



**Dritter DynaMo Werkstattbericht**

# **Alltagsmobilität und Bewertung verkehrspolitischer Maßnahmen seitens der Bevölkerung im städtischen Vergleich**

**Deskriptive Ergebnisse einer Repräsentativbefragung in Stuttgart und Münster**

Marco Sonnberger  
Nils Stockmann  
Stefan Faller  
Berenike Feldhoff  
Antonia Graf  
Christoph Köster  
Matthias Leger

Münster/Stuttgart, August 2020

**Gefördert durch:**



## Impressum

### Autoren und Autorinnen

Marco Sonnberger (Universität Stuttgart, ZIRIUS)  
Nils Stockmann (WWU Münster)  
Stefan Faller (Universität Stuttgart, ZIRIUS)  
Berenike Feldhoff (WWU Münster)  
Antonia Graf (WWU Münster)  
Christoph Köster (WWU Münster)  
Matthias Leger (Universität Stuttgart, ZIRIUS)

### Herausgeberin

Westfälische Wilhelms-Universität Münster  
Institut für Politikwissenschaft  
Scharnhorststraße 100  
48151 Münster

**Diese Veröffentlichung basiert auf Forschungsarbeiten im Verbundvorhaben  
DynaMo – Mobilitäts-Energie-Dynamiken in urbanen Räumen.**

### Copyright

Der Text, die Fotos und grafischen Gestaltungen sind urheberrechtlich geschützt.  
Sollten Sie Teile hiervon verwenden wollen, wenden Sie sich bitte an die Autor\*innen.  
Für die inhaltliche Darstellung des Themas sind ausschließlich die Autor\*innen dieses Artikels verantwortlich.

**ISSN 2570-1304**

**<http://www.dynamo-research.de>**



Universität Stuttgart



## Inhaltsverzeichnis

Über DynaMo Werkstattberichte.....	5
1. Einleitung.....	6
2. Vergleichende Darstellung der beiden Städte Stuttgart und Münster .....	7
2.1. Stuttgart .....	7
2.2. Münster .....	9
3. Methoden und Survey-Design.....	11
4. Deskriptive Ergebnisse .....	13
4.1. Mobilitätsverhalten und Zugang zu Verkehrsmitteln .....	13
4.2. Bereitschaft zu mobilitätsbezogenen Verhaltensanpassungen .....	18
4.3. Bewertung unterschiedlicher verkehrspolitischer Maßnahmen .....	18
4.4. Verantwortungszuschreibung bezüglich Luftreinhaltung .....	21
4.5. Wahrgenommene persönliche Belastung durch Verkehr .....	22
4.6. Wahrnehmung verschiedener Umweltrisiken .....	23
4.7. Einstellungen zur Verkehrspolitik.....	25
5. Zwischenfazit .....	27
6. Zusammenhänge zwischen Soziodemographie und der Bewertung verkehrspolitischer Maßnahmen .....	27
6.1. Statistisches Vorgehen .....	28
6.2. Ergebnisse der bivariaten Analysen .....	30
7. Zusammenfassendes Fazit.....	34
Literatur .....	35

## Abbildungsverzeichnis

Tabelle 1: Eckdaten zu den Städten Stuttgart und Münster .....	7
Tabelle 2: Vergleich soziodemographische Zusammensetzung der ungewichteten Stichproben und der Grundgesamtheiten .....	13
Tabelle 3: Führerscheinbesitz.....	13
Tabelle 4: Zahl der Autos im Haushalt.....	14
Tabelle 5: Pkw-Verfügbarkeit .....	14
Tabelle 6: (Elektro-)Fahrradbesitz .....	14
Tabelle 7: Zufriedenheit mit der Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel.....	15
Tabelle 8: Erreichbarkeit Haltestellen .....	15
Tabelle 9: Zeitkartenbesitz .....	16
Tabelle 10: Verkehrsmittelnutzung .....	16
Tabelle 11: Gefahrene Autokilometer pro Jahr.....	17
Tabelle 12: Bereitschaft zu Verhaltensanpassungen .....	18
Tabelle 13: Maßnahmenbewertung.....	19
Tabelle 14: Haltung gegenüber Dieselfahrverboten .....	21
Tabelle 15: Verantwortung für Luftreinhaltung .....	21
Tabelle 16: Wahrgenommene persönliche Belastung durch verkehrsbedingte Folgen .....	22
Tabelle 17: Wahrnehmung von Umweltrisiken.....	23
Tabelle 18: Wahrnehmung Klimawandel .....	25
Tabelle 19: Wahrnehmung Verkehrspolitik .....	26
Tabelle 20: Verteilungen zur Verfügung stehendes Haushaltseinkommen (gruppiert) .....	29
Tabelle 21: Verteilungen des Schul-/Bildungsabschlusses.....	29
Tabelle 22: Zusammenhang zwischen Alter und Maßnahmenbewertung .....	30
Tabelle 23: Zusammenhang zwischen Einkommen und Maßnahmenbewertung .....	31
Tabelle 24: Zusammenhang zwischen Bildungsabschluss und Maßnahmenbewertung .....	32

## Über DynaMo Werkstattberichte

Der Begriff der Werkstatt hebt den Charakter des Unvollständigen und der Veränderbarkeit hervor. Die Werkstatt ist Forschung im Vollzug, sie bietet Raum für unfertige Bearbeitungen, knifflige Teile, verworfene Ideen und Ansätze, die womöglich gescheitert sind.

Mit dem DynaMo Werkstattbericht wählen wir ein Format, das den Prozess der inter- und transdisziplinären Integration über unterschiedliche Stadien des Forschungsprojektes hinweg dokumentieren kann. Er dient zudem im gemischt-disziplinären Team dazu, Herangehensweisen mit der schriftlichen Niederlegung zu benennen. Der Werkstattbericht hat zum Ziel, die im Werden begriffenen Ansätze der Integration zu dokumentieren und wird somit selbst zum fortlaufenden Teil des Integrationsprozesses.

Werkstattberichte können im Einzelnen umfassen:

- Dokumentation begrifflicher Diskussionen und Einigungen,
- Darstellung von Modellen und Ansätzen zum transdisziplinären Integrationsprozess und Forschungsergebnissen; Erörterung der Vor- und Nachteile sowie Begründungen für Entscheidungen,
- Diskussionsgrundlage für die Abstimmung mit Praxispartner\*innen im Projekt,
- Veränderungen naturräumlicher, gesetzlicher oder wie auch immer gearteter Rahmenbedingungen,
- Darlegung von Zwischenschritten und Teilergebnissen,
- Buchbesprechungen, Tagungsberichte oder Schulungsergebnisse.

## 1. Einleitung

Während die Transformation des Energiesystems in Form der so genannten Energiewende immer weiter voranschreitet, hat sich mittlerweile der Verkehrssektor zum Sorgenkind entsprechender politischer und gesellschaftlicher Nachhaltigkeitsbestrebungen entwickelt (Canzler 2018). Eine nachhaltige Transformation des Verkehrssektors wird entsprechend zwar vielfach gefordert, die Fortschritte bleiben gemessen an den auf verschiedenen Ebenen formulierten klima-, energie- und umweltpolitischen Zielen bisher jedoch eher gering. Ebenso wie die Energiewende erfordert auch eine Mobilitätswende entsprechende Unterstützung seitens und Aufmerksamkeit innerhalb der Bevölkerung. Es zeichnet sich jedoch bereits ab, dass eine solche Mobilitätswende mindestens ebenso konfliktthaft vonstattengehen wird wie die Energiewende (zu Energiewendekonflikten siehe hier: Hoeft et al. 2017). Es ist sogar anzunehmen, dass ein Wandel des Mobilitätssystems aufgrund der größeren Eingriffstiefe in den Alltag und in die Lebenswelten der Bürger\*innen mehr und schärfere gesellschaftliche und politische Konflikte als die Energiewende mit sich bringen wird (Canzler et al. 2018). Insofern ist die ausstehende Mobilitätswende offenkundig nicht allein als technologische Herausforderung, sondern auch als soziale und gesellschaftliche Transformation zu verstehen. Die gesellschaftlichen Resonanzen auf solche Transformationsprojekte wie Energie- oder Mobilitätswende werden so zu einem sowohl aus sozialwissenschaftlicher Perspektive interessanten als auch aus praktischer Perspektive relevanten Forschungsfeld.

In diesem Zusammenhang stellt der vorliegende Werkstattbericht erste deskriptive Ergebnisse einer telefonischen Repräsentativbefragung der Einwohner\*innen der Städte Stuttgart und Münster zu Einstellungen, Wahrnehmungen und Verhaltensweisen in Bezug auf Mobilität und Verkehrspolitik dar. Die Befragung wurde im Rahmen der Nachwuchsforschungsgruppe *DynaMo – Mobilitäts-Energie-Dynamiken in urbanen Räumen* durchgeführt (nähere Informationen zu DynaMo siehe hier: [www.dynamo-research.de](http://www.dynamo-research.de)). Die Nachwuchsgruppe wird im Rahmen des Förderschwerpunktes *Sozial-ökologische Forschung des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF)* gefördert (Förderkennzeichen: 01UU1605B). Ziel dieser Befragung war es:

- bevölkerungsgruppenspezifische Wahrnehmungsstrukturen verkehrspolitischer Maßnahmen in den Städten Stuttgart und Münster zu identifizieren,
- den Einfluss soziodemographischer Faktoren, bereichsspezifischer Risikowahrnehmungen, politischer Einstellungen und allgemeiner naturbezogener Weltansichten auf die Bewertung unterschiedlicher verkehrspolitischer Maßnahmen näher zu untersuchen und
- die Rolle kontextueller, stadt-spezifischer Faktoren bzgl. Mobilitätsverhalten und der Wahrnehmung verkehrspolitischer Maßnahmen näher zu beleuchten.

Der vorliegende Werkstattbericht gliedert sich wie folgt: Das nächste Kapitel vergleicht die beiden Städte Stuttgart und Münster anhand unterschiedlicher, mobilitätssystemrelevanter Charakteristika. Die beiden Städte stellen dabei als „Autostadt“ (Stuttgart) bzw. „Fahrradstadt“ (Münster) zwei interessante Vergleichsfälle dar, um die Wahrnehmung und Bewertung möglicher Veränderungen von urbaner Personenmobilität seitens der Bevölkerung zu untersuchen. Kapitel 3 geht auf die Methodik und das Survey-Design ein. Kapitel 4 ist der Darstellung ausgewählter, univariater Ergebnisse der Befragung im Stadtvergleich gewidmet, die im anschließenden Kapitel 5 kurz diskutiert werden. Kapitel 6 stellt die Ergebnisse bivariater Analysen zu Zusammenhängen zwischen soziodemographischen Variablen (Alter, Einkommen, Geschlecht und Bildung) und der Bewertung unterschiedlicher verkehrspolitischer Maßnahmen dar. Ein zusammenfassendes Fazit (Kapitel 7) schließt diesen Werkstattbericht ab.

## 2. Vergleichende Darstellung der beiden Städte Stuttgart und Münster

Im Folgenden werden zentrale Charakteristika der beiden untersuchten Städte kurz vorgestellt, um den Leser\*innen einen Überblick über die spezifischen städtischen Kontexte zu geben. Dem Abschnitt ist zu entnehmen, wo sich Münster und Stuttgart ähneln und worin Unterschiede bestehen. Eine ausführliche Beschreibung der beiden Städte, der auch die meisten nachfolgenden Informationen entnommen sind, findet sich im zweiten DynaMo-Werkstattbericht (Sonnberger et al. 2019). Ergänzend wird in diesem Kapitel ein Schlaglicht auf die Klimaschutz- und Nachhaltigkeitsziele der beiden Städte geworfen, um die Survey-Ergebnisse auch im Lichte der städtischen Bemühungen um Nachhaltigkeit und nachhaltige Mobilität einordnen zu können. **Tabelle 1** stellt wichtigen Eckdaten zu den beiden Städten dar, die im Weiteren noch näher erläutert werden.

**Tabelle 1: Eckdaten zu den Städten Stuttgart und Münster**

	Stuttgart	Münster
<b>Einwohner*innen</b>	634.830 (Stand: 2018)	314.319 (Stand: 2018)
<b>Fläche</b>	207 km <sup>2</sup> (Stand: 2018)	303 km <sup>2</sup> (Stand 2018)
<b>Bevölkerungsdichte (Einwohner*innen/ km<sup>2</sup>)</b>	3.062 (Stand: 2018)	1.025 (Stand 2018)
<b>Berufseinpender*innen pro Tag</b>	265.192 (Stand: 2017)	103.067 (2018)
<b>Radwege</b>	190 km (bei 300 m Höhenunterschied)	470 km
<b>Modal Split<sup>1</sup></b>	Fahrrad: 8% Fuß: 29% ÖV: 23% MIV: 40% (Stand: 2017)	Fahrrad: 39 % Fuß: 22 % ÖV: 10 % MIV: 29 % (Stand: 2013)

Anmerkungen: Einwohner\*innen, Fläche, Bevölkerungsdichte und Berufseinpender\*innen: <https://www.stadt-muenster.de/stadtentwicklung/zahlen-daten-fakten.html>; <https://www.statistik-bw.de/>. Modal Split: <https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/verkehr-in-zahlen.html>; Länge Radwege: <https://www.stuttgart.de/item/show/656000>; <https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/verkehr-in-zahlen.html>.

### 2.1. Stuttgart

Stuttgart ist die Hauptstadt des Bundeslandes Baden-Württemberg und zählt mit rund 635.000 Einwohner\*innen zu den zehn größten Städten Deutschlands. Stuttgart sowie die dazugehörige Metropolregion sind stark durch die dort ansässige Automobilindustrie geprägt. Mit den Autoherstellern *Porsche AG* und *Daimler AG* sind zwei bedeutende Wirtschaftsunternehmen in der Stadtregion ansässig. Rund 200.000 Arbeitsplätze sind in der Fahrzeugindustrie zu verorten und mittelbar von diesen Großunternehmen abhängig.<sup>2</sup> Mit fast 80% weist der Wirtschaftsstandort Stuttgart die höchste Exportrate aller deutschen Städte auf. Die Stuttgarter Verkehrsinfrastruktur zeichnet sich durch eine relativ hohe Autoaffinität aus, die ein Erbe des Wiederaufbaus der im Zweiten Weltkrieg stark zerstörten Stadt entlang des Leitbildes der „autogerechten Stadt“ (Reichow 1959) darstellt. Dies prägt das Stadtbild bis heute. Des Weiteren weist Stuttgart eine besondere Topographie auf: Der Stadtkern liegt in einem relativ engen Talkessel, der nur nach Osten zum Neckartal hin geöffnet ist. Die Stadt liegt durchschnittlich auf etwa 260 Metern über dem Meeresspiegel, umfasst jedoch auch Stadtteile, die bis zu 549 Meter über dem Meeresspiegel liegen. Stuttgart ist dementsprechend durch eine relativ hügelige Topographie gekennzeichnet. Die Attraktivität des starken Wirtschaftsstandorts Stuttgart hat einen täglichen Zustrom von 265.000 (Stand 2017) berufsbedingten Einpendler\*innen zur Folge, von denen über

<sup>1</sup> Der Modal Split stellt „die prozentualen Anteile der Verkehrsmittel an dem gesamten Verkehrsaufkommen und damit allen zurückgelegten Wegen“ dar (Eggs 2019, S. 10.).

<sup>2</sup> <https://www.region-stuttgart.de/die-region-stuttgart/wirtschaft-arbeit/fahrzeugbau.html> (Stand 10.08.2020)

die Hälfte mittels Pkw nach Stuttgart gelangt (Landeshauptstadt Stuttgart 2017, S. 12). Aufgrund der Nichteinhaltung von Stickstoffdioxidgrenzwerten der Europäischen Union (EU) und einer anhängigen Klage der *Deutschen Umwelthilfe* (DUH) vor dem Bundesverwaltungsgericht, waren die Landesregierung Baden-Württemberg und die Stadt Stuttgart gezwungen, ab Anfang 2019 Einfahrverbote für Dieselfahrzeuge, die nicht der Euro-5- bzw. Euro-6-Norm entsprechen, auszuweisen.<sup>3</sup> Die Einführung der Fahrverbote war von größeren lokalen Protesten begleitet.

Stuttgart verfügt über ein gut ausgebautes ÖPNV-System, das U-Bahnen, Busse und S-Bahnen umfasst. Seit 2013 wird Stuttgart erstmals von einem grünen Oberbürgermeister geführt, nachdem jahrzehntelang CDU-Bürgermeister die Stadt repräsentierten. Momentan bilden Bündnis90/Die Grünen mit 16 Sitzen die stärkste Fraktion im Stuttgarter Gemeinderat, gefolgt von der CDU-Fraktion (12 Sitze) und der SPD-Fraktion (7 Sitze).

