

**Mobilität und Verkehr
in Baden-Württemberg**

Ergebnisse einer repräsentativen
Bevölkerungsbefragung in
Baden-Württemberg

25. Juli 2017
q7387/34959 Rd, Hr, Ma

forsa
Politik- und Sozialforschung GmbH
Büro Berlin
Schreiberhauer Straße 30
10317 Berlin
Telefon: (0 30) 6 28 82-0

Vorbemerkung

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg hat forsia Politik- und Sozialforschung GmbH eine repräsentative Telefonbefragung zu den Themen „Mobilität und Verkehr in Baden-Württemberg“ durchgeführt.

Im Rahmen dieser Befragung wurden insgesamt 1.001 Personen in Baden-Württemberg, darunter 250 Personen in der Stadt Stuttgart, 251 Personen in der Region Stuttgart und 500 Personen im übrigen Baden-Württemberg befragt. Die Disproportionalität bei der Stichprobenanlage wurde im Anschluss an die Erhebung durch eine statistische Gewichtung gemäß den tatsächlichen Bevölkerungsanteilen in der Stadt Stuttgart, der Region Stuttgart und dem restlichen Baden-Württemberg wieder ausgeglichen, um ein für die Grundgesamtheit repräsentatives Ergebnis zu erhalten.

Gegenstand der Untersuchung war es, bei den Bürgerinnen und Bürgern Baden-Württembergs zu ermitteln, welche Einstellungen die Bevölkerung zu den Themen Mobilität und Verkehr sowie zum Thema Luftreinhaltung hat.

Die Erhebung wurde vom 31. Mai bis 23. Juni 2017 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.

Im Jahr 2015 wurde eine ähnliche Befragung zu demselben Thema durchgeführt. Eine Übersicht der Ergebnisse aus den Befragungen von 2015 und 2017 von Fragen bzw. einzelnen Aussagen (sofern ein Vergleich möglich war), findet sich im Anhang.

1. Ziele einer guten Verkehrspolitik

Den Befragten wurden zunächst verschiedene Aussagen zu Mobilität und Verkehrspolitik zur Bewertung vorgelegt.

Dabei zeigt sich, dass alle der vorgelegten möglichen Ziele, die die Verkehrspolitik verfolgen kann, jeweils von einer großen Mehrheit der Bevölkerung grundsätzlich geteilt werden.

So finden 90 Prozent oder mehr der Befragten, dass eine „gute Verkehrspolitik“ das Ziel verfolgen sollte, dass das Klima und die Umwelt geschützt werden (95 %), dass es möglichst wenig Unfallrisiken für alle Verkehrsteilnehmer gibt (94 %), dass Staus auf den Straßen reduziert werden (94 %) und dass mehr Bus- und Bahnverbindungen geschaffen werden (90 %).

Mehr als 80 Prozent sind der Meinung, dass Bestandteil einer guten Verkehrspolitik sein sollte, dass Güterverkehr auf die Schiene verlagert wird (89 %), dass Städte und Dörfer fahrradfreundlicher werden (88 %), dass an die Autoindustrie höhere Umweltanforderungen gestellt werden (87 %) und dass alltägliche Wege zu Fuß bewältigt werden können (84 %).

Für jeweils etwa drei Viertel der Befragten hat eine gute Verkehrspolitik zum Ziel, dass man im Autoverkehr schneller ans Ziel kommt (77 %) bzw. dass der Autoverkehr insgesamt weniger wird (74 %).

Dass eine gute Verkehrspolitik zum Ziel hat, dass Städte und Dörfer fahrradfreundlicher werden und dass alltägliche Wege zu Fuß bewältigt werden können, geben Befragte aus dem Stuttgarter Umland und im übrigen Baden-Württemberg (noch) häufiger an als die Bewohner in der Landeshauptstadt.

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

Hingegen stimmen bei der aktuellen Erhebung etwas weniger Befragte der Aussage zu, dass eine gute Verkehrspolitik zum Ziel hat, dass der Autoverkehr insgesamt weniger wird.

▪ Bestandteile einer „guten Verkehrspolitik“ (I)

Eine gute Verkehrspolitik hat zum Ziel, dass...	insge-	Stadt	Region	übriges	Ortgröße: (Einwohner)				100.000 bis 500.000 und mehr
	samt	Stuttgart	Stuttgart	BaWü	bis 5.000	5.000 bis 20.000	20.000 bis 100.000	100.000 bis 500.000	
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
...das Klima und die Umwelt geschützt wird.	95	93	92	95	98	93	94	98	93
...es möglichst wenig Unfallrisiken für alle Verkehrsteilnehmer gibt.	94	93	95	94	97	95	95	91	93
...Staus auf den Straßen reduziert werden.	94	89	96	93	97	93	93	95	89
...mehr Bus- und Bahnverbindungen geschaffen werden.	90	93	90	90	85	90	91	89	93
...Güterverkehr auf die Schiene verlagert wird.	89	85	85	90	84	88	90	91	85
...Städte und Dörfer fahrradfreundlicher werden.	88	79	89	88	90	90	90	80	79
...an die Autoindustrie höhere Umweltanforderungen gestellt werden.	87	87	86	88	88	83	88	94	87
...alltägliche Wege zu Fuß bewältigt werden können.	84	77	84	84	78	81	86	92	77
...man im Autoverkehr schneller ans Ziel kommt.	77	71	75	78	86	77	76	75	71
...der Autoverkehr insgesamt weniger wird.	74	74	71	75	72	74	74	77	74

