PKWs (2023 deutschlandweit: 93,2 %; Statista 2024). Der Anteil der Elektrofahrzeuge liegt bei 2,3 % und damit leicht über dem bundesweiten Durchschnitt (+0,2 Prozentpunkte). Höher ist der Anteil an

PKWs mit hybriden Antriebsarten – dieser entspricht 4,2 % aller privaten PKWs (–0,6 Prozentpunkte im Vergleich zum bundesweiten Durchschnitt).

Wird nun untersucht, ob die PKWs **je nach Antriebsart über einen privaten Stellplatz oder eine private Garage an der eigenen Wohnung bzw. am eigenen Haus** verfügen (Abb. 10), zeigt sich ein statistisch signifikanter Zusammenhang ($p < 0,001$). Insgesamt verfügen die Würzburger Bürger:innen für 72,9 % aller PKWs über einen Abstellort. Differenziert nach Antriebsart sind für PKWs mit konventionellen Antrieben (aufgrund der geringen Fallzahlen inkl. „Sonstiges“) nur zu 71,4 %

private Abstellplätze verfügbar. Deutlich häufiger haben Elektrofahrzeuge private Stellplätze: Hier haben 84,2 % einen Parkplatz – lediglich 15,8 % haben keinen Abstellort auf Privatgrund. Ein mittlerer Wert zeigt sich für PKWs mit hybridem Antrieb, hier sind für 81,8 % private Stellplätze verfügbar.

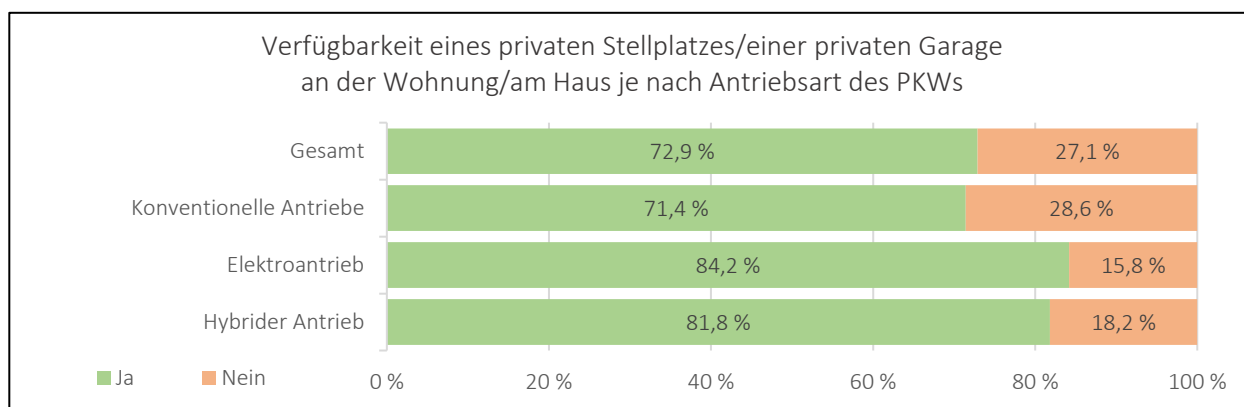


Abb. 10: Verfügbarkeit eines privaten Stellplatzes je nach Antriebsart des PKWs.


Legende/Einordnung: Konventionelle Antriebe umfassen Diesel- und Benzinbetriebene PKWs, aber auch „Sonstige“. Abfrage im Bereich der Haushalte, Daten auf Ebene der PKWs. Alle Ergebnisse gewichtet (Designgewichtung).



Werden alle privat geführten Autos in Würzburg betrachtet, so existieren für 72,9 % der PKWs Stellplätze auf Privatgrund.
Höher ist diese Zahl für PKWs mit Elektroantrieb (84,2 %), bzw. hybridem Antrieb (81,8 %).

5.3.3 Schriftliche Anmerkungen zum MIV

Sowohl an Wegen als auch an der Wegestrecke gemessen, handelt es sich beim motorisierten Individualverkehr (MIV) – und dabei vorrangig beim privaten PKW-Verkehr – um das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel in Würzburg. Werden die qualitativen Informationen der Befragten herangezogen, so zeigt sich, dass sich auf 474 Fragebögen schriftliche Anmerkungen zum MIV in Würzburg befinden²³. Um diese große Anzahl an Kommentaren komprimiert darzustellen, werden im Folgenden in Kürze die wichtigsten Themenbereiche der qualitativen Inhalte zum MIV skizziert.

	<p><i>Welche schriftlichen Anregungen zur Verbesserung des MIVs geben die Würzburger Bürgerinnen und Bürger?</i></p>
---	--

Das größte Thema innerhalb der schriftlichen Anmerkungen zum MIV (und eines der am häufigsten angesprochenen Themen insgesamt) stellt die **Parkplatzsituation** dar (206 Fragebögen), welche durchaus facettenreich besprochen wird. 14 Fragebögen stellen sich **gegen Parkplätze** in Würzburg und fordern entweder die Abschaffung von Parkplätzen oder die Verteuerung bestehender Parkplatzangebote, u.a. um die Verkehrswende zu forcieren.

*„Ich bin überzeugte Autofahrerin. Dennoch, wenn der ÖPNV ernsthaft gefördert werden soll, machen Sie ihn kostenfrei/deutlich günstiger (kostenfrei insb. für Kinder) und erhöhen Sie dagegen drastisch die Parkgebühren – vielleicht steige ich dann sogar um?! :)“
(ID 2148)*

151 Fragebögen sprechen sich für (mehr) Parkplätze aus und **fordern entweder den Abbau von vorhandenen Parkplätzen zu stoppen, mehr Parkplätze zu schaffen oder diese kostengünstiger bereitzustellen**. Mehrere Argumente untermauern diese Sichtweise: A) Zum einen wird das Vorhandensein von nahen und kostengünstigen Parkplätzen von den Befragten mit der **wirtschaftlichen Attraktivität der Innenstadt** verbunden, da ohne Parkmöglichkeiten Kund:innen wegfallen könnten, was zu einem „sterben der Innenstadt führt“²⁴.

„Zu wenig und zu teure Parkplätze in der Innenstadt = Kein Parkplatz → Kein Einkauf (Kaiserstraße lässt grüßen)“ (ID 200)

„es ist wichtig, attraktiv mit dem eigenen PKW in die Stadt fahren zu können, verbilligte Parkplätze, um die Geschäfte zu unterstützen und vor Ort einkaufen zu können“ (ID 2647)

B) Zum anderen werden Parkplätze aus **privaten Gründen** benötigt: Z.B. um PKWs ohne private Stellplätze parken zu können, oder um Besucher:innen auch ohne Anwohnerparkplätze empfangen zu können.

„Parkmöglichkeiten für Besucher ohne Erstwohnsitz sollte ermöglicht werden“ (ID 497)

²³ Erneut umfasst dies alle Anmerkungen zum MIV und damit auch Kommentare, welche sich negativ zur Verwendung des MIVs äußern (z.B. „autofreie Innenstadt“).

²⁴ Einordnend muss angemerkt werden, dass ein zurückgehender Einzelhandel in den Innenstädten multikausal bedingt ist (z.B. auch durch hohe Mieten und zunehmendem Onlinehandel) und die Auswirkung der Parkplatzsituation umstritten ist. Merten/Kuhnimhof (2023) zeigen, dass die Verkehrsberuhigung sogar zu mehr Umsatz führen kann und eine gute ÖV-Anbindung den Umsatz erhöht. Parkmöglichkeiten werden in Parkhäusern und zentriert empfohlen.

C) Außerdem weisen viele Personen auf die **Notwendigkeit von Parkplätzen für vulnerable Personengruppen** hin. Diese umfassen ältere Personen, Personen mit körperlichen Behinderungen, aber auch Familien und Kinder, die durch das ÖV-Angebot nicht abgedeckt werden. Häufig wird in diesem Kontext auch die Bedeutung von Parkplätzen in der Nähe von medizinischen Einrichtungen wie Ärzt:innen genannt. Für Personen, die auf das Auto und Parkplätze angewiesen sind, stellt dies eine starke Mobilitätsbarriere dar, wodurch die persönliche Möglichkeit der Fortbewegung bedroht ist²⁵.

„Auf Grund meiner starken Gehbehinderung sind mir Parkplätze in der Innenstadt sehr wichtig“ (ID 335)

"Mehr Behindertenparkplätze. Mehr Behindertenparkplätze in der Innenstadt für Arztbesuche! Bessere Kontrolle, denn die Plätze sind immer wieder von nicht berechtigten belegt!" (ID 517)

„Innerstädtische Parkplätze müssen für Arztbesuche etc. bestehen bleiben. Ich möchte, dass Parkplätze in der Innenstadt nicht noch mehr reduziert werden, da wir darauf angewiesen sind, mit dem Auto nah z.B. beim Arzt zu parken.“ (ID 2791).

Ein nachgeordnetes Thema ist das **Dauerparken**: Viermal werden belegte Parkplätze durch Dauerparken kritisiert, einmal mehr Dauerparkmöglichkeiten gefordert.

Direkt mit der Parkplatzsituation verbunden widmen sich 31 Fragebögen der Situation von Bewohner:innen mit **Anwohnerparkausweisen**. Hier werden vorwiegend mehr und günstigere Anwohnerparkplätze gefordert. Allerdings ist auch Kritik zu lesen: Die Parkplätze sind laut einigen Antworten vergleichsweise günstig und werden nicht immer genutzt – Anwohner verwenden trotz Parkausweis freie Parkplätze, wodurch die Parkplatznot noch vergrößert wird.

„Mehr Parkplätze für Anwohner“ (ID 1685)

„- keine Erhöhung der Gebühren für Bewohnerparkausweise“ (ID 559)

„Pflegerische Angehörige bekommen keinen Parkplatz. Anwohner stehen mit ihren Ausweisen auf Freiparkplätzen und die Anwohnerparkplätze sind frei.“ (ID 1079)

Ein weiterer häufig genannter Themenbereich – schriftlich genannt in **51 Fragebögen** – ist die **Reduktion des Autoverkehrs im Stadtzentrum**. Mit 41 expliziten Nennungen spricht sich die überwiegende Mehrheit der Anmerkungen zu diesem Thema dafür aus, den Autoverkehr in der Innenstadt, also den sog. „Bischofshut“ (Bezeichnung für das historische Zentrum Würzburgs) bzw. den Mainkai, zu verbieten. Die Befragten kombinieren dabei teilweise die Forderung nach der Reduktion des Autoverkehrs mit der Schaffung von Alternativen, wie z.B. der Stärkung der ÖV-Anbindung inkl. Park and Ride Möglichkeiten, oder mit Ausnahmen für Lieferverkehr und Personen mit Mobilitätseinschränkungen. In sechs Fragebögen wird die Forderung nach einer autoreduzierten Innenstadt an zeitliche und infrastrukturelle Bedingungen geknüpft (z.B. der vorherige Aufbau von Verkehrsalternativen). Vier Fragebögen lehnen eine autofreie Innenstadt explizit ab und verweisen auf einen Verlust der Attraktivität der lokalen Gewerbe ohne PKW-Zugang.

²⁵ Aus den schriftlichen Anmerkungen lässt sich nicht endgültig ableiten, ob Personen zu medizinischen Einrichtungen gefahren werden (und entsprechend Zonen zum Ein- und Aussteigen aus dem PKW benötigen) oder selbst fahren (und entsprechend Parkmöglichkeiten benötigen).

„- autofreie Innenstadt → dafür engmaschiges und kostenfreies ÖPNV-Netz“ (ID 622)
„Innenstadt autofrei; Ausnahmen für Menschen mit Behinderungen“ (ID 394)
„Bitte an die Stadt: Zuerst den öffentlichen Nahverkehr verbessern und optimieren mit akzeptablen Preisen und Park-Ride. Im 2. Schnitt den Autoverkehr in der Innenstadt einschränken. Nicht umgekehrt!“ (ID 815)

Damit eng verbunden beziehen sich 36 Fragebögen auf den Aufbau und die gute Anbindung von **Park and Ride Möglichkeiten**, um Würzburg von allen Seiten erreichbar zu halten. Ebenfalls wird teilweise die Preisgestaltung in den Fokus genommen, indem entweder kostenfreie Parkplätze am Stadtrand und/oder kostenfreie/kostengünstige ÖV-Tickets gewünscht werden.

„Mehr P+R-Parkplätze/Parkhäuser/Tiefgaragen am Stadtrand, um den Verkehr in der Stadt zu reduzieren. Bei kostenpflichtigen Parkplätzen (P+R) sollten die Parktickets auch als Fahrkarten gültig sein.“ (ID 280)

Insgesamt widmen sich 29 Fragebögen den **Ampelschaltungen für PKWs** in Würzburg. Hauptkritikpunkte sind darin lange Wartezeiten (teilw. subjektiv über fünf Minuten) und die fehlende Abstimmung von Ampelanlagen aufeinander. Die Befragten fordern als Lösungsvorschläge, die (teilw. auch neuen) Ampelschaltungen zu überprüfen: Gibt es Möglichkeiten durch „grüne Wellen“ den Verkehrsfluss zu verbessern, indem Ampelanlagen aufeinander abgestimmt werden? Könnte auf einige Ampelanlagen verzichtet werden? Ist eine Abschaltung der Ampelanlagen zu Randzeiten (abends/nachts, bzw. am Wochenende) möglich?

„Die neuen Ampelschaltungen sorgen, vor allem im Berufsverkehr für erhebliche Stauungen des regulären Verkehrs. → Stauffenbergstraße in Rottenbauer, entlang der Straßenbahnlinie „5“. → neue persönlich höchste Wartezeit an einer roten Ampel von 5 Minuten... um kurz nach 7:00 Uhr“ (ID 2730)

„Tageszeit und Wochentagabhängige Ampelschaltung auf Hauptstrecken, evtl. öfter Ampeln aus ab 21 Uhr“ (ID 421)

Die **Fahrgeschwindigkeit von PKWs** wird auf 22 Fragebögen thematisiert. 16 Fragebögen sprechen sich für ein (mehr oder weniger) generelles Tempolimit von 30 km/h aus, um Lärm und Gefahren durch PKWs zu verringern. Sechs Fragebögen fordern außerdem, vorhandene Geschwindigkeitsbegrenzungen besser zu kontrollieren. Zwei Fragebögen stellen sich gegen „30er-Zonen“.

„Flächendeckend Zone 30 im Stadtgebiet“ (ID 932)

„Mehr Park-and-Ride Parkplätze und Parkhäuser am Stadtrand und weniger Parkplätze in der Altstadt + Tempo 30“ (ID 1737)

20 Fragebögen beziehen sich auf das **Carsharing-Angebot** in Würzburg. 16-mal wird ein Ausbau des Angebots gefordert mit mehr und erreichbaren Stationen. Drei Fragebögen sind dagegen und kritisieren u.a. den weiteren Wegfall von Parkplätzen²⁶. Ein Fragebogen lobt das vorhandene Angebot.

„Car-Sharing ausbauen, fördern und einfacher zugänglich machen.“ (ID 2169)

²⁶ Im Idealfall führt der Ausbau des Carsharing-Angebotes zum Ersetzen vorhandener PKWs und dadurch zu mehr Parkplätzen. Allerdings kann Carsharing auch zu mehr Verkehr führen, da Personen ohne PKW-Verfügbarkeit die Möglichkeit der MIV-Nutzung erhalten. Dies wäre allerdings eine Verbesserung der sozialen Nachhaltigkeit.

„Wir würden sogar komplett auf ein Auto verzichten, wenn wir ein zu Fuß erreichbares Car-sharing hätten.“ (ID 2573)

Zehn Fragebögen kritisieren **„marode Straßen“** mit Schlaglöchern und Bodenwellen. Gegen den geringen Fahrkomfort werden Ausbesserungen gefordert. Kontrovers werden **E-Scooter** diskutiert: Fünf Fragebögen enthalten Forderungen nach dem Ausbau des Angebots, z.B. durch die Aufhebung der Sperre von E-Scootern in der Innenstadt und einer größeren Nutzungsfläche, um nicht an den ÖV angeschlossene Bereiche zu erreichen. Dem gegenüber sehen neun Fragebögen in E-Scootern Gefahren für Fußgänger:innen (v.a. in der Innenstadt) oder weisen auf den Platzverlust durch abgestellte Verkehrsmittel hin.

Ohne, dass dies im Fragebogen gefordert wird, **rechtfertigen sich viele Befragte für die Nutzung ihrer privaten PKWs** und geben Gründe an, warum keine umweltfreundlichen Alternativen verwendet werden können. 32 Fragebögen zeigen teilweise anhand von dargelegten Rechnungen auf, dass die Nutzung des ÖVs für viele Wege zu einem so großen **Zeitverlust** führt, dass eine PKW-Nutzung alternativlos erscheint. 38-mal wird darauf hingewiesen, dass eine individuelle Nutzung des PKWs de facto **notwendig** ist: Dies hängt bspw. mit der beruflichen Verwendung des PKWs, oder dem Wunsch, Orte ohne (annehmbare) ÖV-Anbindung zu erreichen, zusammen. Am häufigsten basiert die Notwendigkeit der PKW-Nutzung allerdings auf körperlichen Einschränkungen der Bürger:innen: Mehrfach geben ältere Personen, Personen mit Behinderungen und Personen, die andere Menschen betreuen, an, nur durch den PKW die eigenen Mobilitätsbedürfnisse befriedigen zu können. **Für all diese Personen stellt die (subjektiv) wahrgenommene Zurückdrängung der privaten PKWs aus Würzburg eine persönliche Bedrohung dar.** Der Rechtfertigungsdrang zeigt zwar einerseits ein Bewusstsein für Umweltfragen auch bei den PKW-Nutzenden, was prinzipiell als ein Spielraum für die Einführung von umweltfreundlichen Alternativen interpretiert werden kann. Andererseits zeigt sich in den Kommentaren vermehrt Angst: Die private PKW-Nutzung geht mit einem wahrgenommenen Verstoß gegen die soziale Erwünschtheit der klima- und umweltneutralen Fortbewegung einher. Noch bedrohlicher erscheint die Möglichkeit, dass aktuelle und zukünftige politische und soziale Veränderungen in Würzburg die eigene Mobilität einschränken – und im schlimmsten Fall sogar zu erzwungener Nichtmobilität führen. Aus sozialer Nachhaltigkeitsperspektive stellt dies eine besonders wichtige Feststellung dar: Für einige Personen und v.a. für lebensnotwendige Wege (viele Personen geben Arztbesuche als wichtige Ziele an, die nur mit dem PKW erreichbar sind) muss die Erreichbarkeit per PKW oder mit Verkehrsalternativen (z.B. Ruftaxis) gegeben sein und bleiben.

„Durch meinen Sohn mit geistiger Behinderung, möchte ich schnell und flexibel sein, deshalb fahre ich lieber mit dem Pkw.“ (ID 1438)

„Bin 83 Jahre alt und werde von Tochter zu Einkäufen oder Arztbesuchen mit eigenem PKW befördert.“ (ID 686)

„Meine Mobilität ist durch mein Alter und meinen Gesundheitszustand eingeschränkt. Ich bin auf Hilfe angewiesen, weshalb ich mit dem PKW abgeholt werde. Öffentliche Verkehrsmittel kann ich aktuell nicht nutzen.“ (ID 783)

„Wir Alten brauchen einen PKW und daher [...] Parkplätze in der Innenstadt, bei Arztpraxen, an Erholungsplätzen.“ (ID 999)

„Von September 2018 bis Oktober 2019 war ich auf die Benutzung eines Rollstuhls angewiesen. Alleine ist es kaum möglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Stadt zu fahren. Die Fahrten wurden mit dem Auto erledigt.“ (ID 1600)



474 Fragebögen widmen sich dem motorisierten Individualverkehr in Würzburg.

Im Mittelpunkt der Anmerkungen steht die Parkplatzsituation (206 Fragebögen). In der Regel fordern diese Personen den Abbau vorhandener Parkplätze zu stoppen, mehr Parkplätze zu schaffen und/oder diese kostengünstiger bereitzustellen. Angegebene Gründe dafür sind der Erhalt der wirtschaftlichen Attraktivität der Innenstadt, die private Notwendigkeit von Parkplätzen (z.B. für den eigenen PKW oder Besuche) und die Notwendigkeit für vulnerable Personengruppen (z.B. aufgrund körperlicher Beeinträchtigung) auf den PKW zurückzugreifen. In diesem Kontext steht auch das Anwohnerparken im Vordergrund.

Die Reduktion des Autoverkehrs in der Innenstadt wird von 51 Befragten genannt und in der Regel als Ziel gefordert (41x) anstatt abgelehnt (4x; Rest ausgeglichen oder an Bedingungen geknüpft).

Weitere mehrfach genannte Themen sind die Park and Ride Möglichkeiten (36x), die Ampelschaltungen für PKWs (29x), die Fahrgeschwindigkeit (22x), das Carsharing-Angebot (20x), marode Straßen (10x) und E-Scooter.

Viele Befragte rechtfertigen sich für die Nutzung ihrer privaten PKWs, welche sie v.a. mit der Alternativlosigkeit des PKWs wegen körperlichen Einschränkungen (38x) oder dem Zeitverlust durch die ÖV-Nutzung (32x) begründen. Für all diese Personen stellt die (subjektiv) wahrgenommene Zurückdrängung der privaten PKWs aus Würzburg eine persönliche Bedrohung dar.

Zusammengeführt befindet sich die PKW-Nutzung in einem Spannungsfeld zwischen ökologischer Nachhaltigkeit (Notwendigkeit der Verringerung der ökologischen Auswirkungen des ÖVs), wirtschaftlicher Nachhaltigkeit (Erhalt der Anbindung der Innenstadt sowohl per PKW aber auch per ÖV) und sozialer Nachhaltigkeit (Erhalt und Verbesserung einer lebenswerten Innenstadt unter gleichzeitiger Beachtung der validen Interessen von Personen, die aus unterschiedlichen Gründen auf den PKW angewiesen sind).

5.4 Öffentliche Verkehrsmittel

In Würzburg werden 20,9 % aller Wege, bzw. 32,2 % aller Personenkilometer mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (Pastuschka/Gross 2024b: 6). Hierbei stehen u.a. ein Straßenbahnnetz, Buslinien, aber auch Anbindungen an den Nah- und Fernverkehr bereit. Insgesamt stellt der ÖV in Würzburg damit eine bedeutsame Mobilitätsoption dar.

Um das ÖV-Angebot in Würzburg zu evaluieren und weitere Verbesserungspotenziale darzustellen, werden in den folgenden Unterkapiteln **detailliertere Auswertung zur Nutzung des ÖVs**, aber auch zu den **Meinungen der Würzburger Bürger:innen zum ÖV** vorgenommen. Zuerst werden die Meinungen zur Preisgestaltung öffentlicher Verkehrsmittel (Kap. 5.4.1), dann die Motivationen der Verkehrsmittelwahl von Erwerbstätigen und Personen im Ruhestand (Kap. 5.4.2), die Analyse der Bewertung der Attraktivität des ÖVs (Kap. 5.4.3), die Verfügbarkeit von Zeitkarten (Kap. 5.4.4), vorgeschlagene Maßnahmen zur häufigeren Nutzung des ÖV (Kap. 5.4.5) sowie abschließend die Anmerkungen zum ÖV insgesamt in den Fokus gestellt (5.4.6).

5.4.1 Preisgestaltung der öffentlichen Verkehrsmittel

Eine Stellschraube, um einerseits die Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel zu erhöhen und andererseits die soziale Ausgrenzung z.B. von Niedrigverdiener:innen zu verringern, ist die **Preisgestaltung der Fahrkarten** für die öffentlichen Verkehrsmittel.



Im Rahmen der Mobilitätsbefragung Würzburg 2023 wurde die individuelle Einstellung zur Preisgestaltung des ÖPNVs im Rahmen zweier Fragen erfasst:

- (1) „Wie wichtig sind Ihnen folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilitätsangebote in Würzburg?“ (5er-Skala von „unwichtig“ bis „sehr wichtig“)
- (2) „Welche Maßnahmen müssten in Würzburg getroffen werden, damit Sie das ÖPNV-Angebot in Würzburg öfter nutzen?“ (Wahl von vier wichtigsten Maßnahmen aus insg. 11 angegebenen Maßnahmen; darunter „Die Fahrkarten sollten günstiger sein“)

Um die finanziellen Ressourcen zielgerichtet bereitzustellen, müssen allerdings **mehrere Fragen** beantwortet werden: Ist der Wunsch nach geringeren Kosten in der Gesamtbevölkerung gleichermaßen stark ausgeprägt, oder zeigt sich eine höhere Forderung der Kostenentlastung bei Haushalten mit einer schlechteren subjektiven Bewertung der finanziellen Situation? Existieren außerdem Unterschiede zwischen Personengruppen in Bezug auf die Preisgestaltung des ÖPNVs? Und wie äußern sich die Würzburger:innen in den qualitativen Anmerkungen zu finanziellen Barrieren der ÖPNV-Nutzung?

Bevor diese Fragen empirisch für Würzburg beantwortet werden, lohnt ein Blick in **bisherige Forschung zu den Auswirkungen von günstigeren Ticketpreisen**. Dies ermöglicht eine angemessene Einordnung der empirischen Analysen. Generell zeigt sich ein **uneindeutiges Bild**, in welchem Maße die Verringerung der Kosten von Tickets für die öffentlichen Verkehrsmittel zu einem **Umstieg auf den ÖV, bzw. zu einer vermehrten Nutzung der öffentlichen Angebote** führen kann.

Bisherige Forschung zu **subjektiven Meinungen und objektiven Berechnungen** zeigt, dass die Kosten der öffentlichen Verkehrsmittel im Vergleich zur privaten PKW-Nutzung von den Befragten oftmals als zu hoch bzw. die Kosten des MIVs als zu niedrig eingeschätzt werden. So wird das Auto von Individuen oftmals als vergleichsweise günstiges Verkehrsangebot bewertet, da Fixkosten durch z.B. Wertverluste, Verschleiß oder TÜV-Überprüfungen in einer Kosten-Nutzen-Abwägung ignoriert werden (Waluga 2015: 50–53).

Subjektives und objektives Verhalten: Die Einführung eines günstigen Ticketmodells (9-Euro-Ticket) hatte zur Folge, dass die absolute Nutzung des ÖVs zwar stark angestiegen ist. Allerdings ist im gleichen Zeitraum die Anzahl von MIV-Wegen nur in geringem Maße gesunken. Das 9-Euro-Ticket konnte somit nur begrenzt eine Verschiebung der Mobilität erzeugen, führte jedoch generell zu einer höheren Mobilität – v.a. am Wochenende und für Freizeitaktivitäten (Liebensteiner et al. 2024). Damit zeigt sich, dass niedrigere Preise allein nicht die **Alltagsmobilität** mit öffentlichen Verkehrsmitteln verändern (Gaus/Murray/Link 2024). Allerdings ist zu beachten, dass das 9-Euro-Ticket von Beginn an als eine temporäre Maßnahme kommuniziert wurde, während bereits entwickelte Verhaltensmuster sich oft als robust darstellen und oftmals nur längerfristig geändert werden können. Zusätzlich hat sich gezeigt, dass das 9-Euro-Ticket von Einwohner:innen in Großstädten und von einkommensschwächeren Personen häufiger erworben wurde (Auspurg et al. 2023; Gaus/Murray/Link 2024). Günstigere Tickets führen somit zwar nicht zwangsläufig zu einer Verschiebung der Verkehrsnutzung auf den ÖV, aber zu mehr Fahrten v.a. von Personen mit eingeschränkten finanziellen Mitteln.

Soziale Relevanz: Beide Aspekte zusammengeführt muss kritisch hinterfragt werden, wie stark subjektive Einschätzungen/Meinungen und objektives Verhalten miteinander übereinstimmen und welche Bedeutung somit dem Wunsch nach günstigeren Tickets zugeschrieben werden kann. Eindeutig ist, dass die individuelle Mobilität einen Zugang zur Gesellschaft darstellt. Nur wer die Möglichkeit hat, den eigenen Lebensraum z.B. für soziale Treffen, aber auch generell für private Erledigungen zu verlassen, kann sich in der Gesellschaft uneingeschränkt beteiligen (z.B. Altenburg et al. 2009: 8; Gerlach et al. 2015: 17). Entsprechend ist auch der Zugang zur Mobilität an sich als ein Zugang zur Gesellschaft bedeutsam, indem sichergestellt werden muss, dass es sich alle Personen (finanziell) leisten können mobil zu sein. Eine Veränderung des Mobilitätsverhaltens hängt im begrenzten Maße auch – aber nicht ausschließlich – an den Ticketpreisen.

Vor diesem Hintergrund ist es nun möglich, die **Einschätzung der Würzburger Bürger:innen zur Preisgestaltung des ÖVs** in den Fokus zu stellen. Für die Mehrheit der Würzburger:innen sind günstige

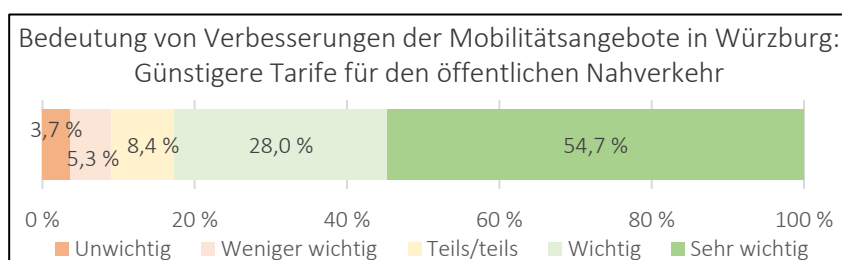


Abb. 11: Wunsch nach günstigeren Tarifen für den öffentlichen Nahverkehr.
Legende/Einordnung: Frage 34. Haushaltsebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

tigere Tarife für den öffentlichen Nahverkehr eine *sehr wichtige Verbesserungsmöglichkeit der Mobilität* in Würzburg (Abb. 11; Frage 34; 54,7 %). Weitere 28,0 % halten eine günstigere Tarifgestaltung für *wichtig*. Im

Vergleich mit den anderen Antwortkategorien handelt es sich bei den Preisen damit um die am stärksten befürwortete Verbesserungsmöglichkeit (ausführlich siehe Pastuschka/Gross 2024a: 59). Allerdings kann davon ausgegangen werden, dass viele Personen durch geringere Preise einen individuellen Nutzen erhalten würden, und daher die Zustimmung zu günstigeren Tarifen auch rein rational gesehen hoch sein muss.

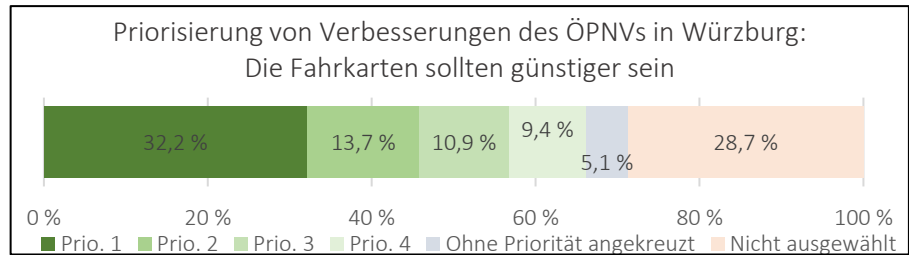


Abb. 12: Priorisierung von günstigeren Fahrkarten für den öffentlichen Nahverkehr.

Legende/Einordnung: Frage 35. Haushaltsebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

Um zu messen, wie stark der Wunsch nach günstigeren Tickets im Vergleich zu anderen Maßnahmen ist, wurden außerdem mehrere Verbesserungsmöglichkeiten für den ÖV abgefragt, innerhalb welcher nur bis zu **vier Antworten priorisiert** werden konnten (Abb. 12; Frage 35). Günstigere Fahrkarten sind auch bei dieser Frage die am häufigsten gewünschte Antwortkategorie (71,3 %; Pastuschka/Gross 2024a: 60): Für fast ein Drittel der Befragten (32,2 %) handelt es sich um die höchste Priorität, ein weiteres Drittel nennt die Fahrkartenpreise als Prioritäten zwei bis vier (34,0 %). Abschließend ist die Preisgestaltung des ÖVs auch Thema in den **schriftlichen Anmerkungen** zum Fragebogen. Eine detaillierte Einordnung der qualitativen Daten wird in Kap 5.4.1.3 gegeben.

Zusammengefasst handelt es sich bei günstigeren Fahrkarten für den ÖV in Würzburg – wie bei vergleichbaren Befragungen (s.o.) – um den zentralen Wunsch der Bürger:innen nach der Verbesserung der Mobilitätsangebote. In den weiteren Kapiteln wird dieser Wunsch weiter differenziert, um herauszufinden, welche Personen(gruppen) besonders häufig eine Neuaufstellung der Bepreisung des ÖVs unterstützen.

5.4.1.1 Wirtschaftliche Situation des Haushalts



Gibt es einen Zusammenhang zwischen der subjektiven Bewertung der wirtschaftlichen Situation des Haushalts und dem Wunsch nach günstigeren Tarifen für den ÖPNV?

Um zu untersuchen, ob wirtschaftlich abgehängte Personengruppen besonders von einer finanziellen Entlastung durch geringere Fahrkartenpreise profitieren, stellt sich die Frage, ob Personen mit subjektiv geringen finanziellen Mitteln auch häufiger geringere Fahrkartenpreise wünschen.



Die finanzielle Situation des eigenen Haushalts wurde anhand einer Selbsteinschätzung abgefragt. Die Bürger:innen konnten die wirtschaftliche Situation des eigenen Haushalts auf einer 5er-Skala mit den Kategorien *sehr schlecht*, *schlecht*, *mittel*, *gut* und *sehr gut* bewerten.

Da die Mehrheit der Befragten die eigene finanzielle Situation als (*sehr*) *gut* beschreibt, wurde die wirtschaftliche Situation des Haushalts für die Darstellung der Ergebnisse in drei Kategorien zusammengefasst:

- (*Sehr*) *Schlecht* (7,6 % der Befragten)
- *Mittel* (35,6 % der Befragten)
- (*Sehr*) *Gut* (56,8 % der Befragten)

In Abb. 13 wird das Antwortverhalten auf die Frage, ob **günstigere Tarife für den öffentlichen Nahverkehr für die Bürger:innen von Bedeutung sind, nach der wirtschaftlichen Selbsteinschätzung des Haushalts** differenziert dargestellt. Hier zeigt sich, dass obwohl der Wunsch nach geringeren Preisen über alle Personengruppen hinweg sehr stark ausgeprägt ist und dass Personen mit (*sehr*) *guter* finanzieller Selbsteinschätzung deutlich seltener die Anpassung der Preise als (*sehr*) *wichtig* bewerten als Personen mit *mittlerer* oder (*sehr*) *schlechter* Wirtschaftssituation. Zwischen den beiden Kategorien *Mittel* und (*Sehr*) *schlecht* zeigt sich nur ein geringer Unterschied. Bei den (*sehr*) *schlecht* eingeschätzten Wirtschaftssituationen werden günstigere Tarife nur von 5,5 % der Befragten als (*sehr*) *unwichtig* bewertet.

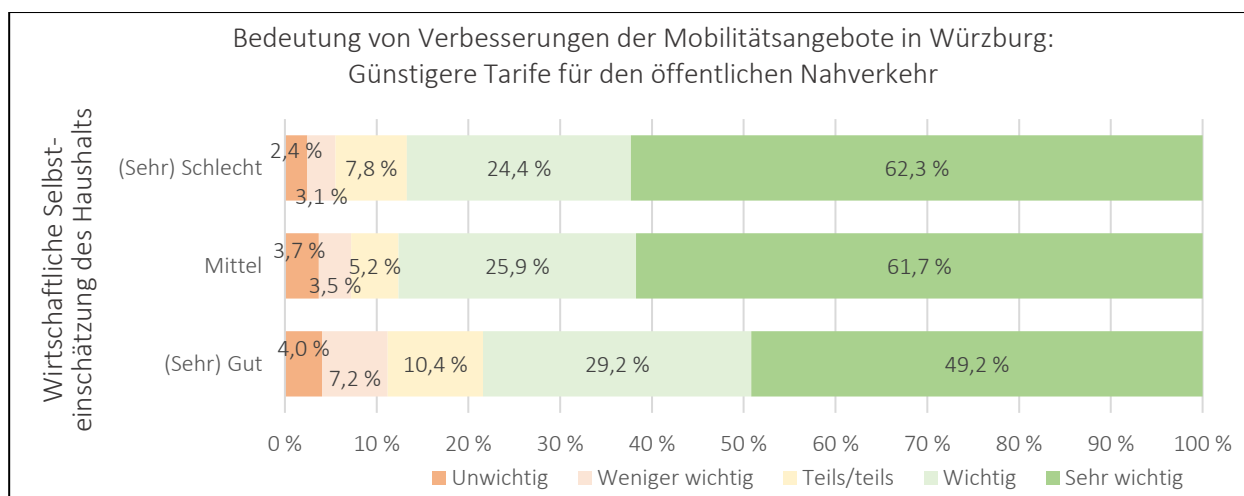


Abb. 13: Wunsch nach günstigeren Tarifen für den öffentlichen Nahverkehr nach der wirtschaftlichen Selbsteinschätzung des Haushalts.

Legende/Einordnung: Frage 34. Haushaltsebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

Im Wunsch nach günstigeren Tarifen für den öffentlichen Nahverkehr existiert ein **statistisch signifikanter Unterschied** je nach wirtschaftlicher Selbsteinschätzung des Haushalts ($p < 0,001$).

Betrachtet man erneut die **bis zu vier subjektiv wichtigsten (von insgesamt elf vorgegebenen) Verbesserungsmöglichkeiten**, dann wäre davon auszugehen, dass Personen aus wirtschaftlich schwächeren Haushalten auch häufiger die Fahrkartenpreise priorisieren müssten. In Abb. 14 zeigt sich jedoch, dass dies nicht der Fall war. Während Haushalte mit mittlerer finanzieller Ausstattung sich etwas häufiger für günstige Fahrkarten aussprechen (insgesamt genannt von 74,4 %), zeigen sich zwischen den Haushalten mit (sehr) schlechter (70,9 %) und (sehr) guter (69,1 %) nur marginale Unterschiede. Über alle Haushalte hinweg handelt es sich jedoch bei einer geringeren Bepreisung der Fahrkarten um das von allen Antwortmöglichkeiten am häufigsten priorisierte Maßnahmenpaket.

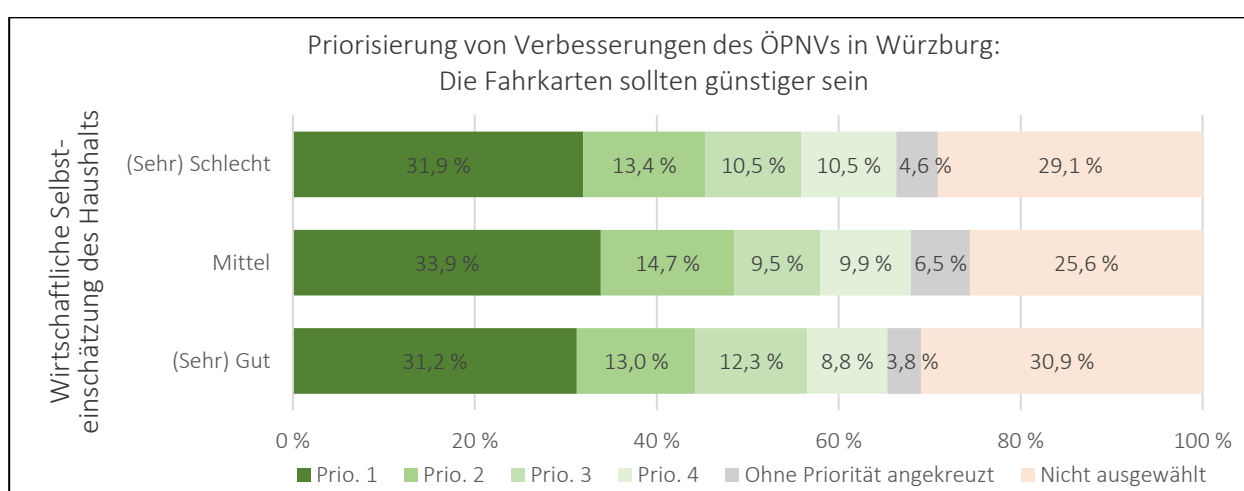




Abb. 14: Priorisierung von günstigeren Fahrkarten für den öffentlichen Nahverkehr nach der wirtschaftlichen Selbsteinschätzung des Haushalts.

Legende/Einordnung: Frage 35. Haushaltsebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

	<p>Personen mit hoher finanzieller Selbsteinschätzung wünschen sich seltener günstigere Ticketpreise als Personen mit mittlerer oder niedriger finanzieller Selbsteinschätzung. Wird die eigene Finanzsituation als <i>(sehr) schlecht</i> bewertet, ist eine finanzielle Entlastung nur für 5,5 % der Bürger:innen <i>unwichtig</i> oder <i>weniger wichtig</i>. Der Zusammenhang zwischen der finanziellen Selbsteinschätzung und dem Wunsch nach günstigeren Tickets ist statistisch signifikant.</p> <p>Muss jedoch zwischen Verbesserungsmöglichkeiten gewählt werden, sprechen sich sogar weniger Personen mit geringeren finanziellen Mitteln für günstigere Preise als Priorität aus – wenn auch die Fahrkartenpreise mit fast einem Drittel Erstpriorisierungen und insgesamt ca. 70 % der Nennungen die meistgewünschte Verbesserung des ÖPNVs darstellt.</p>
---	---

5.4.1.2 Personengruppen

Im Folgenden wird demnach untersucht, ob angebbare Personengruppen unterschiedliche Einschätzungen zu den Fahrkartenpreisen des ÖVs abgegeben haben. Dies hat zwei Gründe: Erstens handelt es sich bei der finanziellen Einschätzung des eigenen Haushaltes um ein subjektives Urteil, welche auch immer in Relation zu anderen vergleichbaren Haushalten und Personen gefällt wird. Hierdurch ist es möglich, dass einige Personen zwar zu finanziell vulnerablen Personengruppen gehören (z.B. zu Rentner:innen), die eigenen Finanzen im Vergleich zu anderen Personen dennoch als gut bewerten. Zweitens stehen für unterschiedliche Personengruppen auch unterschiedliche Fahrkartenangebote zur Verfügung (z.B. Seniorentickets, Jobtickets, ...).

	Existieren Unterschiede zwischen Personengruppen im Wunsch nach günstigeren Tarifen für den ÖPNV?
---	---

Es liegen ausreichend Antworten für die Unterscheidung von vier verschiedenen Personengruppen vor: 1) Studierende als eine große Spezialpopulation des Hochschulstandorts Würzburg, 2) Erwerbstätige, 3) Personen im Ruhestand und 4) Arbeitssuchende zusammen mit Personen im Haushalt (Personen ohne eigenes Einkommen). Über alle Personengruppen hinweg zeigt sich weiterhin der deutliche Wunsch nach günstigeren Tarifen für den öffentlichen Nahverkehr (Abb. 15), wobei Personen im Ruhestand seltener *sehr wichtig* angegeben haben.

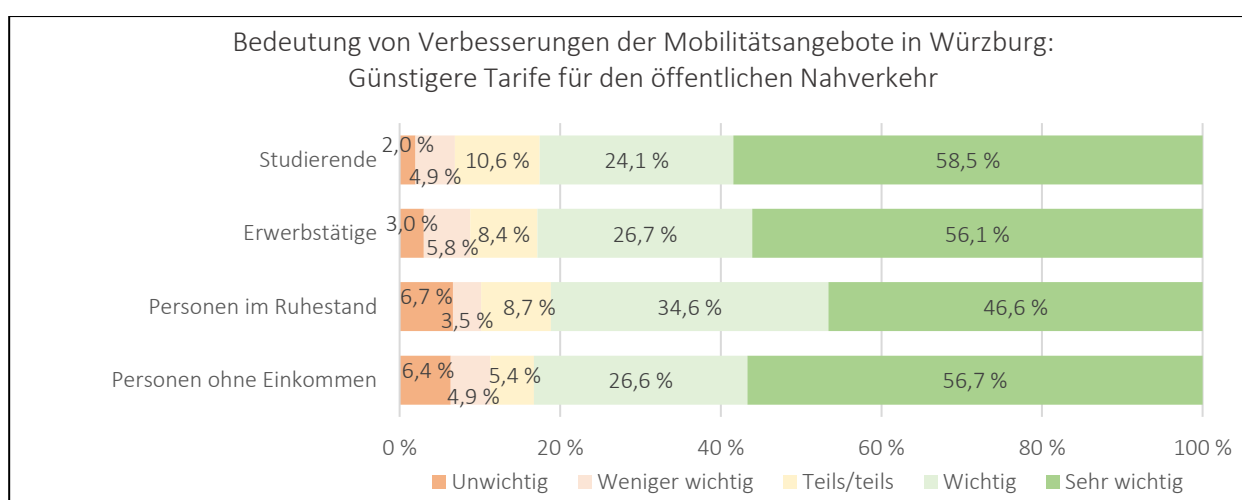


Abb. 15: Wunsch nach günstigeren Tarifen für den öffentlichen Nahverkehr nach Personengruppen.

Legende/Einordnung: Frage 34. Haushaltsebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

Ein klareres Bild ergibt sich, wenn die Priorisierungen von Verbesserungsvorschlägen betrachtet werden (Abb. 16). Für über die Hälfte der Studierenden besitzen günstigere Fahrkarten keine Priorität. Dies kann vermutlich vor allem darauf zurückgeführt werden, dass durch das Semesterticket eine Pauschale für den ÖV entrichtet wird. Öfter werden günstige Fahrkarten von Erwerbstätigen und insgesamt noch etwas häufiger von Personen im Ruhestand priorisiert. Bei Erwerbstätigen haben die Kosten häufiger Priorität eins und zwei. Bei Personen im Ruhestand zeigt sich eine vergleichsweise hohe Zahl an Antworten, bei denen die Fahrkartenkosten auf dem Fragebogen

angekreuzt oder markiert wurden, ohne dass eine Priorisierung stattfand. Am häufigsten wünschen sich arbeitssuchende Personen oder Hausfrauen bzw. Hausmänner günstigere Fahrkarten: Die Antwortkategorie wird von fast neun von zehn Personen priorisiert.