Insgesamt ist die Stadt Stuttgart um eine Vorreiterrolle im kommunalen Klimaschutz sowie der nachhaltigen Entwicklung bemüht: „Anspruch der Stuttgarter Stadtpolitik ist die ökologisch sinnvolle, ökonomisch wertschöpfende, sozial gerechte und kulturell vielfältige Nutzung urbaner Räume“ (Landeshauptstadt Stuttgart 2019, S. 13). Dieser Anspruch wird in diversen Maßnahmen und Aktionsprogrammen deutlich, von denen einige exemplarisch nachfolgend kurz vorgestellt werden. So verfügt die Stadt bereits seit 1997 über das Klimaschutzkonzept Stuttgart (KLIKS), das insbesondere Vorschläge zu Energieeinsparungen enthält.<sup>4</sup> Darüber hinaus hat die Stadt 2017 einen „Masterplan 100 % Klimaschutz“ verabschiedet. Er konkretisiert die bereits im Energiekonzept „Urbanisierung der Energiewende in Stuttgart“ formulierte Zielvision 2050 „100 % klimaneutral“ zu sein. Deswegen will die Stadt den CO<sub>2</sub>-Ausstoß gegenüber 1990 bis 2030 um 65%, bis 2040 um 80% und bis 2050 um 95% senken, bis 2030 keine Energie mehr aus Kohle nutzen, den Anteil der erneuerbaren Energien bis 2025 auf 30% steigern sowie bis 2050 eine vollständige nachhaltige Energieversorgung erreichen.<sup>5</sup>

Ein weiteres nennenswertes Engagement ist das Aktionsprogramm „Weltklima in Not – Stuttgart handelt“. Der Gemeinderat der Stadt Stuttgart hatte sich dagegen entschieden, einen so genannten ‚Klimanotstand‘ auszurufen, wie dies knapp 70 Städte im Sommer 2019 getan hatten, und stattdessen das Aktionsprogramm beschlossen. Ziel des 200 Millionen Euro starken Programms ist die Verstärkung und Beschleunigung der Aktivitäten in den Bereichen Klimaschutz und -anpassung, Energiesparen, Suffizienz, Ernährung und Ressourcen, um bis spätestens 2050 klimaneutral zu sein. Zur Beschleunigung der Verkehrswende erhielt die Stuttgarter Straßenbahnen AG (SSB) als ÖPNV-Anbieterin dem Zusammenhang einen Zuschuss von ca. 13 Millionen Euro. Außerdem wurde das Budget für zwei „Autofreie Sonntage“ auf 1,1 Millionen Euro verdoppelt.<sup>6</sup>

---

<sup>3</sup> Im Urteil vom 27. Februar 2018 hat das Bundesverwaltungsgericht Dieselfahrverbote für grundlässig zulässig erklärt. Bundesländer (in Koordination mit den betreffenden Kommunen) sind demnach aufgefordert, bei zu hoher Stickoxidbelastung auch ohne ein entsprechendes Bundesgesetz Fahrverbote zu verhängen, wenn „sich ein Verkehrsverbot für Dieselfahrzeuge [...] innerhalb einer Umweltzone als die einzig geeignete Maßnahme zur schnellstmöglichen Einhaltung der Stickstoffdioxid-Grenzwerte“ erweist (BVerwG 2018).

<sup>4</sup> Das Klimaschutzkonzept Stuttgart (KLIKS) (1997). Online verfügbar unter: <https://www.stuttgart.de/kliks> (Stand: 23.07.2020)

<sup>5</sup> Masterplan 100 % Klimaschutz (2017). Online verfügbar unter: <https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/620298/129654.pdf> (Stand: 23.07.2020).

<sup>6</sup> „Weltklima in Not – Stuttgart handelt“ Aktionsprogramm Klimaschutz (2019). Online verfügbar unter: <https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/675996/145716.pdf> (Stand: 22.07.2020).

Die angestrebte Verkehrsentwicklung der Landeshauptstadt ist im „Verkehrsentwicklungskonzept 2030“ (VEK) sowie im Aktionsplan „Nachhaltig mobil in Stuttgart“ (2013/ 1. Fortschreibung 2017) festgeschrieben.<sup>7</sup> Beide Konzepte zusammen bilden die planerische und strategische Grundlage des kommunalen Handelns. Da die Zahl der zugelassenen Autos in Stuttgart nach wie vor steigt, soll eine auf drei Jahre angelegte Kampagne (2019-2022) für den Umstieg vom Auto auf andere Verkehrsmittel werben. Explizites Ziel ist ein Wandel im Mobilitätsverhalten des\*der Einzelnen und die Berücksichtigung regionaler Akteure (Stuttgarter Nachrichten 2019).

Als „Impulsgebender wie Lernender im nationalen wie internationalen Verbund kommunaler Akteure“ (Landeshauptstadt Stuttgart 2019, S. 11) setzt sich Stuttgart außerdem für die Umsetzung der SDGs der Vereinten Nationen auf kommunaler Ebene ein. Als Pilotstadt fertigte Stuttgart 2018 und 2019 die Bestandsaufnahme „Lebenswertes Stuttgart. Die globale Agenda 2030 auf lokaler Ebene“ an. Darin untersucht Stuttgart als erste deutsche Kommune die lokalen Gegebenheiten anhand von SDG-Indikatoren. Damit hat Stuttgart ein bereichsübergreifendes Instrument für ein regelmäßiges, ganzheitliches Monitoring von Zusammenhängen sozialer, wirtschaftlicher und ökologischer Nachhaltigkeit entwickelt. Die Bestandsaufnahme stellt eine wichtige Grundlage für zukünftige Entwicklungen, messbaren Fortschritt und wirksames Handeln von Politik, Verwaltung und Stadtgesellschaft dar (vgl. ebd., S. 12).

In regelmäßigen Energieberichten weist die Stadt Stuttgart die bisher erzielten Reduktionen im Bereich der CO<sub>2</sub>-Emissionen aus. Der aktuellste Energiebericht für das Jahr 2017, der im Jahr 2020 vorgelegt wurde, weist für die Gesamtstadt eine Einsparung an CO<sub>2</sub>-Emissionen von 31% im Vergleich zu 1990 auf (Ziel bis 2030 65 %). Der Primärenergieverbrauch konnte bis 2017 um 27 % reduziert werden. Damit wurde das Ziel des Energiekonzeptes, für 2020 den Energieverbrauch um 20 % gegenüber 1990 zu senken, bereits vor 2020 erreicht. Der Anteil der Erneuerbaren Energien am Energieverbrauch in Stuttgart lag im Jahr 2016 bei knapp 18,2 % und damit bereits nur rund 2 Prozentpunkte unter dem für 2020 definierten Ziel (Landeshauptstadt Stuttgart 2020).

## 2.2. Münster

Münster ist eine kreisfreie Großstadt in Nordrhein-Westfalen und liegt mit 315.00 Einwohner\*innen auf Rang 20 der größten Städte Deutschlands. Gleichzeitig zeichnet sich Münster durch ein relativ großes Stadtgebiet aus und ist im Hinblick auf Fläche die siebtgrößte Stadt in Deutschland. Münster stellt für die Region Münsterland ein wichtiges Dienstleistungs-, Handels- und Verwaltungszentrum dar. Dementsprechend pendeln nach Angaben der Stadtverwaltung täglich 300.000 Personen berufsbedingt in die Stadt ein bzw. aus, der Großteil, rund 80 %, davon mit dem Pkw, was eine hohe Verkehrsbelastung im Stadtgebiet nach sich zieht.<sup>8</sup>

Nach ihrer Zerstörung im zweiten Weltkrieg wurde die Münsteraner Altstadt nach historischem Vorbild, das wenig Raum für Autos ließ, wieder rekonstruiert und so der Grundstein für die Fahrradfreundlichkeit Münsters gelegt. Aufgrund dieser besonderen Prägung von Münster als „Fahrradstadt“ gegenüber der „Autostadt“ Stuttgart spielt der Radverkehr eine zentrale Rolle in der Mobilitätsstrategie der Kommune. Das „Konzept der stadtreregionalen Velorouten“<sup>9</sup> etwa soll als Anti-Stau-Programm konzipiert den Anteil der Radfahrenden unter den Pendler\*innen erhöhen. Ungeachtet dieser Maßnahmen

---

<sup>7</sup> VEK 2030 (2013). Online verfügbar unter: <https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/521819/110256.pdf> (Stand: 23.07.2020); Aktionsplan Nachhaltig mobil in Stuttgart (1. Fortschreibung 2017). Online verfügbar unter: <https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/518335/93141.pdf> (Stand: 23.07.2020).

<sup>8</sup> <https://www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/verkehr-in-zahlen.html> (Stand 10.08.2020)

<sup>9</sup> Das „Konzept der stadtreregionalen Velorouten“ wurde auf Anregung der stadtreregionalen Bürgermeisterrunde und in enger Abstimmung mit den Kommunen der Stadtregion erarbeitet und 2016 beschlossen. In den nächsten Jahren sollen schrittweise 13 alltagstaugliche Velorouten, die sich am Bestand orientieren, ausgebaut werden. Ziel des Konzeptes ist die Gewährleistung einer durchgängigen Verbindung ohne Netzunterbrechungen (siehe auch Sonnberger et al. 2019).

steht die Fahrradmobilität auch in Münster vor der Herausforderung, sich stetig weiterzuentwickeln: Laut ADFC-Fahrradklimatest – dem ‚Zufriedenheitsbarometer‘ der Radfahrenden – war Münster sechs Mal in Folge die fahrradfreundlichste Stadt Deutschlands. Nach der letzten Befragung 2018 musste Münster jedoch nicht nur den ersten Platz an Karlsruhe übergeben, sondern verschlechterte sich abermals bei der Gesamtnote – von 3,07 auf 3,25. Im Hinblick auf Fortbewegung ist außerdem erwähnenswert, dass Münster die größte deutsche Stadt ohne ein schienengebundenes städtisches Personenverkehrssystem ist. Der städtische ÖPNV wird allein von Bussen getragen. Münster wird seit dem Zweiten Weltkrieg mit Ausnahme der Zeit von 1994 bis 1999 durchgängig von CDU-Bürgermeister\*innen geführt. Die CDU stellt aktuell auch im Stadtrat die stärkste Fraktion, gefolgt von der SPD-Fraktion (19 Sitze) und der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen/GAL (15 Sitze) (Stand Mai 2020).

Wie Stuttgart wird auch Münster als aktive Klimaschutzstadt und „Pionier der nachhaltigen Kommunalentwicklung“<sup>10</sup> bezeichnet. Unter dem Leitbild „Münster – Unser Klima 2050“ fasst die Stadt Münster alle Aktivitäten zu Klimaschutz und Klimaanpassung zusammen. Grundlage sind zwei politisch beschlossene Konzepte: der „Masterplan 100 % Klimaschutz“ und ein Klimaanpassungskonzept. Mit dem „Masterplan 100 % Klimaschutz“ (2017) sollen die bisherigen kommunalen Klimaschutzziele konsequent fortgeschrieben werden. Das Klimaschutzkonzept 2020 und das daraus entwickelte Handlungskonzept dienen der Umsetzung des Klimaschutzziels, bis 2020 eine CO<sub>2</sub>-Reduzierung von 40% gegenüber 1990 und einen Anteil von 20% an erneuerbaren Energien zu erreichen.

Laut der letzten Energie- und Klimaschutzbilanz der Stadt Münster aus dem Jahr 2018 konnten die gesamtstädtischen CO<sub>2</sub>-Emissionen in Münster zwischen den Jahren 1990 und 2018 um 26% reduziert werden. Damit ist Münster jedoch noch weit von der angestrebten CO<sub>2</sub>-Reduzierung von 40% bis 2020 entfernt. Der Endenergieverbrauch konnte bis 2018 lediglich um 7% gegenüber 1990 reduziert werden. Der Anteil der Erneuerbaren Energien am Gesamtstromverbrauch liegt 2018 bei knapp 14%. Damit ist der Anteil an Erneuerbaren Energien im Vergleich zum Jahr 2017 zwar vor allem durch den Zubau im Bereich der Photovoltaik und den Zubau einer weiteren Windkraftanlage gestiegen, zur Zielerreichung im Jahr 2020 fehlen aber immer noch 6 Prozentpunkte.<sup>11</sup> Besondere Herausforderungen im Klimaschutz bestehen nach wie vor im Bereich Verkehr, Gebäudesanierung sowie in der Reduzierung des Stromverbrauchs bei privaten Haushalten und im Dienstleistungssektor.

Mit der Verabschiedung des „Masterplans 100 % Klimaschutz“ wurde die oben beschriebene Zielsetzung dahingehend erweitert, dass die Stadt Münster bis 2050 weitgehend klimaneutral und klimaresilient werden soll.<sup>12</sup> 2019 rief Münster als erste Großstadt in NRW den so bezeichneten ‚Klimanotstand‘ aus und verband damit das Ziel, möglichst schon bis 2030 Klimaneutralität zu erreichen. Dafür müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen um bis zu 95% und der Endenergieverbrauch um 70% sinken im Vergleich zum Basisjahr 1990. Für die Umsetzung plant die Stadt bis 2023 über 40 Millionen Euro zusätzliche Finanzmittel ein.<sup>13</sup> Das Klimaanpassungskonzept soll alle erforderlichen Maßnahmen bündeln, die notwendig

---

<sup>10</sup> <https://www.nachhaltigkeitspreis.de/kommunen/preistraeger-staedte-und-gemeinden/2018/grossstaedte/muenster/> (Stand: 16.07.2020).

<sup>11</sup> Energie- und Klimaschutzbilanz der Stadt Münster. Bilanzierung des Energieeinsatzes und der CO<sub>2</sub>-Emissionen für die Jahre 1990 – 2018 (2018). Online verfügbar unter: [https://www.stadt-muenster.de/fileadmin//user\\_upload/stadt-muenster/67\\_umwelt/pdf/klima/bericht-klimabilanz-2018.pdf](https://www.stadt-muenster.de/fileadmin//user_upload/stadt-muenster/67_umwelt/pdf/klima/bericht-klimabilanz-2018.pdf) (Stand: 20.07.2020).

<sup>12</sup> Masterplan 100 % Klimaschutz (2017). Online verfügbar unter: <https://www.stadt-muenster.de/klima/unsere-klima-2050.html> (Stand: 22.07.2020).

<sup>13</sup> <https://www.stadt-muenster.de/klima/startseite.html> (Stand: 20.07.2020).

sind, um den Auswirkungen des Klimawandels zu begegnen und Bürger\*innenschaft sowie die städtische Infrastruktur zu schützen. Unter dem Motto „Ein Schirm für Münster“ orientiert sich das Konzept an den Anpassungserfordernissen für Hitze, Trockenheit, Starkregen und Sturm.<sup>14</sup>

Seit 2018 verfügt die Stadt Münster über eine Nachhaltigkeitsstrategie „Münster 2030“. Diese wurde im Rahmen des Modellprojekts „Global nachhaltige Kommune in NRW“ erarbeitet und soll sowohl einen Beitrag für die Umsetzung der UN-Nachhaltigkeitsziele (SDGs) als auch für eine integrierte Entwicklung vor Ort leisten.<sup>15</sup> Die Strategie soll außerdem einen wichtigen Beitrag zum Zukunftsprozess „MünsterZukünfte 20 | 30 | 50“ darstellen, in dem in Münster, so die Stadt nach eigenen Angaben, die Zukunft gestalten möchte.<sup>16</sup>

Mit dem zurzeit in Bearbeitung befindlichen „Masterplan Mobilität Münster 2035+“ möchte die Stadt Münster die Grundlagen für eine umwelt-, klima- und flächenschonende Mobilität der Zukunft legen. Der Masterplan soll der Stadt als strategisches Steuerungsinstrument dienen, um Ziele, Strategien und Maßnahmen auf dem Weg zur Mobilitätswende zu erarbeiten. Übergeordnetes erklärtes Ziel des Masterplans ist die Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs und die Stärkung des Umweltverbundes aus ÖPNV, Rad- und Fußverkehr. Im Mittelpunkt steht dabei die multimodale Vernetzung von Mobilitätsangeboten an Mobilstationen und Projekte zur Digitalisierung. Der Prozess zur Erarbeitung des Masterplans umfasst unter anderem eine Bestandsanalyse des Verkehrsgeschehens, eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Verkehrsverhalten der Münsteraner\*innen und verschiedene Beteiligungsverfahren wie etwa das Stadtforum „Stadtverträgliche Mobilität“ vom 13. Februar 2020.<sup>17</sup>

### 3. Methoden und Survey-Design

Die Entwicklung des Fragebogeninstrumentes, das der hier vorgestellten Telefonbefragung in den Städten Stuttgart und Münster zugrunde liegt, begann Ende 2018 mit einer Recherche und Zusammenstellung von relevanten Items aus anderen Befragungen zu Mobilitätsverhalten und Einstellungen im Mobilitätsbereich (z.B. *Mobilität in Deutschland*; Nobis & Kuhnimhof 2018). Der Fragebogen wurden dann entlang des Erkenntnisinteresses<sup>18</sup> im Austausch unter den Kolleg\*innen der Nachwuchsforschungsgruppe und darüber hinaus weiter ausgearbeitet. Bei der Fragebogenentwicklung wurde darüber hinaus die Beratung des *Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften* (GESIS) in Anspruch genommen. Die Finalisierung des Fragebogens fand in Abstimmung mit den für die Durchführung der Befragung beauftragten Dienstleistern, *GMS Dr. Jung GmbH* und *ARIS Umfrageforschung GmbH*, statt. Zentral waren dabei die Ergebnisse eines kognitiven Pretests mit zehn Personen sowie eines quantitativen Pretests mit 50 Personen.

