



Befragung zum Wohlbefinden in der Stadt Würzburg 2025

Ergebnisbericht



Hilfekompass
der Region Würzburg

In Kooperation mit



ELEMENT	BESCHREIBUNG
KOOPERATIONSPROJEKT	<p>Julius-Maximilians-Universität Würzburg Institut für Geographie und Geologie Professur für Sozialgeographie Prof. Dr. Jürgen Rauh / Nils Karges Am Hubland, 97074 Würzburg nils.karges@uni-wuerzburg.de</p> <p>Smarte Region Würzburg Fachbereich Wirtschaft, Wissenschaft, Standortmarketing Stadt Würzburg Daniel Rüttlinger Rückermainstraße 2, 97070, Würzburg hilfekompass@wuerzburg.de</p>
PROJEKTTITEL	<p><i>Wohlbefinden in Würzburg – Empirische Untersuchung 2025</i></p>
PROJEKTLEITUNG	<p>Prof. Dr. Jürgen Rauh, Nils Karges (Universität Würzburg)</p>
ZITIERVORSCHLAG	<p>Karges, Nils; Rauh, Jürgen; Kosan, Amelie; Jung, Felix; May, Christoph (2025): <i>Sozialräumliches Wohlbefinden und Nachbarschaft in Würzburg 2025.</i> Ergebnisbericht</p>

Inhaltsverzeichnis

1 EINLEITUNG UND ZIELSETZUNG	6
1.1 Hintergrund	6
1.2 Ziele und Fragestellungen.....	7
1.3 Bedeutung für die Stadtentwicklung Würzburg	7
2. THEORETISCHER RAHMEN UND KONZEPT	8
2.1 Was ist Wohlbefinden im städtischen Raum?.....	8
2.1.1 Definition von subjektivem Wohlbefinden.....	8
2.1.2 Dimensionen der Lebensqualität	9
2.1.3 Wohlbefinden als Indikator für Stadtentwicklung	10
2.2 Einflussfaktoren auf das Wohlbefinden.....	12
2.2.1 Physische Umwelt: Luftqualität, Lärm, Grünflächen und Bebauung	12
2.2.2 Soziale Umwelt: Nachbarschaft, soziale Kohäsion, Sicherheitsgefühl.....	14
2.2.3 Infrastruktur: Versorgung, Erreichbarkeit, Mobilität	16
2.2.4 Individuelle Merkmale, Erfahrungen und Handlungsmuster.....	17
3. METHODIK UND STICHPROBE	19
3.1 Messkonzept	19
3.1.1 Operationalisierung von Wohlbefinden.....	20
3.1.2 Mehrdimensionaler Befragungsansatz	21
3.1.3 Verknüpfung von gemessenen und wahrgenommenen Indikatoren.....	22
3.1.4 Auswertung offener Antworten	22
3.2 Stichprobe und Durchführung der Befragung.....	25
3.3 Methodisches Vorgehen zur Verknüpfung subjektiver und objektiver Indikatoren	26
3.4 Erreichbarkeitsanalysen.....	28
3.5 Physische Umwelt.....	29
4. Lebensbedingungen in Würzburg und den Stadtbezirken.....	31
4.1 Würzburg im interkommunalen Vergleich	32
4.2 Demographie und sozioökonomische Struktur.....	34
4.3 Infrastruktur.....	38
4.3.1 Medizinische und grundversorgende Infrastruktur.....	39
4.3.2 Bildungs-, soziale und freizeitorientierte Infrastruktur.....	42
4.3.3 Mobilitätsinfrastruktur und Erreichbarkeit	43
5. ERGEBNISSE NACH THEMENBEREICHEN.....	45
5.1 Stichprobenprofil	45
5.1.1 Soziodemografische Merkmale.....	46
5.1.2 Haushaltsstruktur und Erwerbssituation.....	47
5.2 Subjektives Wohlbefinden und Umwelt	48
5.2.1 Wohnqualität und Umweltbedingungen.....	49
5.2.2 Wohlbefinden im Alltag.....	50
5.2.3 Wahrgenommene Verbesserungspotenziale	52
5.2.4 Entwicklung und persönliche Entfaltung.....	54
5.2.5 Räumliche Muster des Wohlbefindens.....	55
5.2.6 Subjektives Wohlbefinden im Alltag	57
5.2.7 Entwicklungs- und Entfaltungsmöglichkeiten	58
5.3 Infrastruktur und Stadtentwicklung.....	59
5.3.1 Zufriedenheit mit Versorgungsangeboten	59
5.3.2 Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen	63
5.3.3 Nutzungshäufigkeit von Angeboten	65
5.3.4 Bewertung öffentlicher Räume	66
5.3.5 Bebauungs- und Nutzungsmischung sowie deren Charakteristika.....	68
5.3.6 Räumliche Unterschiede in der Infrastrukturbewertung	69
5.4 Nachbarschaft, Zusammenhalt und Teilhabe	76
5.4.1 Soziales Klima und Nachbarschaftszusammenhalt.....	76
5.4.2 Möglichkeiten der Mitwirkung und Teilhabe.....	78
5.4.3 Räumliche Unterschiede in der Bewertung des sozialen Zusammenlebens	80

5.5 Mobilität und Verkehr	82
5.5.1 Fortbewegung im Alltag.....	82
5.5.2 Zufriedenheit mit der Verkehrsinfrastruktur.....	83
5.5.3 Unterschiede im Mobilitätsverhalten.....	84
6. VERGLEICHENDE ANALYSE ZWISCHEN BEFRAGUNGSERGEBNISSEN UND STATISTISCHEN STADT- UND RAUMDATEN.....	87
6.1 Räumliche Muster des Wohlbefindens im Zusammenhang mit Infrastruktur und Umwelt.....	87
6.1.1 Physische Umwelt: Wohlbefinden und Umweltqualität.....	88
6.1.2 Infrastruktur und Versorgung	91
6.1.3 Soziale Umwelt: Nachbarschaft und erlebte Sicherheit.....	94
6.1.4 Mobilität	97
6.2 Ergebnisse der räumlichen Muster der Erreichbarkeit wichtiger öffentlicher Einrichtungen ..	99
7. HANDLUNGSOPTIONEN	103
7.1 Umwelt, Mobilität und Wohnqualität	103
7.2 Versorgung, soziale Infrastruktur und öffentliche Räume	104
7.3 Soziale Teilhabe und Nachbarschaft.....	105
7.4 Datenbasierte Stadtentwicklung.....	106
8. ERKENNTNISSE.....	106
9. DANKSAGUNGEN.....	109
LITERATURVERZEICHNIS	110
APPENDIX 1: BEGLEITENDE ERHEBUNGSMATERIALIEN	117
APPENDIX 2: FRAGEBOGEN	118

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Wohlbefinden als Indikator für Stadtentwicklung.....	11
Abbildung 2: Kodierschema zur Auswertung der offenen Antworten.. ..	24
Abbildung 3: Würzburg in Kennzahlen: Haushaltsstruktur nach Stadtbezirken.....	37
Abbildung 4: Würzburg in Kennzahlen: Altersstruktur nach Stadtbezirken.....	37
Abbildung 5: Bearbeitung der Fragebögen.	45
Abbildung 6: Verteilung der Befragten nach Stadtbezirken.....	46
Abbildung 7: Haushaltsgröße der Befragten.. ..	47
Abbildung 8: Wohndauer der Befragten.....	47
Abbildung 9: Wohnstatus der Befragten.. ..	48
Abbildung 10: Beschäftigungssituation der Befragten.. ..	48
Abbildung 11: Bewertung der Wohnqualität und Umweltbedingungen in der Stadt Würzburg.. ..	49
Abbildung 12: Bewertung zu Wohlbefinden im Alltag in der Stadt Würzburg.. ..	51
Abbildung 13: Bewertung der Auswirkungen der Wohnumgebung auf persönliche Entwicklung der Befragten in der Stadt Würzburg.. ..	54
Abbildung 14: Durchschnittliche Bewertungen zu umweltbezogener Wohnqualität nach Stadtbezirken in Würzburg.....	56
Abbildung 15: Durchschnittliche Bewertungen zu subjektiven Wohlbefinden nach Stadtbezirken in Würzburg.....	57
Abbildung 16: Durchschnittliche Bewertungen zu Entwicklungs- und Entfaltungsmöglichkeiten nach Stadtbezirken in Würzburg.	58
Abbildung 17: Zufriedenheit der Befragten mit der wohnortnahen Versorgungsstruktur in der Stadt Würzburg.....	60
Abbildung 18: Bewertung der Erreichbarkeit verschiedener Einrichtungen in der Stadt Würzburg.....	64
Abbildung 19: Nutzungshäufigkeiten gesundheitlicher und sportlicher Anlagen in der Stadt Würzburg.. ..	65
Abbildung 20: Bewertung der öffentlichen Räume in der Wohnumgebung.....	67
Abbildung 21: Bewertung der Nutzungsmischung und Bebauung im Wohnviertel.....	68
Abbildung 22: Durchschnittliche Zufriedenheit mit Angeboten und Einrichtungen nach Stadtbezirken in Würzburg.....	70

Abbildung 23: Durchschnittliche Zufriedenheit mit Angeboten und Einrichtungen nach Stadtbezirken in Würzburg.....	71
Abbildung 24: Bewertung der Erreichbarkeit nach Stadtbezirken in Würzburg ..	72
Abbildung 25: Bewertung der Erreichbarkeit nach Stadtbezirken in Würzburg ..	73
Abbildung 26: Nutzungshäufigkeit gesundheitlicher und sportlicher Anlagen nach Stadtbezirken in Würzburg.....	73
Abbildung 27: Bewertung der öffentlichen Räume nach Stadtbezirken in Würzburg.....	74
Abbildung 28: Bewertung Nutzungsmischung und Bebauung nach Stadtbezirken in Würzburg.....	75
Abbildung 29: Bewertung der Verkehrsinfrastruktur nach Stadtbezirken in Würzburg.....	76
Abbildung 30: Bewertung des Zusammenlebens und der Nachbarschaftsumgebung in der Stadt Würzburg.....	77
Abbildung 31: Bewertung sozialer Teilhabe in der Stadt Würzburg..	79
Abbildung 32: Bewertung des Zusammenlebens und der Nachbarschaftsumgebung nach Stadtbezirken in Würzburg.....	81
Abbildung 33: Bewertung sozialer Teilhabe nach Stadtbezirken in Würzburg.....	81
Abbildung 34: Fortbewegungsmittel der Befragten in ihrem Stadtviertel..	82
Abbildung 35: Zufriedenheit mit der Verkehrsinfrastruktur im Stadtviertel.....	84
Abbildung 36: Mobilitätsverhalten der Befragten nach Stadtbezirken in Würzburg.....	86
Abbildung 37: Zufriedenheit mit der Verkehrsinfrastruktur nach Stadtbezirken in Würzburg.....	86
Abbildung 38: Wohlbefinden und Grünflächenanteil in Würzburg nach Stadtbezirken.....	89
Abbildung 39: Beeinträchtigung des Straßenlärms und Verkehrslärm in Würzburg nach Stadtbezirken....	91
Abbildung 40: Zufriedenheit Einkaufsmöglichkeiten und Geschäfte pro km in Würzburg nach Stadtbezirken.	93
Abbildung 41: Soziales Wohlbefinden und Wohndauer der Befragten in Würzburg nach Stadtbezirken. ...	95
Abbildung 42: Zufriedenheit mit Wohnumgebung und Durchschnittsalter der Befragten nach Stadtbezirken..	96
Abbildung 43: Zufriedenheit mit ÖPNV-Anbindung und Haltestellendichte in Würzburg nach Stadtbezirken (2025).....	97
Abbildung 44: Zufriedenheit mit der Verkehrsinfrastruktur und Straßendichte in Würzburg nach Stadtbezirken	98
Abbildung 45: Auswertung der Erreichbarkeitsanalyse in Bezug auf verschiedene Einrichtungen.....	100
Abbildung 46: Erreichbarkeit verschiedener Einrichtungen nach Stadtbezirken..	102

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Einflussfaktoren auf das subjektive Wohlbefinden.....	9
Tabelle 2: Wohlbefinden Würzburg: Variablen aus Befragung und Statistik.	27
Tabelle 3: Würzburg im interkommunalen Vergleich.	34
Tabelle 4: Kennzahlen Würzburg: Indikatoren nach Kategorien.	37
Tabelle 5: Kennzahlen Würzburg: Infrastruktur und Versorgungsstruktur.	41
Tabelle 6: Überblick Textantworten der Befragten..	52
Tabelle 7: Kennzahlen Würzburg: Physische Umwelt.	90

KARTENVERZEICHNIS

Karte 1: Fußläufige Erreichbarkeit von Grünflächen in Würzburg	100
Karte 2: Fußläufige Erreichbarkeit von Hausarztpraxen in Würzburg.....	101

1 EINLEITUNG UND ZIELSETZUNG

1.1 Hintergrund

Angesichts zunehmend komplexer und sich gegenseitig verstärkender Krisen verfolgt das Projekt „Menschlich aus der Krise – Strategie der Smarten Region Würzburg zur Stärkung der sozialen Resilienz“ das Ziel, die Widerstandsfähigkeit der Bevölkerung gegenüber zukünftigen Herausforderungen zu fördern. Ein zentrales Element dieser Strategie ist die Verbesserung der Lebensqualität im urbanen Kontext, die sich anhand von Indikatoren des subjektiven Wohlbefindens erfassen lässt (vgl. Mayring 2019; Ryan/Deci 2001; Ryff 1989). Unter menschlichem Wohlbefinden, englisch „Human Wellbeing“, wird das umfassende physische, psychische und soziale Wohlergehen einer Person verstanden, während Lebenszufriedenheit, englisch „Life Satisfaction“, den Grad der allgemeinen Zufriedenheit mit dem eigenen Leben beschreibt (vgl. Ryan/Deci 2001). Beide Konzepte gelten als zentrale Dimensionen der Lebensqualität und werden sowohl durch individuelle als auch durch strukturelle Faktoren beeinflusst. Vor dem Hintergrund vielfältiger sozialer, ökologischer und ökonomischer Herausforderungen in Städten gewinnt das Verständnis der Einflussfaktoren auf die Lebensqualität zunehmend an Bedeutung. Forschungsergebnisse zeigen, dass soziale Beziehungen im städtischen Raum einen wesentlichen Beitrag zum subjektiven Wohlbefinden leisten, da sie emotionale Erfahrungen, soziale Einbindung und das Gemeinschaftsgefühl prägen (vgl. Sampson 2012). Soziale Verbundenheit stärkt nachweislich das psychologische Wohlbefinden und wirkt Gefühlen sozialer Isolation entgegen (vgl. Ryff 1989). Darüber hinaus sind räumliche Kontexte entscheidend für das Wohlbefinden städtischer Bevölkerung. Eine besondere Rolle spielen dabei Ökosystemdienstleistungen, also die vielfältigen Leistungen, die Menschen direkt oder indirekt von natürlichen Systemen erhalten (vgl. Kirchhoff et al. 2024). Diese werden in versorgende, regulierende, kulturelle und unterstützende Dienstleistungen unterteilt und tragen wesentlich zur ökologischen, ökonomischen und sozialen Nachhaltigkeit bei. Eine stabile Versorgung mit Ökosystemdienstleistungen bildet die Grundlage menschlichen Wohlergehens. Versorgende Dienstleistungen decken materielle Grundbedürfnisse, regulierende und unterstützende Dienstleistungen sichern lebensnotwendige Umweltbedingungen, kulturelle Dienstleistungen ermöglichen Erholung, Naturerfahrung sowie ästhetische und spirituelle Erlebnisse, die wiederum die Lebenszufriedenheit fördern (vgl. Ryan/Deci 2001; Kirchhoff et al. 2024).

Das vorliegende Forschungsvorhaben ist Teil der Maßnahme „Hilfekompass“ innerhalb des Förderprogramms „Modellprojekte Smart Cities“ der Smarten Region Würzburg. Gerade in Krisenzeiten wächst das Bedürfnis der Menschen nach Unterstützung, Orientierung und Fürsorge. Ziel der Maßnahme ist es daher, einen aktuellen und strukturierten Überblick über die Angebotslandschaft in der Region zu schaffen. Durch digitale Aufbereitung und Verknüpfung vorhandener Informationen soll die Zugänglichkeit und Sichtbarkeit von Hilfsangeboten verbessert werden. Auf diese Weise trägt der „Hilfekompass“ zur Weiterentwicklung von Versorgungsstrukturen und zur Stärkung des gesellschaftlichen Zusammenhalts in der Region Würzburg bei.

1.2 Ziele und Fragestellungen

Übergeordnetes Ziel der Studie ist die Erhebung und Analyse von Faktoren, die das menschliche Wohlbefinden und die Lebenszufriedenheit im städtischen Raum beeinflussen. Dies soll am Beispiel der Stadt Würzburg und in einer kleinräumigeren weiteren Untergliederung der Stadt untersucht werden.

Die methodische Konzeption dieser Studie orientiert sich an aktuellen Erkenntnissen, die einen starken Zusammenhang zwischen der Menge und Qualität von Freiräumen wie Grünflächen, Parks, Freizeit- und Begegnungsstätten, Erholungsflächen sowie sozialen und kulturellen Orten in der unmittelbaren Wohnumgebung und dem subjektiven Wohlbefinden der Bewohner aufzeigen. Um ein Verständnis über das menschliche Wohlbefinden und die Lebenszufriedenheit in den Stadtbezirken zu erhalten und in einem weiteren Schritt möglichst planungsbezogene Grundlagen ableiten zu können, wurde im Frühjahr/Sommer 2025 eine kleinräumige statistische Datenanalyse sowie eine Online-Befragung von Bürgerinnen und Bürgern in der Stadt Würzburg durchgeführt. Ziel der statistischen Datenanalyse ist eine Untersuchung der sozialräumlichen Lebensbedingungen und deren Differenzierung anhand soziodemographischer und sozioökonomischer Indikatoren. Der zweite methodische Baustein der standardisierten Online-Befragung zielt auf die Erfassung von Faktoren des Wohlbefindens und der Lebenszufriedenheit bei den Probanden. Die Ergebnisse der Analyse sollen als Grundlage für die Entwicklung gezielter Instrumente und Maßnahmen zur Steigerung des subjektiven Wohlbefindens und der Lebensqualität in den einzelnen Stadtbezirken dienen.

1.3 Bedeutung für die Stadtentwicklung Würzburg

Aus den Ergebnissen dieser Studie können neben Einflusskriterien auf das menschliche Wohlbefinden auch weitere Hinweise für die resiliente Stadtentwicklung gewonnen werden (zu verweisen ist hier besonders auch auf die Studie von Pastuschka/Zeigermann 2024).

Die Befragung eröffnet Einblicke in die Einstellungen und Einschätzungen der Bürgerinnen und Bürger, welche Grundlage für die Bewertung bestehender oder die Entwicklung zukünftiger Handlungsbereiche und -strategien sein können. So ist eine weitere Stärkung von Teilhabe und psychischem Wohlbefinden in unterschiedlichen Räumen der Stadt Würzburg möglich. Folglich können die Ergebnisse auch für die aktuelle Stadtentwicklung und -planung von Relevanz sein, da sie Hinweise auf Probleme und Herausforderungen (aus Sicht der Befragten) sowie auf räumliche Potenziale geben können. Die Ergebnisse dieser Analyse können so auch als eine Informationsgrundlage für die weitere Entwicklung gezielter Maßnahmen zur Steigerung der Lebensqualität in den einzelnen Stadtbezirken Würzburgs dienen. Die gewonnenen Erkenntnisse sollen also auch Informationen für Entscheidungsträger in der Stadtplanung bieten (z.B. in Bereichen der weiteren Grünflächenplanung, nachhaltigen Wohnumfeldentwicklung, Sozialplanung).

Die Ergebnisse dienen als Grundlage für Maßnahmen, die auf die Stärkung von Resilienz, sozialem Zusammenhalt und einer nachhaltigen Entwicklung im städtischen Kontext abzielen. Im Sinne der Förderziele des Bundesministeriums für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (BMWSB) im Förderprogramm „Modellprojekte Smart Cities“ (MPSC) werden mit Hilfe der Befragung Erkenntnisse über soziale Resilienz gewonnen, die auch anderen Städten dienen können. Ein enger Austausch mit anderen Modellstädten, die ebenfalls repräsentative Umfragen durchführen möchten, ist daher vorgesehen. Die ermittelten Daten und Forschungsergebnisse sind von öffentlichem Interesse und werden der Allgemeinheit zugänglich gemacht.

2. THEORETISCHER RAHMEN UND KONZEPT

2.1 Was ist Wohlbefinden im städtischen Raum?


2.1.1 Definition von subjektivem Wohlbefinden

Der Begriff „subjektives Wohlbefinden“ stellt ein zentrales Maß zur Einschätzung von Lebenssituationen von Menschen dar und wird aus sozialwissenschaftlichen und psychologischen Perspektiven seit Jahrzehnten erforscht und nach verschiedenen Ansätzen definiert (vgl. Mayring 2019; Kahneman et al. 2006). So kann subjektives Wohlbefinden nach Diener et al. in übersetzter Version folgendermaßen festgehalten werden:

„Von einer Person kann gesagt werden, dass sie ein hohes subjektives Wohlbefinden hat, wenn sie mit ihrem Leben zufrieden ist, wenn sie sich häufig glücklich fühlt und wenn sie nur selten negative Emotionen wie Traurigkeit oder Ärger erlebt“ (Diener et al. 1997, zit. n. Tesch-Römer et al. 2010)

Gemäß Mayring (2019) kann ergänzt werden, dass es sinnvoll sei, subjektives Wohlbefinden als übergeordneten Begriff für positives emotionales Befinden zu verstehen und Freude sowie Glück als zwei Erscheinungsformen davon aufzufassen. Aufgrund dieser zwei Definitionen und Ansätze ist festzuhalten, dass subjektives Wohlbefinden nicht nur eine momentane Emotion beschreibt, sondern vielmehr einen längeren Zeitraum überdauernden Zustand, der unter anderem durch die persönliche Einstellung, die Lebensumstände und die soziale Einbettung und Teilhabe in die Gesellschaft geprägt ist, aber auch durch verschiedene Umweltbedingungen beeinflusst wird (vgl. Delhey/Draglov 2016; Kahneman et al. 2006).

Daraus lässt sich folgendes Verständnis von „subjektiven Wohlbefinden“ ableiten:



Subjektives Wohlbefinden beschreibt, wie Menschen ihr eigenes Leben wahrnehmen, ob sie insgesamt zufrieden sind, häufig positive Gefühle wie Freude und Glück erleben und gleichzeitig eher selten von negativen Gefühlen betroffen sind. Zusammenfassend wird durch das subjektive Wohlbefinden ein längerfristiges Lebensgefühl erklärt, welches durch persönliche Einstellungen, die Lebenssituation und äußere Einflüsse wie Umweltbedingungen geprägt ist.

Wie bereits in der Definition angedeutet, gibt es mehrere Kernelemente und Bereiche, welche auf das subjektive Wohlbefinden Einfluss nehmen können. Diese werden im Laufe des vorliegenden Berichtes immer wieder herangezogen, um Auswirkungen von bestimmten Faktoren auf das subjektive Wohlbefinden sowohl positiv als auch negativ zu beschreiben (vgl. Tabelle 1):

Bereich	Beispiele der Einflussfaktoren
Physische und psychische Gesundheit	Körperliche Gesundheit: Schmerzempfinden, Bewegungsfreiheit, körperliche Einschränkungen; psychische Gesundheit: Depression, Angst; positive Psychologie: Glück, Freude
Individuelle Faktoren	Einkommen, Bildung, Erwerbstätigkeit, Beruf, Lebensstil, Selbstbestimmung, Wohnsituation, Freizeitgestaltung
Soziale Faktoren	Familie und Partnerschaft, Freundschaft und soziale Netzwerke, Unterstützung, soziale Teilhabe, soziale Kohäsion
Umweltfaktoren	Luftqualität, Lärm, Grünflächen und Naturzugang, Wohnsituation, Temperatur, soziale Ungleichheiten

Tabelle 1: Einflussfaktoren auf das subjektive Wohlbefinden. Quelle: Eigene Darstellung. Erstellt nach Mayring 2019; Kahneman et al. 2006; Denti et al. 2024; Delhey/Dratkov 2016; Robert Koch-Institut 2021

Das subjektive Wohlbefinden entsteht in einem komplexen Zusammenspiel individueller Merkmale und objektiver Lebensbedingungen. Die zugrunde liegenden Einflussfaktoren wirken dabei nicht isoliert, sondern in vielfältigen Wechselwirkungen, die sich gegenseitig verstärken oder abschwächen können (vgl. Bosch et al. 2019; Oltmans 2016).

2.1.2 Dimensionen der Lebensqualität

In gesellschaftlichen Diskursen werden die Begriffe Lebensqualität und Wohlbefinden häufig synonym verwendet, obwohl sie unterschiedliche Perspektiven und

Bedeutungsdimensionen haben. Die Weltgesundheitsorganisation (WHO) definiert Lebensqualität als die „individuelle Wahrnehmung einer Person hinsichtlich ihrer Stellung im Leben, im Kontext kultureller und gesellschaftlicher Wertesysteme sowie in Bezug auf persönliche Ziele, Erwartungen und Anliegen“ (WHO 2025). Dabei umfasst Lebensqualität sowohl körperliche, psychische, soziale als auch umweltbezogene Aspekte (vgl. Reneberg/Lipke 2006). Aus diesen Definitionen gehen zwei zentrale Dimensionen der Lebensqualität hervor: die Ausgangs-/Rahmenbedingungen sowie die subjektiven Wahrnehmungen dieser. Erstere spiegeln die äußeren Lebensbedingungen wider und sind statistisch messbar mit Hilfe von Indikatoren wie etwa zur wirtschaftlichen Situation, Arbeitsbedingungen und -möglichkeiten, Bildungsangeboten, Gesundheit, Wohnverhältnissen oder auch zu politischen Rahmenbedingungen (vgl. Noll 2022; OECD 2013; Reneberg/Lippke 2006).

Gleichzeitig ist der Begriff Lebensqualität eng mit dem des Wohlbefindens verknüpft, da sich die subjektive Perspektive, also die Wahrnehmung der Lebensbedingungen, aus emotionalen Zuständen, kognitiven Bewertungen und Zukunftserwartungen zusammensetzt. Gefühle wie Freude, Zufriedenheit oder die Fähigkeit zur Bewältigung von Herausforderungen spielen hierbei eine zentrale Rolle (vgl. Maderthaler 1998). Es wird daher zwischen Lebensqualität im Sinne gesellschaftlicher Strukturen, gekennzeichnet durch die verschiedenen Lebensbedingungen, und der subjektiven Lebensqualität, also den Einfluss der Lebensbedingungen auf Gesundheit und Wohlbefinden unterschieden (vgl. Maderthaler 1998; Noll 2022).

Es zeigt sich, dass positive äußere Lebensumstände nicht zwangsläufig zu einer hohen subjektiven Lebensqualität führen, jedoch sind die subjektiv empfundene Lebensqualität und die strukturellen Bedingungen in keinem Fall als Gegensätze zu betrachten, sondern sind in einem Zusammenspiel zu verstehen (vgl. Bosch 2019; Noll 2022). Eine hohe Lebensqualität erfordert dementsprechend sowohl günstige äußere Lebensverhältnisse als auch die Fähigkeit und Freiheit, diese wahrzunehmen und subjektiv, individuell einzuschätzen. Lebensqualität ist also als ein multidimensionales Konzept zu verstehen, bestehend aus verschiedenen Komponenten und bedingt durch vielfältige Aspekte. Ihre ganzheitliche Betrachtung ist wichtig für die Bewertung individueller und gesellschaftlicher Entwicklungen (vgl. Noll 2022; Maderthaler 1998).

Passend zusammenfassen lässt sich dies mit den Worten von Noll: „Ein hohes Niveau der Lebensqualität wird (...) nur erreicht, wenn die objektiven Lebensbedingungen sowie die gesellschaftlichen Strukturen nicht nur hohen Qualitätsstandards genügen, sondern auch mit einem positiven subjektiven Wohlbefinden der Bevölkerung einhergehen“ (Noll 2022).

2.1.3 Wohlbefinden als Indikator für Stadtentwicklung

In der modernen Stadtentwicklung gewinnt das Wohlbefinden zunehmend an Bedeutung als Maßstab für die Qualität urbaner Lebensräume (vgl. Barua et al. 2021). Die Struktur und Funktionsweise von Städten und Gemeinden wirkt sich direkt auf das individuelle Wohlbefinden der Bürgerinnen und Bürger aus, etwa bei sozialer Teilhabe,

Erreichbarkeit von bestimmten Einrichtungen und Treffpunkten oder auch durch das Ausmaß an Umweltbelastungen (vgl. Erdmann et al. 2018; Aberle et al. 2023). Städtische Lebensqualität kann zum einen beschrieben werden über die strukturellen Lebensumstände, die sich aus Merkmalen des städtischen Umfelds zusammensetzen, beispielsweise der Infrastruktur, den Umweltbedingungen und Wohnverhältnissen. Zum anderen geht es um das persönliche Empfinden der Bewohner und Bewohnerinnen, wie wohl sie sich mit diesen Bedingungen und dem Zugang zu diesen in der Stadt fühlen (vgl. Garhammer o.J.). Lange Zeit wurde Entwicklung vor allem über wirtschaftliche Kennzahlen definiert. In den letzten Jahrzehnten hat sich das Verständnis gewandelt: Lebensqualität, soziale Gerechtigkeit, Gesundheit, Sicherheit und Möglichkeiten zur Selbstverwirklichung rücken stärker in den Mittelpunkt (vgl. Barua 2021). Damit wird deutlich, dass Wohlbefinden nicht nur ein individuelles Gefühl ist, sondern ein zentraler Indikator für die soziale und nachhaltige Entwicklung urbaner Räume. Regionale Unterschiede etwa in Hinblick auf sozioökonomische Lage, Umweltqualität oder Verfügbarkeit von Grünflächen beeinflussen das Wohlbefinden der Bevölkerung erheblich. Differenzierte Analysen zeigen, dass Menschen ihre Lebensbedingungen je nach Region als besonders förderlich oder belastend empfinden (vgl. Lenzi et al. 2024). Diese Erkenntnisse sind nicht nur für die Planung relevant, sondern auch politisch bedeutsam.

Es gibt verschiedene Einflussgrößen, die den Indikator Wohlbefinden in der Stadtentwicklung beeinflussen können. Diese sind in Abbildung 1 als Überblick dargestellt und werden in dem nachfolgenden Kapitel hinsichtlich der Ausprägung und des Einflusses auf das Wohlbefinden als Indikator für Stadtentwicklung erörtert.

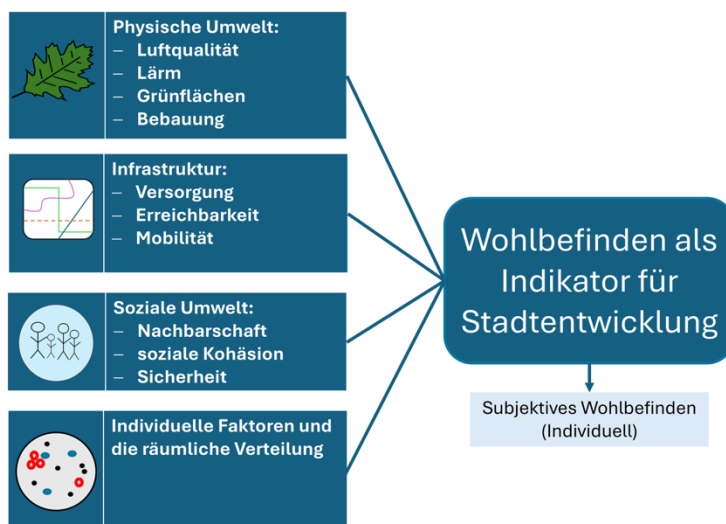


Abbildung 1: Wohlbefinden als Indikator für Stadtentwicklung. Quelle: Eigene Darstellung. Erstellt nach Speiß et al. 2024; Denti et al. 2024; Garhammer o.J.; Günther 2015; Aberle et al. 2023.

2.2 Einflussfaktoren auf das Wohlbefinden

2.2.1 Physische Umwelt: Luftqualität, Lärm, Grünflächen und Bebauung

Wie im vorangegangenen Kapitel beschrieben, wird das Wohlbefinden der städtischen Bevölkerung durch eine Vielzahl unterschiedlicher Faktoren beeinflusst (vgl. Heise/Hallermayr 2022). Eine zentrale Dimension stellt hierbei die physische Umwelt dar. Aspekte, wie die Luftqualität, Lärmbelastung, die Ausbildung von Hitzeinseln infolge steigender Temperaturen und dichter Bebauung sowie das Vorhandensein oder Fehlen von grüner oder blauer Infrastruktur wirken sich unmittelbar auf Gesundheit und Lebensqualität in urbanen Räumen aus (vgl. Speiß et al. 2024; Liebig-Gonglach et al. 2020). Auf dieser Grundlage lassen sich Aussagen über die Umweltqualität und dessen Einfluss auf das individuelle und kollektive Wohlbefinden der städtischen Bevölkerung ableiten.



Die Qualität der Umwelt wird sowohl über objektive Indikatoren wie dem Zustand von Boden, Gewässern und Luft gemessen als auch über die subjektiven Einschätzungen hinsichtlich der Belastung der unterschiedlichen Umweltausprägungen auf die Menschen als Individuen.

Die Umweltqualität ergibt sich allerdings nicht nur aus den natürlichen Gegebenheiten, sondern entsteht besonders im städtischen Kontext durch den Eingriff der Menschen auf die Gestaltung und Bebauung der Flächen und bezieht sich neben den physischen Umweltfaktoren auch auf die Qualität der sozialen Umwelt. Beispielsweise können daher folgende Merkmale und Indikatoren in ihrer Ausprägung Rückschlüsse auf die Umweltqualität geben:

- Luft, Wasser, Boden
- Bebauung, Begrünung/Grünflächen, Infrastruktur
- Wohnung/Wohnumfeld, Arbeitsplatz, Bildungseinrichtungen, Gesundheitseinrichtungen
- Subjektive Wahrnehmung der Umweltfaktoren
- ...

(vgl. Liebig-Gonglach et al. 2020; Umweltbundesamt 2025)

Die einzelnen Einflussfaktoren sind in ihrer Gesamtheit zu betrachten, da sie sich wechselseitig bedingen und sowohl verstärkende positive wie auch negative Wirkungen auf Gesundheit und Wohlbefinden entfalten können. Zugleich besteht die Möglichkeit, dass sich einige Einflussfaktoren gegenseitig aufheben können (vgl. Speiß et al. 2024).

Ein relevanter Aspekt sind zunehmende Hitzeperioden und die Entstehung von Hitzeinseln. Hohe Temperaturen wirken sich nicht nur negativ auf die körperliche Gesundheit aus, sondern beeinflussen auch Stresslevel und psychisches Wohlbefinden. Fehlende Luftzirkulation, enge Bebauung und fehlende Grünflächen verstärken die Temperaturentwicklung und verschlechtern die Lebensqualität der städtischen Bevölkerung (vgl. Heise/Hallermayr 2022).

Auch die Lärmbelastung stellt einen wichtigen Faktor für die Gesundheit und das Wohlbefinden im Kontext der Umweltqualität dar. Verkehrslärm durch stark frequentierte Straßen, Fluglärm, industrielle oder gewerbliche Geräuschquellen sowie laute Nachbarschaftsumgebungen können physische und psychische Erkrankungen begünstigen. Darüber hinaus stören sie wichtige Rhythmen, wie den Tag-Nacht Rhythmus, dessen Stabilität eine wichtige Grundlage für das Wohlbefinden darstellt (vgl. Liebig-Gonglach 2020; Heise/Hallermayr 2022; Bosch 2019). Abgase des motorisierten Verkehrs sowie erhöhte Feinstaubkonzentrationen beeinträchtigen zudem die Gesundheit und können beispielsweise Atemwegserkrankungen oder eine Schwächung des Immunsystems hervorrufen. Innerstädtisch bestehen deutliche Unterschiede in Bezug auf die Luftqualität. Während Grünflächen oft eine gute bis sehr gute Luftqualität aufweisen, sind stark befahrene Straßen von hohen Schadstoffmengen betroffen. Abhängig von der räumlichen Lage, ergeben sich somit unterschiedliche Auswirkungen auf die Stadtbevölkerung (vgl. Liebig-Gonglach 2020; Heise/Hallermayr 2022).

Diesen negativen Umweltfaktoren wirkt die Integration und Erhaltung von Stadtgrün und Stadtblau entgegen, die daher eine zentrale Rolle für Umweltqualität und Wohlbefinden einnehmen. Stadtgrün, also Grünflächen wie Parks, Freizeitanlagen oder eine allgemeine grüne Stadtgestaltung reduzieren Lärm, verbessern die Luftqualität und wirken städtischen Hitzeinseln entgegen. Pflanzen tragen zur Reinigung der Luft bei, fördern Luftzirkulation und sorgen für Abkühlung. Zudem stellen sie wichtige Räume für Erholung, Bewegung und soziale Interaktion dar, wodurch sie die Lebensqualität erhöhen (vgl. Heise/Hallermayr 2022). Die Verfügbarkeit und Zugänglichkeit solcher Flächen ist daher ein wichtiger Indikator für ein gesundes und lebenswertes urbanes Umfeld (vgl. Heise/Hallermayr 2022; Liebig-Gonglach et al. 2020). Neben dem Stadtgrün kann auch die sogenannte blaue Infrastruktur, also Gewässer, Seen oder Flüsse, das Wohlbefinden positiv beeinflussen. Gewässer erfüllen ähnliche Funktionen wie das Stadtgrün, sie dienen besonders im Sommer der Abkühlung und sorgen für Durchlüftung. Zudem haben sie Einfluss auf das Wohlbefinden aus sozialer und psychischer Perspektive, unterstützen den Abbau von Stress und bieten Möglichkeiten der Erholung (vgl. Heise/Hallermayr 2022).

Deutlich wird, dass die die Umweltqualität bedingenden Faktoren keineswegs gleichmäßig verteilt sind. Sowohl zwischen Stadt und Land als auch innerhalb urbaner Räume bestehen abhängig von Bebauungsdichte, Infrastruktur und Grünflächen erhebliche Unterschiede. Der Begriff der Umweltgerechtigkeit (vgl. BMUB 2016; Liebig-Gonglach et al. 2020) „verbindet soziale Gerechtigkeitsaspekte und Umweltaspekte miteinander“ (Grafe 2022). Ungleich verteilte Umweltbedingungen führen zu

unterschiedlichen Auswirkungen auf Lebensqualität, Wohlbefinden und Gesundheit. Während also die Umweltqualität die Beschaffenheit der Umwelt beschreibt, bezieht sich Umweltgerechtigkeit auf die faire Verteilung dieser Qualitäten in der Bevölkerung (vgl. Grafe 2022; Liebig-Gonglach et al. 2020). Besonders häufig sind Menschen mit im Vergleich niedrigerem sozioökonomischen Status ungünstigen Umweltbedingungen ausgesetzt (vgl. Bunge/Katzschner 2009). Darunter fällt beispielsweise das Wohnen in schlecht sanierten oder erhaltenen Wohnungen, der Aufenthalt in stark von Lärm oder Schadstoffen belasteten Gegenden (nahe stark genutzter Verkehrsflächen) und der eingeschränkte Zugang zu Grünflächen, um nur einige wenige Aspekte zu nennen. Eine umweltgerechte Stadtentwicklung muss daher darauf abzielen, negative Folgen von Umweltbelastungen zu minimieren und eine hohe Lebensqualität für die Stadtbevölkerung sicherstellen (vgl. BMUB 2016; Liebig-Gonglach et al. 2020).

2.2.2 Soziale Umwelt: Nachbarschaft, soziale Kohäsion, Sicherheitsgefühl

Auch die soziale Umwelt hat einen erheblichen Einfluss auf das Wohlbefinden, die Gesundheit und Lebensqualität der Menschen, wie zahlreiche Quellen und Studien belegen. Um die Wirkung der sozialen Umwelt zu verstehen, ist zunächst auf den Begriff der sozialen Kohäsion einzugehen. Mit dem Begriff der sozialen Kohäsion wird „der Zusammenhalt von Mitgliedern einer Gesellschaft oder sozialer Gruppe“ beschrieben (Müller 2008). Einfluss auf den Zusammenhalt haben die Verbundenheit und das Vertrauen untereinander, die Qualität sozialer Beziehungen sowie das Zugehörigkeitsgefühl und die Orientierung am Allgemeinwohl, welches unter anderem in den Taten der einzelnen Mitglieder sichtbar wird. Je stärker diese einzelnen Indikatoren ausgeprägt sind, desto höher ist auch die Ausprägung der sozialen Kohäsion. So kann z.B. eine besonders ausgeprägte soziale Kohäsion in einer Gemeinschaft/sozialen Gruppe stabile soziale Beziehungen fördern, das Gefühl von Sicherheit und Zugehörigkeit erzeugen sowie die psychische Gesundheit stärken. Damit trägt sie maßgeblich zum allgemeinen Wohlbefinden der Menschen bei (vgl. Bertelsmann Stiftung/Eurofound 2015; Delhey/Draglov 2016; Müller 2008).

In diesem Zusammenhang spielt die unmittelbare Umgebung, insbesondere die Nachbarschaft, eine zentrale Rolle. Sie kann sowohl positive als auch negative Effekte auf das Wohlbefinden entfalten. Eine hohe soziale Kohäsion, also ein hoher Zusammenhalt der Nachbarschaft, gekennzeichnet durch die Bereitschaft, sich gegenseitig zu unterstützen und das Gefühl von Zugehörigkeit, kann das allgemeine und individuelle Wohlbefinden verbessern (vgl. Kim et al. 2020). Nachbarinnen und Nachbarn können sich gegenseitig bei alltäglichen Aufgaben helfen und emotionalen Beistand leisten. Das Gefühl von Zugehörigkeit, Kontakt zu anderen außerhalb des eigenen Haushaltes und ein erhöhtes Sicherheitsempfinden können durch Nachbarschaften ermöglicht und verstärkt werden. Besonders für ältere Menschen, aber auch für Einwohnerinnen und Einwohner aus benachteiligten Quartieren sind stabile nachbarschaftliche Strukturen wichtig, da sie Isolation vorbeugen, Wertschätzung vermitteln und bei der Bewerkstelligung des Alltages helfen können (vgl.

Günther 2015). Gleichzeitig kann eine Nachbarschaft auch negative Wirkungen entfalten, wenn fehlende Unterstützungsbereitschaft, aufdringliches Verhalten oder das Nachbarschaftsgefüge nicht den Bedürfnissen der Individuen entspricht (vgl. Günther 2015)



Quartierseffekte (Neighbourhood Effects) beschreiben die Einflüsse eines Wohnquartiers auf Lebensqualität, Chancen und Perspektiven seiner Bewohnerinnen und Bewohner. Sie können positiv oder negativ wirken und betreffen Bereiche wie Beschäftigung, Einkommen, Bildung, Gesundheit sowie soziale Beziehungen. Grundlage sind sowohl objektive Merkmale des Quartiers (z. B. Lage, Anbindung, baulicher Zustand, Umweltbelastungen, Freizeitangebote) als auch soziale Faktoren wie Netzwerke, vorhandenes Sozialkapital, gegenseitige Unterstützung oder gemeinsame Normen (vgl. Nieszery 2013; Kronauer/Vogel 2001). Der räumlichen Komponente kommt dabei eine besondere Bedeutung zu: Der Wohnort erlaubt Rückschlüsse auf soziale und wirtschaftliche Hintergründe. Auch wenn die Kausalität zwischen Quartier und individuellem Verhalten nicht immer eindeutig ist, ist es aus geographischer und städtebaulicher Perspektive wesentlich, die Zusammenhänge zwischen Wohnumfeld und Bevölkerung zu verstehen (vgl. Bauder 2002). Das Zusammenspiel der genannten Faktoren sowie das Image des Quartiers können Zugehörigkeitsgefühle, aber auch Exklusivität oder Ausgeschlossenheit erzeugen und so Selbstwert und subjektives Wohlbefinden beeinflussen (vgl. Nieszery 2013; Kronauer/Vogel 2001).

Die Lebensqualität kann auch durch das Sicherheitsempfinden der Menschen beeinflusst sein. Allgemein kann die Sicherheit in Städten abhängig von der baulichen Gestaltung und Nutzung des Raums, durch die individuelle soziale Wahrnehmung sowie durch institutionelle Regelungen und Kontrollen beeinflusst werden. Abhängig von den sozialen und räumlichen Konstellationen kommt es zu einem unterschiedlichen Grad an Sicherheit (vgl. Hempel et al. 2014). Das Sicherheitsempfinden allgemein und auch in Bezug auf das städtische Umfeld hängt demnach sowohl von objektiven als auch von subjektiven Faktoren ab (vgl. Berthold et al. 2022). Während die objektive Sicherheit, beispielsweise durch einen Indikator wie die Kriminalitätsrate beschrieben werden kann, wird das subjektive Sicherheitsempfinden maßgeblich durch persönliche Erfahrungen, soziale Prägungen und emotionale Assoziationen mit der Umgebung individuell konstruiert (vgl. Hempel et al. 2014; Berthold et al. 2022; Schlosser et al. 2018). Im städtischen Kontext wird im Rahmen der Sicherheitsthematik häufig auch der Begriff der „Angsträume“ verwendet. Angsträume beschreiben Gebiete, in denen sich Menschen unsicher fühlen und Angst haben, Opfer von Kriminalität und Verbrechen zu werden, beispielsweise in schlecht beleuchtete Straßen, Parks oder Unterführungen, die vor allem nachts mit Unsicherheit assoziiert werden. Diese Orte werden insbesondere von Frauen, älteren Menschen und Personen mit traumatischen

Erfahrungen als problematisch eingestuft (vgl. Kraus/Schwimmer 2021; Berthold 2022). Die Emotion Angst kann neben dem akuten Empfinden von Panik und Stress auch großen Einfluss auf die psychische und physische Gesundheit haben. Neben den objektiven Sicherheitsbedingungen haben dementsprechend auch die subjektiven Wahrnehmungen und Empfindungen eine große Bedeutung und sind in die Stadtplanung mit einzubeziehen (vgl. Schlosser et al. 2018).

2.2.3 Infrastruktur: Versorgung, Erreichbarkeit, Mobilität

Die Infrastruktur umfasst die grundlegenden Einrichtungen und Systeme, die für das Funktionieren einer Gesellschaft, der Wirtschaft und einer nachhaltigen Umwelt erforderlich und notwendig sind. Dazu zählen unter anderem Verkehrswege und Telekommunikationsnetze, die Nahversorgung sowie der Zugang zu Strom und Wasser. Diese Beispiele lassen sich unter dem Begriff der technischen Infrastruktur zusammenfassen. Zur sozialen Infrastruktur zählen beispielsweise Einrichtungen des Gesundheitswesens, Bildungs- und Kulturstätten sowie Orte der Freizeitgestaltung. Die Erreichbarkeit, Verteilung und Zugänglichkeit von technischer und sozialer Infrastruktur haben auch Einfluss auf das individuelle und kollektive Wohlbefinden der städtischen Bevölkerung, wie im Nachfolgenden erläutert wird (vgl. Schmidt/Monstadt 2018; BBSR 2025b).

Das Wohlbefinden ist eng mit der Qualität und Zugänglichkeit infrastruktureller Angebote verbunden. Insbesondere die Dimensionen Mobilität, Erreichbarkeit und Versorgung spielen eine zentrale Rolle (vgl. OECD 2023). Mobilität kann „als die grundsätzliche Fähigkeit zur Fortbewegung“ (Wilde 2022) verstanden werden. Die Art der Fortbewegung im Raum hängt in diesem Zuge stark von sozioökonomischen Faktoren ab, beispielsweise Alter, Geschlecht, Einkommen oder Lebensstil und darauf aufbauend von den zur Verfügung stehenden Verkehrsmitteln. Im urbanen Verkehrsgeschehen lassen sich verschiedene Formen der Fortbewegung unterscheiden. Dazu gehört der motorisierte Individualverkehr, der öffentliche Personennahverkehr sowie aktive Mobilitätsformen wie Radfahren und die Fortbewegung zu Fuß (vgl. Wittwer/Berger 2021; Wilde 2022). Jedes Verkehrsmittel bzw. jede Fortbewegungsart hat unterschiedliche positive und negative Auswirkungen auf das individuelle und kollektive Wohlbefinden. Während Bewegung an der frischen Luft nachweislich die körperliche und mentale Gesundheit fördert, bietet motorisierter Verkehr mehr Komfort, schnellere Erreichbarkeit und eine höhere Vernetzung, geht jedoch mit negativen Effekten wie Lärm, Luftverschmutzung und erhöhtem Unfallrisiko einher (vgl. OECD 2023). Die Wahl der Fortbewegungsart wirkt sich demnach nicht nur auf das persönliche Wohlergehen aus, sondern beeinflusst auch das gemeinschaftliche Wohlbefinden, beispielsweise durch Lärmentwicklung, Schadstoffausstoß und Auswirkungen auf die Sicherheit anderer.

Eine gut ausgebaute Verkehrsinfrastruktur ermöglicht nicht nur physische Beweglichkeit, sondern hat auch die Aufgabe Teilhabe an „Bildung, eigenständiger

Versorgung, Erwerbsarbeit, des wirtschaftlichen und sozialen Austauschs, der Erholung [und] Begegnung und Konfrontation unterschiedlicher Gruppen“ zu ermöglichen (vgl. Aberle et al. 2023). In diesem Zuge spielt die Erreichbarkeit bestimmter Orte eine wichtige Rolle. Ob ein bestimmter Standort aufgesucht werden kann, hängt im Wesentlichen von drei Faktoren ab: der räumlichen Verteilung der Zielorte, der Ausgestaltung des infrastrukturellen Netzes in der Region sowie den individuellen Voraussetzungen der Menschen, die diesen Ort erreichen möchten (vgl. Wilde 2022). Von Bedeutung ist für die städtische Bevölkerung beispielsweise die Erreichbarkeit von zentralen Versorgungseinrichtungen. Dazu zählen z.B. neben Lebensmittelmärkten des täglichen Bedarfs Gesundheitseinrichtungen wie Arztpraxen und Krankenhäuser sowie Bildungseinrichtungen, zum Beispiel Grundschulen. Je besser diese zeitlich und räumlich erreichbar sind, desto höher wird die individuelle Lebensqualität wahrgenommen (vgl. BBSR 2025b). Zur Versorgung gehört zudem der Zugang zu Wasser, Energie und digitalen Diensten. Eine darauf ausgerichtete Infrastruktur, die diese Leistungen zuverlässig bereitstellt, ist essentiell für das Wohlbefinden. Während die Versorgung mit Energie und Wasser Komfort, Gesundheit und Sicherheit stärkt, ermöglicht der Zugang zu digitalen Diensten Informationsbeschaffung und sozialen Austausch (vgl. OECD 2023). Darüber hinaus beeinflusst gesellschaftliche Teilhabe das individuelle Wohlbefinden maßgeblich (vgl. Bosch 2019). Die Nähe und Erreichbarkeit von Einrichtungen und Orte des sozialen Austauschs bilden die Grundlage für eine aktive Beteiligung am gesellschaftlichen Leben. Die Gestaltung von Mobilitätsangeboten sowie die zeitliche und räumliche Verfügbarkeit zentraler Funktionen der Daseinsvorsorge sind Faktoren dafür, in welchem Umfang Menschen partizipieren können. Hier können soziale Ungleichheiten auftreten. Bestimmte Bevölkerungsgruppen sind z.B. stärker auf den öffentlichen Nahverkehr angewiesen und verfügen seltener über ein eigenes Auto als andere. Abhängig vom Ausbau des ÖPNV sind sie daher verstärkt von sogenannten „mobilitäts- und erreichbarkeitsbedingten Teilhabeproblemen“ betroffen (Aberle et al. 2023).

2.2.4 Individuelle Merkmale, Erfahrungen und Handlungsmuster

Neben kontextuellen und (klein)räumlichen Bedingungen haben soziodemographische und -ökonomische Merkmale wie Alter, Herkunft, Familie und Haushaltsstruktur, Bildung, Berufstätigkeit, Einkommen und Vermögen Einfluss auf das individuelle Wohlbefinden. Sozioökonomische Faktoren, (familien-)individuelle Biographien und Lebensstile, psychosoziale Bedingungen und informiertes, gesundheitsorientiertes Handeln stehen in Zusammenhang mit der psychischen und physischen Gesundheit sowie der Ausprägung der Selbstwahrnehmung; sie können somit das individuelle und kollektive Wohlbefinden beeinflussen (vgl. Martiny/Regner 2024; Wehrhahn/Sandner Le Gall 2021). In diesem Zuge ist auch ein Blick auf die demographischen Prozesse, wie Alterung und Migration zu legen, welche sich abhängig von individuellen und sozialen Rahmenbedingungen auf das Wohlbefinden auswirken können. Im Alter tragen insbesondere Lebenssinn und Optimismus wesentlich zum Erhalt des Wohlbefindens bei, da sie die psychische Gesundheit stärken und gesundheitsförderndes Verhalten begünstigen. Soziale Netzwerke sowie die Fähigkeit, stabile Beziehungen aufzubauen,

wirken in höheren Lebensaltern zusätzlich als wichtiger Schutz- und Unterstützungsfaktor (vgl. Cihlar et al. 2023).