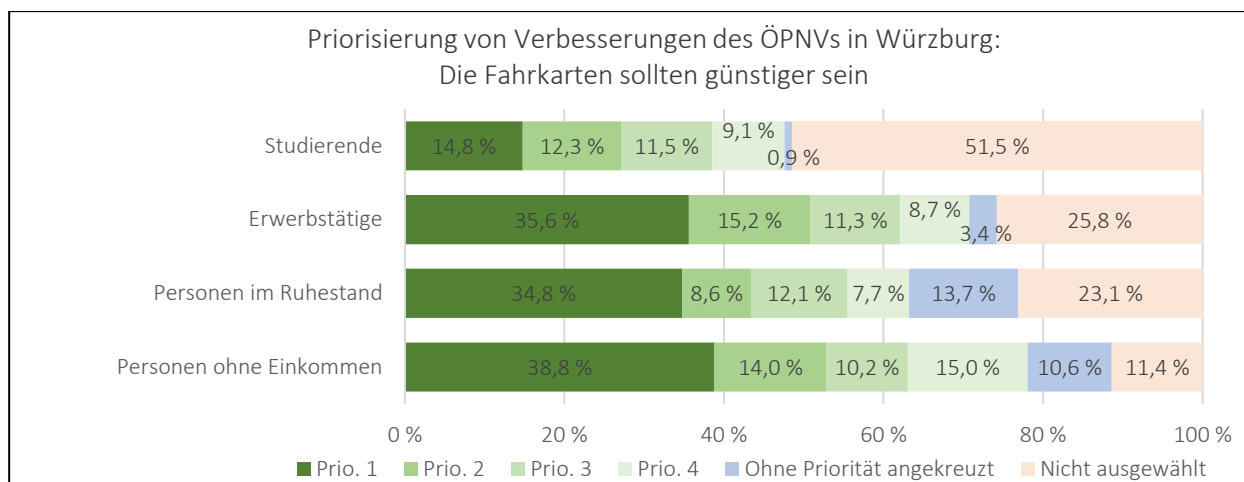



Abb. 16: Priorisierung von günstigeren Fahrkarten für den öffentlichen Nahverkehr nach der wirtschaftlichen Selbsteinschätzung des Haushalts.

Legende/Einordnung: Frage 35. Haushaltsebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

	<p>Die Befragten konnten bis zu vier von elf Verbesserungsmöglichkeiten des ÖVs priorisiert benennen. Ob günstigere Fahrkarten unter den Priorisierungen genannt wurden, hängt mit der finanziellen Last aufgrund des Fahrkartenkaufs zusammen: Studierende, welche automatisch ÖV-Karten erwerben, priorisieren nur selten günstigere Fahrkarten. Anschließend folgen Erwerbstätige und Personen im Ruhestand. Personen ohne eigenes Einkommen (Arbeitsuchende und Personen, die im Haushalt tätig sind) priorisieren zu fast 90 % günstigere Ticketpreise.</p>
---	--

5.4.1.3 Schriftliche Anmerkungen

Bei 122 Fragebögen beziehen sich **schriftliche Anmerkungen auf die Preise der Tickets für den ÖV** (von 725 Fragebögen mit Anmerkungen zum öffentlichen Nahverkehr). Inhaltlich stehen dabei drei Themen im Vordergrund:

1) Erstens werden **die ÖV-Preise für Schüler:innen, bzw. Kinder und Jugendliche** kritisiert (14x). Konkrete Forderungen umfassen dabei günstigere Fahrkarten oder kostenlose Fahrtmöglichkeiten für jüngere Menschen:

„Alle Schüler sollten bis zum Ausbildungsende/Schulabschluss eine ÖPNV-Fahrkarte kostenlos erhalten, damit sie nicht auf das Auto umsteigen und damit eine Umgewöhnung stattfindet.“ (ID 1628)

2) Zweitens wird analog zu den jüngeren Personengruppen ein günstigeres (oder kostenfreies) Angebote für **Rentner:innen** genannt (11x)²⁷:

„Die Bepreisung der Tarife im Öffentlichen Verkehrsnetz für Rentner ist zu teuer.“ (ID 1045)

3) Drittens wird das **Deutschlandticket** – auch aufgrund des Befragungszeitpunktes im Frühjahr 2023 – positiv hervorgehoben, aber auch mit Verbesserungspotenzial verbunden (18x). Generell zeigt sich Unterstützung für ein einheitliches²⁸ Fahrkartenangebot:

„Durch das 49€-Ticket werden wir den ÖPNV öfter nutzen!“ (ID 2023)

Einschränkend sind auch Kritikpunkte an der Umsetzung des Deutschlandtickets mitgeteilt worden. Neben dem Erhalt des Tickets (umständlicher Erhalt über die Deutsche Bahn), wird auch die Kosten-Nutzen-Abwägung für die lokale Nutzung in den Fokus gestellt:

„Das 9,-€-Ticket war toll! 49,-€ für den ÖPNV sind zu teuer.“

Auch das reguläre Monatsabo ist viel, wenn man den ÖPNV nicht täglich nutzt.“ (ID 54)

Weitere Anmerkungen beziehen sich auf günstigere Kurz- und Einzelfahrttickets, sowie auf Gruppen- und Familienangebote.

²⁷ Die qualitativen Anmerkungen stehen dabei in leichtem Widerspruch zu dem in den vorherigen Kapiteln berichteten Resultat, dass Rentner:innen teilweise sogar seltener günstigere Fahrkarten fordern als andere Personengruppen. Dies kann vermutlich u.a. darauf zurückgeführt werden, dass die Personengruppe der Rentner:innen sehr heterogen ist und sowohl noch aktive Personen als auch inaktive Personen inkludiert.

²⁸ In wenigen Fällen wurde außerdem die Einteilung in Waben und die Komplexität des Ticketerwerbs kritisiert. Auch diese Probleme könnten durch das Deutschlandticket umgangen werden.

5.4.1.4 Zusammenführung

Insgesamt zeigt sich, dass der **Wunsch nach geringeren Kosten für ÖV-Fahrkarten über alle Personen(gruppen) hinweg stark ausgeprägt ist**. Eine Verringerung der Preise der Fahrkarten wird dabei als bedeutendste Verbesserungsmöglichkeit des ÖVs in Würzburg bewertet.

Es gibt einen (statistisch signifikanten) Zusammenhang zwischen der **finanziellen Selbsteinschätzung des Haushaltes und dem daraus resultierenden Wunsch nach günstigeren Tickets**: Vor allem Personen aus finanziell besser gestellten Haushalten verlangen (gerinfügig) seltener günstigere ÖV-Preise. Allerdings unterscheiden sich die Antworten von Haushalten mit (*sehr*) *niedriger* und *mittelmäßiger* finanzieller Selbsteinschätzung nur gering voneinander. Werden die **Personengruppen** in den Fokus gestellt, zeigt sich, dass Studierende (vermutlich aufgrund des Semestertickets als Pauschalbetrag für die ÖV-Nutzung), aber auch Personen im Ruhestand (evtl. aufgrund geringerer Mobilität im Allgemeinen) seltener Entlastung bei den Ticketpreisen priorisieren. Auch in den **schriftlichen Anmerkungen** findet sich die Debatte um die Preisgestaltung des ÖVs wieder – hier in umgekehrter Wirkungsrichtung: Vergleichsweise häufig werden die Unkosten für die ÖV-Nutzung bei Kindern und Jugendlichen bzw. Schüler:innen kritisiert. Auch einige Rentner:innen fordern in den qualitativen Analysen vermehrt günstigere Preise um die öffentlichen Verkehrsmittel (weiterhin) nutzen zu können. Hoffnung gibt einigen Bürger:innen die im Zeitraum der Feldphase stattgefundene Einführung des Deutschlandtickets, teilweise wurde auch das 9-Euro-Ticket als Vorgänger lobend hervorgehoben.

Damit kommt dieser Bericht auf das gleiche Ergebnis wie bisherige Studien, indem in der subjektiven Wahrnehmung die Fahrkartenpreise als die bedeutendste Stellschraube für die Nutzung des ÖVs identifiziert werden kann (vgl. Kap. 5.4.1). Dies geht auch mit der sozialen Relevanz der Mobilität als Teilhabe zur Gesellschaft einher. **Einschränkend** muss erneut hervorgehoben werden, dass die Preisgestaltung allein nur begrenzt Verhaltensveränderungen („Modal Shifts“) hervorruft und auch andere Aspekte des ÖVs verbessert werden müssten, um längerfristige Verhaltensänderungen zu ermöglichen. Dies zeigt sich auch darin, dass sich „nur“ 122 von 725 Fragebögen mit schriftlichen Anmerkungen zum öffentlichen Nahverkehr auf die Kosten und Inhalte der Tickets für den ÖV beziehen.

5.4.2 Positive Anmerkungen (Erwerbstätige und Personen im Ruhestand)



Nennen Erwerbstätige und Personen im Ruhestand Situationen, in welchen sie den ÖV nutzen und welche positiven Aspekte mit dem ÖV verbunden werden?

Aus **positiven Anmerkungen und Hinweisen zum ÖV** kann abgeleitet werden, **aus welchen Gründen der ÖV aktuell bereits erfolgreich verwendet wird** und was Personen am ÖV besonders wichtig ist. Im Folgenden soll dies exemplarisch in Bezug auf zwei Personengruppen durchgeführt werden: **Erwerbstätige und Personen im Ruhestand**. Noch vor den Studierenden (ungewichtet 16,5 % der Befragten, Mehrfachzuordnung war möglich) handelt es sich bei den **Erwerbstätigen** (48,9 %) und den **Personen im Ruhestand** (20,7 %) um die zwei zahlenmäßig größten Personengruppen der Befragung. Insgesamt zeigt sich, dass sich das Mobilitätsverhalten je nach Personenmerkmal stark voneinander unterscheidet: Wird die Verkehrsmittelwahl nach Wegen betrachtet, nutzen Erwerbstätige und Personen im Ruhestand im Vergleich zu anderen Personengruppen häufiger den MIV und greifen seltener auf den ÖV zurück (Pastuschka/Gross 2024a: 34, 69).

Insgesamt zeigt sich, dass **nur wenige schriftlichen Anmerkungen** von Erwerbstätigen und Personen im Ruhestand positive Anmerkungen zum ÖV oder Gründe für die ÖV-Nutzung enthalten²⁹: Trotz vergleichsweise schwieriger Identifikation von relevanten Anmerkungen konnten 37 relevante Kommentare erfasst werden. Davon äußern sich 13 Fragebögen **generell positiv zum ÖV** in Würzburg.

„Sonst bin ich zufrieden mit den öffentlichen Verkehrsmitteln.“ (ID 1071)

„Ich komme mit dem öffentlichen Nahverkehr in Würzburg sehr gut zurecht und überall hin“ (ID 2168)

Die Erwähnung der **Straßenbahn (8x)** und der **Busse (7x)** sind auf einem ähnlich hohem Niveau. **Gründe** für die Nutzung des ÖVs sind: Die Alternative z.B. zu Fußwegen und Fahrradnutzung bei **schlechtem Wetter inkl. Regen (5x)**, aufgrund der **guten Anbindung der Innenstadt (5x)**, die **Anwesenheit (2x)** sowie **Wege zur Arbeit (2x)**.

„Für mich persönlich keine Maßnahmen erforderlich, da ich meistens mit dem Rad oder zu Fuß unterwegs bin. Den ÖPNV nutze ich nur ‚in Notfällen‘ (Regen z.B.)“ (ID 875)

„Bei unserem Alter ist die Erreichbarkeit der Innenstadt von Würzburg mit dem Bus 26 sehr wichtig. Denn dorthin fahren wir weder mit dem Auto noch mit dem Fahrrad.“ (ID 1009)



Nur wenige schriftlichen Anmerkungen widmen sich Gründen für eine ÖV-Nutzung und/oder positiven Aspekten zum ÖV. Dreizehn Fragebögen sind zufrieden mit dem ÖV; Gründe für die Nutzung sind v.a. schlechtes Wetter und die gute Anbindung der Innenstadt

²⁹ Was jedoch nicht überrascht. So kann erwartet werden, dass die Befragten sich auch rein rational vor allem nur für die Formulierung von Verbesserungsvorschlägen die Mühe zum Verfassen von zusätzlichen schriftlichen Mitteilungen machen. Wie zufrieden die Personen generell mit dem ÖV sind, kann aus der quantitativen Auswertung abgelesen werden (Fragebogenfrage 32).

5.4.3 Attraktivität des ÖVs



Finden Personen, die auf den ÖV angewiesen sind, diesen auch attraktiv?

Für viele Personen ist die Verwendung öffentlicher Verkehrsmittel alternativlos: Der Aussage „Ich bin darauf **angewiesen, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen**“ stimmen 18,2 % der Würzburger Bürger:innen *voll und ganz zu*. Weitere 10,2 % *stimmen zu*. Für diese Personen ist die Qualität des ÖVs besonders bedeutsam. Um auch aus einer sozialen Perspektive sicherzugehen, dass diese Personen mit den ÖV-Angeboten zufrieden sind, wird in Abb. 17 die Attraktivität des ÖVs dargestellt – je nachdem wie stark die Personen auf den ÖV angewiesen sind.

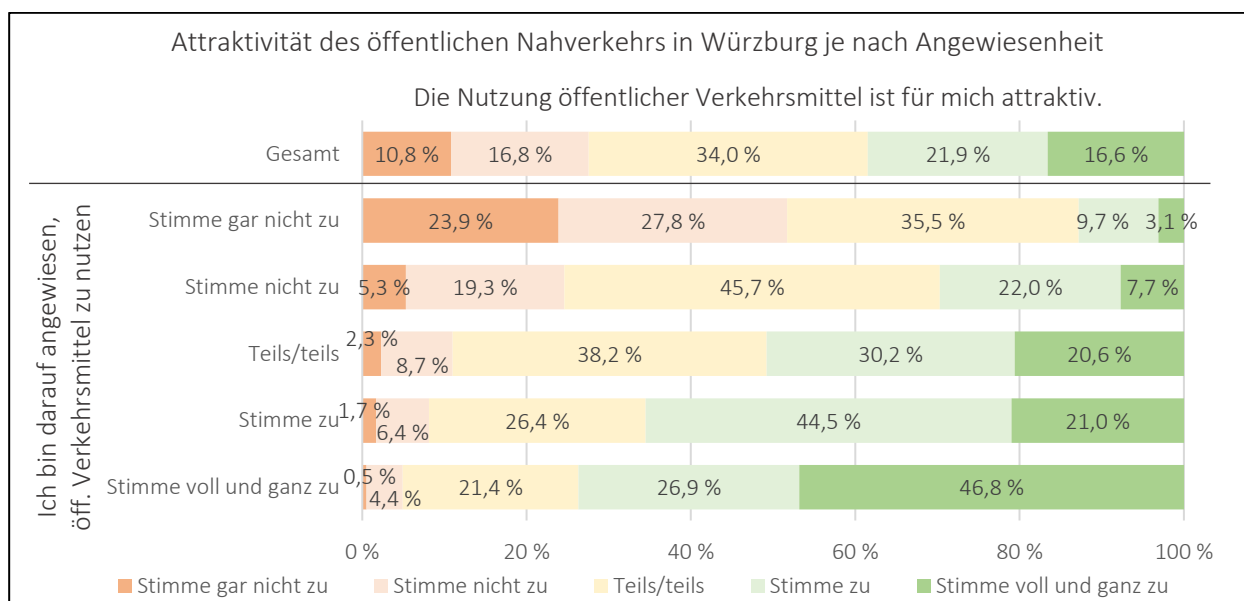


Abb. 17: Zusammenhang der Bewertung der Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs je nachdem, wie angewiesen die Personen auf den ÖV sind (Zeilen).

Legende/Einordnung: Haushaltsebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

Generell wird die Attraktivität des öffentlichen Nahverkehrs ambivalent bewertet: Der Aussage „Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist für mich attraktiv“ stimmen zwar 38,5 % der Befragten (*voll und ganz zu*). Jedoch ist über ein Viertel der Befragten mit der Attraktivität des ÖVs unzufrieden (27,6 % *stimme (gar) nicht zu*). Wird die Bewertung der **Attraktivität des ÖVs** mit der **Angewiesenheit auf den ÖV** kombiniert, zeigt sich ein deutlicher – und auch statistisch signifikanter ($p < 0,001$) – Zusammenhang zwischen beiden Aussagen: Personen, welche nicht auf den ÖV angewiesen sind, bewerten die Attraktivität deutlich häufiger schlechter als besser. Je höher die Abhängigkeit, desto stärker dreht sich dieses Verhältnis um: Personen, welche *voll und ganz* angegeben haben auf den ÖV angewiesen zu sein, bestätigen dem ÖV eine Attraktivität (73,7 % *stimme (voll und ganz) zu*).



Es zeigt sich ein klarer Zusammenhang zwischen der Attraktivität des ÖVs und der Angewiesenheit auf ebenjenen: Eine Mehrheit der Befragten, die auf den ÖV angewiesen sind, bewerten die Attraktivität positiv. Umgekehrt wird die Attraktivität vor allem von Personen negativ bewertet, welche Mobilitätsalternativen besitzen und nicht auf den ÖV angewiesen sind.

Einschränkend kann keine eindeutige Richtung des Zusammenhangs zwischen der Angewiesenheit und Attraktivität identifiziert werden: So ist einerseits plausibel, dass durch die vermehrte Nutzung des ÖVs von Personen, die darauf angewiesen sind, auch die Vorteile der Angebote in Würzburg erkannt werden, während gleichermaßen Personen ohne Nutzungszwang keine Attraktivität erkennen. Andererseits ist es plausibel, dass Personen, die den ÖV als unattraktiv bewerten sich stärker um Alternativen bemühen und schlussendlich nicht auf den ÖV angewiesen sind. Daher handelt es sich beim Zusammenwirken beider Variablen um eine **Korrelation**, keinen Kausalzusammenhang.

5.4.4 Zeitkartenverfügbarkeit



Unterscheidet sich das Vorhandensein einer Zeitkarte für den ÖV je nach der Verfügbarkeit eines PKWs und der wirtschaftlichen Selbsteinschätzung des Haushalts?

Die ÖV-Nutzung anhand von Zeitkarten stellt auch finanziell eine bedeutende Alternative zur Nutzung des motorisierten Individualverkehrs dar. Die Ergebnisse der MiD-Befragung 2017 zeigen dabei einerseits, dass vor allem in größeren Städten und Metropolen häufiger Zeitkarten verwendet werden. Andererseits greifen vor allem PKW-freie Haushalte häufiger auf ÖV-Zeitkarten zurück (MiD 2018: 43).



Ob die Personen über eine Zeitkarte für den ÖV verfügen, wird anhand der Frage gemessen, welche Fahrkartenart normalerweise benutzt wird, wenn die Befragten mit dem ÖV fahren. Die Antwortkategorien lauteten:

- | | |
|---|------------------------|
| • <i>Einzelfahrkarte</i> | (19,4 % der Befragten) |
| • <i>Tagesfahrkarte</i> | (3,3 % der Befragten) |
| • <i>6-er Karte</i> | (26,8 % der Befragten) |
| • <i>Monatskarte/Abo (z.B. auch „49-Euro-Ticket“)</i> | (14,8 % der Befragten) |
| • <i>Semesterticket</i> | (16,3 % der Befragten) |
| • <i>Ausbildungskarte, 365-Euro-Ticket, o.ä.</i> | (3,9 % der Befragten) |
| • <i>Jobticket, o.ä. (berufsbezogen)</i> | (1,5 % der Befragten) |
| • <i>Freifahrberechtigung (z.B. schwerbehindert)</i> | (3,4 % der Befragten) |
| • <i>Ich nutze keine öffentlichen Verkehrsmittel</i> | (10,6 % der Befragten) |

Um darzustellen, **welche Personen in Würzburg auf Zeitkarten für die öffentlichen Verkehrsmittel zurückgreifen**, wird im Folgenden der Zeitkartenbesitz genauer in den Fokus gestellt. Zur Einordnung der Werte sind **mehrere Aspekte bedeutsam**: 1) Erstens fällt der Zeitpunkt der Befragung mit der Einführung des „Deutschlandtickets“ bzw. „49-Euro-Tickets“ am 01. Mai 2024 zusammen. Hierdurch ist aus den Befragungsdaten (noch) nicht ableitbar, welche Personen auf das Nachfolgeticket des „9-Euro-Tickets“ zurückgreifen oder eine Verwendung erwägen. 2) Zweitens wurde die Zeitkartenverfügbarkeit im Kontext der Abfrage der am häufigsten verwendeten Ticketart in Würzburg abgefragt (Frageformulierung siehe Infobox). Personen, die die öffentlichen Verkehrsmittel grundsätzlich nicht verwenden, werden durch die Frageformulierung bewusst nicht angesprochen. Für alle Auswertungen werden nun nur Personen berichtet, welche die entsprechende Frage einerseits beantwortet und andererseits nicht angegeben haben, „keine öffentlichen Verkehrsmittel zu nutzen“. Folglich kann davon ausgegangen werden, dass die berichteten Werte nur für ÖV-Nutzende repräsentativ sind und der genaue Anteil der Personen mit Zeitkartenverfügbarkeit in Würzburg geringer ist. 3) Drittens verfügt Würzburg als Hochschulstadt über eine hohe Spezialpopulation an Studierenden. Diese haben durch die Immatrikulation an einer Hochschule in der Regel automatisch eine Zeitkarte für den ÖV (Semesterticket). Da diese Personen für die Betrachtung des Dauerkartenbesitzes von nachrangiger Relevanz sind, werden bei der Mehrheit der Analysen nur Nicht-Studierende ausgewiesen.

Unter Zeitkarten für den ÖV werden **mehrere Ticketarten zusammengefasst**, welche längerfristig eine Fahrberechtigung für öffentliche Verkehrsmittel darstellen: Neben „klassischen“ Angeboten wie Monatskarten und Abonnements (inkl. des „49-Euro-Tickets“) umfasst dies auch berufsbezogene Tickets (z.B. Jobtickets), ausbildungsbezogene Tickets (z.B. Ausbildungskarte), Freifahrberechtigungen und Semestertickets (falls Studierende mitbetrachtet werden). Von allen befragten Personen, welche auch den ÖV nutzen, gaben insgesamt 44,6 % über eine ÖV-Zeitkarte zu verfügen. Diese Zahl wird maßgeblich durch die Studierenden beeinflusst – ohne Studierende liegt der Anteil an ÖV-Besitzenden bei 33,0 % (Abb. 18).

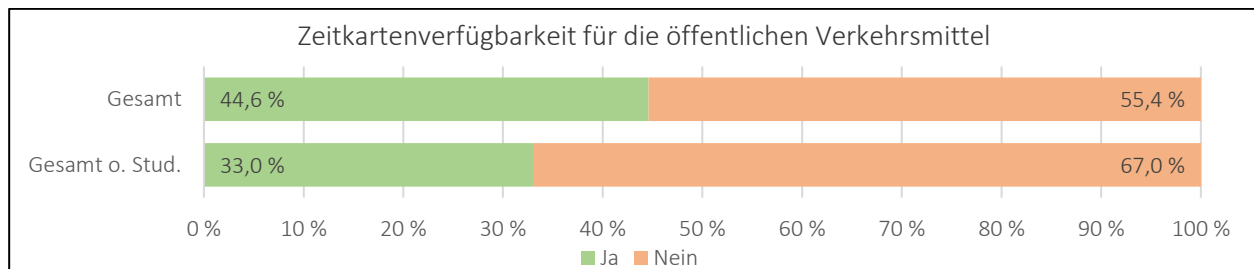


Abb. 18: Zeitkartenverfügbarkeit für den ÖV. Gesamt und ohne Betrachtung der Studierenden.

Legende/Einordnung: Keine Betrachtung von Personen, die angegeben haben, den ÖV nicht zu nutzen. Personenebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

In den weiteren Betrachtungen werden die Studierenden nicht mehr mitbetrachtet. Wird differenziert, ob den Individuen ein **PKW zur Verfügung** steht (Abfrage auf Personenebene; Fragebogenfrage 20) zeigt sich, dass tatsächlich ein deutlicher Unterschied in der Zeitkartenverfügbarkeit existiert. Von den Befragten, welchen ein PKW zur Verfügung steht, besitzt fast ca. fünfte Person eine ÖV-Zeitkarte (19,9 %). Bei Personen ohne PKW-Verfügbarkeit sind es 45,0 % (Abb. 19).

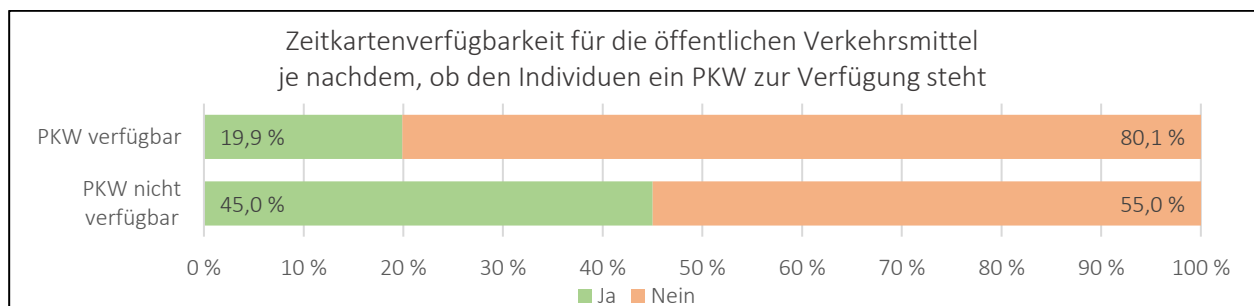


Abb. 19: Zeitkartenverfügbarkeit für den ÖV danach, ob der Person ein PKW zur Verfügung steht.

Legende/Einordnung: Ohne Betrachtung der Studierenden. Keine Betrachtung von Personen, die angegeben haben, den ÖV nicht zu nutzen. Personenebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

Wird die Zeitkartenverfügbarkeit nach **finanzieller Selbsteinschätzung** differenziert (Abb. 20), zeigt sich eine klare Korrelation zwischen den beiden Variablen, welche auch statistisch signifikant ist ($p < 0,001$). Vor allem Personen, bei welchen die Haushaltssituation (sehr) schlecht eingeschätzt wird, verfügen häufiger über ÖV-Zeitkarten (43,6 %). Je besser die Finanzen bewertet werden, desto seltener verfügen die Personen auch über ÖV-Zeitkarten. In Haushalten mit sehr guter finanzieller Selbsteinschätzung verfügt noch genau ein Viertel der Personen über ÖV-Zeitkarten. Dies stimmt mit der Beobachtung überein, dass auch die Nutzung des ÖVs abnimmt, je besser die finanzielle Selbsteinschätzung des Haushalts ist (Frage: „Wie oft haben Sie in den letzten drei Monaten öffentliche Verkehrsmittel auf ihren alltäglichen Wegen genutzt?“; $p < 0,001$).

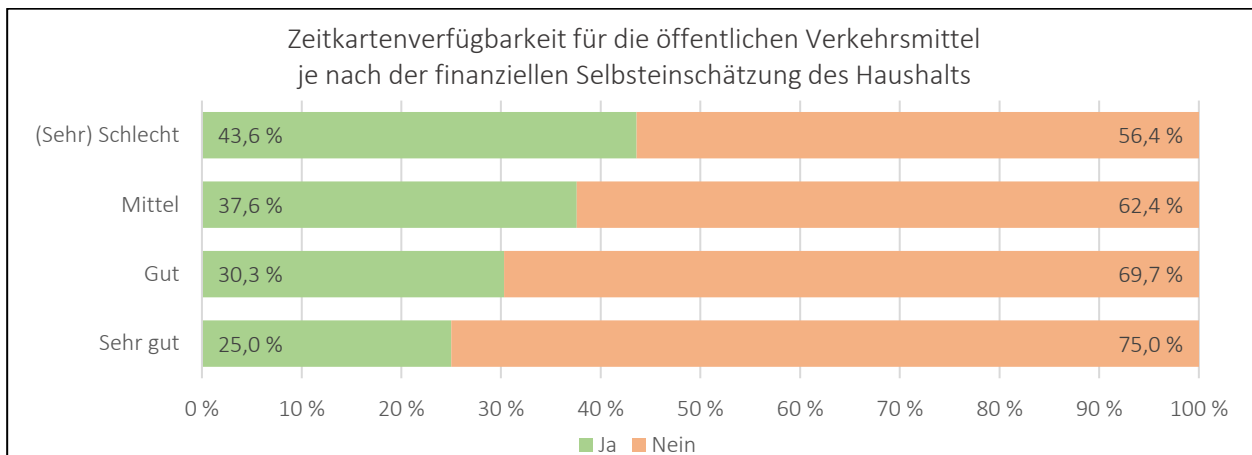



Abb. 20: Zeitkartenverfügbarkeit für den ÖV nach der finanziellen Selbsteinschätzung des Haushalts.

Legende/Einordnung: Ohne Betrachtung der Studierenden. Keine Betrachtung von Personen, die angegeben haben, den ÖV nicht zu nutzen. Personenebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).




Ohne Berücksichtigung der Studierenden und Personen, die den ÖV nicht verwenden, zeigt sich ein klarer und statistisch signifikanter Zusammenhang zwischen der finanziellen Selbsteinschätzung des Haushalts und der ÖV-Zeitkartenverfügbarkeit: Je besser die finanzielle Selbsteinschätzung des Haushalts ist, desto seltener steht auch eine ÖV-Zeitkarte zur Verfügung. Gleichmaßen haben auch Personen, denen ein PKW zur Verfügung steht, seltener eine ÖV-Zeitkarte als Personen ohne PKWs.

5.4.5 Fahrgastakquise

Wie können weitere Personen für die ÖV-Nutzung akquiriert werden? Um das ausgegebene Ziel einer Verkehrswende im Sinne einer Dekarbonisierung des Verkehrssektors zu erreichen, ist eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl der Bürger:innen weg vom motorisierten Individualverkehr notwendig („Modal Shift“). Eine große Möglichkeit für eine klimaneutralere Zukunft stellt eine Stärkung des ÖVs dar, um eine Alternative für bisher mit dem MIV zurückgelegte Wege zu schaffen. Allerdings kann davon ausgegangen werden, dass nicht alle Personen gleichermaßen bereit sind, auf MIV-Wege (bzw. auf den privaten PKW an sich) zu verzichten.

Eine Personengruppe, welche (theoretisch) über eine hohe intrinsische Motivation verfügen sollte auf den MIV-Verkehr zu verzichten und alternative Verkehrsmittel zu nutzen, ist die Gruppe der umwelt- und klimabewussten Bürger:innen. Im Folgenden wird untersucht, in welchem Maße die Gruppe der umwelt- und klimabewussten Befragten über ein (weiteres) Potenzial für eine stärkere Nutzung des ÖVs verfügen, welche Barrieren der ÖV-Nutzung gegenüberstehen und welche Lösungsvorschläge die Befragten selbst dafür anbieten.

	<p>Wie könnten Fahrgäste für den Öffentlichen Nahverkehr akquiriert werden? Welche Verbesserungsvorschläge zum ÖV haben Personen, die generell über eine hohe Nutzungswahrscheinlichkeit des ÖVs verfügen?</p> <p>Schritt 1: Definition der Zielgruppe, welche generell über Potenzial für umwelt- und klimaneutrales Verhalten verfügen.</p> <p>Schritt 2: In welchem Umfang nutzen diese noch den MIV bzw. bereits den ÖV?</p> <p>Schritt 3: Haben die Befragten überhaupt die Möglichkeit den ÖV zu nutzen?</p> <p>Schritt 4: Nennen die Personen Barrieren der nachhaltigen Verkehrsmittelwahl?</p> <p>Schritt 5: Nennen die Personen Lösungsvorschläge zur Verbesserung des ÖVs?</p>
---	---

Schritt 1 – Zielgruppendefinition: In einem ersten Schritt wird das Untersuchungssample definiert, indem betrachtet wird, wie wichtig den Bürger:innen nach eigener Angabe der Umwelt- und Klimaschutz ist. 83,6 % der Würzburger Bürger:innen stimmen der Aussage „Mir ist Umwelt- und Klimaschutz wichtig“ zu bzw. *voll und ganz zu*. Ziel ist es die Personen zu untersuchen, welche eine besonders hohe Motivation besitzen auf den MIV zu verzichten. Deshalb ist es sinnvoll nur die Extremkategorie „*stimme voll und ganz zu*“ zu betrachten – da es sich hierbei um ebenjene Menschen handelt, welche am wahrscheinlichsten aufgrund eines Klima- und Umweltbewusstseins einen Umstieg auf den ÖV in Betracht ziehen. Insgesamt geben 45,2 % der Würzburger Bürger:innen an, dass ihnen der Klima- und Umweltschutz besonders bedeutend ist (Abb. 21, „*stimme voll und ganz zu*“).³⁰

³⁰ Da die Einstellungsfragen – und damit auch die Frage nach der Einstellung zum Umwelt- und Klimaschutz – in Teil 4 des Fragebogens zu finden waren, wurde diese Frage jeweils nur einer Person pro Haushalt gestellt. Ungewichtet handelt es sich dabei um 1.276 Personen und Fragebögen, welche hohes Potenzial für umwelt- und klimakonformes Verhalten bieten und im nachfolgenden tiefer betrachtet werden.

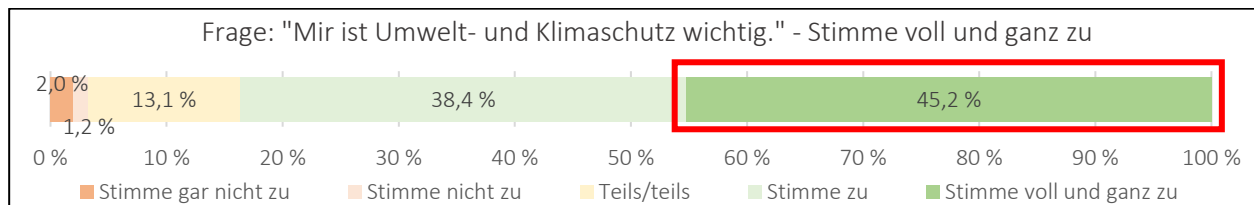


Abb. 21: Individuelle Bewertung der Bedeutung des Umwelt- und Klimaschutzes.

Legende/Einordnung: Dichotomisierung zwischen „stimme voll und ganz zu“ und den anderen vier Antwortkategorien. Die Frage wurde pro Fragebogen einer einzelnen Person gestellt. Haushaltsebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

Schritt 2 – Status Quo der Verkehrsmittelwahl: In einem zweiten Schritt wird aufgezeigt, in welchem Maße Personen mit sehr hohem Empfinden für die ökologische Nachhaltigkeit bereits nachhaltige Verkehrsmittel verwenden, oder

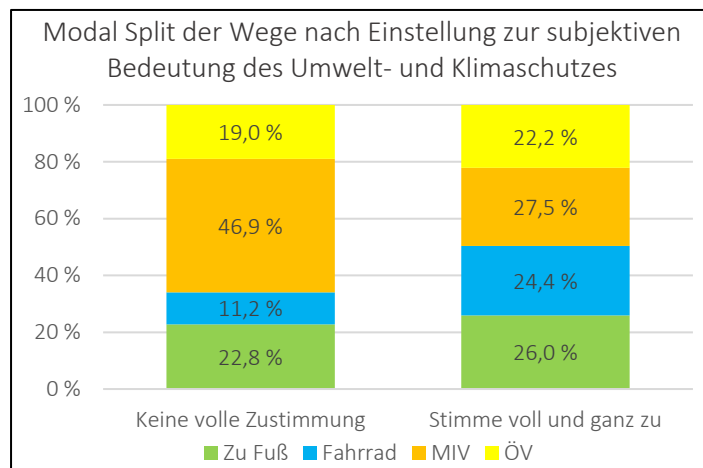


Abb. 22: Modal Split der Wege je nachdem, ob den Personen der Umwelt- und Klimaschutz „voll und ganz“ wichtig ist, oder nicht.

Legende/Einordnung: Dichotomisierung zwischen „stimme voll und ganz zu“ und den anderen vier Antwortkategorien. Die Frage wurde pro Fragebogen einer einzelnen Person gestellt. Haushaltsebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

ob diese (den eigenen Prinzipien widersprechend) noch auf den MIV zurückgreifen. In Abb. 22 zeigt sich, dass Personen mit hoher Klimateinstellung deutlich seltener den MIV verwenden und v.a. das Fahrrad (+13,2 Prozentpunkte) häufiger nutzen (statistisch signifikant, $p < 0,001$). Gleichmaßen zeigt sich, dass immer noch mehr als ein Viertel aller Wege mit dem MIV zurückgelegt wird und somit weiteres Veränderungspotenzial existiert. Auf die Personen bezogen (Abb. 23) haben 15,7 % aller Personen mit hoher Zustimmung zum Umwelt-

und Klimaschutz am angegebenen Stichtag mindestens einen MIV-Weg zurückgelegt. Ungewichtet sind dies 450 Personen, die noch hohes Änderungspotenzial im eigenen Verhalten besitzen, bzw. bei welchen es möglich ist Barrieren der nachhaltigen Verkehrsmittelwahl zu untersuchen.

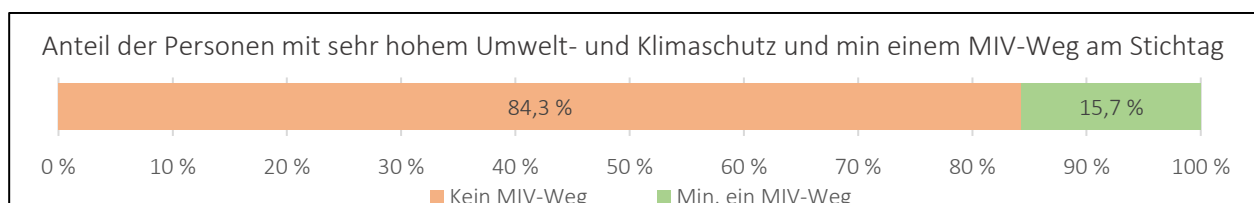


Abb. 23: Verkehrsmittelwahl am Stichtag – mindestens ein MIV-Weg.

Legende/Einordnung: Es werden nur Personen betrachtet, die auf die Frage „Mir ist Umwelt und Klimaschutz.“ „stimme voll und ganz zu“ angegeben haben. Haushaltsebene und Wegeebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

Schritt 3 – Verfügbarkeit des ÖVs: Um herauszufinden, warum Personen mit starken Klima- und Umweltempfinden dennoch auf den MIV zurückgreifen, wird zuerst untersucht, ob es für die Personen am Wohnort überhaupt eine (gute) Anbindung an den ÖV gibt. In Abb. 24 zeigt sich, dass die Zielgruppe (siehe Schritt 1) der Aussage „ich habe die Möglichkeit, an meinem Wohnort öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen“ leicht häufiger *voll und ganz zustimmt* als Personen, die nicht

der Definition der Zielgruppe entsprechen. Umgekehrt antworten Personen mit sehr hohem Umwelt- und Klimabewusstsein etwas seltener mit *stimme zu*. Der Unterschied zwischen den beiden Gruppen ist nicht signifikant ($p > 0,05$), daher kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Personen den ÖV nicht nutzen, weil dieser öfter nicht verfügbar ist.

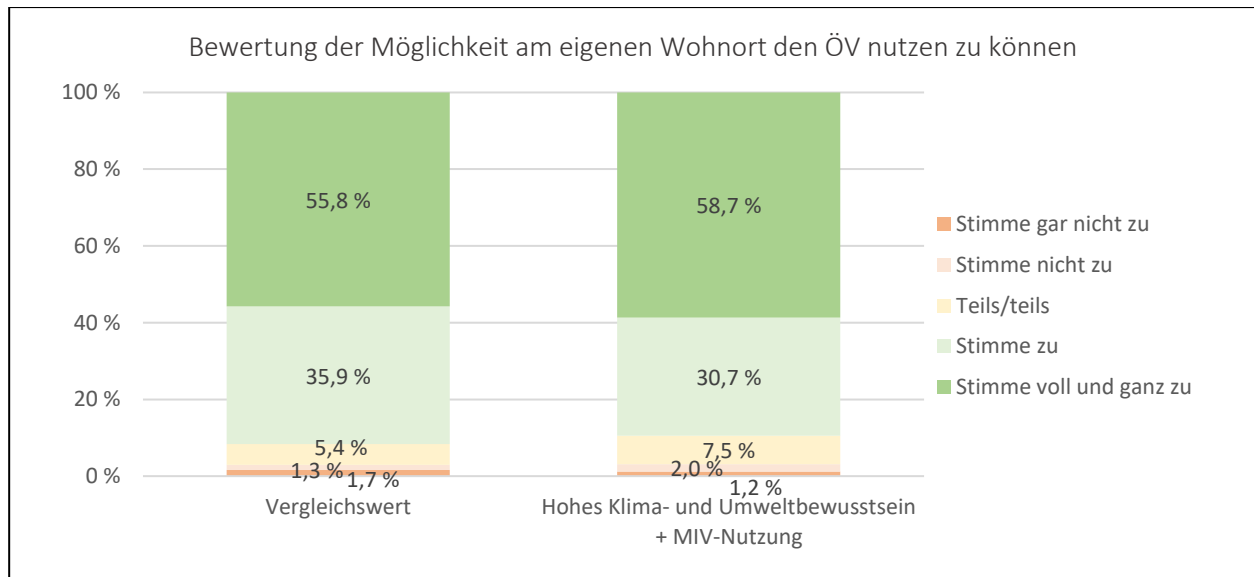


Abb. 24: Möglichkeit den MIV am eigenen Wohnort zu nutzen.

Legende/Einordnung: Rechts: „Mir ist Umwelt und Klimaschutz“ – „stimme voll und ganz zu“ + mindestens ein MIV-Weg am Stichtag, Haushaltsebene und Wegeebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

Schritt 4 und 5 – Barrieren und Lösungsvorschläge: Entsprechend ist es sinnvoll in den schriftlichen Anmerkungen nach Barrieren nachhaltiger Verkehrsmittelwahl zu suchen. Von den 450 Haushalten mit Änderungspotenzial wurden auf insgesamt 177 Fragebögen schriftliche Anmerkungen vorgenommen. Etwa die Hälfte der Kommentare verweist auf Verbesserungspotenziale im ÖV, die zu einer höheren ÖV-Nutzung führen könnten³¹.

Generell zeigen die schriftlichen Anmerkungen auf, dass sich die Entscheidung für oder gegen ein bestimmtes Verkehrsmittel und die Bewertung der Attraktivität des ÖVs generell an explizit ausgeführten Vergleichen festgemacht werden: Üblich sind hierbei **zwei Formen von Vergleichen**. 1) Erstens werden die Vor- und Nachteile der **unterschiedlichen verfügbaren(!) Verkehrsmittel gegenübergestellt**. Anhand einer Kosten-Nutzen-Abwägung (welche bei einigen Befragten explizit dargestellt wurde), wird dann entschieden, auf welches Verkehrsmittel zurückgegriffen wird (bezeichnet als „*Vergleich zwischen Verkehrsmitteln*“, „*Inter-Vergleich*“). 2) Zweitens werden **unterschiedliche Erfahrungen und Situationen** – auch innerhalb von Verkehrsmittel – verglichen. Wie ist die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und -infrastrukturen (z.B. Fahrradwegen und ÖV-Anbindungen, aber auch Parkplätzen) in anderen Städten und Regionen (örtlich) oder noch vor einigen Jahren (zeitlich) gewesen (bezeichnet als „*Vergleich innerhalb von Verkehrsmitteln*“, „*Intra-Vergleich*“)? Konkret beschreiben bspw. einige Befragte, dass sich die Mobilität in Würzburg in den letzten Jahren verbessert hat (temporärer Vergleich innerhalb von Verkehrsmitteln). Andere

³¹ Weitere Anmerkungen sind in der Anzahl der Nennung absteigend u.a. die Stärkung des Fahrradverkehrs, auto-freie Innenstädte und/oder Kommentare zur Parkplatzsituation in Würzburg.

Befragte weisen darauf hin, dass die Anbindungen, Preise oder die Qualität z.B. des ÖVs in anderen Städten und Ländern besser ist, als diese in Würzburg sind (geographischer Vergleich innerhalb von Verkehrsmitteln).

Je nachdem, welche Vergleiche durchgeführt werden und wie diese ausfallen, hat dies unterschiedliche Auswirkungen auf die Nutzung und Bewertung des ÖVs in Würzburg, wodurch unterschiedliche Barrieren, aber auch Lösungsvorschläge auf dem Weg zu einer nachhaltigen Mobilität aufgezeigt werden können:

Eine erste Barriere nachhaltiger Verkehrsmittelwahl baut explizit auf der aufgezeigten **Kosten-Nutzen-Abwägung** (*Vergleich zwischen Verkehrsmitteln*) auf. Für viele Befragte steht eine Abwägung im Raum – wird auf den MIV mit seinen Vor- und Nachteilen zurückgegriffen oder kann der ÖV genutzt werden und welche Vor- und Nachteile bringt dieser mit sich? Der am häufigsten genannte Ansatzpunkt ist (analog zu den quantitativen Auswertungen) die **Preisgestaltung des ÖVs** (26x). Einerseits bewerten die Befragten die ÖV-Tickets als zu teuer. Andererseits wird die MIV-Nutzung subjektiv günstiger eingeschätzt³². Daraus schließen die Befragten, dass es auf vielen Strecken finanziell sinnvoller ist, den MIV zu nutzen als auf den ÖV zurückzugreifen.

„Es ist günstiger Tagesstrecken innerhalb Würzburg mit dem Auto, statt dem ÖPNV zurückzulegen. Bus fahren ist zu teuer.“ (ID 2472)

„gerade ist es günstiger und schneller mit dem Auto.“ (ID 2765)

„Allein in unserer Straße werden täglich 3 Kinder von 3 untersch. Eltern mit dem Auto zur Schule gefahren + abgeholt, da die Kosten günstiger sind als der ÖPNV.“ (ID 1084)

„Als junge Familie sind öffentliche Verkehrsmittel von hier aus in die Stadt (einkaufen, Ärzte,...) zwar vorhanden, jedoch ineffektiv: Parkgebühren sind akzeptabel und Autofahrt ist bequem, schnell und günstiger als ÖPNV. Und flexibler!“ (ID 915)

Für die Nutzung des ÖVs stellt sich somit eine „**Tarifffrage**“ (ID 103), auf welche die Befragten drei Lösungsvorschläge formulieren: Eine erste Gruppe fordert generell günstigere Tickets. Eine zweite Gruppe fordert sogar kostenlose Tickets – z.B. für bedürftige Gruppen wie Kinder, Rentner:innen, aber auch auf Kurzstrecken, um den ÖV attraktiver zu machen. Eine dritte Gruppe bezieht sich auf die Stärkung des ÖVs durch einheitliche Ticketstrukturen und setzt die eigenen Hoffnungen in das „49-Euro-Ticket“, wobei auch Forderungen nach der Wiedereinführung des „9-Euro-Tickets“ formuliert wurden.