---

<sup>14</sup> Klimaanpassungskonzept der Stadt Münster (2015). Online verfügbar unter: <https://www.stadt-muenster.de/klima/klimaanpassung.html> (Stand: 20.07.2020).

<sup>15</sup> Nachhaltigkeitsstrategie Münster 2030 (2018). Online verfügbar unter: [https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user\\_upload/stadt-muenster/67\\_umwelt/pdf/gnk\\_nachhaltigkeitsstrategie-muenster2030\\_entwurf.pdf](https://www.stadt-muenster.de/fileadmin/user_upload/stadt-muenster/67_umwelt/pdf/gnk_nachhaltigkeitsstrategie-muenster2030_entwurf.pdf) (Stand: 23.07.2020).

<sup>16</sup> Zukunftsprozess MünsterZukünfte 20 | 30 | 50. Online verfügbar unter: <https://www.zukunft-muenster.de/muenster-zukuenfte-20-30-50/> (Stand: 23.07.2020).

<sup>17</sup> <https://www.muenster.de/stadt/presseservice/pressemitteilungen/web/frontend/output/standard/search/1/design/standard/page/1/show/1029768> (Stand: 20.07.2020); <https://www.zukunft-muenster.de/stadtforum-mobilitaet/> (Stand 10.08.2020)

<sup>18</sup> Auf die der Befragung zugrundeliegenden Theorien wird hier nicht näher eingegangen, da für die hier berichteten univariaten Ergebnisse die theoretischen Grundlagen zum einen nicht relevant sind und zum anderen die Items, die aus entsprechenden Theorien abgeleitet sind, nicht Teil dieses Berichts sind. Im nachfolgenden Kapitel werden wir jedoch auf unser Interesse an einzelnen Items exemplarisch eingehen.

Die Grundgesamtheiten für die Befragungen in Münster und Stuttgart bildete jeweils die deutschsprachige Wohnbevölkerung im Alter ab 18 Jahren in Privathaushalten mit Festnetzanschluss am Hauptwohnsitz innerhalb der politischen Grenzen von Stuttgart bzw. Münster. Die Befragung wurde mit Hilfe computergestützter Telefoninterviews durchgeführt. Da bei Mobilfunknummern keine Ortszuordnung vorgenommen werden kann, konnten nur Personen mit Festnetzanschluss befragt werden. Die durchschnittliche Länge der Telefoninterviews betrug 36 Minuten. Zentrale Themenfelder der Befragung waren Einstellungen zu unterschiedlichen verkehrspolitischen Maßnahmen, politische Einstellungen, Einstellungen zu Umwelt und Umweltpolitik im Allgemeinen, Wahrnehmung unterschiedlicher verkehrsinduzierter Risiken, Fragen des Mobilitätsverhaltens und des nachhaltigen Konsums im Allgemeinen sowie soziodemographische Angaben.

Die Erhebungszeit reichte vom 02.03.2020 (KW 10) bis zum 15.04.2020 (KW 16). In die Erhebungszeit fiel die Verschärfung der Coronakrise in Deutschland und der damit verbundene Lockdown des öffentlichen Lebens (weitgehende Kontaktbeschränkungen, Schließung von Schulen, Kinderbetreuungseinrichtungen, Produktionsstätten, Büros, Läden, Freizeiteinrichtungen etc.) und einer damit verbundenen Änderung des individuellen Mobilitätsverhaltens (da bestimmte Wegstrecken temporär nicht mehr zurückgelegt wurden; vgl. unsere Diskussion in Leger et al. 2020).<sup>19</sup> Im Datensatz war jeweils das Datum der Interviewdurchführung enthalten, sodass systematisch auf zeitliche Effekte im Antwortverhalten getestet werden konnte. Es wurden jedoch keinerlei Hinweise auf Veränderungen des Antwortverhaltens im Zeitverlauf gefunden. Die Telefoninterviewer\*innen waren außerdem mit Beginn des Lockdowns angewiesen worden, bei den Fragen zum Mobilitätsverhaltens explizit darauf hinzuweisen, dass diese auf das übliche Verhalten abzielen und nicht auf das aktuelle Verhalten während des Lockdowns.

Die Ziehung der repräsentativen Zufallsstichprobe erfolgte auf Basis der Nummernblöcke aus der ADM-Auswahlgrundlage für Telefonstichproben (ADM = *Arbeitskreis Deutscher Markt- und Sozialforschungsinstitute e.V.*). Wohnen mehrere Personen über 18 Jahre in einem Haushalt, wurde die zu befragende Zielperson mit Hilfe der „Last-Birthday-Methode“ identifiziert. In Stuttgart wurden 1.003 und in Münster 1.002 vollständige Interviews realisiert<sup>20</sup>. Der finale Datensatz wurde auf Basis des aktuellen Mikrozensus gewichtet, um ausfallbedingte Strukturverzerrungen in der Stichprobe auszugleichen. Für die Gewichtung wurden die Variablen Geschlecht, Alter (nach Altersgruppen) und Haushaltsgröße verwendet.

**Tabelle 2** stellt die Verteilungen der Variablenausprägungen laut Mikrozensus den Verteilungen in der (ungewichteten) Stichprobe in beiden Städten gegenüber. Größere und daher im Hinblick auf Repräsentativität bedenkliche Verzerrungen sind nicht zu erkennen.

---

<sup>19</sup> In Baden-Württemberg und Nordrhein-Westfalen traten die meisten Beschränkungen in KW 12/2020 und KW13/2020, d.h. ziemlich genau in der Mitte der Feldzeit der Befragung, in Kraft.

<sup>20</sup> Münster: Bruttostichprobe = 10.000, qualitätsneutrale Ausfälle (Fax, kein Privathaushalt, maximale Kontaktzahl erreicht etc.) = 6.405, systematische Ausfälle (Interviewabbruch, Interview verweigert, kein Termin in der Feldzeit vereinbar etc.) = 2.593. Stuttgart: Bruttostichprobe = 10.000, qualitätsneutrale Ausfälle (Fax, kein Privathaushalt, maximale Kontaktzahl erreicht etc.) = 6.113, systematische Ausfälle (Interviewabbruch, Interview verweigert, kein Termin in der Feldzeit vereinbar etc.) = 2.884.

**Tabelle 2: Vergleich soziodemographische Zusammensetzung der ungewichteten Stichproben und der Grundgesamtheiten**

		Stuttgart		Münster	
		Mikrozensus 2018	Stichprobe (ungewichtet)	Mikrozensus 2018	Stichprobe (ungewichtet)
<b>Geschlecht</b>	männlich	50,2%	49,2%	47,3%	46,8%
	weiblich	49,8%	50,8%	52,7%	53,2%
<b>Alter</b>	18 bis 19	2,2%	2,6%	2,9%	3,2%
	20 bis 29	19,0%	16,4%	23,5%	23,8%
	30 bis 39	20,1%	17,8%	17,2%	16,5%
	40 bis 49	15,8%	16,8%	13,6%	13,7%
	50 bis 59	15,9%	16,9%	16,3%	16,2%
	60 bis 69	11,0%	12,2%	11,7%	12,0%
	70 und älter	16,1%	17,2%	14,9%	14,8%
	<b>Haushalte</b>				
	1 Person	52,3%	50,5%	54,0%	52,3%
	2 Personen	26,7%	27,5%	27,8%	28,6%
	3 Personen	9,8%	9,7%	8,0%	8,7%
	4 Personen und mehr	11,2%	12,3%	10,2%	10,4%

Anmerkungen: Die entsprechenden Daten für Stuttgart und Münster aus dem Mikrozensus 2018 wurden auf Anfrage von den entsprechenden statistischen Landesämtern bereitgestellt. Mikrozensusdaten zu Stuttgart sind außerdem hier zugänglich: <https://www.statistik-bw.de/DatenMelden/Mikrozensus/Ergebnisse.jsp>. Stichprobenumfang Stuttgart: n = 1.003, Stichprobenumfang Münster: n = 1.003.

## 4. Deskriptive Ergebnisse

In den folgenden Unterkapiteln werden ausgewählte deskriptive Ergebnisse aus den Befragungen in Stuttgart und Münster dargestellt. Tieferegehende statistische Analysen zur Beantwortung spezifischer Forschungsfragen sind nicht Teil dieser Ergebnisdarstellung, werden jedoch in näherer Zukunft noch folgen. An einigen Stellen reichern wir die Darstellung der Daten durch erläuternde ‚Boxen‘ an, die unser Erkenntnisinteresse an bestimmten Fragestellungen näher beschreiben.

### 4.1. Mobilitätsverhalten und Zugang zu Verkehrsmitteln

Im Hinblick auf Pkw-Führerscheinbesitz (**Tabelle 3**) zeigen sich kaum Unterschiede zwischen Stuttgart und Münster. In beiden Städten verfügen ungefähr 80% der Befragten (Grundgesamtheit: deutschsprachige Wohnbevölkerung im Alter ab 18 Jahren in Privathaushalten mit Festnetzanschluss) über einen Pkw-Führerschein.

**Tabelle 3: Führerscheinbesitz**

Frage: Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein

	Stuttgart	Münster	Gesamt
Ja	82%	80%	81%
Nein	18%	20%	19%

Anmerkungen: n<sub>Stuttgart</sub> = 979; n<sub>Münster</sub> = 970

Betrachtet man die Zahl der Autos in den Haushalten (**Tabelle 4**), zeigen sich allerdings relativ deutliche Unterschiede. Während in Münster in 28% der Haushalte kein Auto vorhanden ist, ist dies in Stuttgart nur in 19% der Haushalte der Fall. Darüber hinaus finden sich in Stuttgart deutlich mehr Haushalte mit zwei und mehr Autos als in Münster.

**Tabelle 4: Zahl der Autos im Haushalt**

Frage: Wie viele Autos gibt es in Ihrem Haushalt?

	Stuttgart	Münster	Gesamt
0	19%	28%	24%
1	59%	67%	63%
2	16%	3%	10%
3 und mehr	6%	2%	4%

Anmerkungen:  $n_{\text{Stuttgart}} = 980$ ;  $n_{\text{Münster}} = 968$ ; Abweichungen von 100% sind rundungsbedingt

Die Auto-Verfügbarkeit (**Tabelle 5**) gestaltet sich in Stuttgart und Münster wiederum ähnlich. Hier haben jeweils ungefähr 70% der befragten Pkw-Führerscheinbesitzer\*innen jederzeit Zugriff auf ein Auto, während ungefähr 10% keinerlei Zugang zu einem Auto haben.

**Tabelle 5: Pkw-Verfügbarkeit**

Frage: Wie oft können Sie als Fahrer\*in über einen Pkw verfügen? Ist dies jederzeit, gelegentlich oder gar nicht?

	Stuttgart	Münster	Gesamt
Jederzeit	74%	70%	72%
Gelegentlich	19%	19%	19%
Gar nicht	7%	11%	9%

Anmerkungen:  $n_{\text{Stuttgart}} = 786$ ;  $n_{\text{Münster}} = 752$

Ein Elektrofahrrad besitzen sowohl in Stuttgart als auch in Münster rund 10% der Befragten. Über ein herkömmliches Fahrrad verfügen dagegen in Stuttgart 76% und in Münster 85% der Befragten (**Tabelle 6**).

**Tabelle 6: (Elektro-)Fahrradbesitz**

Frage: Verfügen Sie über ein funktionstüchtiges Elektrofahrrad bzw. Fahrrad?

		Stuttgart	Münster	Gesamt
Elektrofahrrad	Ja	11%	12%	11%
	Nein	89%	88%	89%
Fahrrad	Ja	76%	85%	80%
	Nein	24%	15%	20%

Anmerkungen: Elektrofahrrad:  $n_{\text{Stuttgart}} = 967$ ;  $n_{\text{Münster}} = 963$ ; Fahrrad:  $n_{\text{Stuttgart}} = 976$ ;  $n_{\text{Münster}} = 979$

Mit der Anbindung ihrer Wohnung an öffentliche Verkehrsmittel (**Tabelle 7**) sind sowohl in Stuttgart wie auch in Münster etwa 50% der Befragten eher bzw. sehr zufrieden. Nur rund 20% der Befragten sind eher bis sehr unzufrieden mit ihrer Anbindung.

**Tabelle 7: Zufriedenheit mit der Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel**

Frage: Wie zufrieden sind Sie mit der Anbindung Ihrer Wohnung an öffentliche Verkehrsmittel im Allgemeinen?

	Stuttgart	Münster	Gesamt
Sehr zufrieden	21%	24%	23%
Eher zufrieden	26%	27%	26%
Teils/teils	33%	28%	31%
Eher unzufrieden	16%	17%	16%
Sehr unzufrieden	4%	4%	4%

Anmerkungen:  $n_{\text{Stuttgart}} = 948$ ;  $n_{\text{Münster}} = 933$

Ein ähnlich ausgeglichenes Bild zeigt sich bei der Betrachtung der Erreichbarkeit einzelner Verkehrsmittel (**Tabelle 8**). Auf die Frage, welche Haltestellen sie gut zu Fuß erreichen können, schneidet der Bus mit rund 70% Zustimmung der Befragten in Stuttgart wie Münster am besten ab. Die Erreichbarkeit nimmt in Stuttgart von der U-Bahn (56% Ja) hin zur Erreichbarkeit von S-Bahn Stationen (39% Ja) ab. Der augenscheinlichste Unterschied liegt in der Erreichbarkeit von Carsharing- oder Fahrradverleihstationen, hier geben 58% der Befragten in Münster, jedoch nur 46% der Befragten aus Stuttgart an, diese gut zu Fuß erreichen zu können.

**Box 1: Möglichkeiten für den Umstieg**

Fragen dieser Art wollen herausfinden, ob die Alternativen zum Auto in Münster und Stuttgart attraktiv genug sind, um einen Umstieg vom Auto auf den sogenannten Umweltverbund individuell wahrscheinlicher zu machen. Zwei Überlegungen spielen vor diesem Hintergrund eine Rolle: Für regulative Maßnahmen im Bereich des motorisierten Individualverkehrs, beispielsweise Fahrverbote, kann die Unterstützung größer sein, wenn als attraktiv wahrgenommene Alternativen existieren. Zweitens können negative Effekte von Regulation durch ansprechende Alternativen abgemildert werden.

**Tabelle 8: Erreichbarkeit Haltestellen**

Frage: Bitte antworten Sie jeweils mit Ja oder Nein, ob sich eine Haltestelle dieses Verkehrsmittels von Ihrer Wohnung aus GUT zu Fuß erreichen lässt.

		Stuttgart	Münster	Gesamt
Bus	Ja	68%	73%	70%
	Nein	32%	27%	30%
U-Bahn	Ja	56%	<i>In Münster nicht vorhanden</i>	
	Nein	44%		
S-Bahn	Ja	39%	<i>In Münster nicht vorhanden</i>	
	Nein	61%		
Zug	Ja	13%	13%	13%
	Nein	87%	87%	87%
Carsharing-Station oder Fahrradverleihstation	Ja	46%	58%	52%
	Nein	54%	42%	48%

Anmerkungen: Bus:  $n_{\text{Stuttgart}} = 917$ ,  $n_{\text{Münster}} = 919$ ; U-Bahn:  $n_{\text{Stuttgart}} = 920$ , S-Bahn:  $n_{\text{Stuttgart}} = 913$ ; Zug:  $n_{\text{Stuttgart}} = 936$ ,  $n_{\text{Münster}} = 940$ ; Carsharing-Station oder Fahrradverleihstation:  $n_{\text{Stuttgart}} = 738$ ,  $n_{\text{Münster}} = 765$

In Bezug auf den Besitz einer Zeitkarte für den ÖPNV (**Tabelle 9**) zeigen sich Unterschiede. Während 40% der Befragten in Stuttgart eine Zeitkarte besitzen, sind es lediglich 32% der Befragten in Münster. Eine mögliche Erklärung könnte im größeren ÖPNV-Angebot in Stuttgart (vgl. **Tabelle 8**) liegen.

