

Institut für Geographie und Geologie – Sozialgeographie
der Julius-Maximilians-Universität Würzburg

Untersuchung zur Mobilität der Würzburger Studierenden

2011

Studie im Rahmen des studentischen Projektseminars
„Regionalentwicklung Unterfranken“ im Wintersemester 2010/2011 und
Sommersemester 2011 – vorläufiger Bericht

Unter Leitung von:

Prof. Dr. Jürgen Rauh

Unter Betreuung von:

Dipl.-Geogr. Christian Neff

Studentische Bearbeitung durch:

Sascha Dolezal

Franziska Hofmann

Larisa Minakova

Veronika Schmitt

Vanessa Truskolaski

INHALTSVERZEICHNIS

Inhaltsverzeichnis	ii
Abbildungsverzeichnis	iv
Tabellenverzeichnis	v
1 Einleitung	1
1.1 Aufbau der Studie	1
1.2 Zeitlicher Ablauf	2
1.3 Beteiligung.....	2
2 Zusammenfassung der Ergebnisse der Mobilitätsbefragung.....	3
2.1 Mobilitätsverhalten.....	3
2.1.1 Modal Split.....	3
2.1.2 Hauptverkehrsmittelwahl Sommer/Winter	4
2.1.3 Kriterien der Verkehrsmittelwahl	6
2.2 Wegelängen der zurückgelegten Wege.....	7
2.3 Wegezeiten	8
2.4 Pkw-Verfügbarkeit	9
3 Differenzierung der Mobilitätskenngrößen.....	10
3.1 Räumliche Differenzierung – Auswertung nach Hochschulstandorten	10
3.1.1 Universitätsstandorte	10
3.1.2 Fachhochschulstandorte	16
3.1.3 Musikhochschulstandorte	22
3.2 Demographische Differenzierung	28
3.2.1 Geschlechtsspezifische Unterschiede	28
3.2.2 Nutzersegmente	31
3.2.3 Differenzierung nach Wohnstandorten.....	32
4 Spezifische Mobilitätskenngrößen.....	35
4.1 Motorisierter Individualverkehr (MIV).....	35
4.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV).....	42
4.3 Nicht-motorisierter Individualverkehr (Nicht-MIV)	46
5 Optionen für Planungsmaßnahmen	48
5.1 Bereich MIV.....	48
5.2 Bereich ÖPNV	50
5.3 Bereich Fuß/Fahrrad.....	53
5.4 Übersicht über die vorgeschlagenen Maßnahmen	56
6 Anhang	57
6.1 Online-Fragebogen	57
6.2 Auswertung Frage 11a: als Einstiegsorte gewählte Haltestellen.....	65

6.3 Schwachstellen im Würzburger Radverkehr	69
6.4 Regionalisierung der Gemeinden	74
6.5 Quellennachweis.....	75

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1:	Modal Split der Würzburger Studierenden	3
Abbildung 2:	Modal Split nach Entfernungsklassen	4
Abbildung 3:	Verkehrsmittelwahl Winter/Sommer	5
Abbildung 4:	Modal Split Winter/Sommer	5
Abbildung 5:	Kriterien der Verkehrsmittelwahl.....	6
Abbildung 6:	Kumulierte Wegelängen der zurückgelegten Wege	7
Abbildung 7:	Kumulierte Wegezeiten der wichtigsten Verkehrsmittel	8
Abbildung 8:	Verkehrsmittel-Verfügbarkeit	9
Abbildung 9:	Verteilung der Universitätsstudierenden auf die universitären Standorte	11
Abbildung 10:	Frequentierung der universitären Standorte am Campus Hubland.....	12
Abbildung 11:	Modal Split der Universitätsstudierenden	12
Abbildung 12:	Modal Split der Universitätsstudierenden differenziert nach Standorten	13
Abbildung 13:	Modal Split der Universitätsstudierenden differenziert nach Jahreszeiten.....	13
Abbildung 14:	Kumulierte Wegelängen differenziert nach den universitären Standorten	14
Abbildung 15:	Wegezeiten differenziert nach den universitären Standorten.....	15
Abbildung 16:	Verkehrsmittelverfügbarkeit nach Universitätsstandorten	16
Abbildung 17:	Verteilung der FH-Studierenden auf die FH-Standorte.....	16
Abbildung 18:	Frequentierung der FH-Standorte.....	17
Abbildung 19:	Modal Split der FH-Studierenden	17
Abbildung 20:	Modal Split der FH-Studierenden differenziert nach Standorten	18
Abbildung 21:	Verkehrsmittelwahl der FH-Studierenden Sommer/Winter.....	18
Abbildung 22:	Modal Split der FH-Studierenden differenziert nach Jahreszeiten.....	19
Abbildung 23:	Kumulierte Wegelängen differenziert nach FH-Standorten	19
Abbildung 24:	Kumulierte Wegezeiten der wichtigsten Verkehrsmittel der FH-Studierenden	20
Abbildung 25:	Verkehrsmittelverfügbarkeit der FH-Studierenden	21
Abbildung 26:	Verteilung der Musikhochschulstudierenden auf die Standorte der Musikhochschule	22
Abbildung 27:	Frequentierung der Musikhochschulstandorte.....	22
Abbildung 28:	Modal Split der Musikhochschulstudierenden	23
Abbildung 29:	Modal Split der Musikhochschulstudierenden differenziert nach Standorten...	23
Abbildung 30:	Verkehrsmittelwahl der Musikhochschul-Studierenden Sommer/Winter.....	24
Abbildung 31:	Modal Split der Musikhochschulstudierenden differenziert nach Jahreszeiten.	24
Abbildung 32:	Kumulierte Wegelängen differenziert nach den Musikhochschul-Standorten..	25
Abbildung 33:	Kumulierte Wegezeiten der wichtigsten Verkehrsmittel der Musikhochschulstudierenden.....	26
Abbildung 34:	Verkehrsmittelverfügbarkeit der Musikhochschulstudierenden	27
Abbildung 35:	Modal Split der männlichen und weiblichen Studierenden	28
Abbildung 36:	Verkehrsmittelverfügbarkeit der männlichen und weiblichen Studierenden....	29
Abbildung 37:	Kumulierte Entfernung zwischen Wohn- und Studienort der männlichen und weiblichen Studierenden.....	29
Abbildung 38:	Kriterien der Verkehrsmittelwahl der männlichen Studierenden	30
Abbildung 39:	Kriterien der Verkehrsmittelwahl der weiblichen Studierenden.....	30
Abbildung 40:	Nutzersegmente anhand der Verkehrsmittelnutzung.....	31
Abbildung 41:	Modal Split differenziert nach Wohnregionen	33
Abbildung 42:	Verteilung der Wohnstandorte im Würzburger Stadtgebiet.....	34
Abbildung 43:	Vergleich des Modal Split der Studierenden.....	34
Abbildung 44:	Zweck der Pkw-Benutzung.....	35
Abbildung 45:	Parkplatz-Standorte	36
Abbildung 46:	Möglichkeiten zur Verbesserung der Parksituation	37
Abbildung 47:	Bewertung von Fahrgemeinschaften aus Sicht der Studierenden	38
Abbildung 48:	Interesse für die Einrichtung einer Mitfahrbörse	38

Abbildung 49:	Annahme von Park&Ride Angeboten.....	39
Abbildung 50:	Gründe für die Nicht-Benutzung des ÖPNV	41
Abbildung 51:	Potenzial für vermehrte ÖPNV-Benutzung.....	41
Abbildung 52:	Zwecke der ÖPNV-Benutzung	42
Abbildung 53:	Bewertung der Standardbusverbindungen	43
Abbildung 54:	Gründe für unverschuldete Verspätungen.....	43
Abbildung 55:	Wegezeiten zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV	44
Abbildung 56:	Beurteilung des Semestertickets	45
Abbildung 57:	Zufriedenheit mit den Fahrradabstellmöglichkeiten	46
Abbildung 58:	Verbesserungswünsche im Radverkehr	47
Abbildung 59:	Reichweite des Semestertickets auf den DB-Strecken	51
Abbildung 60:	Akzeptanz des Nachtbusses.....	52
Abbildung 61:	Nutzungshäufigkeit des Nachtbusses	52
Abbildung 62:	Kombination von Fahrrad und ÖPNV.....	55

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1:	Medianwerte der Wegezeiten für das wichtigste Verkehrsmittel	8
Tabelle 2:	Universitäre Standorte.....	10
Tabelle 3:	Nennungshäufigkeit der Entfernungskategorien nach universitären Standorten, alle Angaben in %	14
Tabelle 4:	Medianwerte der Wegezeiten für das wichtigste Verkehrsmittel der FH- Studierenden	21
Tabelle 5:	Medianwerte der Wegezeiten für das wichtigste Verkehrsmittel der Musikhochschulstudierenden	26
Tabelle 6:	Wohnstandorte der Studierenden.....	32
Tabelle 7:	Bewertung ausgewählter Parkplatz-Standorte.....	37
Tabelle 8:	Park&Ride Standorte	40
Tabelle 9:	Gewünschte Park&Ride Standorte.....	40
Tabelle 10:	vorgeschlagene Maßnahmen	56

1 Einleitung

Im Rahmen des Projektoberseminars „Regionalentwicklung in Unterfranken“, das im Wintersemester 2010/2011 und Sommersemester 2011 an der Würzburger Julius-Maximilians-Universität stattfand, wurde von einer studentischen Gruppe die Mobilität der Würzburger Studenten und Studentinnen untersucht.

Zu den Zielen, die verfolgt wurden, zählte

- die Erstellung einer Datengrundlage bzgl. des Mobilitätsverhaltens der Studierenden der Universität Würzburg, der Fachhochschule Würzburg-Schweinfurt sowie der Studierenden der Hochschule für Musik,
- die Identifikation verkehrstechnischer Problemfelder sowie
- die Ableitung von daraus resultierenden Handlungsempfehlungen.

1.1 Aufbau der Studie

Die Untersuchung richtete sich an alle Studierenden, die zum Sommersemester 2011 an einer der drei Würzburger Hochschulen immatrikuliert waren. Diese wurden per Email kontaktiert, mit der Bitte, einen verlinkten Onlinefragebogen auszufüllen. Die Auswertung dieses Fragebogens bildet die Grundlage der hier vorgestellten Untersuchung. Der Fragebogen und die Methodik der Erhebung wurden in Abstimmung mit dem Studentenwerk und den Studierendenvertretern der Universität und Fachhochschule entwickelt. Ihnen wurde auch eine SPSS-Datei aller eingegangenen Fragebögen übergeben, mit der eigene weitere Analysen durchgeführt werden können.

Neben Fragen zum Mobilitätsverhalten der Studierenden, wurde zusätzlich um Verbesserungsvorschläge gebeten, um daraus Handlungsempfehlungen ableiten zu können¹.

Durch die Angabe soziodemografischer Merkmale, wie beispielsweise dem Alter, Geschlecht oder monatlichem Haushaltsnettoeinkommen, war es möglich, gewisse Nutzerprofile zu erstellen, aus denen wiederum Erkenntnisse über die Nutzungsgewohnheiten bestimmter studentischer Gruppen gewonnen werden konnten.

Die Darstellung der Ergebnisse der studentischen Befragung erfolgt zunächst in einem allgemeinen Teil. Dieser beinhaltet die klassischen Mobilitätskenngrößen, wie beispielsweise den

¹ Zum besseren Verständnis ist der Fragebogen im Anhang 6.1 abgedruckt.

Modal Split oder die Kriterien zur Verkehrsmittelwahl (Kapitel 2). Danach wird versucht die räumliche und demografische Verteilung der Studierenden im Würzburger Raum abzubilden und deren differenzierte Nutzungsgewohnheiten zu erörtern (Kapitel 3). Das vierte Kapitel stellt die Spezifischen Mobilitätskenngrößen dar und untersucht die Studierenden hinsichtlich der Verkehrsmittelbenutzung. Das fünfte Kapitel beinhaltet einen Maßnahmenkatalog mit möglichen Handlungsempfehlungen, bezogen auf die jeweiligen Verkehrsmittel.

1.2 Zeitlicher Ablauf

Bei der Durchführung der Studie wurde folgender zeitlicher Ablauf gewählt:

Inhalt	Zeitraum
Inhaltliche Vorbereitung der Befragung	Januar 2011
Technische Realisierung der Befragung	Februar/März/April 2011
Durchführung der Befragung	Ende Mai – Mitte Juni 2011
Auswertung der empirischen Erhebung	Juni – August 2011
Präsentation der Ergebnisse / Berichterstattung	September/Oktober 2011

1.3 Beteiligung²

Die Befragung der Studierenden erfolgte mittels eines elektronischen Fragebogens, der zwischen dem 27. Mai 2011 und dem 12. Juni 2011 online zugänglich war.

Insgesamt nahmen 6.941 Studierende an der Befragung teil, wobei sich 6.415 Studierende die Zeit nahmen, diesen auch bis zur letzten Frage auszufüllen (Abbruchquote = 7,6%).

Unter denjenigen, die den Fragebogen bis zum Schluss ausgefüllt haben, waren 2.359 männliche und 4.056 weibliche Teilnehmer.

Der Großteil der Befragten (5.207 = 75,0%) studierte zu diesem Zeitpunkt an der Julius-Maximilians-Universität. Von den übrigen 1.734 teilnehmenden Personen, studierten 1.028 (14,8%) an der Fachhochschule Würzburg-Schweinfurt und 131 (1,9%) an der Hochschule für Musik. Bei 575 (8,3%) Studierenden konnte auf Grund fehlender Angaben keine Zuordnung zu einer der drei Hochschulen vorgenommen werden.

² Gegenüber der Grundgesamtheit aller Studierenden gibt es Abweichungen bzgl. des Geschlechts, der besuchten Hochschule oder der Herkunftsregion. Auf eine gewichtete Darstellung wird im folgenden Bericht verzichtet, kann jedoch je nach Analysepräferenz zusätzlich erfolgen.

2 Zusammenfassung der Ergebnisse der Mobilitätsbefragung

2.1 Mobilitätsverhalten

2.1.1 Modal Split

Der Modal Split beschreibt die Verteilung der bevorzugten Verkehrsmittel, die von den Studierenden benutzt werden, um zu einem der angegebenen Hochschulstandorte zu gelangen. Dabei wird zwischen folgenden Kategorien unterschieden: Motorisierter Individualverkehr (Pkw, Motorrad, Moped, Mofa), Öffentlicher Personennahverkehr (Bus und Straßenbahn) und Nicht-motorisierter Individualverkehr (Rad und Fuß).

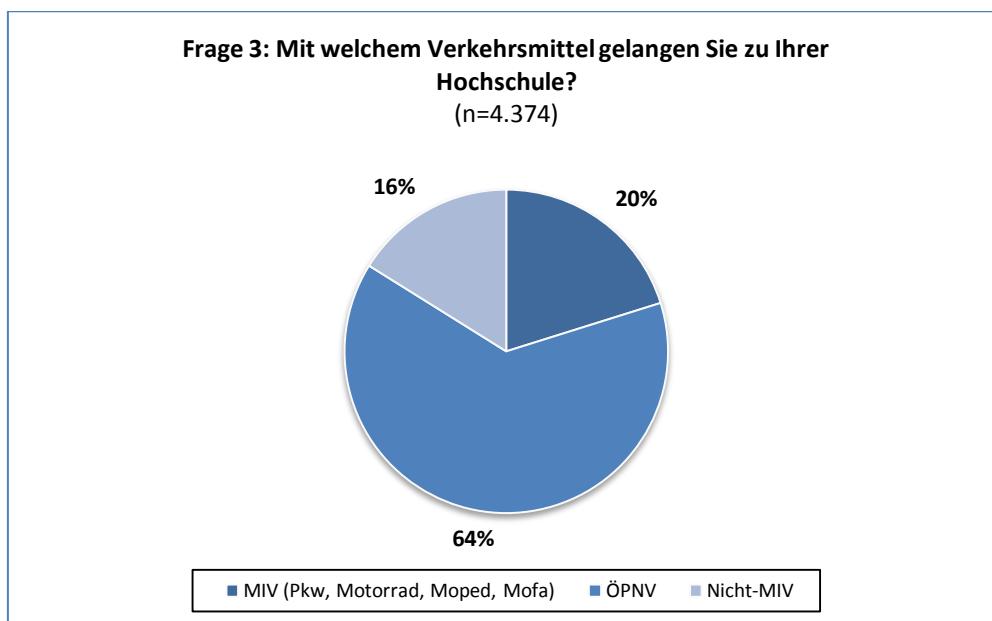


Abbildung 1: Modal Split der Würzburger Studierenden

Abbildung 1 zeigt deutlich, dass der Anteil des ÖPNV (64%) die bedeutendste Rolle für die Erreichbarkeit der Hochschulstandorte spielt. Die Anteile des MIV (20%) und derjenigen Studierenden, die zu Fuß oder per Fahrrad (16%) die Hochschule erreichen, befinden sich auf einem ähnlichen, aber niedrigeren Niveau.

Interessant ist bei der Modal Split Betrachtung außerdem, wie sich die Benutzung der Verkehrsmittel mit zunehmender Entfernung vom Hochschulstandort ändert. Dies ist in Abbildung 2 dargestellt:

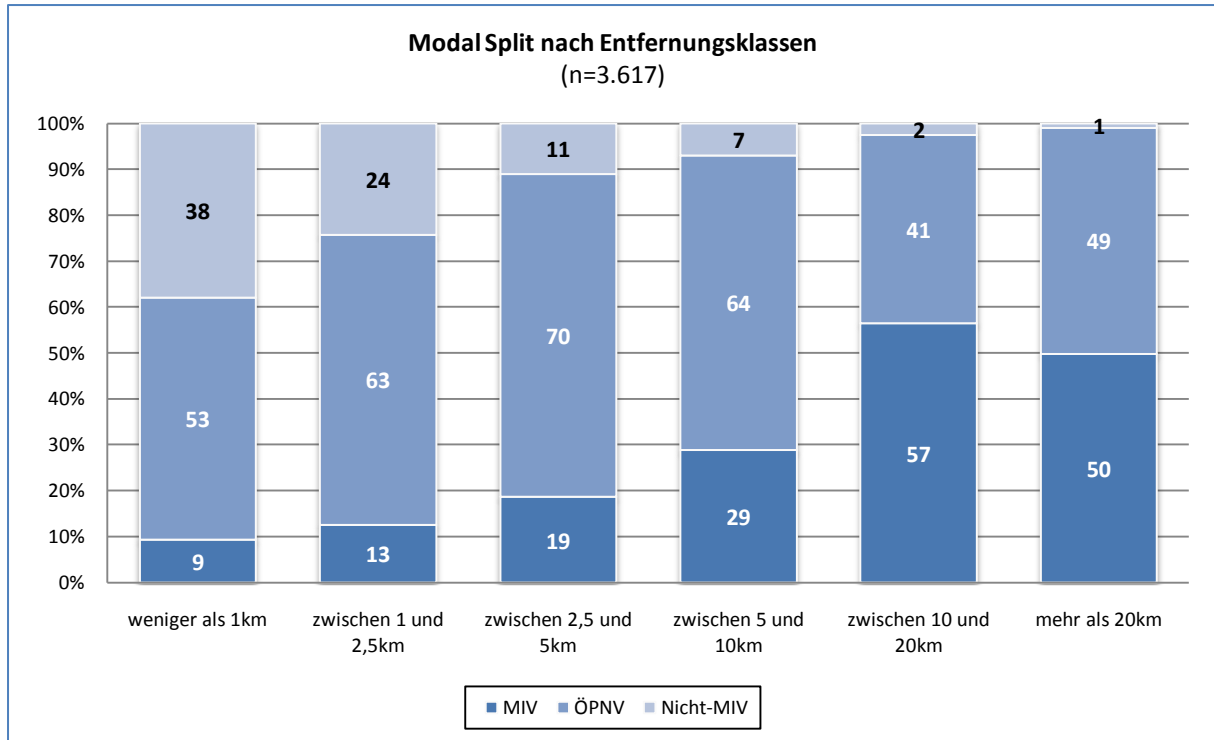


Abbildung 2: Modal Split nach Entfernungsklassen

Es wird offensichtlich, dass der Anteil des Nicht-motorisierten Individualverkehrs (Fahrrad/Fuß) mit zunehmender Entfernung vom Hochschulstandort abnimmt. Der ÖPNV spielt hingegen in fast allen Entfernungsklassen eine tragende Rolle, insbesondere in den Klassen „zwischen 1 und 2,5 km“, „zwischen 2,5 und 5 km“ sowie „zwischen 5 und 10 km“ ist der ÖPNV-Anteil dominierend. Die Pkw-Benutzung steigt ebenfalls mit zunehmender Entfernung an und ist v.a. für Studierende, die mehr als 10 km von dem Hochschulstandort entfernt wohnen, von großer Bedeutung. Bei noch größeren Distanzen (> 20 km) ist der Anteil von MIV- und ÖPNV-Nutzern etwa ausgeglichen. (Abbildung 2)

2.1.2 Hauptverkehrsmittelwahl Sommer/Winter

Um das Mobilitätsverhalten detaillierter betrachten zu können, erscheint ein Blick auf die unterschiedliche Verkehrsmittelwahl im Winter und Sommer sinnvoll. Abbildung 3 zeigt, wie oft das jeweilige Verkehrsmittel zu welcher Jahreszeit in Anspruch genommen wird.

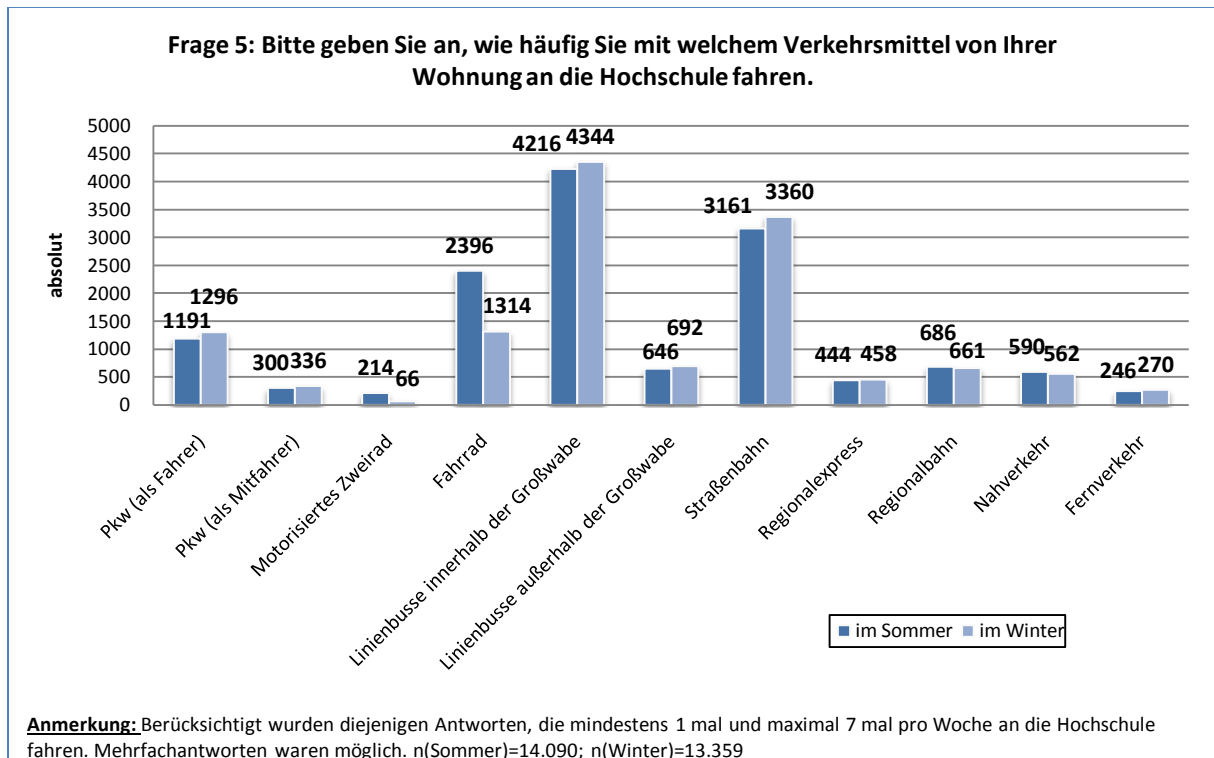


Abbildung 3: Verkehrsmittelwahl Sommer/Winter

Es fällt auf, dass im Winter generell mehr Studierende das Auto (als Fahrer oder Beifahrer) benutzen, um die Hochschule zu erreichen. Auch die Straßenbahn und die Linienbusse werden im Winter häufiger in Anspruch genommen, wohingegen bei den Zügen im Fern- und Nahverkehr nur marginale Unterschiede festzustellen sind. Demgegenüber werden das Fahrrad und das motorisierte Zweirad im Winter deutlich seltener benutzt. (Abbildung 3)

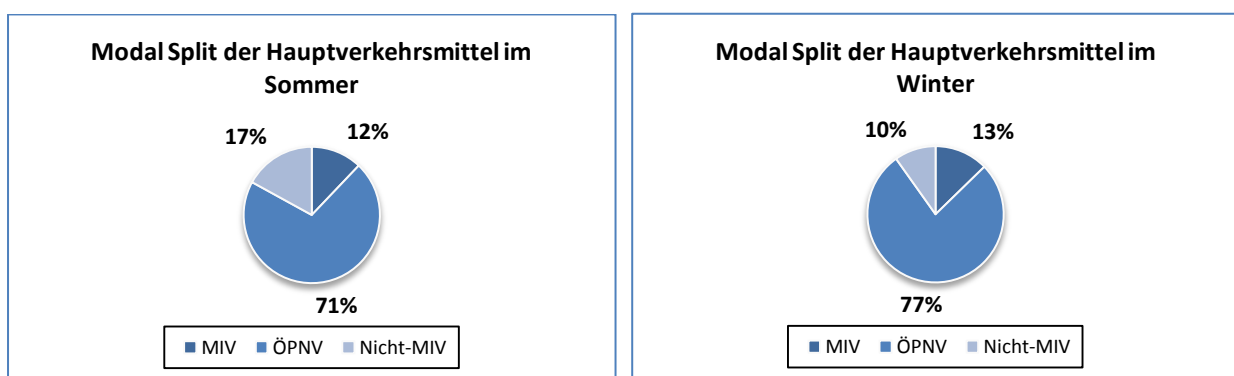


Abbildung 4: Modal Split Sommer/Winter

Abbildung 4 zeigt, dass sich der geringe Anteil des Nicht-MIV im Winter aus der gesteigerten Nutzung des ÖPNV ergibt, wohingegen der Anteil des MIV nahezu unverändert bleibt.

2.1.3 Kriterien der Verkehrsmittelwahl

In einer weiteren Frage wurden die Studierenden gebeten, anzugeben, welche Kriterien für die individuelle Verkehrsmittelwahl ausschlaggebend sind. Insgesamt ist das Kriterium *Zeitaufwand* für mehr als 95% der Studierenden wichtig oder sehr wichtig. Bei über 85% der Befragten spielen die Kriterien *Kostenersparnis* (wichtig und sehr wichtig = 86,2%) und *Unabhängigkeit* (wichtig und sehr wichtig = 85,6%) ebenfalls eine gewichtige Rolle. Lediglich das Kriterium *Parkplatzverfügbarkeit* (wichtig und sehr wichtig = 46,9%) ist für weniger als die Hälfte der Befragten der ausschlaggebende Punkt, um sich für ein bestimmtes Verkehrsmittel zu entscheiden. Die Aspekte *Sicherheit* (wichtig und sehr wichtig = 66,3%) und *Umweltschutz* (wichtig und sehr wichtig = 63,6%) werden dagegen höher bewertet. (Abbildung 5)

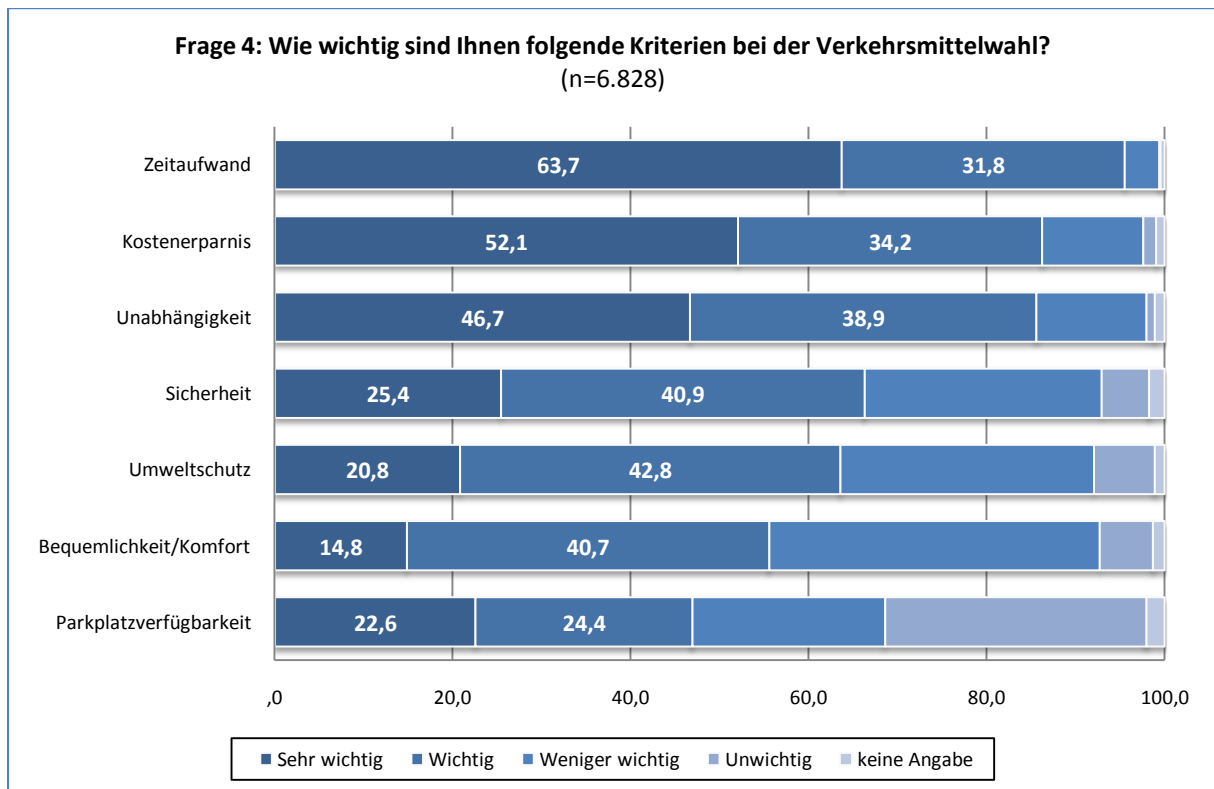


Abbildung 5: Kriterien der Verkehrsmittelwahl

2.2 Wegelängen der zurückgelegten Wege

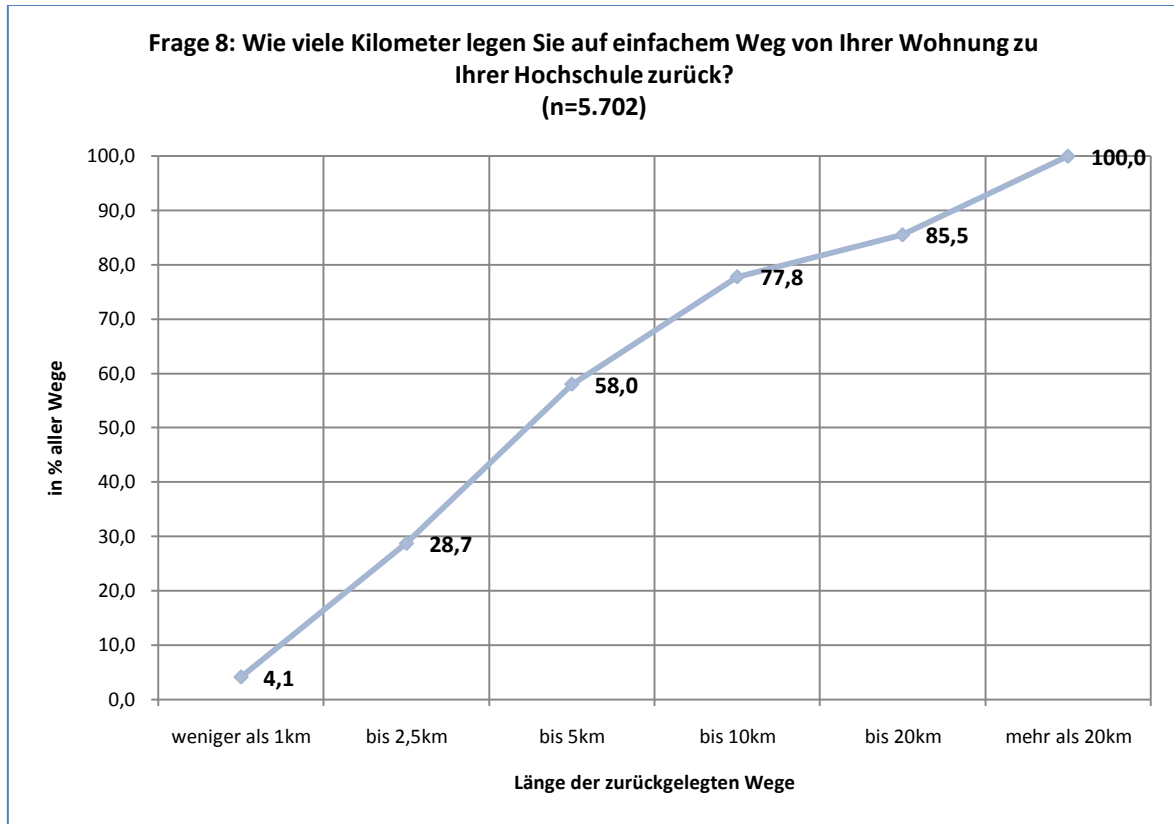


Abbildung 6: Kumulierte Wegelängen der zurückgelegten Wege

Die Wegelängen wurden für den einfachen Weg vom Wohnstandort zum Standort der jeweiligen, für den Befragten relevanten, Hochschule abgefragt. Die Studierenden sollten dabei die ungefähre Länge des Weges abschätzen. Durchschnittlich legten die Studierenden nach eigenen Angaben 10,1 km für einen einfachen Weg zur Hochschule zurück. 28,7% benötigt dabei weniger als 2,5 km, weitere 30% wohnen zwischen 2,5 und 5 km von der Hochschule entfernt. 14,5% aller Studierenden wohnen weiter als 20 km von einem Hochschulstandort entfernt. (Abbildung 6)

2.3 Wegezeiten

Um die durchschnittlichen Wegezeiten der Studierenden zu ermitteln, sollten die Studierenden das wichtigste und zweitwichtigste Verkehrsmittel angeben, welches von ihnen benutzt wird, um die Hochschule zu erreichen. Die Auswertung ergab folgendes Bild:

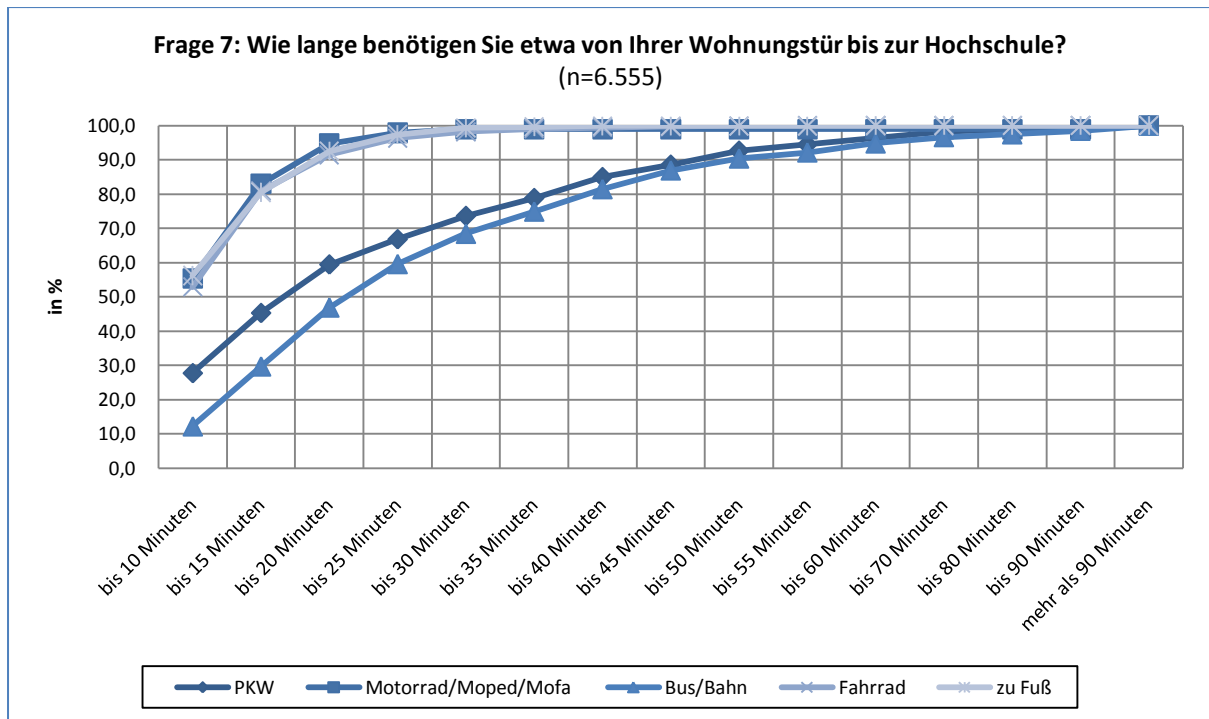


Abbildung 7: Kumulierte Wegezeiten der wichtigsten Verkehrsmittel

Die Verkehrsmittel Motorrad/Moped/Mofa, Fahrrad und das „zu Fuß-Gehen“ zeigen fast deckungsgleiche Verläufe der Kurven. Mit diesen Verkehrsmitteln können die Studierenden 80% der Wege in einer Zeit von maximal 15 Minuten zurücklegen. Mit dem Auto werden 60% der Wege in maximal 20 Minuten zurückgelegt, bei den öffentlichen Verkehrsmitteln dauert es 25 Minuten bis dieser Wert erreicht wird. (Abbildung 7)

	Medianwert
Pkw (n=883)	22,5 Minuten
Motorrad/Moped/Mofa (n=94)	11,6 Minuten
Bus/Bahn (n=3.456)	26,4 Minuten
Fahrrad (n=1.396)	11,6 Minuten
Fuß (n=717)	11,3 Minuten

Tabelle 1: Medianwerte der Wegezeiten für das wichtigste Verkehrsmittel

Ebenso, wie Abbildung 7, bestätigt der Medianwert der Verkehrsmittel die Vermutung, dass die Wege mit Bus/Bahn³ (26,4 Minuten) und dem Pkw (22,5 Minuten) im Durchschnitt am längsten dauern. Dagegen stellen das unmotorisierte und motorisierte Zweirad (jeweils 11,6 Minuten) sowie das „zu Fuß-Gehen“ (11,3 Minuten) die schnellste Art der Fortbewegung dar. (Tabelle 1)

2.4 Pkw-Verfügbarkeit

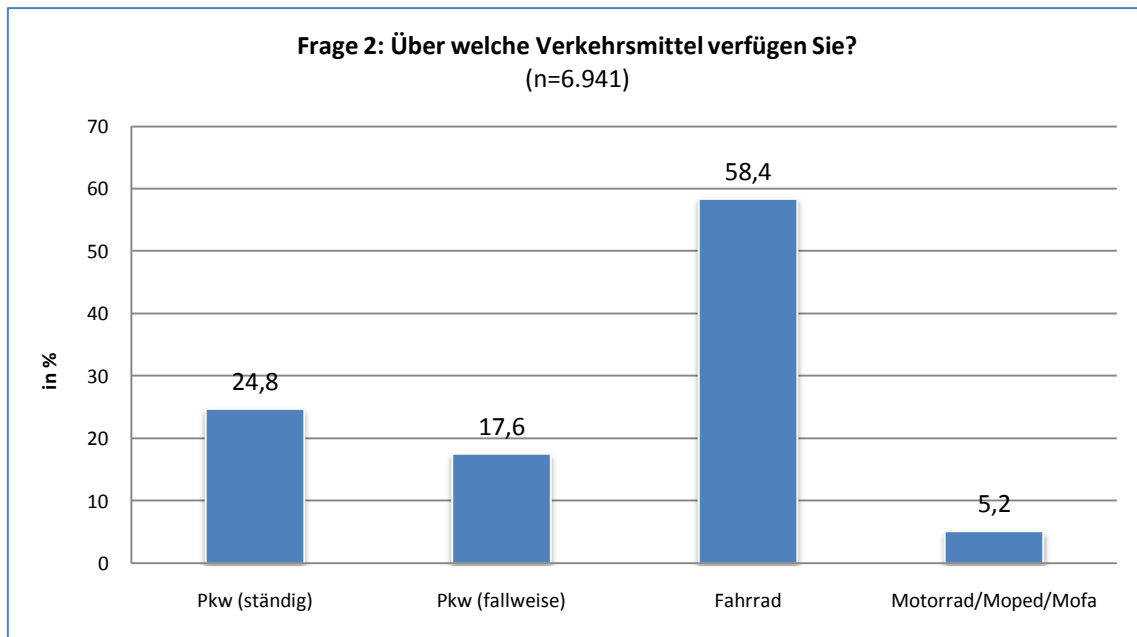


Abbildung 8: Verkehrsmittel-Verfügbarkeit

Ein Viertel der befragten Studierenden verfügt ständig über einen Pkw als Fortbewegungsmittel (24,8%), 17,6% steht teilweise ein Pkw zur Verfügung. Demgegenüber besitzt über die Hälfte der Studierenden ein Fahrrad (58,4%) und 5,2% ein motorisiertes Zweirad. (Abbildung 8) An dieser Stelle muss jedoch darauf hingewiesen werden, dass der Besitz eines Verkehrsmittels nicht zwangsläufig mit der tatsächlichen Verwendung übereinstimmen muss.

