



---

# MOBILITÄT AN DER UNIVERSITÄT TÜBINGEN

---

Kommentierter Ergebnisbericht

7. NOVEMBER 2016

UDO MICHAEL WAGNER  
Goethestraße 24 | 75173 Pforzheim  
[udo.m.wagner@gmail.com](mailto:udo.m.wagner@gmail.com)

# Mobilität an der Universität Tübingen

# Inhalt

Mobilität an der Universität Tübingen.....	1
1. Mobilitätsmanagement .....	2
1.1 Bedeutung und Ziele von Mobilitätsmanagement.....	2
1.2 Mobilitätsmanagement an Universitäten .....	4
1.3 Parkraummanagement an der Universität Tübingen.....	4
1.4 Parkraummanagement an Universitäten in Baden-Württemberg.....	5
1.5 Praxisbeispiel für Mobilitätsmanagement - Technische Universität Darmstadt .....	6
2. Einschätzungen von Experten und Betroffenen zur Mobilität an der Universität Tübingen.....	7
2.1 Expertengespräch zur Verfügbarkeit und Verwaltung von Parkplätzen .....	7
2.1.1 Standorte .....	7
2.1.2 Wilhelmstraße und Talkliniken.....	7
2.1.3 Morgenstelle.....	8
2.1.4 Sand .....	9
2.1.5 Lustnau (ZDV, Sportinstitut, Asien-Orient-Wissenschaften) .....	9
2.1.6 Altstadt / Schloss.....	9
2.1.7 Vergabe von Stellplätzen .....	9
2.2 Expertengespräch zur Bereitstellung von Stellplätzen für Fahrräder und Pkw .....	10
2.3 Parkplätze für Beschäftigte der Universität unter Verwaltung des UKT .....	11
2.4 Effekt des JobTicket BW auf die ÖPNV-Nutzung von Beschäftigten .....	11
2.5 Rahmenbedingungen der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel.....	11
2.6 Einschätzungen zur Verkehrssituation aus Sicht von Studierenden .....	13
2.6.1 ÖPNV.....	13
2.6.2 Radverkehr.....	14
2.6.3 Pkw .....	14
2.6.4 Park-and-Ride .....	14
2.6.5 Barrierefreie Mobilität .....	14
2.7 Eindrücke aus Ortsbegehungen .....	15
2.7.1 Stellplätze für Pkw .....	15
2.7.2 Fahrrad- und Kraftradstellplätze .....	16
2.8 Erreichbarkeit der Universität durch verschiedene Verkehrsmittel.....	17
3. Befragung zur Mobilität an der Universität Tübingen (UNIbewegt) .....	19
3.1 Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl .....	19
3.2 Konzeption und Durchführung der Befragung.....	19
3.3 Auswertung geschlossener Fragen .....	22
3.3.1 Arbeitsweg / Weg zur Universität .....	22

3.3.2	Beschäftigung .....	29
3.3.3	Verkehrsmittel .....	30
3.3.4	Mobilitätsverhalten .....	33
3.3.5	Verbesserung.....	37
3.3.6	Demographische Merkmale.....	41
3.4	Gruppenspezifische Auswertung geschlossener Fragen.....	42
3.4.1	Einfluss der beruflichen Tätigkeit auf die Verkehrsmittelwahl.....	42
3.4.2	Einfluss demographischer Merkmale auf die Verkehrsmittelwahl .....	42
3.4.3	Vergleich der mittleren Wegstrecke und Reisezeit nach Verkehrsmittel.....	42
3.4.4	Verkehrsmittelwahl von Personen aus Wohnorten mit Direktverbindungen (SPNV) ....	44
3.4.5	Verkehrsmittelwahl nach Standort .....	45
3.4.6	Hilfreiche Maßnahmen nach Standort.....	46
3.4.7	Hilfreiche Maßnahmen nach Hauptverkehrsmittel.....	47
3.4.8	Orte mit Verbesserungsbedarf hinsichtlich der ÖPNV-Verbindungen .....	47
3.5	Auswertung offener Fragen .....	51
4.	Handlungsempfehlungen.....	53
4.1	Möglichkeiten zur Parkraumbewirtschaftung.....	53
4.2	Weitere Anregungen zur Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts .....	55
5.	Ausblick.....	56
5.1	Regionalstadtbahn .....	56
5.2	Wohnraum in Tübingen .....	56
Quellen	.....	57

## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements.....	3
Abbildung 2: Was beeinflusst Mobilität? .....	19
Abbildung 3: Standorte der Universität Tübingen.....	20
Abbildung 4: Wohnorte der Beschäftigten .....	22
Abbildung 5: Wohnorte der Studierenden.....	24
Abbildung 6: Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz (Beschäftigte) .....	26
Abbildung 7: Entfernung zwischen Wohnort und Universität (Studierende) .....	26
Abbildung 8: Zeitaufwand für den Weg vom Wohnort zum Arbeitsplatz (Beschäftigte) .....	27
Abbildung 9: Zeitaufwand für den Weg vom Wohnort zur Universität (Studierende).....	27
Abbildung 10: Schwerpunktmäßiger Arbeitsplatz .....	27
Abbildung 11: Relevantester Standort im Studium .....	28
Abbildung 12: Regelmäßige Arbeitstage pro Woche (Beschäftigte) .....	28
Abbildung 13: Tage pro Woche an Einrichtungen der Universität (Studierende) .....	28
Abbildung 14: Häufige regelmäßige Arbeitszeiten .....	29
Abbildung 15: Häufige früheste / späteste Arbeitszeiten .....	29
Abbildung 16: Berufliche Tätigkeit.....	30
Abbildung 17: Mittelwert Weg-Anteil je Verkehrsmittel von Beschäftigten.....	31
Abbildung 18: Mittelwert Weg-Anteil je Verkehrsmittel von Studierenden .....	31
Abbildung 19: Hauptverkehrsmittel von Beschäftigten .....	32
Abbildung 20: Hauptverkehrsmittel von Studierenden.....	32
Abbildung 21: Wichtige Aspekte der Verkehrsmittelwahl (Beschäftigte) .....	33
Abbildung 22: Wichtige Aspekte der Verkehrsmittelwahl (Studierende) .....	33
Abbildung 23: Intermodale Mobilitätsoptionen bei Beschäftigten .....	34
Abbildung 24: Intermodale Mobilitätsoptionen bei Studierenden.....	34
Abbildung 25: Genutzte Parkplätze von Beschäftigten .....	35
Abbildung 26: Genutzte Parkplätze von Studierenden .....	35
Abbildung 27: Mitfahrer bei Beschäftigten .....	36
Abbildung 28: Mitfahrer bei Studierenden .....	36
Abbildung 29: Umsteigehäufigkeit auf dem Arbeitsweg (Beschäftigte).....	37
Abbildung 30: Umsteigehäufigkeit auf dem Weg zur Universität (Studierende).....	37
Abbildung 31: Maßnahmen, die den Arbeitsweg erleichtern (Beschäftigte).....	39
Abbildung 32: Maßnahmen, die den Weg zur Universität erleichtern (Studierende).....	40
Abbildung 33: Demographische Merkmale von Beschäftigten.....	41
Abbildung 34: Demographische Merkmale von Studierenden .....	41
Abbildung 35: Mittelwert einfache Wegstrecke nach Verkehrsmittel (Beschäftigte).....	43
Abbildung 36: Mittelwert einfache Wegstrecke nach Verkehrsmittel (Studierende) .....	43

Abbildung 37: Mittelwert Zeitaufwand je Strecke nach Verkehrsmittel (Studierende) .....	44
Abbildung 38: Mittelwert Zeitaufwand je Strecke nach Verkehrsmittel (Beschäftigte) .....	44
Abbildung 39: Verkehrsmittelwahl bei SPNV-Direktanbindung (Beschäftigte).....	45
Abbildung 40: Verkehrsmittelwahl bei SPNV-Direktanbindung (Studierende).....	45
Abbildung 41: Verkehrsmittelwahl nach Standort (Beschäftigte).....	46
Abbildung 42: Verkehrsmittelwahl nach Standort (Studierende).....	46
Abbildung 43: Wunsch nach späteren Verbindungen zwischen Wohnort und Universität mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Studierende) .....	48
Abbildung 44: Wunsch nach besserer Abstimmung der Anschlussverbindungen öffentlicher Verkehrsmittel (Beschäftigte).....	49
Abbildung 45: Wunsch nach besserer Abstimmung der Anschlussverbindungen öffentlicher Verkehrsmittel (Studierende).....	50

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Wohnorte der Beschäftigten .....	22
Tabelle 2: Wohnorte der Beschäftigten (Stadt-/Ortsteile).....	23
Tabelle 3: Wohnorte der Beschäftigten (Kreis).....	23
Tabelle 4: Wohnorte der Studierenden .....	24
Tabelle 5: Wohnorte der Studierenden (Stadt-/Ortsteile).....	25
Tabelle 6: Wohnorte der Studierenden (Kreis).....	25
Tabelle 7: Prinzipien der Parkraumbewirtschaftung .....	53

## Begriffe und Abkürzungen

Hbf: Hauptbahnhof

HDLZ: Hausmeisterdienstleistungszentrum

HV: Hauptverkehrsmittel

IfS: Institut für Sport

Intermodaler Verkehr: Innerhalb eines Weges werden mindestens zwei unterschiedliche Verkehrsmittel verwendet

LBO: Landesbauordnung

LBV: Landesamt für Besoldung und Versorgung Baden-Württemberg

MIV: Motorisierter Individualverkehr

Modal Split: Aufteilung des Verkehrs auf die unterschiedlichen Verkehrsträger

naldo: Verkehrsverbund Neckar-Alb-Donau

NMV: Nichtmotorisierter Verkehr

ÖPV / ÖPNV: öffentlicher Personenverkehr / öffentlicher Personennahverkehr

PBW: Parkraumgesellschaft Baden-Württemberg mbH

Pkw: Personenkraftwagen

RMV: Rhein-Main-Verkehrsverbund

SPNV: Schienenpersonennahverkehr

SVT: Stadtverkehr Tübingen

Umweltverbund: „Umweltfreundliche“ Verkehrsmittel: nichtmotorisierte Verkehrsträger oder öffentliche Verkehrsmittel

VB-BW: Landesbetrieb Vermögen und Bau Baden-Württemberg

VVS: Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart

VwV: Verwaltungsvorschrift

ZDV: Zentrum für Datenverarbeitung

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit wird bei geschlechtsspezifischen Begriffen die maskuline Form verwendet. Sämtliche Personenbezeichnungen sind geschlechterübergreifend zu verstehen.



## Mobilität an der Universität Tübingen

Rund 28300 Studierende sind an der Eberhard Karls Universität Tübingen eingeschrieben<sup>1</sup>. Hauptberuflich beschäftigt sind über 4000 weitere Personen<sup>2</sup>, die (meist) regelmäßig den Weg zwischen ihrem jeweiligen Wohnort und einem der 173 Gebäude der Universität zurücklegen. Obwohl Stadt und Universität unter anderem mit dem Pluspunkt der „kurzen Wege“ um neue Bürger und Studierende werben, zeugen zahlreiche Pendler und überlastete Verkehrswege sowie öffentliche Verkehrsmittel von der Notwendigkeit, die vorhandene Verkehrsinfrastruktur an den tatsächlichen Bedarf anzupassen oder aber das Verkehrsgeschehen im Sinne eines nachhaltigen Mobilitätsmanagements zu beeinflussen. An der Universität Tübingen wird diese Funktion durch das Mobilitätsteam wahrgenommen und Maßnahmen in Absprache mit der Universitätsleitung abgestimmt. Was genau unter Mobilitätsmanagement zu verstehen ist, wie es umgesetzt werden kann und welche Maßnahmen bereits an anderen Universitäten umgesetzt wurden, erläutert das erste Kapitel des folgenden Berichts. Das zweite Kapitel betrachtet die derzeitige Situation für Autofahrer, Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel und Radfahrer, indem die Einschätzung von Experten und Betroffenen erfragt wird und Eindrücke aus Ortsbegehungen dargestellt werden. Kapitel drei stellt die Konzeption, Durchführung und Ergebnisse der Mobilitätsbefragungen unter den Studierenden und Beschäftigten der Universität Tübingen dar. In den letzten Kapiteln werden Schlussfolgerungen und Handlungspotenziale hinsichtlich der Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl an der Universität Tübingen basierend auf den gewonnenen Erkenntnissen aufgezeigt und ein Ausblick angesichts der zu erwartenden Entwicklungen im ÖPNV und im Wohnungsmarkt gegeben.

---

<sup>1</sup> <http://www.uni-tuebingen.de/universitaet/zahlen-und-fakten.html>

<sup>2</sup> Auskunft der Universität Tübingen (Zentrale Verwaltung - Stabstelle Controlling und Innenrevision)

# 1. Mobilitätsmanagement

## 1.1 Bedeutung und Ziele von Mobilitätsmanagement

Der ständig steigenden Verkehrsnachfrage wurde in der Vergangenheit meistens mit einer Verbesserung und Ausweitung der Verkehrsinfrastrukturen und insbesondere der Straßeninfrastruktur Rechnung getragen (Finke 2009: 1). Während viele (Innen-)Städte durch den Ausbau von Straßen, Bahnanbindungen und Flughäfen immer besser erreichbar wurden, beeinträchtigt der motorisierte Verkehr gegenwärtig die Lebensqualität der Wohnbevölkerung durch Flächenbedarf, Lärm, Abgase, Unfallgefahren, Trennwirkung und Einschränkung der Bewegungsfreiheit im öffentlichen Raum (Bracher 2011: 275). Nicht zuletzt führt ein hohes Verkehrsaufkommen zu volkswirtschaftlichen Verlusten durch immer längere Zeiten, die Arbeitnehmer auf der Suche nach Parkplätzen und im Stau verbringen (Krug et al. 2004: 11). Ursache für Letzteres ist, dass auf vielen Hauptverkehrsachsen zu Spitzenstunden Kapazitätsgrenzen erreicht werden, die durch zufällige Störungen wie Unfälle oder Straßenschäden sowie durch Baustellen zusätzlich überlastet werden (Friedrich 2011). Dem weiteren Ausbau dieser Verkehrswege sind Grenzen gesetzt: finanzielle aber auch raum- und siedlungsstrukturelle sowie Gründe des Landschaftsschutzes (Krug et al. 2004: 11).

Mit Hilfe von Verkehrs-System-Management soll das Verkehrsgeschehen in gewünschter Weise beeinflusst werden mit dem primären Ziel, die Kapazitäten der vorhandenen Verkehrsanlagen und Verkehrssysteme besser auszunutzen und den Verkehrsfluss zu verbessern (Hoppe 2011: 11). So wird beispielsweise auf den Ablauf und die Abwicklung des Verkehrsgeschehens mit Elementen der Verkehrsleittechnik eingewirkt (Bracher 2011: 285; Krug 2004: 11). Die damit erzielten Kapazitätserhöhungen blieben jedoch in der Regel unter 10 Prozent (Hoppe 2011: 13). Letztendlich führte der geringe Erfolg MIV-optimierender Maßnahmen Anfang der 90er Jahre zu einem Perspektivenwechsel in der Verkehrsplanung (Hoppe 2011: 15).

Mobilitätsmanagement ist ein nachfrageorientierter Ansatz, der bereits bei der Entstehung von Verkehr ansetzt, um das Verkehrsmittelwahlverhalten der Verkehrsteilnehmer durch die Verlagerung von Verkehr auf umweltfreundliche Verkehrsmittel zu beeinflussen (Louen 2013: 11f; Bracher 2011: 285; Krug 2004 et al.: 11; Stiewe & Wittowsky 2013: 435). Auch wenn bisher keine einheitliche Definition des Begriffs Mobilitätsmanagement existiert, werden die Ziele des Mobilitätsmanagements in der Fachliteratur sehr ähnlich formuliert: Krug et al. nennen als Hauptziel die Verminderung des motorisierten Individualverkehrs, indem „möglichst viele Verkehrsteilnehmer [...] bei möglichst vielen Gelegenheiten die Verkehrsmittel des Umweltverbundes nutzen“ (2004: 12f). Finke zufolge ist das Ziel, die „vorhandene Infrastruktur effizienter zu nutzen, nicht notwendigen Verkehr zu vermeiden und den notwendigen Verkehr möglichst sozialverträglich, ökonomisch und ökologisch abzuwickeln“ (Finke 2009: 1). Laut Hoppe ist das „Hauptanliegen [...] eine deutliche Reduktion motorisierter Fahrzeugbewegungen, ohne die soziale, wirtschaftliche und kulturelle Funktion des Gemeinwesens zu gefährden“ (Hoppe 2001: 16). Dabei wird eine „chancengleiche Mobilitätssicherung durch funktional äquivalente Mobilitätsangebote angestrebt“ (ebd.): Auf kurzen Wegen ist der Fuß- und Radverkehr zu fördern, auf längeren Wegen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Fehlt die dazu notwendige Infrastruktur, werden private Pkw in Betracht gezogen mit möglichst hoher Besetzung durch Fahrgemeinschaften (ebd.). Mobilitätsmanagement umfasst verschiedene Handlungsfelder, die sich in folgende zusammenfassen lassen (Krug et al. 2004: 22f):

- Kommunales Mobilitätsmanagement mit dem Schwerpunkt Organisation und Koordination
- Kommunales Mobilitätsmanagement mit dem Schwerpunkt Mobilitätsberatung
- Betriebliches Mobilitätsmanagement
- Mobilitätsmanagement für spezielle Zielgruppen, Fahrtzwecke und Standorte

Beispiele für konkrete Maßnahmen des Mobilitätsmanagements innerhalb dieser Handlungsfelder sind in Abbildung 1 aufgeführt (ISB, IVV, 2003, S. 57):



Abbildung 1: Handlungsfelder des Mobilitätsmanagements (ISB, IVV, 2003, S. 57).

Wichtige Grundsätze des Mobilitätsmanagements im Allgemeinen sind (Krug et al. 2004: 13):

- Information, Kommunikation, Marketing
- Subjektive und emotionale Komponenten
- Zielgruppen-/ Wegzweck-Orientierung
- Freiwilligkeit
- Intermodalität/ Multimodalität
- Kooperation, Organisation, Koordination
- Verkehrsmittelwahlbeeinflussung

Der durch betriebliches Mobilitätsmanagement generierbare Nutzen kann auf drei Ebenen betrachtet werden (vgl. Krondorfer 2010: 259ff): Aus ökologischer Sicht sind in erster Linie die Reduktion der Emissionen in die Luft, Senkung der Lärmbelastung und Ressourcenverbrauch durch Verlagerung des MIV auf den Umweltverbund bzw. durch Bildung von Fahrgemeinschaften von Bedeutung. Unter den sozialen bzw. immateriellen Nutzen fallen Aspekte wie geringere Stressbelastung und Kosten auf dem Arbeitsweg für Beschäftigte sowie eine Reduzierung des Unfallrisikos, denn die meisten Unfälle auf dem Arbeitsweg ereignen sich mit dem Pkw. Die Einsparung von Parkraum bietet aus ökonomischer Sicht den größten Nutzen, welcher durch betriebliches Mobilitätsmanagement erzielt werden kann. Zur Errichtung eines Garagenstellplatzes müssen rund 15600 € aufgewendet werden, für einen Abstellplatz im Freien rund 2200 € (ebd.). Hinzu zu rechnen sind die jährlichen Erhaltungskosten in Höhe von 1240 € je Tiefgaragenstellplatz bzw. 170 € je Parkplatz im Freien (ebd.). Auch wird mit der Bereitstellung von Parkraum eine alternative und sinnvollere Nutzung derselben Flächen verhindert.

## 1.2 Mobilitätsmanagement an Universitäten

Mobilitätsmanagement für Universitäten ist überwiegend mit dem betrieblichen Mobilitätsmanagement zu vergleichen. Die wichtigsten Zielgruppen sind dabei die Angestellten, die Studierenden und Besucher der Universität (Louen 2013: 20). Wenngleich in der Fachliteratur nur wenige Beispiele für Mobilitätsmanagement an deutschen Universitäten zu finden sind, so sind doch bei genauerer Betrachtung in fast allen Fällen Maßnahmen zu finden, die dem Handlungsfeld des betrieblichen Mobilitätsmanagements zuzuschreiben sind – auch wenn diese nur in wenigen Fällen explizit als Maßnahmen des Mobilitätsmanagements bezeichnet werden. So bieten in Deutschland alle staatlichen Hochschulen beispielsweise Semestertickets für Studierende an. Mit der Einführung des JobTicket BW für Landesbedienstete sind zudem die meisten der Beschäftigten an Hochschulen in Baden-Württemberg berechtigt, einen monatlichen Zuschuss in Höhe von 20 € für Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erhalten. Auch diese vom Ministerium für Verkehr initiierte Maßnahme kann dem Handlungsfeld des Mobilitätsmanagements für Hochschulen zugerechnet werden. Explizites Mobilitätsmanagement betreiben jedoch bislang nur wenige Hochschulen in Deutschland, darunter beispielsweise die TU Darmstadt und die Universität Gießen. Letztere führte ein verpflichtendes Semesterticket für alle Studierenden ein. Ähnlich wie im Fall der Universität Tübingen verteilen sich die Standorte der Universität Gießen auf mehrere Bereiche innerhalb der Stadt von der Innenstadt bis zum Stadtrand. Der Effekt ist jedoch nicht ausschließlich positiv zu bewerten: Zwar stiegen die Anteile des Bus- und Bahnverkehrs deutlich an (Bus: von 9,1 % auf 22,2 %; Bahn: von 4,9 % auf 10,8 %) - allerdings nicht allein zulasten des MIV (von 42,2 % auf 30 %), sondern auch auf Kosten des Radverkehrs (von 36 % auf 28 %). Der Fußverkehr nahm im selben Zeitraum leicht zu von 7,7 % auf 9,1 %, was als Verkehrsaufkommen zwischen Wohnort und Haltestelle bzw. zwischen Haltestelle und Einrichtung der Universität interpretiert werden kann aufgrund des gestiegenen ÖPNV-Anteils.

## 1.3 Parkraummanagement an der Universität Tübingen

An der Universität Tübingen werden gegenwärtig Parkberechtigungen sowohl durch Institute vergeben, als auch durch die Hausmeisterdienstleistungszentren Morgenstelle und Wilhelmstraße. Die Vergabe von Stellplätzen wurde im Juli 1990 für die Parkplätze im Bereich der Neuen Aula und den Parkplatz Kupferbau in der Benutzungsordnung überwiegend einheitlich geregelt. Beschäftigte erhalten - je nach Verfügbarkeit - eine kostenlose Parkberechtigung anhand der Parkplatzvergaberichtlinien. Diese berücksichtigen Aspekte wie beispielsweise Gehbehinderung, Versorgung von pflegebedürftigen Familienangehörigen oder von Kindern, soweit eine Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel unzumutbar ist (entsprechende Nachweise sind von den Antragstellern beizufügen). Für den kürzlich geschlossenen Süd-Parkplatz im Bereich des Hörsaalzentrums Morgenstelle wurde im Jahr 2002 eine Benutzungsordnung beschlossen und 2007 neu gefasst, welche die Rahmenbedingungen zur unentgeltlichen Parkberechtigung für Studierende und Beschäftigte festlegt. Für den neu eingerichteten und deutlich kleineren Behelfsparkplatz (Westparkplatz) im Bereich Morgenstelle wurde eine Benutzungsordnung entworfen. Da jedoch keine Dienstvereinbarung zwischen Personalrat und Uni-Verwaltung besteht, konnte der neue Entwurf bisher noch nicht in Kraft treten, weshalb die Beschränkung des Parkplatzes durchgehend geöffnet ist. Eine ausführliche Dokumentation der verfügbaren Parkplätze erfolgt im Kapitel *Expertengespräch zur Verfügbarkeit und Verwaltung von Parkplätzen*. Weiterhin stehen Beschäftigten wie Studierenden kostenpflichtige Parkplätze in den Parkhäusern Brunnenstraße und Ebenhalde zu Verfügung, die durch die PBW bewirtschaftet werden.

## 1.4 Parkraummanagement an Universitäten in Baden-Württemberg

Durch schriftliche Anfragen per E-Mail an die Personalräte der baden-württembergischen Universitäten wurden Informationen zu deren Mobilitätsmanagement erhoben. Von den acht angeschriebenen Universitäten antworteten die folgenden sechs: Freiburg, Heidelberg, Stuttgart, Karlsruhe, Mannheim und Ulm. Folgende Fragen wurden gestellt:

- Nach welchen Kriterien werden Parkplätze an Beschäftigte vergeben? Gibt es dazu an der [Name der Einrichtung] eine einheitliche Regelung?
- Wer trägt die Kosten zur Bereitstellung der Parkplätze?
- Wie hoch ist die (monatliche/jährliche) Gebühr für einen Parkplatz bzw. für eine Parkberechtigung?
- Wer erhält die Einnahmen aus der Parkraumbewirtschaftung?
- Wird die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gefördert oder bezuschusst (evtl. aus den Einnahmen der Parkraumbewirtschaftung)?
- Verfügen Sie über Daten zum Verkehrsaufkommen an der [Name der Einrichtung]?

Zusammenfassend konnten folgende Informationen durch schriftliche Kontaktaufnahme gewonnen werden, die durch die Informationen auf der Homepage der PBW<sup>3</sup> ergänzt werden:

Beschäftigte der Universitäten Karlsruhe und Stuttgart können kostenlos an bestimmten Standorten parken. Der Zugang zu den Parkplätzen erfolgt durch einen Schlüssel oder durch eine Codekarte, die ohne Begründung auf Antrag ausgestellt bzw. ausgehändigt werden. Anspruch auf einen fest zugeordneten Parkplatz besteht nicht. Am Standort S-Vaihingen verfügt die Universität Stuttgart zusätzlich über öffentlich zugängliche Parkplätze, die von allen genutzt werden können. Institute des KIT bekommen ein Kontingent, welches sie eigenständig verwalten.

Die Universitäten Freiburg, Mannheim und Heidelberg vergeben kostenpflichtige Parkberechtigungen an Beschäftigte. Die monatlichen Gebühren betragen 12 € in Freiburg, 23 € in Heidelberg (Campus Im Neuenheimer Feld) und 25 € in Mannheim auf nicht überdachten Stellplätzen. Studierende der Universität Freiburg erhalten eine Parkberechtigung zum halben Preis (6 € monatlich), während für Studierende der Universität Heidelberg dieselben Konditionen gelten wie für Beschäftigte. Weitere überdachte Stellplätze sind in Heidelberg und in Mannheim für Landesbedienstete in Parkhäusern der PBW verfügbar. In der Heidelberger Altstadt beträgt die monatliche Gebühr 35 €. Studierende können je Semester eine Parkberechtigung für Parkhäuser der PBW erwerben. Die Gebühr hierfür beträgt in Mannheim 160 €, in Heidelberg 190 €.

An der Universität Ulm werden einige Parkplätze am Standort Eselsberg durch die PBW bewirtschaftet. Studierende und Beschäftigte bezahlen dort für einen Stellplatz im Parkhaus 84 € pro Semester. Weitere Stellplätze am selben Standort sind für 32 € pro Monat verfügbar. Die meisten Parkplätze der Universität werden durch die DUU (Dienstleistungsgesellschaft Universitätsklinikum Ulm) im Auftrag der Universität Ulm und des Universitätsklinikums verwaltet und bewirtschaftet. Jeder Beschäftigte der Universität Ulm kann einen "Mitgliedsausweis" beantragen. Mit diesem Ausweis kann der Beschäftigte auf einem Teil der Parkplätze parken, welche die DUU bewirtschaftet. Mit dem "Mitgliedsausweis" der Universität Ulm hat jeder Beschäftigte die Möglichkeit, auf den beschränkten Parkplätzen der "DUU-Parken" für 1 €/Tag zu parken. Die Auslastung dieser Parkplätze kann per Smartphone in Echtzeit verfolgt werden. Auf ein paar kleinen unbeschränkten Parkplätzen werden die Parkgebühren mit der sogenannten "Wimpellösung" erhoben. Ein Wimpel kostet monatlich 18 € und bietet den Beschäftigten durch den im Wimpel integrierten Chip die Möglichkeit, auch auf den beschränkten Parkplätzen zu parken. Für 60 €/Monat kann sich jeder Beschäftigte einen persönlichen Parkplatz sichern. Diese Plätze stehen jedoch nur in

---

<sup>3</sup> [www.pbw.de](http://www.pbw.de)

geringem Umfang zur Verfügung. Da die Bereitstellung der Stellplätze mit hohen Investitionskosten verbunden war, konnte bislang noch kein Überschuss erwirtschaftet werden. Sollte ein Überschuss entstehen, wird dieser in ein Jobticket fließen.

## 1.5 Praxisbeispiel für Mobilitätsmanagement - Technische Universität Darmstadt

Seit April 2013 bietet die Technische Universität Darmstadt den Beschäftigten eine Mobilitätskarte an, welche ein Jobticket für den öffentlichen Nahverkehr im RMV sowie einen Parkausweis für die Parkplätze und Parkhäuser der Universität umfasst<sup>4</sup>. Auf Antrag erhalten die Beschäftigten diese Karte, welche sie zur Nutzung des ÖPNV innerhalb der Stadt Darmstadt und benachbarten Gemeinden berechtigt sowie zum Parken auf drei Parkplätzen, welche zur Universität gehören. Auf Antrag und gegen Aufpreis kann für den ÖPNV der Gültigkeitsbereich um weitere Tarifgebiete erweitert werden. Mitarbeiter, die in der Innenstadt beschäftigt sind, können beantragen, weitere öffentliche und nicht-öffentliche Parkplätze in der Nähe ihres Arbeitsplatzes nutzen zu können (teilweise gegen Aufpreis). Neben der Jahreskarte für 250 € (ohne Aufpreise) ist auch eine Winter-Mobilitätskarte für 135 € erhältlich. Eine Umsetzung dieses Konzepts für die Universität Tübingen ist seit der Einführung des JobTicket BW durch das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur nur eingeschränkt möglich. Dieses an Landesbedienstete gerichtete Angebot sieht bislang keine Option für die Wintermonate vor, sondern ist nur im Jahresabonnement erhältlich. Die Umfrage zur Mobilität an der Universität Tübingen zeigt, dass aus Sicht der Betroffenen eine entsprechende Regelung wünschenswert ist, denn in manchen Fällen wird der öffentliche Verkehr bei guten Bedingungen zur Nutzung des nichtmotorisierten Verkehrs nur deshalb genutzt, weil ohnehin dafür im Jahresabonnement bezahlt wird. Ähnlich verhält es sich mit Parkberechtigungen, welche die regelmäßige Nutzung des Pkw auf dem Arbeitsweg begünstigen, da für die Parkberechtigung unabhängig von der Häufigkeit der tatsächlichen Nutzung bezahlt werden muss (vgl. Louen 2013). Diesen Aspekten muss bei dem Entwurf einer nachhaltigen strategischen Mobilitätsplanung Rechnung getragen werden. Das Konzept der Universität Darmstadt verbindet die Möglichkeit zur Nutzung von Pkw-Stellplätzen und ÖPNV in einer Mobilitätskarte und schafft dadurch eine günstige Voraussetzung für den Verzicht des Pkw, da dieses Angebot im Falle einer ÖPNV-Nutzung nicht mit zusätzlichen Kosten verbunden ist. Die Option der Winter-Mobilitätskarte begünstigt die Nutzung nichtmotorisierter Verkehrsmittel während des Sommersemesters.

---

<sup>4</sup> [http://www.intern.tu-darmstadt.de/media/mobilitaetsmanagement/pdf\\_9/Mobilitaetskarte\\_Flyer\\_downloadPDF.pdf](http://www.intern.tu-darmstadt.de/media/mobilitaetsmanagement/pdf_9/Mobilitaetskarte_Flyer_downloadPDF.pdf)

## 2. Einschätzungen von Experten und Betroffenen zur Mobilität an der Universität Tübingen

### 2.1 Expertengespräch zur Verfügbarkeit und Verwaltung von Parkplätzen

Zur Verfügbarkeit und Verwaltung von Parkplätzen wurde am 24.03.2016 ein Gespräch mit einem Experten der Abteilung IV 1 – Innere Dienste und Organisation und einem weiteren Experten des Hausmeisterdienstleistungszentrums geführt. Soweit nicht anders angegeben, gehen die Angaben dieses Unterkapitels aus dem Gespräch und den zur Verfügung gestellten Lageplänen hervor.

#### 2.1.1 Standorte

Die Universität verfügt über mehrere Parkplätze an verschiedenen Standorten, die entweder von den Instituten selbst oder von der Zentralen Verwaltung der Bereiche Berg (Morgenstelle) und Tal (Wilhelmstraße) verwaltet werden. Unterschieden werden die Bereiche:

- Wilhelmstraße
- Institut für Politikwissenschaft
- Morgenstelle
- Institut für Sport (mit ZDV)
- Innenstadt (Schloss)
- Sand

Einrichtungen der Medizinischen Fakultät verfügen über Parkplätze, die vom UKT verwaltet werden. Ebenfalls unter Verwaltung des UKT fallen Parkplätze der Evangelisch-Theologischen und Katholisch-Theologischen Fakultäten sowie evtl. weiteren Einrichtungen im Bereich Altklinikum. Zur Nutzung dieser Stellplätze sind 97 Parkberechtigungen unter den Beschäftigten der Universität im Umlauf (Stand April 2016)<sup>5</sup>.

Die Parkplätze in den Parkhäusern Brunnenstraße (Tal) und Ebenhalde (Berg) werden von der PBW bewirtschaftet und sind kostenpflichtig. Mit 370 Stellplätzen im Tal und 500 Stellplätzen auf dem Berg sind dies gleichzeitig die größten Parkierungseinrichtungen, die für Studierende und Beschäftigte der Universität zu Verfügung stehen. Für die Parkplätze im Freien ist – von wenigen Ausnahmen abgesehen – eine kostenlose Parkberechtigung erforderlich.