Neben den Finanzen stellen die Personen auch die notwendige Wegedauer und Zuverlässigkeit der unterschiedlichen Verkehrsmittel gegenüber: Als eine zweite Barriere für die Nutzung des ÖVs wird eine **zeitliche Barriere** genannt, da mit dem ÖV **fehlende Flexibilität**, eine **eingeschränkte zeitliche Abdeckung** und **Unpünktlichkeit** verbunden wird (16x). Darin ist auch die Kritik an der Takung des ÖVs und der unzureichenden Anbindung zu Randzeiten wie nachts und am Wochenende

³² In Kapitel 5.4.1 wurde bereits thematisiert, dass die Bewertung von (subjektiven gegenüber objektiven) Kosten mit einem Wahrnehmungs- und Informationsdefizit einhergehen kann. Hierdurch werden v.a. die objektiven Kosten des MIVs falsch eingeschätzt. So wird das Auto von Individuen oftmals als vergleichsweise günstiges Verkehrsangebot bewertet, da Fixkosten durch z.B. Wertverluste, Verschleiß, oder TÜV-Überprüfungen in einer Kosten-Nutzen-Abwägung unbedacht bleiben (Waluga 2015: 50–53).“

enthalten. Für den Vergleich zwischen ÖV und MIV zeigt sich in den schriftlichen Anmerkungen, dass die ÖV-Anbindung v.a. im Vergleich zum MIV als zu unflexibel bewertet wird. Nur zu bestimmten Zeiten bestünde ein akzeptables ÖV-Angebot. Außerdem benötigt die ÖV-Nutzung häufiges Umsteigen und geht mit Verspätungen und/oder Ausfällen einher, welche zu einer geringeren Zufriedenheit führen. Dies führt dazu, dass die private PKW-Nutzung vor allem im Vergleich als flexibel und zuverlässig empfunden wird.

„Ich arbeite im Schichtdienst an der Uniklinik. Mein Dienstbeginn zum Frühdienst ist 6:00 Uhr, allerdings fährt der Bus so knapp, dass ich dieses Angebot nicht annehmen kann.“ (ID 2605)

„Eine bessere Abstimmung des ÖPNV zwischen Stadt und Land wäre gut. Und längere Betriebszeiten. Wenn ich abends einmal länger arbeiten muss, komme ich schlecht nach Hause. Daher fahre ich meist mit dem Auto, damit ich flexibel bin.“ (ID 459)

„Es fährt zu unseren Zeiten keine Bahn, kein Bus, Nichts“ (ID 333)

„Ich würde nämlich noch lieber & öfter ÖPNV nutzen, wenn die Strecken kürzer wären & Busse/Bahnen regelmäßiger fahren würden. Auch nachts sind teilweise gar keine Anbindungen mehr nach Lindleinsmühle, was sehr schade ist.“ (ID 2005)

„Die Taktung der Linie 29 ist mit 30 Minuten zu groß. Die weiteren Linien sind wegen einer Gehbeeinträchtigung zu weit entfernt. Das Hubland ist auch für Menschen aus anderen Stadtvierteln zur Freizeitgestaltung attraktiv. [...] Am Wochenende und in den Ferien ist das Angebot ausgesprochen schlecht. So wird das schwierig mit der Verkehrswende!“ (ID 2146)

Eine dritte Barriere nachhaltiger Verkehrsmittelwahl ist (eng verbunden mit der zeitlichen Dimension) die **geographische Barriere** des ÖVs durch unzureichende Anbindungen (32x). Für viele Befragten ist die Nutzung des ÖVs nicht möglich oder sinnvoll, wenn die eigenen Wegeziele nicht durch ein passendes ÖV-Angebot erreichbar sind oder vorhandene Anbindungen zu langen Umstiegs-/Fahrzeiten führen. Zehn Fragebögen stellen dar, dass Ziele **außerhalb des Stadtgebiets** (auch in benachbarten Landkreisen) nur mit dem PKW erreichbar sind. Auch die Verbindung innerhalb der Stadtbezirke wird thematisiert (10x), wobei v.a. für **Stadtbezirke** außerhalb des Zentrums kritisiert wird, dass diese entweder gar nicht oder lediglich mit Umstieg im Zentrum erreichbar sind. Als generelle Lösung wird ein **Ausbau** (v.a. der Straßenbahn) vorgeschlagen, welcher laut den Befragten dazu beiträgt den ÖV durch mehr Verbindungen zu stärken (11x).

„Hallo, meine Arbeitsstätte liegt in Güntersleben. Wenn ein Bus von meiner Wohnung [...] nach Güntersleben fahren würde, würde ich ihn immer nutzen!“ (ID 456)

„Im Dürrbachtal führt man sich abgehängt, Bus fährt zu selten nach Grombühl; Fahrzeit über Dürrbachau zu lange.“ (ID 1484)

"Schön wären Möglichkeiten zur besseren Verbindung der Stadtteile untereinander.

z.B. Grombühl → Frauenland ohne über die Juliuspromenade fahren zu müssen.“ (ID 470)

Nur begrenzt eine Barriere der nachhaltigen Verkehrsmittelwahl an sich, aber bedeutsam für den Vergleich zwischen den Verkehrsmitteln ist, dass mehrfach Verbesserungen im **Service des ÖVs** angesprochen werden (13x). Konkrete Wünsche sind: Eine **vereinfachte Tarifstruktur** z.B. durch die Anbindung und Vereinigung mit anderen Verkehrsverbunden (4x; wird zusätzlich als ein Vorteil

des „49-Euro-Tickets“ hervorgehoben); ein komfortabler **Ticketerwerb** (3x, bessere Apps, auch über die DB-App); **mehrsprachige** Angebote (3x) und mehr **Informationen** auch an den Haltestellen (3x). Ein verbesserter Service würde dabei auch zu einer Aufwertung des ÖVs führen (sowohl im Vergleich innerhalb von Verkehrsmitteln als Verbesserung des ÖVs, als auch im Vergleich zwischen Verkehrsmitteln in der Gegenüberstellung zwischen ÖV und MIV).

„Auch sehr wichtig für mich, um öffentliche Verkehrsmittel attraktiver zu machen: Die Möglichkeit, Tickets online zu kaufen! Oder zumindest an jeder Haltestelle einen Automaten platzieren. Wir sind im Jahr 2023 immernoch darauf angewiesen, Busfahrkarten mit Kleingeld beim Busfahrer zu kaufen...“ (ID 85)

„Des Weiteren wäre eine Anzeigetafel an der Bushaltestelle Straubmühlweg sinnvoll, da die Busse oft zu spät/früh abfahren, man dies dann aber nicht sicher weiß, ob man den Bus nun verpasst hat oder nicht, weil keine Anzeige da ist.“ (ID 2005)

Die bisher thematisierten Barrieren der nachhaltigen Verkehrsmittelwahl zeigen vor allem, dass der ÖV in den Bereichen der finanziellen Kosten-Nutzen-Abwägung, der zeitlichen Flexibilität, der räumlichen Anbindungen und in geringerem Maße im Service im Vergleich zwischen Verkehrsmitteln für einige Personen und Wege trotz hoher Priorität des Umwelt- und Klimaschutzes hinter dem MIV liegt. Die hierauf aufbauenden Lösungsvorschläge können prinzipiell zwei Ansätzen folgen: Entweder kann der ÖV gestärkt werden, um diesen attraktiver als den MIV zu machen. Oder der MIV könnte geschwächt werden, um diesen (noch) unattraktiver als den ÖV werden zu lassen³³. In den schriftlichen Anmerkungen lassen sich Befürwortende beider Positionen identifizieren (vgl. schriftliche Anmerkungen zum MIV bzgl. autofreier Innenstadt und für/gegen Parkplätze, vgl. schriftliche Anmerkungen zum ÖV bzgl. des Ausbaus des ÖVs). An dieser Stelle spielt aber die Unterteilung zwischen *Inter-* und *Intra-Vergleich* eine bedeutende Rolle: Die Befragten vergleichen die Verkehrsmittelwahl nicht nur untereinander (ÖV gegenüber MIV), sondern auch innerhalb von Verkehrsmitteln z.B. zwischen Städten und Zeiten (z.B. MIV heute und MIV vor einigen Jahren). Eine **Schwächung des MIVs** könnte somit zwar die Kosten-Nutzen-Abwägung im Vergleich zwischen Verkehrsmitteln zwischen MIV und ÖV verändern. Aber bei den reflektierten Befragten kann dies zu einer Abwertung im Vergleich innerhalb von Verkehrsmitteln führen (Verlust von Bequemlichkeit und zu Ungunsten der Attraktivität Würzburgs, da im Vergleich andere Städte besser aufgestellt sind) und zumindest kurzfristig (im Wechsel zwischen Verkehrsmitteln) mit subjektiver Ablehnung einhergehen. Eine **Stärkung des ÖVs** führt sowohl zu Verbesserungen im Vergleich zwischen Verkehrsmitteln als auch im Vergleich innerhalb von Verkehrsmitteln und wird deshalb häufiger gewünscht. Einschränkend führt eine Verbesserung des ÖVs auch zu hohen Kosten, während eine Schwächung des MIVs sogar zu finanziellen Gewinnen führen kann (z.B. aufgrund steigender Parkgebühren).

„Meine Meinung zum ÖPNV in Würzburg ist insgesamt gut, allerdings preislich hohes Niveau, gerade im Vergleich mit anderen (Groß-)Städten.“ (ID 1750)

„Fahrradwege + öffentliche Verkehrsmittel sollten ausgebaut werden und es sollte den Autofahrern richtig schwer gemacht werden (siehe Kopenhagen).“ (ID 1722)

³³ In der Umsetzung sind selbstverständlich Kombinationen beider Ansätze möglich und sinnvoll.

„Obwohl ich in der Stadt wohne und arbeite ist es für mich deutlich günstiger und vor allem schneller den privaten PKW zu nutzen. Das sollte nicht geändert werden, indem der PKW bewusst immer unattraktiver gemacht wird, sondern der öffentliche Nahverkehr attraktiver.“ (ID 1725)

Zwischenfazit und Abgleich mit bisheriger Forschung: Bisher konnte aufgezeigt werden, dass einem substantiellen Anteil an Personen der Umwelt- und Klimaschutz *sehr wichtig* ist und diese somit prädestiniert für eine ökologisch nachhaltige Verkehrsmittelwahl sind – vor allem, da der Verkehrssektor für einen großen Anteil des Ausstoßes an schädlichen Treibhausgasen verantwortlich ist. Bei gleicher Möglichkeit, den ÖV am eigenen Wohnort zu nutzen (wie Personen ohne hohes Klima- und Umweltbewusstsein), nutzen ökologisch bewusste Personen signifikant seltener den MIV – aber immer noch für 27,5 % aller Wege. Auf der Suche nach Gründen für diese **Diskrepanz zwischen Einstellungen und Handeln** lassen sich anhand der schriftlichen Anmerkungen zuerst zwei Formen der Bewertung des ÖVs ableiten: 1) Erstens werden Vor- und Nachteile des ÖVs denen anderer Verkehrsmittel gegenübergestellt (Vergleich zwischen Verkehrsmitteln). 2) Zweitens werden innerhalb der Verkehrsmittel über Zeit und Ort hinweg Vergleiche getätigt (Vergleich innerhalb von Verkehrsmitteln). Die Ergebnisse dieser Vergleiche wirken sich einerseits auf die Bewertung der Verkehrsmittel (Attraktivität des ÖVs) aber auch auf die Verkehrsmittelwahl aus. Für letztere werden Vor- und Nachteile gegenübergestellt und entsprechend Mobilitätsentscheidungen beeinflusst und getroffen. Hierbei konnten **konkrete Barrieren einer nachhaltigen Verkehrsmittelwahl** (Umstieg auf den ÖV) abgeleitet werden: 1) Die hohen Kosten des ÖVs im Vergleich zum MIV aufgrund der Ticketpreise, welche entweder reduziert werden sollten oder für bestimmte Strecken und Personengruppen kostenfrei zur Verfügung gestellt werden sollen. 2) Zeitliche Barrieren, aufgrund von fehlender zeitlicher Flexibilität aufgrund geringer Taktungen, geringer zeitlicher Abdeckung von Randzeiten und Unsicherheiten durch Unpünktlichkeit. 3) Geographischen Barrieren, da der ÖV unzureichend z.B. an Orte außerhalb des Stadtgebietes, zwischen Stadtbezirken und generell nicht weit genug ausgebaut ist. Außerdem wird der Service des ÖVs kritisiert. Als **Lösungen** sind sowohl eine **Aufwertung des ÖVs** und eine **Abwertung des MIVs** denkbar, welche zu einer besseren Kosten-Nutzen-Rechnung zwischen MIV und ÖV führen. Aufwertung des ÖVs sind allerdings mit Kosten verbunden. Abwertungen des MIVs führen zu Ablehnung und Frustration, da ein negativer Vergleich innerhalb von Verkehrsmitteln entsteht. Des Weiteren zeigt sich hier eine Beobachtung deutlich, die bisher implizit in allen Analysen mitbetrachtet wurde: Unterschiedliche Personen(gruppen) haben unterschiedliche Mobilitätsanforderungen. Beispielsweise benötigen Studierende keine vergünstigten Ticketangebote – und Personen mit Wohnsitz in der Innenstadt benötigen selten eine gute Anbindung zwischen den außengelegenen Stadtbezirken.

Die vorgenommenen Beobachtungen stimmen mit **den Analysen bei Göransson/Andersson (2023)** überein. Hierbei handelt es sich um eine Metastudie in welcher festgestellt werden konnte, dass es einerseits **keine einfache Lösung** gibt, um MIV-Nutzende für den ÖV zu gewinnen, da es sich nicht um eine homogene Gruppe handelt. Die aktuelle Forschung weist direkt oder indirekt darauf hin, dass weitere Forschungsarbeiten erforderlich sind, um zu verstehen, wie Autonutzer für das

ÖV-System gewonnen werden können. Jedoch können **erste Wirkungszusammenhänge** identifiziert werden, welche auch den Inhalt der schriftlichen Anmerkungen der Würzburger Bürger:innen widerspiegeln: Studien zeigen, dass die **ÖV-Nachfrage durch Zuverlässigkeit und Taktung** beeinflusst wird. Eine gute Zuverlässigkeit und Taktung führen aber nicht zwangsläufig zu einer Verkehrsverlagerung, da PKW-Nutzende bereits auf diese Flexibilität zurückgreifen können. Vielmehr muss der ÖV zuerst eine wettbewerbsfähige Alternative zum Auto mit einem grundlegenden Niveau an Erreichbarkeit bzw. Zuverlässigkeit darstellen – und darüber hinaus **zusätzlich über Attribute verfügen, die von der Nutzendengruppe** als wichtig angesehen werden (Göransson/Andersson (2023)). Diese Attribute können allerdings bereits im **Umwelt- und Klimabewusstsein** der Befragten gefunden werden: Denn ein hohes Umwelt- und Klimabewusstsein stellt eine starke Motivation weg von der MIV-Nutzung dar. Dies unterstreicht eine Studie von Andersson/Winslott Hieselius/Adell (2020), in welcher Marketingbotschaften für eine Reduzierung des privaten Autogebrauchs untersucht wurden. Wurde der kollektive Vorteil der Nutzung ökologische nachhaltiger Verkehrsmittel in den Fokus gestellt (z.B. besserer Umweltschutz durch ÖV-Nutzung), zeigte sich eine höhere Umsteigebereitschaft als nach Formulierungen von individuellem Nutzen (z.B. finanzielle Ersparnisse durch ÖV, gesundheitliche Vorteile des Fahrradfahrens). Gleichzeitig konnten nicht alle Personengruppen gleichermaßen erreicht werden: Vor allem „leidenschaftliche Autofahrer“ zeigten sich gegenüber Marketingbotschaften gegen das Auto relativ resistent. Dies unterstreicht den Fokus der Analyse auf Personen, die generell überhaupt ein Eigeninteresse an der nachhaltigen Verkehrsmittelwahl besitzen. Für einen Modal Shift ist es somit sinnvoll, konkrete Faktoren herauszuarbeiten, die für eine Verhaltensveränderung grundlegend sind, da nicht alle Personen gleichermaßen an einem Umstieg interessiert sind. Neben Einstellungen könnten dies auch finanzielle Anreize zur ÖV-Nutzung z.B. für finanziell schwächer gestellte Personen, aber auch Bequemlichkeitsvorteile z.B. auf längeren (Pendel-) Strecken darstellen.



Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass alle Personen gleichermaßen bereit sind, auf den MIV zu verzichten. Eine Personengruppe, die über eine hohe intrinsische Motivation verfügen sollte, alternative Verkehrsmittel zu nutzen, ist die Gruppe der umwelt- und klimabewussten Bürgerinnen und Bürger. Insgesamt geben 45,2 % der Würzburger Bürgerinnen und Bürgern an, dass ihnen der Klima- und Umweltschutz sehr wichtig ist. Personen mit hoher Klimaeinstellung greifen deutlich seltener auf den MIV zurück (27,5 % MIV-Nutzung gegenüber 46,9 %; –19,4 Prozentpunkte, $p < 0,001$), allerdings legen immer noch 15,7 % dieser Befragten am angegebenen Stichtag mindestens einen MIV-Weg zurück.

Anhand der schriftlichen Anmerkungen lassen sich Gründe für dieses Verhalten ableiten: Zuerst wird gezeigt, dass viele Personen zwei Arten von Vergleichen treffen: Bei der Entscheidung für und gegen ein Verkehrsmittel (Verkehrsmittelwahl) werden die Vor- und Nachteile der Verkehrsmittel (hier MIV und ÖV) gegenübergestellt (Inter-Vergleich). Außerdem wird der ÖV in Würzburg mit Erfahrungen anderer Städte und Regionen (geographisch) sowie der vergangenen Situation in Würzburg (zeitlich) verglichen und entsprechend bewertet (Intra-Vergleich).

Insgesamt lassen sich mehrere Barrieren der nachhaltigen Verkehrsmittelwahl ableiten: 1) Die bessere Kosten-Nutzen-Bilanz des MIVs in der „Preisfrage“, also dass die Nutzung eines vorhandenen PKWs als günstiger bewertet wird als wenn die Strecke mit dem ÖV zurückgelegt wird; 2) Die zeitliche Barriere im Sinne eines Zeitverlustes durch den ÖV aufgrund von fehlender Flexibilität (niedrige Taktung), eingeschränkter zeitlicher Abdeckung (Anbindung zu Randzeiten) und Unpünktlichkeit; 3) Die geographische Barriere durch unzureichende Anbindungen z.B. von Wegezielen außerhalb des Stadtgebiets und zwischen Stadtbezirken ohne über die Innenstadt reisen zu müssen. Außerdem wurde der Service des ÖVs kritisiert (z.B. die komplizierte Tarifstruktur und der Ticketerwerb).

5.4.6 Schriftliche Anmerkungen zum ÖV

Während in den bisherigen Unterkapiteln nur Teile der schriftlichen Anmerkungen zum ÖV betrachtet wurden (Ticketpreise in Kap. 5.4.1, positive Anmerkungen von Erwerbstätigen und Personen im Ruhestand in Kap. 5.4.2, Anmerkungen von Personen mit hohem Potenzial für eine Veränderung der Verkehrsmittelwahl in Kap. 5.4.5), sollen im Folgenden **alle schriftlichen Anmerkungen zur Verbesserung des ÖVs strukturiert zusammengefasst** werden. Insgesamt wurden auf **725 Fragebögen** schriftliche Kommentare formuliert, welche sich zum ÖV in Würzburg äußern. Inhaltlich können diese **generelle Anmerkungen** beinhalten oder sich auf die **verschiedenen Verkehrsmittel (z.B. Bus/Straßenbahn)** beziehen. Längere Texte können darüber hinaus mehrere Aspekte beinhalten und mehreren Gruppen zugeordnet werden. Im Folgenden werden zuerst generelle Anmerkungen aufgegriffen, bevor anschließend die Kommentare zu den unterschiedlichen Verkehrsmitteln zusammengefasst werden.



Welche schriftlichen Anregungen zur Verbesserung des ÖVs geben die Würzburger Bürgerinnen und Bürger?

5.4.6.1 Generelle Anmerkungen

Fahrkarten und Preisgestaltung: Die am häufigsten genannten generellen Anmerkungen zum ÖV beziehen sich auf die **Fahrkarten und die Kosten des ÖVs**. Kommentare hierzu finden sich auf 179 Fragebögen, wobei sich unterschiedliche Inhalte differenzieren lassen:

Hauptkritikpunkt ist die **Preisgestaltung des ÖVs**, welche als zu teuer wahrgenommen wird (122x). Subjektiv werden die Preise als eine starke Barriere der nachhaltigen Verkehrsmittelwahl dargestellt. Aus einer **ökonomischen Sicht** ist die ÖV-Nutzung mit hohen Preisen verbunden. Hierdurch verliert die ÖV-Nutzung in einer Kosten-Nutzen-Abwägung an Attraktivität – auch im Vergleich zur Nutzung des privaten PKWs. Als Folge beschreiben mehrere Personen, dass die MIV-Nutzung der ökologisch nachhaltigen Nutzung des ÖVs vorgezogen wird (Kap. 5.4.5). Aus einer **sozialen Sicht** kann Mobilität mit der Teilhabe zur Gesellschaft gleichgestellt werden (Kap. 5.4.1). Allerdings haben sozial benachteiligte Gruppen aufgrund geringerer finanzieller Mittel seltener die Möglichkeit den ÖV zu verwenden und werden dadurch sozial ausgegrenzt. Die Befragten benennen dabei konkret zwei Gruppen, welche günstigere (oft auch genannt: kostenfreie) Fahrkartenalternativen benötigen: Kinder/Schüler:innen/Schüler (11x) und Personen im Ruhestand (14x).

„Straßenbahnfahrkarten sind für Rentner zu teuer! In anderen Städten haben Rentner kostenlose Fahrt (z.B. Wiesbaden)! Ich habe kein Auto, keinen Führerschein, kein Fahrrad!! Und nur 300,-€ Rente!“ (ID 973)

„Für Rentner/in mit Behinderung ohne Merkzeichen auch besonders günstigen Fahrkarten! Vielleicht in bestimmten Tageszeit. Eine Fahrt zum Arzt kostet fast 4 Euro. Über eine Behandlung-Physiotherapie kann man nur träumen: 6 Fahrten je 4 Euro = 24 Euro. Bei jetzigen Preisen für Alles – unmöglich!“ (ID 1949).

*„Ich denke, dass die Fahrkartenpreise für Schüler zu teuer sind. Wir wohnen knapp über 3km von der Schule entfernt. Die Kinder fahren im Sommer mit dem Fahrrad und nur bei schlechtem Wetter Bus. Somit lohnt sich eine Ausbildungsjahreskarte, die ja in der Stadt Wü (im Gegensatz zum Landkreis) nicht unterstützt wird. Eine „verbilligte“ Monatskarte kostet 42,- Euro *für 7,- mehr kann ein Erwachsener den öffentlichen Nahverkehr in ganz Deutschland nutzen. Das steht meiner Meinung nach in keiner Relation! Und rechnet sich ebenfalls nur in Monaten in denen keine Ferien sind. Bleiben noch die 6er-Karten die ab 15 Jahren zum normalen Erwachsenenpreis erworben werden müssen. Hier würde ich mir eine finanziell ansprechendere Lösung zur Unterstützung von Familien wünschen!!“ (ID 2397)*

„Für Auszubildende einen Zuschuß auf das 365 Euro Ticket. → Wie z. B. Im Ort Gerbrunn! Für Schülerinnen für die Klassen (Gym.) 11.-12. Klasse ein kostenloses 365 Euro Ticket. → Müssen Schülerinnen selbst bezahlen!“ (ID 2531)

Auffällig ist, dass sowohl die Ticketpreise, die Ticketstruktur aber auch das Angebot des ÖVs mit anderen Städten und Ländern **verglichen** werden (Vergleich innerhalb von Verkehrsmitteln) – wodurch die Nachteile Würzburgs und mögliche Verbesserungen aufgezeigt werden sollen. Durch die Erfahrungen in anderen Regionen wird das Preis-Leistungs-Verhältnis Würzburgs in negativer Relation gesetzt und abgewertet. Außerdem werden Positivbeispiele für günstige Ticketstrukturen genannt, welche als Gegenpol zu Würzburg gewertet werden.

„Das Angebot muss deutlich günstiger werden – die Preise sind vergleichbar mit denen einer Großstadt, die ein extrem ausgebautes Netz hat (z.B. Hamburg o. Berlin)“ (ID 2110)

„Einzelfahrscheine im Vergleich zu anderen Ländern extrem teuer“ (ID 1539)

Mit den Ticketpreisen einhergehend wird auf mehreren Fragebögen auf die (in der Regel positiv aufgenommenen) Einführung des „**Deutschlandtickets**“ (ugs. „49-Euro-Ticket“) bzw. des Vorgängertickets („9-Euro-Ticket“) eingegangen. Ein bezahlbares Abonnement (= geringere Kosten des ÖVs + soziale Sicherung) welches deutschlandweit einsetzbar ist (= kein Wabenplan, s.u.), stellt für viele Befragten eine große Verbesserung der ÖV-Nutzung dar.

„Hinweis: Durch das 49€-Ticket werden wir den ÖPNV öfter nutzen!!! Wichtig!“ (ID 2023)

Eine ausführlichere Auseinandersetzung mit der Preisgestaltung des ÖVs findet sich in Kap. 5.4.1.

Neben den Preisen der Tickets wird auch die **Digitalisierung** der Tickets und des ÖVs an sich in den Fokus gestellt (31x). Viele Befragte wünschen sich, die Tickets der WVV auch digital kaufen und verwenden zu können. Es gibt aber auch Lob für das Angebot der Fairtiq-App, bei welcher jedoch die zusätzliche Integration von 6-er Karten gewünscht wird. Alle schriftlichen Anmerkungen beziehen sich jedoch selbstverständlich nur auf den Erhebungszeitpunkt im Frühjahr 2023 und schließen keine Weiterentwicklungen der digitalen Angebote mit ein.

Weitere Anmerkungen beziehen sich auf die **Struktur der Tickets bzw. den Wabenplan** (17x). Viele Befragte wünschen sich v.a. einheitliche und einfache Strukturen und kritisieren dabei den komplexen Wabenplan, welcher teilweise als unnötig kompliziert und teilweise unübersichtlich kritisiert wird. Hier werden auch Vergleiche mit anderen Städten gezogen, welche andere Ticketstrukturen verwenden. Auch werden neue und alternative Ticketformen (wie z.B. ein

Zeitkartenkonzept; ein 24-Stunden-Ticket anstatt der Tagesfahrkarte; Besucher und Familientickets auch für längere Zeiträume) vorgeschlagen.

„Tarifsystem vereinfachen: z.B. Zeitfahrkarten statt Zonenkonzept (siehe Prag)“ (ID 902)

Haltestellen und Ausstattung des ÖVs: Bisher in noch keinem Unterkapitel thematisiert wurden schriftliche Anmerkungen zu den Haltestellen und der Ausstattung des ÖVs. Einerseits wird die Ausstattung der **Öffentlichen Verkehrsmittel an sich** thematisiert (35x): Mehrfachgenannte Wünsche sind Klimaanlage, welche die Fahrten im Sommer angenehmer gestalten (8x); Abwaschbare Sitze (4x) bzw. keine Polstersitze, da diese zu unsauberem Fahrgefühl führen; Und mehr freie Flächen für Rollstühle und/oder Transporte von Gegenständen (4x). Andererseits wird die **Ausstattung der Haltestellen** fokussiert: Mehrere Befragte wünschen sich mehr Anzeigen und Schilder an den Haltestellen (13x) und dass diese auch korrekt über Verspätungen informieren.

„Stadtbusse fahren immer mit Verspätung und an den meisten Haltestellen bekommt man keine Infos ob und wann der nächste Bus kommt.“ (ID 569)

„In Oberdürrbach gibt es keine einzige digitale Anzeige. Verspätungen und Ausfälle können nicht kommuniziert werden. Dies sollte verbessert werden.“ (ID 1794)

Zwei weitere Häufungen widmen sich **Haltestellen an sich**: Einerseits wünschen sich einige Personen **näheren Zugang** zu Haltestellen (7x). Andererseits kritisieren mehrere Fragebögen die mangelnde **Barrierefreiheit** existierender – und teilweise sogar renovierter – Haltestellen (18x). Dies stellt in zweierlei Hinsicht Einschränkungen der Nachhaltigkeit dar: Erstens können dadurch Personen mit Behinderungen den ÖV nur eingeschränkt oder nicht mehr verwenden (soziale Nachhaltigkeit). Zweitens müssen diese Personen auf den MIV zurückgreifen (ökologische Nachhaltigkeit).

„Nochmals: sehr wichtig: behindertengerechte Busse und Strabas und den weiteren Ausbau deren Haltestellen“ (ID 1308)

„Trotz Umbau der Haltestellen ist es nicht möglich, an jeder Haltestelle mit dem Rollator auszusteigen. Es ist z. Teil halsbrecherisch. Man könnte auch die Fahrer so schulen, dass sie mehr Achtsamkeit walten lassen. Als gehbehinderter Mensch hat man in Würzburg ganz schlechte Karten.“ (ID 2283)

„Von [anonymisiert] bis [anonymisiert] war ich auf die Benutzung eines Rollstuhls angewiesen. Alleine ist es kaum möglich mit öffentlichen Verkehrsmitteln in die Stadt zu fahren. Die Fahrten wurden mit dem Auto erledigt. In der Innenstadt war es oft gefährlich mit dem Rollstuhl die Straßenbahnschienen zu überqueren (herausragende Pflastersteine der Schienenbefestigung). Die Auffahrtrampen an den Bushaltestellen fehlen oft, vor allem in den Außenbezirken.“ (ID 1600)

Rand- und Stoßzeiten: Einer sehr hohen Anzahl an Haushalten ist eine **bessere Anbindung auch zu Randzeiten** wichtig (122x). Oftmals werden dabei auch explizit die Zeiten (und teilw. Linien) genannt, an denen eine Verbesserung gewünscht wird. **Morgens** mehr ÖV wird zehn Mal genannt. Sich teilweise überlappend werden 23-Mal mehr Verbindungen am **Abend** und 38-mal mehr Verbindungen in der **Nacht** gewünscht. Das **Wochenende** wird ebenfalls 38-mal erwähnt. Vielen Personen reicht auch eine stündliche Anbindung am Wochenende nicht aus, um den ÖV gut nutzen

zu können. Weiterhin wurden die **Ferienzeiten und semesterfreie Zeiten** neun Mal genannt. In diesen wird die Taktung zurückgefahren, jedoch möchten weiterhin Personen auf den ÖV zurückgreifen. Alle Punkte vereint sehen einige Befragte die subjektiv als zu schlecht bewerteten ÖV-Anbindungen als einen Grund dafür, um zu Randzeiten entweder nicht mobil sein zu können oder um auf Alternativen wie z.B. den MIV zurückgreifen zu müssen.

„Ich komme ursprünglich aus dem Köln-Bonner-Raum und habe dort einen wirklich gut ausgebauten ÖPNV erlebt, v.a. durch Bus- und Bahn-Taktungen von 10 bis allerhöchstens 20 Minuten, Nachtbusse usw.. Ich habe dort jahrelang auf ein Auto verzichtet. Obwohl ich hier in Würzburg direkt an einer Bushaltestelle wohne, fahre ich eher selten Bus, weil Takte von bestenfalls 30 Minuten und das Fehlen von Angeboten nach 21 Uhr (selbst am Samstagabend) einfach völlig alltagsuntauglich ist!“ (ID 1975)

„Ich würde nämlich noch lieber & öfter ÖPNV nutzen, wenn die Strecken kürzer wären & Busse/Bahnen regelmäßiger fahren würden. Auch nachts sind teilweise gar keine Anbindungen mehr nach Lindleinsmühle, was sehr schade ist.“ (ID 2005)

„Auch in Außenbezirke nachts öffentliche und sichere Möglichkeiten nach Hause zu kommen“ (ID 283)

Auch zu **Stoßzeiten** soll laut den Befragten über eine Anpassung der ÖV-Anbindung nachgedacht werden (33x). Hierbei dominieren die Antworten von Studierenden, welche die **Anbindung der Universitätsstandorte** (v.a. die Verbindung zum Hubland) innerhalb des Semesters und während der Veranstaltungswechsel (im Zweistundentakt zwischen 9:45 bis 10:15) als zu voll kritisieren und mehr eingesetzte Busse (oder eine neue Straßenbahn) benötigen.

„Als Studentin fand ich die Fahrt ans Hubland mit dem Bus immer schrecklich (voll zu Stoßzeiten)“ (ID 1937)

„Mehr Busse zu den Stoßzeiten, z.B. Buslinie 10 um 8,10,12,14 Uhr.“ (ID 1954)

Anbindung des ÖVs auch an den Landkreis/Deutschland: 82 Fragebögen widmen sich der **Anbindung des ÖVs** auch an den Landkreis und/oder an Deutschland via Fernverkehr. Vor allem die Buslinien und -taktungen, aber auch die Straßenbahnverbindungen sollen direkteren Zugang zum Landkreis Würzburg ermöglichen. Dabei wird eine Vielzahl an Orten genannt – eine auffällige Häufung ist v.a. bei Veitshöchheim (10 Nennungen) ersichtlich.

„Engere Taktung der Stadtbusse insbesondere nach Unterdürrbach (Abfahrt am Dürrbach 11`5 nächste Abfahrt 12:38!!)“ (ID 1321)

„Ach je, das Straßenbahnnetz bitte noch weiter ausbauen! Ein Ausschluss der Randgemeinden, etwa Gerbrunn, Lengfeld, Höchberg, etc. würde sicher zu deutlich weniger Individualverkehr in die Stadt führen.“ (ID 1319)

„Verbindung Stadt-Landkreis sollte besser sein.“ (ID 1592)

Zuverlässigkeit/Pünktlichkeit: Auf 52 Erhebungsmaterialien wurden Kommentare zur Zuverlässigkeit bzw. Pünktlichkeit des ÖVs vorgenommen. Dies betrifft sowohl die überregionalen Verbindungen, aber auch die Bus- und Straßenbahnlinien in Würzburg. Die Befragten verbinden mit Verspätungen Frustration, welche teilweise durch unzureichende Kommunikation (z.B. aufgrund fehlender Anzeigen und unzureichender Digitalisierung, s.o.) noch verstärkt wird.

„Die zweitälteste Person bemängelt die starken Verspätungen der Busse.“ (ID 1704)

„Buses always run with delay.“ (ID 2115)

„Wir fahren nur noch selten Bus, haben aber wenn, dann selten pünktliche Fahrten. Auch das schreckt ab.“ (ID 2270)

Fahrradmitnahme: Eine abschließende Häufung in den schriftlichen Anmerkungen zum ÖV ist der Wunsch nach einer billigeren und erleichterten Fahrradmitnahme im ÖV (15x). Diese wird sowohl für die Züge, aber auch für die Verbindungen innerhalb Würzburgs gewünscht.

„Möglichkeit kostenlos 1-2 Stationen (zB den Berg rauf, Waldkugelweg, ab Zollhaus) für Mensch u. Fahrrad mitgenommen zu werden.“ (ID 1517)

5.4.6.2 Verkehrsmittel

Die Anmerkungen zu einzelnen Verkehrsmitteln beziehen die bisher thematisierten generellen Themen auf die einzelnen Verkehrsmittel des ÖVs. Um Mehrfachnennungen von Themenbereichen zu vermeiden, werden im Folgenden lediglich die Anzahl an Nennungen pro Verkehrsmittel sowie inhaltlich noch nicht beschriebene Besonderheiten dargestellt.

Dem **Busverkehr** in Würzburg widmen sich 306 Fragebögen. Noch nicht genannte Kommentare beziehen sich auf **Busfahrer:innen**. Während einige Angestellte lobend erwähnt werden, wird teilweise die Freundlichkeit (11x) und der Fahrstil (5x) kritisiert. Wichtiger ist der Hinweis, dass durch die unterschiedlichen Fahrweisen die Barrierefreiheit im Busverkehr nicht immer gegeben ist, da nicht alle Fahrer:innen nah genug am Bordstein halten, damit Personen mit Einschränkungen ohne Schwierigkeiten und Hilfe den Bus betreten können (5x)

„Bin 83 Jahre alt und 100% schwerbehindert. Kann nur mit einem Rollator gehen. Wenn ich zum Arzt muss, geht das nur mit dem Bus und Rollator. Der Bus ist beim Ein-, Aussteigen fürchterlich. Der Fahrer fährt nicht an die Kante des Gehsteigs – ergibt zwischen Tür und Gehsteig tiefen Graben, ich muss also den Rollator drüber heben!“ (ID 2020)

„Die Busse bzw. die Busfahrer sollten besser an den Bordstein bzw. näher ranfahren und den Bus absenken.“ (ID 1176)

Weitere Personen gehen auf **Elektrobusse** (auch als Alternativen zur Straßenbahn, s.u.) ein (12x).

„Elektrobusse wären sinnvoll.“ (ID 22)

Straßenbahnen werden in 236 Fragebögen thematisiert. Das bedeutendste noch nicht angesprochene Thema ist hierbei der **Ausbau der Straßenbahnlinien** – welches teilweise sehr emotional diskutiert wurde und Bestandteil der schriftlichen Anmerkungen von 82 Fragebögen ist. Sieben Fragebögen enthalten **Kritik an den Plänen des Straßenbahnausbaus**. Gegenargumente sind der hohe Aufwand, die damit verbundenen Kosten und die Möglichkeit als Alternative auf (E-)Busse zu setzen.

„Ausbau Straßenbahn zu teuer und zu unflexibel. Über die Rentabilität brauchen wir nicht zu streiten. - Siehe jährliche Subventionen.“ (ID 58)

„Besser E-Busse als neue Straßenbahnlinien.“ (ID 2486)

Dem gegenüber befürworten 75 befragte Haushalte den Straßenbahnausbau. Dabei wird sich auch auf konkrete Projekte bezogen (Mehrfachnennungen möglich): Der Ausbau zum **Hubland** (57x positiv), **Grombühl inkl. Universitätsklinikum** (9x), **Versbach** (8x), aber auch weiter ins Lengfeld, Rottenbauer und umliegende Gemeinden wie Höchberg oder Gerbrunn (vereinzelte Nennungen). Dabei werden nicht nur subjektive Vorteile von neuen Streckenanbindungen genannt, sondern auch die lange Planungs- und Umsetzungsphase teilweise deutlich kritisiert.

„Seit 30 Jahren beim Ausbau der Straßenbahn 6 (Skandal!)“ (ID 2032)

„Die Fertigstellung der schon lange geplanten Straßenbahnlinien werde ich wohl nicht mehr erleben. Der Neubau der Linie 6 und die Verlängerung in Grombühl zum ZIM und ZOM würden in jedem Fall für viele Leute eine Verbesserung der Erreichbarkeit von ‚Krankenhaus‘ und ‚Uni‘ bringen.“ (ID 741)

„Auf die Verlängerung der Tram in Grombühl warte ich seit mehr als 15 Jahre und es wurde immer noch nicht begonnen. Von der seit mehr als 10 Jahren geplante neue Linie 6 möchte ich nicht denken.“ (ID 658)

Vereinzelt wurden außerdem **schnellere Straßenbahn(linien)** gewünscht (z.B. Schnelllinien ohne Bedienung aller Haltestellen) und der Wageneinsatz diskutiert: Einerseits ist es sinnvoll barrierefreien Wägen wie z.B. Niederflurwägen zu verwenden – diese werden aber teilweise aufgrund der engen Flure kritisiert.

„Besonders in den Randzeiten fahren nur „alte“ Straßenbahnen, in denen man mit Kinderwagen / Rollator kaum einsteigen kann. Der Einsatz von mehr Niederflurwagen wäre super“ (ID 581)

Die **Zuganbindung** Würzburgs wurde ebenfalls mehrfach erwähnt (37x). Hierbei handelt es sich für einige Personen um eine Barriere der nachhaltigen Verkehrsmittelwahl: Die Anbindung an den Zugverkehr ist teilweise nicht abgestimmt. Die Nutzung des Zugs hat außerdem den Nachteil, dass zuerst der Bahnhof am Streckenanfang erreicht werden muss – anschließend der Zug bestiegen wird – bevor abschließend der Rest der Strecke ab dem Zielbahnhof zurückgelegt werden muss. Das führt zu langen Fahrt- und Umsteigezeiten, welche außerdem durch Unsicherheiten aufgrund von Verspätungen und/oder Ausfällen beeinflusst werden. Hierdurch ist die Bahn für Pendelwege teilweise eine unzufriedenstellende Alternative.

„Bessere Anbindung an die deutsche Bahn u. Zuverlässigkeit der Bahn“ (ID 675)

„Für mich ist es unattraktiv mit dem Zug nach Fulda zu fahren, weil alleine der Weg zum Bahnhof ca. 30 min. in Anspruch nimmt (plus Puffer zum Zug - für mich "angenehmer" Auto zu fahren ... leider!)“ (ID 746)

„Das Straßenbahnnetz ist bereits sehr gut, aber es sollten auch bessere Abstimmung mit der DB stattfinden, um Bus-/Straba-Anschluss an Regional- & Fernverkehr zu optimieren.“ (ID 2149)

Als Teil des ÖVs werden außerdem **Taxen** erwähnt (18x). Diese bieten Mobilitätsalternativen v.a. für Personen mit gesundheitlichen Einschränkungen, welche andere Verkehrsmittel nur bedingt nutzen können. Gleichmaßen bieten Taxen auch die Möglichkeit die Anbindung zu Randzeiten zu ermöglichen (z.B. durch Ruftaxen).

„In meinem Haushalt sind alle 3 Personen aus verschiedenen gesundheitlichen Gründen gehbehindert bzw. stark gehbehindert. Insofern ist PWK bzw. Taxi meist unser einzig mögliches Beförderungsmittel.“ (ID 2535)

„Durch unser Alter und unsere Krankheit und die dadurch Behinderung können wir nur noch Taxi fahren!“ (ID 2807)

„Ein ‚Sammeltaxi‘ würde ein super Angebot sein, um auch zu frühen oder späten Zeiten Fahrten zu ermöglichen (keine weiteren Stellen nötig, Förderung lokaler Unternehmen).“ (ID 2885)



Ergänzend zu den bereits beantworteten Detailfragen können folgende schriftliche Anmerkungen zum ÖV herausgestellt werden:

Das Hauptthema der schriftlichen Anmerkungen zum ÖV sind die Fahrkarten und die Preisgestaltung des ÖVs. Hauptkritikpunkt ist die Preisgestaltung des ÖVs, welche (auch im Vergleich zu anderen Städten und Ländern) als zu teuer wahrgenommen wird (122x), was gehäuft explizit auf Kinder/Schülerinnen/Schüler (11x) und Personen im Ruhestand (14x) bezogen wird. Weiterhin wird die (fehlende) Digitalisierung der Tickets kritisiert (31x), sowie die Struktur der Tickets und des Wabenplans (17x) fokussiert

Um häufiger auf den ÖV zurückgreifen zu können, wird eine Verbesserung der ÖV-Situation zu Rand- (122x) und Stoßzeiten (33x) gefordert. Verbesserungen zu Randzeiten beziehen sich auf morgens (10x), abends (23x), nachts (38x), am Wochenende (38x) und in Ferienzeiten (9x). Zu den Stoßzeiten werden außerdem die vollen Busse in den Verbindungsrouuten zwischen den Universitätsstandorten kritisiert.

Ein weiteres Thema sind die Haltestellen und die Ausstattung des ÖVs. Vermehrt wünschen sich einige Personen näheren Zugang zu Haltestellen (7x). Andererseits kritisieren mehrere Fragebögen die Barrierefreiheit existierender – und teilweise sogar renovierter – Haltestellen (18x). Kritik an der Ausstattung des ÖVs (35x) bezieht sich häufig auf fehlende Klimaanlage (8x).

Außerdem wird die Verbesserung der Anbindung des ÖVs an den Landkreis/Fernverkehr gewünscht (82x); Die Zuverlässigkeit bzw. Pünktlichkeit des ÖVs kritisiert (52x); Und die Fahrradmitnahme in den Fokus gestellt (15x).

Quer zu den bisherigen Themen werden die einzelnen Verkehrsmittel innerhalb des ÖVs folgendermaßen erwähnt: Der Busverkehr wird 306-mal angesprochen; Straßenbahnen werden 236-mal erwähnt – hier wurde außerdem gehäuft der Ausbau der Straßenbahn gefordert (75x Pro, 7x Contra); Züge 37-mal; Taxen 18-mal.

5.5 Verkehrsmittelwahl

Die **Verkehrsmittelwahl** ist ein zentrales Thema in jeder Mobilitätsbefragung. Mit welchem Verkehrsmittel eine Person einen Weg zurücklegt, kann von einer Reihe an Faktoren abhängen und richtet sich nicht nur nach den geographisch verfügbaren Angeboten, sondern auch individuellen Einstellungen, persönlichen Voraussetzungen und Kontexten (genauer vgl. Kap. 5.5.2). In diesem Kapitel werden unterschiedliche Detailfragen zu Unterschieden in der Verkehrsmittelwahl betrachtet.