³ Eine genauere Differenzierung zwischen den Verkehrsmitteln Bus und Bahn war im Nachhinein leider nicht mehr möglich, so dass sich die hier wiedergegebenen Werte auf beide öffentlichen Verkehrsmittel beziehen. Es kann somit nicht ausgeschlossen werden, dass in der Betrachtung der öffentlichen Verkehrsmittel auch die Züge der Deutschen Bahn mit berücksichtigt wurden.

3 Differenzierung der Mobilitätskenngrößen

3.1 Räumliche Differenzierung – Auswertung nach Hochschulstandorten

In dem nun folgenden Kapitel wird die Mobilität der Studierenden hinsichtlich einzelner Hochschulstandorte untersucht. Grundsätzlich wird dabei zwischen den Standorten der Julius-Maximilians-Universität (13 Standorte), der Fachhochschule Würzburg-Schweinfurt (2 Standorte) und der Hochschule für Musik (3 Standorte) unterschieden.

3.1.1 Universitätsstandorte

Zu den Universitätsstandorten, die in der Befragung als mögliche Antworten zur Verfügung standen, zählen folgende 13 Standorte, die zu neun räumlichen Einheiten zusammengefasst wurden:

Bezeichnung der räumlichen Einheit	Ziele für Studierende ⁴
Campus Hubland	Uni-Hubland, Sportzentrum Hubland, Campus Nord
Campus Sanderring	Neue Universität, Alte Universität, Residenz
Campus Röntgenring	Uni-Röntgenring
Campus Medizin (Grombühl)	Uni-Klinikum
Wittelsbacher Platz	Wittelsbacher Platz
Judenbühlweg	Judenbühlweg
Oberer Neubergweg	Oberer Neubergweg
Botanik	Botanik
König-Ludwig-Haus	König-Ludwig-Haus

Tabelle 2: Universitäre Standorte

Die insgesamt 5.207 Studierende an der Julius-Maximilians-Universität, die an der Befragung teilnahmen, verteilen sich dabei wie folgt auf die universitären Standorte:

⁴ Ziele für Studierende bedeutet in diesem Fall, dass nach diesen Haltestellen des ÖPNV in dem Fragebogen gefragt wurde, vgl. hierzu Anhang 6.1 Online-Fragebogen, Frage 1.

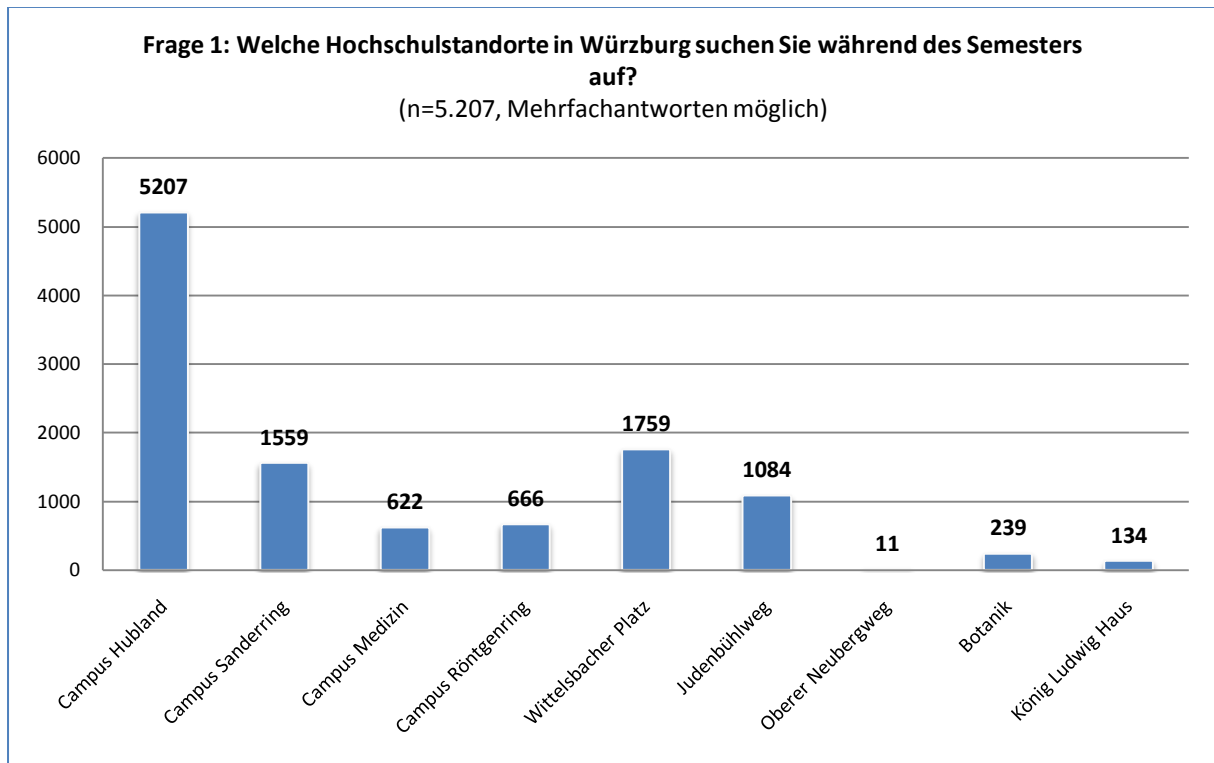


Abbildung 9: Verteilung der Universitätsstudierenden auf die universitären Standorte

Es zeigt sich, dass alle befragten Universitätsstudierenden, zumindest einmal in der Woche den Hochschulstandort *Campus Hubland* aufsuchen (5.207). Dies unterstreicht die Bedeutsamkeit, die dieser Standort im studentischen Leben, u.a. wegen der Vielzahl an zentralen Einrichtungen, wie bspw. der Mensa oder der Universitätsbibliothek, besitzt. Danach folgen die Standorte *Wittelsbacherplatz* (1.759) und *Campus Sanderring* (1.559), die jeweils von einem knappen Drittel der Studierenden aufgesucht werden. Die geringste Frequentierungsrate weisen die Hochschulstandorte *König Ludwig Haus* (134) und *Oberer Neubergweg* (11) auf, wobei das *König Ludwig Haus* (Orthopädisches Zentrum für Muskuloskelettale Forschung) sowie der Standort *Oberer Neubergweg* (Institut für Geschichte der Medizin) lediglich für Medizinstudierende relevant sind. (Abbildung 9)

Abbildung 10 stellt nochmals die Anzahl der Tage dar, an denen die Studierenden die Standorte des Campus Hubland aufsuchen. Es wird deutlich, dass der Standort Uni Hubland (mit den zentralen Einrichtungen Mensa und Universitätsbibliothek) im Durchschnitt an vier bis fünf Tagen in der Woche frequentiert wird. Demgegenüber besuchen die Studierenden das Sportzentrum der Universität an einem oder zwei Tagen pro Woche. (Abbildung 10)

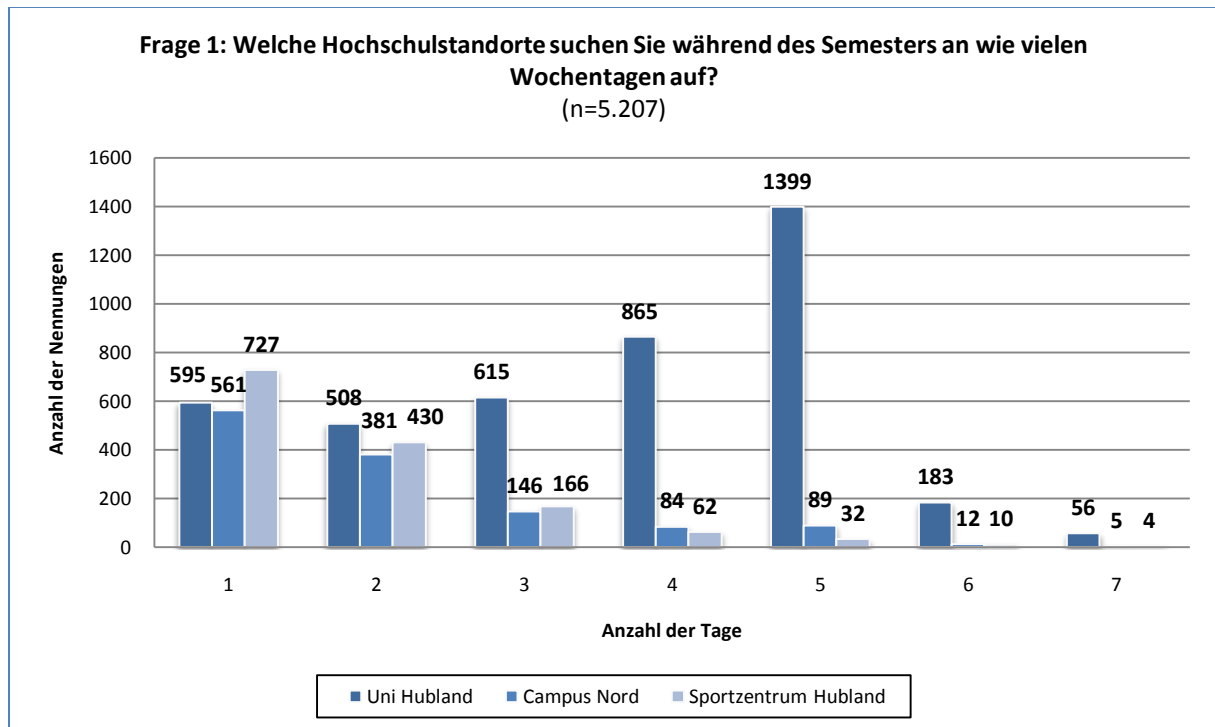


Abbildung 10: Frequentierung der universitären Standorte am Campus Hubland

Die Universitätsstudierenden benutzen auf ihrem Weg zu einem der Standorte überwiegend den ÖPNV (64%). Somit und wegen der hohen Fallzahl an Universitätsstudierenden unterscheidet sich die Verkehrsmittelbenutzung der Universitätsstudierenden nicht signifikant von dem Modal Split aller Studierenden. (vgl. Abbildung 1 und 11)

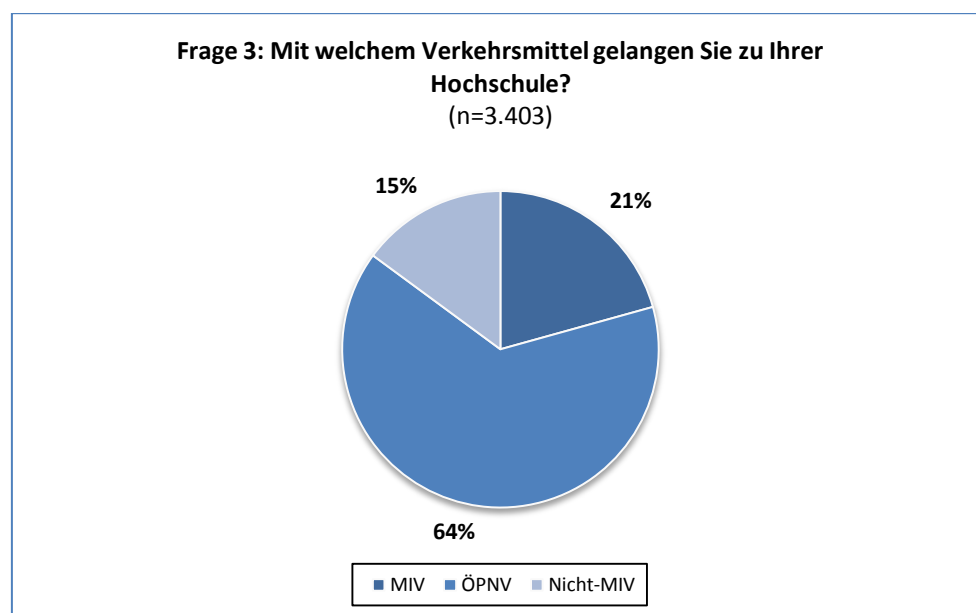


Abbildung 11: Modal Split der Universitätsstudierenden

Differenziert nach den Universitätsstandorten ergeben sich ebenfalls kaum Unterschiede in der Verkehrsmittelbenutzung: So dominiert an allen Standorten der ÖPNV. Lediglich der hohe Anteil des Nicht-MIV am Standort *Campus Medizin* (24,1%) deutet darauf hin, dass die hier Studierenden standortnah wohnen (s. Tabelle 3) oder einen umwelt- und gesundheitsbewussteren Weg wählen, um zu ihrem Campus zu gelangen. (Abbildung 12)

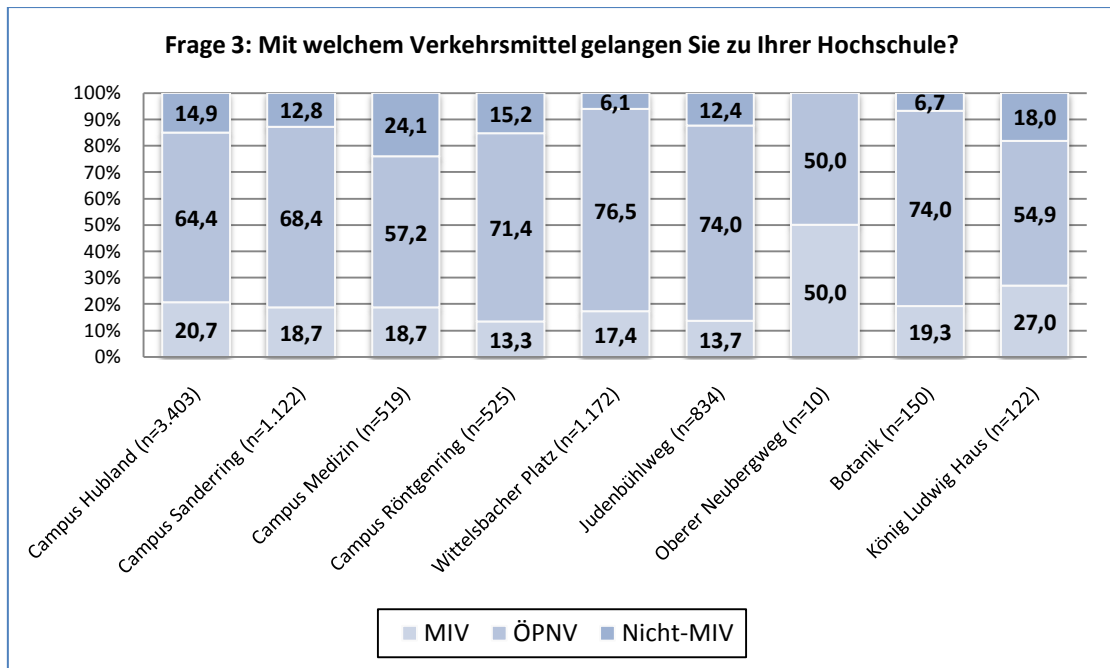


Abbildung 12: Modal Split der Universitätsstudierenden differenziert nach Standorten

Unabhängig von dem jeweiligen Universitätsstandort fahren im Winter mehr Studierende mit dem Pkw und den öffentlichen Verkehrsmitteln. Diese Verschiebung geht zu Lasten des Nicht-MIV, der im Sommer 7% mehr erreicht. (Abbildung 13)

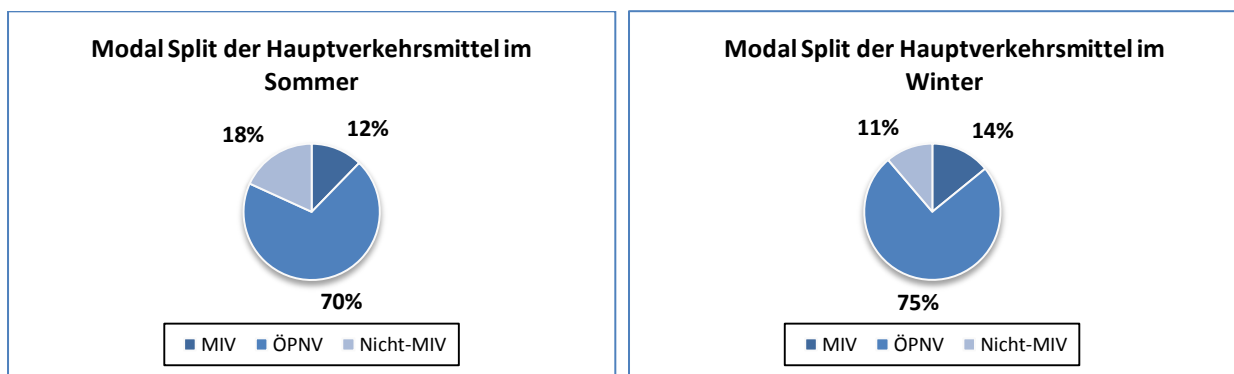


Abbildung 13: Modal Split der Universitätsstudierenden differenziert nach Jahreszeiten

Die Darstellung der Wegelängen zeigt für die Universitätsstudierenden, unabhängig von ihrem Hochschulstandort, einen ähnlichen Verlauf. Dies wird auch in Tabelle 3 deutlich. (vgl. Abbildung 14 und Tabelle 3)

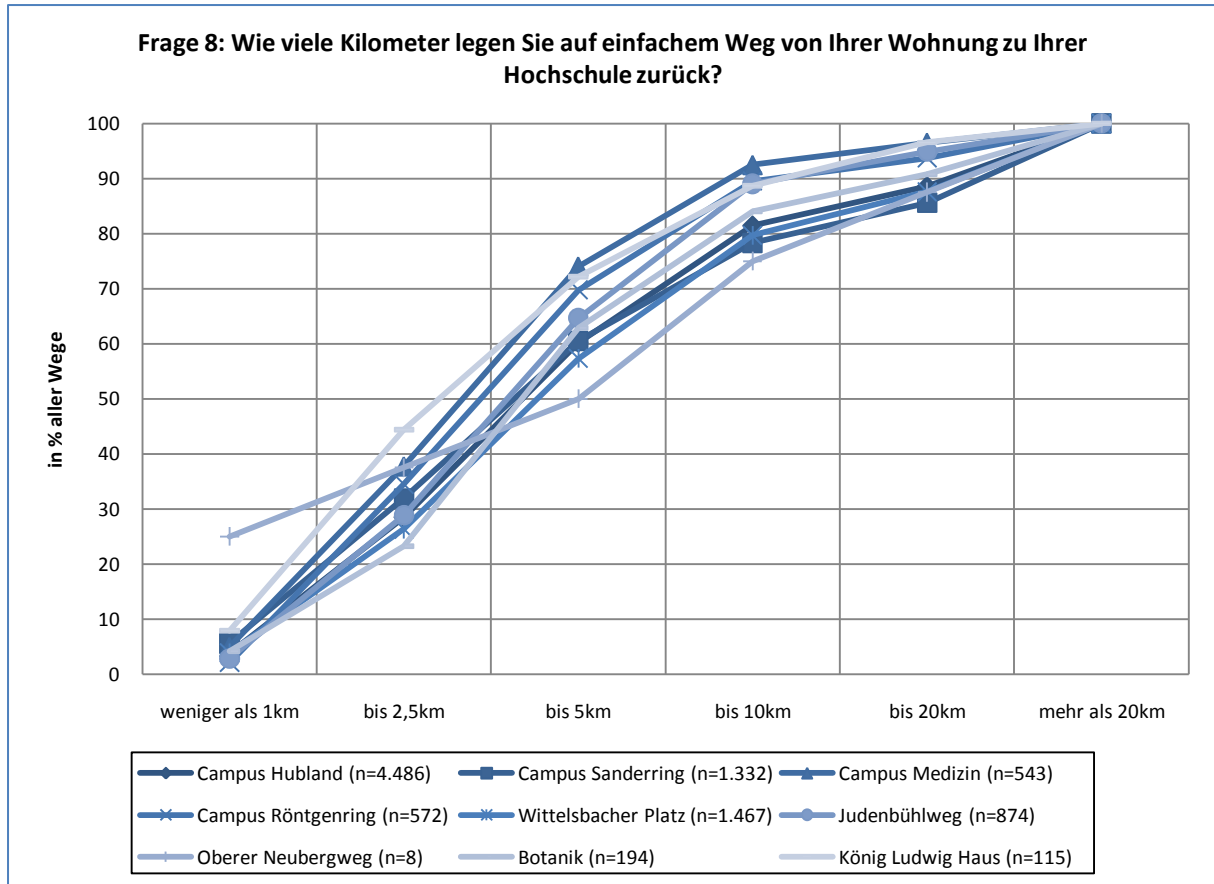


Abbildung 14: Kumulierte Wegelängen differenziert nach den universitären Standorten

	Campus Hubland (n=4.486)	Campus Sanderring (n=1.332)	Campus Medizin (n=543)	Campus Röntgenring (n=572)	Wittelsbacher Platz (n=1.467)	Judenbühlweg (n=874)	Oberer Neubergweg (n=8)	Botanik (n=194)	König Ludwig Haus (n=115)
weniger als 1km	4	6	5	2	4	3	25	4	8
zwischen 1 und 2,5km	25	26	33	32	22	26	12	19	37
zwischen 2,5 und 5km	32	29	36	35	31	36	12	40	28
zwischen 5 und 10km	21	18	18	20	22	24	25	21	17
zwischen 10 und 20km	7	7	4	4	9	6	13	7	8
mehr als 20km	11	14	4	7	12	5	13	9	2

Tabelle 3: Nennungshäufigkeit der Entfernungskategorien nach universitären Standorten, alle Angaben in %

Demnach kann ein Drittel der Universitätsstudierenden die Hochschulstandorte nach weniger als 2,5 km Wegelänge erreichen. Der Großteil der Studierenden (>50%) hat spätestens nach 5 km Wegelänge ihren Zielstandort erreicht. Lediglich bei Studierenden mit den Zielen *Campus*

Sanderring (14%), *Wittelsbacher Platz* (12%) und *Campus Hubland* (11%), benötigt ein höherer Studierendenanteil einen mehr als 20 km langen Anfahrtsweg⁵.

Die Zeitspanne, die Studierende benötigen, um zu einem der Universitätsstandorte zu gelangen ist in Abbildung 15 aufgeführt.

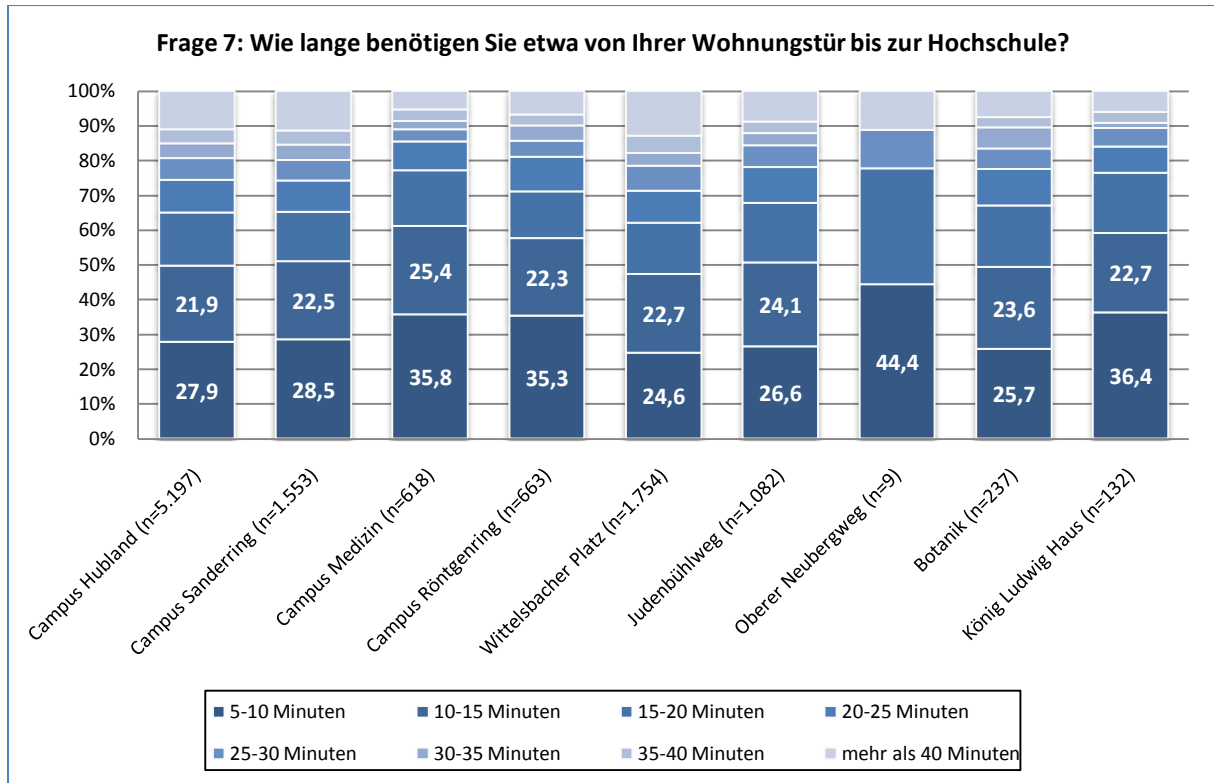


Abbildung 15: Wegezeiten differenziert nach den universitären Standorten

Vor allem Studierende, welche die Standorte *Campus Hubland*, *Botanik* und *Wittelsbacher Platz* aufsuchen, benötigen überdurchschnittlich lange, um zu ihrem jeweiligen Standort zu gelangen. Allerdings ist der Anteil derjenigen, die weniger als 15 Minuten benötigen, an fast allen Standorten hoch. (Abbildung 15)

Aus Abbildung 16 wird ersichtlich, dass, unabhängig von dem Universitätsstandort, das Fahrrad das dominierende Verkehrsmittel der Studierenden bleibt, über das die Studierenden im Allgemeinen verfügen. Besonders hoch ist dieser Anteil (>60%) an den Standorten *Campus Röntgnering* (65,2%), *Campus Medizin* (61,5%) und *Wittelsbacher Platz* (60,3%). Diese Standorte zeichnen sich durch eine gute Erreichbarkeit aus und sind zudem relativ zentral und innenstadtnah gelegen. (Abbildung 16)

⁵ Der Standort *Oberer Neubergweg* wurde aufgrund der geringen Fallzahl von dieser und den folgenden Interpretationen ausgeschlossen.

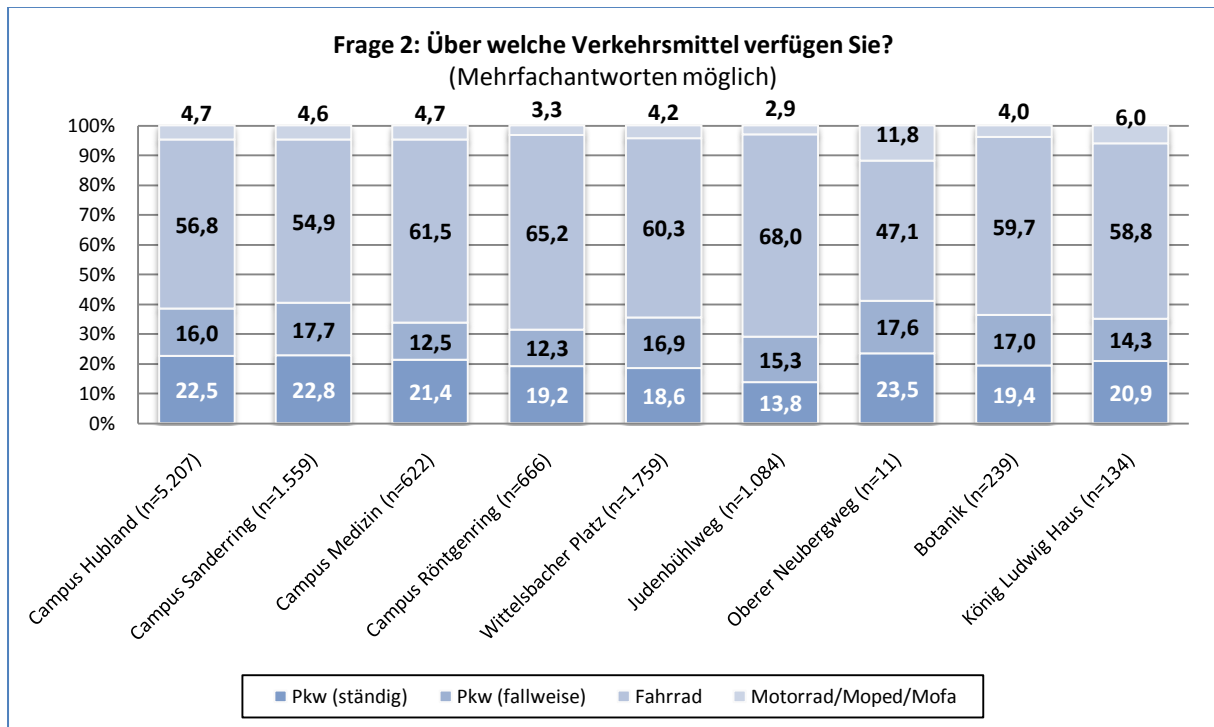


Abbildung 16: Verkehrsmittelverfügbarkeit nach Universitätsstandorten

3.1.2 Fachhochschulstandorte

Zu den Fachhochschulstandorten zählen: *FH-Innenstadt* und *Sanderheinrichsleitenweg*. Dabei verteilen sich die 1.028 befragten FH-Studierenden auf die beiden Standorte, wie folgt:

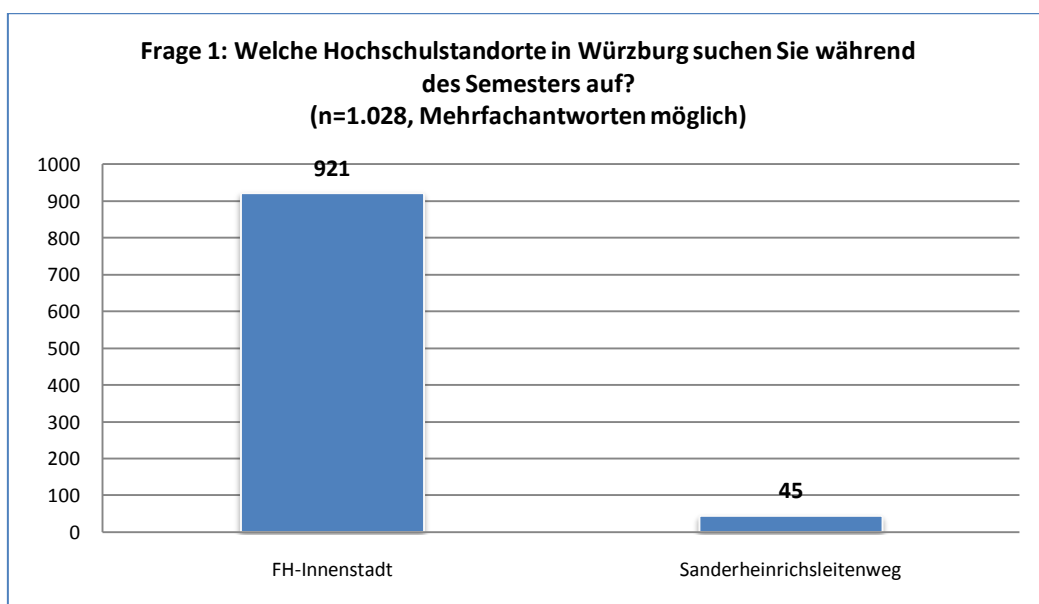


Abbildung 17: Verteilung der FH-Studierenden auf die FH-Standorte

Durchschnittlich besuchen die FH-Studierenden an 4,25 Tagen die FH-Standorte. Der Standort *FH-Innenstadt* wird dabei von der Mehrheit der Studierenden (402) an fünf Wochentagen aufgesucht. (Abbildung 18)