Frauen finden häufiger als Männer, dass eine gute Verkehrspolitik zum Ziel haben sollte, dass das Klima und die Umwelt geschützt werden, dass mehr Bus- und Bahnverbindungen geschaffen werden 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 Städte und Dörfer fahrradfreundlicher werden und dass alltägliche Wege zu Fuß bewältigt werden können. Jüngere meinen hingegen häufiger als ältere Befragte, 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 %	Män-ner %	Frau-en %	16- bis 34-Jährige %	35- bis 59-Jährige %	60 Jahre und älter %
...das Klima und die Umwelt geschützt wird.	95	90	99	92	95	97
...es möglichst wenig Unfall-risiken für alle Verkehrs-teilnehmer gibt.	94	92	97	94	94	96
...Staus auf den Straßen reduziert werden.	94	92	95	94	93	93
...mehr Bus- und Bahn-verbindungen geschaffen werden.	90	85	94	91	87	93
...Güterverkehr auf die Schiene verlagert wird.	89	85	93	88	88	91
...Städte und Dörfer fahrradfreundlicher werden.	88	84	92	80	90	91
...an die Autoindustrie höhere Umweltan-forderungen gestellt werden.	87	85	90	83	87	91
...alltägliche Wege zu Fuß bewältigt werden können.	84	82	86	77	85	89
...man im Autoverkehr schneller ans Ziel kommt.	77	77	76	82	76	72
...der Autoverkehr insge-samt weniger wird.	74	68	81	71	74	79

2. Einstellungen zur Verkehrspolitik

Anschließend wurden die Befragten um eine Einschätzung gebeten, in welchen Bereich der Mobilität sie am ehesten investieren würden, wenn sie 10 Millionen Euro zur freien Verfügung hätten.

Vor die Wahl gestellt würden 28 Prozent diese Mittel am ehesten in die Vernetzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel investieren. Ähnlich viele (25 %) würden das Geld am ehesten in ein besseres Bus- und Bahnangebot stecken. In den Neu- und Ausbau von Straßen würden 15 Prozent die 10 Millionen investieren und 13 Prozent in bessere Fahrradwege. Für 9 Prozent käme eine Investition für den Erhalt von Straßen am ehesten in Frage und 7 Prozent würden das Geld in fußgängerfreundliche Orte investieren.

Frauen sowie Befragte aus Orten mit mehr als 5.000 Einwohnern würden häufiger als Männer und Bewohner in kleineren Gemeinden die 10 Millionen in die Vernetzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel investieren.

Befragte in der Stadt Stuttgart würden häufiger als Befragte im Stuttgarter Umland bzw. im übrigen Baden-Württemberg in ein besseres Bus- und Bahnangebot investieren.

Überdurchschnittlich häufig würden Befragte aus Orten mit weniger als 5.000 Einwohnern die 10 Millionen in den Neu- und Ausbau von Straßen stecken. Im Vergleich zur 2015 durchgeföhrten Erhebung würden aktuell insgesamt deutlich weniger der Befragten die 10 Millionen für den Erhalt von Straßen verwenden.

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

Wenn sie 10 Millionen zur freien Verfügung hätten, würden sie am ehesten in den folgenden Bereich der Mobilität investieren:

	Vernetzung um- weltfreundlicher Verkehrsmittel %	besseres Bus- und Bahnangebot %	Neu- und Ausbau von Straßen %	bessere Fahrrad- wege %	Erhalt von Straßen %	fußgänger- * freundliche Orte %
insgesamt	28	25	15	13	9	7
Stadt Stuttgart	29	37	9	10	6	9
Region Stuttgart	30	24	10	14	11	6
übriges BaWü	27	24	17	13	9	7
Männer	21	27	17	12	13	6
Frauen	34	24	13	13	6	8
16- bis 34-Jährige	30	26	20	10	5	5
35- bis 59-Jährige	22	27	15	14	11	8
60 Jahre und älter	32	22	11	13	10	9
Ortsgröße (Einwohner):						
- unter 5.000	13	32	32	7	8	7
- 5.000 bis 20.000	26	26	14	13	12	6
- 20.000 bis 100.000	36	19	11	15	9	7
- 100.000 bis 500.000	24	28	17	12	5	9
- 500.000 und mehr	29	37	9	10	6	9
Hauptschule	26	18	15	12	10	16
mittlerer Abschluss	21	27	18	13	10	9
Abitur, Studium	32	26	13	13	8	5
Haushaltsnettoeinkommen:						
- unter € 1.500	23	25	13	14	11	10
- € 1.500 bis € 3.000	21	30	17	16	7	9
- € 3.000 oder mehr	32	23	14	11	12	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.

Demnach sind 80 Prozent voll und ganz bzw. eher der Meinung, dass Land und Kommunen in Radschnellverbindungen investieren sollten, um Pendlern bessere Umsteigemöglichkeiten auf das Fahrrad zu bieten. 71 Prozent finden, dass die Preise für Fahrkarten in Bus und Bahn zu kompliziert sind. 66 Prozent meinen, 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.

Mehr als die Hälfte der Befragten ist der Meinung, dass Busse und Bahnen zu voll und zu schmutzig sind (55 %), dass der öffentliche Nahverkehr für alle kostenlos sein sollte (53 %) und dass der Umstieg auf elektrische Autos in erster Linie durch Hersteller und Besitzer von konventionellen Autos finanziert werden sollte (52 %).

Bei der Hälfte der Befragten findet die Forderung Anklang, dass Radfahrer und Fußgänger mehr Rechte erhalten sollten, auch wenn das zu Lasten des Autoverkehrs geht (50 %).

