

# Mobilität in Stadt und Landkreis Würzburg

## Zusatzauswertung der Befragung „Wir in Würzburg 2024“

| Element  | Beschreibung  |
|--|---|
| <b>Sekundärdatenauswertung:</b><br><b>Wir in Würzburg 2024 – Befragung zum Zusammenhalt in Stadt und Landkreis</b> |   |
| <i>Stichprobe</i>  |   |
| Grundgesamtheit  | Bürger:innen mit Haupt- oder Nebenwohnsitz in Stadt und Landkreis Würzburg ab einem Alter von 15 Jahren   |
| Stichprobenart   | Disproportionale Zufallsstichprobe (3.500 Personen in der Stadt; 4.500 Personen im Landkreis) über die Einwohnermeldeamtsregister   |
| <i>Rücklauf</i>  |   |
| Kontaktierte Personen  | 8.000   |
| Erreichbare Personen   | 7.822   |
| Teilnahmen   | 2.396   |
| Bereinigter Rücklauf   | 30,6 %  |
| <i>Samplebeschreibung und Methodik</i>   |   |
| Erhebungsmethodik  | Hybrides Erhebungsdesign: Papierfragebogen (PAPI) mit Möglichkeit einer Online-Teilnahme (CAWI)   |
| Inhalt   | 5-teiliger Fragebogen: Gesellschaftliche Herausforderungen<br>Öffentliche Dienste, Gemeinschaftliche Verbundenheit, Beteiligung und Kommunikation, Persönliche und demographische Angaben |
| <i>Gewichtung</i>  |   |
| Haushaltsebene   | Designgewichte zum Ausgleich unterschiedlicher Auswahlwahrscheinlichkeiten resultierend aus der disproportionalen Stichprobenziehung von Personen in Stadt und Landkreis                  |
| Personenebene  | Anpassungsgewicht unter Berücksichtigung von Alter, Geschlecht und ggf. interkommunaler Allianz   |
| <i>Zeitlicher Ablauf</i>   |   |
| Projektzeitraum  | 16.10.2023 – 30.09.2024   |
| Feldphase  | 04.03.2024 – 02.05.2024   |
| <i>Sonstiges</i>   |   |
| Stand  | November 2024<br>Datensatzversion 1.00.20240721 Berichtsversion 1.0   |
| Zitiervorschlag  | Pastuschka, Micha (2024): Mobilität in Stadt und Landkreis Würzburg. Zusatzauswertung der Befragung „Wir in Würzburg 2024“. Version 1.0.  |

# 1. Grundsätzliches

Die Befragung „**Wir in Würzburg – Befragung zum sozialen Zusammenhalt in Stadt und Landkreis**“ misst die soziale Resilienz der Bürgerinnen und Bürgern in der Region Würzburg. In der im Jahr 2024 durchgeführten Studie wurden im März 2024 8.000 Personen, disproportional verteilt auf Stadt (3.500 Personen) und Landkreis (4.500 Personen), ab einem Alter von 15 Jahren mit einem hybriden Erhebungsdesign kontaktiert (Zusendung eines Papierfragebogens, PAPI, mit der Möglichkeit einer Online-Teilnahme, CAWI). Die Auswahl der Personen erfolgte durch die Ziehung von Zufallsstichproben über die Einwohnermeldeämter aus 50 von 52 Gemeinden sowie der Stadt Würzburg. Bis zum Ende der Feldphase haben von den 7.822 erreichbaren Personen (nach Abzug von stichprobenneutralen Ausfällen, wie z.B. nicht erreichbare Adressen) 2.396 Personen verwertbare Informationen zurückgesendet, was einem bereinigten Rücklauf von 30,6 % entspricht. Da die **Mobilität als ein Teil der öffentlichen Angebote** verstanden werden kann – und damit auch einem wichtigen Aspekt der sozialen Resilienz darstellt – und es sich gleichzeitig um ein wichtiges Thema für die Bürgerinnen und Bürgern handelt, wurden bei „Wir in Würzburg“ auch mobilitätsbezogene Einstellungen und Meinungen abgefragt. Diese werden in der vorliegenden Zusatzauswertung komprimiert zusammengefasst.

An insgesamt **vier Stellen**, wurde ein Konnex zwischen Mobilität und sozialer Resilienz gebildet:

1. In einer standardisierten Abfrage der **Zufriedenheit mit den öffentlichen Diensten** wurde die Zufriedenheit mit den Angeboten der öffentlichen Verkehrsmittel abgefragt.
2. In einer standardisierten Abfrage der Bewertung der kommunalen Vorbereitung auf zukünftige Herausforderungen und Krisen wurde die **kommunale Vorbereitung auf die Verkehrswende** abgefragt.
3. In einer offenen Frage nach den **drei größten Problemen und Herausforderungen** in Stadt und Landkreis Würzburg war „die Mobilität“ das am häufigsten genannte Themenfeld der Befragten.
4. In einer **offenen Feedbackmöglichkeit** konnten die Individuen Rückmeldung zu allen Themen in Stadt und Landkreis Würzburg, bzw. zur Befragung an sich geben.

In den folgenden Kapiteln werden die zwei quantitativen Variablen, sowie die beiden offenen Angaben jeweils ausführlich betrachtet. Alle quantitativen Ergebnisse wurden gewichtet. Generell muss bei allen Interpretationen die Methodik der Befragung mitbedacht werden. Nähere Informationen zur Befragung finden sich bei Pastuschka/Zeigermann (2024).

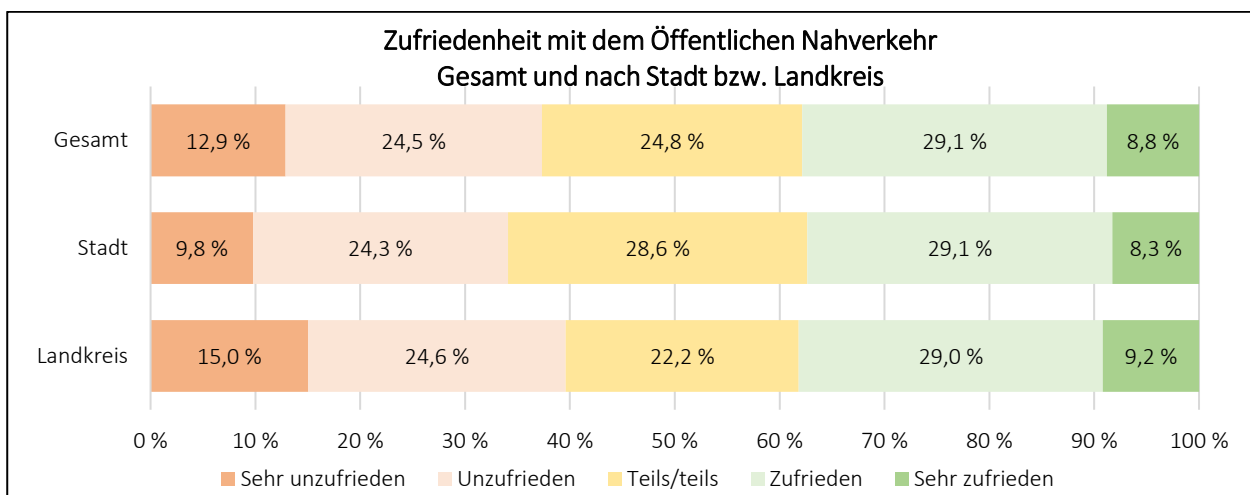
## 2. Zufriedenheit mit dem öffentlichen Nahverkehr

Die erste standardisierte Frage zur Mobilität wurde im Rahmen der Evaluation der öffentlichen Angebote durchgeführt. Konkret wurde **die Zufriedenheit mit dem Öffentlichen Nahverkehr (ÖV)** in der eigenen Gemeinde/Stadt abgefragt.



