

Mobilität und Verkehr in Baden-Württemberg

Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsbefragung in Baden-Württemberg

forsa Gesellschaft für
Sozialforschung und
statistische Analysen mbH

Gutenbergstraße 2
10587 Berlin

Telefon 030 62882-0
E-Mail info@forsa.de

Im Auftrag von:

Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung.....	1
1 Zentrale Ergebnisse	2
2 Der Klimawandel im Alltag der Bürgerinnen und Bürger	5
2.1 Klimaveränderungen als Thema im Alltag.....	5
2.2 Veränderung des eigenen Mobilitätsverhaltens.....	7
3 Meinungen zu Prioritäten in der Verkehrspolitik	9
3.1 Prioritäten in der Verkehrsplanung.....	9
3.2 Bereitschaft, ein gutes Angebot von Bus und Bahn finanziell zu unterstützen	11
4 Einstellungen zu Leitlinien der Verkehrspolitik in Baden-Württemberg.....	12
4.1 Übergeordnete Leitlinien	12
4.2 Reduzierter Kfz-Verkehr in Stadt und Land.....	14
4.3 Selbstaktive Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad.....	16
4.4 Klimaneutrales Autofahren	18
4.5 Mobil mit dem öffentlichen Nahverkehr	21
5 Persönliches Mobilitätsverhalten	22
5.1 Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln oder Mobilitätsdiensten im Haushalt	22
5.2 Nutzung verschiedener Verkehrsmittel und Mobilitätsdienste.....	24
5.3 Besitz eines Anwohnerparkausweises	26
5.4 Aufladen des Elektroautos	27
6 Mobilitätseinschränkung aufgrund körperlicher Beeinträchtigung	28

Vorbemerkung

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg hat forsa Gesellschaft für Sozialforschung und statistische Analysen mbH eine repräsentative Telefonbefragung zu den Themen „Mobilität und Verkehr in Baden-Württemberg“ durchgeführt.

Gegenstand der Untersuchung war es, die Einstellungen der Bevölkerung Baden-Württembergs zu verkehrspolitischen Fragen sowie die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel und Mobilitätsdienste zu ermitteln. Zudem wurden Wünsche zur Verkehrsplanung erhoben. Diese Fragenkomplexe schließen in Teilen an Befragungen aus den Jahren 2015, 2017, 2019 und 2021 an, so dass Zeitvergleiche möglich sind.

Schwerpunkt der diesjährigen Erhebung bildet darüber hinaus die Frage, welche Bedeutung Klimaveränderungen für die Bevölkerung in Baden-Württemberg im Alltag einnehmen.

Grundgesamtheit der Bevölkerungsbefragung sind deutschsprachige Personen ab 16 Jahre in Baden-Württemberg. Im Rahmen der Erhebung wurden insgesamt 1.000 Personen der Grundgesamtheit befragt. Die Befragten wurden über ein mehrstufiges Zufallsverfahren ausgewählt. Dieses mehrstufige Verfahren zur zufälligen Auswahl der Zielhaushalte und der Zielpersonen stellt sicher, dass die Stichprobe die Grundgesamtheit in ihrer Struktur widerspiegelt und die Ergebnisse damit repräsentativ sind.

Die Ergebnisse können mit den bei allen Stichprobenerhebungen üblichen Fehlertoleranzen (im vorliegenden Fall von +/- 3 Prozentpunkten) auf die Bevölkerung ab 16 Jahre in Baden-Württemberg übertragen werden.

Die Erhebung wurde zwischen dem 11. September und 6. Oktober 2023 mit Hilfe computergestützter Telefoninterviews (CATI = computer assisted telephone interviewing) durchgeführt.

Die Ergebnisse wurden an relevanten Stellen nach den Raumkategorien des Landesentwicklungsplans 2002 aufgeschlüsselt. Es wurden 674 Personen aus städtischen Verdichtungsräumen (Raumkategorien 01 = Verdichtungsräume insgesamt und 02 = Randzonen um die Verdichtungsräume insgesamt) sowie 313 Personen aus ländlichen Regionen (Raumkategorien 03 = Verdichtungsgebiete im ländlichen Raum insgesamt und 04 = Ländlicher Raum im engeren Sinne insgesamt) befragt.

Die Untersuchungsbefunde werden im nachfolgenden Ergebnisbericht vorgestellt.

1 Zentrale Ergebnisse

Das Thema Klima beschäftigt die Bürgerinnen und Bürger in Baden-Württemberg

Die große Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger in Baden-Württemberg bespricht Klimaveränderungen mit dem eigenen sozialen Umfeld, allen voran mit Familienmitgliedern sowie Freundinnen und Freunden. Lediglich vier Prozent geben an, nie mit anderen Menschen über Klimaveränderungen zu sprechen. Hitzewellen und Stürme oder Starkregen in Baden-Württemberg lösen dabei am häufigsten Gespräche aus, wenn es um die regionalen Auswirkungen des Klimawandels geht.

Der Wunsch, persönlich etwas für den Klimaschutz zu tun, schlägt sich auch bei einer Mehrheit im eigenen Mobilitätsverhalten nieder, so die Selbsteinschätzung der Befragten. 54 Prozent geben an, dass der Wunsch, persönlich etwas zum Klimaschutz beizutragen, ihre Mobilitätsroutinen langfristig verändert hat. Das ist ein deutlich größerer Anteil als derjenigen, die dies Staus auf den Straßen (36 %), Verspätungen der Bahn (35 %), einem Jobwechsel (29 %), Umzug (27 %) oder einer neuen Familiensituation (23 %) zuschreiben. Nur der Führerscheinwerb (57 %) hat sich noch etwas häufiger als der Wunsch nach Klimaschutz auf die eigene Mobilität ausgewirkt.

Annäherung an vorpandemische Prioritäten: Ausbau des ÖPNV wieder mit Abstand wichtigstes Ziel

Der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) ist aus Sicht der Bevölkerung Baden-Württembergs wieder das wichtigste Ziel in der Verkehrsplanung. Könnten die Befragten darüber entscheiden, wie finanzielle Mittel lokal eingesetzt werden, würden sie diese mit Abstand am häufigsten in ein besseres Bus- und Bahnangebot investieren (42 %). Damit liegt aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger die Priorität in der Verkehrsplanung wie vor der Pandemie im Ausbau des ÖPNV (2019: 41 %), nachdem dies während der Pandemie an Bedeutung eingebüßt hatte (2021: 28 %). Ebenso befürwortet eine deutliche Mehrheit (82 %) die Anbindung aller Orte an den ÖPNV im Bundesland im Sinne einer "Mobilitätsgarantie" (5-24 Uhr, in ländlichen Räumen mindestens alle 30 Minuten und in der Stadt alle 15 Minuten).

Den Ausbau des ÖPNV selbst finanziell zu unterstützen, kann sich eine große Mehrheit (75 %) weiterhin vorstellen, sofern der Betrag für ein Abo des Nahverkehrs anrechenbar wäre. Gegenüber 2021 nutzt zudem ein leicht gestiegener Anteil hauptsächlich öffentliche Verkehrsmittel, um mobil zu sein (+6 Prozentpunkte auf 19 %).

Elektromobilität zieht weiter in den Alltag der Menschen ein, ist aber auch umstritten

Insgesamt haben deutlich mehr Befragte als noch vor zwei Jahren schon einmal Verkehrsmittel mit Elektroantrieb, seien es E-Autos (44 %), E-Bikes (54 %) oder E-Scooter (25 %), genutzt. Der Anteil an Haushalten mit Elektroauto ist darüber hinaus gegenüber 2021 von fünf auf nunmehr 14 Prozent gestiegen. Anzutreffen sind Elektroautos nach wie vor am ehesten in einkommensstarken Haushalten.

Elektromobilität ist jedoch auch umstritten. Einerseits besteht – konstant zu 2021 – bei einer Hälfte Skepsis gegenüber umweltfreundlichen Effekten. Noch kritischer werden Vorrechte bzw. die Besserstellung von Elektroautos gegenüber „Verbrennern“ bei Parkgebühren oder bei der Fahrerlaubnis in Städten beurteilt (37 % bzw. 20 % Zustimmung). Auch die Notwendigkeit einer guten Ladeinfrastruktur – ähnlich wie bei jetzigen Tankstellen – wird konstatiert (63 %). Zum anderen ist rund die Hälfte bereit, unter den richtigen Voraussetzungen beim nächsten Autokauf einen Elektroantrieb zu wählen.

