

**Mobilität und Verkehr
in Baden-Württemberg**

Ergebnisse einer repräsentativen
Bevölkerungsbefragung in
Baden-Württemberg

16. Dezember 2019
Q9419/38239 Kl, Li

forsa marplan
Markt- und Mediaforschungsgesellschaft
mbH
Büro Berlin
Schreiberhauer Straße 30
10317 Berlin
Telefon: (0 30) 6 28 82-0

Vorbemerkung

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg hat forsa marplan Markt- und Mediaforschungsgesellschaft mbH eine repräsentative Telefonbefragung zu den Themen „Mobilität und Verkehr in Baden-Württemberg“ durchgeführt.

Im Rahmen dieser Befragung wurden insgesamt 1.002 Personen ab 16 Jahre in Baden-Württemberg befragt, darunter 663 Personen aus städtischen Verdichtungsräumen und 339 Personen aus ländlichen Regionen.

Gegenstand der Untersuchung war es, bei den Bürgerinnen und Bürgern Baden-Württembergs zu ermitteln, welche Einstellungen die Bevölkerung zu den Themen Mobilität und Verkehr im Allgemeinen hat. Darüber hinaus wurde die jeweilige Nutzung verschiedener Verkehrsmittel erfasst und die Erwartungen der Bürgerinnen und Bürgern Baden-Württembergs an eine zukunftsorientierte Verkehrspolitik des Bundeslandes erhoben.

Die Erhebung wurde vom 21. Oktober bis 8. November 2019 mit Hilfe computergestützter Telefoninterviews (CATI) durchgeführt. Die Ergebnisse können mit den bei allen Stichprobenerhebungen üblichen Fehlertoleranzen (im vorliegenden Falle von +/- 3 Prozentpunkten) auf die Bevölkerung in Baden-Württemberg übertragen werden.

Die Untersuchungsbefunde werden im nachfolgenden Ergebnisbericht vorgestellt.

In den Jahren 2015 und 2017 wurden ähnliche Befragungen zu demselben Thema durchgeführt. Eine Übersicht der Ergebnisse aus den Befragungen von 2015, 2017 und 2019 von Fragen bzw. einzelnen Aussagen, sofern ein Vergleich möglich war, findet sich im Anhang.

1. Ziele einer guten Verkehrspolitik

Den Befragten wurden verschiedene Aussagen zu Mobilität und Verkehrspolitik zur individuellen Bewertung vorgelesen. Sie wurden gebeten anzugeben, ob sie der Aussage jeweils voll und ganz, eher, eher nicht oder überhaupt nicht zustimmen.

Dabei bestätigt sich erneut – wie bereits in der Befragung 2017 – dass alle untersuchten Ziele, die eine Verkehrspolitik verfolgen kann, jeweils von einer Mehrheit der Bevölkerung grundsätzlich geteilt werden.

So finden mehr als 90 Prozent der Befragten, dass eine „gute Verkehrspolitik“ das Ziel verfolgen sollte, dass es möglichst wenig Unfallrisiken für alle Verkehrsteilnehmer gibt (96 %), dass Staus auf den Straßen reduziert werden (95 %), dass mehr Bus- und Bahnverbindungen geschaffen werden (94 %), dass das Klima und die Umwelt geschützt werden (94 %), dass die Straßen in den Städten und Dörfern lebenswerter werden, vor allem auch für Kinder und ältere Menschen (91 %) und dass Güterverkehr auf die Schiene verlagert wird (91 %). Die Schaffung von mehr Bus- und Bahnverbindungen wird von den Befragten etwas häufiger genannt als in der Erhebung 2017 (90 %).

Mehr als 80 Prozent sind der Meinung, dass Bestandteil einer guten Verkehrspolitik sein sollte, dass Städte und Dörfer fahrradfreundlicher werden (88 %) und dass alltägliche Wege zu Fuß bewältigt werden können (81 %).

Für gut drei Viertel der Befragten hat eine gute Verkehrspolitik zum Ziel, dass der Autoverkehr insgesamt weniger wird (77 %).

Und während 2017 noch 77 Prozent der Befragten der Meinung waren, dass ein Aspekt einer guten Verkehrspolitik sein sollte, dass man im Autoverkehr schneller ans Ziel kommt, geht dieser Anteil aktuell auf 67 Prozent zurück.

Im Vergleich zur letzten Erhebung zeigen sich bei den meisten in der 2017er Erhebung bereits abfragten Aussagen zumeist nur geringe Veränderungen.

▪ Bestandteile einer „guten Verkehrspolitik“ (I)

Eine gute *) Verkehrspolitik hat zum Ziel, dass...	insge- samt %	Verdicht- ungsräume %	ländl. **) Räume %	Ortsgröße: (Einwohner)				
				bis 5.000 %	5.000 - 20.000 %	20.000 - 100.000 %	100.000 - 500.000 %	500.000 und mehr %
...es möglichst wenig Unfall- risiken für alle Verkehrs- teilnehmer gibt.	96	96	97	96	96	96	97	96
...Staus auf den Straßen reduziert werden.	95	94	95	97	94	94	96	96
...mehr Bus- und Bahnverbin- dungen geschaffen werden.	94	94	96	95	96	92	99	91
...das Klima und die Umwelt geschützt wird.	94	94	94	94	92	94	96	100
...die Straßen in den Städten und Dörfern lebenswerter werden, vor allem auch für Kinder und ältere Menschen.	91	90	93	92	91	91	91	90
...Güterverkehr auf die Schiene verlagert wird.	91	90	92	92	92	88	91	89
...Städte und Dörfer fahr- radfreundlicher werden.	88	87	90	91	86	87	93	87
...alltägliche Wege zu Fuß bewältigt werden können.	81	79	84	80	78	81	87	80
...der Autoverkehr insge- samt weniger wird.	77	78	75	74	76	76	86	73
...man im Autoverkehr schneller ans Ziel kommt.	67	68	64	59	65	74	60	68

*) dargestellt sind die zusammengefassten Anteile der Kategorien „stimme voll und ganz zu“ und „stimme eher zu“

**) Die Analysegruppe „Verdichtungsräume“ beinhaltet Gebiete mit der RK 01 und 02, die Analysegruppe „ländliche Räume“ beinhaltet Gebiete mit RK03 und 04

Frauen finden häufiger als Männer, dass eine gute Verkehrspolitik zum Ziel haben sollte, dass alltägliche Wege zu Fuß bewältigt werden können und dass der Autoverkehr insgesamt weniger wird.

