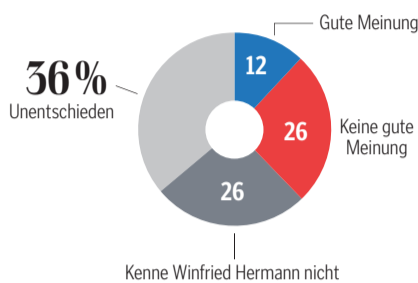


Schlechte Straßen und mieser Nahverkehr nerven

Die Verkehrspolitik des Landes steht vor ungelösten Problemen und regt die Bürger auf

Frage: „Haben Sie vom Verkehrsminister Winfried Hermann alles in allem eine gute Meinung oder keine gute Meinung?“



Basis: Baden-Württemberg, Bevölkerung ab 18 Jahre; Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 6161/II

Kein klares Bild über den Verkehrsminister

Über die Verkehrspolitik des Landes gehen die Meinungen weit auseinander

Über Landesverkehrsminister Winfried Hermann (Grüne) geben die Befragten ein unterschiedliches Meinungsbild ab. 36 Prozent trauen sich kein Urteil über Hermann zu, weiteren 26 Prozent ist der Verkehrsminister zudem völlig unbekannt. Unter denen, die ein Urteil abgeben, haben die Kritiker eine Mehrheit gegenüber den Befürwortern von gut zwei zu eins. Insgesamt haben zwölf Prozent der Baden-Württemberger eine gute Meinung von Verkehrsminister Hermann, 26 Prozent bewerten seine Arbeit dagegen kritisch.

Daher überrascht es nicht, dass das Urteil über die Verkehrspolitik des Landes ambivalent ausfällt, wie aus Antworten auf eine weitere Frage deutlich wird. Knapp jeder Dritte stellt der Verkehrspolitik ein gutes Zeugnis aus, 39 Prozent bewerten die Arbeit in diesem Politikbereich hingegen kritisch. Knapp ein Drittel traut sich kein Urteil zu. Fazit: Die Antworten sind eindeutige Zeichen dafür, dass viele verkehrspolitische Entscheidungen von einem Großteil der Bevölkerung gar nicht wahrgenommen werden.

Baden-Württemberg: ein Land im verkehrspolitischen Investitionsstau: Dieses Fazit lässt sich aus den Antworten der gemeinsamen Umfrage der Tageszeitungen, dem BaWüCheck, ziehen. Demnach herrscht ein breiter Konsens, dass in den letzten Jahren zu wenig in die Verkehrsinfrastruktur des Landes investiert worden ist. Davon sind 64 Prozent der Bürger überzeugt.

Mit dieser Kritik wird deutlich, dass die Verkehrspolitiker den Herausforderungen und Ansprüchen nach individueller Mobilität und den Forderungen nach mehr Klimaschutz gleichermaßen nur unzureichend gerecht werden.

Die aktuelle Untersuchung zeigt weiter, dass es der Verkehrspolitik des Landes zurzeit nur eingeschränkt gelingt, den Vorstellungen und Anforderungen der Bevölkerung gerecht zu werden. Denn lediglich knapp jeder Zehnte ist der Auffassung, dass in den letzten Jahren ausreichend in den Bau und Erhalt von Straßen, Brücken und an-

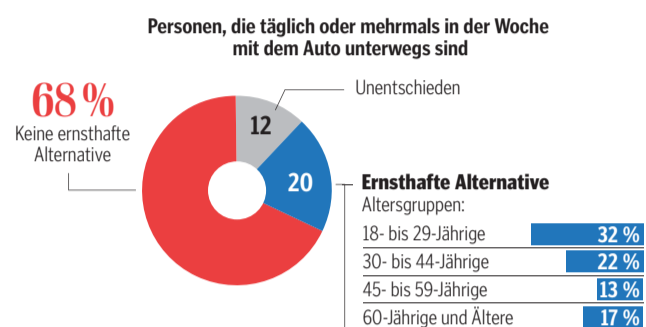
derer Verkehrsinfrastruktur investiert wurde.

Der schlechte Zustand vieler Straßen als Folge dieser Mangelwirtschaft gehört aus Sicht der baden-württembergischen Bevölkerung somit zu den großen verkehrspolitischen Herausforderungen des Landes. In Zahlen: 45 Prozent sehen im schlechten Zustand vieler Straßen ein großes Problem.

Zu den weiteren großen Verkehrsproblemen zählen die Überlastung durch den Verkehr, Defizite im öffentlichen Nahverkehr sowie die schlechte Verkehrsanbindung. 52 Prozent halten die hohen Preise im öffentlichen Nahverkehr für das größte verkehrspolitische Problem in Baden-Württemberg, 50 Prozent die vielen Staus.

Weitere 41 Prozent sehen in der Überlastung der Innenstädte ein großes Problem, 38 Prozent in der schlechten Verkehrsanbindung ländlicher Regionen ganz generell, knapp jeder Dritte zudem in der schlechten Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr.