Auffällig ist insgesamt die bejahende Einstellung der Jüngeren und Personen in Großstädten zur Elektromobilität gegenüber skeptischeren Ansichten der Älteren und derjenigen, die in kleineren Städten und Gemeinden Baden-Württembergs leben.

Einstellung zum Auto und zu selbstaktiver Mobilität

Für den Klimaschutz mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen wird weiterhin von einer deutlichen Mehrheit in Baden-Württemberg akzeptiert. Sollen Parkplätze und Autofahrspuren wegfallen, befürworten knapp zwei Drittel eine Flächenumverteilung zugunsten von Radwegen und knapp die Hälfte zugunsten von Fußwegen.

Grundsätzlich möchten viele Befragte in Baden-Württemberg jedoch am eigenen Auto festhalten. Das Auto ist weiterhin nicht nur mehrheitlich das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. Etwa zwei Drittel (64 %) sind zudem der Meinung, dass man ein Auto benötigt, selbst wenn es gute Mobilitätsangebote, wie einen verlässlichen öffentlichen Verkehr gibt. Sechs von zehn Befragte (61 %) sind eher nicht oder überhaupt nicht der Ansicht, dass Autofahrerinnen und -fahrer zu viele Steuer und Gebühren zahlen. Am ehesten beklagen solche Kosten Befragte in ländlichen Räumen (45 %), Personen mit Haushaltseinkommen unter 2.500 Euro monatlich (44 %) und Befragte mittleren Alters zwischen 35 und 59 Jahren (43 %).

(Zunehmend) kritisch beurteilen die Befragten in Baden-Württemberg eine City-Maut für private Pkws in Großstädten (seit 2021 Rückgang der Zustimmung um 7 Prozentpunkte auf 32 %) und Vorrechte für Fahrzeuge mit mehreren Insassen (29 % Zustimmung).

Wunsch nach Mitbestimmung

Im Wesentlichen einig sind sich die Befragte in Baden-Württemberg darin, dass die Gestaltung von Verkehr und Mobilität weder allein der Industrie noch den Entscheidungsträgerinnen und -trägern in Politik und Verwaltung überlassen werden sollte. Vielmehr erwarten neun von zehn Personen, dass Bürgerinnen und Bürger über verkehrliche Veränderungen vor Ort von den verantwortlichen Stellen informiert und falls möglich beteiligt werden.

2 Der Klimawandel im Alltag der Bürgerinnen und Bürger

2.1 Klimaveränderungen als Thema im Alltag

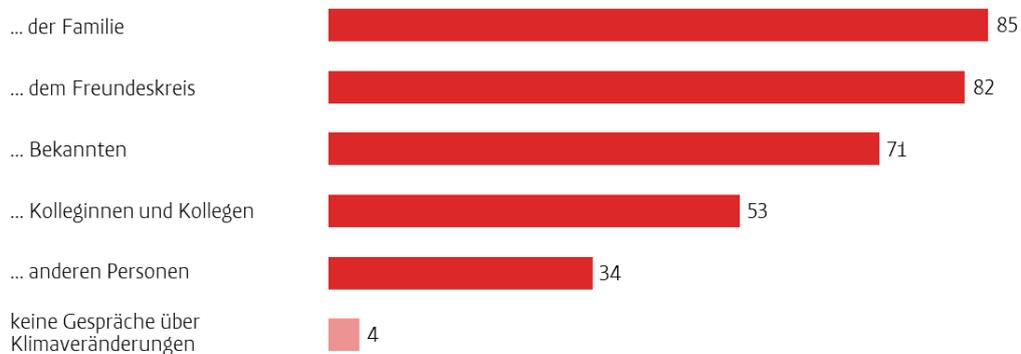
Aktuell wird häufig über Klimaveränderungen in den Medien berichtet. Gespräche darüber werden in Baden-Württemberg vor allem in der Familie (85 %) und im Freundeskreis (82 %) geführt.

Bei 71 Prozent sind Klimaveränderungen auch unter Bekannten und bei rund der Hälfte (53 %) im Kreis der Kolleginnen und Kollegen Thema – insbesondere unter den 35- bis 59-Jährigen (69 %).

Ein Drittel der Befragten spricht (auch) mit anderen Personen über Klimaveränderungen und bei sehr wenigen Befragten sind diese laut eigenen Angaben gar kein Gesprächsthema (4 %).

Sprechen über Klimaveränderungen

Es sprechen über die Klimaveränderungen mit ...



Mehrfachnennungen möglich
Angaben in Prozent

Diejenigen, die mit anderen Personen über Klimaveränderungen sprechen, wurden gefragt, um welche Klimaveränderungen in Baden-Württemberg es in diesen Gesprächen geht. Den Befragten wurde eine Liste mit verschiedenen Klimaveränderungen vorgelesen.

Allen voran lösen Hitzewellen (79 %) sowie Stürme und Starkregen (71 %) in Baden-Württemberg Gespräche über Klimaveränderungen aus.

Zwei Drittel (66 %) sprechen mit anderen Personen (auch) über Dürre und die Hälfte (52 %) über Hochwasser, wenn es um Klimaveränderungen in Baden-Württemberg geht.

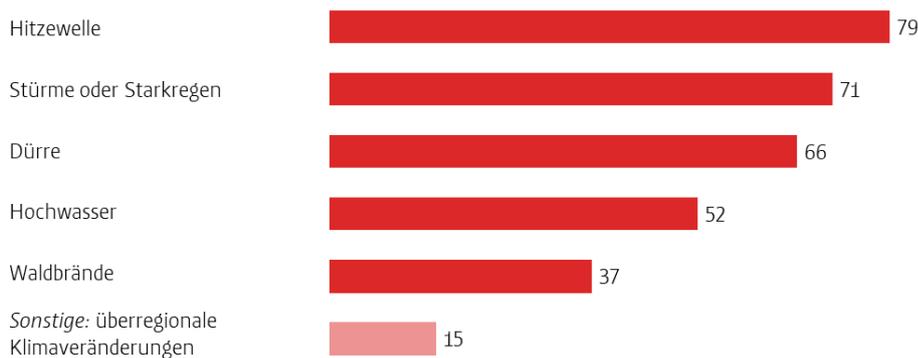
Vergleichsweise seltener tauschen sich die Baden-Württembergerinnen und Baden-Württemberger über Waldbrände (37 %) aus.

Bei 15 Prozent geht es (auch) vorrangig um überregionale Klimaveränderungen.

Befragte in Großstädten ab 100.000 Einwohnenden (87 %) sprechen noch häufiger über regionale Hitzewellen als diejenigen, die in kleineren Städten und Gemeinden leben (77 %).

Welche Klimaveränderungen in Baden-Württemberg sind Thema?

Es sprechen über folgende Klimaveränderungen in Baden-Württemberg



Basis: Befragte, die mit anderen Menschen über Klimaveränderungen sprechen
Mehrfachnennungen möglich; Angaben in Prozent

2.2 Veränderung des eigenen Mobilitätsverhaltens

Anschließend wurden die Befragten in Baden-Württemberg gebeten, aus einer Liste verschiedener Ereignisse anzugeben, welche davon zu einer langfristigen Veränderung der persönlichen Mobilität und entsprechender Routinen geführt haben. Mit persönlicher Mobilität und Routinen ist dabei gemeint, mit welchen Verkehrsmitteln und wie häufig Befragte unterwegs sind.