Mit steigendem Alter nimmt auch der Anteil derer zu, die meinen, eine gute Verkehrspolitik solle zum Ziel haben, dass die Straßen in den Städten und Dörfern lebenswerter werden, vor allem auch für Kinder und ältere Menschen, dass der Güterverkehr auf die Schiene verlagert wird, dass Städte und Dörfer fahrradfreundlicher werden und dass alltägliche Wege zu Fuß bewältigt werden können.

Wie bereits in der letzten Erhebung sind Jüngere häufiger als ältere Befragte der Ansicht, dass eine gute Verkehrspolitik zum Ziel haben sollte, dass man im Autoverkehr schneller ans Ziel kommt.

▪ Bestandteile einer „guten Verkehrspolitik“ (II)

Eine gute Verkehrs- *) politik hat zum Ziel, dass...	insge- samt %	Männer %	Frauen %	16- bis 34-Jährige %	35- bis 59-Jährige %	60 Jahre und älter %
...es möglichst wenig Unfall- risiken für alle Verkehrs- teilnehmer gibt.	96	97	96	98	94	97
...Staus auf den Straßen reduziert werden.	95	94	95	96	94	94
...mehr Bus- und Bahnverbin- dungen geschaffen werden.	94	93	96	95	94	95
...das Klima und die Umwelt geschützt wird.	94	92	95	94	93	95
...die Straßen in den Städten und Dörfern lebenswerter werden, vor allem auch für Kinder und ältere Menschen.	91	92	89	86	91	95
...Güterverkehr auf die Schiene verlagert wird.	91	91	90	84	92	93
...Städte und Dörfer fahr- radfreundlicher werden.	88	87	89	79	93	90
...alltägliche Wege zu Fuß bewältigt werden können.	81	76	85	77	80	85
...der Autoverkehr insge- samt weniger wird.	77	73	81	75	77	79
...man im Autoverkehr schneller ans Ziel kommt.	67	67	67	71	68	61

*) dargestellt sind die zusammengefassten Anteile der Kategorien „stimme voll und ganz zu“ und „stimme eher zu“

2. Einstellungen zur Verkehrspolitik

Anschließend wurden die Befragten um eine Einschätzung gebeten, in welchen der aufgeführten Mobilitätsbereiche sie investieren würden, wenn sie in ihrer Gemeinde die Verantwortung für die Verkehrsplanung tragen würden und ihnen für das kommende Jahr ein hoher Betrag zur Verfügung stünde.

41 Prozent - deutlich mehr als in 2017 - würden diese Mittel am ehesten in ein besseres Bus- und Bahnangebot investieren. Jeweils 15 Prozent würden die Mittel in bessere Radwege oder in die Vernetzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel stecken und jeweils zehn Prozent würden in den Erhalt sowie den Neu- und Ausbau von Straßen investieren. Für sieben Prozent käme eine Investition in fußgängerfreundliche Orte am ehesten in Frage.

Befragte, die in den ländlichen Räumen (RK 03 und 04) leben, würden häufiger in ein besseres Bus- und Bahnangebot investieren als diejenigen, die in den Verdichtungsräumen (RK 01 und 02) leben. Auch Frauen und jüngere Personen würden häufiger in ein besseres Bus- und Bahnangebot investieren.

Männer würden hingegen häufiger als Frauen in die Vernetzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel sowie in den Erhalt bzw. den Neu- und Ausbau von Straßen investieren.

Überdurchschnittlich häufig würden Befragte aus Orten mit weniger als 5.000 Einwohnern die Mittel in ein besseres Bus- und Bahnangebot stecken, während eine Investition in bessere Radwege eher von Befragten aus Orten mit mehr als 100.000 Einwohnern vorgenommen würde.

▪ In welchen Bereich der Mobilität würde man investieren?

Wenn sie in ihrer Gemeinde für die Verkehrsplanung verantwortlich wären, und für das kommende Jahr einen hohen Betrag zur Verfügung hätten, würden in den folgenden Bereich der Mobilität investieren:

	besseres Bus und Bahn- angebot %	bessere Fahrrad- wege %	Vernetzung um- weltfreundlicher Verkehrsmittel %	Erhalt von Straßen %	Neu- und Ausbau von Straßen %	fußgänger- *) freundliche Orte %
insgesamt	41	15	15	10	10	7
Verdichtungsräume	39	16	15	10	10	8
Ländliche Räume	46	13	15	9	10	5
Männer	36	16	17	12	12	5
Frauen	46	15	13	8	7	9
16- bis 34-Jährige	45	17	13	7	12	5
35- bis 59-Jährige	41	16	13	10	10	7
60 Jahre und älter	38	13	19	12	7	9
Ortsgröße (Einwohner):						
- unter 5.000	56	12	8	12	7	6
- 5.000 bis 20.000	38	13	16	11	10	10
- 20.000 bis 100.000	41	15	17	9	10	7
- 100.000 bis 500.000	31	24	18	8	12	3
- 500.000 und mehr	46	18	10	7	13	7
Hauptschule	38	16	12	12	8	11
mittlerer Abschluss	40	11	12	12	14	10
Abitur, Studium	43	17	16	9	8	6
Haushaltsnettoeinkommen:						
- unter € 1.500	48	9	6	14	6	16
- € 1.500 bis € 3.000	35	17	17	13	10	6
- € 3.000 oder mehr	42	16	16	8	11	6

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“ bzw. „nichts davon“

Im Folgenden wurden den Befragten weitere Aussagen zur Verkehrspolitik vorgelesen mit der Bitte anzugeben, inwieweit sie diesen Aussagen zustimmen.

Knapp acht von zehn Befragten (79 %) sind voll und ganz bzw. eher der Meinung, dass in Städten und im ländlichen Raum das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs deutlich ausgebaut werden sollte, selbst dann, wenn hierfür eine neue Abgabe eingeführt werden muss. Bei der letzten Erhebung waren zwei Drittel (66 %) dieser Meinung.

Ebenfalls knapp acht von zehn Befragten (78 %) meinen, dass Land und Kommunen in Radschnellverbindungen investieren sollten, um Pendlern bessere Umsteigemöglichkeiten auf das Fahrrad zu bieten.

Wie bereits schon 2017 finden 71 Prozent, dass die Preise für Fahrkarten in Bus und Bahn zu kompliziert sind.

61 Prozent stimmen der Aussage zu, dass der öffentliche Nahverkehr für alle kostenlos sein sollte. Im Vergleich zur Erhebung 2017 ist dieser Anteil um acht Prozentpunkte gestiegen.