**Tabelle 9: Zeitkartenbesitz**

Frage: Haben Sie eine Monatskarte, Jobticket oder jährliches Abonnement für den öffentlichen Nahverkehr in Ihrer Stadt bzw. Region?

	Stuttgart	Münster	Gesamt
Ja	40%	32%	36%
Nein	60%	68%	64%

Anmerkungen:  $n_{\text{Stuttgart}} = 984$ ;  $n_{\text{Münster}} = 969$

Hinsichtlich der Verkehrsmittelnutzung unterscheiden sich die Stuttgarter und Münsteraner Befragten insbesondere bzgl. des am meisten genutzten Verkehrsmittels. Während in Stuttgart das Auto mit 33% (täglich bzw. fast täglich) sowie 35% (an ein bis drei Tagen pro Woche) das dominierende Verkehrsmittel ist, steht für die Befragten aus Münster das Fahrrad an erster Stelle (35% täglich bzw. fast täglich, sowie 28% an ein bis drei Tagen die Woche). Nur Wege zu Fuß wurden in beiden Städten noch häufiger genannt. Unterschiede zeigen sich zudem noch in der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel, wo 30% der Befragten in Stuttgart täglich oder fast täglich mit Bus und U-/S-Bahn unterwegs sind. Dem entgegen steht Münster mit lediglich 13%, was potentiell abermals auf das in Münster geringere ÖPNV-Angebot zurückzuführen ist. Carsharing, Leihfahrräder sowie Fernbusse spielen für die regelmäßige Mobilität der Befragten in beiden Städten eine eher untergeordnete bzw. geringe Rolle.

**Tabelle 10: Verkehrsmittelnutzung**

Frage: Wie häufig nutzen Sie in der Regel die folgenden Verkehrsmittel?

		Stuttgart	Münster	Gesamt
Auto	täglich bzw. fast täglich	33%	27%	30%
	an ein bis drei Tagen pro Woche	35%	31%	33%
	an ein bis drei Tagen im Monat	16%	18%	17%
	seltener als monatlich	11%	16%	13%
	nie bzw. fast nie	5%	8%	7%
Carsharing	an ein bis drei Tagen im Monat	2%	3%	2%
	seltener als monatlich	7%	6%	6%
	nie bzw. fast nie	92%	91%	91%
Eigenes Fahrrad	täglich bzw. fast täglich	28%	35%	32%
	an ein bis drei Tagen pro Woche	25%	28%	27%
	an ein bis drei Tagen im Monat	14%	10%	12%
	seltener als monatlich	23%	18%	20%
	nie bzw. fast nie	10%	8%	9%
Leihfahrrad	an ein bis drei Tagen pro Woche	2%	1%	2%
	an ein bis drei Tagen im Monat	3%	5%	4%
	seltener als monatlich	4%	8%	6%
	nie bzw. fast nie	91%	86%	88%
Busse, U-Bahnen und S-Bahnen in Ihrer Stadt bzw. Region	täglich bzw. fast täglich	30%	13%	22%
	an ein bis drei Tagen pro Woche	24%	26%	25%
	an ein bis drei Tagen im Monat	20%	26%	23%
	seltener als monatlich	14%	22%	18%
	nie bzw. fast nie	13%	13%	13%

Bahn auf längeren Strecken	täglich bzw. fast täglich	1%	1%	1%
	an ein bis drei Tagen pro Woche	2%	1%	1%
	an ein bis drei Tagen im Monat	6%	4%	5%
	seltener als monatlich	32%	32%	32%
	nie bzw. fast nie	60%	62%	61%
Fernbus	seltener als monatlich	7%	9%	8%
	nie bzw. fast nie	93%	91%	92%
Wege ausschließlich zu Fuß	täglich bzw. fast täglich	52%	50%	51%
	an ein bis drei Tagen pro Woche	26%	27%	26%
	an ein bis drei Tagen im Monat	11%	12%	12%
	seltener als monatlich	6%	6%	6%
	nie bzw. fast nie	5%	6%	5%

Anmerkungen: Auto:  $n_{\text{Stuttgart}} = 962$ ,  $n_{\text{Münster}} = 956$ ; Carsharing:  $n_{\text{Stuttgart}} = 990$ ,  $n_{\text{Münster}} = 985$ ; Eigenes Fahrrad:  $n_{\text{Stuttgart}} = 718$ ,  $n_{\text{Münster}} = 816$ ; Leihfahrrad:  $n_{\text{Stuttgart}} = 977$ ,  $n_{\text{Münster}} = 978$ ; Busse, U-Bahnen und S-Bahnen in Ihrer Stadt bzw. Region:  $n_{\text{Stuttgart}} = 963$ ,  $n_{\text{Münster}} = 965$ ; Bahn auf längeren Strecken:  $n_{\text{Stuttgart}} = 941$ ,  $n_{\text{Münster}} = 939$ ; Fernbus:  $n_{\text{Stuttgart}} = 964$ ,  $n_{\text{Münster}} = 954$ ; Wege ausschließlich zu Fuß:  $n_{\text{Stuttgart}} = 921$ ,  $n_{\text{Münster}} = 927$ ; Abweichungen von 100% sind rundungsbedingt

In Bezug auf die pro Jahr gefahrenen Autokilometer (**Tabelle 11**) zeigen sich nur geringfügige Unterschiede zwischen beiden Städten. Während 41% der Befragten in Stuttgart 5.000 und 10.000 km pro Jahr als Fahrer\*in zurücklegen, sind es in Münster lediglich 37%. Dagegen fahren 11% der Befragten aus Münster jährlich 15.000 bis 20.000 km als Fahrer\*in mit dem Auto, während es in Stuttgart nur 7% sind.

### **Tabelle 11: Gefahrene Autokilometer pro Jahr**

*Frage: Wieviel Kilometer fahren Sie selbst ungefähr pro Jahr mit dem Auto?*

	Stuttgart	Münster	Gesamt
Bis 5.000 km	15%	14%	14%
5.001 bis 10.000 km	41%	37%	39%
10.001 bis 15.000 km	34%	35%	34%
15.001 bis 20.000 km	7%	11%	9%
Mehr als 20.000 km	3%	5%	4%

Anmerkungen:  $n_{\text{Stuttgart}} = 608$ ;  $n_{\text{Münster}} = 531$

#### 4.2. Bereitschaft zu mobilitätsbezogenen Verhaltensanpassungen

Betrachtet man die Bereitschaft, das eigene Verkehrsverhalten anzupassen, zeigen sich keine gravierenden Unterschiede zwischen den Städten Stuttgart und Münster. Auf die Frage, welches Verkehrsmittel sich die Befragten vorstellen können, häufiger zu nutzen, wurde in beiden Städten der ÖPNV an erster Stelle genannt (76% in Stuttgart, 73% in Münster), gefolgt von der Fahrradnutzung (51% in Stuttgart, 55% in Münster). Die Bildung von Fahrgemeinschaften sowie die Nutzung von Carsharing in beiden Städten deutlich weniger Befragten als Alternative (Fahrgemeinschaften rund 40%, Carsharing rund 30%).

**Tabelle 12: Bereitschaft zu Verhaltensanpassungen**

Frage: Können Sie sich vorstellen...

		Stuttgart	Münster	Gesamt
...häufiger mit dem Fahrrad zu fahren?	Ja	51%	55%	53%
	Nein	49%	45%	47%
...häufiger öffentliche Verkehrsmittel, z.B. Busse und Bahnen, zu nutzen?	Ja	76%	73%	75%
	Nein	24%	27%	25%
...Fahrgemeinschaften zu bilden?	Ja	38%	41%	39%
	Nein	62%	59%	61%
...Carsharing zu nutzen?	Ja	26%	30%	28%
	Nein	74%	70%	72%

Anmerkungen: Fahrrad:  $n_{\text{Stuttgart}} = 965$ ,  $n_{\text{Münster}} = 967$ ; Öffentliche Verkehrsmittel:  $n_{\text{Stuttgart}} = 958$ ,  $n_{\text{Münster}} = 960$ ; Fahrgemeinschaften:  $n_{\text{Stuttgart}} = 962$ ,  $n_{\text{Münster}} = 961$ ; Carsharing:  $n_{\text{Stuttgart}} = 938$ ,  $n_{\text{Münster}} = 941$

#### 4.3. Bewertung unterschiedlicher verkehrspolitischer Maßnahmen

Auch in Bezug auf die Bewertung verkehrsbezogener Maßnahmen (**Tabelle 13**) zeigen sich kaum Unterschiede. So liegt die Zustimmung bei fast allen abgefragten Maßnahmen jeweils in beiden Städten zwischen 40% und 60% (sehr bzw. eher dafür). Einfahrverbote für Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß (71% in Stuttgart, 63% in Münster sehr bzw. eher dafür) sowie die Beschränkung der Höchstgeschwindigkeit auf 30km/h im Stadtgebiet (ca. 65% in beiden Städten sehr bzw. eher dafür) finden dabei den größten Zuspruch. Danach folgen der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge (58% in Stuttgart, 62% in Münster sehr bzw. eher dafür) sowie staatliche Zuschüsse für den Kauf von Elektrofahrrädern und Lastenrädern (58% in Stuttgart, 64% in Münster sehr bzw. eher dafür). Hierbei überrascht, dass zwei klassische Push-Maßnahmen, die dementsprechend ein Verbot beinhalten, den höchsten Zuspruch noch vor Pull-Maßnahmen, die über finanzielle Anreizmechanismen wirken, finden. Auffallend ist außerdem der hohe Zuspruch für die staatliche Förderung von Elektrofahrrädern und Lastenrädern (58% in Stuttgart, 64% in Münster sehr bzw. eher dafür), die in beiden Städten rund 15 Prozentpunkte mehr Zustimmung erhält als die Förderung von Elektrofahrzeugen.

#### Box 2: Bewertung verkehrspolitischer Maßnahmen

Der Umbau urbaner Mobilitätssysteme verlangt eine Vielzahl (verkehrspolitischer) Maßnahmen. Diese können allerdings größtenteils nur dann umgesetzt werden, wenn sie gewisse Unterstützung in der Stadtbevölkerung erhalten, da sie teilweise bedeutende Auswirkungen für die stadträumliche Gestaltung haben. Die Umsetzung verkehrspolitischer Maßnahmen ist zudem auch ein kommunalpolitisch hoch salientes Thema mit Potenzial für politische Profilierung einerseits oder für öffentlichen Widerstand und Protest andererseits. Unterschiede im Hinblick auf die Bewertung bestimmter Maßnahmen in unterschiedlichen Bevölkerungsgruppen sowie die Analyse der Determinanten von entsprechenden Bewertungen sind daher ein naheliegendes Erkenntnisziel.

Die geringste Zustimmung mit lediglich rund 35% (sehr bzw. eher dafür) in beiden Städten findet sich für ein Verkaufsverbot für Neuwagen mit Verbrennungsmotor ab dem Jahr 2030. Der deutlichste Unterschied hinsichtlich der Zustimmung ist bei der Frage nach einer Straßennutzungsgebühr im innerstädtischen Raum festzustellen, wobei anzumerken ist, dass sich diese Frage stadtspezifisch auf unterschiedliche Flächen bezieht und die Ergebnisse daher hier nur begrenzt vergleichbar sind. Während in Stuttgart 39% der Befragten sehr bzw. eher dafür sind, in den Stadtbezirken Mitte, West, Ost, Nord und Süd eine Gebühr einzuführen, sind es bezüglich einer Nutzungsgebühr innerhalb des Rings in Münster lediglich 15%.

**Tabelle 13: Maßnahmenbewertung**

*Frage: Wie stehen Sie zu den folgenden verkehrsbezogenen Maßnahmen?*

		Stuttgart	Münster	Gesamt
Einfahrverbote für Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß im gesamten Stadtgebiet	Sehr bzw. eher dafür	71%	63%	67%
	Teils/teils	18%	19%	19%
	Sehr bzw. eher dagegen	11%	18%	15%
Im Stadtgebiet Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h mit Ausnahme von Hauptverkehrsstraßen	Sehr bzw. eher dafür	64%	65%	64%
	Teils/teils	16%	17%	17%
	Sehr bzw. eher dagegen	20%	18%	19%
Staatliche Zuschüsse für den Kauf von Elektrofahrrädern und Lastenrädern	Sehr bzw. eher dafür	58%	64%	61%
	Teils/teils	18%	15%	17%
	Sehr bzw. eher dagegen	24%	21%	22%
Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	Sehr bzw. eher dafür	58%	62%	60%
	Teils/teils	18%	15%	17%
	Sehr bzw. eher dagegen	23%	22%	23%
Ausbau von Umweltpuren <sup>21</sup> auf Kosten von allgemeinen Fahrspuren	Sehr bzw. eher dafür	53%	54%	53%
	Teils/teils	16%	17%	16%
	Sehr bzw. eher dagegen	31%	29%	30%
Ausbau von Fahrradwegen auf Kosten von Parkplätzen und Autofahrspuren	Sehr bzw. eher dafür	47%	52%	50%
	Teils/teils	27%	29%	28%
	Sehr bzw. eher dagegen	25%	19%	22%
Deutliche Ausweitung der Fußgängerzonen in der Altstadt (Münster) <sup>22</sup> bzw. im Stadtbezirk Mitte (Stuttgart)	Sehr bzw. eher dafür	48%	51%	49%
	Teils/teils	22%	19%	21%
	Sehr bzw. eher dagegen	30%	30%	30%
Ausbau von Fußgängerwegen auf Kosten von Parkplätzen	Sehr bzw. eher dafür	50%	47%	48%
	Teils/teils	23%	27%	25%
	Sehr bzw. eher dagegen	27%	26%	26%
Ausbau bzw. Bau von Radschnellwegen und Fahrradstraßen	Sehr bzw. eher dafür	43%	51%	47%
	Teils/teils	27%	23%	25%
	Sehr bzw. eher dagegen	30%	25%	28%

<sup>21</sup> Der Begriff Umweltpuren wurde in den Telefoninterviews wie folgt erläutert: Fahrspuren, die für Busse, Taxis, mehrfach besetzte Fahrzeuge und Elektroautos reserviert sind.

<sup>22</sup> Der Begriff Altstadt wurde auf Nachfrage in den Telefoninterviews wie folgt erläutert: Mit Altstadt ist der Stadtkern innerhalb des Promenadenrings gemeint.