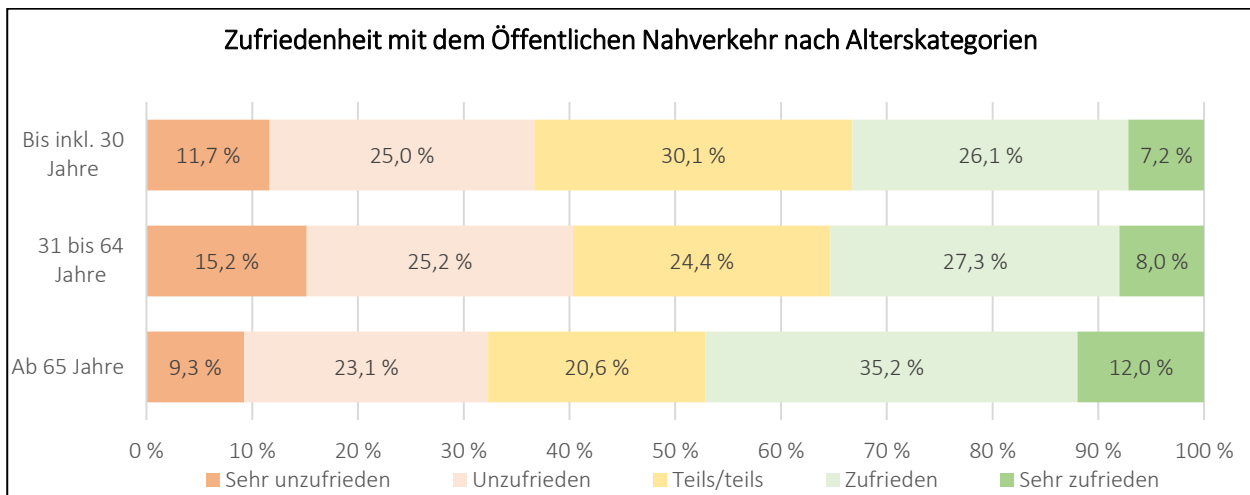
**Frage:** Alles in allem, wie zufrieden sind Sie mit folgenden Aspekten in Ihrer Gemeinde/Stadt?  
**Antwortmöglichkeit:** Öffentlicher Nahverkehr

**Generell** zeigt sich, dass der öffentliche Nahverkehr polarisiert (37,4 % *sehr unzufrieden/unzufrieden* gegenüber 37,9 % *zufrieden/sehr zufrieden*). Die Bewertung unterscheidet sich zwischen **Stadt und Landkreis**: In der Stadt sind weniger Personen *sehr unzufrieden* als im Landkreis (Stadt: 9,8 % gegenüber Landkreis: 15,0 %; - 5,2 Prozentpunkte). Allerdings sind gleichermaßen geringfügig weniger Personen (*sehr*) *zufrieden* (Abbildung 1). Betrachtet man die Bewertung des ÖVs im **Vergleich zu den restlichen abgefragten Aspekten** der öffentlichen Aufgaben, so zeigt sich, dass der ÖV am negativsten bewertet wird (vgl. Ergebnisbericht Wir in Würzburg 2023).




**Abbildung 1:** Zufriedenheit mit dem ÖV. Gesamt und nach Stadt bzw. Landkreis; Ergebnisse gewichtet. Gesamt: Design-/Anpassungsgewichtung. Stadt und Landkreis: Anpassungsgewichtung

Betrachtet man die Personen in drei **Alterskategorien** unterteilt (Personen ab 15 Jahren bis inkl. 30 Jahren; Personen ab 31 bis inkl. 64 Jahren; Personen ab 65 Jahren), so zeigt sich, dass die Zufriedenheit mit dem ÖV mit dem Alter zunimmt (Abbildung 2). Während bei den jüngeren Personen nur 33,3 % (*sehr*) *zufrieden* mit dem ÖV sind und dabei mehr Personen unzufrieden als zufrieden sind, dreht sich dieses Verhältnis mit dem Alter um: Ältere Personen ab 65 Jahren sind zu 32,4 % mit dem ÖV (*sehr*) *unzufrieden* bzw. demgegenüber mit 47,2 % (*sehr*) *zufrieden*.