Auch Migration und Migrationsbewegungen können Einfluss auf das Wohlbefinden haben. Während Studien zeigen, dass häufig besonders hochqualifizierte Menschen auswandern, um ihre Lebenssituation zu verbessern, können Sprachbarrieren, Diskriminierung oder die räumliche Distanz zur Familie das Wohlbefinden im Aufnahmeland negativ beeinflussen. Bedeutend ist daher, in welchem Maße die Integration in das soziale Umfeld des Ziellandes gelingt. Sie bestimmt maßgeblich, ob Migration von den betroffenen Individuen wie auch von der Gesellschaft langfristig als Bereicherung oder Belastung erlebt wird (vgl. Cihlar et al. 2023).

Strukturelle Unterschiede im Zugang zu Einkommen, Bildung und davon abhängig Wohnraum sowie demographische Prozesse können zu einer räumlichen Abgrenzung von Bevölkerungsgruppen führen, die sich in sozial homogenen Stadtbezirken konzentrieren (vgl. Guhl/Blanc 2023). Der beschriebene Prozess wird auch unter dem Begriff Soziale Segregation zusammengefasst:



Soziale Segregation bezeichnet die sozialräumliche Differenzierung innerhalb urbaner Räume, bei der sich die Bevölkerungsgruppe mit unterschiedlichen sozialen und ökonomischen Merkmalen, wie Einkommen- und Bildungsniveau oder der kulturellen und religiösen Zugehörigkeit, ungleich über das Stadtgebiet verteilen. Die räumliche Entmischung der Gesellschaft führt dazu, dass sich sozioökonomisch stärkere und schwächere Gruppen in bestimmten Quartieren konzentrieren und soziale Ungleichheiten im Raum sichtbar werden (vgl. Basten/Gerhard 2016; Redepenning 2022). Bei der Analyse von Segregationsprozessen sind die Ursache-Wirkungszusammenhänge zu betrachten und zu analysieren: Handelt es sich um freiwillige oder unfreiwillige Segregation und wie ist die zeitliche Dynamik einzustufen (eher kurzfristig oder auf eine langfristige Sicht)? In Deutschland sind Segregationsprozesse vor allem durch sozioökonomische Unterschiede bedingt. Für die sozial und ökonomisch schwächeren Gruppen kommt es meist eher zu negativen Folgen, die sich insbesondere in der Lebensrealität der Quartiere widerspiegeln (vgl. Guhl/Blanc 2023). Mangelnde Investitionen in den Wohnungsbestand, eine unzureichende soziale und gesundheitliche Infrastruktur sowie schlechte Anbindungen an den öffentlichen Nahverkehr führen zu eingeschränkten Teilhabechancen. Zusätzlich sind diese Quartiere oft auch durch hohe bzw. höhere Umwelt- und Verkehrsbelastungen beeinträchtigt.

Die räumliche Ausgrenzung kann dabei mit sozialer Isolation einher gehen und den Zugang zu gesellschaftlichen Prozessen erschweren, wodurch Ungleichheiten weiter zunehmen können (vgl. Alisch 2017).

3. METHODIK UND STICHPROBE

Die Online-Befragung zum Wohlbefinden in Würzburg wurde als gemeinsames Projekt der Professur für Sozialgeographie der Universität Würzburg und des Teams der Smarten Region Würzburg konzipiert, organisiert und umgesetzt. Ziel dieser Kooperation ist es, wissenschaftliche Expertise und kommunale Praxis zu verbinden, um ein fundiertes, bürgernahes und methodisch belastbares Bild über die Lebensqualität und das Wohlbefinden der Befragten in den Würzburger Stadtbezirken zu gewinnen. Die inhaltliche Konzeption des Fragebogens erfolgte im Februar und März 2025 unter Federführung der Sozialgeographie der Universität Würzburg. Auf Grundlage aktueller Forschungsansätze zur städtischen Lebensqualität, zu Wohlbefinden und zur Umweltwahrnehmung wurde ein erster Entwurf des Fragebogens entwickelt. Dieser wurde dem Team der Smarten Region Würzburg zur Durchsicht und Kommentierung vorgelegt, sodass eine iterative Abstimmung zwischen beiden Partnern stattfinden konnte. In mehreren Feedbackrunden wurden Ergänzungen und Anpassungen vorgenommen, um sicherzustellen, dass sowohl wissenschaftliche Validität als auch kommunale Relevanz gewährleistet waren. Nach Abschluss mehrerer Pretests, die sowohl technische Aspekte (z. B. Bedienbarkeit, Layout) als auch die Verständlichkeit und Akzeptanz der Fragen prüften, wurde der finale Fragebogen in einer gemeinsamen Sitzung verabschiedet. Die Organisation und Durchführung der eigentlichen Online-Erhebung im März/April 2025 lag anschließend in der Verantwortung der Smarten Region Würzburg (s. Kap. 3.2).

Nach Abschluss der Datenerhebung erfolgten unter Federführung der Universität die Datenaufbereitung und -bereinigung, einschließlich Plausibilitätsprüfungen und Konsistenzanalysen. Ziel war es, eine hohe Datenqualität und methodische Nachvollziehbarkeit sicherzustellen. Anschließend wurden die erhobenen subjektiven Angaben mit objektiven, kleinräumig differenzierten Indikatoren aus der amtlichen Statistik kombiniert, um räumliche Muster und Zusammenhänge zwischen Wahrnehmung und Umweltbedingungen analysieren zu können. Die analytische Arbeit und Ergebnisaufbereitung erstreckte sich über mehrere Monate bis November 2025. Ein weiterer Schwerpunkt lag auf der wissenschaftlichen Dokumentation und Archivierung der Daten. Die Universität Würzburg verpflichtete sich, die erhobenen Daten nach den FAIR-Prinzipien (Findable, Accessible, Interoperable, Reusable) aufzubereiten und langfristig zu sichern. Dadurch soll gewährleistet werden, dass die Ergebnisse für zukünftige Forschungsarbeiten und kommunale Planungsprozesse transparent und wiederverwendbar bleiben.

3.1 Messkonzept

Das Untersuchungsdesign beruht auf einem integrierten Messkonzept, das subjektive Einschätzungen der Würzburger Bevölkerung mit messbaren Umwelt-, Struktur- und

Sozialdaten verknüpft. Ziel ist es, städtisches Wohlbefinden als empirisch überprüfbares Zusammenspiel räumlicher, sozialer und individueller Einflussfaktoren zu erfassen. Die Erhebung erfolgte kleinräumig auf Ebene der Stadtbezirke. Durch die Angabe des Bezirks zu Beginn der Befragung war eine eindeutige räumliche Zuordnung aller Befragten möglich. So konnten subjektive Einschätzungen mit Indikatoren zu Umweltqualität, Lärmbelastung, Grünanteil, Versorgungsinfrastruktur und demographischen Merkmalen verbunden werden. Der Fragebogen umfasste Module zu Umwelt- und Aufenthaltsqualität, städtebaulicher und sozialer Infrastruktur, Nachbarschaft und Zusammenleben, Mobilität, sozialer Teilhabe und allgemeiner Zufriedenheit mit der Wohnumgebung. Ergänzend enthielt er offene Textfelder für individuelle Wahrnehmungen und Vorschläge. Durch die Verbindung quantitativer und qualitativer Elemente entsteht ein mehrdimensionales Bild städtischer Lebensqualität, das sowohl statistische Vergleiche zwischen Stadtbezirken als auch eine kontextbezogene Interpretation subjektiver Wahrnehmungen ermöglicht.

3.1.1 Operationalisierung von Wohlbefinden

Das Konstrukt des Wohlbefindens wurde als subjektive Wahrnehmung und Bewertung der eigenen Wohnumgebung operationalisiert. Grundlage bildet das in der Literatur etablierte multidimensionale Verständnis subjektiven Wohlbefindens, das kognitive, affektive und funktionale Komponenten umfasst (vgl. Ryan/Deci 2001; Ryff 1989; Diener et al. 1997). Auf dieser Basis wurde ein Indikatorensystem entwickelt, das physische, psychische und soziale Dimensionen alltäglicher Lebensqualität abbildet. Hierzu gehören unter anderem Entspannung, Stressreduktion, Sicherheitsempfinden, Luftqualität, Lärmbelastung und thermischer Komfort. Die Messung erfolgte anhand standardisierter Items (Fragen) auf fünfstufigen Likert-Skalen von „stimme überhaupt nicht zu“ (1) bis „stimme voll zu“ (5). Höhere Werte repräsentieren eine positivere Bewertung der Umweltqualität und des Wohlbefindens. Negativ formulierte Items, wie die Lärmbelastung, wurden zur Wahrung einer einheitlichen Interpretationsrichtung invertiert. Die Indikatoren wurden in thematische Subdimensionen gruppiert, die theoretisch den Konzepten des hedonischen und eudaimonischen Wohlbefindens entsprechen. Hedonische Komponenten erfassen positive Emotionen, Zufriedenheit und Entspannung, eudaimonische Dimensionen beziehen sich auf Vitalität, Motivation, Selbstwirksamkeit und persönliche Entfaltung (vgl. Ryan/Deci 2001; Ryff 1989). Für jede Subdimension wurden Skalenwerte gebildet, sofern mindestens zwei Drittel der zugehörigen Items gültig beantwortet waren. Die Mittelwerte der standardisierten Items bilden die jeweiligen Teilindikatoren. Zur Aggregation wurde ein ungewichtetes arithmetisches Mittel über alle Teilindikatoren berechnet, da theoretisch keine eindeutige Priorisierung einzelner Dimensionen begründbar ist und alle als gleichwertige Facetten des Wohlbefindens gelten.

Diese Vorgehensweise folgt dem in der empirischen Sozialforschung üblichen Indexprinzip, bei dem mehrere korrelierte Einzelmerkmale zu einem zusammengesetzten Maß zusammengeführt werden, um latente Konstrukte messbar zu machen. Die Aggregation auf Stadtbezirksebene erfolgte durch Mittelwertbildung der individuellen Skalenwerte. Damit wird das Wohlbefinden als räumlich

differenzierter Indikator verstanden, der kollektive Wahrnehmungsmuster abbildet und Vergleiche zwischen den Stadtbezirken ermöglicht. Zur Absicherung der Messqualität wurden die internen Konsistenzen der Skalen mit Cronbachs Alpha geprüft. Nur Dimensionen mit ausreichender Reliabilität über 0,7 wurden in den Gesamtindex einbezogen. Fehlende Werte wurden nicht imputiert, um künstliche Verzerrungen zu vermeiden. Der gebildete Index dient als orientierender Richtwert zur Beschreibung räumlicher Muster des subjektiven Wohlbefindens. Er erlaubt keine abschließende Bewertung individueller Lebenslagen, sondern bildet eine empirische Grundlage, die in vertiefenden Analysen weiter differenziert und kontextualisiert werden muss. Durch diese methodische und theoretische Fundierung entsteht ein statistisch konsistentes und zugleich interpretierbares Maß subjektiven Wohlbefindens, das individuelle Bewertungen systematisch zu einem sozialräumlich differenzierten Gesamtindikator zusammenführt, ohne theoretische oder methodische Überdehnung.

Für die Konstruktion eines Wohlbefindensindex wurden ausschließlich jene Befragungssitems einbezogen, die theoretisch und empirisch eine direkte Beziehung zur wahrgenommenen Umweltqualität und zum alltäglichen Befinden im Wohnumfeld aufweisen. Dazu zählen Bewertungen zu Entspannung, Stressreduktion, Sicherheitsempfinden, Luftqualität, Lärmbelastung (invertiert), thermischem Komfort sowie Items zur Motivation und Aktivierung. Damit umfasst der Index sowohl hedonische Aspekte (z. B. Erholung, Zufriedenheit, Ruhe) als auch eudaimonische Dimensionen (z. B. Vitalität, Selbstwirksamkeit). Diese Indikatorauswahl ermöglicht es, das subjektive Wohlbefinden mit objektiven Umweltmerkmalen wie Grünanteil, Lärmbelastung oder lokaler Hitzeentwicklung in Beziehung zu setzen, wie dies im Ergebnisteil der Analyse erfolgt. Die spätere Gegenüberstellung subjektiver Bewertungen und objektiver Umweltparameter basiert somit auf einem theoretisch gestützten und methodisch konsistenten Verständnis von Wohlbefinden als wahrgenommener Umwelt- und Lebensqualität.

3.1.2 Mehrdimensionaler Befragungsansatz

Die Befragung wurde bewusst mit einem breiten thematischen Spektrum konzipiert, um zentrale Dimensionen des städtischen Alltags möglichst umfassend abzubilden. Sie folgt der in der Wohlbefindens-Forschung etablierten Annahme, dass Lebensqualität ein multidimensionales Konstrukt ist, das physische, soziale und funktionale Aspekte des urbanen Lebensraums integriert. Erfasst wurden Bewertungen zur Zufriedenheit mit der Nahversorgung, der medizinischen und sozialen Infrastruktur, den Freizeit- und Kulturangeboten sowie den Bildungs- und Betreuungsmöglichkeiten. Ergänzend wurde die Erreichbarkeit dieser Einrichtungen abgefragt, um die funktionale Zugänglichkeit des Wohnumfeldes zu bewerten. Darüber hinaus umfasste der Fragebogen Einschätzungen zur Qualität und Gestaltung öffentlicher Räume, zur Pflege und Sauberkeit der Umgebung, zur Beleuchtung sowie zur Vielfalt der Nutzungen im Stadtbezirk. Ein wesentlicher Teil der Erhebung betraf die sozialen Aspekte des Zusammenlebens. Die Teilnehmenden bewerteten das Gemeinschaftsgefühl in ihrer Nachbarschaft, gegenseitiges Vertrauen, subjektive Sicherheit sowie Gelegenheiten für Begegnung und Austausch. Auch die soziale Teilhabe wurde erfasst, unter anderem

durch Fragen zu ehrenamtlichem Engagement, Beteiligung an Aktivitäten und Möglichkeiten zur Mitgestaltung in der Wohnumgebung. Der Themenbereich Mobilität ergänzte den Ansatz durch Angaben zu genutzten Verkehrsmitteln, wahrgenommener Verkehrssicherheit und Zufriedenheit mit der Infrastruktur für Radfahrende, Fußgängerinnen und Fußgänger sowie mit dem öffentlichen Nahverkehr. Die thematische Breite des Fragebogens erlaubt eine integrierte Analyse von Querverbindungen zwischen räumlichen Strukturen, sozialer Interaktion und individueller Lebenszufriedenheit. Die Datenstruktur wurde so angelegt, dass sowohl bereichsspezifische Auswertungen als auch multivariate Analysen möglich sind.

3.1.3 Verknüpfung von gemessenen und wahrgenommenen Indikatoren

Ein zentraler Bestandteil des Projekts ist die Verbindung subjektiver Bewertungen aus der Befragung mit statistisch messbaren räumlichen Informationen. Diese Verknüpfung folgt dem sozialökologischen Ansatz, nach dem Lebensqualität aus dem Zusammenspiel individueller Wahrnehmungen und objektiver Umweltbedingungen entsteht (vgl. Sampson 2012; Speiß et al. 2024). Die Kombination beider Datenebenen erhöht die inhaltliche Validität der Befunde und ermöglicht eine Verbindung zwischen individueller Wahrnehmung und strukturellen Gegebenheiten. Die Angaben der Teilnehmenden wurden dazu nach Stadtbezirken aggregiert und mit kleinräumigen Indikatoren aus amtlichen und geostatistischen Quellen zusammengeführt. Hierzu gehören Verkehrslärmdaten (LDEN), Grün- und Freiflächenanteile, Bevölkerungs- und Bebauungsdichten, Versorgungsangebote, Erreichbarkeiten sowie Indikatoren zur technischen und sozialen Infrastruktur. Die Aggregation erfolgte auf Bezirksebene, um die Vergleichbarkeit zwischen subjektiven Bewertungen und gemessenen statistischen Größen sicherzustellen und statistische Verzerrungen durch ungleiche Fallzahlen zu vermeiden. Die Verbindung beider Datenebenen ermöglicht es, Zusammenhänge zwischen Wahrnehmung und gemessenen Bedingungen zu untersuchen: Entspricht ein hoher Lärmpegel auch einer stärkeren subjektiven Belastung? Korrespondieren gute Grünzugänglichkeiten mit höherem Wohlbefinden? Solche Analysen erlauben keine kausalen Schlussfolgerungen, liefern jedoch belastbare Hinweise auf räumliche Muster und Diskrepanzen zwischen Umwelt und subjektivem Erleben. Zur methodischen Sicherstellung der Vergleichbarkeit wurden alle Variablen auf einheitliche Skalen transformiert, auf Plausibilität geprüft und bei Bedarf auf realistische Wertebereiche begrenzt. Für die quantitativen Analysen wurden Mittelwerte, Streuungen und Korrelationen berechnet, um Übereinstimmungen oder Divergenzen zwischen beiden Perspektiven sichtbar zu machen.

3.1.4 Auswertung offener Antworten

Zur weiteren Erfassung individueller Perspektiven auf Lebensqualität und Wohnumfeld wurden im Rahmen der Befragung zwei offene Fragen integriert, die qualitative Ergänzungen zu den standardisierten Items liefern sollten. Zum einen konnten die Teilnehmenden unter der Fragestellung „Was könnte in Ihrer Wohnumgebung

verbessert werden, um Ihr Wohlbefinden und Ihre Lebensqualität zu steigern?“ eigene Vorschläge formulieren. Zum anderen wurde mit „Gibt es weitere Angebote oder Einrichtungen, die Sie in Ihrem Stadtviertel in Würzburg vermissen?“ erfasst, welche konkreten infrastrukturellen oder sozialen Bedarfe aus Bürgersicht bestehen. Diese offenen Fragen ermöglichten es, subjektive Einschätzungen in den kommunalen Kontext einzuordnen und den quantitativen Befunden eine qualitative Tiefenschärfe hinzuzufügen (vgl. Flick 2022).

Die Auswertung der beiden Freitextfragen erfolgte auf Basis einer qualitativen Inhaltsanalyse nach einem induktiv-strukturierten Vorgehen. Ziel war es, die schriftlichen Antworten systematisch zu kategorisieren, inhaltliche Muster herauszuarbeiten und diese anschließend quantifizierend auszuwerten. Das methodische Vorgehen orientierte sich an der qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2015), ergänzt durch Prinzipien des induktiven Codierens (vgl. Thomas 2003). Die Herangehensweise entspricht dabei einem mehrstufigen Verfahren, das sowohl explorative als auch regelgeleitete Elemente kombiniert. Im ersten Schritt wurden alle Texte aus den beiden Fragen extrahiert, bereinigt und vereinheitlicht. Dabei erfolgte die Normalisierung von Umlauten, die Entfernung von Sonderzeichen sowie die Vereinheitlichung der Schreibweise. Jede Antwort erhielt eine eindeutige Fall-ID und einen Hinweis auf die zugehörige Frage. Nicht verwertbare Einträge (leere Felder, unverständliche Angaben, themenfremde Kommentare) wurden ausgeschlossen.

Zur systematischen Strukturierung der offenen Antworten wurde ein Kodierschema erstellt, das die zentralen Themenfelder und wiederkehrenden Inhalte der Nennungen abbildet. Die Kategorienbildung erfolgte dabei datenbasiert, also nicht auf Grundlage theoretischer Vorannahmen, sondern ausgehend vom vorliegenden Antwortmaterial. Dieses Vorgehen ermöglicht eine möglichst unmittelbare Rekonstruktion der Wahrnehmungen und Deutungen der Befragten (vgl. Thomas 2003). In einem ersten Analyseschritt wurden mehrere Stichproben des Antwortmaterials explorativ gesichtet („Open Coding“), um zentrale Begriffe, Ausdrucksmuster und Themen zu identifizieren. Aus diesen inhaltlichen Gemeinsamkeiten wurden vorläufige Kategorien gebildet, die in einem zweiten Schritt iterativ überprüft, verdichtet und hierarchisch strukturiert wurden („Axiales Kodieren“). Auf diese Weise entstand ein konsistentes, mehrstufiges Kategoriensystem, das sowohl die inhaltliche Vielfalt als auch die thematische Tiefe der Antworten abbildet.

Das finale Kodierschema gliedert sich in mehrere thematische Hauptbereiche, die jeweils durch spezifische Unterkategorien differenziert werden (vgl. Abbildung 2). Diese Struktur ermöglicht eine inhaltlich präzise, aber zugleich vergleichbare Auswertung der qualitativen Angaben.

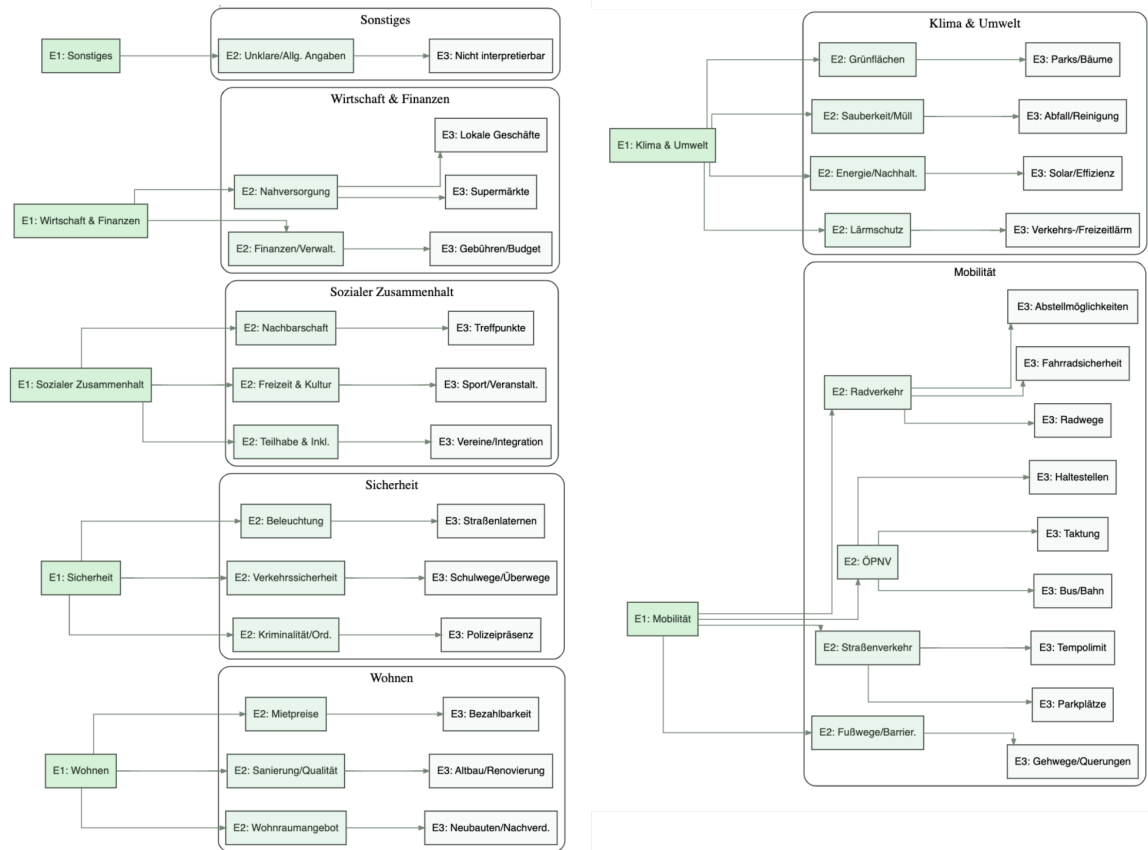


Abbildung 2: Kodierschema zur Auswertung der offenen Antworten. Quelle: Eigene Darstellung.

Das entwickelte Kodierschema folgt einem hierarchischen Aufbau, der thematische Oberkategorien (Ebene 1) mit spezifischen Unterdimensionen (Ebene 2 – 3) verknüpft. Während Ebene 1 die zentralen Themenbereiche beschreibt, ermöglichen die tieferen Ebenen eine differenzierte Analyse von Unteraspekten (z. B. „Radverkehr“ oder „öffentliche Sicherheit“). Die Kodierung erfolgte regelbasiert auf Basis des entwickelten Schemas durch einen Coder, der alle Antworten manuell prüfte und pro Nennung maximal drei Codes vergeben konnte. Mehrfachkodierungen wurden zugelassen, wenn eine Antwort mehrere Themenbereiche berührte. In Zweifelsfällen wurden die betreffenden Textstellen gesondert markiert und in einer zweiten Kodierrunde überprüft. Um die Nachvollziehbarkeit und Zuverlässigkeit der Kodierung zu gewährleisten, wurde eine Intercoder-Validierung durchgeführt: Eine Teilstichprobe von 10 % der Antworten wurde durch eine zweite Person unabhängig kodiert, anschließend wurden die Ergebnisse verglichen und diskutiert. Diese Form der „gegenseitigen Kontrolle“ entspricht der von Kuckartz (2018) empfohlenen Praxis zur Sicherung der Intercoder-Reliabilität. Unschärfe, unvollständige oder thematisch übergreifende Antworten wurden nicht inhaltlich interpretiert, sondern in die Kategorie „Sonstiges“ aufgenommen. Hierzu zählen etwa zu allgemeine Formulierungen („Infrastruktur verbessern“) oder Aufzählungen mehrerer unabhängiger Aspekte. Diese Vorgehensweise dient der analytischen Trennschärfe und ist methodisch üblich, um Verzerrungen durch interpretative Zuschreibungen zu vermeiden.

Nach Abschluss der Kodierung wurden die Häufigkeiten der vergebenen Codes ausgewertet, um thematische Schwerpunkte und relative Verteilungen der Nennungen sichtbar zu machen. Darüber hinaus erfolgte eine lexikalische Analyse der Textsegmente mittels quantitativer Textstatistik in RStudio unter Verwendung der Pakete *quanteda* und *ggplot2*. Hierbei wurden Funktionen wie `textstat_frequency()` zur Ermittlung der häufigsten Begriffe und semantischen Kontexte pro Kategorie eingesetzt. Diese Kombination aus qualitativer Strukturierung und quantitativer Textanalyse ermöglicht eine präzise Integration qualitativer und quantitativer Zugänge, ein methodischer Ansatz, der in der sozialwissenschaftlichen Forschung als „Mixed-Methods-Integration“ bezeichnet wird (vgl. Flick 2019).

3.2 Stichprobe und Durchführung der Befragung

Die Befragung wurde im Rahmen des Projekts Smarte Region Würzburg in Zusammenarbeit mit der Professur für Sozialgeographie der Universität Würzburg durchgeführt. Ziel war es, ein möglichst breites Bild der Lebensqualität und des subjektiven Wohlbefindens in den Würzburger Stadtbezirken zu erfassen. Zur Grundgesamtheit zählen alle Einwohnerinnen und Einwohner der Stadt Würzburg ab 16 Jahren mit Hauptwohnsitz, was zum Stichtag 31.12.2024 117686 Personen umfasste (vgl. Bayerisches Landesamt für Statistik 2025). Da eine Vollerhebung aller Würzburgerinnen und Würzburger ab 16 Jahren im Rahmen der vorliegenden Studie nicht durchführbar war, wurde auf eine Stichprobenerhebung zurückgegriffen. Um belastbare und differenzierte Aussagen über verschiedene Zielgruppen und Stadtbezirke treffen zu können, sind in diesem Zusammenhang zwei Kriterien zu beachten. Zum einen sollte die Stichprobe die Grundgesamtheit hinsichtlich verschiedener Merkmale bestmöglich abbilden, ergo möglichst repräsentativ sein, sodass Aussagen auf diese übertragen werden können. Zum anderen sollte die Stichprobe einen ausreichenden Umfang besitzen, der statistische Analysen erlaubt. Als Ziel wurde diesbezüglich ein Rücklauf von mindestens 2000 vollständig ausgefüllten Fragebögen festgelegt.

Um die genannten Kriterien bestmöglich zu erfüllen, wurde eine breite Beteiligung der Bevölkerung angestrebt. Allen Würzburgerinnen und Würzburgern (ab 16 Jahren) sollte die Möglichkeit gegeben werden, an der Studie zu partizipieren, unabhängig von Alter, Geschlecht oder sozialem Hintergrund. Daher erfolgte die Untersuchung einerseits als offene Online-Befragung. Im Zeitraum vom 17. März bis zum 30. April 2025 war der Fragebogen hierfür über die Internetseite der Stadt Würzburg unter wuerzburg.de/umfrage abrufbar. Um auch nicht-digital affine Bevölkerungsgruppen einzubeziehen, wurden andererseits analoge Teilnahmemöglichkeiten geschaffen. Während des Befragungszeitraums fanden an jedem Mittwoch zwischen 15 und 18 Uhr offene Sprechstunden im Büro der Smarten Region in der Sanderstraße 4 statt, in deren Rahmen die Fragebögen ausgefüllt werden konnten. Zusätzlich konnten Bürgerinnen und Bürger über das jeweilige Quartiersmanagement Papierfragebögen erhalten. Zur Erhöhung der Reichweite wurde die Befragung über lokale Medien, städtische Social-Media-Kanäle und Netzwerke der Smarten Region verbreitet.

Die Teilnahme erfolgte freiwillig und anonym. Zu Beginn der Befragung wurden alle Teilnehmenden über Zielsetzung, Datenschutz und die Verwendung der erhobenen Daten informiert. Damit Mehrfacheingaben vermieden werden, war die Online-Teilnahme pro Endgerät auf einen Fragebogen beschränkt.

Insgesamt wurden von 5764 Personen die Fragebogenbeantwortung gestartet. Nach Abschluss der Feldphase wurden alle Datensätze einer Qualitätsprüfung unterzogen. Technisch unvollständige Fragebögen, Dubletten und unplausible Eingaben wurden entfernt. Nur vollständig ausgefüllte Fragebögen flossen in die weitere Analyse ein. Es verblieben 3255 valide Fälle, die die Grundlage aller statistischen und räumlichen Auswertungen des vorliegenden Berichts bilden. Das Ziel, mindestens 2000 vollständige Datensätze zu erhalten, wurde somit erreicht. Der Anteil vollständiger ausgefüllter Fragebögen an allen gestarteten Befragungen entspricht mit 56,5 % einem für offene Online-Befragungen typischen Rücklaufmuster.

Da die Erhebung ohne Zufallsauswahl durchgeführt wurde, sondern jede Bürgerin und jeder Bürger teilnehmen konnte, handelt es sich um eine nicht-probabilistische Stichprobe. Die Ergebnisse sind damit im wissenschaftlich-statistischen Sinne nicht repräsentativ für die gesamte Würzburger Bevölkerung über 16 Jahren. Ziel war jedoch auch nicht die mathematisch korrekte Hochrechnung der Verteilungen auf die Grundgesamtheit, sondern die Erfassung von Wahrnehmungsmustern und räumlichen Unterschieden im subjektiven Wohlbefinden. Derartige Aussagen können anhand der erhobenen Daten fundiert ermittelt werden, da die über 3200 Datensätze sowohl gesellschaftlich als auch räumlich ein breites Spektrum städtischer Lebensrealitäten abbilden. Eine deskriptive Beschreibung der Stichprobe erfolgt in Kapitel 5.1. Durch die verpflichtende Angabe des Stadtbezirks konnte jede Antwort kleinräumig zugeordnet und mit objektiven Indikatoren der Lebensqualität verknüpft werden. Eine Gewichtung der Daten wurde nicht vorgenommen, um die tatsächliche Beteiligungsstruktur unverfälscht darzustellen und Verzerrungen durch nachträgliche Anpassungen zu vermeiden.

3.3 Methodisches Vorgehen zur Verknüpfung subjektiver und objektiver Indikatoren

Die im Rahmen der Online-Befragung erhobenen subjektiven Einschätzungen zum Wohlbefinden wurden mit objektiv messbaren, räumlichen Kontextindikatoren verknüpft, um ein integriertes Verständnis städtischer Lebensqualität in Würzburg zu ermöglichen. Ziel dieser Verknüpfung ist die Identifikation räumlicher, baulicher, infrastruktureller und sozialer Merkmale, die das Wohlbefinden in unterschiedlichen Stadtbezirken maßgeblich beeinflussen. Das methodische Vorgehen orientiert sich an etablierten Ansätzen der „subjective well-being geography“ (Bertram et al. 2015; van Kamp et al. 2003) sowie der raumbezogenen Gesundheits-, Versorgungs- und Erreichbarkeitsforschung (vgl. Penchansky/Thomas 1981; Rauch/Rauh 2016).

Indikatorenauswahl

Da eine vollständige Erfassung aller infrastrukturellen und umweltbezogenen Einflussgrößen nicht realisierbar war, erfolgte eine theoriegestützte Auswahl zentraler Indikatoren. Berücksichtigt wurden Variablen, die nachweislich mit subjektivem Wohlbefinden korrelieren und zugleich mit offenen, kleinräumig verfügbaren Geodaten operationalisierbar sind (vgl. Tabelle 2).

Themenfeld	Variablen zur Wahrnehmung/Bewertung (Befragung)	Statistische Indikatoren (OSM und Geodaten)	Begründung
Physische Umwelt	Wahrgenommene Wohnumgebungsqualität (Entspannung, Sicherheit, Luftqualität, Lärmbelastung, thermischer Komfort)	Anteil öffentlicher Grünflächen, Baumdichte	Urbanes Grün trägt zur Stressreduktion, Temperaturregulation und allgemeinen Wohnzufriedenheit bei (vgl. van Kamp et al. 2003; Kabisch et al. 2017).
Infrastruktur und Versorgung	Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen (Lebensmittelgeschäfte, medizinische Versorgung, öffentlicher Nahverkehr, Grünflächen)	Distanz zu Supermärkten, Hausärzten, psychotherapeutischen Praxen, ÖPNV Haltestellen, öffentlichen Grünflächen	Räumliche Erreichbarkeit ist eine Grundvoraussetzung sozialer Teilhabe und Daseinsvorsorge (vgl. Schmidt/Monstadt 2018).
Soziale Umwelt	Nachbarschaftsgefühl, Hilfsbereitschaft, subjektives Sicherheitsempfinden	Keine direkte objektive Entsprechung; indirekt erfassbar über Wohndauer und Bevölkerungsfluktuation (vgl. Kap. 4.2)	Soziale Kohäsion, Vertrauen und nachbarschaftliche Bindung stehen in engem Zusammenhang mit psychischem Wohlbefinden (vgl. Gesemann/Roth 2018).
Mobilität	Zufriedenheit mit Verkehrsinfrastruktur und genutzten Verkehrsmitteln	Dichte der Straßen, ÖPNV-Haltestellen, Radwege	Mobilitätsoptionen und Verkehrssicherheit beeinflussen sowohl physische Aktivität als auch Lebenszufriedenheit (vgl. Mitra et al. 2013).

Tabelle 2: Wohlbefinden Würzburg: Variablen aus Befragung und Statistik. Quelle: Eigene Darstellung

Psychotherapeutische und psychologische Praxen wurden ergänzend zu allgemeinmedizinischen Einrichtungen berücksichtigt, da der Zugang zu psychosozialer Unterstützung als zentraler Bestandteil subjektiver Gesundheit gilt (vgl. Bosch 2019). Die Erreichbarkeitsanalysen erfolgten analog zu den Berechnungen der hausärztlichen Versorgung. Die objektiven Indikatoren basieren auf offenen Geodaten aus OpenStreetMap (OSM), die über das R Paket `osmdata` abgerufen und weiterverarbeitet wurden. OSM Daten bieten eine hohe räumliche Auflösung, transparente Lizenzbedingungen und werden in der raumbezogenen Versorgungsforschung als verlässliche Datengrundlage anerkannt (vgl. Rauch/Rauh 2016; Rauch et al. 2023). Die geometrischen Analysen erfolgten mit den R Paketen `sf`, `terra` und `tidyverse`. Alle Daten wurden in einheitliche Koordinaten (EPSG 4326) transformiert. Räumliche Operationen wie Schnittanalysen, Pufferbildung, Flächenberechnungen und Aggregationen erfolgten mit `sf`. Die Berechnungen wurden auf der Ebene der 13 Stadtbezirke Würzburgs durchgeführt (vgl. Stadt Würzburg 2025a). Die Verknüpfung subjektiver und objektiver Variablen erfolgte über die gemeinsame räumliche Zuordnung der Befragungsdaten zu den Stadtbezirksgrenzen. So konnten statistische Kennwerte der Umweltindikatoren (z. B. mittlerer LDEN, Grünanteil, Baumdichte, Erreichbarkeiten) mit den entsprechenden Mittelwerten des subjektiven Wohlbefindens aggregiert und vergleichend analysiert werden. Dieses Vorgehen erlaubt eine empirisch fundierte Identifikation räumlicher Muster und Zusammenhänge zwischen wahrgenommener und (mit Hilfe von Indikatoren) gemessener Lebensqualität.

3.4 Erreichbarkeitsanalysen

Die Auswertung der Erreichbarkeiten erfolgte mit dem Ziel, subjektive Wahrnehmungen der Versorgungssituation mit objektiv messbaren räumlichen Distanzen zu vergleichen. Dabei stand nicht die reine räumliche Nähe im Vordergrund, sondern die tatsächlich erlebbare zeitliche Erreichbarkeit zentraler Alltagsziele. Erreichbarkeit wird nicht allein durch Distanz bestimmt, sondern ist das Ergebnis eines komplexen Zusammenspiels aus räumlichen, zeitlichen und sozialen Faktoren wie Kapazität, wahrgenommener Qualität, Vertrauen und Mobilitätsverhalten der Bevölkerung (vgl. Penchansky/Thomas 1981; Rauch et al. 2023). Entsprechend ist die raumzeitliche Erreichbarkeit einzelner Einrichtungen als Indikator zu verstehen, der zur Einordnung der subjektiven Befragungsergebnisse dient, nicht als abschließendes Maß für Nutzungschancen. Die Berechnungen erfolgten GIS-gestützt mit dem Programmpaket R unter Verwendung der Pakete `sf`, `terra`, `osmdata`, `dodgr` und `tidyverse`. Als Datengrundlage dienten OpenStreetMap Vektordaten, die zu einem routingfähigen Netzwerkmodell aufbereitet wurden. Darauf basierend wurde für ausgewählte Einrichtungen der Daseinsvorsorge wie Hausärztinnen und Hausärzte, psychologische und psychotherapeutische Praxen, Supermärkte, Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs und öffentliche Grünflächen die objektive Erreichbarkeit berechnet. Diese Einrichtungen repräsentieren zentrale Versorgungs- und Aufenthaltsorte, die in engem Zusammenhang mit physischem und psychischem Wohlbefinden stehen.

Als Nachfragepunkte dienen die Zentroide sämtlicher Wohngebäude im Stadtgebiet Würzburg ohne Gewichtung nach Bevölkerungszahl. Die Zielorte wurden aus OpenStreetMap extrahiert, validiert und hinsichtlich räumlicher Plausibilität geprüft. Für jede Einrichtungskategorie wurde der nächstgelegene Standort bestimmt und die kürzeste Netzwerklänge zwischen Nachfrage- und Zielpunkt berechnet. Die resultierenden Distanzen wurden in Gehzeit in Minuten umgerechnet, basierend auf einer angenommenen mittleren Geschwindigkeit von 4,8 km/h für Fußwege. Zur Robustheit der Ergebnisse wurden alternative Distanzen für Hauptverkehrsstraßen mit angenommenen Geschwindigkeiten von 30 bis 50 km/h getestet. Eine tageszeitliche Gewichtung oder Modaldifferenzierung erfolgte nicht. Die Ergebnisse wurden auf Stadtbezirksebene aggregiert und als Median (p50) sowie Perzentilwerte (p80) dargestellt. Zusätzlich wurden Anteile der Wohngebäude berechnet, die sich innerhalb von 300 m, 500 m und 800 m Entfernung zur nächsten Einrichtung befinden. Diese Schwellen sind in der Erreichbarkeits- und Versorgungsforschung etabliert (vgl. Rauch/Rauh 2016). Die genannten Indikatoren erlauben eine robuste Einschätzung der Versorgungssituation ohne auf komplexe Simulationsmodelle zurückzugreifen und sind insbesondere geeignet, um vergleichende Analysen mit den subjektiven Aussagen aus der Befragung durchzuführen (vgl. Rauch et al. 2021; Rauch et al. 2023; Rauch et al. 2025). Die so berechneten objektiven Erreichbarkeitsmaße wurden anschließend mit den Ergebnissen der Online-Befragung verknüpft, um mögliche Divergenzen zwischen wahrgenommener und tatsächlicher Erreichbarkeit zu identifizieren. Auf diese Weise lassen sich Rückschlüsse auf Wahrnehmungsunterschiede, soziale Selektivität und die Bedeutung individueller Mobilitätsressourcen für die Alltagszufriedenheit ziehen.

3.5 Physische Umwelt

Die Analyse der physischen Umwelt Würzburgs stützt sich auf verfügbare raumbezogene Geodaten, die die quantifizierbare Umweltqualität auf Ebene der Stadtbezirke abbilden. Für die vorliegende Untersuchung konnten insbesondere zwei Indikatoren herangezogen werden: urbanes Grün und Verkehrslärmbelastung (LDEN). Diese wurden ausgewählt, da sie zu den zentralen umweltbezogenen Einflussfaktoren städtischen Wohlbefindens zählen und für das Stadtgebiet Würzburg in hinreichender räumlicher Auflösung vorliegen. Die Auswertung des urbanen Grüns basiert auf Daten aus OpenStreetMap (OSM), ergänzt durch interne Flächenabgrenzungen der Stadt Würzburg. Die OSM-Daten wurden hinsichtlich der Landbedeckung und Nutzungskategorien (z. B. Parks, Wälder, Grünflächen) gefiltert und anschließend aggregiert, um den Anteil an Grünflächen pro Stadtbezirk zu bestimmen. Zusätzlich wurde die Baumdichte auf Grundlage der im städtischen Baumkataster erfassten Einzelbäume (vgl. Stadt Würzburg 2025a) berechnet. Diese Kennwerte dienen als Indikatoren für ökologische Ausstattung, Aufenthaltsqualität und mikroklimatische Wirkung. In die Kategorie urbanes Grün wurde ausdrücklich auch der Stadtwald einbezogen, sofern er direkt an bewohnte Gebiete angrenzt oder als Erholungsraum im unmittelbaren Wohnumfeld genutzt werden kann. Die Einbeziehung dieser Flächen ist methodisch begründet, da Wälder im Stadtumfeld – insbesondere an der Peripherie Würzburgs – eine wesentliche Funktion für das Mikroklima, die Luftqualität und die

Erholungsmöglichkeiten der Bevölkerung erfüllen. Sie tragen damit zur tatsächlichen Umweltqualität und zum wahrgenommenen Wohlbefinden bei und sind aus funktionaler Sicht Teil der urbanen grünen Infrastruktur. Die Berechnung des Grünflächenanteils erfolgte bezirksweise, um kleinräumige Unterschiede sichtbar zu machen. Dabei wurde der Anteil der Grünflächen als prozentualer Anteil der gesamten Stadtbezirksfläche berechnet, während die Baumdichte die Anzahl der Bäume pro Quadratkilometer im öffentlichen Raum wiedergibt (vgl. Tabelle 7).



Die physische Umwelt umfasst alle natürlichen und baulich geprägten Umweltfaktoren, die die Lebensqualität im urbanen Raum beeinflussen. Dazu zählen Grün- und Freiflächen, Vegetation und Stadtbäume, klimatische Bedingungen sowie Umweltbelastungen wie Lärm oder Luftschadstoffe. Diese Umweltkomponenten prägen Erholungs- und Aufenthaltsqualität, mikroklimatische Bedingungen, gesundheitliche Belastungen und damit zentrale Dimensionen des städtischen Wohlbefindens. Sie bilden daher einen wesentlichen Bezugspunkt stadtökologischer und planungswissenschaftlicher Forschung (vgl. van Kamp et al. 2003; EEA 2010).

Zur Erfassung der akustischen Umwelt wurde der europaweit standardisierte LDEN-Indikator (Day Evening Night Level) verwendet, der die mittlere 24-Stunden-Lärmbelastung unter Berücksichtigung der höheren Gewichtung von Abend- und Nachtstunden beschreibt (EEA 2010). Die zugrunde liegenden Daten stammen aus dem Datensatz "Noise - Road Traffic Lden (2002/49/EC) - Germany, 2017", bereitgestellt durch das Deutsche Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) (German Aerospace Center, 2024). Der Datensatz wurde im Rahmen der Europäischen Umgebungslärmrichtlinie (2002/49/EG) erstellt und umfasst harmonisierte, deutschlandweite Rasterdaten mit einer räumlichen Auflösung von 10 × 10 Metern. Die Daten wurden aus den von den Bundesländern gelieferten strategischen Lärmkarten abgeleitet, bereinigt und homogenisiert. Für die vorliegende Untersuchung wurden die Rasterwerte auf das Stadtgebiet Würzburg zugeschnitten und bezirksweise Mittelwerte der Lärmbelastung berechnet (vgl. Tabelle 7). Daten zu klimafunktionalen Variablen wie Kaltluftentstehungsgebieten, Frischluftbahnen oder thermischen Belastungszonen lagen für die Analyseebene der Stadtbezirke zum Zeitpunkt der Untersuchung nicht in geeigneter Form vor. Diese Informationen konnten daher nicht in die Befragung integriert oder mit den erhobenen subjektiven Daten verknüpft werden. Eine zukünftige Erweiterung des Datensatzes um solche Parameter wäre für eine umfassendere Bewertung der Umweltqualität und thermischen Belastung im Stadtgebiet wünschenswert. Die methodische Einschränkung liegt somit in der begrenzten Datenverfügbarkeit weiterer Umweltparameter (z. B. Luftqualität, mikroklimatische Simulationen oder Bodenversiegelung), die für vertiefende Analysen ergänzt werden sollten. Dennoch erlauben die vorliegenden Indikatoren eine erste systematische Annäherung an die räumliche Umweltqualität Würzburgs und deren mögliche Zusammenhänge mit subjektivem Wohlbefinden.

4. Lebensbedingungen in Würzburg und den Stadtbezirken

Die Lebensbedingungen in Würzburg lassen sich nur dann verlässlich beurteilen, wenn die Stadt sowohl im Vergleich zu ähnlich großen Kommunen als auch innerhalb ihrer eigenen sozialräumlichen Struktur betrachtet wird. Entsprechend folgt dieses Kapitel einer zweistufigen Logik: Es ordnet Würzburg zunächst im bayerischen Stadtsystem ein und analysiert anschließend die Unterschiede zwischen den 13 Stadtbezirken. Diese Kombination macht sichtbar, wie strukturelle Rahmenbedingungen und kleinräumige Variationen zusammenwirken und welche lokalen Faktoren die Lebensqualität prägen. Dieser Herangehensweise liegt das Verständnis zugrunde, nach der urbane Lebensbedingungen aus dem Zusammenspiel übergeordneter Strukturen und quartiersbezogener Kontexte entstehen (vgl. Kleinert 2016).

Im ersten Schritt wird Würzburg im Vergleich zu Städten ähnlicher Größe eingeordnet. Als einziges Regionalzentrum in Unterfranken übernimmt Würzburg zentrale Funktionen der Daseinsvorsorge für ein weiträumiges Umland. Regionalzentren zeichnen sich durch besondere Angebotsdichten in den Bereichen Bildung, Gesundheit, Kultur und öffentlicher Verwaltung aus und bilden damit wichtige Knotenpunkte in der Raumstruktur Bayerns (vgl. Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Landesentwicklung und Energie 2018). Diese funktionale Bedeutung beeinflusst sowohl die Bevölkerungszusammensetzung als auch die städtische Infrastruktur und trägt zu einer hohen Binnenmobilität und einer dynamischen Entwicklungslogik bei.

Der zweite Schritt fokussiert die räumlichen Unterschiede innerhalb Würzburgs. Zahlreiche Studien zeigen, dass urbane Lebensqualität stark von den Bedingungen im unmittelbaren Wohnumfeld abhängt, insbesondere von sozialer Zusammensetzung, Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen und der Verfügbarkeit öffentlicher Infrastruktur (vgl. van Ham et al. 2012). Kleinräumige Disparitäten sind daher zentrale Einflussgrößen, die über Chancen der Teilhabe, soziale Einbindung und die alltägliche Nutzung städtischer Ressourcen entscheiden. Diese Kontexte wirken nicht nur auf objektiv messbare Lebensbedingungen, sondern auch auf das subjektive Wohlbefinden, das in Kapitel 5 anhand der Befragungsdaten analysiert wird.

Die Verbindung aus makroskaliger Einordnung und mikroskaliger Differenzierung entspricht aktuellen Rahmenmodellen der Wohlbefindensforschung, die Städte als komplexe Systeme beschreiben. In diesen Modellen entsteht urbanes Wohlbefinden nicht durch einzelne Faktoren, sondern durch das Zusammenspiel individueller Lebenslagen, sozialer Netzwerke, gebauten Raums und institutioneller Strukturen (vgl. Barua 2021). Die Analyse der Lebensbedingungen in Würzburg dient deshalb als strukturelles Fundament, um die späteren Befragungsergebnisse zu verorten und deren räumliche Muster nachvollziehbar zu machen.

4.1 Würzburg im interkommunalen Vergleich

Die übergeordnete Einordnung Würzburgs gewinnt an Schärfe, wenn zentrale Strukturmerkmale der Stadt mit jenen vergleichbarer Städte in Bayern abgeglichen werden. Der Vergleich mit Erlangen, Fürth, Ingolstadt und Regensburg bietet hierfür eine geeignete Grundlage, da diese Städte hinsichtlich ihrer Größenordnung, funktionalen Bedeutung und Siedlungsstruktur ähnliche Voraussetzungen aufweisen und somit als Referenzrahmen dienen können (vgl. BBSR 2025a). Die in Tabelle 3 abgebildeten Kennzahlen zeigen, dass Würzburg in vielen demographischen und infrastrukturellen Merkmalen innerhalb des erwartbaren Spektrums liegt, gleichzeitig jedoch in einzelnen Bereichen deutliche Besonderheiten aufweist, die im Hinblick auf die städtische Lebensqualität relevant sind.

Die Altersstruktur der Würzburger Bevölkerung zeigt geringe Abweichungen vom Durchschnitt der Vergleichsstädte. Mit einem Durchschnittsalter von 42,41 Jahren befindet sich die Stadt leicht oberhalb des Mittelwertes der Referenzkommunen. Auffälliger ist die ökonomische Situation der Haushalte. Sowohl die mittlere Kaufkraft als auch das monatliche Medianeinkommen sind in Würzburg die niedrigsten im gesamten Vergleich. Dieser Befund ist vor dem Hintergrund der Wohlbefindensforschung bedeutsam, da finanzielle Ressourcen sowohl materielle Handlungsspielräume als auch Teilhabechancen beeinflussen können (vgl. Delhey/Dragolov 2016). Der im bayerischen Städtesystem überdurchschnittlich hohe Anteil an Einpersonenhaushalten (58,3 %) spiegelt die spezifische Zusammensetzung einer Hochschul- und Verwaltungsstadt wider, weist jedoch zugleich auf stärker fragmentierte Haushalts- und Unterstützungsstrukturen hin, wie sie in Städten mit hoher Fluktuation und kleinteiligen Wohnungsmarktsegmenten häufig auftreten (vgl. Häußermann/Siebel 2004).

In Bezug auf die Straftaten je 100.000 Einwohner weisen vor allem Fürth und Erlangen niedrigere Werte auf; Regensburg einen höheren Wert. Positiv hervorzuheben ist die sehr gute medizinische Versorgungssituation. Würzburg verfügt über die höchste Hausarztichte im Städtevergleich und rangiert auch bei den Krankenhausbetten pro Kopf in etwa in der Größenordnung der beiden anderen Städte mit Universitätskliniken, Erlangen und Regensburg. Diese gute medizinische Versorgungssituation ist insbesondere unter dem Aspekt der gesundheitlichen Daseinsvorsorge und der wohnortnahen Versorgung von Bedeutung, die in der internationalen Gesundheits- und Stadtforschung als zentrale Einflussgröße für urbane Lebensqualität bezeichnet werden (vgl. UN-Habitat/WHO 2020).

Auch im Bereich der alltäglichen Erreichbarkeit zeigt sich Würzburg gut aufgestellt. Die mittleren Entfernungen zu Supermärkten und ÖPNV-Haltestellen liegen unter dem Durchschnitt der Vergleichsstädte, was auf kurze Wege und eine kompakte städtische Struktur hinweist. Diese räumliche Nähe zwischen Wohnen und Versorgungseinrichtungen gilt in der Stadtentwicklungsforschung als grundlegender Faktor für alltagsnahe Mobilität, soziale Teilhabe und ökologische Nachhaltigkeit (vgl. Gehl 2011). Die niedrige Pkw-Dichte entspricht diesem Bild: Wie Erlangen und Fürth

weist Würzburg deutlich geringere Pkw-Zahlen je Einwohner auf als Regensburg oder Ingolstadt. Dies lässt auf eine höhere Relevanz alternativer Mobilitätsformen schließen, die in dicht bebauten Städten mit gutem ÖPNV-Angebot typischerweise stärker genutzt werden.

Besonders hervorzuheben ist die überdurchschnittlich hohe Erholungsfläche pro Einwohner (vgl. BBSR 2022). Mit 52,4 m² liegt Würzburg hier weit über dem Durchschnitt der Vergleichsstädte. Wohnungsnahe Grünräume sind nachweislich bedeutsam für körperliche und psychische Gesundheit, soziale Begegnungen und städtisches Wohlbefinden (vgl. Kabisch et al. 2017). Die hohe Grünflächenausstattung stellt damit eine strukturelle Stärke der Stadt dar, die sich wiederum positiv auf die Lebensqualität verschiedener Bevölkerungsgruppen auswirken kann.