Staatliche Zuschüsse für den Kauf von Elektrofahrzeugen	Sehr bzw. eher dafür	42%	47%	45%
	Teils/teils	21%	18%	20%
	Sehr bzw. eher dagegen	37%	35%	36%
Schaffung autofreier Wohngebiete	Sehr bzw. eher dafür	44%	45%	45%
	Teils/teils	25%	23%	24%
	Sehr bzw. eher dagegen	31%	32%	32%
Höhere Steuern auf Kraftstoffe	Sehr bzw. eher dafür	45%	45%	45%
	Teils/teils	19%	20%	19%
	Sehr bzw. eher dagegen	36%	35%	36%
Deutliche Erhöhung der Parkgebühren	Sehr bzw. eher dafür	42%	47%	45%
	Teils/teils	18%	17%	18%
	Sehr bzw. eher dagegen	39%	36%	38%
Deutliche Verringerung der Anzahl der Parkplätze in der Altstadt (Münster) bzw. im Stadtbezirk Mitte (Stuttgart)	Sehr bzw. eher dafür	42%	44%	43%
	Teils/teils	23%	12%	17%
	Sehr bzw. eher dagegen	36%	44%	40%
Verbot des Verkaufs von Neuwagen mit Benzin- oder Dieselmotor ab 2030	Sehr bzw. eher dafür	35%	37%	36%
	Teils/teils	23%	22%	23%
	Sehr bzw. eher dagegen	42%	41%	42%
Einführung einer Straßennutzungsgebühr für Pkw innerhalb des Rings (Münster) <sup>23</sup> bzw. in den Stadtbezirken Mitte, West, Ost, Nord und Süd (Stuttgart)	Sehr bzw. eher dafür	39%	15%	27%
	Teils/teils	20%	18%	19%
	Sehr bzw. eher dagegen	40%	67%	54%

Anmerkungen: Autofreie Wohngebiete:  $n_{\text{Stuttgart}} = 976$ ,  $n_{\text{Münster}} = 972$ ; Höchstgeschwindigkeit 30 km/h:  $n_{\text{Stuttgart}} = 958$ ,  $n_{\text{Münster}} = 954$ ; Fußgängerzonen:  $n_{\text{Stuttgart}} = 952$ ,  $n_{\text{Münster}} = 944$ ; Parkplätze:  $n_{\text{Stuttgart}} = 943$ ,  $n_{\text{Münster}} = 935$ ; Straßennutzungsgebühr:  $n_{\text{Stuttgart}} = 945$ ,  $n_{\text{Münster}} = 932$ ; Umweltpuren:  $n_{\text{Stuttgart}} = 932$ ,  $n_{\text{Münster}} = 942$ ; Steuern auf Kraftstoffe:  $n_{\text{Stuttgart}} = 954$ ,  $n_{\text{Münster}} = 969$ ; Verkaufsverbot:  $n_{\text{Stuttgart}} = 946$ ,  $n_{\text{Münster}} = 926$ ; Parkgebühren:  $n_{\text{Stuttgart}} = 968$ ,  $n_{\text{Münster}} = 958$ ; Ausbau von Fahrradwegen:  $n_{\text{Stuttgart}} = 951$ ,  $n_{\text{Münster}} = 966$ ; Ausbau von Fußgängerwegen:  $n_{\text{Stuttgart}} = 961$ ,  $n_{\text{Münster}} = 958$ ; Ausbau der Ladeinfrastruktur:  $n_{\text{Stuttgart}} = 933$ ,  $n_{\text{Münster}} = 948$ ; Zuschüsse für Elektrofahrzeuge:  $n_{\text{Stuttgart}} = 939$ ,  $n_{\text{Münster}} = 927$ ; Zuschüsse für Elektro-/Lastenräder:  $n_{\text{Stuttgart}} = 947$ ,  $n_{\text{Münster}} = 944$ ; Einfahrverbote:  $n_{\text{Stuttgart}} = 970$ ,  $n_{\text{Münster}} = 954$ ; Radschnellwege und Fahrradstraßen:  $n_{\text{Stuttgart}} = 961$ ,  $n_{\text{Münster}} = 950$ ; Abweichungen von 100% sind rundungsbedingt; Abweichungen von 100% sind rundungsbedingt

Die in mehreren deutschen Städten geltenden, sogenannten Dieselfahrverbote werden in beiden Städten ähnlich bewertet (**Tabelle 14**). Insgesamt halten 28% der Befragten in Stuttgart und 27% der Befragten in Münster Dieselfahrverbote für sehr sinnvoll. Dies ist insofern überraschend, als dass Stuttgart eine der Städte ist, in denen bereits Fahrverbote verordnet wurden, die Befragten also potenziell von selbigen betroffen sind. Im direkten Vergleich ist die Ablehnung bei den Befragten in Münster sogar größer: 16% halten die Fahrverbote für eher nicht sinnvoll, 9% für überhaupt nicht sinnvoll.

<sup>23</sup> Der Begriff Ring wurde auf Nachfrage in den Telefoninterviews wie folgt erläutert: Mit Ring ist das äußere Ringstraßensystem rund um Münster gemeint, dessen Straßennamen meistens auf -Ring enden (z.B. Hansaring, Hohenzollernring, Kaiser-Wilhelm-Ring). Gemeint ist NICHT der Promenadenring, der weiter innen liegt.

**Tabelle 14: Haltung gegenüber Dieselfahrverboten**

Frage: In Stuttgart und in anderen Städten in Deutschland gelten mittlerweile Fahrverbote für ältere Dieselfahrzeuge, die zu viel Stickstoffdioxid ausstoßen. Erachten Sie die Fahrverbote für sehr sinnvoll, eher sinnvoll,...

	Stuttgart	Münster	Gesamt
sehr sinnvoll	28%	27%	27%
eher sinnvoll	26%	21%	23%
teils/teils	30%	27%	28%
eher nicht sinnvoll	11%	16%	14%
überhaupt nicht sinnvoll	7%	9%	8%

Anmerkungen:  $n_{\text{Stuttgart}} = 969$ ,  $n_{\text{Münster}} = 957$ ; Abweichungen von 100% sind rundungsbedingt

#### 4.4. Verantwortungszuschreibung bezüglich Luftreinhaltung

Auch im Hinblick auf die Verantwortungszuschreibung bzgl. Luftreinhaltung ähnelt sich das Antwortverhalten der Befragten aus den Städten Stuttgart und Münster stark (**Tabelle 15**). Es zeigt sich in beiden Städten, dass jeweils eine große Mehrheit der Befragten, die Industrie sowie Politiker\*innen als besonders verantwortlich für Luftreinhaltung erachten. Dementsprechend stimmen in beiden Städten knapp 90% (Industrie) bzw. rund 80% (Politik) den Aussagen voll und ganz bzw. eher zu, dass Politiker\*innen durch die Förderung von Alternativen zum Auto bzw. die Industrie durch die Entwicklung von Autos mit niedrigem Verbrauch einen Beitrag dazu leisten müssen, die Luftverschmutzung zu verringern. In beiden Städten sind ungefähr 60% voll und ganz bzw. eher der Meinung, dass jede(r) Einzelne die Aufgabe habe, durch zunehmenden Verzicht auf das Auto die Luftverschmutzung zu verringern. Des Weiteren stimmen in beiden Städten rund 50% der Befragten der Aussage zu, dass die Bürger\*innen die Bundesregierung durch Proteste von einer Verschärfung der Abgasnormen überzeugen sollten. Alles in allem sind in den Augen der Befragten Industrie und Politik an erster Stelle verantwortlich, die Luftverschmutzung zu verringern, jedoch sieht auch ein erheblicher Teil der Befragten die Bürger\*innen und damit sich selbst in der Pflicht, einen entsprechenden Beitrag zu leisten.

#### Box 3: Verantwortung und wahrgenommene Belastung

Die Abfrage der subjektiv wahrgenommenen Belastung durch unterschiedliche verkehrsinduzierte Problematiken kann Auskunft darüber geben, wo die Befragten im breiten Feld der Externalitäten den höchsten Problem- und Handlungsdruck sehen. Die Frage nach der Zuständigkeit für die Lösung bestimmter Probleme sagt zusätzlich etwas über moralische Verantwortungszuschreibungen aus, aus denen eine bestimmte Erwartung an eine Verhaltensanpassung bzw. eine Verantwortungsübernahme erwachsen. Wahrgenommene subjektive Belastung und Verantwortungszuschreibung können entsprechend die Bewertung von Politiken der Problemregulierung maßgeblich beeinflussen.

**Tabelle 15: Verantwortung für Luftreinhaltung**

Frage: Was ist ihre Meinung zu den folgenden Aussagen?

		Stuttgart	Münster	Gesamt
Jede(r) Einzelne hat die Aufgabe, durch zunehmenden Verzicht auf das Auto die Luftverschmutzung zu verringern	Stimme voll und ganz zu	36%	35%	35%
	Stimme eher zu	25%	24%	25%
	Teils/teils	19%	22%	20%
	Stimme eher nicht zu	13%	12%	12%
	Stimme überhaupt nicht zu	8%	8%	8%

Die Politiker*innen haben die Pflicht, durch eine Förderung von Alternativen zum Auto die Luftverschmutzung zu verringern	Stimme voll und ganz zu	64%	58%	61%
	Stimme eher zu	19%	20%	19%
	Teils/teils	10%	16%	13%
	Stimme eher nicht zu	5%	4%	4%
	Stimme überhaupt nicht zu	3%	3%	3%
Die Industrie ist verpflichtet, durch die Entwicklung von Autos mit niedrigem Verbrauch die Luftverschmutzung zu verringern	Stimme voll und ganz zu	72%	73%	73%
	Stimme eher zu	15%	14%	15%
	Teils/teils	8%	9%	9%
	Stimme eher nicht zu	2%	2%	2%
	Stimme überhaupt nicht zu	2%	1%	2%
Es ist die Verpflichtung jedes/jeder Einzelnen, durch Proteste die Bundesregierung von einer Verschärfung der Abgasnormen zu überzeugen, um so die Luftverschmutzung zu verringern	Stimme voll und ganz zu	25%	25%	25%
	Stimme eher zu	23%	21%	22%
	Teils/teils	21%	21%	21%
	Stimme eher nicht zu	15%	16%	16%
	Stimme überhaupt nicht zu	16%	17%	16%

Anmerkungen: Autoverzicht:  $n_{\text{Stuttgart}} = 951$ ,  $n_{\text{Münster}} = 943$ ; Förderung von Alternativen:  $n_{\text{Stuttgart}} = 950$ ,  $n_{\text{Münster}} = 932$ ; Entwicklung sparsamer Autos:  $n_{\text{Stuttgart}} = 970$ ,  $n_{\text{Münster}} = 962$ ; Proteste:  $n_{\text{Stuttgart}} = 949$ ,  $n_{\text{Münster}} = 947$ ; Abweichungen von 100% sind rundungsbedingt

#### 4.5. Wahrgenommene persönliche Belastung durch Verkehr

Die Auswirkungen des Autoverkehrs schlagen sich für die Befragten sowohl in Stuttgart wie in Münster in erster Linie beim Thema Stau nieder: hiervon fühlen sich jeweils ca. 35% sehr stark belastet, gefolgt von Luftverschmutzung mit ungefähr 26% (**Tabelle 16**). Unterschiede zwischen den beiden Städten zeigen sich insbesondere beim Thema Flächenkonkurrenz. So äußern die Befragten aus Stuttgart hinsichtlich des Flächenverbrauchs durch Straßen und Parkplätze eine größere wahrgenommene Belastung. Hiervon fühlen sich 26% sehr stark belastet, wohingegen es in Münster lediglich 18% der Befragten sind.

**Tabelle 16: Wahrgenommene persönliche Belastung durch verkehrsbedingte Folgen**

Frage: Wie stark fühlen Sie sich persönlich in Stuttgart bzw. Münster durch die folgenden Effekte des Autoverkehrs belastet?

		Stuttgart	Münster	Gesamt
Luftverschmutzung aufgrund von Autoverkehr	Sehr stark belastet	28%	24%	26%
	Eher belastet	23%	21%	22%
	Teils/teils	31%	35%	33%
	Eher nicht belastet	11%	12%	11%
	Überhaupt nicht belastet	8%	8%	8%
Gefahr von Verkehrsunfällen durch Autos	Sehr stark belastet	23%	26%	25%
	Eher belastet	26%	25%	26%
	Teils/teils	23%	23%	23%
	Eher nicht belastet	17%	19%	18%
	Überhaupt nicht belastet	10%	8%	9%

Flächenverbrauch durch Straßen und Parkplätze	Sehr stark belastet	26%	18%	22%
	Eher belastet	26%	28%	27%
	Teils/teils	22%	21%	21%
	Eher nicht belastet	12%	17%	15%
	Überhaupt nicht belastet	15%	16%	15%
Zugeparkte Wege und Flächen	Sehr stark belastet	22%	26%	24%
	Eher belastet	34%	33%	34%
	Teils/teils	22%	22%	22%
	Eher nicht belastet	10%	10%	10%
	Überhaupt nicht belastet	12%	9%	10%
Lärm durch Autoverkehr	Sehr stark belastet	21%	18%	20%
	Eher belastet	17%	14%	16%
	Teils/teils	27%	30%	29%
	Eher nicht belastet	20%	19%	20%
	Überhaupt nicht belastet	15%	18%	17%
Staus	Sehr stark belastet	37%	32%	35%
	Eher belastet	18%	18%	18%
	Teils/teils	23%	25%	24%
	Eher nicht belastet	17%	21%	19%
	Überhaupt nicht belastet	5%	5%	5%

Anmerkungen: Luftverschmutzung:  $n_{\text{Stuttgart}} = 967$ ,  $n_{\text{Münster}} = 963$ ; Verkehrsunfälle:  $n_{\text{Stuttgart}} = 966$ ,  $n_{\text{Münster}} = 960$ ; Flächenverbrauch:  $n_{\text{Stuttgart}} = 943$ ,  $n_{\text{Münster}} = 941$ ; Zugeparkte Wege:  $n_{\text{Stuttgart}} = 951$ ,  $n_{\text{Münster}} = 955$ ; Lärm:  $n_{\text{Stuttgart}} = 960$ ,  $n_{\text{Münster}} = 953$ ; Staus:  $n_{\text{Stuttgart}} = 949$ ,  $n_{\text{Münster}} = 945$ ; Abweichungen von 100% sind rundungsbedingt

#### 4.6. Wahrnehmung verschiedener Umweltrisiken

Auch in der Wahrnehmung verschiedener Umweltrisiken sind keine Unterschiede zwischen den Städten festzustellen. Knapp 60% der Befragten in beiden Städten sehen in einem durch den Klimawandel verursachten Temperaturanstieg eine sehr große Gefahr für die Umwelt (**Tabelle 17**). Der Klimawandel rangiert dadurch in der Risikowahrnehmung der Befragten (im Vergleich zu den anderen Umweltrisiken) an oberster Stelle. Als annähernd gleich gefährlich werden der Betrieb von Kernkraftwerken (56% sehr gefährlich), sowie die Verschmutzung von Gewässern in Deutschland (55% sehr gefährlich) betrachtet. Die Luftverschmutzung durch Autos halten jeweils 37% der Befragten in beiden Städten für sehr gefährlich für die Umwelt.

**Tabelle 17: Wahrnehmung von Umweltrisiken**

Frage: Ganz allgemein betrachtet, wie gefährlich sind Ihrer Meinung nach die folgenden Dinge für die Umwelt?

	Stuttgart	Münster	Gesamt
Die durch Autos verursachte Luftverschmutzung	37%	37%	37%
	32%	34%	33%
	23%	22%	23%
	6%	5%	5%
	2%	3%	2%

	Sehr gefährlich für die Umwelt	46%	44%	45%
Die in der Landwirtschaft eingesetzten Pflanzenschutzmittel und Chemikalien	Eher gefährlich für die Umwelt	31%	30%	30%
	Teils/teils	16%	20%	18%
	Eher nicht gefährlich für die Umwelt	5%	5%	5%
	Überhaupt nicht gefährlich für die Umwelt	2%	2%	2%
	Sehr gefährlich für die Umwelt	54%	56%	55%
Die Verschmutzung von Bächen, Flüssen und Seen in Deutschland	Eher gefährlich für die Umwelt	27%	24%	26%
	Teils/teils	12%	15%	14%
	Eher nicht gefährlich für die Umwelt	5%	4%	5%
	Überhaupt nicht gefährlich für die Umwelt	1%	1%	1%
	Sehr gefährlich für die Umwelt	59%	57%	58%
Ein durch den Klimawandel verursachter weltweiter Temperaturanstieg	Eher gefährlich für die Umwelt	30%	31%	30%
	Teils/teils	9%	9%	9%
	Eher nicht gefährlich für die Umwelt	2%	2%	2%
	Überhaupt nicht gefährlich für die Umwelt	0%	1%	1%
	Sehr gefährlich für die Umwelt	38%	37%	38%
Die Genmanipulation von Nutzpflanzen	Eher gefährlich für die Umwelt	37%	39%	38%
	Teils/teils	17%	16%	16%
	Eher nicht gefährlich für die Umwelt	6%	6%	6%
	Überhaupt nicht gefährlich für die Umwelt	1%	2%	2%
	Sehr gefährlich für die Umwelt	56%	57%	56%
Kernkraftwerke	Eher gefährlich für die Umwelt	23%	20%	21%
	Teils/teils	13%	16%	14%
	Eher nicht gefährlich für die Umwelt	6%	6%	6%
	Überhaupt nicht gefährlich für die Umwelt	2%	2%	2%

Anmerkungen: Luftverschmutzung:  $n_{\text{Stuttgart}} = 975$ ,  $n_{\text{Münster}} = 969$ ; Pflanzenschutzmittel und Chemikalien:  $n_{\text{Stuttgart}} = 941$ ,  $n_{\text{Münster}} = 946$ ; Gewässerverschmutzung:  $n_{\text{Stuttgart}} = 970$ ,  $n_{\text{Münster}} = 951$ ; Klimawandel:  $n_{\text{Stuttgart}} = 970$ ,  $n_{\text{Münster}} = 970$ ; Genmanipulation:  $n_{\text{Stuttgart}} = 978$ ,  $n_{\text{Münster}} = 966$ ; Kernkraftwerke:  $n_{\text{Stuttgart}} = 962$ ,  $n_{\text{Münster}} = 961$ ; Abweichungen von 100% sind rundungsbedingt

Entsprechend der allgemeinen Wahrnehmung von Umweltrisiken zeigen sich in beiden Städten ca. 65% der Befragten äußerst bzw. sehr beunruhigt über den Klimawandel (**Tabelle 18**). Weitere 25% der Befragten sind dazu geteilter Meinung, lediglich 8% sind aufgrund des Klimawandels nicht sehr bzw. überhaupt nicht beunruhigt. Vergleicht man dieses Ergebnis mit dem einer deutschlandweiten Repräsentativbefragung aus dem Juni 2016, zeigt sich Überraschendes: Bei der Befragung aus dem Jahr 2016 waren nur 30% der Befragten äußert bzw. sehr beunruhigt über den Klimawandel (Steentjes et al. 2017, S. 17). Dieser relativ große Unterschied könnte auf eine Kombination unterschiedlicher Ursachen zurückzuführen sein. So erscheint es z.B. plausibel, dass seit 2016 aufgrund der breiten öffentlichen Debatte um den Klimawandel und seine Folgen, anderem durch den großen Erfolg der *Fridays-for-Future*-Bewegung

#### Box 4: Risikowahrnehmung

Menschen nehmen Risiken unterschiedlich wahr. Daher ist es von Interesse zu untersuchen, bei welchen Bevölkerungsgruppen besonders große (oder auch besonders geringe) Sensibilitäten für bestimmte Risiken existieren. Die subjektiv wahrgenommene Höhe eines Risikos kann die Einstellungen gegenüber entsprechenden Politiken stark beeinflussen.

aber auch infolge der Auswirkungen der „Hitzesommer“ 2018 und 2019, die deutsche Bevölkerung im Jahr 2020 allgemein stärker für das Thema Klimawandel sensibilisiert ist.