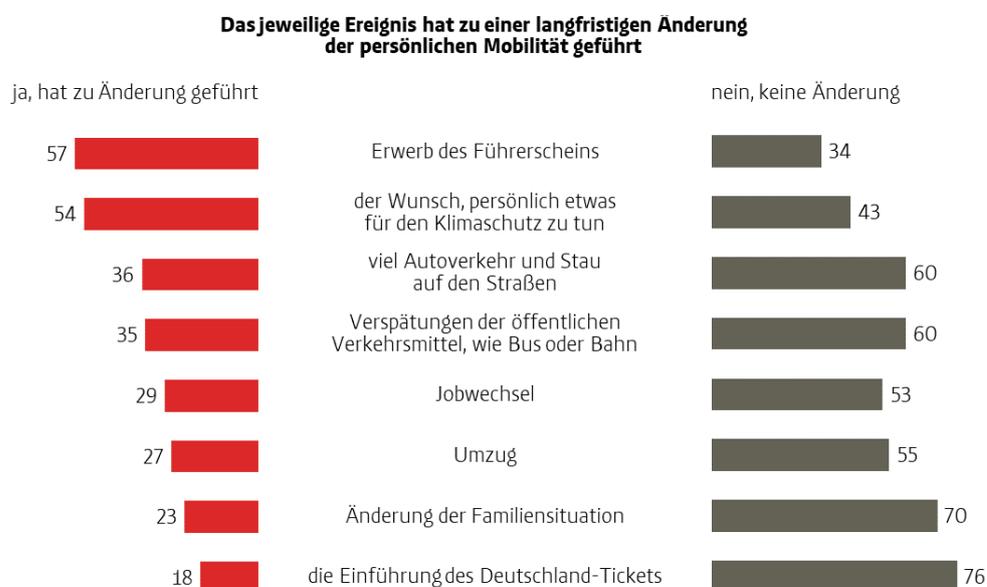
Der Erwerb des Führerscheins (57 %) sowie der Wunsch, persönlich etwas für den Klimaschutz zu tun (54 %), haben mit Abstand am häufigsten zu einer Änderung der persönlichen Mobilität geführt.

Durch viel Autoverkehr und Stau auf den Straßen (36 %) sowie Verspätungen der öffentlichen Verkehrsmittel wie Bus oder Bahn (35 %) sind rund ein Drittel nun anders mobil.

29 Prozent geben an, dass ein Jobwechsel ihr Mobilitätsverhalten langfristig verändert hat. Bei jeweils rund einem Viertel der Befragten führte ein Umzug (27 %) oder die Änderung der Familiensituation (23 %) dazu.

Knapp ein Fünftel der Befragten (18 %) ist durch die Einführung des Deutschland-Tickets nach eigener Einschätzung anders mobil.

Ereignisse, die die persönliche Mobilität verändern



an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“/keine Angabe
Angaben in Prozent

Während der Führerscheinwerb quer über Bevölkerungsgruppen hinweg mehrheitlich Mobilitätsroutinen veränderte, zeigen sich bei den anderen Ereignissen diverse Unterschiede zwischen den Befragtengruppen.

Die Einführung des Deutschland-Tickets wirkte sich häufiger auf die Mobilitätsroutinen von Befragten in Großstädten ab 100.000 Einwohnenden (25 %) als auf derer in kleineren Städten und Gemeinden (16 %) aus und häufiger auf 16- bis 34-Jährige (27 %) als auf über 35-Jährigen (14 %).

Gleichwohl haben die Jüngeren zwischen 16 und 34 Jahren (48 %) auch Verspätungen der öffentlichen Verkehrsmittel häufiger als die über 34-Jährigen (30 %) zum Anlass genommen, ihre Mobilitätsroutinen zu ändern. Unter den über 60-Jährigen führten dagegen häufiger volle Straßen und Staus (45 %) als späte Züge und Busse (26 %) dazu.

Auf viel Autoverkehr und Stau reagierten Befragte in Verdichtungsräumen (40 %) häufiger als in ländlichen Räumen (28 %) mit einer Änderung ihrer alltäglichen Mobilität.

Durch ihren Wunsch, persönlich etwas für den Klimaschutz zu tun, sind mit großer Mehrheit ab 60-Jährige (62 %) und Großstädter/-innen (62 %) anders unterwegs.

Ein Jobwechsel war am ehesten unter Bezieherinnen und Bezieher höherer Einkommen (ab 4.000 Euro) (37 %) sowie unter 60-Jährigen (33 %) ein Ereignis, das eigene Mobilitätsroutinen langfristig änderte.

3 Meinungen zu Prioritäten in der Verkehrspolitik

3.1 Prioritäten in der Verkehrsplanung

Wie schon im Jahr 2021 wurden die Befragten gebeten sich vorzustellen, sie seien in der Gemeinde, in der sie leben, für die Verkehrsplanung verantwortlich und haben für das kommende Jahr einen hohen Betrag zur Verfügung.

Mit Abstand am häufigsten (42 %) würden die Befragten diese Mittel in ein besseres Bus- und Bahnangebot investieren. Damit richtet sich die Priorität in der Verkehrsplanung wie vor der Pandemie wieder am Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs aus (2019: 41 %), nachdem dies aus Sicht der Befragten während der Pandemie an Bedeutung eingebüßt hatte (2021: 28 %).

Knapp ein Fünftel (19 %) würde das Geld in bessere Fahrradwege investieren. Nachdem dieser Wert 2021 gestiegen war (+9 Prozentpunkte auf 24 %), ist er aktuell wieder etwas abgesunken und hält sich auf einem etwas höheren Niveau als vor der Pandemie (2019: 15 %). Somit scheint sich die derzeitige Präferenz in der Verkehrsplanung insgesamt wieder an vorpandemische Zeiten anzunähern, nachdem die Infektionslage 2021 die Präferenzen zeitweilig verschoben hatte.

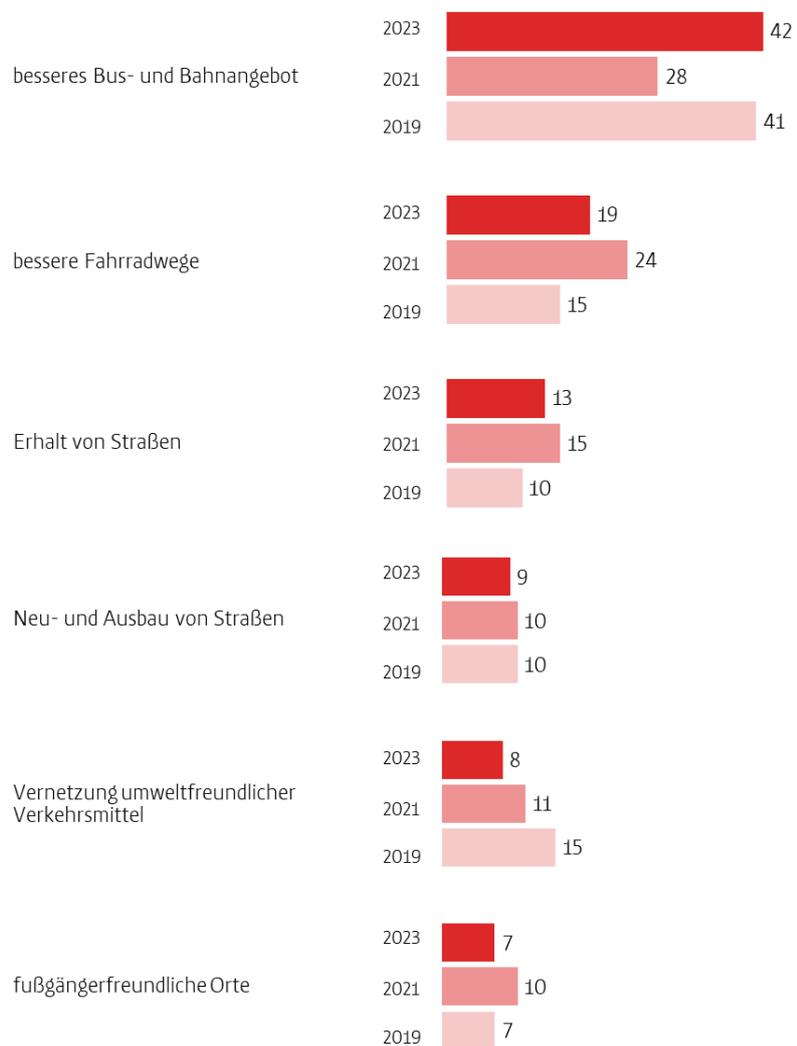
Bei den restlichen potenziellen verkehrsplanerischen Zielen hat sich im Zeitvergleich nur wenig verändert. Etwa jede/-r Zehnte würde das Geld derzeit in den Erhalt (13 %) oder Neu- bzw. Ausbau (9 %) von Straßen investieren.

