

Heidelberg



Heidelberg-Studie 2019

Leben und Verkehr

Ergebnisse einer Umfrage, durchgeführt von
der Forschungsgruppe Wahlen

Vorwort



Liebe Leserinnen und Leser,

für rund 160.000 Menschen ist Heidelberg der Lebensmittelpunkt. Heidelberg ist eine Stadt der Wissenschaft und Kultur. Sie ist besonders attraktiv für Familien, Studierende, Kreative und Unternehmer aus Wirtschaft, Wissenschaft und Forschung. Wer in Heidelberg lebt, hat ein Zuhause: Beachtenswerte 97 Prozent aller Heidelbergerinnen und Heidelberger fühlen sich in ihrer Stadt wohl – das ist das Ergebnis der aktuellen Heidelberg-Studie 2019.

Die Heidelberg-Studie ist ein wichtiges Mittel, um die Meinungen und Einstellungen der Bürgerinnen und Bürger zu erfahren und Handlungsressourcen der Stadt noch stärker zielgerichtet einzusetzen. Die repräsentative Studie beinhaltet jedes Jahr Fragen zur Lebensqualität in Heidelberg, zu den drängendsten Problemen in der Stadt oder zum politischen Interesse. Zudem gibt es ein jährlich wechselndes Schwerpunktthema – 2019 war es das Thema Verkehr.



In Heidelberg haben wir 2019 den Klimanotstand ausgerufen, einen 30-Punkte-Klimaschutzplan beschlossen und bundesweit sind Diskussionen um die Verkehrswende sowie den Klimawandel entfacht – besonders deutlich im Rahmen der „Fridays for Future“-Demonstrationen. Vor diesem Hintergrund sind für uns die Ergebnisse zum diesjährigen Schwerpunktthema besonders wertvoll. Der Verkehr ist ein zentrales und sehr wichtiges Feld, auch, wenn es um den Klimaschutz geht.

Die Heidelberg-Studie 2019 zeigt, dass Bürgerinnen und Bürger die meisten Wege in der Stadt umweltfreundlich zurücklegen: 80 Prozent nutzen den sogenannten Umweltverbund – sind also mit dem Fahrrad, Bus und Bahn oder zu Fuß unterwegs. Für die Mehrheit ist das Fahrrad das Hauptverkehrsmittel innerhalb der Stadt. Der Anteil von Autofahrern ist 2019 sogar erstmals auf 20 Prozent gesunken, nachdem der Wert jahrelang bei etwa 25 Prozent stabil gewesen ist. Das ist kaum zu verbessern. Die Zahlen belegen, dass der Verkehrsmix in Heidelberg ausgeglichen und klimaschonend ist und wir auf einem guten Weg sind, unsere Klimaschutzziele zu erreichen.

Die Umfrage zeigt aber auch, dass der Verkehr mit 68 Prozent noch häufiger als in den Vorjahren als wichtigstes Problem in unserer Stadt gesehen wird. Auf Platz zwei folgt mit großem Abstand der Wohnungsmarkt und die Entwicklung der Mieten (25 Prozent). Klar ist, dass die Verkehrsprobleme nur im Verbund lösbar sind. Wir müssen die ganze Region betrachten. Deshalb fließen die vorliegenden Ergebnisse in den aktuellen Verkehrsentwicklungsplan, das Modell Räumlicher Ordnung und das Standortentwicklungskonzept ein.

Auch wenn uns momentan die Corona-Pandemie in Atem hält, möchten wir Ihnen die Zahlen und Bewertungen aus dem Jahr 2019 nicht vorenthalten.

Prof. Dr. Eckart Würzner
Oberbürgermeister

Jürgen Odszuck
Erster Bürgermeister

Inhaltsverzeichnis

1	Ergebnisse auf einen Blick.....	Seite 7
2	Methodische Vorbemerkung	Seite 9
3	Leben in Heidelberg	Seite 11
3.1	Die wichtigsten Probleme.....	Seite 11
3.2	Verbundenheit mit Heidelberg.....	Seite 14
3.3	Wohlfühlen in Heidelberg	Seite 15
3.4	Wohlfühlen in der eigenen Wohngegend	Seite 16
3.5	Beurteilung der eigenen Wohnstraße und Veränderungswünsche	Seite 17
3.6	Persönliche wirtschaftliche Lage	Seite 20
4	Kommunalpolitik, Stadtgeschehen und Bürgerbeteiligung	Seite 22
4.1	Interesse für Politik, Kommunalpolitik und städtisches Geschehen	Seite 22
4.2	Persönliche Information und Informationsquellen über Kommunalpolitik	Seite 26
4.3	Beurteilung von Oberbürgermeister Eckart Würzner.....	Seite 29
4.4	Zufriedenheit mit dem Gemeinderat.....	Seite 30
4.5	Präferenz von Parteien und Wählervereinigungen des Gemeinderats.....	Seite 32
4.6	Beurteilung der Bürgerbeteiligung.....	Seite 32
4.7	Teilnahme an der Bürgerbeteiligung	Seite 34
5	Verkehrsmittel in Heidelberg und in der Region.....	Seite 37
5.1	Hauptverkehrsmittel in Heidelberg	Seite 37
5.2	Mehr oder weniger tun für die einzelnen Verkehrsmittel	Seite 39
5.3	ÖPNV-Angebot ausreichend?.....	Seite 43
5.4	ÖPNV-Angebot zu speziellen Zeiten	Seite 43
5.5	Arbeitsort und Hauptverkehrsmittel zum Arbeitsort.....	Seite 44
5.6	Hauptverkehrsmittel in der Region	Seite 46
5.7	Alternative Verkehrsmittel: Bekanntheit und Nutzung von Miet-Angeboten	Seite 47
6	ÖPNV: Hinderungsgründe, Prioritäten und Kritik.....	Seite 51
6.1	Gründe, warum man in Heidelberg nicht hauptsächlich den ÖPNV nutzt	Seite 51
6.2	Was man bei der Nutzung des ÖPNV in Heidelberg am wichtigsten findet	Seite 52
6.3	Was bei der Nutzung des ÖPNV stört.....	Seite 54

7	Radverkehr: Hinderungsgründe, Kritik und Bewertung	Seite 56
7.1	Gründe, warum man in Heidelberg nicht hauptsächlich mit dem Rad fährt.....	Seite 56
7.2	Was beim Radfahren stört	Seite 57
7.3	Radwege: Anzahl und Sicherheit	Seite 59
8	Autobestand und Parken im öffentlichen Raum.....	Seite 61
8.1	Autobestand und eigenes Parken	Seite 61
8.2	Parksituation im eigenen Wohnumfeld.....	Seite 65
8.3	In Zukunft wichtiger: Parkplätze, Radwege, Gehwege?.....	Seite 65
8.4	Auto-Parkplätze abschaffen zugunsten von Fahrrad-Abstellplätzen?	Seite 67
8.5	Einstellung zum „Gehwegparken“	Seite 68
9	Online-Shopping.....	Seite 70
9.1	Internetnutzung und Online-Shopping.....	Seite 70
9.2	Wie oft machen Sie Online-Shopping?	Seite 71
9.3	Was kaufen Sie im Internet?	Seite 71
	Anhang.....	Seite 73
	Ergebnisse	Seite 74
	Fragebogen.....	Seite 113
	Abbildungsverzeichnis	Seite 133

1 Ergebnisse auf einen Blick

Die Heidelberger Befragten ab 16 Jahren halten das Thema Verkehr in diesem Jahr noch häufiger (68 %) als in den Vorjahren für das wichtigste Problem ihrer Stadt. Auf Rang zwei der drängendsten Probleme sehen die Befragten erneut den Wohnungsmarkt und die Entwicklung der Mieten (25 %), allerdings etwas weniger oft als im Jahr 2018.

81 % aller Heidelbergerinnen und Heidelberger fühlen sich mit der Stadt stark verbunden. Des Weiteren fühlen sich 67 % sehr und 30 % eher wohl in Heidelberg. Was die eigene Wohngegend betrifft, geben 66 % bzw. 30 % an, sich dort sehr bzw. eher wohlfühlen.