**Tabelle 18: Wahrnehmung Klimawandel**

Frage: Wie beunruhigt sind Sie, wenn überhaupt, über den Klimawandel?

	Stuttgart	Münster	Gesamt
Äußerst beunruhigt	27%	24%	26%
Sehr beunruhigt	40%	42%	41%
Teils/teils beunruhigt	24%	26%	25%
Nicht sehr beunruhigt	7%	6%	7%
Überhaupt nicht beunruhigt	1%	2%	1%

Anmerkungen:  $n_{\text{Stuttgart}} = 965$ ,  $n_{\text{Münster}} = 966$ ; Abweichungen von 100% sind rundungsbedingt

#### 4.7. Einstellungen zur Verkehrspolitik

Auch hinsichtlich verschiedener Einstellungen zur Verkehrspolitik (**Tabelle 19**) lassen sich allenfalls geringe Unterschiede zwischen Stuttgart und Münster ausmachen. Ca. 45% der Befragten in beiden Städten stimmen der Aussage, dass Politiker\*innen bei verkehrspolitischen Fragen der Meinung von Bürger\*innen mehr Beachtung schenken sollten, als dies derzeit der Fall ist, voll und ganz zu. Dies korrespondiert jedoch nicht zwangsläufig mit der Forderung nach mehr Bürger\*innenbeteiligung. Lediglich 25% der Befragten stimmen dagegen der Aussage, in ihrer Stadt nur sehr begrenzte Möglichkeiten zur Beteiligung an verkehrspolitischen Entscheidungen zu haben, voll und ganz zu. Im Vergleich betrachtet ist diese Auffassung bei den Befragten in Stuttgart etwas stärker ausgeprägt als in Münster, was sich potenziell mit politischen Entscheidungen und Maßnahmen der jüngeren Vergangenheit in Stuttgart (Dieselskandal, Fahrverbote, Stuttgart 21) erklären lässt.<sup>24</sup>

#### Box 5: Wie halten Sie es mit der Verkehrspolitik?

Verkehrspolitische Entscheidungen können auf ganz unterschiedliche Weise und auf der Grundlage verschiedener Formen von Beteiligung und Wissensbildung getroffen werden. Der Einfluss bzw. die Einbeziehung bestimmter politischer und gesellschaftlicher Akteure findet bei bestimmten Bevölkerungsgruppen größere Zustimmung als andere, was sich wiederum auf die Bewertung entsprechender Politiken auswirken kann.

Insgesamt zeigt sich eine eher große Unzufriedenheit der Befragten mit politischen Entscheidungen im Feld der Verkehrspolitik. Nur 16% (Stuttgart) bzw. 24% (Münster) der Befragten stimmen der Aussage, im Großen und Ganzen treffen die Politiker\*innen meist gute verkehrspolitische Entscheidungen, voll und ganz bzw. eher zu. Des Weiteren sind in beiden Städten nur rund 15% der Befragten voll und ganz bzw. eher der Meinung, dass Politiker\*innen bei verkehrspolitischen Entscheidungen der Industrie mehr Beachtung schenken als dies derzeit der Fall ist. Hier ist anzunehmen, dass die Automobilindustrie durch den Dieselskandal viele öffentliche Sympathien verspielt hat. Dagegen ist die große Mehrheit der Befragten der Ansicht, dass der Meinung von Wissenschaftler\*innen und Expert\*innen bei verkehrspolitischen Fragen mehr Beachtung geschenkt werden sollte: gut 85% (stimme voll und ganz bzw. eher zu) der Befragten in beiden Städten äußern sich in diese Richtung. Der Einfluss der EU auf verkehrspolitische Entscheidungen wird in beiden Städten eher kritisch gesehen: gut 50% der Befragten in beiden Städten stimmen voll und ganz bzw. eher zu, dass die EU zu viel Einfluss auf die städtische Verkehrspolitik habe.

<sup>24</sup> Gleichwohl gibt es auch in Münster eine aufkeimende polarisierte Debatte rund um die Einführung und den Ausbau so genannter „Fahrradstraßen“ im Stadtgebiet (vgl. <https://www.wn.de/Startseite/Startseite-Schat-tenressort/4238797-Debatte-um-Fahrradstrassen-Keine-Entspannung-in-Sicht>).

**Tabelle 19: Wahrnehmung Verkehrspolitik**

Frage: Was ist Ihre Meinung zu den folgenden Aussagen zum Thema verkehrspolitische Entscheidungen?

		Stuttgart	Münster	Gesamt
In meiner Stadt haben Bürger*innen nur sehr begrenzte Möglichkeiten zur Beteiligung an verkehrspolitischen Entscheidungen	Stimme voll und ganz zu	27%	22%	25%
	Stimme eher zu	31%	27%	29%
	Teils/teils	19%	24%	22%
	Stimme eher nicht zu	15%	16%	16%
	Stimme überhaupt nicht zu	8%	11%	9%
Der Einfluss der EU auf die städtische Verkehrspolitik ist zu groß	Stimme voll und ganz zu	30%	34%	32%
	Stimme eher zu	22%	21%	21%
	Teils/teils	20%	20%	20%
	Stimme eher nicht zu	17%	15%	16%
	Stimme überhaupt nicht zu	12%	11%	11%
Im Großen und Ganzen treffen die Politiker*innen meist gute verkehrspolitische Entscheidungen	Stimme voll und ganz zu	4%	7%	6%
	Stimme eher zu	12%	17%	15%
	Teils/teils	26%	25%	25%
	Stimme eher nicht zu	29%	25%	27%
	Stimme überhaupt nicht zu	29%	26%	27%
Bei verkehrspolitischen Entscheidungen sollten Politiker*innen der Meinung von Wissenschaftler*innen und Expert*innen mehr Beachtung schenken als dies derzeit der Fall ist	Stimme voll und ganz zu	43%	41%	42%
	Stimme eher zu	46%	44%	45%
	Teils/teils	8%	10%	9%
	Stimme eher nicht zu	2%	3%	2%
	Stimme überhaupt nicht zu	0%	1%	1%
Bei verkehrspolitischen Entscheidungen sollten Politiker*innen der Meinung der Industrie mehr Beachtung schenken als dies derzeit der Fall ist	Stimme voll und ganz zu	5%	6%	6%
	Stimme eher zu	12%	12%	12%
	Teils/teils	16%	16%	16%
	Stimme eher nicht zu	30%	31%	31%
	Stimme überhaupt nicht zu	38%	34%	36%
Bei verkehrspolitischen Fragen sollten Politiker*innen der Meinung von Bürger*innen mehr Beachtung schenken als dies derzeit der Fall ist	Stimme voll und ganz zu	46%	43%	45%
	Stimme eher zu	34%	31%	33%
	Teils/teils	16%	21%	19%
	Stimme eher nicht zu	2%	3%	3%
	Stimme überhaupt nicht zu	1%	2%	1%

Anmerkungen: Beteiligungsmöglichkeiten:  $n_{\text{Stuttgart}} = 903$ ,  $n_{\text{Münster}} = 895$ ; Einfluss der EU:  $n_{\text{Stuttgart}} = 906$ ,  $n_{\text{Münster}} = 894$ ; Politiker\*innen treffen gute verkehrspolitische Entscheidungen:  $n_{\text{Stuttgart}} = 921$ ,  $n_{\text{Münster}} = 922$ ; Beachtung von Wissenschaftler\*innen und Expert\*innen:  $n_{\text{Stuttgart}} = 945$ ,  $n_{\text{Münster}} = 943$ ; Beachtung der Industrie:  $n_{\text{Stuttgart}} = 931$ ,  $n_{\text{Münster}} = 929$ ; Beachtung der Bürger\*innen:  $n_{\text{Stuttgart}} = 953$ ,  $n_{\text{Münster}} = 948$ ; Abweichungen von 100% sind rundungsbedingt

## 5. Zwischenfazit

In der Zusammenschau der dargestellten Ergebnisse fällt zunächst auf, dass es kaum einstellungsbezogene Unterschiede zwischen den beiden Städten zu geben scheint. Dies mag im Hinblick auf allgemeinere verkehrs- und umweltpolitische Einstellungen sowie im Hinblick auf die Haltung zu generellen Umweltrisiken zunächst nicht besonders überraschend sein, in Bezug auf verkehrsbezogene Problemlagen und die Bewertung verkehrspolitischer Maßnahmen ist dies jedoch durchaus nicht selbstverständlich, da sich die Verkehrssysteme und damit teilweise auch das Verkehrsverhalten deutlich unterscheiden. Darüber hinaus wird Stuttgart immer wieder als Autostadt beschrieben, während Münster gemeinhin als Fahrradstadt gilt (siehe Kapitel „Vergleichende Darstellung der beiden Städte Stuttgart und Münster“). Dies scheint sich jedoch nicht in Unterschieden bzgl. mobilitätsbezogener Einstellungen niederzuschlagen.

Erwähnenswert ist außerdem, dass alle abgefragten verkehrspolitischen Maßnahmen (Tabelle 13) auf die Akzeptanz von rund 40% bis gut 60% der Befragten (sehr bzw. eher dafür) in beiden Städten stoßen, mit Ausnahme der Einführung einer Straßennutzungsgebühr für Pkw innerhalb des Rings in Münster. Jedoch ist auch anzumerken, dass dem relativ hohen Anteil der Befürworter\*innen jeweils auch ein relativ hoher Anteil an Gegner\*innen gegenübersteht. So bewegt sich der Anteil der Gegner\*innen in beiden Städten bei allen Maßnahmen, ausgenommen Einfahrverbote für Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß im gesamten Stadtgebiet, zwischen rund 20% und gut 40% (sehr bzw. eher dagegen). Hier zeigt sich eine relativ starke Polarisierung der öffentlichen Meinung, die in beiden Städten ähnlich stark ausgeprägt ist.

Abschließend stellt sich noch die Frage der Übertragbarkeit der Ergebnisse auf andere Großstädte in Deutschland. Selbstverständlich weist jede Stadt ihre „Eigenlogik“ auf, verfügt über eine spezifische „Mobilitätskultur“ und ein spezifisches Verkehrssystem (Klinger 2017; Götz et al. 2016; Löw 2008). Daher ist zunächst von, wenn überhaupt, nur äußerst geringer Übertragbarkeit auszugehen. Nichtsdestotrotz zeigt dieser Werkstattbericht, dass die Unterschiede in den verkehrspolitischen Einstellungen – soweit sie hier erfasst wurden – auch bei in mancherlei Hinsicht so verschiedenartigen Städten wie Stuttgart und Münster eher gering ausgeprägt sind. Ein Schlüssel zur Beantwortung der Frage nach der potenziellen Übertragbarkeit ist sicherlich die Analyse der Determinanten der verschiedenen verkehrspolitischen Einstellungen. Je nachdem wie soziodemographische Merkmale aber auch allgemeinere umweltbezogene oder politische Werte und Einstellungen in verschiedenen Städten verteilt sind, werden auch die davon beeinflussten verkehrspolitischen Einstellungen zwischen diesen Städten variieren. Daher wird ein nächster Schritt die genauere Analyse der Determinanten verkehrspolitischer Einstellungen und ihrer Ausprägung innerhalb unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen auf Basis der vorliegenden Daten sein.

## 6. Zusammenhänge zwischen Soziodemographie und der Bewertung verkehrspolitischer Maßnahmen

In diesem Kapitel möchten wir den jeweils bivariaten Zusammenhang zwischen den soziodemographischen Merkmalen Geschlecht, Alter, Einkommen und Bildung einerseits und der Bewertung unterschiedlicher verkehrspolitischer Maßnahmen (siehe **Tabelle 13**) andererseits durch die Befragten näher betrachten. Die Untersuchung möglicher Zusammenhänge zwischen diesen Merkmalen erscheint deswegen lohnend, da sich teilweise eine relativ hohe Polarisierung bzgl. der Bewertung bestimmter verkehrspolitischer Maßnahmen zeigt. Gründe für diese Polarisierung, die sich in einer relativ hohen Streuung im Antwortverhalten der Befragten zeigt, lassen sich in einem ersten Schritt auf sehr basale

Art und Weise durch die Berechnung bivariater statistischer Zusammenhänge untersuchen. Soziodemographische Merkmale bieten hier einen naheliegenden Anknüpfungspunkt. So erscheint plausibel, dass ein Zusammenhang zwischen Alter, Geschlecht, Bildung oder Einkommen einerseits und der Bewertung verkehrspolitischer Maßnahmen andererseits bestehen könnte, allein da zahlreiche Studien auf gruppenspezifische Unterschiede im Mobilitätsverhalten und in Mobilitätsbedarfen verweisen (vgl. z.B. Nobis & Kuhnimhof 2018; Sheller 2018). Würde eine Analyse dieser Beziehung hingegen keine maßgeblichen Zusammenhänge zeigen, wäre dies ein Indiz dafür, dass die beobachtete Varianz in der Akzeptanz von Maßnahmen in anderen Faktoren zu suchen ist. Es steht jedoch gleichzeitig außer Frage, dass eine tiefere wissenschaftliche Analyse von Determinanten der Maßnahmenbewertung und gruppenbezogener Variationen theoriegeleitet und mit Hilfe multivariater Verfahren zu erfolgen hat, um Drittvariableneffekte kontrollieren zu können (Burzan 2019). Sämtliche im Folgenden beschriebenen und diskutierten Ergebnisse sind insofern als Ausblicke auf und Desiderate für weitere Forschungsarbeiten zu verstehen, die noch anhand dieser Daten unternommen werden müssen (vgl. auch Friedrichs 2019).

### 6.1. Statistisches Vorgehen

Zur Analyse des Zusammenhangs zwischen Geschlecht, Einkommen, Alter und Bildung auf der einen und den Bewertungen der unterschiedlichen verkehrspolitischen Maßnahmen anderer Seite wurden mit Hilfe der Software SPSS jeweils passende Zusammenhangsmaße berechnet. Zusammenhangsmaße geben Auskünfte über die Stärke und teilweise auch Richtung eines Zusammenhangs zwischen zwei Variablen. Die vier soziodemographischen Variablen weisen unterschiedliche Skalenniveaus auf (Geschlecht = nominal; Einkommen gruppiert = ordinal; Bildung = ordinal; Alter = metrisch), während wir die unterschiedlichen Variablen der Maßnahmenbewertung (siehe **Tabelle 13**, dort allerdings mit zusammengefassten Antwortkategorien dargestellt) als quasi-metrisch auffassen, da wir von einer „psychologischen Äquidistanz“ der fünf Antwortkategorien (sehr dafür, eher dafür, teils/teils, eher dagegen, sehr dagegen) ausgehen (Norman 2010).