Frage: „Wäre es für Sie im Alltag eine ernsthafte Alternative, weniger mit dem Auto und dafür mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu fahren, oder ist der öffentliche Nahverkehr für Sie im Alltag keine ernsthafte Alternative zum Auto?“



Basis: Baden-Württemberg, Personen, die täglich oder mehrmals in der Woche mit dem Auto unterwegs sind; Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 6161/II

Keine Verkehrswende in Sicht

Das Auto ist und bleibt der Verkehrsträger Nummer 1 im Lande

Verkehrspolitik und Mobilität werden zunehmend unter Klimaschutzaspekten diskutiert. Die Umsetzung von Klimaziele kann aber nur gelingen, wenn auch die Bevölkerung ihr Mobilitätsverhalten ändert. Dies scheint nur bedingt der Fall zu sein.

Nach wie vor ist das Auto für die überwältigende Mehrheit der Bevölkerung das mit Abstand wichtigste Fortbewegungsmittel. Gut drei Viertel der Baden-Württemberger nutzen ihr Auto täglich oder zumindest mehrmals wöchentlich. Für die allermeisten von ihnen ist

der eigene Pkw unverzichtbar und ein Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr keine echte Alternative. 68 Prozent derer, die täglich oder mehrmals in der Woche mit dem Auto unterwegs sind, schließen einen Umstieg auf den ÖPNV für sich aus, lediglich 20 Prozent sehen darin eine ernsthafte Alternative.

Daher ist das Interesse an anderen Verkehrsträgern gering: Ein Mangel an Radwegen wird lediglich von jedem Vierten attestiert, der schlechte Zustand des Schienennetzes nur von 17 Prozent und fehlende Carsharing-Angebote sogar nur von jedem Zehnten.

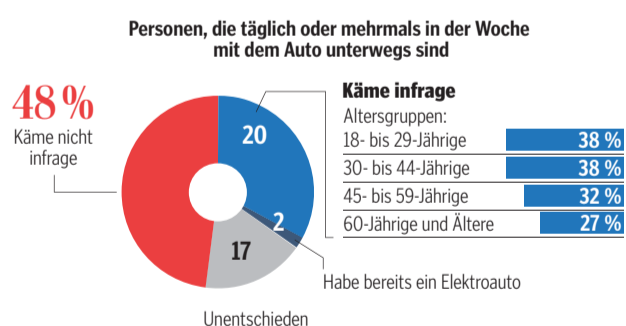
Die Umfrage der Tageszeitungen

Wie zufrieden sind die Menschen in Baden-Württemberg mit der Arbeit der Landesregierung? Werden die richtigen Schwerpunkte gesetzt, wo wird nur geredet, wo wird gehandelt? Das wollten die Tageszeitungen in Baden-Württemberg in ihrer gemeinsamen Umfrage, dem BaWüCheck, genauer wissen und arbeiteten dafür mit dem Institut für Demoskopie Allensbach (IfD) zusammen. Das IfD befragt einmal im Monat im Auftrag der Tageszeitungen mehr als 1000 Menschen im

Land, um repräsentative Ergebnisse zu erhalten. Das IfD gehört zu den namhaftesten Umfrage-Instituten Deutschlands, auf den Rat der IfD-Chefin Renate Köcher greifen Vorstandsvorsitzende, Regierungschefs und Verbände zurück. Die gedruckten Tageszeitungen in Baden-Württemberg erreichen jeden Tag mehr als fünf Millionen Menschen, hinzu kommen die Leserinnen und Leser auf den reichweitenstarken Onlineportalen der Tageszeitungen.



Frage: „Käme es für Sie infrage, in den nächsten Jahren ein Elektroauto zu kaufen, oder käme das für Sie nicht infrage?“



Basis: Baden-Württemberg, Bevölkerung ab 18 Jahre; Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 6161/II

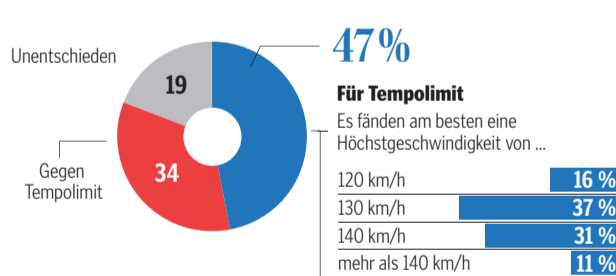
Die Elektromobilität birgt große Potenziale