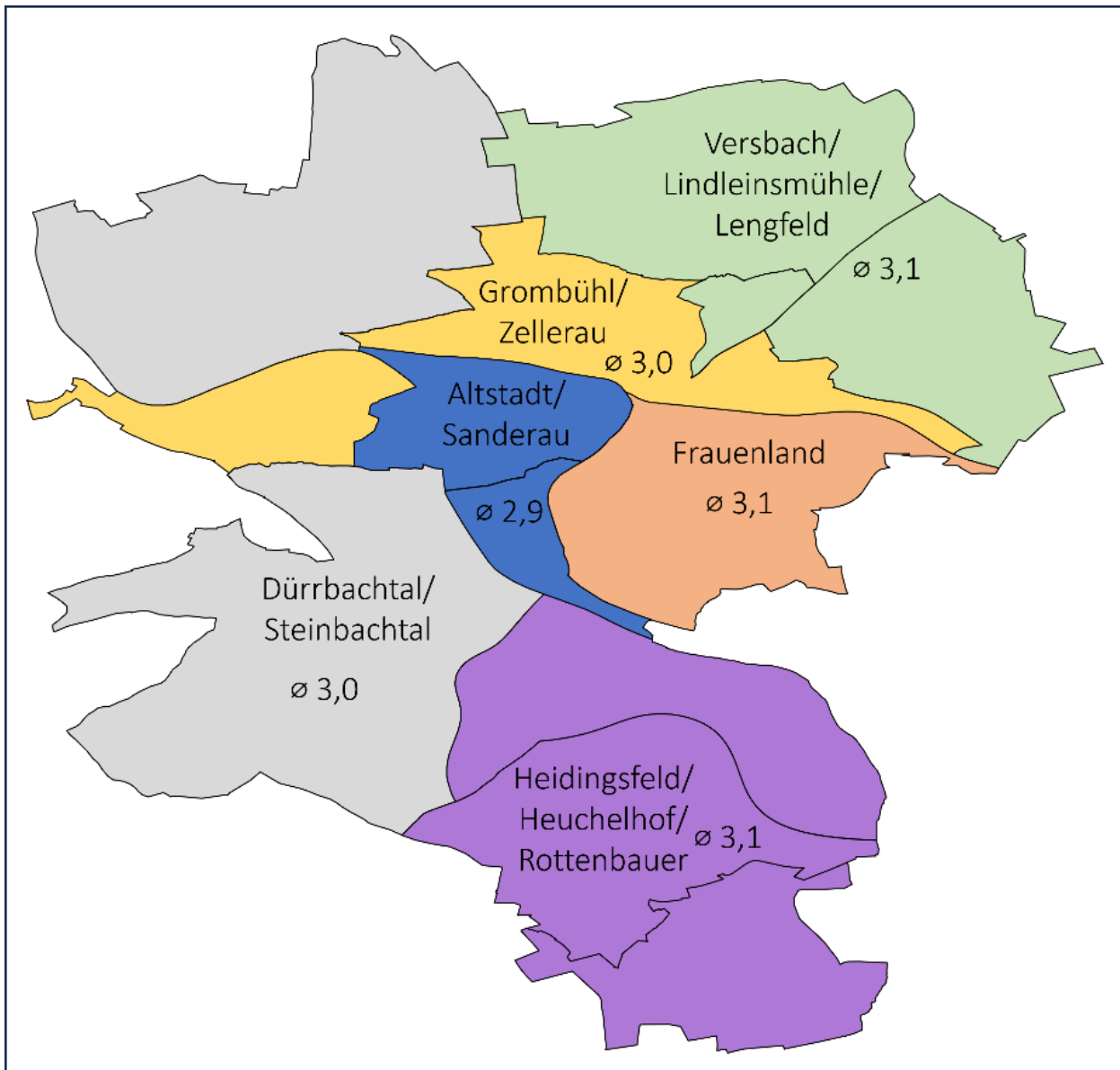


**Abbildung 2:** Zufriedenheit mit dem ÖV. Gesamt und nach Stadt bzw. Landkreis. Nach Alterskategorien. Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

Die Unzufriedenheit zeigt sich auch in Relation mit **Vergleichsstudien**, welche die Frage nach der Erfüllung öffentlicher Angebote in ähnlichem Wortlaut mit gleicher Antwortskala gemessen haben. Als potenzielle Vergleiche wurden die Werte von Nürnberg (2021) und Freiburg (2022) dargestellt (siehe Vergleichsbox). Bei der Interpretation der Daten muss allerdings beachtet werden, dass es sich hierbei nicht nur um größere Städte, sondern gleichermaßen auch nur um Informationen aus dem Stadtgebiet handelt. Dennoch zeigt sich eine deutlich höhere Zufriedenheit mit dem ÖV in beiden Vergleichsstädten.

|   |  |      |                      |      |
|---|--|------|----------------------|------|
|  | Fragen zu öffentlichen Angeboten wurden auch in der Befragung <b>Leben in Nürnberg 2021</b> gestellt (Stadt Nürnberg, 2023, S. 26) und in der <b>Freiburg-Umfrage 2022</b> (Eigene Darstellung/Auswertung der Daten der Stadt Freiburg im Breisgau (2022)) gestellt. |      |                      |      |
|   | Öffentliche Verkehrsmittel:  |      |                      |      |
|   | <b>Nürnberg 2021</b>   |      | <b>Freiburg 2022</b> |      |
|   | Sehr unzufrieden:  | 6 %  | Sehr unzufrieden:    | 2 %  |
|   | Unzufrieden:   | 11 % | Unzufrieden:         | 7 %  |
|   | Teils/teils:   | 23 % | Teils/teils:         | 24 % |
|   | Zufrieden:   | 46 % | Zufrieden:           | 52 % |
|   | Sehr zufrieden:  | 14 % | Sehr zufrieden:      | 15 % |

Auf einer Skala von 1 (*sehr unzufrieden*) bis 5 (*sehr zufrieden*) wird der ÖV insgesamt mit  $\bar{x}$  3,0 (**arithmetischer Mittelwert**) bewertet. Die durchschnittliche Zufriedenheit liegt in der Stadt ( $\bar{x}$  3,0) geringfügig höher als im Landkreis ( $\bar{x}$  2,9). Um innerhalb von Stadt und Landkreis Unterschiede darstellen zu können, werden die Stadtbezirke und Landkreisgemeinden gruppiert dargestellt, um eine ausreichend hohe Fallzahl an gültigen Werten zu betrachten. Die Zuordnung der Stadtbezirke folgt einer Kategorisierung nach Umgebung (Abbildung 3). Die Landkreisgemeinden wurden anhand der Zugehörigkeit zu interkommunalen Allianzen gruppiert (Abbildung 4).

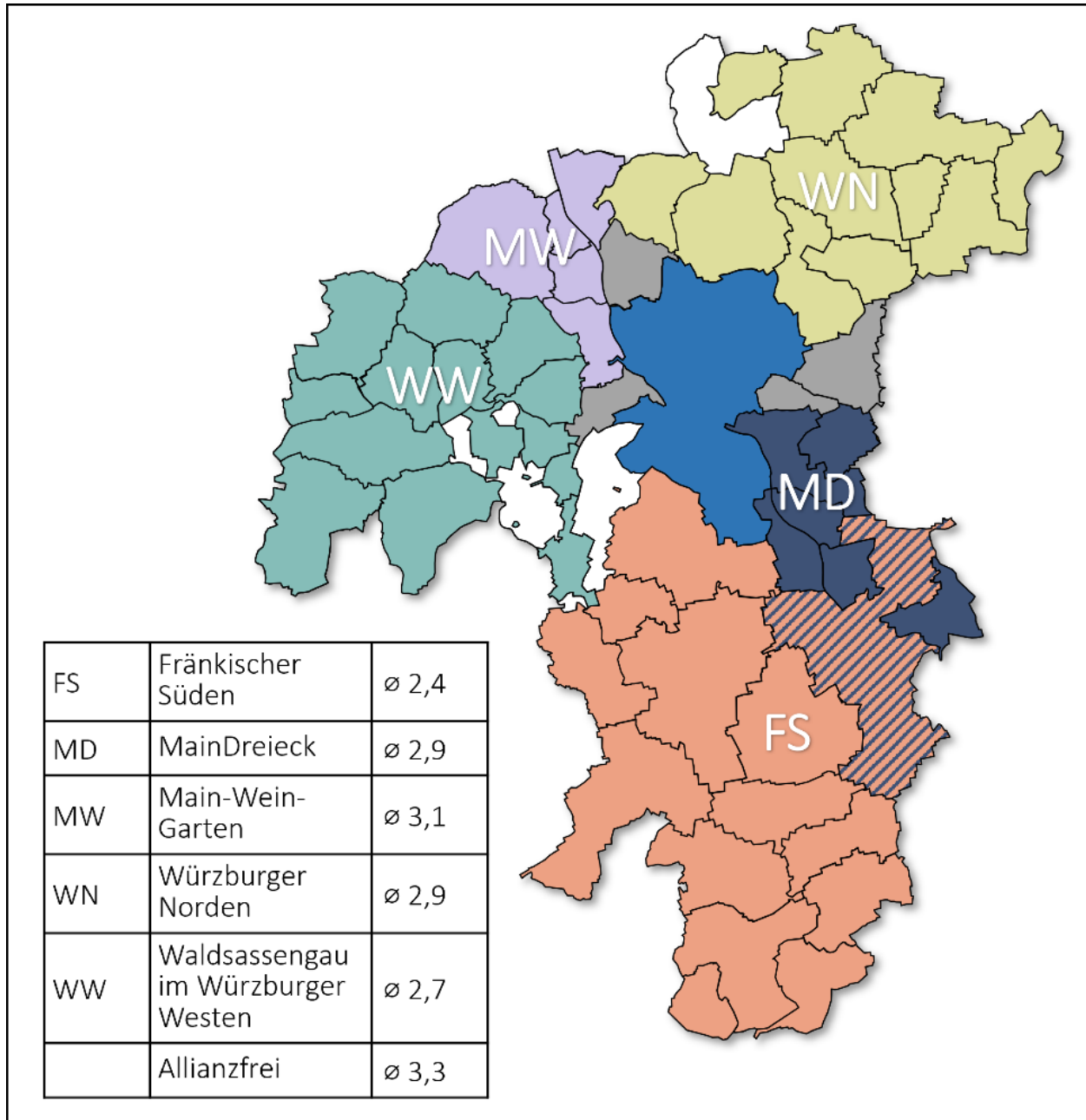


**Abbildung 3:** Durchschnittliche Zufriedenheit (arithmetisches Mittel) mit dem öffentlichen Nahverkehr in Würzburg nach Stadtbezirken (kategorisiert) auf einer Skala von 1 (sehr unzufrieden) bis 5 (sehr zufrieden). Alle Ergebnisse gewichtet (Anpassungsgewichtung).