	Erlangen	Fürth	Ingolstadt	Regensburg	Durchschnitt Vergleichs- städte	Würzburg
Durchschnittsalter	41,30	43,07	41,60	41,11	41,77	42,41
Kaufkraft (€)	32962	30810	32253	30856	31720	29310
Medianeinkommen pro Monat (€)	5435	3684	5637	4262	4754	3859
Straftaten je 100000 EW*	5353	3955	6846	9858	6503	7284
Anteil der Einpersonenhaushalte (%)	55,6	46,1	45,3	62,8	52,5	58,3
Krankenhausbetten je 1000 EW*	19,07	5,93	9,22	19,29	13,38	18,23
Hausärzte je 100000 EW	74,85	73,5	65,1	74,9	72,1	90,8
Mittlere Entfernung zum Supermarkt/ Discounter (m)	504	451	491	405	463	412
Mittlere Entfernung zur nächsten ÖV- Haltestelle (> 20 Abfahrten/Tag)* (m)	185	173	191	176	181	180
Pkw je 1000 EW	486	489	708	548	558	487
Erholungsfläche je EW (m ²)	21,0	25,9	40,7	39,8	31,8	52,4

Tabelle 3: Würzburg im interkommunalen Vergleich. Quellen: Eigene Darstellung. Erstellt nach Mayring 2019; Speiß et al. 2024; Denti et al. 2024; Delhey/Draglov 2016; Robert Koch-Institut 2021; Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBSR) 2025; Statistisches Bundesamt (Destatis) 2024; OpenData-Portal der Stadt Würzburg 2024; KBV (o.J.). Bezugsjahr: 2023, *: 2022

Der interkommunale Vergleich verdeutlicht somit, dass Würzburg in mehreren Bereichen günstig positioniert ist, etwa in der medizinischen Versorgung, der Erreichbarkeit zentraler Infrastrukturen und der Ausstattung mit Erholungsflächen.

Gleichzeitig zeigen die Daten Herausforderungen auf, insbesondere im Bereich Einkommen, Kaufkraft und Anzahl der Straftaten. Diese Befunde liefern jedoch lediglich eine Makroperspektive. Sie erfassen nicht die innerstädtischen Unterschiede, die für die tatsächlichen Lebensbedingungen und das lokale Wohlbefinden der Bevölkerung maßgeblich sind. Aus diesem Grund widmen sich die folgenden Kapitel einer detaillierten, kleinräumigen Analyse der 13 Stadtbezirke Würzburgs, um die sozialräumlichen Disparitäten sichtbar zu machen und damit eine fundierte Grundlage für die Interpretation der Befragungsergebnisse in Kapitel 5 zu schaffen.

4.2 Demographie und sozioökonomische Struktur

Die soziale Umwelt sowie demographische und sozioökonomische Faktoren sind wesentliche Voraussetzungen des Wohlbefindens. Dazu gehören unter anderem die Zusammensetzung der Bevölkerung, ökonomische Rahmenbedingungen und die Struktur der Nachbarschaften. Diese Faktoren stehen in einer engen Wechselwirkung mit weiteren Bedingungen der Lebensqualität und haben Einfluss darauf, wie gut Angebote der Daseinsvorsorge genutzt werden können. Statistische Daten können individuelle Einstellungen oder subjektive Wahrnehmungen nicht direkt abbilden, liefern jedoch ein strukturelles Bild der Stadtbezirke und machen kleinräumige Unterschiede sichtbar, die für die Interpretation weiterer Ergebnisse relevant sind.

Würzburg weist zwar im Vergleich der Referenzstädte (Kap. 4.1) ein leicht erhöhtes Durchschnittsalter, im bundesweiten Vergleich jedoch eine junge Bevölkerung auf. Der Anteil der Personen zwischen 18 und 29 Jahren liegt bei 22,3 %, und das Durchschnittsalter beträgt 42,4 Jahre. Es liegt damit mehr als zwei Jahre unter dem bundesweiten Durchschnitt von 44,6 Jahren. Diese Werte stehen in engem Zusammenhang mit der Bedeutung Würzburgs als Hochschulstandort, an dem rund 35.000 Studierende eingeschrieben sind. Parallel dazu zeigt sich in vielen Stadtbezirken ein hoher Anteil an Ein- und Zweipersonenhaushalten, was mit der Wohnungsstruktur, aber auch mit der demographischen Zusammensetzung der Stadt zusammenhängt. So ist auch der Anteil der Seniorinnen und Senioren, die 60 Jahre und älter sind und häufiger in kleinen Haushaltsformen leben, mit 35,2 % hoch. Auffällig ist außerdem die kulturelle Vielfalt der Stadt. Rund ein Drittel der Bevölkerung besitzt einen Migrationshintergrund (Begriffsdefinition gemäß Statistisches Bundesamt (o.J.)). Diese Vielfalt kann soziale und ökonomische Dynamiken beeinflussen und stellt zugleich wichtige Rahmenbedingungen für kommunale Planungs- und Integrationsprozesse dar.

Bezüglich der sozioökonomischen Struktur zeigen sich eher geringe kleinräumige Unterschiede bei Beschäftigungsquoten und Arbeitslosenquoten zwischen den Stadtbezirken. Auch mobilitätsbezogene Kennziffern wie die Zahl der zugelassenen Pkw je 1.000 Einwohner geben Hinweise auf strukturelle Unterschiede. In den zentral gelegenen Stadtbezirken wie Altstadt oder Sanderau liegen diese Werte niedriger, wo viele Wege zu Fuß zurückgelegt werden können. Höhere Werte in Stadtbezirken wie Lengfeld oder Rottenbauer verweisen darauf, dass alltägliche Wege häufiger mit dem

Auto zurückgelegt werden. Auch hier sind strukturelle Faktoren wie längere Entfernungen zu Versorgungsangeboten oder geringere ÖPNV-Verdichtung mögliche Erklärungen.

Deutlich schwieriger lassen sich Merkmale der sozialen Umwelt mit amtlichen Daten belegen, da nachbarschaftliche Beziehungen, Unterstützung und Alltagshilfen statistisch kaum abgebildet werden können. Eine Annäherung bietet die durchschnittliche Wohndauer. Längere Wohndauern in Stadtbezirken wie Dürrbachtal, Rottenbauer oder Versbach können auf stabilere Bewohnerstrukturen und eine geringere Fluktuation hindeuten. Aus dieser Kennzahl lassen sich keine direkten Aussagen über die Qualität sozialer Kontakte ableiten, sie indiziert jedoch, unter welchen strukturellen Bedingungen Nachbarschaften sich stabilisieren oder sich verändern können.

Die statistischen Kennziffern verdeutlichen, dass Würzburg trotz seiner kompakten Gesamtstruktur durch sozialräumliche Unterschiede gekennzeichnet ist. Diese Unterschiede umfassen demographische Merkmale, sozioökonomische Größen, Mobilitätsbedingungen und Wohnsituation. Sie bilden damit einen wesentlichen Hintergrund für die Interpretation der Befragungsergebnisse in Kapitel 5.

Wohlbefinden in Würzburg 2025 – Ergebnisbericht

Kategorie	Daten	Gesamtstadt	Altstadt	Zellerau	Dürrbachtal	Grombühl	Frauenland	Heidingsfeld	Heuchelhof	Lengfeld	Lindleinsmühle	Rottenbauer	Sanderau	Steinbachtal	Versbach
Demographie	Einwohner (Hauptwohnsitz)	132215	18763	12305	6064	8907	20633	10560	9702	10899	5114	4146	13500	4705	6917
	Bevölkerungsdichte (EW/km ²)	1508	5085	3775	445	1451	2666	1530	1241	1667	5440	765	8333	319	753
	Durchschnittsalter (Jahre)	42,3	38,9	41,7	45,2	37,7	41,0	45,4	45,0	44,3	45,3	45,0	41,6	43,5	45,1
	Bevölkerungssaldo	1544	335	112	119	254	598	94	-56	56	-34	-1	39	32	-4
	Anzahl Wohnungen	86499	15009	8334	3289	5664	14494	6617	4948	6090	3461	1771	9923	2933	3966
	Personen mit Migrationshintergrund (%)	33,5	28,6	36,8	26,2	39,0	29,6	29,3	62,3	35,3	57,9	31,2	24,0	19,6	25,9
	Ausländeranteil (%)	17,0	17,1	21,3	18,2	25,9	17,4	14,0	20,3	15,2	25,3	6,7	12,1	9,8	11,8
Sozioökonomie	Beschäftigungsquote (%)	61,6	60,8	63,2	59,8	60,6	55,6	66,4	63,6	64,5	64,3	64,6	63,0	55,4	66,8

Wohlbefinden in Würzburg 2025 – Ergebnisbericht

	Arbeitslosenquote (%)	3,9	3,5	6,2	3,5	4,6	2,9	4,8	5,7	3,4	4,7	2,5	2,8	2,6	3,4
Mobilität	Pkw je 1000 Einwohner	482,6	413,8	435,4	670,5	386,7	426,8	596,0	444,2	662,0	406,9	678,2	372,4	596,0	553,1
Soziales	Durchschnittliche Wohndauer (Jahre)	12,8	9,2	11,9	17,8	10,3	10,9	15,7	14,6	15,4	14,9	16,5	10,4	15,0	16,7

Tabelle 4: Kennzahlen Würzburg: Indikatoren nach Kategorien. Quelle: Eigene Darstellung. Datengrundlage Stadt Würzburg 2025a; Bezugsjahr: 2024

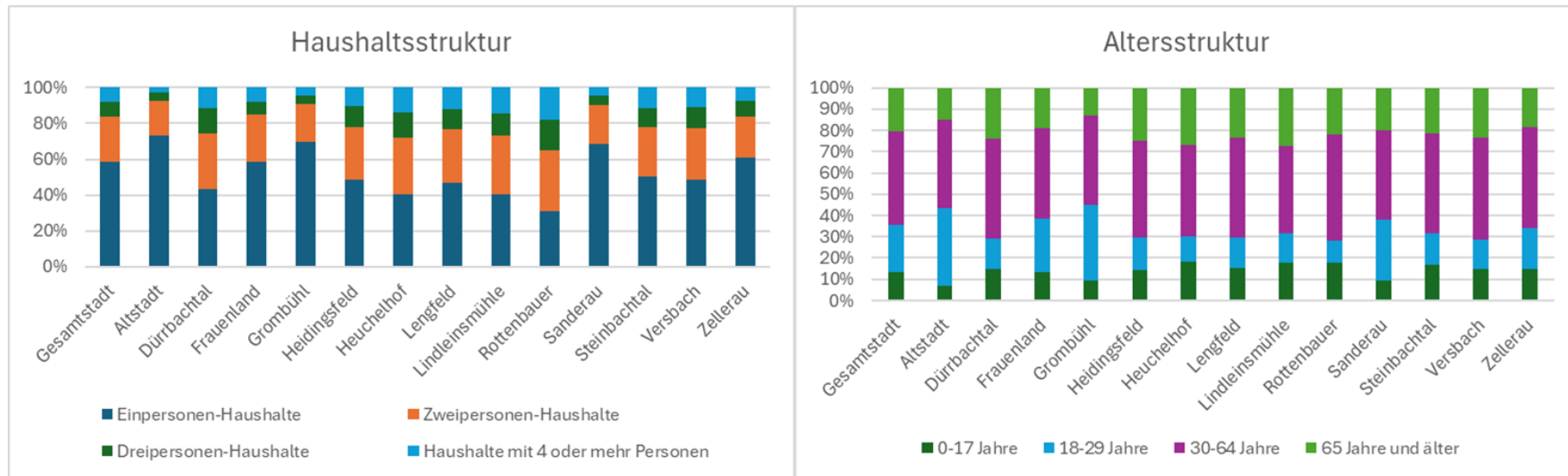


Abbildung 3: Würzburg in Kennzahlen: Haushaltsstruktur nach Stadtbezirken. Quelle: Eigene Darstellung. Datengrundlage: Stadt Würzburg 2025a; Bezugsjahr: 2024

Abbildung 4: Würzburg in Kennzahlen: Altersstruktur nach Stadtbezirken. Quelle: Eigene Darstellung. Datengrundlage: Stadt Würzburg 2025a; Bezugsjahr: 2024

4.3 Infrastruktur

Die Infrastruktur bildet einen zentralen Bestandteil der Lebensumstände der Bevölkerung und bestimmt maßgeblich die grundlegenden Bedingungen des Alltags in einer Stadt. Dazu gehören medizinische und pflegerische Angebote, der Einzelhandel (insbesondere des täglichen Bedarfs), Bildungs- und Betreuungsstrukturen, soziale Einrichtungen für unterschiedliche Alters- und Bedarfsgruppen, kulturelle und sportliche Angebote sowie die Mobilitätsinfrastruktur, die den Zugang zu all diesen Bereichen beeinflusst. Infrastruktur fungiert damit als materielles Fundament gesellschaftlicher Teilhabe und ermöglicht es den Bewohnerinnen und Bewohnern, notwendige Dienstleistungen in angemessener Zeit, Reichweite und Qualität zu erreichen.



Infrastruktur umfasst in der Geographie und Stadtplanung alle technischen und sozialen Einrichtungen, die für Daseinsvorsorge, Teilhabe und Alltagsbewältigung notwendig sind. Dazu zählen Verkehr, Energie- und Wassernetze, digitale Netze, medizinische und bildungsbezogene Angebote, soziale Dienste sowie Versorgungseinrichtungen des täglichen Bedarfs. Sie bildet die räumlich-materielle Grundlage urbaner Lebensqualität und beeinflusst Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Teilhabe (vgl. Schmidt/Monstadt 2018; BBSR 2025b).

In der Forschung wird Infrastruktur als Kernaufgabe kommunaler Daseinsvorsorge betrachtet. Sie sorgt für verlässliche Grundfunktionen wie Gesundheit, Ernährung, Bildung oder soziale Absicherung und beeinflusst darüber hinaus auch weniger materielle Dimensionen wie Sicherheit, Selbstständigkeit und soziale Teilhabe (vgl. Schmidt/Monstadt 2018). Gleichzeitig ist Infrastruktur immer räumlich organisiert. Untersuchungen zeigen daher, dass die räumliche Verteilung verschiedener Einrichtungen innerhalb einer Stadt häufig ungleich ist und damit sowohl funktionale als auch soziale Disparitäten erzeugen kann. Unterschiede in Dichte, Erreichbarkeit oder Angebotsvielfalt können den Zeit- und Ressourceneinsatz im Alltag spürbar beeinflussen und damit auch das Wohlbefinden der Bevölkerung prägen (vgl. BBSR 2025b).

Diese ungleichen räumlichen Ausgangsbedingungen wirken sich insbesondere dann aus, wenn Bevölkerungsgruppen in ihrer Mobilität eingeschränkt oder auf wohnortnahe Versorgung angewiesen sind, wie etwa ältere Personen, Haushalte mit geringem Einkommen oder Familien mit Betreuungsbedarf. Wo wichtige Einrichtungen nur schwer erreichbar sind, entstehen höhere zeitliche Belastungen, eingeschränkte Wahlmöglichkeiten oder Abhängigkeiten von motorisiertem Verkehr. Umgekehrt können kurze Wege innerhalb des Stadtteils, ein dichtes Versorgungsnetz und eine zuverlässige Mobilitätsinfrastruktur Handlungsspielräume erweitern und den Alltag erleichtern.

Vor diesem Hintergrund hat die Betrachtung der infrastrukturellen Ausstattung in Würzburg eine doppelte Funktion: Sie beschreibt erstens die materiellen Rahmenbedingungen der Lebensqualität in den 13 Stadtbezirken und macht zweitens sichtbar, welche strukturellen Voraussetzungen die in Kapitel 5 dargestellten Bewertungen durch die Befragten beeinflussen. Die folgenden Unterkapitel zeigen daher auf, wie sich medizinische und grundversorgende Infrastruktur, soziale und bildungsbezogene Angebote sowie Mobilität und Erreichbarkeit räumlich verteilen und welche funktionalen Muster sich daraus ergeben.

4.3.1 Medizinische und grundversorgende Infrastruktur

Die medizinische und alltagsbezogene Grundversorgung prägt die objektiven Lebensumstände unmittelbar, weil sie den Zugang zu gesundheitlicher Versorgung und zu Gütern des täglichen Bedarfs sicherstellt und damit Teilhabe ermöglicht (vgl. Schmidt/Monstadt 2018). In der Stadtforschung wird dieser Zugang als Teil der Daseinsvorsorge und als Voraussetzung alltagspraktischer Handlungsräume verstanden; insbesondere kurze Wege und verlässliche Erreichbarkeit reduzieren zeitliche Belastungen und erhöhen die Nutzbarkeit der Angebote im Alltag (vgl. Geurs/van Wee 2004). Zugleich zeigen Untersuchungen, dass räumlich ungleich verteilte Infrastruktur soziale und funktionale Disparitäten verstärken kann, etwa durch zusätzliche Wegzeiten, Abhängigkeit vom Auto oder erschwerte Zugänge für mobilitätseingeschränkte Gruppen (vgl. BBSR 2025b). Für Würzburg weisen die kleinräumigen Kennziffern deutliche Unterschiede zwischen den Stadtbezirken auf. In der Altstadt ist die Hausarztichte (1,01 je 1.000 Einwohner) und die Apothekendichte (0,85 je 1.000 Einwohner) am höchsten; auch Grombühl verzeichnet relativ hohe Werte (Hausarztichte: 0,56; Apothekendichte: 0,34). Im Steinbachtal sind keine Hausarzt- und Apothekenstandorte registriert und in Lindleinsmühle sind die Kennziffern ebenfalls niedrig (vgl. Tabelle 5).

Ein ähnliches Muster zeigt sich bei der Lebensmittelgrundversorgung. Die Altstadt weist mit 2,16 Supermärkten und Discountern je Quadratkilometer die höchste Dichte auf, während Lindleinsmühle keinen entsprechenden Standort aufweist und auch im Steinbachtal ist die Versorgung mit Lebensmittelgeschäften eher dünn. Studien beschreiben, dass eine geringe Dichte wohnortnaher Lebensmittelangebote mit längeren Einkaufswegen und begrenzten Zeitbudgets einhergehen kann, was insbesondere für mobilitätseingeschränkte Haushalte die Teilhabe im Alltag erschwert (vgl. BBSR 2025b). Diese Unterschiede spiegeln auch städtebauliche Typologien wider. Zentral gelegene, funktionsgemischte Quartiere bündeln erfahrungsgemäß Dienstleistungen, während monofunktionale Teilräume (z. B. reine Wohnquartiere) eine geringere Nutzungsdichte aufweisen. Für die Alltagsorganisation bedeutet dies unterschiedliche Startbedingungen: Je dichter die Grundversorgung und je besser ihre Erreichbarkeit, desto größer sind die praktischen Handlungsspielräume im Tagesablauf (vgl. Geurs/van Wee 2004). Die beobachteten Muster der medizinischen und grundversorgenden Infrastruktur stellen einen zentralen Bezugsrahmen für die

Interpretation der subjektiven Einschätzungen durch die Befragten in Kapitel 5 dar. Forschungsergebnisse weisen darauf hin, dass die Bewertung des eigenen Wohnumfelds systematisch mit objektiv messbaren Faktoren wie der Erreichbarkeit von Versorgungsangeboten, der Dichte medizinischer Einrichtungen oder der Nähe zu alltäglichen Dienstleistungen verknüpft sein kann (vgl. BBSR 2023). Eine hohe räumliche Verfügbarkeit solcher Angebote reduziert nachweislich alltagsbezogene Belastungen, erleichtert Zugänge zu wichtigen Dienstleistungen und kann damit die wahrgenommene Lebensqualität beeinflussen. Umgekehrt können infrastrukturelle Defizite in einzelnen Stadtbezirken zu eingeschränkten Handlungsspielräumen führen und so die subjektive Bewertung des Wohnumfelds verändern. Die räumlich differenzierten Indikatoren in Würzburg bilden daher nicht nur eine deskriptive Bestandsaufnahme, sondern liefern eine analytische Grundlage, um die später empirischen Ergebnisse aus der Befragung im Licht der vorhandenen Versorgungsstrukturen einzuordnen.

	Gesamt- stadt	Altstadt	Dürr- bachtal	Frauen- land	Grom- bühl	Heidings- feld	Heuchel- hof	Leng- feld	Lindleins- mühle	Rotten- bauer	Sanderau	Stein- bachtal	Vers- bach	Zellerau
Apotheken pro 1000 EW	0,28	0,85	0,16	0,19	0,34	0,19	0,21	0,18	0	0,24	0,22	0,00	0,29	0,08
Hausärzte je 1000 EW	0,48	1,01	0,33	0,58	0,56	0,38	0,31	0,18	0,20	0,24	0,44	0,00	0,20	0,49
Supermärkte und Discounter je km²	0,49	2,16	0,15	0,52	0,65	0,73	0,26	0,61	0	0,18	0,25	0,07	0,22	1,84
Sportanlagen je 1000 EW	2,02	0,91	2,64	1,79	1,57	2,37	4,54	1,56	3,91	1,93	0,89	1,28	1,45	3,41
Betreuungs- plätze für Kinder von 0-6 Jahren je 1000 EW	37,56	38,00	35,75	42,99	40,31	37,5	43,49	45,33	31,48	48,96	23,19	k.A.	34,41	40,39
Schulen je 1000 EW	0,90	1,65	0,33	0,97	1,57	0,85	0,72	0,09	0,39	1,21	1,11	0,21	0,28	0,81
Alten-, Wohn-, Pflegeheime (absolut)	21	5	0	2	0	2	1	0	1	1	6	0	1	2
ÖV-Haltestellen je km²	3,98	10,57	2,57	7,49	6,03	5,36	1,54	3,67	5,96	1,11	8,03	2,44	1,96	5,83

Tabelle 5: Kennzahlen Würzburg: Infrastruktur und Versorgungsstruktur. Quelle: Eigene Darstellung. Datengrundlage Stadt Würzburg 2025a, Stadt Würzburg 2025b, KBV 2025, eigene Recherchen; Bezugsjahre 2024/2025

4.3.2 Bildungs-, soziale und freizeitorientierte Infrastruktur

Bildungs-, soziale und freizeitorientierte Infrastruktur bildet eine weitere zentrale Dimension der städtischen Lebensbedingungen, da sie in direkter Weise mit Chancen für soziale Teilhabe, individueller Entwicklung und Alltagsgestaltung verbunden ist. Insbesondere wohnortnahe Bildungsangebote, soziale Einrichtungen sowie öffentliche und vereinsgebundene Freizeitangebote können maßgeblich zur Lebensqualität beitragen, weil sie zentrale Funktionen sozialer Integration, Unterstützung und gemeinschaftlicher Orientierung übernehmen (vgl. Diener et al. 2018). Ihre räumliche Verteilung wirkt dabei sowohl auf individuelle Handlungsmöglichkeiten als auch auf soziale Dynamiken innerhalb der Stadtbezirke ein. Die Bildungsinfrastruktur umfasst in Würzburg vor allem Kindertageseinrichtungen, Grund- und weiterführende Schulen sowie berufliche und sonderpädagogische Einrichtungen.

In der Altstadt und Grombühl finden sich deutlich höhere Schuldichten pro 1000 Einwohner, während die entsprechenden Werte in Steinbachtal und Versbach niedrig sind. Die Verteilung der Betreuungsplätze für Kinder zwischen 0 und 6 Jahren ist im Vergleich dazu gleichmäßiger, weist jedoch ebenfalls kleinräumige Unterschiede auf. Höhere Versorgungskapazitäten finden sich in Rottenbauer (48,96 Betreuungsplätze je 1000 Einwohner), Lengfeld (45,33) und Heuchelhof (43,49), während Lindleinsmühle (31,48) und Versbach (34,41) relativ niedrige Werte aufweisen. Diese Unterschiede sind insofern bedeutsam, als frühkindliche Bildung und Betreuung nachweislich zentrale Bausteine sozialer Chancengleichheit darstellen und wohnortnahe Angebote für Familien den Alltag beeinflussen können (vgl. OECD 2017).

Die soziale Infrastruktur umfasst zudem auch Angebote für ältere Menschen, darunter Alten-, Wohn- und Pflegeheime. Diese Einrichtungen konzentrieren sich vor allem in zentraleren Bezirken wie Sanderau (6 Einrichtungen) oder Altstadt (5 Einrichtungen), während in Grombühl, Dürrbachtal, Steinbachtal oder Lengfeld keine entsprechenden Angebote verzeichnet sind. Diese räumliche Konzentration hat Implikationen für die Versorgung älterer Bevölkerungsgruppen, insbesondere in Stadtbezirken mit schlechterer ÖPNV-Anbindung oder einer höheren Anzahl mobilitätseingeschränkter Personen.

Freizeit- und Sportinfrastruktur bildet einen weiteren Baustein urbaner Lebensqualität. Die Verteilung der Sportanlagen je 1000 Einwohner zeigt eine starke Variation zwischen den Stadtbezirken. Während die hochverdichtete Altstadt und die Sanderau sehr niedrige Werte aufweisen, verfügen Lindleinsmühle (3,91 Sportanlagen je 1000 Einwohner) und Heuchelhof (4,54) über besonders viele Angebote. Diese Unterschiede lassen sich weitgehend durch die bauliche Struktur erklären: dichte, historisch geprägte Stadtquartiere besitzen weniger verfügbare Freiflächen, während Stadtbezirke mit großzügigeren Raumstrukturen mehr Flächen für Sport- und Freizeitnutzung bereitstellen können. Freizeitangebote und Sportinfrastruktur sind jedoch nicht nur funktionale Einrichtungen, sondern fungieren als Orte sozialer Begegnung und fördern

Gemeinschaftsbildung, was in einigen Studien als relevanter Faktor städtischen Wohlbefindens beschrieben wird (vgl. Diener et al. 2018).

4.3.3 Mobilitätsinfrastruktur und Erreichbarkeit

Mobilität strukturiert den Alltag in einer Stadt, weil sie vorgibt, wie leicht Menschen zentrale Ziele wie Versorgungseinrichtungen, Arbeitsorte oder Freizeitangebote erreichen können. In Würzburg spielt die Mobilitätsinfrastruktur daher eine Schlüsselrolle für die tatsächlichen Handlungsspielräume der Bevölkerung. Erreichbarkeit gilt in der raumwissenschaftlichen Forschung als eine der wichtigsten Voraussetzungen sozialer Teilhabe, da sie bestimmt, welche Aktivitäten für unterschiedliche Bevölkerungsgruppen überhaupt realisierbar sind (vgl. Aberle et al. 2023). Unterschiede in der Qualität oder Dichte der Mobilitätsangebote können folglich individuelle Möglichkeiten erweitern oder begrenzen und damit soziale Disparitäten verstärken (vgl. BBSR 2025b).

Ein Blick auf die räumliche Verteilung der ÖPNV-Haltestellen zeigt markante Unterschiede zwischen den Stadtbezirken. Die Altstadt verfügt mit 10,57 Haltestellen je Quadratkilometer über die dichteste Erschließung im gesamten Stadtgebiet. Auch Sanderau (8,03) und Frauenland (7,49) weisen hohe Werte auf. Diese Gebiete profitieren von einer engmaschigen ÖV-Struktur, die kurze Wege und vielfältige Umsteigebeziehungen ermöglicht. In anderen Stadtbezirken fällt die Dichte jedoch deutlich geringer aus. Rottenbauer etwa kommt auf 1,11 Haltestellen je Quadratkilometer, Heuchelhof auf 1,54. Damit sind Haltestellen dort weiträumiger verteilt. Die Wege zu ihnen können länger ausfallen, und das Angebot ist stärker auf einzelne Linien konzentriert.

Solche Unterschiede gewinnen vor allem dann an Bedeutung, wenn im Wohnumfeld zentrale Einrichtungen nur eingeschränkt vorhanden sind. Dies ist in Stadtbezirken wie Lindleinsmühle oder Rottenbauer der Fall, die in mehreren Bereichen – insbesondere beim Lebensmitteleinzelhandel und der medizinischen Grundversorgung – niedrige Versorgungswerte aufweisen. In solchen Situationen übernimmt der öffentliche Verkehr eine kompensatorische Funktion. Eine geringe Haltestellendichte kann diese Rolle jedoch nur eingeschränkt erfüllen. Dies betrifft besonders Personen ohne eigenes Auto sowie ältere Menschen oder Haushalte mit eingeschränkter Mobilität, für die längere Fußwege eine reale Barriere darstellen. Erreichbarkeitsnachteile können nicht nur funktionale Einschränkungen erzeugen, sondern auch die subjektive Wohnumfeldbeurteilung beeinflussen (vgl. Diener et al. 2018).

Die Mobilitätsinfrastruktur ist außerdem eng mit anderen städtischen Strukturen verknüpft. In räumlich kompakten und funktional gemischten Stadtbezirken wie Altstadt oder Sanderau ergänzen sich hohe Haltestellendichten, kurze Wege und vielfältige Nutzungsangebote. Dadurch entstehen Mobilitätsmuster, die stärker auf den ÖPNV sowie auf aktive Fortbewegungsformen ausgerichtet sind. In großflächigen Stadtbezirken wie Heuchelhof oder Rottenbauer ist das ÖPNV-Angebot hingegen stärker auf Haupttrouten ausgerichtet, wodurch innerhalb des Bezirks weniger

Haltepunkte verfügbar sind. Dies hat Einfluss auf die Verkehrsmittelwahl. In der Gesamtschau zeigt sich, dass die Mobilitätsinfrastruktur in Würzburg deutliche räumliche Differenzen aufweist, die den Zugang zu zentralen Angeboten und damit die alltäglichen Möglichkeiten der Bevölkerung beeinflussen. Die Unterschiede zwischen den Stadtbezirken formen spezifische Mobilitätsbedingungen, die für die spätere Interpretation der verkehrsbezogenen Befragungsergebnisse in Kapitel 5 sowie für die gesamtstädtische Betrachtung sozialräumlicher Lebenslagen von Bedeutung sind. Eine vertiefende, ausschließlich auf Mobilitätsverhalten, Wegeketten und Nutzungsbarrieren ausgerichtete Analyse findet sich im Ergebnisbericht zur Mobilitätsbefragung Würzburg 2023 (Pastuschka/Gross 2024). Der Bericht ergänzt die hier dargestellten räumlichen Befunde um verhaltensorientierte Perspektiven und bietet damit eine inhaltliche Erweiterung für die Bewertung der Mobilitätsbedingungen in den einzelnen Stadtbezirken.

5. ERGEBNISSE NACH THEMENBEREICHEN

5.1 Stichprobenprofil

Dieses Kapitel beschreibt die Zusammensetzung der Stichprobe und den demografischen Rahmen für die Interpretation der thematischen Ergebnisse. Berücksichtigt werden in der Analyse alle vollständig ausgefüllten Fragebögen. Von 5764 gestarteten Fragebögen wurden 3255 vollständig abgeschlossen, was einem Anteil von 56,5 % entspricht. In 2203 Fällen wurde vorzeitig beendet, 43 nur begonnen und 41 nicht gestartet. Die Rücklaufquote bezogen auf die 132215 Einwohnerinnen und Einwohner Würzburgs (vgl. Statistische Ämter des Bundes und der Länder 2022) mit Hauptwohnsitz liegt bei etwa 2,5 %. Bezogen auf die geschätzte Wohnbevölkerung ab 16 Jahren (ca. 114700 Personen) ergibt sich eine Rücklaufquote von etwa 2,8 %. Abbildung 5 zeigt die Verteilung der Bearbeitungsstände und verdeutlicht das für umfangreiche Online-Bürgerbefragungen typische Muster mit einem hohen Anteil früher Abbrüche. Der Anteil der als sonstiger Status erfassten Fälle beträgt 3,9 % und umfasst vor allem technisch bedingte Unterbrechungen oder parallel geöffnete Sitzungen.

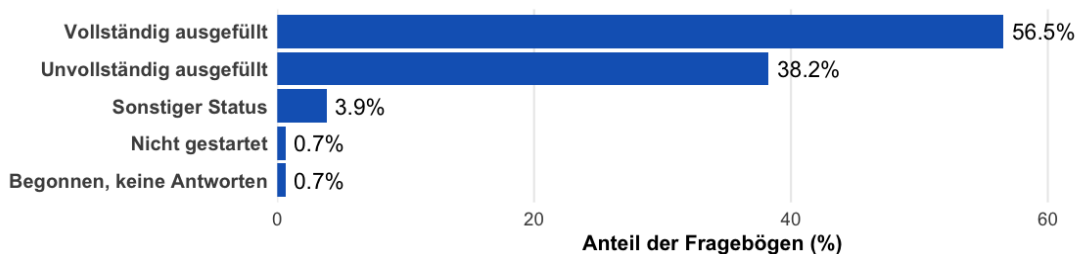


Abbildung 5: Bearbeitung der Fragebögen. Quelle: Eigene Darstellung

Die Zusammensetzung der Stichprobe wird anhand einiger soziodemografischer Merkmale beschrieben. Erfasst wurden unter anderem Geschlecht, Alter, Wohnstatus, Wohndauer und Haushaltsgröße. Diese Angaben ermöglichen eine Einschätzung, inwieweit die Stichprobe Strukturen der Würzburger Wohnbevölkerung widerspiegelt und welche Bevölkerungsgruppen stärker oder schwächer vertreten sind. Die räumliche Zuordnung zeigt eine Abdeckung aller 13 Stadtbezirke. Abbildung 7 stellt die Verteilung der Teilnehmenden nach Stadtbezirken in Relation zur Einwohnerverteilung dar. Bei einer insgesamt vollständigen Abdeckung des Stadtgebiets mit aussagekräftigen Stichprobengrößen in den Stadtbezirken zeigt sich eine Überrepräsentation in den Bezirken Versbach und Rottenbauer sowie eine Unterrepräsentation in den Bezirken Lindleinsmühle, Heuchelhof und Steinbachtal.

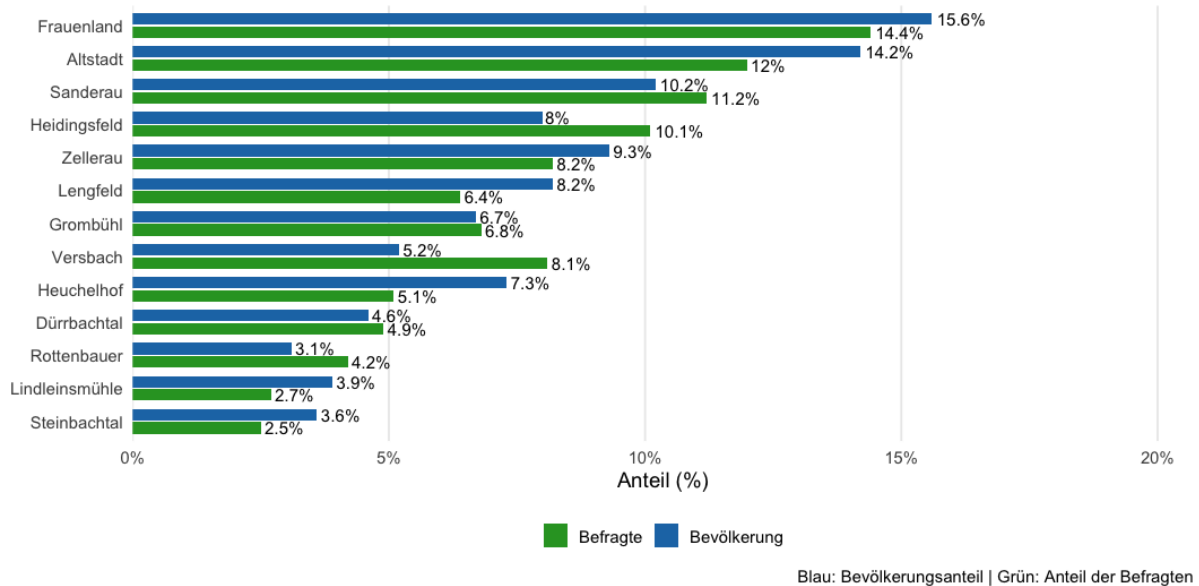


Abbildung 6: Verteilung der Befragten nach Stadtbezirken. Quelle: Eigene Darstellung.

5.1.1 Soziodemografische Merkmale

Die Zusammensetzung der Befragten spiegelt zentrale Merkmale der Würzburger Wohnbevölkerung wider. Zum Geschlecht liegen 3147 gültige Angaben vor. Von diesen identifizierten sich 59,7 % (n = 1879) als weiblich, 39,8 % (n = 1252) als männlich und 0,5 % (n = 16) als divers. Weitere rund 3,3 % (n = 108) machten keine Angaben zum Geschlecht. Der Anteil weiblicher Befragter liegt damit über dem städtischen Durchschnitt (52,9% unter den 15-Jährigen und älteren). Im Hinblick auf die Altersverteilung zeigt sich angesichts der Befragungsform (vorwiegend online) eine recht gute Repräsentation der Bevölkerung mit einer Unterrepräsentation der 16- bis unter 30-Jährigen (Stichprobe (SP): 20,3%, Hauptwohnsitzbevölkerung (GG): 26,9%) und der 70-79-Jährigen (SP: 5,7%; GG: 9,0%) sowie 80-Jährigen und älteren (SP: 1,3%, GG: 8,4%). In den übrigen vier abgefragten Altersklassen der 30- bis 69-Jährigen liegt jeweils eine Überrepräsentation vor. Erfreulich ist, dass die ältere Gruppe der 60- bis 69-Jährigen gut repräsentiert ist (SP: 14,3%; GG: 12,9%).

Ein weiteres Merkmal betrifft die Haushaltsgröße (vgl. Abbildung 7). Der größte Anteil entfällt auf Zwei-Personen-Haushalte (38,7 %; n = 1261). Es folgen Ein-Personen-Haushalte mit 21,3 % (n = 694) und Drei-Personen-Haushalte mit 16,1 % (n = 523). Haushalte mit vier Personen machen 14,8 % (n = 483) aus, während Haushalte mit fünf oder mehr Personen 6,5 % (n = 210) umfassen. Im Vergleich zur Grundgesamtheit sind

die Ein-Personenhaushalte deutlich unterrepräsentiert (GG: 58,5%), während die Mehrpersonenhaushalte überproportional in der Stichprobe vertreten sind.

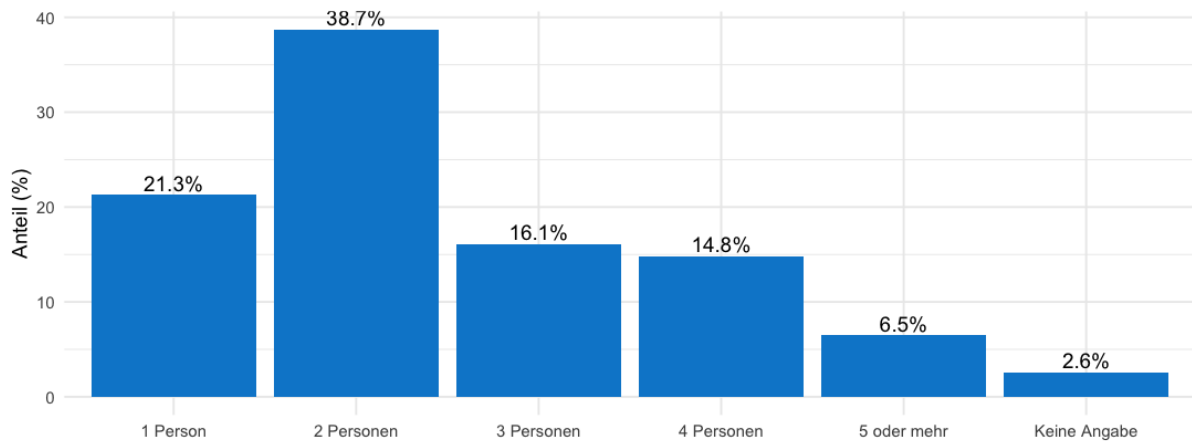


Abbildung 7: Haushaltsgröße der Befragten. Quelle: Eigene Darstellung.

5.1.2 Wohnstatus und Erwerbssituation

Auch die Wohndauer im aktuellen Stadtbezirk zeigt ein deutlich strukturiertes Bild (vgl. Abbildung 8). Insgesamt 3214 Personen gaben hierzu eine gültige Auskunft. Mehr als die Hälfte der Befragten, 51,4 %, lebt seit über zehn Jahren am selben Wohnstandort. 16,3 % wohnen seit fünf bis zehn Jahren im jeweiligen Bezirk, 13,1 % seit drei bis fünf Jahren und 13,9 % seit ein bis drei Jahren. Ein kleinerer Anteil von 5,3 % lebt erst seit weniger als einem Jahr im aktuellen Stadtbezirk.

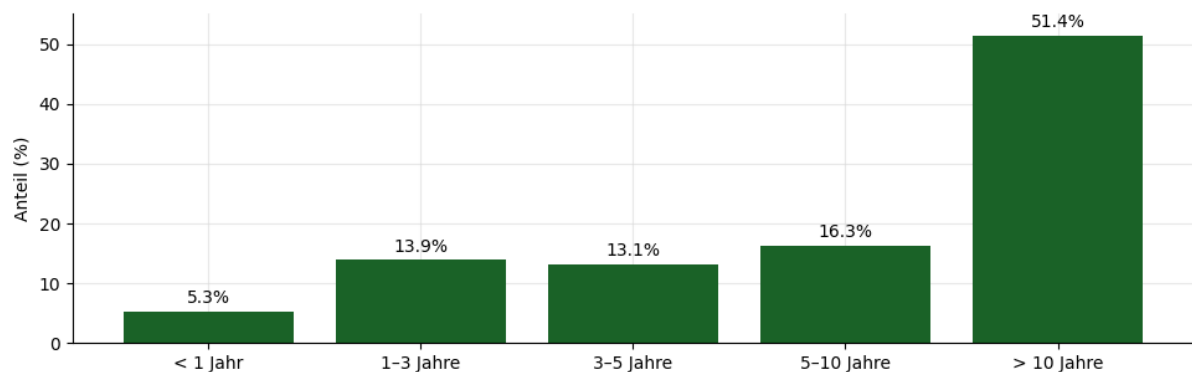


Abbildung 8: Wohndauer der Befragten. Quelle: Eigene Darstellung.

Zum Wohnstatus (vgl. Abbildung 9) liegen 3182 gültige Angaben vor. Die Mehrheit der Befragten lebt zur Miete (59,8 % (n = 1946)), während 35,9 % (n = 1168) Eigentümerinnen und Eigentümer ihrer Wohnung sind. 2,1 % (n = 68) gaben „Sonstiges“ als Wohnform an. Weitere kleine Anteile entfallen auf fehlende Angaben.

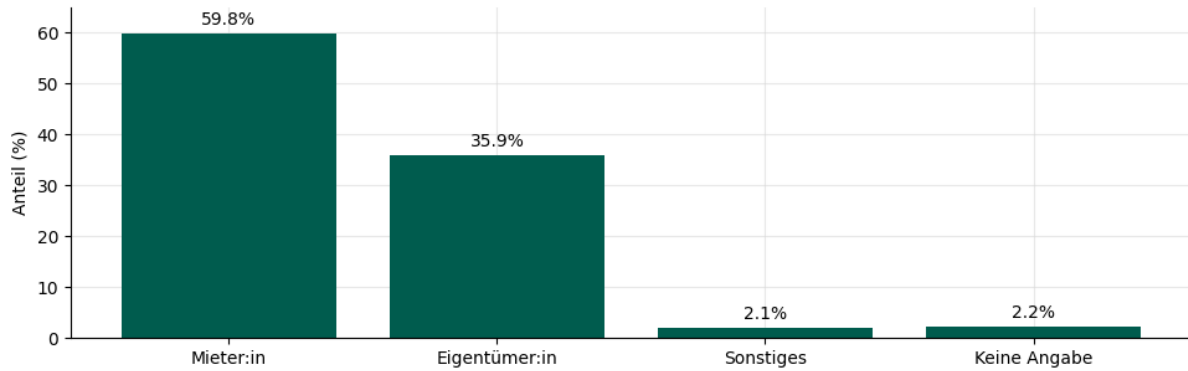


Abbildung 9: Wohnstatus der Befragten. Quelle: Eigene Darstellung.

Die Beschäftigungssituation (vgl. Abbildung 10) wurde als Mehrfachnennung erfasst. Grundlage der Auswertung sind alle Haushalte, die mindestens eine Angabe zur Erwerbssituation gemacht haben (n = 3156). In 59,7 % dieser Haushalte lebt mindestens eine vollzeitbeschäftigte Person, in 33,5 % mindestens eine teilzeitbeschäftigte Person und in 18,3 % mindestens eine Person im Ruhestand. Studierende sind in 16,7 % der Haushalte vertreten, Selbstständige in 9,5 %. Haus- oder Familienarbeit wird in 6,0 % der Haushalte genannt, Sonstiges in 4,4 %, Auszubildende in 3,8 % und Arbeitssuchende in 2,4 %. Da Mehrfachnennungen möglich waren, überschreiten die relativen Anteile die 100-%-Marke.

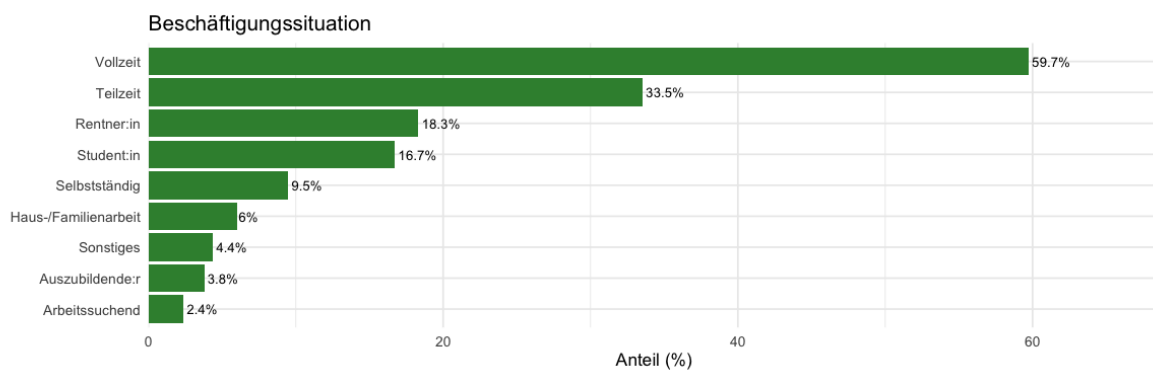


Abbildung 10: Beschäftigungssituation der Befragten. Quelle: Eigene Darstellung.

5.2 Subjektives Wohlbefinden und Umwelt

Das subjektive Wohlbefinden beschreibt, wie Menschen ihre Lebenssituation in kognitiver und emotionaler Hinsicht bewerten. Es umfasst sowohl die allgemeine Beurteilung der Zufriedenheit mit dem eigenen Leben als auch die erlebte Lebensqualität in verschiedenen Lebensbereichen. Wie in Kapitel 2 dargestellt, wird das Wohlbefinden wesentlich durch individuelle, soziale und umweltbezogene Faktoren beeinflusst. Neben Einkommen, Gesundheit und sozialer Integration spielt insbesondere die Qualität der unmittelbaren Umwelt eine wichtige Rolle. Ziel der folgenden Auswertungen ist es, die Ergebnisse zur wahrgenommenen Umweltqualität und zum subjektiven Wohlbefinden im Stadtgebiet Würzburg darzustellen und hinsichtlich ihrer räumlichen Muster und Bewertungsschwerpunkte zu analysieren.

Dazu werden zentrale Dimensionen der Umweltqualität untersucht, die das alltägliche Erleben der Befragten prägen und einen direkten Bezug zum Wohlbefinden aufweisen. Den Ausgangspunkt bilden Einschätzungen der Befragten zur umweltbezogenen Wohnqualität, die sowohl positive Aspekte wie Sicherheit, Entspannung und thermischen Komfort als auch Belastungsfaktoren wie Verkehrslärm einbeziehen. Auf dieser Grundlage wird analysiert, in welchen Bereichen des Stadtgebiets Unterschiede in der wahrgenommenen Umweltqualität bestehen und wie sich diese räumlich verteilen.

5.2.1 Wohnqualität und Umweltbedingungen

Die Einschätzungen der Befragten zur Wohnqualität zeigen ein vielschichtiges Bild verschiedener Umwelt- und Wohlbefindensfaktoren im Stadtgebiet. Grundlage sind fünfstufige Antwortskalen mit insgesamt n = 3151 gültigen Fällen. Abbildung 11 stellt die Ergebnisse aller betrachteten Dimensionen dar und zeigt, dass viele Aspekte überwiegend positiv bewertet werden, zugleich aber auch relevante Anteile neutraler oder kritischer Rückmeldungen bestehen.

Eine wichtige Facette stellt die Wahrnehmung der Entspannungsqualität der Wohnumgebung dar (vgl. Abbildung 11).

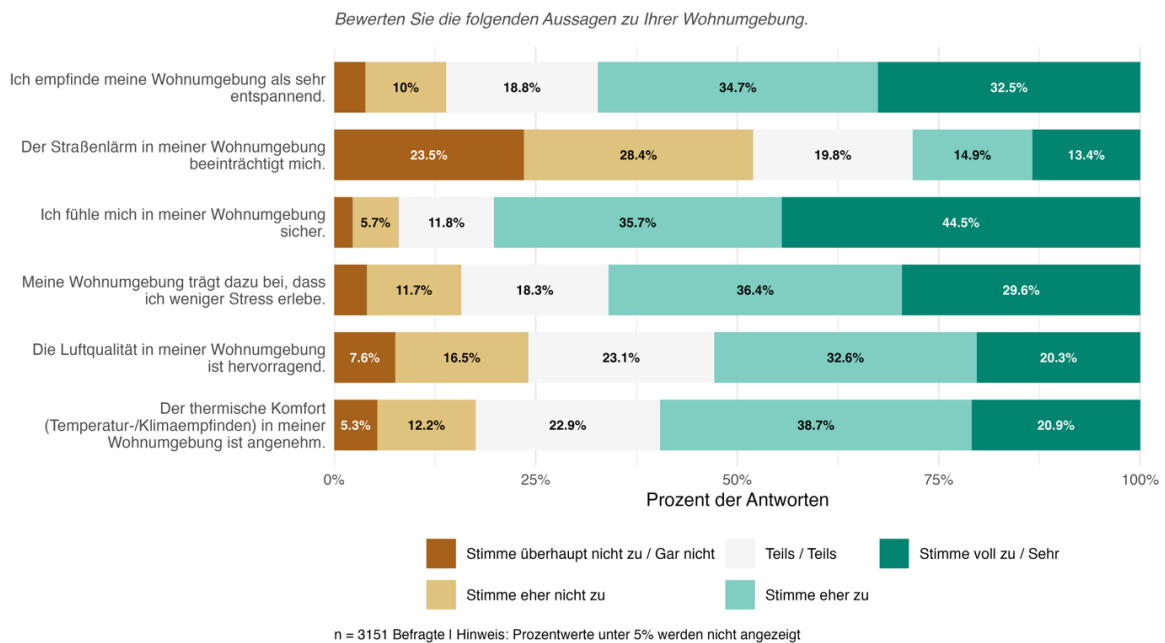


Abbildung 11: Bewertung der Wohnqualität und Umweltbedingungen in der Stadt Würzburg. Quelle: Eigene Darstellung.

67,2 % empfinden ihr Wohnumfeld als entspannend oder sehr entspannend, während 10,0 % eher nicht und 4,0 % überhaupt nicht zustimmen. Dieses Verhältnis zeigt, dass die Mehrheit Erholung im Wohnumfeld erlebt, es jedoch für knapp ein Drittel keine oder nur eingeschränkte Entspannung bietet. Auch die stressreduzierende Wirkung der Wohnumgebung wird überwiegend positiv gesehen. 66,0 % stimmen zu, dass ihr

Wohnumfeld dazu beiträgt, weniger Stress zu erleben, während 11,7 % dem eher nicht und 4,0 % überhaupt nicht zustimmen. Die Rückmeldungen zeigen, dass viele Befragte ihr Wohnumfeld als entlastend wahrnehmen, es aber gleichzeitig eine relevante Gruppe gibt, bei der dieser Effekt geringer ausfällt.

Negativer fällt die Einschätzung zum Straßenverkehrslärm aus. 13,4 % fühlen sich stark durch Lärm beeinträchtigt und weitere 14,9 % teilweise. Zusammengenommen bewerten damit 28,3 % den Lärm als zumindest in gewissem Maß belastend. 19,8 % äußern sich neutral. 51,9 % erleben keine oder nur geringe Beeinträchtigung. Die Spannweite dieser Rückmeldungen deutet darauf hin, dass Lärm sehr stark vom jeweiligen Wohnstandort abhängt, was sich in den Stadtbezirksanalysen (vgl. Kapitel 5.2.5) widerspiegelt. Die Einschätzungen zur Luftqualität fallen im Durchschnitt positiver aus. 52,9 % bewerten die Luftqualität als gut oder sehr gut. 23,1 % äußern sich neutral und 24,1 % beurteilen sie kritisch. Die Stadtbezirksanalysen zeigen deutliche räumliche Unterschiede: Während in dicht bebauten Bereichen wie der Altstadt die positiven Bewertungen deutlich geringer ausfallen, erreichen sie in Stadtbezirken wie Rottenbauer, Dürrbachtal, Heuchelhof, Versbach und Frauenland relativ gute Bewertungen. Die Luftqualität zählt damit zu den am stärksten standortabhängigen Indikatoren; die räumlichen Unterschiede werden in einem späteren Kapitel vertieft dargestellt (Kapitel 5.2.5). Der thermische Komfort wird ebenfalls überwiegend positiv bewertet. 59,6 % empfinden die Temperaturen und das Klima in ihrer Wohnumgebung als angenehm. 22,9 % geben eine neutrale Rückmeldung, während 17,5 % eine eher unangenehme oder unangenehme thermische Wahrnehmung berichten.

Das Sicherheitsempfinden gehört in diesem Fragenblock zu den am positivsten bewerteten Aspekten. 80,2 % fühlen sich sicher oder sehr sicher in ihrer Wohnumgebung. 11,8 % äußern eine neutrale Einschätzung und 5,7 % stimmen eher nicht oder gar nicht zu. Insgesamt belegt dieser hohe Zustimmungswert, dass Sicherheit für die meisten Befragten ein stabiler Bestandteil ihres Wohnumfelds ist.