Mehr als die Hälfte der Befragten ist der Meinung, dass Busse und Bahnen zu voll und zu schmutzig sind (59 %) und dass die Parkgebühren in Städten erhöht werden und die Einnahmen in den Ausbau von Bus und Bahn fließen sollten (52 %).

Gut ein Drittel der Befragten (37 %) stimmt der Aussage zu, dass Autofahrer zu viele Steuern und Gebühren zahlen. Und lediglich eine Minderheit (17 %) glaubt, dass die Industrie die richtigen Zukunftstrends bei der Mobilität ganz allein erkennen wird.

Befragte in ländlichen Regionen meinen häufiger als Befragte in Verdichtungsräumen, dass die Preise für Fahrkarten in Bus und Bahn zu kompliziert sind, dass der öffentliche Nahverkehr für alle kostenlos sein sollte und dass Autofahrer zu viele Steuern und Gebühren zahlen.

▪ Einstellungen zur Verkehrspolitik (I)

Es stimmen den folgenden Aussagen voll und ganz bzw. eher zu:	insge- samt %	Verdicht- ungsräume %	*) ländl. Räume %	Ortsgröße: (Einwohner)				
				bis 5.000 %	5.000 – 20.000 %	20.000 – 100.000 %	100.000 – 500.000 %	500.000 und mehr %
In Städten und im ländlichen Raum sollte das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs deutlich ausgebaut werden, selbst dann, wenn hierfür eine neue Abgabe eingeführt werden muss.	79	78	80	84	77	78	81	76
Land und Kommunen sollten in Radschnellverbindungen investieren, um Pendlern bessere Umsteigemöglichkeiten auf das Fahrrad zu bieten.	78	78	80	80	76	78	83	81
Die Preise für Fahrkarten in Bus und Bahn sind zu kompliziert.	71	68	77	71	73	72	71	49
Der öffentliche Nahverkehr sollte für alle kostenlos sein.	61	58	67	63	63	60	61	49
Busse und Bahnen sind zu voll und zu schmutzig.	59	62	55	57	60	62	55	58
Die Parkgebühren in Städten sollten erhöht werden und die Einnahmen in den Ausbau von Bus und Bahn fließen.	52	54	48	45	51	51	65	56
Autofahrer zahlen zu viele Steuern und Gebühren.	37	35	43	36	44	38	26	32
Die Industrie wird die richtigen Zukunftstrends bei der Mobilität alleine erkennen.	17	18	14	9	18	22	8	20

*) Die Analysegruppe „Verdichtungsräume“ beinhaltet Gebiete mit der RK 01 und 02, die Analysegruppe „ländliche Räume“ beinhaltet Gebiete mit RK03 und 04

Hingegen sind Befragte in Verdichtungsräumen häufiger als Befragte in ländlichen Regionen der Ansicht, dass Busse und Bahnen zu voll und zu schmutzig sind und dass die Parkgebühren in Städten erhöht werden und die Einnahmen in den Ausbau von Bus und Bahn fließen sollten.

Ältere sind häufiger als Jüngere der Meinung, dass die Preise für Fahrkarten in Bus und Bahn zu kompliziert sind und dass Autofahrer zu viele Steuern und Gebühren zahlen. Die Jüngeren befürworten hingegen häufiger, dass der öffentliche Nahverkehr für alle kostenlos sein sollte. Auch Befragte mit formal niedriger Bildung und Geringverdiener sprechen sich hierfür überdurchschnittlich häufig aus.

▪ Einstellungen zur Verkehrspolitik (II)

Es stimmen den folgenden Aussagen voll und ganz bzw. eher zu:	insgesamt %	Männer %	Frauen %	16- bis 34-Jährige %	35- bis 59-Jährige %	60 Jahre und älter %
In Städten und im ländlichen Raum sollte das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs deutlich ausgebaut werden, selbst dann, wenn hierfür eine neue Abgabe eingeführt werden muss.	79	77	81	82	77	78
Land und Kommunen sollten in Radschnellverbindungen investieren, um Pendlern bessere Umsteigemöglichkeiten auf das Fahrrad zu bieten.	78	78	79	81	78	77
Die Preise für Fahrkarten in Bus und Bahn sind zu kompliziert.	71	71	70	60	76	72
Der öffentliche Nahverkehr sollte für alle kostenlos sein.	61	61	61	65	60	58
Busse und Bahnen sind zu voll und zu schmutzig.	59	60	59	61	59	58
Die Parkgebühren in Städten sollten erhöht werden und die Einnahmen in den Ausbau von Bus und Bahn fließen.	52	55	50	52	54	51
Autofahrer zahlen zu viele Steuern und Gebühren.	37	42	33	30	41	40
Die Industrie wird die richtigen Zukunftstrends bei der Mobilität alleine erkennen.	17	20	14	15	17	18

Anschließend wurden den Befragten weitere Aussagen zu verkehrspolitischen Aspekten und Prioritäten vorgelesen, wobei die Befragten gebeten wurden einzuschätzen, inwieweit sie diesen Aussagen zustimmen.

Mehr als 80 Prozent der Befragten sind der Auffassung, dass die Belieferung in Innenstädten zunehmend durch klimaneutrale City-Logistikfahrzeuge erfolgen sollte (89 %), dass mehr öffentliche Gelder in intelligente Verkehrssteuerung wie variable Ampelschaltungen oder digitale Anzeigetafeln investiert werden sollte, um die Luftqualität zu verbessern (86 %) und dass die Ordnungsbehörden konsequenter gegen das Parken auf Gehwegen und an Kreuzungen vorgehen sollten (84 %).

Knapp acht von zehn Befragten sprechen sich dafür aus, dass es ein Ticket bzw. eine App für alles geben sollte - die Bahn, den Bus und Carsharing (79 %), dass die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr in Baden-Württemberg, vor allem Bus und Bahn, bis zum Jahr 2030 verdoppelt werden sollten (79 %) und dass im Jahr 2030 jedes dritte Auto klimaneutral angetrieben werden sollte (78 %).

Drei Viertel der Befragten sind der Meinung, dass an Strecken mit hoher Lärmbelastung stärkere Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt werden sollten. In der Erhebung 2017 waren 65 Prozent dieser Meinung.

Ebenfalls drei Viertel der Befragten wünschen sich an ihrem Wohnort eine lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte.