Zusammen 68 % sind mit dem Aussehen der eigenen Wohnstraße sehr zufrieden oder eher zufrieden, insgesamt 32 % sind damit eher nicht oder gar nicht zufrieden. Wenn danach gefragt wird, was sie dort stört bzw. unzufrieden macht, entfallen die meisten Nennungen auf den Zustand des Straßenbelags und die Schlaglöcher. Bei einer eventuellen Umgestaltung der eigenen Straße würden sich mehr Befragte (61 %) eine Verbesserung der Aufenthaltsqualität wünschen, nur eine Minderheit spricht sich für mehr Parkplätze (22 %) aus.

Etwas mehr als die Hälfte der Befragten (53 %) gibt an, sich sehr stark oder stark für Politik allgemein zu interessieren, weniger (42 %) sind es im Falle der Kommunalpolitik, am relativ größten (60 %) ist das Interesse, wenn es um das städtische Geschehen insgesamt geht. 44 % der Befragten geben an, sich regelmäßig über die Heidelberger Politik zu informieren, ebenfalls 44 % sagen, sie informierten sich darüber unregelmäßig (gar nicht: 12 %). Um sich über Kommunalpolitik auf dem Laufenden zu halten, wird von 42 % der Befragten hauptsächlich eine Tageszeitung genutzt.

Knapp zwei Drittel (64 %) der Befragten finden, Prof. Dr. Eckart Würzner mache seine Sache als Oberbürgermeister in Heidelberg eher gut, 16 % bewerten seine Leistungen als eher schlecht, keine Angabe machen 20 %. Die Leistungen des Heidelberger Gemeinderats werden wieder ganz ähnlich wie im Vorjahr bewertet, obwohl zwischenzeitlich im Mai 2019 die Kommunalwahl stattgefunden hat. Von den im Gemeinderat vertretenen Parteien und Wählervereinigungen erfahren die GRÜNEN nochmals mehr Zustimmung als im Vorjahr, die Unterstützung für die CDU ist dagegen weiter gesunken.

89 % finden es wichtig, dass die Stadt Heidelberg den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit bietet, sich bei Veranstaltungen oder im Internet an der Planung von Vorhaben und Projekten zu beteiligen. Des Weiteren geben 63 % an, die Stadt Heidelberg biete genügend Möglichkeiten zur Bürgerbeteiligung an. Nach 44 % vor einem Jahr sagen jetzt deutlich gestiegene 57 % der Befragten, sie hätten schon einmal bei einem Bürgerbeteiligungsprojekt mitgemacht.

Die Verkehrsmittelnutzung der Heidelbergerinnen und Heidelberger, die über die letzten Jahre sehr stabil ausgefallen war, zeigt im Jahr 2019 kleine, aber interessante Veränderungen im Vergleich zu den Angaben der Befragten aus früheren Jahren: Seit 2016 ist die Anzahl derjenigen, die in der Stadt hauptsächlich mit dem Rad fahren, kontinuierlich gestiegen; die Quote der Auto-Nutzer, die jahrelang auf einem Niveau gelegen hatte, ist jetzt erstmals etwas gesunken. Insgesamt ist demnach die angegebene Nutzung des sogenannten Umweltverbundes, also die Gruppe der umweltverträglichen Verkehrsmittel, 2019 etwas gewachsen: 40 % aller Befragten geben jetzt an, ihre Wege innerhalb der Stadt vorwiegend mit dem Fahrrad zurückzulegen. Für 27 % sind öffentliche Verkehrsmittel das Hauptfortbewegungsmittel in Heidelberg, weitere 12 % gehen meistens zu Fuß. 20 % fahren größtenteils Auto.

Auch die Einstellung der Befragten zu den verschiedenen Verkehrsmitteln war in den letzten Jahren, abgesehen von kleineren Schwankungen, insgesamt von Kontinuität geprägt. Zwei auffällige Einstellungsveränderungen zeigen sich aber aktuell, wenn es um die jeweilige gewünschte Unterstützung der einzelnen Verkehrsmittel bzw. deren Nutzer geht: Der Anteil derjenigen, die der Meinung sind, dass für die Autofahrer in Heidelberg weniger getan werden sollte, ist im Vergleich zum Vorjahr von 17 % auf 26 % gestiegen. In Sachen ÖPNV ist dagegen der Anteil jener, die sich für eine stärkere Unterstützung aussprechen, im Vergleich zu 2018 um zehn Prozentpunkte auf 68 % gewachsen.

64 % aller Befragten halten das ÖPNV-Angebot in Heidelberg alles in allem für ausreichend, 31 % sehen das nicht so. Recht unterschiedlich fällt das Urteil aus, wenn es darum geht, ob die öffentlichen Verkehrsmittel in Heidelberg zu bestimmten Zeiten häufig genug fahren: Dass abends zwischen 20.00 Uhr und Mitternacht genügend Busse und Straßenbahnen fahren, bejahen 33 %. Lediglich 17 % finden, es gebe genügend Möglichkeiten, sich nach Mitternacht mit Bus und Bahn fortzubewegen. Weniger Kritik üben die Befragten an der Fahrfrequenz von Bussen und Straßenbahnen am Wochenende: 42 % sagen hier, das Angebot sei ausreichend (Rest zu 100 % jeweils: nein / weiß nicht / nutze ÖPNV nicht).

15 % der Befragten, die erwerbstätig bzw. in Ausbildung sind oder studieren, gehen ihrer Tätigkeit im eigenen Stadtteil nach, für 47 % liegt der Tätigkeitsort in einem anderen Stadtteil Heidelbergs, 38 % pendeln aus Heidelberg aus. Um zu ihrer Arbeitsstelle oder Hochschule zu kommen, benutzen 35 % der Berufstätigen, Azubis und Studierenden vorwiegend das Auto; 32 % fahren Rad, 22 % nehmen öffentliche Verkehrsmittel und 9 % gehen zu Fuß.

Um in der Region unterwegs zu sein, nutzt die Mehrheit der Heidelberger Befragten (58 %) das Auto, 38 % fahren dafür vorwiegend mit öffentlichen Verkehrsmitteln und 3 % mit dem Fahrrad.

Die Ausleihquoten diverser Sharing-Angebote sind je nach Verkehrsmittel leicht unterschiedlich hoch: 6 % der Befragten geben an, schon einmal ein Miet-Fahrrad geliehen zu haben, 11 % sind es beim Carsharing und 13 % bei E-Scootern.

Für die Befragten sind bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel in Heidelberg ein günstiger Preis und die Pünktlichkeit am wichtigsten. Umgekehrt stören zu hohe Preise und Unzuverlässigkeit die Heidelbergerinnen und Heidelberger am meisten am ÖPNV.

In Sachen Radfahren wird als häufigster Hinderungsgrund bzw. als störender Aspekt die Gefährlichkeit genannt. Weitere Gründe sind zu unsicheres Wetter, zu wenig Radwege sowie fehlende Mitnahme- und Transportmöglichkeiten.

Die Anzahl und die Sicherheit der Radwege in Heidelberg werden von den Befragten recht zwiespältig bewertet, auffällig ist im Vergleich zu 2013 die deutlich kritischere Sicht darauf.

43 % der Befragten, in deren Haushalt es *einen* Pkw gibt, stellen diesen meist in einer Garage ab; 28 % parken auf einem eigenen Abstellplatz, 29 % parken normalerweise auf der Straße. Sind zwei oder mehr Autos im Haushalt vorhanden, wird etwa gleich häufig in der Garage (48 %), auf einem Abstellplatz (45 %) und auf der Straße (49 %) geparkt (Mehrfachnennungen). Vergleicht man die Angaben zur Anzahl der Autos mit denen der Zahl der eigenen Abstellmöglichkeiten, zeigt sich, dass bei 77 % der Befragten mit *einem* Pkw im Haushalt eine eigene Parkmöglichkeit vorhanden ist, bei Befragten mit zwei oder mehr Autos geben nur 56 % an, für alle Pkw ausreichend eigene Abstellmöglichkeiten zu haben.

Knapp die Hälfte der Heidelbergerinnen und Heidelberger (46 %) fände es – vor die Wahl gestellt – in Zukunft wichtiger, in Heidelberg mehr Radwege zu bauen, 30 % plädieren für mehr Auto-Parkplätze und 18 % für breitere Gehwege. Allerdings spricht sich bei einer weiteren Frage die Mehrheit von 63 % gegen die Abschaffung einiger bestehender Auto-Parkplätze zugunsten von Rad-Abstellplätzen aus, befürwortet wird dieser Vorschlag von 31 %.