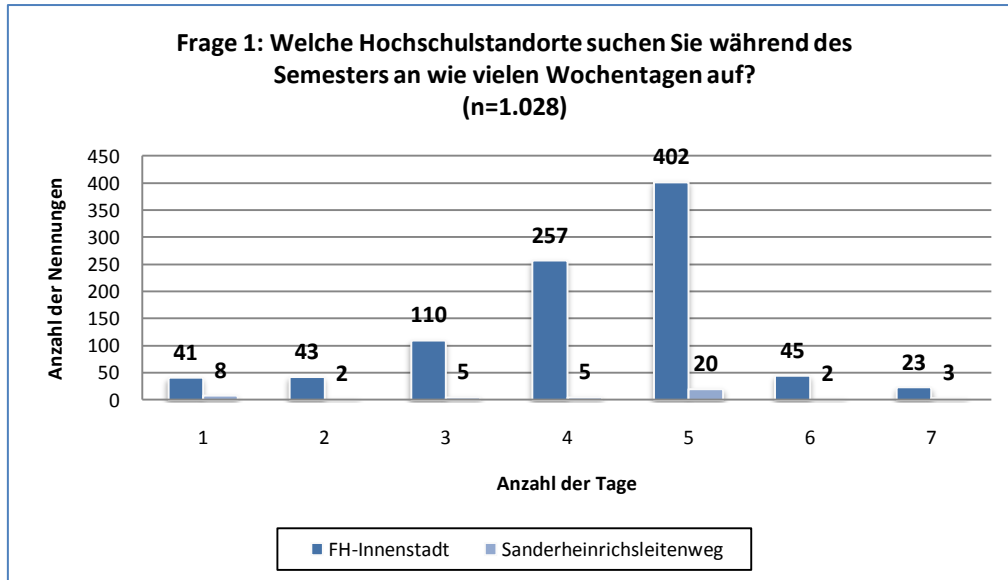


Abbildung 18: Frequentierung der FH-Standorte

Gegenüber dem Modal Split der Universitätsstudierenden (vgl. Abbildung 11) unterscheidet sich die Verkehrsmittelnutzung der FH-Studierenden nur geringfügig. Kennzeichnend ist eine gesteigerte Nicht-MIV Nutzung (FH: 19%, Uni: 15%) und eine dementsprechend geringere Nutzung des MIV (FH: 17%, Uni: 21%). Der ÖPNV wird von beiden Studentengruppen zu gleichen Teilen genutzt (jeweils 64%). (Abbildung 19)

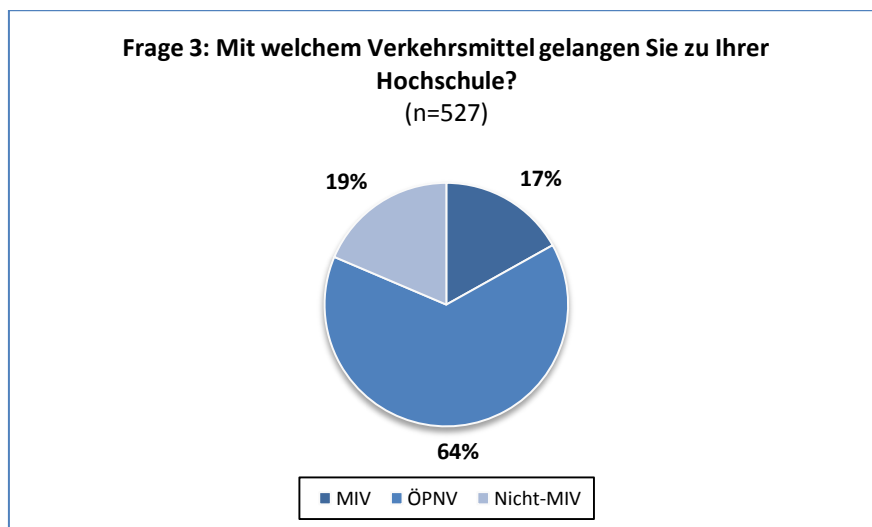


Abbildung 19: Modal Split der FH-Studierenden

Unterschieden nach den FH-Standorten ergibt sich eine sehr geringe Nutzung des Nicht-MIV am Standort *Sanderheinrichsleitenweg* (4,5%). Die Gründe hierfür sind zum einen die räumliche Entfernung des Standortes zur Innenstadt und zum anderen die geringe Fallzahl der am *Sanderheinrichsleitenweg* Studierenden. (Abbildung 20)

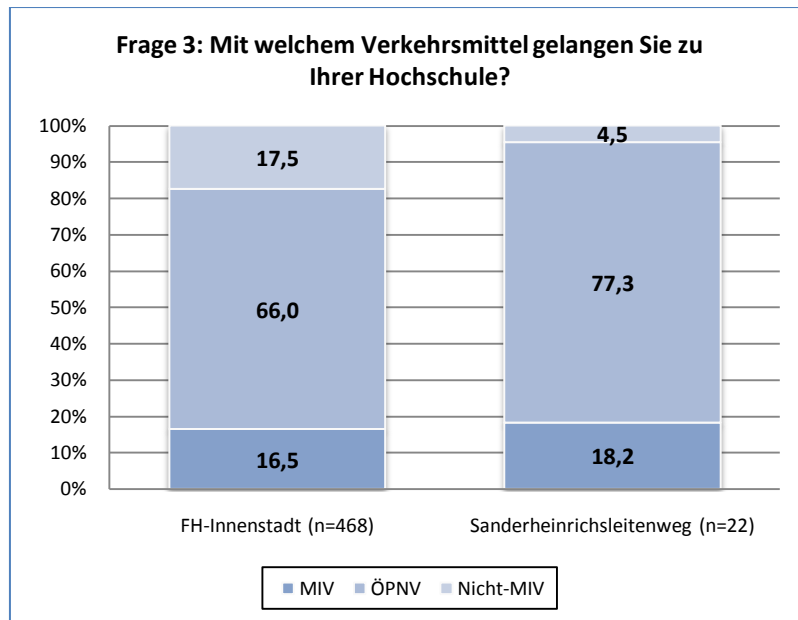


Abbildung 20: Modal Split der FH-Studierenden differenziert nach Standorten

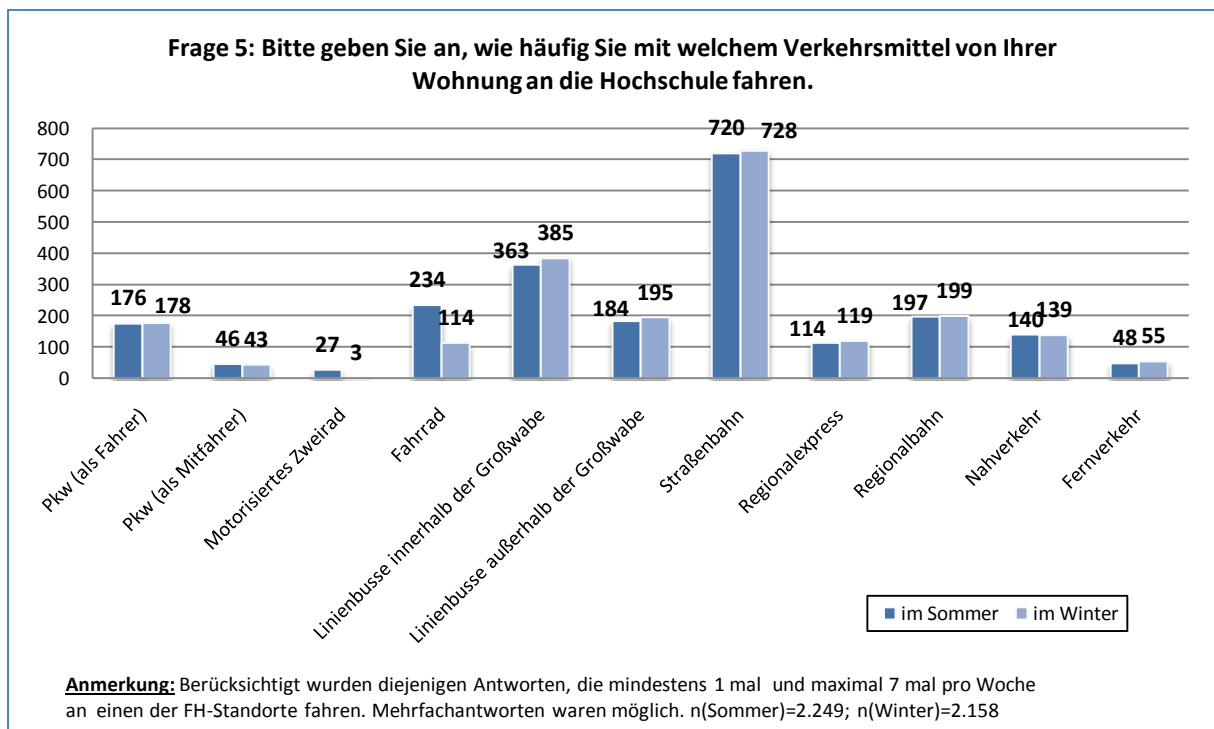


Abbildung 21: Verkehrsmittelwahl der FH-Studierenden Sommer/Winter

Bei der Unterscheidung der Verkehrsmittelwahl zwischen der sommerlichen und winterlichen Nutzung, zeigt sich, dass die FH-Studierenden im Winter deutlich weniger Verkehrsmittel des Nicht-motorisierten Individualverkehrs nutzen (Motorisiertes Zweirad und Fahrrad). Demgegenüber kommt es zu einer Erhöhung der Nutzungshäufigkeit des ÖPNV im Winter, wohingegen der MIV sich zu beiden Jahreszeiten auf dem gleichen Niveau befindet. (Abbildung 21 und 22)

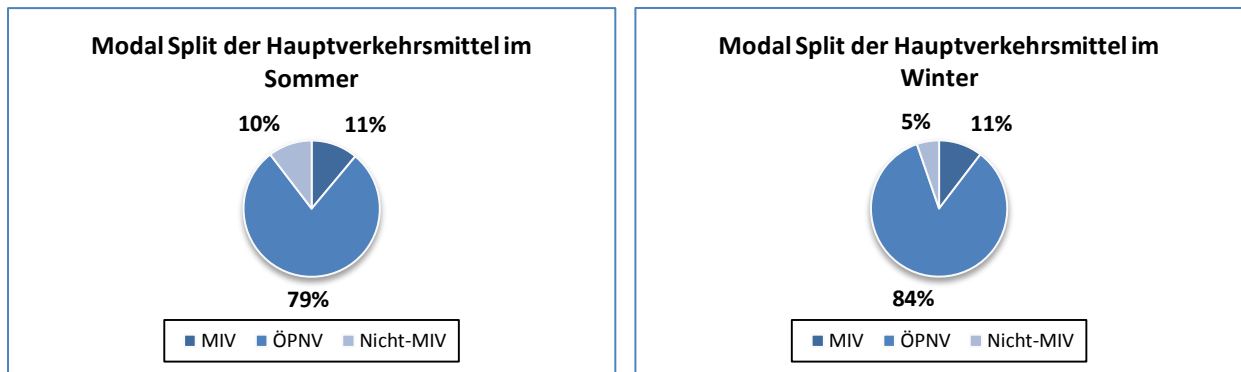


Abbildung 22: Modal Split der FH-Studierenden differenziert nach Jahreszeiten

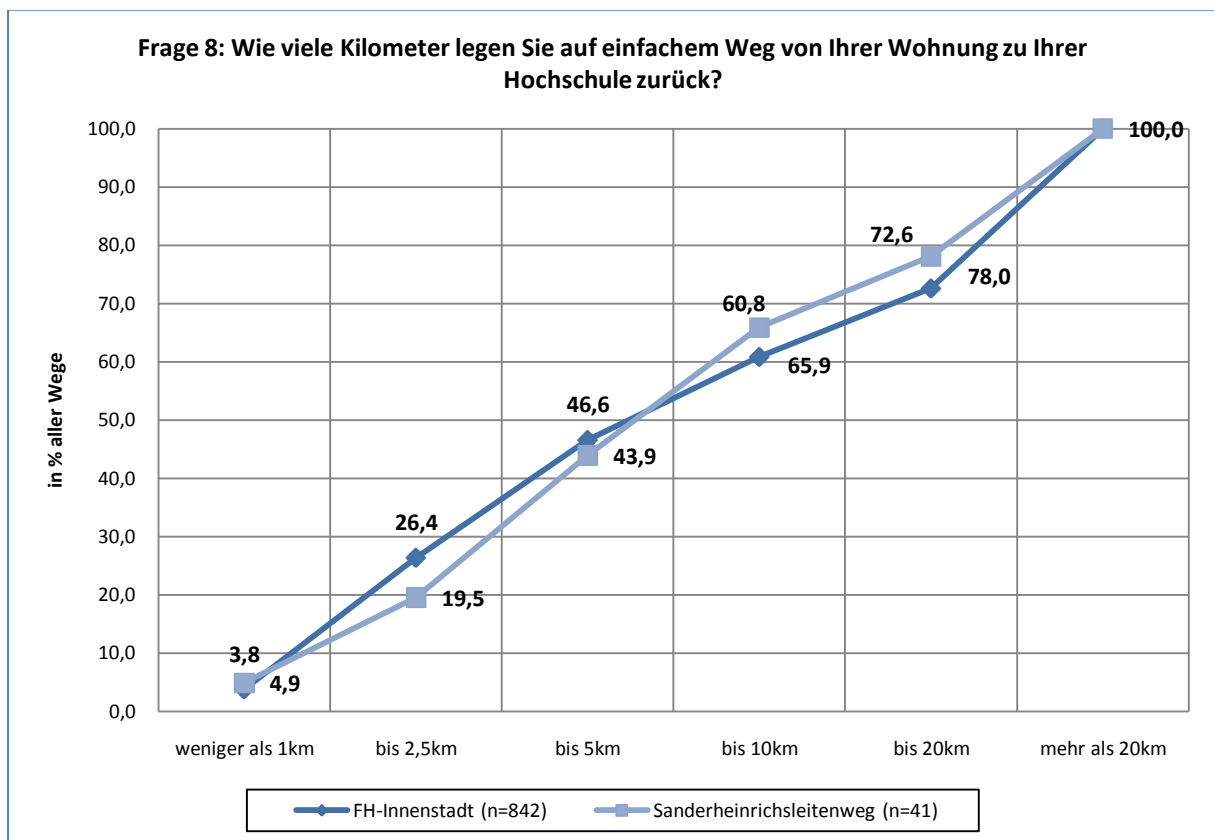


Abbildung 23: Kumulierte Wegelängen differenziert nach den FH-Standorten

Durchschnittlich legten die FH-Studierenden 14,7 km für einen einfachen Weg zur Fachhochschule zurück. Hierbei unterscheiden sich die beiden FH-Standorte jedoch voneinander: So benötigt bspw. ein Viertel (26,4%) der FH-Innenstadt-Studierenden eine Wegelänge von maximal 2,5 km, wohingegen nur 19,5% der Studierenden am *Sanderheinrichsleitenvogel* maximal 2,5 km benötigen. (Abbildung 23)

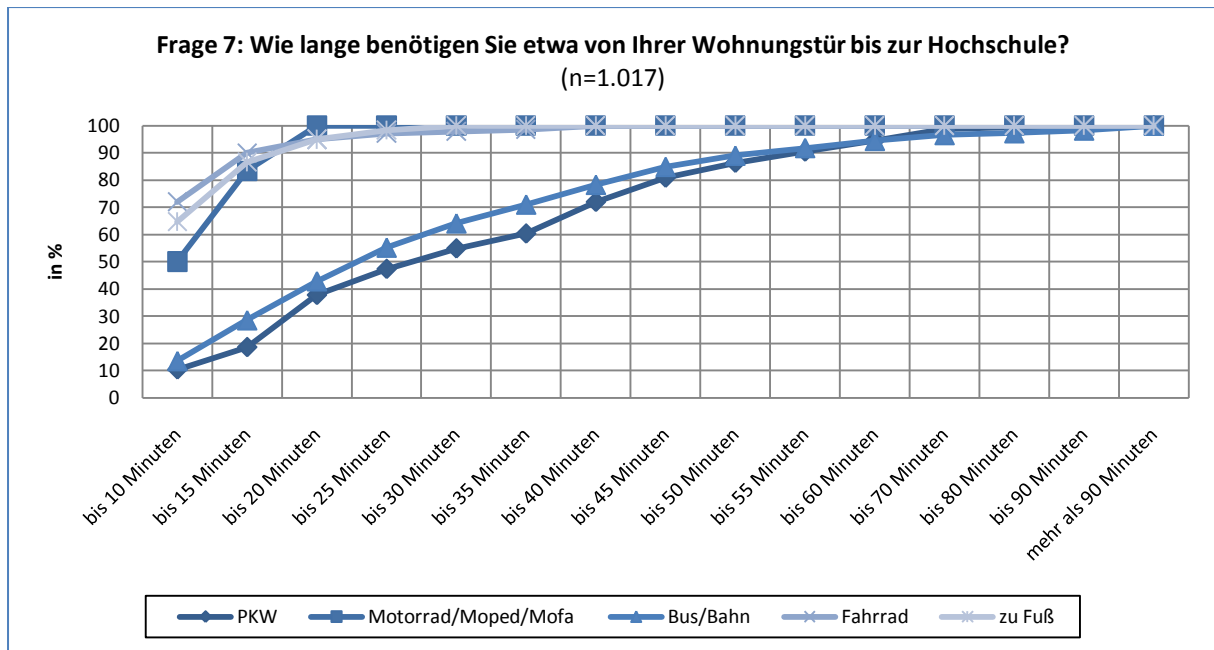


Abbildung 24: Kumulierte Wegezeiten der wichtigsten Verkehrsmittel der FH-Studierenden

Auch bei der Auswertung der Wegezeiten, betrachtet nach den unterschiedlichen Verkehrsmitteln, wird deutlich, dass die Verkehrsmittel Motorrad/Moped/Mofa, Fahrrad und das „zu Fuß-Gehen“ den geringsten zeitlichen Aufwand für die FH-Studierenden bedeuten. Mehr als 90% der Studierenden, die diese Verkehrsmittel nutzen sind in weniger als 20 Minuten an einem der beiden FH-Standorte angekommen. Die Fortbewegung mit dem ÖPNV (Bus/Bahn) ermöglicht es immerhin noch über 50% der Studierenden nach maximal 25 Minuten die FH-Standorte zu erreichen. Mehr als die Hälfte der autofahrenden Studierenden benötigen bis zu 30 Minuten für dasselbe Ziel. (Abbildung 24)

Die Medianwerte der einzelnen Verkehrsmittel zeigen, dass das Fahrrad (9,9 Minuten), das „zu Fuß-Gehen“ (10,3 Minuten) und die motorisierten Zweiräder (10,8 Minuten) die schnellste Möglichkeit für die FH-Studierenden darstellen, um zu ihrer Hochschule zu gelangen. (Tabelle 4)

	Medianwert
Pkw (n=146)	30,3 Minuten
Motorrad/Moped/Mofa (n=6)	10,8 Minuten
Bus/Bahn (n=607)	27,7 Minuten
Fahrrad (n=139)	9,9 Minuten
Fuß (n=119)	10,3 Minuten

Tabelle 4: Medianwerte der Wegezeiten für das wichtigste Verkehrsmittel der FH-Studierenden

Eine Auswertung der den FH-Studierenden zur Verfügung stehenden Verkehrsmittel ergab, dass 46% der Studierenden ein Fahrrad besitzen, wohingegen lediglich 29% ständig über einen Pkw verfügen. Zwischen den beiden FH-Standorten gibt es beim Fahrradbesitz einen deutlichen Unterschied (*FH-Innenstadt*=46%, *Sanderheinrichsleitenweg*=58%). Auch verfügen weniger Studierende am *Sanderheinrichsleitenweg* (11%) ständig über einen Pkw. Zu berücksichtigen ist jedoch die geringe Fallzahl der Studierenden am Sanderheinrichsleitenweg (n=38). (Abbildung 25)

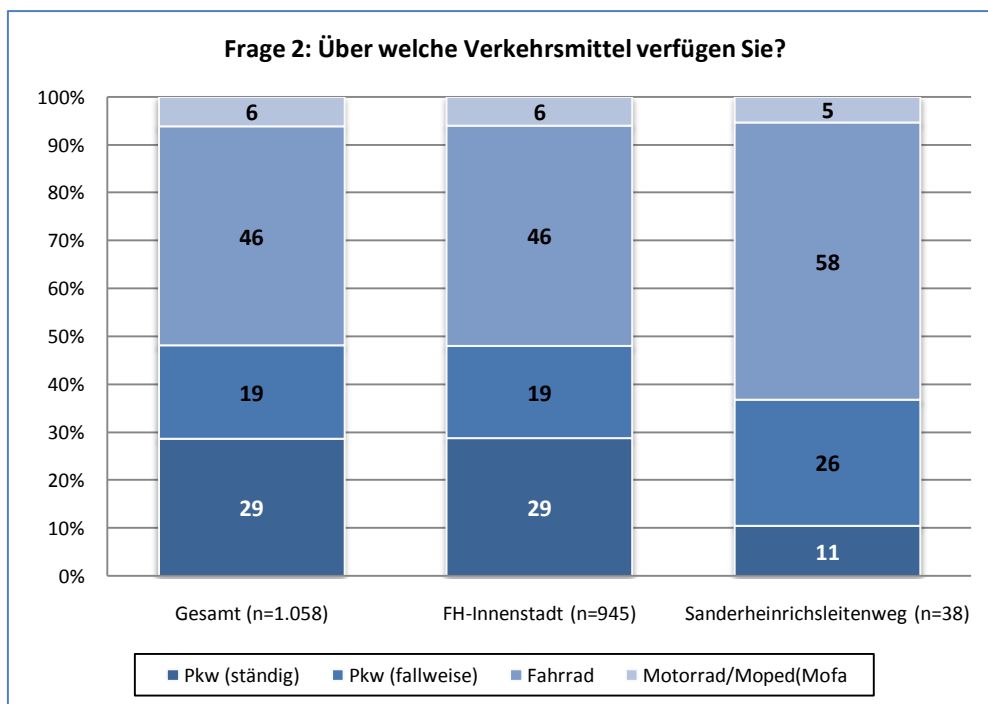


Abbildung 25: Verkehrsmittelverfügbarkeit der FH-Studierenden

3.1.3 Musikhochschulstandorte

Die 131 Studierenden der Musikhochschule in Würzburg, die an der Befragung teilnahmen, verteilen sich auf die Musikhochschulstandorte *Bibrastraße*, *Hofstallstraße* und *Residenzplatz* wie folgt:

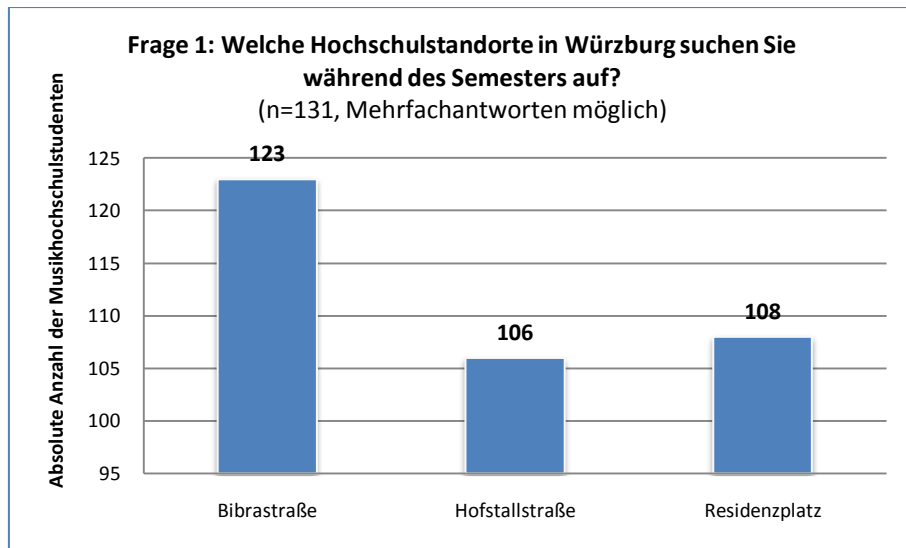


Abbildung 26: Verteilung der Musikhochschulstudierenden auf die Standorte der Musikhochschule

Die Studierenden der Musikhochschule besuchen deren Standorte an durchschnittlich 3,3 Tagen in der Woche. Hierbei wird der Standort *Bibrastraße* von den meisten Studierenden aufgesucht (n=123, Abbildung 26). An diesem Standort ergibt sich ein Durchschnitt von 3,8 Tagen, an denen die Studierenden sich dort aufhalten, wobei 28 Befragte (=22,8%) angeben, sich dort mindestens an 6 Tagen pro Woche aufzuhalten. (Abbildung 27)

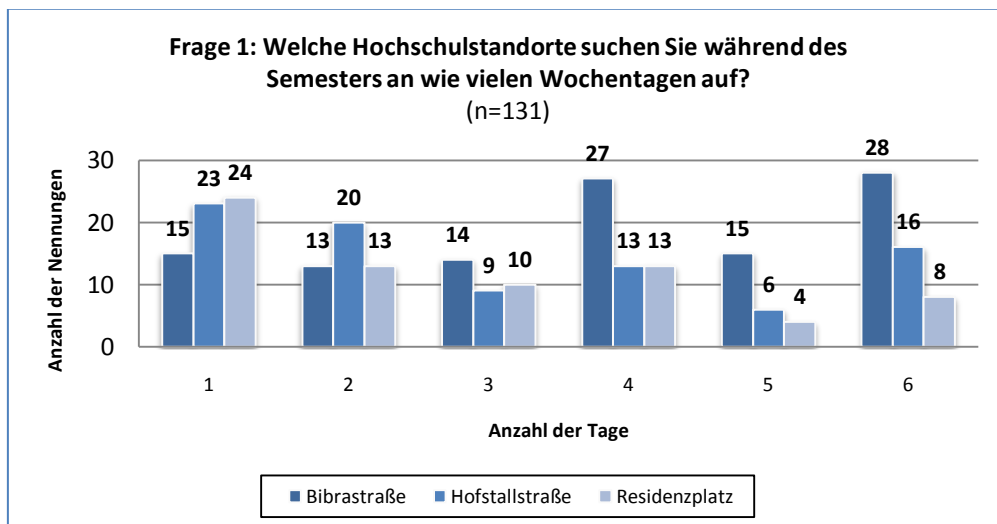


Abbildung 27: Frequentierung der Musikhochschulstandorte

Die Verkehrsmittelnutzung (Modal Split) der Studierenden der Musikhochschule unterscheidet sich deutlich von den bisher dargestellten. Weicht der MIV-Wert noch marginal von den übrigen ab (Musikhochschule=14%, FH=17%, Uni=21%), so ergibt sich für die Betrachtung des Nicht-MIV eine deutliche Zunahme gegenüber den anderen Hochschulen (MHS=43%, FH=19%, Uni=15%). Ebenso wird deutlich, dass weniger Musikhochschulstudierenden mit dem ÖPNV zu ihren Standorten gelangen, als dies bei den übrigen Hochschulen der Fall ist. Die Gründe hierfür mögen in der zentralen Lage der Standorte der Musikhochschule liegen, wodurch die Fortbewegung mit dem Nicht-MIV präferiert wird. (Abbildung 28, vgl. Abbildung 11 und 19)

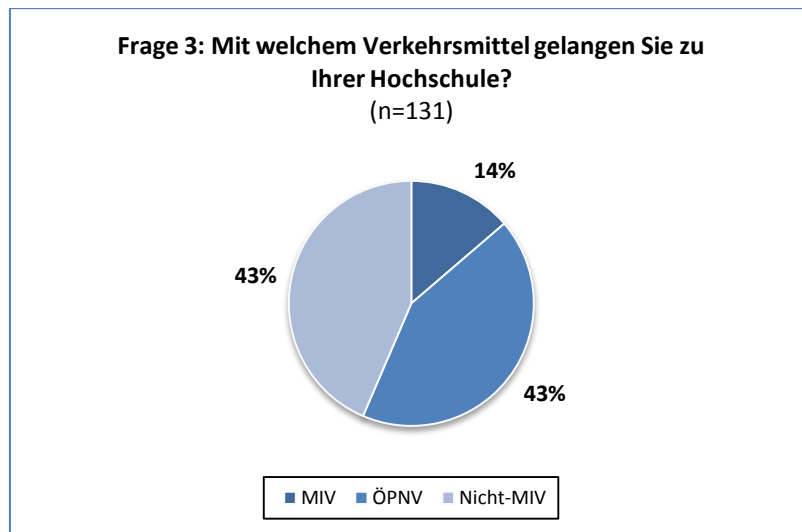


Abbildung 28: Modal Split der Musikhochschulstudierenden

Im Vergleich zu dem Modal Split aller Studierenden an der Musikhochschule ergibt sich, differenziert nach dem jeweiligen Standort, keine nennenswerte Abweichung. (Abbildung 29)

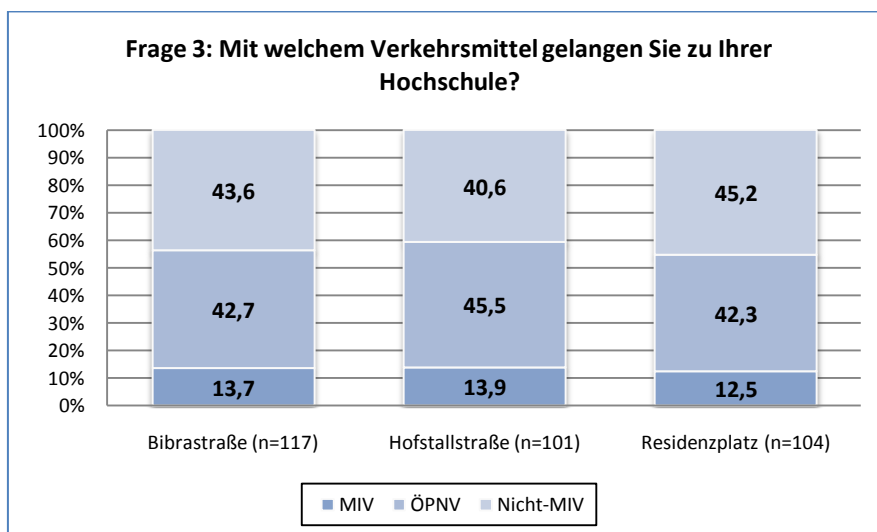


Abbildung 29: Modal Split der Musikhochschulstudierenden differenziert nach Standorten

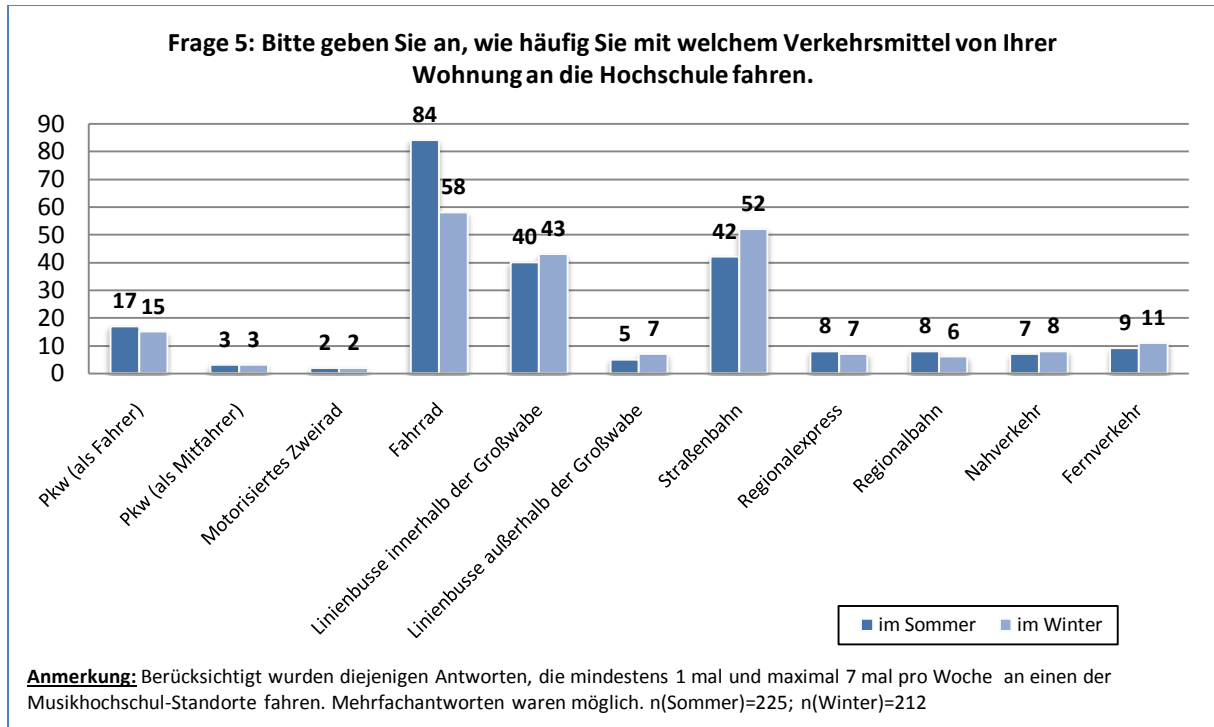


Abbildung 30: Verkehrsmittelwahl der Musikhochschul-Studierenden Sommer/Winter

Auch bei den Musikhochschul-Studierenden verschiebt sich die Verkehrsmittelnutzung im Winter hin zu einer erhöhten Nutzung des ÖPNV (insbesondere der Straßenbahn) und einer dementsprechend geringeren Nutzungshäufigkeit des Nicht-MIV (insbesondere des Fahrrades). Die übrigen Verkehrsmittel zeigen keine nennenswerten Unterschiede in der sommerlichen und winterlichen Nutzungshäufigkeit. (Abbildung 30 und 31)

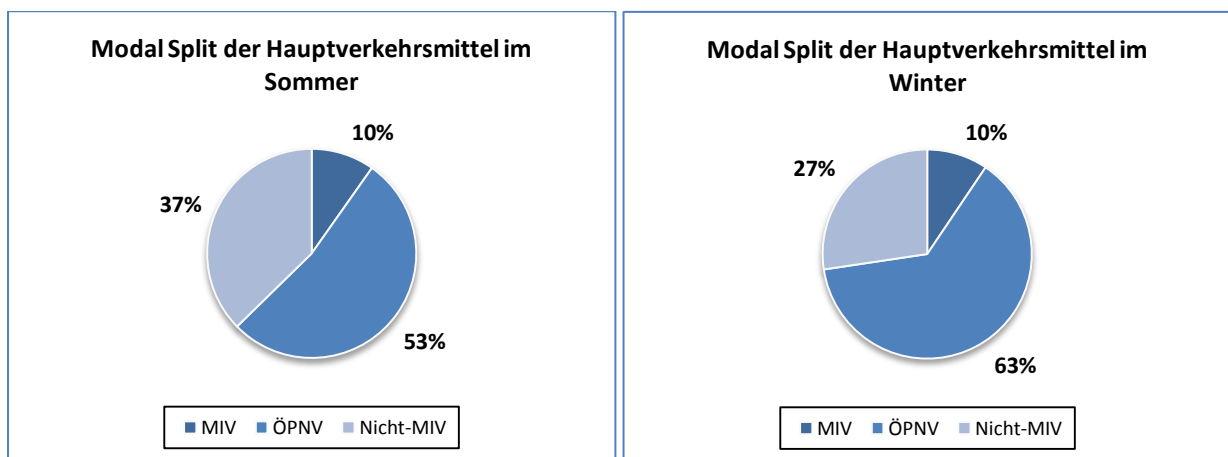


Abbildung 31: Modal Split der Musikhochschulstudierenden differenziert nach Jahreszeiten