Mit kontinuierlich etwas abnehmender Tendenz seit 2019 würden derzeit 8 Prozent Mittel für die Vernetzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel, z. B. Fahrradparken an Bahnhöfen, ausgeben. 7 Prozent würden Geld für fußgängerfreundliche Orte wie Fußwege, Spielstraßen oder Zebrastreifen einsetzen.

Insbesondere die 16- bis 34-Jährigen (49 %) sowie Befragte mit Wohnsitz in Städten und Gemeinden unter 100.000 Einwohnenden (44 %) würden einen solchen Betrag zurzeit in ein besseres Bus- und Bahnangebot investieren.

In welchen Bereich der Mobilität würde man investieren?

Es würden in der Verkehrsplanung Geld am ehesten ausgeben für:



an 100 Prozent fehlende Angaben = „nichts davon“ bzw. „weiß nicht“/keine Angabe
Angaben in Prozent

3.2 Bereitschaft, ein gutes Angebot von Bus und Bahn finanziell zu unterstützen

Das Ziel, ein flächendeckend gutes Angebot bei Bus und Bahn zu schaffen, zum Beispiel ähnlich wie in der Schweiz, kostet Bund, Land und Kommunen Geld. In dem Kontext wurde gefragt, ob die Bürgerinnen und Bürger in Baden-Württemberg bereit wären, einen monatlichen Beitrag zu zahlen, wenn dieser für ein ÖPNV-Abo angerechnet werden kann.

Unverändert zu 2021 äußern drei Viertel der Befragten ihre grundsätzliche Bereitschaft dazu.

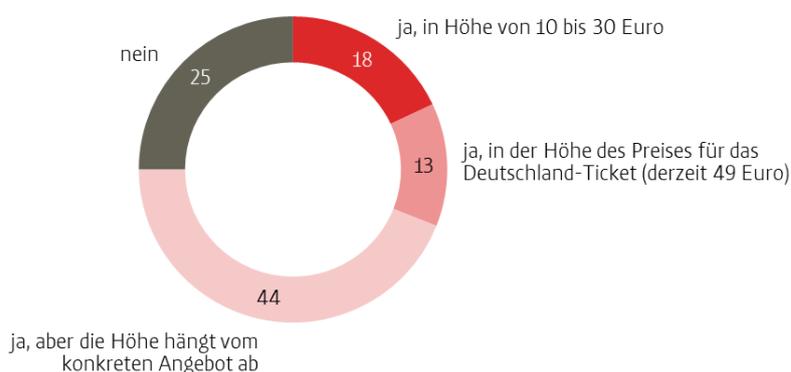
18 Prozent können sich vorstellen, monatlich 10 bis 30 Euro und weitere 13 Prozent einen Beitrag in Höhe des Preises für das Deutschland-Ticket (derzeit 49 Euro) dafür zu zahlen.

Dass die Höhe des Beitrags vom konkreten Angebot abhängt, geben mit 44 Prozent die meisten Befragten an.

Ein Viertel ist dagegen nicht bereit, das Ziel eines flächendeckend guten Angebots bei Bus und Bahn mit einem monatlichen Beitrag zu unterstützen.

Bereitschaft, den Aufbau von Bus- und Bahnangeboten zu unterstützen

Es wären bereit, einen monatlichen Betrag zu zahlen, wenn der Betrag für ein ÖPNV-Abo angerechnet werden kann:



Angaben in Prozent

4 Einstellungen zu Leitlinien der Verkehrspolitik in Baden-Württemberg

Wie steht die Bevölkerung in Baden-Württemberg zu verschiedenen Aspekten der Verkehrspolitik im Bundesland? Dies wurde anhand verschiedener Aussagen ermittelt, zu denen die Zustimmung erhoben wurde.

Die Aussagen schließen an übergeordnete sowie spezifische Leitlinien der Verkehrspolitik an: das Ziel den Kfz-Verkehr zu reduzieren sowie selbstaktive Mobilität zu Fuß und mit dem Rad, klimaneutrales Autofahren und Mobilität mit dem öffentlichen Nahverkehr zu fördern.

4.1 Übergeordnete Leitlinien

Weitgehend einig sind sich Bürgerinnen und Bürger Baden-Württembergs über alle Befragtengruppen hinweg, dass sie bei verkehrlichen Entscheidungen mitbestimmen möchten: 57 Prozent stimmen voll und ganz zu, dass Bürgerinnen und Bürger über verkehrliche Veränderungen vor Ort von den verantwortlichen Stellen informiert und falls möglich beteiligt werden sollten. Ein weiteres Drittel (33 %) stimmt dem eher zu.

Die Bedürfnisse von Kindern sind ebenfalls rund drei Vierteln (78 %) der Befragten ein wichtiges verkehrspolitisches Anliegen: Dass sich die Straßenverkehrssicherheit mehr an den Bedürfnissen von Kindern ausrichten sollte, stimmt knapp die Hälfte (47 %) voll und ganz und 31 Prozent eher zu.

Dass die Sanierung bestehender Straßen Vorrang vor dem Neubau weiterer Straßen haben muss, meinen ähnlich viele Befragte (77 %). Dabei hat seit 2017 die Priorisierung von Straßensanierungen gegenüber dem Neubau in der Tendenz kontinuierlich leicht zugenommen (2017: 69 %, 2019: 70 %, 2021: 74 %).

Sechs von zehn Befragte (61 %) sind eher nicht oder überhaupt nicht der Ansicht, dass Autofahrerinnen und -fahrer zu viele Steuer und Gebühren zahlen. Unzufriedenheit über solche Kosten äußern am ehesten Befragte in ländlichen Räumen (45 %), mit Haushaltseinkommen unter 2.500 Euro monatlich (44 %) und zwischen 35 und 59 Jahren (43 %).

Politischen Gestaltungsbedarf im Mobilitätsbereich erkennt eine große Mehrheit in Baden-Württemberg weiterhin: Dass die Industrie die richtigen Zukunftstrends bei der Mobilität ganz allein erkennt, meint lediglich knapp ein Viertel aller Befragten (23 %) – Männer (28 %) häufiger als Frauen (18 %). Damit sind die Ergebnisse unverändert zum Vorjahr (Zustimmung 2021: 22 %, 2019: 17 %, 2017: 31 %).

Einstellungen zu übergeordneten verkehrspolitischen Leitlinien

Den folgenden Aussagen stimmen zu:

■ voll und ganz ■ eher ■ weiß nicht/k. A. ■ eher nicht ■ überhaupt nicht

Die Bürger sollten über verkehrliche Veränderungen vor Ort von der verantwortlichen Stelle informiert und falls möglich beteiligt werden.



Die Straßenverkehrssicherheit sollte sich mehr an den Bedürfnissen von Kindern ausrichten.



Der Neubau weiterer Straßen muss hinter der Sanierung bestehender Straßen zurückstehen.



Autofahrer zahlen zu viele Steuern und Gebühren.



Die Industrie wird die richtigen Zukunftstrends bei der Mobilität ganz allein erkennen.



Angaben in Prozent

4.2 Reduzierter Kfz-Verkehr in Stadt und Land

Nach wie vor sind knapp drei Viertel (72 %) in Baden-Württemberg der Ansicht, dass an Strecken mit hoher Lärmbelastung stärkere Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt werden sollten (-2 Prozentpunkte gegenüber 2021). Befragte ab 60 Jahren (81 %) sprechen sich häufiger als die Jüngeren (68 %) dafür aus.

Dass jede/-r ein Carsharing-Angebot in fußläufigem Einzugsbereich haben sollte, meinen zwei Drittel und im Wesentlichen genauso viele wie noch 2021 (+2 Prozentpunkte auf 66 %). Der Wunsch danach besteht überdurchschnittlich häufig unter Befragten in Großstädten ab 100.000 Einwohnenden (78 %).

Seit 2021 im Grunde unverändert ist auch die Meinung zum Bau von Tunneln und Umgehungsstraßen. 60 Prozent äußern, dass mehr davon gebaut werden sollten (+1 Prozentpunkt).

Eine Mehrheit ist wie in den vorangegangenen Erhebungen seit 2015 der Meinung, dass die Geschwindigkeitsbegrenzung von 50 km/h innerorts gedrosselt werden sollte. 59 Prozent der Befragten sind der Ansicht, dass Tempo 30 innerorts ausreichend schnell ist. Frauen (63 %) sind häufiger als Männer (53 %) dieser Ansicht.