In der Gesamtschau ergeben die Rückmeldungen ein differenziertes Bild: Sicherheitsgefühl, Entspannung, Stressabbau und thermischer Komfort werden von der Mehrheit positiv bewertet, während Luftqualität und Lärm deutlich stärkere räumliche Unterschiede aufweisen. Die Ergebnisse machen deutlich, dass die Wahrnehmung des Wohnumfelds sowohl von persönlichen Faktoren als auch von der unmittelbaren Wohnlage geprägt ist. Die Daten erlauben keine direkten Rückschlüsse auf die Grundgesamtheit, zeigen jedoch anschaulich, welche Umweltaspekte im Alltag der Befragten als förderlich oder belastend empfunden werden.

5.2.2 Wohlbefinden im Alltag

Das alltägliche Wohlbefinden beschreibt, wie häufig Menschen in ihrem Wohnumfeld positive Erfahrungen machen, zur Ruhe kommen, Energie tanken oder sich ausgeglichen fühlen. Die Befragung erfasste hierzu fünf Aspekte des Wohlbefindens, die auf einer Skala von „nie“ bis „immer“ bewertet wurden. Abbildung 12 zeigt die vollständige Verteilung der Antworten für n = 3151 gültige Fälle.

Die Ergebnisse verdeutlichen ein insgesamt hohes Maß an positivem Erleben im Alltag. Am stärksten ausgeprägt ist das allgemeine Wohlbefinden: 81,6 % der Befragten geben an, sich in den letzten zwei Wochen oft oder immer wohl und ausgeglichen gefühlt zu haben. Ein ähnlich positives Bild zeigt sich bei der Fähigkeit, in der Wohnumgebung zur Ruhe zu kommen. 76,8 % berichten, dies oft oder immer zu können. Auch die Schlafqualität wird von der Mehrheit positiv bewertet. 68,5 % geben an, in den letzten zwei Wochen oft oder immer gut und erholsam geschlafen zu haben.

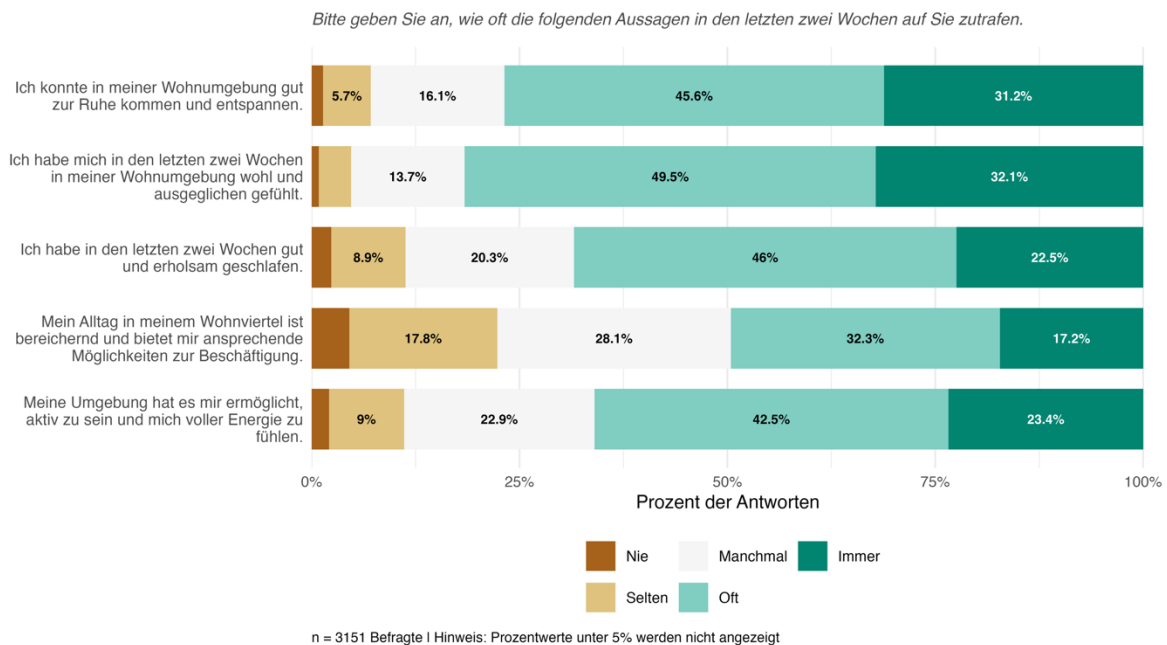


Abbildung 12: Bewertung zu Wohlbefinden im Alltag in der Stadt Würzburg. Quelle: Eigene Darstellung.

Etwas moderater fällt die Bewertung bei den aktivitätsbezogenen und alltagsgestaltenden Aspekten aus. 65,9 % der Befragten stimmen der Aussage zu, dass ihre Umgebung ihnen ermöglicht, (immer bzw. oft) aktiv zu sein und sich voller Energie zu fühlen, während ca. ein Drittel dies dagegen nur gelegentlich, selten oder nie erlebt. Noch niedriger sind die Werte bei der Frage, ob der Alltag im Wohnviertel bereichernd ist und ansprechende Möglichkeiten bietet. Hier berichten 49,5 %, dies oft oder immer zu erleben, während 22,4 % dies nur selten oder nie wahrnehmen. Ein Blick auf sozioökonomische/-demographische Unterschiede zeigt nur punktuelle Auffälligkeiten. Wohnungseigentümerinnen und -eigentümer bewerten mehrere Aspekte des Wohlbefindens im Durchschnitt etwas positiver als Mieterinnen und Mieter, insbesondere beim Erleben von Ruhe, Ausgeglichenheit und Energie. Die Unterschiede sind jedoch moderat und spiegeln eher unterschiedliche Wohnlagen und Ausstattungseigenschaften der Wohnung bzw. des Hauses wider als grundlegende Unterschiede im Hinblick auf den Wohnstatus (Miete/Eigentum). Auch Haushaltsgrößen zeigen nur geringe Abweichungen, etwa etwas bessere Schlafbewertungen in größeren Haushalten.

Die Mehrheit der Befragten erlebt ihr Wohnumfeld als unterstützend für Erholung, Stabilität und emotionale Ausgeglichenheit. Gleichzeitig zeigen die deutlich niedrigeren Werte bei der Alltagsbereicherung, dass nicht alle Quartiere gleichermaßen Zugang zu anregenden, abwechslungsreichen oder sozial belebenden Angeboten bieten. Diese Unterschiede knüpfen an räumliche Faktoren an, die in Kapitel 5.2.5 detaillierter betrachtet werden.

5.2.3 Wahrgenommene Verbesserungspotenziale

Im offenen Antwortformat hatten die Befragten die Möglichkeit anzugeben, welche konkreten Veränderungen in ihrer Wohnumgebung ihr Wohlbefinden und ihre Lebensqualität verbessern würden. Von insgesamt 426 eingegangenen Textantworten konnten 338 qualitativ ausgewertet und sechs thematischen Kategorien zugeordnet werden. 88 Antworten, die nur sehr allgemeine Formulierungen („Infrastruktur verbessern“) oder unspezifische Sammelisten enthielten, wurden der Kategorie „Sonstiges“ zugeordnet und nicht weiter interpretiert.

Die Verteilung der 338 auswertbaren Antworten (vgl. Tabelle 6) zeigt deutliche Schwerpunkte:

43,7 % der Nennungen beziehen sich auf Mobilität (202 Antworten), 19,7 % auf Klima und Umwelt (91), 14,3 % auf Sicherheit (66), 9,7 % auf sozialen Zusammenhalt (45), 8 % auf Wohnen (37) und 4,5 % auf wirtschaftliche Aspekte (21). Diese Struktur macht sichtbar, welche Aspekte des Wohnumfelds aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger besonders relevant für ihr Wohlbefinden sind.

Themenbereich	Mobilität	Klima und Umwelt	Sicherheit	Sozialer Zusammenhalt	Wohnen	Wirtschaft und Finanzen	Sonstiges
Anzahl Nennungen	202	91	66	45	37	21	121

Tabelle 6: Überblick Textantworten der Befragten. Quelle: Eigene Darstellung .

Mobilität ist mit Abstand der größte Themenbereich. Viele Rückmeldungen thematisieren fehlende oder unsichere Radwege, unklare Verkehrsführungen oder hohe Geschwindigkeiten in Wohnbereichen. Wiederholt werden durchgängige, sichere und gut ausgeschilderte Fahrradwege gefordert. Ebenso häufig genannt werden Wünsche nach Bedarfsampeln oder sicheren Querungsmöglichkeiten, etwa an vielbefahrenen Stellen wie der Ausfahrt Radweg Aumühle. Auch der öffentliche Nahverkehr wird kritisiert, beispielsweise hinsichtlich seiner Taktung, des Linienangebots oder der Aufenthaltsqualität an Haltestellen. Mehrere Kommentare beziehen sich auf Parkdruck,

zugeparkte Gehwege oder Firmenfahrzeuge, die den Straßenraum verengen. Die Antworten zeigen, dass Mobilität stark mit subjektivem Wohlbefinden verknüpft ist und nicht nur als funktionales, sondern als alltägliches Lebensqualitätsthema wahrgenommen wird.

Im Bereich **Klima und Umwelt** werden vor allem Lärm, Sauberkeit und Grünpflege angesprochen. Besonders häufig berichten die Befragten von nächtlichem Freizeitlärm, Müllansammlungen im öffentlichen Raum sowie Belastungen durch dichten Autoverkehr. Andere thematisieren Luftqualität und Hitzeentwicklung in dicht bebauten Quartieren. Daneben werden konkrete Vorschläge gemacht, etwa stärkere Kontrollen von Reisebussen mit laufendem Motor oder Abgabsysteme für Veranstaltungen zur Finanzierung von Reinigung und Abfallmanagement.

Themen der **Sicherheit** betreffen überwiegend Beleuchtung, Verkehrsüberwachung und wahrgenommene Unübersichtlichkeit bestimmter Wege. Viele Befragte wünschen sich besser beleuchtete Fußwege, insbesondere abseits großer Verkehrsstraßen oder an Grünflächen. Hinzu kommen Anliegen zu sicheren Schulwegen und zu einer stärkeren Präsenz von Polizei und Ordnungsamt. Bemerkenswert ist, dass Sicherheitsbedenken häufig nicht auf konkrete Vorfälle, sondern auf mangelnde Übersicht, Dunkelheit oder zu schnelles Fahren zurückgeführt werden. Die Antworten deuten an, dass (kleinere) infrastrukturelle Anpassungen die wahrgenommene Sicherheit spürbar erhöhen könnten.

Beim **sozialen Zusammenhalt** nennen die Befragten vor allem den Bedarf an wohnortnahen Treffpunkten, Begegnungsorten und generationenübergreifenden Angeboten. Mehrfach werden Grünflächen oder Spielplätze genannt, die gemeinsame Aktivitäten ermöglichen sollen; ebenso werden Wünsche nach Wochenmärkten, kleinen Kulturveranstaltungen oder Räumen für Angebote lokaler Initiativen artikuliert.

Im Themenfeld **Wohnen** beziehen sich viele Anmerkungen auf die Qualität und Erschwinglichkeit des Wohnraums. Kritisiert werden überhitzte Wohnungen im Sommer, fehlende Renovierungen oder zu geringe Verfügbarkeit von bezahlbarem und altersgerechtem Wohnraum. Einige Antworten betonen, dass neue Baugebiete stärker auf barrierefreie und sozial orientierte Wohnformen ausgerichtet sein sollten. Diese Rückmeldungen unterstreichen, dass das Thema Wohnen für viele Menschen eine zentrale Rolle für Stabilität und Lebenszufriedenheit spielt.

Die Kategorie **Wirtschaft und Finanzen** wird am seltensten genannt. Die Anliegen betreffen überwiegend die Sicherung der Nahversorgung und die Unterstützung lokaler Geschäfte. Einzelne Antworten kritisieren Gebühren oder kommerzielle Nutzungen öffentlicher Räume. Auch Hinweise auf fehlende Einkaufsmöglichkeiten nach der Schließung einzelner Märkte finden sich. Die Nennungen zeigen, dass wirtschaftliche Faktoren zwar weniger häufig thematisiert werden, aber dort, wo sie auftreten, eng mit Teilhabe und Gerechtigkeit verknüpft sind.

Insgesamt zeigt sich, dass das Wohlbefinden der Befragten stark von der erlebten Qualität ihres unmittelbaren Wohnumfelds abhängt. Besonders häufig werden

Maßnahmen genannt, die den Alltag direkt betreffen – sichere Wege, saubere und ruhige Orte, gute Beleuchtung, Grünflächen und Treffpunkte. Viele Vorschläge sind kleinteilig, konkret und geben Hinweise für potenzielle stadtgestalterische Maßnahmen. Die Ergebnisse verdeutlichen, dass subjektives Wohlbefinden maßgeblich durch räumliche, soziale und infrastrukturelle Bedingungen beeinflusst wird. Maßnahmen, die diese Aspekte stärken, können daher zu einer Verbesserung der Lebensqualität beitragen und bilden Ansatzpunkte für eine nachhaltige Stadtentwicklung.

5.2.4 Entwicklung und persönliche Entfaltung

Die Möglichkeit, persönliche Ziele zu verfolgen, sich frei zu entfalten und neue Fähigkeiten zu entwickeln, ist ein zentraler Bestandteil des subjektiven Wohlbefindens. Diese Dimensionen knüpfen an die Selbstbestimmungstheorie (vgl. Ryan/Deci 2000) an, nach der Wohlbefinden entsteht, wenn grundlegende Bedürfnisse nach Autonomie, Kompetenz und sozialer Eingebundenheit erfüllt sind. Die Befragung erfasst vier Aspekte dieser persönlichen Entwicklung: Motivation zur Bewegung, Passung des Wohnumfelds zu den eigenen Zielen, freie Entfaltung und persönliche Weiterentwicklung. Abbildung 13 zeigt die Verteilung der Antworten.

Die höchsten Zustimmungswerte finden sich im Bereich der persönlichen Zielorientierung. 66,8 % der Befragten stimmen zu, dass ihr Wohnumfeld gut zu ihren persönlichen Zielen passt, davon stimmen 32,5 % voll und 34,3 % eher zu. Auffällig ist, dass Personen, die erst seit weniger als einem Jahr im Wohnumfeld leben, besonders hohe Zustimmungswerte zeigen. Auch Wohnungseigentümer bewerten diesen Aspekt deutlich positiver als Mieter.

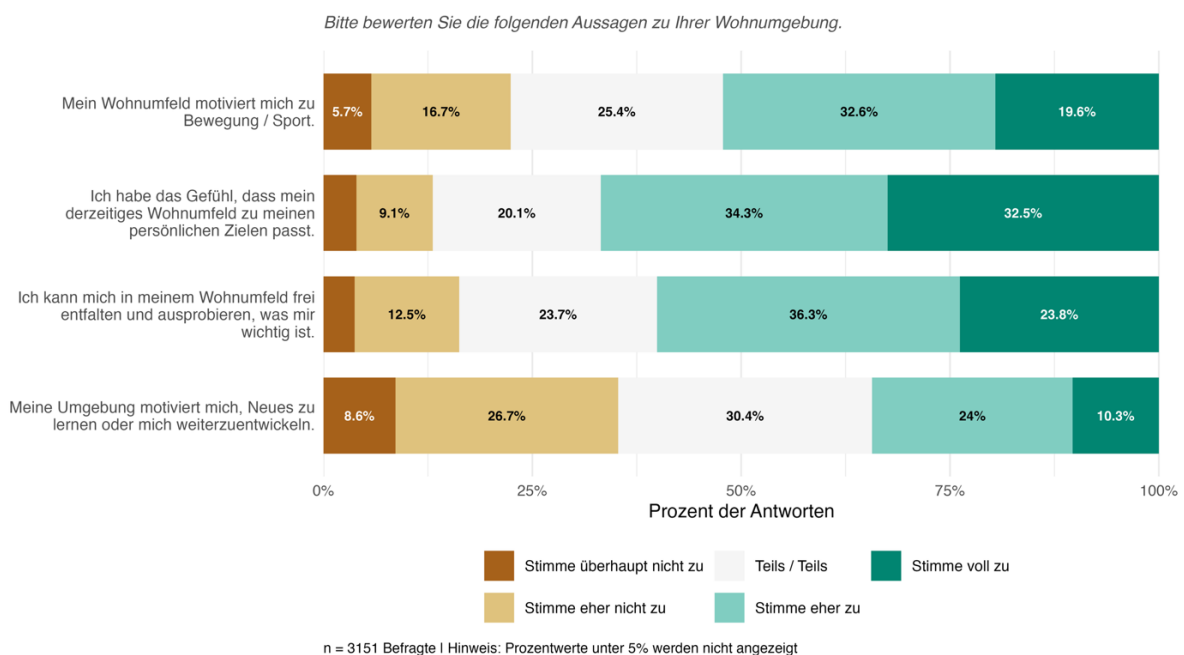


Abbildung 13: Bewertung der Auswirkungen der Wohnumgebung auf persönliche Entwicklung der Befragten in der Stadt Würzburg. Quelle: Eigene Darstellung.

Die Einschätzung der freien Entfaltung ist ebenfalls überwiegend positiv. 60,1 % der Befragten geben an, sich in ihrem Wohnumfeld (eher) gut entfalten zu können. Personen mit sehr kurzer Wohndauer empfinden dies tendenziell am stärksten; Personen, die im Wohneigentum leben, im Mittel eher als Mieter. Dies deutet darauf hin, dass Wohndauer und Wohneigentum spürbare Auswirkungen auf das persönliche Entfaltungserleben haben.

Die motivierende Wirkung des Wohnumfeldes zur Bewegung wird moderater bewertet. 52,2 % fühlen sich durch ihr Wohnumfeld zu körperlicher Aktivität angeregt, 25,4 % schätzen dies als teils so ein und 22,4 % lehnen die Aussage ab. Wieder zeigen sich Unterschiede zwischen den Wohnstatusgruppen. Eigentümer bewerten tendenziell besser als Mieter, und Personen mit kürzerer Wohndauer im Quartier weisen ebenfalls höhere Zustimmungswerte auf. Diese Muster legen nahe, dass sowohl räumliche Faktoren wie Zugang zu Bewegungsräumen als auch soziale und materielle Bedingungen der Haushalte eine Rolle spielen. Am schwächsten fällt die Zustimmung im Bereich persönlicher Weiterentwicklung aus. Nur 34,3 % fühlen sich in ihrem Wohnumfeld motiviert, Neues zu lernen oder sich weiterzuentwickeln, während 30,4 % neutral antworten und 35,3 % ablehnend.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass viele Befragte ihre Wohnumgebung als unterstützend für persönliche Ziele und Entfaltung erleben, während längerfristige Entwicklungsmöglichkeiten und Anreize für Aktivität weniger stark ausgeprägt sind. Deutliche Unterschiede zeigen sich nach Wohnstatus und Wohndauer. Eigentümer bewerten die Items im Durchschnitt besser als Mieter. Menschen, die erst seit kurzer Zeit im Quartier wohnen, weisen in allen vier Dimensionen die höchsten Anteile positiver Bewertungen auf. Dies unterstreicht, dass persönliche Entwicklung auch durch soziale und materielle Bedingungen geprägt ist.

5.2.5 Räumliche Muster des Wohlbefindens

Die bisherigen Ergebnisse zeigen, dass viele Befragte ihre Wohnumgebung in Würzburg insgesamt positiv bewerten. Gleichzeitig wird deutlich, dass die Wahrnehmung von Umweltqualität und Wohlbefinden stark zwischen den Stadtbezirken variiert. Diese räumlichen Unterschiede hängen eng mit baulicher Dichte, Verkehrslage, Lärmbelastung, Freiraumanteil und mikroklimatischen Bedingungen zusammen. Abbildung 14 zeigt die Mittelwerte aus der Bewertung der zentralen Umweltfaktoren nach Stadtbezirken (Skala 1 = niedrig bis 5 = hoch). Zumeist sind die Bewertungen von Befragten, die am Stadtrand leben, im Durchschnitt besser als diejenigen von Befragten aus dem Zentrum der Stadt. Besonders deutlich wird dies in Rottenbauer, Dürrbachtal und Steinbachtal. In Rottenbauer liegen die Mittelwerte für die Bewertung der entspannenden Wirkung der Wohnumgebung bei 4,50, für das Sicherheitsempfinden und die stressreduzierende Wirkung des Wohnumfelds jeweils bei 4,47. Auch die Luftqualität wird hier im Durchschnitt am besten bewertet. In Dürrbachtal und Steinbachtal fallen die Bewertungen ebenfalls positiv aus. Die Antworten deuten darauf hin, dass geringe Verkehrsbelastung, ein hoher Anteil an Freiflächen und die Lage am Stadtrand positiv auf das wahrgenommene Wohlbefinden einwirken.

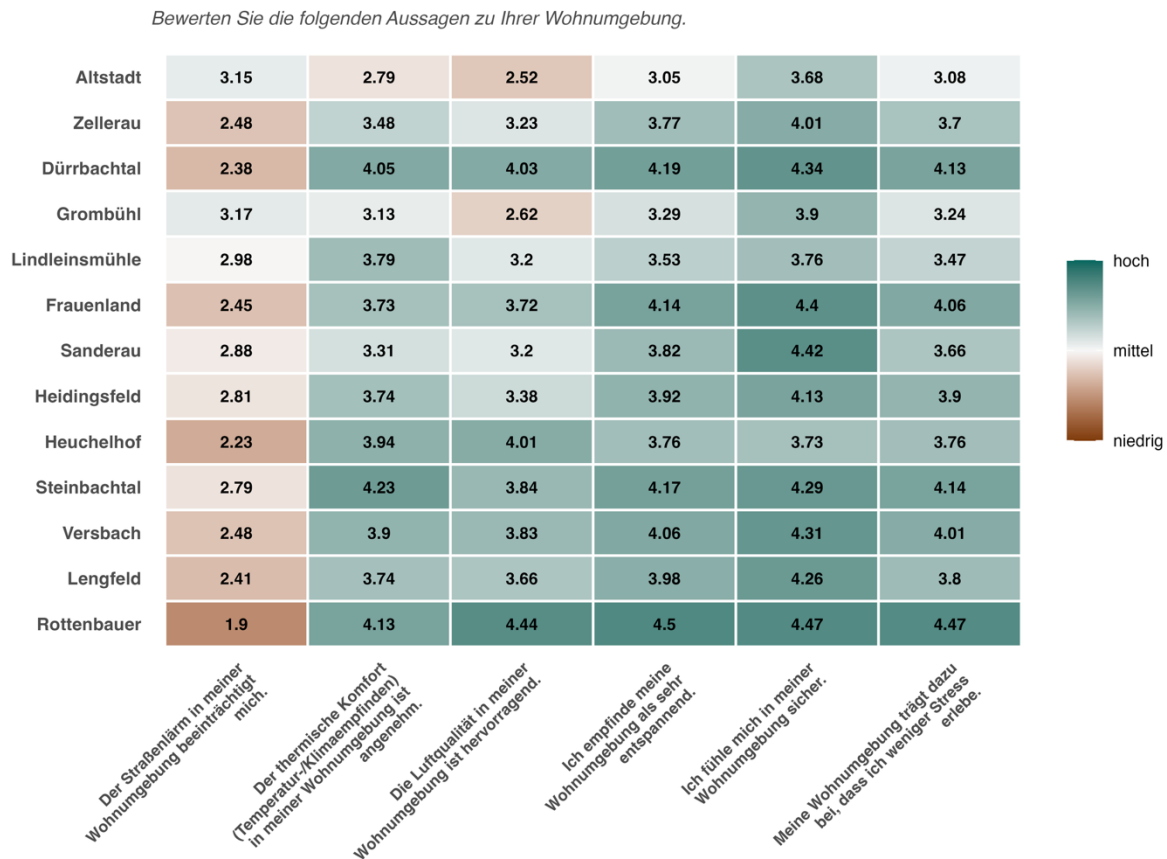


Abbildung 14: Durchschnittliche Bewertungen zu umweltbezogener Wohnqualität nach Stadtbezirken in Würzburg. Quelle: Eigene Darstellung.

Eine mittlere Bewertungsspanne zeigen Stadtbezirke wie Frauenland, Lengfeld und Heidingsfeld. Diese Bereiche sind durch Mischformen aus urbaner Bebauung, Wohnquartieren und Grünflächen gekennzeichnet. Die Ergebnisse lassen darauf schließen, dass diese Kombination vergleichsweise stabile Umweltbewertungen begünstigt. Deutlich niedriger fallen die Werte in den Stadtbezirken Altstadt, Grombühl und Lindleinsmühle aus. In der Altstadt liegen die Mittelwerte bei der Bewertung der entspannenden Wirkung der Wohnumgebung bei 3,05, in Grombühl bei 3,29 und in Lindleinsmühle bei 3,53. Auch die Luftqualität wird hier häufiger kritisch bewertet und die Bewertungen des thermischen Komforts fallen in Altstadt und Grombühl unterdurchschnittlich aus. Die genannten Muster spiegeln typische Merkmale dichter bebauter, verkehrsbelasteter innerstädtischer Räume wider, in denen Lärm, versiegelte Flächen und geringere Durchgrünung stärker wahrgenommen werden. Insgesamt zeigt sich, dass die wahrgenommene Umweltqualität in Würzburg stark durch die räumliche Lage und die baulich-ökologischen Eigenschaften der Stadtbezirke geprägt wird. Stadtbezirke mit geringerer Dichte, höherem Grünanteil und weniger Verkehrsbelastung erreichen deutlich positivere Bewertungen der Umweltbedingungen als zentrale, dichter bebaute Quartiere.

5.2.6 Subjektives Wohlbefinden im Alltag

Die räumlichen Unterschiede zeigen sich auch bei den Fragen zum subjektiven Wohlbefinden. Abbildung 15 veranschaulicht die Mittelwerte in den Aussagen zu zentralen Aspekten wie Schlafqualität, emotionaler Ausgeglichenheit, Entspannung, Alltagsbereicherung sowie Aktivität und Energie (Skala 1 = niedrig bis 5 = hoch).

Die im Durchschnitt besten Bewertungen finden sich in den Stadtbezirken Rottenbauer, Dürrbachtal und Steinbachtal. In Rottenbauer liegen die Mittelwerte zur Einschätzung des erholsamen Schlafens der Befragten bei 3,99, zu Wohlbefinden und Ausgeglichenheit in der Wohnumgebung bei 4,46 und zur entspannenden Wirkung der Wohnumgebung bei 4,43. Dürrbachtal und Steinbachtal erreichen ähnlich hohe Werte. Auch die Einschätzungen zur eigenen Energie und Aktivität fallen in diesen drei Stadtbezirken vergleichsweise positiv aus, was darauf hinweist, dass ruhige Wohnlagen und geringe Lärmbelastungen den Alltag vieler Befragter unterstützen. Schlechtere Bewertungen finden sich unter den Befragten aus Lindleinsmühle, Grombühl und der Altstadt. Besonders deutlich wird dies beim Entspannungsempfinden: In Lindleinsmühle liegen die Bewertungen zum bereichernden Alltag mit einem Mittelwert von 2,69 deutlich unter allen anderen Stadtbezirken. Auch die Bewertungen der Teilbereiche Aktivität und Energie fallen dort unterdurchschnittlich aus.

Bitte geben Sie an, wie oft die folgenden Aussagen in den letzten zwei Wochen auf Sie zutrafen.



Abbildung 15: Durchschnittliche Bewertungen zu subjektiven Wohlbefinden nach Stadtbezirken in Würzburg. Quelle: Eigene Darstellung.

5.2.7 Entwicklungs- und Entfaltungsmöglichkeiten

Die räumlichen Unterschiede zeigen sich auch bei den Fragen zu den Entwicklungs- und Entfaltungsmöglichkeiten in der jeweiligen Wohnumgebung. Abbildung 16 macht deutlich, dass die Bewohnerinnen und Bewohner in Rottenbauer und Steinbachtal diese Aspekte insgesamt positiv bewerten. In Rottenbauer zeigen die Bürger:innen eine hohe Zustimmung zur Aussage, dass das Wohnumfeld gut zu ihren persönlichen Zielen passt (4,16), ebenso zur Frage, ob sie sich in ihrer Wohnumgebung frei entfalten können (3,96) und ob sie durch ihr Wohnumfeld zur Bewegung bzw. zum Sport motiviert werden (3,70). Auch im Steinbachtal fallen die Rückmeldungen überwiegend positiv aus. Hier besteht eine hohe Zustimmung zur motivierenden Wirkung des Wohnumfeldes auf sportliche Aktivitäten (4,07) sowie eine moderate Zustimmung zur Aussage, dass die Umgebung motiviert, Neues zu erlernen und sich weiterzuentwickeln (3,30). Diese Muster sprechen für ein Wohnumfeld mit guten Handlungsspielräumen und ausreichend Ruhe, Freiflächen und identitätsstiftenden Strukturen.



Abbildung 16: Durchschnittliche Bewertungen zu Entwicklungs- und Entfaltungsmöglichkeiten nach Stadtbezirken in Würzburg. Quelle: Eigene Darstellung

Deutlich niedrigere Bewertungen geben Befragte aus Lindleinsmühle, Grombühl, Altstadt und Heuchelhof ab. In Lindleinsmühle erreichen die Antworten auf die Frage nach der motivierenden Wirkung der Umgebung zur persönlichen Weiterentwicklung im Mittelwert nur eine 2,45; ein Wert, der deutlich unter allen anderen Stadtbezirken liegt. Auch die Antworten auf die Fragen zur freien Entfaltung (3,19) und zur

motivierenden Wirkung des Wohnumfeldes zur Bewegung (2,87) fallen hier unterdurchschnittlich aus.

5.3 Infrastruktur und Stadtentwicklung

Das Wohlbefinden der Menschen im städtischen Raum hängt auch von der Qualität der Infrastruktur und der städtebaulichen Gestaltung ab. Aspekte wie eine gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr, kurze Wege zu alltäglichen Einrichtungen, eine gut ausgebauten Nahversorgung sowie eine ansprechende architektonische und räumliche Struktur prägen die Lebensqualität in der Stadt maßgeblich (vgl. BBSR 2025b; Moebus/Schröder 2024; Aberle et al. 2023). Städte sind, wie in den Eingangskapiteln beschrieben, komplexe Lebensräume, in denen physische Umweltbedingungen, soziale Interaktionen und individuelle Wahrnehmungen miteinander verflochten sind. Wie Menschen ihre gebaute Umgebung erleben, beeinflusst unmittelbar ihr subjektives Wohlbefinden im urbanen Alltag (vgl. Aberle et al. 2023; Moebus/Schröder 2024).

Vor dem Hintergrund einer zunehmenden Verdichtung und Urbanisierung stellt sich die Frage, welche Merkmale der städtischen Umwelt und Infrastruktur besonders förderlich für das Wohlbefinden der Bewohnerinnen und Bewohner sind, welche räumlichen und funktionalen Qualitäten sie als besonders positiv oder belastend empfinden. Schwerpunktmäßig wird auf die Zufriedenheit mit den vorhandenen Versorgungsangeboten, die Erreichbarkeit und Nutzungshäufigkeit wichtiger Einrichtungen, die Bewertung öffentlicher Räume sowie die Wahrnehmung der Bebauungsstruktur und Nutzungsmischung eingegangen. Dabei werden insbesondere räumliche Unterschiede in der Qualität und subjektiven Wahrnehmung der städtischen Infrastruktur und deren Einfluss auf das Wohlbefinden der Befragten analysiert.

5.3.1 Zufriedenheit mit Versorgungsangeboten

Die Zufriedenheit mit den Versorgungsangeboten beschreibt, wie die Bewohnerinnen und Bewohner eines Stadtbezirks die Verfügbarkeit von Einrichtungen, beispielsweise die des alltäglichen Bedarfs, Gesundheits- und Bildungseinrichtungen sowie Angebote von Freizeitmöglichkeiten wahrnehmen und bewerten. Die Analyse der Zufriedenheit mit Versorgungsangeboten ist von Bedeutung, da eine gute, wohnortnahe Versorgung mit alltäglichen Gütern und Dienstleistungen Stress reduzieren, soziale Teilhabe ermöglichen und so das subjektive Wohlbefinden der städtischen Bevölkerung stärken kann (vgl. BBSR 2025b; Moebus 2024). In der Befragung wurde anhand von 19 Einrichtungen und Angeboten abgefragt, wie zufrieden die Bewohnerinnen und Bewohner mit der Versorgungsstruktur sind. Um die Interpretation übersichtlich zu halten, werden die 19 Items in die Kategorien Einkaufsmöglichkeiten, Gesundheitseinrichtungen, Bildungs- und Betreuungsmöglichkeiten sowie Freizeitangebote und Erholungsmöglichkeiten untergliedert.

In Abbildung 17 wird auf einer fünfstufigen Zustimmungsskala dargestellt, ob und wie weit die städtische Bevölkerung Würzburgs mit den Angeboten und Versorgungseinrichtungen zufrieden ist.

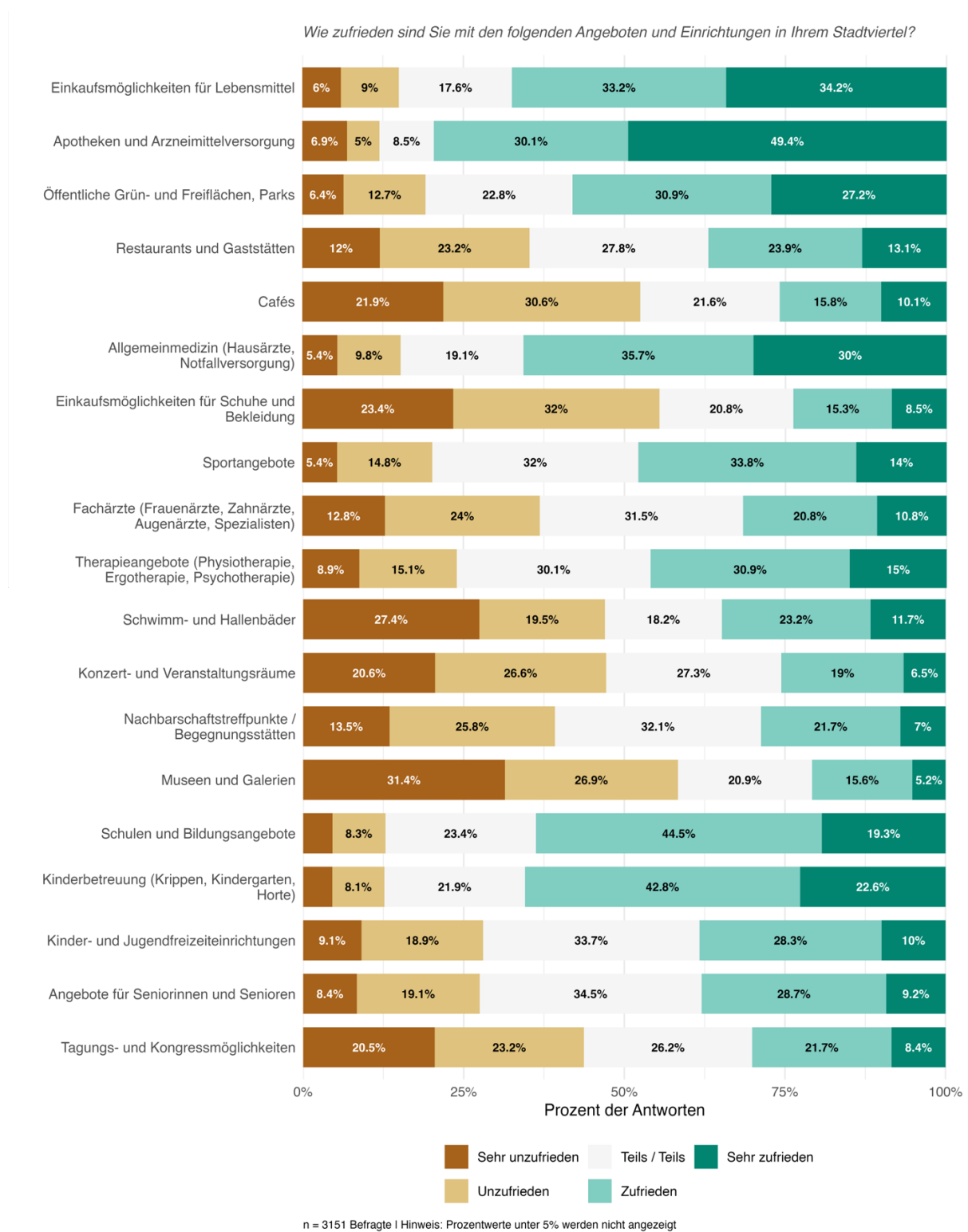


Abbildung 17: Zufriedenheit der Befragten mit der wohnortnahen Versorgungsstruktur in der Stadt Würzburg. Quelle: Eigene Darstellung.

In Bezug auf die Einkaufsmöglichkeiten des kurzfristigen Bedarfs lässt sich eine hohe Zufriedenheit der Befragten feststellen. Mit dem Angebot an Lebensmittelgeschäften und Apotheken in der Wohnumgebung sind die Befragten überwiegend (sehr) zufrieden. So geben 67,4 % der Befragten an, mit dem Angebot an Lebensmittelgeschäften mindestens zufrieden zu sein, während die Zufriedenheit mit der wohnortnahen Versorgung mit Apotheken sogar von über 79,5 % als positiv bis sehr positiv eingestuft wurde. Im Gegensatz dazu wird die Versorgung mit Bekleidungsgeschäften, die dem mittelfristigen Bedarf zuzuordnen ist, im Stadtviertel mit etwas mehr als 55,4 % kritisch bis sehr kritisch gesehen. Auch im Bereich der Gesundheitsversorgung treten deutliche Unterschiede bei der Zufriedenheit mit den bestehenden Einrichtungen im Quartier der Befragten auf. Während die Versorgung mit Allgemeinärztinnen und Ärzten von über 65,7 % der Befragten als (sehr) zufriedenstellend bewertet wird, erreicht die wohnortnahe Versorgung mit Fachärzten lediglich 31,6 % positive bis sehr positive Bewertungen. Lokale Therapieangebote werden von etwa der Hälfte der Befragten als gut eingeschätzt, gleichzeitig äußern knapp ein Viertel der Befragte ihre Unzufriedenheit mit dem bestehenden wohnortnahen Angebot. Spezialisierte medizinische Dienstleistungen sind räumlich konzentrierter, sodass die Zufriedenheit der Bewohnerinnen und Bewohner eingeschränkt ist. Wobei zu beachten ist, dass Facharztpraxen im Vergleich zu Allgemeinmedizinerinnen und Allgemeinmedizinern seltener aufgesucht werden und die Bedeutung der Bewertungen zur Zufriedenheit einer wohnortnahen Grundversorgung entsprechend zu relativieren ist.

Die Bewertung der wohnortnahen Versorgung mit Angeboten und Einrichtungen zur Freizeit und Erholung gibt ebenfalls ein differenziertes Bild. Das Angebot an Museen und Galerien im Stadtviertel wird insgesamt mehrheitlich (eher) negativ bewertet, diese Bewertung lässt sich im Wesentlichen durch das begrenzte Angebot und die ungleiche räumliche Verteilung dieser Einrichtungen im Stadtgebiet erklären. Mit einer sehr positiven (27,2 %) bis eher positiven Bewertung (30,9 %) wird das Angebot und die Verfügbarkeit von Grünflächen/Parks im Quartier bewertet. Dies gilt auch für Sportanlagen und deren Verfügbarkeit: 33,8 % der Befragten sind mit dem lokalen Angebot zufrieden und 14,0 % sogar sehr zufrieden. Sowohl Plätze für sportliche Aktivitäten, aber auch die Verfügbarkeit von Grünflächen nehmen eine wichtige Rolle ein, um die Lebensqualität und das Wohlbefinden der städtischen Bevölkerung zu verbessern, begünstigen soziale Teilhabe, sorgen für Erholung und dienen körperlichen Betätigungen (vgl. Speiß 2024). Zu Sportanlagen wurde zusätzlich eine Abfrage zur Versorgung und dem Zugang zu Schwimmbädern durchgeführt. Während 34,9 % mit der wohnortnahen Verfügbarkeit grundsätzlich zufrieden waren, gaben 46,9 % eine tendenziell negative Bewertung ab. Zu erklären ist diese unterschiedliche Bewertung damit, dass bei drei Schwimmbädern (Sandermare, Nautiland, Dallenbergbad) im Würzburger Stadtgebiet die Erreichbarkeit und Versorgung räumlich starke Unterschiede aufweist.

Gastronomische Einrichtungen wie Restaurants und Cafés werden im Hinblick auf die quartiersbezogene Versorgungssituation eher kritisch bewertet. Während die Befragten mit dem Angebot an Restaurants in ihrem Stadtbezirk zu 23,2 % eher nicht

zufrieden und 12,0 % gar nicht zufrieden sind, ist dieser relativ hohe Grad an Unzufriedenheit bei der wohnortnahen Versorgung mit Cafés noch größer (30,6 % eher nicht zufrieden; 21,9 % gar nicht zufrieden). Nach Altersgruppen differenziert wird das lokale Restaurantangebot von den 18–29-Jährigen am besten bewertet (48,2 %). In den mittleren und höheren Altersklassen liegen die entsprechenden Anteile niedriger: 38,6 % bei 30–39 Jahren, 33,9 % bei 50–59 Jahren und 31,2 % bei 70–79 Jahren. Auch hier lässt sich das differenzierte Stimmungsbild auf die räumliche Verteilung projizieren, dennoch ergibt sich aus der eher negativen Bewertung die Aufgabe, die Beweggründe weiter zu analysieren, da gerade soziale Treffpunkte, zu denen auch gastronomische Einrichtungen zählen, einen großen Einfluss auf das Wohlbefinden haben.

Im Rahmen der Befragung wurde auch die Zufriedenheit bezüglich der Versorgung mit Nachbarschaftstreffs erhoben. Mit der Ausstattung an Nachbarschaftstreffpunkten sind 7 % der städtischen Bevölkerung sehr zufrieden, 39,3 % allerdings nicht oder gar nicht. Da Nachbarschaftsumgebungen maßgeblich zur Förderung von Gemeinschaftsgefühl, sozialer Teilhabe, Sicherheit und sowohl physischer als auch emotionale Unterstützung beitragen können, können Einrichtungen wie Nachbarschaftstreffs dazu beitragen, diese Potenziale weiter auszubauen und zu festigen (vgl. Günther 2015; Kim 2020).

Ein ähnliches Bild zeigt sich beim Angebot für Seniorinnen und Senioren. Während im gesamtstädtischen Mittel 37,9 % eine positive Bewertung abgeben, fällt die Zufriedenheit in Haushalten mit Seniorinnen und Senioren deutlich geringer aus (26,4 % positiv, 23,5 % negativ). Die Betrachtung nach Altersgruppen der Befragten zeigt zudem, dass sich ältere Befragte tendenziell etwas zufriedener äußern, während jüngere Personen die Angebote kritischer beurteilen.

Die Verfügbarkeit von Bildungs- und Betreuungseinrichtungen im Stadtviertel wird im gesamtstädtischen Bild mit jeweils rund 60 % als grundsätzlich (sehr) positiv wahrgenommen, wohingegen das Angebot an Freizeitmöglichkeiten für Kinder und Jugendliche deutlich schlechter bewertet wird. Eine fokussierte Betrachtung auf Haushalte mit mindestens einem Kind zeigt, dass diese die Schulen und Bildungsangebote (57,5 %) sowie die Kinderbetreuung (58,8 %) in ihrem Stadtviertel ähnlich positiv einschätzen wie die Gesamtheit der Befragten, jedoch das Angebot an Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtungen noch kritischer bewerten (28,9 % zufrieden; 26,5 % unzufrieden).

Insgesamt wird die wohnortnahen Angebots- und Versorgungseinrichtungen in den jeweiligen Stadtbezirken von den Bürgerinnen und Bürgern recht unterschiedlich bewertet. Bei der Interpretation der Ergebnisse sind insbesondere zwei Aspekte hervorzuheben. Erstens sollten die einzelnen abgefragten Items stets im Kontext ihrer übergeordneten Themenbereiche betrachtet werden, um zu erkennen, ob sich die (Un)Zufriedenheit auf spezifische Teilbereiche beschränkt oder eine gesamte Angebotskategorie betrifft. Zweitens ist bei der Analyse der Versorgungsstruktur und der damit verbundenen Zufriedenheit der städtischen Bevölkerung zu berücksichtigen, ob es sich um Angebote handelt, die von Bürgerinnen und Bürgern regelmäßig bzw.

täglich genutzt werden, oder um Einrichtungen, die eher der mittel- bis langfristigen Bedarfsdeckung bzw. Bedürfnisbefriedigung dienen. Bei den Versorgungseinrichtungen, die regelmäßig und im Alltag in Anspruch genommen werden, zeigt sich im Gesamtbild überwiegend eine zufriedene bis sehr zufriedene Einschätzung. Einrichtungen der Freizeit und Erholung, insbesondere gastronomische Angebote sowie kulturelle Einrichtungen wie Konzert- und Veranstaltungsräume oder Museen schneiden dagegen tendenziell schlechter ab.

5.3.2 Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen

Neben der allgemeinen Zufriedenheit mit dem vorhandenen Angebot an Einrichtungen in den Stadtvierteln spielt insbesondere deren Erreichbarkeit eine wichtige Rolle. Eine gute, schnelle und sichere Erreichbarkeit dieser Angebote trägt maßgeblich zur sozialen Teilhabe, zum Ausbau und Verfestigung sozialer Kontakte sowie zur zeitlichen und räumlichen Flexibilität der Bürgerinnen und Bürger bei (vgl. Aberle et al. 2023). Vor diesem Hintergrund wurde im Fragebogen ein Fragenblock zur wahrgenommenen Erreichbarkeit verschiedener Einrichtungen integriert. In der Fragestellung wird die Erreichbarkeit von der Wohnumgebung der Teilnehmenden betrachtet.

Wie in Abbildung 18 ersichtlich wird, zeigt sich insgesamt, dass die Befragten die Erreichbarkeit zu alltäglichen beziehungsweise häufig aufgesuchten Einrichtungen und Standorten als überwiegend positiv bis sehr positiv bewerten. Die Erreichbarkeit von Kinderbetreuungseinrichtungen, Bildungseinrichtungen, Lebensmittelgeschäften und Apotheken wird jeweils von rund 75 % der Befragten als positiv bis sehr positiv eingeschätzt. Auch die Zugänglichkeiten von Therapieangeboten, Hausärztinnen und Hausärzten sowie öffentlichen Grünflächen bekommen mehrheitlich positive Bewertungen mit Anteilen von über 50 %. Deutlich geringer fallen die positiven Rückmeldungen zur Erreichbarkeit von Fachärztinnen und Fachärzten, Schwimmbädern, Sport- und Kulturangeboten sowie Begegnungsstätten aus, die nur etwas über 25 % an positiver Bewertung erzielen. Für die Erreichbarkeit fachärztlicher Angebote zeigen sich klare demografische Unterschiede: 18–29-Jährige ohne Kinder bewerten sie zu 52,3 % positiv, 30–39-Jährige ohne Kinder zu 50,9 % positiv, während 50–59-Jährige ohne Kinder nur 29,8 % eine gute Erreichbarkeit attestieren. Haushalte mit Kindern liegen in nahezu allen Altersgruppen in der entsprechenden Erreichbarkeitseinschätzung negativer, beispielsweise 30–39-Jährige mit Kindern mit 35,8 % und 40–49-Jährige mit Kindern mit 34,1 % positiver Bewertung. Die Erreichbarkeit von kulturellen Angeboten wird vergleichsweise schlecht bewertet.

Besondere Relevanz haben auch die Bewertungen von ÖPNV-Anbindungen sowie die Erreichbarkeit öffentlicher Parkplätze, da beide Faktoren einen unmittelbaren Einfluss auf die Zugänglichkeit der zuvor genannten Einrichtungen und Angebote ausüben und somit im Rahmen der städtischen Mobilität von Bedeutung sind. Die Erreichbarkeit der nächsten ÖPNV-Haltestelle wird von 48,6 % der Befragten als sehr positiv und von weiteren 29,1 % als positiv bewertet. Weniger als 10 % schätzen sie als eher negativ bis sehr negativ ein. Diese Ergebnisse sind insgesamt als grundlegend positiv zu bewerten und deuten auf ein gut ausgebautes ÖPNV-Netz hin. Die Einschätzungen zur

Erreichbarkeit öffentlicher Parkplätze fallen hingegen heterogener aus. Während 38,0 % der Befragten diese als tendenziell positiv bewerten, zeigt sich bei etwa 35,1 % eine eher negative Bewertung. Eine räumliche Differenzierung der verfügbaren Parkplätze innerhalb Würzburgs kann aufzeigen, in welchen Bezirken Engpässe bestehen, bzw. wo z. B. durch den Ausbau von Park-and-Ride Angeboten in Verbindung mit dem ÖPNV die gesamte Erreichbarkeit verbessert werden kann.

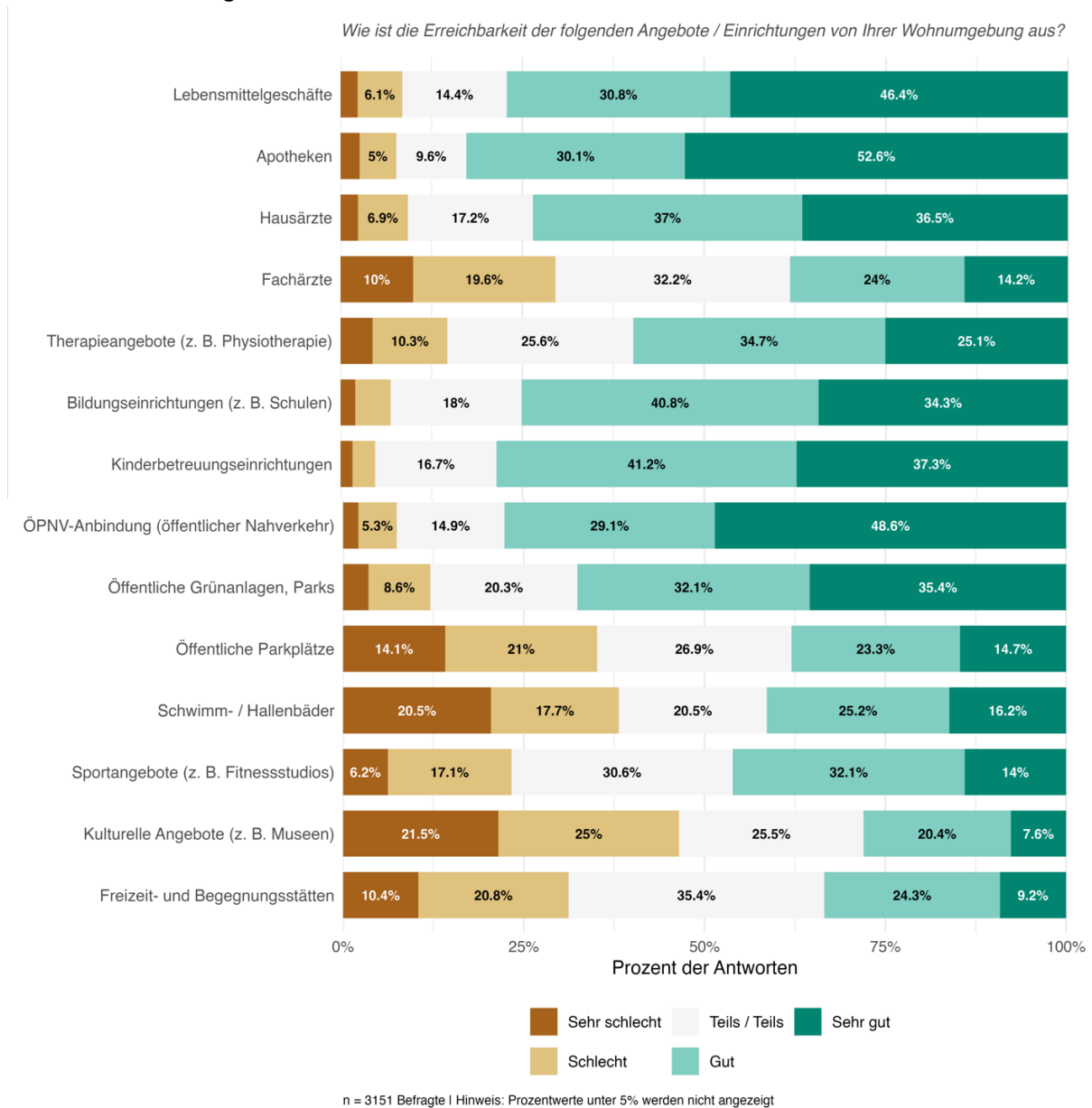


Abbildung 18: Bewertung der Erreichbarkeit verschiedener Einrichtungen in der Stadt Würzburg. Quelle: Eigene Darstellung.

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass die Erreichbarkeit von Einrichtungen des täglichen Bedarfs, wie Lebensmittelgeschäften, Apotheken oder Bildungseinrichtungen von der Mehrheit der Befragten als gut bis sehr gut wahrgenommen wird. Differenzierte Bewertungen zeigen sich hingegen bei der Erreichbarkeit von Fachärztinnen und Fachärzten sowie von Freizeiteinrichtungen, Schwimmbädern, kulturellen Angeboten und Begegnungsstätten. Die Unterschiede nach Alter und Familiensituation sind statistisch belegbar: Für Fachärztinnen und Fachärzte hängen

die Bewertungen sowohl mit dem Alter als auch mit dem Merkmal ‚Kinder im Haushalt‘ zusammen, und auch bei Apotheken sowie Bildungseinrichtungen zeigt sich ein Effekt der Alters- und Haushaltsstruktur; Haushalte mit Kindern bewerten mehrere Erreichbarkeiten signifikant anders als Haushalte ohne Kinder.