Unterdurchschnittlich häufig geben Befragte in der Stadt Stuttgart an, dass Land und Kommunen in Radschnellverbindungen investieren sollten. Dass die Preise für Fahrkarten in Bus und Bahn zu kompliziert sind, meinen insbesondere Befragte aus dem Stuttgarter Umland.

▪ Einstellungen zur Verkehrspolitik (I)

Es stimmen den folgenden Aussagen voll und ganz bzw. eher zu:	insge- samt	Stadt Stuttgart	Region Stuttgart	übriges BaWü	Ortsgröße: (Einwohner)			
	%	%	%	%	%	%	%	%
Land und Kommunen sollten in Radschnellverbindungen investieren, um Pendlern bessere Umsteigemöglichkeiten auf das Fahrrad zu bieten.	80	64	80	81	81	79	82	83
Die Preise für Fahrkarten in Bus und Bahn sind zu kompliziert.	71	64	79	69	82	67	76	63
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	68	66	66	55	65	68	71
Busse und Bahnen sind zu voll und zu schmutzig.	55	50	60	55	51	58	58	50
Der öffentliche Nahverkehr sollte für alle kostenlos sein.	53	61	49	53	51	58	51	45
Der Umstieg auf elektrische Autos sollte in erster Linie durch Hersteller und Besitzer von konventionellen Autos finanziert werden.	52	50	50	52	50	42	60	55
Radfahrer und Fußgänger sollten mehr Rechte erhalten, auch wenn das zu Lasten des Autoverkehrs geht.	50	44	52	51	41	50	53	44

Frauen sind häufiger als Männer der Ansicht, dass Busse und Bahnen zu voll und zu schmutzig sind, dass Radfahrer und Fußgänger mehr Rechte erhalten sollten, auch wenn das zu Lasten des Autoverkehrs geht, und dass der öffentliche Nahverkehr für alle kostenlos sein sollte.

▪ **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.	80	79	81	79	81	80
Die Preise für Fahrkarten in Bus und Bahn sind zu kompliziert.	71	66	75	62	74	75
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	63	68	60	64	73
Busse und Bahnen sind zu voll und zu schmutzig.	55	47	63	62	56	48
Der öffentliche Nahverkehr sollte für alle kostenlos sein.	53	47	59	60	52	48
Der Umstieg auf elektrische Autos sollte in erster Linie durch Hersteller und Besitzer von konventionellen Autos finanziert werden.	52	51	53	57	47	54
Radfahrer und Fußgänger sollten mehr Rechte erhalten, auch wenn das zu Lasten des Autoverkehrs geht.	50	42	58	47	48	57

Knapp die Hälfte der Befragten teilt die Meinung, dass die Landesregierung in die Forschung und Entwicklung selbstfahrender Autos investieren sollte, weil sich die damit eine Chance für Wirtschaft und Verkehr in Baden-Württemberg verbindet (48 %) und dass Autofahrer zu viele Steuern und Gebühren zahlen (46 %).

Nur eine Minderheit findet allerdings, dass Parkgebühren in Städten erhöht werden und die Einnahmen in den Ausbau von Bus und Bahn fließen sollten (39 %).

Noch etwas weniger (31 %) haben den Eindruck, dass die Industrie die richtigen Zukunftstrends bei der Mobilität ganz allein erkennen wird.

Befragte aus der Region Stuttgart bzw. dem übrigen Baden-Württemberg sind deutlich häufiger als Befragte in der Stadt Stuttgart (mit einem geringeren Anteil an Autofahrern) der Meinung, dass Autofahrer zu viele Steuern und Gebühren zahlen.

▪ Einstellungen zur Verkehrspolitik (III)

Es stimmen den folgenden Aussagen voll und ganz bzw. eher zu:	Ortsgröße: (Einwohner)								
	insge- samt	Stadt Stuttgart	Region Stuttgart	übriges BaWü	bis 5.000	bis 20.000	bis 100.000	bis 500.000	und mehr
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Die Landesregierung sollte in die Forschung und Entwicklung selbstfahrender Autos investieren, weil sich damit eine Chance für Wirtschaft und Verkehr in Baden-Württemberg verbindet.	48	54	53	47	54	41	53	49	54
Autofahrer zahlen zu viele Steuern und Gebühren.	46	33	52	46	50	48	44	46	33
Die Parkgebühren in Städten sollten erhöht werden und die Einnahmen in den Ausbau von Bus und Bahn fließen.	39	43	49	36	34	39	39	41	43
Die Industrie wird die richtigen Zukunftstrends bei der Mobilität ganz allein erkennen.	31	35	30	31	31	36	32	21	35

Im Gegensatz zu den über 35-Jährigen sagen die Jüngeren mehrheitlich, dass die Landesregierung in die Forschung und Entwicklung selbstfahrender Autos investieren sollte, weil sich damit eine Chance für Wirtschaft und Verkehr in Baden-Württemberg verbindet.

Zugleich sind sie deutlich optimistischer als ältere Befragte, dass die Industrie die richtigen Zukunftstrends schon erkennen wird.

▪ **Einstellungen zur Verkehrspolitik (IV)**

Es stimmen den folgenden Aussagen voll und ganz bzw. eher zu:	insge- samt %	Män- ner %	Frau- en %	16- bis 34-Jährige %	35- bis 59-Jährige %	60 Jahre und älter %
Die Landesregierung sollte in die Forschung und Entwicklung selbstfahrender Autos investieren, weil sich damit eine Chance für Wirtschaft und Verkehr in Baden-Württemberg verbindet.	48	53	44	57	48	40
Autofahrer zahlen zu viele Steuern und Gebühren.	46	48	44	49	48	40
Die Parkgebühren in Städten sollten erhöht werden und die Einnahmen in den Ausbau von Bus und Bahn fließen.	39	42	36	32	38	46
Die Industrie wird die richtigen Zukunftstrends bei der Mobilität ganz allein erkennen.	31	35	28	42	28	27

Anschließend wurden den Befragten weitere Aussagen zu verkehrspolitischen Aspekten und Prioritäten vorgelegt.