Etwas weniger als die Hälfte (46 %) der Befragten meint, dass die Kosten für das Vor- und Instandhalten von öffentlichen Parkplätzen ihre Benutzerinnen und Benutzer bezahlen sollten, nicht die Allgemeinheit. Befragte in Großstädten ab 100.000 Einwohnenden sind mit knapper Mehrheit (53 %) für die Kostenlast aufseiten der Nutzerinnen und Nutzer statt der Allgemeinheit.

Vergleichsweise kritischer beurteilen die Baden-Württembergerinnen und Baden-Württemberger eine City-Maut in Großstädten und Vorrechte für Fahrzeuge mit mehreren Insassen. Dass eine solche Gebühr für die Fahrt in der Stadt mit dem eigenen Pkw eingeführt werden sollte, befürwortet lediglich ein Drittel (32 %). Im Vergleich zu 2021 ist die Zustimmung dazu etwas rückläufig (-7 Prozentpunkte). 29 Prozent sprechen sich für Vorrechte von Fahrzeugen im Straßenverkehr aus, die mit mehr als einer Person besetzt sind. Diese Einstellung ist in Baden-Württemberg seit 2017 im Wesentlichen konstant (jeweils zwischen 26 % und 33 % Zustimmung).

Einstellungen zum Kfz-Verkehr in Stadt und Land

Den folgenden Aussagen stimmen zu:

■ voll und ganz ■ eher ■ weiß nicht/k. A. ■ eher nicht ■ überhaupt nicht

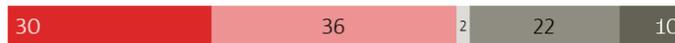
An Strecken mit hoher Lärmbelastung sollten stärkere Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt werden.



Tempo 30 innerorts ist ausreichend schnell.



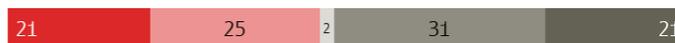
Jeder sollte ein Carsharing-Angebot in fußläufigem Einzugsbereich haben.



Es sollten mehr Tunnel und Umgehungsstraßen gebaut werden.



Die Kosten für das Vor- und Instandhalten von öffentlichen Parkplätzen sollten ihre Benutzer bezahlen, nicht die Allgemeinheit.



Großstädte sollten eine City-Maut, also eine Gebühr für die Fahrt in der Stadt mit dem eigenen Pkw einführen.



Fahrzeuge, die mit mehr als einer Person besetzt sind, sollten im Straßenverkehr Vorrechte erhalten.



Angaben in Prozent

4.3 Selbstaktive Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad

Acht von zehn Befragten sprechen sich weiter dafür aus, dass die Ordnungsbehörden konsequenter gegen das Parken auf Gehwegen und an Kreuzungen vorgehen sollten (81 %, -1 Prozentpunkt gegenüber 2021). Darüber herrscht sowohl zwischen verschiedenen Befragtengruppen als auch im Zeitvergleich seit 2017 weitgehend Einigkeit.

Lastenräder werden in Baden-Württemberg weiterhin positiv beurteilt. Dass Lastenräder eine sinnvolle Transportmöglichkeit für Kinder oder für den Einkauf sind, sehen zurzeit 74 Prozent der Befragten so (-3 Prozentpunkte gegenüber 2021) – insbesondere jüngere Befragte zwischen 16 und 34 Jahren (84 %) äußern sich dahingehend.

Eine Zwei-Drittel-Mehrheit in Baden-Württemberg (64 %, +2 Prozentpunkte gegenüber 2021) spricht sich dafür aus, dass mehr Radwege, Radschnellwege sowie Fahrradabstellplätze gebaut werden sollten – auch wenn dafür Parkplätze und Autofahrspuren wegfallen. Mit zunehmendem Alter nimmt die Zustimmung dazu ab: Während 71 Prozent der 16- bis 34-Jährigen dies befürworten, sind es bei den über 34-Jährigen 62 Prozent.

Neben der Zustimmung zum priorisierten Bau von Radwegen wurde dies ebenfalls für Fußwege erhoben. Dabei fällt die Akzeptanz zum Ausbau von Fußwegen im Vergleich zu Radwegen geringer aus. Hinsichtlich breiter und attraktiver Fußwege sind die Befragten geteilter Meinung: Genauso wie 2021 ist die eine Hälfte (49 %) in Baden-Württemberg dafür und die andere (50 %) dagegen, wenn dafür Parkplätze und Autofahrspuren umgenutzt werden. Befragte in Großstädten ab 100.000 Einwohnenden sprechen sich mehrheitlich für breite und attraktive Fußwege aus (58 %).

Rund die Hälfte (52 %) der Befragten schätzt, dass sie durch den Besitz eines E-Bikes häufiger Fahrrad fahren würden bzw. seit dem sie eins haben, weitere Strecken mit dem Fahrrad zurücklegen. Über 60-Jährige (46 %) sehen diesen (potenziellen) Effekt durch ein E-Bike etwas seltener als die Jüngeren (55 %).

Für den Klimaschutz auf mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zu setzen, ist von der deutlichen Mehrheit in Baden-Württemberg weiterhin akzeptiert. Lediglich 13 Prozent halten es für unsinnig, dass man für den Klimaschutz mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen soll (-1 Prozentpunkt gegenüber 2021).

Die Einstellungen der Bevölkerung in Baden-Württemberg zur selbstaktiven Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad sind damit konstant zu der vorangegangenen Erhebung.

Einstellungen zur Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad

Den folgenden Aussagen stimmen zu:

■ voll und ganz ■ eher ■ weiß nicht/k. A. ■ eher nicht ■ überhaupt nicht

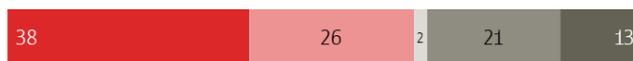
Die Ordnungsbehörden sollten konsequenter gegen das Parken auf Gehwegen und an Kreuzungen vorgehen.



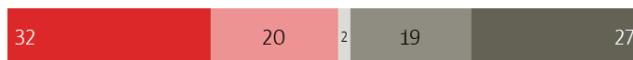
Lastenräder sind eine sinnvolle Transportmöglichkeit für Kinder oder für den Einkauf.



Es sollten mehr Radwege, Radschnellwege sowie Fahrradabstellplätze gebaut werden – auch wenn dafür Parkplätze und Autofahrspuren wegfallen.



Wenn ich ein E-Bike hätte, würde ich deutlich mehr mit dem Fahrrad unterwegs sein bzw. seit ich ein E-Bike habe, fahre ich deutlich weitere Strecken mit dem Fahrrad.



Es sollten mehr breite und attraktive Fußwege entstehen, auch wenn dafür Parkplätze und Autofahrspuren umgenutzt werden.



Dass man für den Klimaschutz mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen soll, ist unsinnig.



Angaben in Prozent

4.4 Klimaneutrales Autofahren

63 Prozent der Bürgerinnen und Bürger in Baden-Württemberg meinen, dass sich deutlich mehr Menschen für ein Elektroauto entscheiden würde, gäbe es eine gute Ladeinfrastruktur ähnlich wie bei den jetzigen Tankstellen. 16- bis 34-Jährige sind überdurchschnittlich häufig dieser Ansicht (74 %). Darüber hinaus nimmt mit steigender Ortsgröße und steigendem Haushaltsnettoeinkommen der Anteil derjenigen zu, die einen Zusammenhang zwischen Ladeinfrastruktur und Kaufentscheidung für ein Elektroauto ausmachen. Derzeit stimmen etwas weniger Befragte dieser Aussage zu als noch 2021 (-8 Prozentpunkte).

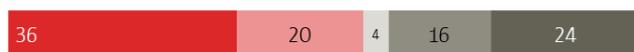
Dass sie sich – sofern der Preis stimmt – beim nächsten Autokauf für ein Elektroauto statt einem Auto mit Verbrennungsmotor entscheiden, geben etwas mehr als die Hälfte an (-3 Prozentpunkte auf 56 %). Den Kauf eines Elektroautos erwägen überdurchschnittlich häufig Befragte aus Großstädten mit mehr als 100.000 Einwohnenden (68 %). Auch Jüngere zwischen 16 und 34 Jahren (63 %) sowie Personen, die über ein Haushaltsnettoeinkommen ab 2.500 Euro verfügen (59 %), ziehen ein Elektrofahrzeug häufiger als Ältere (53 %) und Personen mit geringeren Einkommen (49 %) in Betracht.