▪ Einstellungen zu weiteren verkehrspolitischen Aspekten (I)

Es stimmen den folgenden Aussagen voll und ganz bzw. eher zu:	insgesamt	Verdichtungs- räume *)	ländl. *) Räume	Ortsgröße: (Einwohner)				
				bis 5.000	5.000 - 20.000	20.000 - 100.000	100.000 - 500.000	500.000 und mehr
	%	%	%	%	%	%	%	%
Die Belieferung in Innenstädten sollte zunehmend durch klimaneutrale City-Logistikfahrzeuge erfolgen.	89	88	91	93	87	88	90	89
Um die Luftqualität zu verbessern, sollten mehr öffentliche Gelder in intelligente Verkehrssteuerung wie variable Ampelschaltungen oder digitale Anzeigetafeln investiert werden.	86	86	85	80	90	87	79	87
Die Ordnungsbehörden sollten konsequenter gegen das Parken auf Gehwegen und an Kreuzungen vorgehen.	84	85	82	85	83	86	82	75
Es sollte ein Ticket bzw. eine App für alles geben - die Bahn, den Bus & Carsharing.	79	80	78	80	77	77	82	88
Die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr in Baden-Württemberg, vor allem Bus & Bahn, sollten bis zum Jahr 2030 verdoppelt werden.	79	78	80	77	83	76	80	73
Im Jahr 2030 sollte jedes dritte Auto klimaneutral angetrieben werden.	78	79	77	83	75	74	89	84
An Strecken mit hoher Lärmbelastung sollten stärkere Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt werden.	75	76	73	74	74	74	79	83
Wo ich wohne, wünsche ich mir eine lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte.	75	76	73	71	74	75	78	84

*) Die Analysegruppe „Verdichtungsräume“ beinhaltet Gebiete mit der RK 01 und 02, die Analysegruppe „ländliche Räume“ beinhaltet Gebiete mit RK03 und 04

Im Antwortverhalten der Befragten in Verdichtungsräumen und in ländlichen Regionen sind in Hinblick auf die oben untersuchten Aussagen zu verkehrspolitischen Aspekten und Prioritäten nur geringe Unterschiede erkennbar.

Frauen sind etwas häufiger als Männer der Meinung, dass die Belieferung in Innenstädten zunehmend durch klimaneutrale City-Logistikfahrzeuge erfolgen sollte, dass im Jahr 2030 jedes dritte Auto klimaneutral angetrieben werden sollte und dass an Strecken mit hoher Lärmbelastung stärkere Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt werden sollten. Männer hingegen befürworten stärker als Frauen, dass mehr öffentliche Gelder in intelligente Verkehrssteuerung wie variable Ampelschaltungen oder digitale Anzeigetafeln investiert werden sollte, um die Luftqualität zu verbessern.

▪ Einstellungen zu weiteren verkehrspolitischen Aspekten (II)

Es stimmen den folgenden Aussagen voll und ganz bzw. eher zu:	insgesamt %	Männer %	Frauen %	16- bis 34-Jährige %	35- bis 59-Jährige %	60 Jahre und älter %
Die Belieferung in Innenstädten sollte zunehmend durch klimaneutrale City-Logistikfahrzeuge erfolgen.	89	86	92	90	88	89
Um die Luftqualität zu verbessern, sollten mehr öffentliche Gelder in intelligente Verkehrssteuerung wie variable Ampelschaltungen oder digitale Anzeigetafeln investiert werden.	86	90	82	85	84	88
Die Ordnungsbehörden sollten konsequenter gegen das Parken auf Gehwegen und an Kreuzungen vorgehen.	84	85	83	81	84	86
Es sollte ein Ticket bzw. eine App für alles geben - die Bahn, den Bus & Carsharing.	79	80	78	88	75	76
Die Fahrgastzahlen im öffentlichen Verkehr in Baden-Württemberg, vor allem Bus & Bahn, sollten bis zum Jahr 2030 verdoppelt werden.	79	78	79	79	81	76
Im Jahr 2030 sollte jedes dritte Auto klimaneutral angetrieben werden.	78	75	82	90	72	76
An Strecken mit hoher Lärmbelastung sollten stärkere Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt werden.	75	71	79	69	74	83
Wo ich wohne, wünsche ich mir eine lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte.	75	73	77	70	73	82

70 Prozent der Befragten stimmen der Aussage zu, dass der Neubau weiterer Straßen hinter der Sanierung bestehender Straßen zurückstehen muss. In der Erhebung 2017 lag die Zustimmung zu dieser Aussage auf ähnlichem Niveau (69 %).

Zwei Drittel der Befragten finden, dass mehr Radwege, Radschnellwege sowie Fahrradabstellplätze gebaut werden sollten – auch wenn dafür Parkplätze wegfallen und dass mehr Tunnel und Umgehungsstraßen gebaut werden sollten.

Etwas mehr als die Hälfte der Befragten sprechen sich dafür aus, dass die Nutzer von Fahrzeugen mit einem klimaneutralen Antrieb - elektrisch oder andere Antriebe auf Basis von erneuerbaren Energien wie Wind- und Sonnenenergie - Vorteile gegenüber den Nutzern fossiler Fahrzeuge erhalten sollten, zum Beispiel beim Parken, bei eigenen Fahrspuren oder beim Lieferverkehr (58 %) und dass Tempo 30 innerorts ausreichend schnell ist (56 %).

Etwas weniger als die Hälfte der Befragten sagen, dass sie Angst haben, was mit ihren Daten geschieht, wenn sie Mobilitätsdienste im Internet nutzen (46 %) und dass Großstädte eine City-Maut einführen sollten, also eine Gebühr für die Fahrt in der Stadt, um Staus und Schadstoffbelastungen zu minimieren (46 %). In der Erhebung 2017 sprachen sich lediglich 35 Prozent der Befragten für die Einführung einer City-Maut in Großstädten aus.

Befragte in ländlichen Regionen sind etwas häufiger als Befragte in Verdichtungsräumen der Meinung, dass der Neubau weiterer Straßen hinter der Sanierung bestehender Straßen zurückstehen muss. Ferner haben sie häufiger Befürchtungen was mit ihren Daten geschieht, wenn sie Mobilitätsdienste im Internet nutzen. Die Datenschutzbedenken werden überdurchschnittlich häufig von formal niedrig Gebildeten und Geringverdienern geteilt.

Hingegen befürworten Befragte in den Verdichtungsräumen etwas häufiger als Befragte aus den ländlichen Regionen, dass die Nutzer von Fahrzeugen mit einem klimaneutralen Antrieb - elektrisch oder andere Antriebe auf Basis von erneuerbaren Energien wie Wind- und Sonnenenergie - Vorteile gegenüber den Nutzern fossiler Fahrzeuge erhalten sollten.

Dass Tempo 30 innerorts ausreichend schnell ist, meinen Frauen deutlich häufiger als Männer und Ältere deutlich häufiger als Jüngere.