Vor allem jüngere Leute und die mittlere Generation sind aufgeschlossen

Die Alternative zum Verzicht auf das eigene Auto wäre im Sinne des Klimaschutzes der Umstieg auf ein Fahrzeug mit einer emissionsarmen Antriebstechnologie. Hier dominiert die Förderung der Elektroautos momentan die politische Diskussion. Doch obwohl die Mehrheit überzeugt ist, dass der Elektromobilität die Zukunft gehört und die Politik diese Antriebstechnologie auch fördert, fehlt es dieser Antriebsart nach wie vor an einem breiten Rückhalt in der Bevölkerung. Immerhin für jeden Dritten käme es infrage, sich in den

nächsten Jahren ein Elektroauto zu kaufen. Damit liegen die Potenziale für Elektroautos in Baden-Württemberg deutlich über dem Bundesdurchschnitt. Überdurchschnittlich aufgeschlossen sind die junge und die mittlere Generation. Erst Mitte November war, um mehr E-Autos auf die Straßen zu bringen, die bestehende Kaufprämie (Umwelbonus) über eine „Innovationsprämie“ bis Ende 2025 verlängert worden. Bisher werden reine E-Autos und auch Plug-in-Hybride gefördert, die sowohl elektrisch als auch mit Sprit fahren.

Frage: „Es wird ja immer wieder gefordert, ein Tempolimit auf Autobahnen einzuführen. Sind Sie persönlich für oder gegen ein Tempolimit auf Autobahnen?“



Basis: Baden-Württemberg, Bevölkerung ab 18 Jahre; Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 6161/II

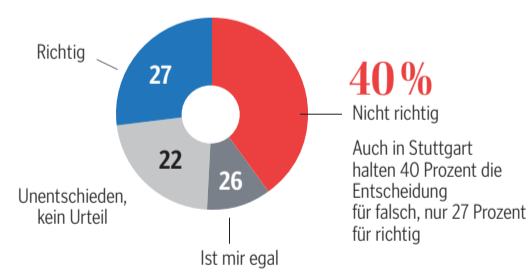
Relative Mehrheit für ein Tempolimit auf Autobahnen

Höchstgeschwindigkeit von 130 oder 140 Kilometern pro Stunde

Im Zusammenhang mit dem Klimaschutz wird regelmäßig auch über ein generelles Tempolimit auf Autobahnen diskutiert. Der grüne Verkehrsminister in Baden-Württemberg gilt als ein Befürworter einer Geschwindigkeitsbegrenzung und wird dabei von einer relativen Mehrheit der Baden-Württemberger unterstützt. 47 Prozent würden ein generelles Tempolimit auf den Autobahnen begrüßen, nur gut jeder Dritte spricht sich eindeutig gegen eine Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit aus. Vor die Wahl gestellt, fänden 37 Prozent der

Bürger eine Höchstgeschwindigkeit von 130 Kilometer pro Stunde am besten, 31 Prozent plädieren für eine Begrenzung auf 140 Kilometer pro Stunde. Im Bundestag findet ein Tempolimit aber keine Mehrheit: Im September waren die Grünen mit einem Antrag auf ein „Sicherheits-tempo 130 km/h auf allen Autobahnen“ gescheitert. Außerdem forderten sie, auf zweispurigen Landstraßen die generelle Höchstgeschwindigkeit von 80 Kilometern pro Stunde einzuführen und auf allen Straßen innerorts Tempo 30.

Frage: „Vor einigen Jahren war ja Baubeginn für das Projekt Stuttgart 21, also den Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs und den Neubau der Bahnstrecke Stuttgart-Ulm. Was würden Sie rückblickend sagen: War die Entscheidung für Stuttgart 21 richtig oder nicht richtig?“



Basis: Baden-Württemberg, Bevölkerung ab 18 Jahre; Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 6161/II

Wenig Begeisterung für Stuttgart 21

Weiterhin sehen viele Bürger das Projekt kritisch – Diskussion läuft auf Sparflamme weiter

Ein Projekt, das von Beginn an sehr kontrovers diskutiert wurde, ist das Bauprojekt Stuttgart 21. In der Hochphase der Auseinandersetzung um den Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs hat das Thema große Teile der Bevölkerung sehr bewegt. Mittlerweile hat das Thema zwar ein wenig an Aufmerksamkeit verloren, das Meinungsbild hat sich im Laufe der Jahre nur wenig verändert. Aktuell stehen vier von zehn Baden-Württembergern Stuttgart 21 kritisch gegenüber, nur gut jeder Vierte befürwortet das Projekt.

Stuttgart 21 steht für die komplette Neuordnung des Bahnknotens Stuttgart. Es umfasst den Umbau des Hauptbahnhofs und die Neubaustrecke von Wendlingen nach Ulm. Das Projekt wurde 2009 beschlossen. Mit dem Jahresfahrplan 2026 sollen die ersten planmäßigen Züge durch den neuen Bahnknoten fahren. An dem unterirdischen Durchgangsbahnhof in Stuttgart wird seit Jahren gebaut. Nach letzten Schätzungen soll es 8,2 Milliarden Euro kosten. Im Finanzierungsvertrag waren im Jahr 2009 noch 4,5 Milliarden Euro festgelegt worden.