Einstellungen zum klimaneutralen Autofahren

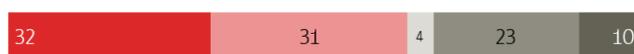
Den folgenden Aussagen stimmen zu:

■ voll und ganz ■ eher ■ weiß nicht/k. A. ■ eher nicht ■ überhaupt nicht

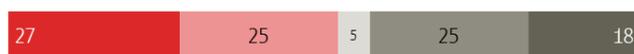
Wenn der Preis stimmt, entscheide ich mich beim nächsten Autokauf für ein Elektroauto statt einem Auto mit Verbrennungsmotor.



Gäbe es eine gute Ladeinfrastruktur – ähnlich wie bei den jetzigen Tankstellen – dann würden deutlich mehr Menschen sich für ein Elektroauto entscheiden.



Elektroautos sind nicht umweltfreundlicher als Autos mit Verbrennungsmotor.



Klimaneutrale Fahrzeuge, wie beispielsweise Elektroautos, sollten bei Parkgebühren entlastet werden.



Bei steigender Zahl Elektroautos sollten zukünftig in den Städten Zonen eingerichtet werden, die von Fahrzeugen mit Benzin- oder Dieselantrieb nicht mehr befahren werden dürfen.



Angaben in Prozent

Ebenfalls gut die Hälfte der Bevölkerung im Bundesland ist der Ansicht, dass Elektroautos nicht umweltfreundlicher sind als Autos mit Verbrennungsmotor (-3 Prozentpunkte auf 52 %). Befragte, die in Großstädten ab 100.000 Einwohnenden leben (39 %), und Jüngere zwischen 16 und 34 Jahren (40 %) sind hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit von Elektroautos deutlich seltener skeptisch als diejenigen in kleineren Städten und Gemeinden (56 %) und Ältere (57 %).

Die Bevorzugung von klimaneutralen Fahrzeugen bei Parkgebühren und exklusive Zonen für Elektroautos in Städten finden in der Bevölkerung Baden-Württembergs bei höchstens rund einem Drittel Unterstützung. 37 Prozent meinen, dass klimaneutrale Fahrzeuge, wie beispielsweise Elektroautos, bei Parkgebühren entlastet werden sollten. Zustimmung findet dies ebenfalls am ehesten noch unter 16- bis 34-Jährigen (44 %) und Befragten aus groß-städtischen Räumen (46 %).

Vergleichsweise selten werden Verbotszonen in Städten für Fahrzeuge mit Benzin- oder Dieselantrieb befürwortet. Lediglich ein Fünftel meint, dass bei steigender Zahl von Elektroautos künftig in Städten Zonen eingerichtet werden sollten, die von Fahrzeugen mit Benzin- oder Dieselantrieb nicht mehr befahren werden dürfen. Unter Personen aus Großstädten ab 100.000 Einwohnenden (31 %) findet dieser Vorschlag noch am ehesten Anklang.

Einstellungen zum klimaneutralen Autofahren – nach Alter

Den folgenden Aussagen stimmen zu:

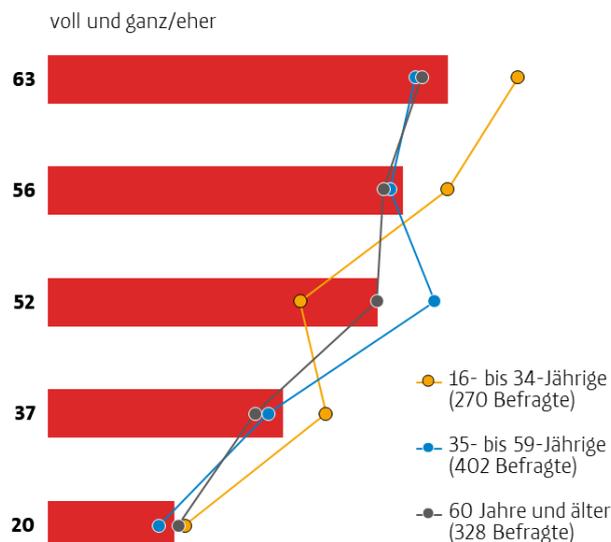
Gäbe es eine gute Ladeinfrastruktur – ähnlich wie bei den jetzigen Tankstellen – dann würden deutlich mehr Menschen sich für ein Elektroauto entscheiden.

Wenn der Preis stimmt, entscheide ich mich beim nächsten Autokauf für ein Elektroauto statt einem Auto mit Verbrennungsmotor.

Elektroautos sind nicht umweltfreundlicher als Autos mit Verbrennungsmotor.

Klimaneutrale Fahrzeuge, wie beispielsweise Elektroautos, sollten bei Parkgebühren entlastet werden.

Bei steigender Zahl Elektroautos sollten zukünftig in den Städten Zonen eingerichtet werden, die von Fahrzeugen mit Benzin- oder Dieselantrieb nicht mehr befahren werden dürfen.



Angaben in Prozent

Beim klimaneutralen Fahren zeigt sich damit ein ambivalentes Stimmungsbild in Baden-Württemberg: Einerseits besteht Skepsis gegenüber umweltfreundlichen Effekten wie auch Vorrechten von Elektroautos gegenüber „Verbrennern“ und auch ein Bedarf an Ladeinfrastruktur wird geäußert. Zum anderen ist rund die Hälfte bereit, unter den richtigen Voraussetzungen auf ein Elektroauto umzusteigen.

Auffällig sind insgesamt die bejahenden Einstellungen der Jüngeren und Personen in Großstädten zur Elektromobilität gegenüber skeptischeren Ansichten der Älteren und derjenigen, die in kleineren Städten und Gemeinden Baden-Württembergs leben.

Einstellungen zum klimaneutralen Autofahren – nach Ortsgröße

Den folgenden Aussagen stimmen zu:

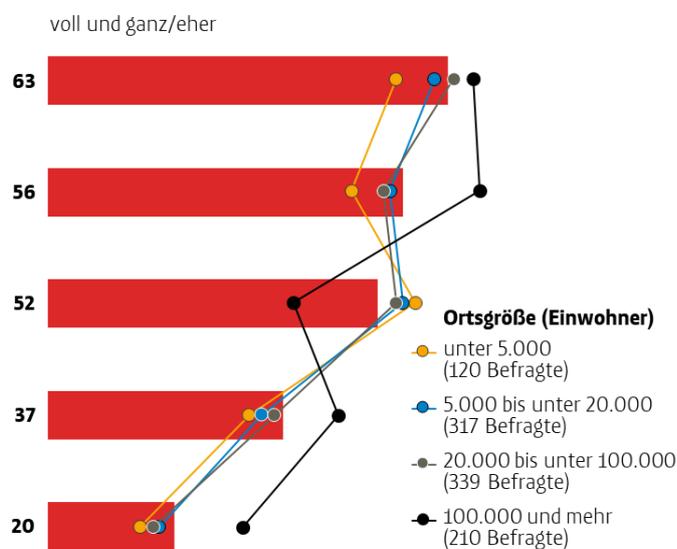
Gäbe es eine gute Ladeinfrastruktur – ähnlich wie bei den jetzigen Tankstellen – dann würden deutlich mehr Menschen sich für ein Elektroauto entscheiden.

Wenn der Preis stimmt, entscheide ich mich beim nächsten Autokauf für ein Elektroauto statt einem Auto mit Verbrennungsmotor.

Elektroautos sind nicht umweltfreundlicher als Autos mit Verbrennungsmotor.

Klimaneutrale Fahrzeuge, wie beispielsweise Elektroautos, sollten bei Parkgebühren entlastet werden.

Bei steigender Zahl Elektroautos sollten zukünftig in den Städten Zonen eingerichtet werden, die von Fahrzeugen mit Benzin- oder Dieselantrieb nicht mehr befahren werden dürfen.



