forsa.

Mobilität und Verkehr in Baden-Württemberg

Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsbefragung in Baden-Württemberg

forsa Gesellschaft für
Sozialforschung und
statistische Analysen mbH

Gutenbergstraße 2
10587 Berlin

Telefon 030 62882-0
E-Mail info@forsa.de

Im Auftrag von:
Ministerium für Verkehr
Baden-Württemberg

Dorotheenstraße 8
70173 Stuttgart

16. Juni 2025

forsa.

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung 1
1 Zentrale Ergebnisse 2
2 Meinungen zu Prioritäten in der Verkehrspolitik 5
2.1 Prioritäten in der Verkehrsplanung 5
2.2 Bereitschaft, ein gutes Angebot von Bus und Bahn finanziell zu unterstützen 7
3 Einstellungen zur $C0_2$ Bepreisung 9
3.1 Informationsgrad zur CO_2-Bepreisung 9
3.2 Gerechtigkeit von Maßnahmen bei der CO_2-Bepreisung 10
4 Unterstützung gesellschaftlicher Gruppen 11
5 Einstellungen zu Leitlinien der Verkehrspolitik in Baden-Württemberg 12
5.1 Übergeordnete Leitlinien 12
5.2 Reduzierter Kfz-Verkehr in Stadt und Land 15
5.3 Selbstaktive Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad 17
5.4 Klimaneutrales Autofahren 19
5.5 Mobil mit dem öffentlichen Nahverkehr 22
6 Persönliches Mobilitätsverhalten 23
6.1 Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln oder Mobilitätsdiensten im Haushalt 23
6.2 Nutzung verschiedener Verkehrsmittel und Mobilitätsdienste 25
6.3 Parksituation für Autos 27

forsa.

Vorbemerkung

Im Auftrag des Ministeriums für Verkehr Baden-Württemberg hat forsa Gesellschaft für Sozialforschung und statistische Analysen mbH eine repräsentative Telefonbefragung zu den Themen „Mobilität und Verkehr in Baden-Württemberg“ durchgeführt.

Gegenstand der Untersuchung war es, die Einstellungen der Bevölkerung Baden-Württembergs zu verkehrspolitischen Fragen sowie die Nutzung verschiedener Verkehrs-mittel und Mobilitätsdienste zu ermitteln. Zudem wurden Wünsche zur Verkehrsplanung erhoben. Diese Fragenkomplexe schließen in Teilen an Befragungen aus den Jahren 2015, 2017, 2019, 2021 und 2023 an, so dass Zeitvergleiche möglich sind.

Ein Schwerpunkt der diesjährigen Erhebung war das Thema CO_2-Bepreisung und insbesondere die Frage, welche Maßnahmen zur Bepreisung klimaschädlicher Emissionen von den Befragten als gerecht oder ungerecht erachtet werden.

Grundgesamtheit der Bevölkerungsbefragung sind deutschsprachige Personen ab 16 Jahre in Baden-Württemberg. Im Rahmen der Erhebung wurden insgesamt 1.000 Personen der Grundgesamtheit befragt. Die Befragten wurden über ein mehrstufiges Zufallsverfahren ausgewählt. Dieses mehrstufige Verfahren zur zufälligen Auswahl der Zielhaushalte und der Zielpersonen stellt sicher, dass die Stichprobe die Grundgesamtheit in ihrer Struktur widerspiegelt und die Ergebnisse damit repräsentativ sind.

Die Ergebnisse können mit den bei allen Stichprobenerhebungen üblichen Fehlertoleranzen (im vorliegenden Fall von +/- 3 Prozentpunkten) auf die Bevölkerung ab 16 Jahre in Baden-Württemberg übertragen werden.

Die Erhebung wurde zwischen dem 12. und 23. Mai 2025 mit Hilfe computergestützter Telefoninterviews (CATI = computer assisted telephone interviewing) durchgeführt.

Die Ergebnisse wurden an relevanten Stellen nach den Raumkategorien des Landesentwicklungsplans 2002 aufgeschlüsselt. Es wurden 651 Personen aus städtischen Verdichtungsräumen (Raumkategorien 01 = Verdichtungsräume insgesamt und 02 = Randzonen um die Verdichtungsräume insgesamt) sowie 323 Personen aus ländlichen Regionen (Raumkategorien 03 = Verdichtungsbereiche im ländlichen Raum insgesamt und 04 = Ländlicher Raum im engeren Sinne insgesamt) befragt.

Die Untersuchungsbefunde werden im nachfolgenden Ergebnisbericht vorgestellt.

forsa.

1 Zentrale Ergebnisse

Mehr ÖPNV, aber auch bessere Straßen gefordert
Aus Sicht der Bürgerinnen und Bürger Baden-Württembergs liegt der Fokus bei der Verkehrsplanung weiter auf dem Ausbau des ÖPNV, wenn auch nicht mehr ganz so stark wie noch 2023. Passend dazu fällt auch die grundsätzliche Bereitschaft, ein gutes Angebot bei Bus und Bahn durch einen monatlichen Beitrag zu unterstützen, sofern der Betrag für ein Abo des Nahverkehrs anrechenbar wäre, geringer aus als 2023. Zwei Drittel der Befragten äußern weiterhin grundsätzliche Bereitschaft – das Zustimmungsniveau ist hier nach wie vor hoch.

Der Erhalt bzw. Neubau von Straßen rückt – auch im Kontext von Diskussionen über den Zustand der Infrastruktur in Deutschland – verstärkt in den Fokus. Dabei sollte die Sanierung bestehender Straßen nach Ansicht der Befragten Vorrang vor dem Neubau weiterer Straßen haben.

Unterstützungsbedarf wird für unterschiedliche Gruppen gesehen
Um die Verkehrsmittelwahl zu unterstützen und sicheres Reisen zu ermöglichen, erwarten drei Viertel der Bürgerinnen und Bürger gezielte Unterstützung für Menschen mit Behinderung, Menschen in ländlichen Gegenden, Seniorinnen und Senioren, Kinder und Jugendliche sowie Menschen mit geringeren finanziellen Möglichkeiten.

Dies wird in Teilen auch durch die Einstellung zur Verkehrspolitik deutlich. So wird die stärkere Ausrichtung der Straßenverkehrssicherheit an den Bedürfnissen von Kindern von einer breiten Mehrheit bejaht und hat im Zeitverlauf sogar leicht dazugewonnen.

Das Auto bleibt für viele unverzichtbar – das Elektroauto unter den richtigen Bedingungen eine Option
Weiterhin möchten viele Befragte in Baden-Württemberg am eigenen Auto festhalten. Das Auto ist nicht nur mehrheitlich das am häufigsten genutzte Verkehrsmittel: Unverändert zwei Drittel (63 %) sind zudem der Meinung, dass man ein Auto benötigt, selbst wenn es gute Mobilitätsangebote, wie einen verlässlichen öffentlichen Verkehr, gibt. In Großstädten wird diese Einschätzung von sechs von zehn Personen geteilt.

Das Elektroauto ist dabei für viele grundsätzlich eine Option: Unter den richtigen (preislichen) Voraussetzungen wäre jeder Zweite (52 %) bereit, auf ein

Elektroauto umzusteigen. Allerdings ist ebenfalls jeder Zweite (52 %) der Ansicht, dass Elektroautos nicht umweltfreundlicher sind als Autos mit Verbrennungsmotor. Damit bleibt das Stimmungsbild in Baden-Württemberg in Bezug auf klimaneutrales Fahren ambivalent. Generell lässt sich eine positivere Einstellung gegenüber Elektroautos unter Jüngeren sowie teilweise unter Großstädtern erkennen.

Verständnisdefizite bei der CO_2-Bepreisung, Maßnahmen sollten zielgerichtet und fair sein

Nur vier von zehn Befragten fühlen sich über das Thema „CO_2-Bepreisung“ gut informiert, die Mehrheit fühlt sich dagegen eher oder sehr schlecht informiert. Den Menschen in Baden-Württemberg ist es wichtig, dass der CO_2-Preis dem Klima auch wirklich hilft. Daher finden sie insbesondere solche Maßnahmen gerecht, die dem Klima zugutekommen, wie z. B. die Verwendung der Einnahmen aus der CO_2-Bepreisung für bessere Verkehrsangebote oder Steuerermäßigungen für klimafreundliche Investitionen.