#### 2.1.2 Wilhelmstraße und Talkliniken

Im Bereich Wilhelmstraße und Talkliniken können Studierende sowie Beschäftigte kostenlos auf dem nicht beschränkten Schiebeparkplatz zwischen Nauklerstraße und Wilhelmstraße parken. Dieser verfügt gemäß Lageplan über 266 Stellplätze. Weitere nicht beschränkte Stellplätze befinden sich in der Keplerstraße neben dem Hegelbau (17 Stellplätze) sowie in der Schlachthausstraße (60 Stellplätze). Die Hausmeisterdienstleistungszentren 1 (Neue Aula) und 2 (Morgenstelle) der Zentralen Verwaltung (Dezernat IV – Personal und Innere Dienste, Abteilung 1) vergeben Parkberechtigungen und Schlüssel zu den beschränkten Parkplätzen, die nicht vom UKT oder den Instituten verwaltet werden.

Davon befinden sich folgende Parkplätze (Anzahl der Stellplätze) im Bereich Wilhelmstraße und Talkliniken:

- Silcherstraße (34)
- Islamische Theologie (15)
- Verwaltung (21)

---

<sup>5</sup> laut telefonischer Auskunft des UKT

- Brunnenstraße (19)
- Kupferbau (37)
- Technisches Betriebsamt (15+20)
- Alte Archäologie, Nauklerstraße (9+4)
- Neuphilologie (26)
- Mensa (6)

SUMME 206

Außerdem befinden sich im Bereich Wilhelmstraße und Talkliniken folgende Parkplätze (Anzahl der Stellplätze) unter Verwaltung einzelner Institute bzw. Einrichtungen:

- Institut für Geowissenschaften (29)
- Universitätsbibliothek (21)
- Lothar-Meyer-Bau, Fachbereich Geowissenschaften (46+41)
- Wirtschaftswissenschaftliches Seminar (49)
- Institut für Politikwissenschaften (10)
- Theologicum (60)

SUMME 256

Somit stehen den Beschäftigten im Bereich Wilhelmstraße und Talkliniken neben 97 Stellplätzen auf Parkplätzen des UKT 402 kostenlose beschränkte Parkplätze im Freien zu Verfügung, 77 nicht beschränkte Parkplätze und weitere ca. 266<sup>6</sup> (ebenfalls nicht beschränkte) auf dem Schiebeparkplatz. Nicht bekannt ist, wie viele Stellplätze von Besuchern und Anwohnern temporär oder gar über längere Zeiträume hinweg genutzt werden und somit Beschäftigten und Studierenden nicht zu Verfügung stehen. Im Parkhaus Brunnenstraße befinden sich weitere 370 kostenpflichtige, größtenteils<sup>7</sup> überdachte Stellplätze, welche durch die PBW bewirtschaftet werden.

### 2.1.3 Morgenstelle

Im Bereich Morgenstelle sind alle Parkplätze beschränkt und nur mit einer kostenlosen Parkberechtigung zugänglich. Die Stellplätze werden ausschließlich durch das Hausmeisterdienstleistungszentrum Morgenstelle verwaltet. Der mit 672 Stellplätzen größte Parkplatz fiel im Herbst 2015 (Semesterferien) aufgrund von Baumaßnahmen weg. Ersatzweise wurde ein 180 Stellplätze fassender Behelfsparkplatz (Westparkplatz) neben dem Blockheizkraftwerk errichtet. Weitere Stellplätze befinden sich an folgenden Standorten:

- Mensa (26)
- Isotopenlabor (10)
- Pharmazie/Physik/Chemie (47+79)
- Biologie (52+6+3)
- Botanischer Garten (8)
- Mathematik/Physik (61+24+12+12+5)

SUMME 345

---

<sup>6</sup> Im Lageplan der Universität Tübingen sind 266 markierte Parkplätze eingezeichnet. De facto parken noch weitere Fahrzeuge mit gelöster Handbremse außerhalb der Markierung, sodass eine Kapazität für ca. 320 Fahrzeuge angenommen werden kann.

<sup>7</sup> Nicht überdacht sind die beiden obersten Ebenen.



#### 2.1.4 Sand

Im Kasernengebiet des Standortes Sand sind ca. 150 Stellplätze vorhanden, für die keine Parkberechtigung erforderlich ist. Eine Schranke ist zwar vorhanden, jedoch ist der Parkplatz immer offen. Ein Engpass besteht laut Information des Hausmeisterdienstleistungszentrums 2 "Morgenstelle" selbst zu Stoßzeiten nicht. Nicht auszuschließen ist, dass auch dieser Parkplatz von Anwohnern genutzt wird.

#### 2.1.5 Lustnau (ZDV, Sportinstitut, Asien-Orient-Wissenschaften)

Dem Zentrum für Datenverarbeitung stehen Parkplätze an vier Standorten zu Verfügung:

- Wilhelmstraße (38)
- Wilhelmstraße Rechenzentrum (40)
- Wächterstraße Rechenzentrum (17)
- Wächterstraße Informationsverarbeitung (32)

SUMME 127

Am Institut für Sportwissenschaften sind 27 Stellplätze an der Spielhalle und weitere 93 an der Sporthalle vorhanden. Wenige weitere Parkplätze im Bereich Lustnau befinden sich an Gebäuden des Fachbereichs Asien-Orient-Wissenschaften und sind nicht in den Lageplänen berücksichtigt (ca. 10).

#### 2.1.6 Altstadt / Schloss

Für Einrichtungen der Innenstadt ist lediglich am Schloss ein ca. 20 Stellplätze fassender Parkplatz vorhanden, der durch den Schlossvogt verwaltet wird. Die öffentlichen gebührenpflichtigen Parkhäuser Altstadt-König und Altstadt-Mitte (Stadtgraben) befinden sich am Rand der Altstadt.

#### 2.1.7 Vergabe von Stellplätzen

Die HDLZ sind für die Vergabe von Parkberechtigungen auf den von ihnen verwalteten Stellplätzen zuständig. Für einige Parkplätze gibt es Vergaberichtlinien, wie etwa seit 1990 für den Nordparkplatz der Morgenstelle. Bisher sind neben der Erreichbarkeit mit öffentlichen Verkehrsmittel das Vorhandensein pflegebedürftiger Familienmitglieder oder das Alter von Kindern ausschlaggebend. Wurde eine Parkberechtigung aufgrund dieser Gründe erteilt, erfolgt keine weitere Prüfung zu einem späteren Zeitpunkt, ob diese Kriterien nach wie vor erfüllt sind – die Parkberechtigung bleibt erhalten. Da sie kostenlos ist, besteht auch aus finanzieller Sicht kein Grund, die Parkberechtigung zurückzugeben.

Ein weiterer Faktor, der die bedarfsgerechte Vergabe von Parkberechtigungen erschwert, ist, dass einige Beschäftigte ihre Parkberechtigung nach der Pensionierung oder einem Arbeitsplatzwechsel nicht zurückgeben. Sie verursachen zwar keinen Engpass im Parkraumangebot, da von der Parkberechtigung zu Stoßzeiten selten Gebrauch gemacht wird – allerdings erschweren diese Fälle die Abschätzung der tatsächlichen Auslastung eines Parkplatzes und können eine nicht optimale Nutzung der Stellplatzressourcen zur Folge haben. Professoren erhalten grundsätzlich eine Parkberechtigung.

Der Personalrat möchte möglichst zu allen Parkplätzen eine Dienstvereinbarung mit identischen Vergaberichtlinien abschließen. Da bezüglich der künftigen Vergabep Praxis bislang keine Einigung erzielt werden konnte, gibt es derzeit für einige Parkplätze keine aktuelle Benutzungsordnung.

## 2.2 Expertengespräch zur Bereitstellung von Stellplätzen für Fahrräder und Pkw

Zum Aspekt der Bereitstellung von Stellplätzen für Fahrräder und Pkw und den damit verbundenen Eigentumsverhältnissen der potenziell bewirtschaftbaren Parkflächen wurde am 21.04.16 ein Gespräch mit Experten des Landesbetriebs Vermögen und Bau Baden-Württemberg – Amt Tübingen geführt. Die Aussagen im folgenden Unterkapitel gehen – sofern nicht anders angegeben – auf Aussagen aus dem Gespräch, schriftlichen Anfragen und den zur Verfügung gestellten Unterlagen hervor:

- Ministerium für Verkehr und Infrastruktur Baden-Württemberg (2015): Übersicht über die wesentlichen Änderungen bei der Novellierung der Landesbauordnung Baden-Württemberg (LBO)
- Landesbauordnung Baden-Württemberg in der ab dem 1. März 2015 gültigen Fassung
- Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) vom 28. Mai 2015

Der Landesbetrieb Vermögen und Bau Baden-Württemberg verwaltet landeseigene Gebäude und Anmietungen und nimmt die Eigentümerfunktion wahr<sup>8</sup>. Dies betrifft auch Einrichtungen der Universität Tübingen und des Universitätsklinikums mit den zugehörigen Grundstücken und den darauf befindlichen Stellplätzen für Pkw, Krafträder und Fahrräder.

In der Verwaltungsvorschrift des Ministeriums für Verkehr und Infrastruktur über die Herstellung notwendiger Stellplätze (VwV Stellplätze) vom 28. Mai 2015 wurden die Rahmenbedingungen der Fahrrad-Stellplatzpflicht neu geregelt. Dieser Verwaltungsvorschrift und der neuen Landesbauordnung (in der ab März 2015 gültigen Fassung) zufolge sind Fahrradstellplätze so herzustellen, dass eine Anschließmöglichkeit für den Fahrradrahmen und dem Fahrrad ein sicherer Stand durch einen Anlehnbügel gegeben sein muss (qualifizierte Fahrradstellplätze). Unzulässig ist beispielsweise die Herstellung eines einfachen Vorderradständers. Des Weiteren müssen die Stellplätze ebenerdig, über Aufzüge oder Rampen zugänglich sein, wobei bis zu zwei Stufen zulässig sind. Die Richtzahl für Fahrradstellplätze an Hochschulen beträgt gemäß dieser Verwaltungsvorschrift 1 Fahrradstellplatz je 5 Studierende (VwV Anhang 2). Aufgrund dieser neuen Regelung wird gegenwärtig im Auftrag des Landesbetriebs Vermögen und Bau Baden-Württemberg durch einen externen Dienstleister ein aktueller Stellplatzatlas erstellt, welcher insbesondere die Beschaffenheit von Fahrradstellplätzen berücksichtigt. Im Zuge der Neubewertung wird hierbei zwischen qualifizierten und nicht qualifizierten Fahrradstellplätzen unterschieden. Der neue Stellplatzatlas wird voraussichtlich im Frühjahr 2017 vorliegen.

Für öffentliche Gebäude wird der theoretische Bedarf an Pkw- und Fahrradstellplätzen mittels eines Stellplatzschlüssels ermittelt und zugewiesen. Eine gute Anbindung an den Öffentlichen Verkehr wirkt sich mindernd auf die zu bereitstellenden Pkw-Stellplätze aus. Als Kriterien werden herangezogen (vgl. VwV Anhang 1):

- Erreichbarkeit der ÖPNV-Haltestellen
- Dichte der Verkehrsmittel (Bus- oder Bahnlinie)
- Leistungsfähigkeit (Taktfolge Mo. - Fr. 6h – 19h)
- Attraktivität des Verkehrsmittels (Bus mit eigener Busspur, Straßen- oder Stadtbahn, Schienenschnellverkehr mit eigenem Gleiskörper)

Pro Kriterium werden bis zu 3 Punkte vergeben, was im Fall der Universität Tübingen dazu führt, dass aufgrund der Rahmenbedingungen 60 % der gemäß Schlüssel berechneten Stellplatzzahl bereitzustellen sind. Der Bedarf an Pkw-Stellplätzen beträgt an Hochschulen 1 Stellplatz je 2-4 Studierende.

---

<sup>8</sup> [http://www.vermoegenundbau-bw.de/pb/,Lde/Startseite/Ueber+uns/IM+\\_+Immobilienmanagement](http://www.vermoegenundbau-bw.de/pb/,Lde/Startseite/Ueber+uns/IM+_+Immobilienmanagement)

Zum Stand April 2016 besitzt der Landesbetrieb Vermögen und Bau Baden-Württemberg 7039 Stellplätze, die auf Grundlage eines Überlassungsvertrags vom Universitätsklinikum Tübingen und der Universität Tübingen genutzt werden. Aufgeschlüsselt nach Standorten entfallen gemäß Lageplan:

- 1233 auf den Bereich Morgenstelle (davon 500 im Parkhaus Ebenhalde)
- 2816 auf den Bereich Universitätskliniken Schnarrenberg
- 1033 auf den Bereich Universitätskliniken Innenstadt
- 1957 auf den Bereich Universität Tal (davon 370 im Parkhaus Brunnenstraße)

### 2.3 Parkplätze für Beschäftigte der Universität unter Verwaltung des UKT

Zur Vergabe von Parkberechtigungen an Beschäftigte der Universität Tübingen auf Parkplätzen, die durch das UKT verwaltet werden, wurden folgende Informationen telefonisch vom UKT in Erfahrung gebracht:

In Absprache mit dem Landesbetrieb Vermögen und Bau Baden-Württemberg und der Universität Tübingen bekommt die Universität ein festes Kontingent an Parkberechtigungen zugeteilt, die sich in dem vom UKT verwalteten Bereich (Altklinikum) befinden. Zum Stand April 2016 handelt es sich um 97 Berechtigungen. Über die Vergabe des Kontingents entscheiden die betroffenen Institute.

Eigentümer der Parkplätze ist der Landesbetrieb Vermögen und Bau Baden-Württemberg. Im Rahmen eines Überlassungsvertrags werden diese durch das UKT bewirtschaftet. Über die Einnahmen kann das UKT frei verfügen. Die Einnahmen werden teilweise als Zuschuss zum UKT-Job-Ticket für die Beschäftigten des Klinikums verwendet.

### 2.4 Effekt des JobTicket BW auf die ÖPNV-Nutzung von Beschäftigten

Um den Effekt des zum Jahresbeginn eingeführten JobTicket BW auf die ÖPNV-Nutzung abzuschätzen, wurden schriftliche Auskünfte zur Anzahl der Jobtickets vor und nach Einführung eingeholt. Grundsätzlich haben Beschäftigte der baden-württembergischen Hochschulen Anspruch auf das bezuschusste JobTicket BW, sofern sie mit dem Land in einem unmittelbaren Dienst- und Beschäftigungsverhältnis stehen<sup>9</sup>. Dies trifft auf die meisten Beschäftigten an der Universität Tübingen zu. Laut Auskunft des Verkehrsverbunds naldo betrug die Anzahl von Jobticket-Kunden an der Universität Tübingen im Jahr 2015 monatlich meist knapp unter 300. Seit der Umstellung auf das JobTicket BW erfolgt die Abwicklung des Zuschusses von 20 € monatlich durch das LBV. Laut Auskunft des LBV erhalten zum Stichtag 18.04.2016 insgesamt 604 Beschäftigte der Universität Tübingen einen Zuschuss zum JobTicket BW. Rückschlüsse auf einen entsprechenden Anstieg der tatsächlichen Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr lassen sich daraus nicht ableiten.

### 2.5 Rahmenbedingungen der Nutzung verschiedener Verkehrsmittel

Mit vier Vertretern des Personalrats wurde am 07.04.2014 ein Expertengespräch zu den Rahmenbedingungen des Verkehrs aus Sicht der Berufspendler geführt. Die festgehaltenen Aussagen spiegeln die Ansichten und Erfahrungen einzelner Personen wieder und nicht zwangsläufig die Meinung des gesamten Personalrats. Im Fokus des Gesprächs standen insbesondere Engpässe, Hemmnisse und Hindernisse bei der Nutzung bestimmter Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg. Sofern nicht anders angegeben, beziehen sich die folgenden Aussagen auf das genannte Gespräch.

Die Universität beschäftigt Mitarbeiter in ca. 188 Gebäuden, die teilweise selbst über Parkplätze verfügen, über deren Zuteilung die Hausverwaltung oder Institutsleitung entscheidet. Andere Einrichtungen

---

<sup>9</sup> [https://lbv.landbw.de/documents/20181/42056/Zuschussberechtigte-A-Z\\_23102015.pdf](https://lbv.landbw.de/documents/20181/42056/Zuschussberechtigte-A-Z_23102015.pdf)

verfügen über Parkplätze, über deren Vergabe die HDLZ entscheiden, teilweise stehen auch keine Stellplätze zur Verfügung und Beschäftigte oder Studierende müssen auf städtische Parkplätze ausweichen. Die Parkplatzsituation ist also je nach Einrichtung und Lage sehr verschieden, jedoch in großen Teilen nicht bedarfsgerecht. Insbesondere der Wegfall des Parkplatzes Süd auf der Morgenstelle mit knapp 700 Stellplätzen verursacht seit Herbst 2015 einen Engpass, da der Behelfsparkplatz (Westparkplatz) mit nur 180 Stellplätzen erst kürzlich fertiggestellt wurde. Durch Erweiterungen im Bereich des UKT entstand eine zusätzliche Nachfrage nach Parkraum, sodass inzwischen auch das etwas abgelegene und früher deutlich weniger genutzte Parkhaus Ebenhalde der PBW oft ausgelastet ist. Inwiefern bestimmte Parkplatzkontingente für Beschäftigte der Universität oder des UKT reserviert sind, kann bei der PBW angefragt<sup>10</sup> werden. Der rückläufigen Entwicklung von Stellplätzen steht seit der Exzellenzinitiative eine deutlich steigende Anzahl Studierender und Beschäftigter gegenüber (800 zusätzliche Stellen). Der Tübinger Wohnungsmarkt bietet zu wenig bezahlbaren Wohnraum, wovon neben Studierenden auch Beschäftigte betroffen sind. Insbesondere Beschäftigte mit geringerem Einkommen sind daher auf den Pkw als Hauptverkehrsmittel auf dem Arbeitsweg angewiesen. Berücksichtigt werden müssen auch Fälle, in denen Beschäftigten zwar geeignete öffentliche Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg zu Verfügung stehen, jedoch die Nutzung des Pkw durch Schul- und Freizeitaktivitäten der Kinder begründet wird. Dieser Aspekt stellt die Entscheidungsträger vor Herausforderungen, denn in manchen Fällen liegt die Zuteilung einer Parkberechtigung aus diesen Gründen bereits viele Jahre zurück – Angaben zu Anzahl und Alter der Kinder werden nicht bei der Bearbeitung der Anträge erfasst.

Eine weitere Herausforderung für Pkw-Pendler sind Stau, stockender Verkehr und Umleitungen in Folge von Baumaßnahmen oder Unfällen. Durch eine weitere Flexibilisierung von Arbeitszeiten und die Lockerung der Bestimmungen für die Gleitzeitregelung kann eine Reduzierung der Zeit für den Arbeitsweg erreicht werden. Das aktuell für Gleitzeit vorgesehene Zeitfenster erschwert es, die morgendliche Verkehrsspitze zu umgehen.

Die Bereitschaft, mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren, ist kaum von der beruflichen Funktion der Beschäftigten abhängig. Insbesondere jüngere Dozenten und Professoren nutzen ein bedarfsgerechtes ÖPNV-Angebot – unabhängig davon, ob Studierende auf dieselben Verkehrsmittel zurückgreifen. Als Einschränkung ist lediglich die hohe Auslastung der Busse im Stadtverkehr zu Stoßzeiten zu betrachten. Ersatzbusse des SVT werden eingesetzt, um diese Spitzenlasten zu bewältigen, allerdings sind die elektronischen Anzeigetafeln, die ggf. auf kommende Ersatzbusse hinweisen sollen, nicht immer zuverlässig bzw. außerhalb der Kernstadt nicht vorhanden.

Ein weiterer Grund für die häufige Nutzung von Pkw auf dem Arbeitsweg stellt für einige Beschäftigte die mangelhafte Ausstattung an sicheren Abstellmöglichkeiten für hochwertige Fahrräder oder Pedelecs dar. Die Entfernungen bzw. Steigungen zum Arbeitsort wären mit Pedelecs einfach zu bewältigen, allerdings wird dieses Verkehrsmittel aus Angst vor Vandalismus oder Diebstahl bei Verwendung der bestehenden Abstellmöglichkeiten an der Universität und am Hbf Tübingen bislang deutlich weniger genutzt, als ansonsten durch die rasante Entwicklung der Pedelec-Verkaufszahlen in den letzten Jahren zu erwarten gewesen wäre. Separate Anbauten für sichere Abstellmöglichkeiten können in einigen Fällen aus baurechtlichen Gründen nicht realisiert werden, da Auflagen des Denkmalschutzes verletzt würden.

Eine mögliche Einführung einer Parkraumbewirtschaftung wird aus Sicht der Beschäftigten, die überwiegend mit dem Pkw zur Arbeit kommen, nicht pauschal abgelehnt. Jedoch sollte die Höhe der Gebühr für eine Parkberechtigung – ähnlich wie im Fall des UKT – vom Einkommen der betroffenen Person abhängig sein und vor allem Geringverdienende nicht zu sehr belasten.

---

<sup>10</sup> Zu entsprechenden schriftlichen Anfragen vom 26. und 29. April 2016 wurden keine Auskünfte durch die PBW erteilt.

## 2.6 Einschätzungen zur Verkehrssituation aus Sicht von Studierenden

Im Vorfeld der computergestützten Befragung zur Mobilität an der Universität Tübingen wurden die Fachschaften-Vollversammlung (FSVV) sowie alle politischen Hochschulgruppen um eine Stellungnahme zu den wichtigsten aktuellen Anliegen hinsichtlich der Verkehrssituation aus Sicht der Studierenden gebeten. In den meisten Fällen folgte ein persönliches Gespräch mit mehreren Beteiligten. In einem Fall blieb die Anfrage unbeantwortet, in einem weiteren Fall erfolgte eine schriftliche Stellungnahme. Eine Fachschaft beteiligte sich aus eigener Initiative in Form einer schriftlichen Stellungnahme. Im Folgenden sind die wichtigsten Ergebnisse zusammengefasst, die in wenigen Fällen – aufgrund der unterschiedlichen politischen Ausrichtungen der Hochschulgruppen und Interessen der Studierenden – in einem Widerspruch stehen.

### 2.6.1 ÖPNV

Innerhalb der Stadt Tübingen sind die meisten Studierenden mit dem ÖPNV-Angebot zufrieden. Defizite bestehen jedoch auf der Strecke zwischen den Standorten Morgenstelle und Sand. Letzterer verfügt über keine Mensa oder Cafeteria. Angesichts der Versorgungssituation fällt die schlechte Busverbindung umso stärker ins Gewicht. Auf der Strecke zu den Wohnheimen des Studierendenwerks Waldhäuser Ost fahren zu manchen Zeiten nur kleine Busse, obwohl das Fahrgastaufkommen größere Busse erfordert.

Die Busse zwischen Hauptbahnhof und Kliniken sind insbesondere zu den Stoßzeiten so voll, dass an manchen Haltestellen kein Ein- und Ausstieg möglich ist. Die Einführung der Linie X15 und häufig eingesetzte Ersatzbusse werden jedoch als deutliche Entlastung wahrgenommen. Innerhalb der Stadt wird die Taktung der meisten Linienbusse als angemessen empfunden. Besser bedient werden könnten die Linien 22 Richtung Lustnau und die Busse Richtung Stuttgart, vor allem am Wochenende und auch zu den Stoßzeiten an Werktagen. Auch hier wären größere Busse erforderlich, die vor allem von Studierenden aus den umliegenden Ortschaften genutzt werden. Da das Studium meist mit weiteren Aktivitäten einhergeht, die am späteren Abend stattfinden (z.B. Besuch diverser Veranstaltungen, Engagement in Fachschaften und Hochschulgruppen, etc.), ist ein dichterer Takt zu späteren Uhrzeiten wünschenswert sowie Nachtbusse an mehreren Tagen verkehren zu lassen.

Wo keine separate Busspur vorhanden ist, sind zu Stoßzeiten neben Pkw auch Busse von Staus betroffen. Morgens verschärfen sich Kapazitätsengpässe durch die Beförderung von Schülern, insbesondere im Schienenverkehr. Besonders voll sind die Züge zwischen Rottenburg und Tübingen.

Die Kapazität der Züge von und nach Stuttgart ist angemessen. Auch die Fahrdauer der IRE-Züge ist trotz der langen Strecke in Ordnung, da zu den Stoßzeiten Autofahrer keinen zeitlichen Vorteil auf der kürzeren Verbindung über die Bundesstraße B27 oder Autobahn A81 Richtung Stuttgart haben. Jedoch bestehen zu wenige schnelle Verbindungen von und nach Stuttgart, weshalb ein dichterer Takt der IRE-Züge wünschenswert ist. Zudem ist das Semesteranschlussticket für den VVS in Höhe von rund 300 € aus Sicht der Studierenden zu teuer. Gute und bezahlbare Verbindungen Richtung Stuttgart sind einerseits aus Sicht von Studierenden wünschenswert, die in der Region Stuttgart wohnen und aufgrund der hohen Mietpreise nicht nach Tübingen ziehen - andererseits betrifft ein entsprechendes Angebot auch Studierende, die Vorlesungen an der Universität Stuttgart belegen oder in der Region Stuttgart arbeiten (Nebenjobs oder Praktika).

Während einige Studierende den eventuellen Bau einer Regionalstadtbahn für sinnvoll halten, fordern andere, zunächst durch ein unabhängiges Gutachten prüfen zu lassen, ob die Kapazitäten der Busse voll ausgelastet sind und die Stadtbahn dringend benötigt wird. Zu bedenken sind auch die im Falle einer Umsetzung erforderlichen Gleiskörper auf den Straßen als potenzielle Gefahrenquelle für den Radverkehr.

Die Freizeitregelung zur kostenlosen Nutzung des Nahverkehrs an Wochenenden und Werktags nach 19 Uhr mit dem Studierendenausweis wird von den meisten Studierenden als angemessenen Ausgleich für den Solidaritätsbeitrag zum Semesterticket empfunden.

### 2.6.2 Radverkehr

Einig sind sich die meisten Studierenden über die unzureichende Anzahl von Fahrradstellplätzen. Am Dringlichsten ist das Problem am Hauptbahnhof, was jedoch nicht im Gestaltungsspielraum der Universität liegt. Jedoch auch am Standort Morgenstelle und an der Neuen Aula sollten geeignete Abstellmöglichkeiten in unmittelbarer Nähe zu relevanten Einrichtungen vorhanden sein. Eine ausreichende Anzahl an Fahrradstellplätzen an geeigneten Standorten herzustellen ist aus Sicht der meisten Studierenden wichtiger als die Errichtung überdachter Abstellmöglichkeiten. Allerdings wären überdachte Fahrradstellplätze an regnerischen Tagen eine Möglichkeit, um das Fahrgastaufkommen auf überlasteten Buslinien zu reduzieren.

Während einige Studierende den Ausbau der Radwege als ausreichend betrachten, nennen andere konkrete Defizite und Gefahrenstellen:

- Wilhelmstraße, wo aus Bussen aussteigende Fahrgäste den Radweg überqueren, ohne den Verkehr zu beachten
- Zwischen Kupferbau und Mohlstraße ist die Einbahnstraße nicht für Radfahrer in Gegenrichtung freigegeben
- Auf dem Weg zwischen Tal und Morgenstelle / Schnarrenbergkliniken fühlen sich Radfahrer nicht sicher. Insbesondere der Parkplatz entlang der Schnarrenbergstraße besteht die Gefahr, mit aussteigenden Personen zu kollidieren. Unsicherheit besteht auch an den Abzweigungen Gmelinstraße-Breiter Weg sowie Schnarrenbergstraße-Breiter Weg. Ein Vorschlag von Studierenden ist, einen attraktiven durchgängigen Radweg entlang des Käsenbachs zu errichten.

### 2.6.3 Pkw

Einige Studierende fordern neben dem Parkhaus Brunnenstraße zusätzliche Parkplätze. Kurzzeitparkplätze sollte es geben, um das Abholen vorbestellter Medien sowie Kopieren und Ausdrucken von Dokumenten zu ermöglichen. Das hohe Aufkommen an Radfahrern verursacht bei Pkw-Fahrern Unsicherheit, da einige Radfahrer Verkehrsregeln missachten, wodurch Unfälle verursacht werden können. Ärgerlich sind die vielen Einbahnstraßen, die Umwege und Zeitverlust verursachen. Auch ist die Ampelschaltung nicht für die vorgeschriebene Geschwindigkeitsbegrenzung in der Innenstadt optimal. Pkw werden insbesondere von Studierenden genutzt, deren Reisezeiten nach Tübingen in öffentlichen Verkehrsmitteln unverhältnismäßig hoch sind, beispielsweise aus Richtung Böblingen oder Filderstadt (teilweise doppelter Zeitaufwand und mehr).

### 2.6.4 Park-and-Ride

Angesichts der bevorstehenden Schließung des „Schiebeparkplatzes“ sollten bedarfsgerechte Park-and-Ride-Angebote als Alternative angeboten werden. Denkbar wäre beispielsweise, die Linie des Expressbusses X15 um einen Halt am kostenlosen Parkplatz Festwiese zu erweitern.

### 2.6.5 Barrierefreie Mobilität

Kritisiert wird, dass barrierefreie Mobilitätsangebote kaum vorhanden sind. Im Busverkehr sind Rampen für Rollstuhlfahrer nur durch manuelles Eingreifen des Fahrpersonals benutzbar, was zu Zeitverlusten für alle Fahrgäste führt und Unbehagen bei den betroffenen Menschen mit Gehbehinderung auslöst. Auch auf Grundstücken der Universität haben Rollstuhlfahrer nicht immer bedarfsgerechte Wege, um komfortabel die für sie relevanten Einrichtungen zu erreichen.

## 2.7 Eindrücke aus Ortsbegehungen

An vier Terminen innerhalb des Vorlesungszeitraums Sommersemester 2016 und gleichzeitig außerhalb der Schulferien wurden Ortsbegehungen an unterschiedlichen Wochentagen durchgeführt. Im Fokus standen dabei die Auslastung von Parkplätzen und Abstellanlagen für Fahrräder und Krafträder. Da zur bedarfsgerechten Dimensionierung von diesen die Zeiten mit der höchsten zu erwartenden Auslastung maßgeblich sind, wurden die Begehungen nach Möglichkeit zwischen 9:00 und 12:00 Uhr durchgeführt. Aus diesem Grund konnten nicht bei allen Ortsbegehungen alle Standorte berücksichtigt werden. Da die Abstellanlagen und Pkw-Parkplätze im Bereich Schnarrenbergkliniken durch das UKT verwaltet werden, wurde dieser bei den Begehungen nicht berücksichtigt. Am Standort Sand erfolgten die Ortsbegehungen durch ein Mitglied des Mobilitätsteams.

Die Termine der Ortsbegehungen im Einzelnen:

Ortsbegehung Morgenstelle am Donnerstag, den 21.04.2016

*Örtliches Wetter: leicht bewölkt*

*Temperatur zur morgendlichen Hauptverkehrszeit ca. 5°C*

*Tageshöchstwert 20°C.*

Ortsbegehung Altstadt und Tal (einschließlich Lustnau) am Montag, den 02.05.2016

*Örtliches Wetter: sonnig*

*Temperatur zur morgendlichen Hauptverkehrszeit ca. 5°C*

*Tageshöchstwert 18°C.*

Ortsbegehung Tal (einschließlich Lustnau) am Mittwoch, den 04.05.2016

*Örtliches Wetter: sonnig*

*Temperatur zur morgendlichen Hauptverkehrszeit ca. 4°C*

*Tageshöchstwert 15°C.*

Ortsbegehung Morgenstelle und Tal (einschließlich Lustnau) am Dienstag, den 31.05.2016

*Örtliches Wetter: bewölkt, geringer Niederschlag*

*Temperatur zur morgendlichen Hauptverkehrszeit ca. 10°C*

*Tageshöchstwert 21°C.*

### 2.7.1 Stellplätze für Pkw

Zum Zeitpunkt der Begehungen scheint die Anzahl der Pkw-Stellplätze an den Standorten Tal, Altstadt und Lustnau in der Summe ausreichend zu sein. Ob dies auch bei starkem Niederschlag oder bei Minustemperaturen der Fall ist, kann durch die Ortsbegehungen nicht festgestellt werden. Das Angebot an Pkw-Stellplätzen einiger Institute und in der Nähe der Universitätsbibliothek ist sehr knapp bemessen, während auf machen Parkplätzen in der Nähe von Verwaltungsgebäuden und anderen Einrichtungen noch Stellplätze verfügbar sind (z.B. Parkplätze neben dem Gebäude Alte Botanik, Neuphilologie, Theologicum-Gmelinstraße, Institut für Politikwissenschaft). Weitere freie Stellplätze sind auf den vom UKT verwalteten Parkplätzen im Bereich Talkliniken vorhanden. Das Parkhaus Brunnenstraße ist trotz guter Bedingungen zur Nutzung nichtmotorisierter Verkehrsmittel nahezu voll, lediglich das oberste Parkdeck 10 ist kaum belegt und das ebenfalls nicht überdachte Parkdeck 9 etwa zur Hälfte. Die Auslastung von Stellplätzen, die für Menschen mit Behinderung reserviert sind, beträgt auf den meisten Parkplätzen weniger als 50 %. Nicht auszuschließen ist, dass Menschen mit Behinderung auf für sie besser geeigneten Stellplätzen parken, die nicht als solche gekennzeichnet sind. Der Schiebeparkplatz ist zum Zeitpunkt aller Begehungen überbelegt. Der 60 Stellplätze fassende Parkplatz Schlachthausstraße sowie der beschränkte Parkplatz am Hörsaalgebäude Kupferbau sind ebenfalls zum Zeitpunkt aller Begehungen belegt. Am Standort Lustnau beträgt die Auslastung der Parkplätze an IfS und ZDV zwischen 75 und 85 %. Auf jedem Parkplatz in diesem Bereich sind noch mindestens vereinzelte Stellplätze frei. Der Parkplatz in der Altstadt vor dem Schloss wurde nur bei einer Begehung besichtigt. Zu diesem Zeitpunkt



parken nur sehr wenige Pkw auf diesem ca. 20 Stellplätze fassenden Parkplatz. Angesichts der bevorstehenden Schließung des Schiebeparkplatzes ist zu erwarten, dass der Druck auf die Parkplätze an den Standorten Wilhelmstraße und Talkliniken sowie Lustnau zunimmt. Wie viele der Fahrzeuge auf dem Schiebeparkplatz dort für längere Zeit stehen, ist nicht bekannt. Jedoch kann davon ausgegangen werden, dass auch Anwohner diesen Parkplatz dauerhaft nutzen, unabhängig davon, ob sie an der Universität Tübingen eingeschrieben sind oder dort arbeiten. Um zu gewährleisten, dass künftig ein bedarfsgerechtes Angebot an Stellplätzen für Beschäftigte und Studierende verfügbar ist, sollte eine Bewirtschaftung aller Parkplätze angestrebt werden, die sich – soweit technisch umsetzbar – an der tatsächlichen Inanspruchnahme des Parkraumbangebots bemisst.