Zur Berechnung der Stärke des Zusammenhangs zwischen Einkommen und Bildung einerseits und Maßnahmenbewertung andererseits wurde jeweils das Zusammenhangsmaß Gamma ( $\gamma$ ) berechnet, im Falle des Zusammenhangs zwischen Alter und Maßnahmenbewertung Pearson's R (jeweils übersichtsartig erläutert in Diaz-Bone & Weischer 2015). Sowohl Gamma als auch Pearson's R können Werte zwischen -1 und +1 annehmen, wobei positive Werte in diesem konkreten Fall bedeuten, dass mit steigendem Alter, Einkommen bzw. Bildungsgrad die Maßnahmenbewertung negativer ausfällt. Bei negativen Werten dagegen fällt mit steigendem Alter, Einkommen bzw. Bildungsgrad die Maßnahmenbewertung positiver aus. Je positiver bzw. negativer die Werte für Gamma bzw. Pearson's R ausfallen, desto stärker ist der Zusammenhang zwischen den entsprechenden Variablen. Zur Berechnung der Stärke des Zusammenhangs zwischen der nominal dichotomen Variablen Geschlecht<sup>25</sup> und den quasi-metrischen Maßnahmenbewertungsvariablen haben wir auf das Zusammenhangsmaß Eta ( $\eta$ ) zurückgegriffen. Eta kann Werte zwischen 0 und 1 annehmen, wobei 0 keinen und 1 einen perfekten Zusammenhang repräsentiert (vgl. wiederum Diaz-Bone & Weischer 2015).

Alle berechneten Zusammenhänge wurden jeweils auf Signifikanz geprüft. Liegt Signifikanz vor, so bedeutet dies, dass der in dieser Stichprobe gefundene Zusammenhang höchst wahrscheinlich auch in der Grundgesamtheit vorzufinden ist. Der Zusammenhang ist also auf die jeweiligen Grundgesamtheiten (deutschsprachige Wohnbevölkerung im Alter ab 18 Jahren in Privathaushalten mit Festnetzanschluss am Hauptwohnsitz innerhalb der politischen Grenzen von Stuttgart bzw. Münster) übertragbar.

---

<sup>25</sup> Aus befragungspraktischen Gründen ist die Variable Geschlecht im Rahmen dieses Surveys als dichotome Variable (männlich/weiblich) abgefragt worden. Der dahinterliegenden Problematik des Ausschlusses nicht-binärer Personen sind wir uns bewusst.

Zusätzlich zur Stärke der Zusammenhangsmaße geben wir in den Tabellen 22 bis 25 jeweils noch die Höhe der Prüfgröße für die Signifikanz (im Falle von Gamma und Pearson's R t-Werte und im Falle von Eta F-Werte) an und weisen zusätzlich das konkrete Signifikanzniveau aus (\* = signifikant auf 0,05 Niveau; \*\* = signifikant auf 0,01 Niveau). Zusammenhänge, die größer als +0,1 bzw. kleiner als -0,1 und statistisch signifikant sind, fassen wir als substantiell und damit interpretationswürdig auf. Diese wurden in den Tabellen 22 bis 25 zur einfacheren Identifizierbarkeit jeweils grün markiert.

Bevor wir nun zur Darstellung der Ergebnisse der bivariaten Analysen übergehen, finden sich in den folgenden beiden Tabellen der Vollständigkeit halber noch die Verteilungen der Variablen Einkommen<sup>26</sup> und Bildung, jeweils getrennt nach Stuttgart und Münster. Die Verteilungen der Variablen Geschlecht und Altern wurden bereits in Tabelle 2 berichtet, wobei dort Alter allerdings gruppiert dargestellt ist, in die folgenden Analysen aber als stetige Variable Eingang fand.

**Tabelle 20: Verteilungen zur Verfügung stehendes Haushaltseinkommen (gruppiert)**

*Frage: Wie hoch ist etwa das Ihnen zur Verfügung stehende monatliche Haushaltsnettoeinkommen – also Gehälter und andere Einnahmen nach Abzug von Steuern und Sozialversicherungsbeiträgen?*

	Stuttgart	Münster	Gesamt
bis unter 1000 €	7%	20%	14%
1000 bis unter 1500 €	20%	15%	18%
1500 bis unter 2000 €	15%	15%	15%
2000 bis unter 3000 €	33%	27%	30%
3000 bis unter 4000 €	17%	15%	16%
mehr als 4000 €	8%	8%	8%

Anmerkungen:  $n_{Stuttgart} = 814$ ;  $n_{Münster} = 785$ ; Abweichungen von 100% sind rundungsbedingt

**Tabelle 21: Verteilungen des Schul-/Bildungsabschlusses**

*Frage: Welchen Schulabschluss haben Sie?*

	Stuttgart	Münster	Gesamt
Haupt- oder Volksschule ohne Lehre	6%	5%	6%
Haupt- oder Volksschule mit Lehre	26%	24%	25%
Mittlere Reife	38%	28%	33%
Abitur, Fachhochschulreife (Gymnasien/erweiterte Oberschule)	20%	33%	26%
Fachhochschul-, Universitätsstudium	10%	10%	10%

Anmerkungen:  $n_{Stuttgart} = 971$ ;  $n_{Münster} = 942$ ; Abweichungen von 100% sind rundungsbedingt

<sup>26</sup> Die soziodemografische Abfrage des zu Verfügung stehenden Haushaltseinkommens ist potenziell anfällig für eine statistische Verzerrung, da bestimmte Gruppen diese Frage häufig nicht oder falsch beantworten. Für tiefergehende Analysen ist das Antwortverhalten daher in jedem Fall durch die Einbeziehung von Kontrollvariablen (etwa der Selbsteinstufung in eine soziale Schicht) zu überprüfen.

## 6.2. Ergebnisse der bivariaten Analysen

Bezüglich des Zusammenhangs von Alter der Befragten und deren Bewertung von Maßnahmen zeigen sich mit einer Ausnahme keine substanziellen Zusammenhänge. Zumindest in der bivariaten Betrachtung scheint Alter demnach keinen nennenswerten Einfluss auf die Maßnahmenbewertung auszuüben (siehe **Tabelle 22**). Ein schwacher, signifikanter Zusammenhang findet sich lediglich für die „Einführung von Umweltspuren“ in Münster. Hier deutet ein steigendes Alter auf eine abnehmende Akzeptanz der Maßnahme hin.

**Tabelle 22: Zusammenhang zwischen Alter und Maßnahmenbewertung**

		Stuttgart Pearson's R (t-Wert)	Münster Pearson's R (t-Wert)
A	Schaffung autofreier Wohngebiete	<b>0,041</b> (1,270)	<b>0,007</b> (0,210)
B	Im Stadtgebiet Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h mit Ausnahme von Hauptverkehrsstraßen	<b>0,034</b> (1,057)	<b>0,009</b> (0,281)
C	Deutliche Ausweitung der Fußgängerzonen in der Altstadt (Münster) bzw. im Stadtbezirk Mitte (Stuttgart)	<b>-0,002</b> (-0,050)	<b>-0,057</b> (-1,768)
D	Deutliche Verringerung der Anzahl der Parkplätze in der Altstadt (Münster) bzw. im Stadtbezirk Mitte (Stuttgart)	<b>0,032</b> (0,996)	<b>0,000</b> (0,002)
E	Einführung einer Straßennutzungsgebühr für Pkw innerhalb des Rings (Münster) bzw. in den Stadtbezirken Mitte, West, Ost, Nord und Süd (Stuttgart)	<b>-0,004</b> (-0,118)	<b>0,005</b> (-0,140)
F	Ausbau von Umweltspuren auf Kosten von allgemeinen Fahrspuren	<b>0,077**</b> (2,368)	<b>0,106**</b> (3,267)
G	Höhere Steuern auf Kraftstoffe	<b>0,044</b> (1,380)	<b>-0,009</b> (-0,285)
H	Verbot des Verkaufs von Neuwagen mit Benzin- oder Dieselmotor ab 2030	<b>0,027</b> (0,820)	<b>0,006</b> (0,184)
I	Deutliche Erhöhung der Parkgebühren	<b>0,003</b> (0,106)	<b>-0,033</b> (-1,023)
J	Ausbau von Fahrradwegen auf Kosten von Parkplätzen und Autofahrspuren	<b>0,015</b> (0,450)	<b>-0,014</b> (-0,445)
K	Ausbau von Fußgängerwegen auf Kosten von Parkplätzen	<b>0,008</b> (0,236)	<b>0,005</b> (0,150)
L	Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	<b>-0,018</b> (-0,565)	<b>-0,013</b> (-0,392)
M	Staatliche Zuschüsse für den Kauf von Elektrofahrzeugen	<b>-0,049</b> (-1,514)	<b>-0,012</b> (-0,374)
N	Staatliche Zuschüsse für den Kauf von Elektrofahrzeugen und Lastenrädern	<b>0,035</b> (1,094)	<b>-0,016</b> (-0,495)
O	Einfahrverbote für Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß im gesamten Stadtgebiet	<b>0,027</b> (0,846)	<b>0,018</b> (0,556)
P	Ausbau bzw. Bau von Radschnellwegen und Fahrradstraßen	<b>0,040</b> (1,236)	<b>0,029</b> (0,913)
Q	Ausbau von Mobilitäts-Leihsystemen	<b>0,069*</b> (2,129)	<b>0,095**</b> (2,933)
R	Kostenfreier ÖPNV im Stadtgebiet	<b>0,099**</b> (3,046)	<b>-0,036</b> (-1,102)
S	Umwandlung von Parkplätzen in Fahrrad-Stellplätze	<b>0,028</b> (0,875)	<b>0,024</b> (0,758)
T	Verringerung der Anzahl von Anwohnerparkausweisen	<b>-0,001</b> (-0,035)	<b>-0,046</b> (-1,430)

Anmerkungen: n(A)=1961; n(B)=1933; n(C)=1915; n(D)=1899; n(E)=1893; n(F)=1891; n(G)=1939; n(H)=1892; n(I)=1944; n(J)=1935; n(K)=1939; n(L)=1897; n(M)=1880; n(N)=1909; n(O)=1948; n(P)=1936; n(Q)=1906; n(R)=1909; n(S)=1945; n(T)=1970; \* = signifikant auf 0,05 Niveau; \*\* = signifikant auf 0,01 Niveau

Zwischen Einkommen und Maßnahmenbewertung existieren nur bezüglich einzelner Maßnahmen in Münster bzw. Stuttgart statistisch bedeutsame, allerdings schwache, Zusammenhänge, die jeweils auf eine abnehmende Akzeptanz bei steigendem Einkommen hindeuten (siehe **Tabelle 23**). In Münster handelt es sich dabei u.a. um die „Einführung einer Straßennutzungsgebühr“. Die abnehmende Akzeptanz dieser Maßnahme bei Befragten mit höherem Einkommen scheint widersprüchlich zur plausiblen Annahme, dass diese Befragten die Einführung dieser Maßnahmen finanziell weniger betreffen würde. Gleichzeitig müsste hier überprüft werden, ob eine unterschiedliche Bewertung zwischen Personen, die ein Auto besitzen und in großem Umfang nutzen, und solchen, auf die dies nicht zutrifft, besteht.

**Tabelle 23: Zusammenhang zwischen Einkommen und Maßnahmenbewertung**

		Stuttgart Gamma $\chi$ (t-Wert)	Münster Gamma $\chi$ (t-Wert)
A	Schaffung autofreier Wohngebiete	<b>0,083*</b> (2,270)	<b>-0,043</b> (-1,209)
B	Im Stadtgebiet Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h mit Ausnahme von Hauptverkehrsstraßen	<b>0,071</b> (1,853)	<b>-0,013</b> (-0,333)
C	Deutliche Ausweitung der Fußgängerzonen in der Altstadt (Münster) bzw. im Stadtbezirk Mitte (Stuttgart)	<b>0,149**</b> (4,104)	<b>0,031</b> (0,839)
D	Deutliche Verringerung der Anzahl der Parkplätze in der Altstadt (Münster) bzw. im Stadtbezirk Mitte (Stuttgart)	<b>0,076*</b> (2,114)	<b>0,036</b> (0,946)
E	Einführung einer Straßennutzungsgebühr für Pkw innerhalb des Rings (Münster) bzw. in den Stadtbezirken Mitte, West, Ost, Nord und Süd (Stuttgart)	<b>0,062</b> (1,707)	<b>0,143**</b> (3,617)
F	Ausbau von Umweltpuren auf Kosten von allgemeinen Fahrspuren	<b>0,035</b> (0,947)	<b>0,067</b> (1,825)
G	Höhere Steuern auf Kraftstoffe	<b>0,075*</b> (1,998)	<b>0,014</b> (0,386)
H	Verbot des Verkaufs von Neuwagen mit Benzin- oder Dieselmotor ab 2030	<b>0,075*</b> (2,128)	<b>0,043</b> (1,183)
I	Deutliche Erhöhung der Parkgebühren	<b>0,089*</b> (2,496)	<b>0,000</b> (-0,003)
J	Ausbau von Fahrradwegen auf Kosten von Parkplätzen und Autofahrspuren	<b>-0,030</b> (-0,770)	<b>0,027</b> (0,717)
K	Ausbau von Fußgängerwegen auf Kosten von Parkplätzen	<b>0,100**</b> (2,697)	<b>-0,069</b> (-1,908)
L	Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	<b>-0,017</b> (-0,448)	<b>0,045</b> (1,199)
M	Staatliche Zuschüsse für den Kauf von Elektrofahrzeugen	<b>-0,070</b> (-1,947)	<b>0,054</b> (-1,463)
N	Staatliche Zuschüsse für den Kauf von Elektrofahrrädern und Lastenrädern	<b>-0,070</b> (-1,947)	<b>0,054</b> (1,463)
O	Einfahrverbote für Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß im gesamten Stadtgebiet	<b>-0,028</b> (-0,710)	<b>0,020</b> (0,478)
P	Ausbau bzw. Bau von Radschnellwegen und Fahrradstraßen	<b>-0,033</b> (-0,837)	<b>-0,011</b> (-0,288)
Q	Ausbau von Mobilitäts-Leihsystemen	<b>0,035</b> (0,954)	<b>0,068</b> (1,857)
R	Kostenfreier ÖPNV im Stadtgebiet	<b>0,069</b> (1,803)	<b>-0,052</b> (-1,206)
S	Umwandlung von Parkplätzen in Fahrrad-Stellplätze	<b>-0,048</b> (-1,295)	<b>0,039</b> (1,102)
T	Verringerung der Anzahl von Anwohnerparkausweisen	<b>0,085*</b> (2,318)	<b>0,129**</b> (3,502)

Anmerkungen: n(A)=1548; n(B)=1522; n(C)=1512; n(D)=1494; n(E)=1495; n(F)=1498; n(G)=1530; n(H)=1496; n(I)=1537; n(J)=1533; n(K)=1533; n(L)=1504; n(M)=1484; n(N)=1511; n(O)=1536; n(P)=1522; n(Q)=1499; n(R)=1505; n(S)=1542, n(T)=1551; \* = signifikant auf 0,05 Niveau; \*\* = signifikant auf 0,01 Niveau

Auch im Hinblick auf Bildung und die Bewertung von verkehrspolitischen Maßnahmen finden sich mit einer Ausnahme keine substanziellen Zusammenhänge. Der vorgefundene substanzielle Zusammenhang – „Kostenfreier ÖPNV im Stadtgebiet“ in Münster, wobei die Akzeptanz mit höherem Bildungsgrad sinkt – ist zudem nur schwach ausgeprägt.