Wichtig ist aber auch, dass es finanzielle Entlastung für schwächer situierte Haushalte gibt. Auf die Frage, ob CO_2-intensive Unternehmen durch einen höheren CO_2-Preis stärker belastet werden sollten, zeigt sich Uneinigkeit in der Bevölkerung. Die Hälfte hält dies für gerecht, die andere Hälfte für ungerecht.

2 Meinungen zu Prioritäten in der Verkehrspolitik

2.1 Prioritäten in der Verkehrsplanung

Wie schon in den Jahren 2021 und 2023 wurden die Befragten gebeten sich vorzustellen, sie seien in ihrer Heimatgemeinde für die Verkehrsplanung verantwortlich und haben für das kommende Jahr einen hohen Betrag zur Verfügung.

Mit Abstand am häufigsten (36 %) würden die Befragten diese Mittel in ein besseres Bus- und Bahnangebot investieren. Damit richtet sich die Priorität in der Verkehrsplanung weiter am Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs aus, wenn auch nicht mehr ganz so stark wie noch 2023 (42 %).

Einen höheren Stellenwert als noch in der vorangegangenen Untersuchung hat der Erhalt von Straßen (19 %, +6 Prozentpunkte) bzw. deren Neubau (13 %, +4 Punkte).

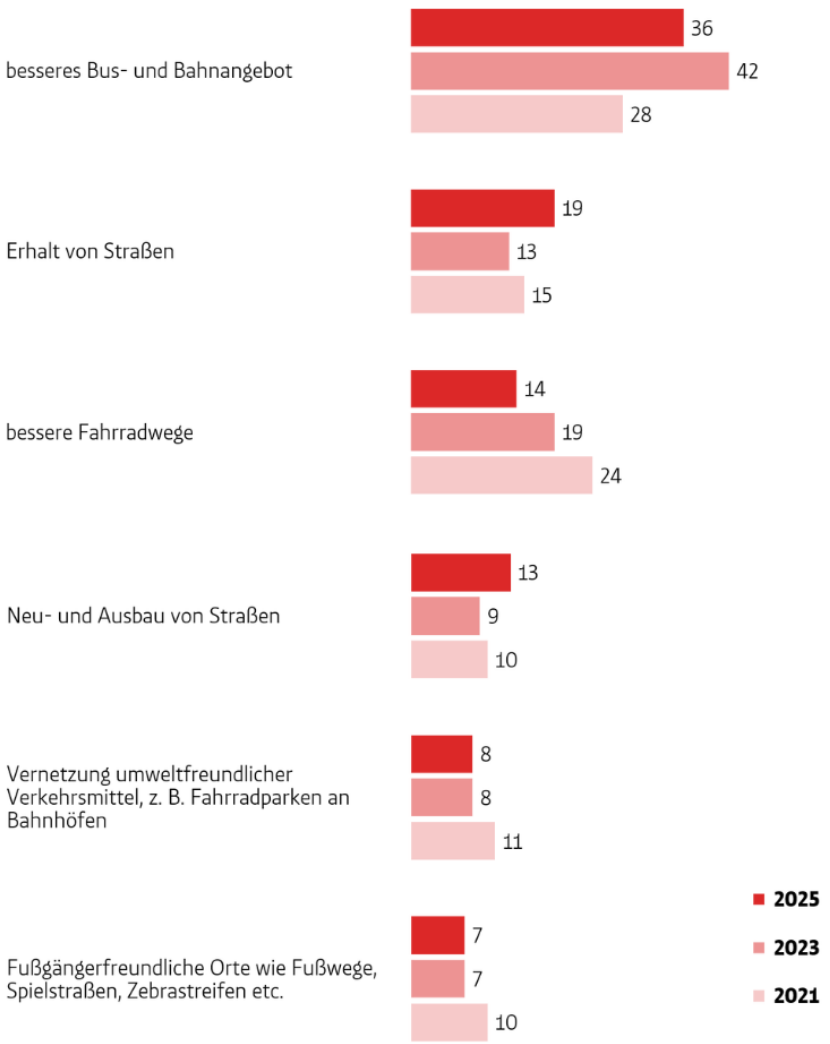
14 Prozent würde das Geld in bessere Fahrradwege investieren. Der Anteil sinkt zum zweiten Mal in Folge (2023: 19 %; 2021: 24 %).

Bei den restlichen potenziellen verkehrsplanerischen Zielen hat sich im Zeitvergleich nur wenig verändert. Wie bereits 2023 würden acht Prozent in die Vernetzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel investieren, wie z. B. Fahrradparken an Bahnhöfen. Sieben Prozent würden Geld für fußgängerfreundliche Orte wie Fußwege, Spielstraßen oder Zebrastreifen einsetzen.

forsa.

In welchen Bereich der Mobilität würde man investieren?

Es würden in der Verkehrsplanung Geld am ehesten ausgeben für:



an 100 Prozent fehlende Angaben = „nichts davon" bzw. „weiß nicht"/keine Angabe
Angaben in Prozent

2.2 Bereitschaft, ein gutes Angebot von Bus und Bahn finanziell zu unterstützen

Das Ziel, ein flächendeckend gutes Angebot bei Bus und Bahn zu schaffen, kostet Bund, Land und Kommunen Geld. In diesem Kontext wurde gefragt, ob die Bürgerinnen und Bürger in Baden-Württemberg bereit wären, einen monatlichen Beitrag zu zahlen, wenn dieser für ein ÖPNV-Abo angerechnet werden kann.

Die Bereitschaft dazu ist unter der Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger in Baden-Württemberg weiterhin vorhanden, jedoch im Vergleich zu 2023 etwas zurückgegangen. Äußerten sich 2023 noch 75 Prozent der Befragten zu einer solchen Abgabe grundsätzlich bereit, sinkt der Anteil 2025 auf 68 Prozent.

Aktuell können sich 16 Prozent vorstellen, monatlich 10 bis 30 Euro und weitere 12 Prozent einen Beitrag in Höhe der Kosten für das Deutschland-Ticket (derzeit höchstens 58 Euro) zu zahlen. Mit 40 Prozent wollen sich die meisten Befragten allerdings nicht auf einen Betrag festlegen und die Höhe vom konkreten Angebot abhängig machen.

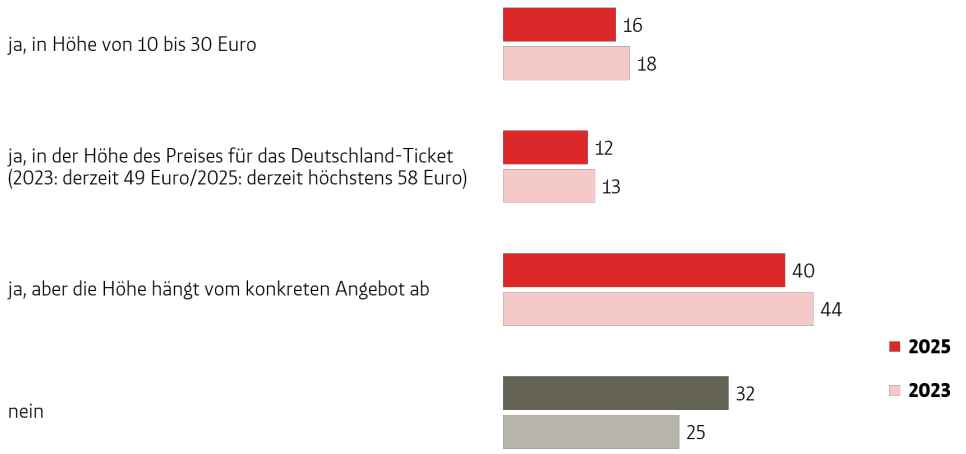
Ein Drittel (32 %) ist dagegen nicht bereit, das Ziel eines flächendeckend guten Angebots bei Bus und Bahn mit einem monatlichen Beitrag zu unterstützen.

Die Bereitschaft zur Zuzahlung ist unter Jüngeren deutlich stärker ausgeprägt als unter älteren Befragten (16- bis 34-Jährige: 77 % vs. über 60-Jährige: 62 %) Gruppen, die auf einen guten ÖPNV sehr viel stärker angewiesen sind als andere Altersgruppen.

forsa.