Im Bereich Morgenstelle ist die Schranke zum Westparkplatz (Behelfsparkplatz) geöffnet. Die 180 Stellplätze des Parkplatzes sind selbst bei gutem Wetter vollständig belegt. Der beschränkte Nordparkplatz ist zu ca. 70 % belegt, wobei sich die meisten der freien Stellplätze in der Nähe des Botanischen Gartens vor den Gebäuden Institut für Evolution und Ökologie und Institut für Mikrobiologie und Infektionsmedizin befinden. Im nahegelegenen Parkhaus Ebenhalde sind die meisten überdachten Stellplätze belegt. Die beiden oberen Parkdecks sind nahezu leer.

Am Standort Sand sind zu keinem Zeitpunkt der Begehung durch ein Mitglied des Mobilitätsteams mehr als 96 der ca. 150 nicht markierten Stellplätze auf dem Parkplatz mit offener Schranke belegt.

### 2.7.2 Fahrrad- und Kraftradstellplätze

Für Fahrräder sind an der Universitätsbibliothek die Abstellanlagen mit der Möglichkeit, den Rahmen abzuschließen, zu ca. 90 % belegt. Viele Fahrräder parken am Gebäude in der Nähe des Haupteingangs ohne die Verwendung von Abstellanlagen. Einige kaum belegte Abstellanlagen mit der Möglichkeit, den Rahmen abzuschließen, befinden sich an der Nordostseite des Gebäudes bei der Ammer. Auch dort parken mehrere Fahrräder direkt am Gebäude in der Nähe eines Seiteneingangs ohne Verwendung der nahegelegenen Abstellanlagen. Ein hohes Defizit an Fahrradstellplätzen ist vor dem Gebäude Alte Kinderklinik feststellbar. Besonders viele freie Abstellmöglichkeiten mit der Möglichkeit, den Rahmen abzuschließen, sind am Gebäude Alte Physik (Juristische Fakultät) entlang der Gmelinstraße und Nauklerstraße sowie vor dem Clubhaus vorhanden, während am gegenüberliegenden Gebäude Neue Aula zahlreiche Fahrräder in der Nähe des Haupteingangs parken, wo keine Abstellanlagen vorhanden sind. Da das Verkehrsaufkommen auf der Gmelinstraße ein Hindernis zwischen dem Hörsaalgebäude und den Abstellmöglichkeiten darstellt, dessen Überwindung (aus subjektiver Sicht) Zeit kostet, könnte die bauliche Umgestaltung des Bereichs und die Einrichtung einer verkehrsberuhigten Zone diesen Umstand beheben. Ein weiterer Anreiz zur Nutzung der Abstellmöglichkeiten könnte geschaffen werden, wenn die Hörsäle im Gebäude Neue Aula über einen öffentlichen Zugang auf der Seite Gmelinstraße erreicht werden. Nahezu voll ist der überdachte Fahrradstellplatz vor dem Gebäude Alte Botanik. An der Mensa Wilhelmstraße und am Hörsaalgebäude Kupferbau sind die Abstellanlagen zu ca. 70 % ausgelastet. Am Theologicum sind zahlreiche Vorderradständer an mehreren Seiten des Gebäudes vorhanden. Diese sind zu fast 100 % belegt. Beim Pkw-Parkplatz Schlachthausstraße befindet sich ein überdachter Vorderradständer für Fahrräder. Auch dieser ist vollständig besetzt bzw. überbelegt. Das Raumangebot zum Abstellen von Fahrrädern vor den Gebäuden Hegelbau und Brechtbau an Vorderradständern ist zu knapp bemessen. Umgefallene Fahrräder zeugen von der Notwendigkeit, geeignete Abstellmöglichkeiten herzustellen. Die Vorderradständer vor dem Lothar-Meyer-Bau sind nur zu einem geringen Anteil belegt (ca. 30 %). Mehrere Vorderradständer zwischen Ammer und der Rückseite der Gebäude Lothar-Meyer-Bau und Brechtbau sind komplett leer. Auch bei den zahlreichen Fahrradstellplätzen zwischen Lothar-Meyer-Bau und der Mineralogischen Sammlung parken nur vereinzelt Fahrräder.

In Lustnau waren am Institut für Sportwissenschaften zu wenige Fahrradstellplätze im Bereich Wilhelmstraße vorhanden. Positiv fällt auf, dass zwar Stellplätze mit der Möglichkeit, den Rahmen abzuschließen, vorhanden sind – jedoch wären aufgrund der hohen Anzahl an Fahrrädern doppelt so



viele Stellplätze erforderlich. Das Ein- und Ausparken der an den Stellplätzen abgeschlossenen Fahrräder wird durch die zusätzlich parkenden Fahrräder erheblich erschwert. An der Sporthalle sind zur Zeit der Ortsbegehung viele überdachte und nicht überdachte Vorderradständer frei. Auch am Gebäude Wilhelmstraße 133 des Fachbereichs Asien-Orient-Wissenschaften parken viele Fahrräder direkt am Eingang zum Gebäude nicht an Fahrradständern. Platz zur Herstellung geeigneter Stellplätze wäre an dieser Stelle vorhanden.

Am Standort Altstadt ist eine repräsentative Beurteilung der Abstellmöglichkeiten bei den Einrichtungen in der Münzgasse (Alte Aula und Institut für Erziehungswissenschaft) aufgrund einer Baustelle nicht möglich. Vor der Mensa Prinz Karl sind keine Abstellmöglichkeiten für Fahrräder vorhanden.

Abstellmöglichkeiten für Krafträder sind nur an wenigen Orten explizit als solche gekennzeichnet, beispielsweise am Theologicum. Das Aufkommen von Krafträdern im Bereich Tal ist eher gering. Wo keine ausgewiesenen Abstellmöglichkeiten vorhanden sind, stehen sie meist auf bzw. in der Nähe von Fahrradstellplätzen.

Am Standort Morgenstelle befindet sich ein größerer überdachter Vorderradständer in der Nähe der Schranke zum Nordparkplatz. Dieser ist zu ca. 30 % belegt. Diese Abstellanlage kommt aufgrund ihrer Lage nur für wenige Radfahrer in Betracht.

Zwischen Mensa und Hörsaalzentrum befindet sich ein überdachter Stellplatz für Fahrräder und Krafträder. Der überdachte Vorderradhalter für Fahrräder ist nahezu vollständig besetzt. Das Platzangebot für Krafträder ist bedarfsgerecht (Auslastung von ca. 70 %). Weitere nicht überdachte Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Krafträder befinden sich in der Nähe eines Eingangs zum Hörsaalzentrum. Bei guter Witterung besteht dort ein Defizit an Abstellmöglichkeiten für Fahrräder. Die meisten anderen Abstellanlagen für Fahrräder an diesem Standort sind zu ca. 75 % belegt. Vereinzelt stehen Fahrräder unter überdachten Bereichen, an denen keine Abstellmöglichkeiten vorgesehen sind. Hier wäre zu prüfen, ob dadurch Auflagen des Brandschutzes verletzt werden.

Am Standort Sand sind zahlreiche Abstellanlagen für Fahrräder vorhanden. Davon ist eine Anlage überdacht und bietet die Möglichkeit, den Rahmen abzuschließen – diese ist jedoch lediglich zu 25 % belegt. Bei Regen dürfte die Auslastung höher sein, denn vereinzelt parken Fahrräder in der Nähe von Haustüren, wo keine Abstellanlagen vorhanden sind oder an einfachen nicht überdachten Vorderradständern. Auch Krafträder parken vereinzelt in der Nähe von Fahrradabstellplätzen.

## 2.8 Erreichbarkeit der Universität durch verschiedene Verkehrsmittel

Die Entscheidung, ob das Auto, der öffentliche Personenverkehr, das Fahrrad genutzt, oder zu Fuß gegangen wird, folgt einer subjektiven Logik. Aus verhaltensökonomischer Sicht wird für die Verkehrsmittelwahl auf die Bedeutsamkeit von monetärem und zeitlichem Aufwand hingewiesen. Je niedriger diese sind, desto höher ist der Nutzen, der aus der Verkehrsmittelwahl resultiert (vgl. Götz 2011: 334; Franzen 1997). Grundsätzlich sind verschiedene Kombinationsmöglichkeiten von Mobilitätsoptionen auf dem Weg zur Universität möglich. Mehrheitlich wird jedoch ausschließlich ein Verkehrsmittel (ggf. in Kombination mit Fußwegen) je Weg verwendet. Die im Anhang zu findenden Isochronenkarten stellen in 10-Minuten-Intervallen dar, welcher Zeitaufwand bei folgenden Mobilitätsoptionen auf dem Weg zur Universität erforderlich ist:

- Fußweg
- Fahrrad
- Pkw
- ÖPNV und Fußweg

Berücksichtigt wird dabei nur der Weg zur Universität – nicht der Rückweg. Aus methodischen Gründen sind die Isochronenkarten unter der Annahme erstellt, dass – unabhängig vom tatsächlichen Standort

der (überwiegenden) Beschäftigung oder Tätigkeit – das Gebäude Neue Aula das Ziel ist. Da Zeitverluste durch verspätete Verbindungen öffentlicher Verkehrsmittel, verpasster Anschlussverbindungen, ausfallender Busse und Züge sowie Stau auf Straßen in unterschiedlichen Ausprägungen und in Abhängigkeit von Uhrzeit und Richtung auftreten, müssen erfahrungsspezifische zusätzliche Zeitspannen hinzuge-rechnet werden. Weiterhin werden folgende Idealbedingungen zur vergleichbaren Darstellung der Wegzeiten angenommen: Verbindungen im ÖPNV fahren planmäßig gemäß Fahrplan an Werktagen au-ßerhalb der Schulferien. (Teil-)Strecken, auf denen keine Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln verfügbar ist, werden zu Fuß zurückgelegt. Kombinationsmöglichkeiten weiterer Mobilitätsoptionen mit dem ÖPNV werden ausgeblendet. Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel wählen die schnellstmögliche Ver-bindung, die einen Arbeitsbeginn um spätestens 9 Uhr ermöglicht (ohne Anruf-, Sammeltaxi / Rufbus). Pkw stehen nicht im Stau, Störungen durch Baustellen, Umleitungen, Unfälle oder witterungsbedingte Einflüsse entfallen. Zu berücksichtigen ist außerdem, dass Radfahrer auf dem Weg zur Neuen Aula aus den höher gelegenen nördlichen Teilen der Stadt überwiegend bergab fahren. Das Fahrrad wird dabei in unmittelbarer Nähe des Gebäudes abgestellt – gleiches gilt auch für Pkw, obgleich der einzige unmit-telbar angrenzende Parkplatz zwischen Neuer Aula und Altem Botanischen Garten lediglich eine Kapazität für 34 Pkw hat und nur mit gültiger Parkberechtigung genutzt werden kann. Auch hier gilt für die Nutzer entfernterer Pkw-Stellplätze, die jeweiligen Zeitspannen hinzu zu rechnen.

### 3. Befragung zur Mobilität an der Universität Tübingen (UNIbewegt)

#### 3.1 Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl

Die Rahmenbedingungen und Gründe der Verkehrsmittelwahl auf dem Weg vom Wohnort zur Universität sind vielfältig und können nicht vollständig ermittelt werden. Zur umfassenden Analyse der Gründe müssten neben standortbezogenen und demographischen Merkmalen beispielsweise auch sensible Daten wie Gesundheit, Fitness, verfügbares (Haushalts-)Einkommen, Lebensstil, etc. erhoben werden. Um die Bereitschaft zur Teilnahme an den Umfragen zu steigern und datenschutzrechtlichen Bedenken entgegenzuwirken, wird nur ein Teil der denkbaren Einflussfaktoren auf die Verkehrsmittelwahl in der Umfrage erhoben. Mit Hilfe eines standardisierten Fragebogens sollen die wichtigsten Gründe der Verkehrsmittelwahl ermittelt und Defizite der Verkehrsinfrastruktur im weitesten Sinne identifiziert werden.

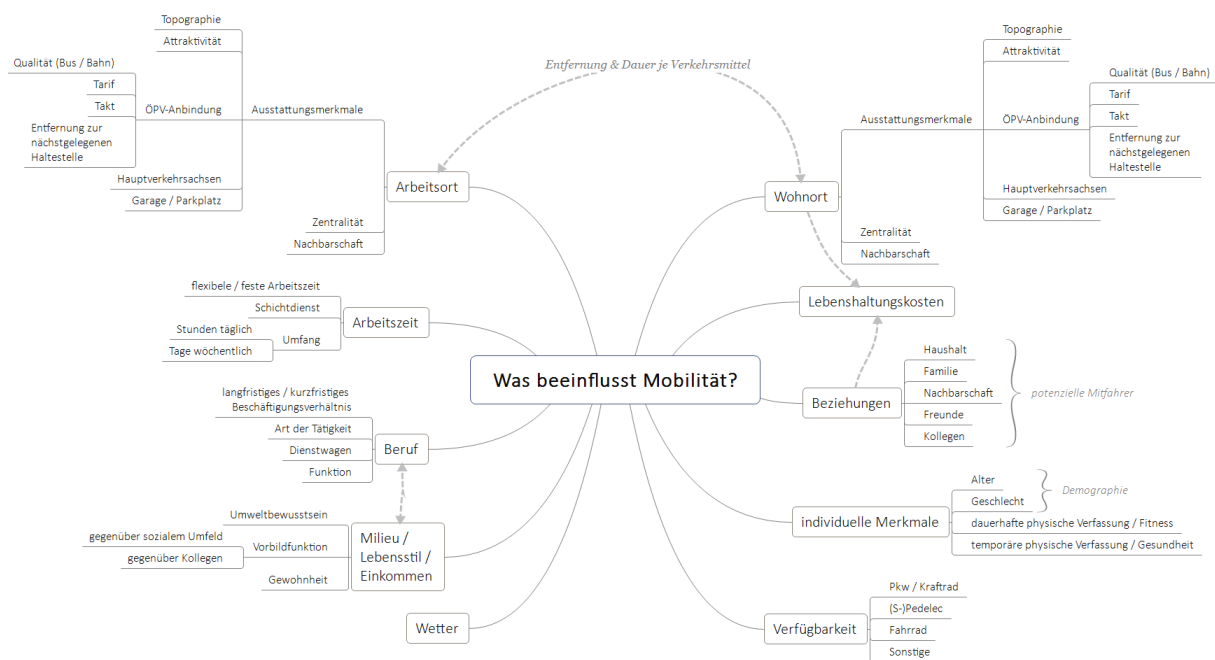


Abbildung 2: Was beeinflusst Mobilität?

#### 3.2 Konzeption und Durchführung der Befragung

In enger Abstimmung mit dem Mobilitätsteam der Universität Tübingen und unter Einhaltung der Datenschutzbestimmungen wird jeweils ein computergestützter Fragebogen für Studierende und Beschäftigte entworfen. Ziel war es, den Fragebogen so zu gestalten, dass die Bearbeitungsdauer maximal 10 Minuten beträgt. Fragen, die nur Personen betreffen, die bestimmte Verkehrsmittel nutzen, werden als Filterfragen (Folgefragen mit Fallunterscheidung) gestellt. Eine umfangreiche Pretest-Phase unter Mitwirkung des Mobilitätsteams, Vertretern des Personalrats, Hochschulgruppen sowie weiteren Beschäftigten und Studierenden half dabei, die endgültige Auswahl der Fragen und deren Formulierung festzulegen. Die Umfrage wurde mit Unterstützung des ZDV auf Servern der Universität eingerichtet und auf mehreren Plattformen und Browsern getestet.

Um die eventuellen Hürden zur Teilnahme möglichst gering zu halten und datenschutzrechtlichen Bedenken entgegenzuwirken, wurde auf die Erstellung von Zugangscodes und das Setzen von Cookies verzichtet. Die mehrfache Teilnahme an der Befragung kann also nicht ausgeschlossen werden, jedoch wird den potenziellen Teilnehmern nicht unterstellt, die Ergebnisse bewusst durch mehrfache Teilnahme manipulieren zu wollen.

Im ersten Frageblock (bei Studierenden: *Weg zur Universität*, bei Beschäftigten: *Arbeitsweg*) wird zur näherungsweisen Bestimmung der regelmäßig zurückgelegten Wegstrecke zwischen Wohnort und Universität die Postleitzahl erfragt. Sofern es sich dabei um Postleitzahlen der Städte Tübingen, Rottenburg, Reutlingen, Mössingen oder Ammerbuch handelt, wird mittels einer Filterfrage der Stadt- bzw. Ortsteil erhoben. Weitere Fragen des ersten Frageblocks zielen auf die Erhebung der zurückgelegten einfachen Wegstrecke ab und die dafür aufzuwendende Zeit. Bei der Frage nach dem relevantesten Standort der Universität wird nach Folgenden unterschieden:

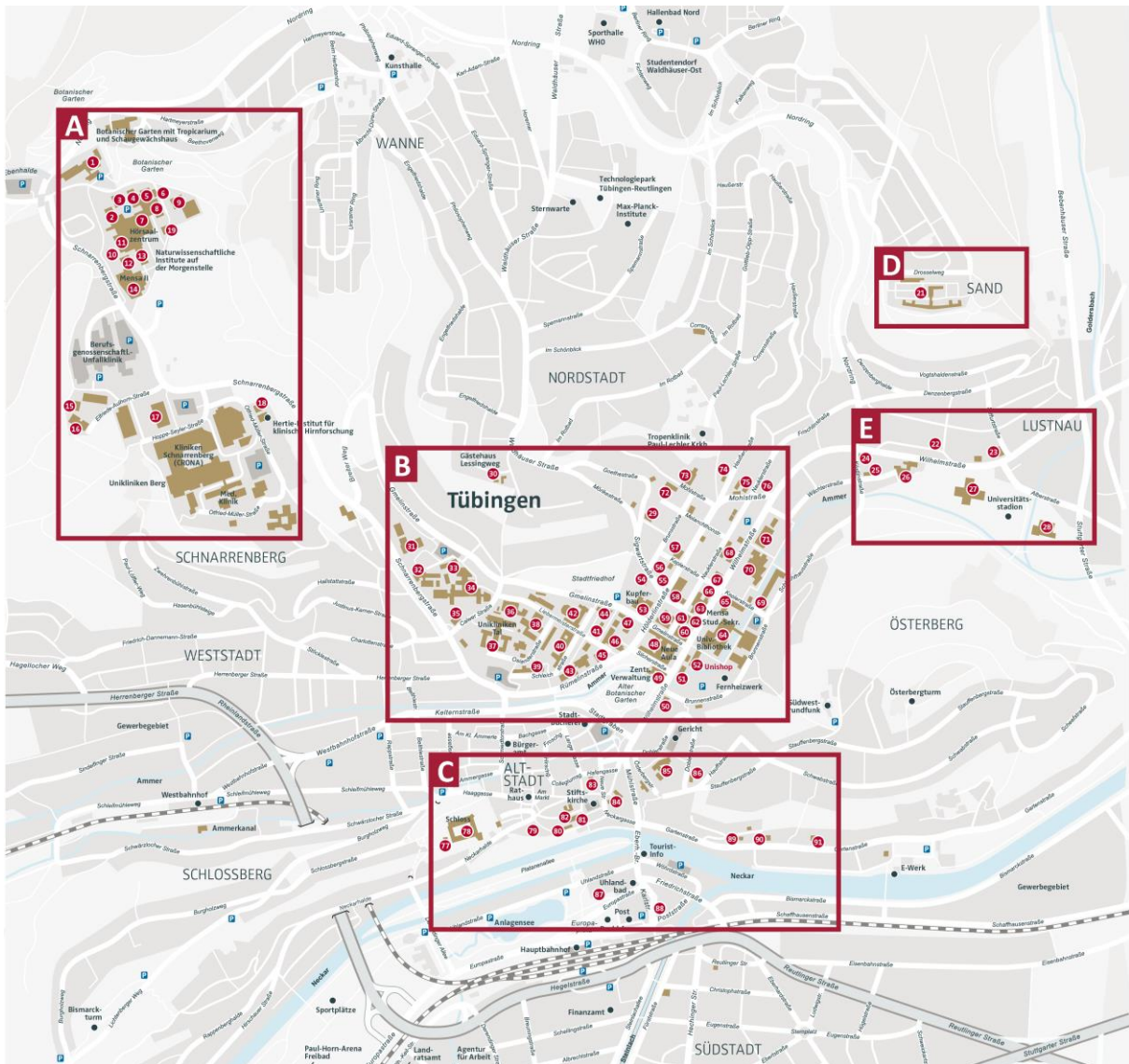


Abbildung 3: Standorte der Universität Tübingen.

- Morgenstelle und Schnarrenbergkliniken (A)
- innere Wilhelmstraße und Talkliniken (B)
- Altstadt (C)
- Sand (D)
- Lustnau: ZDV, Institut für Sportwissenschaft, Asien-Orient-Wissenschaften (E)
- sonstiger Standort

Im Wesentlichen entspricht diese Einteilung dem Übersichtsplan auf der Webseite der Universität Tübingen<sup>11</sup>, unterscheidet jedoch zwischen den Standorten Sand und Lustnau (Außenbereiche Innenstadt), da sie hinsichtlich der Erreichbarkeit für die jeweils in Frage kommenden Verkehrsmittel verschieden sind. Mit der letzten Frage im ersten Frageblock werden Studierende nach der Anzahl der Tage pro Woche gefragt, an denen in der Regel Einrichtungen der Universität besucht werden.

Diese Frage wird Mitarbeitern erst im darauffolgenden Frageblock gestellt, der auf Aspekte der *Beschäftigung* abzielt und nicht im Fragebogen für Studierende vorkommt. Weitere Fragen zielen auf die Erhebung der Arbeitszeiten und der beruflichen Tätigkeit ab.

Im nächsten Frageblock wird die Nutzung der *Verkehrsmittel* auf dem Weg zur Universität erhoben. Um jahreszeitliche oder witterungsbedingte Effekte zum Erhebungszeitpunkt zu kompensieren, wird explizit nach den Weg-Anteilen je Verkehrsmittel im Jahresdurchschnitt gefragt. Da viele der weiterführenden Fragen vom Antwortverhalten auf diese Frage abhängig sind, ist dies die einzige Pflichtfrage des Fragebogens.

Der Frageblock *Mobilitätsverhalten* erhebt die individuell wichtigen Aspekte, die bei der Wahl des Verkehrsmittels ausschlaggebend sind in Form einer Mehrfachauswahl. Sofern aus dem vorhergehenden Frageblock die Nutzung von Pkw und ÖPV bzw. Fahrrad und ÖPV hervorgeht, wird durch Filterfragen erhoben, ob diese intermodal, d.h. in Kombination auf einer Wegstrecke genutzt werden (Bike-and-Ride bzw. Park-and-Ride). Sofern der Pkw-Anteil auf dem Arbeitsweg mit mindestens 20 % angegeben wird (Pkw als Fahrer), wird nach den genutzten Parkplätzen gefragt. Bei einem Pkw-Anteil von mindestens 50 % wird die Häufigkeit der Beförderung weiterer Personen erfragt. Nutzer öffentlicher Verkehrsmittel werden nach den genutzten Fahrkarten und der Häufigkeit erforderlicher Umstiege im ÖPV gefragt.

Im Frageblock *Verbesserung* wird nach der Zustimmung zu potenziellen Maßnahmen gefragt, die individuell hilfreich wären, um den Weg zur Universität zu erleichtern (z.B. mehr Parkplätze, besserer Radweg, höhere Kapazitäten im ÖPV). Je Maßnahme sind folgende Antwortoptionen gegeben:

- würde mir sehr helfen
- würde mir etwas helfen
- würde mir nicht helfen
- betrifft mich nicht / keine Angabe

Mittels einer offenen Frage wird erhoben, welche weiteren Maßnahmen getroffen werden müssten, um den Weg zur Universität zu erleichtern. Pkw-Fahrer werden in einer weiteren offenen Frage gefragt, unter welchen Voraussetzungen sie den Weg zur Universität öfter mit alternativen Verkehrsmitteln anstelle des Pkw zurücklegen würden. Im letzten Frageblock *Person* werden die demographischen Merkmale Geschlecht und Alter erhoben (Alter als klassifizierte Angabe).

Am 07.06.2016 wurden die Beschäftigten und Studierenden per Rundmail zur Teilnahme aufgefordert. Über den E-Mail-Verteiler der Beschäftigten wurden 9526 Personen erreicht – 26744 waren es über den studentischen Verteiler. Ein Erinnerungsschreiben erfolgte am 23.06.2016. Der Erhebungszeitraum endete am 01.07.2016. Mit 1077 Teilnehmern betrug der Rücklauf unter den Beschäftigten 11 %<sup>12</sup> während auf Seite der Studierenden mit 1383 Teilnehmern ein Rücklauf von 5,2 % erzielt wurde.

---

<sup>11</sup> <http://www.uni-tuebingen.de/einrichtungen/personalvertretungen-beratungsdienste-und-beauftragte/lageplaene/uebersichtsplan.html>

<sup>12</sup> Alle Prozentangaben im Fließtext dieses Kapitels sind auf 2 signifikante Stellen gerundet.

### 3.3 Auswertung geschlossener Fragen

Die Auswertung geschlossener Fragen soll in diesem Kapitel einen systematischen Überblick über die erhobenen Informationen verschaffen. Die Reihenfolge der einfachen Häufigkeitsauswertungen entspricht der Abfolge im Fragebogen. Um die Rahmenbedingungen der Verkehrsmittelwahl genauer zu ergründen, werden die gewonnenen Erkenntnisse anhand der Auswertung offener Fragen ergänzt.

#### 3.3.1 Arbeitsweg / Weg zur Universität

Knapp mehr als die Hälfte der Beschäftigten gibt an, in Tübingen zu wohnen (53 %), annähernd ein Drittel der Beschäftigten wohnt in der Tübinger Kernstadt (31 %). Die nächst häufigsten Stadtteile sind Lustnau mit 7,5 % und Derendingen mit 5,7 %. Auf weitere Stadtteile entfallen jeweils weniger als 1,8 %. Zweithäufigster Wohnort von Beschäftigten nach Tübingen ist die südwestlich angrenzende Stadt Rottenburg am Neckar. Dort wohnen 7,1 % der Beschäftigten (3,0 % in der Kernstadt). Die Stadt Reutlingen ist mit 4,8 % dritthäufigster Wohnort. In ihrer Kernstadt wohnen 2,6 % der Beschäftigten. Stuttgart folgt an vierter Stelle mit 3,5 % (ohne Unterscheidung nach Stadtbezirken oder Stadtteilen).

Tabelle 1: Wohnorte der Beschäftigten.

Ort	Häufigkeit	Prozent
Tübingen	569	52,8
Rottenburg am Neckar	76	7,1
Reutlingen	52	4,8
Stuttgart	38	3,5
Mössingen	29	2,7
Kusterdingen	26	2,4
Ammerbuch	23	2,1
Herrenberg	17	1,6
Dußlingen	15	1,4
Kirchentellinsfurt	14	1,3
Hechingen	12	1,1
Sonstige	194	18,8
Gültige Angaben	1065	98,9

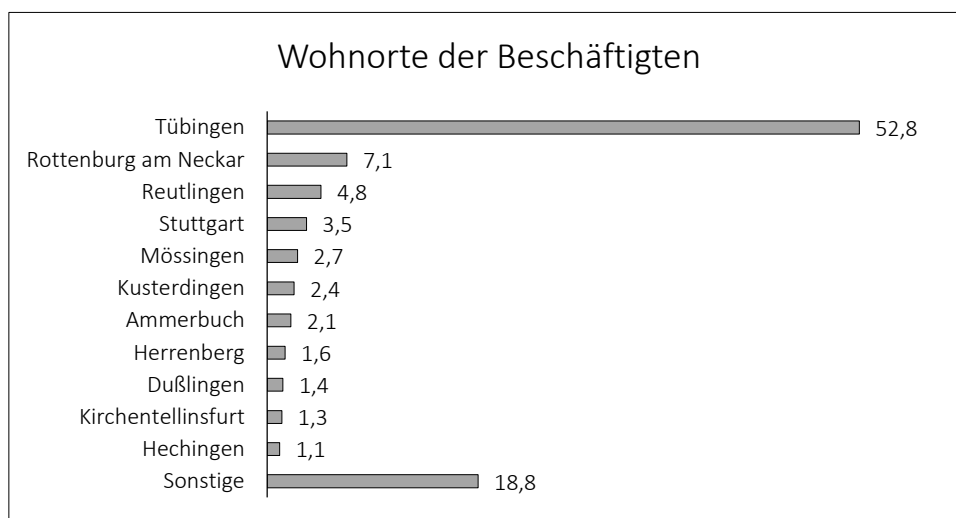


Abbildung 4: Wohnorte der Beschäftigten. Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: Personen ohne gültige Angabe.

Tabelle 2: Wohnorte der Beschäftigten (Stadt-/Ortsteile). Fehlend zu 100 %: Stadt-/Ortsteile mit ≤3 Personen.

Ort	Stadt- / Ortsteil	Häufigkeit	Prozent
Tübingen	Tübingen (Kernstadt)	333	30,9
	Lustnau	81	7,5
	Derendingen	61	5,7
	Pfrondorf	19	1,8
	Hirschau	15	1,4
	Unterjesingen	12	1,1
	Hagelloch	11	1,0
	Bühl	10	0,9
	Weilheim	7	0,6
	Kilchberg	6	0,6
	Gesamt	569	52,8
Rottenburg	Rottenburg (Kernstadt)	32	3,0
	Wurmlingen	12	1,1
	Kiebingen	8	0,7
	Oberndorf	5	0,5
	Dettingen	4	0,4
	Gesamt	76	7,1
Reutlingen	Reutlingen (Kernstadt)	28	2,6
	Betzingen	12	1,1
	Bronnweiler	4	0,4
	Sondelfingen	4	0,4
	Gesamt	52	4,8

Eine Zusammenfassung der Wohnorte auf Kreisebene zeigt, dass erwartungsgemäß die meisten Beschäftigten im Landkreis Tübingen wohnen (74 %). An zweiter und dritter Stelle folgen die Landkreise Reutlingen (8,4 %) und Böblingen (3,6 %).

Tabelle 3: Wohnorte der Beschäftigten (Kreis)

Wohnorte (Kreis)	Häufigkeit	Prozent
Tübingen	793	73,6
Reutlingen	91	8,4
Böblingen	39	3,6
Stuttgart	38	3,5
Zollernalbkreis	34	3,2
Esslingen	25	2,3
Sonstige	45	4,5
Gültige Angaben	1065	98,9

Auch unter den Studierenden ist Tübingen der häufigste Wohnort – allerdings zu einem deutlich höheren Anteil von 64 %. 40 % der Studierenden wohnen in der Kernstadt, 9,4 % in Lustnau, 6,2 % in

Derendingen. Auf weitere Stadtteile entfallen jeweils 1,3 % oder weniger. Im Gegensatz zu den Beschäftigten ist der zweithäufigste Wohnort von Studierenden Stuttgart mit 3,3 % (ohne Unterscheidung nach Stadtbezirken oder Stadtteilen). Nur 2,7 % wohnen in Reutlingen (Kernstadt 1,4 %) und 2,6 % in Rottenburg (Kernstadt ebenfalls 1,4 %).