Einstellungen zu weiteren verkehrspolitischen Aspekten (III)

Es stimmen den folgenden Aussagen voll und ganz bzw. eher zu:	insge- samt %	Verdicht- ungsräume %	*) ländl. Räume %	Ortsgröße: (Einwohner)				
				bis 5.000 %	5.000 - 20.000 %	20.000 - 100.000 %	100.000 - 500.000 %	500.000 und mehr %
Der Neubau weiterer Straßen muss hinter der Sanierung bestehender Straßen zurück- stehen.	70	68	73	64	73	69	72	66
Es sollten mehr Radwege, Radschnellwege sowie Fahr- radabstellplätze gebaut werden - auch wenn dafür Parkplätze wegfallen.	65	65	65	68	63	64	74	54
Es sollten mehr Tunnel und Umgehungsstraßen gebaut werden.	64	63	66	62	66	63	61	69
Die Nutzer von Fahrzeugen mit einem klimaneutralen Antrieb sollten Vorteile gegen- über den Nutzern fossiler Fahrzeuge erhalten.	58	59	54	60	53	55	68	67
Tempo 30 innerorts ist ausreichend schnell.	56	56	55	61	57	54	56	50
Wenn ich Mobilitätsdienste im Internet nutze, habe ich Angst, was mit meinen Daten geschieht.	46	44	51	48	47	49	40	34
Großstädte sollten eine City- Maut, also eine Gebühr für die Fahrt in der Stadt, einführen, um Staus und Schadstoffbelas- tungen zu minimieren.	46	45	46	43	45	47	50	40

*) Die Analysegruppe „Verdichtungsräume“ beinhaltet Gebiete mit der RK 01 und 02, die Analysegruppe „ländliche Räume“ beinhaltet Gebiete mit RK03 und 04

Einstellungen zu weiteren verkehrspolitischen Aspekten (IV)

Es stimmen den folgenden Aussagen voll und ganz bzw. eher zu:	insgesamt %	Männer %	Frauen %	16- bis 34-Jährige %	35- bis 59-Jährige %	60 Jahre und älter %
Der Neubau weiterer Straßen muss hinter der Sanierung bestehender Straßen zurückstehen.	70	70	70	63	74	70
Es sollten mehr Radwege, Radschnellwege sowie Fahrradabstellplätze gebaut werden - auch wenn dafür Parkplätze wegfallen.	65	63	67	65	65	65
Es sollten mehr Tunnel und Umgehungsstraßen gebaut werden.	64	65	63	65	65	61
Die Nutzer von Fahrzeugen mit einem klimaneutralen Antrieb sollten Vorteile gegenüber den Nutzern fossiler Fahrzeuge erhalten.	58	58	57	65	56	53
Tempo 30 innerorts ist ausreichend schnell.	56	49	62	41	57	68
Wenn ich Mobilitätsdienste im Internet nutze, habe ich Angst, was mit meinen Daten geschieht.	46	46	46	37	47	53
Großstädte sollten eine City-Maut, also eine Gebühr für die Fahrt in der Stadt, einführen, um Staus und Schadstoffbelastungen zu minimieren.	46	46	45	46	43	48

Ebenfalls etwas weniger als die Hälfte der Befragten finden, dass mehr Parkplätze zu Grünflächen mit Bäumen umgewandelt werden sollten (45 %).

Gut vier von zehn Befragten (42 %) würden selbstfahrende Busse ohne Fahrer ohne Bedenken benutzen.

Lediglich ein Drittel stimmt der Aussage zu, dass Fahrzeuge, die mit mehr als einer Person besetzt sind, im Straßenverkehr Vorrechte erhalten sollten. Dieser Anteil fiel in der Erhebung 2017 noch etwas geringer aus (26 %).

Den Aussagen, dass so viel Auto gefahren wird, weil die Benzin- und Dieselpreise zu niedrig sind (24 %), dass E-Tretroller in Zukunft einen wesentlichen Beitrag zur Mobilität in Baden-Württemberg leisten (23 %), dass Verkehrsbeschränkungen eine Bevormundung und daher generell abzulehnen sind (19 %) und dass es unsinnig ist, dass man für den Klimaschutz mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen soll (14 %), stimmt jeweils nur eine Minderheit der Befragten zu.

Im Antwortverhalten der Befragten in Verdichtungsräumen und in ländlichen Regionen sind in Hinblick auf die obigen Aussagen lediglich geringe Unterschiede erkennbar.

Hingegen äußern Männer häufiger als Frauen, dass sie selbstfahrende Busse ohne Fahrer ohne Bedenken benutzen würden, dass Fahrzeuge, die mit mehr als einer Person besetzt sind, im Straßenverkehr Vorrechte erhalten sollten und dass Verkehrsbeschränkungen eine Bevormundung und daher generell abzulehnen sind. Frauen sind häufiger als Männer der Auffassung, dass E-Tretroller in Zukunft einen wesentlichen Beitrag zur Mobilität in Baden-Württemberg leisten.

Jüngere geben häufiger als Ältere an, dass sie selbstfahrende Busse ohne Fahrer ohne Bedenken benutzen würden, dass Fahrzeuge, die mit mehr als einer Person besetzt sind, im Straßenverkehr Vorrechte erhalten sollten und dass E-Tretroller in Zukunft einen wesentlichen Beitrag zur Mobilität in Baden-Württemberg leisten.

▪ Einstellungen zu weiteren verkehrspolitischen Aspekten (V)

Es stimmen den folgenden Aussagen voll und ganz bzw. eher zu:	insgesamt	Verdichtungs- räume *)	ländl. *) Räume	Ortsgröße: (Einwohner)				
				bis 5.000	5.000 - 20.000	20.000 - 100.000	100.000 - 500.000	500.000 und mehr
	%	%	%	%	%	%	%	%
Mehr Parkplätze sollten zu Grünflächen mit Bäumen umgewandelt werden.	45	45	45	41	42	48	48	53
Selbstfahrende Busse ohne Fahrer würde ich ohne Bedenken benutzen.	42	42	40	44	40	37	53	44
Fahrzeuge, die mit mehr als einer Person besetzt sind, sollten im Straßenverkehr Vorrechte erhalten.	33	34	30	27	33	31	39	46
Es wird so viel Auto gefahren, weil die Benzin- und Dieselpreise zu niedrig sind.	24	25	21	21	22	23	32	28
E-Tretroller leisten in Zukunft einen wesentlichen Beitrag zur Mobilität in Baden-Württemberg.	23	23	24	20	25	24	18	26
Verkehrsbeschränkungen sind eine Bevormundung und daher generell abzulehnen.	19	19	20	17	21	19	15	20
Dass man für den Klimaschutz mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen soll, ist unsinnig.	14	14	13	9	14	16	14	9