Bereitschaft, den Aufbau von Bus- und Bahnangeboten zu unterstützen

Es wären bereit, einen monatlichen Betrag zu zahlen, wenn der Betrag für ein ÖPNV-Abo angerechnet werden kann:



an 100 Prozent fehlende Angaben = „nichts davon" bzw. „weiß nicht"/keine Angabe
Angaben in Prozent

3 Einstellungen zur CO_2 Bepreisung

3.1 Informationsgrad zur CO_2-Bepreisung

Die CO_2-Bepreisung legt Kosten für den Ausstoß von Kohlendioxid fest, um Unternehmen sowie Verbraucherinnen und Verbraucher zur Reduzierung von Emissionen zu motivieren.

Knapp vier von zehn Befragten (39 %) fühlen sich über das Thema „CO_2-Bepreisung“ gut informiert: Acht Prozent fühlen sich „sehr gut“ und 31 Prozent „gut informiert“. Das Gros der Befragten fühlt sich dagegen „eher schlecht“ (47 %) oder „sehr schlecht“ (14 %) informiert.

Informationsgrad zur CO_2-Bepreisung

Es fühlen sich über das folgende Thema informiert:

Angaben in Prozent

3.2 Gerechtigkeit von Maßnahmen bei der CO_2-Bepreisung

Durch die CO_2-Bepreisung - also die Bepreisung klimaschädlicher Emissionen - werden fossile Energieträger wie Kohle, Erdgas oder Erdöl teurer. Den Befragten wurde eine Liste mit Maßnahmen zur CO_2-Bepreisung vorgelesen und sie sollten jeweils angeben, ob sie diese für gerecht oder ungerecht halten.

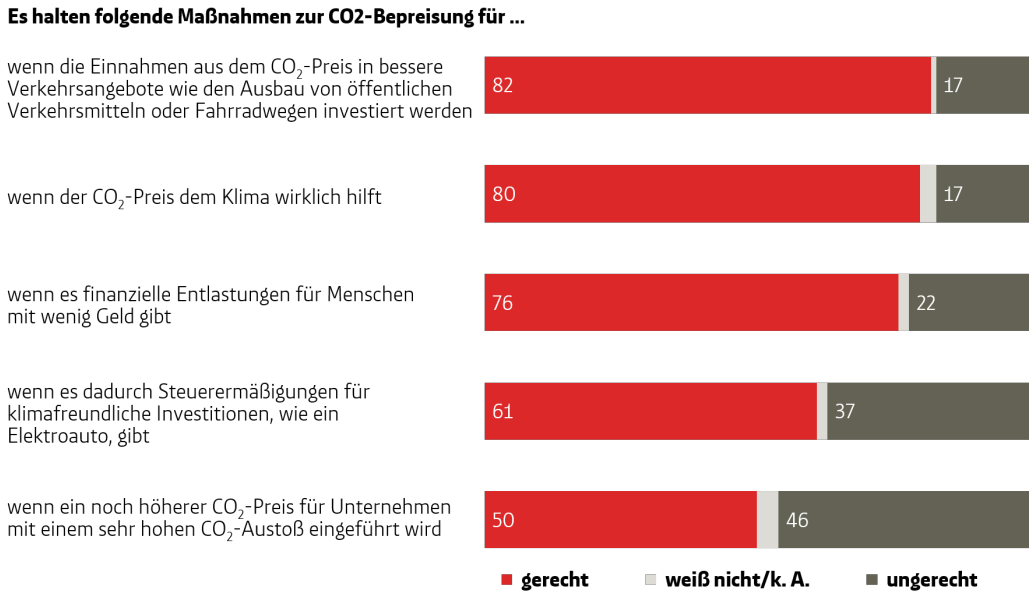
Die Investition der Einnahmen aus dem CO_2-Preis in bessere Verkehrsangebote, wie den Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln oder Fahrradwegen, wird mit 82 Prozent am häufigsten als gerecht bewertet.

Ähnlich viele Befragte (80 %) sehen es als gerecht an, wenn der CO_2-Preis dem Klima wirklich hilft und drei Viertel (76 %) fänden es fair, wenn es finanzielle Entlastungen für Menschen mit wenig Geld gibt.

Wenn es durch die CO_2-Bepreisung Steuerermäßigungen für klimafreundliche Investitionen wie ein Elektroauto gäbe, empfänden dies drei von fünf Befragten (61 %) gerecht.

Bei der Behandlung von Unternehmen sind sich die Befragten uneins: Die Hälfte (50 %) hält es für gerecht, wenn CO_2-intensive Unternehmen einen höheren CO_2-Preis zahlen müssten. Fast genauso viele Befragte (46 %) fänden dies ungerecht.

Gerechtigkeit von Maßnahmen bei der CO_2-Bepreisung



Angaben in Prozent

4 Unterstützung gesellschaftlicher Gruppen

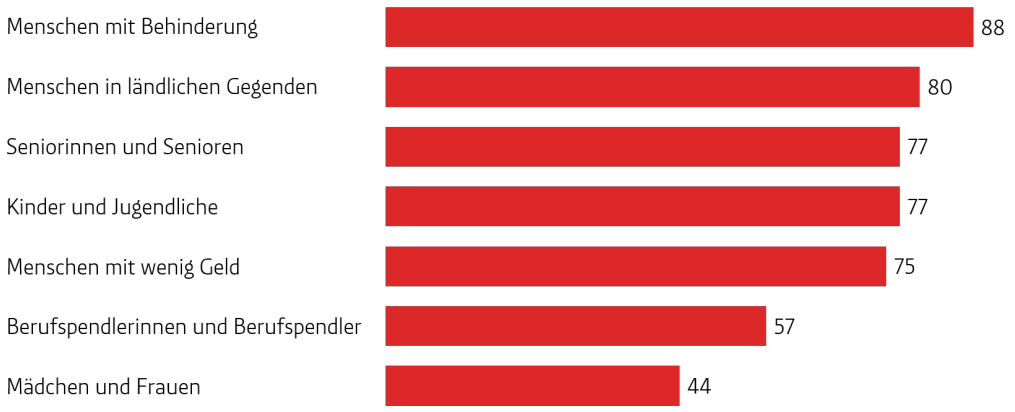
Die Befragten wurden anschließend gebeten anzugeben, für welche konkreten Gruppen der Staat mehr tun sollte, um sie in ihrer Verkehrsmittelwahl zu unterstützen und sicheres Reisen zu ermöglichen. Dazu konnten sie aus einer vorgegebenen Liste von Personengruppen auswählen.

Am häufigsten wird eine gezielte Unterstützung von Menschen mit Behinderung gefordert (88 %). Mit leichtem Abstand folgen Menschen in ländlichen Gegenden (80 %), Seniorinnen und Senioren (77 %), Kinder und Jugendliche (77 %) sowie Menschen mit geringeren finanziellen Möglichkeiten (75 %).

Vergleichsweise weniger dringlich erscheint aus Sicht der Befragten insgesamt die gezielte Förderung von Berufspendlerinnen und -pendlern (57 %) sowie von Mädchen und Frauen (44 %). Dabei unterscheidet sich die Einschätzung zur Unterstützung von Mädchen und Frauen nach dem Geschlecht der Befragten: Frauen stimmen hier mit 49 Prozent deutlich häufiger zu als Männer (38 %), wenngleich auch sie den Unterstützungsbedarf deutlich häufiger bei den anderen Gruppen als bei sich selbst sehen.

Unterstützung gesellschaftlicher Gruppen bei Verkehrsmittelwahl und sicherem Reisen

Für folgende Gruppen sollte der Staat mehr tun als bisher:



Angaben in Prozent

5 Einstellungen zu Leitlinien der Verkehrspolitik in Baden-Württemberg

Wie steht die Bevölkerung in Baden-Württemberg zu verschiedenen Aspekten der Verkehrspolitik im Bundesland? Dies wurde anhand verschiedener Aussagen ermittelt, zu denen die Zustimmung erhoben wurde.

Die Aussagen schließen an übergeordnete sowie spezifische Leitlinien der Verkehrspolitik an: das Ziel den Kfz-Verkehr zu reduzieren sowie selbstaktive Mobilität zu Fuß und mit dem Rad, klimaneutrales Autofahren und Mobilität mit dem öffentlichen Nahverkehr zu fördern.

5.1 Übergeordnete Leitlinien

Weitgehend einig sind sich Bürgerinnen und Bürger Baden-Württembergs, dass die Bedürfnisse von Kindern ein wichtiges verkehrspolitisches Anliegen sind: Dass sich die Straßenverkehrssicherheit mehr an den Bedürfnissen von Kindern ausrichten sollte, stimmen 43 Prozent „voll und ganz“ und 38 Prozent „eher zu“. Der Grad der Zustimmung hat dabei gegenüber 2023 (78 %) tendenziell zugenommen.