Weitgehend einhellig sind die Befragten der Meinung, dass der Datenschutz gewährleistet sein muss, wenn Tickets über das Internet bzw. Apps gebucht oder Routeninformationen abgerufen werden (88 %). Drei Viertel der Befragten sind auch der Meinung, dass die Ordnungsbehörden konsequenter gegen das Parken auf Gehwegen und an Kreuzungen vorgehen sollten, während 70 Prozent finden, dass mehr Tunnel und Umgehungsstraßen gebaut werden sollten, um innerorts Lärm- und Luftbelastung zu begrenzen.

Jeweils etwa zwei Drittel der Befragten stimmen den Aussagen zu, dass der Neubau weiterer Straßen hinter der Sanierung bestehender Straßen zurückstehen muss (69 %) und dass auf Strecken mit sehr hoher Lärmbelastung stärkere Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt werden sollten (65 %).

Deutlich weniger finden allerdings generell (52 %), dass Tempo 30 ausreichend schnell ist.

Nur eine Minderheit der Baden-Württemberger (35 %) spricht sich für die Einführung einer sogenannten City-Maut aus, also einer Gebühr für die Fahrt in der Stadt, um Staus und Schadstoffbelastungen zu minimieren.

▪ Einstellungen zu weiteren verkehrspolitischen Aspekten (!)

Es stimmen den folgenden Aussagen voll und ganz bzw. eher zu:	insge- samt	Stadt Stuttgart	Region Stuttgart	übriges BaWü	Ortsgröße: (Einwohner)			
	%	%	%	%	%	%	%	%
Wenn Tickets über das Internet bzw. Apps gebucht oder Routeninformationen abgerufen werden, muss der Datenschutz gewährleistet sein.	88	88	92	87	86	91	85	90
Die Ordnungsbehörden sollten konsequenter gegen das Parken auf Gehwegen und an Kreuzungen vorgehen.	75	81	82	73	78	75	71	80
Um innerorts Lärm- und Luftbelastung zu begrenzen, sollten mehr Tunnel und Umgehungsstraßen gebaut werden.	70	71	71	70	83	68	67	72
Der Neubau weiterer Straßen muss hinter der Sanierung bestehender Straßen zurückstehen.	69	68	72	69	60	72	66	77
Auf Strecken mit sehr hoher Lärmbelastung sollten stärkere Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt werden.	65	71	73	62	70	61	63	70
Tempo 30 innerorts ist ausreichend schnell.	52	43	60	50	36	55	52	57
Großstädte sollten eine City-Maut, also eine Gebühr für die Fahrt in der Stadt, einführen, um Staus und Schadstoffbelastungen zu minimieren.	35	36	29	37	37	40	33	31
								36

Frauen meinen häufiger als Männer, dass Tempo 30 ausreichend schnell ist.

Ältere sind (noch) häufiger als Jüngere der Meinung, dass die Ordnungsbehörden konsequenter gegen das Parken auf Gehwegen und an Kreuzungen vorgehen sollten und dass auf Strecken mit sehr hoher Lärmbelastung stärkere Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt werden sollten.

▪ 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 %
Wenn Tickets über das Internet bzw. Apps gebucht oder Routeninformationen abgerufen werden, muss der Datenschutz gewährleistet sein.	88	84	92	89	90	85
Die Ordnungsbehörden sollten konsequenter gegen das Parken auf Gehwegen und an Kreuzungen vorgehen.	75	73	78	69	75	83
Um innerorts Lärm- und Luftbelastung zu begrenzen, sollten mehr Tunnel und Umgehungsstraßen gebaut werden.	70	67	73	76	67	68
Der Neubau weiterer Straßen muss hinter der Sanierung bestehender Straßen zurückstehen.	69	68	70	72	70	66
Auf Strecken mit sehr hoher Lärmbelastung sollten stärkere Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt werden.	65	60	69	55	65	73
Tempo 30 innerorts ist ausreichend schnell.	52	46	57	41	53	60
Großstädte sollten eine City-Maut, also eine Gebühr für die Fahrt in der Stadt, einführen, um Staus und Schadstoffbelastungen zu minimieren.	35	34	37	27	36	43

Nur 24 Prozent sehen Verkehrsbeschränkungen als Bevormundung, die generell abzulehnen sind.

Die konkrete Forderung, Fahrzeugen, die mit mehr als einer Person besetzt sind, im Straßenverkehr Vorrechte einzuräumen, findet allerdings nur bei einer Minderheit (26 %) Zustimmung.

Auch für die Forderung, alle PKW-Nutzer zum Kauf eines Nahverkehrstickets zu verpflichten, spricht sich lediglich eine Minderheit (20 %) aus.

- **Einstellungen zu weiteren verkehrspolitischen Aspekten (III)**

Es stimmen den folgenden Aussagen voll und ganz bzw. eher zu:	Ortsgröße: (Einwohner)								
	insge- samt	Stadt Stuttgart	Region Stuttgart	übriges BaWü	bis 5.000	bis 20.000	bis 100.000	bis 500.000	und mehr
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Fahrzeuge, die mit mehr als einer Person besetzt sind, sollten im Straßenverkehr Vorrechte erhalten.	26	29	29	25	24	28	24	26	29
Verkehrsbeschränkungen sind eine Bevormundung und daher generell abzulehnen.	24	21	25	24	30	22	23	26	21
Alle Pkw-Nutzer sollten zum Kauf eines Nahverkehrstickets verpflichtet werden, und so die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs mitfinanzieren.	20	17	24	20	15	24	20	19	17

Männer finden deutlich häufiger als Frauen, dass Verkehrsbeschränkungen eine Bevormundung und daher generell abzulehnen sind.