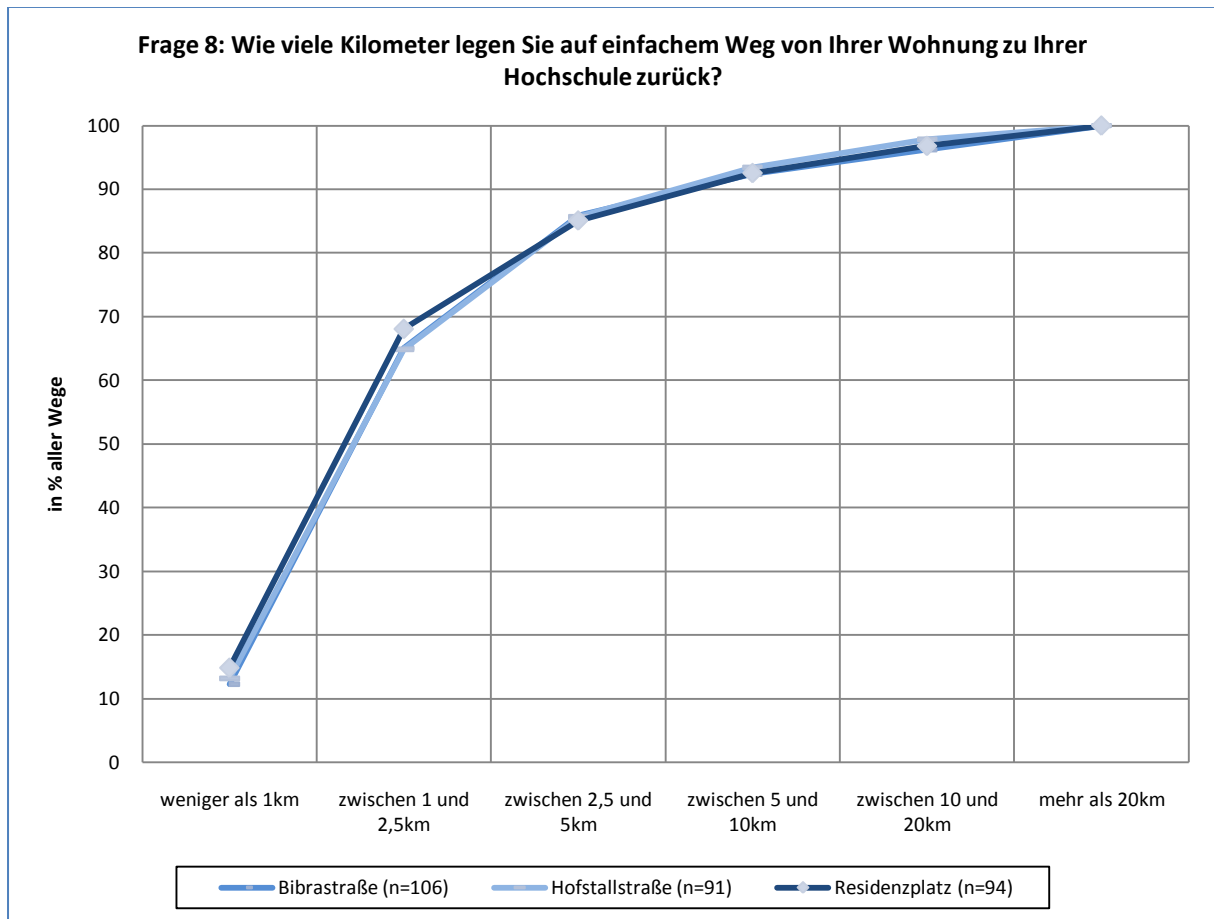


Abbildung 32: Kumulierte Wegelängen differenziert nach den Musikhochschul-Standorten

Durchschnittlich legen die Musikhochschulstudierenden 5,97 km für einen einfachen Weg zur Musikhochschule zurück. Unterschieden nach den Standorten der Musikhochschule, lassen sich keine Besonderheiten feststellen, so dass mehr als 60% aller Musikhochschulstudierenden einen maximalen Weg von 2,5 km in Kauf nehmen müssen, um zu dem jeweiligen Hochschulstandort zu gelangen. (Abbildung 32)

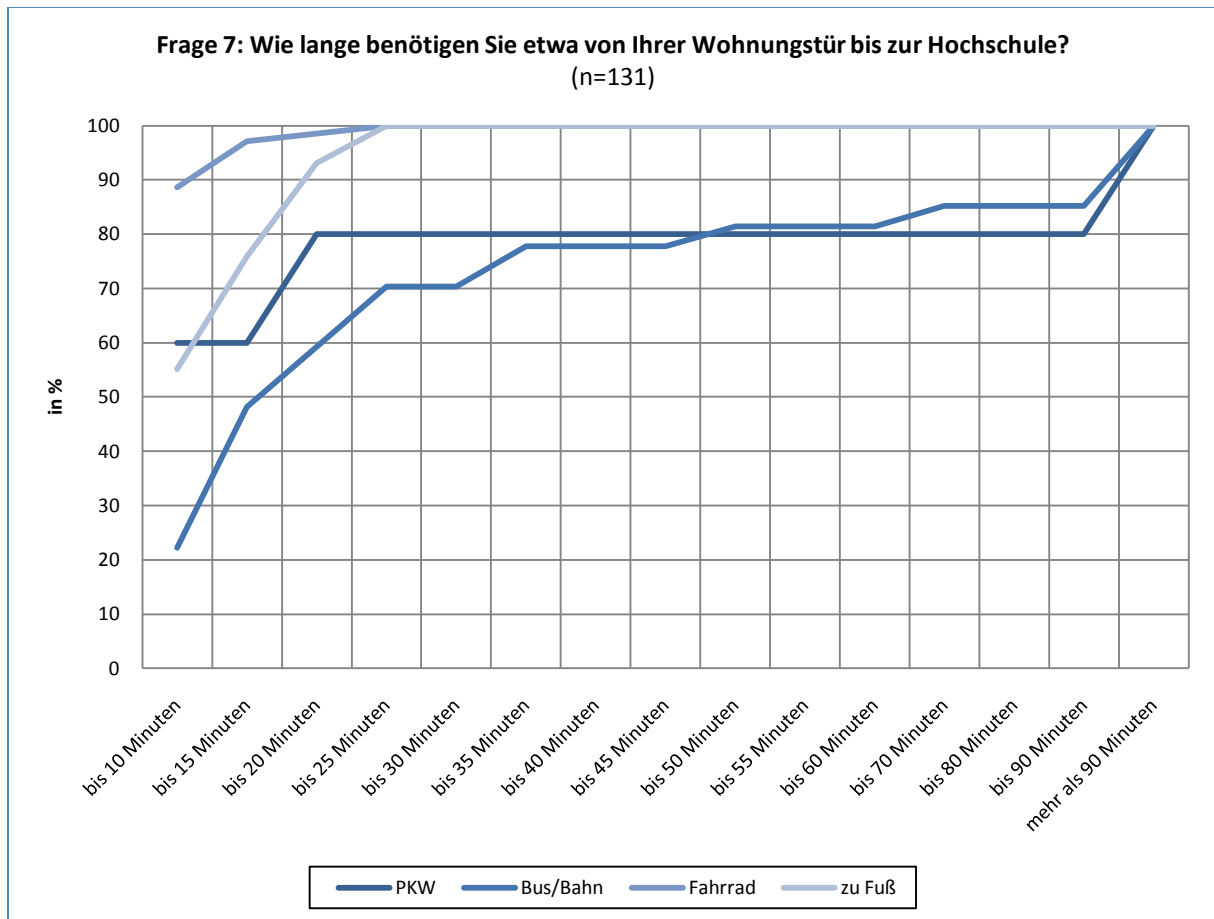


Abbildung 33: Kumulierte Wegezeiten der wichtigsten Verkehrsmittel der Musikhochschulstudierenden

Abbildung 33 und Tabelle 5 verdeutlichen, dass auch bei den Musikhochschulstudierenden das Verkehrsmittel Fahrrad und das „zu Fuß-Gehen“ den geringsten zeitlichen Aufwand bedeuten. Insbesondere Studierende, die mit dem Fahrrad zur Hochschule fahren, benötigen für diesen Weg maximal 20 Minuten. Deutlich länger sind hingegen Studierende unterwegs, die den ÖPNV benutzen, da lediglich 70% der Befragten mit dem ÖPNV kürzer als 25 Minuten unterwegs sind. (Abbildung 33 und Tabelle 5)

	Medianwert
Pkw (n=5)	26,0 Minuten
Bus/Bahn (n=27)	29,3 Minuten
Fahrrad (n=70)	8,3 Minuten
Fuß (n=29)	11,3 Minuten

Tabelle 5: Medianwerte der Wegezeiten für das wichtigste Verkehrsmittel der Musikhochschulstudierenden

Die Medianwerte der einzelnen Verkehrsmittel zeigen, dass das Fahrrad (8,3 Minuten) sowie das „zu Fuß-Gehen“ (11,3 Minuten) den geringsten Zeitaufwand beanspruchen, wohingegen die mittleren Wegezeiten bei dem MIV (26,0 Minuten) und dem ÖPNV (29,3 Minuten) deutlich höher liegen. (Tabelle 5)

Betrachtet man die Verkehrsmittelverfügbarkeit der Musikhochschulstudierenden, so ist das Fahrrad an allen Standorten das dominierende Verkehrsmittel (66%). Knapp ein Fünftel der Musikhochschulstudierenden verfügt ständig über einen Pkw (18%), 13% teilweise. (Abbildung 34)

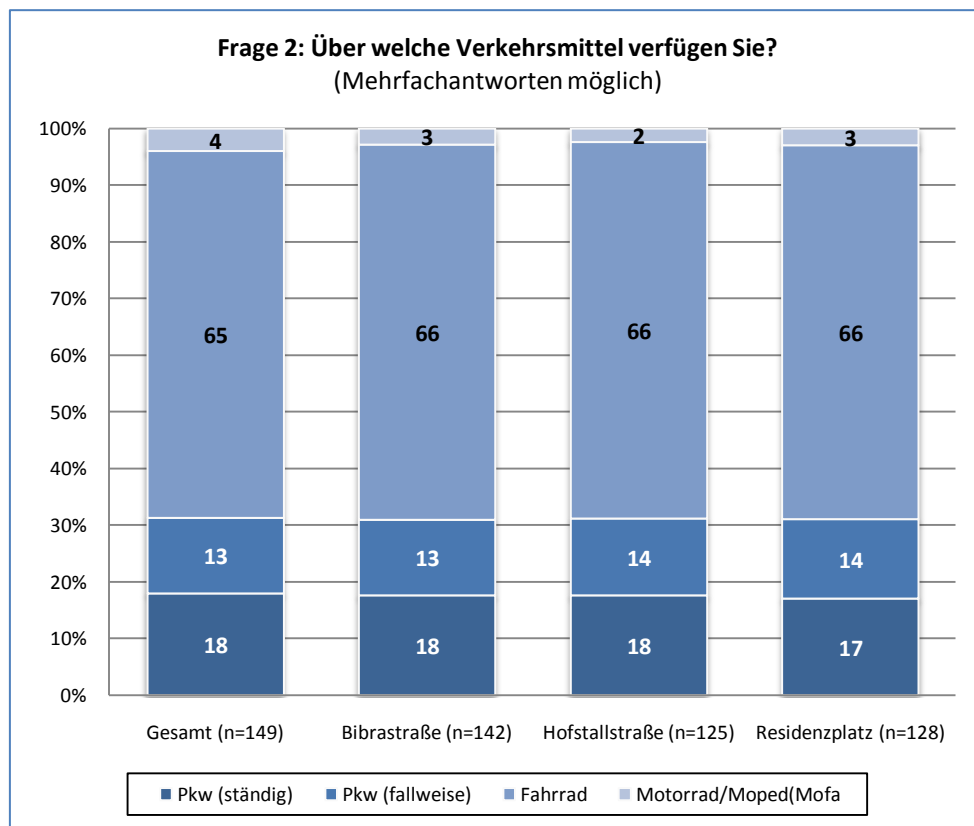


Abbildung 34: Verkehrsmittelverfügbarkeit der Musikhochschulstudierenden

3.2 Demographische Differenzierung

Neben den aufgezeigten räumlichen Unterschieden, die sich durch die Differenzierung nach den Hochschulstandorten in Würzburg ergeben, existieren ebenso Unterschiede bezüglich der demographischen Merkmale der Befragten. Diese sollen in dem nun folgenden Kapitel dargestellt werden, wobei neben geschlechtsspezifischen Unterschieden (Kapitel 3.2.1) auch Differenzen bezüglich der Nutzungsformen (Kapitel 3.2.2) und der Wohnstandorte (Kapitel 3.3.3) der Würzburger Studierenden dargestellt werden.

3.2.1 Geschlechtsspezifische Unterschiede

Von den 6.415 Befragten, die den Fragebogen bis zum Ende ausgefüllt haben, waren 2.359 (36,8%) männliche und 4.056 (63,2%) weibliche Studierende.

Der Modal Split der Studierenden zeigt bezüglich des Geschlechtes folgende Unterschiede: Bei beiden Geschlechtern spielt der ÖPNV eine bedeutsame Rolle (männlich=56%; weiblich=68%). Andererseits liegt der Anteil der männlichen Studierenden (25%), die mit dem MIV zur Hochschule gelangen, deutlich über dem MIV-Anteil der weiblichen Studierenden (17%). (Abbildung 35)

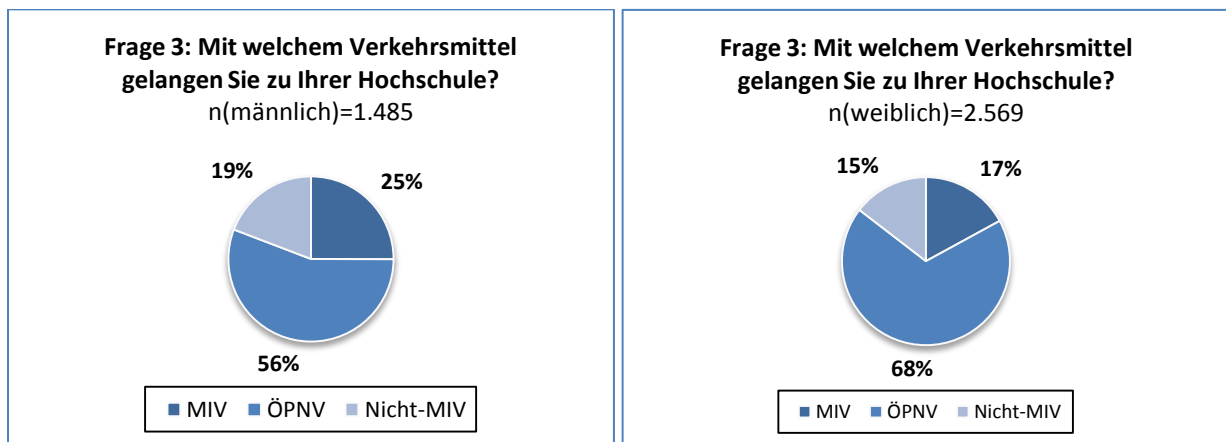


Abbildung 35: Modal Split der männlichen und weiblichen Studierenden

Auch die Verkehrsmittelverfügbarkeit stützt die Vermutung, dass die männlichen Studierenden häufiger den MIV benutzen, als dies bei den Studentinnen der Fall ist: So steht 27% der männlichen Studierenden ständig ein Pkw zur Verfügung (weibliche: 21%), weiteren 15% zumindest teilweise (weibliche: 17%). Dagegen besitzen weitaus mehr Studentinnen ein Fahrrad (58% zu 51% der männlichen Studenten). (Abbildung 36)

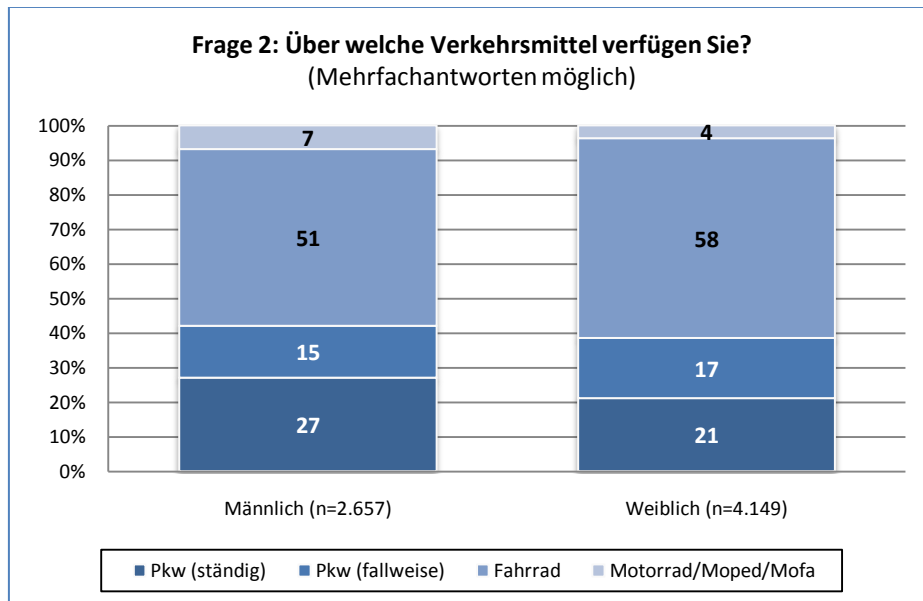


Abbildung 36: Verkehrsmittelverfügbarkeit der männlichen und weiblichen Studierenden

Bezüglich der Wegelängen, welche von den weiblichen und männlichen Studierenden zurückgelegt werden, zeigen sich keinerlei Unterschiede. (Abbildung 37)

Sowohl die weiblichen (9,90 km), als auch die männlichen (9,70 km) Studierenden legen durchschnittlich einen einfachen Weg zur Hochschule von unter 10 km zurück.

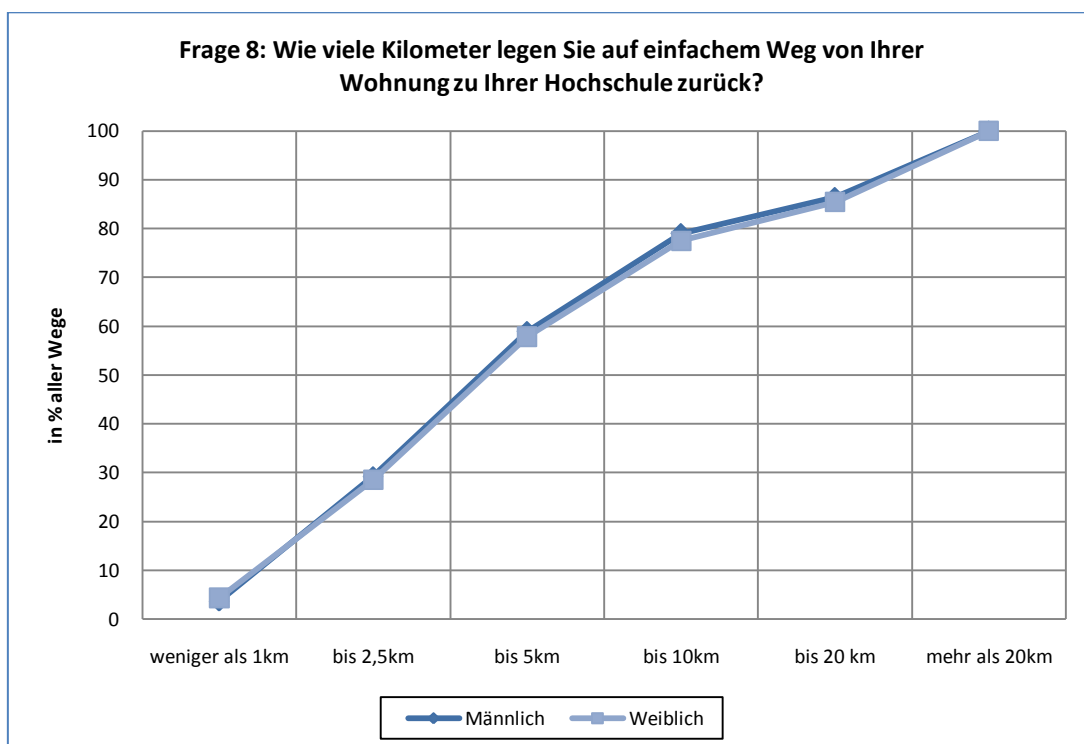


Abbildung 37: Kumulierte Entfernung zwischen Wohn- und Studienort der männlichen und weiblichen Studierenden

Als letzter Punkt sollen in diesem Abschnitt noch die unterschiedlichen Kriterien der Verkehrsmittelwahl untersucht werden. Sowohl bei den männlichen, als auch bei den weiblichen Studierenden ist der *Zeitaufwand* das wichtigste Kriterium. Es zeigen sich jedoch geschlechtsspezifische Unterschiede hinsichtlich der Ansprüche. Tendenziell bewerten Studentinnen die Bedeutung der Kriterien stärker als männliche Studenten. Vor allem zeigen sich Unterschiede bei den Kriterien *Sicherheit*, *Umweltschutz* und *Parkplatzverfügbarkeit*. (Abbildungen 38 und 39)

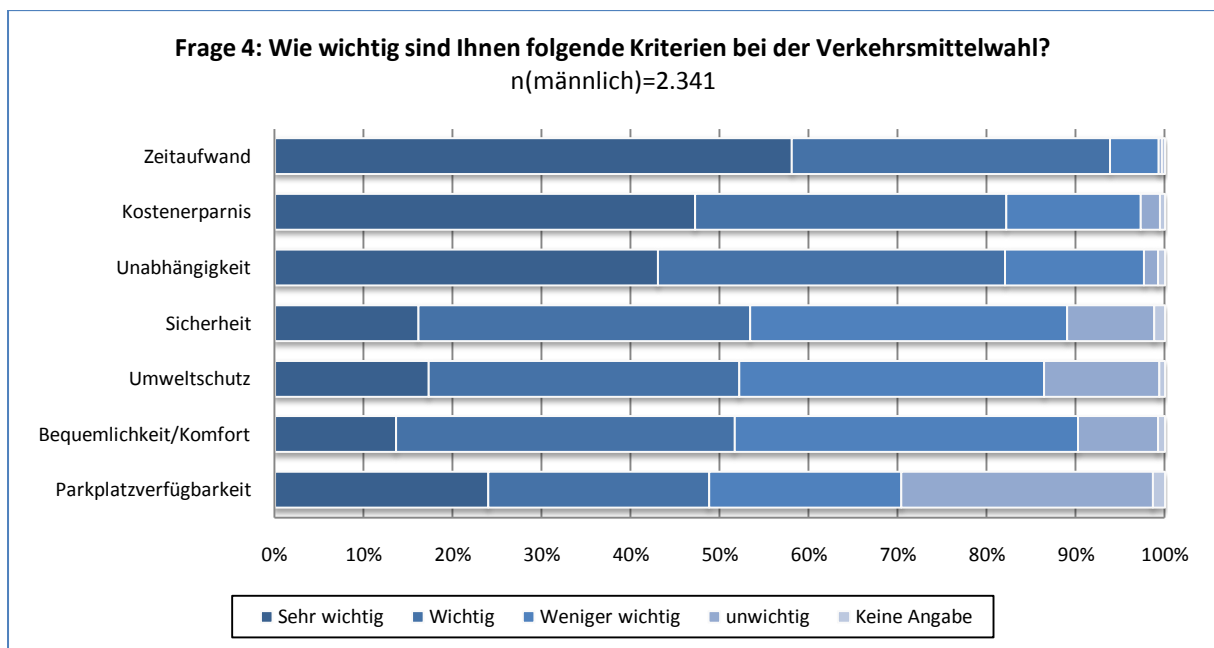


Abbildung 38: Kriterien der Verkehrsmittelwahl der männlichen Studierenden

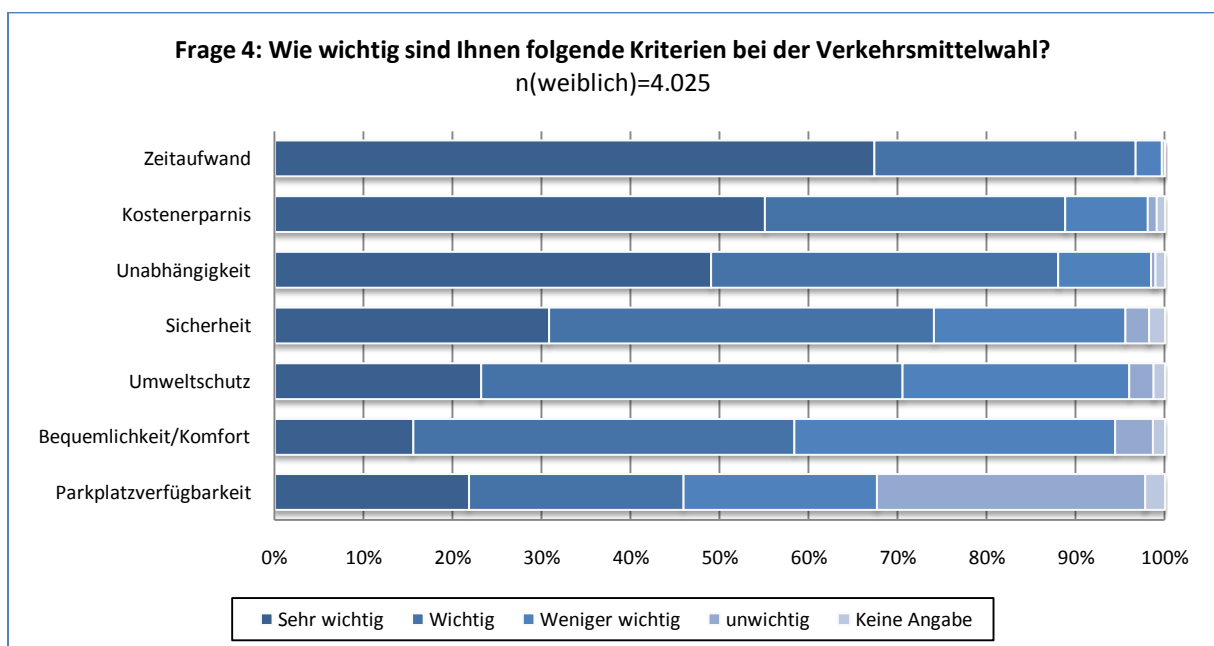


Abbildung 39: Kriterien der Verkehrsmittelwahl der weiblichen Studierenden

3.2.2 Nutzersegmente

Die Studierenden können aufgrund der Pkw-Verfügbarkeit sowie der Bewertung der ÖPNV-Verbindungen in insgesamt sieben verschiedene Personengruppen segmentiert werden. Dabei wird in einem ersten Schritt ermittelt, wie vielen Studierenden ständig ein Pkw zur Verfügung steht. Je nach Verkehrsmittelnutzung werden anschließend diejenigen Studierenden noch genauer differenziert, denen kein Pkw ständig zur Verfügung steht. Es ergeben sich die Nutzersegmente „Wenig Mobile“, „Fahrradfahrer“ und „ÖV-Captives“⁶. Aus den übrigen Studierenden können, je nach der Nutzungshäufigkeit des ÖPNV, die Segmente „ÖV-Stammkunden“ und „ÖV-Gelegenheitskunden“ gebildet werden. Studierende, die den ÖPNV seltener als einmal pro Woche nutzen, wurden danach nochmals anhand ihrer Bewertung der Schnelligkeit der ÖPNV-Verbindungen unterschieden und in die Segmente „ÖV-Potenzial“ und „IV-Stammnutzer“ eingeteilt.

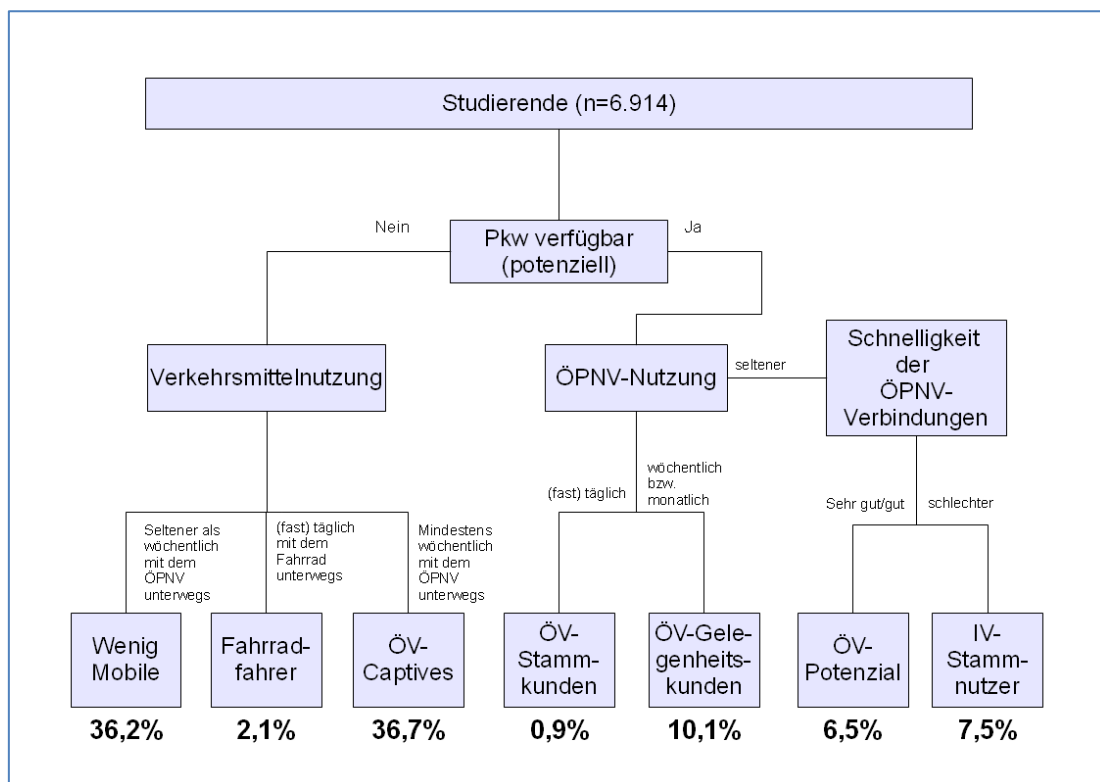


Abbildung 40: Nutzersegmente anhand der Verkehrsmittelnutzung
(eigene Darstellung, in Anlehnung an BUNDESMINISTERIUMS FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG 2010:
Abb. 3.82, S. 111)

⁶ Die hier verwendete Segmentierung und die Bezeichnungen der Nutzersegmente erfolgen in Anlehnung an die Studie des BUNDESMINISTERIUMS FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends; Bonn, Berlin.

Besonders interessant, im Hinblick auf zukünftiges Potenzial für den ÖPNV in Würzburg ist hierbei das Segment des „ÖV-Potenzials“, da diese Studierende trotz eines ständigen Pkw-Besitzes nicht abgeneigt sind, den ÖPNV zu bestimmten Zwecken zu benutzen (6,5%). Von allen Befragten können 7,5% als „IV-Stammnutzer“ identifiziert werden, die sich durch die geringe Bereitschaft auszeichnen, den ÖPNV zu benutzen. Ebenso sind die „wenig Mobilen“ (36,2%) und die „Fahrradfahrer“ (2,1%) nur sehr selten mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs, wohingegen 36,7% („ÖV-Captives“) auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen sind und diese auch rege nutzen. (Abbildung 40)

3.2.3 Differenzierung nach Wohnstandorten

Eine Differenzierung nach den aktuellen Wohnstandorten der Studierenden erscheint sinnvoll, da aus diesen das Potenzial für zukünftige Verkehrsbelastungen abgelesen und für gegenwärtige Verkehrsbelastungen als Erklärung herangezogen werden kann. Insgesamt ist der Anteil der Studierenden mit Wohnort Würzburg (72,8%) in der Stichprobe überrepräsentiert. Ergebnisse dieser Studie könnten/sollten mit der Studierendenstatistik der drei Hochschulen verglichen und ggf. gewichtet dargestellt und weiter analysiert werden.

Gemeinde / Stadt	Anzahl der Nennungen	Gemeinde / Stadt	Anzahl der Nennungen
Würzburg	5056	Tauberbischofsheim	14
Höchberg	64	Volkach	14
Kitzingen	50	Zellingen	14
Veitshöchheim	46	Dettelbach	13
Schweinfurt	40	Marktbreit	13
Zell am Main	30	Arnstein	12
Karlstadt am Main	28	Gemünden	11
Rottendorf	23	Lauda-Königshofen	11
Gerbrunn	21	Margetshöchheim	11
Kürnach	20	Marktheidenfeld	11
Rimpar	20	Waldbüttelbrunn	11
Estenfeld	19	Wiesentheid	11
Ochsenfurt	19	Kirchheim	10
Randersacker	19	Wertheim	10
Bergtheim	16	Aschaffenburg	9
Reichenberg	15	Güntersleben	9
Hettstadt	14	Nürnberg	9
Leinach	14	Remlingen	9
Lohr am Main	14	Retzstadt	9

Tabelle 6: Wohnstandorte der Studierenden⁷

⁷ In der Darstellung wurden lediglich Gemeinden berücksichtigt, die von 9 oder mehr Studierenden genannt wurden. Es wurden weitere 235 Gemeinden als Wohnstandort von den Befragten aufgeführt.

Neben dem Wohnstandort Würzburg werden überwiegend Gemeinden und Städte in der näheren Umgebung von Würzburg genannt (Höchberg 1,0%, Kitzingen 0,8%, Veitshöchheim 0,7%, Schweinfurt 0,6%). (Tabelle 6)

Fasst man die einzelnen Gemeinden in Regionen zusammen, wie dies in Abbildung 41 geschehen ist, ergibt sich hinsichtlich der Aussagekraft der einzelnen Kriterien (Modal Split) eine bessere Übersicht⁸. Für Studierende, die außerhalb Würzburgs wohnen, scheint der Pkw immer noch das entscheidende Verkehrsmittel zu sein. Lediglich in den Gemeinden der südlichen Region liegt sein Anteil deutlich unter 50%. Der ÖPNV-Anteil ist vor allem im Süden und Westen relativ hoch. (Abbildung 41)

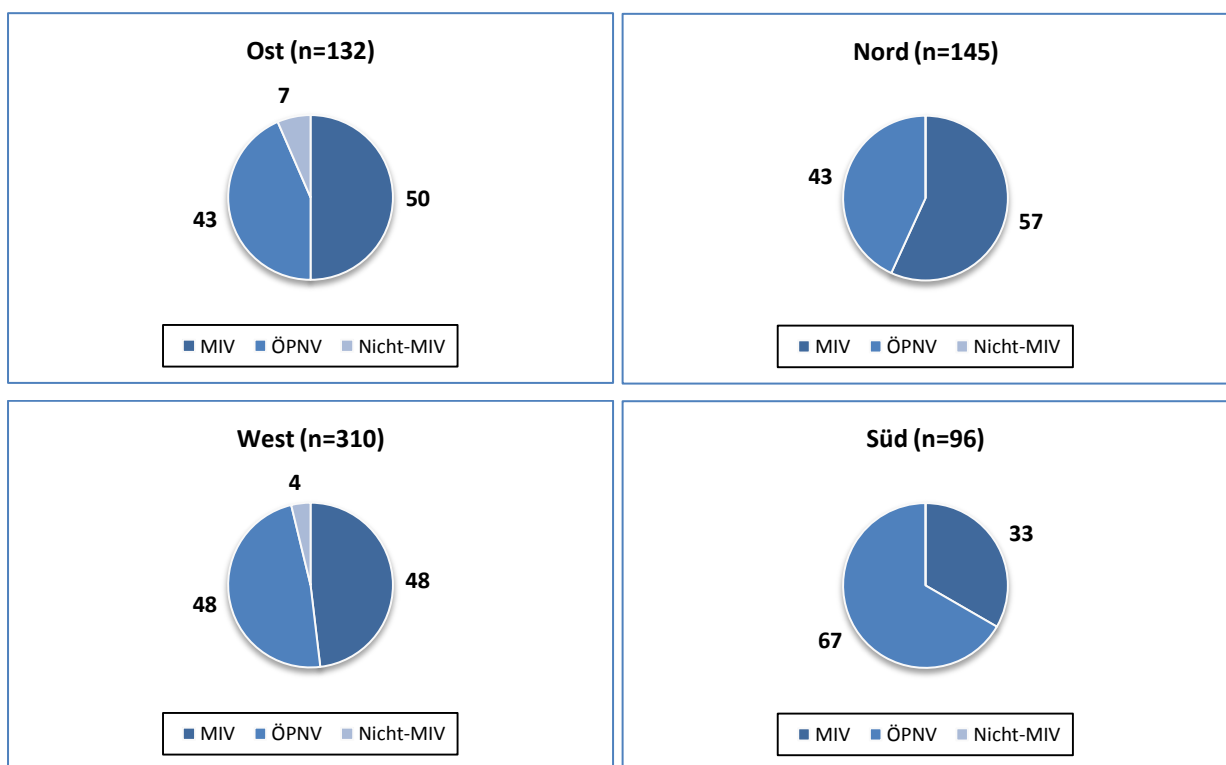


Abbildung 41: Modal Split differenziert nach Wohnregionen

Die Studierenden, die während des Semesters in Würzburg wohnen, verteilen sich auf die einzelnen Stadtteile, wie in Abbildung 42 dargestellt. Es wird deutlich, dass insbesondere das Frauenland (1.235), die Altstadt (978) und der Stadtteil Sanderau (954) von den Studierenden bevorzugt werden. Diese liegen in der Nähe der Hochschuleinrichtungen. (Abbildung 42)

⁸ Eine Übersicht über die Einteilungen der Gemeinden in die Regionen richtet sich nach den Haupteinfahrstrassen der jeweiligen Gemeinden nach Würzburg. Daher kann eine Gemeinde, die im geographischen Sinne östlich von Würzburg liegt, aufgrund der besseren Anbindung in die südliche Region „rutschen“. Eine Auflistung der Gemeinden findet sich in Kapitel 6.4 Regionalisierung der Gemeinden

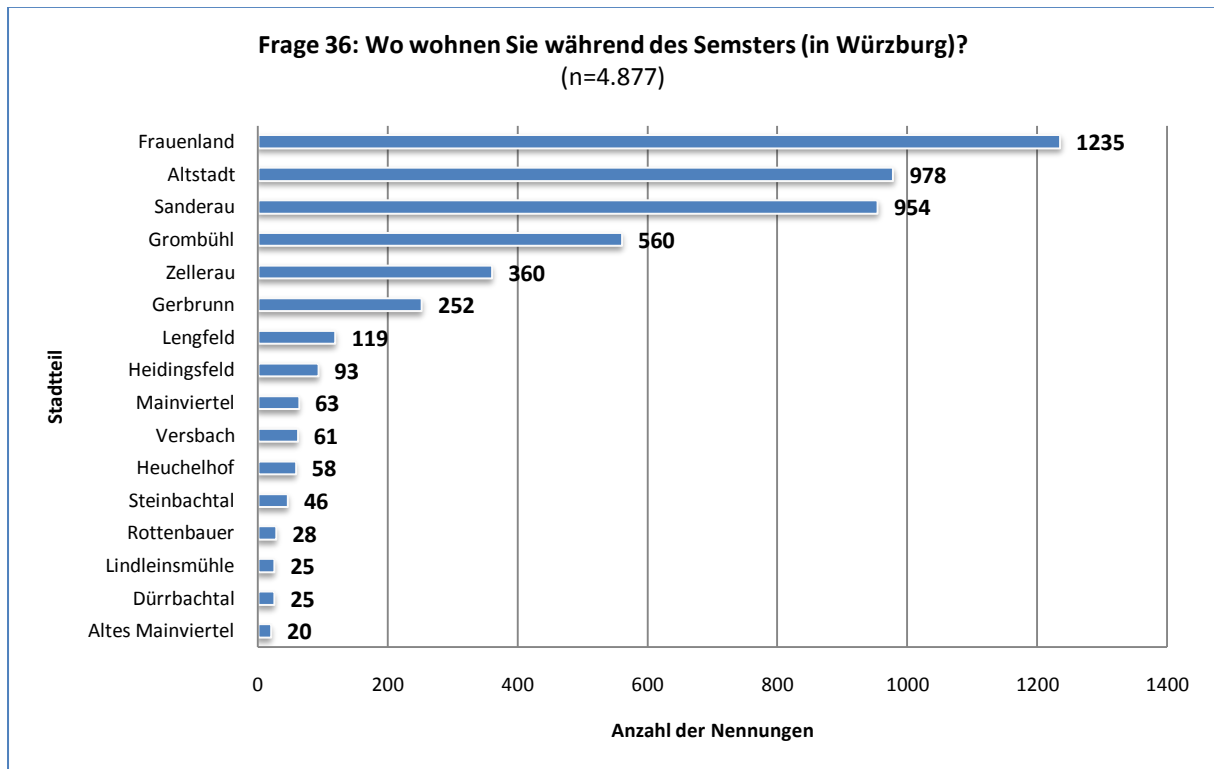


Abbildung 42: Verteilung der Wohnstandorte im Würzburger Stadtgebiet

Der direkte Vergleich des Modal Split, zwischen den Wohnstandorten innerhalb und außerhalb Würzburgs, verdeutlicht die verstärkte Nutzung des Pkw bei Studierenden, die nicht in Würzburg wohnen. Für sie hält sich die ÖPNV- und MIV-Nutzung die Waage. (Abbildung 43)

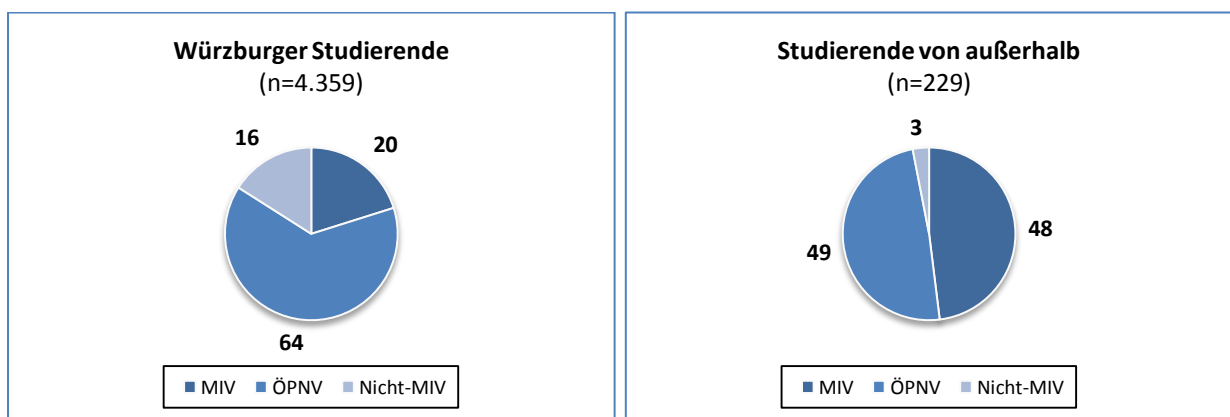


Abbildung 43: Vergleich des Modal Split der Studierenden

4

Spezifische Mobilitätsstilgrößen

4.1 Motorisierter Individualverkehr

In diesem Kapitel werden die Besonderheiten des Motorisierten Individualverkehrs herausgearbeitet. Von den insgesamt 6.941 Befragten gaben 1.467 (21%) Studierende an, bevorzugt mit dem Pkw zur Hochschule zu gelangen. (vgl. Abbildung 1) Zur Auswertung des Fragenblocks bzgl. des MIV wurden daher auch lediglich diese Studierenden berücksichtigt.