Table 4: Wohnorte der Studierenden

Ort	Häufigkeit	Prozent
Tübingen	889	64,3
Stuttgart	46	3,3
Reutlingen	37	2,7
Rottenburg am Neckar	36	2,6
Kusterdingen	21	1,5
Herrenberg	17	1,2
Filderstadt	15	1,1
Ammerbuch	15	1,1
Mössingen	12	0,9
Kirchentellinsfurt	11	0,8
Sonstige	268	19,8
Gültige Angaben	1367	98,8

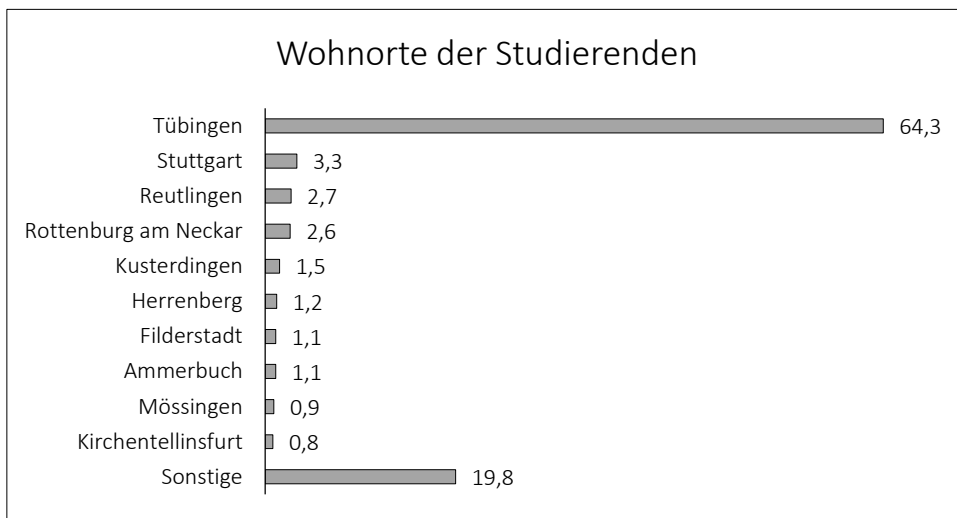


Abbildung 5: Wohnorte der Studierenden. Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: Personen ohne gültige Angabe.



Tabelle 5: Wohnorte der Studierenden (Stadt-/Ortsteile). Fehlend zu 100 %: Stadt-/Ortsteile mit  $\leq 3$  Personen.

Ort	Stadt- / Ortsteil	Häufigkeit	Prozent
Tübingen	Tübingen (Kernstadt)	548	39,6
	Lustnau	130	9,4
	Derendingen	86	6,2
	Hirschau	18	1,3
	Unterjesingen	17	1,2
	Hagelloch	16	1,2
	Pfrondorf	14	1,0
	Weilheim	12	0,9
	Kilchberg	11	0,8
	Bühl	7	0,5
	Bebenhausen	4	0,3
	Gesamt	889	64,3
Reutlingen	Reutlingen (Kernstadt)	20	1,4
	Betzingen	5	0,4
	Gesamt	37	2,7
Rottenburg	Rottenburg (Kernstadt)	19	1,4
	Wurmlingen	5	0,4
	Kiebingen	4	0,3
	Gesamt	36	2,6

Unter den Studierenden ist der Anteil aus dem Landkreis Tübingen ähnlich hoch wie bei den Beschäftigten (73 %). Hier folgt an zweiter Stelle der Landkreis Böblingen mit 5,3 % - Reutlingen an dritter Stelle mit 5,1 %.

Tabelle 6: Wohnorte der Studierenden (Kreis)

Wohnorte (Kreis)	Häufigkeit	Prozent
Tübingen	1006	72,7
Böblingen	73	5,3
Reutlingen	71	5,1
Esslingen	63	4,6
Stuttgart	46	3,3
Zollernalbkreis	20	1,4
Sonstige	88	6,6
Gültige Angaben	1367	98,8

Die einfache Wegstrecke zwischen Wohnort und Arbeitsplatz beträgt bei 11 % der Beschäftigten weniger als 2 km, bei 29 % der Beschäftigten 2 km bis unter 5 km. Auf die entfernteste Klasse 50 km oder mehr entfallen 3,4 % der Beschäftigten. Der errechnete Mittelwert der Wegstrecke beträgt 13 km. Von den Studierenden erreichen 18 % den für sie relevantesten Standort der Universität nach weniger als 2 km. Weitere 34 % legen von ihrem Wohnort zur Universität zwischen 2 km und 5 km zurück. Auf die am weitesten entfernte Klasse 50 km oder mehr entfallen 5,4 % der Studierenden. Der errechnete Mittelwert der Wegstrecke beträgt auch bei den Studierenden 13 km. Diese Erkenntnis führt zu der

Schlussfolgerung, dass im Vergleich zu den Beschäftigten ein höherer Anteil Studierender sowohl in den nahen Entfernungsklassen, als auch in den weit entfernten Entfernungsklassen vertreten ist. In den dazwischenliegenden Entfernungsklassen entfallen mehr Anteile auf Beschäftigte, sodass der Mittelwert der Entfernungen bei Studierenden und Beschäftigten annähernd gleich ist<sup>13</sup>.

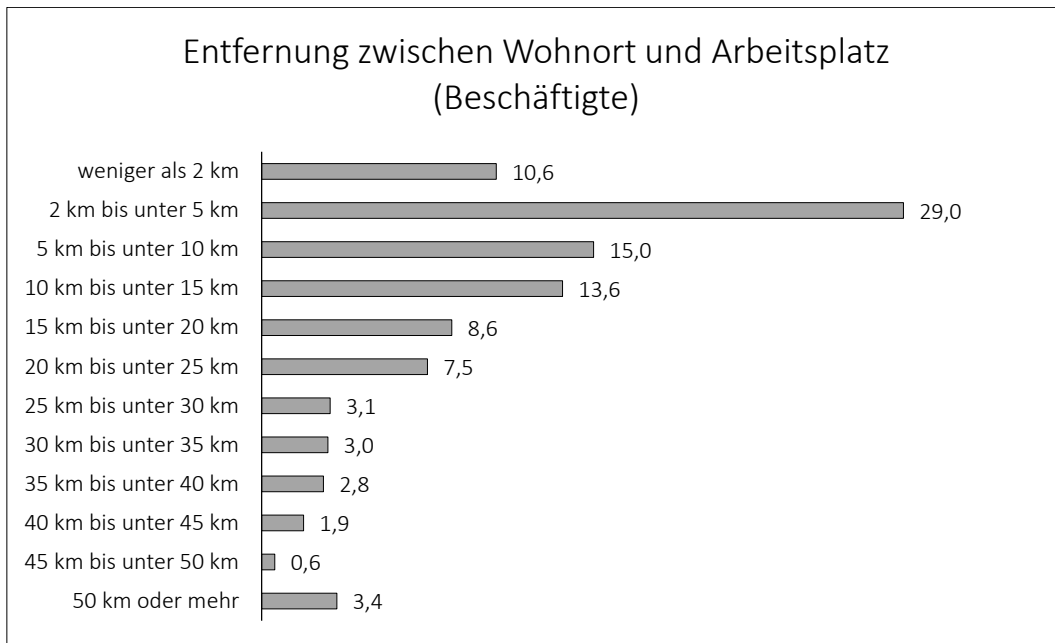


Abbildung 6: Entfernung zwischen Wohnort und Arbeitsplatz (Beschäftigte). Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: Personen ohne gültige Angabe.

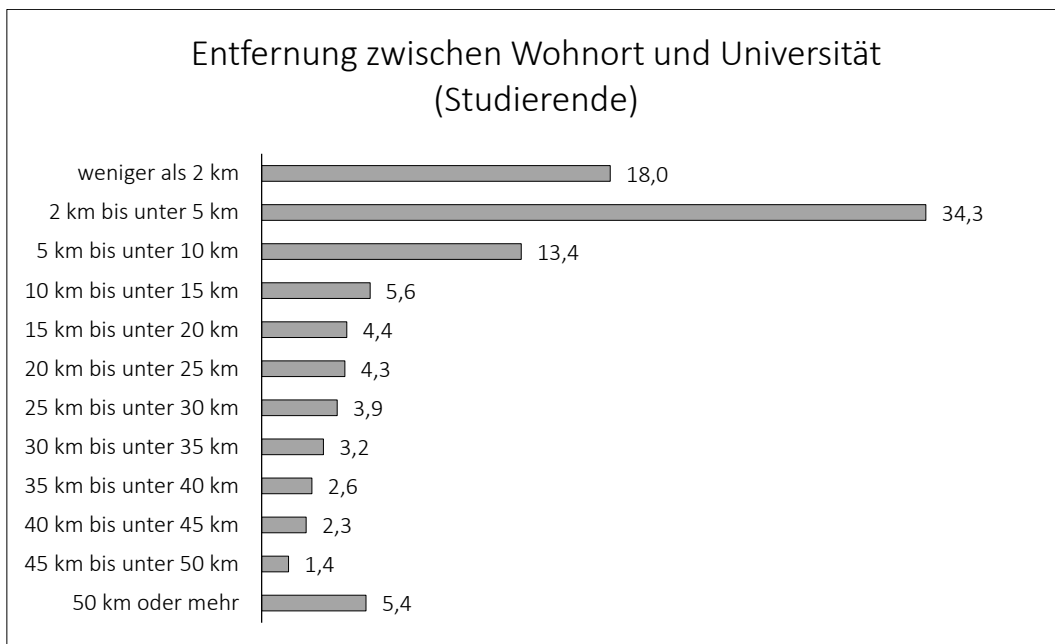


Abbildung 7: Entfernung zwischen Wohnort und Universität (Studierende). Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: Personen ohne gültige Angabe.

<sup>13</sup> Nach Zusammenfassung der beiden Klassen mit der geringsten Entfernung wird für alle Klassen bis unter 50 km die Klassenmitte als Durchschnittswert der jeweiligen Klasse angenommen. Ausgehend von einer exponentiellen Abnahme der Fälle bei zunehmender Entfernung wird für die Klasse 50 km und mehr ein theoretischer Wert berechnet, indem die Verteilung der Klassen unter 50 km fortgesetzt und auf hypothetische Klassen über 50 km übertragen wird.

Ähnliche Verteilungsmuster zeigt auch ein Vergleich des Zeitaufwands zur Bewältigung der einfachen Wegstrecke. Durchschnittlich benötigen sowohl Studierende als auch Beschäftigte 30 Minuten pro Weg, wobei auch hier Studierende in den beiden Klassen mit geringem Zeitaufwand und in der Klasse mit dem höchsten Zeitaufwand stärker vertreten sind als Beschäftigte.

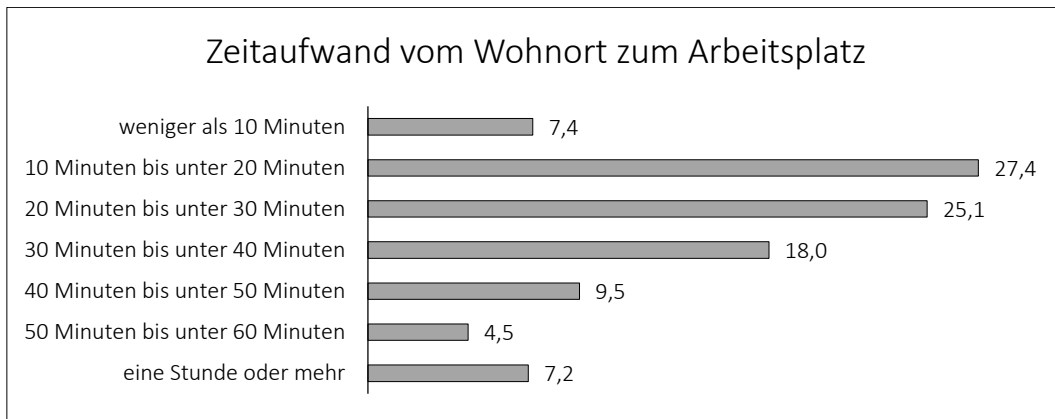


Abbildung 8: Zeitaufwand für den Weg vom Wohnort zum Arbeitsplatz (Beschäftigte). Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: Personen ohne gültige Angabe.

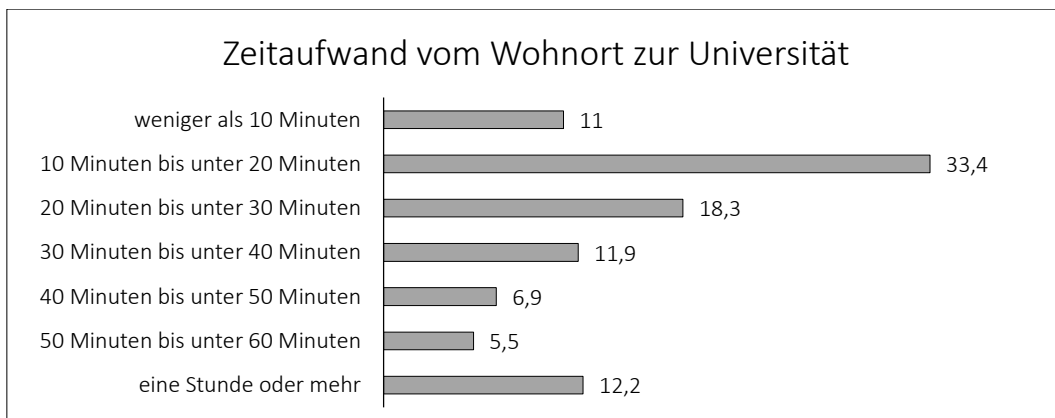


Abbildung 9: Zeitaufwand für den Weg vom Wohnort zur Universität (Studierende). Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: Personen ohne gültige Angabe.

Ein Vergleich der Verteilungen auf die Standorte von Studierenden und Beschäftigten zeigt keine besonderen Unterschiede. In beiden Gruppen entfallen knapp mehr als die Hälfte der Befragten auf den Standort innere Wilhelmstraße und Talkkliniken (je 51 %). 28 % der Beschäftigten sind überwiegend am Standort Morgenstelle und Schnarrenbergkliniken tätig, während dieser Standort für 36 % der Studierenden der relevanteste ist.

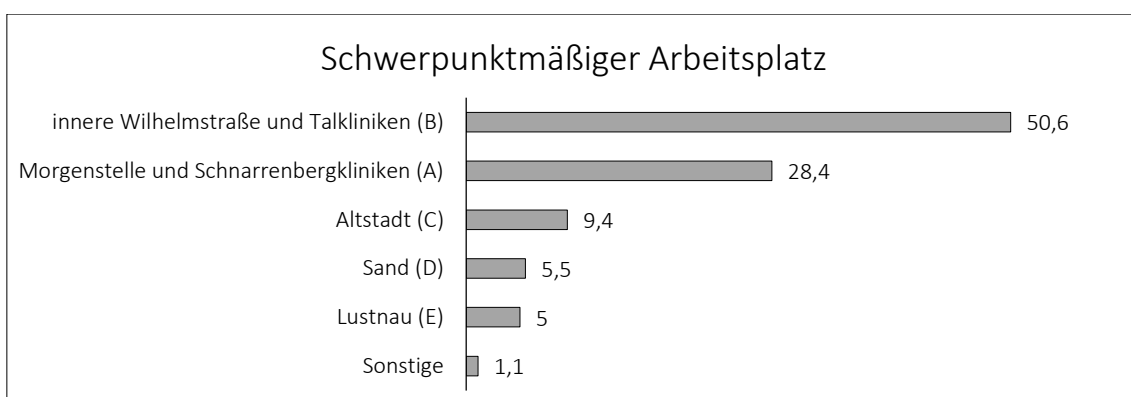


Abbildung 10: Schwerpunktmäßiger Arbeitsplatz. Angaben in Prozent.

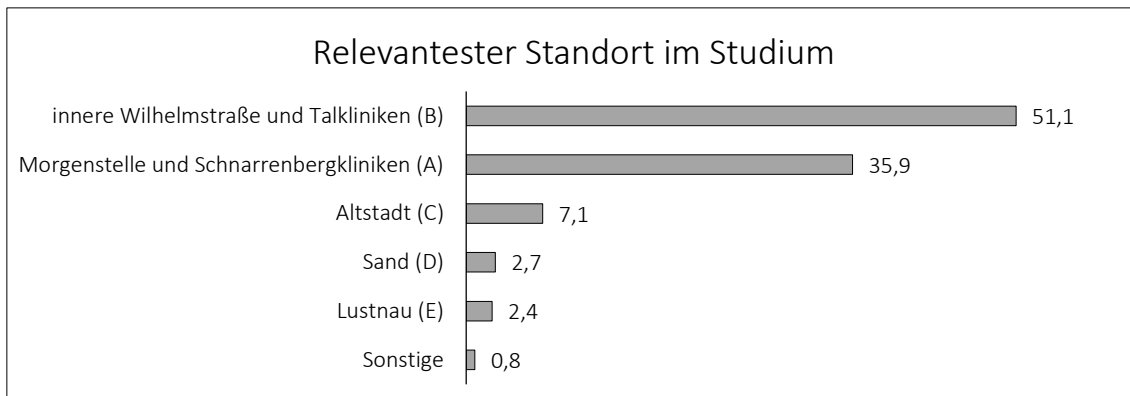


Abbildung 11: Relevantester Standort im Studium. Angaben in Prozent.

Während rund drei Viertel (76 %) aller Beschäftigten angeben, an 5 Tagen pro Woche (oder mehr) zu arbeiten, besuchen nur knapp weniger als die Hälfte (47 %) aller Studierenden an 5 Tagen pro Woche (oder mehr) eine Einrichtung der Universität.

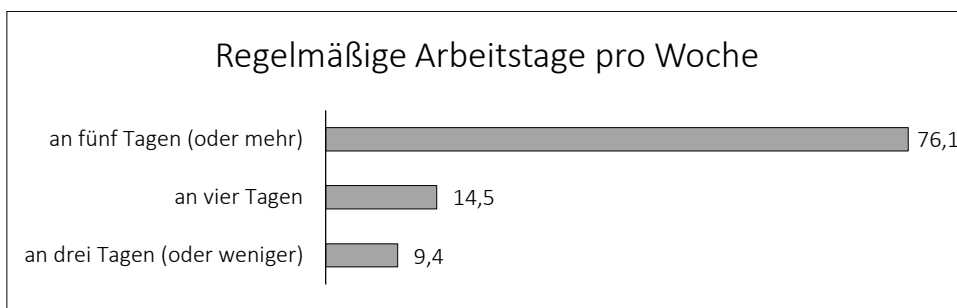


Abbildung 12: Regelmäßige Arbeitstage pro Woche (Beschäftigte). Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: Personen ohne gültige Angabe.

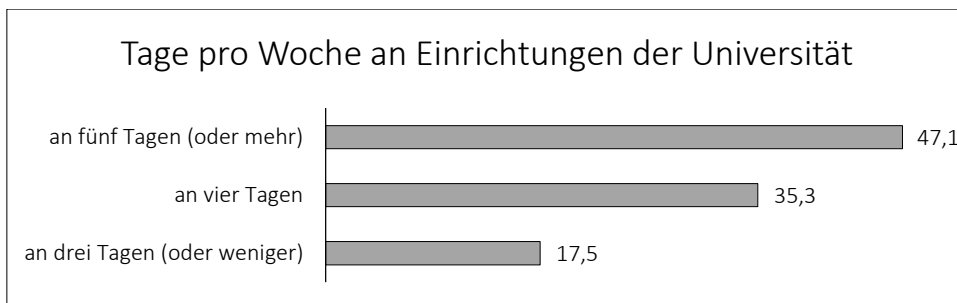


Abbildung 13: Tage pro Woche an Einrichtungen der Universität (Studierende). Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: Personen ohne gültige Angabe.

### 3.3.2 Beschäftigung

Die meisten Beschäftigten arbeiten regelmäßig zur selben Uhrzeit (48 %) oder haben flexible Arbeitszeiten, z.B. Gleitzeit (47 %). Nur 1,3 % arbeiten im Schichtdienst – 3,6 % machen zu dieser Frage keine Angabe. Bei der Frage nach den Uhrzeiten von Beginn und Ende der täglichen Arbeitszeit geben die meisten Beschäftigten eine auf Viertelstunden gerundete Zeit an. Aus diesem Grund wurden im Datensatz alle davon abweichenden Angaben auf Viertelstunden gerundet. Häufigste Angabe zum regelmäßigen Arbeitsbeginn ist 9:00 Uhr (von 18 % genannt), zweithäufigste ist 8:00 Uhr (16 %) gefolgt von 8:30 Uhr (15 %). 7,4 % machten zu dieser Frage keine Angabe. Regelmäßig beenden je 14 % der Beschäftigten ihre Arbeit um 17:00 Uhr bzw. um 18:00 Uhr, von 8,0 % liegt dazu keine Angabe vor. Im Vergleich zum Feierabendverkehr sind die morgendlichen Verkehrsspitzen deutlich stärker ausgeprägt.

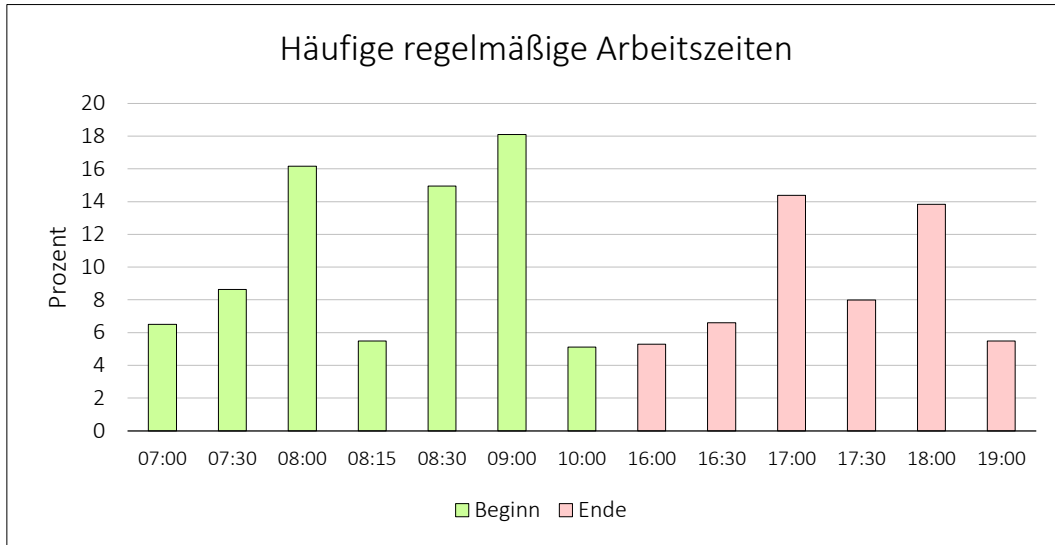


Abbildung 14: Häufige regelmäßige Arbeitszeiten. Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: Nennungen von  $\leq 5$  % und Personen ohne gültige Angabe.

Die Frage nach dem frühesten Arbeitsbeginn und dem spätesten Arbeitsende wird Befragten gestellt, die angeben, flexible Arbeitszeiten zu haben oder im Schichtdienst beschäftigt zu sein. 13 % geben an, frühestens um 8:00 Uhr zu beginnen, 12 % um 7:00 Uhr. Häufigstes spätestes Arbeitsende ist für 7,8 % der Beschäftigten 20:00 Uhr. Von 53 % der Beschäftigten liegen keine Informationen zu dieser Frage vor.

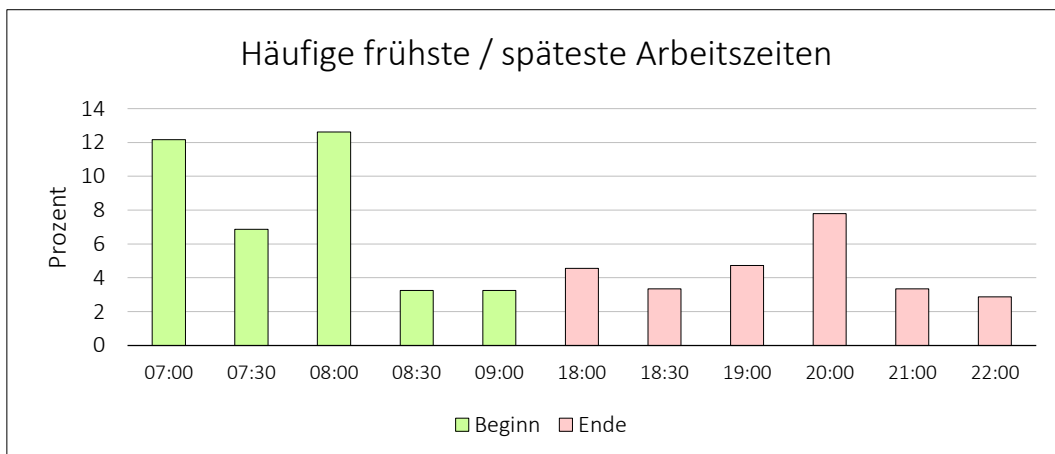


Abbildung 15: Häufige früheste / späteste Arbeitszeiten. Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: Nennungen von  $\leq 3$  % und Personen ohne gültige Angabe / nicht erhoben (bei regelmäßiger Arbeitszeit).

Die meisten der befragten Beschäftigten arbeiten in der Verwaltung (28 %) oder im wissenschaftlichen Dienst, davon 22 % als Doktoranden und Postdoktoranden, 14 % als Professor oder Wissenschaftler überwiegend im Bereich Forschung, 8,5 % als Professor oder Dozent überwiegend im Bereich Lehre.

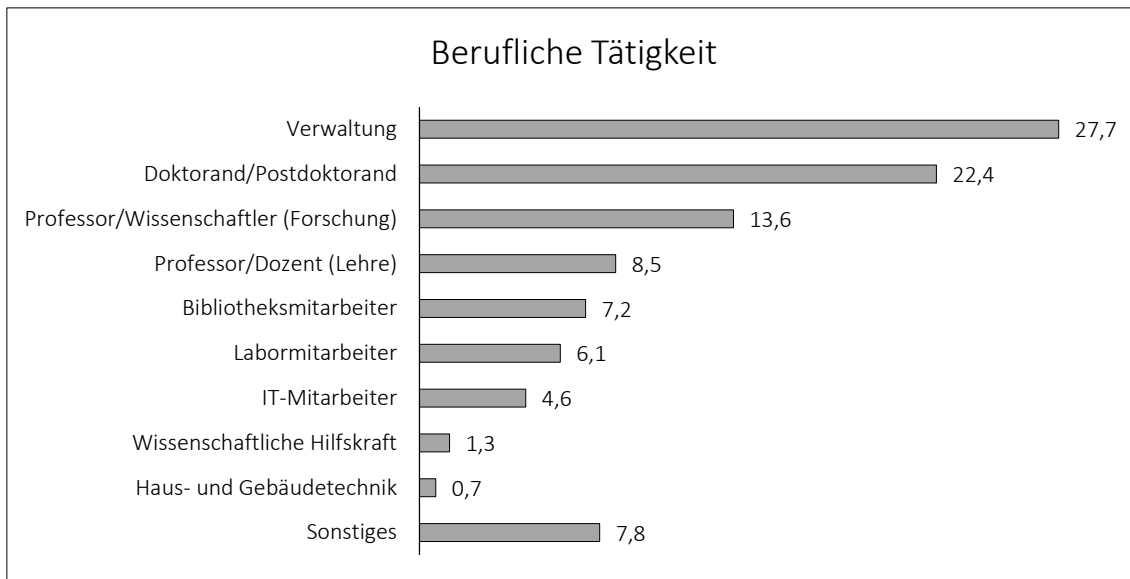


Abbildung 16: Berufliche Tätigkeit. Angaben in Prozent.

### 3.3.3 Verkehrsmittel

Ein Vergleich der durchschnittlichen Weg-Anteile je Verkehrsmittel von Beschäftigten und Studierenden zeigt deutliche Unterschiede in der Rangfolge der Bedeutung verschiedener Mobilitätsoptionen. So entfällt auf den Pkw (als Fahrer) 32 % der Wegstrecke von Beschäftigten, während das wichtigste Verkehrsmittel für Studierende der Bus darstellt (37 %). Etwa gleiche Weg-Anteile entfallen bei Studierenden und Beschäftigten auf das Fahrrad zu je 22 %. Der Bus folgt bei den Beschäftigten an dritter Stelle (18 %), wo an dieser Stelle bei den Studierenden der Zug steht mit 15 %. Fußweg-Anteile folgen bei beiden Gruppen an vierter Stelle (Beschäftigte 12 %; Studierende 14 %). 10 % des Arbeitswegs entfällt bei den Beschäftigten auf den Zug, wo an fünfter Stelle bei den Studierenden mit ebenfalls 10 % die Nutzung des Pkw (als Fahrer) steht. Darüber hinaus lassen sich mit Hilfe der Angabe zu den Weg-Anteilen auch klassifizierte Verkehrsmittel ermitteln, indem die Weg-Anteile gleichartiger Verkehrsmittel zusammengefasst werden. In dieser Kategorisierung werden unterschieden:

- Öffentliche Verkehrsmittel, darunter
  - Bus
  - Zug
- Motorisierter Individualverkehr, darunter
  - Pkw als Fahrer
  - Pkw als Mitfahrer
  - Kraftrad (Motorrad, Motorroller, etc.)
- Nichtmotorisierter Verkehr, darunter
  - Fahrrad
  - Zu Fuß
  - E-Bike / Pedelec
  - S-Pedelec

Jeweils knapp mehr als ein Drittel der Weg-Anteile im Jahresdurchschnitt entfallen bei den Beschäftigten auf nichtmotorisierte Verkehrsmittel einschließlich E-Bike / Pedelec und S-Pedelec (37 %) und auf den motorisierten Individualverkehr (35 %). Auf öffentliche Verkehrsmittel entfallen 28 % der Weg-Anteile, die bei den Studierenden hingegen mit 52 % mehr als die Hälfte ausmachen. Bei diesen folgen nichtmotorisierte Verkehrsmittel an zweiter Stelle (36 %) wohingegen lediglich 12 % auf den MIV entfallen.

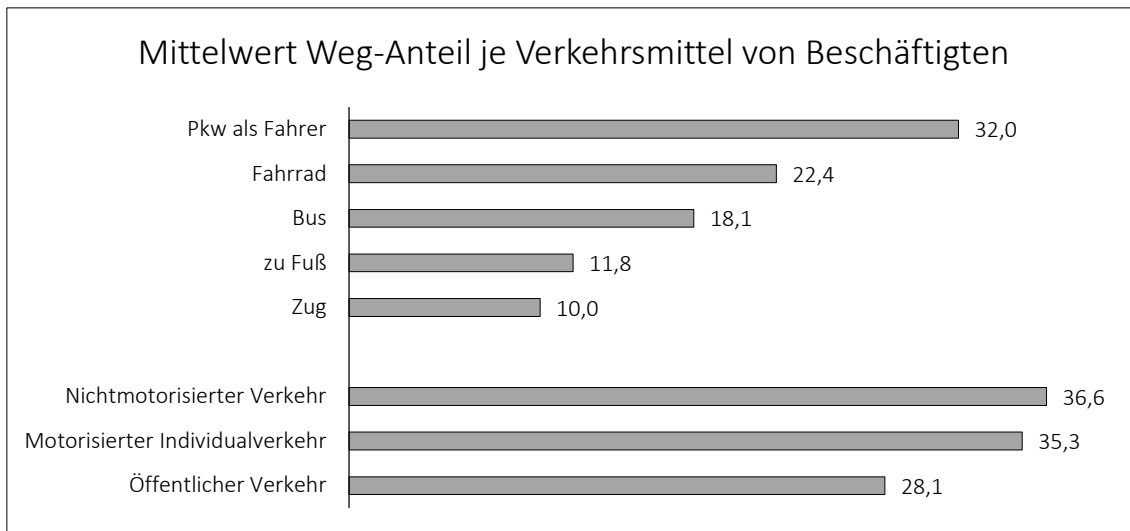


Abbildung 17: Mittelwert Weg-Anteil je Verkehrsmittel von Beschäftigten. Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: Verkehrsmittel mit Weg-Anteilen von weniger als 10 %.

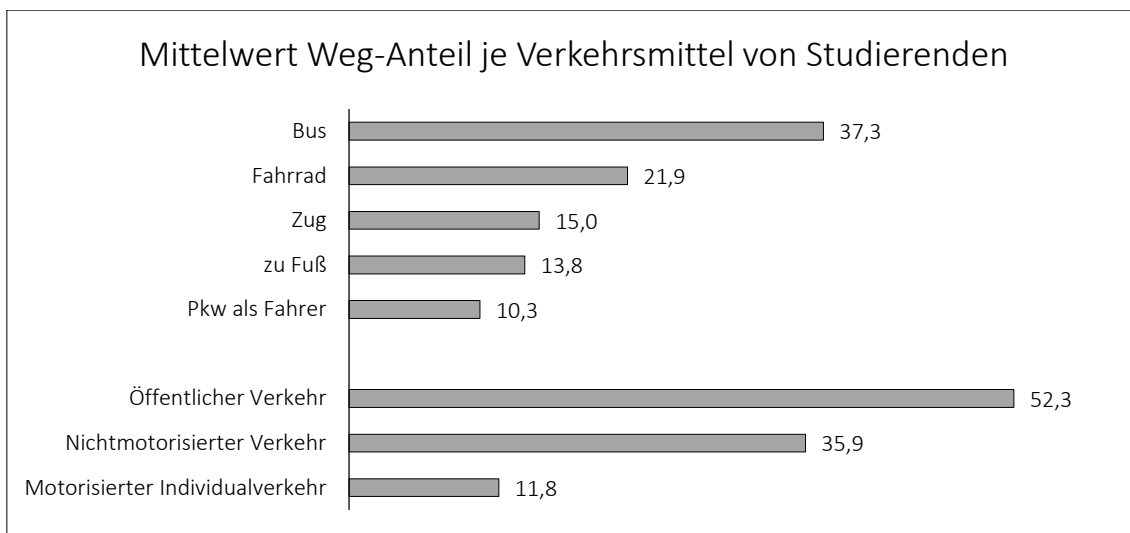


Abbildung 18: Mittelwert Weg-Anteil je Verkehrsmittel von Studierenden. Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: Verkehrsmittel mit Weg-Anteilen von weniger als 10 %.

