



Anlage 1

05.09.2015

 Bericht zur Telefonbefragung „Nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg“

Kampagne „Neue Mobilität: Bewegt nachhaltig“

Nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg

Wie sehen die Einstellungen der baden-württembergischen Bevölkerung zu nachhaltiger Mobilität aus? Welchen Stellenwert nimmt das Ziel, die Mobilität nachhaltiger zu gestalten ein? Um solche Fragen zu beantworten bedarf es neben dem Ohr für die Bedürfnisse der Menschen auch gesicherter statistischer Erhebungen.

Entsprechend hat das Ministerium für Verkehr und Infrastruktur im Rahmen der Kampagne „Neue Mobilität: Bewegt nachhaltig“ eine Telefonbefragung durchführen lassen, die die Einstellungen der baden-württembergischen Bevölkerung zu nachhaltiger Mobilität ermitteln soll. Auf diese Weise sollen die Ausgangslage und die Potentiale einer erfolgreichen Verkehrspolitik abgebildet werden.

Methodik

Mit 1.016 in Baden-Württemberg wohnhaften Befragten stellt diese repräsentative Umfrage eine notwendige, sozialwissenschaftliche Grundlage für die Umsetzung einer nachhaltigen Verkehrspolitik dar.

Der verwendete Fragebogen enthält, verteilt auf 5 Fragebatterien, insgesamt 106 Fragen zur nachhaltigen Mobilität in Baden-Württemberg.

Dabei wurde mit Hilfe einer sechsstufigen Antwortskala jeder Antwort ein eindeutiger absoluter Wert von 1 („stimmt genau“) bis 6 („stimmt gar nicht“) zugeordnet. Eine neutrale Antwortmöglichkeit kam nicht zum Einsatz, da durch das Element des „Stellung be-

ziehen müssen“ eine größere Beteiligung der Befragten und eine klarere Antwortstruktur erreicht werden kann. Das arithmetische Mittel der Antwortwerte bildet schließlich die tendenzielle Zustimmung bzw. Ablehnung bezogen auf das jeweilige item ab.

In der Umfrage sind Frauen mit 52,7% gegenüber der Grundgesamtheit überrepräsentiert, ebenso wie Personen über 40 Jahren und Personen aus Städten mit mehr als 50.000 EinwohnerInnen. Entsprechend wurde ein Gewichtungsfaktor eingeführt. Allerdings sind aufgrund der hohen Zahl der Befragten und der im Vergleich zur Grundgesamtheit nicht allzu stark abweichenden Verteilung der Gruppen in der Umfrage die Ergebnisse immer noch repräsentativ.

Dabei konzentriert sich die Umfrage auf vier Themenkomplexe. Zunächst wurde abgefragt was die Befragten unter nachhaltiger Mobilität und allgemein unter guter Verkehrspolitik verstehen. Hier war ebenfalls von Interesse, wie die Befragten die verschiedenen, mit nachhaltiger Mobilität in Verbindung stehenden Themenkomplexe, untereinander hierarchisieren.

Im nächsten Schritt fokussierte sich der Fragenkatalog mit der Frage nach der präferierten Budgetallokation im Bereich der Verkehrspolitik. Hier wurde durch die Frage der Budgetverteilung das Szenario für eine konkrete Handlung geschaffen und gleichzeitig die gedankliche Hierarchisierung wahrgenommener Dringlichkeit abgefragt. Auf diese Weise konnte festgestellt werden, was als problematisch bzw. zukunftsfähig und ausbauwürdig gesehen wird.

Fernerhin wurde im Rahmen der Befragung nach der wahrgenommenen Zukunftsfähigkeit verschiedener mobilitätspolitischer Maßnahmen gefragt.

Mit Fragen zur tatsächlichen, gegenwärtigen Nutzung der verschiedenen Verkehrsträger erhielt die Umfrage schließlich die Basis, von der aus mögliche Veränderungen ermittelt und zukünftige Bedürfnisse abgebildet werden können.

Heutige Mobilität in Baden-Württemberg

50,7 % der Befragten nutzen täglich und 28,9 % mehrmals pro Woche als FahrerIn ein Automobil. Auf täglichen Wegen ist der PKW deutlich das beliebteste Verkehrsmittel. Das Fahrrad und vor allem der ÖPNV sind hier weit abgeschlagen. Obwohl das Fahrrad bei der täglichen Nutzung den zweiten Platz belegt, ist es auch das Verkehrsmittel, das

von 26,2 % niemals benutzt wird. Dies ist besonders interessant, da 80 % aller Befragten angaben ein alltagstaugliches Fahrrad zur Verfügung zu haben.