- **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 %
Fahrzeuge, die mit mehr als einer Person besetzt sind, sollten im Straßenverkehr Vorrechte erhalten.	26	31	22	25	27	26
Verkehrsbeschränkungen sind eine Bevormundung und daher generell abzulehnen.	24	31	17	25	24	23
Alle Pkw-Nutzer sollten zum Kauf eines Nahverkehrstickets verpflichtet werden, und so die Verbesserung des öffentlichen Verkehrs mitfinanzieren.	20	18	23	24	16	24

3. Maßnahmen zur Luftreinhaltung

Derzeit wird über verschiedene Maßnahmen diskutiert, wie man die Luftverschmutzung durch den Autoverkehr in den Städten eindämmen könnte. Auch dazu wurden die Befragten um eine Einschätzung gebeten, welche Maßnahmen aus ihrer Sicht sinnvoll sind und welche nicht.

90 Prozent finden es sinnvoll, wenn mehr öffentliche Gelder in intelligente Verkehrssteuerung wie variable Ampelschaltungen oder digitale Anzeigetafeln investiert werden.

Knapp drei Viertel der Befragten (73 %) sprechen sich dafür aus, auf Zubringerstraßen in die Städte deutliche Geschwindigkeitsbegrenzungen einzuführen, wo dies die Luftqualität verbessert.

Jeweils zwei Drittel der Befragten meinen, dass es ein staatlich finanziertes Nachrüstprogramm geben sollte, um die Abgasreinigung von Diesel-Pkws mit EURO5-Norm zu verbessern (69 %), dass an Tagen mit besonders starker Luftverschmutzung Dieselfahrzeuge mit schlechten Abgaswerten in Stuttgart nicht fahren dürfen sollten (65 %) bzw. dass in Gebieten mit hoher Luftverschmutzung permanente Verkehrsbeschränkungen gelten sollten (64 %).

Auch Befragte aus der Stadt bzw. Region Stuttgart sprechen sich mehrheitlich, wenn auch etwas seltener als im Landesdurchschnitt, dafür aus, dass an Tagen mit besonders starker Luftverschmutzung Dieselfahrzeuge mit schlechten Abgaswerten in Stuttgart nicht fahren sollten.

Im Vergleich zur Erhebung 2015 ist die Zustimmung zu permanenten Verkehrsbeschränkungen in Gebieten mit hoher Luftverschmutzung rückläufig.

▪ Maßnahmen zur Luftreinhaltung (I)

Es stimmen den folgenden Aussagen voll und ganz bzw. eher zu:	insge- samt	Stadt Stuttgart	Region Stuttgart	übriges BaWü	Ortsgröße: (Einwohner)			
	%	%	%	%	%	%	%	%
Um die Luftqualität zu verbessern, sollten mehr öffentliche Gelder in intelligente Verkehrssteuerung wie variable Ampelschaltungen oder digitale Anzeigetafeln investiert werden.	90	87	89	90	91	89	90	91
Auf Zubringerstraßen in die Städte sollten deutliche Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt werden, wo immer dies die Luftqualität verbessert.	73	72	75	73	77	71	76	70
Es sollte ein staatlich finanziertes Nachrüstprogramm geben, um die Abgasreinigung von Diesel-Pkws mit EURO5-Norm, die von 2011 bis 2015 als Neuwagen verkauft wurden, zu verbessern.	69	63	68	69	73	67	70	70
An Tagen mit besonders starker Luftverschmutzung sollten Dieselfahrzeuge mit schlechten Abgaswerten in Stuttgart nicht fahren dürfen.	65	55	57	67	66	65	64	67
In Gebieten mit hoher Luftverschmutzung sollten permanente Verkehrsbeschränkungen gelten.	64	64	61	65	64	60	66	69

Frauen stimmen allen Maßnahmen zur Luftreinhaltung teils deutlich häufiger zu als Männer.

▪ **Maßnahmen zur Luftreinhaltung (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 %
Um die Luftqualität zu verbessern, sollten mehr öffentliche Gelder in intelligente Verkehrssteuerung wie variable Ampelschaltungen oder digitale Anzeigetafeln investiert werden.	90	87	93	88	91	89
Auf Zubringerstraßen in die Städte sollten deutliche Geschwindigkeitsbegrenzungen eingeführt werden, wo immer dies die Luftqualität verbessert.	73	65	81	71	71	78
Es sollte ein staatlich finanziertes Nachrüstprogramm geben, um die Abgasreinigung von Diesel-Pkws mit EURO5-Norm, die von 2011 bis 2015 als Neuwagen verkauft wurden, zu verbessern.	69	61	77	75	66	67
An Tagen mit besonders starker Luftverschmutzung sollten Dieselfahrzeuge mit schlechten Abgaswerten in Stuttgart nicht fahren dürfen.	65	59	70	56	65	73
In Gebieten mit hoher Luftverschmutzung sollten permanente Verkehrsbeschränkungen gelten.	64	60	68	56	64	72

Mitunter deutlich geringer fällt die Zustimmung zu den weiteren abgefragten Maßnahmen aus.