Aus der Frage nach den Weg-Anteilen je Verkehrsmittel im Jahresdurchschnitt können Hauptverkehrsmittel abgeleitet werden. Ein Verkehrsmittel wird dann als Hauptverkehrsmittel betrachtet, wenn mehr als 50 % der jährlichen Wegstrecke auf dieses Verkehrsmittel entfallen. Wird kein Verkehrsmittel zu mehr als 50 % genutzt, so liegt kein Hauptverkehrsmittel vor. Ob es sich dabei um Fälle handelt, bei denen nur ein Verkehrsmittel je Wegstrecke oder mehrere Verkehrsmittel intermodal genutzt werden, geht aus den Fragen nach der Nutzung von Park-and-Ride- bzw. Bike-and-Ride-Möglichkeiten hervor.

Im Vergleich der Hauptverkehrsmittelwahl von Studierenden und Beschäftigten zeigen sich besonders deutliche Unterschiede in der Nutzung von Bus (Hauptverkehrsmittel von 15 % der Beschäftigten gegenüber 37 % der Studierenden) und Pkw als Fahrer (Hauptverkehrsmittel von 30 % der Beschäftigten gegenüber 7,6 % der Studierenden). Diese Unterschiede schlagen sich auch in der klassifizierten Betrachtung der Hauptverkehrsmittel nieder: 55 % der Studierenden nutzen hauptsächlich den ÖPV auf dem Weg zur Universität, während ein Drittel der Beschäftigten (33 %) den MIV nutzt.

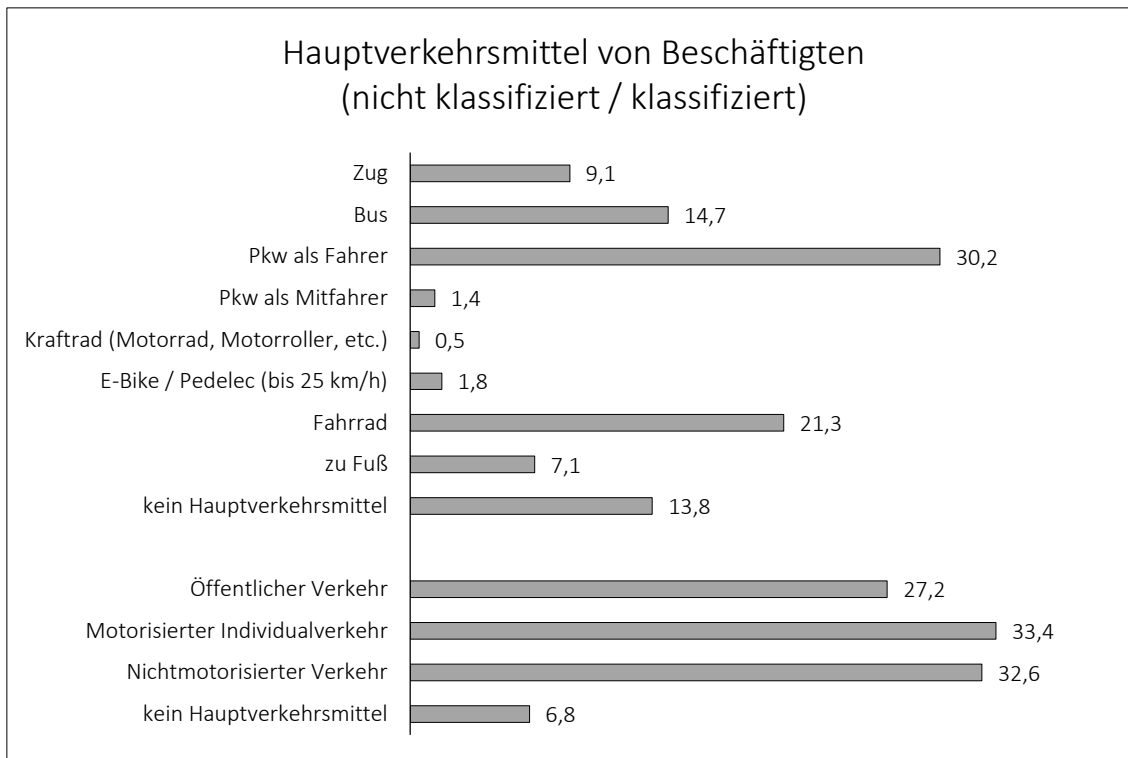


Abbildung 19: Hauptverkehrsmittel von Beschäftigten. Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: Verkehrsmittel mit einer Häufigkeit von weniger als 5 Nennungen (absolut).

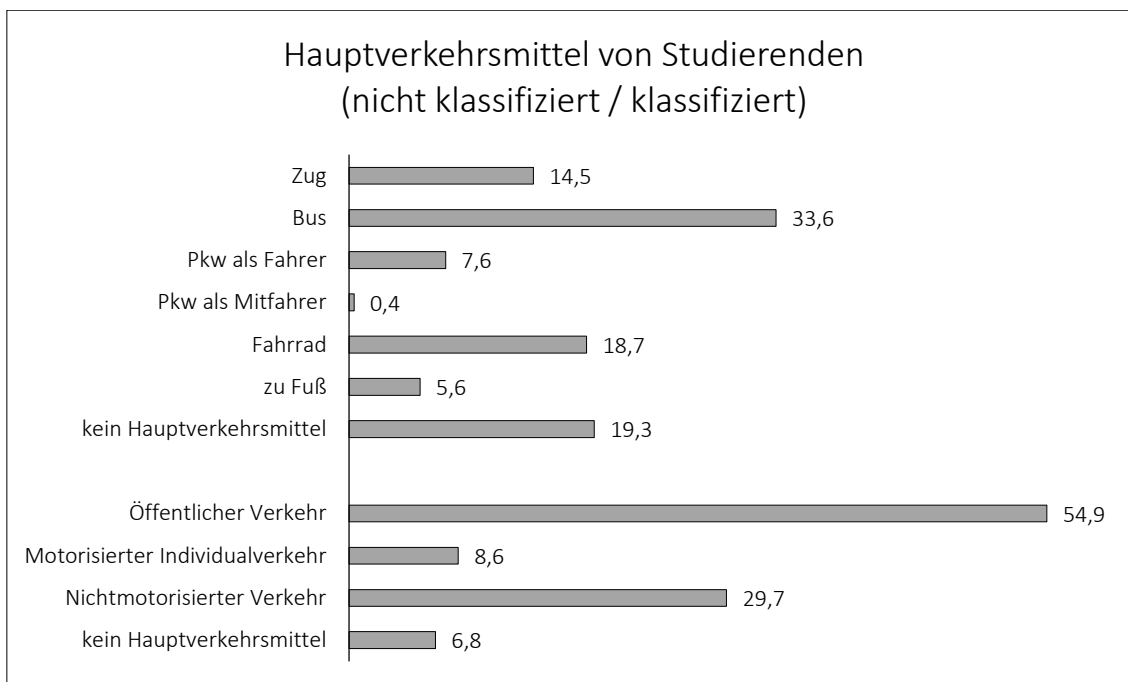


Abbildung 20: Hauptverkehrsmittel von Studierenden. Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: Verkehrsmittel mit einer Häufigkeit von weniger als 5 Nennungen (absolut).

Die Dominanz öffentlicher Verkehrsmittel von Studierenden kann einerseits durch das günstige Semesterticket erklärt werden – andererseits durch die Lage und die topographischen Rahmenbedingungen der Studierendenwohnheime (insbesondere Waldhäuser Ost) sowie Standorten der Universität (insbesondere Sand, Morgenstelle und Schnarrenbergkliniken).



### 3.3.4 Mobilitätsverhalten

Die Begründung der Verkehrsmittelwahl von Studierenden und Beschäftigten ist weitgehend ähnlich. In beiden Fällen ist - bei möglicher Mehrfachnennung von Faktoren – die Fahrdauer das meistgenannte Kriterium und für 79 % der Beschäftigten bzw. 87 % der Studierenden ausschlaggebend. Die Aspekte Kosten und Erreichbarkeit sind für Studierende deutlich wichtiger als für Beschäftigte. Für Letztere sind insbesondere Gründe wie Gesundheit oder Erledigungen unterwegs häufiger wichtig als bei Studierenden.

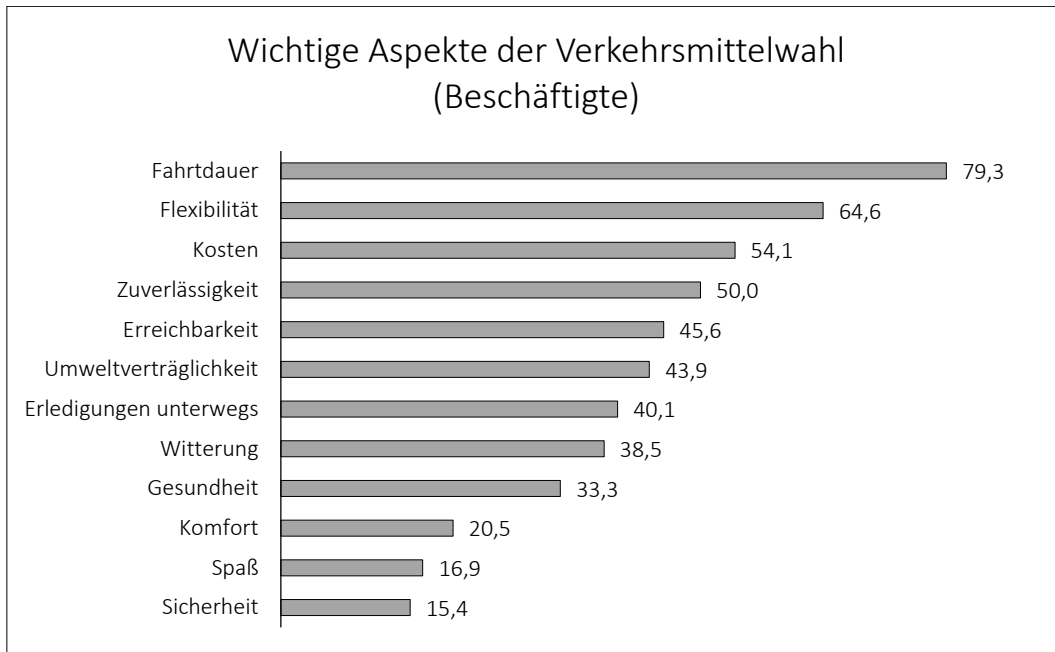


Abbildung 21: Wichtige Aspekte der Verkehrsmittelwahl (Beschäftigte). Angaben in Prozent (Mehrfachnennung möglich).

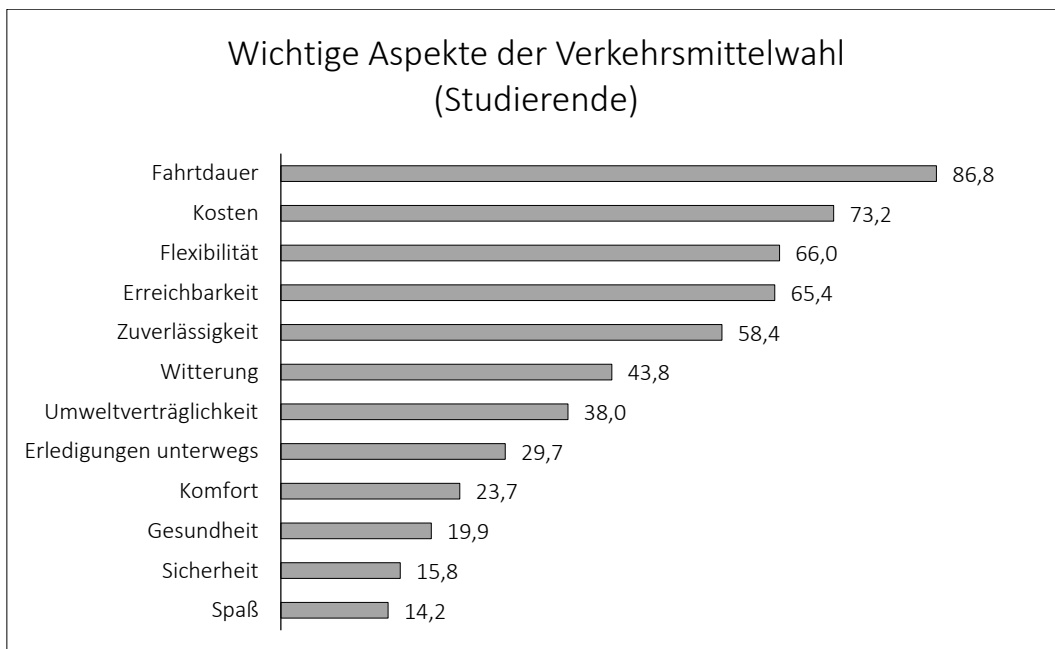


Abbildung 22: Wichtige Aspekte der Verkehrsmittelwahl (Studierende). Angaben in Prozent (Mehrfachnennung möglich).

Die Häufigkeit der intermodalen Verkehrsmittelnutzung wird mit der Frage nach der Nutzung von Park-and-Ride oder Bike-and-Ride erhoben<sup>14</sup>. Da unter den Studierenden die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel stärker verbreitet ist als unter den Beschäftigten, überrascht es kaum, dass auch diese Mobilitätsoptionen unter den Studierenden häufiger sind.

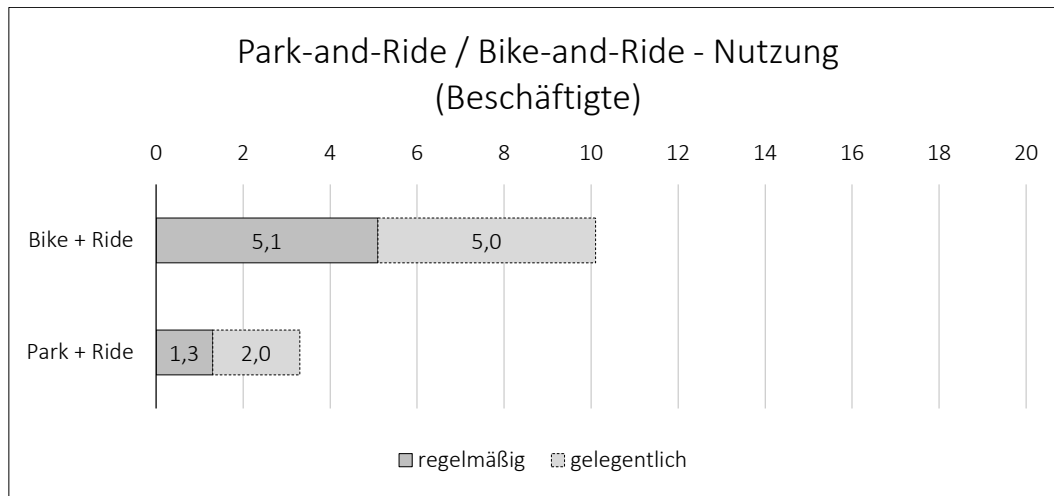


Abbildung 23: Intermodale Mobilitätsoptionen bei Beschäftigten. Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: nicht erhoben / Antwortoption „nie“ / Personen ohne gültige Angabe.

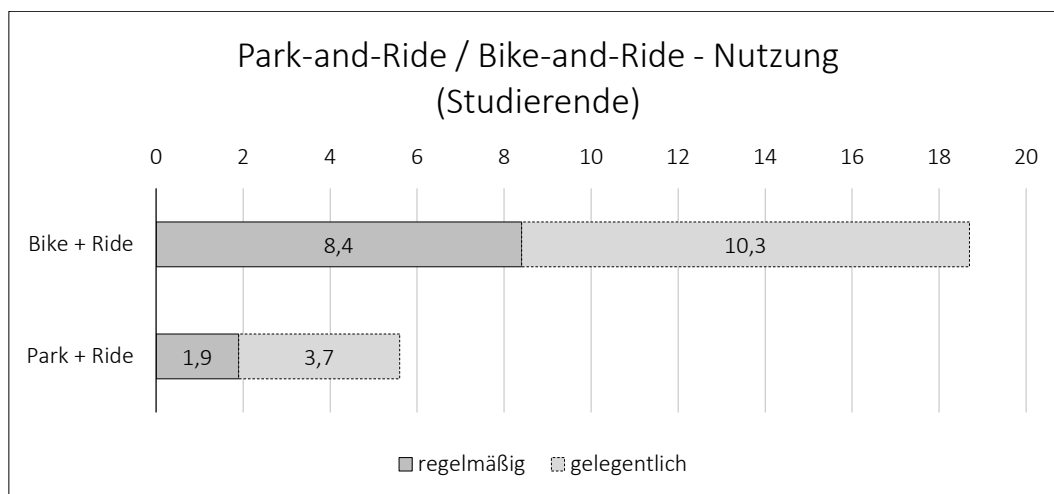


Abbildung 24: Intermodale Mobilitätsoptionen bei Studierenden. Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: nicht erhoben / Antwortoption „nie“ / Personen ohne gültige Angabe.

Die Frage, welcher Parkplatz bzw. welches Parkhaus genutzt wird, beantworten Personen, deren Weg-Anteil als Fahrer eines Pkw mindestens 20 % im Jahresdurchschnitt ausmacht. Bei geringerer Nutzung kann unterstellt werden, dass andere Entscheidungskriterien bei der Parkplatzwahl relevant sind, als bei einer regelmäßigen Nutzung. Eine Mehrfachauswahl ist bei dieser Frage nicht vorgesehen. Im Falle mehrerer zutreffender Parkplätze ist hier die Möglichkeit „unterschiedliche Parkplätze“ gegeben. Unter den Beschäftigten nutzen 20 % einen Stellplatz der Universität mit Parkberechtigung. Weitere 7,4 % parken auf einem frei zugänglichen Stellplatz der Universität ohne Parkberechtigung - 2,5 % geben an, auf einem sonstigen kostenlosen Stellplatz zu parken. Letztere Option ist die häufigste unter den Studierenden (2,8 %), gefolgt von einem frei zugänglichen Stellplatz der Universität ohne Parkberechtigung (2,7 %). Optionen, die von nur 3 Personen oder weniger genannt werden, sind in den folgenden Darstellungen nicht berücksichtigt.

<sup>14</sup> Diese Fragen wurde nur Personen gestellt, deren Rad-/Pedelec-Anteil bzw. Pkw (als Fahrer)-Anteil und deren Bus-/Zug-Anteil des Arbeitswegs größer als 0 % ist.

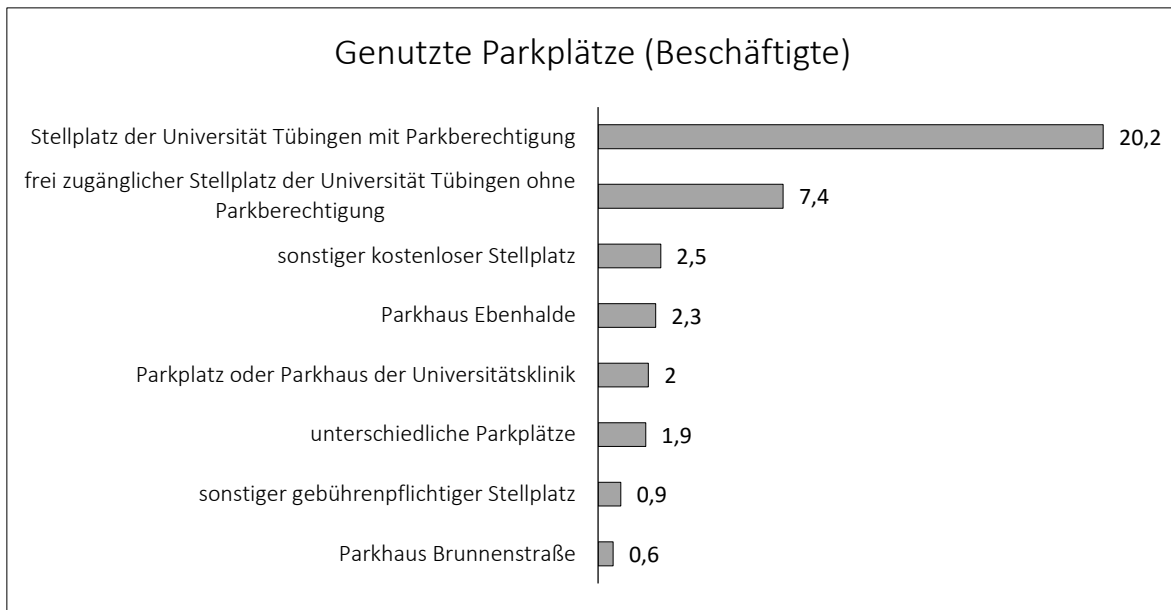


Abbildung 25: Genutzte Parkplätze von Beschäftigten. Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: nicht erhoben / Personen ohne gültige Angabe / Optionen mit  $\leq 3$  Nennungen.

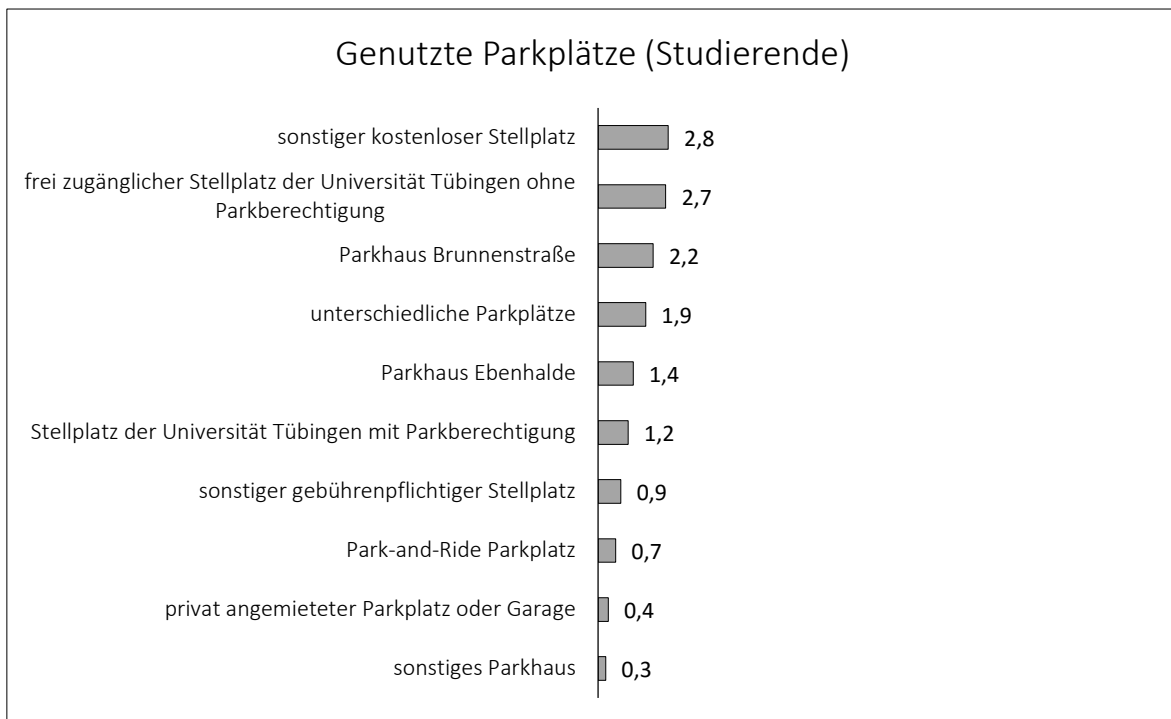


Abbildung 26: Genutzte Parkplätze von Studierenden. Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: nicht erhoben / Personen ohne gültige Angabe / Optionen mit  $\leq 3$  Nennungen.

Um das Potenzial zur Förderung von Mitfahrgelegenheiten abschätzen zu können, wird erhoben, wie häufig Personen, deren Hauptverkehrsmittel<sup>15</sup> der Pkw ist, weitere Personen befördern. Die Prozentangaben dieser Betrachtung beziehen sich ausschließlich auf diese Personengruppe. Unter den Beschäftigten sind die häufigsten Mitfahrer Kinder, Familienangehörige oder Nachbarn, die zu 18 % regelmäßig und zu 26 % gelegentlich mitfahren. Regelmäßig oder zumindest gelegentlich werden

<sup>15</sup> Pkw-Fahrer als Hauptverkehrsmittel: In dieser Betrachtung mindestens 50 % des Weg-Anteils im Jahresdurchschnitt

Arbeitskollegen von etwa einem Drittel der Pkw-Fahrer befördert. Unter den Studierenden sind weitere Studierende die häufigste Personengruppe unter den Mitfahrern (14 % regelmäßig, 44 % gelegentlich).

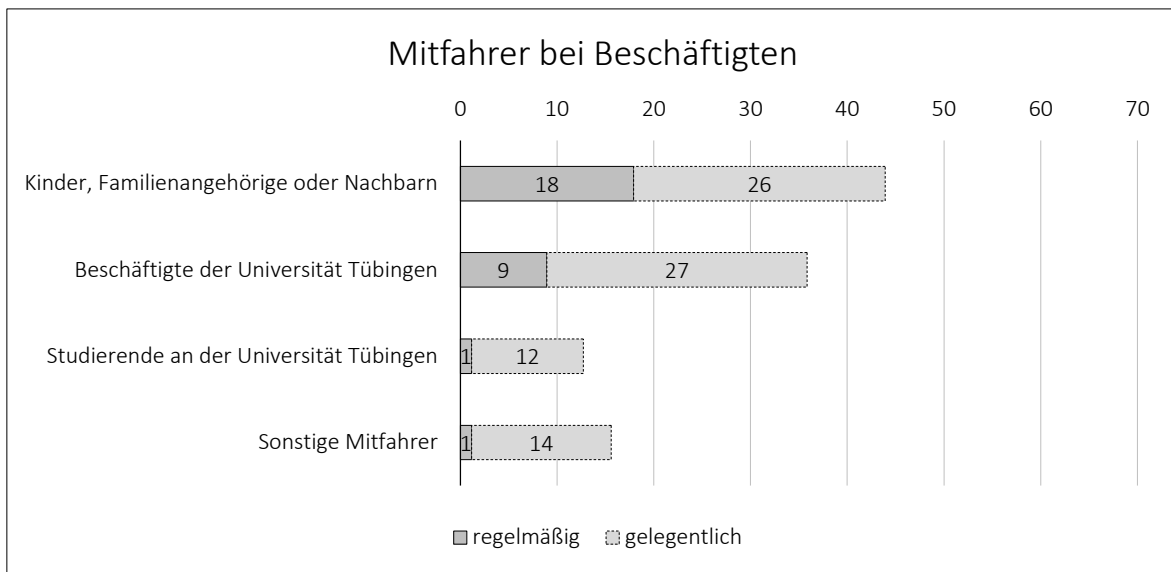


Abbildung 27: Mitfahrer bei Beschäftigten. Angaben in Prozent. Nur Personen mit Hauptverkehrsmittel Pkw als Fahrer (n=346).

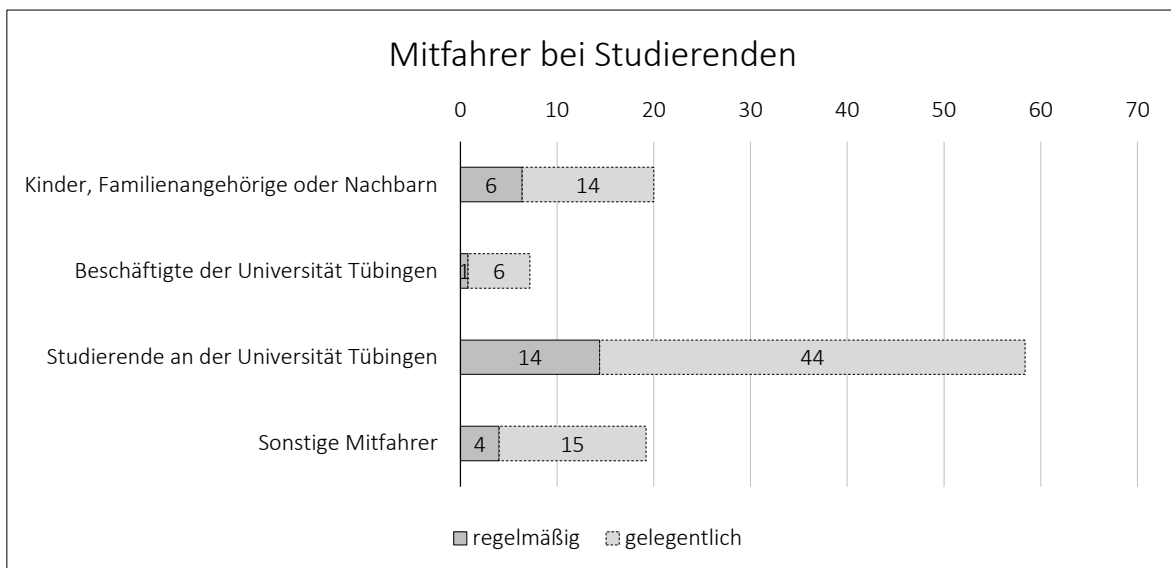


Abbildung 28: Mitfahrer bei Studierenden. Angaben in Prozent. Nur Personen mit Hauptverkehrsmittel Pkw als Fahrer (n=125).

Sofern Personen angeben, einen Weg-Anteil von mehr als 0 % in einem öffentlichen Verkehrsmittel zurückzulegen, wird erhoben, ob dafür eine Zeitkarte vorliegt. Dies ist bei 64 % der Beschäftigten und bei 88 % der Studierenden der Fall, die angeben, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen. Unter den Beschäftigten ÖPV-Nutzern besitzen 24 % ein persönliches JobTicket BW und 19 % ein übertragbares. Ein naldo-Semesterticket besitzen 88 % der Studierenden. Ein zusätzliches VVS-Anschluss-StudiTicket besitzen 15 % der Studierenden. Von den ÖPV-Nutzern unter den Beschäftigten geben 10 % an, im Vorjahr keine öffentlichen Verkehrsmittel auf dem Arbeitsweg regelmäßig genutzt zu haben – weitere 6,4 % geben an, erst seit 2016 an der Universität Tübingen beschäftigt zu sein. Angesichts dieser Erkenntnisse lässt die Verdopplung der Anzahl von Jobtickets (vgl. Kapitel *Effekt des JobTicket BW auf die ÖPNV-Nutzung von Beschäftigten*) darauf schließen, dass im Vorjahr mehr Einzelfahrkarten im ÖPV verwendet wurden – die Zahl der Beschäftigten unter den Fahrgästen im ÖPV jedoch um kaum mehr als 10 % angestiegen sein dürfte.

Personen, deren Weg-Anteil in öffentlichen Verkehrsmitteln mindestens 20 % beträgt, werden gefragt, wie viele Umstiege auf dem Weg zum Arbeitsplatz bzw. zur Universität erforderlich sind<sup>16</sup>. Dabei zeigen sich kaum Unterschiede zwischen Beschäftigten und Studierenden. Rund die Hälfte beider Gruppen erreicht den Arbeitsplatz bzw. die Universität ohne umzusteigen – für ein weiteres Drittel ist ein Umstieg erforderlich. 11 % der Beschäftigten bzw. 13 % der Studierenden benötigen zwei Umstiege, rund 4 % steigen mindestens drei Mal um.

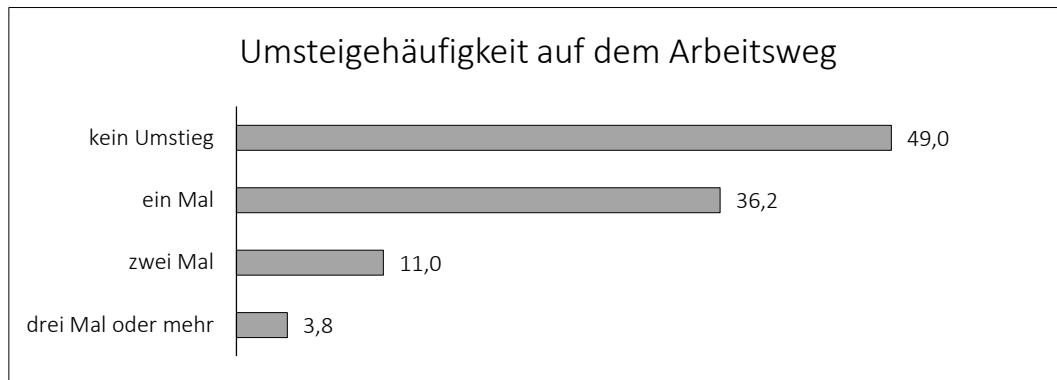


Abbildung 29: Umsteigehäufigkeit auf dem Arbeitsweg (Beschäftigte). Angaben in Prozent. Nur Personen mit ÖPV-Anteil am Arbeitsweg von  $\geq 20\%$  ( $n=420$ ).

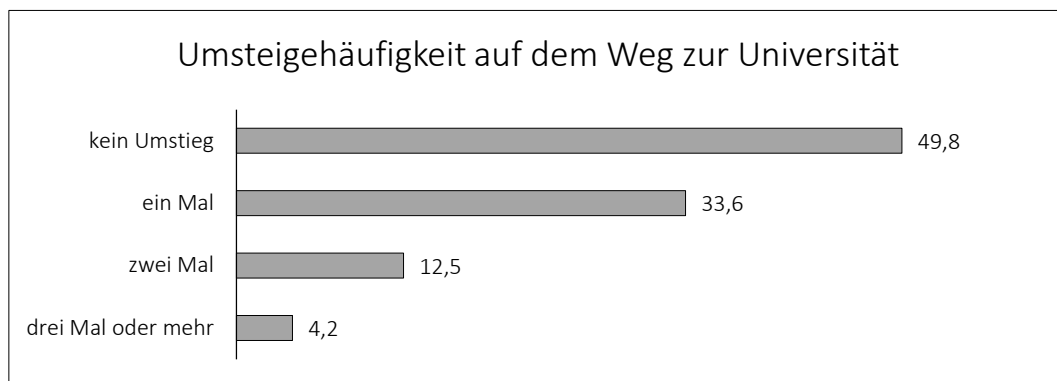


Abbildung 30: Umsteigehäufigkeit auf dem Weg zur Universität (Studierende). Angaben in Prozent. Nur Personen mit ÖPV-Anteil am Weg von  $\geq 20\%$  ( $n=1007$ ).