Mit welchem Verkehrsmittel eine Person einen Weg zurücklegt, kann mit einer Reihe an Einflussfaktoren zusammenhängen. Nach De Witte et al. (2013) lassen sich sog. Determinanten der Verkehrsmittelwahl in vier verschiedene Kategorien³⁴ einordnen: 1) Soziodemographische Faktoren (*socio-demographic indicators*) wie z.B. das Alter, Geschlecht, Einkommen, der Gesundheitszustand aber auch der individuelle Zugang zu Verkehrsmitteln wie Autos und Fahrrädern. 2) Räumliche Faktoren (*spatial indicators*) wie z.B. die Bevölkerungsdichte, ÖPNV-Angebote und die Parkplatzverfügbarkeit. 3) Wegebezogene Faktoren (*journey characteristic indicators*) wie z.B. das Wetter, der Wegezweck, die Länge und die perzipierte Dauer des Weges. 4) Sozialpsychologische Faktoren (*socio-psychological indicators*) wie z.B. persönliche Einstellungen, Gewohnheiten und Lebensumstände. Außerdem bedingen sich viele Einflussfaktoren innerhalb der Gruppen, aber auch zwischen den Gruppen gegenseitig. Entsprechend berichten alle nachfolgenden Analysen **Zusammenhänge** zwischen mehreren Variablen und der Verkehrsmittelwahl – es muss jedoch beachtet werden, dass diese nicht kausal interpretiert werden können, sondern von mehreren Drittvariablen beeinflusst werden.

³⁴ Die Klassifikation von Determinanten der Verkehrsmittelwahl können je nach Autor:in variieren. Die Einordnung von De Witte et al. (2013) bietet sich an, da diese als eine Metastudie die Analysen einer Vielzahl von Personen zusammenführt.

5.5.1 Binnen- gegenüber Quell-/Zielverkehr

Je nachdem, an welchem Ort ein Weg startet und endet, kann zwischen **unterschiedlichen Formen des Verkehrs** unterschieden werden (Abb. 25).

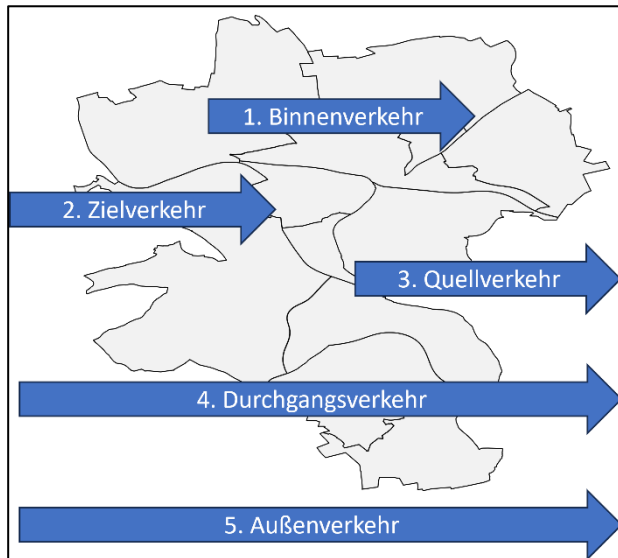


Abb. 25: Verkehrsarten graphisch dargestellt.
Aus Pastuschka/Gross 2024a: 12

Im Ergebnisbericht von MbWue23, werden folgende Wegearten benannt: **Binnenverkehr** (Start und Ziel in Würzburg), **Zielverkehr** (Start außerhalb Würzburgs, Ziel innerhalb), **Quellverkehr** (Start in Würzburg, Ziel außerhalb), **Durchgangsverkehr** (Start und Ziel außerhalb Würzburgs, Weg kreuzt den Stadtbereich) und **Außenverkehr** (Start, Ziel und Weg außerhalb). Die Mobilitätsbefragung erfasst zwar prinzipiell Wege aller Verkehrsarten. Durch die Befragung wurden die zurückgelegten Wege der Bürger:innen Würzburgs ermittelt. Diese sind dadurch schon durch die Konzeption der Befragung **vorwiegend der Binnenverkehr und nachrangig der Quell- und Zielverkehr der Würzburger Bürger:innen** (vgl. Pastuschka/Gross 2024a: 12). Da der Durchgangsverkehr und Außenverkehr in der Regel von Personen durchgeführt werden, welche nicht in Würzburg wohnhaft sind, werden diese Verkehrsformen nur begrenzt erfasst. . Nun stellt sich die Frage, ob sich auch die Verkehrsmittelwahl je nach Verkehrsart unterscheidet.

Da der Durchgangsverkehr und Außenverkehr in der Regel von Personen durchgeführt werden, welche nicht in Würzburg wohnhaft sind, werden diese Verkehrsformen nur begrenzt erfasst. . Nun stellt sich die Frage, ob sich auch die Verkehrsmittelwahl je nach Verkehrsart unterscheidet.



Unterscheidet sich die Verkehrsmittelwahl, je nachdem ob es sich um Binnen- oder Quell-/Zielverkehr handelt?

Um die **Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsarten** darzustellen, mussten die Wegeinformationen anhand des Geocodings (vgl. Pastuschka/Gross 2024a: 28f.) aufbereitet und den einzelnen Verkehrsarten zugeordnet werden³⁵: Insgesamt wurden in der Befragung Informationen über 15.299 Wege mit Adressinformationen berichtet (Rohwerte, ungewichtet). Auf 12.145 Wegen konnten sowohl Start als auch Ziel in Würzburg verortet werden, wodurch es sich um Binnenverkehr handelt (80 % aller Wege, ungewichtet; vergleichbar mit der SrV-Befragung, siehe Infobox). 2.340 Wege beginnen im Stadtgebiet und enden außerhalb oder beginnen außerhalb und enden im Stadtgebiet (Quell- und Zielverkehr, ungewichtet). 454 Wege beginnen und enden außerhalb des Stadtgebiets (ungewichtet, hier kann nicht zwischen Außenverkehr und Durchgangsverkehr differenziert werden, aufgrund geringer Fallzahlen wird die Verkehrsmittelwahl dieser Wege nicht berichtet). Für 360 Wege liegt keine Angabe über Start und/oder Zielort vor (ungewichtet).

In Abb. 26 wird die Verkehrsmittelwahl des Binnenverkehrs mit dem Quell- und Zielverkehr gegenübergestellt. Im **Vergleich zu den Gesamtwerten** wird im **Binnenverkehr** seltener auf den MIV zurückgegriffen (37,1 % gegenüber 29,5 %, -7,6 Prozentpunkte). Der ÖV gewinnt gering an Anteil und steigt um 0,8 Prozentpunkte auf 21,7 % ÖV-Anteil an allen zurückgelegten Wegen. Deutlicher ist der Anstieg beim Fahrradverkehr, der im Binnenverkehr 20,4 % der Wege ausmacht (+2,7 Prozentpunkte) und beim Fußverkehr mit 28,4 % der Wege im Binnenverkehr (+4,1 Prozentpunkte). Wird der **Quell- und Zielverkehr** untersucht, so zeigt sich erwartungsgemäß, dass die tendenziell längeren Strecken nach und von Würzburg nur sehr selten zu Fuß (2,1 %) oder mit dem Fahrrad (6,0 %) zurückgelegt werden. Auch der ÖV-Anteil sinkt auf 17,5 %. Fast drei von vier Wegen (74,5 %) des Quell- und Zielverkehrs werden mit dem MIV zurückgelegt.

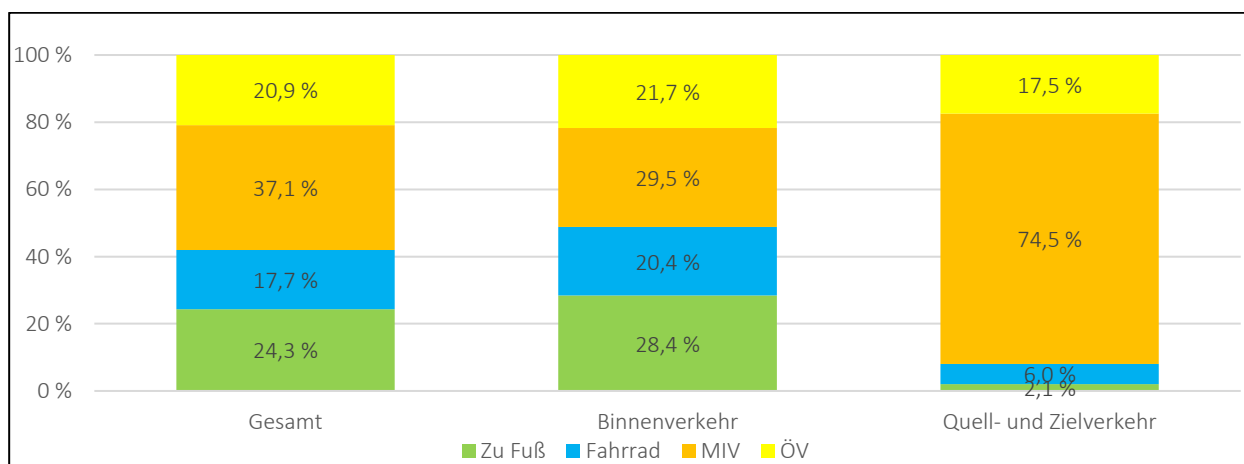




Abb. 26: Verkehrsmittelwahl der Wege nach der Binnen bzw. Quell- und Zielverkehr.

Legende/Einordnung: Wegeebene. Binnenverkehr: Start und Zielort liegt in Würzburg. Quellverkehr: Startort liegt in Würzburg, Zielort liegt nicht in Würzburg. Zielverkehr: Startort liegt nicht in Würzburg, Zielort liegt in Würzburg. Alle Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).


³⁵ Die Zuordnung basiert auf den offiziellen Stadtgrenzen des Bundesamts für Kartographie und Geodäsie (<https://gdz.bkg.bund.de/index.php/default/open-data.html>).

	<p>Zum Vergleich: Die SrV-Befragung 2018 berichtet für hügelige Oberzentren unter 500.000 Einwohnern einen Anteil des Binnenverkehrs von 82 % aller Wege.</p> <p>Im Binnenverkehr findet sich folgender Modal Split nach Wegen:</p> <table><tr><td>Zu Fuß:</td><td>32 %</td></tr><tr><td>Fahrrad:</td><td>14 %</td></tr><tr><td>MIV:</td><td>41 %</td></tr><tr><td>ÖV:</td><td>13 %</td></tr></table> <p>(Gerike et al.(2020): 4)</p>	Zu Fuß:	32 %	Fahrrad:	14 %	MIV:	41 %	ÖV:	13 %
Zu Fuß:	32 %								
Fahrrad:	14 %								
MIV:	41 %								
ÖV:	13 %								

	<p>Die Verkehrsmittelwahl unterscheidet sich zwischen den Gesamtwerten und dem Binnenverkehr und nochmal deutlich zum Quell- und Zielverkehr.</p> <p>Im Binnenverkehr wird seltener auf den MIV zurückgegriffen und die anderen Hauptverkehrsmittelkategorien häufiger benutzt. Für den Quell- und Zielverkehr wird für fast drei von vier Wegen auf den MIV zurückgegriffen.</p>
---	---

5.5.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Auf die Bevölkerung Würzburgs bezogen geht es im Folgenden darum, den **Zusammenhang der Verkehrsmittelverfügbarkeit bzw. der Anbindung an den ÖV und der Verkehrsmittelwahl** zu untersuchen. Um die Verkehrsmittelwahl besser einordnen zu können, wird außerdem die Wegeanzahl pro Tag berichtet. **Wie dargestellt handelt es sich hierbei lediglich um Korrelationen, welche von den Einflüssen mehrerer Drittvariablen bestimmt werden. Ziel der Analysen ist allerdings ein erster Einblick in die Zusammenwirkung der Bereitstellung von Verkehrsmitteln und der Nutzung ebenjener.**

	Korreliert die Verkehrsmittelverfügbarkeit mit der Verkehrsmittelwahl?
---	--

Im Rahmen von MbWue23 wurde auf Personenebene erfasst, ob A) den Befragten ein Fahrrad, bzw. B) ein PKW zu Verfügung steht. Außerdem wurde gemessen, wie gut die Haushalte an den ÖPNV angebunden sind. Dies erfolgte über die Frage nach der Länge des durchschnittlichen Fußwegs bis zu den nächsten Haltestellen des ÖVs.

In der hier durchgeführten Analyse wird C) die Anbindung an Busse und D) an die Straßenbahn untersucht. Um auswertbare Kategorien bilden zu können, wurde zwischen 1) Personen mit einer Anbindung von bis inkl. fünf Minuten, 2) über fünf bis inkl. zehn Minuten und 3) über zehn Minuten Gehzeit unterschieden.

A) Fahrradverfügbarkeit: Der Verkehrsmittelwahl voraus geht die Anzahl an Wegen, welche die Befragten an einem Tag zurücklegen. Diese unterscheidet sich v.a. nach der Fahrradverfügbarkeit: Personen, welchen kein Fahrrad zur Verfügung steht, legen durchschnittlich 2,2 Wege/Tag zurück. Steht ein Fahrrad zur Verfügung, sind es 3,0 Wege/Tag. Diese Korrelation kann vermutlich auf die hohe Anzahl an Personen im Ruhestand ohne Fahrrad zurückgeführt werden und muss bei der Einordnung der Verkehrsmittelwahl beachtet werden. In Abb. 27 ist dargestellt, dass sich die Verkehrsmittelnutzung stark ändert, wenn den Personen kein Fahrrad zur Verfügung steht (statistisch signifikant $p < 0,001$): Ohne Fahrrad fällt der Anteil an zurückgelegten Wegen mit dem Fahrrad (erwartungsgemäß) stark ab. Dies wird durch eine Steigerung in allen anderen Verkehrsmittelkategorien kompensiert, wobei v.a. der ÖV einen höheren Anteil besitzt (+12,7 Prozentpunkte).

B) PKW-Verfügbarkeit: Die PKW-Verfügbarkeit korreliert nicht mit der Wegeanzahl pro Tag – Personen mit und Personen ohne PKW legen beide durchschnittlich 2,7 Wege/Tag zurück. Allerdings zeigen sich Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl (Abb. 27; statistisch signifikant, $p < 0,001$): Steht kein PKW zur Verfügung werden lediglich 13,1 % aller Wege mit dem MIV zurückgelegt. Spannender ist, dass Personen mit PKW-Verfügbarkeit über die Hälfte aller Wege (52,1 %) mit dem MIV zurücklegen und nur für 12,6 % der Wege auf den ÖV ausweichen. Hier zeigen sich Hinweise auf die Wirkungen von Gewohnheiten und individuellen Präferenzen von PKW-Besitzenden³⁶.

³⁶ Die häufige Verwendung des PKWs von Personen mit PKW-Zugang kann auch aus einer kostenrationalen Perspektive begründet werden: Durch die Fixkosten der Fahrzeuge (z.B. Anschaffung, Versicherungsbeitrag, KFZ-Steuer) sinkt mit jedem weiteren Kilometer die durchschnittlichen Kosten der PKW-Nutzung. Es kann aber auch davon ausgegangen

Abb. 27: Verkehrsmittelwahl der Wege nach der Fahrradverfügbarkeit bzw. PKW-Verfügbarkeit.

Legende/Einordnung: Wegeebene und Personenebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung). Verkehrsmittelverfügbarkeiten nach Wegen und Personen beziehen sich auf alle Personen im Datensatz (im Gegensatz z.B. zu Personen ab 18 Jahren).

C) Busanbindung: Mit steigender Entfernung zur nächsten Bushaltestelle sinkt auch die Anzahl an zurückgelegten Wegen pro Tag. Personen aus Haushalten mit maximal fünfminütiger Gehzeit legen 2,8 Wege/Tag zurück. Bei über fünf Minuten bis zehn Minuten Gehzeit sind es noch 2,7 Wege/Tag. Dauert der Weg zur Bushaltestelle über zehn Minuten, so sind es nur noch 2,2 Wege/Tag³⁷. Im Vergleich zu den Verkehrsmittelverfügbarkeiten auf individueller Ebene zeigen sich nur geringere Zusammenhänge mit der Verkehrsmittelwahl (Abb. 28), welche jedoch weiterhin statistisch signifikant sind ($p < 0,001$). Kontraintuitiv steigt die Verwendung des ÖVs mit dem Abstand zur nächsten Bushaltestelle an. Inhaltlich kann dies dadurch erklärt werden, dass die Haushalte mit guter Busanbindung tendenziell auch zentraler gelegen sind und daher auch Mobilitätsalternativen wie das Fahrrad oder die Mobilität zu Fuß verwendet werden können.

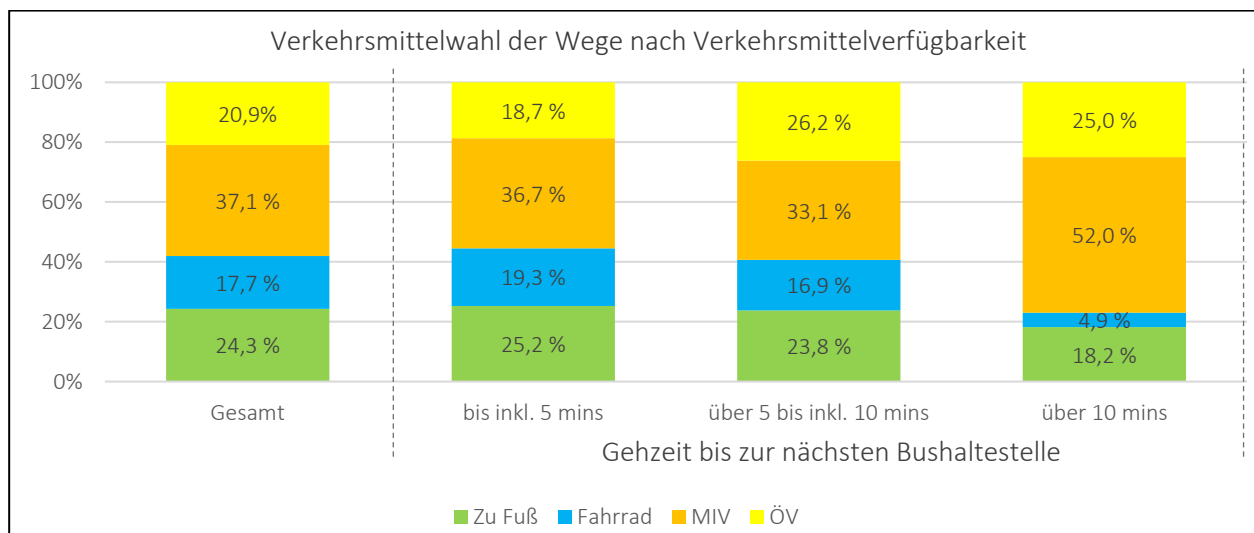


Abb. 28: Verkehrsmittelwahl der Wege nach der Gehzeit bis zur nächsten Bushaltestelle.

Legende/Einordnung: Wegeebene und Haushaltsebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

D) Straßenbahnanbindung: Eindeutiger wird es, wenn die Straßenbahnanbindung untersucht wird (Abb. 29). Hier verfügen alle Entfernungskategorien über einen ähnlichen Mittelwert der täglich zurückgelegten Wege (0 bis 10 min. Entfernung: 2,7; über 10 min.: 2,8). Außerdem zeigt sich, dass mit höherer Entfernung zur nächsten Straßenbahnhaltestelle auch eine Abnahme der ÖV-Nutzung einhergeht. Dies zeigt einerseits erneut einen „Schienenbonus“, andererseits korreliert die Straßenbahnanbindung auch mit einer generell guten Anbindung an den ÖV und der Innenstadt. Alternativ wird in Haushalten ohne Straßenbahnanbindung häufiger auf den MIV zurückgegriffen (statistisch signifikant, $p < 0,001$).

werden, dass nicht alle Personen alle Kosten der PKW-Nutzung überblicken und daher die reale Preise der PKW-Nutzung unterschätzt werden (z.B. aufgrund der Vernachlässigung von Kosten durch Verschleiß, ...).

³⁷ Es muss beachtet werden, dass die Gehdauer bis zur nächsten Station einerseits durch die körperliche Verfassung der befragten Personen und andererseits durch die subjektive Wahrnehmung von Entfernungen beeinflusst wird.

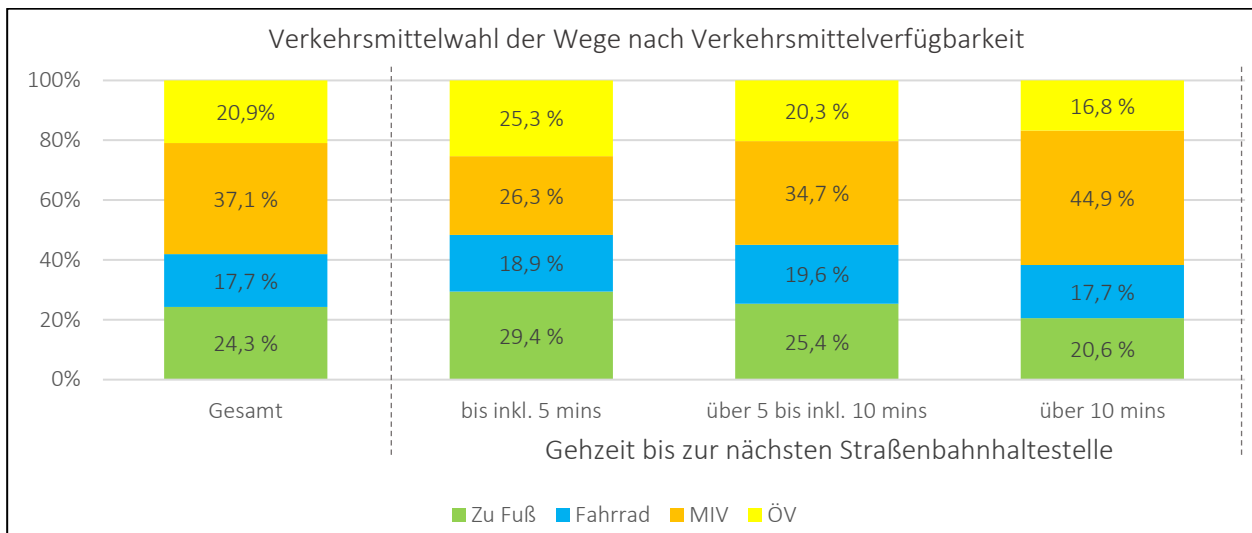


Abb. 29: Verkehrsmittelwahl der Wege nach der Gehzeit bis zur nächsten Straßenbahnhaltestelle.
Legende/Einordnung: Weeebene und Haushaltsebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).



Es zeigen sich Zusammenhänge zwischen der Verkehrsmittelverfügbarkeit (Verfügbarkeit von Fahrrädern, PKWs; Anbindung an Bus und Straßenbahn) und der Verkehrsmittelwahl, welche jedoch nur bedingt kausal interpretierbar sind.

Personen ohne Fahrradbesitz sind seltener mobil und nutzen alternativ alle anderen Verkehrsmittelkategorien, vorwiegend den ÖV. Steht den Befragten ein PKW zur Verfügung, so wird dieser bei über der Hälfte der Wege verwendet. Die Betrachtung der Busanbindung zeigt ein ambivalentes Bild: Mit höherer Entfernung zu Bushaltestellen (und damit auch zum Zentrum) steigt die Busnutzung und sinkt die Fahrradnutzung und das Zurücklegen von Wegen zu Fuß. Umgekehrt zeigt sich bei der Straßenbahnanbindung: Je höher die Entfernung zur nächsten Straßenbahnhaltestelle, desto seltener wird auf den ÖV und umso häufiger auf den MIV zurückgegriffen.

5.5.3 Wirtschaftliche Situation des Haushaltes

Ob und in welchem Maße das **Mobilitätsverhalten der Bürger:innen mit der wirtschaftlichen Situation des eigenen Haushalts** zusammenhängt, ist ein in der **Forschung** vergleichsweise oft betrachtetes Thema. Grundlegend kann festgehalten werden, dass die Verkehrsmittelwahl in hohem Maße von der wirtschaftlichen Situation eines Haushalts abhängt. Finanzielle Mittel stellen eine Bedingung für die Mobilität dar: So benötigt vor allem die Nutzung des MIVs finanzielle Mittel zum Erwerb und zur Haltung von privaten PKWs. Entsprechend existiert eine positive Korrelation zwischen dem Einkommen des Haushalts, der Anzahl von privaten PKWs (vgl. Kap. 5.3.1) sowie der Nutzung von PKWs (MiD 2018: 34). Diese wird dadurch weiter verstärkt, dass Personen mit hohem Einkommen auch häufiger und weiter pendeln (MiD 2018: 103; Informationen zum Pendelverhalten vgl. außerdem Agora 2022) – wobei dieser Zusammenhang in den nächsten Jahren neu evaluiert werden muss, da gezeigt werden kann, dass v.a. Personen mit höherer finanzieller Selbsteinschätzung auf das Homeoffice zurückgreifen und entsprechend häufiger immobil sind.



Inwiefern korreliert die Verkehrsmittelwahl mit der wirtschaftlichen Situation des Haushalts?

In Abb. 30 ist die **Verkehrsmittelwahl (Modal Split nach Wegen)** je nach **finanzieller Selbsteinschätzung des Haushalts** dargestellt. Um sicherzugehen, dass ein unterschiedlicher Modal Split nicht auf Unterschiede in der Wegeanzahl zurückgeführt werden kann, wurde außerdem die Anzahl an Wegen pro Tag (alle Personen) mitberichtet³⁸.

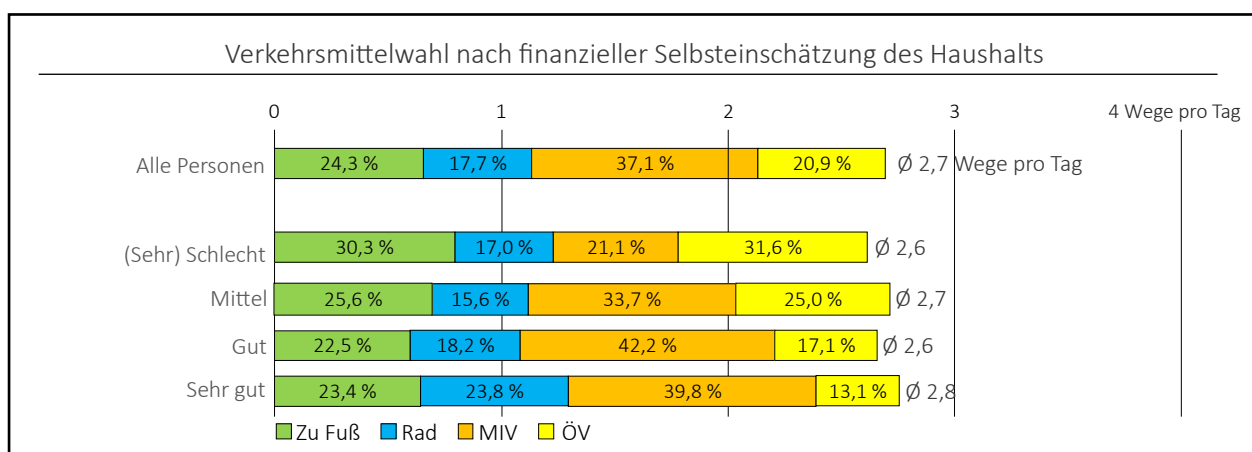


Abb. 30: Verkehrsmittelwahl der Wege nach der finanziellen Selbsteinschätzung des Haushalts.

Legende/Einordnung: Auf der x-Achse werden außerdem die Wege pro Tag berichtet. Personenebene (Wegeanzahl und Verkehrsmittelwahl) und Haushaltsebene (finanzielle Selbsteinschätzung des Haushalts). Alle Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

³⁸ So wäre es möglich, dass Personen mit (sehr) schlechter und sehr guter finanzieller Selbsteinschätzung gleich häufig den ÖV nutzen, Personen mit sehr guten Finanzen aber zusätzlich noch Wege mit dem MIV zurücklegen und daher auch ein Unterschied im Modal Split zustande kommt. Dies wird durch die Darstellung der durchschnittlichen Wege pro Tag verhindert.

Generell zeigt sich eine **ähnliche Anzahl an Wegen pro Tag** für alle Personenkategorien – aber ein deutliches **Muster bei der Verkehrsmittelwahl** ($p < 0,001$). Mit höherer finanzieller Selbsteinschätzung korreliert eine abnehmende Nutzung des ÖVs und des Fußverkehrs. Umgekehrt steigt mit besseren Finanzen auch die Mobilität durch den MIV und es werden mehr Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.



Die finanzielle Selbsteinschätzung hängt nicht signifikant mit der Anzahl an Wegen pro Tag zusammen.

Ein klares Muster zeigt sich jedoch im Modal Split nach Wegen: Personen aus besser situierten Haushalten verwenden häufiger den MIV und das Fahrrad. Personen aus Haushalten mit niedrigeren finanziellen Einschätzungen greifen häufiger auf den ÖV zurück und gehen zu Fuß.

5.5.4 Personengruppen



Inwiefern korreliert die Verkehrsmittelwahl mit dem Beschäftigungsstatus der Individuen?

Analog zum vorherigen Kapitel wird in Abb. 31 die Verkehrsmittelwahl für die Wege und die Anzahl der Wege pro Tag nach Personengruppen dargestellt: Während sich die Anzahl an Wegen von **Schüler:innen** (+0,1 Wege/Tag) **bzw. Auszubildenden** (–0,1 Wege/Tag) nur in geringem Maße vom Gesamtdurchschnitt unterscheidet, legen diese Personengruppen ihre Wege seltener mit dem MIV (als Mitfahrer:in) zurück. Schüler:innen gehen dafür häufiger zu Fuß, Auszubildende nutzen häufiger den ÖV. Die meisten Wege pro Tag legen **Studierende** zurück (3,4 Wege/Tag). Diese nutzen dabei für mehr als ein Drittel aller Wege den ÖV, weitere 29,5 % der Wege werden zu Fuß zurückgelegt. Deutlich seltener wird der MIV verwendet. **Erwerbstätige** legen täglich im Schnitt 2,9 Wege zurück und nutzen dafür von allen Personengruppen am seltensten den ÖV (15,2 % der Wege), sondern verwenden häufiger den MIV (44,2 %). Abschließend zeigt sich für **Personen im Ruhestand** erwartungsgemäß eine geringere Mobilität, welche mit 1,8 Wegen pro Tag deutlich unter allen anderen Personengruppen angesiedelt ist. Gleichzeitig wird für fast die Hälfte aller zurückgelegten Wege (46,6 %) der MIV verwendet. Für Personen im Ruhestand spielt das Fahrrad nur eine geringe Rolle (7,0 %).

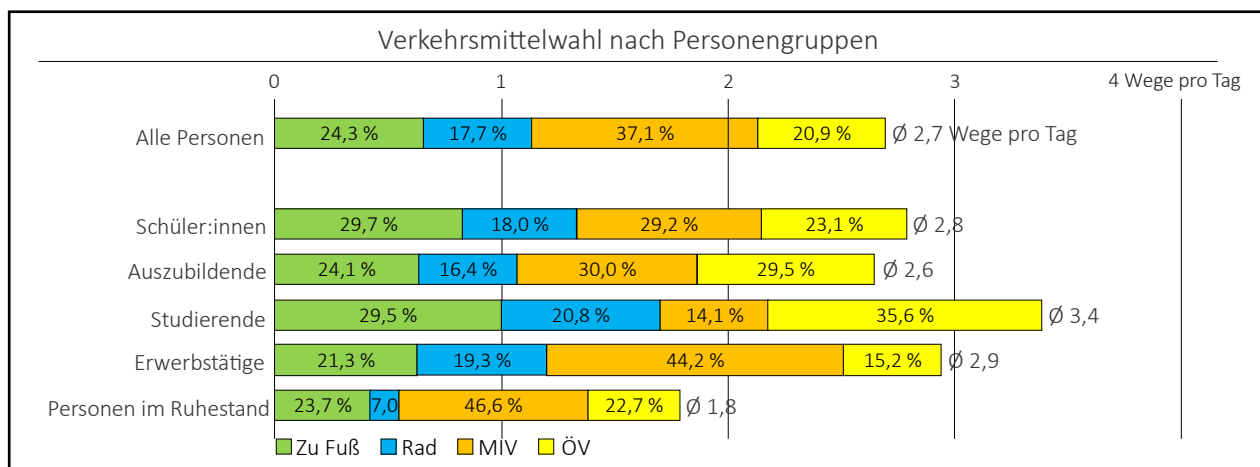



Abb. 31: Verkehrsmittelwahl der Wege nach Personengruppen und Wegen pro Tag.

Legende/Einordnung: Auf der x-Achse werden außerdem die Wege pro Tag berichtet. Personenebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).


	<p>Die Mobilitätsmuster unterscheiden sich deutlich nach Personengruppen.</p> <p>Schülerinnen und Schüler legen im Vergleich zum Durchschnitt ähnlich viele Wege (Ø2,8 Wege pro Tag) zurück und verwenden dafür seltener den MIV, bzw. gehen häufiger zu Fuß.</p> <p>Auszubildende zeigen ein ähnliches Muster und legen etwas weniger Wege (Ø2,6) zurück und nutzen ebenfalls seltener den MIV bzw. häufiger den ÖV.</p> <p>Studierende legen durchschnittlich die meisten Wege zurück (Ø3,4) und nutzen für diese deutlich seltener den MIV, bzw. häufiger die drei Mobilitätsalternativen Fuß, Rad und allen voran den ÖV.</p> <p>Erwerbstätige legen am zweitmeisten Wege zurück (Ø2,9) und nutzen dafür weniger oft den ÖV, jedoch häufiger den MIV.</p> <p>Personen im Ruhestand sind deutlich weniger unterwegs (Ø1,8 Wege/Tag) und nutzen dafür nur selten das Fahrrad, häufiger jedoch den MIV.</p>
---	--

5.5.5 Park- und Abstell-situation

Im Folgenden wird untersucht, ob sich die Verkehrsmittelwahl je nach Park- und Abstell-situation am Wohnort (Kap. 5.5.5.1) und am Arbeitsplatz (Kap. 5.5.5.2) unterscheidet. Hierdurch wird einerseits deutlich, in welchem Maße die PKW-/MIV-Nutzung mit der Abstell-situation einhergeht. Andererseits kann gezeigt werden, welcher Anteil an Arbeitswegen auch ohne festen Stellplatz am Arbeitsplatz mit dem MIV zurückgelegt wird. Hierbei handelt es sich weiterhin lediglich um Korrelationen, welche durch Drittvariablen beeinflusst werden (können) und immer im Gesamtkontext betrachtet werden müssen.

5.5.5.1 Am Wohnort

Zuerst wird die **Verkehrsmittelwahl je nach Bewertung der Parkplatzsituation am Wohnort** untersucht. Um sicherzustellen, dass auch nur Wege betrachtet werden, die sich auf den eigenen Wohnort beziehen, werden ausschließlich Nachhausewege betrachtet.



Inwiefern korreliert die Verkehrsmittelwahl mit der Parkplatzsituation am Wohnort?

Die **Parksituation am Wohnort** wird von 13,6 % als *sehr schlecht* wahrgenommen. Weitere 23,8 % bewerten diese als *schlecht*, 27,8 % als *mittel*, 22,3 % als *gut* und nur 12,6 % als *sehr gut*. Vor allem im Zentrum wird die Parksituation negativ bewertet, während in periphereren Stadtbezirken öfter positive Antworten abgegeben wurden (vgl. Pastuschka/Gross 2024a: 44). Entsprechend wird die Verkehrsmittelwahl auch mit den in den jeweiligen Stadtbezirken vorhandenen Verkehrsanbindungen korrelieren.

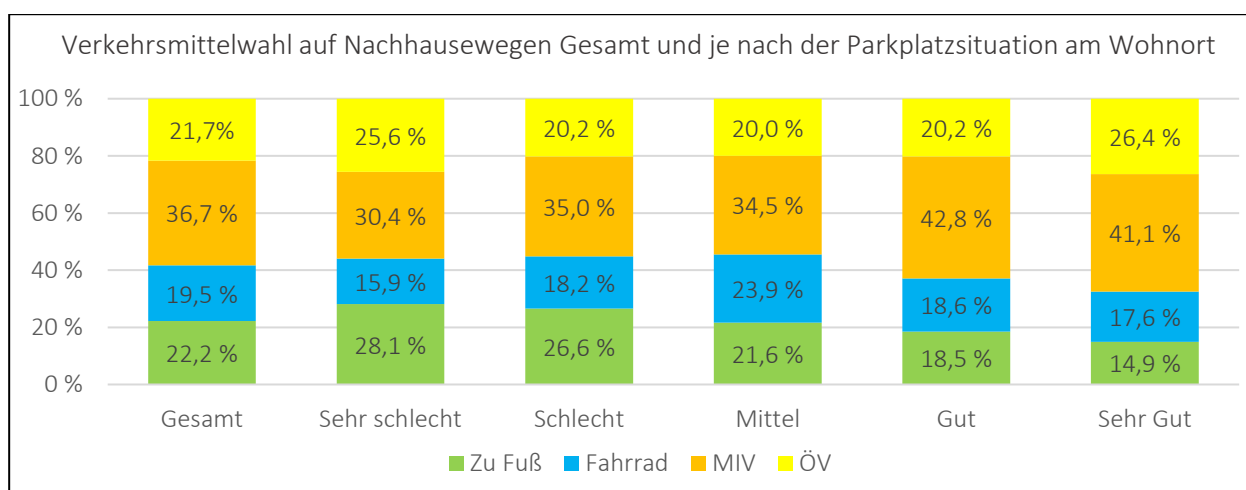



Abb. 32: Verkehrsmittelwahl der Nachhausewege nach der Parkplatzsituation am Wohnort.

Legende/Einordnung: Weegebene und Haushaltsebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).


Wird die Verkehrsmittelwahl mit Blick auf die Parkplatzsituation am eigenen Wohnort betrachtet, ist es sinnvoll, den Nachhauseweg näher zu untersuchen. Die **Verkehrsmittelwahl der Nachhausewege** ist in Abb. 32 dargestellt. Bewerten die Befragten die Parkplatzsituation besser, dann greifen

sie auch häufiger auf den MIV zurück. Je schlechter die Bewertung, desto häufiger werden Wege zu Fuß zurückgelegt. Die ÖV-Nutzung ist in den Kategorien *sehr schlecht* und *sehr gut* am höchsten, umgekehrt steigt die Fahrradnutzung in den mittleren Kategorien. Der Zusammenhang zwischen der Verkehrsmittelwahl auf den Nachhausewegen und der Parkplatzsituation am Wohnort ist statistisch signifikant ($p < 0,001$).

	<p>Es existiert ein statistisch signifikanter Zusammenhang zwischen der Verkehrsmittelwahl auf den Nachhausewegen und der Bewertung der Parkplatzsituation am Wohnort. Ist die Parkplatzsituation besser, wird häufiger der MIV verwendet. Ist sie schlechter, wird häufiger zu Fuß gegangen.</p> <p>Erneut wird darauf hingewiesen, dass diese Korrelation auch durch Drittvariablen (z.B. mehr MIV in der Peripherie und bessere Parkplatzsituation in der Peripherie) beeinflusst sein kann.</p>
---	---

5.5.5.2 Am Arbeitsplatz

Um herauszufinden, inwieweit die **Verkehrsmittelwahl mit der Parkplatzverfügbarkeit am Arbeitsort** korreliert, werden einerseits **nur die Erwerbstätigen** und andererseits **nur Wege zur Arbeit** betrachtet. Hierdurch wird die Analyse nicht durch von den Arbeitswegen unabhängigen Wegen (z.B. zum Einkaufen etc.) verfälscht.

	<p>Inwiefern korreliert die Verkehrsmittelwahl mit der Parkplatzverfügbarkeit am Arbeitsort?</p>
---	--

Von den Erwerbstätigen in Würzburg verfügen **55,1 % der Befragten über einen PKW-Stellplatz am Arbeitsort**. Nun stellt sich die Frage, ob dies auch mit der **Verkehrsmittelwahl** auf den Wegen zur Arbeit korreliert. In Abb. 33 ist die Verkehrsmittelwahl der Wege zur Arbeit je nach Parkplatzverfügbarkeit dargestellt. Von **allen Arbeitswegen** wird fast jeder zweite Weg mit dem MIV zurückgelegt (49,0 %), gefolgt vom Fahrrad (21,5 %), dem ÖV (17,1 %) und zu Fuß (12,4 %). Für **Personen, denen kein Parkplatz zur Verfügung steht**, ist die Verteilung deutlich ausgeglichener: Am häufigsten wird das Fahrrad verwendet (29,2 %), am zweithäufigsten der MIV (28,0 %) und der ÖV (24,7 %), erneut auf dem letzten Platz liegt der Fußverkehr (18,2 %). Weiterhin wird somit trotz fehlender Parkmöglichkeit auf über einem Viertel der Arbeitswege der MIV verwendet. Ganz anders ist das Bild, **wenn ein Parkplatz vorhanden ist**. Hier wird der MIV auf fast zwei von drei Arbeitswegen verwendet (64,7 %), alle anderen Verkehrsmittel liegen deutlich darunter. Es zeigt sich somit ein klarer Unterschied in der Verkehrsmittelwahl auf Wegen zur Arbeit, je nachdem, ob am Arbeitsort ein Parkplatz verfügbar ist. Dieser ist auch statistisch signifikant ($p < 0,001$).

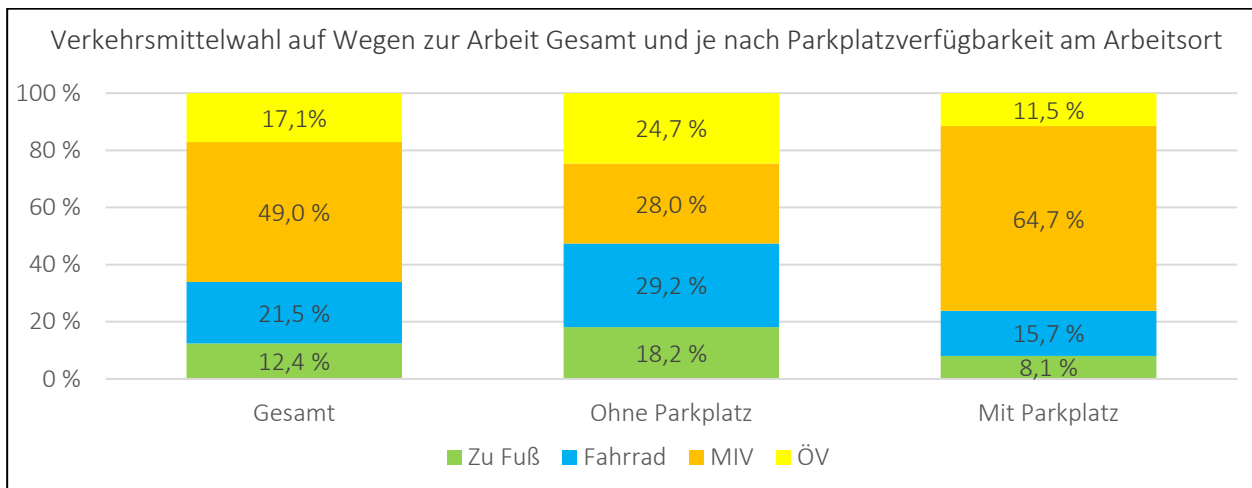


Abb. 33: Verkehrsmittelwahl der Wege zur Arbeit nach der Verfügbarkeit eines PKWs am Arbeitsort.

Legende/Einordnung: Wegeebene und Personenebene. Alle Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).



Es existiert ein statistisch signifikanter Zusammenhang zwischen der Verkehrsmittelwahl auf den Wegen zur Arbeit und der Parksituation am Arbeitsort. Steht den Befragten kein Parkplatz zur Verfügung wird am häufigsten das Fahrrad verwendet (29,2 %). Ist ein PKW-Parkplatz verfügbar, so wird der MIV für fast zwei Drittel aller Arbeitswege verwendet (64,7 %). Erneut wird darauf hingewiesen, dass diese Korrelation auch durch Drittvariablen (z.B. mehr Parkplätze in weiter entfernten Arbeitsorten) beeinflusst sein kann.

5.6 Mobilitätsbedürfnisse nach Stadtbezirken

Da sich das Mobilitätsverhalten und der Modal Split der Individuen je nach Stadtbezirk unterscheidet, ist anzunehmen, dass auch die **individuellen Meinungen zu Verbesserungsmöglichkeiten je nach Stadtbezirk unterschiedlich ausfallen**. Im Folgenden wird anhand einer quantitativen Analyse dargestellt, welche Unterschiede in den Mobilitätsbedürfnissen je nach Stadtbezirk zu finden sind. Durch die große Anzahl an Stadtbezirken, aber auch an Verbesserungsvorschlägen (in Frage 34 wurden insgesamt 16 Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilitätsangebote in Würzburg vorgeschlagen), können **nicht alle Antwortkategorien für alle Stadtbezirke** einzeln berichtet und eingeordnet werden. Vielmehr wird die Zustimmung zu den einzelnen Verbesserungsmöglichkeiten auf **zwei Arten** dargestellt: Zuerst werden für die sechs Stadtbezirkskategorien alle Antwortmöglichkeiten (1: *unwichtig* bis 5: *sehr wichtig*) dargestellt. Anschließend werden die Antwortmöglichkeiten zusammengefasst, indem für alle Stadtbezirke das jeweilige *arithmetische Mittel* berichtet wird³⁹. In den Textpassagen wird nur auf nennenswerte Auffälligkeiten eingegangen.



Unterscheiden sich die Verbesserungswünsche zu den Mobilitätsangeboten in Würzburg je nach Stadtbezirk?

5.6.1 Fußverkehr

Die unterschiedlichen Verbesserungsvorschläge zum Fußverkehr wurden **bereits in Kap. 5.1** detailliert betrachtet, werden an dieser Stelle der Vollständigkeit halber jedoch wiederholt: Der Wunsch nach einer Aufwertung des Fußverkehrsnetzes je nach Stadtbezirkskategorie spiegelt auch den Modal Split der verschiedenen Stadtbezirkskategorien wider: In Stadtbezirken mit geringer Nutzung des Fußverkehrsnetzes (Dürrbachtal/Steinbachtal; Versbach/Lindleinsmühle/Lengfeld), wünschen sich die Bürger:innen eine Aufwertung auch nur selten. Dies lässt sich auch an den **Mittelwerten je nach Stadtbezirk** ablesen: In der Altstadt (Ø3,60), Grombühl (Ø3,52) und dem Frauenland (Ø3,50) ist eine Aufwertung des Fußverkehrs am populärsten. Für Personen aus der Peripherie – Rottenbauer, Dürrbachtal und Versbach – ist diese Aufwertung weniger wichtig (Abb. 34).