Interessanter Weise übersteigt die Zahl der Personen, die angeben, nie Fahrrad zu fahren den Anteil der Befragten, denen kein Fahrrad zur Verfügung steht.

Nachhaltige Mobilität

Die TeilnehmerInnen der Telefonbefragung geben mehrheitlich an, dass Baden-Württemberg sich als Vorreiter für nachhaltige Mobilität einsetzen soll. Der Mittelwert 1,91 und ein deutliches Übergewicht der zustimmenden Antwortmöglichkeiten zeichnen ein deutliches Bild.

Die hohen Zustimmungswerte räumen Umwelt- und Klimaschutz eine hohe Bedeutung für die Verkehrspolitik im Land ein. So ist die Zustimmung zu einer schadstoffarmen Verkehr und Klima- und Umweltschutz durchgehend hoch. Die Ablehnungen addieren sich auf lediglich 6,5% (Schadstoffe) bzw. 4,4% (Klimaschutz) auf, während die Zustimmungswerte bei 93% bei addierter Zustimmung und 57,7% voller Zustimmung „stimmt genau“ (Schadstoffe) bzw. 95,6% bei addierter Zustimmung und 60% „stimmt genau“ (Klimaschutz) liegen. Auch die arithmetischen Mittel von 1,71 und 1,59 verdeutlichen, dass für die Baden-WürttembergInnen Umwelt- und Klimaschutz eine der Aufgaben guter Verkehrspolitik sind.

Sicherheit

Es wurden allerdings nicht nur Fragen gestellt, die Nachhaltigkeit und Mobilität als Problematik von Umweltverschmutzung und Ressourcenverbrauch konzipieren, sondern auch im Bezug auf Verkehrssicherheit.

Auffallend ist, dass die höchsten Zustimmungswerte bei den Zielen guter Verkehrspolitik im Sicherheitsbereich liegen und die Bürgerinnen und Bürger die Reduzierung von Unfallrisiken deutlich in den Mittelpunkt rücken.

Kein Item hat eine derart hohe Zustimmung erfahren, wie „weniger Unfallrisiken“ mit einem arithmetischen Mittel von 1,44. Die zweithöchste Zustimmung erfährt das Item „Schulkinder“ mit einem arithmetischen Mittel von 1,49. So ist die Ablehnung für das item „weniger Unfallrisiken“ mit 2,4% und die Ablehnung für das item „Schulkinder“ 3,1% sehr gering, während die Zustimmung mit am höchsten ist: 97,5% bei addierter

Zustimmung und 69,4% „stimmt genau“ (weniger Unfallrisiken) und 96,5% bei addierter Zustimmung und 66,2% „stimmt genau“ (Schulkinder).

Straßenbau

Interessant im Bereich der Nachhaltigkeit ist, dass die Befragten besonders stark der Sorgfaltspflicht des Staates zustimmen. So sind die sorgfältige Durchführung und Planung von Verkehrsprojekten im Fokus für die meisten Bürgerinnen und Bürger. Zudem stimmt ein großer Teil der Befragten dafür, dass der Neubau weiterer Straßen hinter der Sanierung und dem Erhalt bestehender Straßen zurückstehen sollte.

Kosten von Mobilität

Auffällig ist die Verbindung zwischen dem Wunsch nach preiswerter Mobilität und einer sozialen Komponente nachhaltiger Mobilität.

Mit dem Ziel dass Mobilität preiswerter werden soll, können sich auffällig viele der Befragten identifizieren.

Die Befragten sehen die Problematik bei den, als zu hoch empfunden, Preisen für den ÖPNV und weniger dabei, dass die Preise zu kompliziert seien. Zwar deuten die Ergebnisse darauf hin, dass für einen Teil der Befragten die Preisstruktur für Bus- und Bahntickets zu kompliziert ist. Den Aussagen wird mit Mittelwerten von 2,80 (Bus) und 2,48 (Bahn) durchaus zugestimmt, jedoch sind die sechs Antwortmöglichkeiten in ihrer Häufigkeit gleichmäßig verteilt, was bedeutet, dass sich durchaus viele der Befragten im Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs zurechtfinden.

Gleichzeit wird abgelehnt, dass der öffentliche Personennahverkehr umsonst sein sollte. Hier zeigt sich die Einstellung, dass jeder seinen Beitrag zu tragen habe.