*) Die Analysegruppe „Verdichtungsräume“ beinhaltet Gebiete mit der RK 01 und 02, die Analysegruppe „ländliche Räume“ beinhaltet Gebiete mit RK03 und 04

Einstellungen zu weiteren verkehrspolitischen Aspekten (VI)

Es stimmen den folgenden Aussagen voll und ganz bzw. eher zu:	insgesamt %	Männer %	Frauen %	16- bis 34-Jährige %	35- bis 59-Jährige %	60 Jahre und älter %
Mehr Parkplätze sollten zu Grünflächen mit Bäumen umgewandelt werden.	45	43	47	50	43	44
Selbstfahrende Busse ohne Fahrer würde ich ohne Bedenken benutzen.	42	51	32	55	38	34
Fahrzeuge, die mit mehr als einer Person besetzt sind, sollten im Straßenverkehr Vorrechte erhalten.	33	37	29	37	35	26
Es wird so viel Auto gefahren, weil die Benzin- und Dieselpreise zu niedrig sind.	24	26	21	25	23	24
E-Tretroller leisten in Zukunft einen wesentlichen Beitrag zur Mobilität in Baden-Württemberg.	23	18	28	27	25	17
Verkehrsbeschränkungen sind eine Bevormundung und daher generell abzulehnen.	19	22	16	20	19	18
Dass man für den Klimaschutz mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen soll, ist unsinnig.	14	15	12	9	13	18

4. Verkehrsmittelnutzung

Deutlich weniger als die Hälfte der Befragten (41 %) gibt an, dass ihnen in ihrem Haushalt ein Auto zur Verfügung steht.

In 37 Prozent der Fälle stehen im eigenen Haushalt zwei Autos zur Verfügung, in 13 Prozent der Fälle sogar drei oder mehr Autos.

Einige Befragte (9 %) können über gar kein Auto verfügen.

Es bestätigen sich Befunde, die bereits in der letzten Untersuchung erhoben wurden: Deutliche Unterschiede bestehen in dieser Frage in Abhängigkeit zwischen Stadt und Land sowie in Abhängigkeit vom verfügbaren Haushaltseinkommen.

So ist der Anteil derjenigen, die über kein Auto verfügen, in Großstädten deutlich höher als in kleineren Gemeinden und unter den Geringverdienern höher als unter Befragten mit mittleren und höheren Einkommen.

▪ Autos im Haushalt

Im eigenen Haushalt steht/stehen zur Verfügung:

	ein Auto %	zwei Autos %	drei und mehr Autos %	kein *) Auto %
insgesamt	41	37	13	9
Verdichtungsräume **)	42	34	12	12
Ländliche Räume	39	42	14	5
Männer	38	39	14	8
Frauen	44	34	11	11
16- bis 34-Jährige	31	38	17	15
35- bis 59-Jährige	35	43	16	6
60 Jahre und älter	60	26	6	9
Ortsgröße (Einwohner):				
- unter 5.000	40	42	14	5
- 5.000 bis 20.000	38	42	15	5
- 20.000 bis 100.000	42	35	13	10
- 100.000 bis 500.000	46	28	6	19
- 500.000 und mehr	47	24	9	20
Hauptschule	53	29	7	11
mittlerer Abschluss	39	38	16	7
Abitur, Studium	40	37	13	10
Haushaltsnettoeinkommen:				
- unter € 1.500	47	7	3	43
- € 1.500 bis € 3.000	61	25	3	11
- € 3.000 oder mehr	31	47	17	4

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „keine Angabe“

**) Die Analysegruppe „Verdichtungsräume“ beinhaltet Gebiete mit der RK 01 und 02, die Analysegruppe „ländliche Räume“ beinhaltet Gebiete mit RK03 und 04

Bei der Frage nach der konkreten Nutzung zeigt sich, dass das Auto das von den Befragten mit Abstand am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist: Für 66 Prozent der Befragten ist das eigene Auto das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. Es folgen mit deutlichem Abstand die öffentlichen Verkehrsmittel (17 %) und das Fahrrad (11 %). Nur einige wenige Befragte geben an, das Fahrrad mit elektrischem Hilfsmotor (2 %) oder das Motorrad/Moped (1 %) am häufigsten zu nutzen.

▪ Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel (I)

Es nutzen folgende Verkehrsmittel:

	am häufigsten %	am zweithäufigsten *) %
- eigenes Auto	66	19
- öffentliche Verkehrsmittel (Bahn, Busse, U- oder Straßenbahn)	17	30
- Fahrrad	11	26
- Fahrrad mit elektrischem Hilfsmotor (E-Bikes, Pedelecs)	2	6
- Motorrad/Moped	1	4
- Carsharing	0	1
- Taxi	0	2

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

Überdurchschnittlich häufig wird das eigene Auto in den ländlichen Regionen genutzt. Mit steigender Ortsgröße – gemessen an der Einwohnerzahl – der Befragten, sinkt der Anteil derer, die ein eigenes Auto nutzen.

Öffentliche Verkehrsmittel werden überdurchschnittlich häufig von den Jüngeren, in Großstädten (500.000 Einwohner und mehr) und von Geringverdienern genutzt.

Das Fahrrad wiederum wird häufiger in Verdichtungsräumen als in ländlichen Regionen genutzt. Außerdem nutzen es Jüngere häufiger als Ältere, Befragte mit formal höheren Bildungsabschlüssen häufiger als solche mit geringer formaler Bildung und Besserverdiener häufiger als Geringverdiener.

Ein vergleichbares Nutzungsverhalten konnte bereits in der Erhebung 2017 beobachtet werden.