43 % der Befragten finden, das sogenannte Gehwegparken sollte es weiterhin geben, 52 % sind hingegen der Meinung, dass es verhindert werden sollte, dass Autos halb auf dem Gehsteig parken. Vor sechs Jahren war die Akzeptanz für das Gehwegparken noch deutlich größer ausgefallen.

90 % der Befragten in Heidelberg geben an, im Internet zu sein. 65 % (von allen Befragten) nutzen das Netz mehr oder weniger häufig für Online-Shopping. Die Produkte, die am häufigsten im Internet bestellt werden, sind Kleidung und Schuhe, mit etwas Abstand folgen dann Elektronik und Geräte sowie Bücher und eBooks.

2 Methodische Vorbemerkung

Die Heidelberg-Studie 2019 wurde im Auftrag der Stadt Heidelberg von der Forschungsgruppe Wahlen Telefonfeld GmbH in Mannheim vom 11. bis 14. November 2019 durchgeführt. Es handelt sich dabei um eine telefonische Umfrage unter 1.071 Befragten, die ihren Wohnsitz in Heidelberg haben. Es wurden Deutsche und deutschsprachige Ausländer ab 16 Jahren befragt.

Wie immer gibt es neben den wiederkehrenden Fragen zum Leben in Heidelberg, zur Kommunalpolitik, zur Bürgerbeteiligung sowie zur Verkehrsmittel-Nutzung auch in diesem Jahr spezielle Schwerpunktthemen: Neben dem Thema Online-Shopping werden vor allem verschiedene Aspekte der Mobilität vertieft: Was ist bei der Nutzung umweltfreundlicher Verkehrsmittel für die Befragten besonders wichtig, bzw. was hindert sie daran, sich für diese zu entscheiden. Behandelt werden aber auch die Parksituation im eigenen Wohnumfeld sowie Fragen der gewünschten Stadtentwicklung: Welche Interessen stehen für die Bürger und Bürgerinnen hier im Vordergrund, wenn es einerseits um das Parken im öffentlichen Raum und andererseits um mehr Aufenthaltsqualität oder um mehr Radwege, Rad-Abstellplätze und Gehwege geht. Darüber hinaus wird auch die Bekanntheit bzw. die Nutzung von verschiedenen Sharing-Angeboten untersucht.

Die Heidelberg-Studie wurde nun zum siebten Mal von der Forschungsgruppe Wahlen durchgeführt. Wie in den letzten Jahren wurde in der aktuellen Erhebung neben der üblichen Designgewichtung (nach Anzahl der Festnetznummern im Haushalt und nach Anzahl der Zielpersonen im Haushalt) eine Repräsentativ-Gewichtung (Anpassung der Strukturen der Stichprobe an die Strukturen der Grundgesamtheit) nach Alter, Geschlecht und auch nach Bildung durchgeführt. Mittels dieser sogenannten Bildungsgewichtung werden Personen mit einem formal niedrigen Bildungsgrad im erforderlichen Umfang hochgewichtet, Befragte mit einem Hochschulabschluss, die überdurchschnittlich häufig an Umfragen teilnehmen, werden dagegen entsprechend heruntergewichtet. Vergleiche mit den bis 2009 von der Universität Heidelberg durchgeführten Umfragen, die keiner solchen Bildungsgewichtung unterzogen wurden, unterliegen deshalb gewissen Einschränkungen; dennoch soll nicht darauf verzichtet werden, die zum Teil schon in den 1990er-Jahren begonnenen Zeitreihen fortzuführen. Soweit in diesem Bericht Zahlen aus Untersuchungen vor 2013 wiedergegeben werden, werden diese aus den jeweiligen Publikationen entnommen.

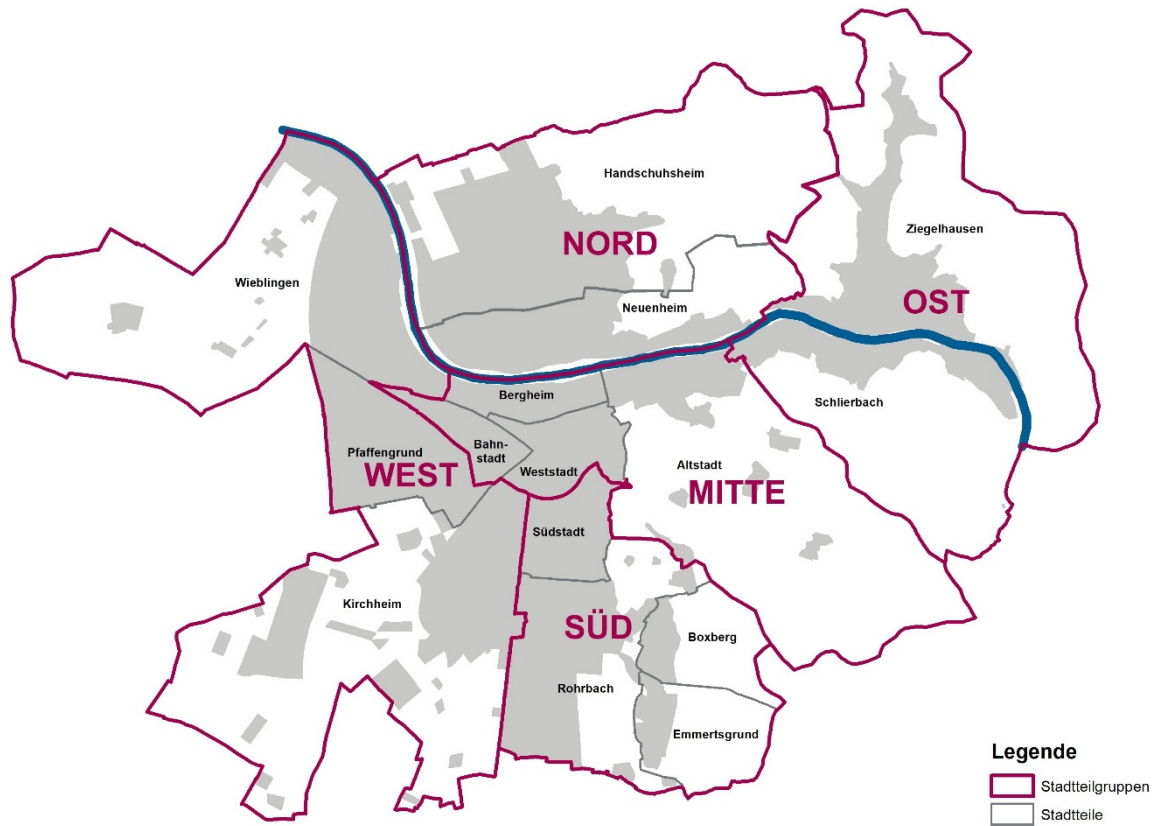
Die Umfrage ist repräsentativ für die deutschsprachigen Bewohner der Stadt Heidelberg ab 16 Jahren. Unter Berücksichtigung des Stichprobendesigns und des Gewichtungsmodells ergeben sich bei einem Stichprobenumfang von $n = 1.071$ folgende Vertrauensbereiche: Bei einem Anteilswert von 50 % liegt der wahre Wert mit einer Wahrscheinlichkeit von 95 % zwischen rund 46 % und 54 %. Beträgt die Merkmalsausprägung 10 %, so liegt der wahre Wert zwischen rund 8 % und 12 %.

Bei Gruppen mit weniger als 30 Befragten sollten die Verteilungen nur mit Vorsicht interpretiert werden. Deshalb werden auch nicht alle 15 Heidelberger Stadtteile separat ausgewiesen: Schlierbach und Ziegelhausen, der Emmertsgrund und der Boxberg, die Südstadt und Rohrbach sowie die Weststadt und die Bahnstadt wurden jeweils zu einem Gebiet zusammengefasst.

Bei einigen Themen wurden den Befragten vier Antwortausprägungen angeboten, zwei positive und zwei negative. Diese wurden einzeln ausgewiesen, zum Teil aber auch jeweils zu einer positiven und einer negativen Antwort zusammengefasst. Die addierten Einzelwerte entsprechen aus Gründen der Rundung nicht immer der als Summe ausgewiesenen Zahl.

Bei manchen Fragen war es außerdem möglich, mehr als eine Antwort zu geben (Mehrfachnennungen), so dass die Summe der Antworten hier mehr als 100 % beträgt.