³⁹ Während das arithmetische Mittel zwischen 1 (alle Angaben *unwichtig*) und 5 (alle Angaben *sehr wichtig*) liegen kann, liegen die real gemessenen Werte i.d.R. zwischen 2,5 und 4,5. Um Unterschiede zwischen den Stadtbezirken möglichst klar darzustellen, bezieht sich die Y-Achse bis auf eine Ausnahme (Abb. 46) auf den genannten Wertebereich der realen Werte. Außerdem werden aufgrund der geringen Abweichungen zwischen den einzelnen Mittelwerten alle Durchschnittswerte auf zwei Nachkommastellen berichtet.

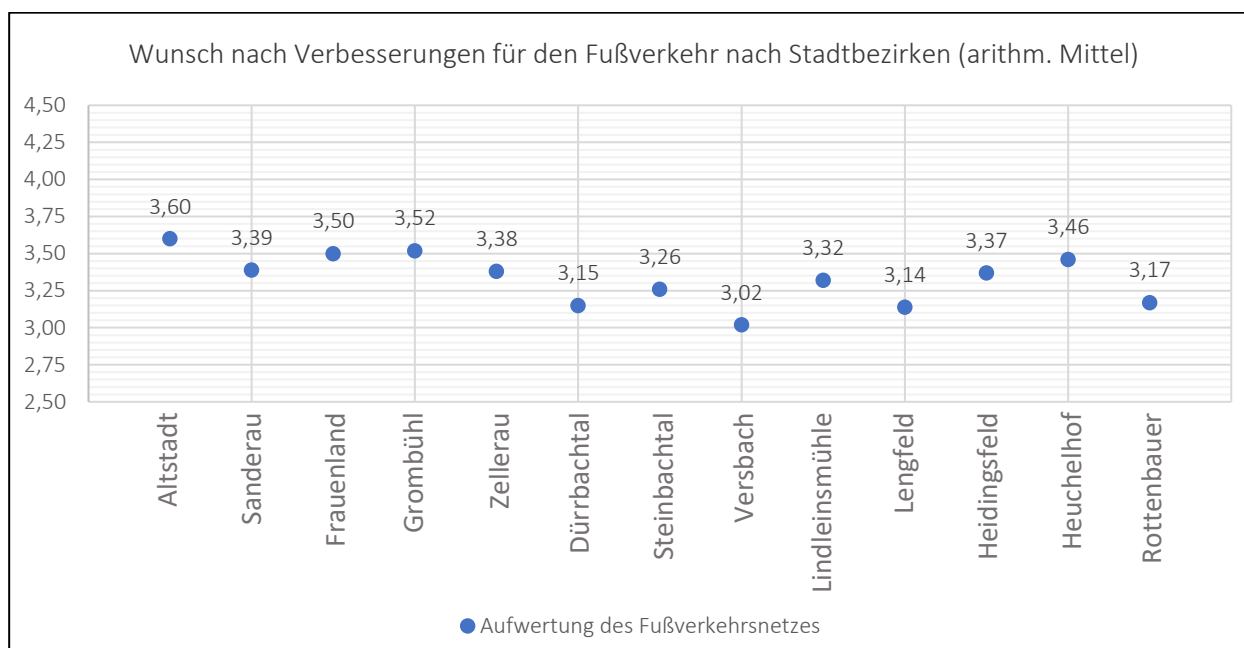


Abb. 34: Wunsch nach einer Aufwertung des Fußverkehrsnetzes je nach Stadtbezirk.

Legende/Einordnung: Angabe des arithmetischen Mittelwerts auf einer Skala von 1 (unwichtig) bis 5 (sehr wichtig). Haushaltsebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

5.6.2 Fahrradverkehr

Insgesamt **vier vorgeschlagene Verbesserungsmöglichkeiten** beziehen sich auf den Radverkehr in Würzburg: A) Der Ausbau des Radwegenetzes inkl. mehr Fahrradstraßen; B) eigene Fahrradwege abseits des Autoverkehrs; C) bessere/mehr Fahrradabstellmöglichkeiten und D) der Ausbau/Einrichtung von Bike and Ride Anlagen.

Für den A) **Ausbau des Radwegenetzes inkl. mehr Fahrradstraßen** und den B) **Wunsch nach eigenen Fahrradwegen abseits des Autoverkehrs** zeigen sich auch **nach Stadtbezirkskategorien** die gleichen Muster: A+B) Insgesamt wünscht sich die deutliche Mehrheit der Bürger:innen mehr und von der Straße abgegrenzte Fahrradwege bzw. Fahrradstraßen. Nochmal erkennbar höher ist der Wunsch von Bürger:innen in den innenstadtnahen Bezirken – Altstadt/Sanderau; Frauenland. Weniger relevant sind diese Verbesserungen von Personen aus Heidingsfeld/Heuchelhof/Rottenbauer (Abb. 35; Abb. 36). Werden **die arithmetischen Mittelwerte aller Stadtbezirke** betrachtet, zeigt sich A) im Wunsch nach dem Ausbau des Radwegenetzes inkl. mehr Fahrradstraßen ein sehr deutlicher Unterschied zwischen den Stadtbezirken: Die Differenz zwischen der geringsten Zustimmung von Personen aus dem Heuchelhof (\bar{x} 3,12) – gefolgt von Rottenbauer (\bar{x} 3,15) – und der höchsten Zustimmung von Personen aus der Altstadt (\bar{x} 3,90) – knapp gefolgt von der Sanderau (\bar{x} 3,89) – liegt bei 0,78 Punkte. Dadurch handelt es sich um eine Verbesserungsmöglichkeit, welche je nach Stadtbezirk erkennbar unterschiedlich stark gewünscht wird. B) Anders ist dies beim Wunsch nach eigenen Fahrradwegen abseits des Autoverkehrs. Dieser Wunsch ist von Personen aus allen Stadtbezirken vergleichsweise hoch ausgeprägt – erneut führend von der Altstadt (\bar{x} 4,03; Abb. 37).

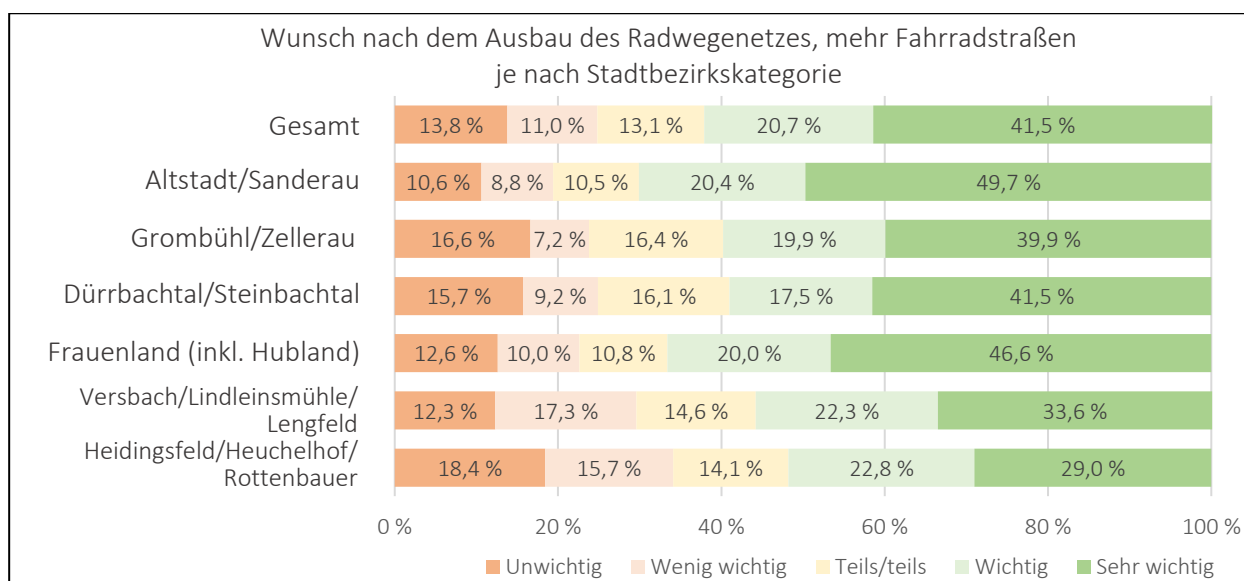


Abb. 35: Wunsch nach dem Ausbau des Radwegenetzes, mehr Fahrradstraßen je nach Stadtbezirkskategorie.

Legende/Einordnung: Haushaltsebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

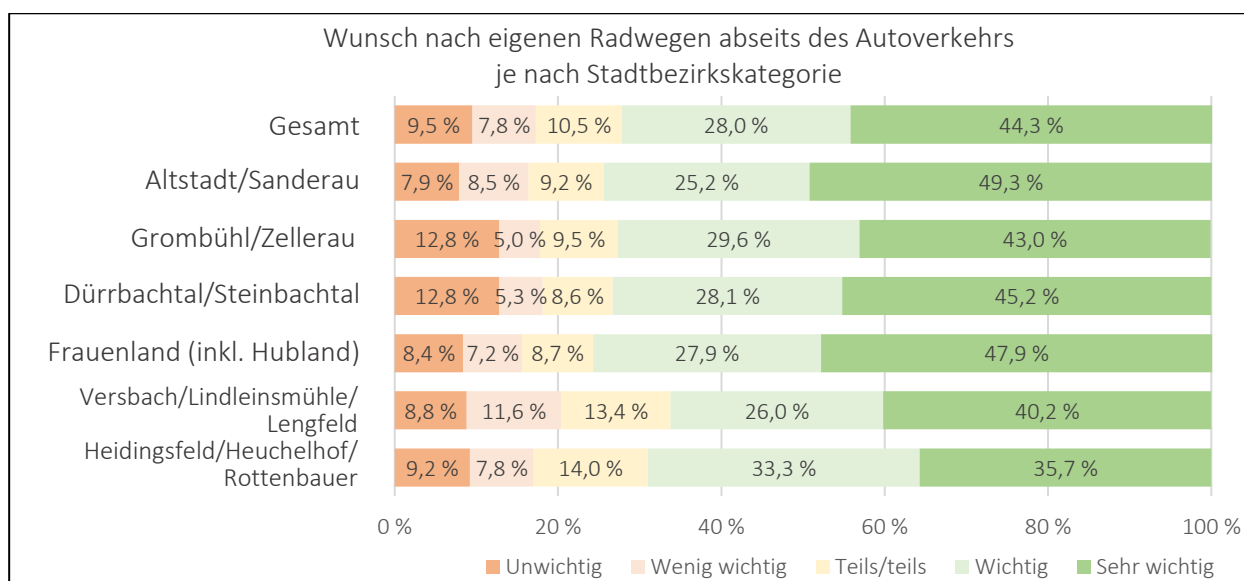


Abb. 36: Wunsch nach Radwegen abseits des Autoverkehrs je nach Stadtbezirkskategorie.

Legende/Einordnung: Haushaltsebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

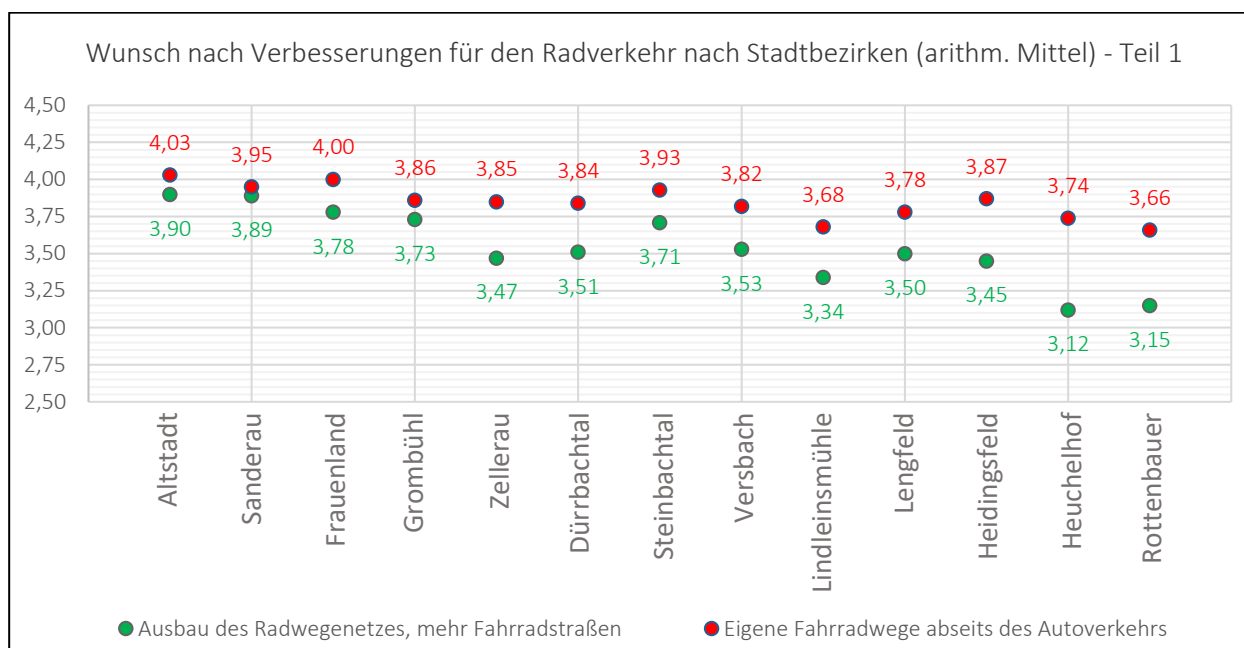


Abb. 37: Wunsch nach einer Verstärkung des Radwegenetzes bzw. nach Radwegen abseits des Autoverkehrs je nach Stadtbezirk. *Legende/Einordnung:* Angabe des arithmetischen Mittelwerts auf einer Skala von 1 (unwichtig) bis 5 (sehr wichtig). Haushaltsebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

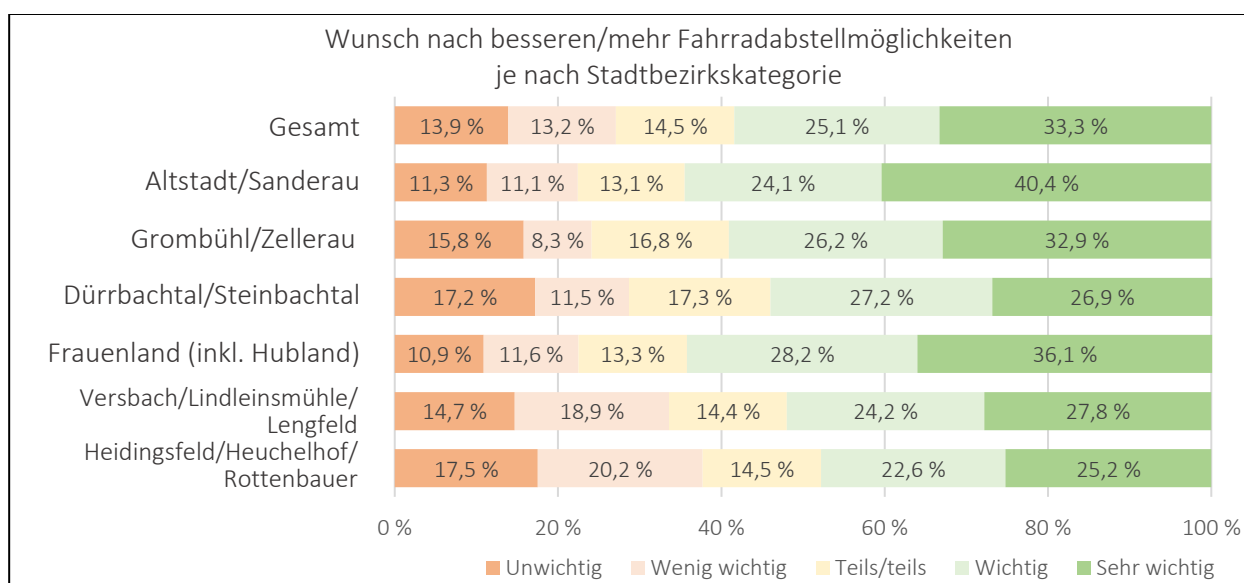


Abb. 38: Wunsch nach besseren/mehr Fahrradabstellmöglichkeiten je nach Stadtbezirkskategorie. *Legende/Einordnung:* Haushaltsebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

C) **Bessere oder mehr Fahrradabstellmöglichkeiten** werden ebenfalls von noch mehr als der Hälfte der Bevölkerung als (*sehr*) *wichtig* eingestuft und die Verteilung des Wunsches folgt demselben Muster wie der Ausbau der Fahrradwege (Abb. 38). Sie werden ebenfalls von den Befragten in den zentralen Stadtbezirken erkennbar häufiger gewünscht als in peripheren Stadtbezirken (Abb. 40). D) Weniger populär ist die Einführung von **Bike and Ride Anlagen**, welche noch gut einem Drittel aller Personen (*sehr*) *wichtig* sind. Hier sind im Antwortverhalten der Befragten lediglich geringe Unterschiede zwischen den Stadtbezirkskategorien ersichtlich. Auffällig ist lediglich, dass die

Personen in Heidingsfeld/Heuchelhof/ Rottenbauer häufiger Bike and Ride Anlagen als wichtiger einstufen, als dies in anderen Stadtbezirken der Fall ist (Abb. 39). Das arithmetische Mittel ist am höchsten im Heuchelhof (ø3,01), knapp gefolgt von der Lindleinsmühle (ø3,00; Abb. 40).

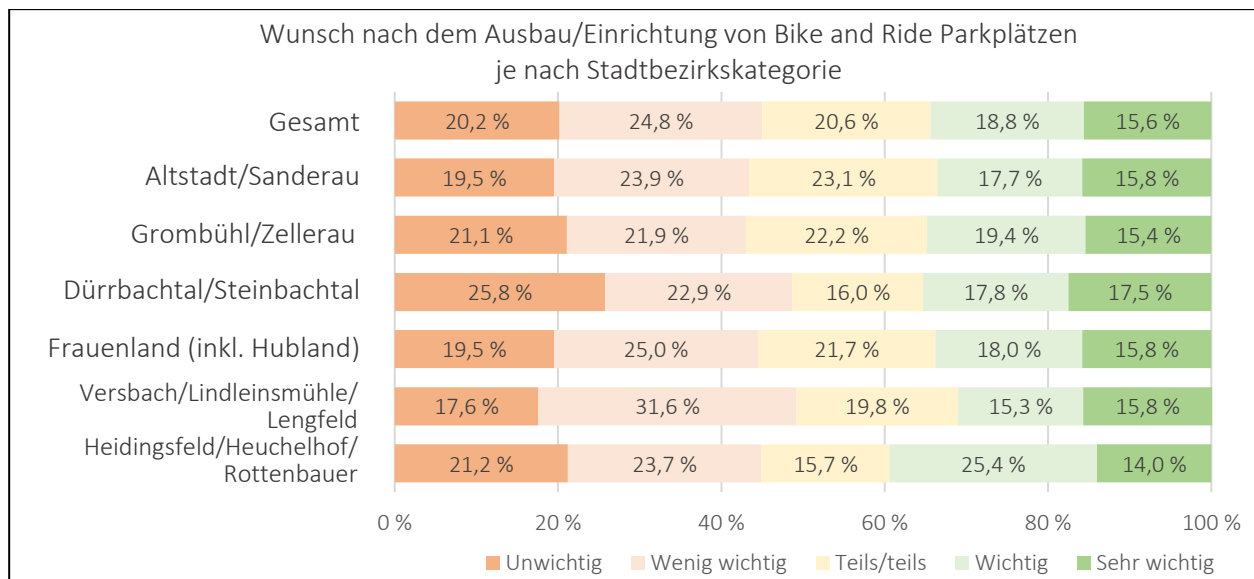


Abb. 39: Wunsch nach dem Ausbau/Einrichtung von Bike and Ride Parkplätzen je nach Stadtbezirkskategorie.
Legende/Einordnung: Haushaltsebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

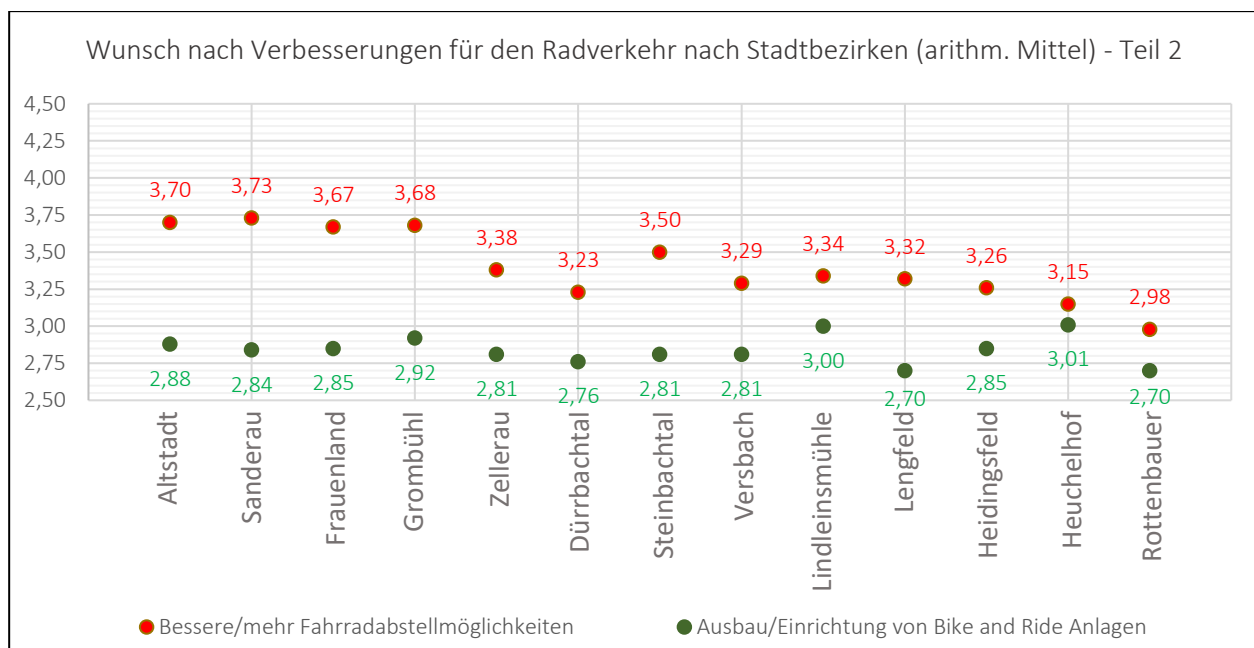


Abb. 40: Wunsch nach Fahrradabstellmöglichkeiten bzw. nach Bike and Ride Anlagen je nach Stadtbezirk.
Legende/Einordnung: Angabe des arithmetischen Mittelwerts auf einer Skala von 1 (unwichtig) bis 5 (sehr wichtig). Haushaltsebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

5.6.3 Motorisierter Individualverkehr

Weitere vier Verbesserungsmöglichkeiten beziehen sich auf den **motorisierten Individualverkehr**. Die Würzburger Bürger:innen wurden nach ihrer Meinung A) zur Reduzierung des Autoverkehrs in der Innenstadt; B) dem Ausbau/Einrichtung von Park and Ride Parkplätzen; C) dem Ausbau von E-Ladesäulen im öffentlichen Raum und D) dem Ausbau des Carsharing-Angebots befragt.

A) Der Vorschlag einer **Reduzierung des Autoverkehrs** in der Innenstadt polarisiert. Zwar stimmen insgesamt noch mehr Befragten für die Bedeutung einer autofreieren Innenstadt (49,2 % (*sehr wichtig*; 29,0 % *unwichtig bzw. wenig wichtig*); wird jedoch nach Stadtbezirkskategorien unterschieden, zeigt sich ein differenzierteres Bild. In innenstadtnahen Bezirken – voran geht hier das Frauenland mit 35,1 % *sehr wichtig* – wünschen sich deutlich mehr Befragte eine autofreie(re) Innenstadt, als dies in periphereren Bezirken der Fall ist. In der Kategorie Dürrbachtal/Steinbachtal wohnhaft, halten die Personen die Reduktion des Autoverkehrs in der Innenstadt sogar häufiger für *unwichtig bzw. wenig wichtig* (38,4 %) als (*sehr*) *wichtig* (35,4 %; Abb. 41). Diese Polarisierung zeigt sich auch in den arithmetischen Mittelwerten aller Stadtbezirke und vor allem in zwei Ausreißern (Abb. 42): Personen in Grombühl befürworten eine Autoreduzierung in der Innenstadt sehr klar häufiger (Ø3,71) – im Dürrbachtal liegt dieser Wert um 0,91 Punkte geringer bei Ø2,80.

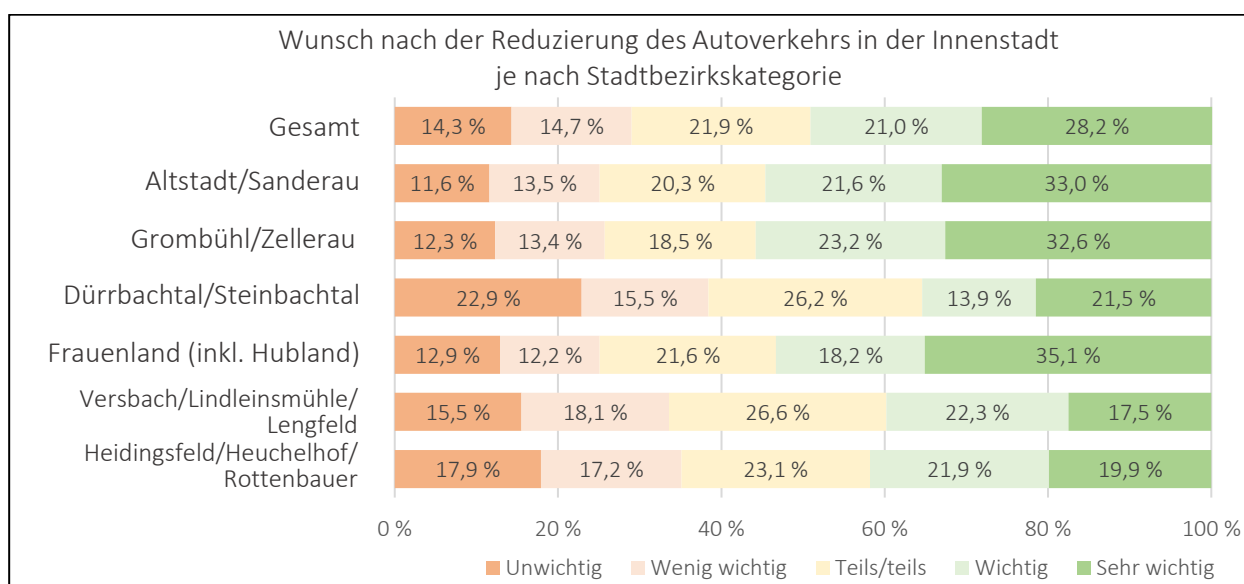


Abb. 41: Wunsch nach der Reduzierung des Autoverkehrs in der Innenstadt je nach Stadtbezirkskategorie.
Legende/Einordnung: Haushaltsebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

B) Umgekehrt fordern Personen aus der Innenstadt seltener **Park and Ride Parkplätze**, während Befragte aus peripheren Gebieten – diesmal angeführt vom Dürrbachtal/Steinbachtal – mehr Parkplatzangebot mit ÖV-Anbindung bevorzugen (Abb. 42). Die Mittelwerte je nach Stadtbezirk zeigen hierbei eine Spiegelung der Zustimmung zur autoreduzierten Innenstadt – dort wo die Zustimmung zu weniger Autos noch hoch war, liegen Park and Ride Parkplätze weiter hinten, vice versa (Abb. 42).

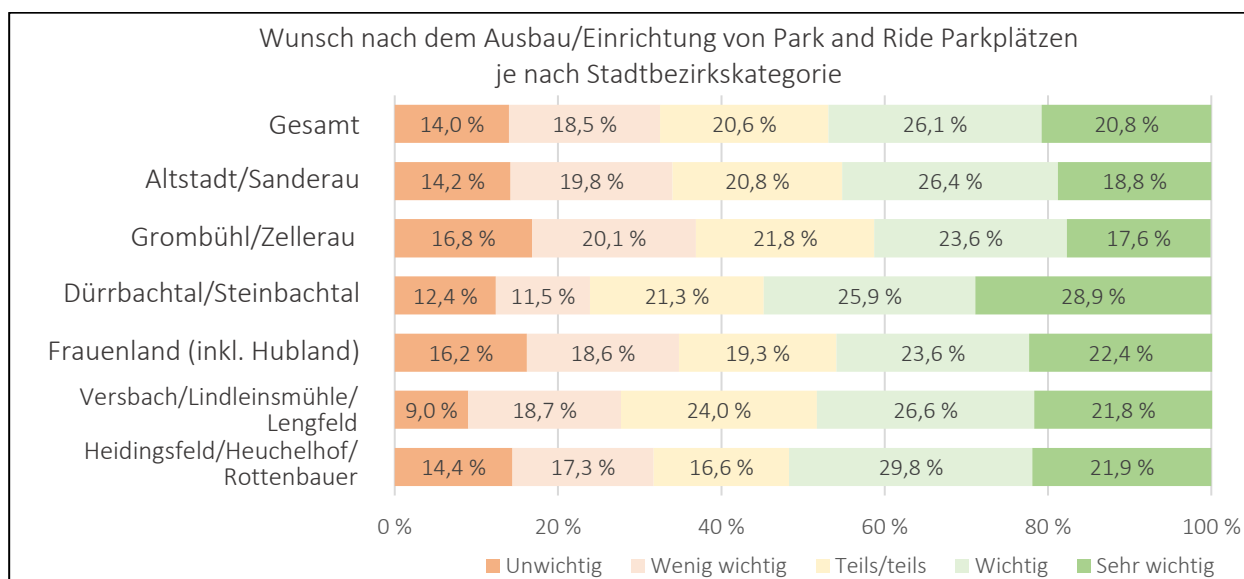


Abb. 42: Wunsch nach dem Ausbau/Einrichtung von Park and Ride Parkplätzen je nach Stadtbezirkskategorie.
Legende/Einordnung: Haushaltsebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

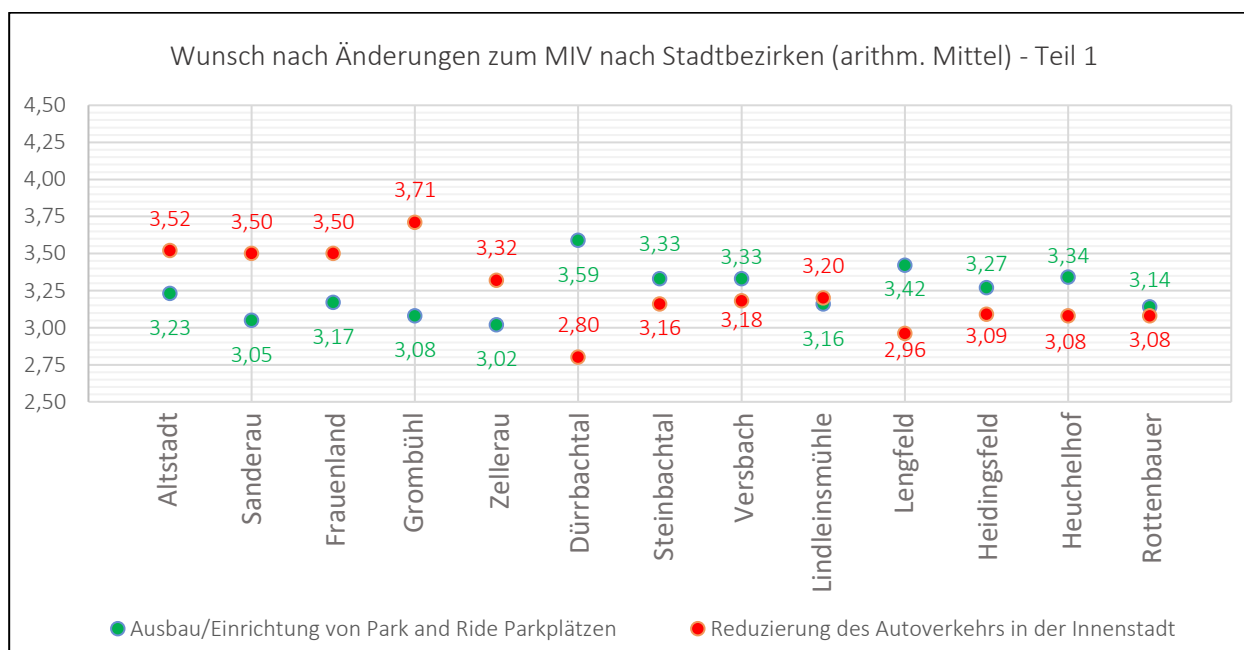


Abb. 43: Wunsch nach Park and Ride Parkplätzen bzw. nach einer autoreduzierten Innenstadt je nach Stadtbezirk.
Legende/Einordnung: Angabe des arithmetischen Mittelwerts auf einer Skala von 1 (unwichtig) bis 5 (sehr wichtig). Haushaltsebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

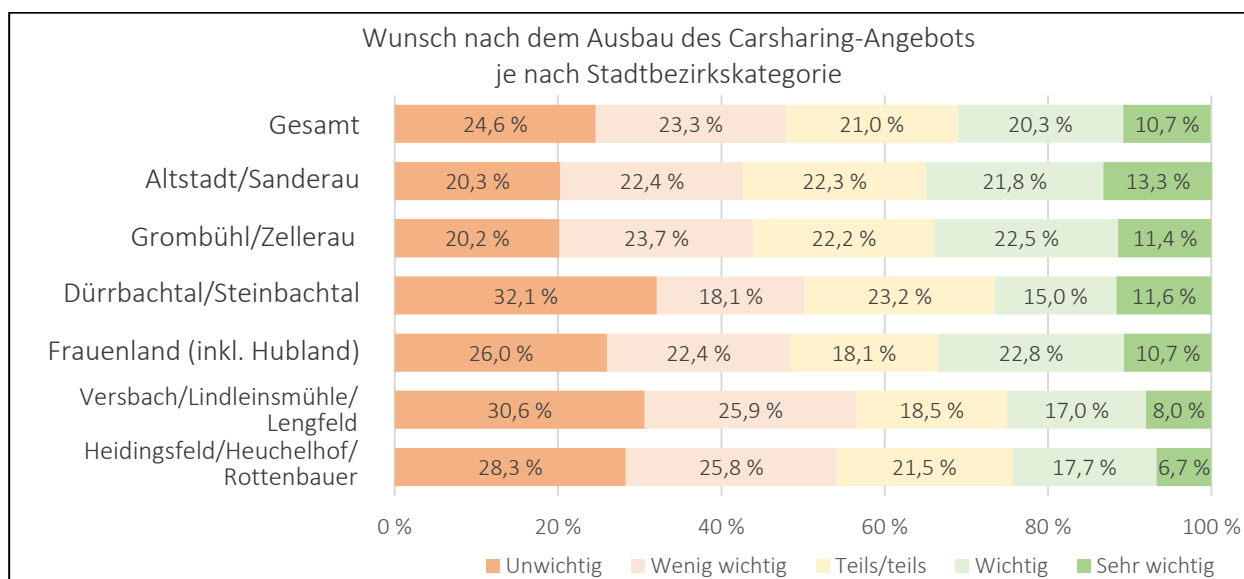


Abb. 44: Wunsch nach dem Ausbau des Carsharing-Angebots je nach Stadtbezirkskategorie.

Legende/Einordnung: Haushaltsebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

C) Der Wunsch nach mehr **Carsharing-Angeboten** variiert nur gering zwischen den Stadtbezirkskategorien und wird dabei auch nur insgesamt von 31,0 % der Befragten als (*sehr*) *wichtig* eingestuft. Jedoch sind tendenziell erneut Personen aus dem Zentrum positiver dem Angebot gegenüber eingestellt, als Personen aus der Peripherie (was auch mit dem Muster des PKW-Besitzes je nach Stadtbezirken übereinstimmt; Kap. 5.3.1). D) Kein klares Muster zeigt sich im Wunsch nach **mehr E-Ladesäulen im öffentlichen Raum**; auffällig ist lediglich, dass in Grombühl/Zellerau geringerer Bedarf angegeben wird, während im Dürrbachtal/Steinbachtal deutlich weniger Personen *unwichtig* oder *weniger wichtig* angegeben haben (Abb. 44; Abb. 45). Interessanterweise scheinen sich beide Antwortmöglichkeiten erneut gegenseitig zu ergänzen: Höhere Mittelwerte im Carsharing gehen mit geringeren Mittelwerten der Zustimmung zu E-Ladesäulen einher und umgekehrt (Abb. 46).

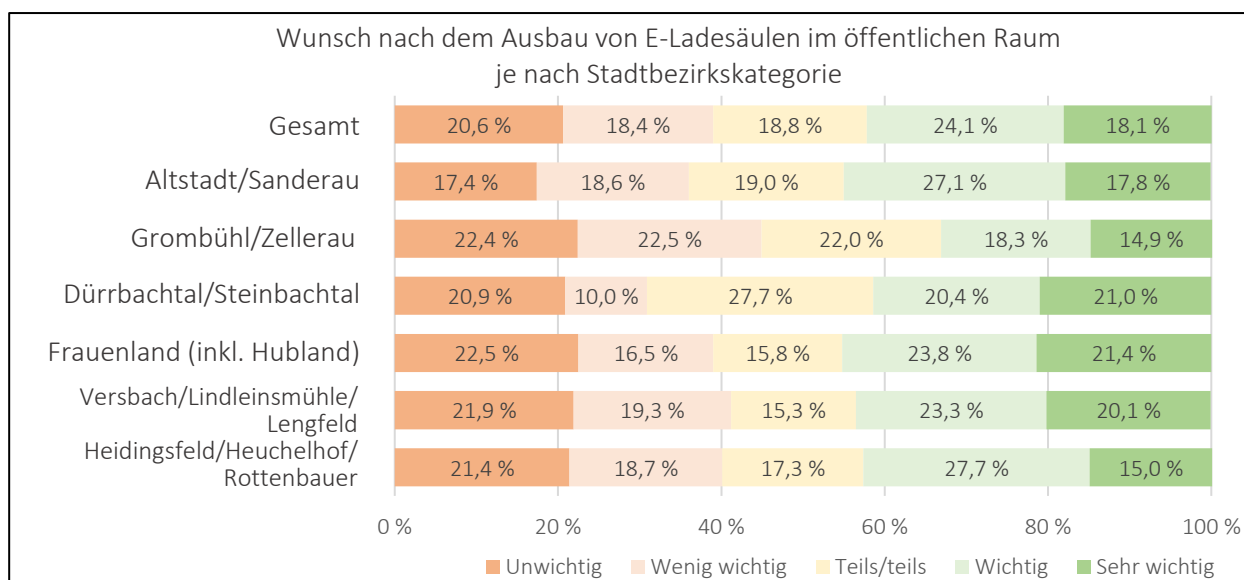


Abb. 45: Wunsch nach dem Ausbau von E-Ladesäulen im öffentlichen Raum je nach Stadtbezirkskategorie.

Legende/Einordnung: Haushaltsebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

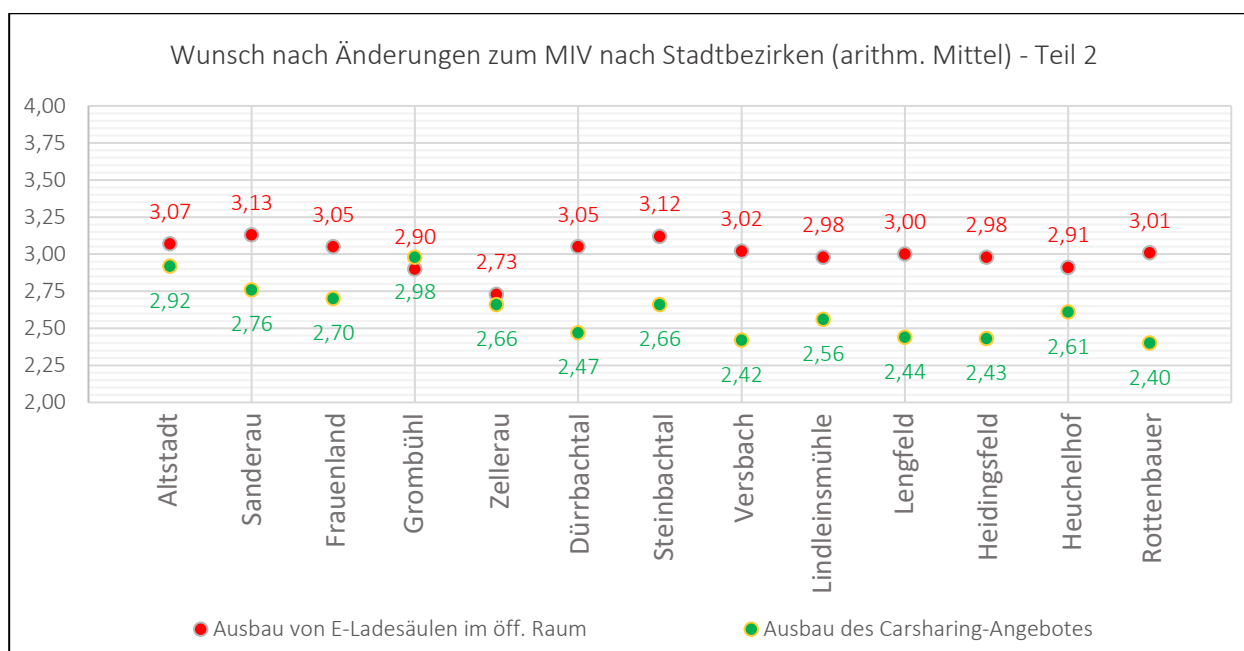


Abb. 46: Wunsch E-Ladesäulen bzw. Carsharing-Angeboten je nach Stadtbezirk.

Legende/Einordnung: Angabe des arithmetischen Mittelwerts auf einer Skala von 1 (unwichtig) bis 5 (sehr wichtig). Haushaltsebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

5.6.4 Öffentliche Verkehrsmittel

Insgesamt widmen sich sieben Verbesserungsvorschläge den öffentlichen Verkehrsmitteln in Würzburg. Wir gehen zunächst auf Vorschläge im Zusammenhang mit Bussen (Kap. 5.6.4.1), anschließend Straßenbahnen (Kap. 5.6.4.2) und abschließend auf allgemeine Vorschläge (Kap. 5.6.4.3) ein.

5.6.4.1 Busse

Drei Verbesserungsvorschläge beziehen sich auf den **Busverkehr in Würzburg**: Dem Wunsch nach A) einem Ausbau des Busliniennetzes (mehr Linien/Haltestellen); B) einer engeren Taktung der Busse und C) nach Busspuren und Priorisierungen von Bussen an Ampelanlagen.

A) Der **Wunsch nach dem Ausbau des Busliniennetzes** ist in Abb. 47 dargestellt. Während knapp die Hälfte der Befragten einen Ausbau des Busliniennetzes als *(sehr) wichtig* einstuft (49,9 %), ist die Zustimmung zu ebenjenen Verbesserungsvorschlägen im Dürrbachtal/Steinbachtal, sowie in Heidingsfeld/Heuchelhof/Rottenbauer auffällig geringer. B) Letztere Stadtbezirkskategorie fordert auch seltener eine **engere Taktung an Bussen**. Eine höherfrequentierter Busanbindung wird vor allem von Befragten aus dem Frauenland, aus Versbach/Lindleinsmühle/Lengfeld, aber auch aus Grombühl/Zellerau⁴⁰ sowie aus dem Dürrbachtal/Steinbachtal gewünscht. Insgesamt finden 55,0 % eine engere Bustaktung *(sehr) wichtig*. C) **Eigene Busspuren und eine Priorisierung von Bussen an Ampelanlagen** fordern noch 46,1 % der Befragten, wobei erneut von Befragten im Dürrbachtal/Steinbachtal (33,2 % *(sehr) wichtig*) und in Heidingsfeld/Heuchelhof/Rottenbauer (36,1 % *(sehr) wichtig*) eine im Vergleich geringere Zustimmung gemessen wurde (Abb. 47; Abb. 48; Abb. 49).