Der wichtigste Grund für die Befragten, den Pkw zu benutzen, ist es die Hochschule zu erreichen (82,1%). Ähnliche viele Studierende benötigen den Pkw in ihrer Freizeit (78,5%) und um zum Einkaufen zu gelangen (77,6%). Für die Hälfte der Befragten ist die Heimfahrt zu den Familien der ausschlaggebende Punkt, um einen Pkw zu benutzen (48,1%). Immerhin mehr als ein Drittel beansprucht den Pkw, um einen Arbeitsplatz zu erreichen (37,2%). Lediglich 13,6% legen mit dem Pkw längere, überörtliche Strecken zurück. (Abbildung 44)

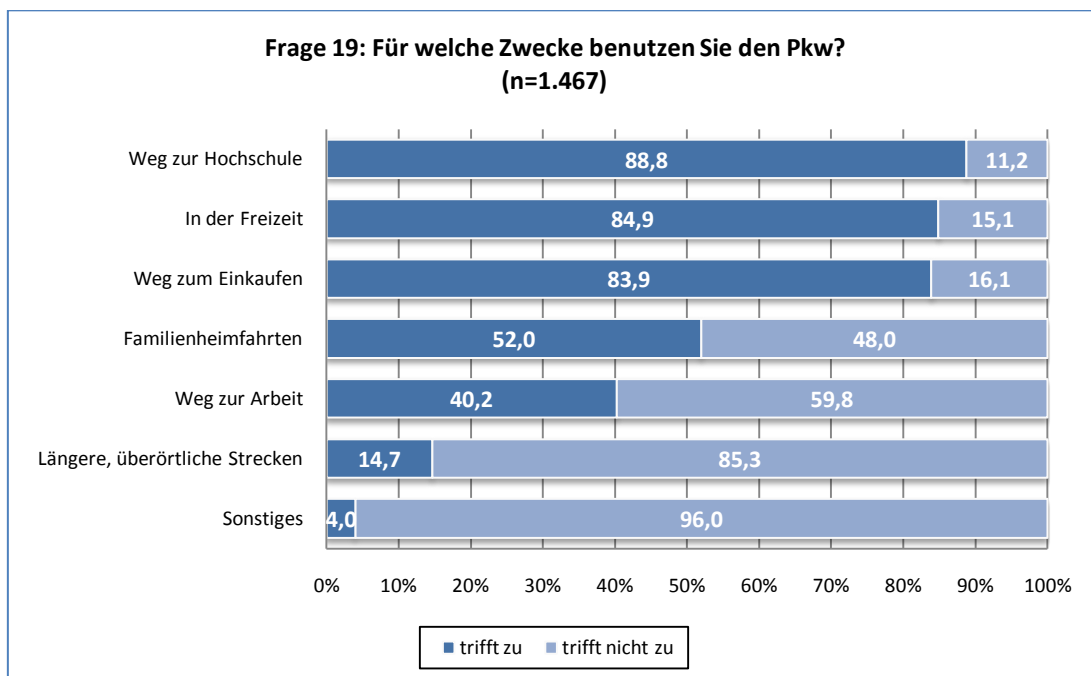


Abbildung 44: Zweck der Pkw-Benutzung

Die meisten Studierenden, die mit einem Pkw zu einem der Hochschulstandorte gelangen, parken diesen am *Hubland* (771 Nennungen). Mit großem Abstand folgen die Parkplatz-Standorte *Talavera* (69 Nennungen), *Wittelsbacherplatz* (37 Nennungen) und *Sanderring* (33 Nennungen). (Abbildung 45)

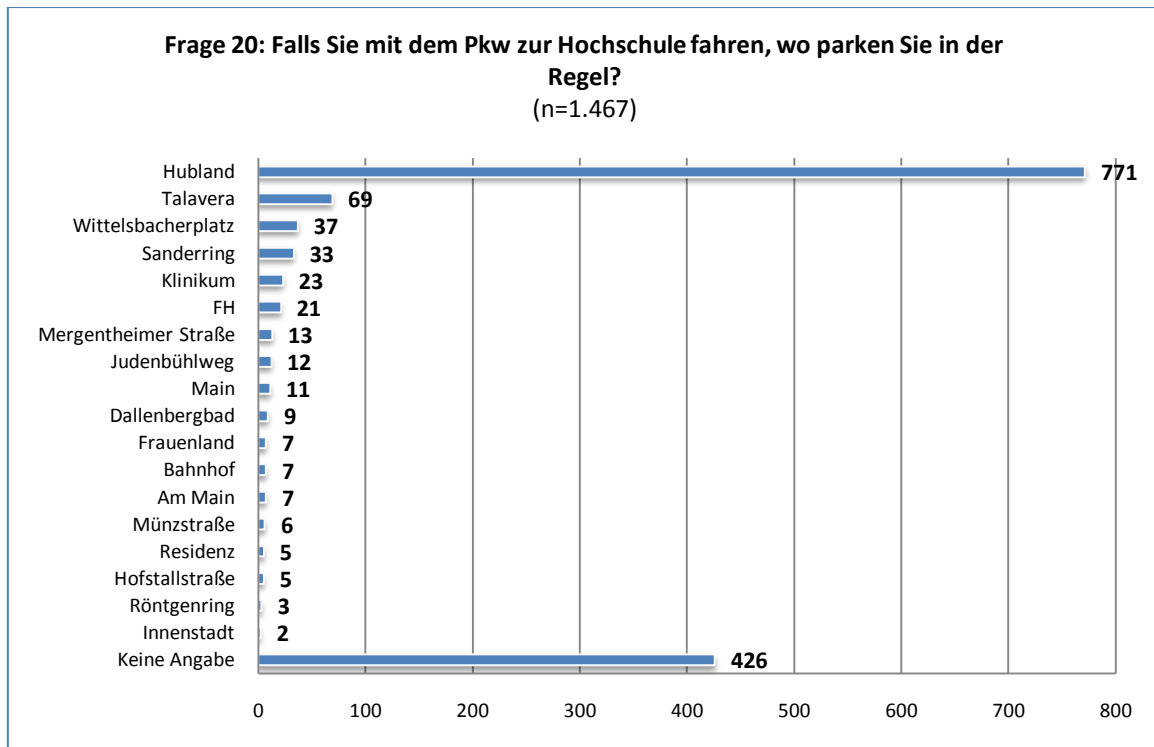


Abbildung 45: Parkplatz-Standorte

Aufgrund der geringen Anzahl an Nennungen der übrigen Parkplatz-Standorte, bezieht sich die Auswertung der Zufriedenheit mit der Parkplatzsituation in der folgenden Tabelle lediglich auf die Standorte *Hubland*, *Talavera*, *Wittelsbacherplatz* und *Sanderring*. Eine Bewertung der Zufriedenheit nach dem Schulnotensystem ergab für die jeweiligen Standorte, dass der Parkplatz-Standort *Hubland* mit einer Schulnote von durchschnittlich 3,3 am besten bewertet wurde. Danach folgen die Standorte *Wittelsbacherplatz* (3,8) und *Sanderring* (4,7). Am schlechtesten schneidet in diesem Vergleich der Standort *Talavera* (5,0) ab. (Tabelle 7)

Schulnoten Standort	1	2	3	4	5	6	Gesamt
Hubland	51	188	225	142	104	61	771
Talavera	0	4	9	10	8	38	69
Wittelsbacherplatz	0	7	10	8	8	4	37
Sanderring	0	0	7	5	12	9	33

Tabelle 7: Bewertung ausgewählter Parkplatz-Standorte

Um einen besseren Eindruck der Parkplatzsituation an den Hochschulstandorten zu bekommen, wurde weiterhin nach möglichen Verbesserungswünschen gefragt, welche von den Studierenden als „Notwendig“, „Wünschenswert“ oder „Nicht zielführend“ eingestuft werden konnten. Es zeigt sich, dass 54,1% der befragten MIV-Nutzer mehr Parkplätze auf dem Hochschulgelände für notwendig erachten. Lediglich 10,9% halten dies für „Nicht zielführend“. Die Einführung eines Informationssystems über den aktuellen Stand der Parkplatzauslastung halten 50,4% für wünschenswert, 32,0% glauben, dass diese Maßnahme „Nicht zielführend“ sei. (Abbildung 46)

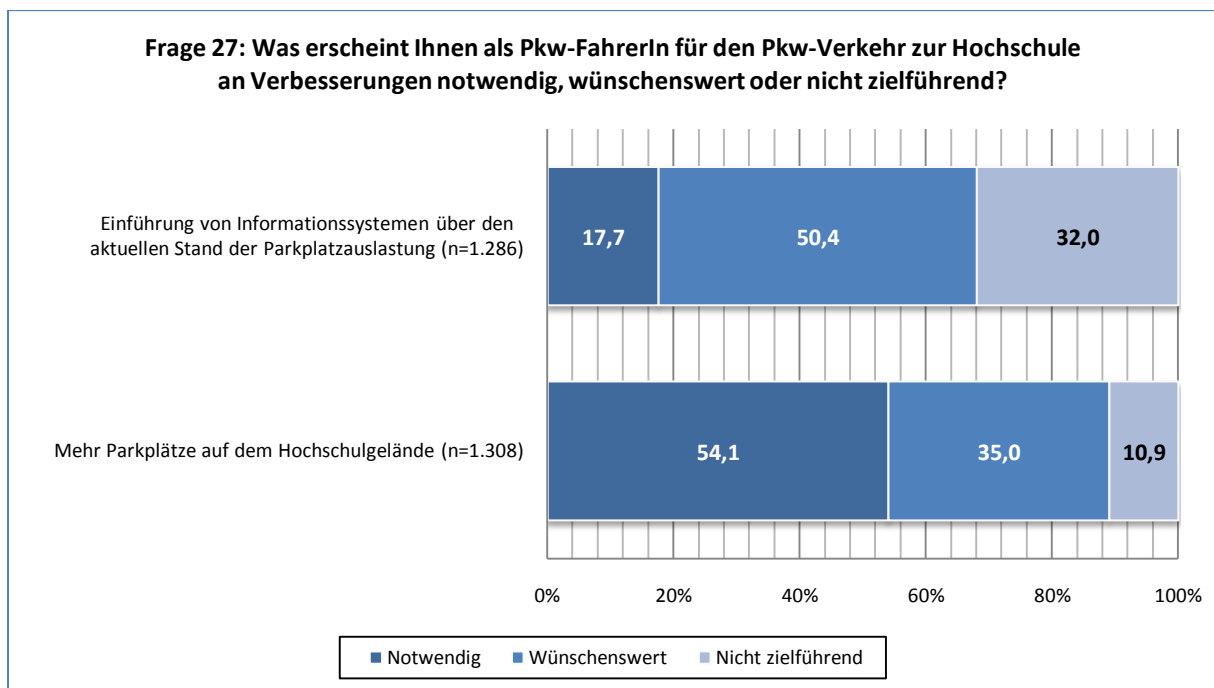


Abbildung 46: Möglichkeiten zur Verbesserung der Parksituation

Eine Entspannung der Parksituation könnte zusätzlich durch die häufigere Nutzung von Fahrgemeinschaften erreicht werden. Jedoch geben 45% der Befragten an, dass die Teilnahme an einer Fahrgemeinschaft aus ihrer Sicht nicht möglich ist. Für mehr als ein Fünftel stellt die Fahrgemeinschaft zumindest eine interessante Alternative dar (22,1%), ebenso viele praktizieren dies bereits (21,4%). 11% halten von der Teilnahme an einer Fahrgemeinschaft jedoch nichts. (Abbildung 47) Auch die Einführung einer Mitfahrbörse, vergleichbar mit dem Internetportal *Mitfahrgelegenheit.de*, wird von der knappen Mehrheit der befragten MIV-Nutzer abgelehnt. (Abbildung 48)

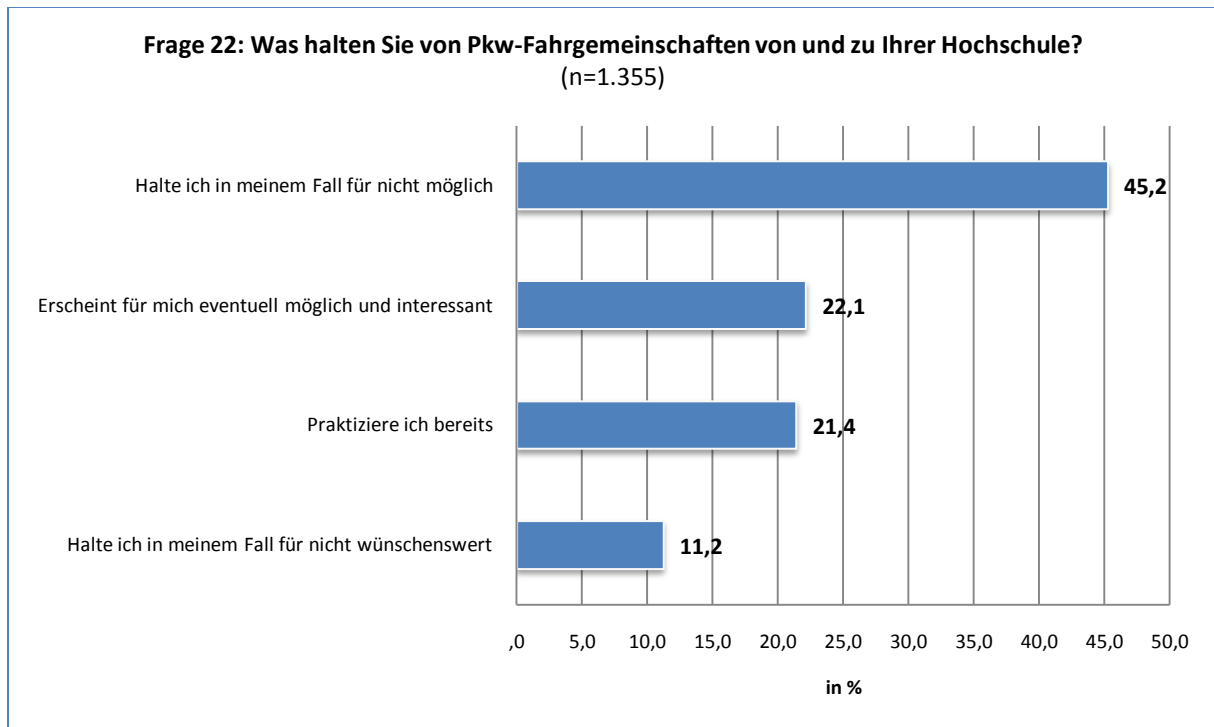


Abbildung 47: Bewertung von Fahrgemeinschaften aus Sicht der Studierenden

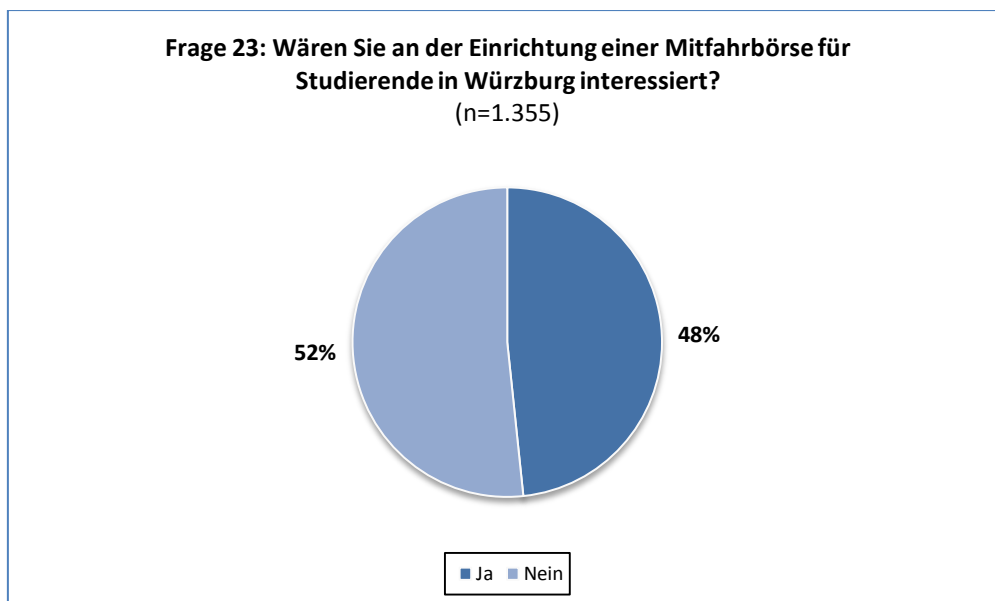


Abbildung 48: Interesse für die Einrichtung einer Mitfahrbörse

Ein weiteres Konzept neben der Fahrgemeinschaft und der Einführung einer Mitfahrbörse stellt die Benutzung eines Park&Ride Parkplatzes für Studierende dar. Diese Möglichkeit ist insbesondere für Studierende interessant, die außerhalb Würzburgs wohnen und sich die aufwendige Parkplatzsuche ersparen wollen.

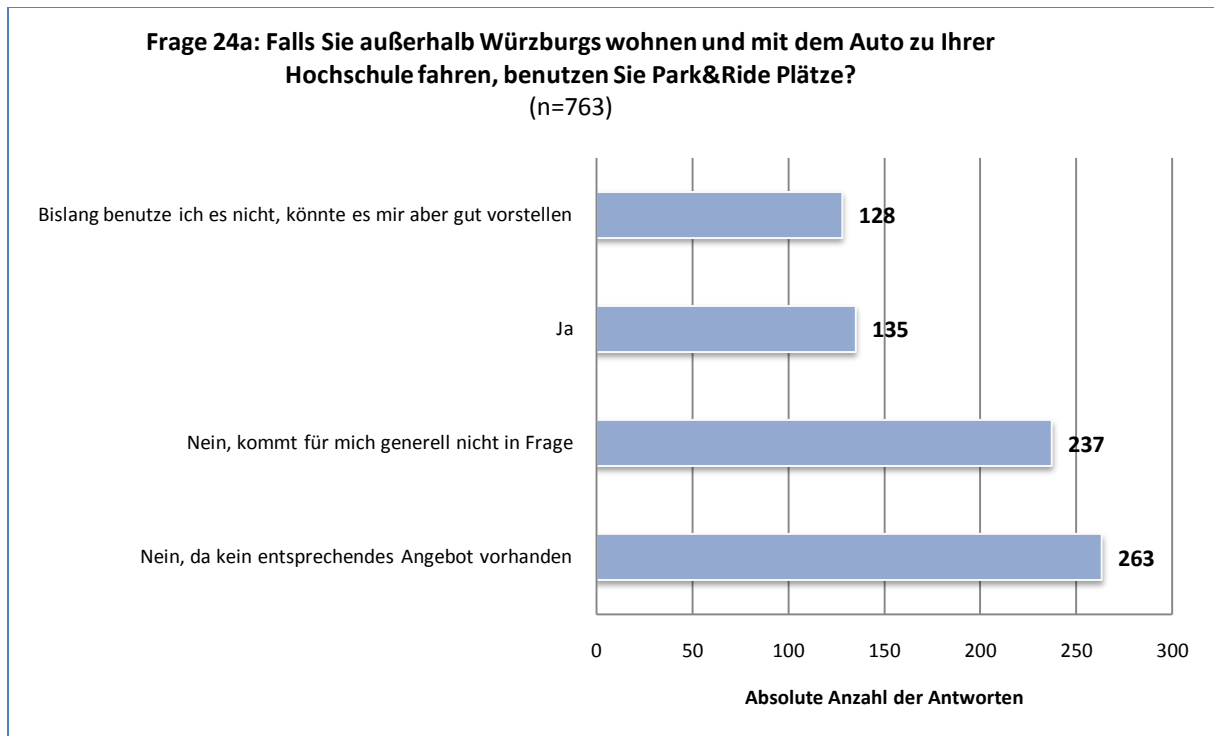


Abbildung 49: Annahme von Park&Ride Angeboten

Die Mehrheit der auswärtigen Studierenden benutzt ein mögliches Park&Ride Angebot nicht, da es für sie generell nicht in Frage kommt (237 Nennungen) oder kein entsprechendes Angebot vorhanden ist (263 Nennungen). Falls ein adäquates Angebot geschaffen würde, könnten sich immerhin 128 Studierende vorstellen, dieses auch zu nutzen, 135 Studierende geben an Park&Ride Plätze aufzusuchen. (Abbildung 49) Von diesen machten 121 genaue Angaben über den von ihnen benutzten Park&Ride Parkplatz. Insbesondere die Standorte Talavera (43 Nennungen), Thüngersheim (11 Nennungen), Seligenstadt (10 Nennungen), Ochsenfurt und der Judenbühlweg (jeweils 9 Nennungen) scheinen für die Studierenden als Park&Ride Standort attraktiv. (Tabelle 8)

Standort	Absolute Anzahl der Nennungen	in %	Standort	Absolute Anzahl der Nennungen	in %
Bergtheim	3	2,5	Kitzingen	1	0,8
Busbahnhof	1	0,8	Lauda	1	0,8
Dettelbach	1	0,8	Marktbreit	1	0,8
Gaubüttelbrunn	1	0,8	Ochsenfurt	9	7,4
Geroldshausen	1	0,8	Remmlingen	2	1,7
Heidingsfeld	1	0,8	Rottendorf	2	1,7
Helmstadt	1	0,8	Seligenstadt	10	8,3
Heuchelhof	1	0,8	Steinbachtal	8	6,6
Hubland	4	3,3	Talavera	43	35,5
Iphofen	4	3,3	Thüngersheim	11	9,1
Judenbühlweg	9	7,4	Werneck	2	1,7
Karlstadt am Main	2	1,7	Zellerau	1	0,8
Kist	1	0,8	Gesamt	121	100

Tabelle 8: Park&Ride Standorte

Als mögliche, von den Studierenden gewünschte Park&Ride Standorte, wurden besonders der Bahnhof (26 Nennungen), das Hubland (23 Nennungen), die Innenstadt (16 Nennungen) und die Sanderau (12 Nennungen) genannt. Einige der Nennungen gehen offensichtlich auf ein falsches Verständnis von Park&Ride-Angeboten zurück. (Tabelle 9)

Standort	Absolute Anzahl der Nennungen	in %	Standort	Absolute Anzahl der Nennungen	in %
Am Main	3	2,1	Höchberg	6	4,1
Bad Kissingen	1	0,7	Hubland	23	15,9
Bad Neustadt	1	0,7	Innenstadt	16	11,0
Bahnhof	26	17,9	Kitzingen	4	2,8
Berliner Ring	2	1,4	Lengfeld	8	5,5
Dettelbach	2	1,4	Lohr am Main	1	0,7
Europastern	1	0,7	Residenz	4	2,8
Frauenland	3	2,1	Röntgenring	1	0,7
Gemünden	1	0,7	Sanderau	12	8,3
Gerbrunn	1	0,7	Sanderring	9	6,2
Giebelstadt	1	0,7	Schweinfurt	1	0,7
Grombühl	4	2,8	Tauberbischofsheim	1	0,7
Heidingsfeld	3	2,1	Wittelsbacher Platz	9	6,2
Helmstadt	1	0,7	Gesamt	145	100,0

Tabelle 9: Gewünschte Park&Ride Standorte

Die Gründe, für die Nichtbenutzung eines bereits vorhandenen ÖPNV-Angebotes sind sehr vielfältig: Den meisten Studierenden dauert es einfach zu lange, den ÖPNV zu benutzen (17,0%). 16,3% bemängeln die Flexibilität des ÖPNV bei zusätzlichen Wegen, die von dem Weg zur und von der Hochschule abweichen. Ebenso ist 14,4% der Befragten das Umsteigen und die damit verbundenen Umstände zu problematisch. Problematisch erscheint auch, dass zu wenige Verbindungen zwischen den Hochschul- und Wohnstandorten existieren (11,9%). (Abbildung 50)

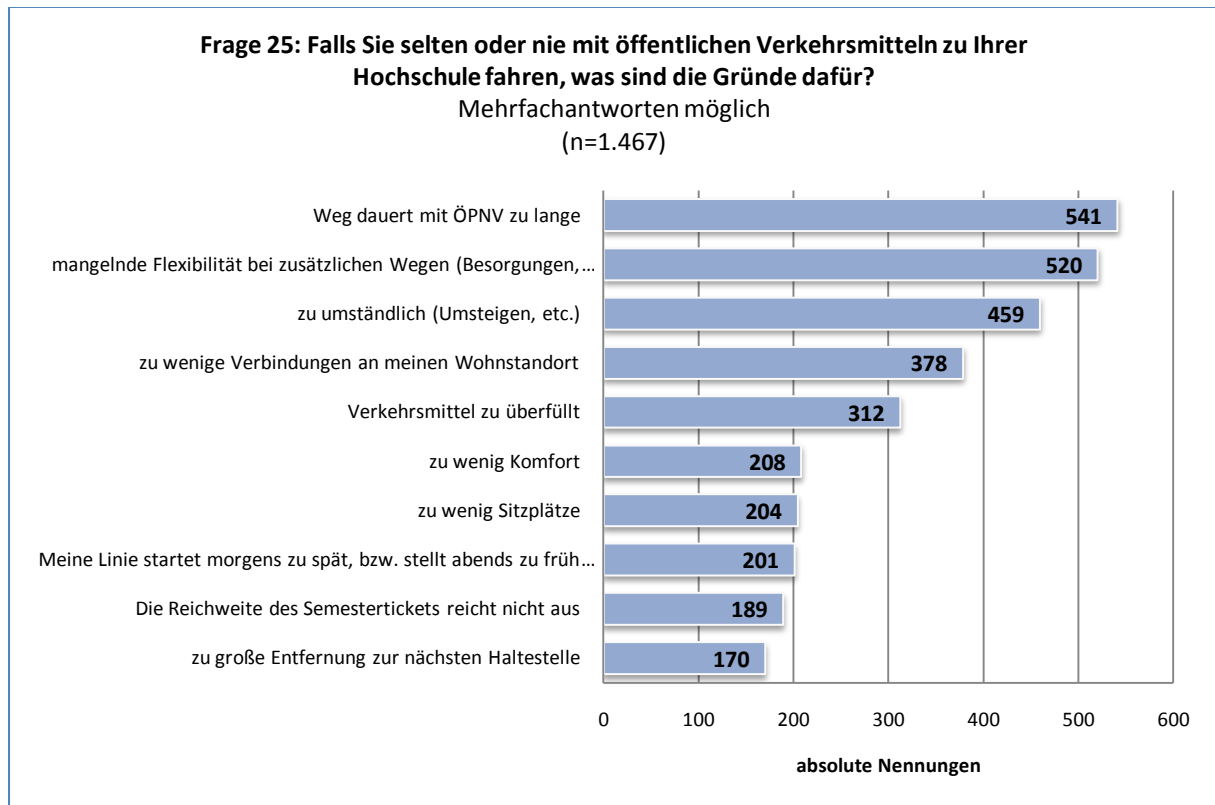


Abbildung 50: Gründe für die Nicht-Benutzung des ÖPNV

Trotz einer Verbesserung des ÖPNV-Angebotes können sich lediglich 49% der befragten, autofahrenden Studierenden vorstellen, zukünftig häufiger den ÖPNV als Hauptverkehrsmittel zu benutzen. (Abbildung 51)

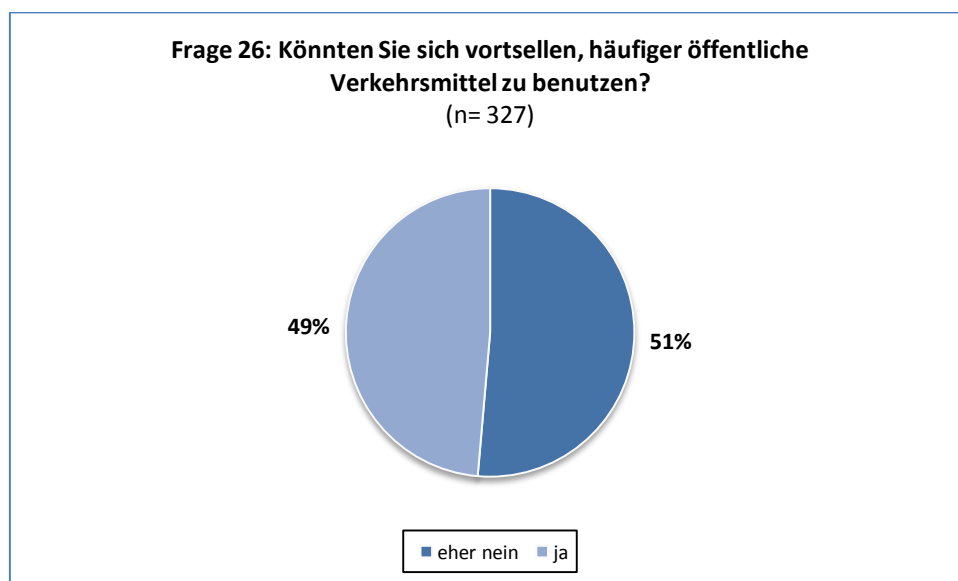


Abbildung 51: Potenzial für vermehrte ÖPNV-Benutzung

4.2 Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

Der ÖPNV spielt die dominierende Rolle bei der Frage nach der Verkehrsmittelnutzung der Würzburger Studierenden. (vgl. Abbildung 1)

Dementsprechend soll diesem Verkehrsmittel im Folgenden auch besondere Beachtung geschenkt werden, wobei die nun dargestellten Auswertungen der Fragen bezüglich des ÖPNV, nur diejenigen Studierenden berücksichtigen, die mit einem Verkehrsmittel des ÖPNV an die Hochschule kommen.

