

## Themenfeld 7: Gesellschaft und Mobilität

### Kurzzusammenfassung Ergebnisse der Online-Beteiligung

Aufbauend auf den [Ergebnissen der Pilotphase der Öffentlichkeitsarbeit](#) und aktuellen Entwicklungen im Themenfeld 7 wurde im Rahmen der Öffentlichkeitsbeteiligung des Strategiedialogs Automobilwirtschaft (SDA) erneut eine Online-Beteiligung durchgeführt. Die Ergebnisse zeigen ein nicht-repräsentatives Meinungsbild und fließen in die Weiterentwicklung des Themenfelds sowie die anstehenden Bürgerdialoge, Fokusgruppen und in die Arbeit des Runden Tisches ein. Nach der Veröffentlichung wurden am 7. Oktober kleinere Änderungen am Fragebogen vorgenommen und weitere Fragen ergänzt.

### Rahmendaten zur Online-Beteiligung

- Zugänglich über das Beteiligungsportal BW
- Laufzeit: 14. September - 14. Oktober 2019
- Teilnehmerzahl: 977 (667/310<sup>1</sup>)
- Thematische Schwerpunkte
  - Veränderungen in der Automobilindustrie und Mobilität
  - Nutzungsverhalten und Erwartungen an Mobilitätsangebote
  - Erwartungen an die Politik
  - Offene Ideensammlung

### Wer hat teilgenommen?

- Etwas mehr Teilnehmer (56 %) als Teilnehmerinnen (41 %).
- Beteiligung fast aller Altersgruppen von 20-79 Jahre. Die Altersgruppe 0-19 stellte hingegen nur 1% der Teilnehmenden dar.
- Überwiegend aus dem urbanen Raum (60 %).
- Vor allem Menschen mit Hochschulabschluss (65 %) und Abitur/Hochschulreife (ca. 17 %).
- Die Teilnehmenden nutzen mehrere Mobilitätsarten regelmäßig: insb. das eigene Fahrrad (21 %), den eigenen PKW (20 %), zu Fuß (20 %) und den ÖPNV (17 %).

### Veränderungen in der Automobilindustrie und Mobilität

- Die Mehrheit der Teilnehmenden (ca. 70 %) sieht die bereits stattfindende **Transformation als Chance für ihre Region**, aber schätzt gleichzeitig die **Bereitschaft der Gesellschaft zur Veränderung** als mittel bis gering ein.
- Ca. die Hälfte der Teilnehmenden fühlt sich vom **Transformationsprozess persönlich betroffen**, z.B. durch Änderungen des eigenen Mobilitätsverhaltens, Einschränkungen in der persönlichen Mobilität, der Nutzung neuer Angebote oder dem Wunsch nach alternativen Angeboten.

---

<sup>1</sup> Aufgrund nachträglich vorgenommener Anpassungen des Fragebogens wurden zwei separate Auswertungen durchgeführt. In dieser Zusammenfassung wird nicht zwischen den Fragebögen unterschieden. Relevante Abweichungen und Unterschiede sind entsprechend vermerkt.

## Nutzungsverhalten: Erwartungen an Mobilitätsangebote

- Bei der **Wahl des Verkehrsmittels** sind für die Mehrheit der Teilnehmenden die Zeit, die Umweltfreundlichkeit, die Verfügbarkeit und die Kosten die entscheidenden Faktoren.
- Entscheidend für **alternative Angebote zum Auto**: Schnelligkeit, Flexibilität, Umweltfreundlichkeit und Kosten. Der private PKW wird dabei von knapp 3,5 % als alternativlos eingeschätzt.
- Um **Mobilität in Innenstädten** auch ohne privaten PKW garantieren zu können, wünschen sich die Teilnehmenden insbesondere einen Ausbau und die Verbesserung sowohl des ÖPNV (ca. 36 %), als auch der Fahrradinfrastruktur (ca. 26 %), mehr Park and Ride-Angebote (ca. 19 %) sowie mehr Sharing-Angebote (ca. 13 %).
- Im **ländlichen Raum** wünschen sich die Teilnehmenden einen verbesserten ÖPNV (ca. 32 %), eine durchgängige Fahrradinfrastruktur (ca. 17 %) und On-Demand Busse / Ruf Taxis (ca. 15 %).
- Die Teilnehmenden sehen zahlreiche Möglichkeiten, das **eigene Mobilitätsverhalten nachhaltiger gestalten** zu können. Mehrfach genannt wurde eine häufigere Nutzung des Fahrrads, des ÖPNV, der Bahn und die geringere Nutzung des eigenen Autos und des Flugzeugs im Inland im Alltag und auf dem Arbeitsweg (alle Maßnahmen um die 15 %). Nur sehr wenige Teilnehmenden sehen keine der genannten Möglichkeiten als umsetzbar an (ca. 3 %).
- Personen, die auf ihr **Auto angewiesen** sind, können ihre Mobilität nachhaltiger gestalten durch das Nutzen bzw. Anbieten von Car-Sharing und Car-Pooling (29 %), eine effizientere und dadurch geringere Nutzung des Autos (23 %), und den Umstieg auf alternative Antriebe (18 %) (*neu hinzugefügte Frage*).
- Der **Umstieg auf alternative Antriebe** könnte erleichtert werden durch finanzielle Kaufanreize (24 %), einen Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur (18 %) und Transparenz hinsichtlich der CO<sub>2</sub>-Senkung und weiteren Umweltwirkungen der Antriebe (18 %). 19 % gaben an, dass alternative Antriebe sie nicht betreffen.