5.3.3 Nutzungshäufigkeit von Angeboten

Die Nutzungshäufigkeiten von Gesundheits-, Wellness- und Sporteinrichtungen geben Hinweise auf unterschiedliche Dimensionen des subjektiven Wohlbefindens. Häufige Besuche medizinischer Einrichtungen können sowohl auf gesundheitliche Einschränkungen als auch auf ein ausgeprägtes Vorsorgeverhalten hinweisen (vgl. Mayring 2020). Ebenso wirken regelmäßige sportliche Aktivitäten oder Besuche von Wellness- und Entspannungseinrichtungen körperlich, psychisch und sozial wohlfördernd und können zugleich als soziale Orte dienen (vgl. Sudeck/Thiel 2019; Goetschel 2000).

Vor diesem Hintergrund wurde die Nutzungshäufigkeit dieser Einrichtungen erhoben. Abbildung 19 zeigt die Nutzungsfrequenzen verschiedener Gesundheits-, Wellness- und Sporteinrichtungen. Die Kategorien reichen von „nie“ bis „mehrmals im Monat“.

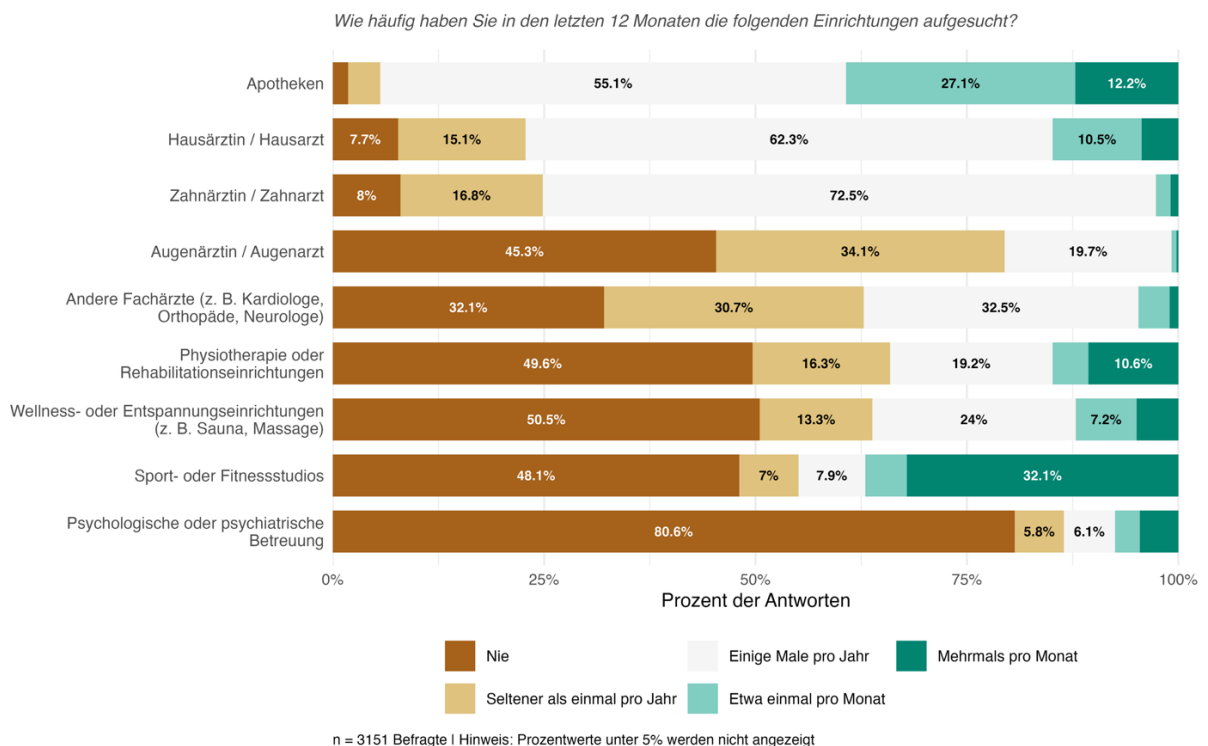


Abbildung 19: Nutzungshäufigkeiten gesundheitlicher und sportlicher Anlagen in der Stadt Würzburg. Quelle: Eigene Darstellung.

Hausärztinnen und Hausärzte werden von 77,2 % der Befragten mehrmals jährlich und von weiteren 14,9 % mindestens monatlich aufgesucht. Auch Zahnärztinnen und Zahnärzte werden mit 75,2 % überwiegend mehrmals jährlich konsultiert. Dennoch geben 20 bis 25 % der Befragten an, sowohl Haus- als auch Zahnärztinnen und -ärzte

selten oder gar nicht zu besuchen. Deutlich seltener werden Fachärztinnen und Fachärzte konsultiert: 79,4 % besuchen Augenärztinnen und Augenärzte seltener als einmal im Jahr oder nie, und auch andere Facharztgruppen werden von 62,8 % kaum in Anspruch genommen. Dies spiegelt den üblichen Ablauf medizinischer Behandlungen wider, da Beschwerden häufig zunächst hausärztlich abgeklärt werden. Apotheken zählen zu den am häufigsten genutzten Einrichtungen. 39,3 % der Befragten besuchen eine Apotheke mindestens einmal im Monat, was die Bedeutung einer gut erreichbaren, wohnortnahen Versorgung unterstreicht. Die Nutzung therapeutischer Angebote erfolgt dagegen meist episodisch und bedarfsabhängig. Physiotherapie wird von 14,9 % mindestens monatlich genutzt, während 65,9 % sie selten oder nie aufsuchen. Ein vergleichbares Muster zeigt sich bei psychologischer Betreuung, die 13,3 % regelmäßig und 86,4 % selten bis gar nicht nutzen. Bei Sport- und Fitnessstudios zeigt sich ein stark ausdifferenziertes Nutzungsbild. 32,1 % der Befragten sind dort mehrmals im Monat sportlich aktiv, während 48,1 % derartige Einrichtungen gar nicht nutzen. Wellness- und Entspannungseinrichtungen werden ebenfalls überwiegend selten oder nie aufgesucht.

Die Analyse der mittleren Nutzungshäufigkeit zeigt deutliche soziodemografische Unterschiede. Die Nutzung von Hausarzt-, Augenarzt-, weiteren Facharzt-, Physiotherapie-, Zahnarzt-, Wellness- und Apothekennutzung variiert signifikant nach Altersgruppen. Jüngere Befragte nutzen etwa Apotheken und physiotherapeutische Angebote im Durchschnitt seltener als ältere Personen, während mittlere Altersgruppen tendenziell die höchste Inanspruchnahme regelmäßiger Vorsorgeleistungen z. B. von Zahnärztinnen und Zahnärzten zeigen. Zudem nutzen Haushalte mit Kindern Apotheken signifikant häufiger als Haushalte ohne Kinder. Für psychologische Betreuung zeigt sich ebenfalls ein leichter Unterschied nach Haushaltsform, wobei Personen ohne Kinder im Durchschnitt etwas häufiger regelmäßige therapeutische Sitzungen wahrnehmen.

5.3.4 Bewertung öffentlicher Räume

Öffentliche Räume sind zentrale strukturelle Elemente des urbanen Lebens und umfassen Plätze, Straßen und Parks, die allen Menschen zugänglich sind (vgl. Koch et al. 2024). Sie erfüllen Funktionen, die weit über Verkehr oder bauliche Nutzung hinausgehen, indem sie soziale Begegnungen ermöglichen, Erholung bieten und gesundheitsfördernde Aufenthaltsqualitäten schaffen. Gestaltung, Pflege und Entwicklung dieser Räume liegen überwiegend im Verantwortungsbereich der Kommunen und prägen das städtische Umfeld maßgeblich (vgl. Koch et al. 2024; Frey 2025). Für die Bewertung der Lebensqualität ist daher bedeutend, wie die Bevölkerung ihre direkte Umgebung wahrnimmt und welche räumlichen oder sozialen Faktoren diese Wahrnehmung beeinflussen.

Abbildung 20 zeigt die Einschätzungen der Befragten zu vier Aspekten öffentlicher Räume. Die Sauberkeit und Pflege öffentlicher Plätze und Straßen wurde von den Befragten überwiegend positiv eingeschätzt (55,3 % positiv, 19,4 % negativ). Die Einschätzungen unterscheiden sich dabei nach Alter. Ältere Personen, besonders Befragte ab 70 Jahren, beurteilen die Sauberkeit häufiger positiv, während die Bewertungen der Altersgruppe zwischen 18 und 29 Jahren deutlich kritischer ausfällt.

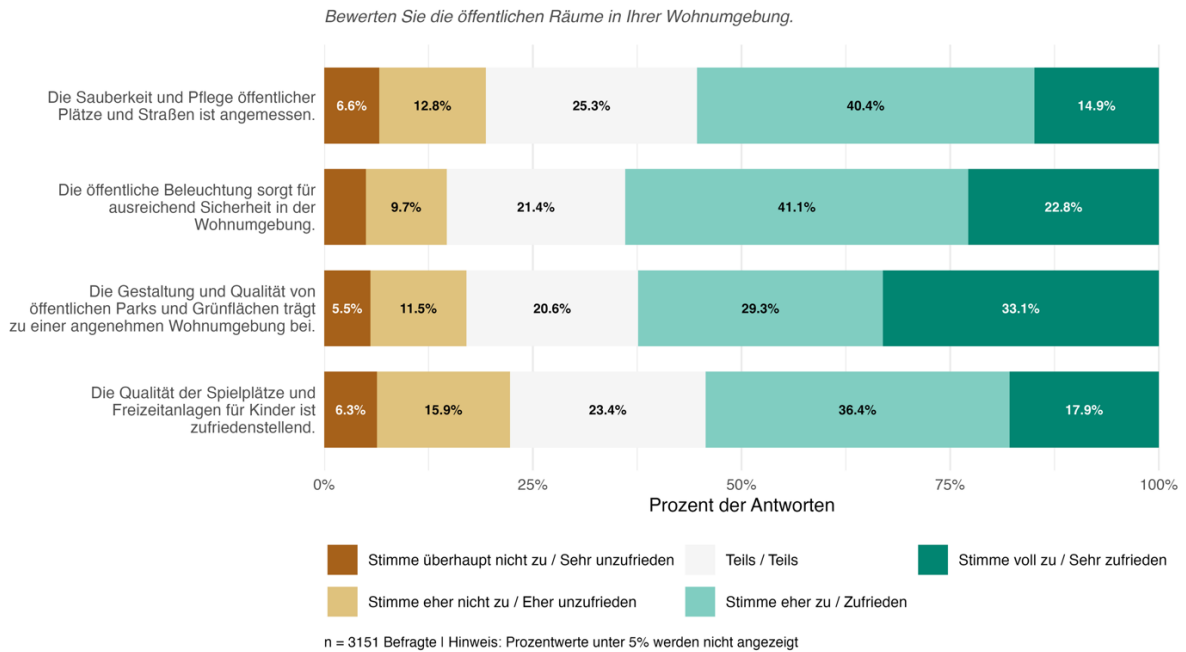


Abbildung 20: Bewertung der öffentlichen Räume in der Wohnumgebung. Quelle: Eigene Darstellung.

Die öffentliche Beleuchtung und ihr Beitrag zur Sicherheit werden mit 63,9 % deutlich positiv bewertet. Auch hier zeigen sich altersbezogene Unterschiede. Während ältere Befragte überdurchschnittlich häufig zustimmend auf die Aussage „Die öffentliche Beleuchtung sorgt für ausreichend Sicherheit in der Wohnumgebung“ reagieren, bewerten jüngere Personen unter 30 Jahren dies kritischer. Die Gestaltung und Qualität öffentlicher Parks und Grünflächen trägt für 62,4 % der Befragten zu einer angenehmen Wohnumgebung bei. 17 % stimmen dieser Aussage eher nicht zu. Unterschieden nach Altersgruppen zeigt sich, dass insbesondere ältere Personen überdurchschnittlich positiv zustimmend reagieren, während mittlere Altersgruppen dies etwas kritischer betrachten. Haushalte ohne Kinder bewerten die Gestaltung und Qualität der Grünflächen und Parks zudem leicht positiver als Haushalte mit Kindern, was darauf hinweisen kann, dass Familien stärker auf Nutzungsaspekte, Sauberkeit und Erreichbarkeit achten. Die Qualität der Spielplätze und Freizeitanlagen für Kinder wird demgegenüber differenziert wahrgenommen: 54,3 % der Befragten bewerten diese als (eher) zufriedenstellend, während 22,2 % von unzureichender Qualität sprechen. Die Analyse nach Haushalten mit und ohne Kinder zeigt einen klaren Zusammenhang. Haushalte mit Kindern beurteilen die Anlagen häufiger negativ und sind mit 26,1 % deutlich kritischer als kinderlose Haushalte. Dies ist plausibel, da diese Gruppe die Einrichtungen häufiger nutzt und damit Qualitätsdefizite unmittelbarer wahrnimmt.

Insgesamt ergibt sich ein überwiegend positives Bild der öffentlichen Räume. Zwischen 50 % und 70 % der Befragten äußern sich zufrieden oder eher zufrieden. Kritische Bewertungen liegen in den meisten Bereichen unter 10 %. Die identifizierten demografischen Unterschiede, insbesondere zwischen Altersgruppen sowie zwischen Haushalten mit und ohne Kinder, verdeutlichen die Notwendigkeit einer differenzierten Planung und Gestaltung von öffentlichen Räumen. Diese soll sowohl sicherheits- und pflegebezogene Anforderungen als auch nutzungsorientierte Erwartungen

verschiedener Bevölkerungsgruppen berücksichtigen. Eine räumliche Differenzierung dieser Bewertungen erfolgt in Kapitel 5.3.6.

5.3.5 Bebauungs- und Nutzungsmischung sowie deren Charakteristika

Die gebaute Umwelt prägt maßgeblich das tägliche Erleben von Stadtbewohnerinnen und Stadtbewohnern. Aspekte wie die Architektur und städtebauliche Elemente, die Gestaltung von Gehwegen sowie eine funktionale Durchmischung beeinflussen nicht nur die visuelle Wahrnehmung des Stadtraums, sondern auch das individuelle Wohlbefinden. Eine qualitätsvolle Baukultur und die Einbindung in das bestehende Umfeld fördern ebenso wie die multifunktionale Mischung von Wohn-, Arbeits-, Freizeit- und Versorgungsangebote die Lebensqualität und so auch das individuelle Wohlbefinden im urbanen Raum (vgl. BBSR 2017; Schweizer Eidgenossenschaft 2018). Vor diesem Hintergrund wurde die Bewertung der Bebauungs- und Nutzungsmischung im Wohnumfeld der Befragten erhoben. Abgefragt wurden die Ausgewogenheit verschiedener Nutzungen, der Pflegezustand von Gehwegen und Straßen, der Zustand von Wohn- und öffentlichen Gebäuden sowie die Angemessenheit der Bebauungsdichte (vgl. Abbildung 21).

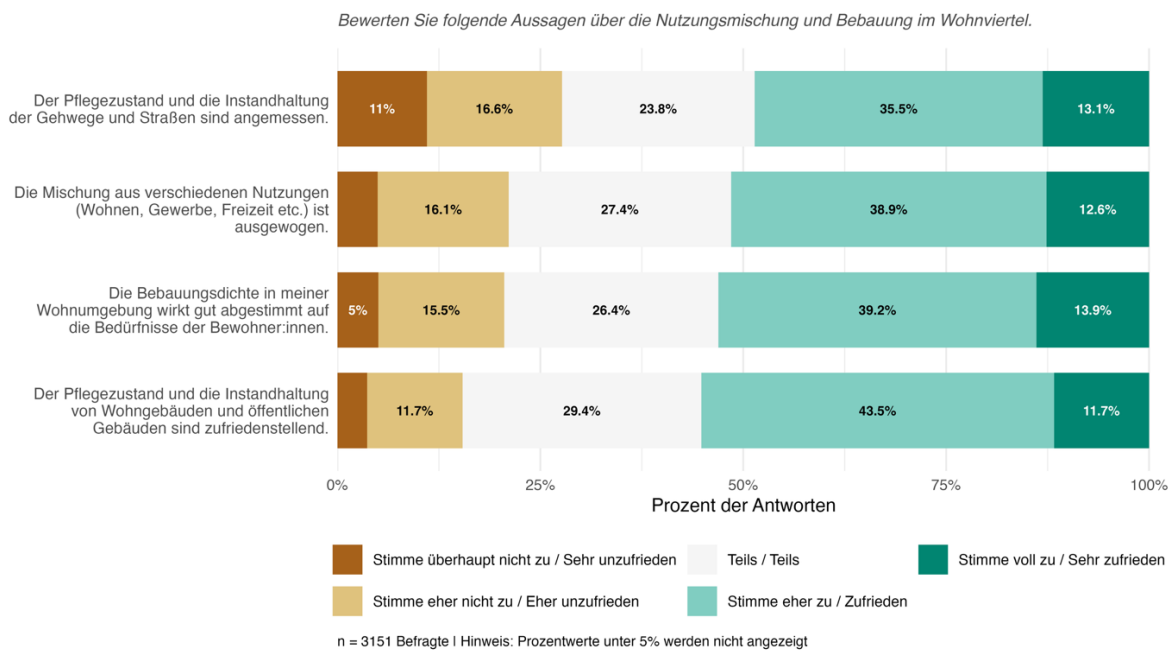


Abbildung 21: Bewertung der Nutzungsmischung und Bebauung im Wohnviertel. Quelle: Eigene Darstellung.

Insgesamt lässt sich ein überwiegend positives Stimmungsbild ableiten. Gleichwohl geben 40–50 % der Befragten lediglich mittlere oder weniger positive Einschätzungen ab. Den Pflegezustand von Gehwegen und Straßen beurteilen 35,5 % der Befragten als zufriedenstellend und weitere 13,1 % als sehr zufriedenstellend, während 27,6 % eine eher kritische Haltung einnehmen. Im Durchschnitt besser fällt die Bewertung des Pflegezustands und der Instandhaltung von Wohn- und öffentlichen Gebäuden aus:

43,5 % stimmen dieser Aussage eher zu, 11,7 % sogar voll und ganz. Die Nutzungsmischung im Wohngebiet wird von gut der Hälfte der Befragten als ausgewogen bewertet, während 16,1 % die Aussage eher und 5,0 % völlig ablehnen. Auch die Wirkung der Bebauungsdichte auf die Bedürfnisse der Bevölkerung wird mehrheitlich positiv eingeschätzt: 53,1 % geben an, eher zufrieden zu sein. Die soziodemografische Analyse zeigt deutliche Unterschiede zwischen Altersgruppen. Besonders junge Personen unter 18 Jahren bewerten die Bebauungsdichte auffallend positiv (74,2 %). Die älteste Gruppe über 80 Jahre folgt mit 65,8 %. Die mittleren Altersgruppen – insbesondere Personen zwischen 30 und 49 Jahren – zeigen sich hingegen kritischer und erreichen nur mittlere Zustimmungswerte zwischen 48 % und 56 %.

Ein ähnliches Muster zeigt sich bei der Beurteilung des Pflegezustandes der Gebäude im Quartier: Unter-18-Jährige (67,9 %) und Hochaltrige (64,1 %) bewerten diese deutlich besser als die Gruppe der 30- bis 49-Jährigen (zwischen 54 % und 60 %). Zwischen Haushalten mit und ohne Kindern bestehen in dieser Bewertung insgesamt geringere Unterschiede: Haushalte ohne Kinder bewerten die Nutzungsmischung im Wohnviertel leicht positiver (54,2 %) als Haushalte mit Kindern (48,9 %). Bei der Einordnung der Bebauungsdichte und zum Zustand der Gehwege hingegen ähneln sich beide Haushaltsformen in den mittleren Bewertungen weitgehend.

5.3.6 Räumliche Unterschiede in der Infrastrukturbewertung

Erst durch eine kleinräumige Analyse lässt sich nachvollziehen, wie stark sich die Lebensqualität aus Sicht der Bewohnerschaft je nach Wohnlage unterscheidet. Grundlage der Auswertung bilden die Mittelwerte der jeweiligen Indikatoren, die in farblich abgestuften Heatmap-Plots visualisiert wurden.

Zunächst soll die Zufriedenheit mit Angeboten und Einrichtungen des täglichen Lebens betrachtet werden. Abbildung 22 zeigt, dass die Bewertungen innerhalb der Stadt deutlich variieren.



Abbildung 22: Durchschnittliche Zufriedenheit mit Angeboten und Einrichtungen nach Stadtbezirken in Würzburg (1). Quelle: Eigene Darstellung.

Im Bereich der Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtungen im Stadtviertel ergeben sich besonders hohe durchschnittliche Zufriedenheitswerte unter den Befragten in der Zellerau und Grombühl. Auch mit Blick auf die Zufriedenheit mit Einrichtungen der Kinderbetreuung (Krippen, Kindergärten, Horte) erhalten die beiden Stadtbezirke (neben Heidingsfeld) überdurchschnittlich positive Bewertungen ihrer befragten Bewohnerinnen und Bewohner. Über alle abgefragten Angebote und Einrichtungen hinweg erreichen die Altstadt und die Zellerau im Mittel die höchsten Zustimmungswerte. Dies ist aufgrund der hohen Angebotsdichte im Stadtzentrum auch zu erwarten gewesen, ebenso wie die unterdurchschnittliche Bewertung von Freizeit- und Kulturangeboten in zentrumsferneren Stadtbezirken. Innenstadtnähere Bezirke profitieren somit insgesamt von einer höheren Angebotsvielfalt und kürzeren Wegen, während periphere Stadtbezirke tendenziell geringere Zufriedenheitswerte aufweisen.

In Abbildung 23 wird die Zufriedenheit mit spezifischen Angeboten und Einrichtungen weiter betrachtet. Für die Befragten aus Grombühl, Versbach und Altstadt ergeben sich in Hinblick auf die Versorgung mit Apotheken und der Arzneimittelversorgung ein ausgesprochen hoher mittlerer Zufriedenheitswert, während die Befragten in Dürrbachtal und Lindleinsmühle die Situation deutlich moderater bewerten. Auch die gastronomischen Angebote werden von Befragten aus der Altstadt besonders positiv bewertet, wohingegen Heuchelhof für dieselbe Kategorie lediglich eine mittlere Bewertung von 1.98 von den befragten Bewohnerinnen und Bewohnern erreicht. Bemerkenswert ist auch die Spanne bei der Bewertung der Facharztangebote im jeweiligen Stadtviertel: Während die Befragten aus der Altstadt zu einer überwiegend positiven Einschätzung kommen, sehen die Befragten aus Dürrbachtal und Rottenbauer

dies überwiegend anders. Diese Verteilung unterstreicht erneut die Verbindung zwischen zentraler Lage und hoher Angebotsdichte.



Abbildung 23: Durchschnittliche Zufriedenheit mit Angeboten und Einrichtungen nach Stadtbezirken in Würzburg (2). Quelle: Eigene Darstellung.

Abbildung 24 stellt die mittleren Bewertungen in den Stadtbezirken für die Erreichbarkeit verschiedener Angebote und Einrichtungen dar. Die Befragten aus zentral gelegenen Bezirken bewerten die Erreichbarkeitssituationen erwartungsgemäß zumeist am positivsten. Die Befragten aus der Altstadt vergeben insbesondere für die Erreichbarkeit kultureller Angebote überdurchschnittlich positive Bewertungen, während die Zellerau bei der Nähe zu Schwimm- und Hallenbädern aus Sicht ihrer Anwohnerinnen und Anwohner besonders gut abschneidet. Im Gegensatz dazu liegen die mittleren Beurteilungswerte der Erreichbarkeit z. B. in Dürrbachtal vergleichsweise niedrig. Besonders hervorzuheben ist zudem die Bewertung der ÖPNV-Anbindung: Während Befragte aus Grombühl und Sanderau überwiegend positiv urteilen, liegt die Bewertung der ÖPNV-Anbindung im Dürrbachtal mit einem Mittelwert von 3.10 am anderen Ende im Vergleich der Stadtbezirke.



Abbildung 24: Bewertung der Erreichbarkeit nach Stadtbezirken in Würzburg (1). Quelle: Eigene Darstellung.

Die Fortführung dieser Analyse in Abbildung 25, die weitere Kategorien der Erreichbarkeit betrachtet, bestätigt dieses übergeordnete räumliche Muster. Die Altstadt sticht erneut hervor, etwa mit einem Mittelwert von 4.12 bei der Bewertung der räumlichen Erreichbarkeit von Facharztpraxen. Die Befragten aus der Zellerau sehen in ihren Bewertungen die Erreichbarkeit von Kinderbetreuungseinrichtungen und von Lebensmittelgeschäften in ihrem Quartier ebenfalls sehr positiv. In Lindleinsmühle und im Dürrbachtal werden die räumlichen Erreichbarkeiten von Arztpraxen vergleichsweise negativ bewertet und in Rottenbauer und im Steinbachtal vor allem die Erreichbarkeit von Apotheken.

Mit Blick auf Abbildung 26, die die Nutzungshäufigkeit gesundheitlicher und sportlicher Einrichtungen zeigt, ergeben sich zwischen den Stadtbezirken nur vergleichsweise geringe Unterschiede. Von den in den Fragen genannten Angeboten werden Apotheken sowie Hausarztpraxen am häufigsten aufgesucht. Relativ am häufigsten werden Hausärztinnen und -ärzte von Befragten aus Rottenbauer, Dürrbachtal, Lindleinsmühle und Heuchelhof aufgesucht, von Befragten aus der Altstadt und Grombühl am seltensten.

Wohlbefinden in Würzburg 2025 – Ergebnisbericht



Abbildung 25: Bewertung der Erreichbarkeit nach Stadtbezirken in Würzburg (2). Quelle: Eigene Darstellung.

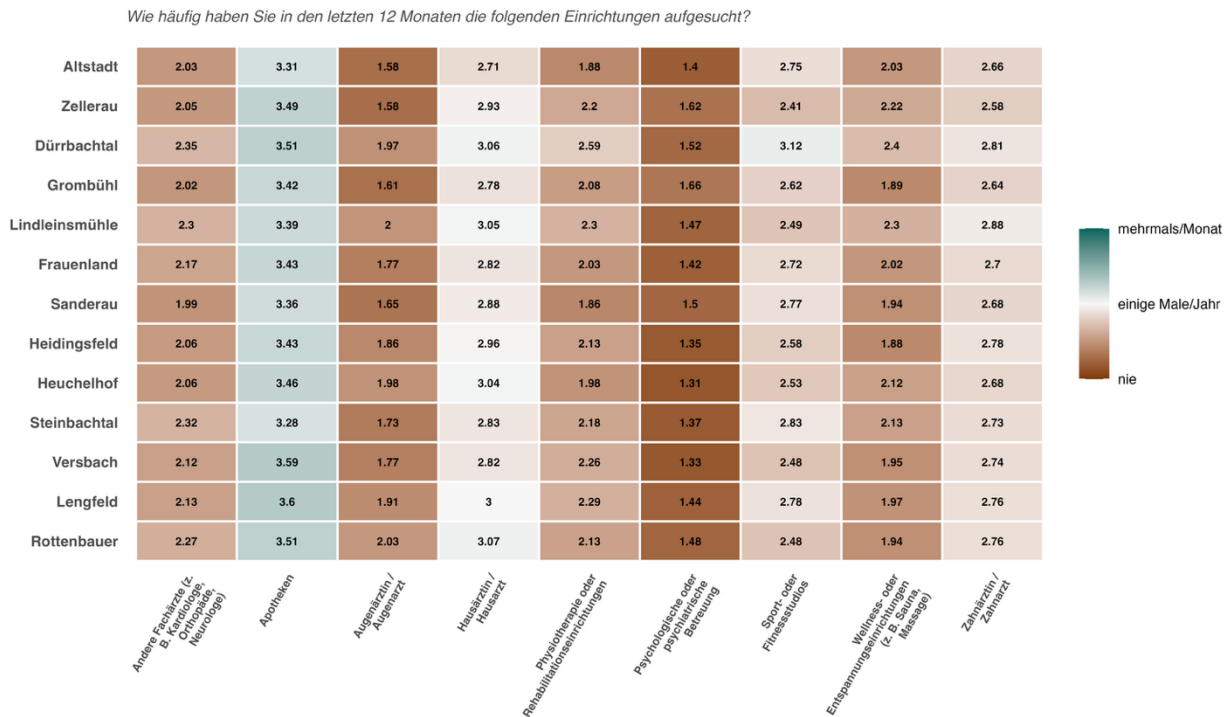


Abbildung 26: Nutzungshäufigkeit gesundheitlicher und sportlicher Anlagen nach Stadtbezirken in Würzburg. Quelle: Eigene Darstellung.

Die in Abbildung 27 dargestellte Bewertung öffentlicher Räume weist ebenfalls deutliche Unterschiede zwischen den Stadtbezirken auf. Von den Befragten im Steinbachtal erfährt die Aussage, dass die Gestaltung von Parks und öffentlichen

Grünflächen zu einer angenehmen Wohnumgebung beiträgt, die höchste Zustimmung unter den Befragten (Mittelwert von 4.25). Auch im Frauenland (4.15) werden hohe mittlere Zustimmungswerten erzielt, während die Befragten aus Grombühl (3.21) und Versbach (3.22) dem am wenigsten zustimmen. Auch zur Aussage, dass die öffentliche Beleuchtung für Sicherheit im Quartier sorgt, wird von den Befragten in den verschiedenen Stadtbezirken unterschiedlich bewertet: Während diese Aussage im Steinbachtal, Rottenbauer und Versbach hohe Zustimmung erfährt, bleibt diese in Lindleinsmühle, Altstadt und Heuchelhof deutlich verhaltener. Die Bewertung der Qualität von Spiel- und Freizeitflächen für Kinder zeigt wiederum hohe mittlere Zustimmungswerte in der Zellerau (3.79) und Frauenland (3.85). Die Sauberkeit und Pflege öffentlicher Plätze und Straßen in der Wohnumgebung wird vor allem von Befragten in Rottenbauer und Frauenland im Durchschnitt positiv bewertet, während von den Befragten in Heuchelhof und Grombühl im Durchschnitt schlechtere Bewertungen abgegeben wurden.

Bewerten Sie die öffentlichen Räume in Ihrer Wohnumgebung.

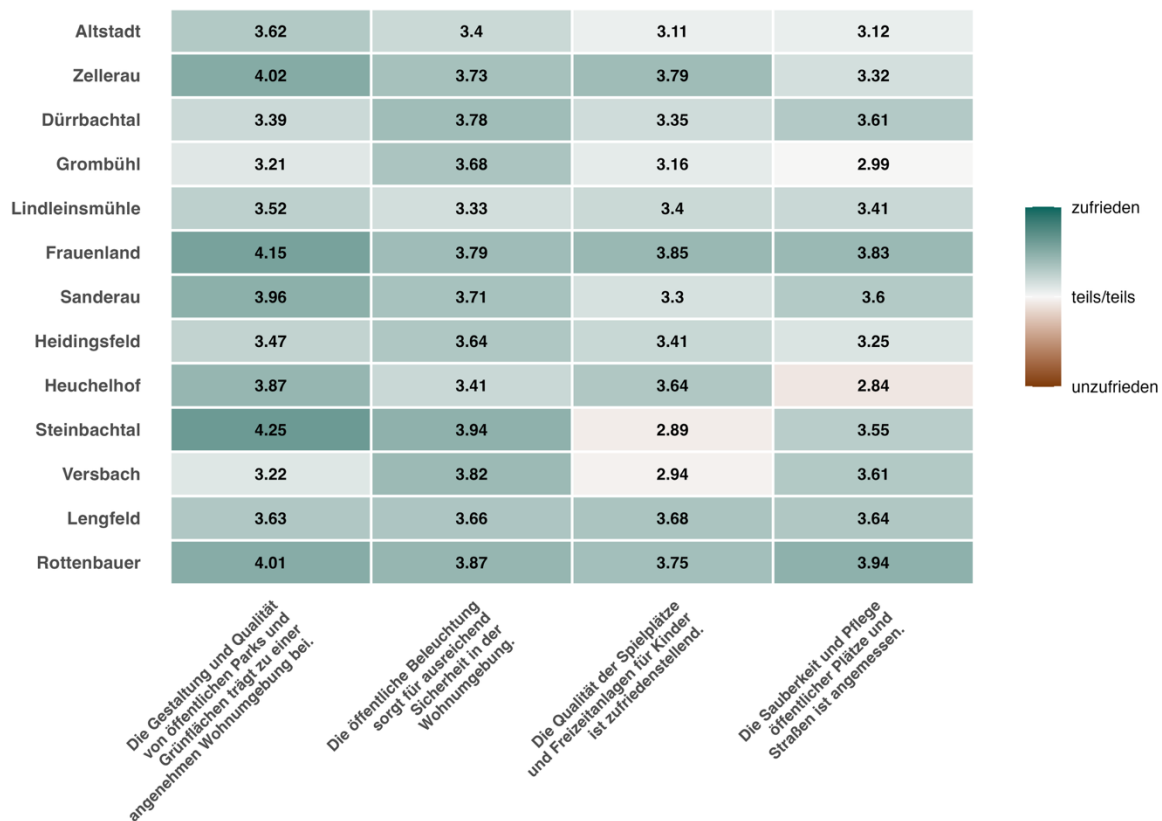


Abbildung 27: Bewertung der öffentlichen Räume nach Stadtbezirken in Würzburg. Quelle: Eigene Darstellung

Die Bewertung der Nutzungsdurchmischung sowie baulicher Strukturen und Qualitäten im Wohnviertel ist in Abbildung 28 differenziert nach Stadtbezirken dargestellt. Die Befragten aus Rottenbauer und Frauenland bewerten sowohl den Pflegezustand und Instandhaltung von Gehwegen und Straßen als auch von Wohngebäuden und öffentlichen Gebäuden in ihrem Wohnviertel überdurchschnittlich positiv. Hingegen werden der Zustand der Gehwege und Straßen im Quartier von den Befragten im Dürrbachtal und im Steinbachtal im Durchschnitt am kritischsten gesehen. Der

Gebäudezustand wird von den Befragten in Grombühl und Lindleinsmühle im Durchschnitt am schlechtesten bewertet. In beiden Stadtbezirken wird im Vergleich auch die Bebauungsdichte am wenigsten positiv bewertet, anders als in den Bezirken Steinbachtal, Rottenbauer und Frauenland. In Lindleinsmühle wird vor allem die Nutzungsmischung im Durchschnitt als am wenigsten ausgewogen empfunden, während bei diesem Kriterium vor allem in der Zellerau hohe mittlere Zustimmungswerte erzielt werden.

Bewerten Sie folgende Aussagen über die Nutzungsmischung und Bebauung im Wohnviertel.

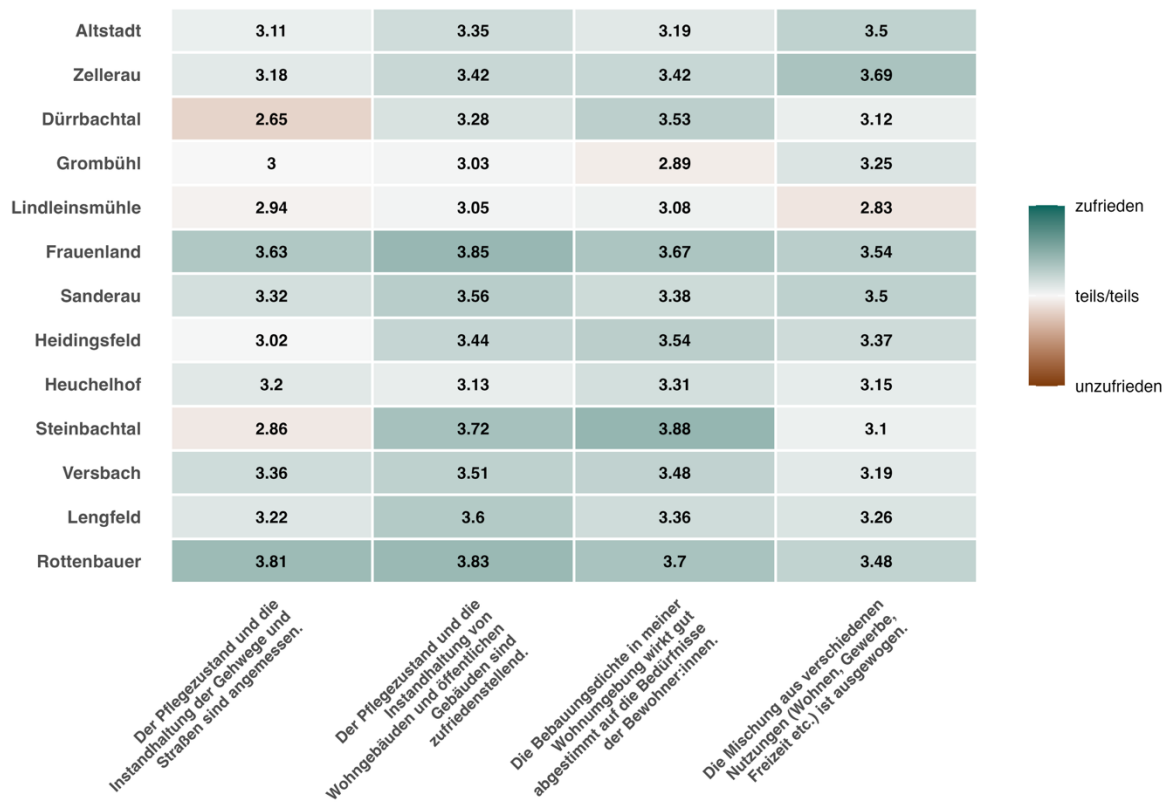


Abbildung 28: Bewertung Nutzungsmischung und Bebauung nach Stadtbezirken in Würzburg. Quelle: Eigene Darstellung.

Schließlich zeigt Abbildung 29 die mittlere Einschätzung der Verkehrsinfrastruktur in den Stadtbezirken durch die Befragten. Während die Anzahl und Verfügbarkeit öffentlicher Parkplätze im Wohnviertel von den Befragten in Grombühl (Mittelwert: 2,03) auffällig schlechter als in den anderen Stadtbezirken bewertet wird, ist die Parkplatzsituation in Rottenbauer (3,45) und Steinbachtal (3,35) aus der Sicht der Befragten am entspanntesten. Die Verkehrsinfrastruktur in Grombühl stellt sich auch bei den Fragen zum Radverkehr und zu den Gehwegen im Stadtbezirksvergleich als besonders angespannt heraus. Im Durchschnitt recht positiv wird in Grombühl hingegen die ÖPNV-Anbindung bewertet. Die Befragten aus Rottenbauer zeigen sich im Bezirksvergleich bei fast allen Items zur Bewertung der Verkehrsinfrastruktur am zufriedensten mit der Situation in ihrem Stadtbezirk.

Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Verkehrsinfrastruktur in Ihrem Stadtviertel.



Abbildung 29: Bewertung der Verkehrsinfrastruktur nach Stadtbezirken in Würzburg. Quelle: Eigene Darstellung.

5.4 Nachbarschaft, Zusammenhalt und Teilhabe

5.4.1 Soziales Klima und Nachbarschaftszusammenhalt

Das soziale Zusammenleben in der Nachbarschaft stellt eine zentrale Dimension der Lebensqualität dar und trägt wesentlich zum subjektiven Wohlbefinden bei. Neben Umwelt- und Infrastrukturfaktoren spielt insbesondere die soziale Einbindung im direkten Wohnumfeld eine wichtige Rolle für Zufriedenheit, Sicherheit und Identifikation mit dem Wohnort. Wie in Kapitel 2 dargestellt, gilt soziale Kohäsion als ein Schlüsselindikator für das Funktionieren städtischer Gemeinschaften. Ein positives nachbarschaftliches Miteinander fördert emotionale Stabilität, gegenseitige Unterstützung im Alltag und ein Gefühl von Zugehörigkeit (vgl. Forrest/Kearns 2001; Kim et al. 2020; Günther 2015).

Ziel der folgenden Auswertung ist es, die Wahrnehmung des nachbarschaftlichen Gemeinschaftsgefühls in Würzburg darzustellen und zu analysieren, in welchem Ausmaß Vertrauen, Zusammenhalt und gegenseitige Unterstützung im Wohnumfeld erlebt werden. Grundlage bilden Befragungssitems, die zentrale Aspekte des sozialen Miteinanders abbilden: persönliches Sicherheitsempfinden, Bekanntheit unter Nachbarn, gegenseitige Hilfsbereitschaft, Gemeinschaftsgefühl, Konflikthäufigkeit

sowie das Ausmaß erlebter Anonymität. Abbildung 30 stellt die zentralen Befragungsergebnisse dar.

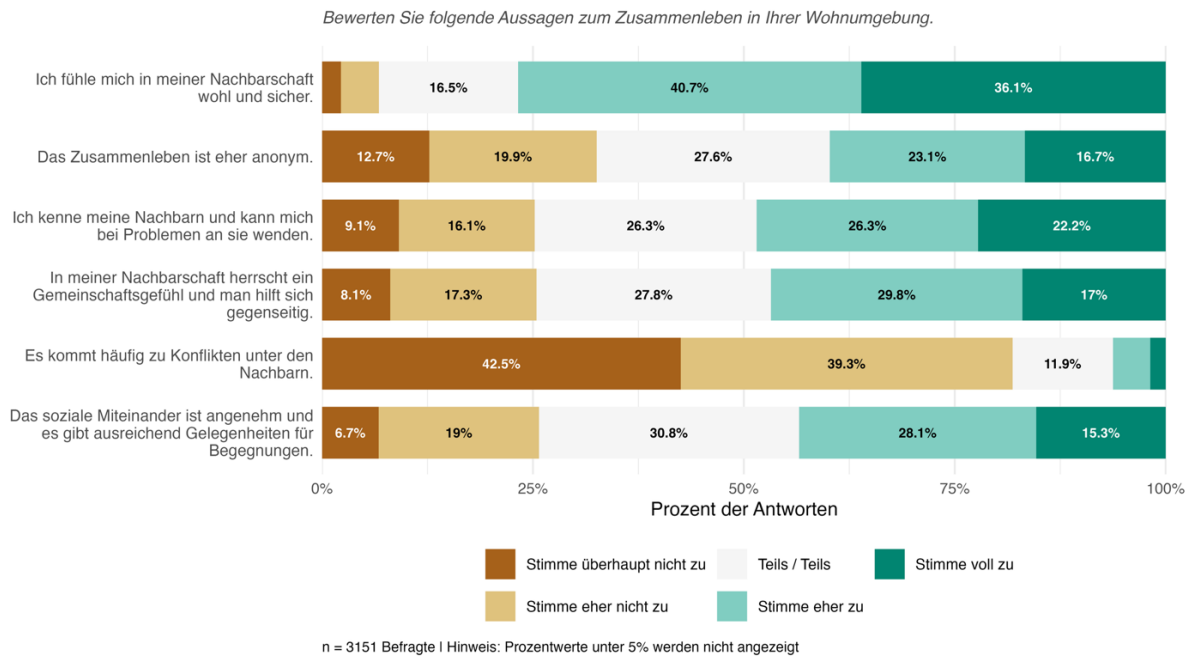


Abbildung 30: Bewertung des Zusammenlebens und der Nachbarschaftsumgebung in der Stadt Würzburg. Quelle: Eigene Darstellung.

Es zeigt sich ein überwiegend positives Bild unter den Befragten. Besonders das Sicherheitsempfinden hebt sich klar hervor: 76,8 % stimmen der Aussage zu, sich in ihrer Nachbarschaft wohl und sicher zu fühlen, darunter 36,1 % mit voller Zustimmung. Ältere Personen zwischen 70 und 79 Jahren sowie über 80 Jahren bewerten ihre Sicherheit mit Mittelwerten von 4.00 bzw. 4.36 überdurchschnittlich positiv, während der entsprechende Mittelwert unter jüngeren Befragten bei 4.00 liegt. Aufgrund der insgesamt geringen Streuung spielt das Alter nur eine untergeordnete Rolle. Die Qualität sozialer Beziehungen zeigt größere Differenzen: 47,0 % der Befragten geben an, ihre Nachbarn zu kennen und sich bei Problemen an sie wenden zu können. 25,2 % verneinen dies, während 26,3 % eine neutrale Position einnehmen. Die Bekanntheit unter Nachbarn steigt mit dem Alter spürbar an. Während die Gruppe der 18- bis 29-Jährigen einen entsprechenden Mittelwert von 2.76 erreicht, liegen Personen über 80 Jahren mit einem Mittelwert von 4.05 deutlich darüber. Ähnliche Effekte zeigen sich mit Blick auf die Wohndauer: Menschen, die länger als zehn Jahre im Quartier leben, erreichen bei dieser Frage einen Mittelwert von 3.62, während Neuzugezogene (unter einem Jahr) mit 2.86 deutlich darunter liegen. Ein vergleichbarer Unterschied zeigt sich zwischen Eigentümerinnen und Eigentümern (3.82) sowie Mieterinnen und Mietern (3.10).

Auch bei der Frage zum Gemeinschaftsgefühl zeigt sich eine mehrheitlich positive Wahrnehmung. 46,8 % stimmen zu, dass in ihrer Nachbarschaft gegenseitige Unterstützung herrsche, während 25,4 % dies verneinen. Altersbezogene Unterschiede sind auch hier deutlich: Während der entsprechende Mittelwert bei jüngeren Befragten

unter 30 Jahren bei 2.90 liegt, steigt dieser bei Personen ab 60 Jahre auf Werte zwischen 3.46 und 3.68. In Vierpersonenhaushalten wird die Aussage, dass in der Nachbarschaft ein Gemeinschaftsgefühl existiert, eher zugestimmt als in Einpersonenhaushalten. Ein ähnliches Muster zeigt sich mit Blick auf den Wohnstatus der Befragten: Eigentümerinnen und Eigentümer bewerten das Gemeinschaftsgefühl in der Nachbarschaft im Mittel (3.66) deutlich höher als Mieterinnen und Mieter (3.09).

Das allgemeine soziale Miteinander wird von 43,4 % als angenehm und von ausreichend Begegnungsmöglichkeiten begleitet wahrgenommen. 25,7 % lehnen diese Aussage ab, während 30,8 % neutral bleiben. Die Altersgruppen weisen hier deutliche Differenzen auf: Die Zustimmung steigt von einem Mittelwert von 2.95 bei den 18- bis 29-Jährigen auf 3.95 in der Altersgruppe über 80 Jahren. Auch Haushalte mit Kindern, insbesondere Vierpersonenhaushalte, zeigen deutlich höhere mittlere Zustimmungswerte zu dieser Aussage (3.54). Ein Gegenstück zur sozialen Nähe bildet die empfundene Anonymität in der Nachbarschaft. 39,8 % teilen die Einschätzung, dass das Zusammenleben eher anonym sei, während 32,6 % diese Aussage ablehnen. Besonders ausgeprägt ist diese Wahrnehmung bei jüngeren Befragten: Unter den 18- bis 29-Jährigen liegt der mittlere Wert bei 3.79, während er bei den über 80-Jährigen auf 2.37 sinkt. Parallel bewerten Befragte, die in Einpersonenhaushalten leben, das nachbarschaftliche Zusammenleben als anonym (3.53), wohingegen größere Haushalte ab vier Personen deutlich niedrigere Mittelwerte dazu aufweisen (2.59). Auch der Wohnstatus spielt eine Rolle: Unter Mieterinnen und Mieter ist der entsprechende Mittelwert mit 3.43 deutlich höher als bei Eigentümerinnen und Eigentümer (2.58). Konflikte unter Nachbarn spielen in Würzburg eine untergeordnete Rolle: 6,3 % stimmen der Aussage zu, dass es häufig zu Konflikten komme. 81,8 % verneinen dies, 11,9 % bleiben neutral. Die soziodemographischen Unterschiede sind bei dieser Einschätzung gering, was auf ein breites konsensuales und störungsarmes Alltagsleben schließen lässt.

5.4.2 Möglichkeiten der Mitwirkung und Teilhabe

Partizipation und soziale Teilhabe bilden eine zentrale Säule sozialer Nachhaltigkeit in Städten. Sie beschreiben das Ausmaß, in dem Bürgerinnen und Bürger die Möglichkeit haben, sich in ihrem Wohnumfeld einzubringen, Verantwortung zu übernehmen und ihr Umfeld aktiv mitzugestalten. Wie in Kapitel 2 beschrieben, gelten Beteiligung und Engagement als wesentliche Indikatoren einer demokratisch verankerten Stadtgesellschaft und tragen maßgeblich zur sozialen Kohäsion und Identifikation mit dem Lebensumfeld bei (vgl. BBE o.J.). Im Folgenden soll die subjektive Wahrnehmung der Befragten zu den Mitgestaltungsmöglichkeiten und der sozialen Teilhabe in Würzburg beschrieben werden.

Abbildung 31 veranschaulicht die Befragungsergebnisse. Nur 29,1 % der Befragten geben an, die Beteiligungsmöglichkeiten zu kennen, während 45,9 % diese Aussage verneinen und 25,0 % eine neutrale Haltung einnehmen. Die Mittelwerte steigen deutlich mit dem Alter: Unter den jüngeren Personen zwischen 18 und 29 Jahren sind die Beteiligungsmöglichkeiten wenig bekannt (Mittelwert: 2.19), während die Altersgruppen ab 65 Jahren besser informiert sind (Mittelwerte zwischen 3.10 und 3.14).

Bei Neuzugezogenen mit weniger als einem Jahr Wohndauer im Stadtbezirk liegt der Mittelwert bei 2.16, während dieser bei langjährigen Bewohnerinnen und Bewohnern (Wohndauer über zehn Jahre) 3.04 beträgt. Zwischen Eigentümerinnen und Eigentümern (3.14) sowie Mieterinnen und Mietern (2.50) bestehen ebenfalls deutliche Unterschiede in der Bewertung dieser Frage.

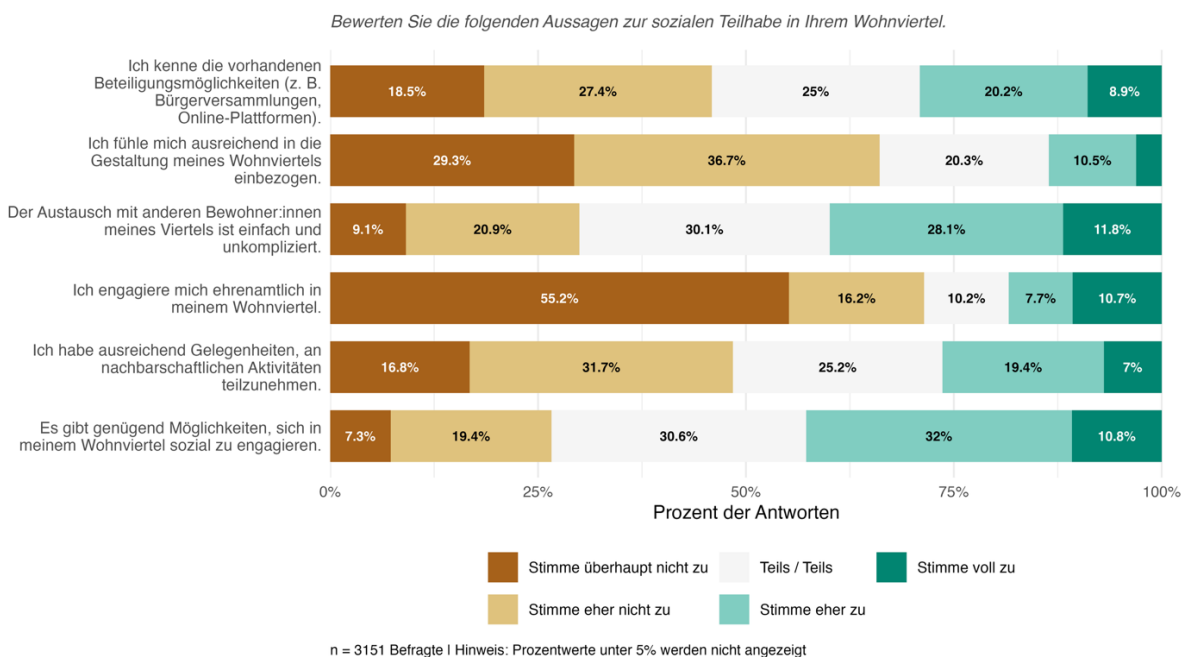


Abbildung 31: Bewertung sozialer Teilhabe in der Stadt Würzburg. Quelle: Eigene Darstellung.

Noch deutlicher fällt die Distanz der Bevölkerung zu formalen Mitgestaltungsprozessen aus, wenn es um die Einbeziehung in die Gestaltung des eigenen Wohnviertels geht. 66,0 % lehnen die Aussage ab, dass sie ausreichend einbezogen seien, während 13,7 % dieser Aussage zustimmen. 20,3 % nehmen eine neutrale Position ein. Jüngere Erwachsene (18–29 Jahre) weisen mit einem Mittelwert von 2.03 den niedrigsten Wert auf, während ältere Gruppen ab 65 Jahren (2.35 bis 2.38) sich im Schnitt etwas stärker einbezogen fühlen. Im Vergleich dazu fällt die Bewertung der wahrgenommenen Engagementmöglichkeiten im Wohnviertel deutlich positiver aus. 42,8 % stimmen zu, dass es genügend Gelegenheiten gebe, sich im Wohnviertel zu engagieren, während 26,7 % diese Aussage verneinen und 30,6 % neutral bleiben. Die Mittelwerte zeigen ein gemäßigt positives Gesamtbild, das sich alters- und wohndauerbezogen differenziert.