Aktive Mobilität

Die Hindernisse dafür, die eigene Mobilität aktiver zu gestalten, werden als nicht all zu groß wahrgenommen. So wird die Aussage, Baden-Württemberg sei zu hügelig zum Radfahren tendenziell abgelehnt.

Zudem ist die Zustimmung zur Aussage, dass Städte und Dörfer fahrradfreundlicher gestaltet werden sollen recht hoch. Mit einem arithmetischen Mittel von 2,01 und einer

Häufigkeit von 45,8 % bei „stimmt genau“ und 25,6 % bei „stimmt überwiegend“, ist deutlich der Wunsch nach einer fahrradfreundlicheren Infrastruktur zu erkennen..

Autoland Baden-Württemberg

81% der Befragten gaben an, in ihrem Haushalt über Zugang zu einem Automobil zu verfügen, wovon überraschend viele über einen Dienstwagen verfügen (18,3%). Gleichzeitig ist die Ablehnung dafür, dass Autofahrer alle durch Autoverkehr erzeugten Gemeinschaftskosten selbst tragen sollten, die höchste in der gesamten Umfrage. Dies deutet auf eine hohe Identifikation mit dem Automobil als Fortbewegungsmittel hin, denn mit großer Wahrscheinlichkeit identifiziert sich die Mehrheit der Befragten als Autofahrer und möchte hier keine weiteren Kosten tragen. Gleichzeitig fällt aber die Zustimmung zu der Aussage, die KFZ-Steuern seien zu hoch nicht so hoch wie erwartet aus.

Gespalten sind die Ergebnisse bzgl. der Befürwortung strengerer Tempolimits. Viele befürworten strengere Geschwindigkeitsbegrenzungen, allerdings sprachen sich auch viele strikt dagegen aus. 29,7 % sagen „stimmt genau“, dass 30 km/h innerorts eine ausreichende Geschwindigkeit sind. Auch wenn auf der Gegenseite 19,1 % mit „stimmt gar nicht“ eindeutig dagegen sprechen, wird der Aussage mit einem Mittelwert von 3,23 tendenziell zugestimmt. Eine Senkung des Tempolimits in innerörtlichen Lagen trifft in der baden-württembergischen Bevölkerung auf höhere Zustimmung als auf Landstraßen oder Autobahnen. Die Aussage, die Höchstgeschwindigkeit auf Landstraßen auf 80 km/h gesenkt werden soll erhält im Mittel nur eine Zustimmung von 3,41 und dass 120 km/h auf Autobahnen ausreichen, erhält in der Analyse ein arithmetisches Mittel von 3,44.

Die umweltfreundliche Weiterentwicklung des Autos hat für die Befragten eine höhere Relevanz als eine generelle Verminderung des Kraftfahrzeugaufkommens. Der Aussage, dass der Autoverkehr insgesamt abnehmen soll wird durchaus zugestimmt, wobei die meistgewählte Antwort „stimmt eher“ ist.

Das Konzept strengerer Umweltzonen trifft im Vergleich zu den Geschwindigkeitsbegrenzungen auf deutlich mehr Zustimmung. Die Aussage, dass in 10 Jahren nur noch schadstofffreie Autos in Umweltzonen einfahren dürfen wird, erreicht einen Mittelwert von 2,76. Häufigkeiten von 30,3 % bei „stimmt genau“, 20,1 % bei „stimmt überwiegend“

und 19,7 % bei „stimmt eher“ zeigen, dass die Befragten Umweltzonen und schadstofffreie Autos unterstützen. Dabei wird Maßnahmen einer räumlichen Beschränkung mit einem Mittelwert von 2,87 eher zugestimmt, als zeitlichen Interventionen mit einem Wert von 2,95. Möglicherweise wirken permanente Maßnahmen auf die Befragten transparenter und verlässlicher als zeitlich flexible.

Ergebnis

Im Ergebnis lässt sich sagen, dass in Baden-Württemberg die Wahrnehmung besteht, dass gute Verkehrspolitik den Klima- und Umweltschutz und die Sicherheit der Bürgerinnen und Bürger in den Mittelpunkt rücken sollte. Eine soziale Komponente kommt ebenfalls zum Ausdruck. Es zeigt sich Baden-Württemberg ist ein Autoland, war aber schon immer Pionier neuer Mobilität war und die Bürgerinnen und Bürger wünschen sich diese Rolle für ihr Land zurück.