Abbildung 1 Stadtteilgruppen nach Stadtteilen in Heidelberg



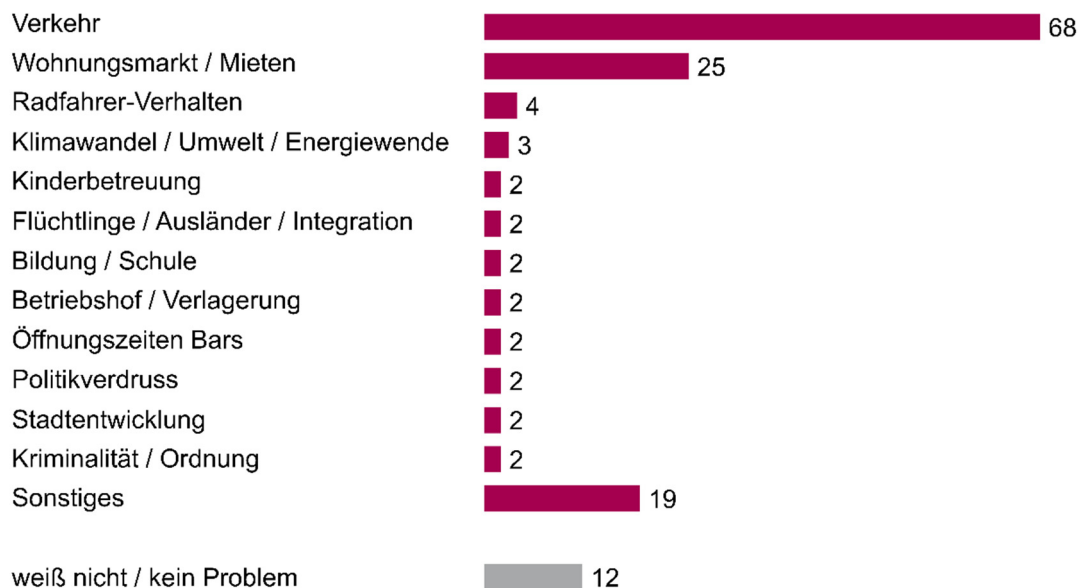
Quelle: Amt für Stadtentwicklung und Statistik, Heidelberg.

3 Leben in Heidelberg

3.1 Die wichtigsten Probleme

Wie immer wurden die Heidelbergerinnen und Heidelberger zu Beginn des Interviews nach dem ihrer Meinung nach aktuell wichtigsten Problem in Heidelberg gefragt. Dabei wurden keine Antwortmöglichkeiten vorgegeben und es konnten bis zu zwei Themen genannt werden. Am häufigsten machen die Befragten hier Angaben, die zum Thema Verkehr gehören (68 %). Mit sehr großem Abstand folgen der Wohnungsmarkt und die Entwicklung der Mieten (25 %). Auf alle weiteren Bereiche entfallen vergleichsweise sehr wenige Nennungen. Neben dem Verhalten der Radfahrer (4 %) spielen die Themen Umwelt, Energiewende sowie Klimawandel (3 %) eine Rolle. Auf jeweils nur 2 % kommen die Bereiche Kinderbetreuung, Flüchtlinge / Ausländer / Integration, Bildung und Schule, das Thema Betriebshof bzw. dessen Verlagerung, die umstrittenen Öffnungszeiten der Kneipen und Bars, der Politikverdruss, die Stadtentwicklung sowie die Kriminalität. Alle weiteren Nennungen liegen jeweils unter 2 % und wurden deshalb zu „Sonstigem“ zusammengefasst. 12 % der Befragten sehen in Heidelberg kein wichtigstes Problem bzw. machen keine Angabe.

Abbildung 2 Wichtigste Probleme in Heidelberg (Mehrfachnennungen)



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

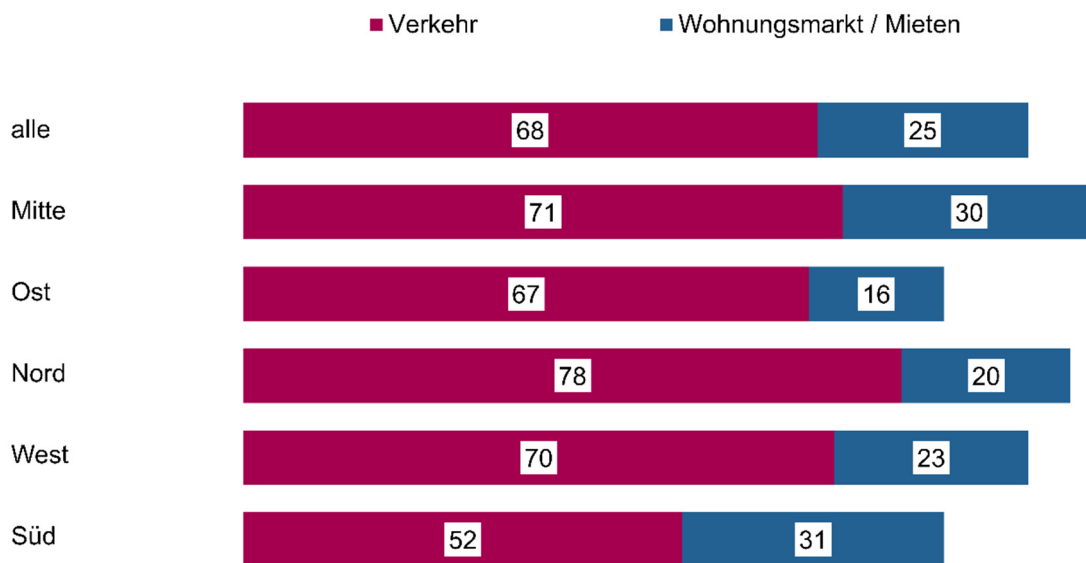
Das Thema Verkehr liegt in allen soziodemografischen Gruppen, in allen Stadtteilgruppen insgesamt sowie in allen Stadtteilen im Einzelnen auf Platz eins der Agenda; ebenfalls folgt in allen Gruppen als zweitwichtigstes Problem der Bereich Wohnungsmarkt und Mieten mit jeweils deutlichem Abstand.

Bei den Altersgruppen sind es die 50- bis 59-Jährigen (80 %) sowie die 60- bis 69-Jährigen (79 %), die den Bereich Verkehr am häufigsten als wichtigstes Problem sehen. Bei den beiden Geschlechtern gibt es insgesamt keinen Unterschied. Ebenfalls keine Rolle spielt es bei dieser Einschätzung, ob die befragte Person Kinder unter 18 Jahren (66 %) hat oder nicht (69 %). Von den verschiedenen Stadtteilgruppen wird dem Thema Verkehr unterschiedliche Bedeutung beigemessen: Während die Bewohner des Nordens (Handschuhsheim, Neuenheim) besonders oft (78 %) Fragen des Verkehrs als Problem ansehen, sind es im Süden (Rohrbach, Südstadt, Boxberg, Emmertsgrund) deutlich weniger (52 %). Bei den Stadtteilen im Einzelnen stechen speziell Handschuhsheim mit besonders vielen (82 %) und Boxberg / Emmertsgrund mit relativ wenigen Nennungen des Themas Verkehr (45 %) heraus.

Vergleichsweise unterschiedliches Gewicht hat bei den verschiedenen Altersgruppen das Thema Wohnungsmarkt und Mieten. Relativ häufig wird es von den 30- bis 49-Jährigen genannt (36 % bzw. 37 %), von durchschnittlicher Wichtigkeit ist es für die unter 30-Jährigen (23 %) sowie die 50- bis 69-Jährigen (27 % bzw. 22 %); nur selten sehen die ab 70-Jährigen den Heidelberger Wohnungsmarkt als das drängendste Problem der Stadt an (8 %). Männer und Frauen sind sich hier sehr einig. Anders als beim Thema Verkehr haben der Wohnungsmarkt und die Mieten für Befragte mit Kindern unter 18 erheblich mehr Relevanz (37 %) als für Befragte ohne Kinder bzw. mit erwachsenen oder nicht mehr zuhause lebenden Kindern (21 %).