Über 95% der befragten ÖPNV-Nutzer gelangen mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zu ihrem Hochschulstandort, 88,9% benutzen die öffentlichen Verkehrsmittel ebenso in ihrer Freizeit. Nur ein Viertel der Befragten kommt mit dem ÖPNV zur Arbeit (25,6%). (Abbildung 52)

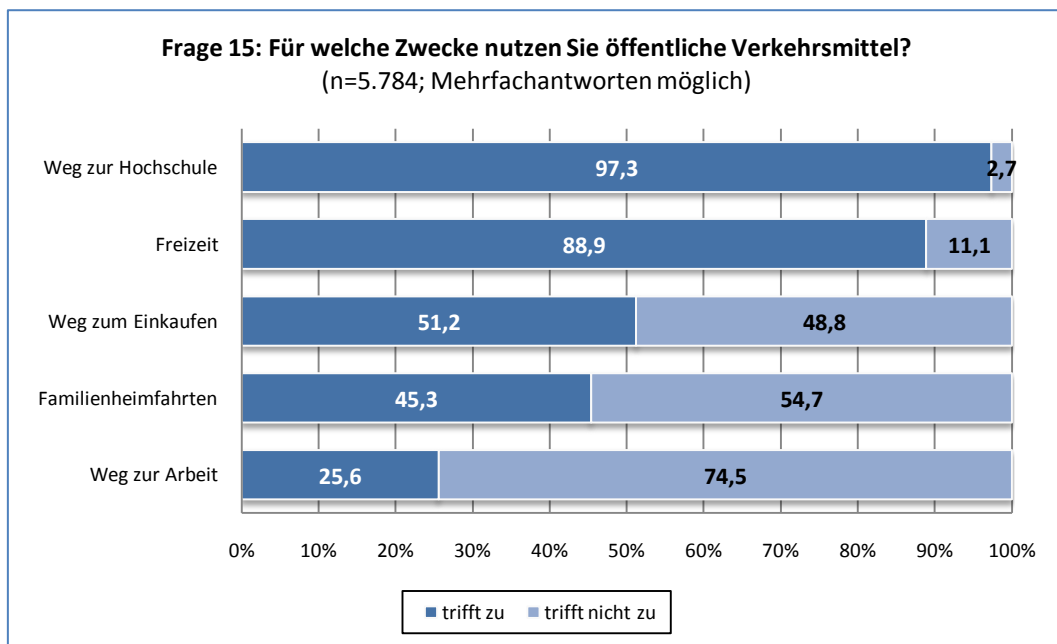


Abbildung 52: Zwecke der ÖPNV-Benutzung

Die Bewertung verschiedener Kriterien der Standardbusverbindung nach dem Schulnotensystem ergab für die öffentlichen Verkehrsmittel, dass das Kriterium *Pünktlichkeit* (Durchschnittsnote=2,5) am besten bewertet wird. Auch die Kriterien *Sicherheit* (2,7), *Taktfrequenz* und *Schnelligkeit* (jeweils 2,9) werden noch von über 40% der Befragten als „sehr gut“ oder „gut“ eingestuft. Demgegenüber schneiden die Kriterien *Bequemlichkeit* (3,3) und *Flexibilität* (3,4) bei weniger als 30% mit der Note „gut“ oder „sehr gut“ ab. (Abbildung 53)

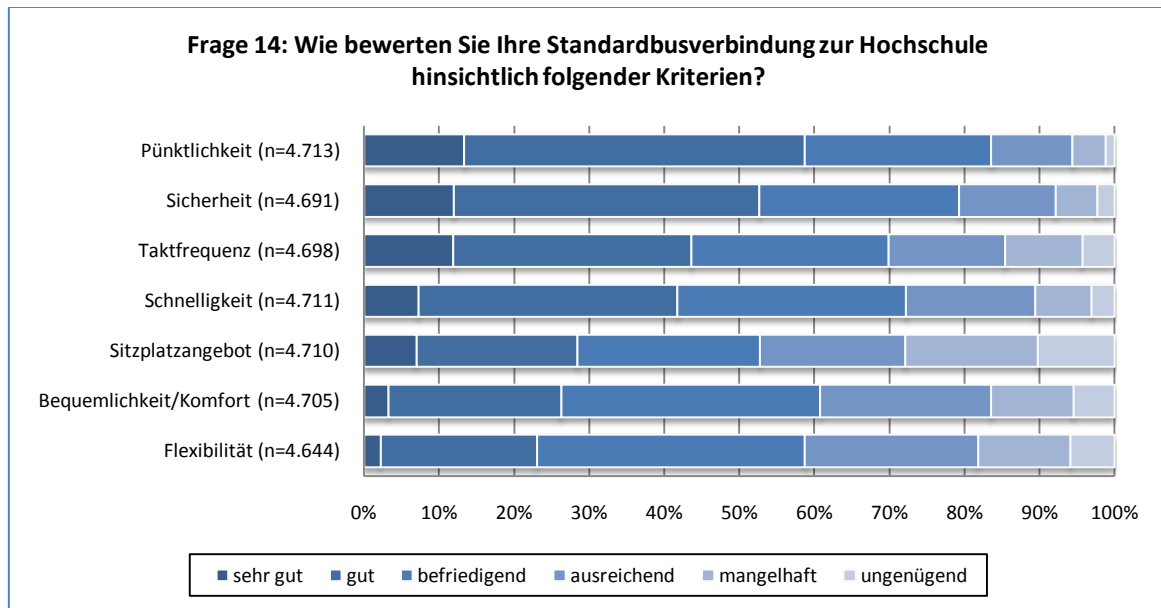


Abbildung 53: Bewertung der Standardbusverbindungen

Trotz der noch relativ guten Bewertung der Pünktlichkeit, lohnt es sich, dieses Kriterium noch etwas genauer zu betrachten. So wurden die Studierenden gefragt, ob Sie bereits unverschuldet zu spät an ihrem Ziel angekommen seien. Insgesamt gaben 4.657 Studierende an *selten* zu spät gekommen zu sein. 2.775 behaupteten zumindest *gelegentlich* zu spät zu kommen und 1.769 kamen *häufig* zu spät. Der Hauptgrund für unverschuldetes „Zu-Spät-Kommen“ lag demnach in einem überfüllten Bus. Am zweithäufigsten gaben die Studierenden an, dass ihr Bus über zehn Minuten verspätet an die Haltestelle gekommen sei (häufig: 7%; gelegentlich: 23%). Dass eine Busverbindung komplett ausgefallen war, kam zwar gelegentlich vor, ist aber der geringste Grund für das „Zu-Spät-Kommen“ (1%). (Abbildung 54)

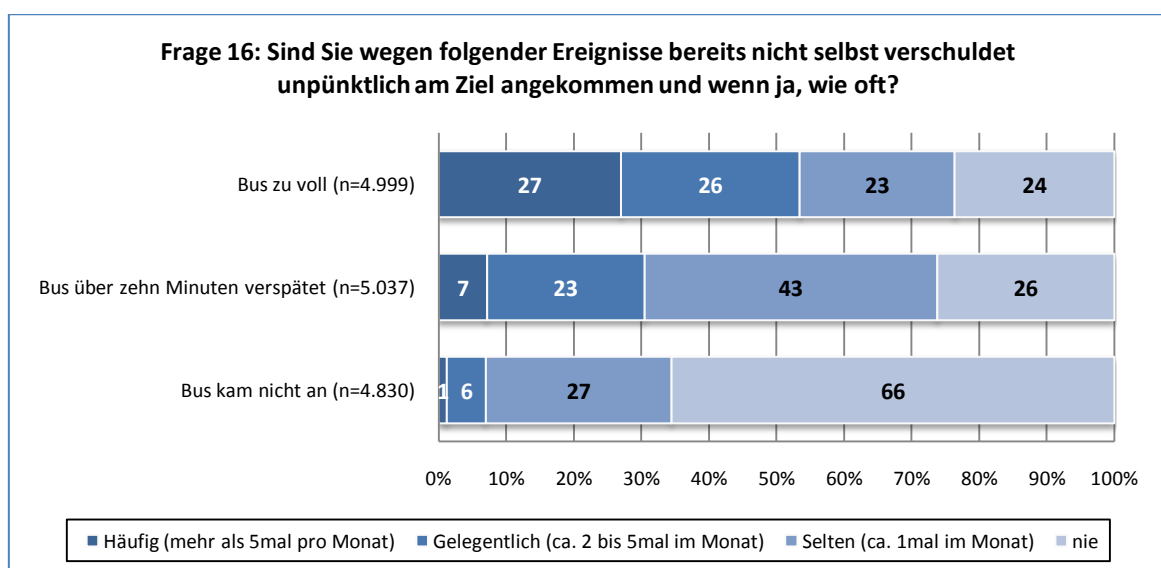


Abbildung 54: Gründe für unverschuldete Verspätungen

Insgesamt ist eine gute räumliche Verteilung der Haltestellen der öffentlichen Verkehrsmittel in Würzburg gegeben. Dies wird belegt durch die geringen Wegezeiten, welche die Befragten zu der nächstgelegenen Haltestelle des ÖPNV zurück legen müssen. So erreichen mehr als 50% eine Straßenbahnhaltestelle innerhalb von weniger als 8 Minuten (Medianwert = 9,4 Minuten). Für die Bushaltestellen gilt, dass sogar über 70% der Studierenden eine Haltestelle in weniger als 6 Minuten erreichen können (Medianwert = 4,9 Minuten). Lediglich der nächstgelegene DB Bahnhof ist für die Mehrheit erst ab einer Wegezeit von mehr als 15 Minuten zu erreichen (Medianwert = 15,3 Minuten). (Abbildung 55)

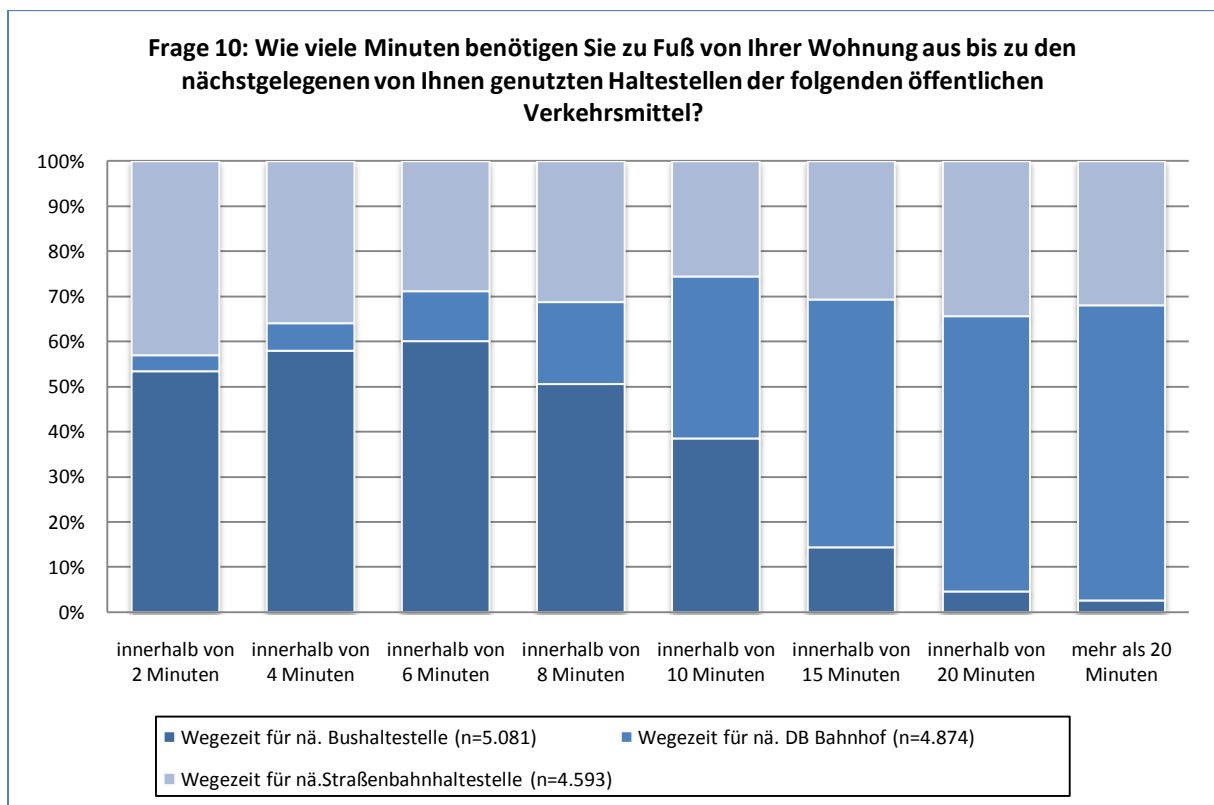


Abbildung 55: Wegezeiten zu den nächstgelegenen Haltestellen des ÖPNV

In Frage 11 des Fragebogens wurden die Studierenden gebeten, anzugeben, an welcher Straßenbahn- oder Bushaltestelle sie einsteigen, um zur Hochschule zu gelangen. Es wird deutlich, dass die Haltestellen *Adalberokirche* (247 Nennungen), *Hauptbahnhof* (223 Nennungen), *Brücknerstraße* (194 Nennungen) sowie die Haltestellen *Sanderring* (186 Nennungen) und

Barbarossaplatz (183 Nennungen) die wichtigsten Haltestellen für Studierende darstellen⁹. Jedoch müssen dabei 32,4% der Studierenden auf dem Weg zur Hochschule umsteigen¹⁰.

Eine letzte Thematik innerhalb dieses Fragenblocks zu den ÖPNV-Gewohnheiten stellt die Beurteilung des aktuellen Semestertickets dar.

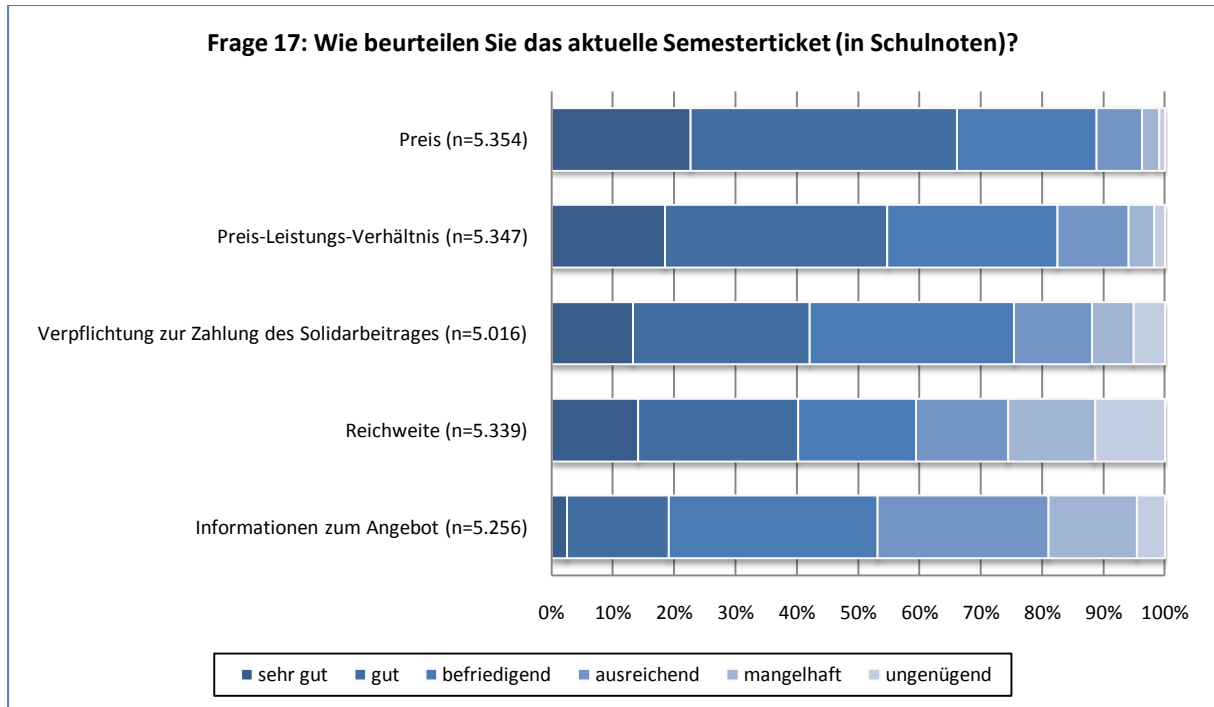


Abbildung 56: Beurteilung des Semestertickets

Mehr als die Hälfte der befragten ÖPNV-Nutzer beurteilen den Preis (Durchschnittsnote=2,3) und das Preis-Leistungs-Verhältnis (2,5) als „sehr gut“ oder „gut“. Schlechter fällt die Zustimmung zur Verpflichtung zur Zahlung des Solidaritätsbeitrages (2,9) und zur Beurteilung der Reichweite (3,2) aus. Besonders das mangelnde Informationsangebot (3,5) wird von vielen Befragten relativ schlecht bewertet. (Abbildung 56)

⁹ Aus Übersichtlichkeits- und Platzgründen können die einzelnen Antworten an dieser Stelle nicht extra aufgeführt werden. Alle Antworten auf diese Frage sind in Kapitel 6.2 Auswertung Frage 11a: als Einstiegsorte gewählte Haltestellen abgedruckt.

¹⁰ Dies ergab die Auswertung von Frage 12a (siehe Fragebogen im Anhang). Von 5.458 Studierenden können 1.769 (32,4%) die Hochschule nicht auf direktem Weg erreichen.

4.3 Nicht-motorisierter Individualverkehr

Neben dem ÖPNV ist auch der Nicht-motorisierte Individualverkehr von großer Bedeutung für Studierende. Dies zeigt sich daran, dass 58,4% aller Befragten ein Fahrrad besitzen (Abbildung 8), auch wenn lediglich 16% dieses benutzen, um zur Hochschule zu gelangen (Abbildung 1). Allerdings zählt zum Nicht-motorisierten Individualverkehr auch die Möglichkeit, die Hochschule zu Fuß zu erreichen.

Demnach werden im folgenden Kapitel lediglich diejenigen Studierenden berücksichtigt, die in Frage 3 angegeben haben, dass sie die Hochschule mit dem Fahrrad oder zu Fuß erreichen. Der Fragenblock Fahrrad sollte von Studierenden ausgefüllt werden, die zumindest gelegentlich mit dem Fahrrad zur Hochschule kommen.

Auch bei den Nicht-motorisierten Verkehrsteilnehmern wurde zunächst nach ihrer Zufriedenheit bzgl. bestimmter Kriterien befragt, die besonders die Fahrradabstellmöglichkeiten betreffen. Insbesondere die *Anzahl der Abstellplätze* scheint für die Studierenden zufriedenstellend zu sein („Sehr gut“ und „gut“ = 46%; Durchschnittsnote: 2,8). Die *Anzahl der Fahrradständer* und die *Ansperrmöglichkeiten* (jeweils 24% und 3,4) werden nur von einem Viertel der Studierenden mit „sehr gut“ oder „gut“ bewertet. Auch das *Angebot an überdachten Abstellmöglichkeiten* ist ausbaufähig („Sehr gut“ und „gut“ = 10%; 4,4). (Abbildung 57)

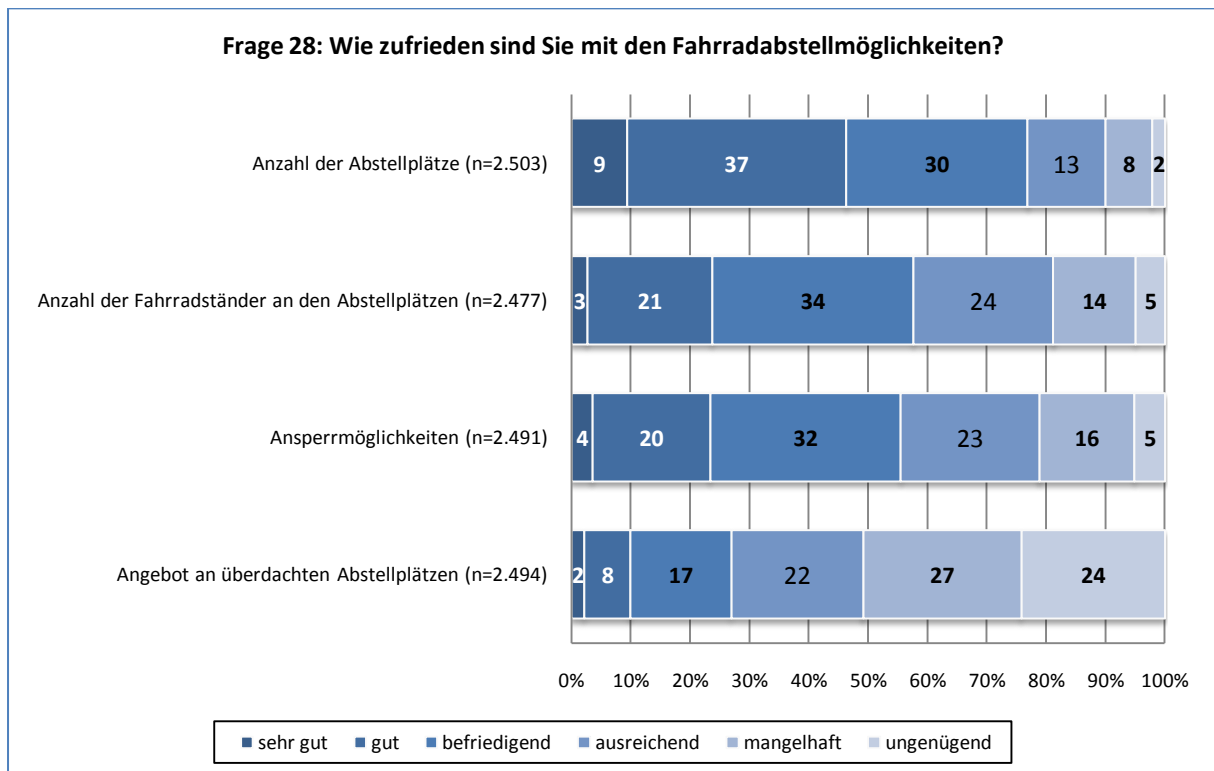


Abbildung 57: Zufriedenheit mit den Fahrradabstellmöglichkeiten

Trotz der relativen Zufriedenheit mit der Anzahl der Abstellplätze, wünschen sich über 60% der Studierenden mehr wettergeschützte Abstellmöglichkeiten. Auch der Ausbau des Radwegenetzes wird von fast 50% der Befragten gewünscht. Demgegenüber sind diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten nur für etwas mehr als 10% der Befragten von Bedeutung. (Abbildung 58)

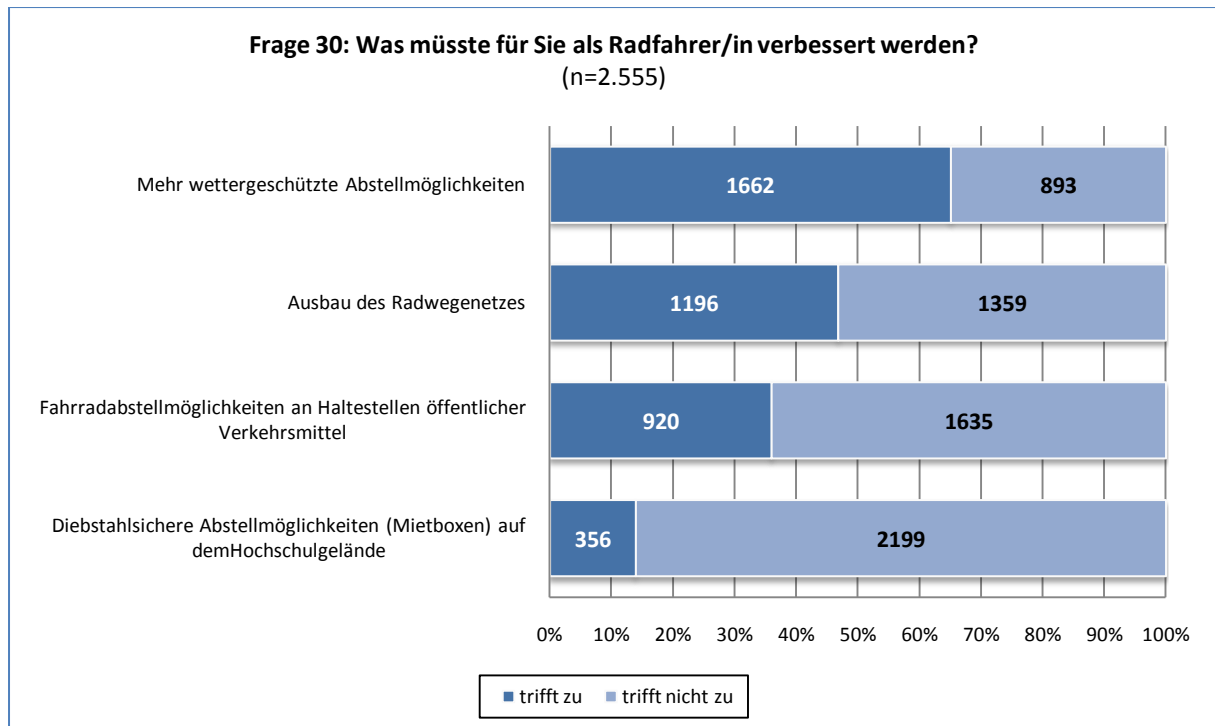


Abbildung 58: Verbesserungswünsche im Radverkehr

5 Optionen für Planungsmaßnahmen

Die folgenden Ausführungen basieren auf den qualitativen Aussagen der befragten Studierenden zu Verbesserungsvorschlägen. Die hier vorgestellten Optionen sind lediglich als Ideensammlung zu verstehen. Die Umsetzung und Realisierung bedarf ggf. weiterer Analysen.

5.1 Bereich MIV

Prinzipiell ist die Anbindung der Hochschulstandorte an das öffentliche Verkehrsnetz in Würzburg als „gut“ zu beurteilen. Vor diesem Hintergrund und aus umweltfreundlicher Sicht, erscheint es daher nicht zwingend notwendig, den Bereich des Motorisierten Individualverkehrs besonders zu berücksichtigen. Jedoch ist der Pkw im Speziellen für weit entfernt wohnende Studierende das Hauptverkehrsmittel, um zu einem Hochschulstandort zu gelangen. Im Rahmen der vorliegenden Studie wurden mögliche Maßnahmen erarbeitet, die im Kontext einer Verbesserung und Entspannung der Situation im MIV-Bereich weiter diskutiert werden könnten.

Im Bereich des Motorisierten Individualverkehrs sind insbesondere die Wünsche nach einer Verbesserung der quantitativen und qualitativen Parksituation zu berücksichtigen. Die Inanspruchnahme des Parkplatzangebotes an den Hochschulstandorten in Würzburg sollte durch weitergehende Parkplatzzkartierungen untersucht werden. Zu Spitzenzeiten, in denen die meisten Studierenden die Hochschule besuchen (8:00 – 12:00 Uhr), scheint sogar das großzügige Angebot an Stellplätzen am Campus Hubland nicht ausreichend zu sein. Generell sind an diesem Standort insgesamt noch genügend Parkplätze vorhanden, so dass hier lediglich an einigen Institutsparkplätzen Handlungsbedarf besteht.

Etwas problematischer ist die Parksituation hingegen an den innerstädtischen Hochschulstandorten zu beurteilen. Neben allen innerstädtischen FH-Standorten sowie den Standorten der Musikhochschule befinden sich auch die übrigen universitären Standorte in einem innerstädtischen Bereich, in dem die Parksituation noch durch Anwohner und Besucher erschwert wird. Hier wird darüber nachzudenken sein, ob neben dem bereits existierenden Anwohnerparkausweis auch ein spezieller Ausweis für auswärtige Studierende einzuführen wäre, der es diesen ermöglicht, auch Anwohnerparkplätze, die in den Morgen- und frühen Nachmittagsstunden meistens leer stehen, mit zu benutzen. Diese Ausweise für die Studierenden

sollten jedoch zeitlich begrenzt werden (bspw. von 8:00 – 19:00 Uhr), um Konflikte mit den Anwohnern zu vermeiden. Vergleichbar mit den Ausweisen für Mitarbeiter am Campus Hubland wäre die Einführung eines Studentenparkplatztickets auch an ausgewiesenen Örtlichkeiten am Campus Hubland interessant.

Um die Situation am Standort Wittelsbacherplatz zu entschärfen, wäre es denkbar, die Straßenzüge Grasweg und Von-Luxburg-Straße für den ruhenden, studentischen Verkehr zu öffnen.

Problematisch ist die Kapazitätserweiterung an dem Standort Sanderring, da hier keine kostengünstigen Maßnahmen ergriffen werden können, um den Parkdruck durch die Studierenden zu verringern. Lediglich eine Erweiterung des Angebots an Tiefgaragenplätzen, auch für die Studierenden, erscheint hier sinnvoll.

Die Parkplatzsituation der Studierenden der Musikhochschule ist ebenso mit Problemen behaftet. Da hier jedoch die einzelnen Standorte in einer zumutbaren fußläufigen Entfernung zueinander angesiedelt sind, könnte die Ausweisung eines zentralen Studentenparkplatzes hierbei eine Lösung darstellen. So könnte bspw. der Parkplatz vor der Würzburger Residenz aufgeteilt werden, wobei ein Teil ausschließlich den Studierenden zur Verfügung stehen könnte.

Um ein zügiges Ankommen der Studierenden zu gewährleisten, sollte die Ampelschaltung auf bestimmten Strecken überdacht werden. Es wurde von den befragten Studierenden mehrfach moniert, dass speziell die Ampeln Am Rennweg, respektive in der Rottendorfer Straße, besser aufeinander abgestimmt werden müssten. Demgegenüber könnte die Ampel zwischen dem neuen zentralen Hörsaalgebäude und dem Campus Hubland Nord abgebaut werden. An dieser Stelle ist die bereits geplante Überführung des Fußverkehrs die effizientere Lösung, da somit der Verkehrsfluss deutlich weniger beeinträchtigt werden wird.

Auch die Errichtung weiterer Park&Ride Plätze wird weiterhin diskutiert werden müssen. Studierende, die aus östlicher (aus Richtung Kitzingen) und südlicher (aus Richtung Ochsenfurt) Richtung nach Würzburg kommen, haben zur Zeit keine Möglichkeit das bisherige Park&Ride Angebot effektiv zu nutzen. Diese Mängel könnten durch die Einrichtung eines Park&Ride Platzes in Heidingsfeld und Rottendorf behoben werden. Jedoch setzt dies eine bessere Anbindung der genannten Stadtteile an den öffentlichen Verkehr voraus.

Im Zuge der Fertigstellung der neu geplanten Straßenbahnlinie in Richtung Hubland ist auch über die Einrichtung eines Park&Ride-Parkplatzes am Hubland nachzudenken. Mit einer direkten (Bus-)Verbindung zwischen dem Hubland und bspw. der Sanderring-Universität könnte die Situation am Sanderring entschärft werden.

Neben der Möglichkeit, an diesen neuen Park&Ride Plätzen, den ÖPNV zur Weiterfahrt zu benutzen, ist ebenfalls die Einrichtung einer Fahrgemeinschaftsbörse denkbar, die von diesen Standorten aus in Anspruch genommen werden könnte. Hierfür wäre die Installation von Informationstafeln und / oder einer Internetplattform vorstellbar. Auch das Konzept des Car-Sharings könnte von Studierenden angenommen werden, insofern dadurch keine Zusatzkosten entstehen.

5.2 Bereich ÖPNV

Mit einem Anteil am Modal Split der Studierenden von 64% stellt der ÖPNV das bedeutsamste Verkehrsmittel für Würzburger Studierende dar. Dementsprechend vielfältig sind auch die Verbesserungswünsche und –vorschläge, die von den Studierenden geäußert wurden. Jedoch bleibt festzuhalten, dass sich die nun folgenden Vorschläge hauptsächlich auf die Situation in und um den Campus Hubland beziehen. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass der größte Teil der Studierenden, die mit dem ÖPNV zu den Hochschulen gelangen, als Zielort den Campus Hubland angegeben hat.

Generell erscheint eher eine Ausweitung statt einer räumlichen Einschränkung des Semestertickets sinnvoll. Insbesondere auf Grund der aktuellen, angespannten Wohnungssituation im Würzburger Stadtgebiet sollte das Wohnen für Studierende außerhalb Würzburgs attraktiv bleiben. Eine Ausweitung des Semestertickets könnte somit dazu beitragen den Druck auf den Wohnungsmarkt in Würzburg etwas abzumildern und die Straßenverkehrslage zu entspannen.

Ein Blick auf die momentane Reichweite des Semestertickets macht die Problematik deutlich: Eine Zugfahrt ist zur Zeit lediglich in die Richtungen Thüngersheim, Bergtheim, Iphofen, Marktbreit und Kirchheim möglich. Insbesondere in Richtung Westen (Richtung Helmstadt, Waldbrunn) fehlen adäquate Verbindungen, die von den Studierenden genutzt werden können. Auch in Richtung Osten bestehen wenig attraktive Verbindungen. (Abbildung 59)

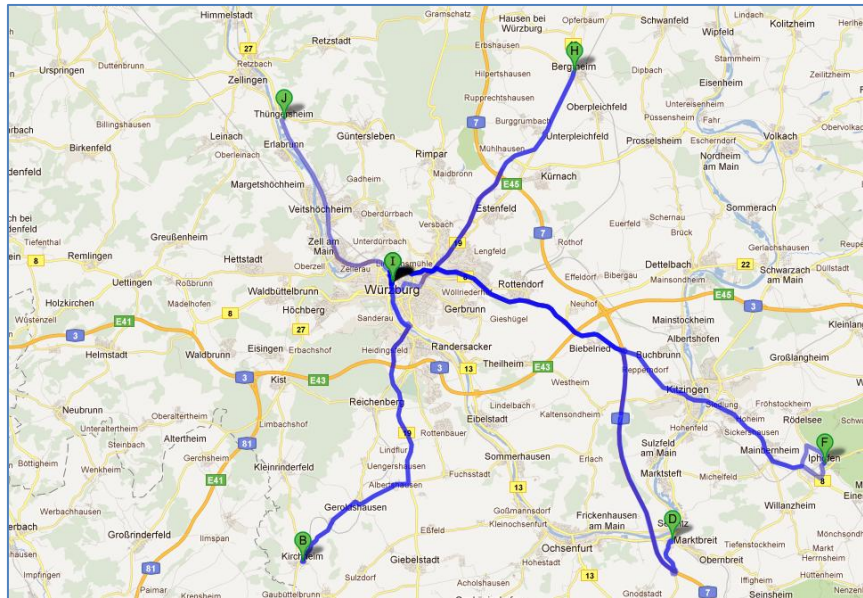


Abbildung 59: Reichweite des Semestertickets auf den DB-Strecken¹¹

Einen weiteren großen Problembereich bildet die Vertackung der Buslinien, die den Campus Hubland anfahren. Hier wird kritisiert, dass v.a. zu den Stoßzeiten (morgens zwischen 7:00 und 11:00 Uhr sowie abends zwischen 18:00 und 22:00 Uhr) die angebotenen Kapazitäten nicht ausreichen. Gerade vor dem Hintergrund des doppelten Abiturjahrgangs und der damit verbundenen Erhöhung der Studentenzahl in Würzburg, besteht hier Handlungsbedarf. In der morgendlichen Rushhour könnte eine Trennung des Schülerverkehrs, der zur Zeit noch die Linienbusse mitbenutzt, von dem Studentenverkehr nützlich sein. So wäre über individuelle Schulbuslinien nachzudenken, die ausschließlich bestimmte Schulen im Stadtgebiet anfahren. Auch eine bessere Abstimmung auf die Anfangszeiten von Vorlesungen und Seminaren wäre wünschenswert. So sollten v.a. Busse eingesetzt werden, die zur vollen Stunde (8:00 Uhr, 9:00 Uhr, 10:00 Uhr, ...) am Hubland ankommen. Dieser zusätzliche Einsatz könnte ggf. durch Einsparungen von Linien, die bislang zwischen den vollen Stunden das Hubland erreichen, realisiert werden. Am Abend ergibt sich ein ähnliches Problem: Die wenigen Busse, die nach 20:00 Uhr eingesetzt werden, sind nur bedingt auf die Bedürfnisse der Studierenden abgestimmt. So wird z.B. die lange Öffnungszeit der Universitätsbibliothek (bis 24:00 Uhr) nicht berücksichtigt, genauso, wie die Sportveranstaltungen, die noch bis spät in den Abend hinein (Ende meistens gegen 22:00 Uhr) andauern. Auch müsste die Frequenz der Buslinien an Wochenenden erhöht werden. Der Einsatz der Linie 214, auch außerhalb der Vorlesungszeit und im Sommer, ist dabei ein Schritt in die richtige Richtung.

¹¹ Quelle: <http://maps.google.de>

Denkbar wäre auch die Einführung neuer, direkter Buslinien. Hierzu zählt bspw. eine „Express-Linie“ die vom Hauptbahnhof respektive von der Haltestelle Sanderring ohne Zwischenstopps an den Campus Hubland fährt. Eine parallele Verbindung könnte dann die Zwischenhaltestellen anfahren, dafür am Hauptbahnhof keine Studierenden mitnehmen. Auch direkte Verbindungen zwischen einzelnen Stadtteilen (Grombühl, Zellerau, Rottendorf, Bahnhof) und dem Campus Hubland könnten dazu beitragen, den morgendlichen Andrang auf die geringen Kapazitäten abzuschwächen.

Von einer Reihe von Studierenden wurde zudem eine Verlängerung der Fahrtzeiten in die Nacht hinein gefordert. Der zu diesem Zweck eingeführte Nachtbus ist den Studierenden zwar bekannt, wurde aber aus verschiedenen Gründen (zu wenige Informationen, schlechte Routenführung) noch zu wenig akzeptiert. So haben lediglich 28% der Studierenden den Nachtbus benutzt, wovon die Mehrheit (59%) den Nachtbus nur ein- oder zweimal benutzt hat (Abbildung 60 und 61). Um die Benutzungen und Akzeptanz zu steigern, müsste zukünftig intensiver informiert werden (z.B. Flyer). Auch könnte über eine zeitliche Verlängerung der regulären Buslinien nachgedacht werden.