Zwischen den **Stadtbezirken** zeigen sich kaum Unterschiede in den Wahrnehmungen des ÖVs bei den Befragten Bürgerinnen und Bürgern. Alle Gruppen erzielten durchschnittliche Zufriedenheiten zwischen ø 2,9 und ø 3,1 (Abbildung 3).

Anders sieht dies im **Landkreis** aus (Abbildung 4). Auf die Frage, wie gut die Individuen den ÖV in der eigenen Gemeinde/Stadt bewerten, zeigen sich deutliche Unterschiede: Am niedrigsten ist die Zufriedenheit im Fränkischen Süden mit einem Durchschnittswert von ø 2,4, gefolgt vom Waldsassengau im Würzburger Westen (ø 2,7). Nahe am Mittelwert der gesamten Befragung befindet sich das MainDreieck, der Würzburger Norden (beide ø 2,9) sowie das Main-Wein-Dreieck (ø 3,1). Überdurchschnittlich positiv wird der ÖV von Personen in allianzfreien Gemeinden bewertet (ø 3,3).

Bei der Interpretation der Ergebnisse ist zu beachten, dass die Stadt Ochsenfurt zwei interkommunalen Allianzen zugehörig ist. Entsprechend wurden die Werte aus Ochsenfurt sowohl zur Allianz MainDreieck als auch zum Fränkischen Süden gezählt. Gemeinden in den Allianzen, die sich außerhalb des Landkreises Würzburg befinden, wurden nicht befragt.



**Abbildung 4:** Durchschnittliche Zufriedenheit (arithmetisches Mittel) mit dem öffentlichen Nahverkehr in der eigenen Gemeinde/Stadt nach Interkommunalen Allianzen (Doppelung Ochsenfurt) auf einer Skala von 1 (sehr unzufrieden) bis 5 (sehr zufrieden). Alle Ergebnisse gewichtet (Anpassungsgewichtung).

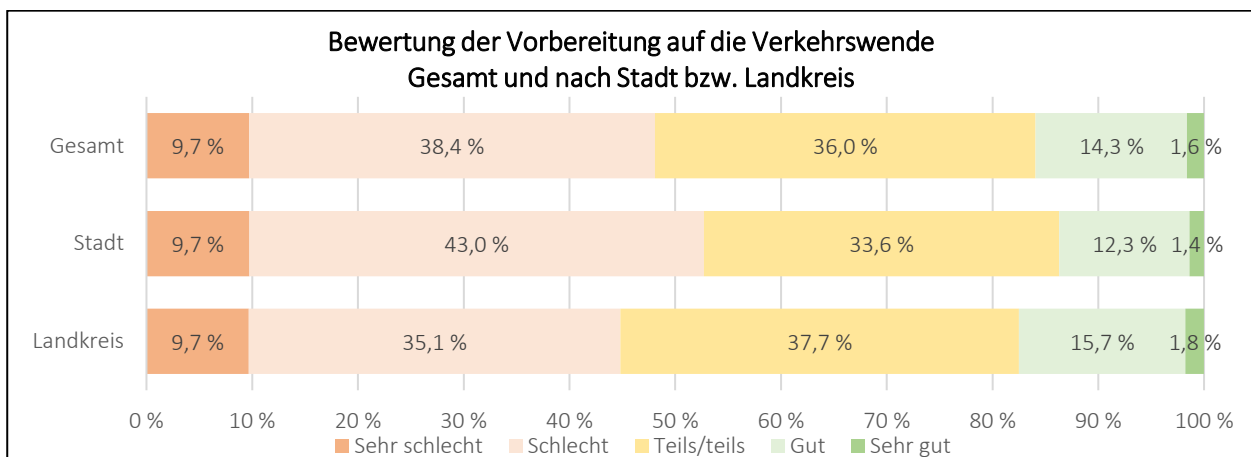
### 3. Bewertung der Vorbereitung auf eine Verkehrswende

Die zweite standardisierte Frage zur Mobilität wurde im Rahmen einer Untersuchung der Einstufung der kommunalen Vorbereitung auf zukünftige Herausforderungen und Krisen platziert. Konkret wurde die Wahrnehmung der Vorbereitung auf die Verkehrswende durch die eigene Gemeinde/Stadt abgefragt.

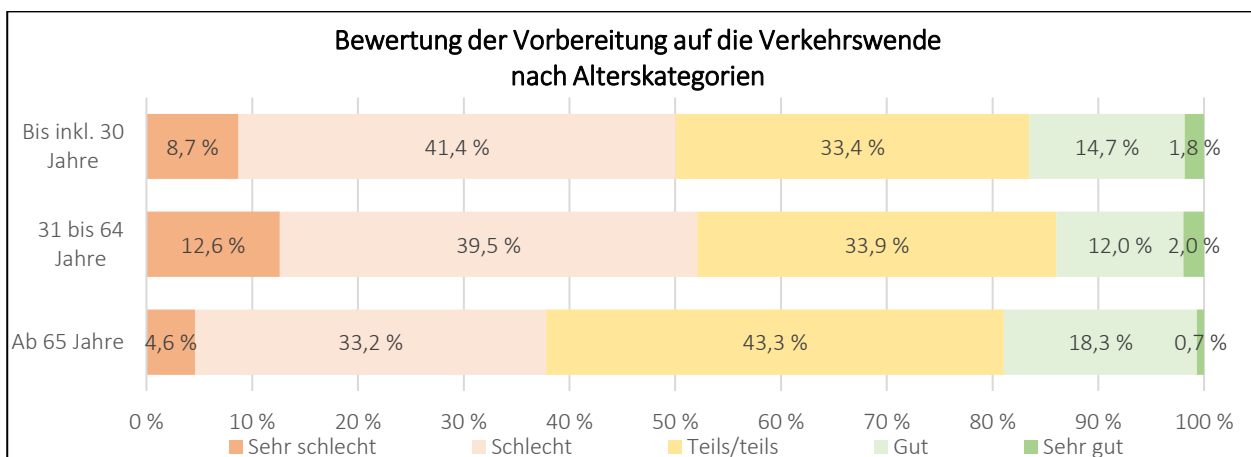
**Frage:** Wie gut denken Sie, ist Ihre Gemeinde/Stadt auf folgende Herausforderungen vorbereitet?