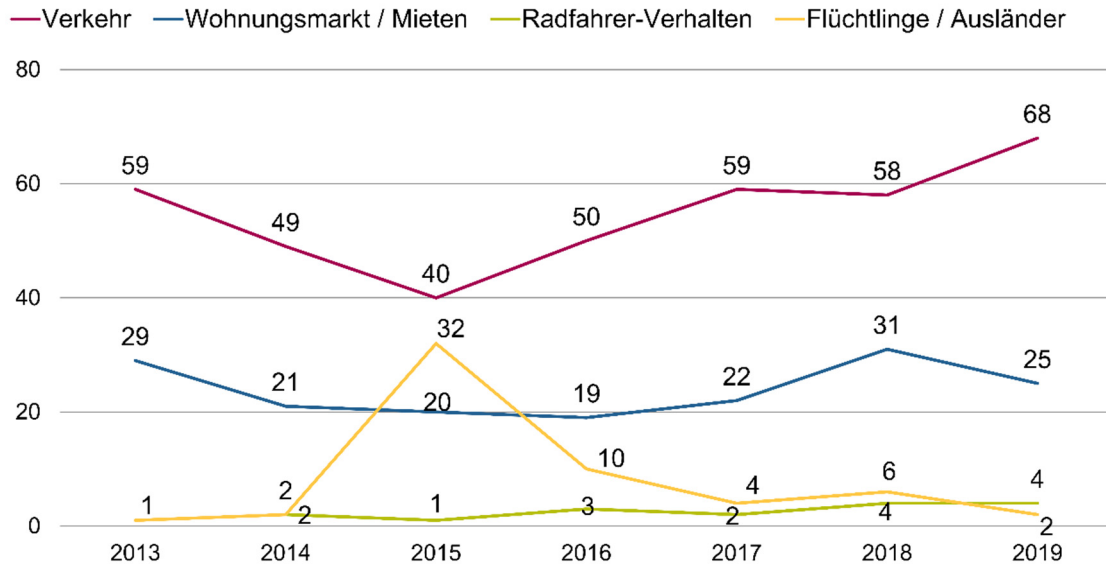
Unterschiedlich fällt auch die Einschätzung in den verschiedenen Stadtteilgruppen und Stadtteilen aus, was aber weniger mit dem Stadtteil des Befragten selbst zu tun hat, sondern eher an der Sozialstruktur des Stadtteils liegt, also daran, wie alt die Menschen sind, die dort wohnen, oder in welcher Lebensphase und -situation diese sich befinden. Während im Osten (Schlierbach, Ziegelhausen) nur 16 % der Nennungen auf den Bereich Wohnen / Miete entfallen, sind es in der Mitte 30 % (Altstadt, Bergheim, Weststadt, Bahnstadt) und im Süden 31 % (Südstadt, Rohrbach, Boxberg, Emmertsgrund) jeweils deutlich mehr. Ein Stadtteil, dem dieses Thema besonders unter den Nägeln brennt, ist Bergheim (40 %), aber auch in Rohrbach und der Südstadt (34 %) wird es überproportional häufig genannt. Dagegen findet es im Pfaffengrund (13 %) sowie in Schlierbach und Ziegelhausen (= Osten: 16 %) eher wenig Erwähnung. Im Osten wird außerdem überdurchschnittlich häufig (11 %) das Verhalten der Radfahrer als eins der wichtigsten Probleme Heidelbergs genannt.

Abbildung 3 Die zwei wichtigsten Probleme in Heidelberg (Mehrfachnennungen)



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Beim Blick auf die Entwicklung der wichtigsten Probleme in Heidelberg fällt die starke Zunahme des Themas Verkehr im Vergleich zum Vorjahr auf: Nach 58 % im Jahr 2018 machen jetzt also deutlich mehr Befragte (68 %) Nennungen in diesem Bereich. Zwar hielten die Heidelbergerinnen und Heidelberger alles rund um das Thema Verkehr schon immer für das wichtigste Problem in der Stadt, aber nie zuvor war der Abstand zum zweitwichtigsten Thema so groß wie jetzt. Fragen des Wohnungsmarkts und der Mieten (25 %) haben nach einem Bedeutungszuwachs in den Jahren 2017 und 2018 jetzt wieder leicht an Relevanz verloren, wobei man hier nicht vergessen darf, dass es sich dabei immer nur um relative Größen handelt. Der Bereich Flüchtlinge / Ausländer / Integration, der 2015 neben dem Verkehr bestimmendes Thema war, wird von noch weniger Personen (2 %) als in den letzten beiden Jahren als wichtigstes Problem in Heidelberg eingestuft. Angaben, die sich um das Verhalten der Radfahrer drehen, bleiben in den letzten Jahren etwa auf einem Level – und nur weil es neben den zwei Top-Themen eine Vielzahl noch kleinerer Themenfelder gibt, schafft es das Radfahrer-Verhalten mit 4 % in diese grafische Darstellung der wichtigsten Probleme in den letzten Jahren.

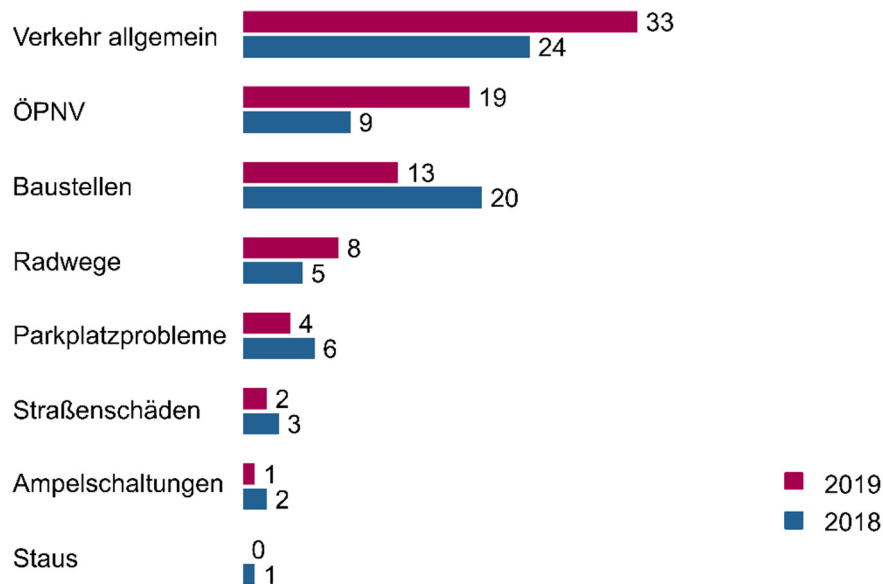
Abbildung 4 Wichtigste Probleme in Heidelberg (Mehrfachnennungen)

FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Warum die zum Bereich Verkehr zusammengefassten Nennungen im Vergleich zum Vorjahr so stark zugenommen haben bzw. wo genau, lässt sich erkennen, wenn man die verschiedenen Einzelnennungen jetzt mit denen von 2018 vergleicht: Zum einen zeigt sich, dass „Verkehr allgemein“ häufiger (33 %) als zwölf Monate zuvor (24 %) genannt wird, zum anderen gibt es erheblich mehr Angaben (19 %; 2018: 9 %), die den ÖPNV zum Thema haben. Weniger oft (13 %) als zuletzt (20 %) werden dagegen die Baustellen als wichtigstes Problem angesehen, das Themenfeld Radwege (8 %) hat dagegen leicht an Bedeutung zugelegt (2018: 5 %). Parkplatzprobleme, Straßenschäden, Ampelschaltungen und Staus werden eher selten und in ähnlichem Umfang wie im Vorjahr genannt. Der Bedeutungszuwachs des Themas Verkehr insgesamt bzw. der Einzelangaben „Verkehr“, „ÖPNV“ und „Radwege“ legt die Vermutung nahe, dass dies – neben weiteren Gründen – zum einen mit dem großen Streit über die Verlegung des Betriebshofs zu tun haben könnte. Zum anderen scheinen sich die auch bundesweit im Jahr 2019 geführten Diskussionen um Verkehrswende und Klimawandel und die in diesem Zusammenhang große Aufmerksamkeit erregenden „Fridays for Future“-Demonstrationen darauf ausgewirkt zu haben. Weitere Ergebnisse, die im Laufe dieses Berichts dargestellt werden, zeigen außerdem, dass es bei verschiedenen Fragen im Bereich Verkehr zu Einstellungsveränderungen gekommen ist.

Im Detail sind es die ab 50-Jährigen, die überdurchschnittlich häufig „Verkehr allgemein“ als Problem nennen (zwischen 42 % und 48 %), dagegen wird der öffentliche Nahverkehr überproportional oft von den unter 40-Jährigen erwähnt (28 % bzw. 24 %). Bei der Nennung von Baustellen gibt es keine so großen Unterschiede zwischen den Altersgruppen. Bei den Geschlechtern weichen die Einzelnennungen im Bereich Verkehr kaum voneinander ab, lediglich der öffentliche Nahverkehr wird von den weiblichen Befragten (22 %) etwas häufiger als Problem angesehen als von den männlichen (16 %).