Bei den Teilnahmeoptionen an nachbarschaftlichen Aktivitäten fällt das Bild moderater aus. 26,4 % stimmen zu, dass es ausreichend Teilnahmemöglichkeiten gebe, 48,5 % verneinen dies und 25,1 % äußern sich neutral. Diese insgesamt zurückhaltende Bewertung spiegelt sich in den Mittelwerten wider: Für jüngere Befragte unter 30 Jahren errechnet sich ein Mittelwert von 2.28, während dieser für ältere Befragte ab 60 Jahren zwischen 2.79 und 3.03 liegt. Auch hier zeigt sich ein Effekt der Wohndauer (Neuzugezogene: zwischen 2.26 und 2.42; langjährig Wohnende: 2.85). Deutlich positiver fällt die Bewertung des nachbarschaftlichen Austauschs aus. 39,9 % empfinden den Austausch mit anderen Bewohnerinnen und Bewohnern als einfach und unkompliziert, während 30,0 % dies verneinen und 30,1 % neutral bleiben. Am

deutlichsten treten die Unterschiede beim ehrenamtlichen Engagement hervor. 18,4 % geben an, sich im Wohnviertel zu engagieren, während 71,4 % dies verneinen. Die Mittelwerte differenziert nach den Altersgruppen verdeutlichen das stark differenzierte Bild (Jüngere Erwachsene zwischen 18 und 29 Jahren: 1.61, ältere Personen ab 65 Jahren: zwischen 2.75 und 2.89).

5.4.3 Räumliche Unterschiede in der Bewertung des sozialen Zusammenlebens

Die bisherigen Ergebnisse zeigen, dass das soziale Miteinander und die Möglichkeiten zur Teilhabe in Würzburg insgesamt positiv bewertet werden. Gleichzeitig wird deutlich, dass diese Einschätzungen räumlich variieren und sich zwischen den Stadtbezirken Unterschiede im nachbarschaftlichen Zusammenleben und in der sozialen Aktivität abzeichnen. Die folgenden Auswertungen fassen die Mittelwerte für alle abgefragten Aussagen zusammen und verdeutlichen, wie sich Gemeinschaftsgefühl, nachbarschaftliche Beziehungen und Teilhabechancen je nach Stadtbezirk unterscheiden. Die entsprechenden Werte sind in Abbildung 32 dargestellt.

In den Stadtbezirken Rottenbauer, Steinbachtal, Dürrbachtal und Versbach fallen die Bewertungen zum sozialen Zusammenleben überdurchschnittlich positiv aus. Das soziale Miteinander wird von vielen Befragten dieser vier Stadtbezirke sowie von den Befragten in Heidingsfeld als angenehm empfunden, während vor allem in der Altstadt dies im Durchschnitt am wenigsten empfunden wird. In der Altstadt wird im Vergleich der Stadtbezirke das Zusammenleben häufiger als anonym empfunden. Dies geht einher mit relativ unterdurchschnittlichen Bewertungen von Altstadt-Bewohnerinnen und -Bewohnern zu den Aussagen „Ich kenne meine Nachbarn und kann mich bei Problemen an sie wenden“ und „In meiner Nachbarschaft herrscht ein Gemeinschaftsgefühl und man hilft sich gegenseitig“. Diese Aussagen zum sozialen Zusammenleben und zum Gemeinschaftsgefühl werden von den Befragten in den vier Stadtbezirken Rottenbauer, Dürrbachtal, Steinbachtal und Versbach am häufigsten positiv beantwortet. Konflikte unter Nachbarn werden von den Befragten nur sehr selten wahrgenommen. Dementsprechend ist das Sicherheitsgefühl in der Nachbarschaft in allen Stadtbezirken sehr hoch.

Die räumlichen Unterschiede bei den Fragen zur sozialen Teilhabe sind in Abbildung 33 dargestellt. Besonders hohe mittlere Zustimmungswerte finden sich erneut in Versbach, Rottenbauer und Dürrbachtal. Vergleichsweise viele Befragte in den drei Stadtbezirken geben an, „dass der Austausch mit anderen Bewohner/innen einfach und unkompliziert ist“ sowie „dass sie die vorhandenen Beteiligungsmöglichkeiten (z. B. Bürgerversammlungen, Online-Plattformen) kennen“ und es in ihrer Wohnumgebung ausreichend Gelegenheiten zur Teilnahme an nachbarschaftlichen Aktivitäten gibt. So ist auch das ehrenamtliche Engagement in der eigenen Nachbarschaft unter den Befragten dieser Stadtbezirke vergleichsweise am stärksten ausgeprägt. Die Befragten aus Versbach und Dürrbachtal, aber auch aus Lindleinsmühle gaben besonders häufig an, sich ausreichend in die Gestaltung ihres Stadtbezirks einbezogen zu fühlen.

Wohlbefinden in Würzburg 2025 – Ergebnisbericht



Abbildung 32: Bewertung des Zusammenlebens und der Nachbarschaftsumgebung nach Stadtbezirken in Würzburg. Quelle: Eigene Darstellung.



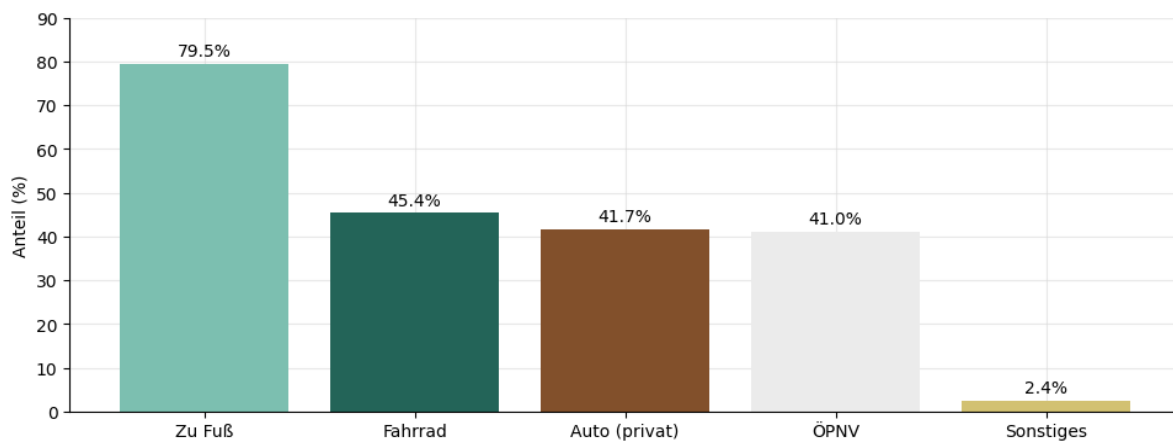
Abbildung 33: Bewertung sozialer Teilhabe nach Stadtbezirken in Würzburg. Quelle: Eigene Darstellung.

In den Stadtbezirken Altstadt und Sanderau liegen die Bewertungen zur sozialen Teilhabe auf dem niedrigsten Niveau der Stadt. In der Altstadt und in der Sanderau

stimmen relativ wenige Befragte der Aussage zu, „dass sie sich ausreichend beteiligt fühlen“. Auch geben nur vergleichsweise wenige an, dass sie die Beteiligungsmöglichkeiten kennen oder dass der Austausch mit anderen Bewohner:innen einfach und unkompliziert ist. In beiden Stadtbezirken liegt die Wahrnehmung sozialer Mitwirkungsmöglichkeiten unter den Befragten deutlich unter dem städtischen Durchschnitt.

5.5 Mobilität und Verkehr

5.5.1 Fortbewegung im Alltag



Hinweis: Mehrfachnennungen möglich (Summe der Anteile kann > 100% sein).

Abbildung 34: Fortbewegungsmittel der Befragten in ihrem Stadtviertel. Quelle: Eigene Darstellung.

Die alltägliche Mobilität beeinflusst sowohl die persönliche Bewegungsfreiheit als auch die städtische Lebensqualität. Viele Wege im Wohnumfeld sind kurz und eignen sich damit für aktive Mobilitätsformen. Die Befragten gaben an, welche Verkehrsmittel sie regelmäßig für Besorgungen oder kurze Alltagswege in ihrem Viertel nutzen. Die Ergebnisse (vgl. Abb. 34) zeigen eine deutliche Präferenz für nicht-motorisierte Fortbewegung: Rund vier Fünftel der Befragten gehen regelmäßig zu Fuß, und 45,4 % nutzen das Fahrrad. Motorisierte Verkehrsmittel werden deutlich seltener genannt: 41,7 % geben an, ein privates Auto zu verwenden, und 41,0 % nutzen den öffentlichen Nahverkehr, während andere Fortbewegungsformen nur eine geringe Rolle spielen. Eine differenzierte Betrachtung nach Altersgruppen macht deutlich, dass Mobilität im Lebensverlauf unterschiedlich organisiert wird. Jüngere und mittlere Altersgruppen (18–49 Jahre) kombinieren häufig Zu-Fuß-Gehen mit dem Fahrrad, während der Autoanteil insbesondere in der Altersgruppe der 50- bis 59-Jährigen am höchsten ist. Bei den älteren Personen (70+ Jahre) bleibt der Fußwegeanteil hoch, der Fahrradanteil geht jedoch deutlich zurück; gleichzeitig gewinnt der ÖPNV an Bedeutung, insbesondere bei den über 80-Jährigen. Für alle betrachteten Verkehrsmittel zeigen statistische Tests signifikante Unterschiede zwischen den Altersgruppen ($p < 0,001$), was auf klar ausgeprägte mobilitätsbezogene Lebensphasen hinweist.

Eine vertiefte Analyse der Verkehrsströme, Wegzwecke und Struktur der Mobilitätsmuster in Würzburg wurde bereits im Rahmen der „Mobilitätsbefragung Würzburg 2023“ vorgelegt (Pastuschka/Gross 2024). Im vorliegenden Projekt wird die Verkehrsmittelnutzung daher vor allem als erklärende Kontextvariable genutzt, die – neben Umwelt- und Sozialindikatoren – Unterschiede im subjektiven Wohlbefinden zwischen Bevölkerungsgruppen und Stadtbezirken mitprägt.

5.5.2 Zufriedenheit mit der Verkehrsinfrastruktur

Die Zufriedenheit mit der Verkehrsinfrastruktur zeigt ein differenziertes Bild, das sowohl Stärken als auch deutliche Schwachstellen erkennen lässt. Wie in Abbildung 35 dargestellt, äußern sich einige der Befragten positiv zur Sicherheit der Wege und Straßen. Rund ein Drittel empfindet die Gestaltung als ausreichend sicher für Fußgängerinnen und Fußgänger sowie für Radfahrende. Die Aussage „Ich finde die Wege und Straßen ausreichend sicher für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen“ findet bei 34,3 % Zustimmung, während 38 % den Eindruck haben, dass die Sicherheitslage verbesserungswürdig ist. Die Taktung und Pünktlichkeit des öffentlichen Nahverkehrs schneiden im Vergleich am besten in der Bewertung durch die Befragten ab. 58,7 % bewerten den Nahverkehr positiv. Damit gehört dieser Bereich zu den am besten bewerteten Teilen der städtischen Verkehrsinfrastruktur. Viele Befragte geben an, dass „die Verkehrsberuhigung in ihrem Wohnviertel zu einem sicheren Umfeld beiträgt“, was sich in 39,6 % Zustimmung widerspiegelt. Zwar bleibt ein Teil der Befragten kritisch, doch insgesamt zeigt sich, dass Maßnahmen der Verkehrsberuhigung in vielen Quartieren wahrgenommen und positiv bewertet werden.

Bei der Bewertung des Radwegenetzes fällt das Bild ambivalent aus. Die Aussage „Ich bin mit dem Radwegenetz (Fahrradinfrastruktur) in meiner Wohnumgebung zufrieden“ beantworteten 35,2 % (eher) positiv, während 39,8 % (eher) negativ. Wesentlich kritischer fällt die Bewertung der Parkraumsituation aus. Die Aussage „Die Anzahl und Verfügbarkeit von öffentlichen Parkplätzen ist ausreichend“ findet lediglich bei 34,2 % der Befragten Zustimmung, während 42,6 % diese Aussage (eher) ablehnen. Unter den Personen, die das Auto häufig nutzen, stimmen 23,2 % der Aussage zu, bei den übrigen Befragten sind es 17,4 %. Ein ähnliches Muster zeigt sich beim Anwohnerparken (24,4 % vs. 19,9 %). Damit wird deutlich, dass die Unzufriedenheit mit der Parkplatzsituation nicht nur von Personen ohne Auto geäußert wird, sondern breit über beide Gruppen hinweg besteht. Auch das Parkangebot für Anwohnerinnen und Anwohner wird ähnlich bewertet. 38,9 % sind zufrieden, während rund 40 % angeben, dass es aus ihrer Sicht nicht ausreicht. Auf die Aussage „Die Lade- und Parkmöglichkeiten für E-Fahrzeuge sind ausreichend“ reagieren nur 23,5 % positiv, während 56,4 % angeben, dass diese Infrastruktur nicht ausreichend sei.

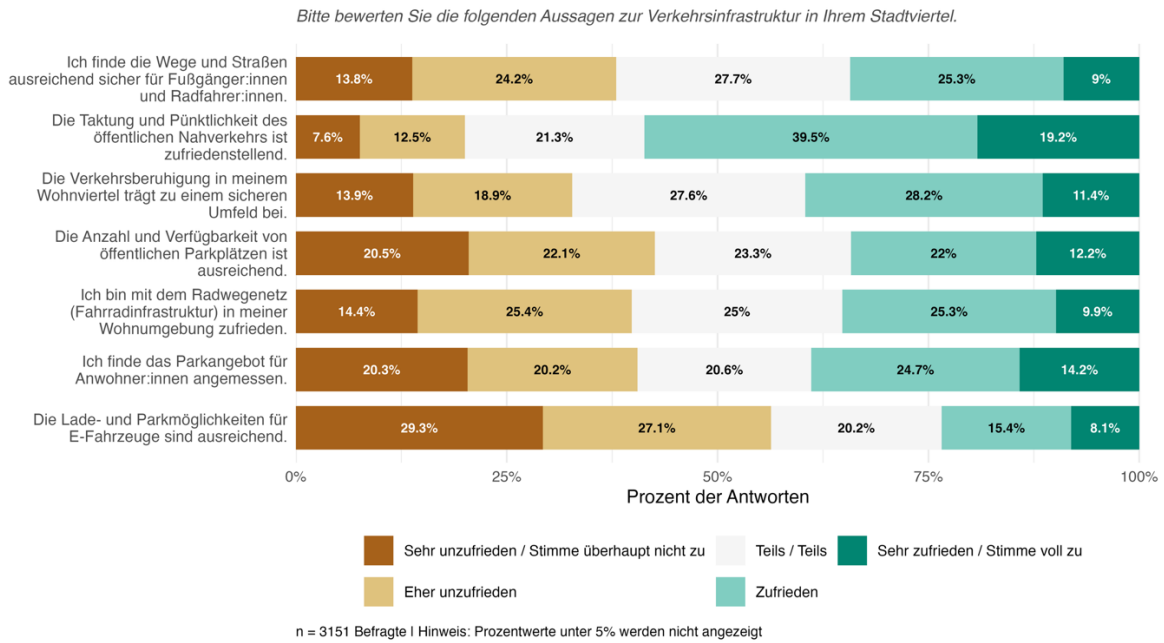


Abbildung 35: Zufriedenheit mit der Verkehrsinfrastruktur im Stadtviertel. Quelle: Eigene Darstellung.

Die Auswertung der Items nach soziodemografischen Gruppen lässt bereits Unterschiede erkennen, noch klarer werden die Muster jedoch bei einer Differenzierung nach Verkehrsmittelnutzung (Skala 1 = stimme überhaupt nicht zu bis 5 = stimme voll zu). Personen, die in ihrem Alltag das Fahrrad nutzen, bewerten die Sicherheit der Wege und Straßen sowie die Radverkehrsinfrastruktur durchgängig kritischer als Nicht-Radfahrende: Für die Aussage „Ich finde die Wege und Straßen ausreichend sicher für Fußgänger/innen und Radfahrer/innen“ liegt der Mittelwert der Fahrradnutzenden bei 2,68, während Nicht-Radfahrende im Durchschnitt 3,12 vergeben. Auch beim Radwegenetz fällt die mittlere Bewertung von Fahrradnutzenden mit 2,79 niedriger aus als bei Personen, die kein Fahrrad angeben (3,03). Gleichzeitig zeigen sich bei Autofahrenden gegenläufige Muster: Personen, die das Auto privat für Alltagswege nutzen, bewerten das Radwegenetz (3,04 gegenüber 2,82) und die Verkehrssicherheit (3,07 gegenüber 2,80) etwas positiver als Befragte ohne Autonutzung, schätzen jedoch die Taktung und Pünktlichkeit des ÖPNV (3,41 gegenüber 3,56) sowie die Lade- und Parkinfrastruktur für E-Fahrzeuge (2,31 gegenüber 2,59) im Durchschnitt kritischer ein.

5.5.3 Unterschiede im Mobilitätsverhalten zwischen Stadtbezirken

Die Analyse zeigt sowohl im Mobilitätsverhalten als auch in der Bewertung der Verkehrsinfrastruktur deutliche kleinräumliche Unterschiede nach Wohnstandort der Befragten. Diese Unterschiede, dargestellt in Abbildung 36 lassen sich direkt anhand der Stadtbezirke nachvollziehen. Besonders deutlich wird dies, wenn man die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel zwischen den einzelnen Bezirken vergleicht.

In der Altstadt nutzt ein sehr großer Teil der Befragten das Zu-Fuß-Gehen als regelmäßige Fortbewegungsform. Mit 93,1 % erreicht der Bezirk den höchsten Wert aller Stadtbezirke (Mehrfachantworten waren möglich). Viele Personen geben dort an, dass sie ihre alltäglichen Ziele bequem zu Fuß erreichen können. Ein ähnliches Bild zeigt

sich in Grombühl, wo 89,2 % regelmäßig zu Fuß unterwegs sind. Auch in der Sanderau (85,2 %) und im Frauenland (84,5 %) dominiert der Fußverkehr stark unter den Befragten. In all diesen Stadtbezirken ist die Nutzung motorisierter Verkehrsmittel unter den Befragten nachrangig: In der Altstadt fahren 17,2 % regelmäßig mit dem Auto, in der Sanderau 20,6 %. Gleichzeitig ist der ÖPNV unter den Befragten aus diesen Quartieren besonders präsent. In der Sanderau geben 53,3 % der Befragten an, dass sie Bus oder Straßenbahn regelmäßig nutzen, auch unter den Befragten in Heuchelhof ist der Anteil der regelmäßigen ÖPNV-Nutzerinnen und -Nutzern hoch (52,7 %). Im Dürrbachtal stellt sich die Situation anders dar: Dort geben 80,5 % der Befragten an, regelmäßig das Auto zu nutzen. In Lengfeld liegt dieser Wert bei 74,2 %; auch in Lindleinsmühle und Versbach berichten relativ viele befragte Personen, dass sie ihre alltäglichen Wege überwiegend mit dem Auto zurücklegen. Der ÖPNV wird in diesen Stadtbezirken seltener genutzt: Unter den Befragten im Dürrbachtal werden immerhin noch Anteile von 34,6 % erreicht, während Versbach (26,4 %) und Lengfeld (27,3 %) darunter liegen. Auch beim Fußverkehr liegen die Anteile zumeist niedriger als in den innenstadtnahen Quartieren.

Die Fahrradnutzung ist zwischen den Stadtbezirken unterschiedlich ausgeprägt. In der Sanderau nutzen 56,9 % der Befragten regelmäßig das Fahrrad. Auch im Steinbachtal (54,9 %), Frauenland (49,4 %) und in Versbach (48,7 %) wird das Fahrrad von den dortigen Befragten vergleichsweise häufig genutzt. Im Heuchelhof zeigt sich ein anderes Muster: Dort geben nur 28,7 % der Befragten an, regelmäßig das Fahrrad zu verwenden. Auch in Lengfeld liegt der entsprechende Anteil bei 31,6 % und damit niedriger als in den weiteren anderen Stadtbezirken.

Auch die Bewertung der Verkehrsinfrastruktur, dargestellt in Abbildung 37, unterscheidet sich spürbar zwischen den Stadtbezirken. Vor allem in Rottenbauer werden viele mobilitätsbezogene Aussagen positiv bewertet. Besonders häufig stimmen die Befragten dort der Aussage zu, dass das Radwegenetz zufriedenstellend ist (3,84), dass „Wege und Straßen als sicher empfunden werden“ (3,71) und dass „die Verkehrsberuhigung zu einem sicheren Umfeld beiträgt“ (3,83). Ein ähnliches Muster zeigt sich unter den Befragten aus dem Bezirk Heuchelhof.

Die Befragten aus Heuchelhof, Heidingsfeld und Frauenland beschreiben die Infrastruktur dort überwiegend relativ positiv, äußern aber häufiger Kritik an der Zahl öffentlicher Parkplätze oder an der Ladeinfrastruktur. In der Altstadt, in Grombühl und in Lindleinsmühle fällt die Zufriedenheit deutlich geringer aus. Viele Personen aus diesen drei Stadtbezirken geben an, dass „öffentliche Parkplätze nicht ausreichend verfügbar sind“ oder dass „Lademöglichkeiten fehlen“. In Lindleinsmühle erreicht die Bewertung der Ladeinfrastruktur den niedrigsten Mittelwert der gesamten Befragung (1,43). Gleichzeitig zeigen gerade diese Stadtbezirke hohe Zufriedenheitswerte mit dem ÖPNV. In Grombühl bewerten die Befragten die Taktung und Pünktlichkeit des öffentlichen Verkehrs mit einem Mittelwert von 3,88 am besten im Stadtbezirksvergleich. In der Rottenbauer liegt der entsprechende Wert ähnlich hoch bei 3,76.

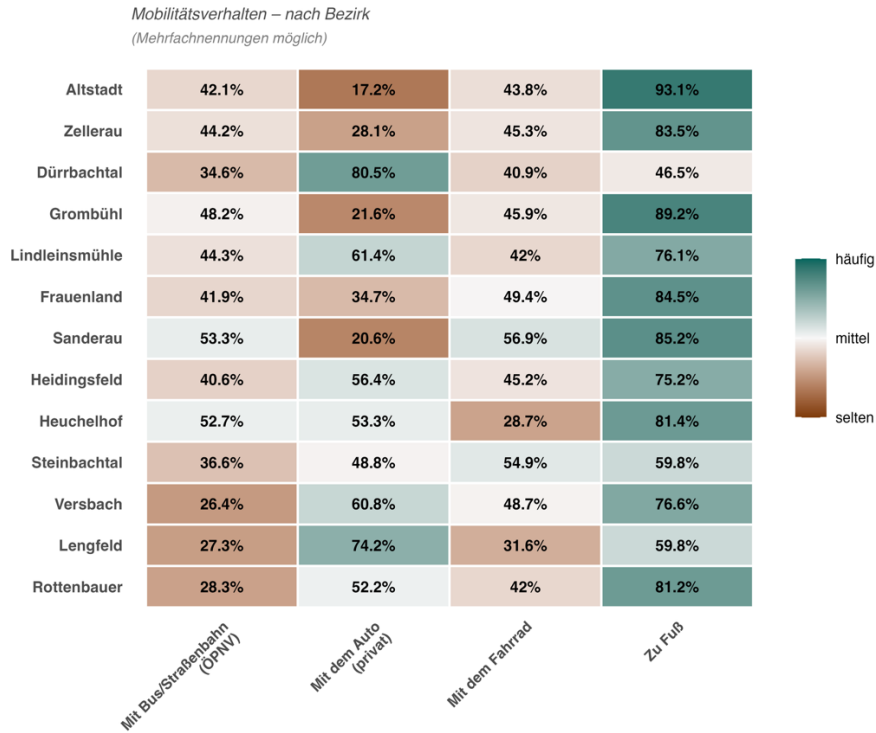


Abbildung 36: Mobilitätsverhalten der Befragten nach Stadtbezirken in Würzburg. Quelle: Eigene Darstellung.

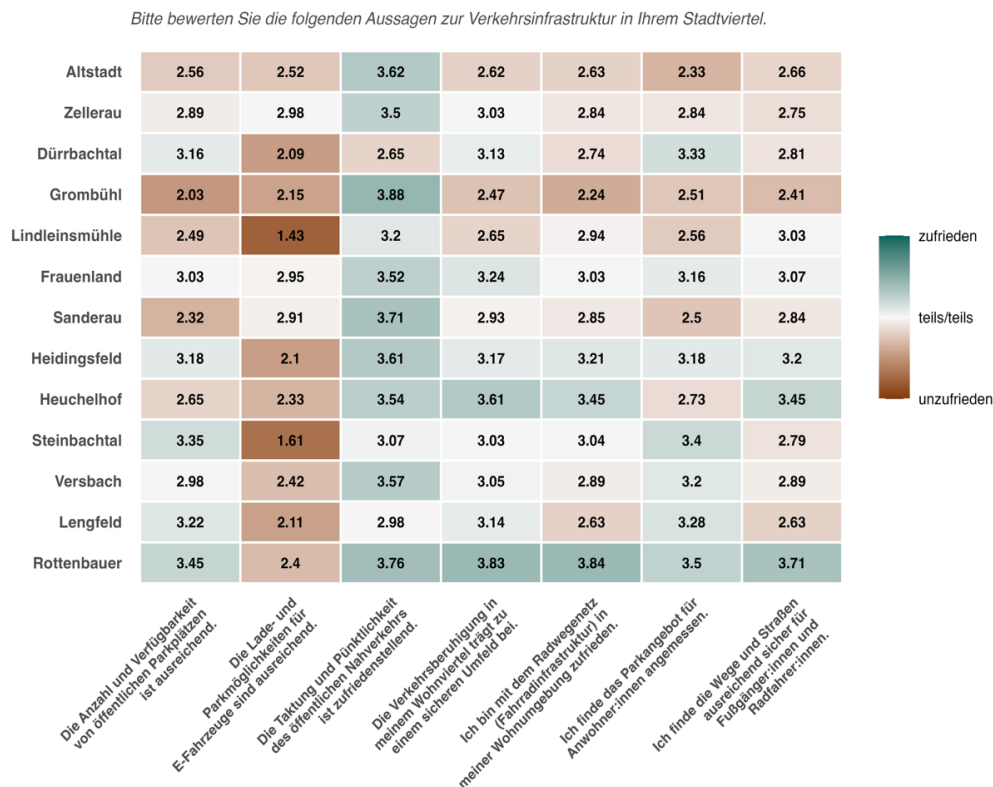


Abbildung 37: Zufriedenheit mit der Verkehrsinfrastruktur nach Stadtbezirken in Würzburg. Quelle: Eigene Darstellung.

6. VERGLEICHENDE ANALYSE ZWISCHEN BEFRAGUNGSERGEBNISSEN UND STATISTISCHEN STADT- UND RAUMDATEN

6.1 Räumliche Muster des Wohlbefindens im Zusammenhang mit Infrastruktur und Umwelt

Städtisches Wohlbefinden entsteht in Wechselwirkung zwischen individuellen Erfahrungen und dem räumlichen Umfeld. Menschen bewerten ihre Wohnumgebung aus persönlicher Perspektive, doch diese Einschätzungen sind eingebettet in objektive Gegebenheiten, die den Alltag erleichtern oder belasten können. Die Forschung zeigt seit vielen Jahren, dass insbesondere die Nähe zu Grün- und Erholungsflächen Stress reduziert, die Erholung fördert und Hitze mindert, was sich wiederum positiv auf das Wohlbefinden auswirkt (vgl. van Kamp et al. 2003; Leichtle et al. 2022). Gleichzeitig hängt soziale Teilhabe stark von der Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen ab, beispielsweise der Lebensmittelversorgung, der Gesundheitsangebote, der Bildungs- und kulturellen Einrichtungen und des ÖPNV. Fehlt diese infrastrukturelle Grundversorgung, steigt das Risiko von Einschränkungen im Alltag und der Abhängigkeit von privater Mobilität, was Ungleichheiten in der städtischen Lebensqualität verstärken kann (vgl. Daubitz 2021). Darüber hinaus gelten soziale Beziehungen im direkten Wohnumfeld als wichtige Ressource, die Sicherheit vermittelt, Unterstützung ermöglicht und sich insgesamt positiv auf das Wohlbefinden auswirkt (vgl. Gesemann/Roth 2018). Gleiches gilt für das Mobilitätserleben: Verkehr kann verbinden, aber auch trennen, kann Begegnung ermöglichen, aber auch Lärm, Gefahr und Stress hervorrufen (vgl. Urri et al. 2004).

Es reicht daher nicht aus, ausschließlich subjektive Befragungsergebnisse zu betrachten oder sich allein auf Infrastrukturdaten aus der Statistik zu verlassen. Um die räumlichen Muster des Wohlbefindens in Würzburg nachvollziehbar zu machen, ist es notwendig, beide Perspektiven zusammenzuführen. Die vorliegenden Daten erlauben genau diese Verknüpfung: Für jeden Stadtbezirk stehen Mittelwerte aus der Befragung sowie raumbezogene Indikatoren zur Verfügung. Die subjektiven Bewertungen beziehen sich dabei auf vier zentrale Themenfelder: Wohnumgebungsqualität, Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen, soziales Miteinander in der Nachbarschaft und Mobilität. Diesen wurden statistische Kenngrößen wie Grünflächenanteil, Distanz zu Alltagszielen sowie die Dichte von ÖPNV-Haltestellen gegenübergestellt. Empirische Analysen zu räumlichem Wohlbefinden stehen grundsätzlich unter zwei zentralen methodischen Bedingungen, die auch für die vorliegende Untersuchung gelten. Erstens basiert die Auswertung auf den verfügbaren statistischen und raumbezogenen Daten der Stadt Würzburg, die je nach Themenfeld unterschiedliche Genauigkeiten, zeitliche Stände und Aggregationsebenen aufweisen. Diese Heterogenität führt zu unvermeidbaren Einschränkungen, etwa dort, wo

kleinräumige Informationslücken bestehen oder bestimmte Indikatoren nur begrenzt operationalisierbar sind. Zweitens erlaubt der vorliegende Ansatz keine kausalen Schlussfolgerungen im strengen Sinne. Die Kombination aus Befragungsdaten und objektiven Indikatoren ermöglicht es, Zusammenhänge sichtbar zu machen, aber nicht, (lineare) Wirkmechanismen eindeutig nachzuweisen. Wahrgenommene Wohnzufriedenheit kann etwa mit der Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen korrespondieren, ohne dass eine direkte Ursache-Wirkungs-Beziehung zwingend besteht. Solche Einschränkungen sind in der stadtforschungsbezogenen Wohlbefindensforschung allgemein bekannt und werden auch in Studien betont, die auf die Notwendigkeit vorsichtiger Interpretation hinweisen (vgl. van Kamp et al. 2003).

Trotz dieser Grenzen ist die kleinräumige Verbindung subjektiver und statistischer Daten gut geeignet, um belastbare Hinweise auf Muster der städtischen Lebensqualität zu geben. Die verfügbare Datengrundlage bietet ausreichend Informationsdichte, um räumliche Unterschiede sichtbar zu machen und diese mit den im Bericht dargelegten theoretischen Annahmen zu verknüpfen. Die Ergebnisse sollten daher nicht als abschließende Befunde, sondern als analytisch fundierte Annäherung verstanden werden, die aufzeigt, wo strukturelle Bedingungen und individuelle Wahrnehmungen konsistent sind und wo sie auseinandergehen.

6.1.1 Physische Umwelt: Wohlbefinden und Umweltqualität

Die baulich-räumliche (physische) Wohnumgebung gehört zu den zentralen Faktoren städtischen Wohlbefindens. Forschungsergebnisse zeigen, dass Grünflächen, Bäume und naturnahe Räume zur Erholung, zur Stressreduktion, zur Verbesserung des Stadtklimas und zur sozialen Begegnung beitragen können (van Kamp et al. 2003; Massaro et al. 2023). Die Analyse für Würzburg schließt an diese Perspektive an und untersucht, wie sich Umweltindikatoren und subjektive Bewertungen kleinräumig zueinander verhalten. Die Ergebnisse werden durch zwei Abbildungen ergänzt, welche die Beziehungen zwischen Grünanteil, Lärmbelastung und Wohlbefinden bzw. Zufriedenheit visualisieren. Die räumlichen Muster deuten darauf hin, dass Stadtbezirke mit hohem Grünflächenanteil tendenziell positivere Bewertungen der öffentlichen Grün- und Freiflächen bzw. Parks in der Wohnumgebung von den befragten Bewohnerinnen und Bewohnern erhalten (Abbildung 38). Während sowohl Heuchelhof als auch das Steinbachtal mit ihren überdurchschnittlich hohen Grünflächenanteilen auch sehr hohe Zufriedenheitswerte durch ihre befragten Bewohner/-innen aufweisen, sind die Bewertungen in Grombühl sowie Versbach bei einem geringen bis moderaten Grünflächenanteil im Durchschnitt niedriger. In der Sanderau und Lengfeld hingegen sind die Grünflächenanteile niedrig, allerdings sind die Befragten in diesen Stadtbezirken vergleichsweise zufrieden mit dem Angebot an öffentlichen Grün- und Freiflächen in ihrer Wohnumgebung. Bei der Interpretation dieser Muster sind jedoch einige datenbasierte Einschränkungen zu berücksichtigen. Die verwendeten Grünflächenanteile beziehen sich ausschließlich auf Flächen innerhalb der administrativen Bezirksgrenzen. Grünräume, die jenseits dieser Grenzen liegen, aber faktisch im Alltag gut erreichbar sind – etwa Wälder oder Parkanlagen in angrenzenden Gebieten –, werden dadurch nicht abgebildet. Dies kann insbesondere für randlich

gelegene Bezirke zu Verzerrungen führen, wenn wertvolle Naherholungsräume formal außerhalb des jeweiligen Bezirks liegen. Ebenso werden qualitative Unterschiede der Grünflächen (z. B. Nutzbarkeit, Pflegezustand, Barrierefreiheit) im Datensatz nicht erfasst, obwohl sie für das tatsächliche Wohlbefinden relevant sein können.

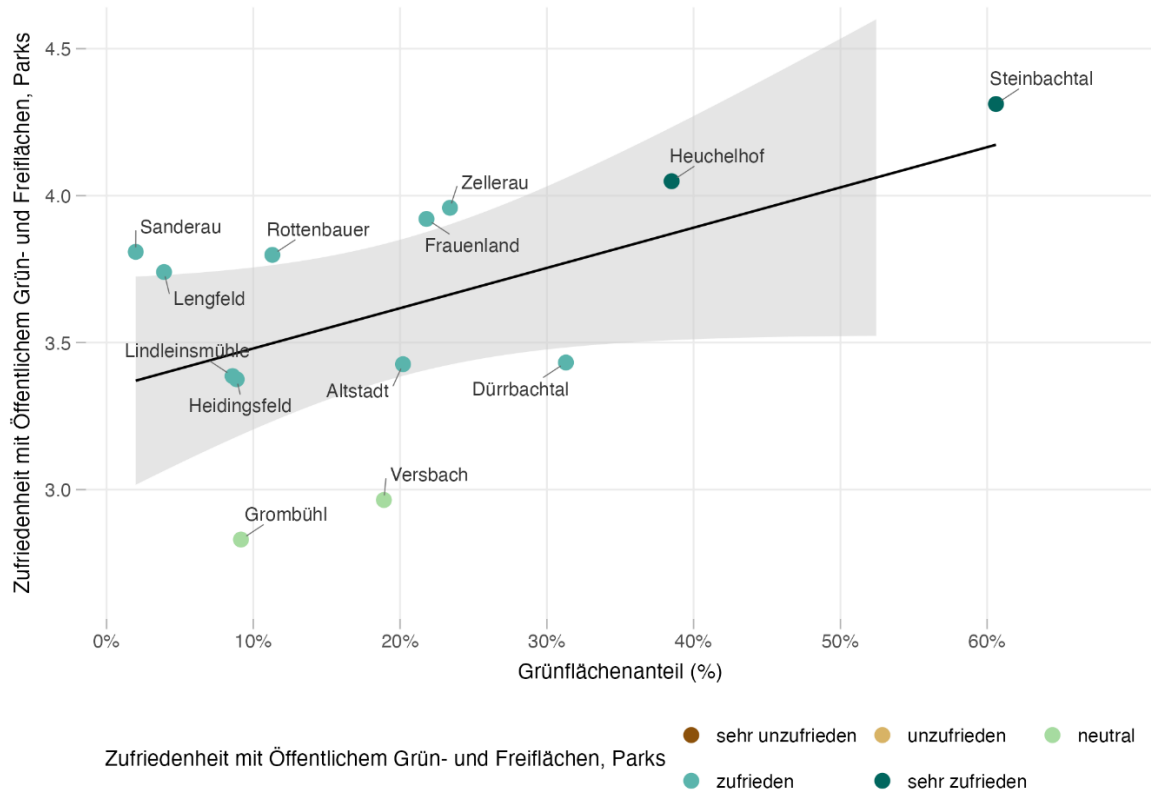


Abbildung 38: Wohlbefinden und Grünflächenanteil in Würzburg nach Stadtbezirken. Quelle: Eigene Darstellung. Datengrundlage Stadt Würzburg 2025a; Stadt Würzburg 2025b.

Neben den Grünflächenanteilen kann die Beziehung weiterer Umweltfaktoren zur Zufriedenheit der befragten Bewohnerinnen und Bewohner und deren subjektiven Wohlbefinden betrachtet werden. Eine Übersicht ausgewählter Umweltindikatoren enthält Tabelle 7, die die Grünflächenanteile, die Baumdichten (nur städtische Bäume im öffentlichen Raum), die mittleren Verkehrslärmwerte und die PKW-Dichten der dreizehn Stadtbezirke dokumentiert. So weist zwar die Sanderau sehr niedrige Grünflächenanteile an der Gesamtfläche auf, jedoch ist die Baumdichte im öffentlichen Raum vergleichsweise hoch. Diese hohe Baumdichte kann möglicherweise als ein Grund für die relativ hohe Zufriedenheit der Befragten in der Sanderau verstanden werden. Höhere Baumdichten im öffentlichen Raum finden sich in der Altstadt sowie in Lindleinsmühle, während diese in Dürrbachtal und Versbach relativ niedrig sind.

	Gesamt- stadt	Altstadt	Dürr- bachtal	Frauen- land	Grom- bühl	Heidings- feld	Heuchel- hof	Leng- feld	Lindleins- mühle	Rotten- bauer	Sanderau	Stein- bachtal	Vers- bach	Zellerau
%- Anteil von Grünflächen an der Gesamtfläche	26,6	20,2	31,3	21,8	9,16	8,87	38,5	3,92	8,59	11,3	1,99	60,6	18,9	23,4
Bäume je km²	509,89	2029,81	118,04	1103,80	374,92	263,92	480,82	533,79	1386,17	336,53	1225,31	403,72	167,32	942,95
Pkw je 1000 EW	482,6	413,8	670,5	426,8	386,7	596,0	444,2	662,0	406,9	678,2	372,4	596,0	553,1	435,4
Mittlerer Verkehrslärm (LDEN) [dB(A)]	60,50	60,65	60,29	59,61	61,68	60,94	60,57	60,12	62,55	58,09	60,13	61,22	59,68	60,02

Tabelle 7: Kennzahlen Würzburg: Physische Umwelt. Quelle: Eigene Darstellung. Datengrundlage: Stadt Würzburg 2025a; Stadt Würzburg 2025

Neben Grünflächen wirkt auch die akustische Umweltqualität auf die Bewertungen (dargestellt in Abbildung 39). Die mittleren Verkehrslärmindikatoren (LDEN) bewegen sich zwischen etwa 58 und 63 dB. Diese geringe Variation ist aufgrund der Aggregation auf gesamte Stadtbezirke erwartbar, hebt jedoch dennoch Unterschiede hervor. Die höchsten Werte treten in Lindleinsmühle (62,55 dB), Grombühl (61,68 dB) und Steinbachtal (61,22 dB) auf, während Rottenbauer (58,09 dB), Frauenland (59,61 dB) und Versbach (59,68 dB) im unteren Bereich liegen. Parallel dazu bewerteten die Befragten die Aussage „Der Straßenlärm in meiner Wohnumgebung beeinträchtigt mich“. Die höchsten Mittelwerte hierzu wurden für Grombühl (3,17) und Altstadt (3,15) ermittelt, während vor allem Rottenbauer (1,90) und auch Heuchelhof (2,23) deutlich niedrigere Werte aufweisen. Abbildung 39 zeigt die Beziehung zwischen objektiven und subjektiv empfundenen Lärmangaben und dokumentiert einen klaren positiven Zusammenhang ($r = 0,82$), der darauf hindeutet, dass sich beide Indikatoren (Messung und subjektive Wahrnehmung) weitgehend entsprechen.

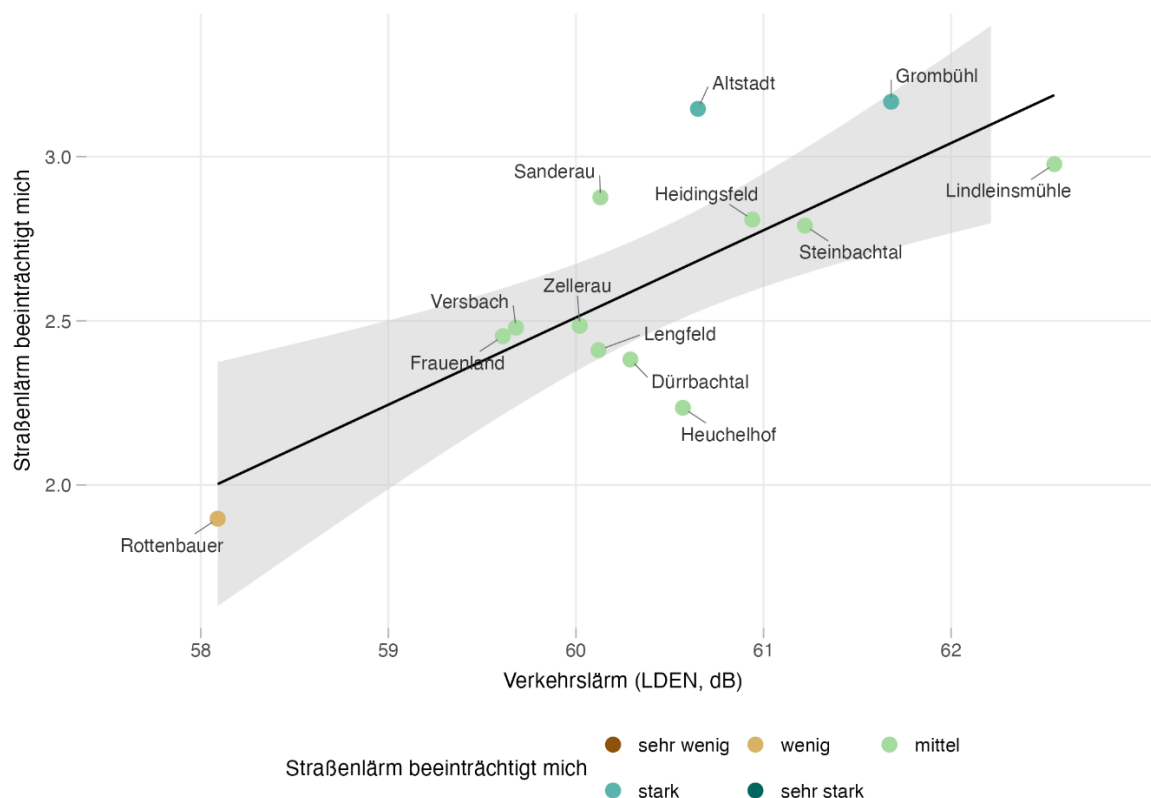


Abbildung 39: Beeinträchtigung des Straßenlärms und Verkehrslärm in Würzburg nach Stadtbezirken (2025).
 Quelle: Eigene Darstellung. Datengrundlage: Stadt Würzburg 2025a; Stadt Würzburg 2025b.

6.1.2 Infrastruktur und Versorgung

Infrastruktur und Versorgung gelten als zentrale Elemente städtischer Lebensqualität, da sie beeinflussen, wie gut Alltagsziele erreichbar sind und welche Teilhabemöglichkeiten bestehen (vgl. van Kamp et al. 2003). Gleichzeitig zeigt die

Forschung, dass eine hohe Dichte von Einrichtungen nicht notwendigerweise zu höheren Zufriedenheitswerten führt, da Faktoren wie Verkehr, Lärm oder Gestaltung des öffentlichen Raums ebenfalls eine Rolle spielen können (vgl. Mouratidis 2018). Vor diesem Hintergrund wird im Folgenden geprüft, in welchem Umfang die gemessenen (statistischen) Versorgungsindikatoren in Würzburg mit den subjektiven Bewertungen der Befragten übereinstimmen (dargestellt in Abbildung 40 am Beispiel der Bewertung der Einkaufsmöglichkeiten). Die quantitativen Kennzahlen zur medizinischen, sozialen und alltagsbezogenen Versorgung wurden in Kapitel 4.3 dargestellt. Sie zeigen eine deutliche räumliche Konzentration bestimmter Angebotsbereiche: Die Altstadt weist mit 0,85 Apotheken je 1000 Einwohner die höchste Dichte auf, während Lindleinsmühle keine Apotheke besitzt. Auch bei Hausarztpraxen und Supermärkten existieren starke Unterschiede, etwa zwischen der Altstadt (1,01 Hausarzt/innen je 1000 Einwohner; 2,16 Supermärkte je km²) und Bezirken wie Lengfeld (0,18 Hausarzt/innen je 1000 Einwohner) oder Dürrbachtal (0 Supermärkte).

Bei der sozialen Infrastruktur zeigt sich eine ähnliche Spannweite, etwa bei Sportanlagen, Betreuungsplätzen oder Schulen. Diese Muster lassen sich auf Grundlage der verfügbaren Daten beschreiben, erlauben jedoch keine Aussagen zu Versorgungsqualität oder Nutzerfreundlichkeit. Die in der Befragung ermittelte Zufriedenheit der Bewohnerinnen und Bewohner mit den Einkaufsmöglichkeiten zeigt in mehreren Fällen eine Übereinstimmung mit der objektiven Angebotslage. Zellerau erreicht mit einem Mittelwert von 4,40 einen hohen Zufriedenheitswert, konsistent mit der relativ hohen Supermarktdichte (1,84 je km²). Steinbachtal (2,80) und Dürrbachtal (2,89) liegen in der mittleren Bewertung niedriger, was zur fehlenden Marktdichte passt. Gleichzeitig treten Abweichungen auf: Befragte aus der Sanderau bewerten mit einem Mittelwert 3,96 vergleichsweise positiv, obwohl die örtliche Supermarktdichte mit 0,25 je km² gering ist. Dies könnte auf nahegelegene Angebote in angrenzenden Bezirken hinweisen, kann jedoch mit den vorhandenen Daten nicht weiter geprüft werden. Bei der Frage nach der Erreichbarkeit von Apotheken liegen Grombühl (4,54), Versbach (4,52) und Altstadt (4,48) in der Bewertung vorne, was mit den statistischen Dichten vereinbar ist. Niedrige Werte in Steinbachtal (2,58) und Rottenbauer (2,05) entsprechen ebenfalls der geringen Apothekendichte. Der Wert für Zellerau (4,24) ist höher, als die lokale Dichte erwarten ließe (0,08 je 1000 Einwohner), was ebenfalls wieder darauf hindeuten kann, dass dort Standorte in benachbarten Bezirken gut erreichbar sind. Die hausärztliche Versorgung wird von den Befragten in Zellerau (4,04), Grombühl (4,00), Sanderau (3,99) und Altstadt (3,96) positiv bewertet. Die mittleren Antworten in Lindleinsmühle (2,79) und Steinbachtal (2,69) hingegen liegen deutlich niedriger, was zu den dort sehr niedrigen Versorgungswerten passt.

Auch hier geben die Daten Auskunft über die Dichte, nicht aber über Öffnungszeiten, Kapazitäten oder Spezialisierungen, die für die Zufriedenheit ebenfalls relevant sein können. Beim Angebot an öffentlichen Grünflächen zeigen die Befragten im Steinbachtal (4,31) und Heuchelhof (4,05) besonders hohe Zufriedenheitswerte, während die Mittelwerte für die Altstadt (3,43) und Grombühl (2,83) niedriger liegen. Dieser Befund steht im Einklang mit den statistischen Grünflächenanteilen. Für eine genauere Interpretation wären jedoch kleinräumigere Daten zur Zugänglichkeit und

Nutzbarkeit von Grünräumen notwendig. Sportangebote werden von den Befragten in Zellerau mit einem Mittelwert von 3,72 am besten bewertet. Der Bezirk verfügt zugleich über eine relativ hohe Anlagendichte (3,41 je 1000 Einwohner). Befragte aus der Altstadt (3,15) und Grombühl (2,95) bewerten dies schlechter, was zu ihren geringeren Anlagendichten passt. Lindleinsmühle weist trotz einer hohen Sportanlagendichte (3,91 je 1000 Einwohner) einen vergleichsweise niedrigen Zufriedenheitswert unter den Befragten (2,62) auf. Mit den vorliegenden Daten lässt sich jedoch nicht beurteilen, ob dies mit Lage, Zugang oder Ausstattung zusammenhängt.

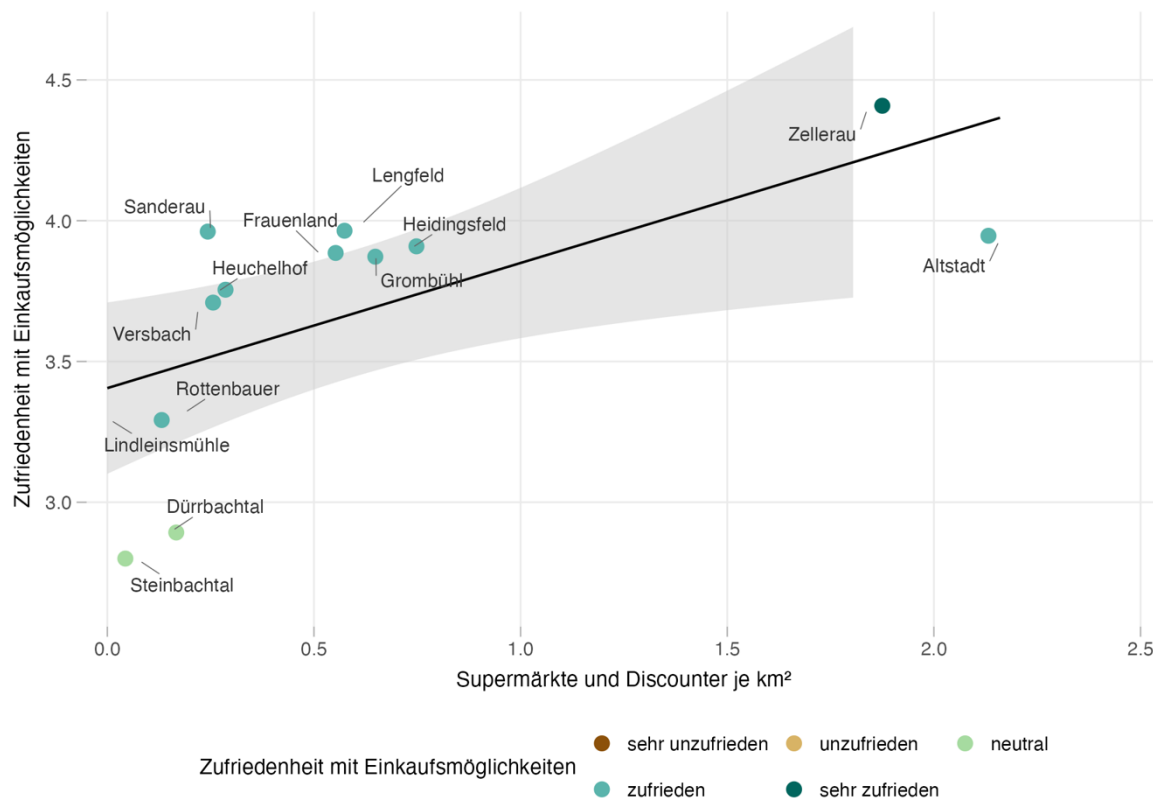


Abbildung 40: Zufriedenheit Einkaufsmöglichkeiten und Geschäfte pro km in Würzburg nach Stadtbezirken (2025).
Quelle: Eigene Darstellung. Datengrundlage Stadt Würzburg 2025a.

In der Kinderbetreuung reichen die Zufriedenheitswerte von 4,03 in Grombühl bis 3,68 in Rottenbauer. Rottenbauer verfügt objektiv über besonders viele Plätze (48,96 je 1000 Einwohner), die Befragten bewerten jedoch dieses Item vergleichsweise moderat. Da keine Informationen zu Verfügbarkeit, Gruppenstrukturen oder Entfernungen vorliegen, können diese Unterschiede nicht tiefgründiger interpretiert werden. Die schulische Versorgung wird von den Befragten in Zellerau (4,03) und Altstadt (3,87) besonders positiv eingeschätzt. Auch Lengfelder Befragte bewerten trotz geringer Schuldichte (0,09 je 1000 Einwohner) im Mittel mit 3,53 relativ positiv. Rottenbauer dagegen verfügt objektiv über eine hohe Schuldichte (1,21 je 1000 Einwohner), hier bewerten die Befragten jedoch mit einem Mittelwert von 3,13 eher verhalten.