Dass die Sanierung bestehender Straßen Vorrang vor dem Neubau weiterer Straßen haben muss, meinen 72 Prozent. Nachdem die Priorisierung von Straßensanierungen gegenüber dem Neubau seit 2017 kontinuierlich gestiegen ist, fällt sie in der aktuellen Betrachtung erstmals geringer aus (2017: 69%, 2019: 70 %, 2021: 74 %, 2023: 77 %).

Knapp zwei Drittel (64 %) sind der Meinung, dass Menschen mit viel Geld auch einen größeren finanziellen Beitrag zum Klimaschutz leisten sollten. Dem stimmen vor allem unter 35-Jährige (71 %) und Personen aus finanziell schwächer situierten Haushalten zu.

Ebenfalls zwei von drei Befragten (63 %) befürworten finanzielle Anreize für umweltschonendes Fahrverhalten.

Knapp die Hälfte der Befragten (46 %) ist der Ansicht, dass Autofahrerinnen und -fahrer zu viele Steuern und Gebühren zahlen – ein Anstieg um 9 Prozentpunkte gegenüber 2023 (37 %). Eine knappe Mehrheit der Befragten (53 %) ist hingegen der Meinung, dass die Abgaben nicht zu hoch seien.

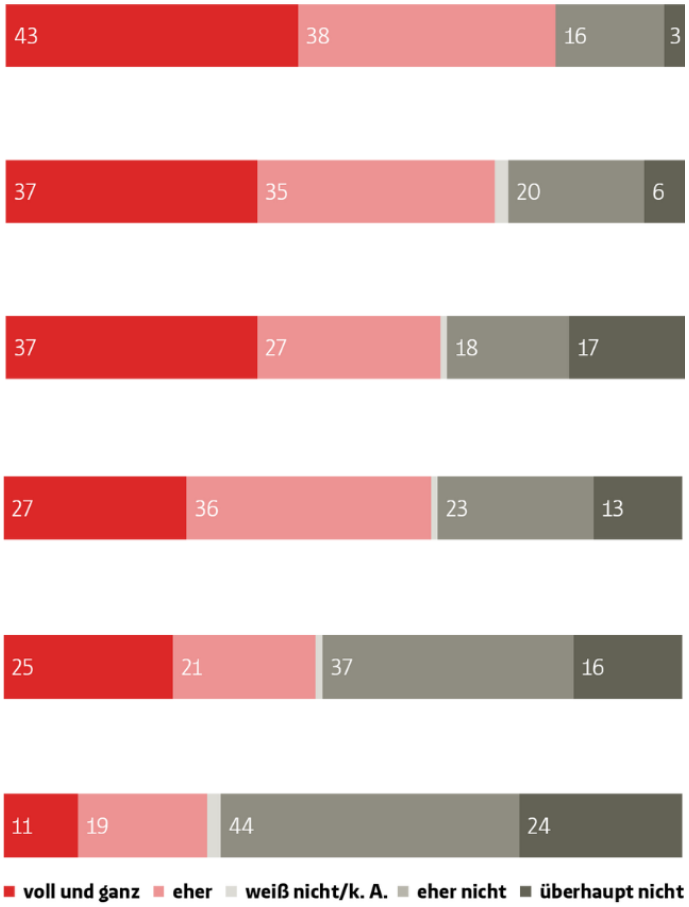
Politischen Gestaltungsbedarf im Mobilitätsbereich erkennt eine große Mehrheit in Baden-Württemberg weiterhin: Zwar wird der Industrie häufiger als in vorangegangenen Untersuchungen zugetraut, die richtigen Zukunftstrends bei der

Mobilität ganz allein zu erkennen (30 %, +7 Prozentpunkte), das Misstrauen bleibt aber weitaus stärker ausgeprägt (68 % stimme eher/überhaupt nicht zu).

forsa.

Einstellungen zu übergeordneten verkehrspolitischen Leitlinien

Den folgenden Aussagen stimmen zu:



Angaben in Prozent

5.2 Reduzierter Kfz-Verkehr in Stadt und Land

Zwei Drittel (66 %) der Befragten in Baden-Württemberg sind der Ansicht, dass an Strecken mit hoher Lärmbelastung stärkere Geschwindigkeitsbeschränkungen eingeführt werden sollten. Frauen (72 %) und Befragte ab 60 Jahren (71 %) sprechen sich häufiger dafür aus. Allerdings lässt sich ein Rückgang in der Zustimmung gegenüber den Vorjahren erkennen: 2023 und 2021 stimmten noch fast drei von vier Befragten zu (2023: 72 %, 2021: 74 %).

Etwas häufiger als in den Vorjahren stimmen die Bürgerinnen und Bürger zu, dass mehr Tunnel und Umgehungsstraßen gebaut werden sollten (64 %) – ein Anstieg um 4 Prozentpunkte gegenüber 2023 (60 %).

53 Prozent der Befragten finden, dass Tempo 30 innerorts ausreichend schnell ist – 47 Prozent sind nicht dieser Meinung. Damit gleichen sich Zustimmung und Ablehnung im Zeitverlauf weiter an. In den vorangegangenen Untersuchungen gab es immer einen größeren Zuspruch dafür, dass 30 km/h in geschlossenen Ortschaften ausreichend seien. Auffällig sind dabei die Unterschiede zwischen den Geschlechtern: Während 61 Prozent der Frauen Tempo 30 für ausreichend halten, sind es bei den Männern 44 Prozent.

Jeder Zweite stimmt zu, dass jede Person ein Carsharing-Angebot in fußläufigem Einzugsbereich haben sollte (55 %) – deutlich weniger als in den Vorjahren (2023: 66 %, 2021: 64 %). Der Wunsch danach besteht überdurchschnittlich häufig unter Befragten in Großstädten ab 100.000 Einwohnenden (69 %).

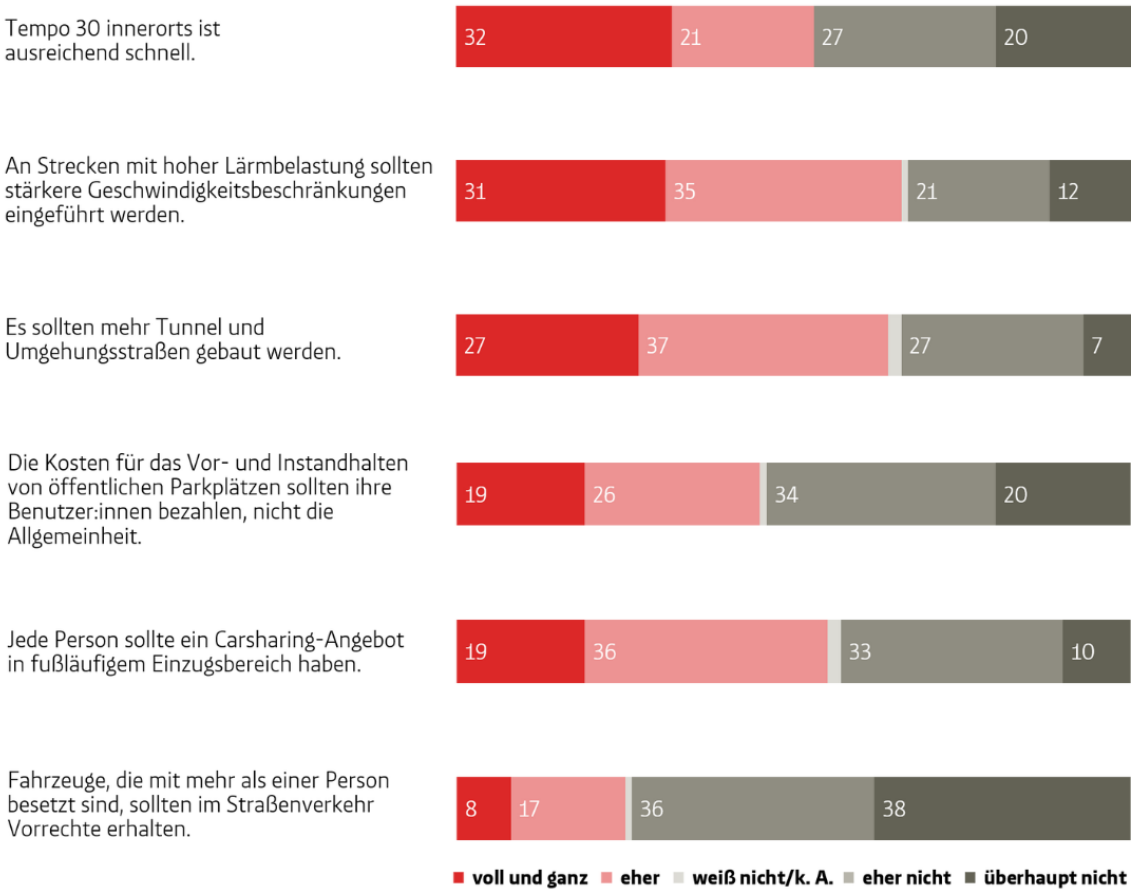
Etwas weniger als die Hälfte (45 %) der Befragten meint, dass die Kosten für das Vor- und Instandhalten von öffentlichen Parkplätzen von deren Nutzerinnen und Nutzern getragen werden sollten, anstatt von der Allgemeinheit. Damit liegt die Zustimmung auf vergleichbarem Niveau wie 2023 (46 %). In Großstädten ab 100.000 Einwohnenden ist die Zustimmung für eine Kostenlast aufseiten der Nutzerinnen und Nutzer anstelle der Allgemeinheit etwas größer (49 %).