### 3.3.5 Verbesserung

Um herauszufinden, welche Rahmenbedingungen verbessert werden müssen, um den Weg zur Universität für Beschäftigte und Studierende zu erleichtern, wurden mehrere Optionen zur Auswahl gestellt, die verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsoptionen betreffen. Die angebotenen Antwortmöglichkeiten orientieren sich überwiegend an den Erkenntnissen aus dem Austausch mit dem Mobilitätsteam, Vertretern des Personalrats, Hochschulgruppen, der FSVV und weiteren Betroffenen sowie der Auswertung des Pretests im Vorfeld der Befragung. Die Antwortoptionen wurden unabhängig des vorhergehenden Antwortverhaltens gestellt, da Personen, die bestimmte Verkehrsmittel nicht nutzen, dies unter der Voraussetzung besserer Rahmenbedingungen tun würden.

Größte Zustimmung auf beiden Seiten erfahren die Antwortoptionen „dichter Takt öffentlicher Verkehrsmittel“ und „höhere Kapazitäten öffentlicher Verkehrsmittel“. Am häufigsten als sehr hilfreich empfunden wird unter den Beschäftigten die Option „überdachte und sichere Fahrradstellplätze am

<sup>16</sup> Bei Personen, deren Weg-Anteil im ÖPV weniger als 20 % beträgt, kann nicht mit Sicherheit gesagt werden, ob der ÖPV aufgrund schlechter Verbindungen kaum bzw. nie genutzt wird, oder ob besondere Gründe dagegensprechen. Da für letztere Gruppe die Information zu Fahrplan und Netz nicht relevant und daher möglicherweise nicht bekannt ist, wird die Auskunft zur Umsteigehäufigkeit nur dann erhoben, wenn zumindest ein geringer Anteil des Weges auf öffentliche Verkehrsmittel entfällt.

Arbeitsplatz“ (32 %). Auch 34 % der Studierenden betrachten diese Option als sehr hilfreich. Höhere Priorität haben aus Sicht der Studierenden jedoch „spätere Verbindungen zwischen Wohnort und Universität mit öffentlichen Verkehrsmitteln“ (42 % „würde mir sehr helfen“) und „bessere Abstimmung der Anschlussverbindungen öffentlicher Verkehrsmittel“ (40 % „würde mir sehr helfen“). Letztere Option betrachten auch 27 % der Beschäftigten als sehr hilfreich – 26 % befürworten ein Jobticket, das nur für bestimmte Monate gültig ist, sehr bzw. etwas (weitere 15 %).

Um Kapazitätsengpässen in öffentlichen Verkehrsmitteln und auf Straßen entgegenzuwirken, ist eine (weitere) Flexibilisierung von Arbeits- und Vorlesungszeiten in Erwägung zu ziehen, sofern dies keine negativen Auswirkungen auf betriebliche Abläufe hat. Diese Idee wird von einigen Mitgliedern des Personalrats befürwortet – allerdings sei an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass lediglich 8 % der Befragten dies als sehr hilfreiche Maßnahme zur Erleichterung des Arbeitswegs betrachten. Weitere 7 % geben an, dass diese Maßnahme zumindest etwas hilfreich wäre. Auch die Idee eines universitätsübergreifenden Portals für Mitfahrgelegenheiten würde nur einem relativ geringen Anteil der Beschäftigten von 7 % sehr helfen und weiteren 16 % etwas helfen. Bei den Studierenden liegt die Zustimmung mit 11 % („würde mir sehr helfen“) bzw. 26 % („würde mir etwas helfen“) etwas höher. Dennoch bietet diese Möglichkeit ein gewisses Potenzial, motorisierten Verkehr zu reduzieren. Um dieses noch weiter auszuschöpfen und die Zielgruppe zu vergrößern, ist zu prüfen, ob auch das Universitätsklinikum in diese Plattform mit eingebunden werden kann. Besonders die Standorte Morgenstelle und Schnarrenbergkliniken, die aufgrund der topographischen Gegebenheiten und ihrer Lage vergleichsweise schlecht mit nichtmotorisierten Verkehrsmitteln erreichbar sind, können angesichts der räumlichen Nähe von einer solchen Maßnahme profitieren. Die Hürden zur Anmeldung können herabgesenkt werden, wenn Teilnehmer dieses Portals in ihren Benutzereinstellungen festlegen können, ob ihre Angebote oder Gesuche für bestimmte Gruppen (Studierende, Dozenten, Pflegekräfte, Ärzte, Verwaltung etc.) sichtbar sein sollen. Im Gegensatz zu bestehenden Portalen für Mitfahrgelegenheiten bietet ein solches universitätseigenes Portal den Vorteil, werbefrei zu sein und verfolgt keine kommerziellen Interessen, sodass ein erhöhtes Vertrauen hinsichtlich der Preisgabe persönlicher Daten vorausgesetzt werden kann.

## Maßnahmen, die den Arbeitsweg erleichtern (Beschäftigte)

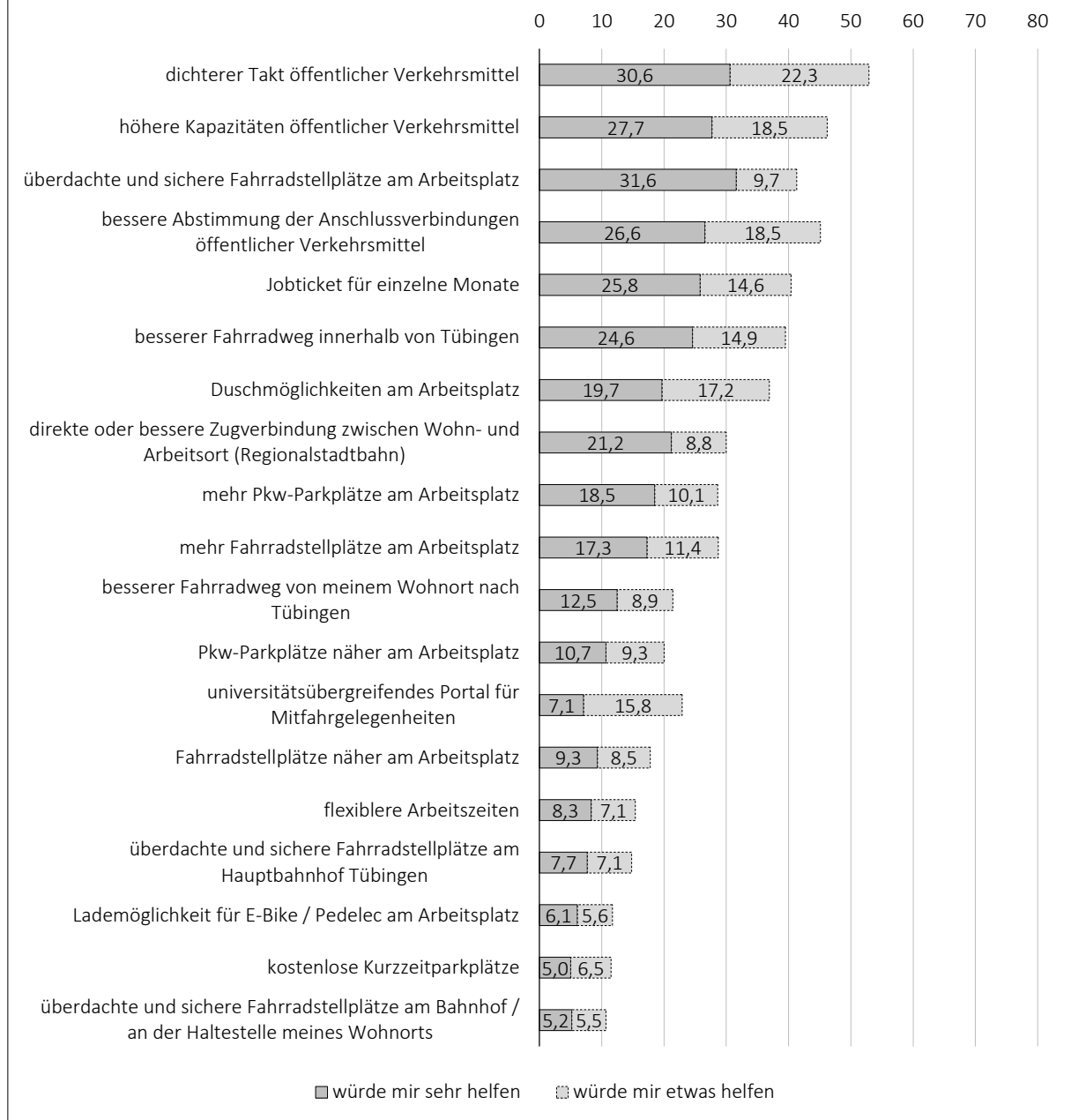


Abbildung 31: Maßnahmen, die den Arbeitsweg erleichtern (Beschäftigte). Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: Antwortoptionen "würde mir nicht helfen", "betrifft mich nicht/keine Angabe" und Personen ohne gültige Antwort. Sortierung nach Zustimmung bei doppelter Gewichtung von „würde mir sehr helfen“.

## Maßnahmen, die den Weg zur Universität erleichtern (Studierende)



Abbildung 32: Maßnahmen, die den Weg zur Universität erleichtern (Studierende). Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: Antwortoptionen "würde mir nicht helfen", "betrifft mich nicht/keine Angabe" und Personen ohne gültige Antwort. Sortierung nach Zustimmung bei doppelter Gewichtung von „würde mir sehr helfen“.



### 3.3.6 Demographische Merkmale

Um herauszufinden, welche Rolle die Faktoren Alter und Geschlecht auf die Verkehrsmittelwahl haben, werden diese demographischen Merkmale erhoben. Die Mehrheit der an der Umfrage beteiligten Beschäftigten ist weiblich (58 %), 40 % sind männlich, 1,5 % machen keine Angabe zu dieser Frage. Der Anteil weiblicher Teilnehmer ist unter den Studierenden mit 68 % sogar noch höher als unter den Beschäftigten – 32 % hingegen sind männlich (0,7 % ohne Angabe). Die Betrachtung nach Altersklassen zeigt eine bimodale Verteilung bei den Beschäftigten: jeweils ein knappes Drittel ist zwischen 26 und 35 oder zwischen 46 und 55 Jahren alt. Von den Studierenden gehören 59 % der Altersklasse zwischen 21 und 25 Jahren an.

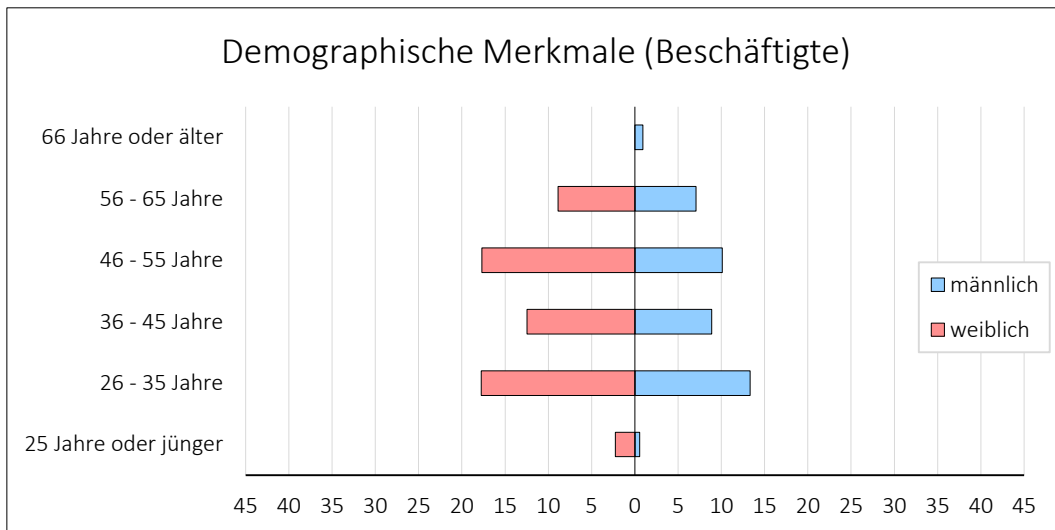


Abbildung 33: Demographische Merkmale von Beschäftigten. Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: Personen ohne Angabe zu Geschlecht und Alter.

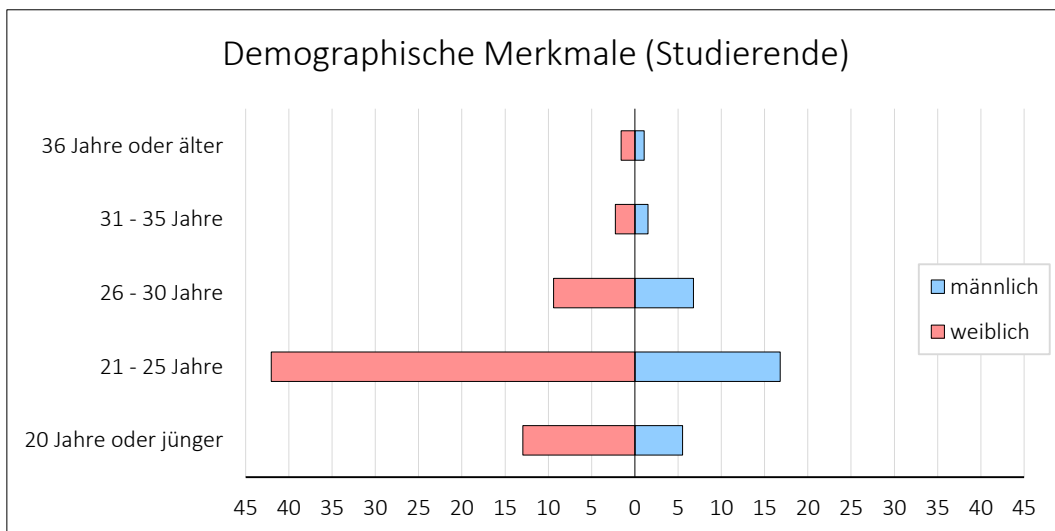


Abbildung 34: Demographische Merkmale von Studierenden. Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: Personen ohne Angabe zu Geschlecht und Alter.

### 3.4 Gruppenspezifische Auswertung geschlossener Fragen

Um gezielt herauszufinden, welche Maßnahmen für bestimmte Gruppen wichtig sind, werden Auswertungen mit einer Kombination von Merkmalen durchgeführt. Von Interesse sind dabei folgende Fragestellungen:

- Ist die Verkehrsmittelwahl von der beruflichen Tätigkeit abhängig?
- Welchen Einfluss haben Alter und Geschlecht auf die Verkehrsmittelwahl?
- Wie unterscheiden sich Reisezeiten und zurückgelegte Wegstrecken bei unterschiedlichen Verkehrsmitteln?
- Unterscheidet sich die Verkehrsmittelwahl von Personen aus Ortschaften mit Anbindung an den Schienenverkehr von der Verkehrsmittelwahl anderer Personen?
- Wie unterscheidet sich die Verkehrsmittelwahl an den jeweiligen Standorten?
- Welche Maßnahmen werden an den jeweiligen Standorten als hilfreich betrachtet?
- Welche Maßnahmen werden von Pkw-Fahrern, Radfahrern, Fußgängern und ÖPNV-Nutzern als hilfreich empfunden?
- In welchen Ortschaften oder Ortsteilen wohnen Personen, die *spätere Verbindungen zwischen Wohnort und Universität mit öffentlichen Verkehrsmitteln* und *bessere Abstimmung der Anschlussverbindungen öffentlicher Verkehrsmittel* fordern?

#### 3.4.1 Einfluss der beruflichen Tätigkeit auf die Verkehrsmittelwahl

Berufsbedingte Abweichungen der Verkehrsmittelwahl lassen sich nur in wenigen Fällen feststellen und hängen zum Teil – beispielsweise bei der Berufsgruppe Haus- und Gebäudetechnik – mit der dienstlichen Nutzung des Pkw zusammen (Pkw als Fahrer bei 75 %). Auch bei Labormitarbeitern ist die MIV-Nutzung mit 42 % stark ausgeprägt und liegt 9 Prozentpunkte über dem Durchschnittswert aller Beschäftigten (33 %). Hier kann ebenfalls vermutet werden, dass die Verkehrsmittelnutzung mit der beruflichen Tätigkeit zusammenhängt, beispielsweise wenn die ÖPNV-Nutzung aufgrund bestimmter Arbeitszeiten nicht in Frage kommt. Mit einem ÖPNV-Anteil von 35 % liegen Doktoranden und Postdoktoranden 8 Prozentpunkte über dem Durchschnittswert der Beschäftigten – entsprechend ist der MIV-Anteil um 11 Prozentpunkte geringer. Ein besonders hoher Anteil nichtmotorisierter Verkehrsmittelnutzung ist unter den IT-Mitarbeitern festzustellen: 42 % nutzen hauptsächlich den NMV (9 Prozentpunkte über dem Durchschnitt).

#### 3.4.2 Einfluss demographischer Merkmale auf die Verkehrsmittelwahl

Den höchsten Anteil an hauptsächlichlicher MIV-Nutzung haben Beschäftigte zwischen 36 und 45 Jahren mit 39 %. Damit liegen sie 12 Prozentpunkte über dem MIV-Anteil von Beschäftigten zwischen 26 und 35 Jahren. Allerdings ist davon auszugehen, dass in dieser Altersklasse besonders viele Doktoranden und Postdoktoranden vertreten sind, deren MIV-Nutzung ebenfalls deutlich unter dem Durchschnitt liegt. Es lässt sich somit nicht mit Gewissheit sagen, ob die MIV-Nutzung mit der beruflichen Tätigkeit oder mit dem Alter zusammenhängt. Unter den Studierenden liegen jene zwischen 26 und 30 Jahren bei der hauptsächlichlichen Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel 14 Prozentpunkte unter dem Durchschnittswert von 55 % - der MIV hingegen ist für 17 % der Studierenden dieser Altersklasse das Hauptverkehrsmittel (8 Prozentpunkte über dem Durchschnittswert aller Studierenden). Geschlechtsspezifische Unterschiede hinsichtlich der Verkehrsmittelwahl sind kaum festzustellen. Lediglich bei der hauptsächlichlichen Nutzung nichtmotorisierter Verkehrsmittel weisen männliche Beschäftigte mit 38 % einen um 9 Prozentpunkte höheren Anteil auf als weibliche Beschäftigte – unter diesen nutzen 29 % den NMV.

#### 3.4.3 Vergleich der mittleren Wegstrecke und Reisezeit nach Verkehrsmittel

Beschäftigte, die hauptsächlich mit dem Zug zur Arbeit fahren, sind durchschnittlich 54 Minuten unterwegs und legen dabei eine Strecke von 28 km zurück. Im Vergleich zum Durchschnittswert aller

Beschäftigten (30 Minuten) sind sie zwar länger unterwegs, überwinden dabei jedoch mehr als die doppelte Strecke des Durchschnittswerts von 13 km. Noch stärker ausgeprägt ist dieser Unterschied unter den Studierenden: Die Zugfahrenden unter ihnen sind fast doppelt so lang unterwegs, während sie die 2,6-fache Strecke dabei zurücklegen. Beschäftigte, die überwiegend mit dem Bus unterwegs sind, legen durchschnittlich 6,1 km zurück und benötigen für ihren Arbeitsweg 26 Minuten – ähnlich den Angaben, die von Studierenden gemacht werden mit 6,7 km in 25 Minuten. Personen, die hauptsächlich den Pkw (als Fahrer) nutzen, wenden zwar überdurchschnittlich viel Zeit für den Weg zur Universität auf, überwinden dabei jedoch Strecken, die im Fall der Beschäftigten durchschnittlich um den Faktor 1,6 länger sind – im Fall der Studierenden sogar um den Faktor 2,8.

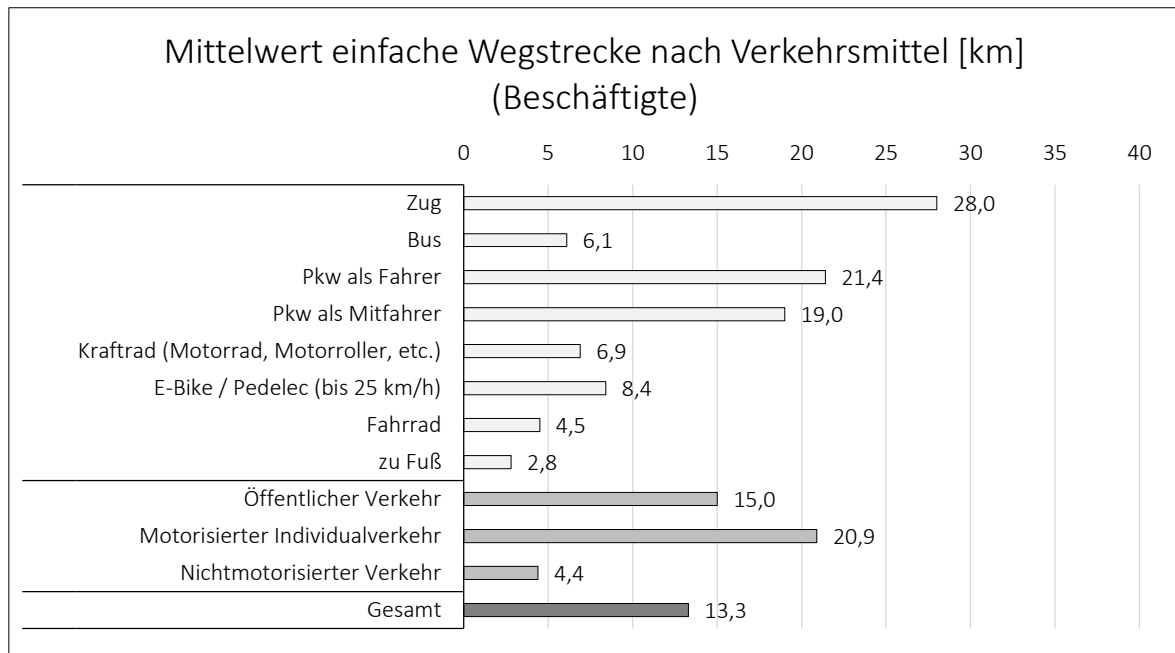


Abbildung 35: Mittelwert einfache Wegstrecke nach Verkehrsmittel (Beschäftigte). Hauptverkehrsmittel mit einer Häufigkeit von mindestens 5.

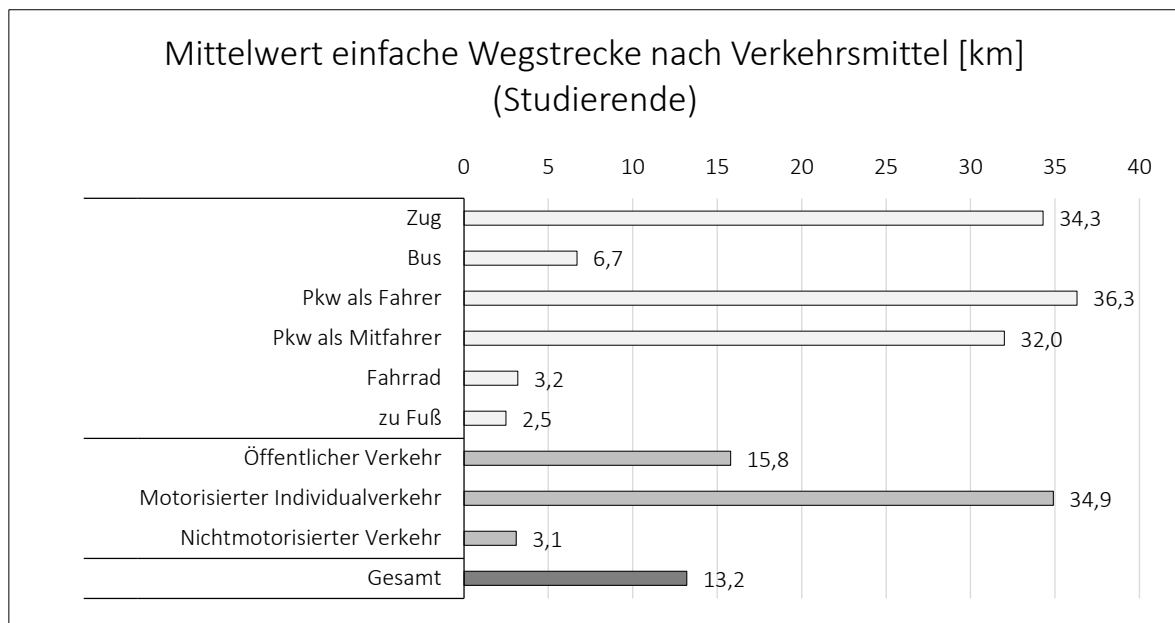


Abbildung 36: Mittelwert einfache Wegstrecke nach Verkehrsmittel (Studierende). Hauptverkehrsmittel mit einer Häufigkeit von mindestens 5.

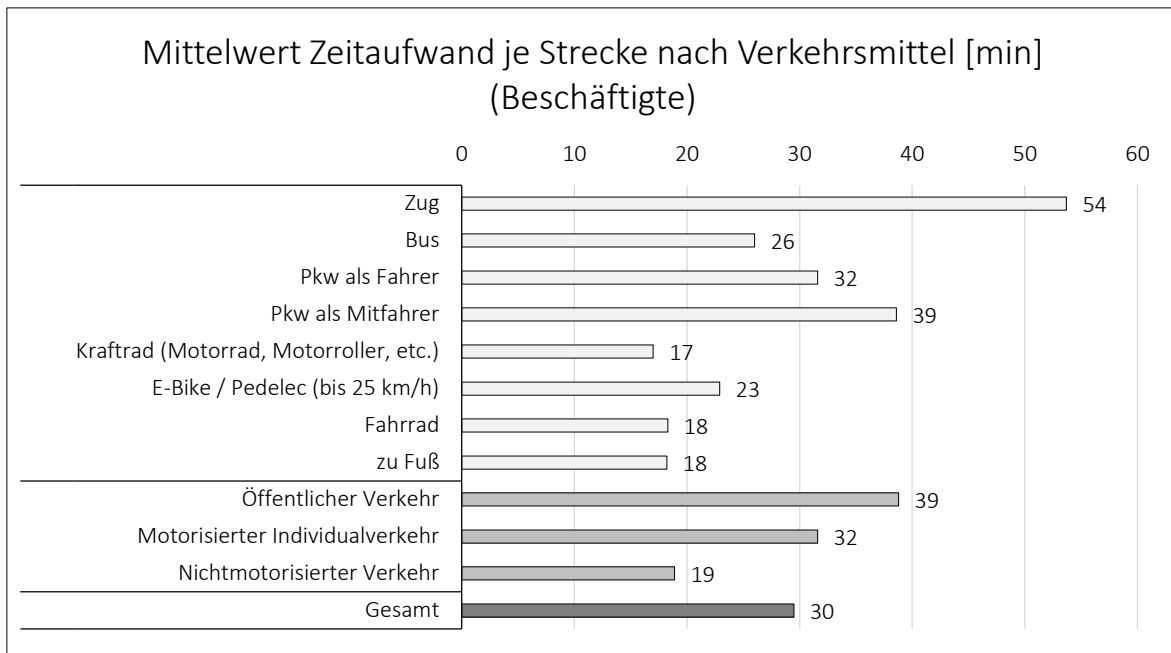


Abbildung 37: Mittelwert Zeitaufwand je Strecke nach Verkehrsmittel (Studierende). Hauptverkehrsmittel mit einer Häufigkeit von mindestens 5.

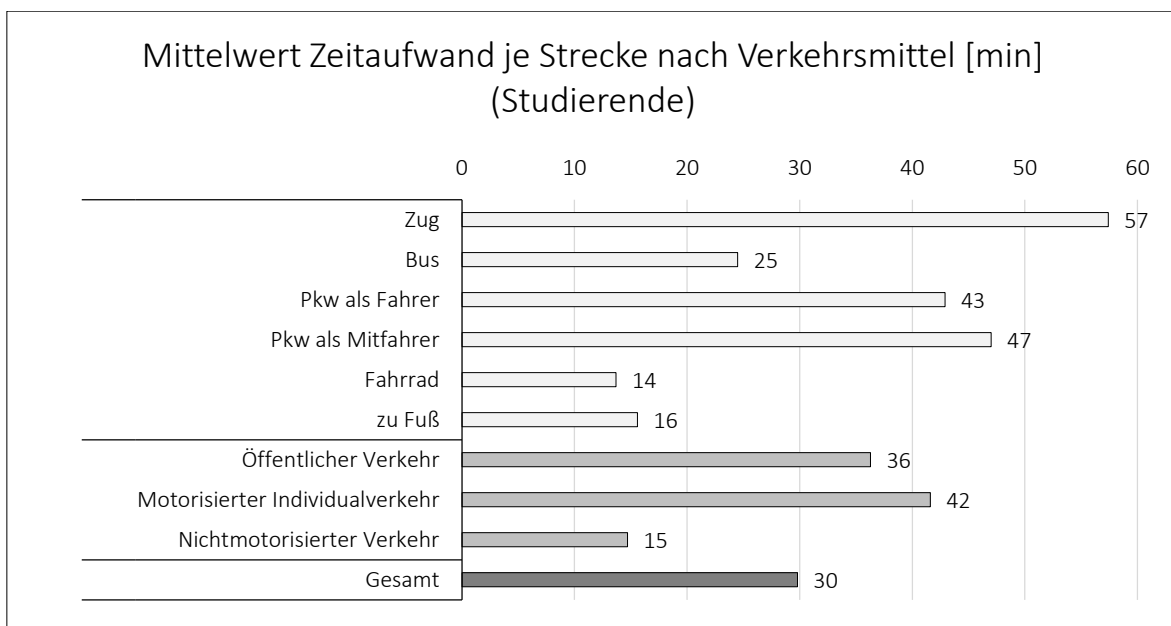


Abbildung 38: Mittelwert Zeitaufwand je Strecke nach Verkehrsmittel (Beschäftigte). Hauptverkehrsmittel mit einer Häufigkeit von mindestens 5.

### 3.4.4 Verkehrsmittelwahl von Personen aus Wohnorten mit Direktverbindungen (SPNV)

Um einschätzen zu können, welchen Einfluss die Möglichkeit einer umsteigefreien Verbindung im Schienenverkehr zwischen Wohnort und der Universitätsstadt Tübingen hat, wird die (hauptsächliche) Verkehrsmittelwahl dreier Gruppen miteinander verglichen:

- Personen mit Wohnsitz in Tübingen
- Personen mit Wohnsitz in Ortschaften oder Ortsteilen<sup>17</sup> mit SPNV-Direktanbindung nach Tübingen
- Personen mit Wohnsitz in Ortschaften ohne Direktanbindung

<sup>17</sup> Unterscheidung nach Ortsteilen bei folgenden Ortschaften: Ammerbuch, Mössingen, Reutlingen, Rottenburg

Erwartungsgemäß kommen überdurchschnittlich viele Personen aus Ortschaften mit SPNV-Direktanbindung mit dem Zug nach Tübingen. Unter den Studierenden sind es 55 %, während der Zug von Studierenden aus Ortschaften ohne Direktverbindung zu 27 % hauptsächlich genutzt wird – jedoch ist selbst dort der Zug (gleichauf mit Pkw als Fahrer mit einem Anteil von ebenfalls 27 %) das dominierende Verkehrsmittel. Ist die Möglichkeit einer SPNV-Direktanbindung am Wohnort (außerhalb von Tübingen) gegeben, wird der Pkw nur von 11 % der Studierenden genutzt. Unter den Beschäftigten wird selbst aus Ortschaften mit SPNV-Direktanbindung überwiegend der Pkw genutzt (43 %), während 29 % mit dem Zug nach Tübingen fahren. Wenn die Möglichkeit einer direkten Zugverbindung nicht gegeben ist, nutzen 64 % den Pkw.

Beschäftigte aus Tübingen nutzen überwiegend das Fahrrad auf ihrem Arbeitsweg (36 %) oder den Bus (25 %) – Fußgänger machen 13 % aus. Personen, welche die überwiegende Strecke auf dem Weg zur Universität zu Fuß zurücklegen, wohnen ausschließlich in Tübingen. Beschäftigte, die hauptsächlich mit dem Fahrrad zur Arbeit kommen, wohnen zu 89 % in Tübingen.

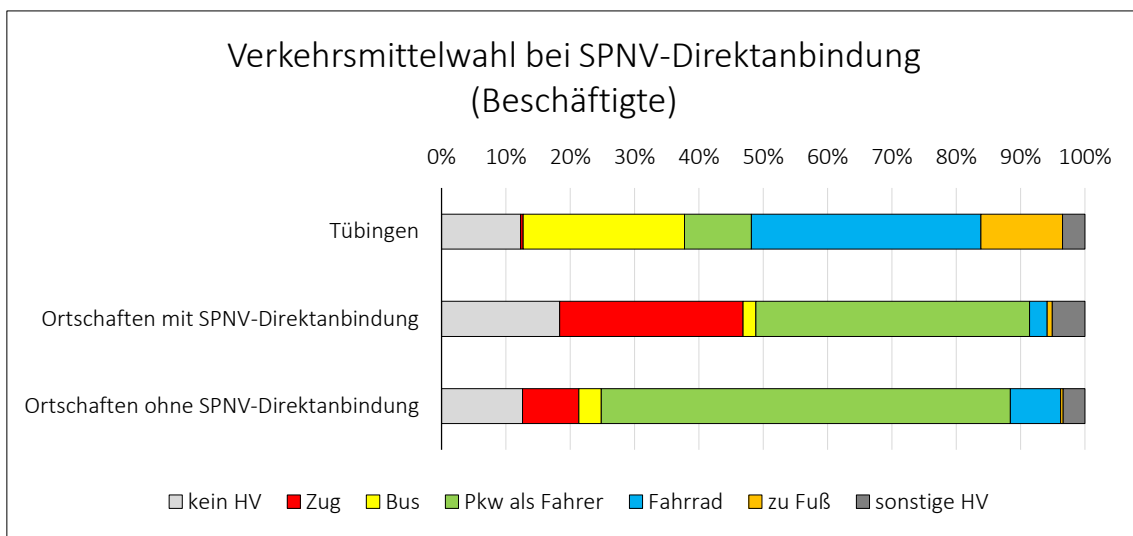


Abbildung 39: Verkehrsmittelwahl bei SPNV-Direktanbindung (Beschäftigte).