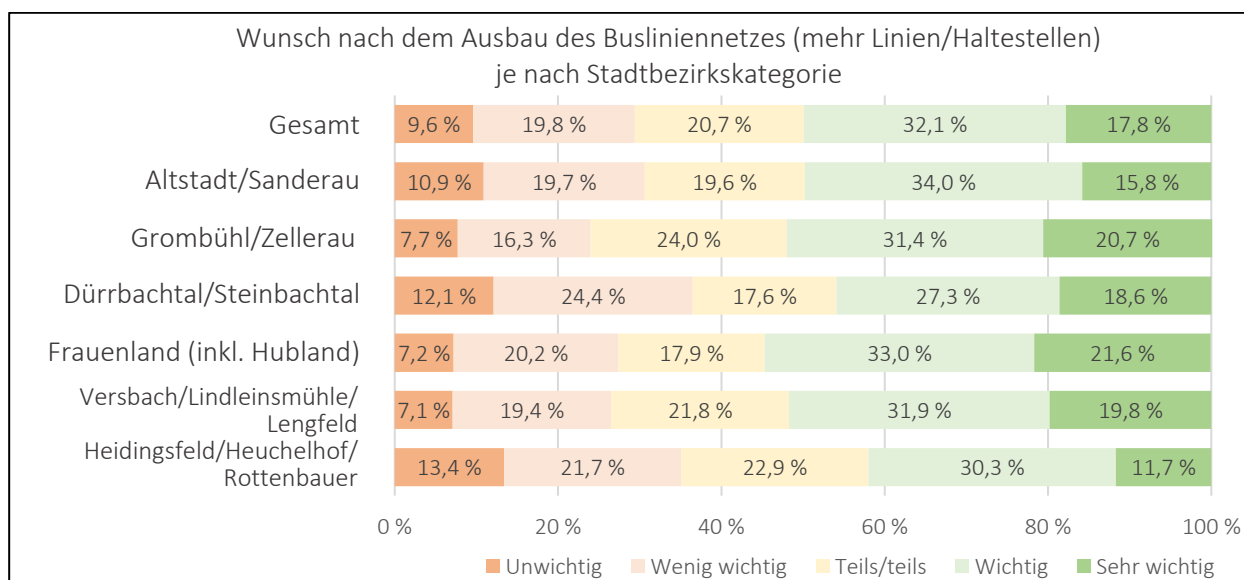


Abb. 47: Wunsch nach dem Ausbau des Busliniennetzes (mehr Linien/Haltestellen) je nach Stadtbezirkskategorie.
Legende/Einordnung: Haushaltsebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

⁴⁰ In diesem Gebiet ist zusätzlich auch die engere Taktung der Straßenbahn häufiger gewünscht (Abb. 53)

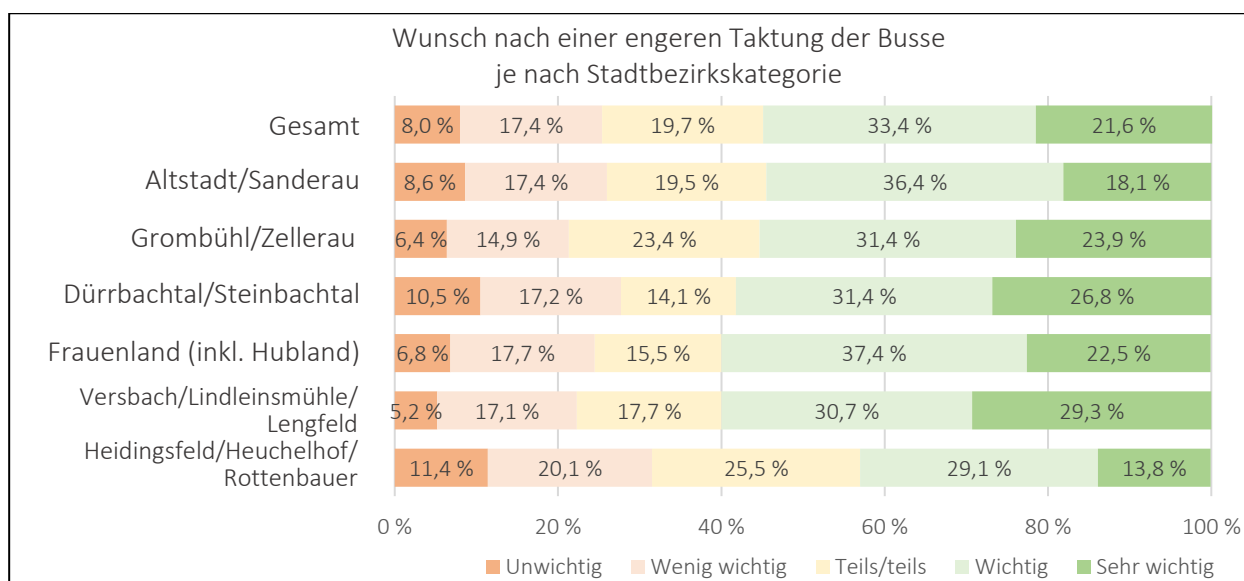


Abb. 48: Wunsch nach einer engeren Taktung der Busse je nach Stadtbezirkskategorie.

Legende/Einordnung: Haushaltsebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

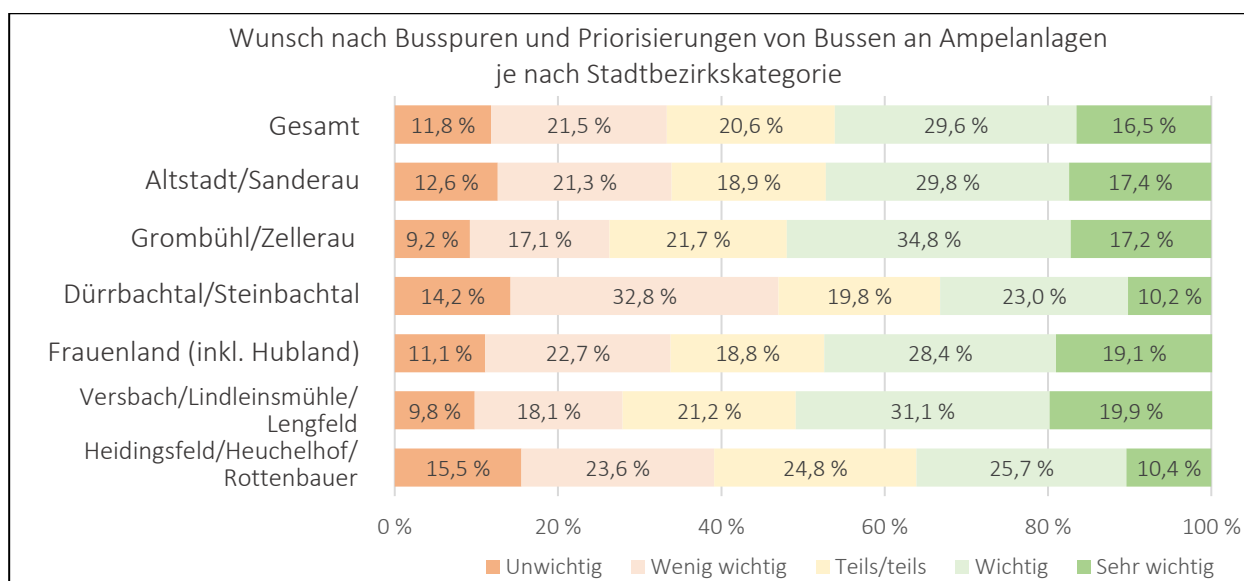


Abb. 49: Wunsch nach Busspuren und Priorisierungen von Bussen an Ampelanlagen je nach Stadtbezirkskategorie.

Legende/Einordnung: Haushaltsebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

In Abb. 50 bzw. Abb. 51 werden die **arithmetischen Mittelwerte aller drei Verbesserungsmöglichkeiten zum Busverkehr** je nach Stadtbezirk dargestellt. Die B) engere Taktung findet in allen Stadtbezirken die höchste Zustimmung, in der Regel gefolgt vom A) Ausbau des Busliniennetzes und anschließend der C) Busspuren und Priorisierung von Bussen an Ampelanlagen. Auffällig ist, dass die geographischen Unterschiede innerhalb der Fragen das gleiche Muster für alle drei Verbesserungsvorschläge annehmen: Geringe Verbesserungswünsche bzgl. des Busverkehrs werden von Personen wohnhaft in Rottenbauer, im Heuchelhof und im Steinbachtal gesehen – hohes Verbesserungspotenzial sehen v.a. Bürger:innen in der Lindleinsmühle und Versbach.

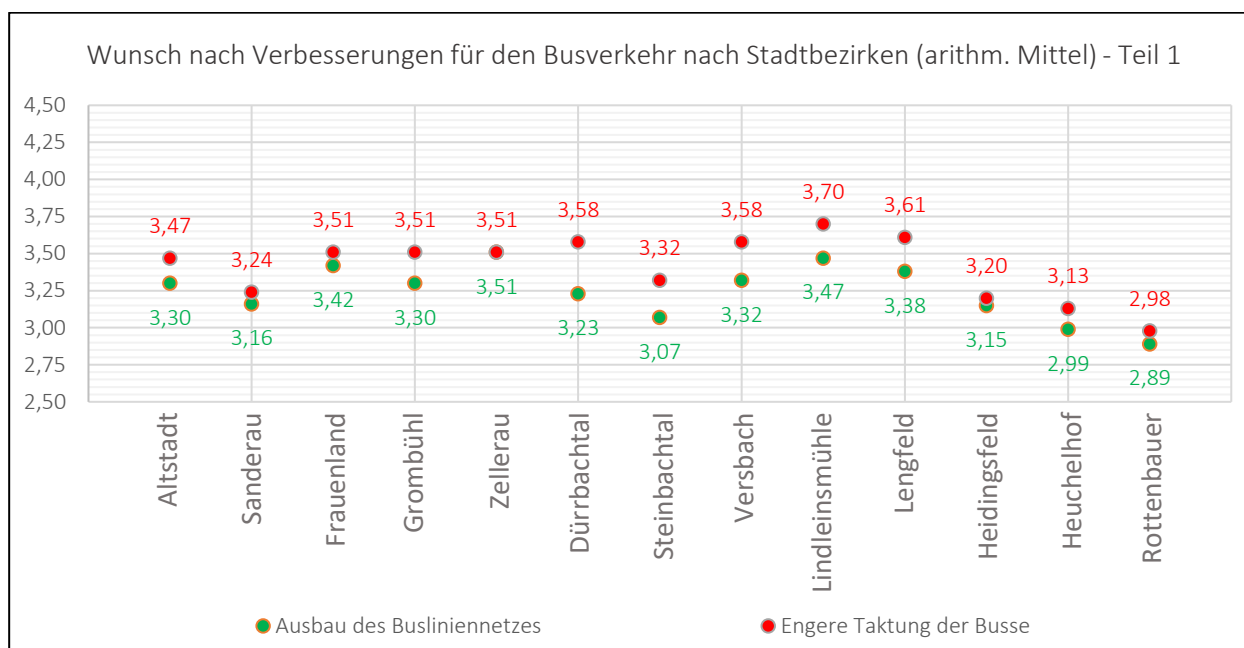


Abb. 50: Wunsch nach Buslinien bzw. engerer Bustaktung je nach Stadtbezirk.

Legende/Einordnung: Angabe des arithmetischen Mittelwerts auf einer Skala von 1 (unwichtig) bis 5 (sehr wichtig). Haushalts-ebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

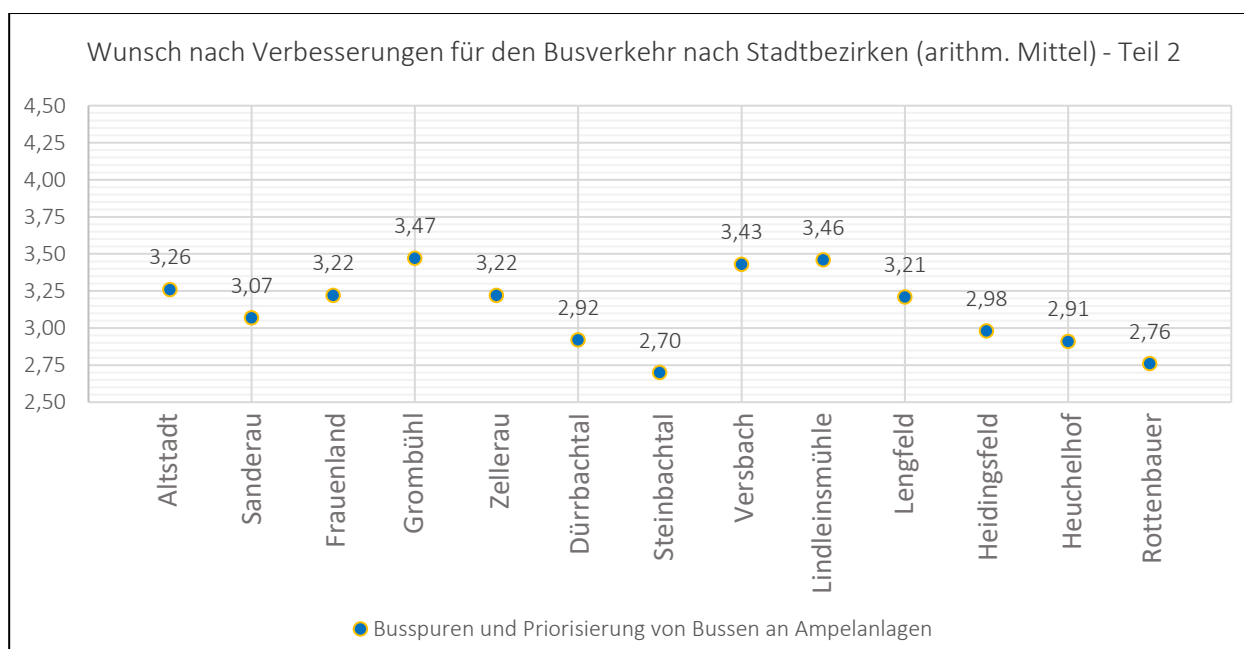


Abb. 51: Wunsch nach Busspuren und der Priorisierung von Bussen an Ampelanlagen je nach Stadtbezirk.

Legende/Einordnung: Angabe des arithmetischen Mittelwerts auf einer Skala von 1 (unwichtig) bis 5 (sehr wichtig). Haushalts-ebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

5.6.4.2 Straßenbahnen

Zu den **Straßenbahnen in Würzburg** wurden zwei Verbesserungsvorschläge in die Befragung aufgenommen: A) Der Wunsch nach dem Ausbau des Straßenbahnnetzes (mehr Linien/Haltestellen) und B) der Wunsch nach einer engeren Taktung der Straßenbahnen.

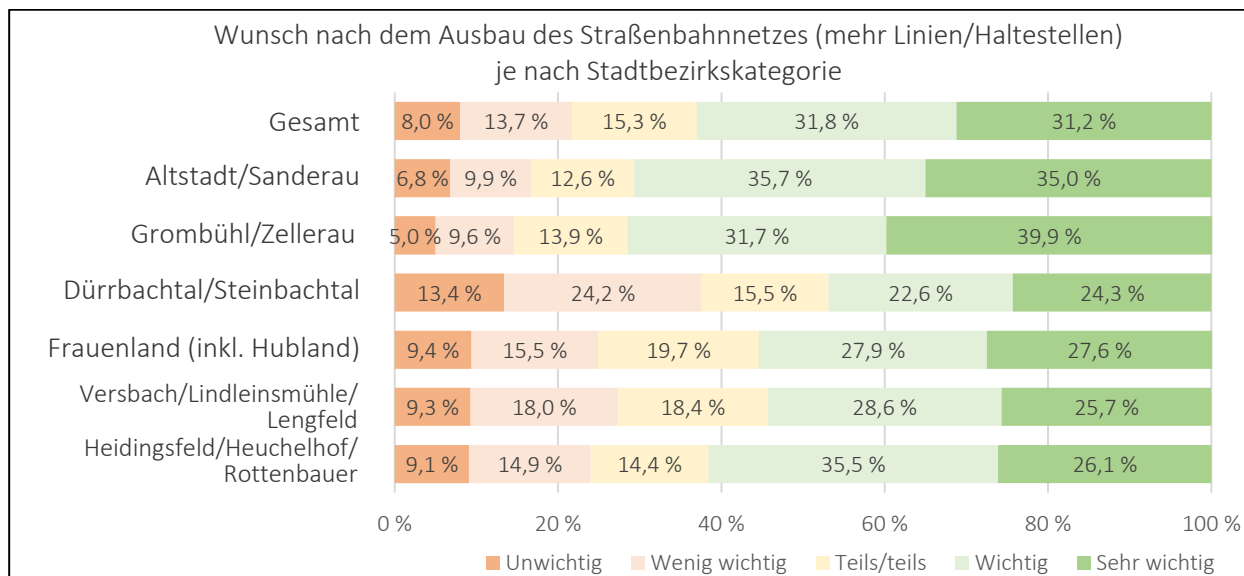


Abb. 52: Wunsch nach dem Ausbau des Straßenbahnnetzes (mehr Linien/Haltestellen) je nach Stadtbezirkskategorie.

Legende/Einordnung: Haushaltsebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

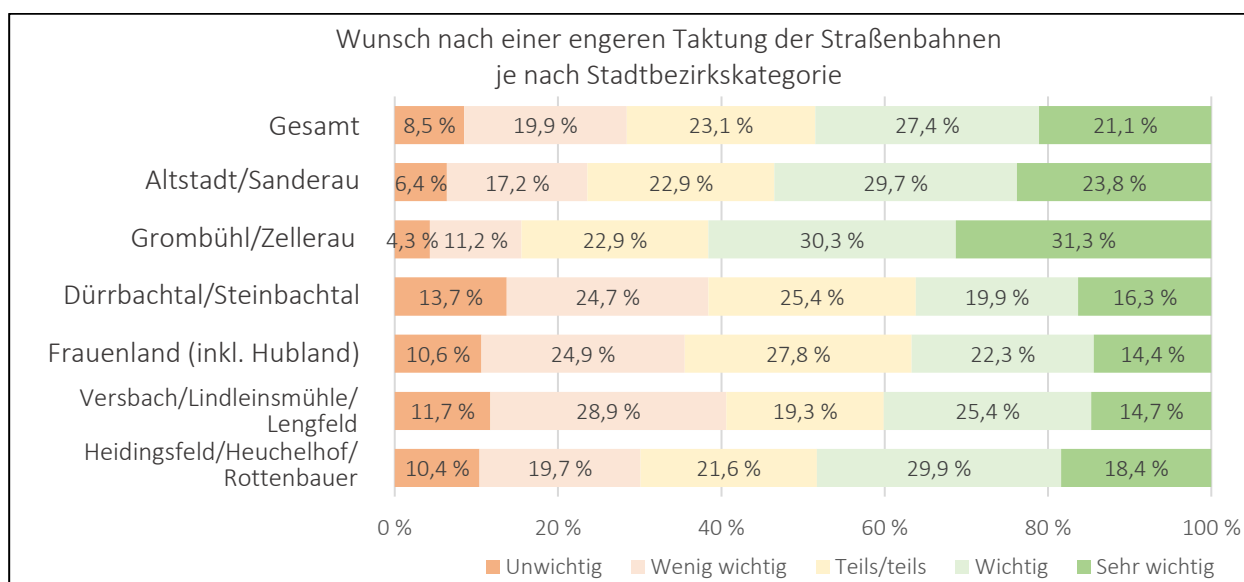


Abb. 53: Wunsch nach einer engeren Taktung der Straßenbahnen je nach Stadtbezirkskategorie.

Legende/Einordnung: Haushaltsebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

A) Der **Ausbau des Straßenbahnnetzes** wird von einem überwiegenden Teil der Bevölkerung als (*sehr*) *wichtig* eingestuft (63,0 %). Bis auf von Personen aus dem Dürrbachtal/Steinbachtal ist die Bedeutung des Ausbaus in allen Stadtbezirken für über 50 % der Menschen (*sehr*) *wichtig*. Auffällig ist, dass der Aufbau des Straßenbahnnetzes vor allem in den Gebieten befürwortet wird, welche

bereits an die Straßenbahn angebunden sind. B) Liegt aktuell noch keine Anbindung vor, so ist diese auch (in geringem Maße) seltener gewünscht. Der **Wunsch nach einer engeren Taktung der Straßenbahnen** wird von Personen aus Gebieten mit vorhandener Straßenbahnanbindung als wichtiger eingestuft als von Personen aus Gebieten (noch) ohne Straßenbahn. Insgesamt befinden 48,5 % der Befragten eine engere Straßenbahntaktung für bedeutsam (Abb. 52; Abb. 53).

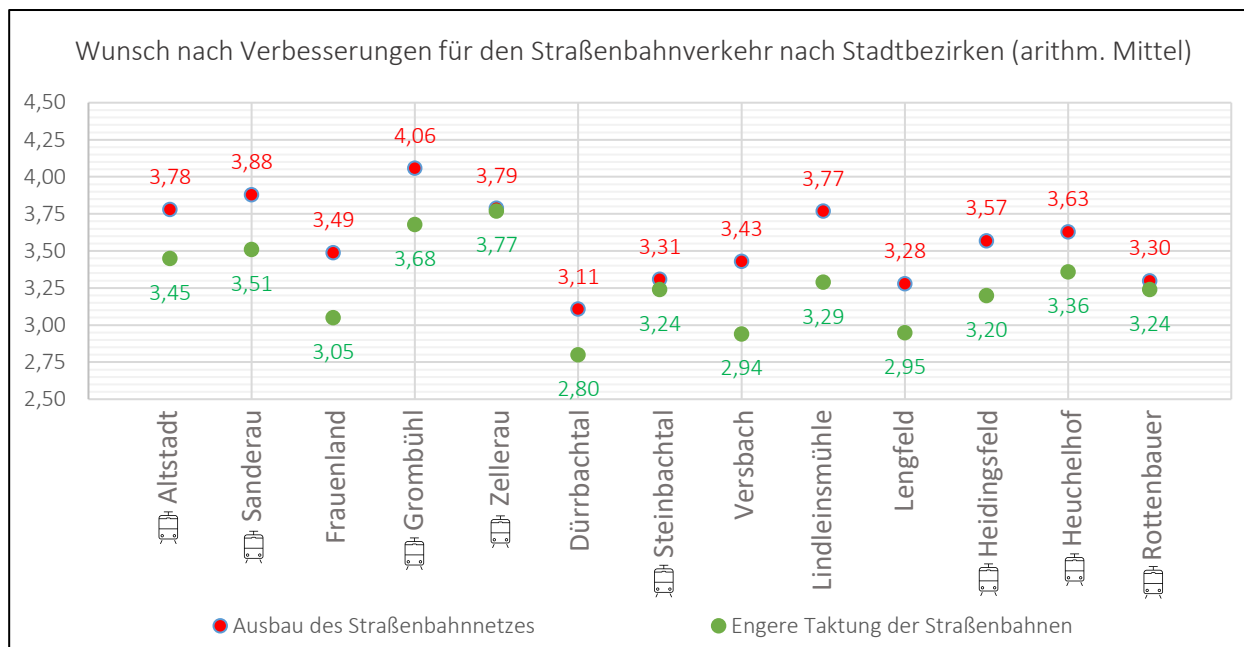


Abb. 54: Wunsch nach dem Ausbau des Straßenbahnnetzes bzw. engerer Straßenbahntaktung je nach Stadtbezirk.

Legende/Einordnung: Angabe des arithmetischen Mittelwerts auf einer Skala von 1 (unwichtig) bis 5 (sehr wichtig). Haushalts-ebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung). Symbol zeigt, ob eine direkte Straßenbahnanbindung existiert.

Während beim Busverkehr die engere Bustaktung noch vor dem Ausbau des Busliniennetzes gewünscht wurde, dreht sich dies bei den Straßenbahnen um: In allen Stadtbezirken wurden höhere **Durchschnittswerte** für den A) Ausbau gemessen. Eine B) engere Taktung besitzt (mit Ausnahmen) in vielen Stadtbezirken nur geringe Bedeutung. In einigen Stadtbezirken kann dies aber auch damit erklärt werden, dass überhaupt keine direkte Anbindung mit der Straßenbahn existiert und entsprechend engere Taktungen die Befragten in vielen Fällen nicht betrifft (z.B. im Frauenland). Für den Ausbau der Straßenbahn werden generell hohe Zustimmungswerte gemessen. Der Ausbau der Straßenbahn wird vermehrt v.a. von Befragten aus Grombühl (Ø4,06) und aus der Sanderau (Ø3,88) gewünscht – und somit in zwei Bezirken, die bereits über eine Anbindung verfügen. Engere Taktungen sind v.a. in der Zellerau (Ø3,77) und Grombühl populär (Ø3,68; Abb. 54).

5.6.4.3 Allgemeine Verbesserungsvorschläge zum ÖV

Abschließend wurden den Befragten zwei **weitere Verbesserungsvorschläge des ÖVs** unterbreitet, welche sich **nicht einem einzelnen Verkehrsmittel** zuordnen lassen: Dies war A) die Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten im ÖPNV und B) der Wunsch nach günstigeren Tarifen für den ÖV. A) Insgesamt bewerten 65,8 % aller Befragten die **Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten im ÖPNV** als *(sehr) wichtig*. Bis auf eine leicht geringere Zustimmung im Dürrbachtal/Steinbachtal, zeigen sich hier nur geringfügige Unterschiede zwischen den Stadtbezirkskategorien. Werden die Durchschnittswerte nach Stadtbezirken betrachtet (Abb. 57), kann aufgezeigt werden, dass in Rottenbauer (ø3,34) Umsteigemöglichkeiten geringe Priorität besitzen, aber in Versbach (ø3,92), der Lindleinsmühle (ø3,89) oder Zellerau (ø4,31) vergleichsweise häufig gewünscht sind. B) Von allen Verbesserungsvorschlägen ist der **Wunsch nach günstigeren Tickets für den ÖV** am stärksten ausgeprägt und wird von mehr als vier Fünftel der Befragten als *(sehr) wichtig* eingestuft (82,7 %). Erneut stellt hier das Dürrbachtal/Steinbachtal eine Ausnahme dar, in welchem geringere Zustimmungswerte als in den anderen Stadtbezirkskategorien gemessen wurde (Abb. 55; Abb. 56). Die arithmetischen Mittelwerte je nach Stadtbezirk sind in allen Bezirken hoch – leichte Auffälligkeiten zeigen sich im Dürrbachtal (ø3,84) und in Rottenbauer (ø3,90), wo die Zustimmung geringer ausfällt (Abb. 57).

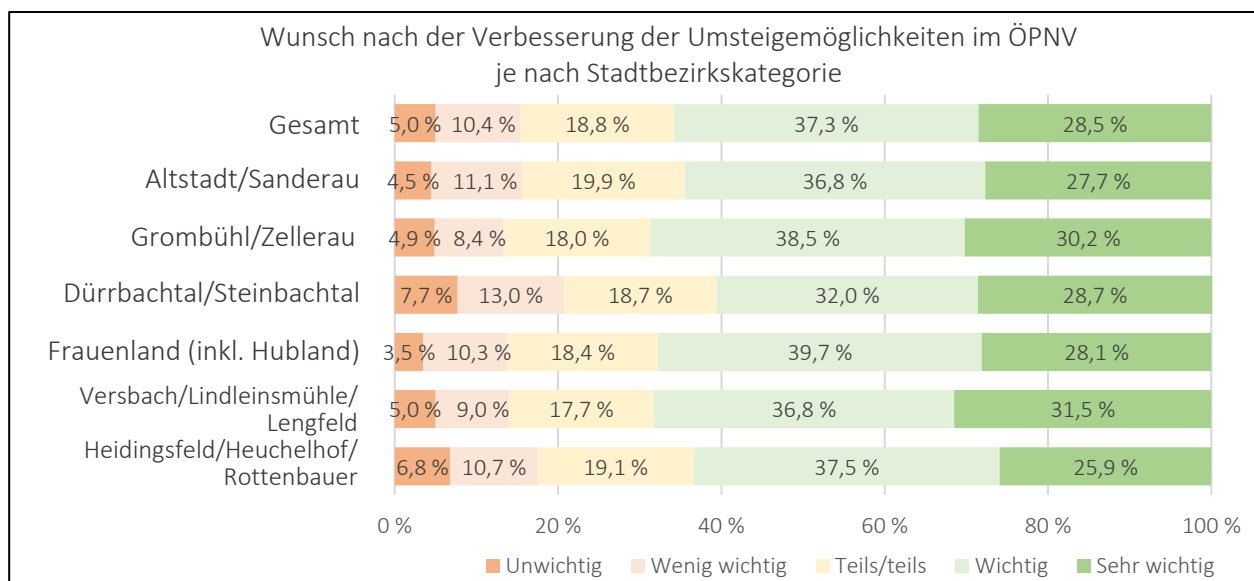


Abb. 55: Wunsch nach der Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten im ÖPNV je nach Stadtbezirkskategorie.
 Legende/Einordnung: Haushaltsebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

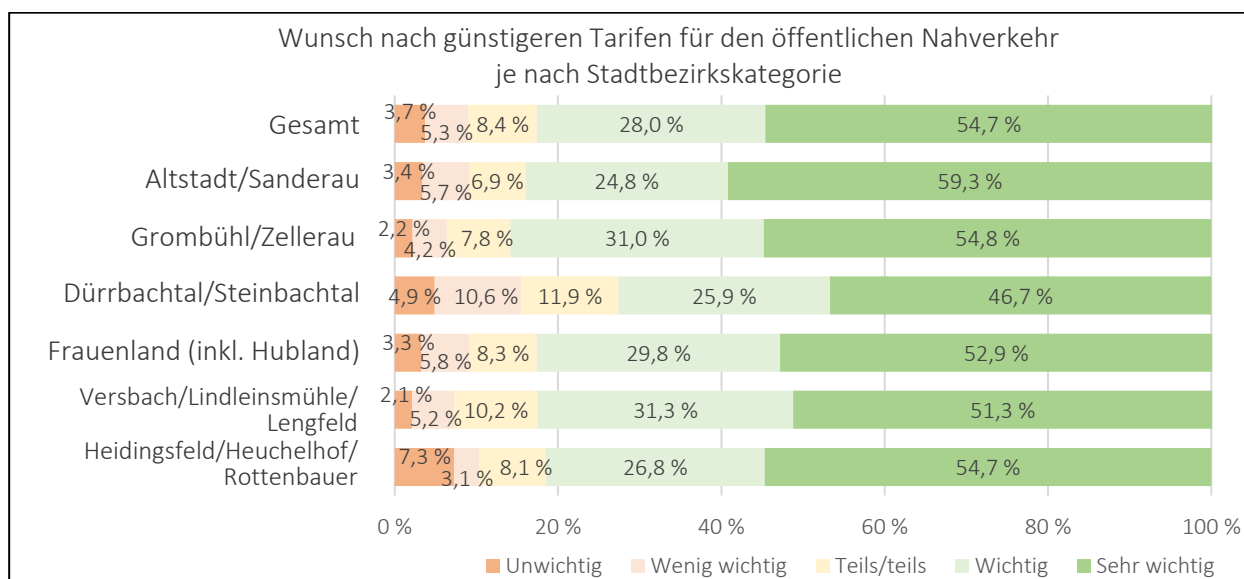


Abb. 56: Wunsch nach günstigeren Tarifen für den öffentlichen Nahverkehr je nach Stadtbezirkskategorie.

Legende/Einordnung: Haushaltsebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

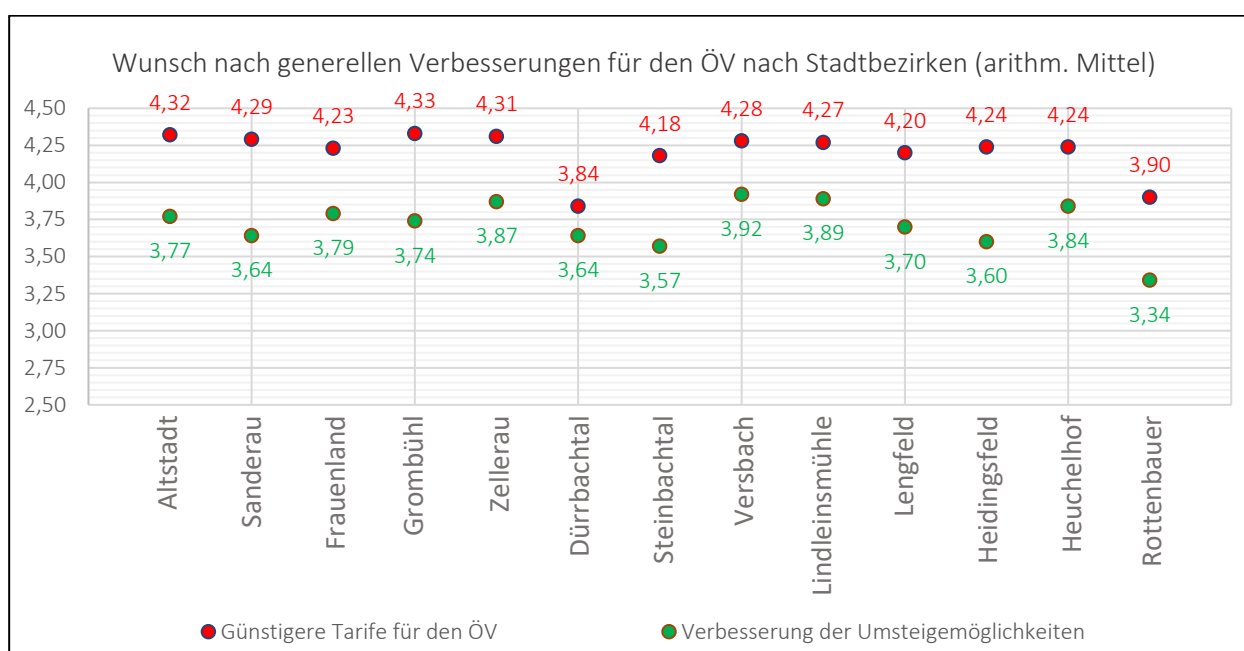


Abb. 57: Wunsch nach günstigeren ÖV-Tarifen bzw. nach besseren Umsteigemöglichkeiten je nach Stadtbezirk.

Legende/Einordnung: Angabe des arithmetischen Mittelwerts auf einer Skala von 1 (unwichtig) bis 5 (sehr wichtig). Haushaltsebene. Alle Angaben gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

5.6.5 Zusammenführung

Die vielschichtigen Ergebnisse zu den Verkehrsangeboten in Würzburg sollen im Folgenden skizziert werden.

Fußverkehr: Der Wunsch nach Verbesserungen für den Fußverkehr ist insgesamt mittelmäßig ausgeprägt (52,4 % *(sehr) wichtig*) und wird in Stadtbezirken mit geringer Nutzung des Fußverkehrs auch seltener gewünscht. Umgekehrt ist eine Aufwertung des Fußverkehrsnetzes in zentralen Stadtbezirken wie der Altstadt (Ø3,60), Grombühl (Ø3,52) und dem Frauenland (Ø3,50) etwas häufiger gewünscht.

Fahrradverkehr: Häufig wünschen sich die Bürger:innen eigene Fahrradwege abseits des Autoverkehrs (72,3 % *(sehr) wichtig*), sowie den generellen Ausbau des Radwegenetzes inkl. mehr Fahrradstraßen (62,2 % *(sehr) wichtig*). Etwas geringer ist der Wunsch nach besseren/mehr Fahrradabstellmöglichkeiten (58,4 % *(sehr) wichtig*). Alle drei Verbesserungsmöglichkeiten werden tendenziell in zentrumsnahen Stadtbezirken etwas stärker bevorzugt (v.a. in der Altstadt, Frauenland, Grombühl, Sanderau; teilweise Steinbachtal). Über alle Stadtbezirke hinweg besitzen Bike and Ride Parkplätze weniger Bedeutung (34,4 % *(sehr) wichtig* gegenüber 45,0 % *(un-)wichtig*). Auffällig ist hier jedoch, dass sich bei dieser Teilfrage die geographischen Unterschiede der bisherigen Vorschläge für den Fahrradverkehr umdrehen: Bike and Ride Parkplätze werden nun im Zentrum seltener gefordert. Diese sind aber in (semi-)peripheren Stadtbezirken v.a. im Heuchelhof oder der Lindleinsmühle leicht populärer – werden aber weiter vergleichsweise auf einem niedrigen Niveau gewünscht (vor allem in Relation zu den anderen Verbesserungsmöglichkeiten zum Radverkehr).

Motorisierter Individualverkehr: Die Wünsche nach einer Reduzierung des Autoverkehrs in der Innenstadt (49,2 % *(sehr) wichtig* gegenüber 29,0 % *(un-)wichtig*) sowie dem Ausbau und der Einrichtung von Park and Ride Parkplätzen (46,9 % *(sehr) wichtig* gegenüber 32,5 % *(un-)wichtig*) werden von deutlich mehr Bürger:innen als wichtig eingestuft und seltener als unwichtig bezeichnet. Wird die Befürwortung beider Maßnahmen jedoch nach Stadtbezirken untersucht, so zeigt sich ein differenzierteres Bild: Eine autoreduzierte Innenstadt wird v.a. von Einwohner:innen der zentrumsnahen Stadtbezirke gewünscht – z.B. in Grombühl (Ø3,71), der Altstadt (Ø3,52), der Sanderau und im Frauenland (jeweils Ø3,50). In (semi-)peripheren Gebieten wird diese Maßnahme allerdings seltener gefordert – z.B. im Dürrbachtal (Ø2,80), Lengfeld (Ø2,96), Rottenbauer und im Heuchelhof (jeweils Ø 3,08). Damit handelt es sich um einen der Verbesserungsvorschläge, der je nach Stadtbezirk sehr unterschiedlich bewertet wird (Spannweite zwischen 3,71 und 2,80; 0,91 Punkte). Generell sind Park and Ride Parkplätzen in zentrumsnahen Bezirken eher weniger gewünscht, liegen in außenstehenden Bezirken aber auf einem höheren Niveau – wie z.B. in Lengfeld oder Heidingsfeld. Dieser Effekt ist jedoch nicht für alle Stadtbezirke eindeutig. Nachrangig sind Carsharing-Angebote (31,0 % *(sehr) wichtig* gegenüber 47,9 % *(un-)wichtig*), welche tendenziell eher im Zentrum (Grombühl, Altstadt und Sanderau) gewünscht werden; bzw. E-Ladesäulen im öffentlichen Raum (42,2 % *(sehr) wichtig* gegenüber 39,0 % *(un-)wichtig*), welche etwas stärker und fast

durchwegs auf ähnlichem Niveau gewünscht werden (eine leichte Ausnahme stellt die Zellerau dar, welche geringere Werte für den Ausbau berichtet).

Busverkehr: Im Busverkehr wird eine engere Taktung der Busse (55,0 % *(sehr) wichtig*) am häufigsten gewünscht, gefolgt vom Ausbau des Busliniennetzes (49,9 % *(sehr) wichtig*) und Busspuren inkl. der Priorisierung von Bussen an Ampelanlagen (46,1% *(sehr) wichtig*). Die Differenzen zwischen den Stadtbezirken folgen dabei ähnlichen Mustern: Geringe Unterstützung von Verbesserungen im Busverkehr gibt es z.B. im Steinbachtal, Rottenbauer und Heuchelhof. Höhere Zustimmungswerte finden sich z.B. in Grombühl, der Lindleinsmühle, Lengfeld und Versbach.

Straßenbahnverkehr: Im Gegensatz zum Busverkehr ist bei der Straßenbahn der Wunsch nach einem Ausbau (63,0 % *(sehr) wichtig*) höher als nach einer engeren Taktung (48,9 % *(sehr) wichtig*). Der Ausbau wird dabei auch in Stadtbezirken gewünscht, welche bereits an die Straßenbahn angebunden sind – wie z.B. Grombühl (Ø4,06) oder in der Sanderau (Ø3,88). Engere Taktungen sind v.a. in der Zellerau populär (Ø3,77) und in Stadtbezirken ohne Straßenbahnanbindung seltener gewünscht, z.B. im Dürrbachtal (Ø2,80), Versbach (Ø2,94) oder Lengfeld (Ø2,95).

Tickets und Umsteigemöglichkeiten für den ÖV: Von allen Verbesserungsvorschlägen ist der Wunsch nach günstigeren Tickets für den ÖV am stärksten ausgeprägt (82,7 % *(sehr) wichtig*) und wird auch in allen Stadtbezirken auf einem hohen Mittelwert gewünscht (Ø3,84 im Dürrbachtal bis Ø4,33 in Grombühl). Bessere Umsteigemöglichkeiten (65,8 % *(sehr) wichtig*) sind in außenstehenden Stadtbezirken wie Rottenbauer (Ø3,34), Steinbachtal (Ø3,57) und Heidingsfeld (Ø3,60) etwas weniger populär als z.B. in Versbach (Ø3,92), der Lindleinsmühle (Ø3,89) und der Zellerau (Ø3,87).



Einige der verschiedenen Verbesserungsvorschläge zur Mobilität werden in den Stadtbezirken unterschiedlich bewertet.

Durch die Vielzahl an Stadtbezirken, Stadtbezirkskategorien und Verbesserungsmöglichkeiten wird an dieser Stelle auf die einzelnen Kurzpassagen und Abbildungen verwiesen.

6. Zusammenfassung

Der **vorliegende Bericht** hat das Ziel den Weg zu einer (ökologisch, ökonomisch und sozial) nachhaltigen Mobilität zu unterstützen, indem Detailfragen zur Mobilität in Würzburg untersucht werden. Besonders liegt der Fokus darauf a) Potenziale für eine nachhaltige Verkehrsmittelwahl zu eruieren, b) Barrieren aufzuzeigen, die einer nachhaltigen Verkehrsmittelwahl entgegenstehen und c) Lösungsvorschläge (der Befragten) aufzuzeigen. Hierfür werden die Daten der Mobilitätsbefragung Würzburg 2023 herangezogen, die in zweifacher Hinsicht eine wertvolle Datenbasis darstellt: Zum einen liegt eine repräsentative Datenbasis von 2.944 Haushalten, 6.372 Personen und 15.675 Wegen vor, die infolge der hohen Rücklaufquote eine belastbare Datengrundlage auch für eine regional differenzierte Auswertung nach Stadtbezirk ermöglicht. Zum anderen haben wir von knapp 40 % der Befragten schriftlichen Anmerkungen erhalten, die zusätzlich subjektive Hintergründe, Meinungen, Probleme und Lösungsvorschläge der Bürger:innen umfassen. Die Auswertung der Daten basiert je nach Inhalt der Teilfragestellungen auf quantitativen Methoden, qualitativen Methoden sowie einer Zusammenführung beider Datentypen im Rahmen eines Mixed-Methods-Designs. Im Folgenden werden die zentralen Inhalte der jeweiligen Detailfragen nochmal komprimiert dargestellt.

Fußverkehr

Welche Anmerkungen zum Fußverkehr haben die Bürgerinnen und Bürger Würzburgs?

Insgesamt widmen sich 132 (von 1.181 Fragebögen mit schriftlichen Anmerkungen) Fragebögen dem Thema des Fußverkehrs in Würzburg. Damit wird der Fußverkehr von den vier Hauptverkehrsmittelkategorien (Fuß, Rad, MIV, ÖV) am seltensten schriftlich thematisiert. Aus den vorhandenen qualitativen Informationen liest sich eine Enttäuschung der Bürger:innen über die Benachteiligung von Fußgänger:innen in der Verkehrsentwicklung der letzten Jahre ab. Im subjektiven Befinden einiger Befragter steht anstatt einer Verbesserung der Fußwege und der Fußinfrastruktur (z.B. durch den Ausbau anderer Verkehrsmittel) weniger Platz zur Verfügung und es werden mehr Konfliktsituationen erzeugt. Konkrete Probleme der Befragten sind: 1) Konflikte mit Radfahrenden, welche auf Fußwegen allgemein und insbesondere in den Fußgängerzonen regelwidrig, zu schnell und rücksichtslos agieren und hierdurch die Sicherheit der Personen zu Fuß bedrohen (38x). 2) Unzufriedenstellende Ampelschaltungen führen zu Zeitverlusten. Hohe Wartezeiten an Ampelanlagen führen zu Gefahrensituationen, da Verkehrsteilnehmende widerrechtlich die Straße überqueren (10x). 3) Durch Verengungen von Gehwegen – auch aber nicht nur durch parkende Autos und abgestellte Fahrräder – gibt es Mobilitätseinschränkungen (5x). 4) Die Mobilität von Fußgänger:innen, und v.a. die Barrierefreiheit, wird durch Löcher in den Wegen, Pflastersteine und zu wenig abgesenkte Bordsteine erschwert (10x). → Eine ausführliche Zusammenfassung der schriftlichen Anmerkungen zum Fußverkehr findet sich in Kapitel 5.1.

Fahrradverkehr

Welche Anmerkungen zum Fahrradverkehr haben die Bürger:innen Würzburgs?

Insgesamt finden sich in 372 Fragebögen (von 1.181 Fragebögen mit schriftlichen Anmerkungen) positive und negative schriftliche Anmerkungen zum Fahrradverkehr in Würzburg. In absteigender Häufigkeit und Priorität widmen sich die qualitativen Daten: 1) Fahrradwegen; 2) Gefahren von Fahrradfahrenden; 3) Gefahren durch Fahrradfahrende; 4) Abstellmöglichkeiten; und 5) Sonstigen Anmerkungen.

1) Mit Erwähnungen auf 258 Fragebögen handelt es sich bei dem größten Thema zum Radverkehr um das Vorhandensein bzw. den Zustand und die Qualität der Fahrradwege in Würzburg. Dabei beziehen sich die Befragten einerseits generell auf das Thema Fahrradwege, andererseits werden konkrete Orte erwähnt, an welchen Verbesserungen vorgenommen werden sollen.

Generelle Anmerkungen sind: A) Viele bereits vorhandene Fahrradwege werden als lückenhaft kritisiert und enden laut den Befragten teilweise abrupt (48-mal explizit erwähnt). Ein endender Radweg, teilweise auch ohne ausreichende Markierungen, führt zu Gefahrensituationen für Radfahrende, aber auch für andere Verkehrsteilnehmende. So müssen Radfahrende entweder auf die Straße oder aber auf den Gehweg ausweichen, wodurch die Sicherheit aller Beteiligten beeinträchtigt wird (vgl. auch Punkt 2). B) Weitere Gefahrensituationen und Unzufriedenheiten der Radfahrenden werden durch Radwege ohne bauliche Abgrenzungen zum Autoverkehr erzeugt. Von vielen Personen wird die Trennung vom Rest der Straße als unzureichend empfunden und nicht als „richtiger“ Fahrradweg wahrgenommen (30 explizite Erwähnungen). C) Weitere seltenere Erwähnungen widmen sich: Zu schmalen Wegen; lediglich markierten Fahrradstreifen bzw. der Unklarheit der Straßenbahnmarkierungen mit der Forderung nach bspw. farblicher Hervorhebungen von Radwegen; weniger Schlaglöchern und der Beschaffenheit des Belags von Fahrradwegen; (damit verbunden:) der Unebenheit des Kopfsteinpflasters als Problem für Fahrradfahrende und die Unfallgefahr durch Straßenbahnschienen; der Reinigung von Fahrradwegen (z.B. Entfernung von Scherben); Ampeln und Ampelschaltungen, welche zu langen Wartezeiten führen und/oder Fahrräder nicht bevorzugen bzw. erkennen; Unklarheiten an größeren Kreuzungen.

Limitierend widmen sich einige wenige Fragebögen auch dem Nullsummenspiel zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln und weisen darauf hin, dass andere Verkehrsmittel nicht zugunsten der Förderung des Radverkehrs vernachlässigt werden dürfen.

Konkrete Orte, an welchen gehäuft Kritik an der Fahrradinfrastruktur geübt wurde, sind u.a.: A) Die Mainbrücken – vor allem die Löwenbrücke – als unzureichende Möglichkeiten der Mainüberquerung (30x); B) Der Ringpark v.a. aufgrund von Schotter-Radwegen mit Sturzgefahr (9x); C) Der Berliner Ring als Gefahrensituation (7x).

Zusammengefasst widmen sich eine Vielzahl der Fragebögen mit schriftlichen Anmerkungen dem Radverkehr. Übergreifendes Ziel ist dabei der generelle Ausbau und die Förderung des Radwegenetzes als eine Zukunftsinvestition Würzburgs.

