

**Mobilität und Verkehr
in Baden-Württemberg**

Ergebnisse einer repräsentativen
Bevölkerungsbefragung in
Baden-Württemberg

1. Oktober 2021
f21.0218/40599 KI

forsa marplan
Markt- und Mediaforschungs-
gesellschaft mbH
Weißfrauenstraße 10
60311 Frankfurt am Main
Telefon: (0 69) 7565 6500

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 1.000 Personen ab 16 Jahre in Baden-Württemberg befragt, darunter 681 Personen aus städtischen Verdichtungsräumen (Raumkategorien 01 = Verdichtungsräume insgesamt und 02 = Randzonen um die Verdichtungsräume insgesamt) sowie 319 Personen aus ländlichen Regionen (Raumkategorien 03 = Verdichtungsbereiche im Ländlichen Raum insgesamt und 04 = Ländlicher Raum im engeren Sinne insgesamt).

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 wurden Wünsche zur Verkehrsplanung erhoben, es wurde die Bereitschaft untersucht, den Aufbau eines flächendeckend guten Angebotes von Bus und Bahn finanziell zu unterstützen sowie die Nutzung verschiedener Verkehrsmittel und Mobilitätsdienste erfasst.

Die Erhebung wurde zwischen dem 12. Juli und 30. Juli 2021 mit Hilfe computergestützter Telefoninterviews (CATI = computer assisted telephone interviewing) durchgeführt. Die Ergebnisse können mit den bei allen Stichprobenerhebungen üblichen Fehlertoleranzen (im vorliegenden Fall von +/- 3 Prozentpunkten) auf die Bevölkerung in Baden-Württemberg übertragen werden.

Die Untersuchungsbefunde werden im nachfolgenden Ergebnisbericht vorgestellt.

In den Jahren 2015, 2017 und 2019 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. Finanzielle Prioritäten in der Verkehrspolitik

Zu Beginn der Befragung 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.

28 Prozent der Befragten würden diese Mittel am ehesten in ein besseres Bus- und Bahnangebot investieren. In der vorherigen Befragung sprachen sich 41 Prozent der Befragten für eine solche Investition aus. Der deutliche Rückgang dürfte sich aus der Pandemiesituation erklären: an Haltestellen und Bahnhöfen sowie in Bussen und in Bahnen wird eine höhere Ansteckungsgefahr vermutet als im eigenen Auto oder anderen, individuell genutzten Verkehrsmitteln. 24 Prozent sprechen sich für bessere Fahrradwege aus. 2019 waren es noch 15 Prozent. Auch dieser Zuwachs dürfte sich zu einem großen Teil auf die Pandemie zurückführen lassen, in der es in ganz Deutschland zu einem regelrechten Fahrradboom kam. 15 Prozent würden die Mittel aktuell in den Erhalt von Straßen investieren. Für elf Prozent käme eine Investition in die Vernetzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel am ehesten in Frage. Und jeweils zehn Prozent würden die Mittel für fußgängerfreundliche Orte oder den Neu- und Ausbau von Straßen einsetzen.

Männer würden hingegen häufiger als Frauen in den Erhalt von Straßen investieren. Überdurchschnittlich häufig würden auch Befragte aus Orten mit weniger als 5.000 Einwohnern die Mittel in den Straßenerhalt stecken.

Für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, steht die Investition in ein besseres Bus- und Bahnangebot an erster Stelle, gefolgt von der Investition in bessere Fahrradwege.

▪ 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 %	Erhalt von Straßen %	Vernetzung um- weltfreundlicher Verkehrsmittel %	fußgänger- freundliche Orte %	Neu- und *) Ausbau von Straßen %
insgesamt	28	24	15	11	10	10
Verdichtungsräume	28	26	13	12	10	9
Ländliche Räume	30	20	20	10	9	10
Männer	28	20	18	12	8	11
Frauen	29	28	12	10	12	9
16- bis 34-Jährige	28	29	14	9	9	9
35- bis 59-Jährige	31	21	15	10	10	10
60 Jahre und älter	25	24	15	14	10	9
Ortsgröße (Einwohner):						
- unter 5.000	31	20	20	9	10	7
- 5.000 bis 20.000	29	21	16	9	11	11
- 20.000 bis 100.000	27	28	14	13	8	9
- 100.000 bis 500.000	25	29	15	14	9	8
- 500.000 und mehr	30	17	10	13	13	12
Mobilitätseinschränkung:						
- ja	31	24	16	9	11	6
- nein	28	24	15	11	10	10
Haushaltsnettoeinkommen:						
- unter € 1.500	23	22	15	13	12	11
- € 1.500 bis € 3.000	31	23	15	10	10	9
- € 3.000 oder mehr	28	25	15	11	10	10

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

2. Bereitschaft, den Aufbau eines flächendeckend guten Angebotes von Bus und Bahn finanziell zu unterstützen

Als Nächstes wurden die Bürgerinnen und Bürger gebeten anzugeben, ob sie bereit wären, den Aufbau eines flächendeckend guten Angebotes von Bus und Bahn finanziell zu unterstützen. Diese Frage wurde in der vorliegenden Untersuchung erstmals gestellt.

Drei Viertel der Befragten äußern die grundsätzliche Bereitschaft, einen monatlichen Beitrag für den Ausbau eines flächendeckend guten Angebotes von Bus und Bahn - ähnlich wie in der Schweiz - zu bezahlen, wenn dieser Beitrag für eine Monatskarte angerechnet werden kann. 18 Prozent der Befragten wären bereit, einen Beitrag in Höhe von 10 bis 30 Euro zu leisten. Sechs Prozent halten einen Beitrag in Höhe des derzeitigen Monatspreises für angemessen. Für etwa die Hälfte der Befragten hängt die Höhe des Beitrages von der konkreten Ausgestaltung des Angebots ab. Jüngere Befragte betonen häufiger als die Älteren, dass die Beitragshöhe vom konkreten Angebot abhängen würde.