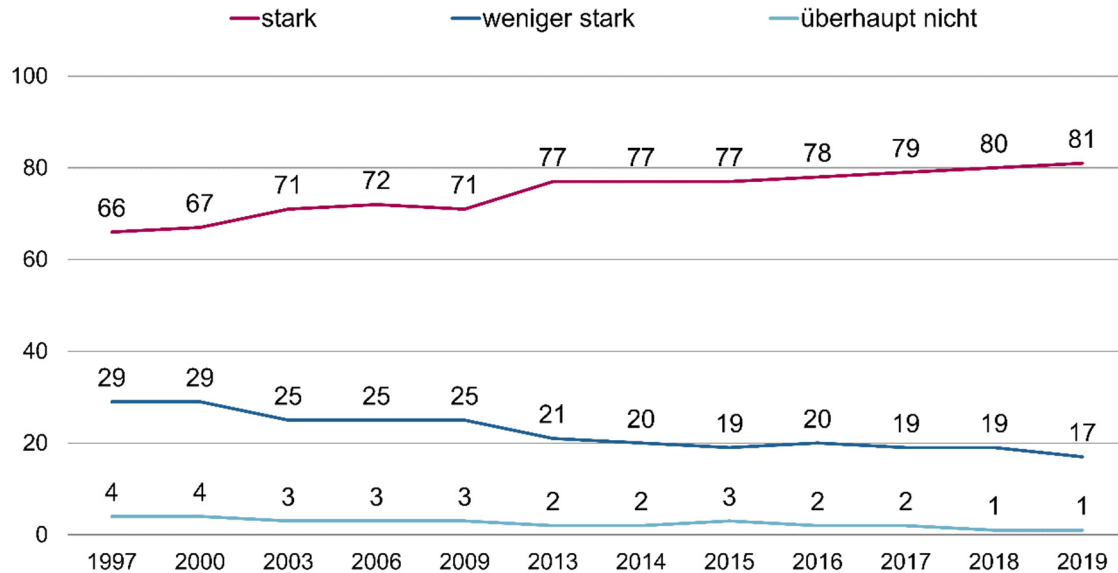
In Bezug auf die verschiedenen Regionen Heidelbergs lässt sich feststellen, dass „Verkehr allgemein“ im Osten (41 %) und Norden (45 %) eine besonders große Rolle spielt, in Sachen ÖPNV gibt es im Westen (Kirchheim, Pfaffengrund, Wieblingen) (26 %) und hier speziell in Kirchheim (29 %) und im Pfaffengrund (31 %) auffällig mehr Angaben als in den anderen Stadtteilgruppen und Stadtteilen, bei den Baustellen ist es wiederum der Osten (21 %), der hier etwas mehr Nennungen macht als andere.

Abbildung 5 Wichtigste Probleme in Heidelberg: Verkehr (Mehrfachnennungen)

FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

3.2 Verbundenheit mit Heidelberg

Praktisch genau wie in den letzten Jahren beantworten die Heidelbergerinnen und Heidelberger die Frage nach ihrer persönlichen Verbundenheit mit der Stadt: Aktuell geben insgesamt 81 % der ab 16-Jährigen an, sich stark verbunden zu fühlen, nur 17 % fühlen eine weniger starke Bindung, kaum jemand (1 %) empfindet keinerlei Verbundenheit mit Heidelberg. Wie in der Vergangenheit geben Frauen aller Altersgruppen etwas häufiger als die gleichaltrigen Männer an, sich stark mit Heidelberg verbunden zu fühlen. Deutlich ist aber vor allem – wie ebenfalls schon in den letzten Jahren – der Zusammenhang zwischen Wohndauer und persönlicher Verbundenheit: 91 % der Befragten, die seit ihrer Geburt in der Stadt am Neckar leben, sprechen von starker Verbundenheit, 85 % sind es bei jenen, die seit mehr als 20 Jahren hier wohnen, 83 % bei denjenigen mit einer Wohndauer von 10 bis 20 Jahren. Von jenen Personen, die seit maximal 10 Jahren hier leben, fühlen etwa zwei Drittel (65 %) eine starke Bindung an die Stadt.

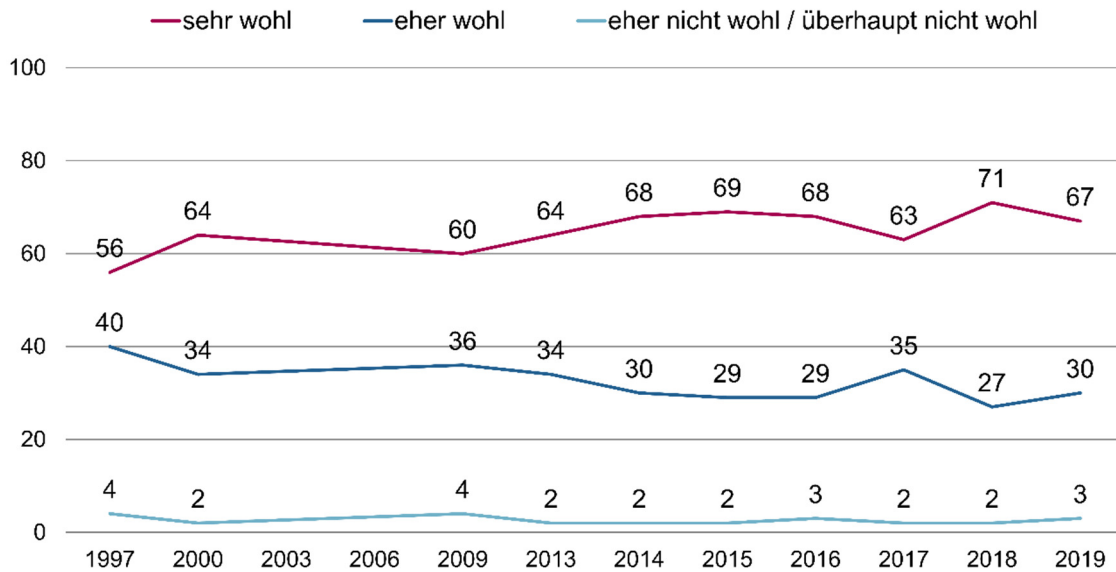
Abbildung 6 Verbundenheit mit Heidelberg

FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

3.3 Wohlfühlen in Heidelberg

Des Weiteren geben nur minimal weniger Befragte (67 %) als 2018 (71 %) an, sich in Heidelberg sehr wohl zu fühlen, weitere 30 % (2018: 27 %) fühlen sich nach eigenen Angaben eher wohl. 3 % sagen, sie fühlen sich hier eher nicht wohl (gar nicht wohl: 0 %). Fasst man also die Anteile jener, die sich sehr oder eher wohlfühlen einerseits und derjenigen, die sich eher nicht oder gar nicht wohlfühlen, jeweils zusammen, ergeben sich im Vergleich zum Vorjahr gar keine Unterschiede. Die Abweichungen zwischen den Geschlechtern kann man hier vernachlässigen. Bei den Altersgruppen gibt es zwar Unterschiede, aber ohne einen klaren Trend: Den relativ geringsten Anteil an Befragten, die sich hier sehr wohl fühlen, gibt es bei den 60- bis 69-Jährigen (52 %), die höchsten Anteile mit jeweils 73 % bei den 40- bis 49- sowie bei den ab 70-Jährigen. Die Antworten der verschiedenen Altersgruppen waren in diesem Punkt im Vorjahr homogener ausgefallen. Von nur geringfügiger Bedeutung ist es dagegen, wie lange jemand schon in der Stadt lebt: Zwischen 64 % (20 Jahre und länger) und 69 % (unter 10 Jahren) leben sehr gern in Heidelberg.