## Erwartungen an die Politik

- Die Abfrage, welche **Maßnahmen zur Förderung nachhaltiger Mobilität** vertretbar seien und welche nicht, wurde sehr kontrovers beantwortet. Eine eindeutige Tendenz lässt sich nicht ableiten. Ebenso wurde in den offenen Eingabemöglichkeiten einerseits ein **konsequenter Einsatz von Verboten und Sanktionen** gefordert, andererseits wurde argumentiert, dass nur durch **Anreize und positive Kommunikation** nachhaltige Mobilität gefördert werden kann.
- Als Maßnahmen, die bei einer **Veränderung des Mobilitätsverhaltens** helfen würden, wählten die Teilnehmenden am häufigsten eine regelmäßige Nahverkehrsabgabe (ca. 16 %), eine CO<sub>2</sub>-Steuer (ca. 16 %), die Verringerung von Fahrspuren für Autos (ca. 13 %), Fahrverbote in Innenstädten (ca. 12 %). Ca. 7 % geben an, dass keine der genannten Maßnahmen vertretbar sei. Nach der Ergänzung des Fragebogens wurden eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur und des ÖPNV zentral.
- Als **nicht angemessene Maßnahmen** wurden insbesondere das Fahrverbot in Innenstädten (ca. 14 %) und ein Parkverbot in Innenstädten (je ca. 12 %) angegeben. 22 % der Teilnehmenden sehen alle Maßnahmen als vertretbar an.

## Ideensammlung für mehr nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg<sup>2</sup>

### ÖPNV und aktive Mobilität (ca. 39 %) und Daten und Digitalisierung (ca. 1 %)

- Steigerung der **Attraktivität des ÖPNV** durch Ausbau der Netze, höhere Taktung und Flexibilität der Angebote, Vergünstigungen und einheitliche Tarifsysteme
- Verbesserung und Ausbau der Infrastruktur für **Fuß- und Radverkehr**
- **Flächendeckender Ausbau** der Angebote des Umweltverbundes
- Förderung von **Inter- und Multimodalität** durch Vernetzung und den Einsatz von Apps

### Governance und Regulierungen (ca. 25%)

- **Aktive Rolle der Politik:** Mut zur Veränderung und konsequentes Handeln, hohe finanzielle Investitionen in alternative Angebote und den Umweltverbund
- **Verbote und Sanktionen:** Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll unbequem gemacht werden, sodass alternative Angebote die bessere Lösung sind
- **Bepreisung** von nicht-nachhaltiger Mobilität, z.B. durch Steuern und Abgaben
- **Rahmenbedingungen** für nachhaltigere Mobilität schaffen (z.B. durch Infrastruktur und Finanzierung)

### Mensch und Mobilität (ca. 19%)

- **Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit:** Neue Mobilität erlebbar machen und positiv kommunizieren, PKW nicht mehr als Statussymbol betrachten
- **Neue Mobilitätskonzepte** für alle Bedarfe (insb. barrierefrei und altersgerecht) und unter Beteiligung der Öffentlichkeit entwickeln

### Industrie und Wirtschaft (ca. 8%) und Arbeit und Beschäftigung (ca. 1%)

- Fokussierung auf **alternative Antriebe und Kraftstoffe**
- **Wandel in der Fahrzeugindustrie:** Kleinere PKW produzieren, Entwicklung und Selbstverständnis hin zu Mobilitätsanbietern und eine aktive Rolle in der Gestaltung der Mobilitätswende einnehmen
- **Betriebliches Mobilitätsmanagement** standardisieren und flexibleres Arbeiten ermöglichen

### Stadt- und Raumplanung (ca. 4%)

- **Wohnen, Arbeiten und Mobilität** gemeinsam planen
- **Neuverteilung von Fläche** und Umgestaltung des öffentlichen Raums

### Klimaschutz und Nachhaltigkeit (ca. 3%)

- **Bildung und Sensibilisierung** für die Notwendigkeit einer Mobilitätswende
- **Strommix nachhaltiger** gestalten, sodass auch E-Angebote eine gute Umweltbilanz haben

---

<sup>2</sup> Die Ideen wurden entlang der Themenlandkarte des Themenfelds gegliedert. Die Codebücher der ersten Abfrage („Ihre Idee für einen Bewusstseinswandel hin zu mehr nachhaltiger Mobilität in Baden-Württemberg“) ließen sich mit kleinen Anpassungen auch auf die neue Frage („Ihre Idee für mehr nachhaltige Mobilität in Baden-Württemberg“) anwenden, weshalb in der Auswertung nicht unterschieden wird.

## Zitate von Teilnehmenden aus der Online-Umfrage

- *„Ein eigenes Auto ist in ländlichen Regionen und Flächenlandkreisen alternativlos.“*
- *„Als Fahrer eines Euro4-Diesels werde ich von der Politik und den Herstellern alleine gelassen.“*
- *„Nicht Sanktionen und Verbote ändern das Verhalten, es müssen Anreize zur freiwilligen Änderung geschaffen werden.“*
- *„Autofahren muss "weh" tun, also vor allem teuer und unbequem werden. Menschen ändern ihr Verhalten fast nur wenn eine äußerliche Änderung ihre Gewohnheiten negativ tangieren. (...)“*
- *„Den Menschen muss klar werden, was sie gewinnen. Bisher geht es nur um Verbote und das, was schlechter wird. Das ist eine denkbar ungünstige Ausgangslage für ein Umdenken.“*
- *„Der Wandel ist unumgänglich. Also kann er direkt als Chance gesehen werden, die öffentlichen Räume neu zu gestalten, Flächen anders zu nutzen und mehr Gerechtigkeit in das Verkehrssystem zu bringen.“*
- *„Aufzeigen wie alternative Mobilität dem Wirtschaftsstandort in Zukunft hilft und ihn trägt, auch wenn die Automobilindustrie momentan noch einen der stärksten Zweige vor Ort darstellt“*