▪ Bereitschaft, den Aufbau eines flächendeckend guten Angebotes zu unterstützen (I)

Es wären bereit, *) einen monatlichen Beitrag zu zahlen...	insge- samt	Verdicht- ungsräume **)	ländl. **)	Ortsgröße: (Einwohner)				
				bis 5.000	5.000- 20.000	20.000- 100.000	100.000- 500.000	500.000 und mehr
	%	%	%	%	%	%	%	%
Ja, in Höhe von 10 bis zu 30 Euro.	18	17	19	16	17	17	17	26
Ja, in Höhe des der- zeitigen Monatspreises.	6	6	6	5	7	6	4	8
Ja, aber die Höhe hängt vom konkreten Angebot ab.	49	51	46	40	52	48	56	45
Nein	26	25	29	37	23	28	23	20

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

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

▪ Bereitschaft, den Aufbau eines flächendeckend guten Angebotes zu unterstützen (II)

Es wären bereit, *) einen monatlichen Beitrag zu zahlen...	insge- samt %	Männer %	Frauen %	16- bis 34-Jährige %	35- bis 59-Jährige %	60 Jahre und älter %
Ja, in Höhe von 10 bis zu 30 Euro.	18	19	16	13	19	19
Ja, in Höhe des der- zeitigen Monatspreises.	6	6	6	5	6	8
Ja, aber die Höhe hängt vom konkreten Angebot ab.	49	48	51	58	49	43
Nein	26	26	26	24	26	28

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

3. Einstellungen zur Verkehrspolitik

Im Folgenden wurden den Befragten Aussagen zur Verkehrspolitik vorgelesen mit der Bitte anzugeben, inwieweit sie diesen Aussagen zustimmen. Um die Zustimmung auszudrücken, wurde die folgende Skala verwendet: „stimme voll und ganz zu“, „stimme eher zu“, „stimme eher nicht zu“ und „stimme überhaupt nicht zu“.

Acht von zehn Befragten (81 %) sind voll und ganz bzw. eher der Meinung, dass Land und Kommunen in Radschnellverbindungen investieren sollten, um Pendlern bessere Umsteigemöglichkeiten auf das Fahrrad zu bieten. Bei der letzten Erhebung sprachen sich vergleichbar viele Befragte (78 %) dafür aus.

Ebenfalls acht von zehn Befragten (79 %) sind der Auffassung, dass bei Bus und Bahn landesweit bis Mitternacht mindestens alle 30 Minuten und in der Stadt alle 15 Minuten ein Fahrzeug kommen sollte. 83 Prozent der Befragten aus Verdichtungsräumen stimmen dieser Aussage zu, sowie 70 Prozent aus ländlichen Räumen.

Knapp acht von zehn Befragten (77 %) finden, 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. Auch dieser Anteil entspricht nahezu dem der vorherigen Befragung (79 %).

70 Prozent der Befragten meinen, dass die Kosten für Parkplätze deren Benutzer bezahlen sollten und nicht die Allgemeinheit. Auch bei der Zustimmung zu dieser Aussage unterscheiden sich Befragte in ländlichen Räumen (64 %) deutlich von denen, die in Verdichtungsräumen leben (74 %).

Zwei Drittel (66 %) finden, dass die Preise für Fahrkarten in Bus und Bahn zu kompliziert sind. 2019 waren es 71 Prozent.

59 Prozent stimmen der Aussage zu, dass der öffentliche Nahverkehr für alle kostenlos sein sollte. Überdurchschnittlich stark stimmen Befragte aus der jüngeren Altersgruppe (16 bis 34-Jährige) dieser Aussage zu.

Etwas weniger als die Hälfte (45 %) der Befragten ist der Meinung, dass Busse und Bahnen zu voll und zu schmutzig sind. Deren Anteil lag in der vorangegangenen Befragung deutlich höher (59 %).

Die Mehrheit der Befragten (58 %) stimmt der Aussage, dass AutofahrerInnen zu viele Steuern und Gebühren zahlen, nicht zu. Befragte in kleineren Ortschaften und Kleinstädten (unter 20.000 Einwohner) finden deutlich häufiger als Befragte, die in Mittel- und Großstädten leben, dass AutofahrerInnen zu viele Steuern und Gebühren zahlen.

Und wie in den Vorjahren glaubt lediglich eine Minderheit (22 %), dass die Industrie die richtigen Zukunftstrends bei der Mobilität ganz allein erkennen wird. Frauen sind hier besonders skeptisch und stimmen dieser Aussage deutlich weniger stark zu als Männer.

▪ Einstellungen zur Verkehrspolitik (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
	%	%	%	%	%	%	%	%
Land und Kommunen sollten in Radschnellverbindungen investieren, um Pendlern bessere Umsteigemöglichkeiten auf das Fahrrad zu bieten.	81	82	80	78	82	84	77	76
Bei Bus und Bahn sollte landesweit bis Mitternacht mindestens alle 30 Minuten und in der Stadt alle 15 Minuten ein Fahrzeug kommen.	79	83	70	64	80	77	89	88
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.	77	78	76	72	77	78	78	83
Die Kosten für Parkplätze sollten ihre Benutzer bezahlen, nicht die Allgemeinheit.	70	74	64	62	70	73	76	62
Die Preise für Fahrkarten in Bus und Bahn sind zu kompliziert.	66	64	69	73	62	65	67	72
Der Öffentliche Nahverkehr sollte für alle kostenlos sein.	59	60	55	58	58	59	60	57
Busse und Bahnen sind zu voll und zu schmutzig.	45	46	42	39	44	46	50	43
AutofahrerInnen zahlen zu viele Steuern und Gebühren.	39	34	48	46	45	35	32	25
Die Industrie wird die richtigen Zukunftstrends bei der Mobilität ganz allein erkennen.	22	23	22	24	22	23	20	25

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

▪ 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 %
Land und Kommunen sollten in Radschnellverbindungen investieren, um Pendlern bessere Umsteigemöglichkeiten auf das Fahrrad zu bieten.	81	79	84	85	81	78
Bei Bus und Bahn sollte landesweit bis Mitternacht mindestens alle 30 Minuten und in der Stadt alle 15 Minuten ein Fahrzeug kommen.	79	79	79	82	79	76
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.	77	72	82	83	76	75
Die Kosten für Parkplätze sollten ihre Benutzer bezahlen, nicht die Allgemeinheit.	70	71	70	69	66	77
Die Preise für Fahrkarten in Bus und Bahn sind zu kompliziert.	66	64	67	53	72	69
Der Öffentliche Nahverkehr sollte für alle kostenlos sein.	59	55	63	66	58	53
Busse und Bahnen sind zu voll und zu schmutzig.	45	38	52	43	46	44
AutofahrerInnen zahlen zu viele Steuern und Gebühren.	39	40	38	38	41	37
Die Industrie wird die richtigen Zukunftstrends bei der Mobilität ganz allein erkennen.	22	29	16	22	23	22

4. Weitere Einstellungen zur Verkehrspolitik

Anschließend wurden den Befragten weitere Aussagen zu verkehrspolitischen Aspekten und Prioritäten vorgelesen. Die Befragten wurden gebeten erneut anzugeben, inwieweit sie diesen Aussagen zustimmen.