**Antwortmöglichkeit:** Verkehrswende

**Insgesamt** zeigt sich eine stark negative Bewertung der Vorbereitung auf eine Verkehrswende (Abbildung 5): Nur 15,9 % halten diese für (*sehr*) *gut*. Über ein Drittel der Befragten bewerten die Vorbereitung mit *teils/teils* (36,0 %). Dem entgegen halten fast die Hälfte der Bürgerinnen und Bürger in Stadt und Landkreis die Vorbereitung für (*sehr*) *schlecht* (48,1 %). Es zeigen sich jedoch klare Unterschiede zwischen **Stadt und Landkreis**: In der Stadt wird die (zukünftige) Situation schlechter bewertet (52,7% schlecht oder sehr schlecht) als im Landkreis (44,8 % schlecht oder sehr schlecht; -7,9 Prozentpunkte).



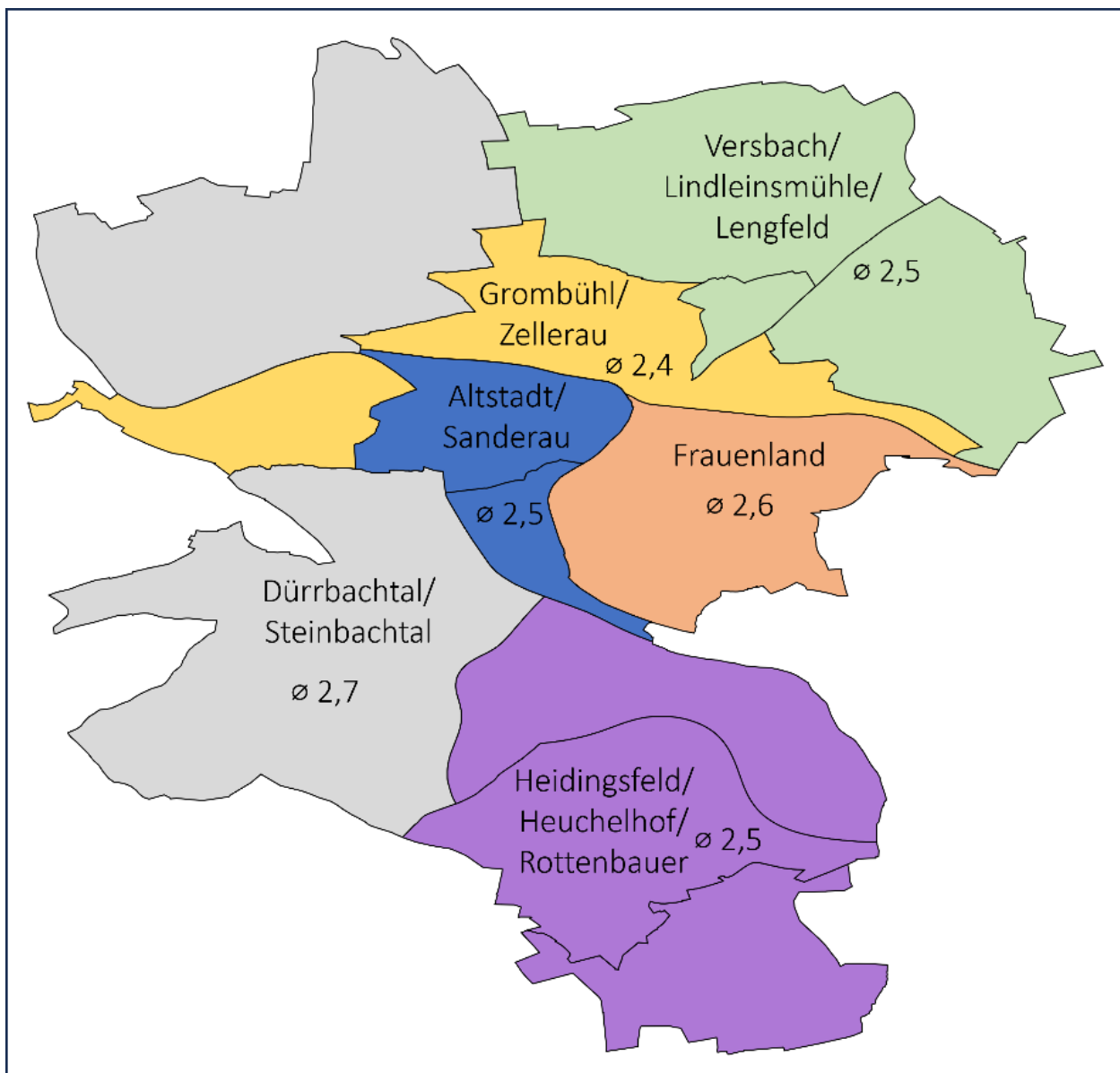
**Abbildung 5:** Bewertung der Vorbereitung auf die Verkehrswende. Gesamt und in Stadt bzw. Landkreis. Ergebnisse gewichtet. Gesamt: Design-/Anpassungsgewichtung. Stadt und Landkreis: Anpassungsgewichtung.



**Abbildung 6:** Bewertung der Vorbereitung auf die Verkehrswende. Nach Alterskategorien. Ergebnisse gewichtet (Design-/Anpassungsgewichtung).

Werden erneut die **Alterskategorien** betrachtet (Abbildung 6), zeigt sich zwar weiterhin ein weitestgehend pessimistisches Bild über jedes Alter hinweg – allerdings sind erneut ältere Personen ab 65 Jahren vergleichsweise positiver: Während bei den jüngeren zwei Alterskategorien jeweils über die Hälfte der Befragten die Vorbereitung auf die Verkehrswende als (*sehr*) *schlecht* bewerten, sind es bei den Personen ab 65 Jahren „nur noch“ 37,8 %.