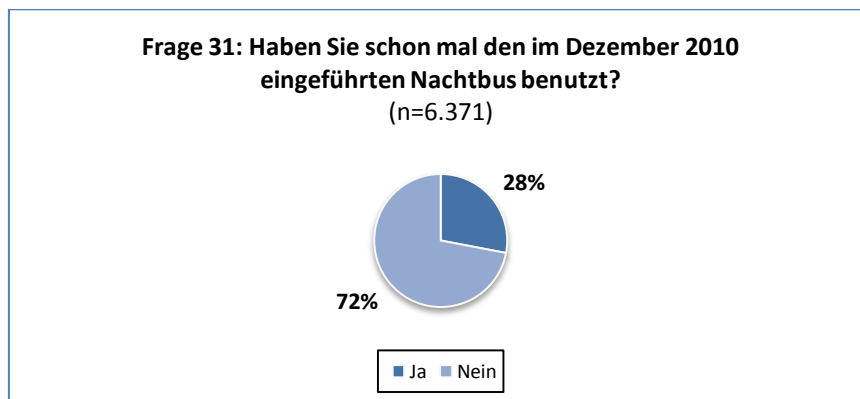


Abbildung 60: Akzeptanz des Nachtbusses

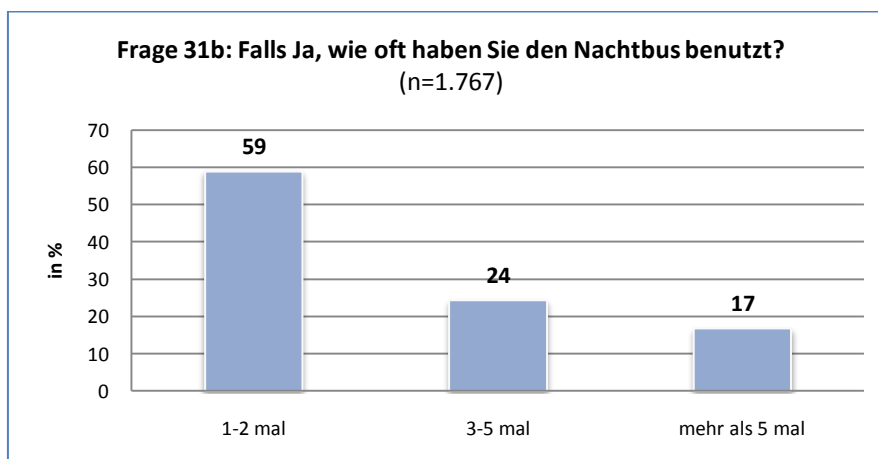


Abbildung 61: Nutzungshäufigkeit des Nachtbusses

Die letzten Anregungen beziehen sich auf die Haltestellen-Situation sowie auf die Kundenfreundlichkeit des Personals. Bezüglich der Haltestellen wird gefordert, mehr ITC-Systeme (intermodal transport controll) an ausgewählten Haltestellen (bspw. Am Universitätszentrum) zu installieren. Diese Maßnahme hilft den Studierenden dabei, sich gerade wegen der etwas unübersichtlichen Situation an der Haltestelle Universitätszentrum, besser zurecht zu finden. Ein weiterer Kritikpunkt betrifft die Freundlichkeit des Personals in den Bussen (Busfahrer). Diese wirken zumeist gestresst. Dies ist angesichts überfüllter Busse zwar verständlich, jedoch vermeidbar.

5.3 Bereich Fuß/Fahrrad

Bereich Zu-Fuß-Gehen

Von den befragten Studierenden wird besonders die momentane Situation zwischen dem Campus Hubland und dem neugeschaffenen Campus Hubland Nord kritisiert. Da zwischen diesen beiden Standorten die stark frequentierte Straße Am Galgenberg verläuft, kommt es in diesem Bereich immer wieder zu Konflikten zwischen Fußgängern und Pkw-Fahrern. Jedoch sind hierfür Lösungen in Aussicht: Die problematischste Stelle ist die Querung zwischen dem neuen Zentralen Hörsaalgebäude und dem Eingang zum Campus Hubland Nord. Momentan wird hier mit einer einzigen Ampel versucht, das hohe Aufkommen an Fußgängern zu koordinieren. Die Ampelschaltung erzeugt dabei immer wieder Verzögerungen im fließenden Fuß- und Pkw-Verkehr. Dies soll mit einer Überführung geregelt werden. Desweiteren fehlen an den Haltestellen Philosophisches Institut und Mathematisches Institut Querungsmöglichkeiten für Fußgänger. Das Anlegen eines Zebrastreifens böte hierbei eine mögliche Lösung.

Um die Sicherheit der Fußgänger zu gewährleisten, sollte eine bessere optische Trennung der Fahrrad- und Fußgängerwege im Stadtgebiet erfolgen. Die Trennung von Fuß- und Fahrradwegen könnte dabei mit unterschiedlichem Belag (rot für Fahrradwege, grau für Fußwege) erreicht werden. Wichtig wäre dies in der Straße Am Galgenberg sowie am Wittelsbacherplatz.

Ein weiterer Sicherheitsaspekt betrifft die innerstädtischen Fußgänger. Studierende beklagen die schlecht ausgeleuchteten Gehwege, im Speziellen im und um den Ringpark. Hier wird von den Befragten die Installation von ausreichenden Lichtquellen gefordert.

Bereich Fahrrad

Die Befragung erbrachte auch Verbesserungspotenziale der Radwegsituation. Dies bezieht sich zum einen auf den Ausbau des Radwegenetzes in und um Würzburg. Radwege, die abrupt enden oder durch bauliche Maßnahmen für die Studierenden unbrauchbar geworden sind, scheinen relativ häufig zu sein. Zum anderen kann die Qualität der vorhandenen Radwege deutlich verbessert werden. Große Schlaglöcher, Wurzeln, die durch die Asphaltdecke durchstoßen, usw. werden beklagt. Ein gutes Radwegenetz sollte daher v.a. die Standorte der Hochschulen miteinander verbinden¹².

Weitere Verbesserungsvorschläge der Studierenden fokussieren auf die Abstellmöglichkeiten. Zwar sind an vielen Standorten ausreichend Abstellmöglichkeiten vorhanden, an vielen fehlen sie aber auch komplett. So existieren bspw. Am Hubland Nord oder dem neuen Zentralen Hörsaalgebäude keinerlei Möglichkeiten, das Fahrrad verkehrssicher abzustellen. Ebenso sollten die zentralen Abstellplätze, durch kleinere, überdachte Abstellmöglichkeiten ersetzt werden. Somit wäre es möglich für die Fahrradfahrer direkt vor das jeweilige Institut zu fahren, was die Bereitschaft zur Benutzung des Fahrrades erheblich erhöhen könnte. Wie bereits erwähnt erscheint es außerdem wichtig, neue oder bereits bestehende Abstellplätze vor Witterungseinflüssen zu schützen.

Witterungsbedingt kann v.a. bei der Fahrradnutzung schnell und unerwartet der Fall eintreten, dass das Fahrrad im Bus transportiert werden muss. Von den 997 Studierenden, die angaben die Verkehrsmittel Fahrrad und Bus gelegentlich zu kombinieren, transportieren 70% das Fahrrad des Öfteren mit dem Bus. Es zeigt sich, dass die Kombination Fahrrad/Bus bereits genutzt wird und dies sollte auch in Zukunft möglich sein. (Abbildung 62)

¹² Auf Hinweise mehrerer Studierender wurde dem Bericht eine Übersicht über die Schwachstellen des Würzburger Fahrradverkehrs beigefügt. Siehe hierzu im Anhang Kapitel 7.3.

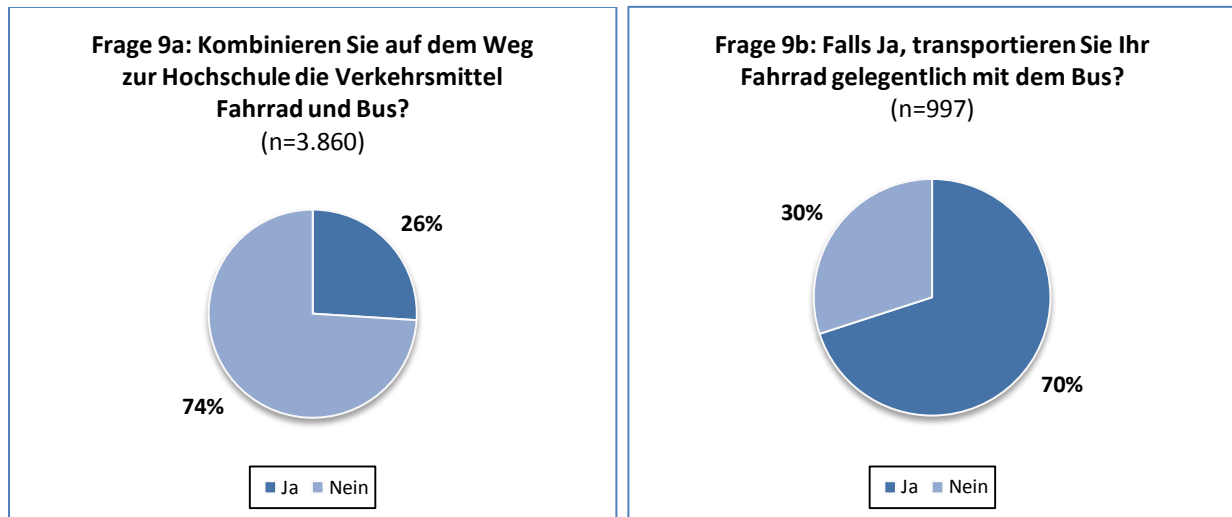


Abbildung 62: Kombination von Fahrrad und ÖPNV

Weitere ergänzende Verbesserungsvorschläge umfassen:

- Abschließ-Möglichkeiten für Helme und Rucksäcke
- Duschmöglichkeiten an den Hochschulen für Fahrradfahrer
- Einführung eines „Rent-a-bike“ Systems in Würzburg mit Standorten am Hauptbahnhof und am Sanderring

5.4 Übersicht über die vorgeschlagenen Maßnahmen

Im Folgenden werden die Vorschläge aus den vorangegangenen Kapiteln nochmals übersichtlich dargestellt: (Tabelle 10)

Maßnahme	Ort
Bereich MIV	
Einführung eines Studenten-Parkausweises, mit gleichzeitiger Ausweisung spezieller Studentenparkplätze	im gesamten Stadtgebiet Würzburg
Zusätzliche Stellplätze für Studierende der Musikhochschule (kostenfrei)	Residenzplatz
Verbesserung der Ampelschaltung	Am Rennweg, Rottendorfer Straße
Einrichten von Park&Ride-Parkplätzen	Heidingsfeld, Rottendorf, Hubland
Bereich ÖPNV	
Ausweitung des Semestertickets	u.a. in westlicher und östlicher Richtung von Würzburg aus
Vertaktung zu Stoßzeiten verbessern	Campus Hubland
Einführung direkter Buslinien	Grombühl, Zellerau, Rottendorf – Hubland
Nachtbusangebot transparenter gestalten	-
Installation von ITC-Systemen	bspw. an der Haltestelle Universitätszentrum
Bereich Zu-Fuß-Gehen	
Abbau von Ampelanlage	Am Galgenberg (zwischen Zentralem Hörsaalgebäude und Campus Hubland Nord)
Überführung	Am Galgenberg (zwischen Zentralem Hörsaalgebäude und Campus Hubland Nord)
Zusätzliche Querungsmöglichkeiten (Fußgängerüberwege)	Am Galgenberg (Haltestellen Mathematisches und Philosophisches Institut)
Optische Trennung von Fuß- und Fahrradwegen	Wittelsbacherplatz, Am Galgenberg
Verbesserung der Wegebeleuchtung	Ringpark
Bereich Fahrrad	
Ausbau des Radwegenetzes (quantitativ und qualitativ)	gesamtes Stadtgebiet Würzburg
Dezentralisierung von Abstellmöglichkeiten an den Hochschulstandorten	gesamtes Stadtgebiet Würzburg, insbesondere am Campus Hubland
Errichtung von Rent-a-bike Standorten	verteilt über das gesamte Stadtgebiet Würzburg
Errichtung von Service-Stationen für Radfahrer	verteilt über das gesamte Stadtgebiet Würzburg

Tabelle 10: vorgeschlagene Maßnahmen

6 Anhang

6.1 Online-Fragebogen

Befragung zum Thema „Mobilität der Würzburger Studenten“

Das Studentenwerk, die Studentischen Vertretungen der Universität sowie ein studentischen Projektseminar der Geographie unter der Leitung von Herrn Prof. Dr. Jürgen Rauh führen eine Befragung zum Thema Mobilität der Würzburger Studenten durch. Die Umfrage dient zur Ermittlung des studentischen Mobilitätsverhaltens und soll Planungshilfen für eine bedarfsgerechte Gestaltung des Verkehrs liefern. Mit Ihrer Teilnahme, die anonym ist, würden Sie uns sehr unterstützen. Die durch die Befragung erhobenen Daten werden nicht zu gewerblichen Zwecken genutzt.

1. Welche Hochschulstandorte in Würzburg suchen Sie während des Semesters auf und an wie vielen Wochentagen? (Inklusive Wochenende)

- ☐ Uni-Hubland: ____ ☐ Hubland Campus Nord ☐ Sportzentrum Hubland ☐ Neue Universität
☐ Alte Universität: ____ ☐ Uni-Klinikum: ____ ☐ Wittelsbacher Platz: ____ ☐ Uni-Röntgenring: ____
☐ FH Innenstadt: ____ ☐ Sanderheinrichsleitenweg (Nähe Hubland) ____ ☐ Residenz: ____
☐ Judenbühlweg/Sportzentrum Mergentheimer Straße: ____ ☐ Oberer Neubergweg:
☐ Botanik: ____ ☐ König-Ludwigs-Haus: ____ ☐ HfM Bibrastraße: ____
☐ HfM Hofstallstraße ☐ HfM Residenzplatz ☐ Sonstiges

2. Über welche Verkehrsmittel verfügen Sie?

(Bitte alles Zutreffende ankreuzen!)

- ☐ PKW ständig ☐ PKW fallweise ☐ Fahrrad ☐ Motorrad/Moped/Mofa
☐ Sonstiges: _____

3. Mit welchen Verkehrsmitteln gelangen Sie zu Ihrer Hochschule?

- ☐ PKW ☐ Motorrad/Moped/Mofa ☐ Öffentliches Verkehrsmittel
☐ Fahrrad ☐ zu Fuß ☐ Sonstiges: _____

4. Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Kriterien bei der Verkehrsmittelwahl?

	Sehr wichtig	Wichtig	Weniger wichtig	unwichtig
Unabhängigkeit	☐	☐	☐	☐
Zeitaufwand	☐	☐	☐	☐
Kostenersparnis	☐	☐	☐	☐
Sicherheit	☐	☐	☐	☐
Umweltschutz	☐	☐	☐	☐
Bequemlichkeit /Komfort	☐	☐	☐	☐
Parkplatzverfügbarkeit	☐	☐	☐	☐

5. Bitte geben Sie an, wie häufig Sie mit welchem Haupt-Verkehrsmittel von Ihrer Wohnung an die Hochschule fahren?

a. Im Sommer

Verkehrsmittel	An 6-7 Tagen pro Woche	an 4-5 Tagen pro Woche	an 1 – 3 Tagen in der Woche	1 – 3mal im Monat	seltener	nie
Pkw (als Fahrer)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
PKW (als Mitfahrer)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Motorisiertes Zweirad	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Linienbusse innerhalb der Großwabe	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Linienbusse außerhalb der Großwabe	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Straßenbahn	☐	☐	☐	☐	☐	☐
RE (Regionalexpress)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
RB (Regionalbahn)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zug im Nahverkehr	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zug im Fernverkehr	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sonstiges: _____	☐	☐	☐	☐	☐	☐

b. Im Winter

Verkehrsmittel	An 6-7 Tagen pro Woche	an 4-5 Tagen pro Woche	an 1 – 3 Tagen in der Woche	1 – 3mal im Monat	seltener	nie
Pkw (als Fahrer)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
PKW (als Mitfahrer)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Motorisiertes Zweirad	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Linienbusse innerhalb der Großwabe	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Linienbusse außerhalb der Großwabe	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Straßenbahn	☐	☐	☐	☐	☐	☐
RE (Regionalexpress)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
RB (Regionalbahn)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zug im Nahverkehr	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zug im Fernverkehr	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sonstiges:_____	☐	☐	☐	☐	☐	☐

6. Bitte geben Sie an, wie häufig Sie die folgenden Verkehrsmittel in Ihrer Freizeitnutzen!

Verkehrsmittel	An 6-7 Tagen pro Woche	an 4-5 Tagen pro Woche	an 1 – 3 Tagen in der Woche	1 – 3mal im Monat	seltener	nie
Pkw (als Fahrer)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
PKW (als Mitfahrer)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Motorisiertes Zweirad	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Fahrrad	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Linienbusse innerhalb der Großwabe	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Linienbusse außerhalb der Großwabe	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Straßenbahn	☐	☐	☐	☐	☐	☐
RE (Regionalexpress)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
RB (Regionalbahn)	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zug im Nahverkehr	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Zug im Fernverkehr	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Sonstiges: _____	☐	☐	☐	☐	☐	☐

7. Wie lange benötigen Sie etwa von Ihrer Wohnungstür bis zur Hochschule?

Differenzieren Sie bitte die Fahrtdauer nach den am häufigsten und am zweithäufigsten verwendeten Verkehrsmitteln zu Ihrem am häufigsten besuchten Hochschulstandort in Würzburg!

Sollten Sie nur ausschließlich mit einem Verkehrsmittel zur Hochschule fahren, so wählen Sie bitte bei "zweitwichtigstes Verkehrsmittel" bei den Verkehrsmittel und benötigte Zeit die Option "Keines" aus.

wichtigstes Verkehrsmittel: _____

benötigte Zeit: _____

zweitwichtigstes Verkehrsmittel: _____

benötigte Zeit: _____

8. Wie viele Kilometer legen Sie auf einfachem Weg von Ihrer Wohnung zu Ihrer Hochschule zurück?

ca. _____ km

9. a) Kombinieren Sie auf dem Weg zur Hochschule die Verkehrsmittel Fahrrad und Bus?

☐ Ja ☐ Nein

b) -falls ja, transportieren Sie ihr Fahrrad gelegentlich im Bus?

☐ Ja ☐ Nein

Block: ÖPNV

10. Wie viele Minuten benötigen Sie zu Fuß von Ihrer Wohnung aus bis zu den nächstgelegenen von Ihnen genutzten Haltestellen der folgenden öffentlichen Verkehrsmittel?

(dabei spielt es keine Rolle, ob Sie diesen Weg tatsächlich zu Fuß zurücklegen oder nicht)

Bushaltestelle _____ Minuten Fußweg
 DB-Bahnhof _____ Minuten Fußweg
 Straßenbahnhaltestelle _____ Minuten Fußweg

11. a) Wenn Sie von Ihrer Wohnung zur Hochschule fahren möchten, an welcher Haltestelle steigen Sie in eine Straßenbahn oder einen Bus ein?

Bitte Name der Haltestelle am Einstiegsort angeben:

b) um welche Buslinie/Straßenbahnlinie handelt sich dabei?

12. a) Müssen Sie um zu Ihrer Hochschule zu gelangen umsteigen?

☐ Ja ☐ Nein

b) -falls ja, an welcher/n Haltestelle/n müssen Sie umsteigen?

13. An welcher Haltestelle in der Nähe der Hochschule steigen Sie in der Regel aus?

14. Wie bewerten Sie Ihre Standardbusverbindung zur Hochschule hinsichtlich folgender Kriterien? Bitte vergeben Sie Schulnoten.

Pünktlichkeit: _____
 Taktfrequenz: _____
 Sitzplatzangebot: _____
 Schnelligkeit: _____
 Sicherheit: _____
 Bequemlichkeit/Komfort: _____
 Flexibilität: _____

15. Für welche Zwecke nutzen Sie öffentliche Verkehrsmittel?

☐ Weg zur Hochschule ☐ Weg zur Arbeit ☐ zum Einkaufen ☐ Familienheimfahrten
☐ Freizeit ☐ ich nutze keine öffentlichen Verkehrsmittel
☐ sonstiges: _____

16. Sind Sie wegen folgender Ereignisse bereits nicht selbst verschuldet unpünktlich am Ziel angekommen und wenn ja, wie oft?

	Häufig (mehr als 5mal pro Monat)	Gelegentlich (ca. 2 bis 5mal im Monat)	Selten (ca. 1mal im Monat)	nie
Bus über fünf Minuten verspätet	☐	☐	☐	☐
Bus zu voll	☐	☐	☐	☐
Bus kam nicht an	☐	☐	☐	☐
Anderer Grund: _____	☐	☐	☐	☐

17. Wie beurteilen Sie das aktuelle Semesterticket (in Schulnoten)?

Preis: _____
 Reichweite: _____
 Preis-Leitungs-Verhältnis: _____
 Informationen zum Angebot: _____
 Verpflichtung zur Zahlung des Solidarbeitrags: _____

18. a) Finden Sie eine größere Reichweite des Semestertickets wünschenswert, auch wenn dadurch höhere Kosten für Sie entstehen?

☐ ja ☐ nein

b) - falls ja, in welche Richtung (möglichst genaue Ortsangabe)? _____

19. Falls Sie selten oder nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu Ihrer Hochschule fahren, was sind die Gründe dafür? (Mehrfachnennungen möglich)

Sollten Sie oft öffentliche Verkehrsmittel nutzen, klicken Sie bitte auf 'Weiter'

- ☐ zu große Entfernung zur nächsten Haltestelle
- ☐ zu wenige Verbindungen an meinem Wohnstandort
- ☐ Verkehrsmittel zu überfüllt
- ☐ Weg dauert mit ÖPNV zu lange
- ☐ zu umständlich (Umsteigen etc.)
- ☐ zu wenig Sitzplätze
- ☐ zu wenig Komfort
- ☐ mangelnde Flexibilität bei zusätzlichen Wegen (Besorgungen, Termine ...)
- ☐ die Reichweite des Semestertickets reicht nicht aus
- ☐ Meine Linie startet morgens zu spät bzw. stellt abends zu früh den Betrieb ein
- ☐ Ich bevorzuge den PKW, weil _____
- ☐ sonstiges: _____

20. Könnten Sie sich vorstellen, häufiger öffentliche Verkehrsmittel zu benutzen?

☐ eher nein
☐ ja, unter folgenden Umständen: _____

Block: Pkw

21. Für welche Zwecke benutzen Sie den PKW?

- ☐ Weg zur Hochschule ☐ Weg zur Arbeit ☐ zum Einkaufen ☐ Freizeit
- ☐ Ich benutze den PKW fast nur für längere, überörtliche Strecken ☐ Familienheimfahrten
- ☐ Sonstiges: _____

22. Falls Sie mit dem Pkw/Motorrad zur Hochschule fahren, wo parken Sie in der Regel?

23. Wie zufrieden sind Sie mit der Parksituation an der Hochschule?

Schulnote: _____

24. Was halten Sie von Pkw-Fahrgemeinschaften von und zu Ihrer Hochschule?

- ☐ Praktiziere ich bereits
- ☐ Halte ich in meinem Fall für nicht *möglich*
- ☐ Halte ich in meinem Fall für nicht *wünschenswert*
- ☐ Erschiene für mich eventuell möglich und interessant

25. Wären Sie an der Einrichtung einer Mitfahrbörse für Studierende in Würzburg interessiert?

☐ ja
☐ nein

26. a. Falls Sie außerhalb Würzburgs wohnen und mit dem Auto zu Ihrer Hochschule fahren, benutzen Sie Park & Ride Plätze?

- ☐ ja: mein Park&Ride-Platz befindet sich _____
- ☐ nein, kommt für mich generell nicht in Frage
- ☐ nein, da kein entsprechendes Angebot vorhanden
- ☐ bislang benutze ich es nicht, könnte es mir aber gut vorstellen.

b. Wo würden Sie sich ggf. die Bereitstellung von Park&Ride-Plätzen wünschen?

27. Was erscheint Ihnen als PKW-FahrerIn für den PKW-Verkehr zur Hochschule an Verbesserungen notwendig, wünschenswert oder nicht zielführend?

	Notwendig	Wünschenswert	Nicht notwendig
mehr Parkplätze auf dem Hochschulgelände	☐	☐	☐
Informationssysteme über den jeweils aktuellen Stand der Parkplatzauslastung (Internet, SMS, ..)	☐	☐	☐

Sonstiges: _____

Block: Fahrrad

Falls Sie zumindest gelegentlich mit dem Fahrrad zu Ihrer Hochschule kommen:

28. Wie zufrieden sind Sie mit den Fahrradabstellmöglichkeiten? (Schulnoten)

- Anzahl Abstellplätze: _____
- Angebot überdachter Abstellplätze: _____
- Ansperrmöglichkeiten: _____
- Anzahl Fahrradständer an den Abstellplätzen: _____

Falls Sie nicht mit dem Fahrrad zu Ihrer Hochschule kommen:

29. Nennen Sie bitte die wichtigsten Gründe, warum Sie nicht mit dem Fahrrad zur Hochschule fahren: (Mehrfachnennungen möglich)

- ☐ Mir steht kein Fahrrad zur Verfügung.
- ☐ Ich fahre nicht gerne Rad.
- ☐ Der Weg zur Hochschule ist mir mit dem Fahrrad zu gefährlich.
- ☐ Der Weg zur Hochschule ist mir zu weit.
- ☐ Der Weg zur Hochschule ist mir mit dem Fahrrad zu anstrengend.
- ☐ Es gibt zu wenige Abstellplätze.
- ☐ Die Ausstattung der Fahrradstellplätze ist schlecht (Überdachung, Ansperrmöglichkeiten ...)
- ☐ Sonstiges: _____

30. Was müsste für Sie als Radfahrer/in verbessert werden?

- ☐ Mehr wettergeschützte Abstellmöglichkeiten
→Wo?: _____
- ☐ Diebstahlsichere Abstellmöglichkeiten (Mietboxen) auf dem Hochschulgelände
- ☐ Fahrradabstellmöglichkeiten an Haltestellen öffentlicher Verkehrsmittel
→Wo?: _____
- ☐ Ausbau des Radwegenetzes, besonders im Bereich: _____
- ☐ Sonstiges: _____

31. a) Haben Sie schon mal den im Dezember 2010 eingeführten Nachtbus benutzt?

☐ ja ☐ nein

b) - falls ja, wie oft ?

☐ 1-2 mal ☐ 3-5 mal ☐ mehr als 5 mal

Zum Schluss noch ein paar kurze Fragen zu Ihrer Person:

32. Geschlecht? ☐ Männlich ☐ Weiblich

33. An welcher Hochschule studieren Sie?

☐ Julius-Maximilians Universität ☐ Fachhochschule Würzburg-Schweinfurt

☐ Hochschule für Musik

34. Wie leben Sie?

☐ alleine (nicht im Wohnheim) ☐ im Wohnheim ☐ mit Partner/in

☐ in einer Wohngemeinschaft ☐ bei den Eltern ☐ mit der eigenen Familie

☐ sonstiges: _____

35. Wie hoch ist Ihr momentanes monatliches Haushaltsnettoeinkommen?

(Wohngemeinschaften zählen nicht als gemeinsamer Haushalt)

☐ 0€ - <400€ ☐ 400€ - <500€ ☐ 500€ - <600€ ☐ 600€ - <700€
☐ 700€ - <800€ ☐ 800€ - <900€ ☐ 900€ - <1000€ ☐ 1000€ - <1500€
☐ 1500€ - <2000€ ☐ >2.000€

36. a. Wo wohnen Sie während des Semesters?

Bitte geben Sie Ihre Postleitzahl, Wohnort und falls Sie in Würzburg wohnen bitte auch den Stadtteil an (z.B. Sanderau)

Postleitzahl: _____

Gemeinde/Stadt: _____

Falls in Würzburg, Stadtteil: _____

b. Wo befindet sich ihr Zweitwohnsitz soweit vorhanden, bzw. der Elternwohnsitz?

Postleitzahl: _____

Gemeinde/Stadt: _____

37. Welche Fächer studieren Sie im Hauptfach? (Mehrfachnennungen möglich)

38. Im wievielten Fachsemester befinden Sie sich zum jetzigen Zeitpunkt?

Im ____ Fachsemester

39. Haben Sie noch generelle Vorschläge bezüglich der Verbesserung der Verkehrsmittel in Würzburg? (Anregungen, Verbesserungswünsche,...)

Im Bereich „Zu-Fuß-Gehen“:

Im Bereich „Fahrradverkehr“:

Im Bereich „Öffentlicher Nahverkehr“:

Im Bereich „motorisierter Individualverkehr“:

Verbesserungsvorschläge im Allgemeinen (z.B. auch Semesterticket):

6.2 Auswertung Frage 11a: als Einstiegsort gewählte Haltestellen

Haltestelle	n	%	Haltestelle	n	%	Haltestelle	n	%
Adalberkirche, Sanderau	247	4,3	Gadheim, Veitshöchheim	1	,0	Rathaus Gerbrunn	33	,6
Adelsberg Siedlung (Adelsberg, Gemünden am Main)	1	,0	Gartenstadtstraße, Schweinfurt	1	,0	Rathaus Dettelbach	1	,0
Albert-Hoffa-Straße, Würzburg	2	,0	Gartenstraße	1	,0	Rathaus Erlenbach	1	,0
Albert-Schweitzer-Straße, Würzburg	8	,1	Gartenstraße, Veitshöchheim	4	,1	Rathaus Neubrunn	1	,0
Albertshausen, Ort	2	,0	Gasthaus Lamm, Höchberg	10	,2	Rathaus Würzburg	95	1,6
Albertshofen / Mainstockheim	1	,0	Gasthaus Schwarzer Adler, Thüngen	1	,0	Rathaus Zelligen	3	,1
Albin-Jörg-Straße, Rimpf	2	,0	Gasthof Weißes Lamm, Kleinochsenfurt	5	,1	Rathausplatz Gerbrunn	1	,0
Allersheim, Ort	1	,0	Gerbrunner Straße, Randersacker	5	,1	Rechtenbach Oberdorf	1	,0
Alte Mainbrücke	3	,1	Gertrud-von-le-Fort-Straße	2	,0	Reichenberg	5	,1
Altenberg, Versbach	1	,0	Gramschatzer Straße, Retzstadt	2	,0	Reisgrube, Theilheim	2	,0
Altenbergstraße, Theilheim	2	,0	Gregor-Mendel-Straße	1	,0	Remlingen	4	,1
Alter Kalkbruch, Höchberg	3	,1	Greisingstraße	10	,2	Rennsteig	1	,0
Altes Rathhaus, Kleinrinderfeld	5	,1	Greußenheimerstraße, Hettstadt	1	,0	Rennweg	60	1,0
Am Anger, Helmstadt	1	,0	Grießmühle, Kürnach	2	,0	Rennweg, Nürnberg	1	,0
Am Burgweg, Leinach	1	,0	Grombühlstrasse	1	,0	Residenzplatz	2	,0
Am Feller, Reichenberg	1	,0	Großrinderfeld Ortsmitte	1	,0	Retzstadter Straße, Gramschatz	1	,0
Am Galgenberg	8	,1	Grundmühle, Rimpf	1	,0	Reuterstraße	34	,6
Am Guckenberg, Waldbrunn	1	,0	Günterslebenerstraße, Veitshöchheim	1	,0	Richard-Wagner-Straße	8	,1
Am Handelshof, Würzburg	1	,0	Gustav Gans	1	,0	Rimpfparer Straße	1	,0
Am Happach, Gerbrunn	39	,7	Gustav-Walle-Schule	1	,0	Ringstrasse, Thüngersheim	1	,0
Am Herrschaftsacker, Giebelstadt	1	,0	Händlerstraße, Greußenheim	1	,0	Ritterstraße, Estenfeld	1	,0
Am Hungrigen Bühl, Würzburg	1	,0	Hans-Gebhart-Straße, Remlingen	2	,0	Robert-Kirchhoff-Straße	1	,0
Am Karussell, Remlingen	3	,1	Hans-Löffler-Straße	12	,2	Robert-Koch-Straße	11	,2
Am Katzenrain, Erlabrunn	2	,0	Hartmannstraße	143	2,5	Röderweg, Gemünden am Main	1	,0
Am Kugelfang, Würzburg	1	,0	Hauptbahnhof Aschaffenburg	2	,0	Rosenmühlweg	8	,1
Am Marktplatz, Rimpf	1	,0	Hauptbahnhof Bad Neustadt	1	,0	Roßstrasse, Güntersleben	1	,0
Am Plan, Gochsheim	1	,0	Hauptbahnhof Bergtheim	2	,0	Röthenbach, Nürnberg	1	,0
Am Schenkenfeld, Veitshöchheim	1	,0	Hauptbahnhof Biebelried	1	,0	Rothweg	1	,0
Am Scheuerberg, Rimpf	3	,1	Hauptbahnhof Erlenbach	1	,0	Rotkreuzstraße	2	,0
Am Stuck, Wuerzburg	2	,0	Hauptbahnhof Frankfurt	1	,0	Rottenbauer	21	,4
Am Trieb, Oberaltertheim	1	,0	Hauptbahnhof Kitzingen	8	,1	Rottendorf	2	,0
Am Unteren Steg, Höchberg	3	,1	Hauptbahnhof Köln	1	,0	Rottendorferstrasse	2	,0
Am Unzberg, Erlenbach	1	,0	Hauptbahnhof Nürnberg	1	,0	Rotweininsel	1	,0
Am Wasserhaus, Hausen bei Würzburg	1	,0	Hauptbahnhof Schweinfurt	5	,1	Ruderzentrum	4	,1
An der Steige, Würzburg	2	,0	Hauptbahnhof Würzburg	223	3,9	Sandbühl, Gerbrunn	30	,5
An der Waage, Helmstadt	3	,1	Hauptstraße, Gerbrunn	1	,0	Sandbühlstraße	1	,0

UNTERSUCHUNG ZUR MOBILITÄT DER WÜRZBURGER STUDIERENDEN - 2011

Haltestelle	n	%	Haltestelle	n	%	Haltestelle	n	%
An der Weeth, Leinach	2	,0	Heidenfelderstraße, Veitshöchheim	4	,1	Sandbühlweg	1	,0
Andreas-Grieser-Straße, Würzburg	2	,0	Heigenbrücken	1	,0	Sanderau	1	,0
Annastraße, Würzburg	142	2,5	Heimgarten, Aumühle	44	,8	Sanderglaxisstraße	134	2,3
Arndstraße, Würzburg	98	1,7	Heimgartenweg	3	,1	Sanderhaltestelle	1	,0
Aschaffenburg Straße, Höchberg	1	,0	Heinestraße, Veitshöchheim	1	,0	Sanderheinrichsleitenweg	2	,0
Astheim, Ortsmitte	1	,0	Heisenbergstraße	3	,1	Sanderring	186	3,2
Athener Ring, Würzburg	6	,1	Heriedenweg, Würzburg	7	,1	Sanderrothstraße	36	,6
Atzhausen, Feuerbacher Straße	1	,0	Herrnstraße, Erbshausen	3	,1	Sanderstraße	6	,1
Auf der Schanz, Würzburg	5	,1	Herrschaftsacker, Giebelstadt	1	,0	Scharoldstraße	14	,2
August-Bebel-Straße, Waldbüttelbrunn	1	,0	Hertzstraße	7	,1	Scheckertstraße, Zell am Main	2	,0
August-Wörner-Straße, Hettstadt	1	,0	Hessenstraße	2	,0	Scheinfeld - Kirche, Markt Bibart	1	,0
Aumühle	7	,1	Heugrumbach Ost	2	,0	Schafhof, Oberdürrbach	7	,1
Äußerer Winterleitenweg, Höchberg	2	,0	Hexenbruch, Höchberg	2	,0	Schlörstraße	24	,4
Äußeres Hubland	45	,8	Hinteres Steinbachtal	4	,1	Schloßmühlstraße, Burggrumbach	2	,0
Austraße, Burggrumbach	1	,0	Höchberg Stadtgrenze	1	,0	Schöllhammerweg	3	,1
Bachstraße, Waldbüttelbrunn	1	,0	Höchberghang, Reichenberg	1	,0	Schönstraße, Veitshöchheim	2	,0
Backhaus, Hettstadt	3	,1	Höllberghalle, Kürnach	2	,0	Schneckenhaus, Veitshöchheim	1	,0
Badensee Nord, Erlabrunn	2	,0	Holzkirchen	1	,0	Schulbushaltestelle, Kirchschönbach	1	,0
Bahnhof, Bergtheim	4	,1	Holzmühle, Lengfeld	13	,2	Schule, Geroldshausen	1	,0
Bahnhof, Buchbrunn-Mainstockheim	3	,1	Holzweg, Würzburg	2	,0	Schule Erlabrunn	1	,0
Bahnhof Burgsinn	1	,0	Hörblach, Schwarzach am Main	1	,0	Schule Unterdürrbach	2	,0
Bahnhof Dettelbach	1	,0	Hubland Uni-Zentrum	35	,6	Schwabenstraße	4	,1
Bahnhof Ebenhausen (Ufr)	1	,0	Hummelsteinerweg, Nürnberg	1	,0	Schwanfeld	2	,0
Bahnhof Eicholzheim	1	,0	Industriesiedlung Eibelstadt	1	,0	Schweinfurt	2	,0
Bahnhof, Gaubüttelbrunn	4	,1	Jahnstraße	6	,1	Sedanstraße	1	,0
Bahnhof Lauda, Gerlachsheim	1	,0	Josefplatz	3	,1	Seeweg, Höchberg	1	,0
Bahnhof Geroldshausen	1	,0	Josefshof, Würzburg	1	,0	Seinsheimstraße	9	,2
Bahnhof Goßmannsdorf	3	,1	Josefskirche, Grombühl	72	1,2	Semmelstraße	1	,0
Bahnhof, Grünsfeld	2	,0	Judenbühlweg	16	,3	Senefelderstraße	4	,1
Bahnhof, Igersheim	1	,0	Judenhof, Zell am Main	8	,1	Sieboldmuseum	13	,2
Bahnhof, Iphofen	3	,1	Juliuspromenade	66	1,1	Silcherstraße	3	,1
Bahnhof, Karlstadt	4	,1	Karwinkel, Höchberg	11	,2	Sonnenstraße, Veitshöchheim	4	,1
Bahnhof, Kirchheim Ufr.	5	,1	Keseburgstrasse	1	,0	Sonnfeld	6	,1
Bahnhof, Haßfurt	11	,2	Kestlerstraße, Zell am Main	2	,0	Sparkasse, Höchberg	2	,0
Bahnhof Kleinostheim	1	,0	Kilian-Wallrapp-Str, Theilheim	3	,1	St.-Lioba-Kirche, Lengfeld	4	,1
Bahnhof Langenzenn	1	,0	Kirche Distelhausen	1	,0	St. Alfons Kirche	10	,2
Bahnhof Lauda	5	,1	Kirche, Zell	2	,0	St. Josefs Kirche	1	,0
Bahnhof Lohr am Main	3	,1	Kirchheim, Kleinrinderfelderstraße	2	,0	St. Josefs Stift	1	,0
Bahnhof Markt Bibart	1	,0	Kirchplatz Sommerhausen	1	,0	St. Benedikt-Straße	1	,0
Bahnhof, Marktbreit	5	,1	Kirchplatz, Veitshöchheim	6	,1	Stahlbergweg, Zell am Main	4	,1
Bahnhof Miltenberg	2	,0	Kist Bauweg/B27	2	,0	Stauferstraße	1	,0