Acht von zehn Befragten sprechen sich dafür aus, dass die Ordnungsbehörden konsequenter gegen das Parken auf Gehwegen und an Kreuzungen vorgehen sollten (82 %) und dass es ein Ticket bzw. eine App für alles geben sollte - die Bahn, den Bus und Carsharing (79 %). Besonders Befragte der jüngeren Altersgruppe befürworten ein Ticket bzw. eine App.

Jeweils 77 Prozent der Befragten wünschen sich an ihrem Wohnort eine lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte und halten Lastenräder für eine sinnvolle Transportmöglichkeit für Kinder oder für den Einkauf. Befragte aus Haushalten mit niedrigem Einkommen (unter 1.500 Euro) wünschen sich überdurchschnittlich häufig (84 %) eine lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte.

Drei Viertel der Befragten (74 %) sind der Meinung, dass an Strecken mit hoher Lärmbelastung stärkere Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt werden sollten und dass der Neubau weiterer Straßen hinter der Sanierung bestehender Straßen zurückstehen muss.

Hätte es eine gute Ladeinfrastruktur - ähnlich wie bei den jetzigen Tankstellen - dann würden deutlich mehr Menschen sich für ein Elektroauto entscheiden. Dieser Aussage stimmen 71 Prozent der Befragten zu. Überdurchschnittlich häufig stimmen der Aussage Befragte aus der jüngeren Altersgruppen (16 bis 34 Jahre) sowie Personen zu, die in Großstädten (100.000 Einwohner und mehr) leben.

Zwei Drittel der Befragten (67 %) sind der Meinung, dass der Fuß-, Rad- und Busverkehr gegenüber dem Auto bevorzugt werden sollte, zum Beispiel bei Ampelschaltungen. In Verdichtungsräumen stimmen 70 Prozent dieser Aussage zu, in ländlichen Räumen 60 Prozent.

Und jeweils 64 Prozent der Befragten finden, dass die LKW-Maut auch für Lieferfahrzeuge gelten sollte, auch wenn dadurch der Online-Handel seine Zustellgebühren erhöhen muss und dass jede(r) ein Carsharing-Angebot in fußläufigem Einzugsbereich haben sollte. Besonders Frauen und Befragte aus der jüngeren Altersgruppe (16 bis 34 Jahre) stimmen der Aussage zum Carsharing zu. Überdurchschnittlich häufig (79 %) plädieren auch Befragte mit geringem Haushaltsnettoeinkommen (unter 1.500 Euro) für ein Carsharing-Angebot im Einzugsbereich.

▪ Einstellungen zu weiteren verkehrspolitischen Aspekten (I) – Tabelle 1

Es stimmen den folgenden Aussagen voll und ganz bzw. eher zu:	insgesamt	Verdichtungs- *)	ländl. *)	Ortsgröße: (Einwohner)				
				bis 5.000	5.000 – 20.000	20.000 – 100.000	100.000 – 500.000	500.000 und mehr
	%	%	%	%	%	%	%	%
Die Ordnungsbehörden sollten konsequenter gegen das Parken auf Gehwegen und an Kreuzungen vorgehen.	82	81	83	85	82	82	80	82
Es sollte ein Ticket bzw. eine App für alles geben – die Bahn, den Bus und Carsharing.	79	78	80	70	80	81	78	76
Wo ich wohne, wünsche ich mir eine lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte.	77	79	72	73	78	76	80	85
Lastenräder sind eine sinnvolle Transportmöglichkeit für Kinder oder für den Einkauf.	77	77	77	84	76	76	79	70
An Strecken mit hoher Lärmbelastung sollten stärkere Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt werden.	74	77	70	70	74	76	76	77
Der Neubau weiterer Straßen muss hinter der Sanierung bestehender Straßen zurückstehen.	74	73	74	69	72	78	77	64
Hätte es eine gute Ladeinfrastruktur – ähnlich wie bei den jetzigen Tankstellen – dann würden deutlich mehr Menschen sich für ein Elektroauto entscheiden.	71	71	73	72	69	69	80	81
Fuß-, Rad- und Busverkehr sollten gegenüber dem Auto bevorzugt werden, zum Beispiel bei Ampelschaltungen.	67	70	60	51	67	68	74	67
Die LKW-Maut soll auch für Lieferfahrzeuge gelten, auch wenn dadurch der Online- Handel seine Zustellgebühren erhöhen muss.	64	63	67	67	61	66	66	63

*) 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 (II) – Tabelle 1

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 Ordnungsbehörden sollten konsequenter gegen das Parken auf Gehwegen und an Kreuzungen vorgehen.	82	81	83	77	81	87
Es sollte ein Ticket bzw. eine App für alles geben – die Bahn, den Bus und Carsharing.	79	79	79	85	78	74
Wo ich wohne, wünsche ich mir eine lebendige und verkehrsberuhigte Ortsmitte.	77	77	78	76	76	80
Lastenräder sind eine sinnvolle Transportmöglichkeit für Kinder oder für den Einkauf.	77	77	77	77	77	77
An Strecken mit hoher Lärmbelastung sollten stärkere Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt werden.	74	67	81	70	73	80
Der Neubau weiterer Straßen muss hinter der Sanierung bestehender Straßen zurückstehen.	74	74	73	77	73	72
Hätte es eine gute Ladeinfrastruktur – ähnlich wie bei den jetzigen Tankstellen – dann würden deutlich mehr Menschen sich für ein Elektroauto entscheiden.	71	77	66	79	68	70
Fuß-, Rad- und Busverkehr sollten gegenüber dem Auto bevorzugt werden, zum Beispiel bei Ampelschaltungen.	67	66	67	69	65	67
Die LKW-Maut soll auch für Lieferfahrzeuge gelten, auch wenn dadurch der Online- Handel seine Zustellgebühren erhöhen muss.	64	66	63	61	64	69