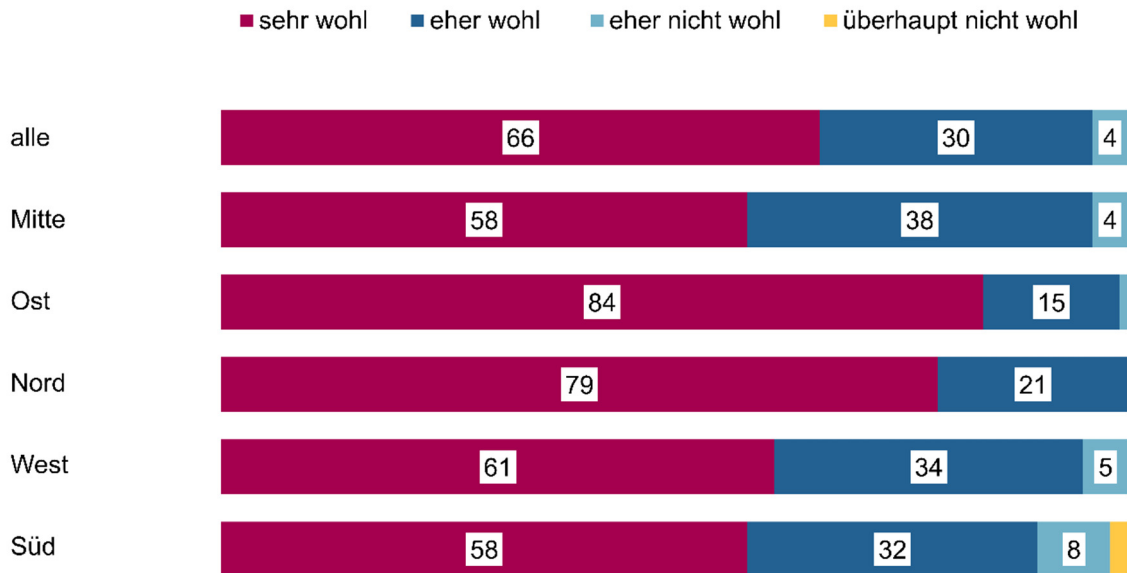
Etwas unterschiedlicher als im vergangenen Jahr fallen jetzt die Antworten in den verschiedenen Stadtteilgruppen aus: Am häufigsten geben die Befragten im Osten (77 %) an, sich in Heidelberg sehr wohl zu fühlen, am relativ seltensten die Einwohner im Westen (61 %). Geht man hier weiter ins Detail, gibt es in Bergheim und im Pfaffengrund eher unterdurchschnittlich viele Personen, die angeben, sich in Heidelberg sehr wohl zu fühlen, umgekehrt ist es in Handschuhsheim sowie in Schlierbach und Ziegelhausen.

Abbildung 7 Wohlfühlen in Heidelberg

FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

3.4 Wohlfühlen in der eigenen Wohngegend

Praktisch parallel zu der Frage nach dem Wohlfühlen in Heidelberg haben sich die Zahlen bei der Frage nach dem Wohlfühlen in der eigenen Wohngegend entwickelt: Nach 70 % im Vorjahr sagen jetzt 66 % der Heidelbergerinnen und Heidelberger, sie würden sich im eigenen Wohnumfeld wohlfühlen, 30 % entscheiden sich jetzt für „eher wohl“ (2018: 27 %). Kaum jemand gibt an, sich eher nicht (2019: 4 %; 2018: 2 %) oder gar nicht wohlzufühlen (2019: 0 %; 2018: 1 %). Wenn es um die eigene Wohngegend geht, sind die 30- bis 39-Jährigen vergleichsweise am kritischsten (sehr wohl: 56 %), die ab 70-Jährigen sind in diesem Punkt wesentlich zufriedener (sehr wohl: 71 %). Sowohl zwischen den Stadtteilgruppen insgesamt als auch zwischen den Stadtteilen im Einzelnen gibt es hier deutliche Unterschiede: Während im Süden (58 %), in der Mitte (58 %) sowie im Westen (61 %) vergleichsweise wenig Personen angeben, gern in der eigenen Wohngegend zu leben, sind es im Norden (79 %) und im Osten (84 %) erheblich mehr; darüber hinaus ist in der Mitte (2018: 67 %) und im Norden (2018: 88 %) die Zahl jener, die sich sehr wohlfühlen, um jeweils 9 Prozentpunkte zurückgegangen. In den einzelnen Stadtteilen sind aktuell diejenigen in Handschuhsheim sowie in Schlierbach und Ziegelhausen (jeweils 84 %) am zufriedensten mit dem eigenen Wohnumfeld, eher verhalten äußern sich die Bewohner Bergheims (40 %), des Emmertsgrunds und des Boxbergs (51 %) sowie jene aus Kirchheim (49 %).

Abbildung 8 Fühlen Sie sich in der Gegend, in der Sie wohnen ...?

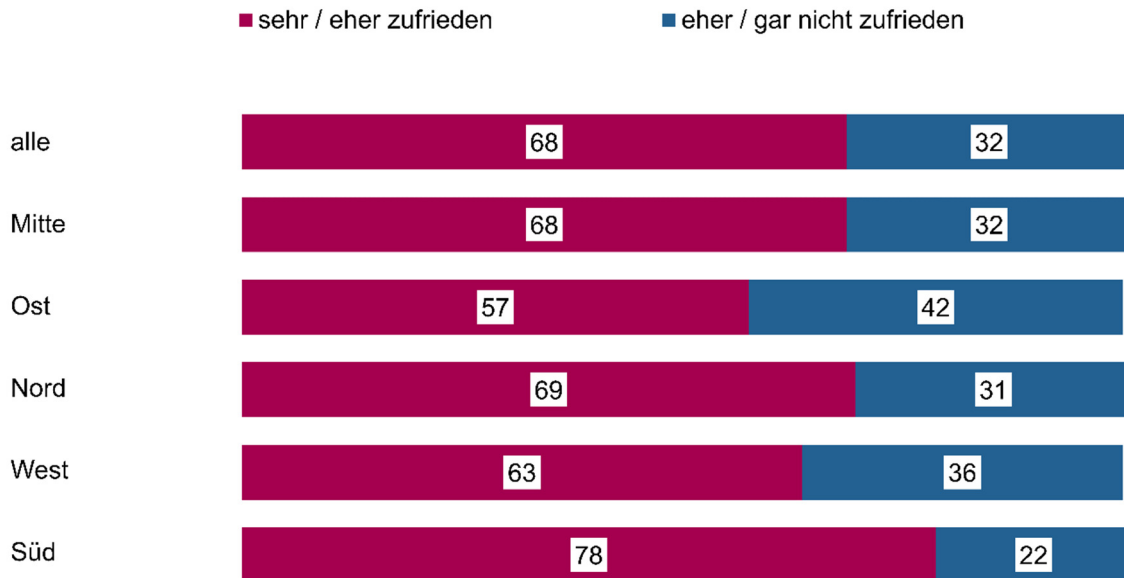
FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

3.5 Beurteilung der eigenen Wohnstraße und Veränderungswünsche

In diesem Jahr wurde auch erhoben, wie zufrieden die Heidelbergerinnen und Heidelberger speziell mit ihrer jeweiligen Wohnstraße sind: Es wurde erfragt, wie einem das Aussehen, die Gestaltung und die Beschaffenheit der eigenen Straße bzw. der Gehwege und der Straßenbäume gefallen. Zusammen 68 % geben an, damit sehr zufrieden (22 %) oder zufrieden (46 %) zu sein, insgesamt 32 % sind damit eher nicht (25 %) oder gar nicht zufrieden (7 %).

Mit Ausnahme der 40- bis 49-Jährigen (zufrieden: 57 %) äußern sich die verschiedenen Altersgruppen hier relativ einmütig (zwischen 67 % und 72 % zufrieden), des Weiteren sind sich die beiden Geschlechter sehr einig. Interessant ist, was die Stadtteilgruppen anbelangt, dass im Osten die Zufriedenheit mit der eigenen Wohnstraße nur eher schwach ausgeprägt ist (57 %) – die Stadtteilgruppe also, die mit der eigenen Wohngegend überdurchschnittlich zufrieden ist. Eher durchschnittlich fallen die Bewertungen in der Mitte (68 %), im Norden (69 %) und im Westen (63 %) aus, besonders positiv urteilen hier diejenigen im Süden (78 %). Insgesamt am zufriedensten sind mit dem Straßenbild der eigenen Wohnstraße Befragte im Emmertsgrund und auf dem Boxberg (84 %), relativ gering ist dagegen die Zufriedenheit in Schlierbach und Ziegelhausen (das heißt im Osten) mit 57 % sowie in Neuenheim (58 %) und Bergheim (59 %).