So findet noch etwas mehr als die Hälfte der Befragten, dass ab 2020 in Städten mit Luftqualitätsproblemen nur noch Autos fahren dürfen sollten, die der EURO6-Norm genügen – nämlich Benziner, die nach 2005 zugelassen wurden und Diesel, die nach 2015 zugelassen wurden (55 %) bzw. dass zur Verbesserung der Luftqualität der Autoverkehr in der Stadt reibungslos fließen können sollte, auch zulasten anderer Verkehrsteilnehmer, z.B. durch Grüne Wellen und den Abbau von Fußgängerampeln (51 %).

Weitergehende Maßnahmen finden nur bei einem Drittel der Bürger in Baden-Württemberg Anklang: So fänden es nur 35 Prozent der Befragten richtig, wenn in Innenstädten an Tagen mit hoher Luftbelastung abwechselnd nur Fahrzeuge mit geraden oder ungeraden Kennzeichen fahren dürfen sollten, während der Vorschlag, dass Ampeln am Ortseingang nur noch so viel Autoverkehr in die Städte lassen sollten, wie dies für die Luftqualität verträglich ist, von 32 Prozent geteilt wird.

Die Stuttgarter meinen etwas häufiger (allerdings auch dort weniger als die Hälfte) als Befragte aus Umland oder dem übrigen Baden-Württemberg, dass Ampeln am Ortseingang den einfahrenden Autoverkehr in die Städte kontrollieren sollten.

▪ Maßnahmen zur Luftreinhaltung (III)

Es stimmen den folgenden Aussagen voll und ganz bzw. eher zu:	insge- samt	Stadt Stuttgart	Region Stuttgart	übriges BaWü	Ortsgröße: (Einwohner)			
	%	%	%	%	%	%	%	%
Ab 2020 sollten in Städten mit Luftqualitätsproblemen nur noch Autos fahren dürfen, die der EURO6-Norm genügen – nämlich Benziner, die nach 2005 zugelassen wurden und Diesel, die nach 2015 zugelassen wurden.	55	59	55	55	49	60	49	59
Zur Verbesserung der Luftqualität sollte der Autoverkehr in der Stadt reibungslos fließen können, auch zulasten anderer Verkehrsteilnehmer, z.B. durch Grüne Wellen und den Abbau von Fußgängerampeln.	51	42	57	51	63	48	56	46
In Innenstädten sollten an Tagen mit hoher Luftbelastung abwechselnd nur Fahrzeuge mit geraden oder ungeraden Kennzeichen fahren dürfen.	35	36	39	34	30	36	38	33
Ampeln am Ortseingang sollten nur noch so viel Autoverkehr in die Städte hinein lassen, wie dies für die Luftqualität verträglich ist.	32	41	23	34	29	32	33	30
								41

Während die unter 35-Jährigen sich insbesondere dafür aussprechen, dass der Autoverkehr in der Stadt zur Verbesserung der Luftqualität reibungslos fließen können sollte, sprechen sich vor allem die über 60-Jährigen dafür aus, dass an Tagen mit hoher Luftbelastung in den Innenstädten abwechselnd nur Fahrzeuge mit geraden oder ungeraden Kennzeichen fahren dürfen sollten.

▪ Maßnahmen zur Luftreinhaltung (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 %
Ab 2020 sollten in Städten mit Luftqualitätsproblemen nur noch Autos fahren dürfen, die der EURO6-Norm genügen – nämlich Benziner, die nach 2005 zugelassen wurden und Diesel, die nach 2015 zugelassen wurden.	55	52	57	55	52	59
Zur Verbesserung der Luftqualität sollte der Autoverkehr in der Stadt reibungslos fließen können, auch zulasten anderer Verkehrsteilnehmer, z.B. durch Grüne Wellen und den Abbau von Fußgängerampeln.	51	53	50	62	48	47
In Innenstädten sollten an Tagen mit hoher Luftbelastung abwechselnd nur Fahrzeuge mit geraden oder ungeraden Kennzeichen fahren dürfen.	35	32	38	18	33	54
Ampeln am Ortseingang sollten nur noch so viel Autoverkehr in die Städte hinein lassen, wie dies für die Luftqualität verträglich ist.	32	29	36	33	27	39

4. Verkehrsmittelnutzung

Etwa die Hälfte der Befragten (48 %) gibt an, dass ihnen in ihrem Haushalt ein Auto zur Verfügung steht.

In 30 Prozent der Fälle stehen im eigenen Haushalt zwei Autos zur Verfügung, in 13 Prozent der Fälle sogar drei oder mehr Autos.

Nur wenige Befragte (8 %) können über gar kein Auto verfügen.

Deutliche Unterschiede zeigen sich 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 (vor allem in der Landeshauptstadt Stuttgart) deutlich höher als in kleineren Gemeinden und unter 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 Autos %	vier und mehr Autos %	kein *) Auto %
insgesamt	48	30	8	5	8
Stadt Stuttgart	48	22	6	2	20
Region Stuttgart	41	40	9	3	7
übriges BaWü	49	28	8	6	8
Männer	43	34	7	7	9
Frauen	52	26	9	3	8
16- bis 34-Jährige	44	25	14	8	7
35- bis 59-Jährige	43	38	7	4	8
60 Jahre und älter	55	24	5	5	11
Ortsgröße (Einwohner):					
- unter 5.000	34	41	4	20	1
- 5.000 bis 20.000	43	34	14	3	6
- 20.000 bis 100.000	52	30	7	4	6
- 100.000 bis 500.000	56	19	2	4	18
- 500.000 und mehr	48	22	6	2	20
Hauptschule	51	22	10	2	15
mittlerer Abschluss	46	27	9	9	9
Abitur, Studium	49	34	6	5	5
Haushaltsnettoeinkommen:					
- unter € 1.500	61	7	1	1	29
- € 1.500 bis € 3.000	59	20	8	3	8
- € 3.000 oder mehr	35	43	9	9	4

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

Auch bei der Frage der konkreten Nutzung zeigt sich, dass das Auto das mit Abstand am häufigsten genutzte Verkehrsmittel ist: 78 Prozent nutzen mindestens mehrmals in der Woche ein eigenes Auto, gegenüber 41 Prozent, die mehrmals in der Woche das Fahrrad oder 29 Prozent, die öffentliche Verkehrsmittel nutzen.