**Tabelle 24: Zusammenhang zwischen Bildungsabschluss und Maßnahmenbewertung**

		Stuttgart Gamma $\chi$ (t-Wert)	Münster Gamma $\chi$ (t-Wert)
A	Schaffung autofreier Wohngebiete	<b>0,074*</b> (2,125)	<b>-0,064</b> (-1,824)
B	Im Stadtgebiet Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h mit Ausnahme von Hauptverkehrsstraßen	<b>0,044</b> (1,180)	<b>-0,011</b> (-,287)
C	Deutliche Ausweitung der Fußgängerzonen in der Altstadt (Münster) bzw. im Stadtbezirk Mitte (Stuttgart)	<b>0,043</b> (1,205)	<b>0,033</b> (0,925)
D	Deutliche Verringerung der Anzahl der Parkplätze in der Altstadt (Münster) bzw. im Stadtbezirk Mitte (Stuttgart)	<b>0,044</b> (1,236)	<b>0,004</b> (0,122)
E	Einführung einer Straßennutzungsgebühr für Pkw innerhalb des Rings (Münster) bzw. in den Stadtbezirken Mitte, West, Ost, Nord und Süd (Stuttgart)	<b>0,031</b> (0,882)	<b>-0,062</b> (-1,627)
F	Ausbau von Umweltpuren auf Kosten von allgemeinen Fahrspuren	<b>-0,072*</b> (2,037)	<b>-0,010</b> (-0,278)
G	Höhere Steuern auf Kraftstoffe	<b>0,020</b> (0,554)	<b>-0,029</b> (-0,820)
H	Verbot des Verkaufs von Neuwagen mit Benzin- oder Dieselmotor ab 2030	<b>0,029</b> (0,698)	<b>-0,003</b> (-0,079)
I	Deutliche Erhöhung der Parkgebühren	<b>-0,007</b> (-0,199)	<b>-0,008</b> (0,228)
J	Ausbau von Fahrradwegen auf Kosten von Parkplätzen und Autofahrspuren	<b>-0,019</b> (-0,527)	<b>0,060</b> (1,653)
K	Ausbau von Fußgängerwegen auf Kosten von Parkplätzen	<b>0,016</b> (0,450)	<b>-0,021</b> (-0,557)
L	Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	<b>-0,035</b> (-0,931)	<b>-0,030</b> (-0,813)
M	Staatliche Zuschüsse für den Kauf von Elektrofahrzeugen	<b>-0,049</b> (-1,368)	<b>0,039</b> (-1,368)
N	Staatliche Zuschüsse für den Kauf von Elektrofahrzeugen und Lastenrädern	<b>-0,018</b> (-0,487)	<b>0,029</b> (0,796)
O	Einfahrverbote für Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß im gesamten Stadtgebiet	<b>0,036</b> (0,906)	<b>-0,036</b> (0,906)
P	Ausbau bzw. Bau von Radschnellwegen und Fahrradstraßen	<b>-0,045</b> (-1,272)	<b>0,016</b> (0,435)
Q	Ausbau von Mobilitäts-Leihsystemen	<b>0,027</b> (0,756)	<b>0,008</b> (0,209)
R	Kostenfreier ÖPNV im Stadtgebiet	<b>-0,014</b> (-0,390)	<b>0,118**</b> (2,765)
S	Umwandlung von Parkplätzen in Fahrrad-Stellplätze	<b>-0,031</b> (0,839)	<b>0,068</b> (1,940)
T	Verringerung der Anzahl von Anwohnerparkausweisen	<b>-0,009</b> (-0,259)	<b>0,005</b> (0,141)

Anmerkungen: n(A)=1860; n(B)=1828; n(C)=1809; n(D)=1789; n(E)=1785; n(F)=1785; n(G)=1835; n(H)=1788; n(I)=1837; n(J)=1829; n(K)=1830; n(L)=1787; n(M)=1782; n(N)=1802; n(O)=1835; n(P)=1822; n(Q)=1803; n(R)=1798; n(S)=1836; n(T)=1854; \* = signifikant auf 0,05 Niveau; \*\* = signifikant auf 0,01 Niveau

Auch bezüglich des Zusammenhangs zwischen Geschlecht und Maßnahmenbewertung zeigt sich ein ähnliches Bild wie bei den vorigen soziodemographischen Merkmalen: Es existieren nur wenig substantielle Zusammenhänge. In Stuttgart zeigen sich schwache, signifikante Zusammenhänge für die Akzeptanz eines „Verbotes von Benzin/Dieselaautos ab 2030“. In Münster sind schwache, signifikante Zusammenhänge bei der Bewertung der „Ausweitung der Fußgängerzonen“ sowie bei der Bewertung des „Ausbaus von Fußgängerwegen“ identifizierbar. Hierbei ist jeweils zu beobachten, dass Frauen diesen Maßnahmen eher offen gegenüberstehen als Männer.

**Tabelle 25: Zusammenhang zwischen Geschlecht und Maßnahmenbewertung**

		Stuttgart Eta $\eta$ (F-Wert)	Münster Eta $\eta$ (F-Wert)
A	Schaffung autofreier Wohngebiete	<b>0,079*</b> (5,884)	<b>0,025</b> (0,483)
B	Im Stadtgebiet Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h mit Ausnahme von Hauptverkehrsstraßen	<b>0,069*</b> (4,462)	<b>0,068*</b> (4,260)
C	Deutliche Ausweitung der Fußgängerzonen in der Altstadt (Münster) bzw. im Stadtbezirk Mitte (Stuttgart)	<b>0,063</b> (3,625)	<b>0,140**</b> (19,567)
D	Deutliche Verringerung der Anzahl der Parkplätze in der Altstadt (Münster) bzw. im Stadtbezirk Mitte (Stuttgart)	<b>0,047</b> (2,043)	<b>0,046</b> (1,824)
E	Einführung einer Straßennutzungsgebühr für Pkw innerhalb des Rings (Münster) bzw. in den Stadtbezirken Mitte, West, Ost, Nord und Süd (Stuttgart)	<b>0,004</b> (0,009)	<b>0,022</b> (0,431)
F	Ausbau von Umweltpfeilen auf Kosten von allgemeinen Fahrspuren	<b>0,044</b> (1,920)	<b>0,013</b> (0,267)
G	Höhere Steuern auf Kraftstoffe	<b>0,023</b> (0,570)	<b>0,004</b> (0,015)
H	Verbot des Verkaufs von Neuwagen mit Benzin- oder Dieselmotor ab 2030	<b>0,100**</b> (9,788)	<b>0,060</b> (3,312)
I	Deutliche Erhöhung der Parkgebühren	<b>0,088**</b> (7,004)	<b>0,025</b> (0,469)
J	Ausbau von Fahrradwegen auf Kosten von Parkplätzen und Autofahrspuren	<b>0,008</b> (0,031)	<b>0,047</b> (2,050)
K	Ausbau von Fußgängerwegen auf Kosten von Parkplätzen	<b>0,074*</b> (5,210)	<b>0,104**</b> (10,140)
L	Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge	<b>0,055</b> (2,845)	<b>0,068*</b> (4,388)
M	Staatliche Zuschüsse für den Kauf von Elektrofahrzeugen	<b>0,078*</b> (5,717)	<b>0,042</b> (1,548)
N	Staatliche Zuschüsse für den Kauf von Elektrofahrzeugen und Lastenrädern	<b>0,020</b> (0,376)	<b>0,055**</b> (7,255)
O	Einfahrverbote für Fahrzeuge mit hohem Schadstoffausstoß im gesamten Stadtgebiet	<b>0,063*</b> (3,899)	<b>0,085**</b> (6,712)
P	Ausbau bzw. Bau von Radschnellwegen und Fahrradstraßen	<b>0,040</b> (1,569)	<b>0,010</b> (0,150)
Q	Ausbau von Mobilitäts-Leihsystemen	<b>0,040</b> (1,488)	<b>0,028</b> (0,790)
R	Kostenfreier ÖPNV im Stadtgebiet	<b>0,023</b> (0,482)	<b>0,003</b> (0,008)
S	Umwandlung von Parkplätzen in Fahrrad-Stellplätze	<b>0,006</b> (0,482)	<b>0,041</b> (1,507)
T	Verringerung der Anzahl von Anwohnerparkausweisen	<b>0,088**</b> (7,398)	<b>0,024</b> (0,570)

Anmerkungen: n(A)=1945; n(B)=1910; n(C)=1891; n(D)=1877; n(E)=1875; n(F)=1870 n(G)=1921; n(H)=1868; n(I)=1924), n(J)=1918; n(K)=1920; n(L)=1882; n(M)=1865; n(N)=1890; n(O)=1922; n(P)=1911; n(Q)=1890; n(R)=1889; n(S)=1927, n(T)=1949; \* = signifikant auf 0,05 Niveau; \*\* = signifikant auf 0,01 Niveau

## 7. Zusammenfassendes Fazit

Im vorliegenden Werkstattbericht haben wir allererste uni- bzw. bivariate Ergebnisse einer repräsentativen Befragung zu Mobilitätsverhalten, mobilitätsbezogenen Einstellungen und Bewertung von verkehrspolitischen Maßnahmen in den Städten Münster und Stuttgart vorgestellt. Nach einer übersichtsartigen Einordnung der Befragung in methodischer und fallbezogener Perspektive haben wir zunächst ausgewählte Ergebnisse der Befragung deskriptiv für die beiden Teilstichproben Münster und Stuttgart abgebildet. Auf den ersten Blick wurden nur wenige stadtspezifische Unterschiede erkennbar. Dies erscheint vor dem Hintergrund der unterschiedlichen „Mobilitätskulturen“ der betrachteten Städte bemerkenswert. Zudem zeigte die Darstellung teilweise eine relativ hohe Varianz im Antwortverhalten bezüglich der Bewertung unterschiedlicher verkehrspolitischer Maßnahmen. Anschließende Untersuchungen erscheinen daher vielversprechend.

Erste, grundständige Überprüfungen des Zusammenhangs zwischen Maßnahmenbewertungen und unterschiedlichen soziodemographischen Merkmalen bildeten dem folgend den Schwerpunkt im zweiten Teil dieses Berichtes. Die Berechnung und Interpretation statistischer Kennwerte für den Zusammenhang zwischen soziodemografischen Faktoren der Befragten und deren Bewertung verkehrspolitischer Maßnahmen verwies nur in sehr wenigen Fällen auf statistisch relevante Assoziationen zwischen den betrachteten Variablen. Damit wird deutlich, dass für die in der vorliegenden Befragung gefundenen Unterschiede im Antwortverhalten bezüglich der Maßnahmenbewertung andere Faktoren als die hier betrachteten soziodemographischen Merkmale verantwortlich sein müssen. Der Ausschluss des Einflusses soziodemografischer Faktoren ist daher ein essentieller Schritt gewesen: Nun müssen weitere Analysen anschließen um, unter Zuhilfenahme komplexerer, multivariater Modelle und auf Basis stringenter theoretischer Vorüberlegungen, relevante Zusammenhänge aufdecken und interpretieren zu können.

Insgesamt hoffen wir, mit dem vorliegenden Bericht einen ersten Einblick in die uns zu Verfügung stehenden Befragungsdaten gegeben zu haben, der sich für Diskussionen in Wissenschaft und Praxis als Anknüpfungspunkt und Argumentationsgrundlage nutzen lässt. Alle dargestellten Ergebnisse sind hierbei als erste, beschreibende Anhaltspunkte zu verstehen, denen weitere Analysen folgen werden.

## Literatur

- Bundesverwaltungsgericht (BVerwG) (2018): Urteil vom 27.02.2018 - BVerwG 7 C 30.17 – „Verkehrsverbot (u.a.) für Dieselfahrzeuge in der Umweltzone Stuttgart“. Online verfügbar unter: <https://www.bverwg.de/270218U7C30.17.0>; zuletzt geprüft am 04.08.2020.
- Burzan, Nicole (2019): Indikatoren. In: N. Baur und J. Blasius (Hg.): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung, S.1415-1423.
- Canzler, Weert (2018): Keine Energiewende ohne Mobilitätswende. In: Lothar Hageböling und Neven Josipovic (Hg.): Herausforderung Mobilitätswende. Ansätze in Politik, Wirtschaft und Wissenschaft. Berlin: BWV Berliner Wissenschafts-Verlag, S. 9–26.
- Canzler, Weert; Knie, Andreas; Ruhrort, Lisa; Scherf, Christian (2018): Erloschene Liebe? Das Auto in der Verkehrswende : soziologische Deutungen. Bielefeld: transcript.
- Diaz-Bone, Rainer; Weischer, Christoph (2015): Methoden-Lexikon für die Sozialwissenschaften. Wiesbaden: Springer VS.
- Eggs, Johannes (2019): Mobilität in Deutschland - MiD Kurzreport Europäische Metropolregion Stuttgart. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin, zuletzt geprüft am 06.05.2020.
- Friedrichs, Jürgen (2019): Ergebnispräsentation in der quantitativen Forschung. In: N. Baur und J. Blasius (Hg.): Handbuch Methoden der empirischen Sozialforschung, S. 291-300.
- Götz, Konrad; Deffner, Jutta; Klinger, Thomas (2016): Mobilitätsstile und Mobilitätskulturen – Erklärungspotentiale, Rezeption und Kritik. In: Oliver Schwedes, Weert Canzler und Andreas Knie (Hg.): Handbuch Verkehrspolitik. 2. Auflage. Wiesbaden: Springer VS (Springer NachschlageWissen), S. 781–804.
- Hoeft, Christoph; Zilles, Julia; Messinger-Zimmer, Sören (Hg.) (2017): Bürgerproteste in Zeiten der Energiewende. Lokale Konflikte um Windkraft, Stromtrassen und Fracking. Bielefeld: transcript Verlag.
- Klinger, Thomas (2017): Städtische Mobilitätskulturen und Wohnnumzüge. Interdisziplinäre Studie zur Wechselwirkung von Wohnnumzügen und Alltagsmobilität. Wiesbaden: VS Verlag für Sozialwissenschaften (Studien zur Mobilitäts- und Verkehrsforschung, Band 34).
- Landeshauptstadt Stuttgart (2017): Aktionsplan: Nachhaltig mobil in Stuttgart. 1. Fortschreibung / 18. Juli 2017. Stuttgart: Landeshauptstadt Stuttgart. Online verfügbar unter [https://www.stuttgart.de/medien/ibs/web\\_Aktionsplan-Mobilitaet.pdf](https://www.stuttgart.de/medien/ibs/web_Aktionsplan-Mobilitaet.pdf); zuletzt geprüft am 11.08.2020.
- Landeshauptstadt Stuttgart (2019): Lebenswertes Stuttgart. Die globale Agenda 2030 auf lokaler Ebene. Bestandsaufnahme auf Grundlage von Indikatoren zur Abbildung der Sustainable Development Goals (SDGs). Stuttgart: Landeshauptstadt Stuttgart. Online verfügbar unter: <https://www.stuttgart.de/img/mdb/item/682056/150186.pdf>; zuletzt geprüft am 06.05.2020.
- Landeshauptstadt Stuttgart (2020): Energiebericht 2017. Gemeinderatsdrucksache GRDRs 1057/2019 vom 29.05.2020. Abrufbar über das Ratsinformationssystem unter <https://www.dominio1.stuttgart.de/web/ksd/KSDRedSystem.nsf/>; zuletzt geprüft am 10.08.2020.
- Leger, Matthias; Sonnberger, Marco; Stockmann, Nils (2020): Corona verändert unseren Alltag – aber wie nachhaltig? Beitrag für *Nach(haltig)gedacht*, Blog des Zentrums für Interdisziplinäre Nachhaltigkeitsforschung (ZIN) an der WWU Münster. Online verfügbar unter: <http://nach-haltig-gedacht.de/2020/05/15/corona-veraendert-unseren-alltag-aber-wie-nachhaltig>; zuletzt geprüft am 07.08.2020.
- Nobis, Claudia und Kuhnimhof, Tobias (2018): Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und digitale Infrastruktur (FE-Nr. 70.904/15). Bonn, Berlin. Online verfügbar unter: [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de); zuletzt geprüft am 07.08.2020

- Norman, Geoff (2010): Likert scales, levels of measurement and the "laws" of statistics. In: *Advances in health sciences education: theory and practice* 15 (5), S. 625–632.
- Löw, Martina (2008): *Soziologie der Städte*. Frankfurt am Main: Suhrkamp.
- Reichow, Hans Bernhard (1959): *Die autogerechte Stadt – Ein Weg aus dem Verkehrs-Chaos*. Ravensburg: Otto Maier Verlag.
- Sheller, Mimi (2018): *Mobility Justice: The Politics of Movement in an Age of Extremes*. London / NY: Verso.
- Sonnberger, Marco; Graf, Antonia; Fanderl, Nora; Feldhoff, Berenike; Gahle, Anne-Kathrin; Leger, Matthias; Stockmann, Nils (2019): *Zweiter DynaMo Werkstattbericht: Wissensanwendung. Eine konzeptionelle Betrachtung von Maßnahmen zur Gestaltung urbaner Personenmobilität*. Online verfügbar unter [http://www.dynamo-research.de/wp-content/uploads/2019/04/DynaMo-Werkstattbericht-II\\_2019.pdf](http://www.dynamo-research.de/wp-content/uploads/2019/04/DynaMo-Werkstattbericht-II_2019.pdf), zuletzt geprüft am 06.05.2020.
- Steenjtes, Katharine; Pidgeon, Nick; Poortinga, Wouter; Corner, Adam; Arnold, Annika; Böhm, Gisela et al. (2017): *European Perceptions of Climate Change: Topline findings of a survey conducted in four European countries in 2016*. Cardiff University. Cardiff. Online verfügbar unter <https://orca.cf.ac.uk/98660/7/EPCC.pdf>.
- Stuttgarter Nachrichten (2019): *Immer mehr Autos – Stadt will für Umstieg werben*. Online verfügbar unter: [https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.mobilitaet-mehr-autos-stadt-will-fuer-umstieg-werben\\_0c7b4f22-a5ee-417c-a231-2f3364ceefdf.html](https://www.stuttgarter-nachrichten.de/inhalt.mobilitaet-mehr-autos-stadt-will-fuer-umstieg-werben_0c7b4f22-a5ee-417c-a231-2f3364ceefdf.html); zuletzt geprüft am 23.07.2020.