Etwa sechs von zehn Befragten sind der Auffassung, dass mehr Radwege, Rad-schnellwege sowie Fahrradabstellplätze gebaut werden sollten – auch wenn dafür Parkplätze und Autofahrspuren wegfallen (62 %), dass mehr Tunnel und Umge-hungsstraßen gebaut werden sollten (59 %) und dass sie sich – sofern der Preis stimmt - beim nächsten Autokauf für ein Elektroauto statt einem Auto mit Ver-brennungsmotor entscheiden würden (59 %). Den Kauf eines Elektroautos erwägen überdurchschnittlich häufig Befragte aus der jüngeren Altersgruppe (16 bis 34 Jah-re) sowie Personen, die über ein höheres Haushaltsnettoeinkommen verfügen.

Etwas mehr als die Hälfte der Befragten halten Tempo 30 innerorts für ausreichend schnell (56 %) und meinen, dass Elektroautos nicht umweltfreundlicher sind als Autos mit Verbrennungsmotor (55 %). Befragte, die in ländlichen Räumen leben, sind in Bezug auf die Umweltfreundlichkeit von Elektroautos deutlich skeptischer als diejenigen, die in Verdichtungsräumen leben.

Etwa die Hälfte der Befragten befürwortet, dass mehr breite und attraktive Fußwege entstehen sollten, auch wenn dafür Parkplätze und Autofahrspuren umgenutzt wer-den (49 %), meint, wenn sie ein Pedelec hätten, sie deutlich mehr mit dem Fahrrad unterwegs sein würden bzw. seit sie ein Pedelec haben, deutlich weitere Strecken mit dem Fahrrad fahren (47 %) und gibt an, dass sie selbstfahrende Busse ohne Fahrer ohne Bedenken benutzen würden (47 %). Männer geben deutlich häufiger an als Frauen, dass sie selbstfahrende Busse nutzen würden und jüngere Befragte deut-lich häufiger als die Älteren.

▪ Einstellungen zu weiteren verkehrspolitischen Aspekten (I) – Tabelle 2

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 %
Jede(r) sollte ein Carsharing-Angebot in fußläufigem Einzugsbereich haben.	64	66	61	61	63	65	69	62
Es sollten mehr Radwege, Radschnellwege sowie Fahrrad-abstellplätze gebaut werden – auch wenn dafür Parkplätze und Autofahrspuren wegfallen.	62	63	60	59	61	63	62	64
Es sollten mehr Tunnel und Umgehungsstraßen gebaut werden.	59	58	62	54	60	60	58	63
Wenn der Preis stimmt, entscheide ich mich beim nächsten Autokauf für ein Elektroauto statt einem Auto mit Verbrennungsmotor.	59	60	56	50	59	62	59	57
Tempo 30 innerorts ist ausreichend schnell.	56	60	49	56	54	59	61	45
Elektroautos sind nicht umweltfreundlicher als Autos mit Verbrennungsmotor.	55	52	62	59	60	52	51	44
Es sollten mehr breite und attraktive Fußwege entstehen, auch wenn dafür Parkplätze und Autofahrspuren umgenutzt werden.	49	52	44	46	45	51	59	52
Wenn ich ein Pedelec hätte, würde ich deutlich mehr mit dem Fahrrad unterwegs sein bzw. seit ich ein Pedelec habe, fahre ich deutlich weitere Strecken mit dem Fahrrad.	47	45	51	50	51	45	41	44
Selbstfahrende Busse ohne Fahrer würde ich ohne Bedenken benutzen.	47	48	45	34	49	48	51	45

*) 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 (II) – Tabelle 2

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 %
Jede(r) sollte ein Carsharing-Angebot in fußläufigem Einzugsbereich haben.	64	59	69	70	62	62
Es sollten mehr Radwege, Radschnellwege sowie Fahrrad-abstellplätze gebaut werden – auch wenn dafür Parkplätze und Autofahrspuren wegfallen.	62	60	64	60	63	62
Es sollten mehr Tunnel und Umgehungsstraßen gebaut werden.	59	60	58	65	57	56
Wenn der Preis stimmt, entscheide ich mich beim nächsten Autokauf für ein Elektroauto statt einem Auto mit Verbrennungsmotor.	59	61	57	70	54	56
Tempo 30 innerorts ist ausreichend schnell.	56	47	66	48	52	69
Elektroautos sind nicht umweltfreundlicher als Autos mit Verbrennungsmotor.	55	57	53	47	58	57
Es sollten mehr breite und attraktive Fußwege entstehen, auch wenn dafür Parkplätze und Autofahrspuren umgenutzt werden.	49	48	50	52	46	51
Wenn ich ein Pedelec hätte, würde ich deutlich mehr mit dem Fahrrad unterwegs sein bzw. seit ich ein Pedelec habe, fahre ich deutlich weitere Strecken mit dem Fahrrad.	47	50	44	42	51	47
Selbstfahrende Busse ohne Fahrer würde ich ohne Bedenken benutzen.	47	62	33	57	46	40

Vier von zehn Befragten stimmen der Aussage zu, dass das Land Bus und Bahn organisieren sollte und nicht die Stadt- und Landkreise (40 %), geben an, Angst zu haben, was mit ihren Daten geschieht, wenn sie Mobilitätsdienste im Internet nutzen (39 %) und befürworten die Einführung einer City-Maut in Großstädten, also einer Gebühr für die Fahrt in der Stadt (39 %). Frauen geben deutlich häufiger an als Männer, dass sie Datenschutzbedenken haben und ältere Befragte äußern diese Bedenken deutlich häufiger als die Jüngeren. In der Untersuchung 2019 haben jeweils 46 Prozent der Befragten Datenschutzbedenken bei der Nutzung von Mobilitätsdiensten im Internet geäußert sowie die Einführung einer City-Maut in Großstädten befürwortet.