▪ Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel (II)

Es nutzen die jeweiligen Verkehrsmittel am häufigsten:

	eig- nes Auto %	öffentl. Verkehrs- mittel %	Fahr- rad %	E-Bike %	Motor- rad/ Moped %	Car- Sharing %	Taxi %
insgesamt	66	17	11	2	1	0	0
Verdichtungsräume *)	60	20	13	3	1	0	0
Ländliche Räume	77	9	6	1	1	0	0
Männer	68	16	10	3	1	0	0
Frauen	64	17	12	2	0	0	0
16- bis 34-Jährige	55	27	14	1	1	0	0
35- bis 59-Jährige	73	11	10	3	0	0	0
60 Jahre und älter	66	15	10	3	1	0	0
Ortsgröße (Einwohner):							
- unter 5.000	84	5	4	0	2	0	0
- 5.000 bis 20.000	75	12	8	2	0	0	0
- 20.000 bis 100.000	63	16	12	4	1	0	0
- 100.000 bis 500.000	42	26	27	3	0	0	0
- 500.000 und mehr	45	51	4	0	0	0	0
Hauptschule							
mittlerer Abschluss	64	17	9	4	1	0	0
Abitur, Studium	72	14	10	1	0	1	0
Abitur, Studium							
64	18	12	3	1	0	0	
Haushaltsnettoeinkommen:							
- unter € 1.500	38	42	9	2	1	0	0
- € 1.500 bis € 3.000	65	19	10	2	0	1	0
- € 3.000 oder mehr	70	11	13	2	1	0	0

*) Die Analysegruppe „Verdichtungsräume“ beinhaltet Gebiete mit der RK 01 und 02, die Analysegruppe „ländliche Räume“ beinhaltet Gebiete mit RK03 und 04

▪ Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel (III)

Es nutzen die jeweiligen Verkehrsmittel am zweithäufigsten:

	eige- nes Auto %	öffentl. Verkehrs- mittel %	Fahr- rad %	E-Bike %	Motor- rad/ Moped %	Car- Sharing %	Taxi %
insgesamt	19	30	26	6	4	1	2
Verdichtungsräume *)	20	34	22	5	4	1	2
Ländliche Räume	17	21	35	6	3	1	1
Männer	17	28	28	7	6	1	2
Frauen	20	31	24	4	1	1	2
16- bis 34-Jährige	23	31	26	2	2	2	1
35- bis 59-Jährige	16	27	31	8	5	1	0
60 Jahre und älter	19	32	20	5	3	0	4
Ortsgröße (Einwohner):							
- unter 5.000	12	31	28	9	5	1	0
- 5.000 bis 20.000	17	24	30	8	4	1	2
- 20.000 bis 100.000	21	28	28	4	3	0	2
- 100.000 bis 500.000	24	43	21	2	2	1	2
- 500.000 und mehr	18	37	6	3	6	6	2
Hauptschule							
mittlerer Abschluss	14	21	23	9	3	0	3
Abitur, Studium	21	24	23	9	4	0	3
Haushaltsnettoeinkommen:							
- unter € 1.500	19	32	28	4	4	1	1
- € 1.500 bis € 3.000	15	25	23	1	2	3	2
- € 3.000 oder mehr	22	29	24	4	2	0	3
	17	31	29	7	5	1	0

*) Die Analysegruppe „Verdichtungsräume“ beinhaltet Gebiete mit der RK 01 und 02, die Analysegruppe „ländliche Räume“ beinhaltet Gebiete mit RK03 und 04

Zusammenfassung

Aus Sicht der Bürger in Baden- Württemberg muss eine „gute Verkehrspolitik“, mehrere Ziele verfolgen und eine Ausrichtung ansteuern, die wachsende Mobilitätsbedürfnisse sowie gestiegene Umwelt- und Gesundheitsanforderungen miteinander in Einklang bringt.

Besonders wichtige Ziele sind nach Meinung der Bürger daher die Minimierung von Unfallrisiken für alle Verkehrsteilnehmer, die Reduzierung von Staus auf den Straßen, der Ausbau des öffentlichen Verkehrs durch die Schaffung von mehr Bus- und Bahnverbindungen, der Klima- und Umweltschutz, lebenswertere Straßen in den Gemeinden, vor allem auch für Kinder und ältere Menschen sowie die Verlagerung von (mehr) Güterverkehr auf die Schiene.

Vor dem Hintergrund der Klimadebatte sowie der intensiven Berichterstattung um den Schadstoffausstoß von Dieselmotoren und den Manipulationen der Automobilhersteller scheint das Auto – obwohl nach wie vor wichtiges Verkehrsmittel - zunehmende kritischer gesehen zu werden. Während in der Erhebung 2017 noch 77 Prozent der Befragten der Meinung waren, dass ein Aspekt einer guten Verkehrspolitik sein sollte, dass man im Autoverkehr schneller ans Ziel kommt, geht dieser Anteil aktuell auf 67 Prozent zurück.

Wenn die Befragten in ihrer Gemeinde die Verantwortung für die Verkehrsplanung tragen würden und somit darüber entscheiden könnten, in welchen der aufgeführten Mobilitätsbereiche sie investieren, würden 41 Prozent - deutlich mehr als in 2017 - diese Mittel am ehesten für den Aufbau eines besseren Bus- und Bahnangebotes verwenden. Jeweils 15 Prozent würden die Mittel in bessere Radwege oder in die Vernetzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel stecken und jeweils zehn Prozent würden in den Erhalt sowie den Neu- und Ausbau von Straßen investieren.

Besonders betonen Bürger, die in den ländlichen Räumen leben, die Investition in ein besseres Bus- und Bahnangebot. Auch Frauen und jüngere Personen würden häufiger in ein besseres Bus- und Bahnangebot investieren.

Knapp acht von zehn Bürgern sind der Meinung, dass in Städten und im ländlichen Raum das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs deutlich ausgebaut werden sollte, selbst dann, wenn hierfür eine neue Abgabe eingeführt werden muss. Bei der letzten Erhebung waren nur zwei Drittel (66 %) dieser Meinung.

Etwas mehr als die Hälfte der Befragten (52 %) würde eine Erhöhung der Parkgebühren in Städten befürworten, mit der Maßgabe, dass die Einnahmen in den Ausbau von Bus und Bahn fließen. Bei der Befragung im Jahr 2017 waren lediglich 39 Prozent dieser Meinung.

Hohe Zustimmung bei den Bürgern findet die Aussage, dass die Belieferung in Innenstädten zunehmend durch klimaneutrale City-Logistikfahrzeuge erfolgen sollte und dass mehr öffentliche Gelder in intelligente Verkehrssteuerung wie variable Ampelschaltungen oder digitale Anzeigetafeln investiert werden sollte, um die Luftqualität zu verbessern.

Nachdem im europäischen Ausland manche Städte bereits vor Jahren eine City-Maut eingeführt haben, zum Beispiel London, Stockholm, Mailand und Göteborg, wird dieses Thema auch in Deutschland weiter diskutiert. Von den Bürgern in Baden-Württemberg sind derzeit weniger als die Hälfte (46 %) der Auffassung, dass Großstädte eine City-Maut einführen sollten, um Staus und Schadstoffbelastungen zu minimieren. Im Vergleich zur Erhebung 2017 ist dieser Anteil allerdings gestiegen: Damals sprachen sich lediglich 35 Prozent der Befragten für die Einführung einer City-Maut in Großstädten aus.