E-Bikes, Motorrad bzw. Moped sowie die Möglichkeit des Carsharings werden von der überwältigenden Mehrheit (je 90 %) überhaupt nicht genutzt.

Taxis nutzen die Befragten in der Regel allenfalls selten (37 %), eine große Mehrheit aber gar nicht (58 %).

- **Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel (I)**

Es nutzen in der Regel folgende Verkehrsmittel:

	so gut wie täglich %	mehrmals in der Woche %	mehrmals im Monat %	seltener %	gar *) nicht %
- eigenes Auto	46	32	6	2	14
- Fahrrad	23	18	17	15	26
- öffentliche Verkehrsmittel	14	15	19	38	14
- Fahrrad mit elektrischem Hilfsmotor (E-Bikes)	4	2	3	2	90
- Carsharing	1	1	2	6	90
- Motorrad/Moped	2	3	2	3	90
- Taxi	1	1	4	37	58

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

Mit steigender Ortsgröße – gemessen an der Einwohnerzahl – der Befragten, sinkt der Anteil derer, die ein eigenes Auto nutzen, wobei auch in der Stadt Stuttgart noch knapp drei Viertel angeben, generell das Auto zu nutzen.

Öffentliche Verkehrsmittel werden überdurchschnittlich häufig in Stuttgart, von den Jüngeren und den formal höher Gebildeten genutzt.

Das Fahrrad wiederum nutzen Jüngere deutlich häufiger als Ältere, Befragte mit formal höheren Bildungsabschlüssen häufiger als solche mit geringer formaler Bildung und Besserverdiener häufiger als Geringverdiener.

- Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel (II) *)

Es nutzen die jeweiligen Verkehrsmittel zumindest selten:

	eige- nes Auto %	öffentl. Verkehrs- mittel %	Fahr- rad %	Taxi %	E-Bike %	Car- Sharing %	Motor- rad/ Moped %
insgesamt	86	86	74	42	10	10	10
Stadt Stuttgart	73	98	54	57	6	16	6
Region Stuttgart	86	91	66	50	13	10	11
übriges BaWü	88	84	77	39	10	9	10
Männer	86	89	75	47	9	10	16
Frauen	86	83	73	37	12	10	3
16- bis 34-Jährige	79	91	84	32	7	15	10
35- bis 59-Jährige	91	83	77	42	10	11	13
60 Jahre und älter	86	85	60	52	14	4	5
Ortsgröße (Einwohner):							
- unter 5.000	91	84	65	39	7	2	15
- 5.000 bis 20.000	89	87	80	30	10	7	9
- 20.000 bis 100.000	88	82	72	46	14	15	10
- 100.000 bis 500.000	80	89	76	56	8	8	8
- 500.000 und mehr	73	98	54	57	6	16	6
Hauptschule	76	76	60	37	7	13	14
mittlerer Abschluss	87	82	69	39	13	7	14
Abitur, Studium	92	89	79	46	11	11	8
Haushaltsnettoeinkommen:							
- unter € 1.500	68	83	55	40	8	8	4
- € 1.500 bis € 3.000	86	89	72	39	6	8	9
- € 3.000 oder mehr	93	89	81	46	14	13	12

*) Basis: Befragte, die das jeweilige Verkehrsmittel zumindest selten nutzen

Zusammenfassung

Eine „gute Verkehrspolitik“ muss aus Sicht der Bürger in Baden-Württemberg eine Vielzahl von unterschiedlichen Zielen verfolgen, die in ihrer Mehrzahl auch als ähnlich wichtig angesehen werden. Dabei stehen der Klima- und Umweltschutz, die Minimierung des Unfallrisikos, die Reduzierung von Staus und die Schaffung von mehr Bus- und Bahnverbindungen an erster Stelle und werden von mehr als 90 Prozent der Befragten geteilt. Mehr als drei Viertel finden darüber hinaus ebenfalls wichtig, dass die Verkehrspolitik das Ziel verfolgen sollte, den Autoverkehr flüssiger zu machen, so dass man schneller ans Ziel kommt, oder Fußgängern Möglichkeiten zu eröffnen, alltägliche Wege zu Fuß bewältigen zu können. Und knapp drei Viertel der Befragten sind dafür, dass der Autoverkehr insgesamt weniger wird.

In den Antworten auf die Frage, in welchen Bereich der Mobilität man am ehesten investieren würde, wenn man 10 Millionen Euro zur freien Verfügung hätte, spiegelt sich die Vielfalt der Wünsche der Bürger im Hinblick auf die Verkehrspolitik wieder: Jeweils etwa ein Viertel würde in die Vernetzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel bzw. ein besseres Bus- und Bahnangebot investieren, während zwischen 7 und 15 Prozent in Straßenbau, bessere Fahrradwege oder fußgängerfreundliche Orte investieren würden.