25 Prozent sprechen sich für Vorrechte von Fahrzeugen im Straßenverkehr aus, die mit mehr als einer Person besetzt sind. Dreiviertel der Befragten sind gegen eine solche Sonderbehandlung. Zwar ist die Zustimmung aktuell etwas geringer als 2023 (29 %), sie liegt aber im üblichen Schwankungsbereich der Ergebnisse über die letzten Jahre (Vorjahre zwischen 26 % und 33 % Zustimmung).

forsa.

Einstellungen zum Kfz-Verkehr in Stadt und Land

Den folgenden Aussagen stimmen zu:



Angaben in Prozent

5.3 Selbstaktive Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad

Acht von zehn Befragten sind der Meinung, dass die Ordnungsbehörden konsequenter gegen das Parken auf Gehwegen und an Kreuzungen vorgehen sollten (79 %, -2 Prozentpunkte gegenüber 2023). Darüber herrscht sowohl zwischen verschiedenen Befragtengruppen als auch im Zeitvergleich seit 2017 weitgehend Einigkeit.

Hinsichtlich der Verwendung der Einnahmen von Parkgebühren für mehr Radwege, Radschnellwege sowie Fahrradabstellplätze sind die Befragten in Baden-Württemberg geteilter Meinung: Die eine Hälfte (53 %) spricht sich dafür aus und die andere (47 %) dagegen. Frauen (59 %) und unter 35-Jährige (57 %) sind mehrheitlich für eine Finanzierung des Ausbaus von Radwegen und Fahrradabstellplätzen mittels Parkgebühren.

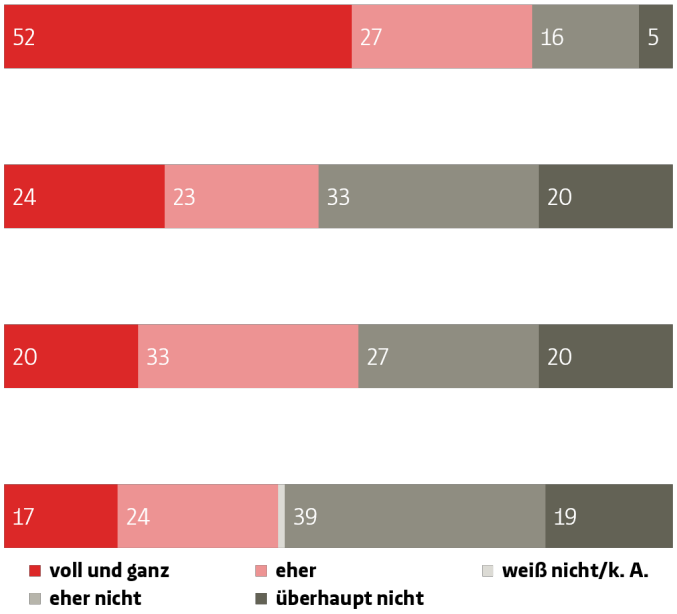
Knapp jeder Zweite (47 %) spricht sich dafür aus, dass mehr Radwege, Radschnellwege sowie Fahrradabstellplätze gebaut werden sollten, auch wenn dafür Parkplätze und Autofahrspuren wegfallen. Die Zustimmung sinkt damit deutlich um 17 Prozentpunkte gegenüber dem Vorjahr (2023: 64 %, 2021 62 %). Mit zunehmendem Alter nimmt die Zustimmung dazu ab: Während 52 Prozent der 16- bis 34-Jährigen dies befürworten, sind es bei Befragten ab 35 Jahren nur 45 Prozent.

Neben der Zustimmung zum priorisierten Bau von Radwegen wurde dies ebenfalls für Fußwege erhoben. Dass mehr breite und attraktive Fußwege entstehen sollten, auch wenn dafür Parkplätze und Autofahrspuren umgenutzt werden, meinen 41 Prozent der Befragten (2023: 49 %, 2021: 49 %).

forsa.

Einstellungen zur Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad

Den folgenden Aussagen stimmen zu:

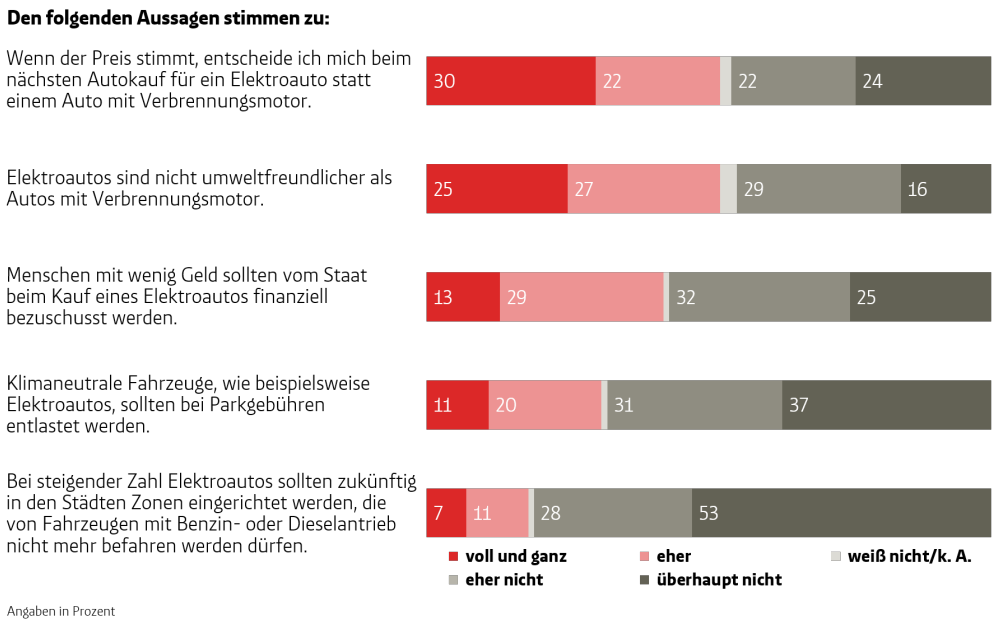


Angaben in Prozent

5.4 Klimaneutrales Autofahren

Die Hälfte der Baden-Württembergerinnen und Baden-Württemberger würde – sofern der Preis stimmt – beim nächsten Autokauf ein Elektroauto einem Verbrenner vorziehen
(52 %; -4 Prozentpunkte). Den Kauf eines Elektroautos präferieren überdurchschnittlich häufig Jüngere zwischen 16 und 34 Jahren (65 %) sowie Personen, die über ein Haushaltsnettoeinkommen von 4.000 Euro oder mehr verfügen (56 %).

Einstellungen zum klimaneutralen Autofahren



Allerdings ist ebenfalls jeder Zweite (52 %) der Ansicht, dass Elektroautos nicht umweltfreundlicher sind als Autos mit Verbrennungsmotor (2023: 52 %, 2021: 55 %). Befragte, die in Großstädten ab 100.000 Einwohnenden leben (44 %) und Jüngere zwischen 16 und 34 Jahren (44 %) sind hinsichtlich der Umweltfreundlichkeit von Elektroautos weniger skeptisch.