Wie bei allen Untersuchungen, die sich mit Einstellungen der Bürger zum Umwelt- und Klimaschutz befassen, muss auch bei den vorliegenden Ergebnissen beachtet werden, dass der Schutz von Umwelt und Klima im Bewusstsein der Bürger in Deutschland generell einen hohen Stellenwert besitzt, sich dies allerdings nicht notwendigerweise in einem entsprechenden Verhalten niederschlägt. Daher darf auch in der vorliegenden Untersuchung nicht vorschnell von einer grundsätzlichen Zustimmung der Bürger zu einer Reihe von diskutierten Maßnahmen wie etwa zur Stärkung des ÖPNV bzw. alternativer Mobilitätsformen, zu Einschränkungen des Autoverkehrs bis hin zu Fahrverboten auf eine ähnlich große Akzeptanz geschlossen werden, wenn diese Maßnahmen auch konkret umgesetzt und für die Bürger im Alltag spürbar sind.

Anhang mit Vergleichswerten

Ziele einer guten Verkehrspolitik

- Bestandteile einer „guten Verkehrspolitik“

Eine gute Verkehrspolitik hat zum Ziel, dass...	2015 *)	2017 **)	2019 **)
	%	%	%
...es möglichst wenig Unfallrisiken für alle Verkehrsteilnehmer gibt.	97	94	96
...Staus auf den Straßen reduziert werden.	-	94	95
...das Klima und die Umwelt geschützt wird.	96	95	94
...mehr Bus- und Bahnverbindungen geschaffen werden.	-	90	94
...Güterverkehr auf die Schiene verlagert wird.	-	89	91
...Städte und Dörfer fahrradfreundlicher werden.	88	88	88
...alltägliche Wege zu Fuß bewältigt werden können.	-	84	81
...der Autoverkehr insgesamt weniger wird. (***)	82	74	77
...man im Autoverkehr schneller ans Ziel kommt.	-	77	67

*) zusammengefasste Skalenelemente „stimmt genau“, „stimmt überwiegend“ und „stimmt eher“ auf einer sechsstufigen Skala von „stimmt genau“ bis „stimmt gar nicht“

***) zusammengefasste Skalenelemente „stimme voll und ganz zu“ und „stimme eher zu“ auf einer vierstufigen Skala von „stimme voll und ganz zu“ bis „stimme überhaupt nicht zu“

***) zu 2015 geänderte Formulierung (2015: „...der Autoverkehr insgesamt abnimmt.“)

Einstellungen zur Verkehrspolitik

▪ In welchen Bereich der Mobilität würde man am ehesten investieren? *)

Wenn sie in ihrer Gemeinde für die Verkehrsplanung verantwortlich wären, und einen hohen Betrag zur Verfügung hätten, würden sie am ehesten in den folgenden Bereich investieren:	2015	2017	2019
	<u>%</u>	<u>%</u>	<u>%</u>
- besseres Bus- und Bahnangebot	19	25	41
- Vernetzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel	24	28	15
- bessere Fahrradwege	11	13	15
- Neu- und Ausbau von Straßen	12	15	10
- Erhalt von Straßen **)	26	9	10
- Fußgänger freundliche Orte	8	7	7

*) Anpassung der Frageformulierung zu 2019.

Frageformulierung 2017: „Einmal angenommen Sie hätten 10 Millionen Euro zur freien Verfügung, in welchen Bereich der Mobilität würden Sie dann am ehesten investieren?“

Frageformulierung 2019: „Stellen Sie sich bitte vor, Sie sind in der Gemeinde, in der Sie leben, für die Verkehrsplanung verantwortlich und haben für das kommende Jahr einen hohen Betrag zur Verfügung. Wofür würden Sie das Geld am ehesten ausgeben?“

**) Die starke Abweichung bei dieser Antwortkategorie könnte möglicherweise auch darauf zurückzuführen sein, dass diese Antwortoption bei der Befragung 2015 immer an erster Stelle vorgelesen und nicht wie 2017 – den methodischen Standards entsprechend – in zufälliger Reihenfolge.

▪ Einstellungen zur Verkehrspolitik

	2015 *)	2017 **)	2019 **)
	%	%	%
• Die Ordnungsbehörden sollten konsequenter gegen das Parken auf Gehwegen und an Kreuzungen vorgehen.	-	75	84
• In Städten und im ländlichen Raum sollte das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs deutlich ausgebaut werden, selbst dann, wenn hierfür eine neue Abgabe eingeführt werden muss.	-	66	79
• Land und Kommunen sollten in Rad-schnellverbindungen investieren, um Pendlern bessere Umsteigemöglichkeiten auf das Fahrrad zu bieten.	-	80	78
• Die Preise für Fahrkarten in Bus & Bahn sind zu kompliziert.	-	71	71
• Der Neubau weiterer Straßen muss hinter der Sanierung bestehender Straßen zurückstehen.	-	69	70
• Der öffentliche Nahverkehr sollte für alle***) kostenlos sein.	44	53	61
• Busse und Bahnen sind zu voll und zu schmutzig.	-	55	59
• Tempo 30 innerorts ist ausreichend****) schnell.	56	52	56
• Die Parkgebühren in Städten sollten erhöht werden & die Einnahmen in den Ausbau von Bus und Bahn fließen.	-	39	52
• Großstädte sollten eine CityMaut, also eine Gebühr für die Fahrt in der Stadt, einführen um Staus und Schadstoffbelastungen zu minimieren.	-	35	46
• Autofahrer zahlen zu viele Steuern & Gebühren.	-	46	37
• Fahrzeuge, die mit mehr als einer Person besetzt sind, sollten im Straßenverkehr Vorrechte erhalten.	-	26	33
• Verkehrsbeschränkungen sind eine Bevormundung und daher generell abzulehnen.	-	24	19
• Die Industrie wird die richtigen Zukunftstrends bei der Mobilität ganz allein erkennen.	-	31	17

*) zusammengefasste Skalenelemente „stimmt genau“, „stimmt überwiegend“ und „stimmt eher“ auf einer sechsstufigen Skala von „stimmt genau“ bis „stimmt gar nicht“

**) zusammengefasste Skalenelemente „stimme voll und ganz zu“ und „stimme eher zu“ auf einer vierstufigen Skala von „stimme voll und ganz zu“ bis „stimme überhaupt nicht zu“

***) zu 2015 geänderte Formulierung (2015: „Ich finde, dass der öffentliche Personennahverkehr für alle kostenlos sein sollte.“)

****) zu 2015 geänderte Formulierung (2015: „Ich finde, dass Tempo 30 innerorts ausreichend schnell ist.“)