Dass Fahrzeuge, die mit mehr als einer Person besetzt sind, im Straßenverkehr Vorrrechte erhalten sollten (28 %) und dass so viel Auto gefahren wird, weil die Benzin- und Dieselpreise zu niedrig sind (23 %), meint etwa ein Viertel der Befragten. Befragte, die in ländlichen Räumen leben, stimmen beiden Aussagen erkennbar weniger stark zu, als Befragte aus Verdichtungsräumen.

Lediglich eine Minderheit der Befragten (16 %) hält Verkehrsbeschränkungen für eine Bevormundung. Und es meinen nur 14 Prozent, dass es unsinnig ist, dass man für den Klimaschutz mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen sollte. Die deutliche Mehrheit (85 %) stimmt dieser Aussage nicht zu.

▪ Einstellungen zu weiteren verkehrspolitischen Aspekten (I) – Tabelle 3

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
	%	%	%	%	%	%	%	%
Das Land sollte Bus und Bahn organisieren und nicht die Stadt- und Landkreise.	40	39	43	36	46	38	30	46
Wenn ich Mobilitätsdienste im Internet nutze, habe ich Angst, was mit meinen Daten geschieht.	39	39	40	53	36	39	39	33
Großstädte sollten eine City-Maut, also eine Gebühr für die Fahrt in der Stadt, einführen.	39	41	36	30	40	40	42	41
Fahrzeuge, die mit mehr als einer Person besetzt sind, sollten im Straßenverkehr Vorrechte erhalten.	28	31	21	20	27	29	32	30
Es wird so viel Auto gefahren, weil die Benzin- und Dieselpreise zu niedrig sind.	23	26	18	14	21	25	33	23
Verkehrsbeschränkungen sind eine Bevormundung. Ich lehne sie generell ab.	16	16	16	22	15	14	15	21
Dass man für den Klimaschutz mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen soll, ist unsinnig.	14	15	12	17	14	15	11	12

*) 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 (II) – Tabelle 3

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 %
Das Land sollte Bus und Bahn organisieren und nicht die Stadt- und Landkreise.	40	39	40	47	38	36
Wenn ich Mobilitätsdienste im Internet nutze, habe ich Angst, was mit meinen Daten geschieht.	39	36	43	31	40	45
Großstädte sollten eine City-Maut, also eine Gebühr für die Fahrt in der Stadt, einführen.	39	40	39	33	42	41
Fahrzeuge, die mit mehr als einer Person besetzt sind, sollten im Straßenverkehr Vorrechte erhalten.	28	29	26	29	27	27
Es wird so viel Auto gefahren, weil die Benzin- und Dieselpreise zu niedrig sind.	23	26	20	24	23	23
Verkehrsbeschränkungen sind eine Bevormundung. Ich lehne sie generell ab.	16	18	13	15	15	17
Dass man für den Klimaschutz mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurücklegen soll, ist unsinnig.	14	15	13	10	15	16

5. Verkehrsmittel oder Mobilitätsdienste im Haushalt

Im weiteren Verlauf des Interviews wurden den Befragten verschiedene Verkehrsmittel oder Mobilitätsdienste vorgelesen und sie wurden gebeten anzugeben, wie viele der Verkehrsmittel oder Dienste im Haushalt zur Verfügung stehen.

Das wichtigste Verkehrsmittel bezogen auf die Verbreitung ist nach wie vor das Auto mit Verbrennungsmotor. 46 Prozent der Befragten geben an, dass in ihrem Haushalt mindestens ein Auto mit Benzin- oder Dieselmotor zur Verfügung steht. Acht Prozent meinen, im Haushalt steht kein Auto mit Benzin- oder Dieselmotor zur Verfügung. In den ländlichen Räumen fällt der Anteil derer, die angeben der Haushalt sei ohne Auto mit Verbrennungsmotor mit drei Prozent sogar noch geringer aus. Überdurchschnittlich häufig stehen Autos mit Verbrennungsmotor in Haushalten mit geringem Einkommen oder für mobilitätseingeschränkte Befragte nicht zur Verfügung.

Elektroautos stehen in der Mehrheit der Haushalte nicht zur Verfügung. 95 Prozent der Befragten verneinen die Frage nach dem Elektroauto im Haushalt. Zumeist sind diese Fahrzeuge in einkommensstarken Haushalten anzutreffen.

17 Prozent der Befragten geben an, dass in ihrem Haushalt ein Fahrrad zur Verfügung steht. 25 Prozent der Befragten sagen, dass in ihrem Haushalt zwei Fahrräder vorhanden sind und 44 Prozent meinen, dass es drei oder mehr Fahrräder sind. 14 Prozent der Befragten geben an, dass kein Fahrrad in ihrem Haushalt vorhanden ist. In Haushalten mit geringem Einkommen ist überdurchschnittlich häufig lediglich ein Fahrrad vorhanden. Hingegen sind drei oder mehr Fahrräder überdurchschnittlich häufig in Haushalten anzutreffen, die über ein hohes Einkommen verfügen.

72 Prozent der Befragten meinen, dass in ihrem Haushalt kein Fahrrad mit elektrischem Hilfsmotor, ein sogenanntes E-Bike oder Pedelec, vorhanden ist. 15 Prozent der Befragten geben an, dass in ihrem Haushalt ein Fahrrad mit elektrischem Hilfsmotor zur Verfügung steht. Elf Prozent der Befragten sagen, dass in ihrem Haushalt zwei E-Bikes oder Pedelecs vorhanden sind und zwei Prozent meinen, dass es drei oder mehr Elektrofahrräder sind.

Ein Lastenrad steht nach Angaben von 97 Prozent der Befragten im Haushalt nicht zur Verfügung.

Eine ähnlich geringe Verbreitung wie die Lastenräder weisen Elektro Tretroller / E-Scooter auf: 96 Prozent der Befragten geben an, dass ein E-Scooter im Haushalt nicht zur Verfügung steht.