Abschließend ist erkennbar, dass sich Angebotsdichten und subjektive Bewertungen in vielen Fällen entsprechen, zugleich aber auch Abweichungen auftreten können. Die

Daten weisen darauf hin, dass neben räumlicher Dichte auch Faktoren wie Erreichbarkeit, Qualität, Gestaltung des öffentlichen Raums oder wahrgenommene Barrieren eine Rolle spielen könnten. Diese Dimensionen werden durch die vorhandenen Indikatoren jedoch nicht erfasst. Für die Planung bedeutet dies, dass infrastrukturelle Maßnahmen stets im Zusammenspiel mit Faktoren wie Mobilität, Erreichbarkeit, Aufenthaltsqualität etc. zu verstehen sind.

6.1.3 Soziale Umwelt: Nachbarschaft und erlebte Sicherheit

Die soziale Umwelt eines Stadtteils prägt maßgeblich das Wohlbefinden der dort lebenden Menschen. Sie entscheidet darüber, ob das Wohnumfeld als sicher, unterstützend und gemeinschaftlich empfunden wird. Zahlreiche Studien zeigen, dass informelle Begegnungen, nachbarschaftlicher Zusammenhalt und wahrgenommene Unterstützung im direkten Umfeld eine wesentliche Ressource für die psychische Gesundheit darstellen (vgl. Gesemann/Roth 2018; Kawachi/ Berkman 2001). Dabei wirkt soziale Kohäsion häufig als Puffer gegenüber Belastungen in der physischen Umwelt, wie etwa Verkehrslärm oder hohe bauliche Dichte. Wo Menschen sich aufgehoben fühlen, können negative Umwelteinflüsse abgeschwächt werden, während fehlende soziale Einbettung bestehende Stressoren verstärkt (vgl. van Kamp et al. 2003; Leyden 2003).

Die Ergebnisse aus der Befragung in Würzburg zeigen, dass diese Zusammenhänge auf kleinräumiger Ebene klar erkennbar sind (Abbildung 41). Soziales Wohlbefinden umfasst hier Items zur Qualität nachbarschaftlicher Beziehungen und umfasst Aspekte wie Gemeinschaftsgefühl, Bekanntschaft mit Nachbarn, Sicherheitsgefühl sowie die Abwesenheit von Konflikten und Anonymität. Die höchsten Werte des sozialen Wohlbefindens finden sich in Rottenbauer (3,93), Steinbachtal (3,81), Dürrbachtal (3,81) und Versbach (3,75). Diese Bezirke liegen damit deutlich über dem gesamtstädtischen Mittelwert von rund 3,60, obwohl sie – insbesondere die peripher gelegenen Bezirke – zum Teil geringere Angebotsdichten aufweisen. Dies deckt sich mit Befunden der Nachbarschaftsforschung, wonach soziale Bindungen und Identifikation mit dem Wohnort häufig stärker zur Lebenszufriedenheit beitragen als die reine Infrastrukturversorgung (Forrest & Kearns 2001). Rottenbauer (16,5 Jahre), Versbach (16,7 Jahre) und Dürrbachtal (17,8 Jahre) weisen die höchsten durchschnittlichen Wohndauern unter den Befragten auf und rangieren gleichzeitig unter den Bezirken mit dem höchsten Befragungswerten zum sozialen Wohlbefinden. Demgegenüber stehen die stärker durch Fluktuation geprägten Bezirke Altstadt (7,81 Jahre), Grombühl (7,73 Jahre) und Sanderau (7,96 Jahre), die zugleich im Durchschnitt die niedrigsten sozialen Wohlbefindenswerte in der Befragung erhielten. Abbildung 41 zeigt diesen Zusammenhang deutlich: Mit zunehmender Wohndauer steigt auch das soziale Wohlbefinden der befragten Bewohnerinnen und Bewohner. Diese Beobachtung entspricht der Erkenntnis, dass längere Wohndauern die Entwicklung sozialer Netzwerke begünstigen und damit das Gefühl von Zugehörigkeit und Sicherheit stärken (vgl. Sampson 2012; Putnam 2000).

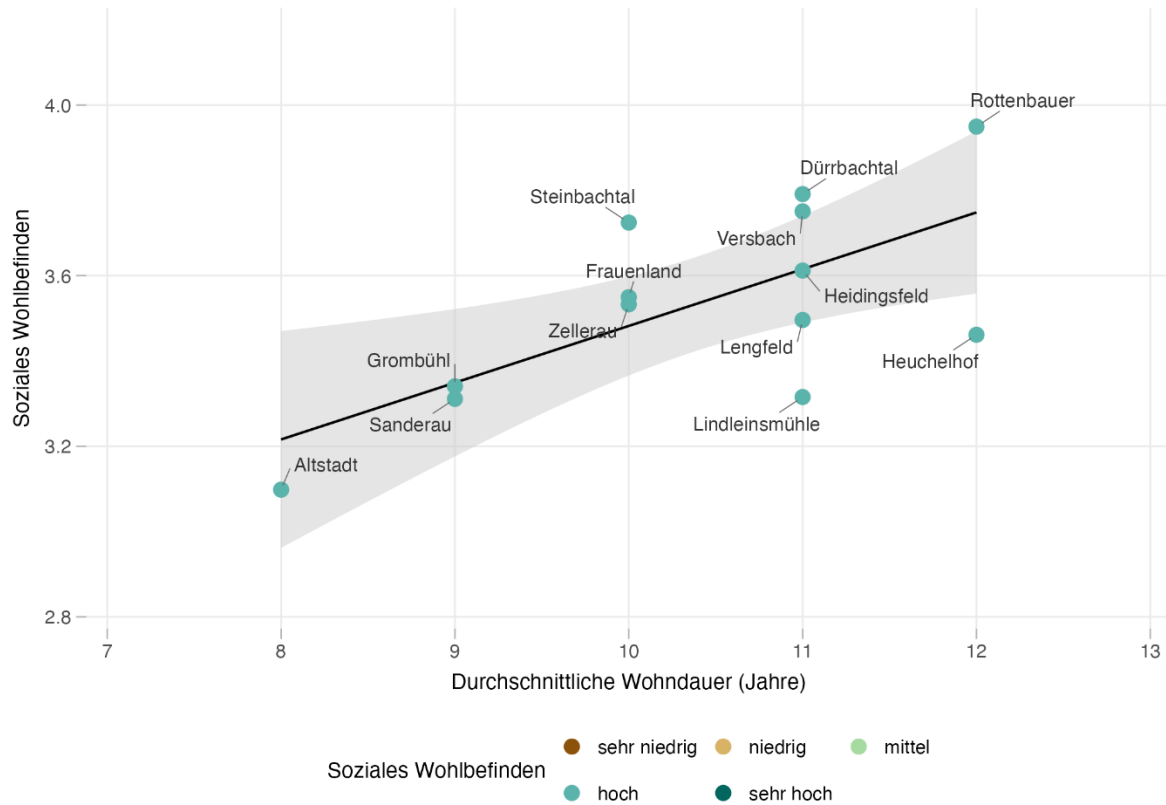


Abbildung 41: Soziales Wohlbefinden und Wohndauer der Befragten in Würzburg nach Stadtbezirken (2025).
Quelle: Eigene Darstellung.

Weiterhin wurde die Zufriedenheit mit der Wohnumgebung in Bezug gesetzt zum Alter der Bewohnerinnen und Bewohner (vgl. Abbildung 42). Bezirke mit höherem Durchschnittsalter der Befragten wie Rottenbauer (48,0 Jahre; mittlere Zufriedenheit mit der Wohnumgebung 4,35), Dürrbachtal (47,9 Jahre; 4,06) und Steinbachtal (46,2 Jahre; 3,98) weisen tendenziell höhere Zufriedenheitswerte auf als Stadtbezirke mit deutlich jüngerer Altersstruktur der Befragten wie Grombühl (39,2 Jahre; 3,17) und die Altstadt (39,9 Jahre; 3,00). Dies könnte mit der höheren Wohnstabilität älterer Bevölkerungsgruppen zusammenhängen, die längerfristige soziale Netzwerke aufbauen können (vgl. Chaskin 1997). Die Altstadt und Grombühl, geprägt durch studentisches Leben und hohe Mobilität, fallen dabei besonders durch vergleichsweise niedrige Zufriedenheitswerte auf.

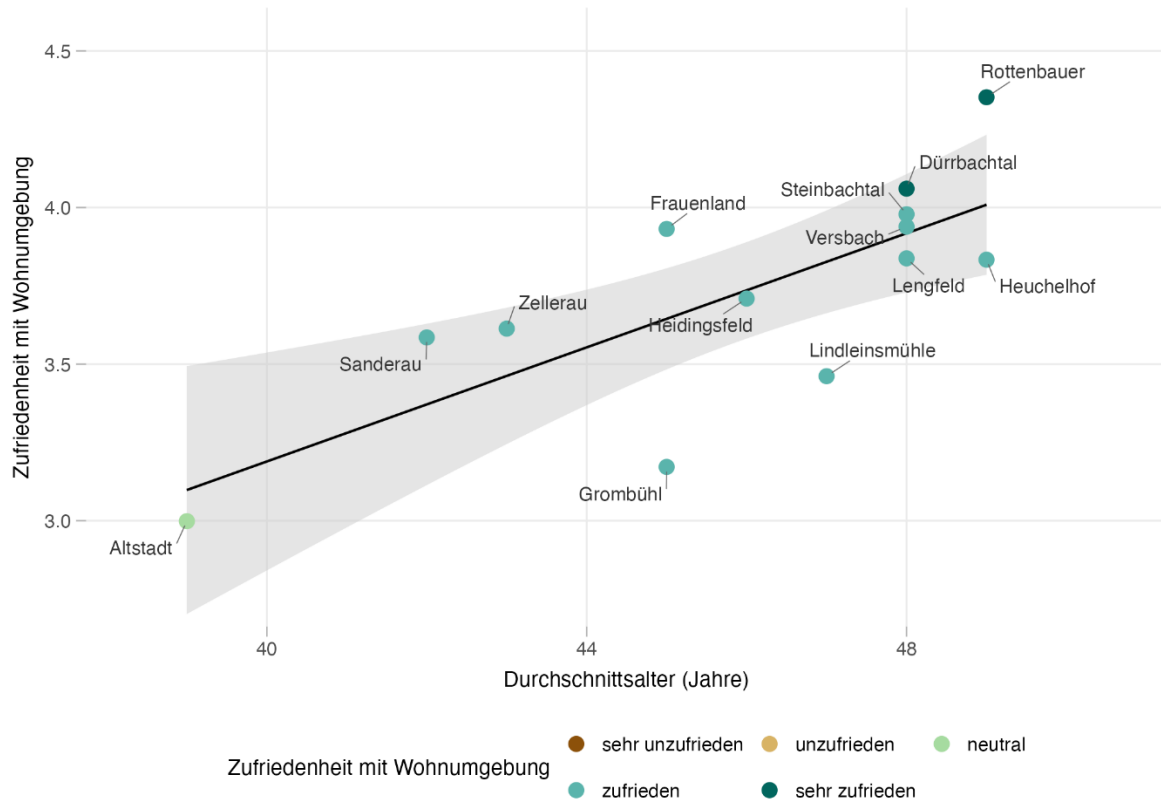


Abbildung 42: Zufriedenheit mit Wohnumgebung und Durchschnittsalter der Befragten nach Stadtbezirken. Quelle: Eigene Darstellung.

Mit Blick auf die Bevölkerungsdichte zeigt sich ein weiterer auffälliger Zusammenhang: Dicht besiedelte innerstädtische Bezirke wie Sanderau (8.333 EW/km²), die Altstadt (5.085 EW/km²) und Lindleinsmühle (5.440 EW/km²) weisen unter den Befragten tendenziell niedrigere Zufriedenheitswerte mit der Wohnumgebung auf als weniger dicht besiedelte Bezirke wie Steinbachtal (319 EW/km²), Dürrbachtal (445 EW/km²), Rottenbauer (765 EW/km²) und Versbach (753 EW/km²). Dies entspricht Erkenntnissen aus der Umweltpsychologie, wonach höhere Dichte mit Stress, Lärm und eingeschränktem Zugang zu Freiräumen einhergehen kann, während geringere Dichte tendenziell mehr Ruhe und Naturkontakt ermöglichen kann (vgl. Evans 2003; Mouratidis 2018). Bei den sozioökonomischen Faktoren (Arbeitslosenquote, Beschäftigungsquote) zeigen sich keine so klaren Muster.

Soziale Stabilität, gemessen an Wohndauer und Bevölkerungsstruktur, scheint eine zentrale Rolle für das Wohlbefinden zu spielen: Dort, wo Menschen längerfristig wohnen und nachbarschaftliche Netzwerke entstehen können, liegen die Zufriedenheitswerte höher – unabhängig von der objektiven Versorgungslage. Gleichzeitig zeigt sich, dass räumliche Faktoren wie Bebauungsdichte das Wohlbefinden beeinflussen, wobei weniger dicht besiedelte Lagen mit mehr Freiraum tendenziell besser bewertet werden.

6.1.4 Mobilität

Mobilität bestimmt wesentlich, wie Menschen ihren Stadtteil im Alltag nutzen können und wie zugänglich wichtige Angebote für sie sind. Sie beeinflusst damit die Wahrnehmung des Wohnumfelds und somit das subjektive Wohlbefinden. Um diesen Zusammenhang kleinräumig zu untersuchen, wurde analysiert, wie ausgewählte Mobilitätsindikatoren (hier: Haltestellen- und Straßendichte) mit den Bewertungen und Wahrnehmungen des Mobilitätsangebotes durch die Befragten zusammenhängen.

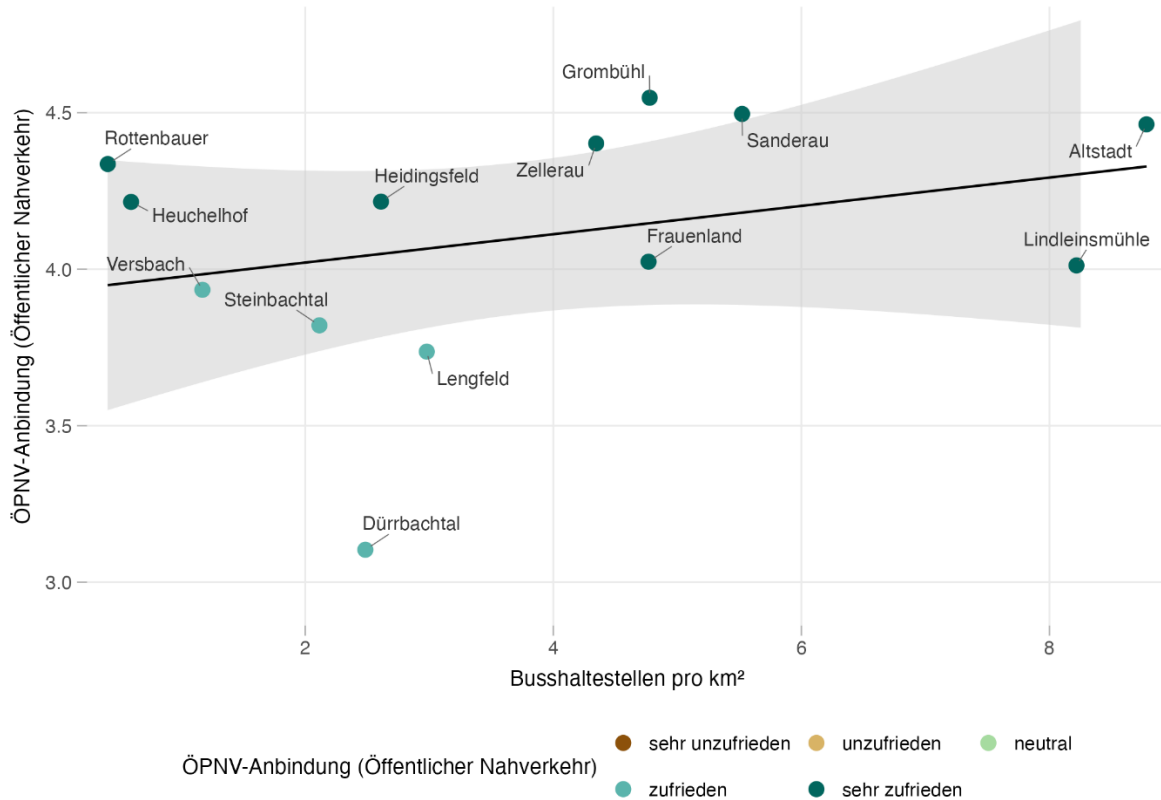


Abbildung 43: Zufriedenheit mit ÖPNV-Anbindung und Haltestellendichte in Würzburg nach Stadtbezirken (2025).
Quelle: Eigene Darstellung. Datengrundlage Stadt Würzburg 2025a.

Die Haltestellendichte (Abbildung 43) variiert stark zwischen den Bezirken: Während Rottenbauer, Heuchelhof und Versbach nur wenige Haltepunkte pro Quadratkilometer aufweisen, liegen Altstadt und Lindleinsmühle im oberen Bereich der Dichtewerte. Bezirke mit mittlerer Haltestellendichte – darunter Zellerau, Grombühl und Sanderau – zeigen zum Teil die höchsten Zufriedenheitswerte mit der ÖPNV-Anbindung unter den Befragten. Demgegenüber weisen die Bezirke mit einer sehr hohen Haltestellendichte, wie Lindleinsmühle und Altstadt, etwas niedrigere Zufriedenheitswerte auf. Auffallend ist jedoch auch, dass in Rottenbauer und Heuchelhof (mit ihren niedrigen Haltestellendichte, allerdings Anschluss an die Straßenbahn) die Zufriedenheit mit der ÖPNV-Anbindung unter den Befragten hoch. Trotz mittlerer oder nur leicht unterdurchschnittlicher Haltestellendichte ist unter den Befragten in Dürrbachtal und Lengfeld eine relativ große Unzufriedenheit mit der ÖPNV-Anbindung festzustellen. Die

vorliegenden Daten erlauben keine Aussagen über die genauen Ursachen und Hintergründe der Bewertungen; so spielen sicherlich neben der Haltestellendichte deren tatsächliche Erreichbarkeit sowie die Taktung des Angebots eine wichtige Rolle.

In Abbildung 44 wird der Zusammenhang zwischen Straßendichte und der mittleren Zufriedenheit der Befragten mit der Verkehrsinfrastruktur auf Ebene der dreizehn Würzburger Stadtbezirke dargestellt. Die Straßendichte, gemessen als Anzahl von Straßensegmenten pro Quadratkilometer, unterscheidet sich dabei deutlich zwischen den Quartieren: Während Rottenbauer, Dürrbachtal, Steinbachtal und Lengfeld vergleichsweise geringe Dichten aufweisen, erreichen stark verdichtete Stadtbezirke wie Grombühl, Lindleinsmühle, Sanderau und Altstadt deutlich höhere Werte.

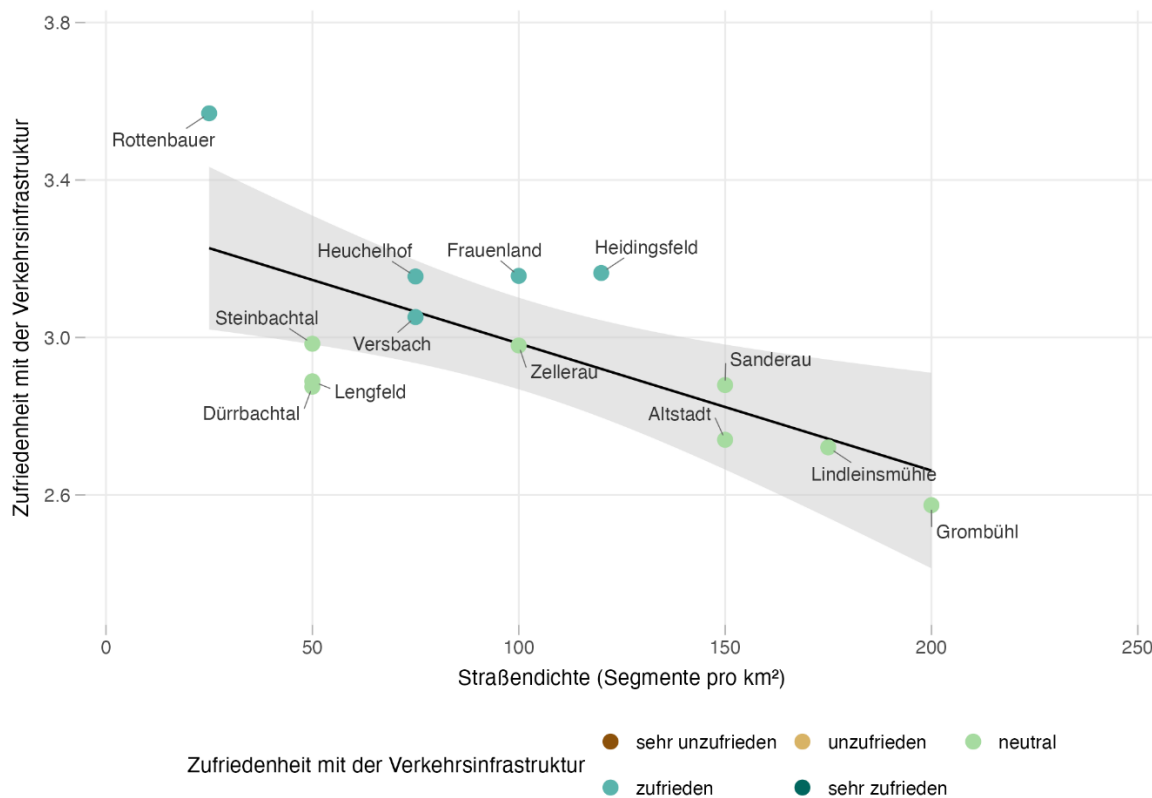


Abbildung 44: Zufriedenheit mit der Verkehrsinfrastruktur und Straßendichte in Würzburg nach Stadtbezirken (2025). Quelle: Eigene Darstellung. Datengrundlage: OSM

Die Ergebnisse zeigen einen moderaten negativen linearen Zusammenhang zwischen Straßendichte und Zufriedenheit mit der Verkehrsinfrastruktur auf Bezirksebene. Befragte aus Bezirken mit hoher Straßendichte – insbesondere Altstadt, Lindleinsmühle und Grombühl – sehen die Verkehrsinfrastruktur überdurchschnittlich häufig kritisch. Demgegenüber weisen Rottenbauer und auch Heuchelhof, eher niedrig verdichtete Stadtbezirke, überdurchschnittliche Zufriedenheitswerte auf. Dies deutet darauf hin, dass sehr dicht ausgebaute Straßennetze eher mit einer stärkeren Verkehrsbelastung und geringerer Aufenthaltsqualität einhergehen können. Gleichzeitig zeigt sich kein strenger Schwellenwert und auch keine starke lineare Gesetzmäßigkeit: Stadtbezirke

mit mittlerer Straßendichte wie Frauenland oder Heidingsfeld erreichen ebenfalls relativ gute Bewertungen. Dies spricht dafür, dass Straßendichte nicht isoliert, sondern im Zusammenspiel mit weiteren Mobilitäts- (z.B. ÖV-, Fuß- und Radwegenetz) und Umweltfaktoren wirkt – etwa Lärmbelastung, Grünverfügbarkeit, Bebauungsdichte oder Verkehrsmengen. Die Ergebnisse legen nahe, dass die Qualität des Mobilitätsumfelds nicht primär von der quantitativen Infrastrukturabhängigkeit bestimmt wird, sondern von der Frage, wie intensiv der Straßenraum genutzt wird und welche Umweltbelastungen damit einhergehen. Überdurchschnittliche Straßendichte kann ein Hinweis auf stark genutzte, lärmintensive oder beengte Stadträume sein, während niedrigere Dichten häufig mit ruhigeren, peripheren oder grüneren Wohnlagen zusammenfallen. Damit wird deutlich, dass Mobilität und Infrastruktur stets im räumlichen Kontext betrachtet werden müssen, um ihre Wirkungen auf das Wohlbefinden angemessen zu interpretieren.

6.2 Ergebnisse der räumlichen Muster der Erreichbarkeit wichtiger öffentlicher Einrichtungen

Wie leicht Menschen in Würzburg zentrale Alltagsziele erreichen können, ist ein wichtiger Faktor für Lebensqualität und soziale Teilhabe. Die Möglichkeit, zu Fuß einen Supermarkt, eine Arztpraxis, eine Haltestelle oder eine Grünfläche zu erreichen, bestimmt nicht nur das Verhalten im Alltag, sondern beeinflusst auch das Wohlbefinden, die Gesundheit und die soziale Interaktion. In der Stadtforschung gilt Erreichbarkeit als zentrales Merkmal der Daseinsvorsorge und als Maß für räumliche Gerechtigkeit. Zahlreiche Studien zeigen, dass kurze Wege Stress reduzieren, Bewegung fördern und die Verbundenheit mit dem eigenen Stadtbezirk stärken können (vgl. van Kamp et al. 2003).

Hierzu wurden verschiedene GIS-gestützte Erreichbarkeitsmodelle erstellt. Die Berechnung der fußläufigen Erreichbarkeit erfolgte auf Grundlage des in Kapitel 3.4 beschriebenen Routingverfahrens und Datensatzes. Dadurch werden realistische Gehzeiten entlang des tatsächlichen Wegenetzes berücksichtigt. Grundlage der Analyse bildeten rund 24.600 Wohngebäude in Würzburg, die jeweils mit den nächstgelegenen Zielpunkten verknüpft wurden. Berücksichtigt wurden Supermärkte, Hausarztpraxen, psychotherapeutische Praxen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs und öffentliche Grünflächen.

Die Auswertung der stadtweiten Gehzeiten macht die unterschiedlichen Versorgungssituationen sichtbar. Die mediane Gehzeit beträgt 7,5 Minuten zum nächsten Supermarkt, 8,0 Minuten zur nächsten Hausarztpraxis und 6,0 Minuten zu einer Grünfläche. Besonders kurz sind die Wege zu ÖPNV-Haltestellen (2,3 Minuten), während z.B. psychotherapeutische Praxen mit 24,7 Minuten eine deutlich geringere fußläufige Erreichbarkeit aufweisen. Insgesamt liegen 94 % der Gebäude innerhalb von 500 Metern zu einer Haltestelle, 52 % zu einer Grünfläche und jeweils etwa 40 % zu einem Supermarkt oder einer Arztpraxis. Die Gehzeitverteilungen weisen rechtsschiefe Formen auf, was darauf hindeutet, dass ein Großteil der Bevölkerung sehr gut

angebunden ist, während bestimmte Gebiete deutlich höhere Entfernungen aufweisen. Abbildung 45 zeigt, dass Grünflächen und Haltestellen für viele Haushalte innerhalb weniger Minuten erreichbar sind, während bei medizinischen Angeboten und insbesondere bei psychotherapeutischer Versorgung große Spannweiten bestehen. Dies entspricht typischen urbanen Standortstrukturen, bei denen spezialisierte Einrichtungen stärker konzentriert auftreten.

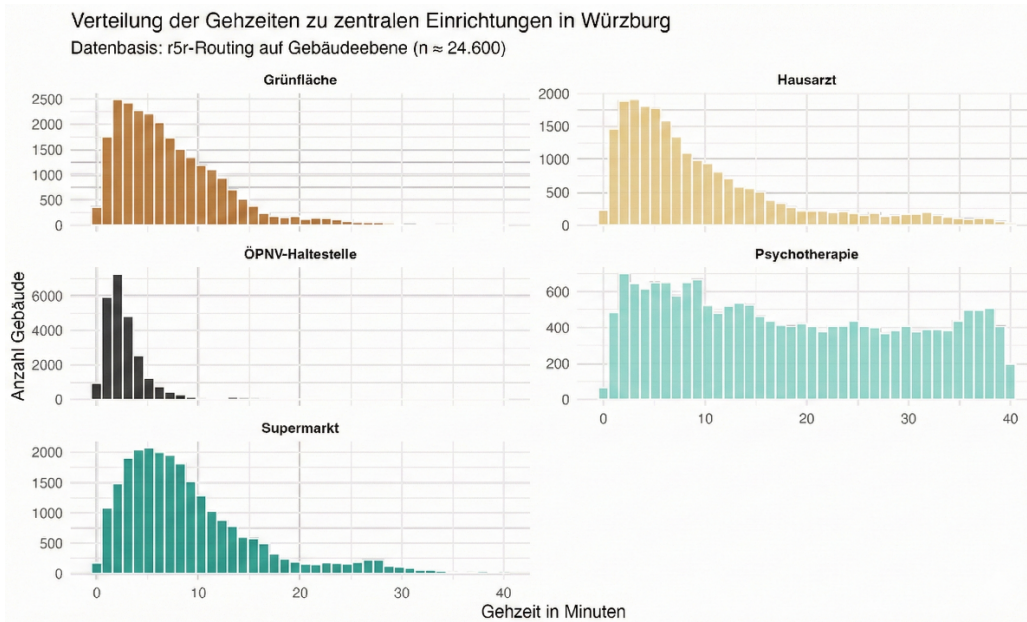
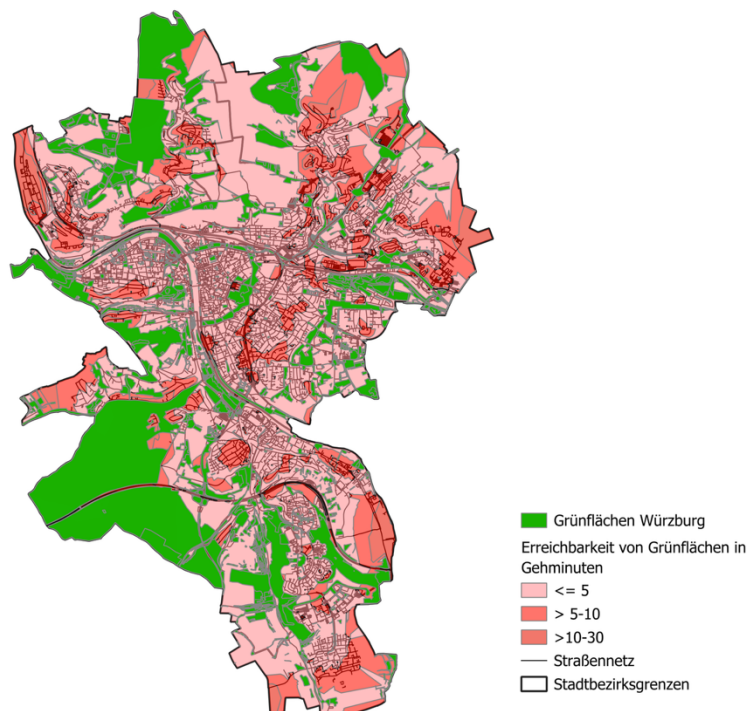
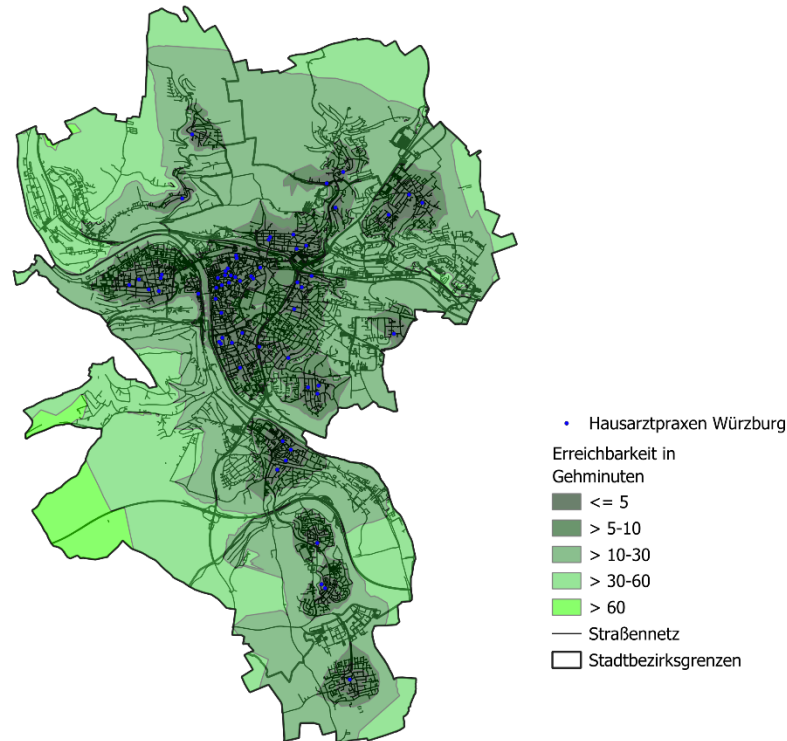


Abbildung 45: Auswertung der Erreichbarkeitsanalyse in Bezug auf verschiedene Einrichtungen. Quelle: Eigene Darstellung.



Karte 1: Fußläufige Erreichbarkeit von Grünflächen in Würzburg (2025). Quelle: Eigene Darstellung. Datengrundlage: Open Street Map.

Auch die räumliche Verteilung der Gehzeiten zeigt deutliche Muster. In vielen zentralen und nördlichen Stadtbereichen liegen Grünflächen (Karte 1) in kurzer Distanz, während periphere und topografisch höher gelegene Bezirke größere Entfernungen aufweisen. Die Karte verdeutlicht, dass Bebauungsdichte, Geländestruktur und vorhandene Grünzüge maßgeblich bestimmen, wie schnell Grünräume erreichbar sind.



Karte 2: Fußläufige Erreichbarkeit von Hausarztpraxen in Würzburg (2025). Quelle: Eigene Darstellung. Datengrundlage: Open Street Map.

Zwischen den Stadtbezirken ergeben sich auch bei der Betrachtung der Erreichbarkeit weiterer Angebotsstandorte deutliche Unterschiede. Die Altstadt und Grombühl weisen durch ihre zentrale Lage die kürzesten Wege zu fast allen Einrichtungen auf. Bewohnerinnen und Bewohner erreichen hier Supermärkte (Median Altstadt 3,1 Minuten) und Hausärzte (2,1 Minuten; Karte 2) in wenigen Minuten. Im Gegensatz dazu liegen die medianen Gehzeiten in Dürrbachtal bei 15,9 Minuten zum Supermarkt und bei 20,8 Minuten zum Hausarzt.

Die ÖPNV-Erreichbarkeit bleibt hingegen in allen Bezirken hoch; kein Stadtbezirk überschreitet mediane Gehzeiten von vier Minuten. Die Gegenüberstellung der medianen Gehzeiten bestätigt das ausgeprägte Zentrum-Peripherie-Muster: Während Altstadt, Grombühl und Frauenland kurze Wege zu fast allen Einrichtungen aufweisen, sind Rottenbauer, Steinbachtal und Dürrbachtal durch deutlich längere Distanzen gekennzeichnet. Besonders auffällig ist die medizinische Versorgung. Die Konzentration hausärztlicher und psychotherapeutischer Angebote in innerstädtischen Quartieren führt dazu, dass periphere Bezirke geringere Zugänge aufweisen. Die Erreichbarkeit

von Grünflächen zeigt ebenfalls Unterschiede, die jedoch stärker durch topografische Barrieren und Siedlungsstrukturen geprägt sind als durch die Angebotsdichte.

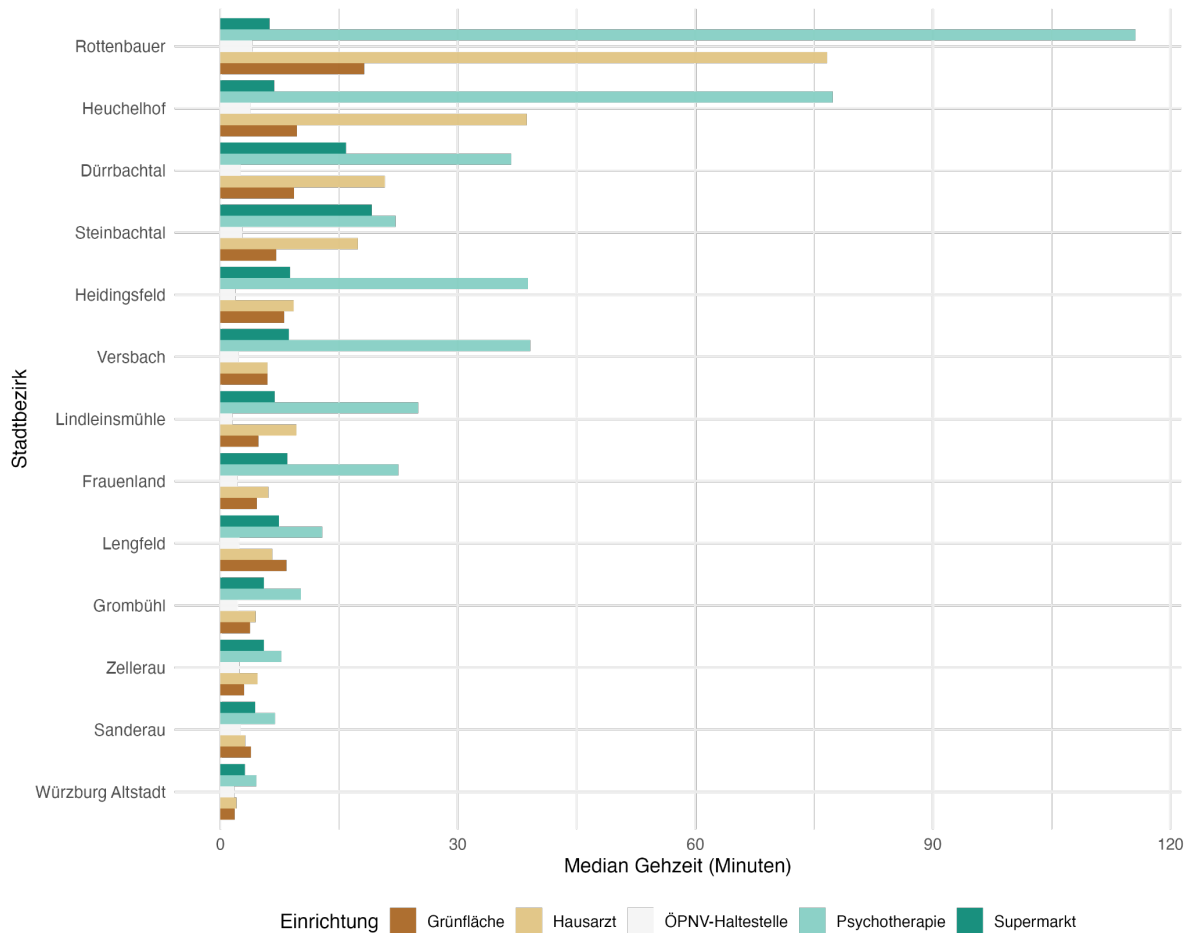


Abbildung 46: Erreichbarkeit verschiedener Einrichtungen nach Stadtbezirken. Quelle: Eigene Darstellung.

Zentrale Lagen bieten vielfältige Mischnutzungen und kurze Wege, während Randbezirke durch geringere Dichte und komplexere topografische Bedingungen geprägt sind. Insgesamt zeigt die Analyse, dass die Versorgung in Würzburg im stadtweiten Durchschnitt gut ausgebaut ist, jedoch deutliche räumliche Unterschiede bestehen. Diese Unterschiede können sich im Alltag in Form längerer Wege, eingeschränkter Angebotsvielfalt oder geringerer Flexibilität bemerkbar machen. Besonders medizinische und psychotherapeutische Angebote weisen räumliche Konzentrationen auf, die für bestimmte Bevölkerungsgruppen zu Zugangshürden führen können.

7. HANDLUNGSOPTIONEN

7.1 Umwelt, Mobilität und Wohnqualität

Die im Projekt erhobenen Befragungsdaten und die statistischen Umwelt- und Mobilitätsindikatoren zeigen komplexe Muster. Wohnqualität in Würzburg entsteht aus dem Zusammenspiel von Umweltbedingungen, Mobilitätsstrukturen und der alltäglichen Nutzbarkeit des Wohnumfelds. Das Kapitel fasst jene Beobachtungen zusammen, die sich eindeutig aus der Datenlage ableiten lassen, und zeigt jeweils direkt auf, welche Handlungsoptionen aus den Mustern abgeleitet werden könnten. Die Rückmeldungen zur Wohnqualität fallen insgesamt positiv aus, zugleich berichten relevante Anteile der Befragten Einschränkungen. Besonders die Entspannungsqualität verdeutlicht diese Spannbreite. Zwei Drittel erleben ihr Wohnumfeld als entspannend oder sehr entspannend, während rund ein Drittel keine oder nur eingeschränkte Entspannung im Wohnumfeld findet. Beim Straßenverkehrslärm zeigt sich ein besonders heterogenes Bild. Etwas mehr als die Hälfte der Befragten fühlt sich durch Lärm zumindest teilweise belastet und knapp ein Drittel kaum oder gar nicht. Diese Unterschiede weisen eine starke räumliche Variation auf. Eine mögliche Handlungsoption ergibt sich dort, wo ein hoher Anteil der Bewohner Lärmbelastungen benennt. In solchen Quartieren können Maßnahmen zur Verkehrsberuhigung, zu Lärmschutz und zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität im Straßenraum sinnvoll sein. Parallel dazu zeigen die Bewertungen zur Luftqualität und zum thermischen Komfort, dass grüne und klimatisch entlastende Strukturen eine wichtige Rolle spielen. Die Luftqualität wird von rund der Hälfte positiv beurteilt, während ein Viertel sie kritisch bewertet. Die Unterschiede zwischen dichten Innenstadtlagen und naturnah gelegenen Randbereichen fallen deutlich aus. Diese Muster sprechen für eine gezielte Stärkung von Grünräumen in Bereichen mit kritischen Bewertungen. In Stadtbezirken mit geringen Grünflächenanteilen und hohen Belastungswerten könnten zusätzliche kleine Grünflächen, schattenspendende Bäume und entsiegelte Flächen spürbare Verbesserungen des Wohnumfelds unterstützen. Auch der thermische Komfort zeigt, dass positiv bewertete Wohnlagen häufig durch Freiflächen und ausreichende Durchgrünung geprägt sind. Hier deutet sich die Möglichkeit an, mikroklimatische Ausgleichsflächen zu schaffen oder bestehende Grünstrukturen aufzuwerten.

Die Mobilitätsindikatoren ergänzen dieses Bild. Befragte aus Stadtbezirken mit geringerer Verkehrsintensität und moderater Straßendichte berichten häufiger eine höhere Zufriedenheit mit der Verkehrsinfrastruktur. Dagegen finden sich in Stadtbezirken mit dichten und belasteten Verkehrsachsen niedrigere Bewertungen. Eine Handlungsoption besteht darin, sichere und übersichtliche Wege zu schaffen. Dazu gehören gut gestaltete Querungen, reduzierte Geschwindigkeiten im Wohnumfeld und klare Wegeräume. Die Ergebnisse zum öffentlichen Verkehr zeigen, dass eine hohe Zahl an Haltepunkten nicht automatisch positiv bewertet wird. Besonders dort, wo trotz dichter Ausstattung geringe Zufriedenheitswerte auftreten, könnten qualitative Verbesserungen der Haltestellenräume, verlässliche Takte und eine gute Einbindung in das Wohnumfeld wirksamer sein als ein weiterer Ausbau der Haltestellenanzahl. Auch

die Unterschiede in der Pkw-Dichte zeigen, dass der Straßenraum in einigen Quartieren stärker beansprucht wird. In Bereichen mit sehr hoher Fahrzeugdichte könnten angepasste Parkraumkonzepte dazu beitragen, konkurrierende Nutzungen besser auszugleichen und den Straßenraum wieder für sichere und komfortable Wege zu öffnen. Diese Umwelt- und Mobilitätsmuster spiegeln sich in den räumlichen Wohlbefindens- und Zufriedenheitsprofilen deutlich wider. Die höchsten Zufriedenheitswerte zu Entspannung, Schlafqualität, Alltagsenergie und emotionaler Ausgeglichenheit treten in peripheren, grünen und verkehrsarmen Stadtbezirken auf. Stadtbezirke mit dichter Bebauung und stärker beanspruchtem Straßenraum zeigen dagegen konsistent niedrigere Zufriedenheitswerte. Die Daten sprechen dafür, dass wohnungsnaher Erholungsräume, ruhige Straßenräume und ein moderates Verkehrsaufkommen wichtige Einflussgrößen des alltäglichen Wohlbefindens sind. Eine daran anschließende Handlungsoption besteht darin, zentrale Quartiere durch zusätzliche Grünstrukturen, kleine Begegnungsräume und gestalterisch aufgewertete Straßenräume weiter zu entlasten. Schließlich zeigen die Indikatoren zur persönlichen Entwicklung, dass Bewohner in ruhigen und grünen Stadtbezirken ihre Möglichkeiten zur freien Entfaltung, zur Zielverfolgung und zur körperlichen Aktivität positiver einschätzen. Auch hier ergibt sich eine konsequente Handlungslogik. In dicht bebauten Quartieren könnten zusätzliche Bewegungsräume, kleine Plätze und wohnungsnaher soziale Treffpunkte das alltägliche Handlungsspektrum erweitern und die subjektive Entwicklung unterstützen.

7.2 Versorgung, soziale Infrastruktur und öffentliche Räume

Die Qualität der wohnungsnahen Versorgung, die Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen und die Gestaltung öffentlicher Räume tragen wesentlich zur erlebten Lebensqualität bei. Ein zentrales Ergebnis betrifft die wohnungsnaher Grundversorgung. Die Daten zeigen deutliche Unterschiede in den Gehzeiten zu alltäglichen Einrichtungen. In einigen Bezirken wie Dürrbachtal und Steinbachtal liegen die mittleren Gehzeiten zu Supermärkten bei mehr als fünfzehn Minuten. Diese Werte deuten darauf hin, dass ein Teil der Haushalte längere Wege für grundlegende Einkäufe zurücklegen muss. Eine Handlungsoption besteht in der Ergänzung kleinerer Nahversorgungspunkte oder alternativer Angebote. Dazu zählen mobile oder temporäre Versorgungsformate oder die Integration kleinteiliger Handelsangebote in bestehende Quartierszentren. Auch die Gesundheitsversorgung zeigt klare räumliche Unterschiede. In Heuchelhof und Rottenbauer befinden sich nur wenige Wohngebäude in einer Entfernung von fünfhundert Metern zu Hausarztpraxen. Diese räumliche Distanz kann die Zugänglichkeit von grundlegender medizinischer Versorgung insbesondere für weniger mobile Bevölkerungsgruppen einschränken. Die Daten sprechen dafür, dass zusätzliche oder besser erreichbare Angebote geprüft werden könnten. Hierzu zählen kooperative Versorgungseinrichtungen, gemeinschaftliche Praxisstrukturen oder gezielte Erweiterungen bestehender Angebote. Die planerischen Steuerungsmöglichkeiten sind hierbei jedoch begrenzt.

Die Befunde zu öffentlichen Räumen verdeutlichen jedoch auch, dass hohe Angebotsdichten nicht zwangsläufig zu hohen Zufriedenheiten bei den Bewohnerinnen und Bewohnern führen müssen. In der Altstadt und in Grombühl liegen zahlreiche Einrichtungen und Aufenthaltsorte in kurzer Entfernung, dennoch bewerten die Befragten die Aufenthaltsqualität in diesen Bereichen auffällig niedrig. Die Daten legen nahe, dass nicht die reine Anzahl der Standorte entscheidend ist, sondern deren Nutzbarkeit, Übersichtlichkeit sowie der Aufenthaltskomfort. Eine Handlungsoption besteht darin, öffentliche Räume gezielt gestalterisch aufzuwerten. Dies betrifft vor allem Sitzgelegenheiten, Beschattung, Begrünung und klare Wegeführungen. Wohnungsnahe Grünflächen sind ein weiterer relevanter Faktor. Die Daten zeigen, dass dichte Quartiere mit geringen Grünflächenanteilen niedrigere Wohlbefindenswerte aufweisen. Zusätzliche Grünflächen oder die qualitative Aufwertung kleiner, bestehender Areale können hier die alltägliche Aufenthaltsqualität verbessern. Diese Maßnahmen sind besonders in der Lindleinsmühle, der Altstadt und in Grombühl relevant, da diese Bezirke deutliche Defizite bei Grünstrukturen und zugleich niedrigere Bewertungen in Wohlbefindens- und Aufenthaltsqualität zeigen.

7.3 Soziale Teilhabe und Nachbarschaft

Die Befragungsdaten zu Nachbarschaft, Vertrauen und sozialer Einbindung zeigen deutliche Unterschiede zwischen den Stadtbezirken. Diese Ergebnisse verdeutlichen, dass soziale Teilhabe stark von alltäglichen Begegnungsmöglichkeiten, stabilen nachbarschaftlichen Strukturen und wahrgenommenen Mitgestaltungschancen abhängt. Stadtbezirke wie Altstadt, Lindleinsmühle und Sanderau weisen in mehreren Kohäsionsdimensionen die niedrigsten Werte auf: Die Befragten berichten dort vergleichsweise selten von vertrauten Nachbarschaften, gegenseitiger Unterstützung und persönlichen Kontakten im Wohnumfeld. Die Daten legen daher nahe, dass diese Quartiere einen Bedarf an weiterer sozialer Infrastruktur aufweisen. Dazu zählen Orte, die Begegnung ermöglichen, etwa infrage kommende öffentliche Räume, Nachbarschaftstreffpunkte oder kleine Quartiersangebote.

Ein zweites wiederkehrendes Muster betrifft die Wahrnehmung von Mitgestaltungsmöglichkeiten. Die Mehrheit der Befragten nimmt nur eingeschränkte oder keine Einflussmöglichkeiten auf Entwicklungen im eigenen Wohnquartier wahr. Niedrigschwellige Beteiligungsformate könnten die wahrgenommene Teilhabe stärken. Dazu gehören offene Foren, Beteiligungsangebote in Alltagsräumen oder digitale Rückmeldesysteme. Die räumliche Gegenbewegung zeigt sich in Stadtbezirken mit stabiler sozialer Kohäsion. Rottenbauer, Steinbachtal und Dürrbachtal weisen hohe Bewertungen bei Vertrauen, Unterstützung und nachbarschaftlicher Verbundenheit auf. Die Befragten nennen dort häufiger, dass sie regelmäßig mit Nachbarinnen und Nachbarn in Kontakt stehen und sich im Wohnumfeld eingebunden fühlen. Diese Muster sprechen für die Relevanz wohnungsnaher Treffpunkte und alltagspraktischer Begegnungsorte. Die Befunde legen nahe, dass sozial gut funktionierende Quartiere häufig über solche Strukturen verfügen – sei es im öffentlichen oder privaten Umfeld.

7.4 Datenbasierte Stadtentwicklung

Die Gesamtauswertung der Befragungsdaten und der objektiven GIS-Indikatoren zeigt, dass viele Muster im Wohnumfeld, im Wohlbefinden und in der Mobilität relativ konsistent auftreten. Subjektive Bewertungen und messbare Belastungen verlaufen besonders in kleinräumiger Betrachtung oft parallel. Dies unterstreicht den hohen Wert einer fein aufgelösten Datengrundlage, da gerade lokale Unterschiede innerhalb einzelner Stadtbezirke für das Erleben des Wohnumfelds wichtig sind und in aggregierten Formaten häufig verborgen bleiben. Ein zentrales Ergebnis ist die klare Übereinstimmung zwischen gemessenen Umweltfaktoren und den Bewertungen der Befragten. In mehreren Bereichen zeigen sich deutliche Musterkongruenzen. Wo Belastungen wie Lärm oder geringe Grünanteile objektiv messbar sind, fallen auch die subjektiven Bewertungen tendenziell schlechter aus. Umgekehrt zeigen Stadtbezirke mit viel Grün und geringen Verkehrsbelastungen zumeist positivere Einschätzungen unter den Befragten zum Wohnumfeld und zum Wohlbefinden. Diese Beobachtungen sprechen für ein fortlaufendes Monitoring zentraler Umwelt- und Mobilitätsindikatoren. Eine regelmäßige Erfassung kleinräumiger Werte zu Lärm, Grünflächenanteilen, Erreichbarkeit und Versorgungsqualität erleichtert es, Veränderungen früh zu identifizieren und räumliche Ungleichgewichte sichtbar zu machen. Die Verbindung von kleinräumigen Daten und subjektiven Rückmeldungen bietet darüber hinaus einen klaren Mehrwert für die Priorisierung von Maßnahmen. Die Ergebnisse legen nahe, dass Entscheidungen besonders wirksam sind, wenn sie sich an quantifizierbaren Belastungsniveaus orientieren und nicht auf Einzelwahrnehmungen oder punktuellen Anliegen beruhen. Kleinräumige Daten verbessern diese Grundlage erheblich, da sie nicht nur die Unterschiede zwischen Stadtbezirken, sondern auch innerhalb einzelner Quartiere sichtbar machen. Dadurch lassen sich Maßnahmen zielgenau, transparent und nachvollziehbar priorisieren. Eine datenbasierte Stadtentwicklung profitiert erheblich von kleinräumigen Indikatoren, die objektive Belastungen und subjektive Bewertungen systematisch verknüpfen. Diese Kombination bildet eine belastbare Grundlage, um zukünftige Maßnahmen wirksam auszurichten und die Entwicklung der Stadt evidenzbasiert zu steuern.

8. Fazit

Die Studie liefert eine umfassende empirische Grundlage zur Bewertung von Wohnqualität, Umweltbedingungen, Mobilität, Versorgungsstrukturen und Wohlbefinden im Stadtgebiet Würzburg. Die Kombination aus Befragungsdaten und kleinräumig erhobenen Indikatoren ermöglicht eine präzise Analyse räumlicher Unterschiede und zeigt, welche Faktoren das alltägliche Erleben der Bewohnerinnen und Bewohner besonders prägen. Die Ergebnisse bieten damit eine datengestützte Basis für kommunale Planung, Priorisierung und Qualitätssicherung.