Dass Menschen mit wenig Geld beim Kauf eines Elektroautos vom Staat finanziell bezuschusst werden sollten, befürworten zwei von fünf Befragte in Baden-Württemberg (42 %).

Die Bevorzugung von klimaneutralen Fahrzeugen bei Parkgebühren finden in der Bevölkerung Baden-Württembergs nur bei einer Minderheit Zuspruch. 31 Prozent

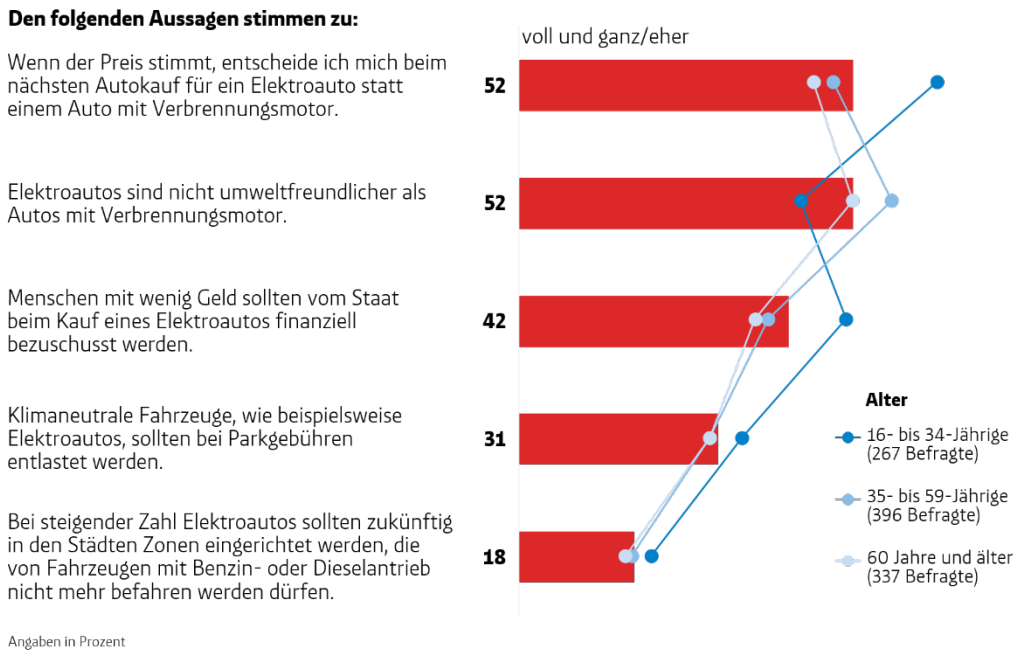
meinen, dass klimaneutrale Fahrzeuge, wie beispielsweise Elektroautos, bei Parkgebühren entlastet werden sollten – sechs Prozentpunkte weniger als 2023.

Noch etwas seltener werden in Städten Verbotszonen für Fahrzeuge mit Benzin- oder Dieselantrieb befürwortet. Ähnlich wie in der letzten Erhebung 2023 meint rund ein Fünftel (18 %), dass bei zunehmender Zahl von Elektroautos künftig in Städten Zonen eingerichtet werden sollten, die von Verbrennern nicht mehr befahren werden dürfen. Unter Personen aus Großstädten ab 100.000 Einwohnenden (24 %) findet dieser Vorschlag etwas eher Anklang.

Beim klimaneutralen Fahren zeigt sich damit unverändert ein ambivalentes Stimmungsbild in Baden-Württemberg: Einerseits besteht Skepsis gegenüber der Umweltfreundlichkeit von Elektroautos sowie Vorrechten gegenüber „Verbrennern“. Zum anderen ist rund die Hälfte bereit, unter den richtigen Voraussetzungen auf ein Elektroauto umzusteigen.

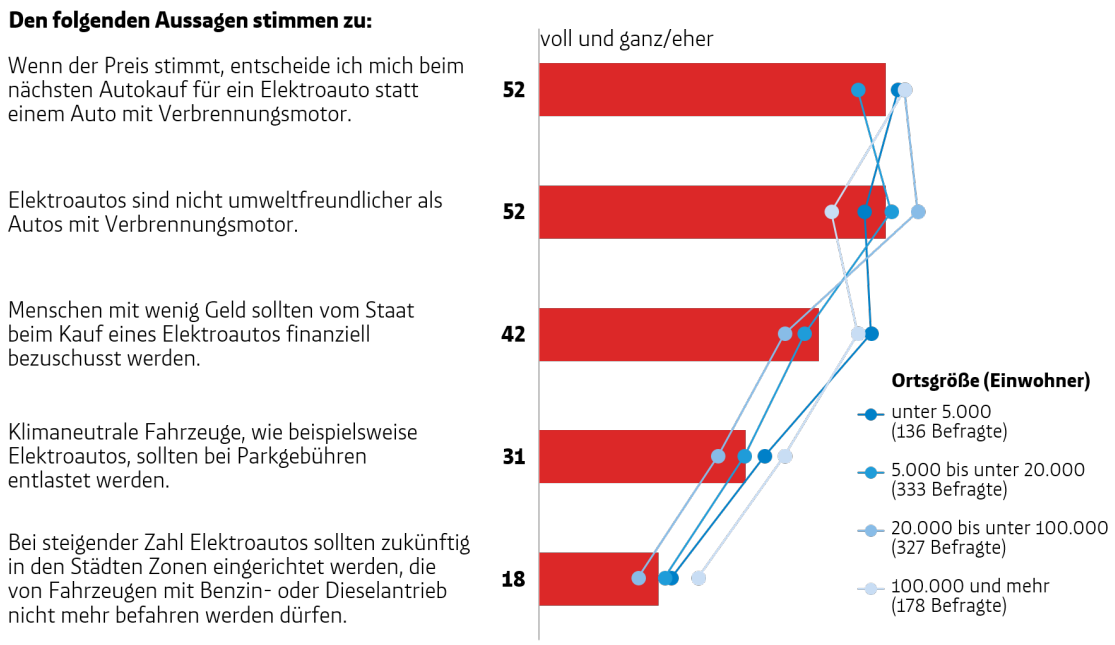
Generell lässt sich eine positivere Einstellung gegenüber Elektroautos unter Jüngeren sowie teilweise unter Großstädtern erkennen.

Einstellungen zum klimaneutralen Autofahren – nach Alter



forsa.

Einstellungen zum klimaneutralen Autofahren – nach Ortsgröße



Angaben in Prozent

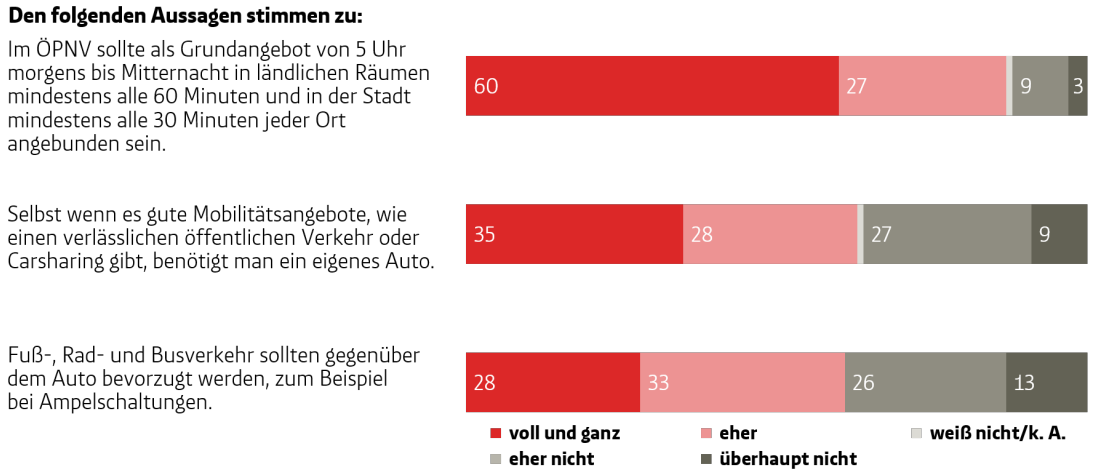
5.5 Mobil mit dem öffentlichen Nahverkehr

Die Forderung nach einer guten Anbindung aller Orte an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) findet eine breite Mehrheit in Baden-Württemberg. Dass im Grundangebot Ortschaften im ländlichen Raum alle 60 Minuten und in Städten alle 30 Minuten an den ÖPNV angebunden sein sollten, befürworten neun von zehn Befragten (87 %) – 60 Prozent sogar „voll und ganz“.