Mehr Radschnellverbindungen werden von einer großen Mehrheit der Baden-Württemberger grundsätzlich begrüßt, auch ein Ausbau des ÖPNV in Stadt und Land stößt bei zwei Dritteln der Bürger auf Zustimmung. Allerdings monieren sieben von zehn Befragten, dass die Preise für Bus und Bahn zu kompliziert sind, während mehr als die Hälfte öffentliche Verkehrsmittel als zu voll und schmutzig empfindet. Eine Erhöhung der Parkgebühren wird hingegen von einer Mehrheit der Bürger abgelehnt. Während sich knapp die Hälfte für öffentliche Investitionen des Landes in die Forschung und Entwicklung selbstfahrender Autos ausspricht, glaubt nur ein Drittel, dass die Industrie die richtigen Zukunftstrends bei der Mobilität allein erkennen werde.

Im Hinblick auf weitere verkehrspolitische Maßnahmen spricht sich eine deutliche Mehrheit für ein konsequenteres Vorgehen gegen das Parken auf Gehwegen und Kreuzungen und mehr Tunnel und Umgehungsstraßen zur Begrenzung von Lärm- und Luftbelastung, den Vorrang für die Sanierung bestehender Straßen gegenüber dem Neubau und für stärkere Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Strecken mit sehr hoher Lärmbelastung aus.

Wenngleich nur ein Viertel Verkehrsbeschränkungen generell ablehnt, finden einige Vorschläge zu zusätzlichen Gebühren, Verpflichtungen oder Verboten bei der Mehrheit der Bürger in Baden-Württemberg keine Unterstützung. So spricht sich

nur ein Drittel für die Einführung einer City-Maut aus, für Vorrechte von Fahrzeugen, die mit mehr als einer Person besetzt sind, nur ein Viertel und für eine Verpflichtung zum Kauf eines Nahverkehrstickets für alle PKW-Nutzer lediglich ein Fünftel der Befragten. Allerdings würde eine Mehrheit für den Ausbau des ÖPNV in Städten und im ländlichen Raum auch eine neue Abgabe akzeptieren und etwa die Hälfte der Bürger findet nicht, dass Autofahrer grundsätzlich bislang zu viele Steuern und Gebühren zahlen.

Im Hinblick auf das Thema Luftreinhaltung findet der Vorschlag, mehr Gelder in intelligente Verkehrssteuerung zu investieren, mit 90 Prozent den mit Abstand größten Anklang. Tempolimits auf Zubringerstraßen in die Städte, wo dies die Luftqualität verbessert, werden von knapp drei Viertel der Befragten grundsätzlich unterstützt. Jeweils mehr als sechs von zehn Befragten befürworten ein staatlich finanziertes Nachrüstprogramm für Diesel-PKW mit EURO5-Norm, ein Fahrverbot in Stuttgart für bestimmte Dieselfahrzeuge unter ganz bestimmten Bedingungen sowie Verkehrsbeschränkungen in Gebieten mit hoher Luftverschmutzung.

Weitergehende Maßnahmen wie etwa Ampeln am Ortseingang, die den Autoverkehr in die Innenstädte beschränken oder aber der Vorschlag, an Tagen mit hoher Luftbelastung Fahrverbote in Innenstädten nach geraden oder ungeraden Kennzeichen zu verhängen, werden von der Mehrheit der Bürger abgelehnt.

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 immer einen hohen Stellenwert hat, 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.

Dies gilt umso mehr als das eigene Auto nach wie vor das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel in Baden-Württemberg (auch in Großstädten und selbst in der Landeshauptstadt) ist, während neuere Formen der Mobilität wie E-Bike und CarSharing hingegen noch keine größere Rolle spielen. Aber auch beim Fahrrad ist zu beachten, dass die Nutzungshäufigkeit des Fahrrads mit steigendem Alter der Befragten deutlich sinkt, auch wenn es insgesamt das am dritthäufigsten genutzte Verkehrsmittel ist.

Anhang mit Vergleichswerten

Ziele einer guten Verkehrspolitik

- Bestandteile einer „guten Verkehrspolitik“

Eine gute Verkehrspolitik hat zum Ziel, dass...	2015 *)	2017 **)
...es möglichst wenig Unfall- risiken für alle Verkehrs- teilnehmer gibt.	97	94
...das Klima und die Um- welt geschützt wird.	96	95
...an die Autoindustrie ***) höhere Umweltan- forderungen gestellt werden.	93	87
...Städte und Dörfer fahr- radfreundlicher werden.	88	88
...der Autoverkehr insge- ****) samt weniger wird.	82	74

*) 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: „...die Autoindustrie durch höhere Umweltanforderungen zukunftsfähig wird.“)

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

Einstellungen zur Verkehrspolitik

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

Wenn sie 10 Millionen zur Verfügung hätten, würden sie am ehesten in den folgenden Bereich investieren: % %

	2015	2017
- Vernetzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel	24	28
- besseres Bus- und Bahnangebot	19	25
- Neu- und Ausbau von Straßen	12	15
- bessere Fahrradwege	11	13
- Erhalt von Straßen *)	26	9
- Fußgänger-freundliche Orte	8	7

*) 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 **) %
Der öffentliche Nahverkehr ***) sollte für alle kostenlos sein.	44	53
Tempo 30 innerorts ist ****) ausreichend schnell.	56	52

*) 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.“)

Maßnahmen zur Luftreinhaltung

▪ Maßnahmen zur Luftreinhaltung (I)

	2015 *) %	2017 **) %
In Gebieten mit hoher Luft- ***) verschmutzung sollten permanente Verkehrs- beschränkungen gelten.	71	64

*) 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, in Gebieten mit zu hoher Luftverschmutzung permanente Verkehrsbeschränkungen gelten sollten.“)