UNTERSUCHUNG ZUR MOBILITÄT DER WÜRZBURGER STUDIERENDEN - 2011

Haltestelle	n	%	Haltestelle	n	%	Haltestelle	n	%
Bahnhof Neustadt a.d.Aisch	2	,0	Kleinhmühle bei Erlenbach, Marktheidenfeld	1	,0	Stegstraße, Retzstadt	1	,0
Bahnhof Oerlenbach	1	,0	Klessberghsteige, Sanderring	1	,0	Steinbach	1	,0
Bahnhof Ochsenfurt	12	,2	Klingenstraße, Heidingsfeld	25	,4	Steinbach Altertheim Brücke	2	,0
Bahnhof Rothenburg	1	,0	Klingenstraße, Hettstadt	4	,1	Steinbachtal	9	,2
Bahnhof Rottendorf	8	,1	Kniebreche	1	,0	Steinlein, Versbach	17	,3
Bahnhof Seligenstadt	1	,0	Köhlerring, Estenfeld	6	,1	Sterntalerweg	1	,0
Bahnhof Siegelsdorf	1	,0	König-Ludwig-Haus	8	,1	Stöckachstraße, Eisingen	3	,1
Bahnhof Steigenberg	1	,0	Königsberger Straße, Würzburg	20	,3	Straßburger Ring, Heuchelhof	9	,2
Bahnhof Tauberbischofsheim	4	,1	Konrad-Adenauer-Straße, Estenfeld	1	,0	Straubberg	8	,1
Bahnhof Thüngersheim	4	,1	Kopernikusstraße	1	,0	Straubmühlweg, Würzburg	7	,1
Bahnhof Uffenheim	1	,0	Kräuterwiese, Kürnach	2	,0	Studentenhaus	68	1,2
Bahnhof Volkach	2	,0	Kuhberg, Unterdurrbach	3	,1	Südbahnhof Würzburg	20	,3
Bahnhof, Weikersheim	1	,0	Kühlenbergstraße, Versbach	7	,1	Sulzdorf Ort	1	,0
Bahnhof Wernfeld am Main	1	,0	Kürnach Ortsmitte	7	,1	Sulzwiesen Ort	1	,0
Bahnhof Wittighausen	1	,0	Kurt-Schumacher-Str, Schweinfurt	2	,0	Talavera	71	1,2
Barbarastraße, Würzburg	21	,4	Lagerhaus, Rimpf	2	,0	Tannenweg, Theilheim	1	,0
Barbarossaplatz, Würzburg	183	3,2	Lamm Eck, Leinach	1	,0	Taschenackerweg	2	,0
Bayernstraße, Würzburg	10	,2	Lauda	1	,0	Technologiepark	2	,0
Bauersbergstraße, Schweinfurt	1	,0	Leistenstraße	3	,1	Theaterstraße	1	,0
Bergstraße, Höchberg	8	,1	Letzter Hieb	78	1,3	Thüringerstraße	1	,0
Bergtheim	5	,1	Liebigstraße	1	,0	Trautenaue Straße	14	,2
Berliner Platz, Würzburg	27	,5	Löwenbrücke	35	,6	Tröltischstraße	1	,0
Berliner Ring, Würzburg	14	,2	LVA	1	,0	Turnhalle, Rothendorf	1	,0
Berner Straße, Würzburg	8	,1	Mädelhoferstraße, Waldbrunn	2	,0	Uettingen B8	7	,1
Bilhildisstrasse, Veitshöchheim	2	,0	Madriker Ring	16	,3	Ulmer Hof	20	,3
Birkachstraße, Margetshöchheim	1	,0	Mainaustraße	5	,1	Uni-Klinikum Bereich A/B	14	,2
Birkental, Veitshöchheim	1	,0	Mainauwiesen	2	,0	Uni-Klinikum Bereich D	2	,0
Birkenweg, Uengershausen	1	,0	Mainbrücke, Ochsenfurt	1	,0	Untere Hauptstraße, Thüngersheim	5	,1
Blosenbergpfad, Würzburg	3	,1	Mainfranken Theater	126	2,2	Untere Ritterstraße, Estenfeld	7	,1
Bonnhoefferstraße, Versbach	8	,1	Maingasse, Randersacker	5	,1	Unterer Katzenbergweg	1	,0
Breslauerstraße, Würzburg	1	,0	Mainzer Straße, Waldbüttelbrunn	1	,0	Unterer Kirchbergweg, Heidingsfeld	2	,0
Brombergweg, Würzburg	11	,2	Marienplatz, Wiesentheid	2	,0	Unterer Steg	2	,0
Brückenstraße, Helmstadt	4	,1	Marktbreit	2	,0	Unterer Weinberg	1	,0
Brücknerstraße, Würzburg	194	3,4	Marktheidenfelderstraße, Remlingen	7	,1	Unteres Tor, Frickenhausen	1	,0
Brunnenstraße, Versbach	7	,1	Marktplatz, Bütthard	2	,0	Unterzell Au, Zell am Main	8	,1
Burgweg	1	,0	Marktplatz, Eibelstadt	3	,1	Valentin-Becker-Straße	102	1,8
Burkadusstraße, Leinach	2	,0	Marktplatz Fladungen	1	,0	Versorgungsamt	3	,1
Busbahnhof, Arnstein	1	,0	Marktplatz, Rimpf	5	,1	Volkach	1	,0
Busbahnhof Volkach	2	,0	Mathematisches Institut	10	,2	Wagnerplatz	34	,6
Busbahnhof Würzburg	133	2,3	Maxfeld, Nürnberg	1	,0	Wagnerstraße, Grombül	1	,0
Büttnerstraße,	1	,0	Max Mengeringhausen	1	,0	Waldbüttelbrunn/Roßbr	1	,0

UNTERSUCHUNG ZUR MOBILITÄT DER WÜRZBURGER STUDIERENDEN - 2011

Haltestelle	n	%	Haltestelle	n	%	Haltestelle	n	%
Würzburg			straße			unn		
Carl-Diem-Straße, Kist	3	,1	Mehlenstraße	4	,1	Waldesruh	1	,0
Carl-Vornberger-Straße, Randersacker	1	,0	Mehrzweckhalle, Trennfeld	1	,0	Waldhaus, Steinbachtal	2	,0
Casteller Platz, Gerbrunn	39	,7	Merowingerstraße, Hettstadt	2	,0	Wandweg, Oberdürrbach	2	,0
Congress-Centrum, Würzburg	10	,2	Miravilla	15	,3	Weg zur Neuen Welt, Würzburg	4	,1
Dallenbergbad, Würzburg	5	,1	Missionsärztliches Institut	2	,0	Wehrgasse, Gerlachshausen	2	,0
Dertingen Post, Wertheim	1	,0	Mittlere Heerbergstraße	1	,0	Weikersheim	1	,0
DJK-Sportzentrum, Sedanstraße, Würzburg	14	,2	Mittlerer Dallenbergweg	1	,0	Weinbergstraße, Unterpleichfeld	1	,0
Dom	31	,5	Moltkestraße	1	,0	Wendelweg	1	,0
Dorflinde, Reichenberg	1	,0	Mönchberg	1	,0	Wendeplatz, Essfeld	1	,0
Dorfstraße, Margetshöchheim	4	,1	Mönchbergstraße	1	,0	Werk Störtz	1	,0
Dreifaltigkeit, Kleinrinderfeld	1	,0	Mönchshof, Randersacker	5	,1	Wertheim	1	,0
Dürrbachau Abzweig bzw. Dürrbachau/B27	1	,0	Muldenweg, Kitzingen	1	,0	Wertheimer Straße, Waldbüttelbrunn	4	,1
Dürerstraße, Veitshöchheim	2	,0	Neubaustraße, Sanderring	60	1,0	Wiener Ring	17	,3
Ebertsklinge, Würzburg	11	,2	Neubergstraße, Waldbüttelbrunn	1	,0	Wiesthal	1	,0
Eehaltenhaus, Würzburg	48	,8	Neubrunn, Geiersberg	2	,0	Wilhelm-Barth-Straße, Estenfeld	1	,0
Eibelstadt Industriesiedlung	3	,1	Neuer Friedhof, Höchberg	1	,0	Wilhelm Hoegner Straße, Estenfeld	2	,0
Eichendorffstraße, Würzburg	39	,7	Neumühle	4	,1	Winterhäuserstraße	2	,0
Eichfelder Straße, Volkach	2	,0	Neunerplatz	44	,8	Winterleitenweg	3	,1
Eiseneckstraße, Würzburg	14	,2	Nikolaus-Fey-Straße	2	,0	Wittelsbacherplatz	123	2,1
Eisinger Straße, Waldbrunn	1	,0	Nopitschstraße	36	,6	Wolfstalstraße, Veitshöchheim	1	,0
Elsa-Brandström-Straße, Gerbrunn	2	,0	Norbertstraße	1	,0	Wörthstraße, Zellerau	45	,8
Engelgasse, Güntersleben	2	,0	Obere Torstraße, Kürnach	3	,1	Wörtplatz, Tauberbischofsheim	1	,0
Ersatzhaltestelle Uni-Klinikum/Straubmühlweg	1	,0	Oberer Stadtweg, Eisingen	2	,0	Würzburger Straße, Bergtheim	1	,0
Ersatzhaltestelle ZIM-ZOM-Kreisel Straßenbahn Pestalozzistraße/Uniklinikum Bereich A	1	,0	Oberzellerstraße, Waldbrunn	1	,0	Würzburger Straße, Dettelbach	1	,0
Erthalstraße, Würzburg	102	1,8	Ochsenfurt-West	3	,1	Würzburger Straße, Marktheidenfeld	1	,0
Essiggarten, Würzburg	7	,1	Odenwaldstraße, Lengfeld	12	,2	Zehnthofstraße, Oberdürrbach	1	,0
Euerdorf	1	,0	Oerlenbach Bahnhof	1	,0	Zeller Weg, Hettstadt	1	,0
Europastern	6	,1	Ohmstraße, Würzburg	2	,0	Zellerau	2	,0
Falkenstraße, Würzburg	6	,1	Ökumenisches Zentrum	6	,1	Zeppelinstraße	27	,5
Fasanenstraße	1	,0	Ortsmitte, Kürnach	3	,1	ZIM-ZOM-Kreisel	6	,1
Faulenbergkaserne	5	,1	Oskar von Miller Straße, Schweinfurt	1	,0	ZOB Arnstein	1	,0
Fechenbachstraße	30	,5	Ostpreußenstraße	1	,0	ZOB Marktheidenfeld	3	,1
Felix-Fechenbach-Haus, Würzburg	3	,1	Otto-Hahn-Straße, Gerbrunn	2	,0	ZOB Tauberbischofsheim	3	,1
Fichtestraße	75	1,3	Ottostraße	2	,0	Zollhaus Galgenberg	178	3,1
Flürleinstrasse, Würzburg	3	,1	Paul-Ehrlich-Str, Gerbrunn	51	,9	Zum Abtsrain, Moos	1	,0

Haltestelle	n	%	Haltestelle	n	%	Haltestelle	n	%
Forstäcker, Höchberg	4	,1	Pestalozzi-Platz	1	,0	Zum Tännig	6	,1
Frankenstraße Nord, Greinberg	1	,0	Pestalozzischule/Grombühl	1	,0	Zweierweg	19	,3
Frankenstraße Ost, Lindleinsmühle	1	,0	Pestalozzistraße	99	1,7	Zwerchgraben	2	,0
Frankenstraße, Rottendorf	7	,1	Petrinistraße	3	,1	k.A.	385	6,7
Franz-Liszt-Straße	17	,3	Pfarrgasse, Greußenheim	4	,1	lphofen	1	,0
Frauenlandplatz	13	,2	Philosophisches Institut	36	,6	Es gibt keine sinnvolle ÖPNV Verbindung	6	,1
Frickenhäuser	1	,0	Pilziggrund Mitte, Versbach	6	,1	Fahre nicht mit ÖPNV	21	,4
Friedenskirche, KS	1	,0	Pleichachbrücke, Unterpleichfeld	2	,0	Neuses am Berg	1	,0
Friedenstraße	1	,0	Prichsenstadt	1	,0	Bahnhof Hofheim	1	,0
Friedhof	1	,0	Raiffeisenbank Laudenbach	1	,0	Bahnhof Burghaun	1	,0
Friedrich-Ebert-Straße, Veitshöchheim	4	,1	Raiffeisenbank, Rieden	1	,0	Unterpleichfeld	1	,0

6.3 Schwachstellen im Würzburger Radverkehr

„In Würzburg gibt es viele Schwachstellen im Radverkehr. Auf dem Stadtfest 2010 wurde ein Stadtplan am ADFC-Stand aufgestellt und jeder Bürger konnte Schwachstellen dort kennzeichnen. Die Schwachstellen, die uns auf dem Stadtfest genannt wurden sind hier aufgelistet. Die Liste wurde auf einer Pressekonferenz am 14.12.2010 der Stadt übergeben.“ (Auszug aus: <http://bogu.leute.server.de/adfc/index.php/Schwachstellen.html>)

Nr	Lage	Ortsbezeichnung	Mängel
D1	Dürrbach	Am Kuhberg / Dürrbachtal-Straße	Am Kuhberg: Radler Richtung Oberdürrbach müssen hier - schutzlos - die Fahrbahn des Gegenverkehrs auf der Hauptstraße kreuzen, um zur Straße "Am Kuhberg" und zum Beginn des Radweges zu gelangen. Zwar sind Vz 138 an der Hauptstraße angebracht, doch ist für die Autofahrer nicht erkennbar, dass hier die Radelstrecke linksabbiegend verläuft. Eine rot eingefärbte Radlerfurt sollte dies verdeutlichen.
V1	Versbach	Ausfahrt Parkplatz Pleichachtalhalle auf Versbacher Straße	Gefährdung der Radfahrer durch ausfahrende Autos Kommentar. ADFC: keine Mängel erkennbar!
V2	Versbach	Versbacher Str. / St. Rochus-Str	Versbacher Straße: kein Radweg bis Steinlein; Radweg danach holprig, kaum befahrbar, Bordsteinhöhe!
V3	Lindleinsmühle	Versbacher Str. zwischen Zinklesweg und Schweinfurter Straße	- Radfahren wegen schnellfließendem Verkehr sehr gefährlich! - Alternativ-/Parallelroute über Bayernstr. und Neumühle nicht ausgeschildert, nicht markiert, zudem direkt an Hauseingängen vorbeiführend! (spielende Kinder!) unzumutbar, da zu großer Konflikt mit Fußgängern und KFZ-Parkverkehr; Im weiteren Verlauf Unterführungen, nachts bedrohlich
L1	Lengfeld	Am Sonnfeld	Kein Radweg auf vielbefahrener Straße, obwohl Schulweg
L2	Lengfeld	Würzburger Str. / Kürnachtalstraße	Mängel nicht benannt, unklar Kommentar ADFC: keine Mängel erkennbar!
L3	Lengfeld	Werner von Siemens Str.	viel LKW-Verkehr, hohes KFZ-Verkehrsaufkommen, Radfahren sehr gefährlich
L4	Lengfeld	W.-v.-Siemens-Str. / Einmündung der Radroute	Gefährliches Linksabbiegen nötig, ohne Querungshilfe
L5	Lengfeld	W.-v.-Siemens-Str. allg.	hohes KFZ-Verkehrsaufkommen, fehlender Radweg, insbesondere Radfahren für Kinder sehr gefährlich
L6	Lengfeld	Ohmstraße	Einmündung auf Ohmstraße vom Radweg aus sehr gefährlich
L7	Aumühle	Rosenmühlenweg	fehlender Radstreifen, Radfahren insbesondere für Kinder sehr gefährlich

Nr	Lage	Ortsbezeichnung	Mängel
L8	Aumühle	Innere Aumühlstraße / Nürnberger Straße	Kreuzungsbereich für Radfahrer wegen fehlenden Aufstellbereichen, fehlenden Radfahrflächen, holprigem Straßenbelag bei gleichzeitigem hohen Verkehrsaufkommen extrem gefährlich
G1	Europastern	Nürnberger Straße auf Höhe REAL-Markt	- Holpriger, gefährlicher Belag auf Radroute (Reifen kleben im Pflaster fest); durch unübersichtliche Ein- und Ausfahrten unterbrochen, - Weg stadtauswärts (auf Seite REAL-Markt) extrem gefährlich, da mit schnell fließendem Autoverkehr oder illegal auf dem Fußweg
G2	Europastern	Nürnberger Straße im Bereich des Knotenpunktes Europastern	- 2 aufeinander folgende Ampelschaltungen für Fußgänger/Radfahrer, durch Getrenntschaltung zu lange Wartezeiten, - stadtauswärts von Schweinfurter Str. kommend endet Fuß-Radweg für Radfahrer am REAL-Markt im Nichts, da Weiterfahren stadtauswärts in Nürnberger Str. nicht möglich - unübersichtliche Straßenquerung stadteinwärts Richtung Schweinfurter Str. und Führung des Radverkehrs auf viel zu schmalen und unübersichtlichem Fußweg
G3	Grombühl	Petrinistraße	Radfahren gefährlich, weil Straße sehr schmal und man sehr lange vor ungedulden Autofahrern herfahren muss, auf Straßenbahntrasse nur illegale Nutzung möglich, was auch nicht ungefährlich ist (leise Straba von hinten, Schienen)
G4	Grombühl	Schweinfurter Straße zwischen Berliner Ring und Eisenbahnunterführung	auf beiden Seiten zu schmaler Radweg, stadtauswärts Konfliktpotenzial mit Fußgängern, stadteinwärts mit Einfahrten gefährlich unterbrochen
G5	Grombühl	Auffahrt Grombühlbrücke vom Berliner Ring kommend	Häufig parkende Autos auf den Radstreifen
1	Innenstadt	Berliner Ring – Zu- und Ausfahrtbereich M.-Luther-Straße	Ausfahrt vom Berliner Ring und Abzweig in Schürer- und Beethovenstr. sehr gefährlich; Aufstellflächen, Einfädelspuren fehlen
2	Innenstadt	Bereich Berliner Ring	- umständliches Umwegefahren, keine direkte Querung möglich, wie für Autoverkehr, daher fahrradunfreundlich, - lange Ampelschaltungen (bes. Schweinfurter Str.) verzögern Fahrt zusätzlich, - Gefahrenpotenzial bei Querung Kreuzungen, da Radwegführung von abseits wieder zugleitet wird; Autofahrer rechnen nicht mit Radverkehr, da dieser zur Hälfte weitab vom Ring geführt wird - Querung Zufahrt zur Grombühlbrücke über Zebrastreifen sehr gefährlich, hier eigentlich Absteigen notwendig, was wiederum Fahrtverlangsamung bedeutet; gesamte Radwegführung extrem fahrradunfreundlich
3	Innenstadt	Haugerring	Radweg zu schmal, vor Hotel zugeparkt, gefährliche Schwenks in Radwegführung
4	Innenstadt	Kapuzinerstraße	Radeln gegen die Einbahnrichtung nicht möglich
5	Innenstadt	Ludwigstraße	vielf befahrene Straße, durch Parkplätze extrem eingengt, kein Platz für Radverkehr; der weicht aus Sicherheitsgründen oft auf Gehweg aus und gerät in Kollision mit Fußgängern
6	Innenstadt	Kreuzung Theaterstr. / Semmelstraße	- hohes Verkehrsaufkommen, für Radfahrer oft zu gefährlich, daher Ausweichen auf Gehweg, dort dann Gefährdung der Fußgänger - Semmelstraße stadtauswärts von Radverkehr intensiv genutzt, Querung zur Eichhornstraße nur über Fußgängerampeln möglich
7	Innenstadt	Röntgenring	Radweg zu schmal, extreme Gefahr durch parkende Autos
8	Innenstadt	Veitshöchheimer Straße ab Röntgenring stadtauswärts	Radweg mit Fußgängern gemeinsam zu schmal in Anbetracht der breiten Straße!, Konfliktpotenzial mit Fußgängern, Querung der Straße nur unter Lebensgefahr möglich; Lösungsvorschlag: Radstreifen auf Straße beidseitig von Fahrbahn abmarkieren

Nr	Lage	Ortsbezeichnung	Mängel
9	Innenstadt	Veitshöchheimer Straße - Eisenbahnunterführung	Zweirichtungsrad-/Fußweg: dafür zu schmal und unübersichtlich à Konflikte mit Fußgängern und entgegenkommenden Radfahrern
10	Innenstadt	Kranenkai / Friedensbrücke	- von Friedensbrücke kommend Weiterführung auf Kranenkai nicht gegeben: auf Fußweg nicht erlaubt, auf Straße keine Einfädelspur – trotz Cityroute!! - von Kranenkai kommend: wenn sich Radfahrer korrekt für Linksabbiegen einordnet, kommt er im weiteren Verlauf nicht mehr auf Radweg Friedensbrücke, da Bordsteine nirgends abgesenkt, - Alternative: absteigen, an Fußgängerampel aufstellen, über Ampel schieben, dann drüben wieder aufsteigen = sehr fahrradunfreundlich
11	Innenstadt	Kranenkai	unklare Radverkehrsführung, Fußweg oder nicht?, auf Straße: für Linksabbieger keine Aufstellfläche oder Zufahrtsstreifen abmarkiert
12	Innenstadt	Innenstadtgassen	Zu viel Autoverkehr, Radfahren schwierig
13	Innenstadt	Schönbornstr	in Fußgängerzone Radfahren erlaubt, sehr positiv, teilweise aber Gefahr durch Strabaschienen, unaufmerksame Fußgänger; zusätzlich Fahrradweg parallel zur Fußgängerzone einrichten
14	Innenstadt	Augustinerstraße	Gefahr durch Straßenbahnschienen, stadtauswärts zu wenig Platz zwischen Bordsteinen und Straßenbahnschienen; Bordsteine absenken?
15	Innenstadt	Kreuzung Wirsbergstraße – Mainkai	- Linksabbieger von Wirsbergstr. auf Willi-Brandt-Kai: zu schmaler Zufahrtsstreifen, Aufstellfläche wäre besser - Querung Wirsbergstraße, um in Büttnerstraße zu gelangen, sehr unübersichtlich, daher gefährlich
16	Innenstadt	Münzstr. - Neubaustr.	Einbahnstraße in Gegenrichtung öffnen, da sehr wichtige Verbindung Innenstadt – FH – Uni Sanderring - Stadtmensa
17	Innenstadt	Sanderstraße	sehr schmale Fahrbahn, dadurch Radfahren durch ungeduldige Autofahrer gefährlich; warum müssen hier überhaupt Autos fahren?
18	Innenstadt	Münzstraße - Rotlöwengasse	Einbahnstraße in Gegenrichtung öffnen, da sehr wichtige Verbindung Innenstadt – FH – Uni Sanderring – Stadtmensa, hier müssten Parkplätze aufgelöst werden, da sonst zu unübersichtlich
19	Innenstadt	B.-Neumann-Promenade – Parkplatzzufahrt	Radweg endet abrupt auf Kopfsteinpflaster; in Parkplatzzufahrt einbiegende Autos gefährden Radfahrer
20	Innenstadt	Rennweg / Husarenstraße	Radweg stadteinwärts auf Rennweg parallel zum Gehweg à für Autos nicht sichtbar; Kreuzung Husarenstraße daher sehr gefährlich, danach abruptes Ende Radweg ohne Einfädelmöglichkeit in Fahrbahn
21	Innenstadt	Rennweg/Ebert-Ring	- Ampelschaltung für Radfahrer/Fußgänger, die Rennweg überqueren, gefährlich, da zunächst linksabbiegender Autoverkehr in Rennweg, dann erst Fußgänger-/Radfahrerquerung; umgekehrt wäre besser - vom Rennweg kommend geradeaus in Rottendorfer Straße: Radfahrer müssen sich gefährlich auf 2. Spur einordnen; warum kein Linksabbeige-/Geradeausradfahrstreifen abmarkiert? Oder Aufstellfläche?
22	Innenstadt	untere Rottendorfer Straße	Rottendorfer Straße ohne Radstreifen, obwohl viel Autoverkehr
23	Innenstadt	Abfahrt Löwenbrücke/Sanderglasisstraße	- kurz vor Sanderglasisstraße Fußgängerüberweg, Fußgänger können nicht rechtzeitig gesehen werden - gefährliche Überquerung Sanderglasisstraße und fehlende Einmündung in Fahrbahn

Nr	Lage	Ortsbezeichnung	Mängel
24	Innenstadt	Kreuzung Ludwigkai / Sanderglacisstraße	Radweg stadteinwärts endet an Kreuzung; Aufstellen an Ampel; mit Fußgängern Ludwigkai queren; erneutes Aufstellen an Ampel; mit Fußgängern S-glacisstraße queren; danach vollkommen unklare Situation, wie es weitergeht; diese unzumutbare Situation existiert jetzt schon weit über ein Jahr, da hätte man sich eine durchdachte Lösung einfallen lassen können
25	Innenstadt	Kreuzung Valentin Becker Str/ Friedrich Ebert Ring	- Radweg V.-Becker-Straße viel zu schmal und hinter Parkreihe versteckt, Konfliktpotenzial mit Fußgängern - Radweg stadteinwärts endet von V.-Becker-Straße kommend abrupt, für linksabbiegende Radler gefährliches Einfädeln in Fahrbahn, für Rechtsabbieger muss man dann mitten auf der Fahrbahn fahren, wenn man in den Rennweg einbiegen möchte Zufahrtsstreifen fehlt!
26	Innenstadt	Radweg entlang Ringpark	Strecke ist bei Regen sehr schlammig und nicht befahrbar; asphaltieren? Alternative: asphaltierte Gehweg entlang Kleinnizza für Radverkehr freigeben
N1	Leistenstraße	Leistenstraße Richtung Höchberg	kein Radstreifen, Fahrradverkehr stadteinwärts mit Autoverkehr; sehr gefährlich, stadtauswärts mit Fußgängern, viel zu schmal und für Fußgänger gefährlich
N2	Leistenstraße	Kreuzungsbereich Leistenstraße	Fußgänger- und Radfahrerampel schaltet nur auf Anforderung um; warum nicht in automatische Ampelschaltung integriert wie KFZ-Verkehr?
N3	Leistenstraße	Querung Löwenbrücke	sehr gefährlich, eigentlich bleibt nur schieben – - auf der Fahrbahn fahren im KFZ-Verkehr wegen schnellfahrenden Autos und Straba-Schienen kaum machbar, - auf Fußweg ist verboten, zudem zu schmal; hohes Konfliktpotenzial mit Fußgängern - nach Brückenquerung stadtauswärts völlig unklare Radverkehrsführung, es bleibt nur gefährliches Einfädeln in Fahrbahn mit Fahrbahnwechseln an unübersichtlichen Stellen! - von Leistenstraße kommend völlig unklar, wie man halbwegs gefahrfrei auf die Brücke gelangen kann. Warum keine eigene Fahrradspur auf Brücke (3 Fahrspuren stehen insgesamt zur Verfügung)?
N4	Leistenstraße	Unterquerung Löwenbrücke Richtung Saalgasse	sehr gefährlich, da unübersichtliche Situation nach Brückenunterführung, Fahrbahnwechsel ist notwendig (schnell fahrende Autos!), um anschließende Kreuzung für Erreichen des Radweges im Mainviertel
N5	Leistenstraße	Vorbeifahren an Löwenbrücke auf Mergentheimer Straße (entlang Cafe Nikolausruhe)	- schmale Straße durch parkende Autos, Gefährdung durch hinterher fahrende ungeduldige Autofahrer - Radweg Mergentheimer Straße kann nur mittels gefährlichem Linksabbiegen erreicht werden, ohne Kennzeichnung und Markierung
N6	M.-Theresia-Promenade	M.Th-Promenade zwischen Löwenbrücke und Zollhäuschen	verpflichtend zu befahren (auf Mergentheimer Straße verboten), aber nur bei gutem Wetter zu befahren; bei oder nach Regen ist es eine Schlammpest; Weg wird im Herbst und im Winter nicht geräumt; lieblos hingeworfener Splitt unzumutbar!
Z1	Zellerau	Ampelüberweg Talavera - Dreikronenstr	- zu wenig Platz für Fahrräder, v.a. mit Anhänger - umständliche Führung über 2 Ampeln, wenn man links abbiegen will, besser wären Zufahrtsstreifen und Aufstellflächen
Z2	Mainviertel	1. Burkarder Straße, Durchfahrt zum Main	1. wenig fahrradfreundlich, da man absteigen muss (Komm. ADFC: Mangel kaum behebbar)

Nr	Lage	Ortsbezeichnung	Mängel
Z3	Mainviertel	Alte Mainbrücke / Dreikronenstraße	- Einfädeln des von der Brücke kommenden Radverkehrs in Dreikr.str. kaum möglich – Ampel mit Fußgängern erlaubt nur Querung, wenn man weiter in Zeller Straße möchte, dann aber auf Fußweg und wie soll man dann weiter fahren?; für Richtung Talavera weiter fahrende Radler ist Radstreifen viel zu schmal, daher gefährlich - von der Zeller Straße kommend, ist es nicht möglich, über die Fahrbahn auf die Brücke zu gelangen, nur umständliche und konfliktreiche Befahrung des Fußweges möglich
Z4	Zellerau	2. Dreikronenstraße	Bergauf gefährliches Fahren wegen Autoverkehr
Z5	Zellerau	Kreuzungsbereich Neunerplatz	- sehr umständliche Radtrassenführung im Kreuzungsbereich, - Radstreifen und Fußwege, auch entlang Luitpoldstraße, viel zu schmal, Konflikte mit Fußgängern
Z6	Zellerau	Radstreifen Wörthstraße	abmarkierter Radstreifen auf Fußweg, versteckt hinter parkenden Autos; hohes Konfliktpotenzial mit Fußgängern
Z7	Zellerau	Frankfurter Straße	Fehlende Radstreifen auf breiter und vielbefahrener Straße
Z8	Zellerau	Frankfurter Str. auf Höhe Patrizierbräugelände	Radweg endet abrupt auf Straße; Problem, da Radweg nicht mehr benutzungspflichtig und daher von der Stadt wohl nichts mehr gemacht wird
Z9	Zellerau	Radroute durch Wald Richtung Höchberg	Weg nicht benutzbar (Komm. ADFC:keine Mängel erkennbar)
Hö1	Höchberg	Höchberger Str. / Hauptstraße	Radroutenführung unklar
S1	Sanderau	Am Exerzierplatz	Radweg zwar neu, endet aber abrupt und im Nirgendwo, zudem Engstelle und hohes Konfliktpotenzial mit Fußgängern am Studentenhaus, besser: Radstreifen auf Straße
S2	Sanderau	Radtrasse Ludwigkai	unübersichtliche Führung von stadtauswärts (Th-Heuss-Damm, Kneipp-Steg) kommend: Man muss auf Straße fahren (Th-Heuss-Damm), hier aber fehlende Radstreifen trotz schnellem Autoverkehr, ab Sonnenstraße Radweg auf Mainseite = verpflichtend, wird aber auf Straße stadteinwärts nirgends angezeigt;; endet zudem im Nichts an Kreuzung Sanderglacisstraße
S3	Sanderau	Kneipp-Steg	sehr wichtige Radverkehrsverbindung, Radfahren aber verboten! Warum? Warum keine Mittellinie, die Fußgänger von Radfahrerverkehr trennt?
F1	Frauenland	Seinsheimstraße	Radwegführung auf Gehweg inakzeptabel, da versteckt hinter Parkplatzreihen und daher an Kreuzungen gefährlich; Konfliktpotenzial mit Fußgängern, da Radstreifen zu schmal
F2	Frauenland	Kreuzungsbereich Wittelsbacher Platz	keine Radstreifen oder Radwege, keine Zufahrtsstreifen zur Kreuzung, obwohl Platz wäre
F3	Frauenland	Erthalstraße	Radwegführung auf Gehweg inakzeptabel, da versteckt hinter Parkplatzreihen und daher an Kreuzungen gefährlich; Konfliktpotenzial mit Fußgängern, da Radstreifen zu schmal
F4	Frauenland	Trautenauer Str. nördlich Zeppelinstraße	neuer (!) Radstreifen abwärts viel zu schmal und ohne Abstand zu Parkstreifen
F5	Frauenland	Trautenauer Straße südlich Zeppelinstraße	neuer (!) Radstreifen abwärts viel zu schmal und ohne Abstand zu Parkstreifen
F6	Frauenland	Kreuzungsbereich Ebertsklinge / Schellingstraße / Mittlerer Ring	fehlender Radstreifen; Überquerung Mittlerer Ring nur von schmalen Fußweg aus möglich, auf den kaum das Fahrrad passt
H1	Heidingsfeld	Adenauerbrücke	Fußgängerbrücke über die Mergentheimer Straße parallel zur Eisenbahnbrücke: an der östlichen Dehnfuge befindet sich ein mehrteiliger Gitterrost über die ganze Fahrbahnbreite. Regelmäßig kippt das mittlere Teilstück um und steht fast senkrecht empor. Extrem gefährlich
H2	Heidingsfeld	Ausfahrt Zufahrt Autowaschplatz auf Seilerstraße, Querung Seilerstraße nach Heidingsfeld	sehr unübersichtlich und gefährlich, da schnell fahrende Autos; Querung kaum möglich, fehlende Radstreifen auf Seilerstraße
H3	Heidingsfeld	Radweg am Main / Treidelweg	Radweg am Main zu schmal, Treidelpfad nicht befahrbar; es fehlt Alternativroute auf Seilerstraße
H4	Heidingsfeld	Reichenberger Straße	Radfahren auf vielbefahrener Straße

Nr	Lage	Ortsbezeichnung	Mängel
H5	Heidingsfeld	Rottenbauerer Grund Höhe Schellengraben	Radfahren auf vielbefahrener Straße
K1	Keesburg / Alandsberg	beim Schönstattheim	schlechter Fahrbahnbelag
allg	gesamtes Stadtgebiet	Ampelkreuzungen	Ampelschaltungen sehr fußgänger- und fahrradunfreundlich; schalten oft auch an Kreuzungen nur auf Anforderung um

Quelle: <http://bogu.leute.server.de/adfc/index.php/Schwachstellen.html>

6.4 Regionalisierung der Gemeinden

Gemeinde / Stadt	Region	Gemeinde / Stadt	Region
Aschaffenburg	West	Güntersleben	Nord
Gemünden	West	Kürnach	Nord
Hettstadt	West	Retzstadt	Nord
Höchberg	West	Rimpar	Nord
Karlstadt am Main	West	Schweinfurt	Nord
Leinach	West	Dettelbach	Ost
Lohr am Main	West	Gerbrunn	Ost
Margetshöchheim	West	Kitzingen	Ost
Marktheidenfeld	West	Rottendorf	Ost
Remlingen	West	Volkach	Ost
Tauberbischofsheim	West	Wiesentheid	Ost
Veitshöchheim	West	Kirchheim	Süd
Waldbüttelbrunn	West	Lauda-Königshofen	Süd
Wertheim	West	Marktbreit	Süd
Zell am Main	West	Nürnberg	Süd
Zellingen	West	Ochsenfurt	Süd
Arnstein	Nord	Randersacker	Süd
Bergtheim	Nord	Reichenberg	Süd
Estenfeld	Nord		

6.5 Quellennachweis

- ALLGEMEINER DEUTSCHER FAHRRADCLUB (2010): Schwachstellen im Würzburger Radverkehr, vorgestellt auf einer gemeinsamen Pressekonferenz von Agenda21, ADFC Kreisverband Würzburg und dem VCD Kreisverband Mainfranken Rhön am 14.12.2010. Abrufbar unter: <http://bogu.leute.server.de/adfc/index.php/Schwachstellen.html>
- BUNDESMINISTERIUMS FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (2010): Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht. Struktur – Aufkommen – Emissionen – Trends; Bonn, Berlin.
- <http://maps.google.de>