Ein zentrales Ergebnis besteht darin, dass subjektives Wohlbefinden und objektiv messbare Umweltbedingungen in vielen Bereichen übereinstimmen. Die Befragten bewerten ihre Wohnqualität besonders dort positiv, wo Ruhe, Grünanteile und eine

geringe Verkehrsbelastung zusammenkommen. Periphere, naturnah gelegene Stadtbezirke wie Rottenbauer, Dürrbachtal und Steinbachtal erreichen durchgehend hohe Werte in Entspannung, Schlafqualität, emotionaler Ausgeglichenheit und Alltagsenergie. In zentralen, dichter bebauten Quartieren – insbesondere der Altstadt, Grombühl und Lindleinsmühle – fallen die Bewertungen dagegen niedriger aus. Diese Muster decken sich mit Indikatoren zu Grünflächenanteil, Straßennetzdichte und Erreichbarkeit. Die Studie zeigt damit, dass die wahrgenommene Wohnqualität stark von lokal beobachtbaren Umweltbedingungen geprägt ist.

Auch die Analysen zu Mobilität und Verkehrsraum zeigen relativ klare Muster. Die Befragten bewerten Mobilität dort am besten, wo sichere Wege, übersichtliche Straßenräume und moderate Verkehrsbelastungen zusammenkommen. Die Ergebnisse zeigen aber auch, dass Infrastrukturquantität allein nicht maßgeblich ist. Bezirke mit sehr hoher Haltestellendichte – wie Altstadt oder Lindleinsmühle – erreichen trotz guter Formalwerte niedrigere Zufriedenheiten. Qualitative Aspekte wie Aufenthaltsqualität, Lärmniveau, Querungssicherheit und die unmittelbare Nutzbarkeit des Straßenraums sind für die Bewertung offenbar wichtiger als die reine Anzahl verfügbarer Mobilitätsangebote. Diese Erkenntnisse unterstreichen die Bedeutung kleinräumiger Analysen, da die Mobilitätsqualität bereits innerhalb einzelner Stadtbezirke deutlich variiert. Die Auswertungen zur Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen zeigen eine insgesamt gute fußläufige Versorgung im Stadtgebiet, zugleich aber klare Ungleichverteilungen. Supermärkte und Hausarztpraxen sind im Zentrum sehr gut erreichbar, während z.B. in Dürrbachtal und Rottenbauer deutlich längere Wege auftreten. Psychotherapeutische Angebote weisen die größte räumliche Konzentration auf, was zu besonders hohen Geh-/Fahrzeiten in mehreren Stadtbezirken führt. Grünflächen sind in der Mehrzahl gut erreichbar, doch dicht bebaute Quartiere mit niedrigen Grünflächenanteilen zeigen eine geringere wohnungsnaher Verfügbarkeit. Diese Befunde legen nahe, dass Versorgung und Erreichbarkeit im Hinblick auf die Gleichwertigkeit der Lebensverhältnisse weiterhin ein wichtiges Planungsfeld darstellen.

Die Bewertungen zur sozialen Einbindung zeigen ein differenziertes Bild. Während Quartiere am Stadtrand und wenig Fluktuation der Bevölkerung höhere Werte bei Nachbarschaftsbindung und sozialer Unterstützung aufweisen, erreichen zentrale Bezirke wie Altstadt, Lindleinsmühle, Sanderau und Grombühl eher niedrigere mittlere Werte zu Faktoren des Zusammenlebens. Die Daten deuten darauf hin, dass räumliche Struktur, Nutzungsdichte und Verfügbarkeit von Begegnungsorten, aber auch Wohndauer und -form eine wichtige Rolle spielen.

Die qualitative Analyse der offenen Rückmeldungen verdeutlicht zudem, dass die Bewohnerinnen und Bewohner vor allem konkrete, kleinteilige Maßnahmen zur Steigerung des Wohlbefindens fordern. Sicherere Wege, gepflegte Grünflächen, wohnungsnaher Erholungsräume und verbesserte Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum zählen zu den häufigsten genannten Anliegen. Die Untersuchung zu persönlicher Entwicklung und Aktivität zeigt, dass Bewohnerinnen und Bewohner in den randlichen Stadtbezirken tendenziell höhere Werte bei freier Entfaltung, Zielorientierung und

Aktivitätsmotivation angeben. In dichten zentralen Lagen fallen diese Bewertungen geringer aus. Auch Unterschiede zwischen Bevölkerungsgruppen werden sichtbar. Eigentümerinnen und Eigentümer sowie Personen mit längerer Wohndauer weisen häufig positive Antworten zu Items des Wohlbefindens auf. Diese Muster deuten darauf hin, dass sowohl räumliche Strukturen als auch soziale und materielle Rahmenbedingungen relevant für persönliche Entwicklungschancen im Wohnumfeld sind.

Ein übergreifendes Ergebnis der Studie besteht in einer relativ häufigen Spiegelung messbarer bezirksbezogener Indikatoren in den subjektiven Bewertungen durch die Befragten. Wo Belastungen messbar hoch sind, fallen die Zufriedenheiten tendenziell niedriger aus. Wo Grün und verkehrsarme Strukturen vorherrschen, wird das Wohnumfeld deutlich positiver wahrgenommen. Die fein aufgelöste räumliche Analyse zeigt, dass solche Muster oft erst auf kleinräumiger Ebene sichtbar werden. Für Planung und Politik bedeutet dies, dass evidenzbasierte Entscheidungen besonders dort wirksam sind, wo lokale Unterschiede präzise berücksichtigt werden. Die Studie schafft damit eine belastbare Grundlage für eine datengestützte, vorausschauende Stadtentwicklung in Würzburg. Die Ergebnisse zeigen, an welchen Stellen Umweltqualität, Mobilitätsgestaltung, Versorgung, soziale Infrastruktur und öffentliche Räume das Wohlbefinden besonders beeinflussen. Gleichzeitig werden Bereiche sichtbar, in denen strukturelle Unterschiede ausgeglichen werden könnten. Die Verknüpfung aus Befragungsdaten und räumlichen Indikatoren bildet hierfür eine wissenschaftlich robuste Basis. Mit Blick auf eine breitere empirische Basis bieten sich weitergehende Analysen auch unter Einbindung weiterer wissenschaftlicher Studien (wie zuletzt z.B. Pastuschka/Groß 2024 zur Mobilität und Pastuschka/Zeigermann 2024 zum Zusammenleben und zur Resilienz in Stadt- und Landkreis Würzburg) an.

DANKSAGUNG

Wir bedanken uns herzlich bei den Bürgerinnen und Bürgern der Stadt Würzburg, die sich an der Befragung beteiligt haben. Die Teilnahme über den Papierfragebogen und das Online-Format hat eine tragfähige Datengrundlage geschaffen. Auf dieser Basis konnten wir Wohnqualität, Umweltbedingungen, Mobilität und sozialräumliche Strukturen im Stadtgebiet differenziert analysieren und Zusammenhänge besser einordnen. Besonders wertvoll war die Bandbreite der Antworten, weil sie unterschiedliche Perspektiven und Lebenslagen sichtbar macht und damit ein realitätsnahes Bild der Situation in den Stadtteilen ermöglicht. Ein besonderer Dank gilt außerdem allen Personen, die sich in vorbereitenden Erhebungsphasen und Pretests eingebracht haben. Ihre Beteiligung war wichtig, um Verständlichkeit, Ablauf und Belastbarkeit der Erhebungsinstrumente vorab zu prüfen und weiterzuentwickeln.

Für die organisatorische und technische Unterstützung danken wir den Mitarbeitenden der Stadt Würzburg sowie in besonderer Weise der Smarten Region Würzburg. Die Zusammenarbeit war für die Umsetzung und Reichweite der Befragung entscheidend. Durch die Unterstützung bei Verteilung und Bewerbung der Fragebögen, die koordinierte Öffentlichkeitsarbeit und professionell geplante Kommunikationsmaßnahmen konnte eine hohe Sichtbarkeit im gesamten Stadtgebiet erreicht werden. Etablierte Netzwerke, verlässliche Kommunikationswege und die gezielte Ansprache relevanter Akteursgruppen trugen wesentlich dazu bei, unterschiedliche Bevölkerungsgruppen zu erreichen und eine breite Beteiligung zu ermöglichen.

In der wissenschaftlichen Bearbeitung bedanken wir uns bei den studentischen und wissenschaftlichen Hilfskräften der Sozialgeographie. Sie haben zentrale Arbeitsschritte mitgetragen, von Datenaufbereitung und Digitalisierung über Kartenerstellung bis hin zu Verschriftlichung und Qualitätssicherung. Damit haben sie die räumlich differenzierten Auswertungen in dieser Form erst möglich gemacht. Ebenso danken wir den Kolleginnen und Kollegen, die die empirische und methodische Entwicklung begleitet haben. Fachliche Rücksprachen zur Fragebogenkonstruktion, zu statistischen Verfahren und zur räumlichen Analyse lieferten wichtige Impulse für die Interpretation der Ergebnisse.

Abschließend danken wir allen, die das Projekt in organisatorischen Abläufen unterstützt haben, insbesondere in der Kommunikation rund um die Befragung und in der begleitenden Öffentlichkeitsarbeit. Erst durch das Zusammenspiel methodischer Sorgfalt, technischer Umsetzung und verlässlicher Organisation konnte eine umfassende Erhebung realisiert werden, die neue Einblicke in die räumlichen Bedingungen des Wohlbefindens in der Stadt Würzburg eröffnet.

LITERATURVERZEICHNIS

ABERLE, C., BUSCH-GEERTSEMA, A., DANGSCHAT, J., HERGET, M., HÖLZL, D., HÜLZ, M., LE BRI, J., MARK, L., MATTHES, G., MATTIOLI, G., ROZYNEK, C., SIGIBINEV, W., SCHEINER, J., STARK, K. (2023): Mobilität, Erreichbarkeit und soziale Teilhabe – für eine gerechtere Raum- und Verkehrsentwicklung (= Positionspapier der Akademie für Raumentwicklung in der Leibniz Gemeinschaft 144). Hannover. DOI: <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0156-01448>

ALISCH, M. (2018): „Sozialräumliche Segregation: Ursachen und Folgen“. In: Huster, E., Boeckh, J., Mogge-Grotjahn, H. (Hrsg.): Handbuch Armut und soziale Ausgrenzung. 3. Auflage, Wiesbaden, S. 503–522. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-658-19077-4>

BARUA, M., JADHAV, S., KUMAR, G., GUPTA, U., JUSTA, P., SINHA, A. (2021): „Mental health ecologies and urban wellbeing“. In: Urban Studies 58(16), S. 3305–3323. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2021.102577>

BASTEN, L., GERHARD, U. (2016): „Stadt und Urbanität“. In: Freytag, T., Gebhardt, H., Gerhard, U., Wastl-Walter, D. (Hrsg.): Humangeographie kompakt. Berlin/Heidelberg, S. 115–139. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-662-44837-3>

BAUDER, H. (2002): „Neighbourhood Effects and Cultural Exclusion“. In: Urban Studies 39(1), S. 85–93. DOI: <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1080/00420980220099087>

BAYERISCHES LANDESAMT FÜR STATISTIK (Hrsg.) (2025): Genesis-Online. 1 Gebiet, Bevölkerung, Arbeitsmarkt, Wahlen. URL: <https://www.statistikdaten.bayern.de/genesis/online?operation=themes&code=1#abreadcrumb> (Abrufdatum: 5.10.2025).

BAYERISCHES STAATSMINISTERIUM FÜR WIRTSCHAFT, LANDESENTWICKLUNG UND ENERGIE (Hrsg.) (2018): Landesentwicklungsprogramm Bayern. München.

BERTELSMANN STIFTUNG/EUROFUND (Hrsg.) (2015): Gesellschaftlicher Zusammenhalt und Wohlbefinden in der EU. Gütersloh/Dublin.

BERTHOLD, M., MEYER, M., DAHLEN, L. (2022): „Einfluss der Stadtstruktur auf das raumbezogene Sicherheitsgefühl. Die Anwendbarkeit objektiv vorliegender Daten der sozialen und physischen Stadtstruktur zur Erklärung des subjektiven Sicherheitsgefühl“. In: De Gruyter 105(1), S. 17–34. DOI: <https://doi.org/10.1515/mks-2021-0119>

BERTRAM, C., REHDANZ, K. (2015): „The role of urban green space for human well-being“. In: Ecological Economics 120, S. 139–152. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.ecolecon.2015.10.013>

BOSCH, A. (2019): „Freude, Glück, Wohlbefinden“. In: Kappelhoff, H., Bakers, J., Lehmann, H., Schmitt, C. (Hrsg.): Emotionen. Ein interdisziplinäres Handbuch. Berlin, S. 144–148. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-476-05353-4>

BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (BBSR) (Hrsg.) (2017): „Nutzungsmischung und die Bewältigung von Nutzungskonflikten in Innenstädten, Stadt- und Ortsteilzentren – Chancen und Hemnissen“. In: BBSR-Online-Publikationen 2017(23).

BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (BBSR) (Hrsg.) (2022): INKAR-Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung. URL: <https://www.inkar.de/> (Abrufdatum: 03.01.2025).

BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (BBSR) (Hrsg.) (2025a): INKAR – Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung. URL: <https://www.inkar.de/> (Abrufdatum: 12.10.2025).

BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (BBSR) (Hrsg.) (2025b): „Indikatoren zur Nahversorgung“. In: BBSR-Analysen KOMPAKT 2025(1), S. 2–20. DOI: <https://doi.org/10.58007/9cx4-n972>

BUNDESINSTITUT FÜR BAU-, STADT- UND RAUMFORSCHUNG (BBSR) (Hrsg.) (2023): Wie bewerten Bewohnerinnen und Bewohner ihr Wohngebiet? BBSR-Analysen KOMPAKT 04/2023. Bonn.

BUNDESMINISTERIUM FÜR UMWELT, NATURSCHUTZ, BAU UND REAKTORSICHERHEIT (BMUB) (Hrsg.) (2016): Umweltgerechtigkeit in der sozialen Stadt. Gute Praxis von Umwelt, Gesundheit und soziale Lage. Berlin.

BUNDESNETZWERK BÜRGERSCHAFTLICHES ENGAGEMENT (BBE) (Hrsg.) (o.J.): Demokratie und Partizipation. URL: <https://www.b-b-e.de/themenfelder/engagement-partizipation-demokratie/demokratie-und-partizipation/> (Abrufdatum: 03.01.2026)

BUNGE, C., KATZSCHNER, A. (2009): „Umwelt, Gesundheit und soziale Lage. Studien zur sozialen Ungleichheit gesundheitsrelevanter Umweltbelastungen“. In: *Umwelt & Gesundheit* 2/2009, Dessau-Roßlau.

CHASKIN, R. J. (1997): „Perspectives on neighborhood and community: A review of the literature“. In: *Social Service Review* 71(4), S. 521–547.

CIHLAR, V., GENONI, A., MILEWSKI, N., SPIEB, K., STAWARZ, N. (2023): „Subjektives Wohlbefinden und demografische Ereignisse im Lebenslauf“. In: *WISTA – Wirtschaft und Statistik* 2023(6), S. 69–81. URL: <https://hdl.handle.net/10419/281143>

DAUBITZ, S. (2021): „Teilhabe und Öffentliche Mobilität: Die Rolle der Politik“. In: Schwedens, O. (Hrsg.): *Öffentliche Mobilität. Voraussetzungen für eine menschengerechte Verkehrsplanung*. Wiesbaden: Springer VS, S. 77–101. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-658-32106-2_4

DELHEY, J., DRAGLOV, G. (2016): „Happier together. Social cohesion and subjective well-being in Europe“. In: *International Journal of Psychology* 51(3), S. 163–176. DOI: <https://doi.org/10.1002/ijop.12149>

DENTI, D., PROIETTI, P., SIRAGUSA, A., STAMOS, I. (2024): *Measuring Urban Inequality in Income and Working Conditions for Left-Behind Groups (Working Paper Nr. 2024-09)*. Gran Sasso Science Institute, Social Sciences.

DIENER, E., OISHI, S., TAY, L. (2018): *Handbook of Well-Being*. Salt Lake City: DEF Publishers.

DIENER, E., SUH, E. M., LUCAS, R. E., SMITH, H. L. (1999): „Subjective well-being. Three decades of progress“. In: *Psychological Bulletin* 125(2), S. 276–302. DOI: [10.1037/0033-2909.125.2.276](https://doi.org/10.1037/0033-2909.125.2.276)

ERDMANN, J. (2018): *Stadtentwicklung und Gesundheit*. In: Fehr, R., Trojan, A. (Hrsg.): *Nachhaltige StadtGesundheit Hamburg. Bestandsaufnahme und Perspektiven*. München: Oekom-Verlag, S. 396–403. DOI: <https://doi.org/10.14512/9783962384845>

EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY (EEA) (Hrsg.) (2010): „Good practice guide on noise exposure and potential health effects“. In: *EEA Technical Report 2010* (11).

EVANS, G. W. (2003): „The built environment and mental health“. In: *Journal of Urban Health* 80(4), S. 536–555. DOI: [10.1093/jurban/jtg063](https://doi.org/10.1093/jurban/jtg063)

EWING, R., HANDY, S. (2009): „Measuring the Unmeasurable: Urban Design Qualities Related to Walkability“. In: *Journal of Urban Design* 14(1), S. 65–84.

FLICK, U. (2022): „Gütekriterien qualitativer Sozialforschung“. In: Baur, N., Blasius, J. (Hrsg.): *Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung*. Wiesbaden, S. 533–547. DOI: https://doi.org/10.1007/978-3-658-37985-8_34

FLICK, U. (2019): *Triangulation in der qualitativen Forschung*. Stuttgart. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-658-37985-8>

FORREST, R., KEARNS, A. (2001): „Social cohesion, social capital and the neighbourhood“. In: *Urban Studies* 38(12), S. 2125–2143. DOI: <https://doi.org/10.1080/00420980120087081>

FREY, O. (2025): *Raum und Gesellschaft. Soziale Dimensionen der Planung*. Wiesbaden. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-658-48154-4>

GARHAMMER, M. (o.J.): *City-Rankings und Lebensqualität in europäischen Großstädten – zehn Thesen und ein Indikatoren-System für das Monitoring integrierter Stadtentwicklung*. Nürnberg.

GEHL, J. (2011): *Life between Buildings. Using Public Space*. Washington D.C.

GESEMANN, F., ROTH, R. (2018): Handbuch Lokale Integrationspolitik. Wiesbaden. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-658-13409-9>

GEURS, K. T., VAN WEE, B. (2004): „Accessibility evaluation of land-use and transport strategies. Review and research directions“. In: Journal of Transport Geography 12(2), S. 127–140. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2003.10.005>

GOETSCHEL, R. (2000): Grundlagen zum Thema Entspannung unter einer gesundheitsförderlichen Perspektive. Bern. URL: https://bgm-ostschweiz.ch/wp-content/uploads/entspannungsbericht_d.pdf

GRAFE, R. (2022): Umwelt- und Klimagerechtigkeit. Aktualität und Zukunftsvision. 2. Auflage. Berlin

GUHL, J., BLANC, M. (2023): „Segregation und soziale Benachteiligung“. In: Oehler, P., Janett, S., Guhl, J., Fabian, C., Michon, B. (Hrsg.): Marginalisierung, Stadt und soziale Arbeit. Soziale Arbeit im Spannungsfeld von Politik, Quartiersbevölkerung und professionellem Selbstverständnis. Wiesbaden, S. 187–202. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-658-37386-3>

GÜNTHER, J. (2015): „Soziale Unterstützung und Nachbarschaft“. In: Reutling, C., Stiehler, S., Lingg, E. (Hrsg.): Soziale Nachbarschaften. Geschichte, Grundlagen, Perspektiven. Wiesbaden, S. 189–200. DOI: [10.1007/978-3-531-19051-8_14](https://doi.org/10.1007/978-3-531-19051-8_14)

HÄUSERMANN, H., SIEBEL, W. (2004): Stadtsoziologie: Eine Einführung. Frankfurt am Main.

HEISE, P., HALLERMAYR, S. (2022): Grüne Stadt – Gesunder Mensch. Herausforderungen, Lösungsansätze und Handlungsfelder. Berlin. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-662-65317-3>

HEMPEL, L., ABT, J., HENCKEL, D., PÄTZOLD, R. (2014): „Das Versprechen der sicheren Stadt – eine Einleitung“. In: Abt, J., Hempel, L., Henckel, D., Pätzold, R., Wendorf, G. (Hrsg.): Dynamische Arrangements städtischer Sicherheit. Akteure, Kulturen, Bilder. Wiesbaden, S. 1–26. DOI: [10.1007/978-3-658-01268-7_1](https://doi.org/10.1007/978-3-658-01268-7_1)

INTERGOVERNMENTAL PANEL OF CLIMATE CHANGE (IPCC) (Hrsg.) (2021): Climate Change 2021: The Physical Science Basis. Contribution of Working Group I to the Sixth Assessment Report. Cambridge University Press.

KABISCH, N., STADLER, J., KORN, H., BONN, A. (2017): „Nature-Based Solutions for Societal Goals Under Climate Change in Urban Areas – Synthesis and Ways forward“. In: Kabisch, N., Korn, H., Stadler, J., Bonn, A. (Hrsg.): Natur-Based Solutions to Climate Change Adaption in Urban Areas. Chab, S. 323–336.

KAHNEMAN, D., KRUEGER, A. B. (2006): „Developments in the Measurement of Subjective Well-Being“. In: Journal of Economic Perspectives 20(1), S. 3–24. DOI: [10.1257/089533006776526030](https://doi.org/10.1257/089533006776526030)

KASSENÄRZTLICHE BUNDESVEREINIGUNG (KBV) (2025): „Arzt- und Psychotherapeutensuche“ URL: <https://arztsuche.116117.de/#>

KASSENÄRZTLICHE BUNDESVEREINIGUNG (KBV) (o.J.): „Zahlen und Fakten. Regionale Verteilung von Ärzten.“ URL: <https://www.kbv.de/infothek/zahlen-und-fakten/gesundheitsdaten/aerzte-regionale-verteilung>

KAWACHI, I., BERKMAN, L. F. (2001): „Social ties and mental health“. In: Journal of Urban Health 78(3), S. 458–467. DOI: [10.1093/jurban/78.3.458](https://doi.org/10.1093/jurban/78.3.458)

KIM, E., CHEN, Y., KAWACHI, I., VANDERWEELE, T. (2020): „Perceived Neighborhood Social Cohesion and Subsequent Health and Well-Being in Older Adults: An Outcome-Wide Longitudinal Approach“. In: Health & Place 66, S. 1–22. DOI: [10.1016/j.healthplace.2020.102420](https://doi.org/10.1016/j.healthplace.2020.102420)

KIRCHHOFF, T. (2024): „Ökosystemdienstleistungen“. In: Kühne, O., Weber, F., Berr, K., Jenal, C. (Hrsg.): Handbuch Landschaft, Wiesbaden: Springer Fachmedien Wiesbaden, S. 1147–1164. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-658-42136-6>

KLEINERT, S., HORTON, R. (2016): „Urban design: an important future force for health and wellbeing“. In: The Lancet 388(10062), S. 2848–2850. DOI: [10.1016/S0140-6736\(16\)31578-1](https://doi.org/10.1016/S0140-6736(16)31578-1)

KOCH, F., BUZWAN-MORELL, J., CERMENO, H. (2024): „Neue öffentliche Räume: Konzepte und Beispiele“. In: Bernhardt, F., Bretfeld, N., Buzwan-Morell, J., Cermeno, H., Doukas, S., Güde, E., Hörburger, C., Keller, C., Koch, F. (Hrsg.): StadtTeilen. Neue Praktiken gemeinschaftlicher Nutzung urbaner Räume. Bielefeld, S. 41–50. DOI: [10.14361/9783839466339-007](https://doi.org/10.14361/9783839466339-007)

KRAUS, J., SCHWIMMER, E. (2021): „Städtische Angsträume – Analysen zur Steigerung der gendergerechten Stadtplanung für mehr Sicherheit bei Nacht“. In: CITIES 20.50 – Creating Habitats for the 3rd Millennium: Smart-Sustainable-Climate Neutral. Proceedings of REAL CORP 2021, S. 745–756.

KRONAUER, M., VOGEL, B. (2004): „Erfahrungen und Bewältigung von sozialer Ausgrenzung in der Großstadt: Was sind Quartiereffekte, was Lageeffekte“. In: Häussermann, H., Kronauer, M., Siebel, W. (Hrsg.): An den Rändern der Städte: Armut und Ausgrenzung. Frankfurt am Main, S. 235–257.

KUCKARTZ, U. (2018): Qualitative Inhaltsanalyse. Methoden, Praxis, Computerunterstützung. Weinheim.

LENZI, C., FEDELI, V. (2024): „Introduction: The Interplay Among Inequalities, Wellbeing and Space“. In: Spatial Inequalities and Wellbeing. Cheltenham/Northampton: Edward Elgar Publishing, S. 1–15. DOI: <https://doi.org/10.4337/9781802202632.00005>

LIEBIG-GONGLACH, M., PAULI, A., HORNBERG, C. (2020): „Zur Bedeutung von Umweltqualitäten und sozialen Verhältnissen als Gesundheitsfaktoren“. In: Kriwy, P., Jungbauer-Gans, M. (Hrsg.): Handbuch Gesundheitssoziologie. Wiesbaden, S. 604–619. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-658-06392-4>

LEYDEN, K. M. (2003): „Social capital and the built environment: The importance of walkable neighborhoods“. In: American Journal of Public Health 93(9), S. 1546–1551. DOI: <https://doi.org/10.2105/AJPH.93.9.1546>

MADERTHANER, R. (1998): „Wohlbefinden, Lebensqualität und Umwelt“. In: Kryspin-Exner, I., Lueger-Schuster, B., Weber, G. (Hrsg.): Klinische Psychologie und Gesundheitspsychologie – Postgraduelle Aus- und Weiterbildung. Wien, S. 483–508.

MARTINY, S., REGNER, D. (2024): „Konsequenzen sozioökonomischer Ungleichheit für Individuum und Gesellschaft. Zur Rolle von sozialer Anerkennung und ihrer Verinnerlichung“. In: Genkova, P. (Hrsg.): Handbuch Globale Kompetenzen. Grundlagen – Herausforderungen – Krisen. Osnabrück, S. 999–1013. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-658-30555-0>

MASSARO, E., SCHIFANELLA, R., PICCARDO, M., CAPORASO, L., TAUBENBÖCK, H., CESCATTI, A., DUVEILLER, G. (2023): „Spatially-optimized urban greening for reduction of population exposure to land surface temperature extremes“. In: Nature Communications 14(1), 2903. DOI: <https://doi.org/10.1038/s41467-023-38596-1>

MAYRING, P. (2015): Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. Weinheim.

MAYRING, P. (2019): „Wohlbefinden aus psychologischer Perspektive“. In: Kappelhoff, H., Bakers, J., Lehmann, H., Schmitt, C. (Hrsg.): Emotionen. Ein interdisziplinäres Handbuch. Berlin, S. 139–143. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-476-05353-4>

MITRA, R. (2013): „Independent mobility and mode choice for school transportation: A review and framework for future research“. In: Transport Reviews 33(1), S. 21–43. DOI: <https://doi.org/10.1080/01441647.2012.743490>

MOEBUS, S., SCHRÖDER, J. (2024): „Gesundheitsfördernde Stadtlandschaften – Urban Public Health und Nachhaltigkeit im Kontext von Städtebau und Stadtplanung“. In: Beier, S., Hense, P., Klümper, C., Lechtenböhrer, S., Reicher, C. (Hrsg.): Die UN-Nachhaltigkeitsziele als interdisziplinäre Herausforderung. Sustainable Development Goals (SDG) – Umsetzung in Praxis, Lehre und Entscheidungsprozessen. Wiesbaden, S. 25–36. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-658-44103-6>

MOURATIDIS, K. (2018): „Built environment and social well-being: How does urban form affect social life and personal relationships?“. In: Cities 74, S. 7–20. DOI: <http://dx.doi.org/10.1016/j.cities.2017.10.020>

MÜLLER, B. (2008): „Soziale Kohäsion in der Nachbarschaft: eine empirische Analyse von Einflussfaktoren auf Quartier- und Individualebene“. In: z-proso, Zürcher Projekt zur sozialen Entwicklung von Kindern 2008(9). URL: <https://www.zora.uzh.ch/handle/20.500.14742/78574>

NIESZERY, A. (2013): Soziale Segregation, Quartiereffekte und Quartierspolitik. Ein deutsch-französischer Vergleich. Berlin. DOI: <https://doi.org/10.18452/17169>

NOLL, H. (2022): „Lebensqualität – ein Konzept der individuellen und gesellschaftlichen Wohlfahrt“. In: Bundeszentrale für gesundheitliche Aufklärung (Hrsg.): Leitbegriffe der Gesundheitsförderung und Prävention. Glossar zu Konzepten, Strategien und Methoden. URL: <https://doi.org/10.17623/BZGA:Q4-i072-1.0> (Abrufdatum: 06.08.2025).

OLTMANN, E. (2016): „Einflussfaktoren des subjektiven Wohlbefindens: empirische Ergebnisse für Deutschland“. In: Wirtschaft und Statistik 2016 (3), S. 84–95.

- ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT (OECD) (Hrsg.) (2023): Built Environment through a Well-Being Lens. Paris. DOI: <https://doi.org/10.1787/1b5bebf4-en>
- ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT (OECD) (Hrsg.) (2017): Starting Strong V: Transitions from Early Childhood Education and Care to Primary Education. Paris: OECD Publishing. DOI: <https://doi.org/10.1787/9789264276253-en>
- ORGANISATION FOR ECONOMIC CO-OPERATION AND DEVELOPMENT (OECD) (Hrsg.) (2013): How's Life? 2013. Measuring well-being. Paris. DOI: <http://dx.doi.org/10.1787/9789264201392-en>
- PASTUSCHKA, M., GROSS, M. (2024): Mobilitätsbefragung Würzburg 2023. Ergebnisbericht. Würzburg.
- PASTUSCHKA, M., ZEIGERMANN, U. (2024): Wir in Würzburg 2024. Ergebnisbericht. Version 1.0, 1.00.20240721, Würzburg.
- PENCHANSKY, R., THOMAS, J. W. (1981): „The concept of access: definition and relationship to consumer satisfaction“. In: *Medical Care* 19(2), S. 127-140. DOI: [10.1097/00005650-198102000-00001](https://doi.org/10.1097/00005650-198102000-00001)
- PUTNAM, R. D. (2000): *Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community*. New York: Simon & Schuster. DOI: <https://psycnet.apa.org/doi/10.1145/358916.361990>
- RAUCH, S., WIELAND, T., RAUH, J. (2025): „Accessibility of food – A multilevel approach comparing a choice-based model with perceived accessibility in Mainfranken, Germany“. In: *Journal of Transport Geography* 128. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2025.104367>
- RAUCH, S., STANGL, S., HAAS, T., RAUH, J., HEUSCHMANN, P. U. (2023): „Spatial inequalities in preventive breast cancer care: A comparison of different accessibility approaches for prevention facilities in Bavaria, Germany“. In: *Journal of Transport & Health* 29, S. 1-18. DOI: <https://doi.org/10.1016/j.jth.2023.101567>
- RAUCH, S., TAUBENBÖCK, H., KNOPP, C., RAUH, J. (2021): „Risk and space: modelling the accessibility of stroke centers using day- & nighttime population distribution and different transportation scenarios“. In: *International Journal of Health Geographics* 20(31), S. 1-15. DOI: <https://doi.org/10.1186/s12942-021-00284-y>
- RAUCH, S., RAUH, J. (2016): „Verfahren der GIS-Modellierung von Erreichbarkeiten für Schlaganfallversorgungszentren“. In: *Raumforschung und Raumordnung – Spatial Research and Planning* 74(5), S. 437-450.
- REDEPENNING, M. (2022): „Räumliche Ungleichheit und die Frage nach dem Stellenwert des Räumlichen“. In: Gutsche, V., Holzinger, R., Pfaller, L., Sarikaya, M. (Hrsg.): *Distinktion, Ausgrenzung und Mobilität – Interdisziplinäre Perspektiven auf soziale Ungleichheit*, Band 2. Erlangen, S. 43-58. DOI: <https://doi.org/10.25593/978-3-96147-554-4>
- RENEBERG, B., LIPPKKE, S. (2006): „Lebensqualität“. In: Renneberg, B., Hammelstein, P. (Hrsg.): *Gesundheitspsychologie*. Heidelberg, S. 29-34.
- ROBERT KOCH INSTITUT (RKI) (Hrsg.) (2021): *Psychische Gesundheit in Deutschland. Erkennen – Bewerten – Handeln. Schwerpunktbericht Teil 1 – Erwachsene*. Berlin. DOI: [10.25646/8831](https://doi.org/10.25646/8831)
- RYAN, R., DECI, E. (2000): "Self-Determination Theory and the Facilitation of Intrinsic Motivation, Social Development, and Well-Being". In: *American Psychologist* 55 (1), S. 67-78. DOI: [10.1037/110003-066X.55.1.68](https://doi.org/10.1037/110003-066X.55.1.68)
- RYAN, R. M., DECI, E. L. (2001): „On Happiness and Human Potentials: A Review of Research on Hedonic and Eudaimonic Well-Being“. In: *Annual Review of Psychology* 52, S. 141-166. DOI: <https://doi.org/10.1146/annurev.psych.52.1.141>
- RYFF, C. D. (1989): „Happiness is everything, or is it? Explorations on the meaning of psychological well-being“. In: *Journal of Personality and Social Psychology* 57(6), S. 1069-1081. DOI: <https://psycnet.apa.org/doi/10.1037/0022-3514.57.6.1069>
- SAMPSON, R. J. (2012): *Great American City: Chicago and the Enduring Neighborhood Effect*. Chicago: University of Chicago Press.
- SCHLOSSER, F., ZEILE, P. (2018): „Angsträume und Stressempfinden im urbanen Kontext“. In: Schrenk, M., Popovich, P., Zeile, P., Elisei, P., Beyer, C., Navratil, G. (Hrsg.): *REAL CORP 2018. Expanding Cities – Diminishing Spaces*. Karlsruhe, S. 75-85. DOI: https://repository.corp.at/413/1/CORP2018_8.pdf

- SCHMIDT, M., MONSTADT, J. (2018): „Infrastruktur“. In: ARL – Akademie für Raumforschung und Landesplanung (Hrsg.): Handwörterbuch der Stadt- und Raumentwicklung. Hannover, S. 975–988.
- SCHWEIZERISCHE EIDGENOSSENSCHAFT (2018): Erklärung von Davos 2018. Davos.
- SPEIß, K., DAELEN, A., DIABETE, S., KRIECHEL, L., RÜGER, H., STAWARZ, N., BARSCHKETT, M. (2024): BiB Monitor Wohlbefinden 2024. Regionale Unterschiede in der Lebenszufriedenheit in Deutschland. Wiesbaden. DOI: 10.12765/bro-2024-03
- STADT WÜRZBURG (2025a): Statistikatlas Würzburg. URL: <https://statistik.wuerzburg.de/> (Abrufdatum: 5.10.2025).
- STADT WÜRZBURG (2025b): Geostadtplan Würzburg. URL: <https://geostadtplan.wuerzburg.de/> (Abrufdatum: 13.10.2025).
- STATISTISCHES BUNDESAMT (Destatis) (Hrsg.) (2025): Studierende: Deutschland, Semester, Nationalität, Geschlecht, Hochschulen. URL: <https://www-genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/21311/table/21311-0002> (Abrufdatum: 5.10.2025).
- STATISTISCHES BUNDESAMT (Destatis) (Hrsg.) (2024): Bevölkerung nach dem Gebietsstand und Durchschnittsalter 1990 bis 2023. URL: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/bevoelkerungsstand-gebietsstand-werte.html> (Abrufdatum: 5.10.2025).
- STATISTISCHES BUNDESAMT (Destatis) (o.J.): Migrationshintergrund. URL: <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Migration-Integration/Glossar/migrationshintergrund.html> (Abrufdatum: 14.2.2026)
- STATISTISCHE ÄMTER DES BUNDES UND DER LÄNDER (2022): Zensus Datenbank. URL: <https://ergebnisse.zensus2022.de/datenbank/online/statistic/1000A/table/1000A-0000/search/s/JTIydyVDMYVCQ3J6YnVyZyUyMg%3D%3D> (Abrufdatum: 02.01.2026)
- SUDECK, G., THIEL, A. (2019): „Sport, Wohlbefinden und psychische Gesundheit“. In: Schüler, J., Wegner, M., Plessner, H. (Hrsg.): Sportpsychologie. Grundlagen und Anwendung. Berlin, S. 551–579. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-662-56802-6>
- TESCH-RÖMER, C., WIEST, M., WURM, S. (2010): „Subjektives Wohlbefinden“. In: Motel-Klingebiel, A., Wurm, S., Tesch-Römer, C. (Hrsg.): Altern im Wandel. Befunde des Deutschen Alterssurveys (DEAS). Stuttgart, S. 263–284.
- THOMAS, D. R. (2003): A General Inductive Approach for Qualitative Data Analysis. University of Auckland.
- UMWELTBUNDESAMT (Hrsg.) (2025): Umweltbewusstsein in Deutschland 2024. Kurzbericht zur Bevölkerungsumfrage. Dessau-Roßlau.
- UN-HABITATE/WORLD HEALTH ORGANISATION (WHO) (Hrsg.) (2020): Integration health in urban and territorial planning: A sourcebook. Schweiz.
- URRY, J. (2004): „The ‘system’ of automobility“. In: Theory, Culture & Society 21(4–5), S. 25–39. DOI: 10.1177/0263276404046059
- VAN HAM, M., MANLEY, D., BAILEY, N., SIMPSON, L., MACLENNAN, D. (Hrsg.) (2012): Neighbourhood Effects Research: New Perspectives. Dordrecht.
- VAN KAMP, I., LEIDELMEIJER, K., MARSMAN, G., DE HOLLANDER, A. (2003): „Urban environmental quality and human well-being: Towards a conceptual framework and demarcation of concepts; a literature study“. In: Landscape and Urban Planning 65(1–2), S. 5–18. DOI: [https://doi.org/10.1016/S0169-2046\(02\)00232-3](https://doi.org/10.1016/S0169-2046(02)00232-3)
- WEHRHAHN, R., SANDNERLE GALL, V. (2021): Bevölkerungsgeographie. 3.Auflage, Darmstadt.
- WILDE, M. (2022): „Mobilität“. In: Rund, M., Peters, F. (Hrsg.): Schlüsselbegriffe der Sozialplanung und ihre Kritik (= Sozialraumforschung und Sozialraumarbeit, Band 23). Wiesbaden, S. 117–128. DOI: <https://doi.org/10.1007/978-3-658-38399-2>

WITTWER, R., BERGER, M. (2021): Einflussfaktoren des Mobilitätsverhaltens. Kurzüberblick zur Vorbereitung der Zukunftslabore. Dresden.

WORLD HEALTH ORGANIZATION (WHO) (2025): WHOQOL: Measuring Quality of Life. URL: <https://www.who.int/tools/whoqol> (Abrufdatum: 06.08.2025).

APPENDIX 1: BEGLEITENDE ERHEBUNGSMATERIALIEN



APPENDIX 2: FRAGEBOGEN



Wohlfühlen in Würzburgs Stadtvierteln Eine Befragung zur Lebensqualität und Zufriedenheit

Herzlich willkommen zur Umfrage „**Wohlfühlen in Würzburgs Stadtvierteln**“!

Mit dieser Befragung möchten wir Ihre Einschätzungen zur Lebensqualität in Ihrem **Wohnviertel** und Ihrer **Wohnumgebung** erfassen – von der städtebaulichen Infrastruktur über Umweltfaktoren bis hin zum sozialen Miteinander. Die Befragung dauert etwa **10 Minuten** und erfolgt **anonym**.

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Im Fragebogen bezieht sich „**Wohnviertel**“ auf einen spezifischen Stadtteil oder Bezirk mit einer klaren räumlichen Abgrenzung, während „**Wohnumgebung**“ die direkte Umgebung umfasst, in der man lebt – einschließlich Gebäude, Straßen, Grünflächen, Infrastruktur und sozialer Atmosphäre. Das Wohnviertel ist also ein größerer, administrativ definierter Bereich, während die Wohnumgebung subjektiver wahrgenommen wird und den unmittelbaren Lebensraum beschreibt.

In welchem Stadtbezirk von Würzburg wohnen Sie?

- (01) Altstadt
- (02) Zellerau
- (03) Dürrbachtal
- (04) Grombühl
- (05) Lindleinsmühle
- (06) Frauenland
- (07) Sanderau
- (08) Heidingsfeld
- (09) Heuchelhof
- (10) Steinbachtal
- (11) Versbach
- (12) Lengfeld
- (13) Rottenbauer
- Ich wohne außerhalb von Würzburg: _____

1. Subjektives Wohlbefinden und Umweltfaktoren

Bewerten Sie die folgenden Aussagen zu Ihrer **Wohnumgebung**.

Skala (1–5):

1 = „stimme überhaupt nicht zu“ / „gar nicht“

2 = „stimme eher nicht zu“

3 = „teils/teils“

4 = „stimme eher zu“

5 = „stimme voll zu“ / „sehr“

Aussage	1	2	3	4	5
Ich empfinde meine Wohnumgebung als sehr entspannend.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meine Wohnumgebung trägt dazu bei, dass ich weniger Stress erlebe.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich fühle mich tagsüber in meiner Wohnumgebung sicher.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich fühle mich nachts in meiner Wohnumgebung sicher.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Luftqualität in meiner Wohnumgebung ist hervorragend.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Straßenlärm in meiner Wohnumgebung beeinträchtigt mich nur sehr wenig.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der thermische Komfort (Temperatur-/Klimaempfinden) in meiner Wohnumgebung ist angenehm.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

(Erläuterung: „Thermischer Komfort“ bezieht sich auf die empfundene Wärme/Kühle und das Klima.)

Offene Frage: Verbesserung des Wohlbefindens

„Was könnte in Ihrer **Wohnumgebung** verbessert werden, um Ihr Wohlbefinden und Ihre Lebensqualität zu steigern?“
(Freifeld zur eigenen Eingabe)

Bitte geben Sie an, wie oft die folgenden Aussagen in den letzten zwei Wochen auf Sie zutrafen.

Skala (1–5):

- 1 = „nie“
- 2 = „selten“
- 3 = „manchmal“
- 4 = „oft“
- 5 = „immer“

Aussage	1 (nie)	2 (selten)	3 (manchmal)	4 (oft)	5 (immer)
Ich habe mich in den letzten zwei Wochen in meiner Wohnumgebung wohl und ausgeglichen gefühlt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich konnte in meiner Wohnumgebung gut zur Ruhe kommen und entspannen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meine Umgebung hat es mir ermöglicht, aktiv zu sein und mich voller Energie zu fühlen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich habe in den letzten zwei Wochen gut und erholsam geschlafen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mein Alltag in meinem Wohnviertel ist gut für mein Wohlbefinden und bietet mir ansprechende Möglichkeiten zur Beschäftigung.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zu Ihrer Wohnumgebung.

(Skala 1–5: 1 = „stimme überhaupt nicht zu“, 2 = „stimme eher nicht zu“, 3 = „teils/teils“, 4 = „stimme eher zu“, 5 = „stimme voll zu“)

Aussage	1	2	3	4	5
Ich bin in meinem Alltag körperlich aktiv (z. B. Bewegung, Sport, Alltagsaktivitäten).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich habe das Gefühl, dass mein derzeitiges Wohnumfeld zu meinen persönlichen Zielen passt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich kann mich in meinem Wohnumfeld frei entfalten und ausprobieren, was mir wichtig ist.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Meine Umgebung motiviert mich, Neues zu lernen oder mich weiterzuentwickeln.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. Infrastrukturelle und städtebauliche Aspekte

Wie zufrieden sind Sie mit den folgenden Angeboten und Einrichtungen in Ihrem **Stadtviertel**.

Skala (1–5):

- 1 = Sehr unzufrieden
- 2 = Unzufrieden
- 3 = Teils/teils
- 4 = Zufrieden
- 5 = Sehr zufrieden

Angebot / Einrichtung	1	2	3	4	5	Kann ich nicht beurteilen
Einkaufsmöglichkeiten für Lebensmittel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Einkaufsmöglichkeiten für Schuhe und Bekleidung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apotheken & Arzneimittelversorgung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Allgemeinmedizin (Hausärzte, Notfallversorgung)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fachärzte (Frauenärzte, Zahnärzte, Augenärzte, Spezialisten)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Therapieangebote (Physiotherapie, Ergotherapie, Psychotherapie)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Restaurants und Gaststätten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Cafés	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffentliche Grün- und Freiflächen, Parks	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sportangebote	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schwimm- und Hallenbäder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Konzert- und Veranstaltungsräume	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Museen und Galerien	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nachbarschaftstreffpunkte / Begegnungsstätten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kinderbetreuung (Krippen, Kindergarten, Horte)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schulen und Bildungsangebote	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kinder- und Jugendfreizeiteinrichtungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Angebote für Seniorinnen und Senioren	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Tagungs- und Kongressmöglichkeiten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Freitextfrage:

Gibt es weitere Angebote oder Einrichtungen, die Sie in Ihrem **Stadtviertel** in Würzburg vermissen?

Antwort: _____

Wie ist die **Erreichbarkeit** der folgenden Angebote/Einrichtungen von Ihrer **Wohnumgebung** aus?
(Skala 1–5; 1 = „sehr schlecht“ / „stimme überhaupt nicht zu“, 5 = „sehr gut“ / „stimme voll zu“)

Angebot / Einrichtung	1	2	3	4	5	Kann ich nicht beurteilen
Lebensmittelgeschäfte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Hausärzte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Fachärzte	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apotheken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Angebot / Einrichtung	1	2	3	4	5	Kann ich nicht beurteilen
Therapieangebote (z. B. Physiotherapie)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Bildungseinrichtungen (z. B. Schulen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kinderbetreuungseinrichtungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
ÖPNV-Anbindung (öffentlicher Nahverkehr)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffentliche Parkplätze	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sportangebote (z. B. Fitnessstudios)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Öffentliche Grünanlagen, Parks	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Schwimm- / Hallenbäder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kulturelle Angebote (z. B. Museen)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Freizeit- & Begegnungsstätten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Wie häufig haben Sie in den letzten 12 Monaten die folgenden Einrichtungen aufgesucht?
Bitte nutzen Sie die Skala (1–5):

- 1 = Nie
- 2 = Seltener als einmal pro Jahr
- 3 = Einige Male pro Jahr
- 4 = Etwa einmal pro Monat
- 5 = Mehrmals pro Monat

Einrichtung	1 (nie)	2 (<1/Jahr)	3 (einige Male/Jahr)	4 (1×/Monat)	5 (mehrmals/Monat)
Hausarzt / Allgemeinmediziner	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zahnarzt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Augenarzt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Andere Fachärzte (z. B. Frauenarzt, Kardiologe, Orthopäde, Neurologe)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Physiotherapie oder Rehabilitationseinrichtungen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Apotheken	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Psychologische oder psychiatrische Betreuung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Sport- oder Fitnessstudios	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wellness- oder Entspannungseinrichtungen (z. B. Sauna, Massage)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Bewerten Sie öffentliche Räume in Ihrer **Wohnumgebung**?

Aussage	1	2	3	4	5
Die Gestaltung und Qualität von öffentlichen Parks und Grünflächen trägt zu einem angenehmen Wohnumgebung bei.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Qualität der Spielplätze und Freizeitanlagen für Kinder ist zufriedenstellend.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Sauberkeit und Pflege öffentlicher Plätze und Straßen ist gut.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die öffentliche Beleuchtung sorgt für ausreichend Sicherheit in der Wohnumgebung.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Aussage

1 2 3 4 5

Bewerten Sie folgende Aussage über die Nutzungsmischung und Bebauung im **Wohnviertel**

Aussage

1 2 3 4 5

Die Mischung aus verschiedenen Nutzungen (Wohnen, Gewerbe, Freizeit etc.) ist ausgewogen.

(Erläuterung: Unter Nutzungsmischung versteht man die Kombination verschiedener Funktionen wie Wohnen, Arbeiten, Erholung und Versorgung.)

Die Bebauungsdichte in meiner Wohnumgebung wirkt gut abgestimmt auf die Bedürfnisse der Bewohner:innen.

Der Pflegezustand und die Instandhaltung der Gehwege und Straßen sind gut.

Der Pflegezustand und die Instandhaltung von Wohngebäuden und öffentlichen Gebäuden sind gut.

3. Soziale Aspekte und Zusammenleben in der Wohnumgebung

Bewerten Sie, folgende Aussagen zu Ihrer **Wohnumgebung**.

Skala (1–5):

1 = „stimme überhaupt nicht zu“

2 = „stimme eher nicht zu“

3 = „teils/teils“

4 = „stimme eher zu“

5 = „stimme voll zu“

Aussage

1 2 3 4 5

In meiner Nachbarschaft herrscht ein Gemeinschaftsgefühl, und man hilft sich gegenseitig.

Ich kenne meine Nachbarn und kann mich bei Problemen an sie wenden.

Ich fühle mich in meiner Nachbarschaft wohl und sicher.

Das soziale Miteinander ist angenehm, und es gibt ausreichend Gelegenheiten für Begegnungen.

Es kommt häufig zu Konflikten unter den Nachbarn.

Das Zusammenleben ist eher anonym.

4. Partizipation und soziale Teilhabe im Wohnviertel

Bewerten Sie die folgenden Aussagen zur sozialen Teilhabe in Ihrem **Wohnviertel**.

Skala (1–5):

1 = „stimme überhaupt nicht zu“

2 = „stimme eher nicht zu“

3 = „teils/teils“

4 = „stimme eher zu“
5 = „stimme voll zu“

Aussage	1	2	3	4	5
Ich fühle mich ausreichend in die Gestaltung meines Wohnviertels einbezogen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich kenne die vorhandenen Beteiligungsmöglichkeiten (z. B. Bürgerversammlungen, Online-Plattformen).	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Es gibt genügend Möglichkeiten, dass ich mich in meinem Wohnviertel sozial engagiere.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich habe ausreichend Gelegenheiten, an nachbarschaftlichen Aktivitäten teilzunehmen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Der Austausch mit anderen Bewohner:innen meines Viertels ist einfach und unkompliziert.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich engagiere mich ehrenamtlich in meinem Wohnviertel.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Mobilität und Verkehr

Wie bewegen Sie sich hauptsächlich in Ihrem **Stadtviertel** fort für alltägliche Besorgungen? (*Mehrfachnennungen möglich*)

- Zu Fuß
- Fahrrad
- Auto (privat)
- Bus/Straßenbahn (ÖPNV)
- Andere: _____

Bitte geben Sie die nächstgelegene ÖPNV-Haltestelle an:

Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen zur Verkehrsinfrastruktur in Ihrem Stadtviertel.

Skala (1–5):

- 1 = „sehr unzufrieden“ / „stimme überhaupt nicht zu“
2 = „eher unzufrieden“
3 = „teils/teils“
4 = „zufrieden“
5 = „sehr zufrieden“ / „stimme voll zu“

Aussage	1	2	3	4	5
Ich bin mit dem Radwegenetz (Fahrradinfrastruktur) in meiner Wohnumgebung zufrieden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich finde die Wege und Straßen ausreichend sicher für Fußgänger und Radfahrer.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Verkehrsberuhigung in meinem Wohnviertel trägt zu einem sicheren Umfeld bei.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Anzahl und Verfügbarkeit von öffentlichen Parkplätzen ist ausreichend.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ich finde das Parkangebot für Anwohner:innen angemessen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Lade- und Parkmöglichkeiten für E-Fahrzeuge sind ausreichend.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Die Taktung und Pünktlichkeit des öffentlichen Nahverkehrs ist zufriedenstellend.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. Demografische und soziodemografische Angaben

Bitte geben Sie an, welcher Altersgruppe Sie angehören:

- unter 18 Jahre
- 18 bis 29 Jahre
- 30 bis 39 Jahre
- 40 bis 49 Jahre
- 50 bis 59 Jahre
- 60 bis 69 Jahre
- 70 bis 79 Jahre
- über 80 Jahre

- Männlich
- Weiblich
- Divers
- Keine Angabe

Wie lange wohnen Sie bereits in Ihrem aktuellen **Stadtviertel**?

- Weniger als 1 Jahr
- Zwischen 1 und 3 Jahren
- Zwischen 3 und 5 Jahren
- Zwischen 5 und 10 Jahren
- Länger als 10 Jahre

Ich wohne als:

- Eigentümer:in
- Mieter:in
- Andere

Wie viele Personen leben in Ihrem Haushalt (einschließlich Ihnen selbst)?

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5 oder mehr

Zusätzliche Angaben:

Wie viele Personen in Ihrem Haushalt sind ...

Altersgruppe Anzahl

Unter 18 Jahren

Über 65 Jahren

(Mehrfachnennungen möglich)

- Berufstätig (Vollzeit)
 - Berufstätig (Teilzeit)
 - Selbstständig
 - Student:in
 - Auszubildende:r
 - Arbeitssuchend / Arbeitslos
 - Rentner:in / Ruhestand
 - Haus-/Familienarbeit
 - Elternzeit
 - Pflegezeit
 - Andere: _____
-

Möchten Sie noch etwas ergänzen, das in den vorherigen Fragen nicht angesprochen wurde oder Ihnen besonders wichtig ist, um die Lebensqualität in Ihrem **Stadtviertel** bzw. Ihrer **Wohnumgebung** zu verbessern?

Antwort: _____

Vielen Dank für Ihre Teilnahme!

Ihre Antworten helfen uns, die Lebensqualität in Würzburg weiter zu erforschen und zu verbessern.
Bei weiteren Fragen oder Anregungen können Sie uns gerne kontaktieren.