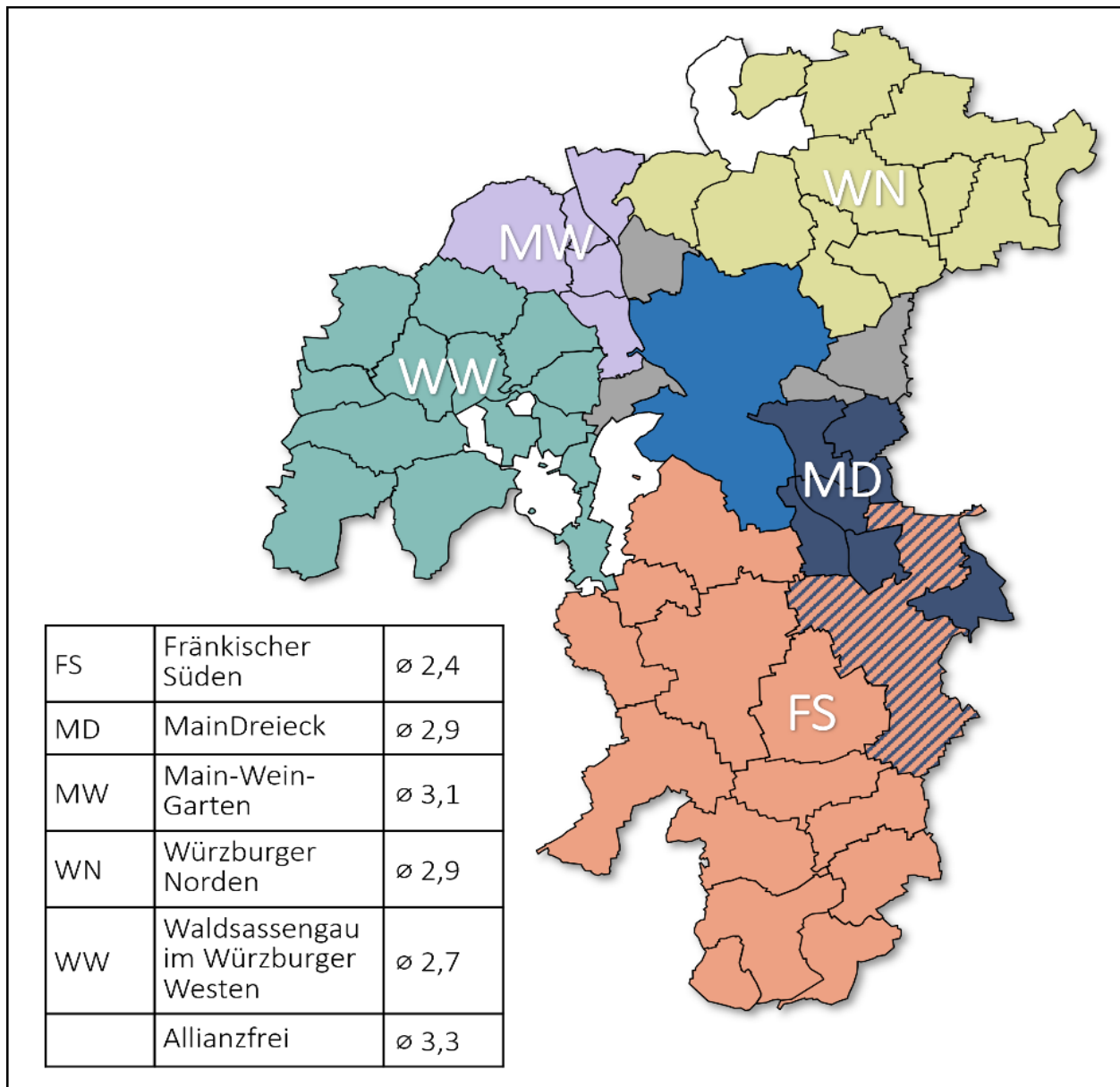
In der Analyse der durchschnittlichen Werte (**arithmetische Mittel**, ein höherer Wert entspricht einer besseren Beurteilung der Vorbereitung) von 1 (*sehr schlecht*) bis 5 (*sehr gut*) zeigt sich (auch aufgrund der Rundung auf eine Nachkommastelle) nur ein geringer Unterschied zwischen Stadt und Landkreis: Der Gesamtmittelwert liegt bei  $\bar{x}$  2,6, im Landkreis ebenfalls bei  $\bar{x}$  2,6. In der Stadt hingegen bei  $\bar{x}$  2,5. Der Mittelwert kann nun erneut verwendet werden, um Unterschiede innerhalb des Stadtgebiets und innerhalb des Landkreises zu untersuchen (Abbildung 7, 8).



**Abbildung 7:** Durchschnittliche Bewertung (arithmetisches Mittel) der Vorbereitung auf die Verkehrswende in Würzburg nach Stadtbezirken (kategorisiert) auf einer Skala von 1 (sehr unzufrieden) bis 5 (sehr zufrieden). Alle Ergebnisse gewichtet (Anpassungsgewichtung).



Zwischen den **Stadtbezirken** gibt es geringe Unterschiede: Am niedrigsten ist die Bewertung der Vorbereitung auf die Verkehrswende in den Gebieten Grombühl und Zellerau mit  $\bar{x}$  2,4, besser wird die Situation von den Bewohnerinnen und Bewohnern im Dürrbachtal und Steinbachtal eingeschätzt ( $\bar{x}$  2,6, Abbildung 7).



**Abbildung 8:** Durchschnittliche Bewertung (arithmetisches Mittel) der Vorbereitung auf die Verkehrswende in Würzburg nach interkommunalen Allianzen (Doppelung Ochsenfurt) auf einer Skala von 1 (sehr unzufrieden) bis 5 (sehr zufrieden). Alle Ergebnisse gewichtet (Anpassungsgewichtung).

Sehr viel deutlichere Unterschiede zeigen sich zwischen den **interkommunalen Allianzen** (Abbildung 8), wobei bedacht werden muss, dass sich auch die Fragestellung auf die jeweiligen Kommunen bezieht und somit nicht primär die Anbindung an die Stadt Würzburg im Fokus stehen muss. Der höchste Zweifel an der Vorbereitung auf die Verkehrswende zeigt sich im Fränkischen Süden mit einem Durchschnittswert von  $\bar{x}$  2,4, gefolgt von der Allianz Waldsassengau im Würzburger Westen mit  $\bar{x}$  2,7. Überdurchschnittlich gut wird die Vorbereitung in den allianzfreien Kommunen (u.a. Gerbrunn, Rottendorf, Veitshöchheim, Höchberg und Waldgebiete) bewertet, in welcher ein Durchschnittswert von  $\bar{x}$  3,3 gemessen wurde.

## 4. Mobilität als Problem und Herausforderung

In der ersten Frage des Fragebogens wurden die Individuen – möglichst unbeeinflusst von den weiteren Inhalten der Studie – aufgefordert, anhand von kurzen Stichpunkten die **drei größten Probleme und Herausforderungen** in Stadt und Landkreis Würzburg zu nennen. Insgesamt wurden 5.322 Angaben erfasst. Um diese Angaben strukturiert auswerten zu können, wurden die Informationen mithilfe eines aus den Daten selbst entstandenen („induktiv“) Kodierschemas zu inhaltlichen Themenbereichen zugeordnet. Eine klare Zuordnung konnte für 5.262 Anmerkungen durchgeführt werden.



*„Was sind Ihrer Meinung nach aktuell die drei größten Probleme und Herausforderungen in Stadt und Landkreis Würzburg?“*

In der anschließenden Auswertung wird die Relevanz des Themas „Mobilität“ für die Bürgerinnen und Bürger unterstrichen: Als mit Abstand **am häufigsten angesprochener Themenbereich**, beziehen sich 28 % (1.490 der 5.262 Codes) aller Anmerkungen auf Bereiche der **Mobilität in Stadt und Landkreis Würzburg**. Dabei wurden einerseits ausführliche Informationen abgegeben (z.B. in Bezug auf konkrete Verkehrsknotenpunkte), andererseits generell auf die Mobilität verwiesen (z.B. „ÖPNV“). Um auch komplexere Antworten adäquat zu erfassen, wurden innerhalb des Bereichs der „Mobilität“ – falls möglich – detailliertere Codes („Subcodes“, z.B.: „Baustellen“) vergeben.