Dass Fuß-, Bus- und Radverkehre gegenüber dem Auto bevorzugt werden sollten, beispielsweise bei Ampelschaltungen, wird von 61 Prozent der Befragten unterstützt (2023: 68 %, 2021: 67 %). Dieser Vorschlag trifft in Großstädten ab 100.000 Einwohnenden mit 68 Prozent auf größerer Zustimmung als in kleineren Ortschaften.

Doch selbst wenn es gute Mobilitätsangebote wie einen verlässlichen öffentlichen Verkehr gibt, sind fast zwei Drittel (63 %) der Meinung, dass man ein eigenes Auto benötigt. Insbesondere Personen aus ländlichen Regionen teilen diese Ansicht (68 %), aber auch im städtischen Raum stimmt die Mehrheit der Aussage zu (62 %).

Einstellungen zum öffentlichen Nahverkehr



Angaben in Prozent

6 Persönliches Mobilitätsverhalten

6.1 Verfügbarkeit von Verkehrsmitteln oder Mobilitätsdiensten im Haushalt

Im Anschluss wurden den Befragten verschiedene Verkehrsmittel und Mobilitätsdienste genannt mit der Bitte anzugeben, wie viele davon ihnen im Haushalt zur Verfügung stehen.

Verbrenner führen das Ranking an: Neun von zehn (90 %) Befragten geben an, ihrem Haushalt stehe mindestens ein Auto mit Benzin- oder Dieselmotor zur Verfügung. Dabei ist festzuhalten, dass die Dominanz des Verbrenners mit zunehmender Ortsgröße (leicht) abnimmt und der Verbrenner in Großstädten mit dem Fahrrad gleichauf liegt (Verbrenner 78 %, Fahrrad 79 %).

Insgesamt betrachtet folgt das „klassische“ Fahrrad auf Rang 2: 83 % der Befragten haben mindestens ein Fahrrad in ihrem Haushalt – genauso viele wie 2023 (83 %).

Eine Zunahme lässt sich dagegen bei E-Bikes/Pedelecs verzeichnen: Mittlerweile geben zwei von Fünf (42 %) an, dass es in ihrem Haushalt (auch) ein Rad mit elektrischem Hilfsmotor gibt – ein Anstieg um sechs Prozentpunkte gegenüber 2023.

Ähnlich viele Personen (40 %) sind in Besitz einer Monatskarte für den öffentlichen Nahverkehr, wie z.B. einem Deutschland-Ticket.

Ein reines Elektroauto steht bei 13 Prozent der Befragten im Haushalt zur Verfügung.

E-Scooter (5 %) oder Lastenfahrräder (2 %) stehen dagegen nur wenigen Befragten in Baden-Württemberg zu Verfügung.

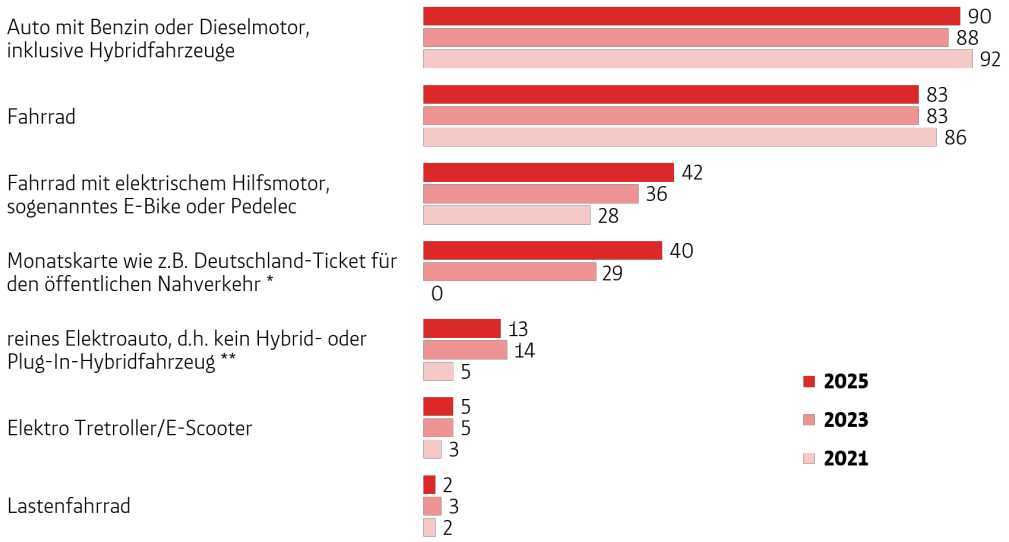
Elektroautos (17 % gegenüber 6 %) und E-Bikes (50 % gegenüber 30 %) sind am ehesten in einkommensstarken Haushalten (monatlich 4.000 Euro netto oder mehr) anzutreffen.

Haushalte in Großstädten ab 100.000 Einwohnenden haben überdurchschnittlich häufig eine Monatskarte für den ÖPNV (48 %) und seltener ein Auto mit Verbrennungsmotor (78 %) bzw. E-Bike/Pedelec (31 %) zur Verfügung.

forsa.

Verkehrsmittel oder Mobilitätsdienste im Haushalt

Folgende Verkehrsmittel oder Mobilitätsdienste stehen im Haushalt zur Verfügung:

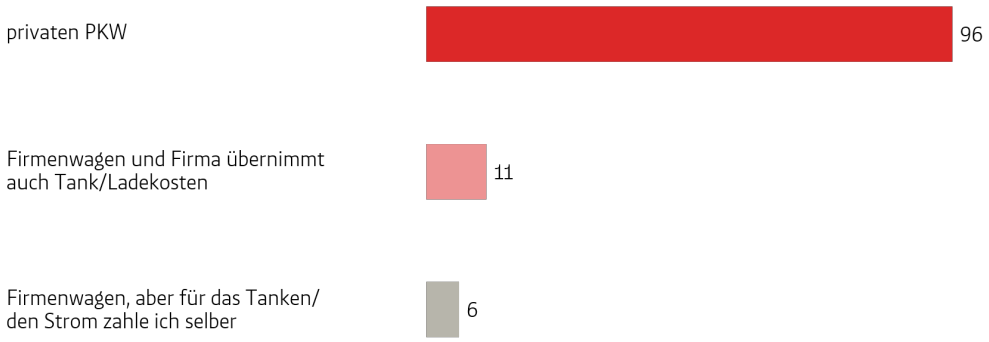


*) Item 2023: Deutschland-Ticket für den öffentlichen Nahverkehr
**) Item 2023: Elektroauto
Angaben in Prozent

Unter den Befragten, denen ein PKW zur Verfügung steht, geben 96 Prozent an, dass sie mindestens einen privaten PKW haben. Weitere 11 % verfügen über einen Firmenwagen, für den die Firma auch die Tank- bzw. Ladekosten übernimmt. 6 % der Autobesitzer nutzen einen Firmenwagen, bei dem sie für das Tanken bzw. den Strom selbst aufkommen.