Angaben in Prozent

4.5 Mobil mit dem öffentlichen Nahverkehr

Eine gute Anbindung aller Orte im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) befürwortet eine große Mehrheit in Baden-Württemberg über verschiedene Bevölkerungsgruppen hinweg. Dass alle Orte in ländlichen Räumen (von 5 Uhr morgens bis Mitternacht) mindestens alle 30 Minuten und in der Stadt alle 15 Minuten angebinden sein sollten, stimmen 82 Prozent zu – 56 Prozent sogar *voll und ganz*.

Dass der Busverkehr mit dem Fuß- und Radverkehr gegenüber dem Auto bevorzugt werden sollte, beispielsweise bei Ampelschaltungen, wird von zwei Dritteln (68 %, +1 Prozentpunkt gegenüber 2021) der Befragten unterstützt.

Trotz der Unterstützung von Anbindungen an den ÖPNV meinen ebenfalls fast zwei Drittel (64 %), dass man ein Auto benötigt, selbst wenn es gute Mobilitätsangebote, wie einen verlässlichen öffentlichen Verkehr gibt. 16- bis 34-Jährige (53 %) und Personen, die in Großstädten ab 100.000 Einwohnenden leben (52 %), sind seltener als der Durchschnitt aller Befragten dieser Ansicht.

Einstellungen zum öffentlichen Nahverkehr

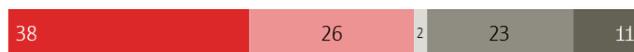
Den folgenden Aussagen stimmen zu:

■ voll und ganz ■ eher ■ weiß nicht/k. A. ■ eher nicht ■ überhaupt nicht

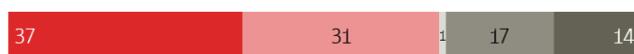
Im ÖPNV sollte von 5 Uhr morgens bis Mitternacht in ländlichen Räumen mindestens alle 30 Minuten und in der Stadt alle 15 Minuten alle Orte angebinden sein.



Selbst wenn es gute Mobilitätsangebote, wie einen verlässlichen öffentlichen Verkehr gibt, benötigt man ein Auto.



Fuß-, Rad- und Busverkehr sollten gegenüber dem Auto bevorzugt werden, zum Beispiel bei Ampelschaltungen.



Angaben in Prozent

5 Persönliches Mobilitätsverhalten

5.1 Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln oder Mobilitätsdiensten im Haushalt

In Anschluss wurden den Befragten aus Baden-Württemberg verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsdienste genannt mit der Bitte anzugeben, wie viele davon ihnen im Haushalt zur Verfügung stehen.

Das wichtigste Verkehrsmittel bezogen auf die Verbreitung ist nach wie vor das Auto mit Verbrennungsmotor. Neun von zehn (88 %) Befragte geben an, ihrem Haushalt stehe mindestens ein Auto mit Benzin- oder Dieselmotor zur Verfügung. Ähnlich viele (83 %) haben mindestens ein Fahrrad in ihrem Haushalt.

Dass es (auch) ein Rad mit elektrischem Hilfsmotor, also ein sogenanntes E-Bike oder Pedelec, in ihrem Haushalt gibt, äußert ein gutes Drittel (36 %) und damit mehr Befragte als noch 2021 (+8 Prozentpunkte).

Ein knappes Drittel (29 %) der Haushalte hat mindestens ein Deutschland-Ticket.

Ein Elektroauto ist mit 14 Prozent in mehr Haushalten anzutreffen als noch 2021 (+9 Prozentpunkte).

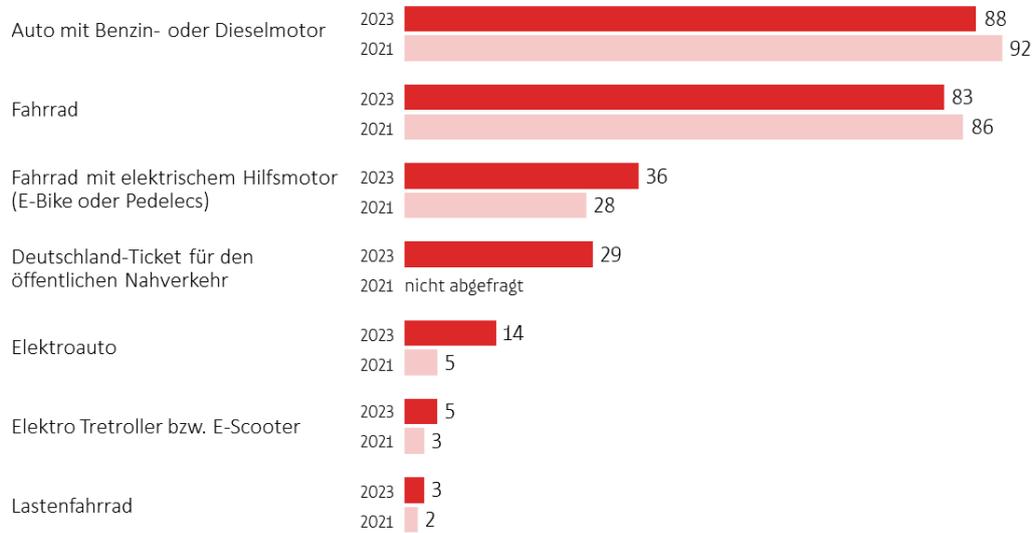
Elektro Tretroller bzw. E-Scooter (5 %) oder Lastenfahrräder (3 %) sind dagegen in Haushalten Baden-Württembergs weiterhin sehr wenig verbreitet.

Elektroautos (19 % gegenüber 8 %) und E-Bikes (43 % gegenüber 29 %) sind am ehesten in einkommensstarken Haushalten (4.000 Euro netto monatlich oder mehr) anzutreffen.

Haushalte in Großstädten ab 100.000 Einwohnenden haben überdurchschnittlich häufig ein Deutschland-Ticket (42 %) und seltener als der Durchschnitt ein Auto mit Verbrennungsmotor (75 %) bzw. E-Bike/Pedelec (23 %) zur Verfügung.

Verkehrsmittel oder Mobilitätsdienste im Haushalt

Folgende Verkehrsmittel oder Mobilitätsdienste stehen im Haushalt zur Verfügung:



Angaben in Prozent

5.2 Nutzung verschiedener Verkehrsmittel und Mobilitätsdienste

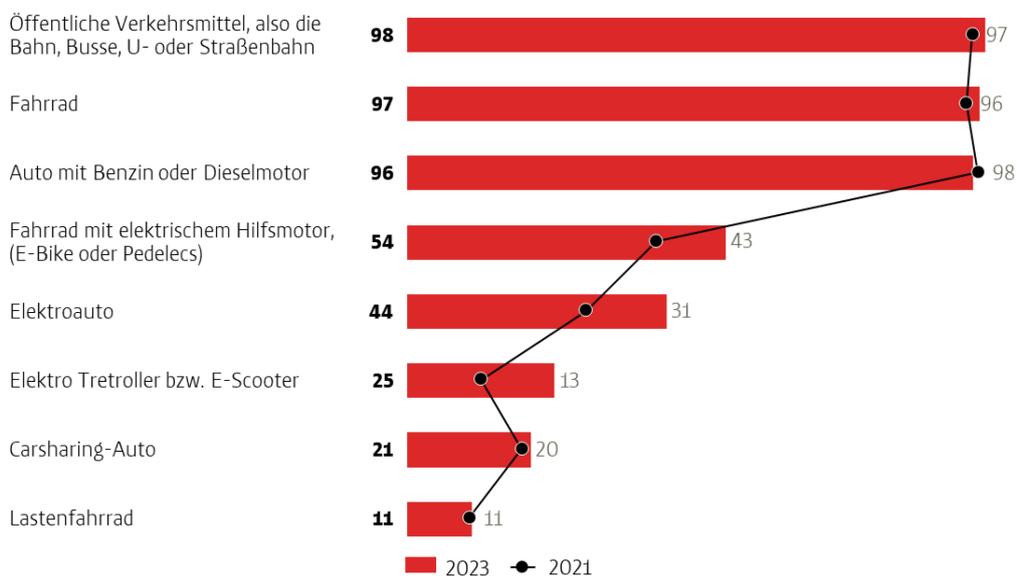
Auf die Frage nach bereits genutzten Verkehrsmitteln bzw. Mobilitätsdiensten geben nahezu alle Befragten an, öffentliche Verkehrsmittel (98 %), das Fahrrad (97 %) und das Auto mit Benzin- oder Dieselmotor (96 %) schon einmal genutzt zu haben.