Bei der Interpretation der qualitativen Informationen müssen mehrere Punkte beachtet werden (weitere Informationen siehe Pastuschka/Zeigermann 2024):

- Anhand der schriftlichen Anmerkungen kann **keine Aussagen über die absolute (Un-)Zufriedenheit** mit der Mobilität in Stadt und Landkreis getroffen werden. Die Nennung der Mobilität misst lediglich die Nennung des Themenbereichs „Mobilität“ als einer der drei aktuell größten Probleme und Herausforderungen. Folglich kann eine Nichtnennung sowohl darauf zurückgeführt werden, dass der Themenbereich kein großes Problem/Herausforderung darstellt – als auch, dass es andere Probleme und Herausforderungen gibt, welche noch stärker wahrgenommen werden.
- Daraus abgeleitet können auch **nur begrenzt Vergleiche** zwischen verschiedenen Personengruppen und auch zwischen Stadt und Landkreis gezogen werden. Es können lediglich Meinungsbilder der Problemlagen identifiziert werden, ohne dass eine quantitative Gegenüberstellung der verschiedenen Nennungen erfolgt.
- Falls doch Vergleiche von absoluten Nennungen getroffen werden, ist auf die **disproportionalen Stichprobenziehung** zwischen Stadt (n = 3.500) und Landkreis (n = 4.500) zu achten.
- Die Codes wurden immer auf der kleinstmöglichen Ebene vergeben und **beinhalten dabei automatisch alle Eigenschaften der höhergestellten Ebene(n)** (Beispiel: der Subcode „Haltestellen“ beinhaltet gleichzeitig den Subcode „Öffentlichen Verkehr“ und den Code „Mobilität“).
- Beinhalten die Anmerkungen **Informationen zu mehreren Themen**, wurde entweder die höchste Ebene beider Themenbereiche, oder ein zentrales Thema kodiert.
- Eine quantitative Kodierung erfolgte durch eine **subjektive Zuordnung durch die Forschenden**.

In Tabelle 1 sind alle Codes zum Thema Mobilität (differenziert nach Subcodes und in Relation zur Gesamtanzahl an vergebenen Codes) aufgelistet. **Generell** zeigt sich, dass sich über ein Drittel aller Erstnennungen (34 %) auf das Thema Mobilität beziehen. Bei den Drittnennungen sind es noch über ein Fünftel (21 %). Von den insgesamt 1.490 erfassten Codes zur Mobilität sind 261 (17,5 %) so abstrakt gehalten, dass nur der Oberbegriff „Mobilität“ kodiert werden konnte. Wird nach **Verkehrsmittelkategorien** differenziert, beziehen sich nur sechs Anmerkungen auf den Fußverkehr (0,0 %). 123 Anmerkungen beziehen sich auf den Fahrradverkehr (8,3 %), 452 auf den Motorisierten Individualverkehr (MIV; 30,3 %) und 648 auf den Öffentlichen Verkehr (43,5 %).

**Tabelle 1:** Übersicht über die Anzahl an vergebenen Codes zum Themenbereich „Mobilität“. Differenziert nach der Nennung (Erstnennung, Zweitnennung, Drittnennung) und gesamt.

| Code   | Bezeichnung                           | Erstens | Zweitens | Drittens | Gesamt       |
|--|---------------------------------------|---------|----------|----------|--------------|
| 3.1.   | Mobilität                             | 138     | 51       | 72       | 261          |
| 1.   | Fußverkehr                            | 4       | 1        | 1        | 6            |
| 2.   | Fahrradverkehr                        | 6       | 3        | 9        | 18           |
| 1  | Pro Fahrradverkehr                    | 30      | 36       | 13       | 79           |
| 2  | Contra Fahrradverkehr                 | 7       | 7        | 12       | 26           |
|  | <i>Fahrradverkehr insgesamt</i>       |         |          |          | <i>(123)</i> |
| 3.   | Motorisierter Individualverkehr (MIV) | 9       | 63       | 21       | 93           |
| 1  | Parkplatzsituation                    | 118     | 112      | 50       | 280          |
| 2  | Baustellen                            | 36      | 22       | 19       | 77           |
| 3  | Fahrgeschwindigkeit                   | 1       | 0        | 1        | 2            |
|  | <i>MIV insgesamt</i>                  |         |          |          | <i>(452)</i> |
| 4.   | Öffentlicher Verkehr (ÖV)             | 147     | 139      | 63       | 349          |
| 1  | Anbindung an ÖV                       | 66      | 15       | 17       | 98           |
| 2  | Verbindung Landkreis                  | 46      | 39       | 12       | 97           |
| 3  | Preise                                | 12      | 17       | 17       | 46           |
| 4  | Taktung                               | 23      | 17       | 4        | 44           |
| 5  | Haltestellen                          | 7       | 4        | 3        | 14           |
|  | <i>ÖV insgesamt</i>                   |         |          |          | <i>(648)</i> |
| <b>Codes Mobilität:</b>                          |                                       | 650     | 526      | 314      | 1.490        |
| <b>Codes gesamt:</b>                             |                                       | 1.924   | 1.817    | 1.521    | 5.262        |
| <b>Anteil der Mobilität an Codes gesamt (%):</b> |                                       | 34 %    | 29 %     | 21 %     | 28 %         |

**Innerhalb der Gruppe des Fahrradverkehrs** lassen sich weitere Aussagen treffen: So können einerseits Aussagen gefunden werden, die sich kritisch **gegenüber Radfahrende** äußern („Contra Fahrradverkehr“; 26 Fälle). Inhaltlich wird eine Rücksichtslosigkeit der Fahrradfahrenden sowie die Bevorzugung von Fahrradwegen vor z.B. Parkplätzen kritisiert. Andererseits wird zahlenmäßig häufiger auf Probleme und Herausforderungen **für Fahrradfahrerinnen und Fahrradfahrer** hingewiesen („Pro Fahrradverkehr“, 79 Fälle). Hier wird angemerkt, dass zu wenig Fahrradwege existieren, bzw. vorhandene Fahrradwege entweder mangelhaft und/oder unsicher sind. Vereinzelt wird auch auf zu wenig Abstellmöglichkeiten verwiesen.

Häufiger als der Fahrradverkehr steht der **Motorisierte Individualverkehr** im Fokus (452 Nennungen). In den 93 **allgemeinen Anmerkungen zum MIV** werden unterschiedliche Punkte

hervorgehoben und sich u.a. kritisch über den Verkehr geäußert (zu viele Autos, etc.). Eindeutiger sind die 280 Anmerkungen zur **Parkplatzsituation**. Diese umfassen Kritik an den Kosten vorhandener Parkplätze, als auch an der Anzahl an vorhandenen Parkplätzen – auch mit Blick auf Anwohnerinnen und Anwohner, Pendlerinnen und Pendler und für Personen, welche die Innenstadt z.B. zum Einkaufen erreichen wollen. Weiter werden von vielen Befragten die Anzahl an **Baustellen** negativ hervorgehoben und auch die Dauer bis zum Bauabschluss kritisiert.

Am häufigsten beziehen sich die Herausforderungen und Probleme auf **den öffentlichen Verkehr** (648 Fälle), wobei die Kodierung der Subcodes nicht durchgehend trennscharf erfolgen konnte – hier wären teilweise mehrfache Zuordnungen (z.B. zu Anbindung und Taktung) möglich gewesen, letztendlich wurde allerdings je ein Code vergeben. Die **allgemeinen Aussagen** (349 Fälle) beziehen sich einerseits auf unkonkrete Punkte zum ÖV („öffentliche Verkehrsmittel“, „ÖPNV“, ...), andererseits auch auf konkrete Themen – vor allem auf Busverkehr und in geringerem Maße auch den Ausbau der Straßenbahn. Gehäuft wird auf die **unzureichende Anbindung** (98 Fälle), sowie damit verbunden die **Verbindungen im Landkreis** angemerkt (97 Fälle). Weitere Kritikpunkte war die **Preisgestaltung** (46 Fälle), **Taktung** (44 Fälle) und die Ausstattung der Haltestellen, was sich allerdings teilweise auch auf die **Anzahl der Haltestellen** (und damit den Straßenbahnausbau) bezieht (14 Fälle). In Tabelle 2 befindet sich die Anzahl der Codes differenziert nach Gebiet, ohne dass diese inhaltlich interpretiert werden.