Privat- oder Firmenwagen

Es handelt sich bei dem Auto um einen ... *



*) Prozentsumme größer 100, da Mehrfachnennungen möglich
Basis: 925 Befragte, denen ein PKW zur Verfügung steht
Angaben in Prozent

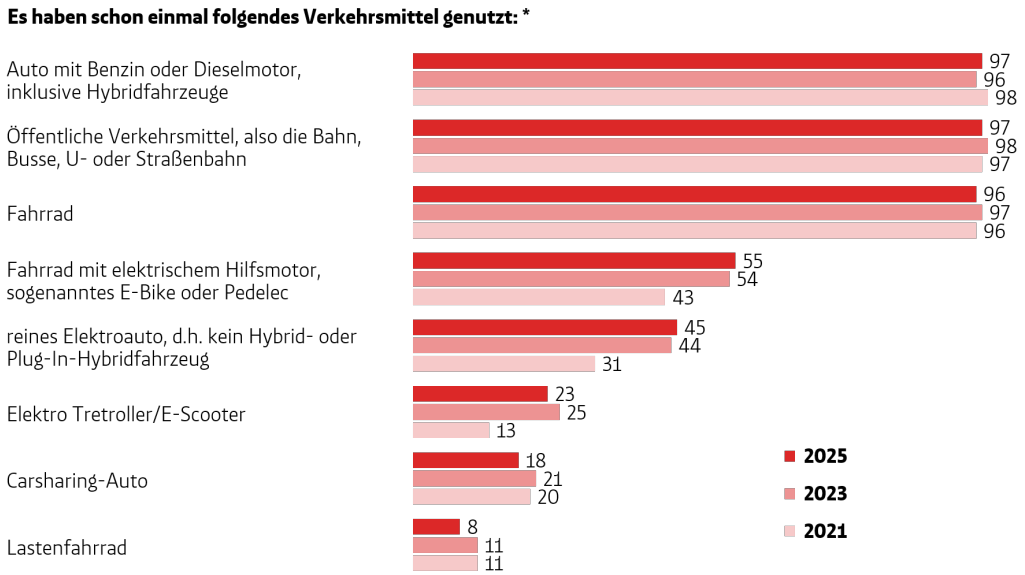
6.2 Nutzung verschiedener Verkehrsmittel und Mobilitätsdienste

Auf die Frage nach bereits genutzten Verkehrsmitteln bzw. Mobilitätsdiensten geben nahezu alle Befragten an, ein Auto mit Benzin- oder Dieselmotor (97 %), öffentliche Verkehrsmittel (97 %) oder das Fahrrad (96 %) schon einmal genutzt zu haben.

Bei Verkehrsmitteln mit Elektroantrieb stabilisiert sich der Nutzeranteil auf dem hohen Niveau aus 2023. Jeder Zweite hat schon mal ein E-Bike bzw. Pedelec genutzt (55 %), etwas weniger als die Hälfte nutzte schon mal ein reines E-Auto (45 %). E-Scooter hat jeder Vierte schon mal ausprobiert (23 %).

Carsharing-Autos (18 %) und Lastenfahrräder (8 %) wurden weiterhin von bislang vergleichsweise wenigen Befragten in Baden-Württemberg genutzt – der Anteil sinkt sogar tendenziell.

Genutzte Verkehrsmittel oder Mobilitätsdienste



*) Prozentsumme größer 100, da Mehrfachnennungen möglich
Angaben in Prozent

Der Anteil derer, die das Auto mit Benzin- oder Dieselmotor am häufigsten nutzen, hat gegenüber 2023 wieder leicht zugenommen (+6 Prozentpunkte auf 62 %). Der „Verbrenner“ ist weiterhin das mit Abstand am häufigsten genutzte Verkehrsmittel in Baden-Württemberg.

Öffentliche Verkehrsmittel, also die Bahn, Busse und U- oder Straßenbahnen, nutzen im Alltag hauptsächlich 15 Prozent der Befragten. Damit kann das hohe

Niveau aus 2023 (19 %) nicht gehalten werden. Der Anteil liegt aber weiterhin höher als 2021 (13 %).

Ein vergleichbar hoher Anteil nutzt das Fahrrad am häufigsten, sei es ohne (12 %) oder mit elektrischem Hilfsmotor (4 %).

Mit 6 Prozent geben weiterhin wenige Befragte an, im Alltag am häufigsten Elektroautos zu nutzen. Der Anteil nimmt im Zeitverlauf allerdings tendenziell zu.

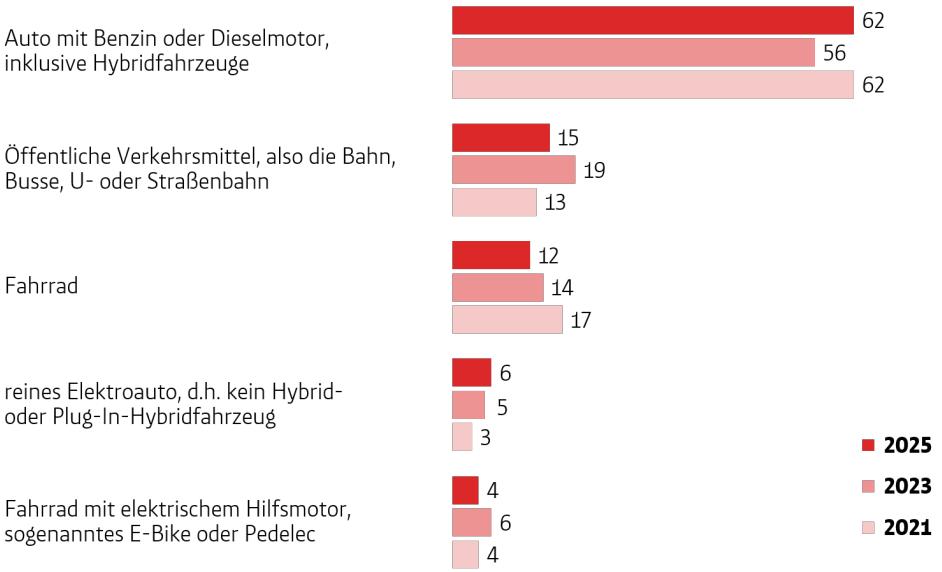
Carsharing-Auto, Elektro Tretroller / E-Scooter oder Lastenfahrrad werden nicht als Hauptverkehrsmittel genannt.

Die öffentlichen Verkehrsmittel werden überdurchschnittlich häufig von 16- bis 34-Jährigen (23 %) und etwas häufiger von Befragten mit Haushaltsnettoeinkommen unter 2.500 Euro (27 %) als Hauptverkehrsmittel genutzt.

Ein Auto mit Verbrennungsmotor nutzen überdurchschnittlich häufig diejenigen, die in ländlichen Räumen leben (75 %).

Am häufigsten genutzte Verkehrsmittel oder Mobilitätsdienste

Es nutzen folgendes Verkehrsmittel am häufigsten:



Angaben in Prozent

6.3 Parksituation für Autos

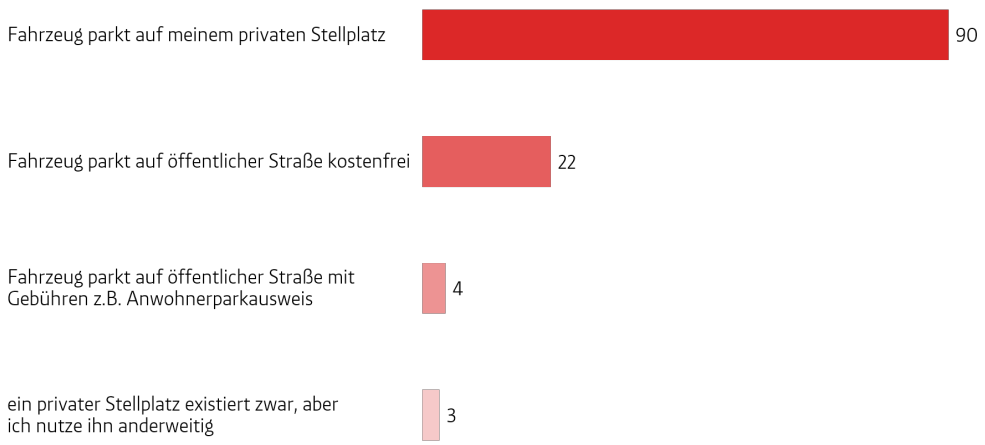
Befragte, in deren Haushalt mindestens ein Auto vorhanden ist, wurden gefragt, welche Parksituation für das Fahrzeug zutrifft.

Bei neun von zehn Befragten parkt das Fahrzeug auf einem privaten Stellplatz (90 %). Dass das Auto auf einer öffentlichen Straße kostenfrei parkt, gibt jeder fünfte Befragte an (22 %) – überdurchschnittlich oft trifft dies bei Personen zu, die in Großstädten ab 100.000 Einwohnenden leben (36 %).

Nur vereinzelte Befragte geben an, dass ihr Fahrzeug auf öffentlicher Straße mit Gebühren parkt, z.B. mit Anwohnerparkausweis (4 %) oder dass ein privater Stellplatz zwar existiert, dieser aber anderweitig genutzt wird (3 %).

Parksituation

Folgende Antworten zum Parken treffen auf mindestens ein Fahrzeug zu: *



*) Prozentsumme größer 100, da Mehrfachnennungen möglich
Basis: 925 Befragte, denen ein PKW zur Verfügung steht
Angaben in Prozent