Gut zwei Drittel der Befragten sagen, dass eine Monatskarte für öffentliche Verkehrsmittel, also die Bahn, Busse, U- oder Straßenbahn im Haushalt nicht zur Verfügung steht. Älteren Befragten (60 Jahre und älter) steht überdurchschnittlich häufig keine Monatskarte im Haushalt zur Verfügung. Ebenfalls überdurchschnittlich häufig geben Befragte aus der jüngeren Altersgruppe (16 bis 34-Jährige) an, dass im Haushalt mindestens eine Monatskarte zur Verfügung steht.

Auch die Verbreitung von Anmeldungen bei einem Carsharing Dienst ist vergleichsweise gering ausgeprägt. 92 Prozent der Befragten geben an, dass sie nicht bei einem Carsharing Anbieter angemeldet sind. Überdurchschnittlich häufig sind Männer bei einem Carsharing Dienst angemeldet sowie Befragte in der jüngeren Altersgruppe (16 bis 34-Jährige) und Befragte, die in Städten ab 100.000 Einwohnern leben.

Befragte, die in Haushalten mit geringem Einkommen leben, stimmen zwar überdurchschnittlich häufig der Aussage zu, dass jede(r) ein Carsharing-Angebot in fußläufigem Einzugsbereich haben sollte, sind aber ebenfalls überdurchschnittlich häufig bei diesen Diensten nicht angemeldet.

▪ Verkehrsmittel oder Mobilitätsdienste im Haushalt (I)

Es stehen im Haushalt zur Verfügung:	insgesamt	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
Auto mit Benzin/Dieselmotor:								
- 1 Fahrzeug	46	48	40	45	40	47	55	51
- 2 Fahrzeuge	35	33	39	36	41	35	24	24
- 3 und mehr Fahrzeuge	12	9	18	15	13	13	5	8
- steht nicht zur Verfügung	8	10	3	4	6	5	16	17
Elektroauto:								
- 1 Fahrzeug	4	5	3	4	6	4	2	2
- 2 Fahrzeuge	1	0	1	-	1	-	1	-
- steht nicht zur Verfügung	95	94	96	96	93	96	96	98
Fahrrad:								
- 1 Fahrzeug	17	19	14	21	17	18	12	22
- 2 Fahrzeuge	25	25	25	26	25	25	27	18
- 3 und mehr Fahrzeuge	44	42	49	43	47	44	43	37
- steht nicht zur Verfügung	14	14	12	10	12	13	18	23
Fahrrad mit elektrischem Hilfsmotor, sogenannte E-Bikes oder Pedelecs:								
- 1 Fahrzeug	15	14	16	19	17	15	10	7
- 2 Fahrzeuge	11	11	12	13	13	12	6	6
- 3 und mehr Fahrzeuge	2	2	2	-	3	1	2	3
- steht nicht zur Verfügung	72	73	70	68	66	73	82	84
Lastenfahrrad:								
- 1 Fahrzeug	2	3	2	3	2	2	5	-
- steht nicht zur Verfügung	97	97	98	97	98	97	94	100
Elektro Tretroller/E-Scooter:								
- 1 Fahrzeug	3	4	2	2	3	3	5	-
- 2 Fahrzeuge	0	0	-	-	0	-	-	-
- 3 und mehr Fahrzeuge	0	0	-	-	-	-	1	-
- steht nicht zur Verfügung	96	95	98	98	96	96	93	100
Monatskarte:								
- 1 Monatskarte	23	24	20	24	20	22	27	35
- 2 Monatskarten	7	8	6	5	8	6	7	13
- 3 und mehr Monatskarten	3	3	3	-	3	3	5	4
- steht nicht zur Verfügung	67	65	71	72	69	69	60	47
Carsharing:								
- 1 Fahrzeug	6	7	4	2	3	7	11	11
- 2 Fahrzeuge	1	2	-	-	1	0	3	4
- 3 und mehr Fahrzeuge	0	1	0	-	1	0	1	-
- steht nicht zur Verfügung	92	91	96	98	95	93	84	85

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

▪ Verkehrsmittel oder Mobilitätsdienste im Haushalt (II)

Es stehen im Haushalt zur Verfügung:	insgesamt %	Männer %	Frauen %	16- bis 34-Jährige %	35- bis 59-Jährige %	60 Jahre und älter %
Auto mit Benzin/Dieselmotor:						
- 1 Fahrzeug	46	41	50	38	43	56
- 2 Fahrzeuge	35	39	32	38	37	31
- 3 und mehr Fahrzeuge	12	13	11	20	12	5
- steht nicht zur Verfügung	8	8	7	5	8	9
Elektroauto:						
- 1 Fahrzeug	4	6	3	3	6	4
- 2 Fahrzeuge	1	1	0	1	0	0
- steht nicht zur Verfügung	95	93	96	96	94	95
Fahrrad:						
- 1 Fahrzeug	17	15	19	13	14	24
- 2 Fahrzeuge	25	27	23	23	23	29
- 3 und mehr Fahrzeuge	44	46	42	58	54	19
- steht nicht zur Verfügung	14	11	16	6	8	27
Fahrrad mit elektrischem Hilfsmotor, sogenannte E-Bikes oder Pedelecs:						
- 1 Fahrzeug	15	16	14	17	14	15
- 2 Fahrzeuge	11	11	11	8	11	14
- 3 und mehr Fahrzeuge	2	1	2	2	2	1
- steht nicht zur Verfügung	72	71	72	73	73	69
Lastenfahrrad:						
- 1 Fahrzeug	2	3	2	4	3	0
- steht nicht zur Verfügung	97	97	97	96	97	100
Elektro Tretroller/E-Scooter:						
- 1 Fahrzeug	3	4	2	5	3	1
- 2 Fahrzeuge	0	-	0	1	-	-
- 3 und mehr Fahrzeuge	0	0	-	-	0	-
- steht nicht zur Verfügung	96	96	97	93	97	98
Monatskarte:						
- 1 Monatskarte	23	24	22	31	22	17
- 2 Monatskarten	7	7	7	8	10	3
- 3 und mehr Monatskarten	3	2	3	5	3	0
- steht nicht zur Verfügung	67	66	68	55	65	80
Carsharing:						
- 1 Fahrzeug	6	8	3	10	5	2
- 2 Fahrzeuge	1	2	0	2	1	0
- 3 und mehr Fahrzeuge	0	1	0	1	1	-
- steht nicht zur Verfügung	92	89	96	86	93	97

6. Bereits genutzte Verkehrsmittel oder Mobilitätsdienste

Auf die Frage nach den bereits genutzten Verkehrsmitteln oder Mobilitätsdiensten werden von nahezu allen Befragten drei Verkehrsmittel genannt: das Auto mit Benzin- oder Dieselmotor (98 %), öffentliche Verkehrsmittel (97 %) und das Fahrrad (96 %). Mit deutlichem Abstand folgen E-Bikes oder Pedelecs (43 %), das Elektroauto (31 Prozent) und Carsharing Dienste (20 %). Deutlich weniger Befragte geben an, einen E-Scooter (13 %) oder ein Lastenfahrrad (11 %) schon einmal genutzt zu haben.