**Tabelle 2:** Übersicht über die Anzahl an vergebenen Codes zum Themenbereich „Mobilität“. Differenziert nach dem Gebiet (Stadt oder Landkreis) und gesamt. Berechnung der Spaltenprozent.

| Code   | Bezeichnung                     | Stadt        |               | Landkreis    |               | Gesamt       |               |
|--|---------------------------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|---------------|
|  |                                 | N            | %             | N            | %             | N            | %             |
| 3.1.   | Mobilität                       | 134          | 20,2          | 127          | 15,4          | 261          | 17,5          |
| 1.   | Fußverkehr                      | 3            | 0,5           | 3            | 0,4           | 6            | 0,4           |
| 2.   | Fahrradverkehr                  | 10           | 1,5           | 8            | 1,0           | 18           | 1,2           |
| 1  | Pro Fahrradverkehr              | 53           | 8,0           | 26           | 3,1           | 79           | 5,3           |
| 2  | Contra Fahrradverkehr           | 14           | 2,1           | 12           | 1,5           | 26           | 1,7           |
|  | <i>Fahrradverkehr insgesamt</i> | <i>(77)</i>  | <i>(11,6)</i> | <i>(46)</i>  | <i>(5,6)</i>  | <i>(123)</i> | <i>(8,3)</i>  |
| 3.   | MIV                             | 40           | 6,0           | 53           | 6,4           | 93           | 6,2           |
| 1  | Parkplatzsituation              | 102          | 15,4          | 178          | 21,5          | 280          | 18,8          |
| 2  | Baustellen                      | 42           | 6,3           | 35           | 4,2           | 77           | 5,2           |
| 3  | Fahrgeschwindigkeit             | 0            | 0,0           | 2            | 0,2           | 2            | 0,1           |
|  | <i>MIV insgesamt</i>            | <i>(184)</i> | <i>(27,7)</i> | <i>(268)</i> | <i>(32,4)</i> | <i>(452)</i> | <i>(30,3)</i> |
| 4.   | Öffentlicher Verkehr (ÖV)       | 153          | 23,0          | 196          | 23,7          | 349          | 23,4          |
| 1  | Anbindung an ÖV                 | 43           | 6,5           | 55           | 6,7           | 98           | 6,6           |
| 2  | Verbindung Stadt-Landkreis      | 17           | 2,6           | 80           | 9,7           | 97           | 6,5           |
| 3  | Preise                          | 20           | 3,0           | 26           | 3,1           | 46           | 3,1           |
| 4  | Taktung                         | 25           | 3,8           | 19           | 2,3           | 44           | 3,0           |
| 5  | Haltestellen                    | 8            | 1,2           | 6            | 0,7           | 14           | 0,9           |
|  | <i>ÖV insgesamt</i>             | <i>(266)</i> | <i>(40,1)</i> | <i>(382)</i> | <i>(46,2)</i> | <i>(648)</i> | <i>(43,5)</i> |
| <b>Codes Mobilität:</b>                          |                                 | 664          | 100 %         | 826          | 100 %         | 1.490        | 100 %         |
| <b>Codes gesamt:</b>                             |                                 | 2.219        |               | 3.043        |               | 5.262        |               |
| <b>Anteil der Mobilität an Codes gesamt (%):</b> |                                 | 30 %         |               | 27 %         |               | 28 %         |               |

## 5. Mobilität in den schriftlichen Anmerkungen

Die vorliegende Untersuchung der mobilitätsbezogenen Informationen aus der Befragung *Wir in Würzburg 2024* abschließend, wird verkürzt auf die **Nennungen des Themas Mobilität im Feedback zur Befragung** eingegangen. Allen Personen stand die Möglichkeit offen, eigene Anmerkung zur Befragung und/oder zu den Themenbereichen der Befragung abzugeben. Aus technischen Gründen war bei der Online-Teilnahme ein Zeichenlimit vorgesehen, auf den schriftlichen Fragebögen konnten unbegrenzt lange Anmerkungen gegeben werden.



*„Haben Sie sonst noch irgendwelche Anmerkungen zum Fragebogen oder zum Zusammenhalt in Stadt und Landkreis Würzburg, die Sie uns mitteilen möchten?“*

Von insgesamt 428 schriftlichen Ausführungen, beziehen sich **69 Anmerkungen auf den Themenbereich „Mobilität“** (16,1 %). Hier spiegeln sich in ausführlicheren Texten erneut die Themen aus Kapitel 4 wider: Angemerkt wird u.a. der unattraktive und teure ÖV, geringe und teure Parkmöglichkeiten und die Anbindung einzelner Gemeinden bzw. Stadtteilen.

## 6. Kurzfazit

Über alle Fragen hinweg zeigt sich eine kritische Auseinandersetzung der Bürgerinnen und Bürgern mit der Mobilität in Stadt und Landkreis Würzburg. Während die **Zufriedenheit mit dem ÖV** zumindest von etwa gleichvielen Personen positiv bzw. negativ bewertet wird, sehen vor allem jüngere und mittelalte Personen eine unzureichende **Vorbereitung auf die Verkehrswende**. In den **qualitativen Abfragen** der größten Herausforderungen und Probleme sticht das Thema Mobilität als am häufigsten genannter Themenbereich heraus: Dabei wird der ÖV als Ganzes thematisiert, aber auch der MIV (v.a. die Parkplatzsituation) diskutiert. Jedoch müssen qualitative Informationen aufgrund der Mehrdeutigkeit vieler Stichpunkte sowie der Fragestellung an sich (Frage nach größten Herausforderungen und Probleme, hierdurch können keine absoluten Werte der Zustimmung und Ablehnung abgelesen werden) unter Vorbehalt interpretiert werden. Nichtsdestotrotz zeigen sich inhaltliche Richtungen, welche Probleme und Herausforderungen im Bereich der Mobilität für die Bürgerinnen und Bürgern von Relevanz sind. **Zusammengefasst zeigen die Ergebnisse eine starke subjektive Bedeutung des Themas „Mobilität“ für die Bürgerinnen und Bürger in Stadt und Landkreis**, wodurch die Notwendigkeit einer kontinuierlichen Auseinandersetzung mit den Mobilitätsbedürfnissen und Mobilitätsangeboten erneut unterstrichen wird.

## 7. Quellenverzeichnis, Vergleichsstudien

Pastuschka, Micha; Zeigermann, Ulrike (2024): Wir in Würzburg 2024. Ergebnisbericht. Version 1.0, 1.00.20240721

Stadt Freiburg im Breisgau. (2022): Freiburg-Umfrage 2022

Stadt Nürnberg. (2023): Bürgerbefragung: Wohnungs- und Haushaltserhebung. Leben in Nürnberg 2021. Grundauszählung. [https://www.nuernberg.de/imperia/md/statistik/dokumente/veroeffentlichungen/berichte/sonderberichte/s279\\_wh2021\\_grundauszählung.pdf](https://www.nuernberg.de/imperia/md/statistik/dokumente/veroeffentlichungen/berichte/sonderberichte/s279_wh2021_grundauszählung.pdf)