2) Auf 114 Fragebögen haben Bürger:innen mitgeteilt, dass sie beim Fahrradfahren in Würzburg Angst haben. Dies wird teilweise auch als ein Grund für die Vermeidung des Fahrradfahrens

genannt. Die Gefährdung von Fahrradfahrenden basiert häufig, aber nicht ausschließlich auf der mangelnden Radwegeinfrastruktur (vgl. Punkt 1). A) Erstens steht generell der Ausbau der Fahrradinfrastruktur im Mittelpunkt der Anmerkungen, welcher ein sicheres Fahrradfahren ermöglichen soll (23x). B) Zweitens fehlen bauliche Abgrenzungen der Fahrradwege zum Autoverkehr (23x). C) Drittens führen (plötzlich) endende Fahrradwege zu Gefahrensituationen (22x). D) Viertens sind angebbare Orte und Situationen, wie z.B. die Mainüberquerung und der Berliner Ring Gefahrenpunkte für Radfahrende.

3) Außerdem zeigt sich erneut der Konflikt unterschiedlicher Verkehrsteilnehmenden, da auf 68 Fragebögen Radfahrende selbst als Bedrohung wahrgenommen werden. So nutzen Fahrradfahrende unzulässigerweise Gehwege (13x). Außerdem steht die Fußgängerzone bzw. die Innenstadt als ein Problembereich im Fokus, in welcher v.a. ältere Fußgänger:innen durch zu schnell fahrende Radler:innen gefährdet werden (13x). Auch hieraus ziehen viele Befragte den Schluss, dass mehr Kontrollen und Regelungen für Radfahrende von Nöten sind (22x).

4) In 48 Fragebögen werden Abstellmöglichkeiten für Fahrräder thematisiert. Wichtig ist den Bürger:innen generell die Erhöhung der Zahl an Abstellplätzen (34x), aber auch die Qualität der Fahrradparkplätze (15x), wobei v.a. auf sichere und bewachte Fahrradplätze verwiesen wird, um vor Vandalismus und Diebstahl geschützt zu sein (11x). Mehrfach wird auf die Abstellmöglichkeiten am Bahnhof (8x) und in der Innenstadt (7x) eingegangen. Außerdem soll die hohe Anzahl an Fahrradleichen, also besitzlosen Fahrrädern, verringert werden (5x).

5) Als sonstige Anmerkung wird auf 15 Fragebögen auf die Möglichkeit von (E-)Bikes-/Sharing eingegangen. Einige wenige Anmerkungen beziehen sich direkt auf Lastenräder (9x): Davon wenden sich drei Anmerkungen gegen die Bereitstellung von Lastenrädern. Sechs Fragebögen wünschen sich einen Ausbau der Lastenrad-Infrastruktur (inkl. Mitnahme in Regionalzügen und Bussen). Abschließend weisen mehrere Anmerkungen darauf hin, dass der Radverkehr nicht für alle Personen offensteht. Bspw. können nicht (mehr) alle älteren Personen und/oder Personen mit körperlichen Einschränkungen das Fahrrad nutzen. Hier wird (auch im Rahmen der sozialen Nachhaltigkeit) darauf hingewiesen, dass die Verkehrsinfrastruktur alle Personen(gruppen) erreichen muss.

→ Eine ausführliche Zusammenfassung der schriftlichen Anmerkungen inkl. Beispielzitate zum Fahrradverkehr findet sich in Kapitel 5.2.

Motorisierter Individualverkehr

Welche Haushalte in Würzburg verfügen über (wie viele) PKWs?

Auf Haushaltsebene konnte untersucht werden, ob 1) die Haushaltsgröße, 2) die finanzielle Selbsteinschätzung des Haushalts und 3) die Entfernung zur Innenstadt mit der Anzahl an PKWs pro Haushalt korreliert. 1) Die durchschnittliche Anzahl an PKWs pro Haushalt nimmt mit der Haushaltsgröße stetig zu und ist bei Haushalten mit fünf oder mehr Personen mit 1,69 PKWs/Haushalt fast dreimal so hoch wie bei den Einpersonenhaushalten (0,57). Von den Einpersonenhaushalten besitzen 45,2 % keinen PKW und nur 2,4 % der Haushalte mehr als einen PKW. Bereits ab den Zweipersonenhaushalten gibt es hingegen eine hohe Anzahl an Zweitwägen. In Haushalten mit fünf oder mehr Personen haben sogar über die Hälfte der befragten Haushalte (55,3 %) mindestens zwei PKWs im Haushalt. 2) Über die Hälfte (53,4 %) der Haushalte mit *(sehr) schlechter* finanzieller Selbsteinschätzung verfügen über keinen PKW. In Haushalten mit sehr guten Finanzen sind es nur 18,3 %. Umgekehrt nimmt die Anzahl der Haushalte mit mindestens zwei PKWs zu, je höher die finanzielle Selbsteinschätzung ist: So haben bei den *(sehr) schlecht* situierten Haushalten lediglich 4,4 % der Haushalte zwei oder mehr PKWs, bei den sehr guten sind es über ein Drittel aller Haushalte (34,3 %). 3) Weiterhin bestätigt sich die Beobachtung, dass in periphereren Stadtbezirken auch mehr PKWs pro Haushalt zur Verfügung stehen. Alle drei Effekte bedingen sich gegenseitig, sind aber auch unter Kontrolle untereinander statistisch signifikant. → *Eine genauere Auseinandersetzung mit der Verfügbarkeit von PKWs im Haushalt findet sich in Kapitel 5.3.1.*

Inwieweit korreliert die Antriebsart des PKWs mit dem Vorhandensein eines privaten Parkplatzes für PKWs in Würzburg?

Die Mobilitätsbefragung Würzburg 2023 liefert sowohl Informationen über die Antriebsarten von bis zu drei PKWs pro Haushalt (dies inkludiert sowohl Privat-, als auch Dienstwägen), als auch über deren Parkplätze, wobei insgesamt Informationen über 3.192 PKWs erfasst werden konnten. Dabei ist es vor allem für elektrobetriebene Fahrzeuge besonders relevant, ob diese auf privatem Grund abgestellt werden können oder öffentliche Ladesäulen benötigen.

Insgesamt verfügen die Würzburger Bürger:innen für 72,9 % aller PKWs über einen Abstellort. Differenziert nach Antriebsart sind für PKWs mit konventionellen Antrieben (aufgrund der geringen Fallzahlen inkl. „Sonstiges“) nur zu 71,4 % private Abstellplätze verfügbar. Deutlich häufiger haben Elektrofahrzeuge private Stellplätze: Hier haben 84,2 % einen Parkplatz – lediglich 15,8 % haben keinen Abstellort auf Privatgrund. Einen mittleren Wert haben PKWs mit hybridem Antrieb, hier sind für 81,8 % private Stellplätze verfügbar. → *Details zur Antriebsart der PKWs in Würzburg und privaten Parkplätzen findet sich in Kapitel 5.3.2.*

Welche Anmerkungen zum MIV haben die Bürger:innen Würzburgs?

474 Fragebögen widmen sich dem motorisierten Individualverkehr in Würzburg.

1) Am häufigsten wird auf die Parkplatzsituation in Würzburg Bezug genommen (206 Fragebögen). In der Regel wird gefordert, den Abbau vorhandener Parkplätze zu stoppen, mehr Parkplätze zu schaffen und/oder diese kostengünstiger bereitzustellen. Mehrere Personen begründen diese Haltung: Erstens wird der Erhalt der Parkplätze mit dem Erhalt der wirtschaftlichen Attraktivität der

Innenstadt verbunden. Zweitens benötigen die Personen Parkplätze zur privaten Nutzung, z.B. als Abstellmöglichkeit für den eigenen PKW oder Besuchende. Drittens sind viele Personen (z.B. aufgrund körperlicher Beeinträchtigung) in der subjektiven Wahrnehmung auf den PKW angewiesen und wünschen den (Erhalt und Ausbau der) Parkplätze, um überhaupt die Innenstadt erreichen zu können. Auch einige Arztbesuche müssen mit dem PKW erfolgen, weshalb in der Nähe von medizinischen Praxen Parkplätze vorhanden sein müssen. In diesem Kontext steht auch das Anwohnerparken im Vordergrund.

2) Ein weiteres Thema ist die Reduktion des Autoverkehrs in der Innenstadt, welche von 51 Befragten genannt wird. In der Regel befürworten die Anmerkungen eine autoreduzierte/autofreie Innenstadt (41x), anstatt diese abzulehnen (4x). Oftmals wird jedoch auf die Kompensation des Autoverkehrs durch Mobilitätsalternativen verwiesen – z.B. durch die Verbesserung des ÖVs oder durch die Schaffung von Park and Ride Möglichkeiten – um eine autoreduzierte Innenstadt umsetzbar zu machen.

Weiterhin befassen sich viele Befragte mit: 3) Park and Ride Möglichkeiten (36x), welche als Alternative zum MIV-Verkehr in die Innenstadt dienen können; 4) Ampelschaltungen für PKWs (29x), welche zu lange benötigen und überprüft werden sollten; 5) der Fahrgeschwindigkeit von PKWs (22x), welche ggf. auf 30km/h verringert werden könnte; 6) dem Ausbau des Carsharing-Angebots (20x); 7) der Verbesserung von maroden Straßen (10x) und 8) E-Scootern als Möglichkeit der Fortbewegung bei gleichzeitig möglicher Behinderung von Fußgänger:innen. In dieser Kurzzusammenfassung wurde jeweils die Mehrheitsmeinung berichtet.

Auffällig und bedeutsam ist, dass sich viele Befragte für die Nutzung ihrer privaten PKWs rechtfertigen und begründen, weshalb sie nicht auf klimaneutrale Alternativen umsteigen. Häufig genannte Gründe sind die Alternativlosigkeit des PKWs wegen körperlichen Einschränkungen (38x) und der Zeitgewinn im Vergleich zur ÖV-Nutzung (32x). Für all diese Personen stellt die (subjektiv) wahrgenommene Zurückdrängung der privaten PKWs aus Würzburg eine persönliche Bedrohung dar. Die Möglichkeit, dass aktuelle und zukünftige politische und soziale Veränderungen in Würzburg die eigene Mobilität einschränken – und im schlimmsten Fall sogar zu erzwungener Nichtmobilität führen stellt aus der Sicht der sozialen Nachhaltigkeit eine besonders wichtige Feststellung dar: Für mobilitätseingeschränkte Gruppen und v.a. für lebensnotwendige Wege (viele Personen geben Arztbesuche als wichtige Ziele an, die nur mit dem PKW erreichbar sind) muss die Erreichbarkeit per PKW oder mit Verkehrsalternativen (z.B. Ruftaxis) gegeben sein und bleiben.

Zusammengeführt befindet sich die PKW-Nutzung in einem Spannungsfeld zwischen ökologischer Nachhaltigkeit (Notwendigkeit der Verringerung der ökologischen Auswirkungen des MIVs), wirtschaftlicher Nachhaltigkeit (Erhalt der Anbindung der Innenstadt sowohl per PKW aber auch per ÖV) und sozialer Nachhaltigkeit (Erhalt und Verbesserung einer lebenswerten Innenstadt bei gleichzeitiger Beachtung der validen Interessen von Personen, die aus unterschiedlichen Gründen auf den PKW angewiesen sind).

→ Eine ausführliche Zusammenfassung der schriftlichen Anmerkungen inkl. Beispielzitate zum MIV in Würzburg findet sich in Kapitel 5.3.3.

Öffentliche Verkehrsmittel

Welche Personen(gruppen) wünschen sich günstigere Fahrpreise für den ÖV?

Die Verringerung von Fahrpreisen für den ÖV beinhaltet ein Spannungsfeld zwischen A) der subjektiven Meinung der Bürger:innen, B) deren objektiver Verhaltensveränderung und C) der sozialen Relevanz von Mobilität. A) Generell zeigen Befragungen von Bürger:innen, dass die Befragten die Preisgestaltung des ÖVs sowohl als eine Voraussetzung für individuelle Verhaltensänderungen (z.B. für einen Wechsel zum ÖV) bewerten, als auch, dass die Kosten für die öffentlichen Verkehrsmittel subjektiv als zu hoch eingestuft werden. B) Jedoch zeigen Studien z.B. zum 9-Euro-Ticket, dass nach der Einführung eines günstigen Ticketmodells (9-Euro-Ticket) die absolute Nutzung des ÖVs zwar stark angestiegen ist; allerdings sinkt im gleichen Zeitraum die Anzahl von MIV-Wegen nur in geringem Maße. Das 9-Euro-Ticket konnte somit nur begrenzt eine Verschiebung der Verkehrsmittelwahl bewirken. C) Beide Aspekte gegenübergestellt muss kritisch hinterfragt werden, wie stark subjektive Einschätzungen und objektives Verhalten miteinander übereinstimmen. Es kann somit nur begrenzt davon ausgegangen werden, dass günstigere Ticketpreise umweltschädliche MIV-Wege ersetzt (Modal Shift; ökologische Nachhaltigkeit). Allerdings führen günstigere Ticketpreise tendenziell zu mehr Mobilität. Dabei ist eindeutig, dass die individuelle Mobilität als ein Zugang zur Gesellschaft gesehen werden kann. Nur wer die Möglichkeit hat, den eigenen Lebensraum z.B. für soziale Treffen, aber auch generell für private Erledigungen zu verlassen, kann sich an der Gesellschaft uneingeschränkt beteiligen (z.B. Altenburg et al. 2009: 8; Gerlach et al. 2015: 17). Entsprechend ist auch der Zugang zur Mobilität an sich als ein Zugang zur Gesellschaft bedeutsam, indem sichergestellt werden muss, dass es sich alle Personen (finanziell) leisten können mobil zu sein.

Vor diesem Hintergrund ist es nun sinnvoll, die Einschätzung der Würzburger Bürger:innen zur Preisgestaltung des ÖVs in den Fokus zu stellen. Für die Mehrheit der Würzburger:innen sind günstigere Tarife für den öffentlichen Nahverkehr eine sehr wichtige Verbesserungsmöglichkeit der Mobilität (Frage 34; 54,7 %). Weitere 28,0 % halten dies für wichtig. Insgesamt zeigt sich, dass der Wunsch nach geringeren Kosten für ÖV-Fahrkarten über alle Personen(gruppen) hinweg stark ausgeprägt ist. Eine Verringerung der Preise der Fahrkarten wird dabei als bedeutendste Verbesserungsmöglichkeit des ÖVs in Würzburg bewertet. Es gibt einen (statistisch signifikanten) Zusammenhang zwischen der finanziellen Selbsteinschätzung des Haushaltes und dem daraus resultierenden Wunsch nach günstigeren Tickets: Vor allem Personen aus finanziell besser gestellten Haushalten verlangen (leicht) seltener günstigere ÖV-Preise. Allerdings unterscheiden sich die Antworten von Haushalten mit (sehr) niedriger und mittelmäßiger finanzieller Selbsteinschätzung nur gering voneinander. Werden die Personengruppen in den Fokus gestellt, zeigt sich, dass sich Studierende (vermutlich aufgrund des Semestertickets als Pauschalbetrag für die ÖV-Nutzung), aber auch Personen im Ruhestand (evtl. aufgrund geringerer Mobilität im Allgemeinen) seltener Entlastung bei den Ticketpreisen wünschen. Auch in den schriftlichen Anmerkungen findet sich die Debatte um die Preisgestaltung des ÖVs wieder. Vergleichsweise häufig werden die Unkosten für die ÖV-Nutzung bei Kindern, Jugendlichen bzw. Schüler:innen kritisiert. Entgegen der quantitativen Analyse fordern einige Rentner:innen in den qualitativen Anmerkungen vermehrt

günstigere Preise um die öffentlichen Verkehrsmittel (weiterhin) nutzen zu können. Hoffnung gibt einigen Bürger:innen die im Zeitraum der Feldphase stattfindende Einführung des Deutschlandtickets, teilweise wurde auch das 9-Euro-Ticket als Vorgänger lobend hervorgehoben.

→ *Details zum Wunsch nach günstigeren Fahrkarten finden sich in Kapitel 5.4.1.*

Nennen Erwerbstätige und Personen im Ruhestand Situationen, in welchen sie den ÖV nutzen, und welche positiven Aspekte mit dem ÖV verbunden werden?

Nur wenige schriftlichen Anmerkungen widmen sich Gründen für einer ÖV-Nutzung und/oder positiven Anmerkungen zum ÖV (35 relevante Fragebögen). Dreizehn Fragebögen sind insgesamt zufrieden mit dem ÖV. Gründe für die Nutzung sind v.a. schlechtes Wetter und die gute Anbindung der Innenstadt.

→ *Details und Beispiele zu positiven Anmerkungen finden sich in Kapitel 5.4.2.*

Finden Personen, die auf den ÖV angewiesen sind, diesen auch attraktiv?

Der Aussage „Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist für mich attraktiv“ stimmen zwar 48,5 % der Befragten (voll und ganz) zu. Jedoch sind über ein Viertel der Befragten mit der Attraktivität des ÖVs unzufrieden (27,6 % stimme (gar) nicht zu). Für viele Personen ist die Verwendung öffentlicher Verkehrsmittel alternativlos: Der Aussage „Ich bin darauf angewiesen, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen“ stimmen 18,2 % der Würzburger Bürger:innen voll und ganz zu. Weitere 10,2 % stimmen zu. Für diese Personen ist die Qualität des ÖVs besonders bedeutsam. Wird die Bewertung der Attraktivität des ÖVs mit der Angewiesenheit auf den ÖV kombiniert, zeigt sich ein deutlicher – und auch statistisch signifikanter ($p < 0,001$) – Zusammenhang zwischen beiden Aussagen: Personen, welche nicht auf den ÖV angewiesen sind, bewerten die Attraktivität deutlich häufiger schlechter als besser. Je höher die Abhängigkeit, desto stärker dreht sich dieses Verhältnis um: Personen, welche voll und ganz angegeben haben auf den ÖV angewiesen zu sein, bestätigen dem ÖV häufiger eine Attraktivität (73,7 % stimme (voll und ganz) zu).

→ *Details zur Bewertung der Attraktivität des ÖVs finden sich in Kapitel 5.4.3.*

Unterscheidet sich das Vorhandensein einer Zeitkarte für den ÖV je nach der Verfügbarkeit eines PKWs und der wirtschaftlichen Selbsteinschätzung des Haushalts?

Zeitkarten für die öffentlichen Verkehrsmittel stellen eine bedeutende Alternative zur Nutzung des motorisierten Individualverkehrs dar. Zur Einordnung der Werte sind mehrere Aspekte bedeutsam: 1) Erstens fällt der Zeitpunkt der Befragung mit der Einführung des „Deutschlandtickets“ bzw. „49-Euro-Tickets“ am 01. Mai 2024 zusammen. Hierdurch ist aus den Befragungsdaten (noch) nicht ableitbar, welche Personen auf das Nachfolgeticket des „9-Euro-Tickets“ zurückgreifen oder eine Verwendung erwägen. 2) Zweitens wurde die Zeitkartenverfügbarkeit im Rahmen der Abfrage der am häufigsten verwendeten Ticketart in Würzburg gemessen. Personen, welche die öffentlichen Verkehrsmittel grundsätzlich nicht verwenden, werden durch die Frageformulierung bewusst nicht angesprochen. Für alle Auswertungen werden nur Personen berichtet, welche die entsprechende Frage einerseits beantwortet und nicht angegeben haben, keine öffentlichen Verkehrsmittel zu verwenden. Folglich kann davon ausgegangen werden, dass die berichteten Werte nur für ÖV-Nutzende repräsentativ sind und der generelle Wert der Zeitkartenverfügbarkeit in Würzburg geringer ist. 3) Drittens verfügt Würzburg als Hochschulstadt über eine hohe Spezialpopulation an Studierenden. Diese haben durch die Immatrikulation an einer Hochschule in der Regel

automatisch eine Zeitkarte für den ÖV (Semesterticket). Von allen befragten Personen, welche auch den ÖV nutzen, gaben insgesamt 44,6 % an über eine ÖV-Zeitkarte zu verfügen – ohne Studierende liegt der Anteil an ÖV-Besitzenden bei 33,0 %. In den folgenden Analysen wurden die Studierenden ausgeschlossen: Wird differenziert, ob den Individuen ein PKW zur Verfügung steht oder nicht, zeigt sich ein deutlicher Unterschied in der Zeitkartenverfügbarkeit: Von den Befragten, welchen ein PKW zur Verfügung steht, besitzen 19,9 % eine ÖV-Zeitkarte. Bei Personen ohne PKW-Verfügbarkeit sind es 45,0 %. Weiterhin korreliert die Zeitkartenverfügbarkeit mit der finanziellen Selbsteinschätzung des Haushalts: Vor allem Personen, bei denen die Haushaltssituation (sehr) schlecht ist, verfügen häufiger über ÖV-Zeitkarten (43,6 %). Je besser die Finanzen bewertet werden, desto seltener verfügen die Personen auch über ÖV-Zeitkarten. In Haushalten mit sehr guter finanzieller Selbsteinschätzung verfügt noch genau ein Viertel der Personen über ÖV-Zeitkarten. Dies stimmt mit der Beobachtung überein, dass auch die Nutzung des ÖVs abnimmt, je besser die finanzielle Selbsteinschätzung des Haushalts ist.

→ Details zum Vorhandensein von Zeitkarten für den ÖV finden sich in Kapitel 5.4.4.

Wie können neue Fahrgäste speziell in den Gebieten gewonnen werden, die grundsätzlich gut an den ÖPNV angebunden sind?

Ein großes Potenzial für eine klimaneutralere Zukunft stellt eine Stärkung des ÖVs dar, um eine bessere Alternative für bisher mit dem MIV zurückgelegte Wege zu schaffen. Allerdings kann davon ausgegangen werden, dass nicht alle Personen gleichermaßen bereit sind, auf MIV-Wege (bzw. auf den privaten PKW an sich) zu verzichten. Eine Personengruppe, welche (theoretisch) über eine hohe intrinsische Motivation verfügen sollte auf den MIV zu verzichten und alternative Verkehrsmittel zu nutzen, ist die Gruppe der umwelt- und klimabewussten Bürger:innen. Insgesamt geben 45,2 % der Würzburger Bürger:innen an, dass ihnen der Klima- und Umweltschutz sehr wichtig ist. Personen mit sehr hohem Umwelt- und Klimabewusstsein greifen deutlich seltener auf den MIV zurück (27,5 % MIV-Nutzung gegenüber 46,9 %; -19,4 Prozentpunkte, $p < 0,001$). Allerdings legen immer noch 15,7 % aller Personen mit hoher Zustimmung zum Umwelt- und Klimaschutz am angegebenen Stichtag mindestens einen MIV-Weg zurück – obwohl der ÖV laut den Befragten am eigenen Wohnort verfügbar wäre. Insgesamt haben Personen mit sehr hohem Umwelt- und Klimabewusstsein einen MIV-Anteil von 27,5 %.

Anhand der schriftlichen Anmerkungen lassen sich Gründe für dieses Verhalten ableiten: Zuerst wird gezeigt, dass viele Personen zwei Arten von Vergleichen treffen: Bei der Entscheidung für und gegen ein Verkehrsmittel (Verkehrsmittelwahl) werden die Vor- und Nachteile der Verkehrsmittel (hier MIV und ÖV) gegenübergestellt (Vergleich zwischen Verkehrsmitteln). Außerdem wird der ÖV in Würzburg mit Erfahrungen in anderen Städten und Regionen (geographisch) sowie der vergangenen Situation in Würzburg (zeitlich) verglichen und entsprechend bewertet (Vergleich innerhalb von Verkehrsmitteln).

Insgesamt lassen sich mehrere Barrieren der nachhaltigen Verkehrsmittelwahl ableiten: 1) Die bessere Kosten-Nutzen-Bilanz des MIVs in der „Preisfrage“, d.h. dass die Nutzung eines vorhandenen PKWs als günstiger bewertet wird, als wenn die Strecke mit dem ÖV zurückgelegt werden würde; 2) Die zeitliche Barriere im Sinne eines Zeitverlustes durch den ÖV aufgrund von fehlender Flexibilität (niedrige Taktung), eingeschränkter zeitlicher Abdeckung (Anbindung zu Randzeiten)

und Unpünktlichkeit; 3) Die geographische Barriere durch unzureichende Anbindungen z.B. von Wegezielen außerhalb des Stadtgebiets und zwischen Stadtbezirken ohne über die Innenstadt reisen zu müssen. Außerdem wurde der Service des ÖVs kritisiert (z.B. die komplizierte Tarifstruktur und der Ticketerwerb).

Zurückgeführt auf die Frage, wie Personen für den ÖV akquiriert werden können, lässt sich folgende Grundaussage treffen: Bürger:innen benötigen im ÖV eine Mobilitätsalternative, welche über mindestens genauso viele Vorteile verfügt wie der MIV. Um dies herzustellen, lassen sich prinzipiell zwei Möglichkeiten ableiten: 1) Eine Stärkung des ÖVs und/oder 2) eine Schwächung des MIVs. Beides ist jedoch mit Nachteilen verbunden: 1) Eine Stärkung des ÖVs kann mit hohen Kosten verbunden sein und führt in der Regel nur begrenzt zu einer Verkehrsverlagerung (siehe „9-Euro-Ticket“). 2) Eine Schwächung des MIVs kann zwar idealerweise sogar Kosten kompensieren (z.B. durch Parkgebühren), führt aber gleichermaßen dazu, dass die Personen im Vergleich zur früheren Situation in Würzburg eine Abwertung der eigenen Mobilitätsalternativen erfahren und zumindest kurzfristig unzufrieden werden.

Außerdem muss auf die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse unterschiedlicher Personengruppen eingegangen werden: Nicht alle Mobilitätsanreize wirken für alle Personengruppen gleich stark. Darüber hinaus muss auch die soziale Dimension der Mobilität weiter beachtet werden – Personen mit Mobilitätseinschränkungen muss der Zugang z.B. zur Innenstadt gewährt bleiben.

→ Eine tiefere Auseinandersetzung mit der Fahrgastakquise findet sich in Kapitel 5.4.5.

Welche schriftlichen Anregungen zur Verbesserung des ÖVs geben die Würzburger Bürger:innen?

Insgesamt wurden auf 725 Fragebögen schriftliche Kommentare formuliert, welche sich zum ÖV in Würzburg äußern. Inhaltlich können diese generelle Anmerkungen beinhalten, oder sich auf die verschiedenen Verkehrsmittel (z.B. Bus/Straßenbahn) einteilen.

1) Die am häufigsten genannten generellen Anmerkungen zum ÖV beziehen sich auf die Fahrkarten und die Kosten des ÖVs. Kommentare hierzu finden sich auf 179 Fragebögen.

A) Hauptkritikpunkt ist die Preisgestaltung des ÖVs, welche (auch im Vergleich zu anderen Städten und Ländern) als zu teuer wahrgenommen wird (122x). Dies wird gehäuft explizit auf Kinder/Schüler:innen/Schüler (11x) und Personen im Ruhestand (14x) bezogen.

B) Weiterhin wird die (fehlende) Digitalisierung der Tickets kritisiert (31x)

C) Kritisch wird auch die Struktur der Tickets und des Wabenplans (17x) hinterfragt. Dies umfasst u.a. auch die Forderung nach speziellen Tickets (z.B. Zeitkarten, Familientickets,...).

2) Um häufiger auf den ÖV zurückgreifen zu können, wird eine Verbesserung der ÖV-Anbindung zu Rand- (122x) und Stoßzeiten (33x) gefordert.

A) Verbesserungen zu Randzeiten beziehen sich explizit auf morgens (10x), abends (23x), nachts (38x), am Wochenende (38x) und die Ferien (9x).

B) Zu den Stoßzeiten werden außerdem die vollen Busse auf den Verbindungsrouen zwischen den Universitätsstandorten kritisiert.

3) Ein weiteres Thema sind die Haltestellen und die Ausstattung des ÖVs. Vermehrt wünschen sich einige Personen näheren Zugang zu Haltestellen (7x). Andererseits kritisieren mehrere

Fragebögen die mangelhafte Barrierefreiheit existierender – und teilweise sogar renovierter – Haltestellen (18x). Kritik an der Ausstattung des ÖVs (35x) bezieht sich häufig auf fehlende Klimaanlage (8x).

4) Außerdem wird die Verbesserung der Anbindung des ÖVs an den Landkreis/Deutschland gewünscht (82x); Die Zuverlässigkeit bzw. Pünktlichkeit des ÖVs kritisiert (52x); Und die Fahrradmitnahme gefordert (15x).

5) Quer zu den bisherigen Themen werden die einzelnen Verkehrsmittel innerhalb des ÖVs folgendermaßen erwähnt: Der Busverkehr wird 306-mal angesprochen; Die Straßenbahnen 236-mal; Züge 37-mal; Taxen 18-mal. Innerhalb der schriftlichen Anmerkungen zu den Straßenbahnen sticht der Ausbau der Straßenbahn hervor: Gegenüber sieben kritischen Anmerkungen stehen 75 positive Wünsche nach mehr Straßenbahnverbindungen. Dabei wird sich auch auf konkrete Projekte bezogen (Mehrfachnennungen möglich): Den Ausbau zum Hubland (57x positiv), Grombühl inkl. Universitätsklinikum (9x), Versbach (8x), aber auch weiter in Lengfeld, Rottenbauer und umliegende Gemeinden wie Höchberg oder Gerbrunn (vereinzelte Nennungen).

→ Eine ausführliche Zusammenfassung der schriftlichen Anmerkungen inkl. Beispielzitate zum MIV in Würzburg findet sich in Kapitel 5.4.6.

Verkehrsmittelwahl

Unterscheidet sich die Verkehrsmittelwahl, je nachdem ob es sich um Binnen- oder Quell-/Zielverkehr handelt?

Je nachdem, an welchem Ort ein Weg startet und endet, kann zwischen unterschiedlichen Formen des Verkehrs unterschieden werden. Da nur die zurückgelegten Wege der Würzburger Bürger:innen ermittelt wurden, wurden vorwiegend der Binnenverkehr und nachrangig der Quell- und Zielverkehr gemessen. Im Binnenverkehr liegen Start und Ziel in Würzburg. Im Quellverkehr ist der Start in Würzburg, das Ziel außerhalb. Im Zielverkehr ist der Start außerhalb Würzburgs, das Ziel innerhalb. Um die Verkehrsmittelwahl nach Verkehrsarten darzustellen, wurden die Wegeinformationen anhand der geocodierten Wegeinformationen aufbereitet.

Im Vergleich zum gesamten Modal Split wird im Binnenverkehr seltener auf den MIV zurückgegriffen (37,1 % gegenüber 29,5 %, -7,6 Prozentpunkte). Der Anteil aller anderen Verkehrsmittel steigt an: Der ÖV-Anteil liegt bei 21,7 % an allen zurückgelegten Wegen im Binnenverkehr. Der Fahrradverkehr bei 20,4 % und der Fußverkehr bei 28,4 %. Wird der Quell- und Zielverkehr untersucht, so zeigt sich, dass die tendenziell längeren Strecken nach und von Würzburg nur sehr selten zu Fuß (2,1 %) oder mit dem Fahrrad (6,0 %) zurückgelegt werden. Auch der ÖV-Anteil sinkt auf 17,5 %. Fast drei von vier Wegen (74,5 %) des Quell- und Zielverkehrs werden mit dem MIV zurückgelegt.

→ Die genauen Werte und Einordnungen zur Unterscheidung zwischen den Verkehrsarten finden sich in Kapitel 5.5.1.

Korreliert die Verkehrsmittelverfügbarkeit mit der Verkehrsmittelwahl?

Mit welchem Verkehrsmittel eine Person einen Weg zurücklegt, kann mit einer Reihe an Einflussfaktoren zusammenhängen. Folglich ist es komplex, Unterschiede in der Verkehrsmittelwahl

adäquat zu erklären. Auf die Bevölkerung Würzburgs bezogen geht es im Folgenden darum, den Zusammenhang der Verkehrsmittelverfügbarkeit bzw. der Anbindung an den ÖV auf der einen Seite und der Verkehrsmittelwahl auf der anderen Seite zu untersuchen. Hierbei handelt es sich lediglich um Korrelationen, welche von den Einflüssen mehrerer Drittvariablen bestimmt werden können. Ziel der Analysen ist allerdings ein erster Einblick in das Zusammenwirken der Bereitstellung von Verkehrsmitteln und der Nutzung ebenjener.

1) Fahrradverfügbarkeit: Personen, welchen kein Fahrrad zur Verfügung steht, legen durchschnittlich 2,2 Wege/Tag zurück. Steht ein Fahrrad zur Verfügung, sind es 3,0 Wege/Tag, was vermutlich auch auf eine hohe Anzahl an Personen im Ruhestand ohne Fahrräder und mit geringer Mobilität zurückgeführt werden kann. Logisch folgend unterscheidet sich die Verkehrsmittelnutzung stark, wenn den Personen kein Fahrrad zur Verfügung steht: Ohne Fahrrad fällt der Anteil an zurückgelegten Wegen mit dem Fahrrad auf 2,5 % aller zurückgelegten Wege ab. Dies wird durch eine Steigerung in allen anderen Verkehrsmittelkategorien kompensiert.

2) Die PKW-Verfügbarkeit korreliert nicht mit der Wegeanzahl pro Tag und liegt für beide Gruppen bei 2,7 Wege/Tag. Steht kein PKW zur Verfügung werden lediglich 13,1 % aller Wege mit dem MIV zurückgelegt. Liegt eine PKW-Verfügbarkeit vor, dann werden sogar über die Hälfte aller Wege (52,1 %) mit dem MIV zurückgelegt und nur für 12,6 % der Wege auf den ÖV ausgewichen.

3) Mit steigender Entfernung zur nächsten Bushaltestelle sinkt auch die Anzahl an zurückgelegten Wegen pro Tag. Personen aus Haushalten mit maximal fünfminütiger Gehzeit legen 2,8 Wege/Tag zurück. Bei über fünf Minuten bis 10 Minuten Gehzeit sind es noch 2,7 Wege/Tag. Dauert der Weg zur Bushaltestelle über 10 Minuten, so sind es nur noch 2,2 Wege/Tag. Kontraintuitiv steigt die Verwendung des ÖVs mit dem Abstand zur nächsten Bushaltestelle leicht an. Inhaltlich kann dies dadurch erklärt werden, dass die Haushalte mit guter Busanbindung tendenziell auch zentraler gelegen sind und daher Mobilitätsalternativen wie das Fahrrad oder die Mobilität zu Fuß überwiegen.

4) Wenn die Straßenbahnanbindung untersucht wird, verfügen alle Entfernungskategorien zu den Haltestellen über einen ähnlichen Mittelwert der täglich zurückgelegten Wege (0 bis 10 mins Entfernung: 2,7; über 10 mins: 2,8). Außerdem zeigt sich, dass mit höherer Entfernung zur nächsten Straßenbahnhalttestelle auch eine Abnahme der ÖV-Nutzung einhergeht (bis inkl. 5 mins Gehzeit: 25,3 % ÖV-Wege; ab 10 mins Gehzeit: 16,8 %). Alternativ wird in Haushalten ohne Straßenbahnanbindung häufiger auf den MIV zurückgegriffen (bis inkl. 5 mins Gehzeit: 26,3 % MIV-Wege; ab 10 mins Gehzeit: 44,9 %).

→ Exakte Werte zu den Korrelationen der Verkehrsmittelverfügbarkeiten und dem Mobilitätsverhalten finden sich in Kapitel 5.5.2.

Inwiefern korreliert die Verkehrsmittelwahl mit der wirtschaftlichen Situation des Haushalts?

Generell zeigt sich eine ähnliche Anzahl an Wegen pro Tag für alle Personenkategorien – aber ein deutliches Muster bei der Verkehrsmittelwahl. Personen aus besser situierten Haushalten verwenden häufiger den MIV und fahren Fahrrad. Personen aus Haushalten mit niedrigeren finanziellen Einschätzungen greifen häufiger auf den ÖV zurück und gehen zu Fuß.

→ *Exakte Werte zur Korrelation zwischen der finanziellen Selbsteinschätzung und dem Mobilitätsverhalten finden sich in Kapitel 5.5.3.*

Inwiefern korreliert die Verkehrsmittelwahl mit dem Beschäftigungsstatus der Individuen?

Während sich die Anzahl an Wegen von Schüler:innen (+0,1 Wege/Tag) bzw. Auszubildenden (-0,1 Wege/Tag) nur in geringem Maße vom Gesamtdurchschnitt unterscheiden, legen diese Personengruppen ihre Wege seltener mit dem MIV zurück. Schüler:innen greifen dafür alternativ häufiger auf Fußwege zurück, Auszubildende nutzen häufiger den ÖV. Die meisten Wege pro Tag legen Studierende zurück (3,4 Wege/Tag). Diese nutzen dabei für mehr als ein Drittel aller Wege den ÖV, weitere 29,5 % der Wege werden zu Fuß zurückgelegt. Deutlich seltener wird der MIV verwendet. Erwerbstätige legen täglich im Schnitt 2,9 Wege zurück und nutzen dafür von allen Personengruppen am seltensten den ÖV (15,2 % der Wege), sondern verwenden häufiger den motorisierten Individualverkehr (44,2 %). Abschließend zeigt sich für Personen im Ruhestand erwartungsgemäß eine geringere Mobilität, welche mit 1,8 Wegen pro Tag deutlich unter allen anderen Personengruppen angesiedelt ist. Gleichzeitig wird für fast die Hälfte aller zurückgelegten Wege (46,6 %) der MIV verwendet. Für Personen im Ruhestand spielt das Fahrrad nur eine geringe Relevanz (7,0 %).

→ Exakte Werte zu Korrelationen des Beschäftigungsstatus und dem Mobilitätsverhalten finden sich in Kapitel 5.5.4.

Korreliert die Verkehrsmittelwahl 1) mit der Bewertung der Parkplatzsituation am Wohnort und 2) mit der Parkplatzverfügbarkeit am Arbeitsort?

Die Korrelationen zwischen der Verkehrsmittelwahl und 1) der Bewertung der Parkplatzsituation am Wohnort bzw. 2) der Parkplatzverfügbarkeit am Arbeitsort müssen unter Vorsicht interpretiert werden, da diese auch unter dem Einfluss von Drittvariablen zustande kommen können (z.B. mehr Parkplätze an Arbeitsorten, die weiter entfernt sind).

1) Es existiert ein statistisch signifikanter Zusammenhang zwischen der Verkehrsmittelwahl auf den Nachhausewegen und der Bewertung der Parkplatzsituation am Wohnort: Ist die Parkplatzsituation besser, wird häufiger der MIV verwendet. Ist sie schlechter, wird häufiger zu Fuß gegangen.

2) Es existiert ein statistisch signifikanter Zusammenhang zwischen der Verkehrsmittelwahl auf den Wegen zur Arbeit und der Parksituation am Arbeitsort. Steht den Befragten kein Parkplatz zur Verfügung wird am häufigsten das Fahrrad verwendet (29,2 %). Auch ohne Parkplatz am Arbeitsort werden noch 28,0 % der Wege mit dem MIV zurückgelegt. Ist ein PKW-Parkplatz verfügbar, so wird der MIV für fast zwei Drittel aller Arbeitswege verwendet (64,7 %).

→ Exakte Werte zu den Korrelationen zwischen den Parkplatzverfügbarkeiten/-bewertungen und der Verkehrsmittelwahl finden sich in Kapitel 5.5.5.

Mobilitätsbedürfnisse nach Stadtbezirken

Unterscheiden sich die Verbesserungswünsche zu den Mobilitätsangeboten in Würzburg je nach Stadtbezirk?

Nicht nur das Mobilitätsverhalten und der Modal Split der Individuen unterscheidet sich je nach Stadtbezirk, auch die individuellen Meinungen zu Verbesserungsmöglichkeiten können je nach Stadtbezirk unterschiedlich ausfallen. Alle Antwortmöglichkeiten wurden auf einer Fünfer-Skala erhoben (1: unwichtig bis 5: sehr wichtig) und entweder für Stadtbezirkskategorien ausgewertet oder für alle Stadtbezirke anhand des arithmetischen Mittels berichtet

Fußverkehr: In der Altstadt (Ø3,60), Grombühl (Ø3,52) und dem Frauenland (Ø3,50) ist der Wunsch nach einer Aufwertung des Fußverkehrs am populärsten. In der Peripherie – v.a. in Rottenbauer (Ø3,17), Dürrbachtal (Ø3,15) und Versbach (Ø3,02) – ist diese Aufwertung weniger wichtig.

Fahrradverkehr: Vier Verbesserungsmöglichkeiten widmen sich dem Fahrradverkehr in Würzburg.

Insgesamt wünscht sich die deutliche Mehrheit der Bürger:innen den Ausbau des Radwegenetzes inkl. mehr Fahrradstraßen (61,2 % (sehr) wichtig)). Es gibt allerdings sehr deutlicher Unterschied zwischen den Stadtbezirken: Nochmal erkennbar höher ist der Wunsch in den innenstadtnahen Bezirken. Die höchste Zustimmung findet sich in der Altstadt (Ø3,90), knapp gefolgt von der Sanderau (Ø3,89). Der geringste Wunsch wird im Heuchelhof artikuliert (Ø3,12), gefolgt von Rottenbauer (Ø3,15).

Noch mehr Befragte fordern vom Autoverkehr abgegrenzte Fahrradwege bzw. Fahrradstraßen (72,3 % (sehr) wichtig), wobei erneut höhere Zustimmungen im Zentrum als in der Peripherie gemessen wurden – angeführt von der Altstadt mit einem Durchschnittswert von 4,03.

Bessere oder mehr Fahrradabstellmöglichkeiten werden von noch etwas mehr als der Hälfte der Bevölkerung als (sehr) wichtig eingestuft (58,4 %) und werden demselben Muster folgend in den zentralen Stadtbezirken erkennbar häufiger gewünscht als in peripheren Stadtbezirken.

Weniger populär ist die Einführung von Bike and Ride Anlagen, welche noch gut einem Drittel aller Personen (sehr) wichtig ist (34,4 %). Hier sind im Antwortverhalten der Befragten lediglich geringe Unterschiede zwischen den Stadtbezirkskategorien ersichtlich. Das arithmetische Mittel ist am höchsten im Heuchelhof (Ø3,01), knapp gefolgt von der Lindleinsmühle (Ø3,00).

MIV: Ebenfalls vier Verbesserungsmöglichkeiten widmen sich dem motorisierten Individualverkehr.

Der Vorschlag einer Reduzierung des Autoverkehrs in der Innenstadt polarisiert. Zwar halten insgesamt noch mehr Befragte für die Bedeutung einer autofreieren Innenstadt für wichtig (49,2 % (sehr) wichtig; 29,0 % unwichtig bzw. wenig wichtig), wird jedoch nach Stadtbezirkskategorien unterschieden, zeigt sich ein differenzierteres Bild. In innenstadtnahen Bezirken – allen voran das Frauenland mit 35,1 % sehr wichtig – wünschen sich deutlich mehr Personen eine autofreiere Innenstadt, als dies in periphereren Bezirken der Fall ist.

Umgekehrt fordern die Personen in der Innenstadt vergleichsweise seltener Park and Ride

Parkplätze (46,9 %), wobei periphere Gebiete mehr Parkplatzangebot mit ÖV-Anbindung wünschen.

Der Wunsch nach mehr Carsharing-Angeboten wird nur insgesamt von 31,0 % der Befragten als (sehr) wichtig eingestuft. Jedoch sind tendenziell erneut Personen aus dem Zentrum positiver dem Angebot gegenüber eingestellt als Personen aus der Peripherie.

Kein klares Muster zeigt sich im Wunsch nach mehr E-Ladesäulen im öffentlichen Raum, welcher von 42,2 % der Befragten als (sehr) wichtig erachtet wird.

ÖV: Von den insgesamt sieben Verbesserungsmöglichkeiten zum ÖV widmen sich drei dem Busverkehr, zwei den Straßenbahnen in Würzburg und weitere zwei allgemeinen Themen zum ÖV. Zum Busverkehr in Würzburg verfügt die 1) engere Taktung der Busse in allen Stadtbezirken über die höchste Zustimmung (insgesamt 55,0 % (sehr) wichtig), in der Regel gefolgt vom 2) Ausbau des Busliniennetzes (49,9 %) und 3) eigenen Busspuren und der Priorisierung von Bussen an Ampelanlagen (46,1 %). Auffällig ist, dass die geographischen Unterschiede innerhalb der Fragen das gleiche Muster für alle drei Verbesserungsvorschläge annehmen: Geringe Verbesserungswünsche bzgl. des Busverkehrs werden in Rottenbauer, im Heuchelhof und im Steinbachtal gesehen – hohes Verbesserungspotenzial sehen die Bürger:innen v.a. in der Lindleinsmühle und Versbach.

Beim Straßenbahnverkehr wird der Ausbau des Straßenbahnnetzes von 63,0 % als (sehr) wichtig eingestuft. Auffällig ist, dass der Aufbau des Straßenbahnnetzes vor allem in den Gebieten befürwortet wird, welche bereits an die Straßenbahn angebunden sind. Liegt aktuell noch keine Anbindung vor, so ist diese auch (in geringem Maße) seltener gewünscht. Geringer ist der Wunsch nach einer engeren Taktung der Straßenbahnen (48,5 % (sehr) wichtig), welcher ebenfalls v.a. von Personen aus Gebieten mit vorhandener Straßenbahnanbindung als wichtiger eingestuft wird als von Personen aus Gebieten (noch) ohne Straßenbahn.

Insgesamt bewerten 65,8 % aller Befragten die Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten im ÖPNV als (sehr) wichtig. In Rottenbauer (ø3,34) besitzen Umsteigemöglichkeiten geringe Priorität, werden aber in Versbach (ø3,92), der Lindleinsmühle (ø3,89) oder Zellerau (ø4,31) vergleichsweise häufig gewünscht.

Von allen Verbesserungsvorschlägen ist der Wunsch nach günstigeren Tickets für den ÖV am stärksten ausgeprägt und wird von mehr als vier Fünftel der Befragten als (sehr) wichtig eingestuft (82,7 %). Die arithmetischen Mittelwerte je nach Stadtbezirk sind in allen Bezirken hoch – leichte Auffälligkeiten zeigen sich im Dürrbachtal (ø3,84) und in Rottenbauer (ø3,90), wo die Zustimmung vergleichsweise gering ausfällt.