Car Sharing Dienste werden von den Befragten in Verdichtungsräumen häufiger genutzt als von denen in ländlichen Räumen sowie von Männern häufiger als von Frauen.

Männer nutzen alle untersuchten Verkehrsmittel oder Mobilitätsdienste häufiger als Frauen. In der Altersgruppe der 16- bis 34-Jährigen sind es besonders E-Bikes, Carsharing Dienste und E-Scooter für die eine überdurchschnittlich hohe Nutzung attestiert werden kann.

▪ Genutzte Verkehrsmittel oder Mobilitätsdienste (I)

Es haben schon einmal genutzt:	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
	%	%	%	%	%	%	%	%
Auto mit Benzin/ Dieselmotor	98	98	100	100	99	98	97	97
Öffentliche Verkehrsmittel, also die Bahn, Busse, U- oder Straßenbahn	97	98	95	88	96	99	99	100
Fahrrad	96	96	96	94	97	96	96	92
Fahrrad mit elektrischem Hilfsmotor, sogenannte E-Bikes oder Pedelecs	43	43	44	37	47	46	37	27
Elektroauto	31	31	30	23	35	31	25	30
Carsharing	20	22	16	13	22	18	28	22
Elektro Tretroller/ E-Scooter	13	14	11	7	14	15	16	7
Lastenfahrrad	11	11	10	10	11	10	14	5

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

▪ Genutzte Verkehrsmittel oder Mobilitätsdienste (II)

Es haben schon einmal genutzt:	insgesamt %	Männer %	Frauen %	16- bis 34-Jährige %	35- bis 59-Jährige %	60 Jahre und älter %
Auto mit Benzin/ Dieselmotor	98	99	98	98	99	98
Öffentliche Verkehrsmittel, also die Bahn, Busse, U- oder Straßenbahn	97	98	96	98	97	96
Fahrrad	96	97	95	99	97	92
Fahrrad mit elektrischem Hilfsmotor, sogenannte E-Bikes oder Pedelecs	43	49	37	54	41	36
Elektroauto	31	38	24	37	33	23
Carsharing	20	25	16	32	19	11
Elektro Tretroller/ E-Scooter	13	18	9	30	10	4
Lastenfahrrad	11	12	9	14	13	5

7. Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel oder Mobilitätsdienst

Das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist – mit deutlichem Abstand – das Auto mit Benzin- oder Dieselmotor. Es ist für Befragte in ländlichen Räumen deutlich häufiger das meist genutzte Verkehrsmittel als für Befragte in Verdichtungsräumen. Es folgen das Fahrrad und die öffentlichen Verkehrsmittel. Diese beiden Verkehrsmittel werden von den Befragten in den Verdichtungsräumen erkennbar häufiger genutzt als von Befragten in ländlichen Räumen. Lediglich für eine kleine Gruppe von Befragten ist das E-Bikes oder das Elektroauto das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel.

▪ Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel oder Mobilitätsdienst (I)

Es nutzen am häufigsten:	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 %
Auto mit Benzin oder Dieselmotor	62	56	75	82	67	62	41	48
Fahrrad	17	19	14	10	14	19	34	5
Öffentliche Verkehrsmittel, also die Bahn, Busse, U- oder Straßenbahn	13	16	7	4	9	11	18	44
Fahrrad mit elektrischem Hilfsmotor, sogenannte E-Bikes oder Pedelecs	4	4	3	3	4	4	3	3
Elektroauto	3	4	1	-	5	3	1	-
Lastenfahrrad	0	0	-	-	-	-	1	-

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

▪ Am häufigsten genutztes Verkehrsmittel oder Mobilitätsdienst (II)

Es nutzen am häufigsten:	insgesamt %	Männer %	Frauen %	16- bis 34-Jährige %	35- bis 59-Jährige %	60 Jahre und älter %
Auto mit Benzin oder Dieselmotor	62	60	65	56	65	65
Fahrrad	17	19	16	24	17	12
Öffentliche Verkehrsmittel, also die Bahn, Busse, U- oder Straßenbahn	13	13	13	17	10	12
Fahrrad mit elektrischem Hilfsmotor, sogenannte E-Bikes oder Pedelecs	4	3	4	2	3	7
Elektroauto	3	4	2	2	4	3
Lastenfahrrad	0	0	-	-	0	-

8. Anwohnerparkausweis für ein Auto mit Benzin- oder Dieselmotor

Befragte, in deren Haushalt mindestens ein Auto mit Benzin- oder Dieselmotor vorhanden ist, wurden gefragt, ob es dafür einen Anwohnerparkausweis gibt. Zwölf Prozent der Befragten gaben an, dass ein Anwohnerparkausweis vorhanden ist. 87 Prozent haben diese Frage verneint. Überdurchschnittlich häufig verfügen Befragte der jüngeren Altersgruppe (16- bis 34-Jährige) sowie Bewohner von größeren Städten, 100.000 Einwohner und mehr, über einen Parkausweis. In Haushalten mit höherem Einkommen ist ein Parkausweis häufiger vorhanden als in Haushalten mit geringem Haushaltsnettoeinkommen.