Bei Verkehrsmitteln mit Elektroantrieb hat die Zahl der Befragten, die diese schon einmal genutzt haben, im Vergleich zu 2021 deutlich zugenommen. Bei dem E-Bike bzw. Pedelec ist der Wert um 11 Prozentpunkte auf 54 Prozent, bei dem E-Auto um 13 Prozentpunkte auf 44 Prozent und beim Elektro Tretroller bzw. E-Scooter um 12 Prozentpunkte auf 25 Prozent angestiegen.

Carsharing-Autos (21 %) und das Lastenfahrrad (11 %) wurden weiterhin von bislang vergleichsweise wenigen Befragten in Baden-Württemberg genutzt.

Genutzte Verkehrsmittel oder Mobilitätsdienste

Es haben schon einmal folgendes Verkehrsmittel genutzt:



Angaben in Prozent

Der Anteil derer, die das Auto mit Benzin- oder Dieselmotor am häufigsten nutzen, hat gegenüber 2021 leicht abgenommen (-6 Prozentpunkte auf 56 %). Der „Verbrenner“ ist nichtsdestotrotz weiterhin das mit Abstand am häufigsten genutzte Verkehrsmittel in Baden-Württemberg.

Auf die öffentlichen Verkehrsmittel, also die Bahn, Busse und U- oder Straßenbahnen, greift knapp ein Fünftel (19 %) am häufigsten im Alltag zurück und damit wieder ein etwas größerer Anteil als im Pandemiejahr 2021 (+6 Prozentpunkte).

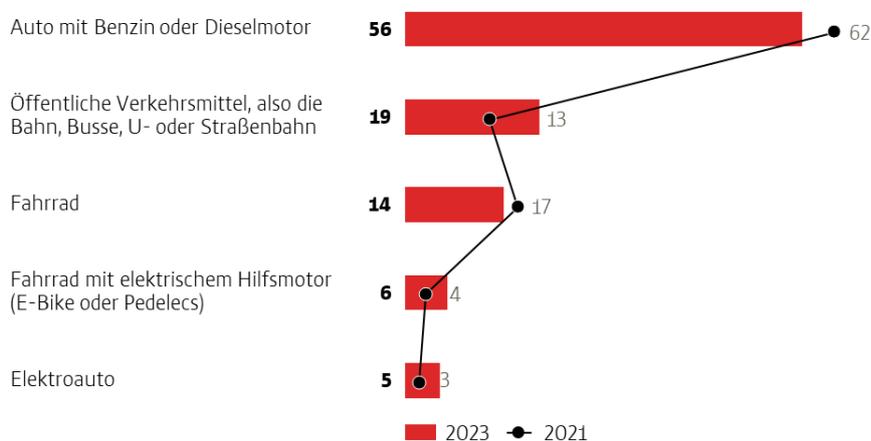
Eine/-r von fünf nutzt das Fahrrad, sei es ohne (14 %) oder mit elektrischem Hilfsmotor (6 %), am häufigsten.

Nur wenige Befragte (5 %) geben an, Elektroautos am häufigsten von allen Verkehrsmitteln zu nutzen.

Die öffentlichen Verkehrsmittel werden deutlich häufiger von 16- bis 34-Jährigen (34 %) als den über 34-Jährigen (14 %) und etwas häufiger von Befragten mit Haushaltsnettoeinkommen unter 2.500 Euro (24 %) als denjenigen mit höheren Einkommen (15 %) genutzt.

Mit einem Auto mit Verbrennungsmotor sind überdurchschnittlich häufig diejenigen, die in ländlichen Räumen leben (67 %), und Personen mit Mobilitätseinschränkungen (68 %) unterwegs.

Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel oder Mobilitätsdienst



Angaben in Prozent

5.3 Besitz eines Anwohnerparkausweises

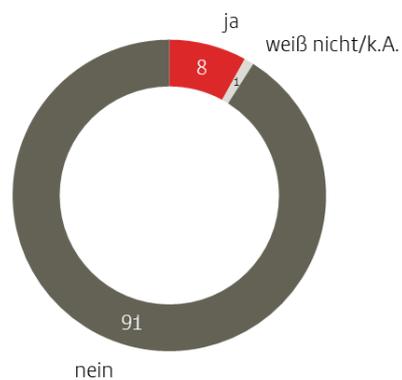
Befragte, in deren Haushalt mindestens ein Auto mit Benzin- oder Dieselmotor vorhanden ist, wurden gefragt, ob es dafür einen Anwohnerparkausweis gibt.

8 Prozent der Befragten besitzen einen solchen Parkausweis – und am ehesten jene Personen, die in Großstädten ab 100.000 Einwohner/-innen leben (20 %).

Damit sind die Ergebnisse im Wesentlichen unverändert zu 2021.

Anwohnerparkausweis

Für ihr Auto haben einen Anwohnerparkausweis:



Basis: 876 Befragte, die mindestens ein Auto zur Verfügung haben
Angaben in Prozent

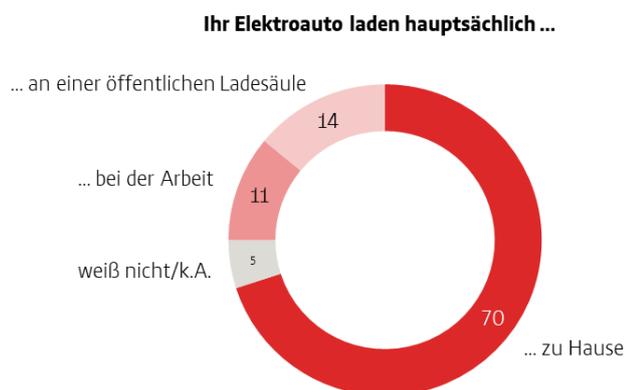
5.4 Aufladen des Elektroautos

Die (wenigen) Befragten, in deren Haushalt ein Elektroauto vorhanden ist, laden dieses hauptsächlich zu Hause (70 %).

Ähnlich große Anteile der Elektroautobesitzer/-innen laden diese in der Regel an einer öffentlichen Ladesäule (14 %) oder bei der Arbeit (11 %).

Aufgrund der geringen Anzahl an Befragten sind dies lediglich Tendenzangaben.

Aufladen des Elektroautos



Basis: 138 Befragte, die mindestens ein Elektroauto zur Verfügung haben
Tendenzangaben aufgrund geringer Fallzahl
Angaben in Prozent

6 Mobilitätseinschränkung aufgrund körperlicher Beeinträchtigung

Jeder Zehnte (10 %) gibt an, aufgrund einer körperlichen Beeinträchtigung in ihrer bzw. seiner Mobilität eingeschränkt zu sein.

Mobilitätseingeschränkte Befragte sind häufiger als der Durchschnitt aller Befragten über 60 Jahre alt und haben häufiger ein Haushaltseinkommen unter 2.500 Euro.

Für zwei Drittel der Personen mit Mobilitätseinschränkung in Baden-Württemberg ist das Auto mit Benzin- oder Dieselmotor das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. Diese Gruppe spricht sich etwas seltener als der Durchschnitt aller Befragten für eine Flächenumverteilung von Parkplätzen und Autospuren zugunsten von Fahrradwegen oder Fußwegen aus. Darüber hinaus beklagt die Gruppe häufiger als der Durchschnitt aller Befragten zu viele Steuern und Gebühren für Autofahrerinnen und -fahrer.

Mobilitätseinschränkung

	Aufgrund einer körperlichen Beeinträchtigung in ihrer Mobilität eingeschränkt		
	ja %	nein %	
insgesamt	10	90	
Männer	9	91	
Frauen	12	88	
16-bis 34- Jährige	2	98	
35- bis 59- Jährige	7	93	
60 Jahre und älter	21	79	
Verdichtungsräume	11	89	
ländliche Räume	8	92	
Haushaltsnetto- einkommen (Euro):	unter 2.500	20	80
	2.500 bis unter 4.000	8	92
	4.000 oder mehr	5	95