7. Danksagung

Unser **großer Dank gilt den Befragten**, die uns Ihr Vertrauen und Ihre Zeit geschenkt haben, um diese für die Stadt Würzburg und ihre Bewohner:innen wichtige Datengrundlage zu schaffen.

Weiterhin danken wir der **Stadt Würzburg**, konkreter der Koordinierungsstelle Nachhaltige Mobilität des Umwelt- und Klimareferats, namentlich Luis Pototzky und Sandra Aufenanger, für die gewinnbringende Kooperation in der Durchführung des Projekts.

Wir bedanken uns beim **Bundesministerium für Digitales und Verkehr (BMDV)** für die Ermöglichung und Förderung des Projekts.

An der **Julius-Maximilians-Universität Würzburg** bedanken wir uns bei Leo Strobel für die technische Beratung und bei unseren studentischen und wissenschaftlichen Hilfskräften Sophie Drescher, Julius Köster, Christina Warmann sowie Florin Drechsler.

8. Quellen

Agora Verkehrswende (2022): Wende im Pendelverkehr: Wie Bund und Kommunen den Weg zur Arbeit fairer und klimagerechter gestalten können. Berlin. Online verfügbar unter: https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2022/Pendlerverkehr/77_Pendlerverkehr.pdf.

Altenburg, Sven; Gaffron, Philine; Gertz, Carsten (2009): Teilhabe zu ermöglichen bedeutet Mobilität zu ermöglichen. In: WISO Diskurs. Online verfügbar unter <https://library.fes.de/pdf-files/wiso/06482.pdf>, zuletzt geprüft am 01.10.2024.

Auspurg, Katrin; Schmiedeberg, Claudia; Bozoyan, Christiane; Diekmann, Andreas; Thiel, Fabian; Best, Henning (2023): Umstieg auf öffentliche Verkehrsmittel und finanzielle Entlastung durch das 9-Euro-Ticket. In: *Köln Z Soziol* 75 (3), S. 341–363. DOI: 10.1007/s11577-023-00918-y.

Andersson, Alfred; Winslott Hiselius, Lena; Adell, Emeli (2020): The effect of marketing messages on the motivation to reduce private car use in different segments. In: *Transport Policy* 90. S. 22–30. DOI: 10.1016/j.tranpol.2020.02.006.

Bittner, Felix; Eberhardt, Max (2023): Konzept nachhaltige Mobilität EURO 2024. Umweltbundesamt. TEXTE 104/2023. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/11850/publikationen/104_2023_texte_konzept_nachhaltige_mobilitaet.pdf, zuletzt geprüft am 01.10.2024.

Bracher, Tilman; Gies, Jürgen; Thiemann-Linden, Jörg (2014): Umweltverträglicher Verkehr 2050: Argumente für eine Mobilitätsstrategie für Deutschland. Umweltbundesamt. TEXTE 59/2014. Online verfügbar unter https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/378/publikationen/texte_59_2014_umweltvertraeglicher_verkehr_2050_0.pdf, zuletzt geprüft am 01.10.2024.

Gerike, Regine; Hubrich, Stefan; Ließke, Frank; Wittig, Sebastian; Wittwer, Rico (2020): Mobilitätssteckbrief für Oberzentren bis unter 500.000 EW, Topografie: Hügelig. TU Dresden. Online verfügbar unter https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/ressourcen/dateien/SrV2018_Steckbrief_Oberzentren_u500TEW_huegelig.pdf?lang=de.

Umweltbundesamt (2024): Emissionen des Verkehrs. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#verkehr-belastet-luft-und-klimaminderungsziele-der-bundesregierung>, zuletzt geprüft am 01.10.2024.

Cao, Xinyu; Mokhtarian, Patricia L.; Handy, Susan L. (2009): Examining the Impacts of Residential Self-Selection on Travel Behaviour: A Focus on Empirical Findings. In: *Transport Reviews* 29 (3), S. 359–395. DOI: 10.1080/01441640802539195.

De Witte, Astrid; Hollevoet, Joachim; Dobruszkes, Frédéric; Hubert, Michel; Macharis, Cathy (2013): Linking modal choice to motility: A comprehensive review. In: *Transportation Research Part A: Policy and Practice* 49, S. 329–341. DOI: 10.1016/j.tra.2013.01.009.

Gaus, Dennis; Murray, Neil; Link, Heike (2023): 9-Euro-Ticket: Niedrigere Preise allein stärken Alltagsmobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht. *DIW Wochenbericht* 14/15 / 2023, S. 163–171 DOI: 10.18723/diw_wb:2023-14-1.

Gelman, Andrew (2007): Struggles with Survey Weighting and Regression Modeling. In: *Statist. Sci.* 22 (2). DOI: 10.1214/088342306000000691.

Gerlach, Julia; Hübner, Susan; Becker, Thilo; Becker, Udo (2015): Entwicklung von Indikatoren im Bereich Mobilität für die Nationale Nachhaltigkeitsstrategie. Umweltbundesamt. TEXTE 12/2025. Online verfügbar unter <http://www.umweltbundesamt.de/publikationen/entwicklung-von-indikatoren-im-bereich-mobilitaet>, zuletzt geprüft am 01.10.2024.

Girnus, Luisa (2020): Qualitative Inhaltsanalyse. In: Georg Weißenro und Béatrice Ziegler (Hg.): *Handbuch Geschichts- und Politikdidaktik*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 1–16.

Göransson, Jessica; Andersson, Henrik (2023): Factors that make public transport systems attractive: a review of travel preferences and travel model choices. *European Transport Research Review* 15 (32).

Mayring, Philipp (2019): Qualitative Inhaltsanalyse – Abgrenzungen, Spielarten, Weiterentwicklungen. *Forum Qualitative Sozialforschung / Forum: Qualitative Social Research*, Vol 20, No 3 (2019): Qualitative Content Analysis I. DOI: 10.17169/fqs-20.3.3343.

Mayring, Philipp; Fenzl, Thomas (2019): Qualitative Inhaltsanalyse. In: Nina Baur und Jörg Blasius (Hg.): *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 633–648.

Merten, Laura; Kuhnimhof, Tobias (2023): Impacts of parking and accessibility on retail-oriented city centres. *Journal of Transport Geography*, Vol 113. Online verfügbar unter: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692323002053?via%3Dihub>

MiD (2018): Ergebnisbericht. Mobilität in Deutschland. Online verfügbar unter: https://bmdv.bund.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?__blob=publication-File.

Pastuschka, Micha; Gross, Christiane (2024a): Mobilitätsbefragung Würzburg 2023. Ergebnisbericht. Version 1.0, 2.01.20240304. Online verfügbar unter: https://www.politikwissenschaft.uni-wuerzburg.de/fileadmin/06100000/Mobilitaetsbefragung/MobilitaetsbefragungWuerzburg2023_Ergebnisbericht_V1_0_20240524.pdf.

Pastuschka, Micha; Gross, Christiane (2024b): Mobilitätsbefragung Würzburg 2023. Mobilitätssteckbrief. Version 2.1, 2.01.20240304. Online verfügbar unter:

https://www.politikwissenschaft.uni-wuerzburg.de/fileadmin/06100000/Mobilitaetsbefragung/MobilitaetsbefragungWuerzburg2023_Steckbrief_V2_1_20240408.pdf.

Pastuschka, Micha; Zeigermann, Ulrike (2024): Wir in Würzburg 2024. Ergebnisbericht. Version 1.0, 1.00.2024072. Online verfügbar unter: https://www.politikwissenschaft.uni-wuerzburg.de/fileadmin/06100000/Wir_in_Wuerzburg/WirinWuerzburg_Ergebnisbericht_v1_0_20241014.pdf

Statista (2024): Verteilung der Personenkraftwagen in Deutschland nach Kraftstoffarten von 2019 bis 2024. Online verfügbar unter <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/994393/umfrage/verteilung-der-kraftstoffarten-zugelassener-pkw-in-deutschland/>.

Umweltbundesamt (2024): Mobilität privater Haushalte. Online verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/mobilitaet-privater-haushalte#-hoher-motorisierungsgrad>.

Liebensteiner, Mario; Losert, Jakob; Necker, Sarah; Neumeier, Florian; Paetzold, Jörg; Wichert, Sebastian (2024): Almost Fare Free: Impact of a Cheap Public Transport Ticket on Mobility Patterns and Infrastructure Quality. In: *CESifo Working Paper No. 11229*. Online verfügbar unter <https://www.cesifo.org/en/publications/2024/working-paper/almost-fare-free-impact-cheap-public-transport-ticket-mobility>, zuletzt geprüft am 18.11.2024.

Waluga, Gregor (2017): Das Bürgerticket für den öffentlichen Personennahverkehr. Nutzen - Kosten - Klimaschutz. München: oekom (Wuppertaler Schriften zur Forschung für eine nachhaltige Entwicklung, Band 9).

Anhang 1: Fragebogen



Mobilitätsbefragung Würzburg 2023

Fragebogen



Mobilitätsbefragung Würzburg 2023



Datenschutz und Datenverwendung

Bevor Sie den Fragebogen ausfüllen, **lesen Sie bitte die beigelegte Erklärung zu Datenschutz und Datenverwendung aufmerksam durch**. Geben Sie bitte die Erklärung außerdem **an alle weiteren Haushaltsmitglieder weiter**. Wenn Sie den **Fragebogen ausgefüllt zurücksenden**, gehen wir davon aus, dass Sie in unseren **Umgang mit Ihren Daten einwilligen**.



Teil 1 – Haushaltsfragebogen

Wir bitten **ein volljähriges Haushaltsmitglied**, Fragen zu Ihrem Haushalt und zu allen verfügbaren Verkehrsmitteln zu beantworten.



Teil 2 – Personenfragebogen

Wir bitten **alle Haushaltsmitglieder** um grundlegende Informationen zu allen Personen im Haushalt ab 0 Jahren.

Für Personen unter 14 Jahren bitten wir die Erziehungsberechtigten um Auskunft.



Teil 3 – Wegefragebogen

Wir bitten **alle Haushaltsmitglieder** zu Informationen über alle Wege an dem im Anschreiben angegebenen Stichtag.

Wir wollen auch wissen, welche Personen am Stichtag keine Wege zurückgelegt haben.



Teil 4 – Mobilitätsangebote in Würzburg

Wir bitten ein **volljähriges Haushaltsmitglied, idealerweise die im Anschreiben adressierte Person**, Fragen zum Mobilitätsangebot in Würzburg zu beantworten.



Rücksendung des ausgefüllten Fragebogens

Bitte legen Sie den Fragebogen abschließend in das beigelegte Couvert und senden Sie uns den **Fragebogen kostenlos zurück**.



Kontaktmöglichkeiten

So erreichen Sie uns:
E-Mail: WueMobil23@uni-wuerzburg.de
Telefonnummer: 0931/31 85478

Teil 1 – Haushaltsfragebogen



Zuerst bitten wir Sie einige allgemeine Fragen zu Ihrem Haushalt zu beantworten. Die Fragen dienen dazu, zu erforschen, wie der Wohnort, die Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln und die wirtschaftliche Situation die Nutzung von Verkehrsmitteln beeinflussen.

Wir bitten ein Haushaltsmitglied, die Fragen stellvertretend für den gesamten Haushalt zu beantworten.

1. Wie viele Menschen leben in Ihrem Haushalt? Bitte zählen Sie sich dazu.			
Anzahl der Personen insgesamt .....		..... Personen	
2. Haben die Mitglieder Ihres Haushalts unter der angeschriebenen Adresse ihren Haupt- oder Nebenwohnsitz gemeldet?			
Hauptwohnsitz	<input type="checkbox"/>	Nebenwohnsitz	<input type="checkbox"/>
Je nach Haushaltsmitglied unterschiedlich	<input type="checkbox"/>	Weiß nicht	<input type="checkbox"/>
3. In welchem Stadtbezirk Würzburgs befindet sich Ihr Haushalt?			
Altstadt	<input type="checkbox"/>	Dürrbachtal	<input type="checkbox"/>
Frauenland (inkl. Hubland)	<input type="checkbox"/>	Grombühl	<input type="checkbox"/>
Heidingsfeld	<input type="checkbox"/>	Heuchelhof	<input type="checkbox"/>
Lengfeld	<input type="checkbox"/>	Lindleinsmühle	<input type="checkbox"/>
Rottenbauer	<input type="checkbox"/>	Sanderau	<input type="checkbox"/>
Steinbachtal	<input type="checkbox"/>	Versbach	<input type="checkbox"/>
Zellerau	<input type="checkbox"/>		
Falls Sie es nicht wissen, geben Sie bitte die Straße an, in der sich Ihre Wohnung befindet:			
4. Wie lange benötigen Sie ungefähr zu Fuß bis zur nächstgelegenen Haltestelle des Öffentlichen Verkehrs bzw. einer Sharing-Station?			
Gehzeit bis zur nächsten Bushaltestelle .....	.....	Minuten	Weiß nicht.. <input type="checkbox"/>
Gehzeit bis zur nächsten Straßenbahnhaltestelle .....	.....	Minuten	Weiß nicht.. <input type="checkbox"/>
Gehzeit bis zum nächsten Bahnhof .....	.....	Minuten	Weiß nicht.. <input type="checkbox"/>
Gehzeit bis zur nächsten Carsharing-Station .....	.....	Minuten	Weiß nicht.. <input type="checkbox"/>
Gehzeit bis zur nächsten Lastenradmietstation .....	.....	Minuten	Weiß nicht.. <input type="checkbox"/>
5. Wir bitten Sie um eine Selbsteinschätzung: Wie stufen Sie die wirtschaftliche Situation Ihres Haushalts ein?			
Sehr schlecht	Schlecht	Mittel	Gut
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
			Sehr gut
			<input type="checkbox"/>
			Keine Angabe
			<input type="checkbox"/>
6. Über wie viele der folgenden Fahrzeuge verfügt Ihr Haushalt? Bitte geben Sie die Anzahl an!			
Mopeds/Motorräder/Motorroller ...	.....	E-Scooter .....	.....
Autos (PKW) .....	.....	Funktionstüchtige Fahrräder .....	.....
↳ Davon: Dienstautos .....	.....	↳ Davon: Elektrofahräder .....	.....
Sonstiges .....	.....	

7. Bitte tragen Sie die folgenden Angaben zu dem oder den in Ihrem Haushalt verfügbaren PKWs ein.
 Wenn Sie keinen PKW in Ihrem Haushalt besitzen, fahren Sie bitte mit **Frage 8** fort!
 Wenn Sie in Ihrem Haushalt über mehr als drei PKWs verfügen, dann tragen Sie bitte die Informationen für die drei meistgenutzten PKWs ein.

	Erster PKW	Zweiter PKW	Dritter PKW
PKW-Art	Privatwagen <input type="checkbox"/>	Privatwagen <input type="checkbox"/>	Privatwagen <input type="checkbox"/>
	Dienstwagen <input type="checkbox"/>	Dienstwagen <input type="checkbox"/>	Dienstwagen <input type="checkbox"/>
Gefahrene Kilometer im Jahr 2022 (geschätzt)	..... km	..... km	..... km
	Weiß nicht <input type="checkbox"/>	Weiß nicht <input type="checkbox"/>	Weiß nicht <input type="checkbox"/>
Antriebsart	Benzin <input type="checkbox"/>	Benzin <input type="checkbox"/>	Benzin <input type="checkbox"/>
	Diesel <input type="checkbox"/>	Diesel <input type="checkbox"/>	Diesel <input type="checkbox"/>
	Hybrid <input type="checkbox"/>	Hybrid <input type="checkbox"/>	Hybrid <input type="checkbox"/>
	Elektro <input type="checkbox"/>	Elektro <input type="checkbox"/>	Elektro <input type="checkbox"/>
	Andere <input type="checkbox"/>	Andere <input type="checkbox"/>	Andere <input type="checkbox"/>
Zulassungsart	Dauerhaft zugelassen <input type="checkbox"/>	Dauerhaft zugelassen <input type="checkbox"/>	Dauerhaft zugelassen <input type="checkbox"/>
<i>Mehrfachnennungen sind möglich!</i>	Saisonal zugelassen <input type="checkbox"/>	Saisonal zugelassen <input type="checkbox"/>	Saisonal zugelassen <input type="checkbox"/>
	Aktuell abgemeldet .. <input type="checkbox"/>	Aktuell abgemeldet... <input type="checkbox"/>	Aktuell abgemeldet.. <input type="checkbox"/>
Verfügen Sie für diesen PKW über einen privaten Stellplatz/Garage an Ihrer Wohnung/Haus?	Ja <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>
	Nein <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>

8. Wie einfach kann man PKWs an Ihrer Wohnung bzw. Ihrem Haus im öffentlichen Raum (Straße, öffentliche Parkplätze) parken?

Sehr schlecht <input type="checkbox"/>	Schlecht <input type="checkbox"/>	Mittel <input type="checkbox"/>	Gut <input type="checkbox"/>	Sehr gut <input type="checkbox"/>	Weiß nicht <input type="checkbox"/>
---	--------------------------------------	------------------------------------	---------------------------------	--------------------------------------	--

9. Wo stellen Sie Ihre Fahrräder an Ihrem Wohnort über Nacht üblicherweise ab?

Wenn Sie keine Fahrräder in Ihrem Haushalt besitzen, fahren Sie bitte mit **Teil 2** fort! Wenn Sie mehrere Fahrräder besitzen, die unterschiedlich abgestellt werden, können Sie mehrere Antwortmöglichkeiten ankreuzen.

Im öffentlichen Raum mit Fahrradständer (z.B. an der Straße, Fahrradbox,...)	<input type="checkbox"/>
Im öffentlichen Raum ohne Fahrradständer (z.B. an der Straße, Baum, Laterne,...)	<input type="checkbox"/>
Im Gebäude, stufenlos zur Straße erreichbar (z.B.: Wohnung, Garage,...)	<input type="checkbox"/>
Im Gebäude, über Stufen zur Straße erreichbar (z.B.: Wohnung, Keller,...)	<input type="checkbox"/>
Auf Privatgrund, außerhalb des Gebäudes (z.B.: Hauswand, Fahrradständer auf dem Grundstück, ...)	<input type="checkbox"/>
An einem anderen Ort, nämlich:.....	<input type="text"/>

Teil 2 – Personenfragebogen



Nun stellen wir Fragen zu jeder Person in Ihrem Haushalt ab 0 Jahren. Wir bitten alle im Haushalt wohnenden Personen um grundlegende Informationen zu Ihrer Person.

Diese Informationen ermöglichen es uns zu untersuchen, inwiefern verschiedene Personengruppen auch unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse besitzen.

	Älteste Person	Zweitälteste Person	Drittälteste Person	Viertälteste Person	Fünftälteste Person
10. Wie alt waren Sie zum Stichtag? (in Jahren)	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
11. Welches Geschlecht haben Sie?	Männlich <input type="checkbox"/> Weiblich <input type="checkbox"/> Divers.... <input type="checkbox"/>	Männlich <input type="checkbox"/> Weiblich <input type="checkbox"/> Divers.... <input type="checkbox"/>	Männlich <input type="checkbox"/> Weiblich <input type="checkbox"/> Divers ... <input type="checkbox"/>	Männlich <input type="checkbox"/> Weiblich <input type="checkbox"/> Divers ... <input type="checkbox"/>	Männlich <input type="checkbox"/> Weiblich <input type="checkbox"/> Divers ... <input type="checkbox"/>
12. Welcher ist aktuell Ihr höchster Schulabschluss?					
(Noch) kein Schulabschluss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Haupt-/Volksschulabschluss oder gleichwertiger Abschluss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Realschulabschluss, Mittlere Reife oder gleichwertiger Abschluss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
(Fach-)Hochschulreife/Abitur oder gleichwertiger Abschluss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Keine Angabe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Welche höchste Berufsausbildung haben Sie?					
(Noch) keine Berufsausbildung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lehre, Berufsfachschule, Handelsschule	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meister-/Technikerschule, Fachschule, Berufs-/Fachakademie	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hoch- oder Fachhochschulabschluss	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Keine Angabe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Was ist Ihre aktuelle Beschäftigung? <i>Mehrfachnennungen sind möglich!</i>					
Kind, das zu Hause betreut wird.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schüler:in/Kind in Kita, Kiga, bei Tagesmutter ..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Student:in.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausbildung/Lehre/Umschulung.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Rentner:in/Pensionär:in/Vorruhestand	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zurzeit arbeitslos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Erwerbstätig (inkl. Selbstständigkeit, Minijob) ..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Vorübergehend freigestellt/beurlaubt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Elternzeit.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hausfrau/Hausmann.....	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andere	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Keine Angabe	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. An wie vielen Tagen einer üblichen Woche verlassen Sie für Arbeit/Ausbildung/ Studium die Wohnung/das Haus?	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<i>Bitte 0-7 eintragen. Falls auf Sie nichts davon zutrifft, fahren Sie bitte mit Frage 16 fort!</i>	Tag	Tag	Tag	Tag	Tag

	Älteste Person	Zweitälteste Person	Drittälteste Person	Viertälteste Person	Fünftälteste Person
16. Wie viele Stunden pro Woche arbeiten Sie üblicherweise? Bitte nennen Sie Ihre tatsächliche Arbeitszeit einschließlich möglicher Überstunden. <i>Falls Sie nicht erwerbstätig oder in Ausbildung sind, fahren Sie bitte mit Frage 19 fort!</i>	<input type="text"/> Stunden	<input type="text"/> Stunden	<input type="text"/> Stunden	<input type="text"/> Stunden	<input type="text"/> Stunden
17. Haben Sie flexible Arbeitszeiten? Ja (z.B. Gleitzeit, Vertrauensarbeitszeit,...) <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Nicht relevant (nicht erwerbstätig) <input type="checkbox"/> Keine Angabe <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
18. Verfügen Sie am Arbeitsplatz über einen PKW-Stellplatz?	Ja <input type="checkbox"/> Nein.. <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein . <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein . <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein .. <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein.. <input type="checkbox"/>
19. Für welche der folgenden Verkehrsmittel besitzen Sie einen gültigen Führerschein? <i>Mehrfachnennungen sind möglich!</i> Moped/Motorroller (Klasse 4, 1b, bzw. M, A1) . <input type="checkbox"/> Motorrad (Klasse 1/1a, bzw. A) <input type="checkbox"/> PKW (Klasse 3, bzw. B) <input type="checkbox"/> Keine <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
20. Welche der folgenden Fahrzeuge stehen Ihnen zur Verfügung (ohne Leihfahrzeuge)? <i>Mehrfachnennungen sind möglich!</i> Fahrrad/E-Fahrrad <input type="checkbox"/> E-Scooter <input type="checkbox"/> Moped/Motorroller/Motorrad <input type="checkbox"/> PKW <input type="checkbox"/> Keine <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
21. Wenn Sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, welche Fahrkartenart nutzen Sie dabei normalerweise? Einzelfahrkarte <input type="checkbox"/> Tagesfahrkarte <input type="checkbox"/> 6-er Karte <input type="checkbox"/> Monatskarte/Abo (z.B. auch „49-Euro-Ticket“) . <input type="checkbox"/> Semesterticket <input type="checkbox"/> Ausbildungskarte, 365-Euro-Ticket, o.ä. <input type="checkbox"/> Jobticket, o.ä. (berufsbezogen) <input type="checkbox"/> Freifahrtberechtigung (z.B. schwerbehindert) ... <input type="checkbox"/> Ich nutze keine öffentlichen Verkehrsmittel <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>

Teil 3 – Wegefragebogen



Teil 3 fragt alle Personen in Ihrem Haushalt zu den Wegen an einem **Stichtag**. Ihren persönlichen Stichtag finden Sie im Anschreiben. Wir wollen auch wissen, welche Personen am Stichtag keine Wege zurückgelegt haben. Diese Fragen dienen dazu, das aktuelle Verkehrsverhalten der Würzburger Bewohnerinnen und Bewohner zu erfassen.

Ein Weg ist immer eine Strecke von einem Ausgangspunkt zum Ziel. Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auf dem Weg zum Ziel bleibt es ein Weg. Nach einem Zwischenstopp beginnt ein neuer Weg (z.B. von der Arbeit zum Einkaufen und anschließend nach Hause entspricht zwei Wegen). Vergessen Sie bitte nicht, auch die Wege nach Hause als eigene Wege einzutragen! Falls Sie im Rahmen Ihrer Erwerbstätigkeit **sehr viele regelmäßige Wege während Ihrer Arbeitszeit** zurücklegen (z.B. als Kurierfahrer:in, LKW-Fahrer:in, o.ä.), dann geben Sie diese Wege nicht an. Bitte geben Sie auch Wege an, die Sie am Stichtag vor Mitternacht gestartet und erst am Folgetag beendet haben. Falls Ihr Stichtag bereits vergangen ist und Sie sich nicht mehr an die Wege am Stichtag erinnern oder Sie nicht mehr über die Anschreiben verfügen, geben Sie bitte auf den Wegeblättern einen neuen Stichtag an. Dieser soll ein mittlerer Werktag sein (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag). Außerdem soll ein Tag Abstand zu Feiertagen gehalten werden.

Wegefragebogen: Älteste Person

22. Bitte tragen Sie das Datum des Stichtags aus dem Anschreiben ein. Sollten Sie Ihr Anschreiben verloren haben, oder Sie können sich nicht mehr an alle Wege erinnern, beziehen Sie sich bitte auf einen mittleren Werktag (Dienstag, Mittwoch, Donnerstag) und geben Sie diesen an.				Stichtag: _____	
23. Haben Sie am Stichtag mindestens einen Weg zurückgelegt? Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>					
24. Falls ja: Wo begann Ihr erster Weg? Zu Hause <input type="checkbox"/> Anderer Ort <input type="checkbox"/>				Falls nein: Fahren Sie mit den Fragen 26 bis 28 fort!	
Postleitzahl/ Gemeindef: _____ Straße: _____					

	Erster Weg	Zweiter Weg	Dritter Weg
25a. Wann begann der Weg? : _____ Uhr Stunde Minute	: _____ Uhr Stunde Minute	: _____ Uhr Stunde Minute	: _____ Uhr Stunde Minute
25b. Welchen Zweck hatte der Weg? Bitte geben Sie nur einen Zweck an. Wenn der Weg mehrere Zwecke hatte, wählen Sie bitte den Zweck, den Sie als den wichtigsten betrachten.	Nach Hause <input type="checkbox"/> Zur Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Zur Kita/Kindergarten <input type="checkbox"/> Zur Arbeit <input type="checkbox"/> Dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Bringen/holen/begleiten von Personen <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> Privater Besuch <input type="checkbox"/> Private Erledigung .. <input type="checkbox"/> Kultur/Gastronomie <input type="checkbox"/> Sport <input type="checkbox"/> Sonstige Freizeit <input type="checkbox"/> Anderer, und zwar: . <input type="checkbox"/> ↳ _____	Nach Hause <input type="checkbox"/> Zur Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Zur Kita/Kindergarten <input type="checkbox"/> Zur Arbeit <input type="checkbox"/> Dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Bringen/holen/begleiten von Personen <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> Privater Besuch <input type="checkbox"/> Private Erledigung .. <input type="checkbox"/> Kultur/Gastronomie <input type="checkbox"/> Sport <input type="checkbox"/> Sonstige Freizeit <input type="checkbox"/> Anderer, und zwar: . <input type="checkbox"/> ↳ _____	Nach Hause <input type="checkbox"/> Zur Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/> Zur Kita/Kindergarten <input type="checkbox"/> Zur Arbeit <input type="checkbox"/> Dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/> Bringen/holen/begleiten von Personen <input type="checkbox"/> Einkauf <input type="checkbox"/> Privater Besuch <input type="checkbox"/> Private Erledigung .. <input type="checkbox"/> Kultur/Gastronomie <input type="checkbox"/> Sport <input type="checkbox"/> Sonstige Freizeit <input type="checkbox"/> Anderer, und zwar: . <input type="checkbox"/> ↳ _____
25c. Welche Verkehrsmittel haben Sie genutzt? Wenn Sie mehrere Verkehrsmittel genutzt haben, geben Sie bitte alle Verkehrsmittel an.	Zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> PKW als Lenker:in .. <input type="checkbox"/> PKW als Mitfahrer:in <input type="checkbox"/> Moped/Motorrad <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> Taxi <input type="checkbox"/> Straßenbahn/Tram .. <input type="checkbox"/> Zug/Eisenbahn <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar:.. <input type="checkbox"/> ↳ _____	Zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> PKW als Lenker:in .. <input type="checkbox"/> PKW als Mitfahrer:in <input type="checkbox"/> Moped/Motorrad <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> Taxi <input type="checkbox"/> Straßenbahn/Tram .. <input type="checkbox"/> Zug/Eisenbahn <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar: . <input type="checkbox"/> ↳ _____	Zu Fuß <input type="checkbox"/> Fahrrad <input type="checkbox"/> PKW als Lenker:in .. <input type="checkbox"/> PKW als Mitfahrer:in <input type="checkbox"/> Moped/Motorrad <input type="checkbox"/> Bus <input type="checkbox"/> Taxi <input type="checkbox"/> Straßenbahn/Tram .. <input type="checkbox"/> Zug/Eisenbahn <input type="checkbox"/> Anderes, und zwar:.. <input type="checkbox"/> ↳ _____
25d. Wo lag das Ziel? Bitte geben Sie die Straße und Gemeinde des Ziels an. Wenn Sie die genaue Adresse nicht kennen, notieren Sie bitte eine kurze Beschreibung.	Postleitzahl/Gemeindef: _____ Straße/Beschreibung: _____	Postleitzahl/Gemeindef: _____ Straße/Beschreibung: _____	Postleitzahl/Gemeindef: _____ Straße/Beschreibung: _____
25e. Wann sind Sie angekommen? : _____ Uhr Stunde Minute	: _____ Uhr Stunde Minute	: _____ Uhr Stunde Minute	: _____ Uhr Stunde Minute
25f. Wie weit war der Weg? ca. _____ km	ca. _____ km	ca. _____ km	ca. _____ km
25g. Haben Sie einen oder mehrere weitere Wege zurückgelegt?	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/>

26. Befanden Sie sich am angegebenen Stichtag im Homeoffice? Ja <input type="checkbox"/> Nein..... <input type="checkbox"/> Keine Angabe <input type="checkbox"/>			
27. Haben Sie eine oder mehrere Behinderungen? Mehrfachnennungen sind möglich! Ja, eine Gehbehinderung <input type="checkbox"/> Ja, eine Sehbehinderung <input type="checkbox"/> Ja, eine Hörbehinderung <input type="checkbox"/> Nein <input type="checkbox"/> Ja, eine weitere Behinderung: ... <input type="text"/> Keine Angabe..... <input type="checkbox"/>			
28. Falls Ja: Wie sehr fühlen Sie sich durch Ihre Behinderung(en) in Ihrer Mobilität in Würzburg eingeschränkt? Gar nicht <input type="checkbox"/> Gering <input type="checkbox"/> Mittel <input type="checkbox"/> Stark <input type="checkbox"/> Sehr stark <input type="checkbox"/> Keine Angabe <input type="checkbox"/>			

Vierter Weg	Fünfter Weg	Sechster Weg	Siebter Weg
Stunde : Minute Uhr	Stunde : Minute Uhr	Stunde : Minute Uhr	Stunde : Minute Uhr
Nach Hause <input type="checkbox"/>	Nach Hause <input type="checkbox"/>	Nach Hause <input type="checkbox"/>	Nach Hause <input type="checkbox"/>
Zur Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/>	Zur Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/>	Zur Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/>	Zur Schule/Ausbildung <input type="checkbox"/>
Zur Kita/Kindergarten. <input type="checkbox"/>	Zur Kita/Kindergarten. <input type="checkbox"/>	Zur Kita/Kindergarten. <input type="checkbox"/>	Zur Kita/Kindergarten. <input type="checkbox"/>
Zur Arbeit..... <input type="checkbox"/>	Zur Arbeit <input type="checkbox"/>	Zur Arbeit..... <input type="checkbox"/>	Zur Arbeit <input type="checkbox"/>
Dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/>	Dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/>	Dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/>	Dienstlich/geschäftlich <input type="checkbox"/>
Bringen/holen/begleiten von Personen..... <input type="checkbox"/>	Bringen/holen/begleiten von Personen..... <input type="checkbox"/>	Bringen/holen/begleiten von Personen..... <input type="checkbox"/>	Bringen/holen/begleiten von Personen..... <input type="checkbox"/>
Einkauf..... <input type="checkbox"/>	Einkauf..... <input type="checkbox"/>	Einkauf..... <input type="checkbox"/>	Einkauf..... <input type="checkbox"/>
Privater Besuch <input type="checkbox"/>	Privater Besuch..... <input type="checkbox"/>	Privater Besuch <input type="checkbox"/>	Privater Besuch <input type="checkbox"/>
Private Erledigung .. <input type="checkbox"/>	Private Erledigung... <input type="checkbox"/>	Private Erledigung.. <input type="checkbox"/>	Private Erledigung .. <input type="checkbox"/>
Kultur/Gastronomie <input type="checkbox"/>	Kultur/Gastronomie <input type="checkbox"/>	Kultur/Gastronomie <input type="checkbox"/>	Kultur/Gastronomie <input type="checkbox"/>
Sport <input type="checkbox"/>	Sport..... <input type="checkbox"/>	Sport <input type="checkbox"/>	Sport <input type="checkbox"/>
Sonstige Freizeit..... <input type="checkbox"/>	Sonstige Freizeit <input type="checkbox"/>	Sonstige Freizeit..... <input type="checkbox"/>	Sonstige Freizeit <input type="checkbox"/>
Anderer, und zwar: . <input type="checkbox"/>	Anderer, und zwar:.. <input type="checkbox"/>	Anderer, und zwar: . <input type="checkbox"/>	Anderer, und zwar: . <input type="checkbox"/>
↳ <input type="text"/>	↳ <input type="text"/>	↳ <input type="text"/>	↳ <input type="text"/>
Zu Fuß <input type="checkbox"/>	Zu Fuß..... <input type="checkbox"/>	Zu Fuß <input type="checkbox"/>	Zu Fuß <input type="checkbox"/>
Fahrrad <input type="checkbox"/>	Fahrrad..... <input type="checkbox"/>	Fahrrad <input type="checkbox"/>	Fahrrad <input type="checkbox"/>
PKW als Lenker:in .. <input type="checkbox"/>	PKW als Lenker:in .. <input type="checkbox"/>	PKW als Lenker:in.. <input type="checkbox"/>	PKW als Lenker:in .. <input type="checkbox"/>
PKW als Mitfahrer:in <input type="checkbox"/>	PKW als Mitfahrer:in <input type="checkbox"/>	PKW als Mitfahrer:in <input type="checkbox"/>	PKW als Mitfahrer:in <input type="checkbox"/>
Moped/Motorrad <input type="checkbox"/>	Moped/Motorrad..... <input type="checkbox"/>	Moped/Motorrad <input type="checkbox"/>	Moped/Motorrad <input type="checkbox"/>
Bus..... <input type="checkbox"/>	Bus <input type="checkbox"/>	Bus <input type="checkbox"/>	Bus..... <input type="checkbox"/>
Taxi <input type="checkbox"/>	Taxi <input type="checkbox"/>	Taxi..... <input type="checkbox"/>	Taxi <input type="checkbox"/>
Straßenbahn/Tram . <input type="checkbox"/>	Straßenbahn/Tram.. <input type="checkbox"/>	Straßenbahn/Tram .. <input type="checkbox"/>	Straßenbahn/Tram.. <input type="checkbox"/>
Zug/Eisenbahn <input type="checkbox"/>	Zug/Eisenbahn..... <input type="checkbox"/>	Zug/Eisenbahn <input type="checkbox"/>	Zug/Eisenbahn..... <input type="checkbox"/>
Anderes, und zwar:.. <input type="checkbox"/>	Anderes, und zwar: . <input type="checkbox"/>	Anderes, und zwar:.. <input type="checkbox"/>	Anderes, und zwar: . <input type="checkbox"/>
↳ <input type="text"/>	↳ <input type="text"/>	↳ <input type="text"/>	↳ <input type="text"/>
Postleitzahl/Gemeinde: <input type="text"/>	Postleitzahl/Gemeinde: <input type="text"/>	Postleitzahl/Gemeinde: <input type="text"/>	Postleitzahl/Gemeinde: <input type="text"/>
Straße/Beschreibung: <input type="text"/>	Straße/Beschreibung: <input type="text"/>	Straße/Beschreibung: <input type="text"/>	Straße/Beschreibung: <input type="text"/>
Stunde : Minute Uhr	Stunde : Minute Uhr	Stunde : Minute Uhr	Stunde : Minute Uhr
ca. <input type="text"/> km	ca. <input type="text"/> km	ca. <input type="text"/> km	ca. <input type="text"/> km
Ja <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Ja <input type="checkbox"/>	Anzahl weiterer Wege: <input type="text"/>
Nein <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	Nein <input type="checkbox"/>	

Teil 4 – Mobilitätsangebote in Würzburg



Abschließend bitten wir **ein volljähriges Haushaltsmitglied, idealerweise die im Anschreiben adressierte Person**, uns einige Informationen über die individuelle Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs und Vorschläge zur Verbesserung der Mobilitätsangebote in Würzburg mitzuteilen.

29. Welche Person wurde im Anschreiben dieses Fragebogens adressiert?									
Älteste Person	<input type="checkbox"/>	Zweitälteste Person	<input type="checkbox"/>	Drittälteste Person	<input type="checkbox"/>	Viertälteste Person	<input type="checkbox"/>	Fünftälteste Person	<input type="checkbox"/>
30. Welche Person beantwortet die folgenden Fragen?									
Älteste Person	<input type="checkbox"/>	Zweitälteste Person	<input type="checkbox"/>	Drittälteste Person	<input type="checkbox"/>	Viertälteste Person	<input type="checkbox"/>	Fünftälteste Person	<input type="checkbox"/>
31. Bitte machen Sie Angaben zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel.									
	Nie	Selten	Manchmal	Häufig	Täglich	Weiß nicht			
Wie oft haben Sie in den <i>letzten</i> drei Monaten öffentliche Verkehrsmittel auf Ihren alltäglichen Wegen genutzt?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Wie oft möchten Sie in den <i>nächsten</i> drei Monaten öffentliche Verkehrsmittel auf Ihren alltäglichen Wegen nutzen?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
32. Inwiefern stimmen Sie folgenden Aussagen zu?									
	Stimme gar nicht zu	Stimme nicht zu	Teils/teils	Stimme zu	Stimme voll und ganz zu	Weiß nicht			
Durch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel kann ich meine Zeit besser gestalten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Es ist einfach für mich, Informationen über öffentliche Verkehrsmittel zu erhalten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Es ist einfach für mich, Tickets für öffentliche Verkehrsmittel zu erwerben	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Ich bin darauf angewiesen, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Ich habe die Möglichkeit, an meinem Wohnort öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel ist für mich attraktiv ..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Mir ist Umwelt- und Klimaschutz wichtig	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
33. Wie gut können/könnten Sie von Ihrer Wohnung aus mit den folgenden Verkehrsmitteln den Ort Ihrer Haupttätigkeit (Arbeits- oder Ausbildungsplatz, Schule, Universität,...) erreichen? Bitte berücksichtigen Sie bei Ihren Einschätzungen auch die Park-/Abstellsituation vor Ort und die Zeit für die Parkplatzsuche.									
Ich bin nicht erwerbstätig/in Ausbildung/in der Schule	<input type="checkbox"/>	→ Weiter mit Frage 34							
	Sehr schlecht	Schlecht	Teils/teils	Gut	Sehr gut	Weiß nicht			
Zu Fuß	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Mit dem Fahrrad	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Bussen, Bahnen,...)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
Mit dem Auto	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

34. Wie wichtig sind Ihnen folgende Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilitätsangebote in Würzburg?

	Un- wichtig	Weniger wichtig	Teils/ teils	Wichtig	Sehr wichtig	Weiß nicht
Ausbau des Busliniennetzes (mehr Linien/Haltestellen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Engere Taktung der Busse	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Busspuren und Priorisierung von Bussen an Ampelanlagen ..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausbau des Straßenbahnnetzes (mehr Linien/Haltestellen) ..	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Engere Taktung der Straßenbahnen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Günstigere Tarife für den öffentlichen Nahverkehr	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Verbesserung der Umsteigemöglichkeiten im ÖPNV	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausbau des Radwegenetzes, mehr Fahrradstraßen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bessere/mehr Fahrradabstellmöglichkeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Eigene Fahrradwege abseits des Autoverkehrs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausbau/Einrichtung von Bike and Ride Anlagen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aufwertung des Fußverkehrsnetzes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausbau/Einrichtung von Park and Ride Parkplätzen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Reduzierung des Autoverkehrs in der Innenstadt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausbau von E-Ladesäulen im öffentlichen Raum	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausbau des Carsharing-Angebotes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sonstiges:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

35. Welche Maßnahmen müssten in Würzburg getroffen werden, damit Sie das ÖPNV-Angebot in Würzburg öfter nutzen?

Bitte wählen Sie die vier wichtigsten Maßnahmen, indem Sie auf die entsprechenden Linien die Zahlen von 1 (am wichtigsten) bis 4 (am viertwichtigsten) eintragen.

Die Busse/Straßenbahnen sollten häufiger fahren	<input type="text"/>
Die Busse/Straßenbahnen sollten auch zu Randzeiten (z.B. spät abends) häufiger fahren	<input type="text"/>
Die Haltestellen sollten näher an meinem Start- bzw. Zielpunkt liegen	<input type="text"/>
Die Bus-/Straßenbahnverbindungen sollten an die Schichtzeiten angepasst sein	<input type="text"/>
Die Busse und Straßenbahnen sollten besser aufeinander abgestimmt sein	<input type="text"/>
Der Fahrkomfort sollte besser sein (bessere Sauberkeit, mehr Sitzplätze, etc.)	<input type="text"/>
Die Busse sollten pünktlicher fahren	<input type="text"/>
Die Fahrtzeiten sollten kürzer sein	<input type="text"/>
Die Fahrkarten sollten günstiger sein	<input type="text"/>
Es sollte mehr Radabstellanlagen an Haltestellen geben	<input type="text"/>
Die Ausstattung an den Haltestellen sollte besser sein (mehr Sitzmöglichkeiten, Überdachung, etc.)	<input type="text"/>

Fragebogenende



Sie sind am **Ende des Fragebogens** angekommen. Wir **bedanken uns** sehr herzlich für Ihre Teilnahme!

Haben Sie sonst noch irgendwelche Anmerkungen zum Fragebogen oder zur Mobilität in Würzburg, die Sie uns mitteilen möchten?



Bitte vergessen Sie nicht, den **Fragebogen** an uns **zurückzusenden**. Legen Sie den Fragebogen dafür einfach in das **beigelegte Kuvert** und werfen Sie das verschlossene Kuvert in einen der **Postbriefkästen** in Ihrer Nähe. Sie benötigen **keine** Briefmarke, das Porto übernehmen wir!



Die **Ergebnisse der Befragung** werden in zusammengefasster Form (siehe Erklärung zu Datenschutz und Datenverwendung) gegen Jahresende auf der Homepage des Lehrstuhls für Methoden der Quantitativen Empirischen Sozialforschung und der Stadt Würzburg veröffentlicht. Wenn Sie den Ergebnisbericht gesondert erhalten möchten, schicken Sie bitte eine E-Mail an: WueMobil23Ergebnisse@uni-wuerzburg.de.

Anhang 2: Zusätzliche Kategoriensysteme

Tabelle 4: Kommentiertes Dreieben-Kategoriensystem zu den generellen Anmerkungen zur Befragung

Ebene 1	Ebene 2	Ebene 3	Kodierhinweise
Private Angelegenheiten			Bezugnahme auf private Angelegenheiten; (z.B. <i>ein Familienmitglied ist nicht vor Ort</i>)
Feedback zur Befragung			Informationen/Meinungen zur Befragung an sich
	Positiv		Positive Rückmeldungen zur Befragung (<i>Bezug auf die Befragung; Nicht auf die Mobilität in Würzburg</i>)
	Negativ		Negative Rückmeldungen zur Befragung (<i>Bezug auf die Befragung; Nicht auf die Mobilität in Würzburg</i>)
	Zusatzinformationen zu gegebenen Antworten		Einordnung der gegenebenen Antworten; Meist im Fragebogen (z.B. <i>der Stichtag der Befragung sei kein „normaler“ Tag</i>)
	Wunsch nach Informationen		Schriftlicher Wunsch nach zusätzlichen Informationen (z.B. <i>Wunsch der Zusendung des Ergebnisberichts</i>)
	Datenschutz		Bezug auf den Datenschutz der Befragung
	Incentives		Rückmeldungen auf die Incentives (Kugelschreiber; Gummibärchen) der Befragung (z.B. <i>Forderung nach veganen Incentives</i>)
Sonstiges			Sonstige, bisher nicht kodierte Textpassagen aller Art (z.B.: „:-)“; „Derzeit nicht“)
	Sonstige Angebote in Würzburg		Hinweise zu Nicht-Mobilitätsbezogenen Themen in und um Würzburg (z.B. <i>öffentliche WCs</i>)

Tabelle 5: Kommentiertes Dreieben-Kategoriensystem zur Zuordnung von Personen und Orten

Ebene 1	Ebene 2	Ebene 3	Kodierhinweise
Personenkategorien			
	Babys/Kinder/Familien		
	Schüler:innen		
	Studierende		
	Erwerbstätige		
	Personen im Ruhestand		
	Personen mit Behinderung		
Orte			
	Innenstadt		
	Hauptbahnhof		
	Ringpark		
	Berliner Ring		
	Klinik		Bezug auf alle Kliniken Würzburgs, nicht ausschließlich UKW
	Talavera		Wurde gleichermaßen als „parken“ kodiert
	Verbindung zwischen den Stadtteilen		
	B19		Bezug auf die Bundesstraße 19 und deren Anbindungen
	Außerhalb Würzburgs		z.B. Landkreis
	Stadtbezirke		
	Altstadt		
	Dürrbachtal		
	Frauenland		Inkl. Hubland
	Grombühl		
	Heidingsfeld		
	Lindleinsmühle		
	Rottenbauer		
	Sanderau		
	Steinbachtal		
	Versbach		
	Zellerau		