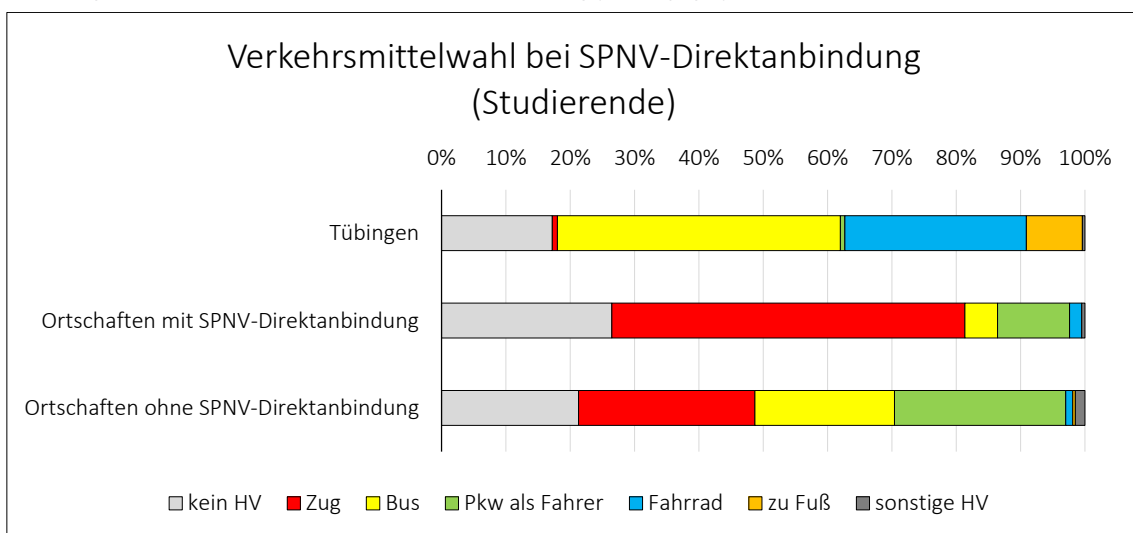


Abbildung 40: Verkehrsmittelwahl bei SPNV-Direktanbindung (Studierende).

### 3.4.5 Verkehrsmittelwahl nach Standort

An den Standorten Sand, Morgenstelle und Schnarrenbergklinien nutzen Beschäftigte überdurchschnittlich häufig den MIV und seltener nichtmotorisierte Verkehrsmittel. Am Standort Lustnau hingegen ist die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel deutlich geringer, die Nutzung nichtmotorisierter Verkehrsmittel aber deutlich stärker ausgeprägt. Bemerkenswert ist, dass sich die Verkehrsmittelwahl

der Standorte Sand einerseits und Morgenstelle und Schnarrenbergkliniken andererseits kaum unterscheidet, obwohl am Standort Sand Pkw-Stellplätze uneingeschränkt verfügbar sind und die ÖPNV-Anbindung im Vergleich zum Standort Morgenstelle und Schnarrenbergkliniken schlechter ist. In ähnlicher Weise treffen diese Merkmale auch auf die Verkehrsmittelwahl der Studierenden zu – jedoch wird der geringere NMV-Anteil durch eine entsprechend häufigere Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel kompensiert.

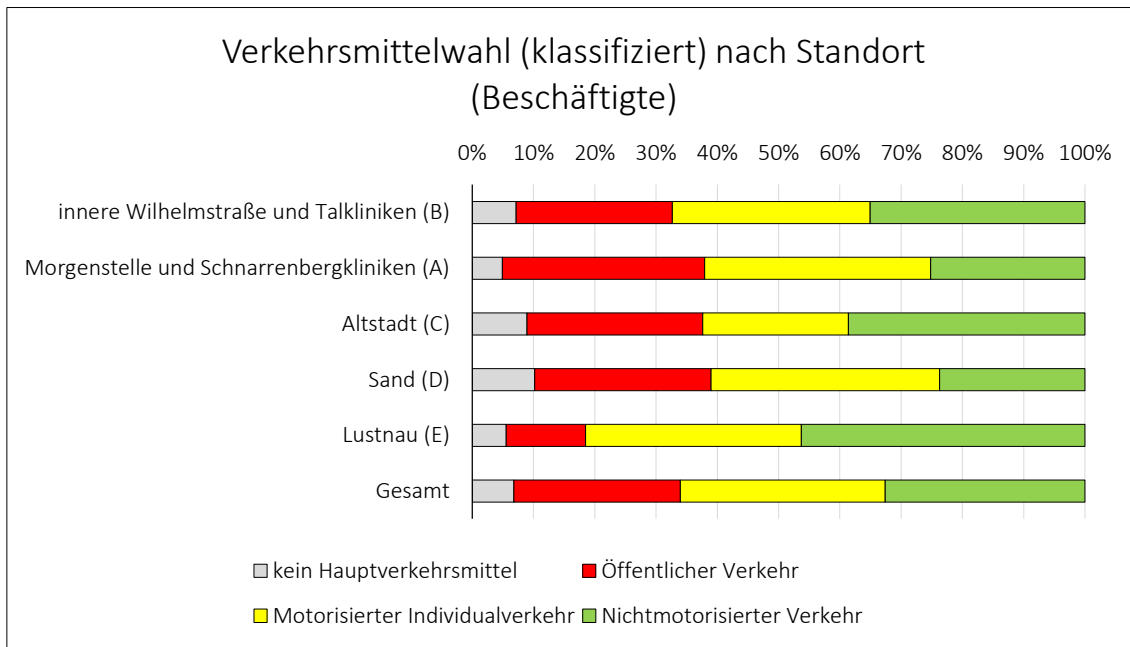


Abbildung 41: Verkehrsmittelwahl nach Standort (Beschäftigte).

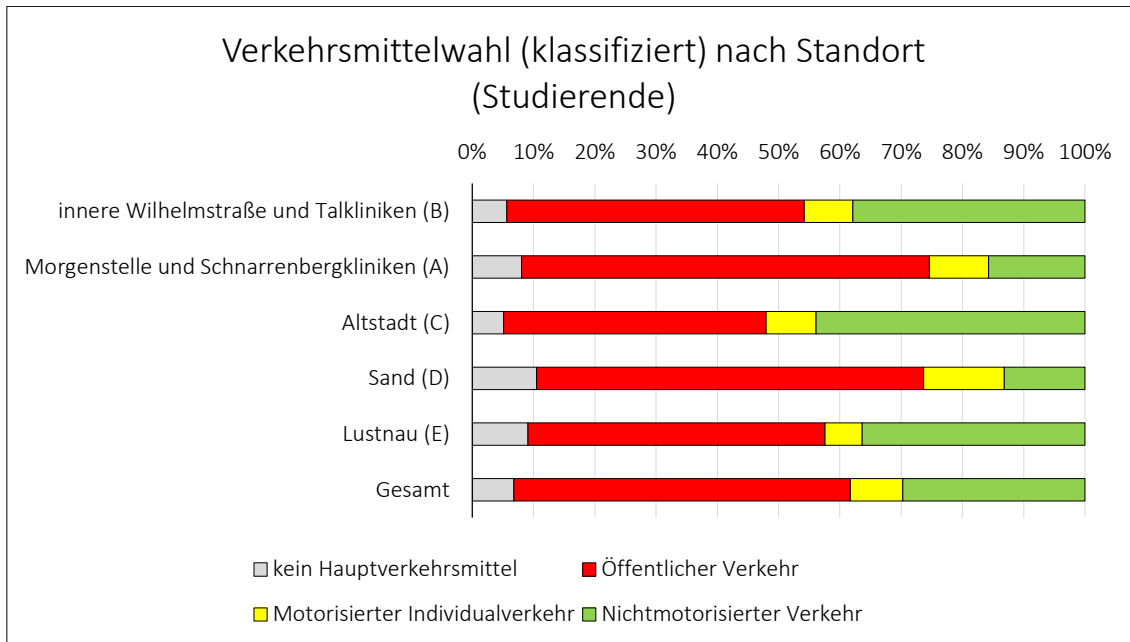


Abbildung 42: Verkehrsmittelwahl nach Standort (Studierende).

### 3.4.6 Hilfreiche Maßnahmen nach Standort

Die als *sehr hilfreich* empfundenen Maßnahmen unterscheiden sich von Standort zu Standort und weisen auf spezifische Defizite hin. So geben 44 % der Beschäftigten und 68 % der Studierenden am Standort Sand an, dass *bessere Abstimmung der Anschlussverbindungen öffentlicher Verkehrsmittel* sehr hilfreich wären. Weiterhin besteht dort Bedarf nach einem *dichteren Takt öffentlicher Verkehrsmittel* (Beschäftigte: 36 %; Studierende: 53 %). Aus Sicht der Studierenden sind außerdem *höhere Kapazitäten*

*öffentlicher Verkehrsmittel (55 %) und spätere Verbindungen zwischen Wohnort und Universität mit öffentlichen Verkehrsmitteln (47 %) erforderlich.*

Ähnliches gilt für die Befragten am Standort Morgenstelle: *Dichter Takt öffentlicher Verkehrsmittel* wünschen sich 36 % der Beschäftigten und 48 % der Studierenden – *höhere Kapazitäten öffentlicher Verkehrsmittel* fordern 34 % der Beschäftigten sowie 46 % der Studierenden.

Beschäftigte an den Standorten im Tal (Altstadt, Lustnau, innere Wilhelmstraße und Talkliniken) betrachten *überdachte und sichere Fahrradstellplätze am Arbeitsplatz* als hilfreichste Maßnahme. Studierende an den Standorten Altstadt, innere Wilhelmstraße und Talkliniken wünschen sich insbesondere *spätere Verbindungen zwischen Wohnort und Universität mit öffentlichen Verkehrsmitteln* (50 % bzw. 46 %). Am Standort Lustnau wünschen sich Studierende *bessere Abstimmung der Anschlussverbindungen öffentlicher Verkehrsmittel* (52 %) und *überdachte und sichere Fahrradstellplätze an der Universität* (49 %).

### 3.4.7 Hilfreiche Maßnahmen nach Hauptverkehrsmittel

Die Betrachtung hilfreicher Maßnahmen in ihrer Gesamtheit gibt Aufschluss darüber, welche davon im Allgemeinen Zustimmung erfahren – unabhängig ob sie im Zusammenhang mit der tatsächlichen Verkehrsmittelwahl stehen oder Voraussetzung zur Wahl anderer Mobilitätsoptionen wären (vgl. Verkehrsmittel). Der Blick auf die Maßnahmen, welche die jeweils hauptsächlichen Nutzer der Verkehrsmittel befürworten, zeigt, welche Wünsche die aktuell Betroffenen im Hinblick auf die Verkehrsinfrastruktur oder Ausstattungsmerkmale haben. Auch bei dieser Betrachtung beziehen sich die folgenden Aussagen auf Maßnahmen, deren Umsetzung als *sehr hilfreich* bewertet wird (Antwortoption „würde mir sehr helfen“). Beschäftigte, die überwiegend mit E-Bike / Pedelec oder Fahrrad zur Arbeitsstelle fahren, betrachten *überdachte und sichere Fahrradstellplätze am Arbeitsplatz* zu 79 % bzw. zu 76 % als sehr hilfreiche Maßnahme. Dies ist auch der Wunsch von drei Viertel aller Studierenden, die hauptsächlich das Fahrrad auf ihrem Weg zur Universität nutzen. Einen *besseren Radweg innerhalb von Tübingen* wünschen sich 63 % der berufstätigen E-Bike / Pedelec-Fahrer und 47 % der Fahrradfahrer (Studierende Fahrradfahrer: 52 %). Knapp jeder zweite E-Bike / Pedelec-Fahrer möchte eine *Lademöglichkeit für E-Bike / Pedelec am Arbeitsplatz*. Unter den E-Bike / Pedelec-Fahrern wünschen sich 42 % und unter den Fahrradfahrern 27 % *Duschkmöglichkeiten am Arbeitsplatz*.

Unter den Personen, die überwiegend den Zug nutzen, empfindet jeder zweite Beschäftigte und zwei Drittel der Studierenden die Maßnahmen *dichter Takt öffentlicher Verkehrsmittel*, *höhere Kapazitäten öffentlicher Verkehrsmittel* und *direkte und bessere Zugverbindung zwischen Wohn- und Arbeitsort (Regionalstadtbahn)* als sehr hilfreich. Studierende wünschen sich zudem *spätere Verbindungen zwischen Wohnort und Universität mit öffentlichen Verkehrsmitteln* (Frage nicht erhoben bei Beschäftigten).

Ähnliches gilt für Personen, die hauptsächlich den Bus nutzen: Jeder zweite Studierende wünscht sich einen *dichteren Takt öffentlicher Verkehrsmittel*, 45 % nennen *höhere Kapazitäten öffentlicher Verkehrsmittel* – jeweils 40 % sind es unter den Beschäftigten.

### 3.4.8 Orte mit Verbesserungsbedarf hinsichtlich der ÖPNV-Verbindungen

Einen Aufschluss über Defizite im ÖPNV-Angebot ergeben Auswertungen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen *spätere Verbindungen zwischen Wohnort und Universität mit öffentlichen Verkehrsmitteln* und *bessere Abstimmung der Anschlussverbindungen öffentlicher Verkehrsmittel* nach Ortschaft bzw. Stadtteil von Tübingen der betroffenen Personen. In beiden Auswertungen werden nur Ortschaften und Stadtteile mit mindestens 10 Fällen berücksichtigt:

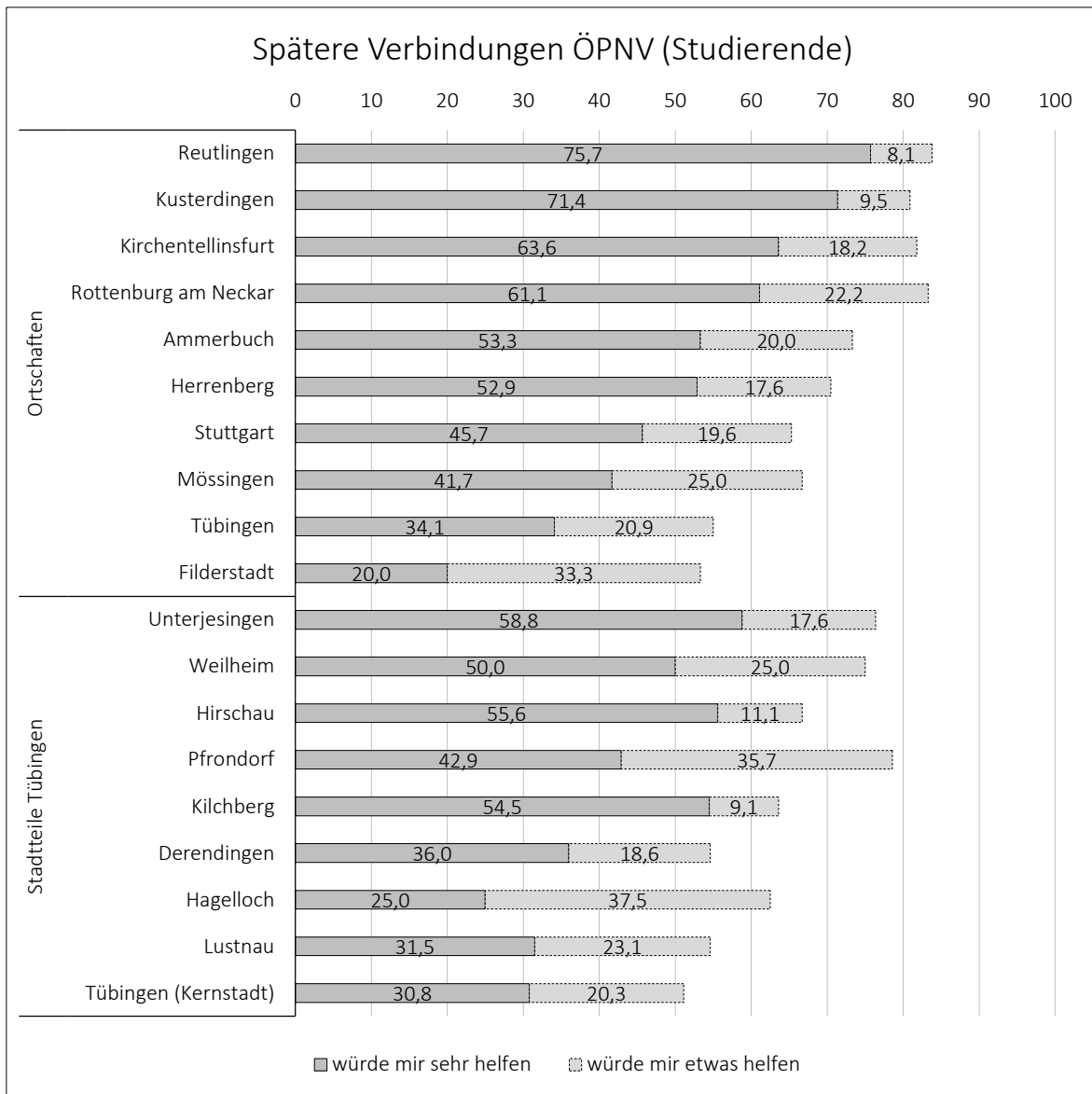


Abbildung 43. Wunsch nach späteren Verbindungen zwischen Wohnort und Universität mit öffentlichen Verkehrsmitteln (Studierende). Angaben in Prozent. Fehlend zu 100%: Antwortoptionen "würde mir nicht helfen", "betrifft mich nicht/keine Angabe" und Personen ohne gültige Antwort. Sortierung nach Zustimmung bei doppelter Gewichtung von „würde mir sehr helfen“.



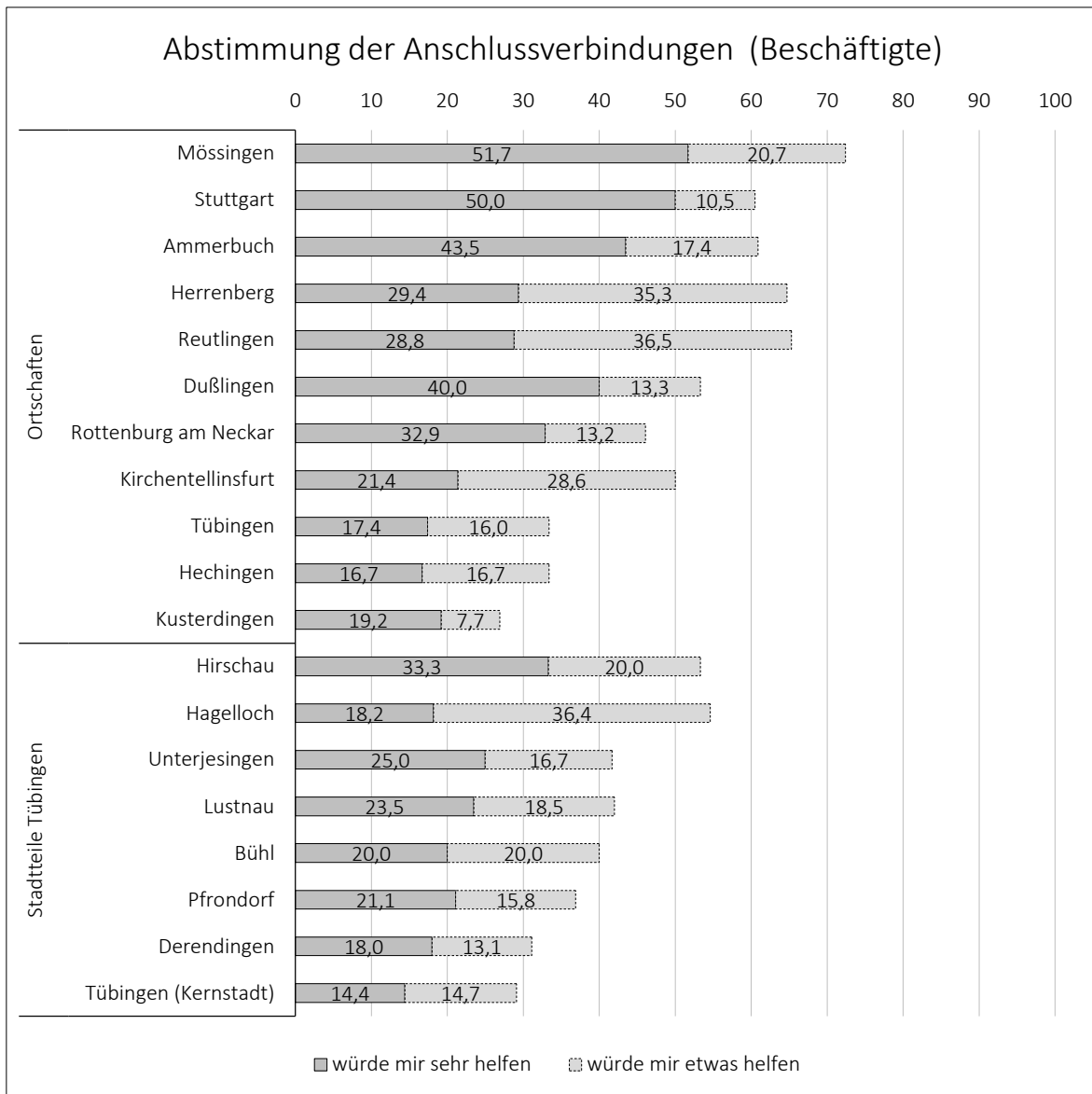


Abbildung 44: Wunsch nach besserer Abstimmung der Anschlussverbindungen öffentlicher Verkehrsmittel (Beschäftigte). Angaben in Prozent. Fehlend zu 100%: Antwortoptionen "würde mir nicht helfen", "betrifft mich nicht/keine Angabe" und Personen ohne gültige Antwort. Sortierung nach Zustimmung bei doppelter Gewichtung von „würde mir sehr helfen“.

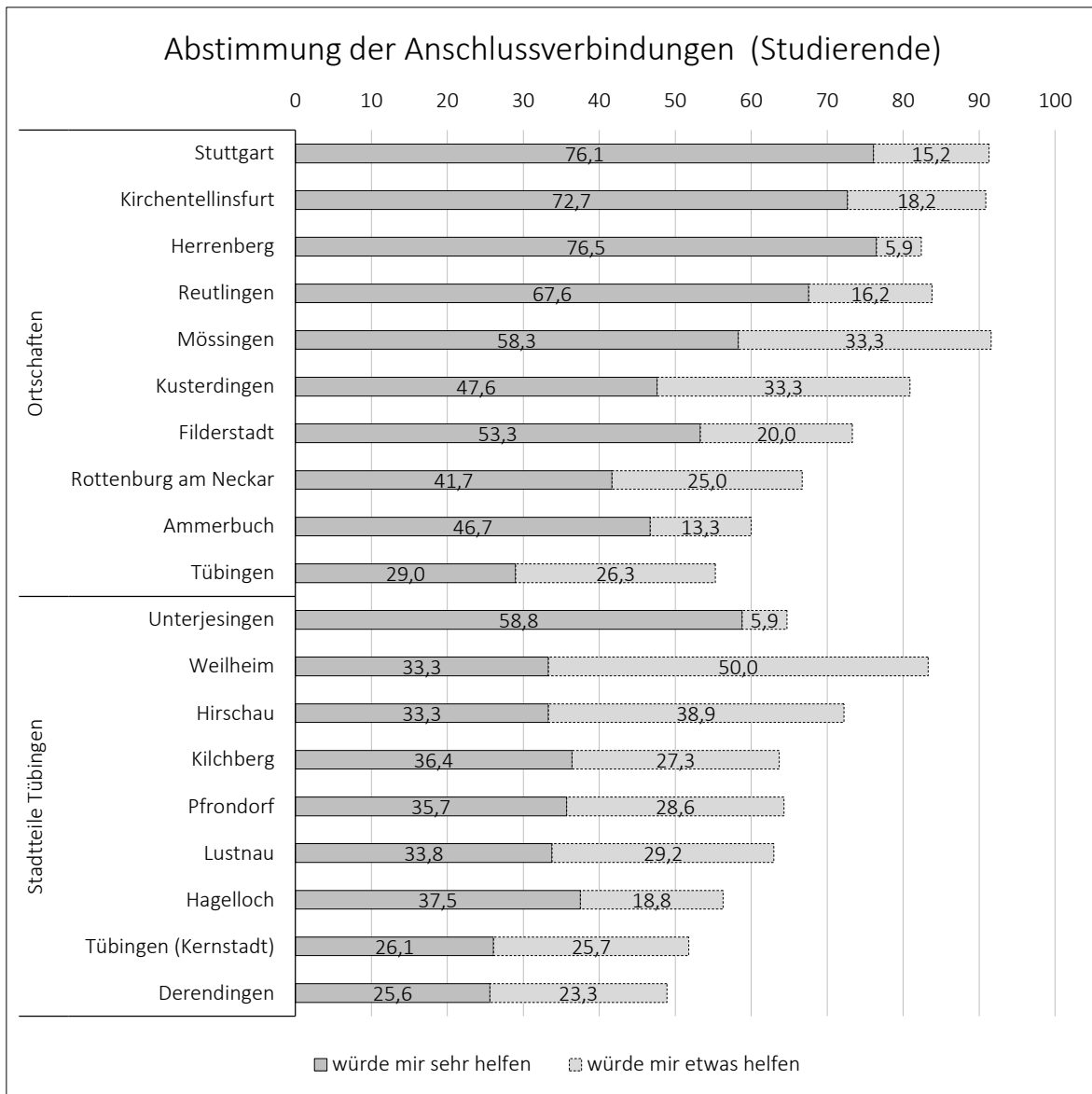


Abbildung 45: Wunsch nach besserer Abstimmung der Anschlussverbindungen öffentlicher Verkehrsmittel (Studierende). Angaben in Prozent. Fehlend zu 100 %: Antwortoptionen "würde mir nicht helfen", "betrifft mich nicht/keine Angabe" und Personen ohne gültige Antwort. Sortierung nach Zustimmung bei doppelter Gewichtung von „würde mir sehr helfen“.

### 3.5 Auswertung offener Fragen

Eine Zusammenstellung häufiger oder besonders aussagekräftiger offener Angaben soll das Bild durch die Auswertung der geschlossenen Fragen ergänzen<sup>18</sup>. Wortlaut der ersten offenen Frage ist: *Welche weiteren Maßnahmen müssen getroffen werden, um Ihren Arbeitsweg / Ihren Weg zur Universität zu erleichtern?*

Motorisierter Verkehr:

- Mehr Transparenz beim Verfahren der Parkplatzvergabe
- Mehr Parkplätze, vor allem im Bereich Morgenstelle
- Parkplätze auch für Beschäftigte mit Wohnort in Tübingen
- Ausbau der B27 / Behebung von Stau

ÖPNV:

- Direkte Busverbindung Sand – Morgenstelle insbesondere zur Mittagszeit („Wichtig wäre eine direkte Busverbindung vom Sand zur Morgenstelle, damit das Pendeln zur Mensa sowie zu Lehrveranstaltungen ohne Auto in vernünftiger Zeit möglich wäre.“; „Sand-Mensa, Mensa-Sand Pendeln zur Mittagszeit ist furchtbar. Da keine vernünftige(!) Busverbindungen bestehen, fahren von dort reihenweise Autos zur Mensa und haben (...) Probleme, dort einen Parkplatz zu bekommen.“)
- Kapazitätsengpässe in der Bahn auf der Strecke zwischen Rottenburg und Tübingen beheben
- Zuverlässigkeit der Ammertalbahn verbessern
- Pünktlichkeit von Bussen und Zügen verbessern
- Zugausfälle beheben
- Schnellere Verbindung von / nach Stuttgart („Der Zeitunterschied zwischen PKW und Öffentlichen ist bei weitem zu groß, um eine Alternative in Betracht zu ziehen.“)
- Dichter Takt im Busverkehr während der Schulferien
- Sicherheitsgefühl am Bahnhof (für Frauen) verbessern
- Günstigere Tarife im öffentlichen Verkehr auf verbundübergreifenden Strecken
- Jobticket, das monatsweise erworben werden kann
- Jobtickets für Teilzeitkräfte (vergünstigt aber nur an bestimmten Wochentagen gültig)

Nichtmotorisierter Verkehr:

- Sicherheit für Fußgänger erhöhen, die sich durch zu viele und teilweise rücksichtslose Radfahrer gefährdet fühlen („regelmäßig überqueren Fahrradfahrer rote Ampeln, wenn für Fußgänger grün ist und behindern oder gefährden diese“)
- Behinderung von Fußgängern und Radfahrern durch Falschparker oder Lieferwagen beheben
- Sicherheit für Radfahrer: Gefährdung durch zu viel Straßenverkehr, Hindernisse durch Glasscherben oder bei Glätte („weniger Autoverkehr in der Innenstadt; insbesondere auf der Strecke Blaue Brücke - Friedrichstraße - Neckarbrücke - Mühlstraße - Neue Aula“)
- Fahrradmitnahme in Bussen ganztägig erlauben Richtung Sand, Wanne und WHO
- Durchgängiger Radweg ohne Unterbrechung durch Ampeln innerhalb der Stadt
- Stellplätze für Fahrräder mit Kinderanhänger
- Bereitstellung von E-Bikes durch Arbeitgeber oder Stadt
- Fahrradweg durch den Botanischen Garten
- „Fußgängerbrücke über den Nordring für Radfahrer öffnen“

---

<sup>18</sup> Aussagen, die nicht als wörtliches Zitat gekennzeichnet sind, werden sinngemäß wiedergegeben.

Sonstige:

- „Bezahlbarer Wohnraum in Tübingen“
- Homeoffice an wenigen Tagen pro Woche erhöht die individuelle Flexibilität und entlastet die Verkehrsinfrastruktur

Die zweite offene Frage nach den Voraussetzungen, unter denen die Wege zur Universität häufiger mit alternativen Verkehrsmitteln anstelle des Pkw zurückgelegt werden, soll Aufschluss geben über die Hintergründe, weshalb die Nutzung alternativer Verkehrsmittel nicht auf dem Arbeitsweg in Frage kommt. Diese wird als Filterfrage gestellt, wenn mindestens 50 % der Strecke im Jahresdurchschnitt mit dem Pkw (als Fahrer) zurückgelegt wird.

Am häufigsten werden Gründe angeführt, welche die zusätzlichen Zeitkosten bei der Verwendung öffentlicher Verkehrsmittel betreffen. Als Beispiele werden die Strecken Morgenstelle – Sand aufgeführt, auf denen das Angebot an Busverbindungen als unzureichend empfunden wird aber auch die Strecke Hagelloch – Lustnau, auf der es keine Direktverbindung gibt. Zu Hauptverkehrszeiten sind Busse wie auch Züge häufig zu voll. Weiterhin sind Beschäftigte und Studierende auf den Strecken zwischen Böblingen und Tübingen sowie Filderstadt und Tübingen mit öffentlichen Verkehrsmitteln deutlich länger als mit dem Pkw unterwegs. Wie auch schon in der vorhergehenden offenen Frage nennen Beschäftigte wie auch Studierende häufig den Mangel an bezahlbarem Wohnraum. Weiterhin nennen viele Beschäftigte den Wunsch nach einem Jobticket, das monatsweise bezogen werden kann – Studierende hingegen fordern ein günstiges (Anschluss-)Ticket für einzelne Tarifzonen innerhalb der an naldo angrenzenden Verkehrsverbände. In einigen Fällen wird die Nutzung des Pkw mit Fahrdiensten für Kinder, dem Transport von Arbeitsmaterial, dienstlichen Fahrten, ehrenamtlicher Tätigkeit oder körperlichen Einschränkungen begründet.

## 4. Handlungsempfehlungen

Die Praxisbeispiele zum Mobilitätsmanagement an Universitäten zeigen, dass durch eine Förderung und Bezuschussung des ÖPNV dessen Nutzung nicht allein mit einer Verringerung des MIV einhergeht, sondern auch umweltfreundlichere Alternativen wie Radverkehr dadurch einen Rückgang erfahren. Übertragen auf die Rahmenbedingungen des Verkehrs an der Universität Tübingen ist zu berücksichtigen, dass ein weiterer Ausbau des ÖPNV-Angebots einhergehen muss mit einer Verbesserung der Rahmenbedingungen für Nutzer nichtmotorisierter Verkehrsmittel (Verbesserung von Fuß- und Radwegen in Abstimmung mit der Stadtverwaltung, Optimierung von Ampelschaltungen, Abstellmöglichkeiten von Fahrrädern etc.) und der Bewirtschaftung von Parkplätzen. Darüber hinaus kann eine Reduzierung des Verkehrsaufkommens erreicht werden, wenn bei standortbezogenen Entscheidungen für Forschung und Lehre darauf geachtet wird, dass Tätigkeiten, die ein hohes Verkehrsaufkommen erzeugen, auf gut erschlossene Standorte verlagert werden (d.h. gut erreichbar für nichtmotorisierte Verkehrsmittel, gute ÖPNV-Anbindung, dichter ÖPNV-Takt und bedarfsgerechte Kapazitäten, Park-and-Ride-Möglichkeiten). Im Gegenzug können flächenintensive Tätigkeiten (d.h. hoher Platzbedarf pro Person) an vergleichsweise schlecht angebundene Standorte der Universität verlagert werden, sofern dies ohne entscheidende Einschränkungen (hinsichtlich betrieblicher Abläufe oder Gebäude- und Raumausstattung etc.) der jeweiligen Tätigkeiten und ohne zusätzliches Verkehrsaufkommen zu generieren möglich ist.