▪ Anwohnerparkausweis

	Anwohnerparkausweis ist vorhanden	
	ja %	nein *) %
insgesamt	12	87
Verdichtungsräume	12	88
Ländliche Räume	12	87
Männer	12	87
Frauen	12	87
16- bis 34-Jährige	16	83
35- bis 59-Jährige	12	88
60 Jahre und älter	9	91
Ortsgröße (Einwohner):		
- unter 5.000	5	95
- 5.000 bis 20.000	9	90
- 20.000 bis 100.000	13	86
- 100.000 bis 500.000	17	82
- 500.000 und mehr	25	75
Mobilitätseinschränkung:		
- ja	12	88
- nein	12	87
Haushaltsnettoeinkommen:		
- unter € 1.500	8	92
- € 1.500 bis € 3.000	12	87
- € 3.000 oder mehr	11	89

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

9. Hauptsächlich genutzte Möglichkeit, ein Elektroauto zu laden

Befragte, in deren Haushalt mindestens ein Elektroauto vorhanden ist, wurden gefragt, wo dieses Elektroauto hauptsächlich geladen wird: zu Hause, bei der Arbeit oder an einer öffentlichen Ladesäule. Mehrheitlich geben die Befragten an, dass das Elektroauto hauptsächlich zu Hause geladen wird. Etwa jeder fünfte Befragte lädt das Elektroauto hauptsächlich bei der Arbeit oder auch an einer öffentlichen Ladesäule. Insgesamt sind es lediglich 51 von 1.000 Befragten, die angeben, dass in ihrem Haushalt ein Elektroauto vorhanden ist (siehe 5. Verkehrsmittel oder Mobilitätsdienste im Haushalt).

▪ Elektroauto

Elektroauto wird hauptsächlich geladen

	zu Hause %	bei der Arbeit %	an einer öffentlichen *) Ladesäule %
insgesamt	57	19	18
Verdichtungsräume	60	19	19
Ländliche Räume	51	20	14
Männer	56	19	21
Frauen	60	18	11
16- bis 34-Jährige	43	28	28
35- bis 59-Jährige	58	23	12
60 Jahre und älter	67	5	22
Ortsgröße (Einwohner):			
- unter 5.000	70	30	-
- 5.000 bis 20.000	50	24	19
- 20.000 bis 100.000	81	7	12
- 100.000 bis 500.000	23	19	35
- 500.000 und mehr	-	-	100
Mobilitätseinschränkung:			
- ja	26	45	29
- nein	60	17	17
Haushaltsnettoeinkommen:			
- unter € 1.500	-	-	-
- € 1.500 bis € 3.000	29	-	71
- € 3.000 oder mehr	58	21	16

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

10. Mobilitätseinschränkung aufgrund körperlicher Beeinträchtigung

Neun Prozent aller Befragten geben an, aufgrund einer körperlichen Beeinträchtigung in ihrer Mobilität eingeschränkt zu sein. Frauen geben dies häufiger an als Männer. Überdurchschnittlichen häufig sind es Befragte in der Altersgruppe 60 Jahre und älter, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

▪ Aufgrund einer körperlichen Beeinträchtigung in ihrer Mobilität eingeschränkt

	Mobilitätseingeschränkt	
	ja %	nein *) %
insgesamt	9	91
Verdichtungsräume	10	90
Ländliche Räume	9	91
Männer	7	93
Frauen	12	88
16- bis 34-Jährige	2	98
35- bis 59-Jährige	9	91
60 Jahre und älter	17	83
Ortsgröße (Einwohner):		
- unter 5.000	13	87
- 5.000 bis 20.000	8	92
- 20.000 bis 100.000	9	91
- 100.000 bis 500.000	11	89
- 500.000 und mehr	12	88
Mobilitätseinschränkung:		
- ja	100	-
- nein	-	100
Haushaltsnettoeinkommen:		
- unter € 1.500	17	83
- € 1.500 bis € 3.000	17	83
- € 3.000 oder mehr	5	95

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

Anhang mit Vergleichswerten

Ziele einer guten Verkehrspolitik

- Bestandteile einer „guten Verkehrspolitik“

Eine gute Verkehrspolitik hat zum Ziel, dass ...	2015 *)	2017 **)	2019 **)	2021 ****)
	%	%	%	%
... 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.“)

****) Die Fragen wurde 2021 nicht gestellt.

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	2021
	<u>%</u>	<u>%</u>	<u>%</u>	<u>%</u>
besseres Bus- und Bahnangebot	19	25	41	28
Vernetzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel	24	28	15	11
bessere Fahrradwege	11	13	15	24
Neu- und Ausbau von Straßen	12	15	10	10
Erhalt von Straßen **)	26	9	10	15
Fußgänger freundliche Orte	8	7	7	10

*) 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 (I)

	2015 *)	2017 **)	2019 **)	2021
	%	%	%	%
Die Ordnungsbehörden sollten konsequenter gegen das Parken auf Gehwegen und an Kreuzungen vorgehen.	-	75	84	82
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	77
Land und Kommunen sollten in Rad-schnellverbindungen investieren, um Pendlern bessere Umsteigemöglichkeiten auf das Fahrrad zu bieten.	-	80	78	81
Die Preise für Fahrkarten in Bus und Bahn sind zu kompliziert.	-	71	71	66
Der Neubau weiterer Straßen muss hinter der Sanierung bestehender Straßen zurückstehen.	-	69	70	74
Der öffentliche Nahverkehr sollte für alle ***) kostenlos sein.	44	53	61	59
Busse und Bahnen sind zu voll und zu schmutzig.	-	55	59	45
Tempo 30 innerorts ist ausreichend ****) schnell.	56	52	56	56
Die Parkgebühren in Städten sollten erhöht werden und 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	39

*) 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.“)

▪ Einstellungen zur Verkehrspolitik (II)

	2015 *)	2017 **)	2019 **)	2021
	<u>%</u>	<u>%</u>	<u>%</u>	<u>%</u>
AutofahrerInnen zahlen zu viele Steuern und Gebühren.	-	46	37	39
Fahrzeuge, die mit mehr als einer Person besetzt sind, sollten im Straßenverkehr Vorrechte erhalten.	-	26	33	28
Verkehrsbeschränkungen sind eine Bevormundung und daher generell abzulehnen.	-	24	19	16
Die Industrie wird die richtigen Zukunftstrends bei der Mobilität ganz allein erkennen.	-	31	17	22

*) 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.“)