### 4.1 Möglichkeiten zur Parkraumbewirtschaftung

Die Einführung einer Parkraumbewirtschaftung wird zweifelsfrei den Druck auf die Parkplätze verringern – allerdings ist dabei zu bedenken, dass Betroffene auf der Suche nach Alternativen auch den Straßenraum in Betracht ziehen werden, wo ansonsten Anwohner parken. Um ein nachhaltiges Modell zur Parkraumbewirtschaftung zu entwerfen, muss erörtert werden, welchen Prinzipien dieses folgt und an welchen Kriterien sich die Höhe der Stellplatzgebühr bemisst. Grundsätzlich soll das Ziel sein, den knapp bemessenen Parkraum bedarfsgerecht und sozialverträglich zu verteilen und so einen optimalen Betriebsablauf gewährleisten. Angesichts des hohen Drucks auf die Parkplätze schränkt die Vergabe fest zugewiesener Stellplätze eine optimale Auslastung des Parkraumbewirtschaftungsangebots ein. Nach wie vor sollte die Vergabe von Parkberechtigungen an bestimmte Kriterien gebunden sein, wie z.B. Gehbehinderung, dienstliche Pkw-Nutzung, ungünstige ÖPNV-Verbindung, Fahrdienste für Kinder oder Angehörige. Die Bemessungsgrundlage der Parkgebühr kann dabei folgenden Prinzipien folgen:

Tabelle 7: Prinzipien der Parkraumbewirtschaftung

bedarfsabhängig		
einkommensabhängig	Gleiche monatliche Gebühr für alle Nutzer (wie beispielsweise Beschäftigte in den Parkhäusern der PBW)	Gebühr pro Tag, an dem der Parkplatz genutzt wird, Zugang und Abbuchung durch Mitarbeiter- bzw. Studierendenausweis
	Einkommensabhängige monatliche Gebühr (z.B. in Anlehnung an das Bewirtschaftungsmodell des UKT)	Einkommensabhängige Tagessätze

Eine Bewirtschaftung, welche sich nicht am tatsächlichen Bedarf bemisst, sondern monatlich pauschal erhoben wird, setzt kaum Anreize, an einzelnen Tagen alternative Mobilitätsoptionen (Umweltverbund oder Fahrgemeinschaften) in Betracht zu ziehen, da keine unmittelbaren Einsparungen damit einhergehen. Urlaub, Krankheit oder Teilzeitbeschäftigung im Form reduzierter Arbeitstage pro Woche werden bei einem bedarfsgerechten Modell automatisch zugunsten der Nutzer mitberücksichtigt. Zu bedenken

ist allerdings, dass an Tagen mit guten Voraussetzungen zur Nutzung nichtmotorisierter Verkehrsmittel Parkplätze nicht genutzt werden mit negativem Effekt auf die Erlössituation. Eine bedarfsunabhängige Bewirtschaftung bietet den Vorteil kalkulierbarer Einnahmen, führt jedoch unter Umständen – im Falle einer erwarteten Stellplatzgarantie bei maximaler Auslastung der Parkplätze – zu Unmut über eine bezahlte Leistung ohne Gegenwert. Bei der Realisierung einer einkommensabhängigen Parkraumbewirtschaftung muss ein entsprechendes Merkmal zur Bestimmung des Tarifs hinterlegt werden. Dies wirft einerseits die Frage auf, ob die datenschutzrechtlichen Rahmenbedingungen das Hinterlegen einer entsprechenden Information auf dem Mitarbeiterausweis bzw. in der Datenbank erlauben – andererseits ist zu erörtern, welche Abstufungen ein solches Modell vorsieht, um den Tages- oder Monatsatz festzulegen.

Einige Parkplätze sind aufgrund ihrer Beschaffenheit und Lage nicht geeignet, um den Zugang durch Schranken zu regeln. In Abstimmung mit der Stadtverwaltung kann nach Lösungen gesucht werden, um nicht beschränkbare Parkplätze unter Verwaltung der Universität gegen potenziell beschränkbare der Stadt Tübingen einzutauschen. Einige der nicht beschränkbaren Parkplätze können für Instituts- und Dienstfahrzeuge reserviert werden oder teilweise als Raum für sonstige Zwecke zur Verfügung stehen (z.B. Kurzzeitparkplätze, weitere Kraffradstellplätze, Fahrradboxen, Stellplatz für Lastenräder / Fahrrad mit Anhänger, Car-Sharing-Parkplätze, etc.). Weiterhin kann auf diesen Flächen eine Bewirtschaftung durch Parkausweise in Erwägung gezogen werden, die aus besonderen Gründen vom vorgesehenen Modell abweicht. Aufgrund unregelmäßiger Arbeits- und Vorlesungszeiten (nicht an allen Wochentagen oder nur zu bestimmten Uhrzeiten) ist es möglich, mehr Parkberechtigungen als tatsächlich vorhandene Stellplätze auszugeben, da eine Parkberechtigung einem Stellplatzanspruch nicht gleichbedeutend ist. Eine weitere Optimierung der Auslastung vorhandener Stellplatzkapazitäten kann erreicht werden, wenn eine gemeinsame Bewirtschaftung von Universität und Universitätsklinikum in Anlehnung an das Konzept der *Dienstleistungsgesellschaft Universitätsklinikum Ulm* angestrebt wird. Beide Einrichtungen – Universität Tübingen und Universitätsklinikum – sind Anstalten öffentlichen Rechts und hauptsächlich in Einrichtungen des Landesbetriebs Vermögen und Bau Baden-Württemberg tätig. Eine weitere Gemeinsamkeit ist, dass beide Einrichtungen Landesbedienstete beschäftigen, die berechtigt sind, das JobTicket BW zu beziehen. Durch eine gemeinsame Parkraumbewirtschaftung verringert sich nicht nur der Verwaltungsaufwand – auch eröffnet sich ein bedarfsgerechter Spielraum, indem keiner Einrichtung feste Kontingente zugeteilt werden, sondern die Erteilung der Parkberechtigung ausschließlich nach gemeinsam festgelegten Richtlinien der Parkplatzvergabe erfolgt. Zu bedenken sind jedoch unter Umständen zeitaufwändige Abstimmungsprozesse und Verhandlungen oder gegebenenfalls Einschränkungen durch Verträge mit weiteren Akteuren.

Die Einnahmen der Bewirtschaftung decken zunächst die Kosten für die im Vorfeld notwendigen Infrastrukturmaßnahmen und Personalkosten – gleichzeitig dienen sie zum weiteren Ausbau der Infrastruktur für alle Verkehrsteilnehmer (Sanierung von Parkplätzen, Installation von Ladestationen für Elektroautos, Errichtung zusätzlicher Fahrradstellplätze, barrierefreie Umgestaltung der Wege, Bereitstellung weiterer Duschmöglichkeiten, etc.). Maßgeblich zur Abschätzung des potenziellen Erlöses sind folgende Variablen:

- Anzahl der bewirtschaftbaren Stellplätze
- Quotient aus Parkberechtigungen je Stellplatz
- Festlegung der Monats- bzw. Tagessätze

Zur Anzahl der Stellplätze, über welche die Universität Tübingen verfügt, liegen unterschiedliche Quellen vor. Gemäß den Lageplänen der Verwaltung (Abteilung IV 1 – Innere Dienste und Organisation) beträgt sie 1757, während aus den Lageplänen des VB-BW eine Anzahl von 2320 Stellplätzen hervorgeht. Eine vom VB-BW in Auftrag gegebene Aktualisierung des Stellplatzatlases soll 2017 abgeschlossen werden und bietet eine qualifizierte Grundlage zur Planung weiterer Schritte.

## 4.2 Weitere Anregungen zur Entwicklung eines nachhaltigen Mobilitätskonzepts

Aus den Experteninterviews im Vorfeld der Befragung wie auch aus der Befragung selbst geht hervor, dass an keinem anderen Standort eine Maßnahme für hilfreicher empfunden wird als *bessere Abstimmung der Anschlussverbindungen öffentlicher Verkehrsmittel* am Standort Sand. Die Auswertung offener Fragen zeichnet ein deutliches Bild von dem Wunsch der dort Studierenden und Beschäftigten nach einer Möglichkeit, unter zumutbarem Zeitaufwand den Standort Morgenstelle mit dem Bus zu erreichen – insbesondere die Mensa zur Mittagszeit. In diesem Zusammenhang ist in Abstimmung mit Verantwortlichen der Stadt und dem SVT als Betreiber der Stadtbuslinien nach einer Lösung zu suchen, um dieses Defizit zu beheben, denn die Rahmenbedingungen der Mobilität an der Universität können allein durch Mobilitätsmanagement nur begrenzt verbessert werden. Angesichts der schlechten Verpflegungssituation am Standort Sand verbunden mit der angespannten Parkplatzsituation am Standort Morgenstelle und ungünstigen topographischen Voraussetzungen zur Nutzung des Fahrrads auf dem Weg zwischen den Standorten, ist eine zeitnahe Lösung dringend erforderlich. In Anlehnung an die Linie X15 („Klinikexpress“) könnte eine weitere Expressbuslinie („Nordingexpress“) zwischen 12:00 und 14:00 Uhr Fahrten im 20-Minuten Takt zwischen den Haltestellen *Sand Drosselweg* und *Auf der Morgenstelle* realisieren. Verbesserungen des Takts öffentlicher Verkehrsmittel und höhere Kapazitäten sind weitere häufig genannte Maßnahmen, die den ÖPNV am Standort Morgenstelle und Schnarrenbergkliniken betreffen. Im Tal hingegen zielen viele der als hilfreich erachteten Maßnahmen auf nichtmotorisierte Verkehrsmittel ab. Um bei der Planung konkreter Schritte die Erfahrung unmittelbar Betroffener einzubeziehen und bedarfsgerechte Konzepte zu entwickeln, bietet die Veranstaltung eines Thementags *Mobilität* eine geeignete Plattform. Dadurch lassen sich auf schnellem Wege weitere spezifische Schwachpunkte identifizieren und eventuell haben einige Teilnehmer auch praktische Lösungsansätze. Darüber hinaus sollten (Infrastruktur-)Maßnahmen unter Einbindung weiterer Akteure diskutiert werden. Studierende wie Beschäftigte könnten im Rahmen des Thementags in von Experten moderierten Arbeits- oder Interessenkreisen ihre jeweiligen Anliegen besprechen und Lösungsvorschläge erarbeiten. Beispiele hierfür sind:

- Sicherheit für Radfahrer (moderiert von einem Verantwortlichen der Stadt Tübingen)
- Besser Busfahren (moderiert von einem Experten des SVT)
- Sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder (moderiert von einem Verantwortlichen der Universität, Dezernat VI – Bau, Sicherheit und Umwelt)
- Pkw effizienter nutzen

Die Realisierung des von vielen Beschäftigten geäußerten Wunsches nach einem Jobticket für bestimmte Monate muss in Absprache mit den zuständigen Stellen geprüft werden (Ministerium für Verkehr Baden-Württemberg, LBV, Verkehrsverbünde). Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, dass sich die ausschließliche Möglichkeit eines Jahresabonnements für das Jobticket BW ungünstig auf die Bereitschaft auswirkt, eine Alternative zum Pkw zu suchen. Ein niederschwelliges Angebot in Form von Monats- oder Halbjahreskarten bietet zwar nicht den Vorzug einer langfristigen Finanzierungsgrundlage des ÖPNV, könnte jedoch dem Druck auf die Parkplatzsituation entgegenwirken und bei positiver Erfahrung langfristig Kunden binden – insbesondere vor dem Hintergrund einer Parkraumbewirtschaftung als Hemmnis für Pkw-Nutzer.

Generell gilt für sämtliche Maßnahmen des Mobilitätsmanagements, dass begleitende Evaluationen zur laufenden Kontrolle und Verbesserung wünschenswert sind – praktisch jedoch meist nicht stattfinden (Krondorfer 2010: 256). Insbesondere der universitäre Kontext bietet der Universität Tübingen die Möglichkeit, fundiertes praktisches Wissen unter geringen finanziellen Aufwendungen zu generieren und so zum Vorbild für nachhaltiges Mobilitätsmanagement an anderen Hochschulen zu werden.

## 5. Ausblick

### 5.1 Regionalstadtbahn

Experten des Instituts für Mobilität und Verkehr (imove) bewerteten in einer Studie aus dem Jahr 2010 die gegenwärtige ÖPNV-Anbindung vieler Gemeinden der Region – insbesondere abseits der Hauptstrecken – als unattraktiv (imove 2010: 35). Jene Experten gehen davon aus, dass die Einführung einer Regionalstadtbahn Verlagerungen im Modal Split zugunsten des öffentlichen Verkehrs bewirken und führen als Beispiel die Stadt Saarbrücken auf, wo durch diese Maßnahme eine Verlagerung von 5 % innerhalb von 5 Jahren erzielt wurde (imove 2010: 99). Übertragen auf die Stadt-Umland-Beziehungen im Fall der Universitätsstadt Tübingen wird jedoch eine Verlagerung des MIV auf den ÖPNV von lediglich 1 % angenommen (ebd.). Es kann angenommen werden, dass ein „weitaus größeres Konkurrenzverhältnis zwischen ÖPNV und nichtmotorisiertem Verkehr (...) besteht“ (Holz-Rau & Scheiner 2005: 69).

Dieser Einschätzung ist entgegenzuhalten, dass in der Befragung 41 % der Beschäftigten sowie 59 % der Studierenden aus Gemeinden bzw. Ortsteilen mit Anbindung an den SPNV die Maßnahme einer direkten oder besseren Zugverbindung zwischen Wohn- und Arbeitsort (Regionalstadtbahn) als sehr hilfreich bewerten – jeweils weiteren 18 % würde diese Maßnahme etwas helfen. Eine Machbarkeitsstudie des Jahres 2004 weist nach, dass „ein regionales Stadtbahnsystem in der Region Neckar-Alb betrieblich, technisch und wirtschaftlich möglich ist“ (Regionalverband Neckar-Alb 2004: 64). Zur Realisierung des Projekts wollen die beteiligten Kommunen nun einen Förderantrag für den ersten Teilabschnitt von Herrenberg über Tübingen und Reutlingen nach Bad Urach stellen (SWR 2016). Sollte die Regionalstadtbahn umgesetzt werden, können dadurch zwei Haupthemmnisse der ÖPNV-Nutzung – Kapazitätsengpässe und mangelnde Abstimmung der Anschlussverbindungen – beseitigt werden. Hintergrundinformationen zum Projekt RegionalStadtBahn Neckar-Alb sind auf folgenden Seiten zu finden:

- Förderverein Pro RegioStadtbahn e.V. <http://proregiostadtbahn.de/>
- Landkreis Reutlingen <http://www.kreis-reutlingen.de/rsb>
- Regionalverband Neckar-Alb <http://www.rvna.de/,Lde/Startseite/Regionalentwicklung/RegionalStadtBahn.html>
- Universitätsstadt Tübingen / Gemeinderat: Regionalstadtbahn Innenstadtstrecke weiteres Vorgehen: [http://www.tuebingen.de/gemeinderat/vo0050.php?\\_kvonr=5760&vosellect=1469](http://www.tuebingen.de/gemeinderat/vo0050.php?_kvonr=5760&vosellect=1469)

### 5.2 Wohnraum in Tübingen

Die Auswertung der offenen Fragen zeigt, dass viele Beschäftigte wie Studierende sich bezahlbaren Wohnraum in Tübingen wünschen, um den Weg zur Universität besser mit Verkehrsmitteln des Umweltverbunds bewältigen zu können. Gegenwärtig wird die Innenentwicklung vor allem durch die Konversion von Brachflächen und durch die Aktivierung von Baulücken gefördert (Universitätsstadt Tübingen / Fachbereich Planen Entwickeln Liegenschaften 2012: 5f). Dabei sollen „Ziele der Innenentwicklung und die Schaffung von preisgünstigem Wohnraum vereint werden“ (ebd.). Zum Stand 2012 kann auf der Fläche von 500 sofort bebaubaren Baulücken im Gebiet der Universitätsstadt Wohnraum für fast 3000 Menschen geschaffen werden (ebd.). Um weiteren Wohnraum kurzfristig verfügbar zu machen, beschloss der Tübinger Gemeinderat am 4. Oktober 2016 eine Satzung, nach der dauerhafter Leerstand von Wohnraum als Ordnungswidrigkeit eingestuft und sanktioniert wird (Pressestelle der Universitätsstadt Tübingen 2016). Ein Bußgeld kann frühestens sechs Monate nach der Bekanntmachung am 9. Oktober 2016 verhängt werden (ebd.). Innerhalb dieses Zeitraums wird sich zeigen, inwiefern diese Maßnahme den Wohnungsmarkt entlastet. Sollte es gelingen, einen nennenswerten Teil des zu erwartenden Potenzials an zusätzlichem Wohnraum für Beschäftigte und Studierende der Universität Tübingen verfügbar zu machen, wirkt sich dies mit Sicherheit günstig auf deren Verkehrsmittelwahl aus.



## Quellen

- BRACHER, T. (2011): Stadtverkehr. In: SCHWEDES, O. (Hrsg.): Verkehrspolitik. Eine interdisziplinäre Einführung. Wiesbaden. S. 275-295.
- FINKE, T. (2009): Wirkungen von Mobilitätsmanagement-Programmen: Entwicklung eines Evaluationsverfahrens. Berichte für Stadt Region Land des Instituts für Stadtbauwesen und Stadtverkehr, RWTH Aachen, Nr. 50.
- FRANZEN, A. (1997): Umweltsoziologie und Rational Choice. Das Beispiel der Verkehrsmittelwahl. Umweltpsychologie 1(2), 40-51.
- FRIEDRICH, M. (2011): Chancen und Grenzen von intelligenten Verkehrssystemen. In: Bürgernah und intermodal - Verkehrsverlagerung durch Mobilitätsmanagement? DVGW-Ringforum Süddeutschland. Berlin.
- GÖTZ, K. (2011): Nachhaltige Mobilität. In: GROß, M. (Hrsg.): Handbuch Umweltsoziologie. Wiesbaden. S. 325-347.
- HOLZ-RAU, C. & J. SCHEINER (2005): Siedlungsstrukturen und Verkehr: Was ist Ursache, was ist Wirkung? In: RaumPlanung, Ausgabe Nr. 119, S. 67-72.
- HOPPE, R. (2001): Mobilitätsmanagement zur Bewältigung kommunaler Verkehrsprobleme. Berlin.
- IMOVE INSTITUT FÜR MOBILITÄT & VERKEHR (2010): Mobilität 2030 Tübingen. Abschlussbericht der Pilotphase im Projekt „Nachhaltiger Stadtverkehr Tübingen“.
- ISB INSTITUT FÜR STADTBAUWESEN UND STADTVERKEHR; IVV INGENIEURGRUPPE FÜR VERKEHRSWESEN UND VERFAHRENTWICKLUNG (2003): Mobilitätsmanagement in Deutschland und im Ausland – Stand von Theorie und Praxis, Abschlussbericht zum gleichnamigen Forschungsvorhaben im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen (BMVBW).
- KRONDORFER, K. (2010). Betriebliches Mobilitätsmanagement als Instrument zur nachhaltig orientierten Gestaltung des Personenverkehrs in Unternehmen. In: PRAMMER, H. K. (Hrsg.): Corporate Sustainability: Der Beitrag von Unternehmen zu einer nachhaltigen Entwicklung in Wirtschaft und Gesellschaft. Wiesbaden. S. 247-266.
- KRUG, S., D. MEINHARD, & K. J. BECKMANN (2004): Mobilitätsmanagement: Ziele, Konzepte und Umsetzungsstrategien. Bremerhaven.
- LOUEN, C. (2013): Wirkungsabschätzung von Mobilitätsmanagement: Ansatzpunkte zur Modellierung und Ableitung von Potentialen und Wirkungen am Beispiel des betrieblichen Mobilitätsmanagements. Berichte für Stadt Region Land des Instituts für Stadtbauwesen und Stadtverkehr, RWTH Aachen, (55).
- PRESSESTELLE DER UNIVERSITÄTSSTADT TÜBINGEN (2016): Tübingen sanktioniert den Leerstand von Wohnraum. <http://www.tuebingen.de/1620.html#/18153> (abgerufen am 06.10.2016).
- REGIONALVERBAND NECKAR-ALB (Hrsg.) (2004): Machbarkeitsstudie RegionalStadtBahn Neckar-Alb. Abschlussbericht – Kurzfassung.
- STIEWE, M., & WITTOWSKY, I. D. (2013): Mobilitätskonzepte im Wandel–Mobilitätsmanagement als Hebel zur Reduzierung von CO2-Emissionen. In: PROFF, H. et al. (Hrsg.): Schritte in die künftige Mobilität. Wiesbaden. S. 429-444.
- SWR (2016): Förderung für Regionalstadtbahn soll beantragt werden. <http://www.swr.de/landes-schau-aktuell/bw/tuebingen/tuebingen-foerderung-fuer-regionalstadtbahn-soll-beantragt-werden/-/id=1602/did=18263436/nid=1602/12rbr1/> (abgerufen am 06.10.2016).
- UNIVERSITÄTSSTADT TÜBINGEN / FACHBEREICH PLANEN ENTWICKELN LIEGENSCHAFTEN (2012): Innenentwicklung in Tübingen. Baulücken und Brachflächen sinnvoll nutzen.



Reisezeit zur Universität

# Fußweg



Neue Aula



10 min



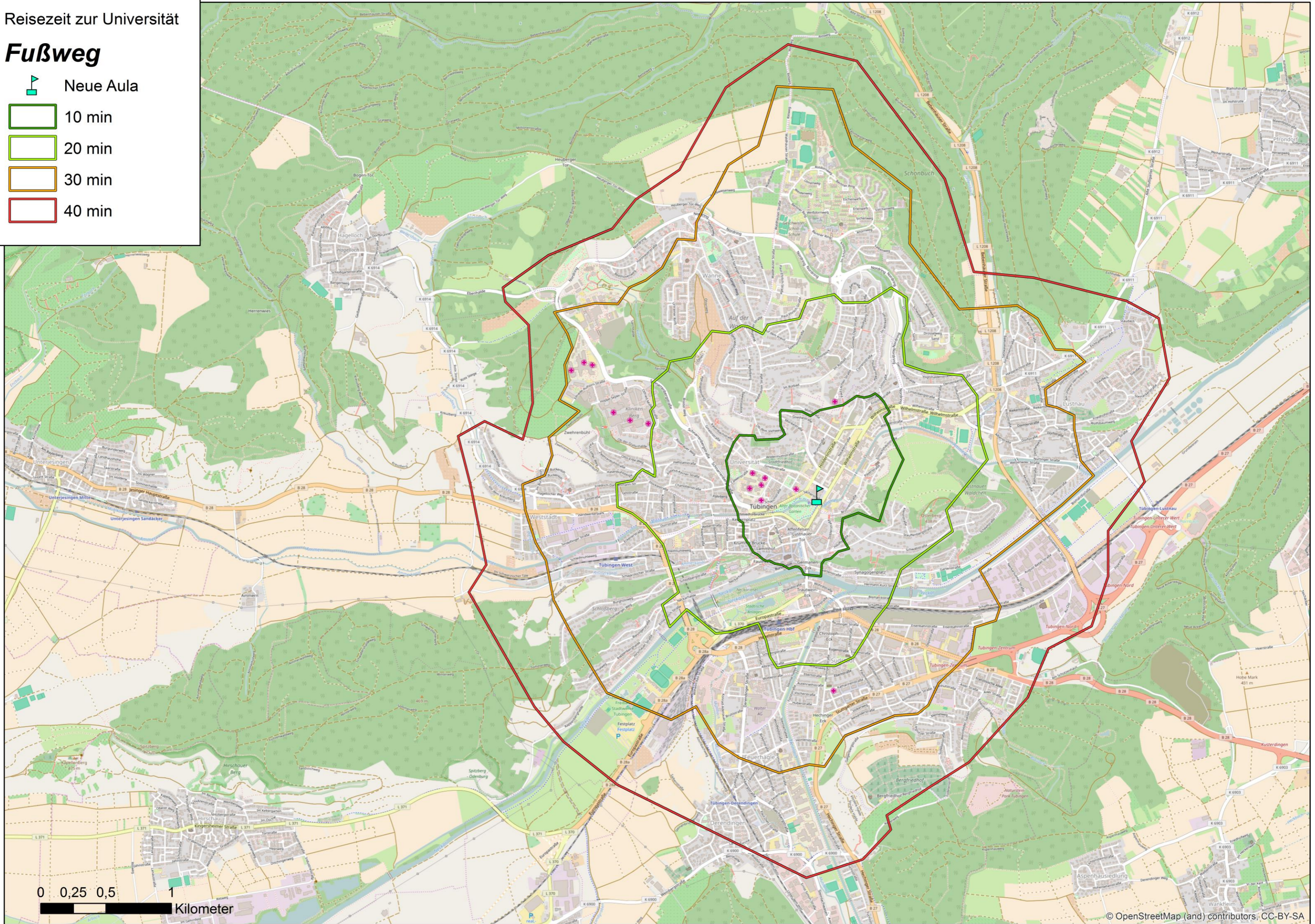
20 min



30 min



40 min





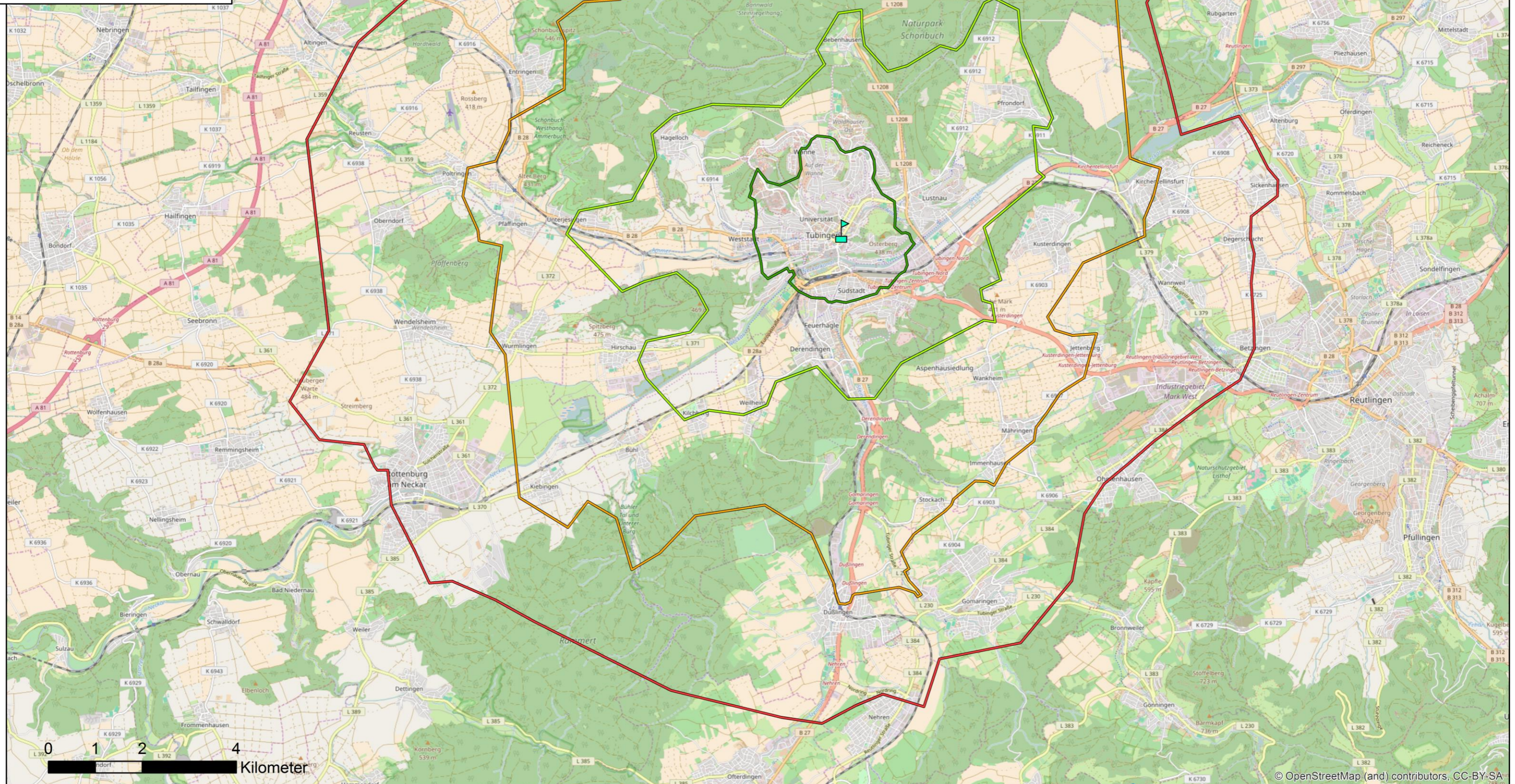
Reisezeit zur Universität

# Radweg



Neue Aula

-  10 min
-  20 min
-  30 min
-  40 min





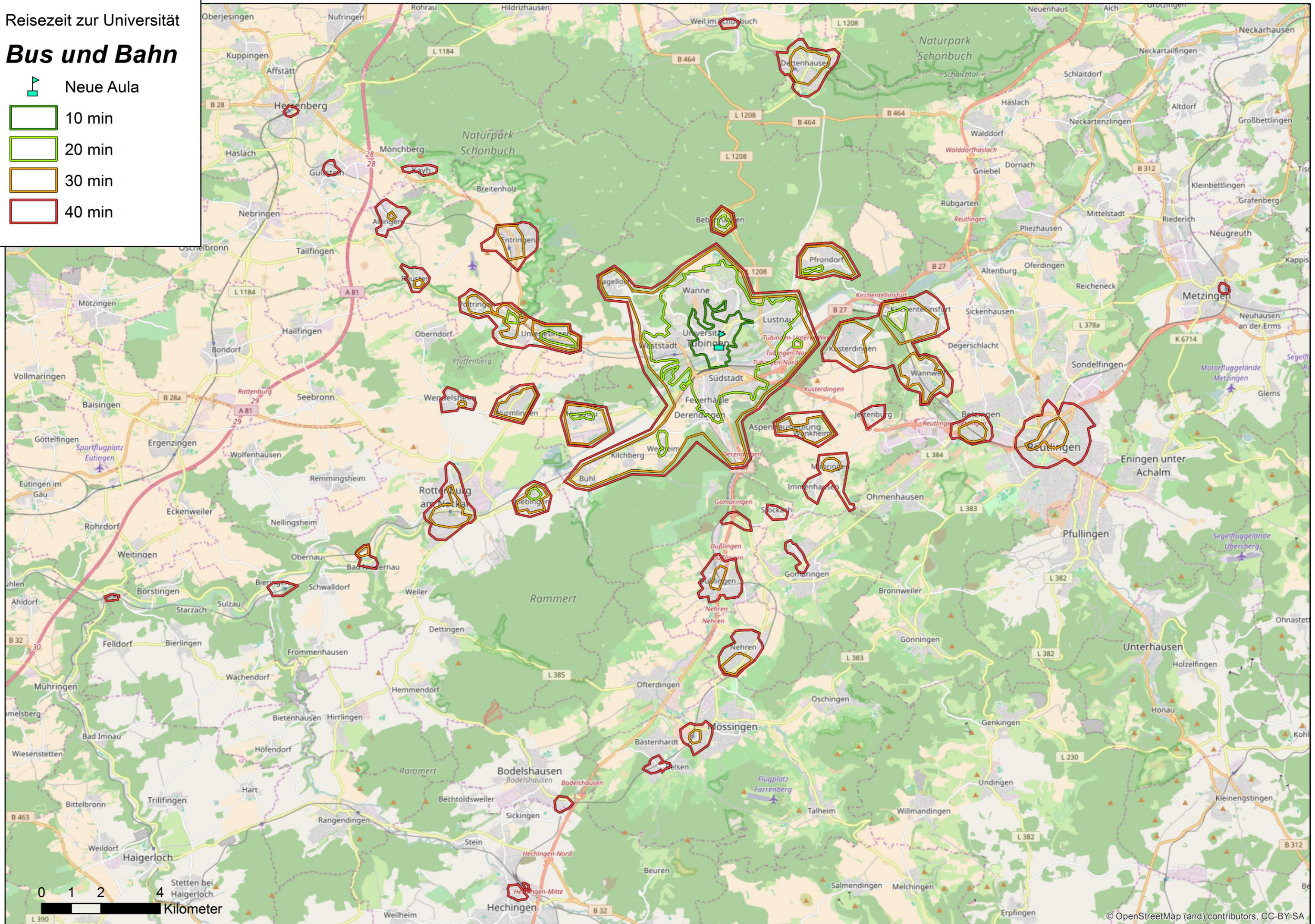
Reisezeit zur Universität

# Bus und Bahn



Neue Aula

- 10 min
- 20 min
- 30 min
- 40 min





Reisezeit zur Universität

**Pkw**



Neue Aula



10 min



20 min



30 min



40 min