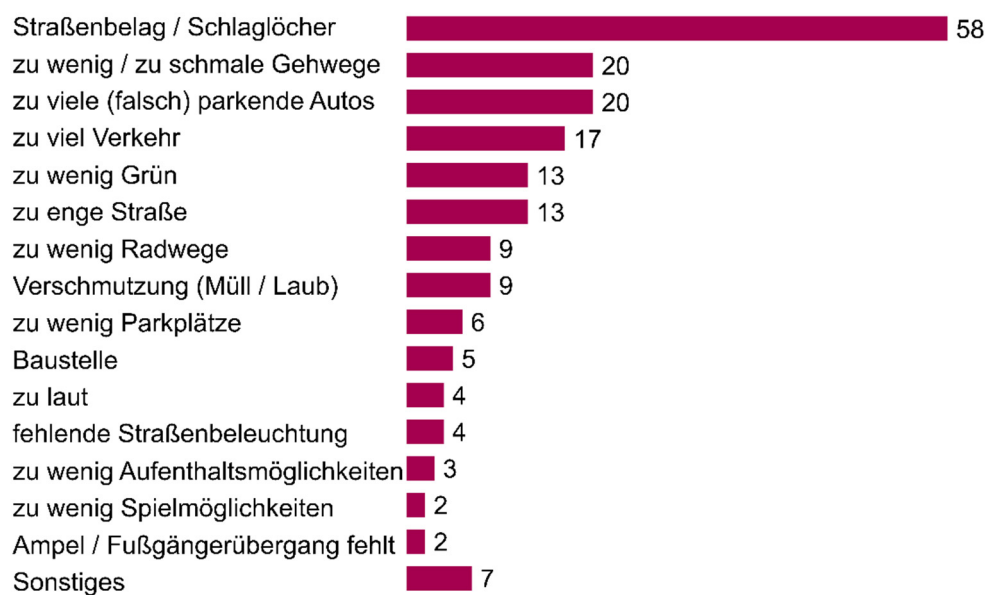
Abbildung 9 Zufriedenheit mit dem Straßenbild der eigenen Wohnstraße (Aussehen / Gestaltung / Beschaffenheit von Straße, Gehwegen, Bäumen)



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Diejenigen, bei denen Kinder unter 18 leben, zeigen sich mit der eigenen Wohnstraße insgesamt etwas weniger zufrieden als diejenigen, bei denen keine Kinder in diesem Alter leben (64 % gegenüber 70 %). Im Detail gibt es zwischen diesen beiden Gruppen jedoch etwas größere Unterschiede: „Sehr zufrieden“ sagen nur 12 % derjenigen mit Kindern, aber 26 % derjenigen ohne Kinder („eher zufrieden“: 52 % bzw. 44 %).

Abbildung 10 Und was stört Sie da? (Mehrfachnennungen, Auswahl: eher / gar nicht zufrieden mit Straßenbild)

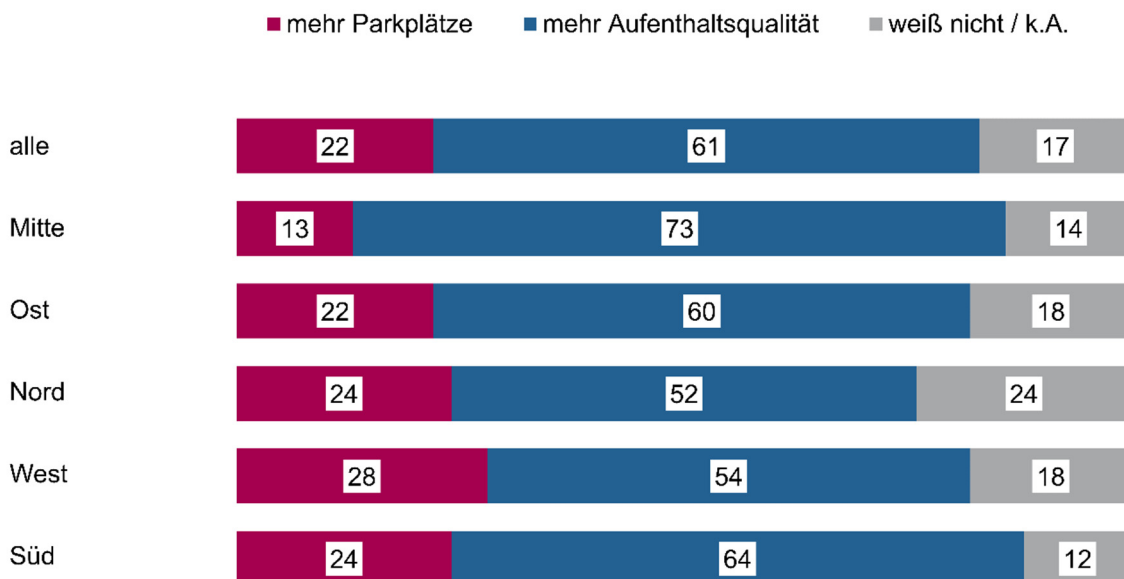


FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=337)

Diejenigen, die angegeben haben, eher oder gar nicht mit dem Straßenbild ihrer Wohnstraße zufrieden zu sein, wurden danach gefragt, was genau sie dort stört oder was ihnen nicht gefällt: Die allermeisten Nennungen entfallen hier, ohne dass Antworten vorgegeben wurden, auf den Bereich Straßenbelag / Schlaglöcher und Zustand der Straße (58 %). In allen Stadtteilgruppen außer in der Mitte liegen diese Nennungen mit großem Abstand vorn (Ost: 57 %; Nord: 80 %; West: 67 %; Süd: 62 %). Zu wenig oder zu schmale Gehwege werden von 20 % erwähnt – hier sind es neben dem Osten (33 %) vor allem der Westen (27 %) und der Süden (28 %), die dies kritisieren. Ebenfalls 20 % der Nennungen entfallen insgesamt auf zu viele parkende oder falsch parkende Autos, was in allen Stadtteilgruppen ähnlich häufig genannt wird. Recht oft stört die Befragten an der eigenen Straße des Weiteren, dass es dort zu viel Verkehr gibt (17 %), eine Beschwerde, die überproportional häufig in der Mitte (36 %) vorgetragen wird. Dass es in der eigenen Wohnstraße zu wenig Grün gibt, stört insgesamt 13 % (besonders häufig diejenigen in der Mitte mit 24 %). Ebenfalls 13 % finden ihre eigene Straße zu eng, was hauptsächlich im Osten (27 %) ein Thema ist. Alle weiteren Punkte, die die Befragten an der eigenen Straße stören, werden seltener genannt. Nach Stadtteilen lassen sich diese Ergebnisse nicht weiter aufschlüsseln, da die Untergruppen für repräsentative Aussagen jeweils zu klein sind. Die Kritik an der eigenen Wohnstraße fällt bei Befragten mit und ohne Kinder (unter 18 Jahren) jeweils recht ähnlich aus.

Alle Befragten, also nicht nur diejenigen, die mit der eigenen Straße in irgendeiner Form unzufrieden sind, wurden danach gefragt, was ihnen, wenn ihre Straße umgestaltet werden würde, wichtiger wäre: Die Mehrheit von 61 % spricht sich für mehr Aufenthaltsqualität z. B. durch Bäume, Spielgeräte und Freiflächen aus, 22 % sind hingegen für mehr Parkplätze, 17 % haben dazu keine Meinung. In allen Altersgruppen gibt es jeweils eine Mehrheit, die eine attraktivere Gestaltung ihrer Straße wünscht. Auffällig ist, dass mit zunehmendem Alter relativ viele Befragte mit „weiß nicht“ antworten (ab 70-Jährige: 39 %). Auch in allen Stadtteilgruppen sind jeweils nur Minderheiten für den Ausbau von Parkplätzen: Die geringste Zustimmung dafür gibt es in den Mitte-Stadtteilen (13 %), die relativ größte Zustimmung gibt es mit 28 % im Bereich West. Betrachtet man die Stadtteile im Einzelnen haben die Bewohner Neuenheims (33 %) und des Pfaffengrunds (33 %) den vergleichsweise stärksten Bedarf an Parkplätzen. Außerdem sprechen sich auch diejenigen, die in Heidelberg hauptsächlich mit dem Auto unterwegs sind, und diejenigen, die die Parksituation im eigenen Wohnumfeld als schwierig beschreiben, häufiger als andere Gruppen für mehr Auto-Abstellplätze aus (37 % bzw. 26 %).

Abbildung 11 Was wäre Ihnen bei der Umgestaltung Ihrer Straße wichtiger?



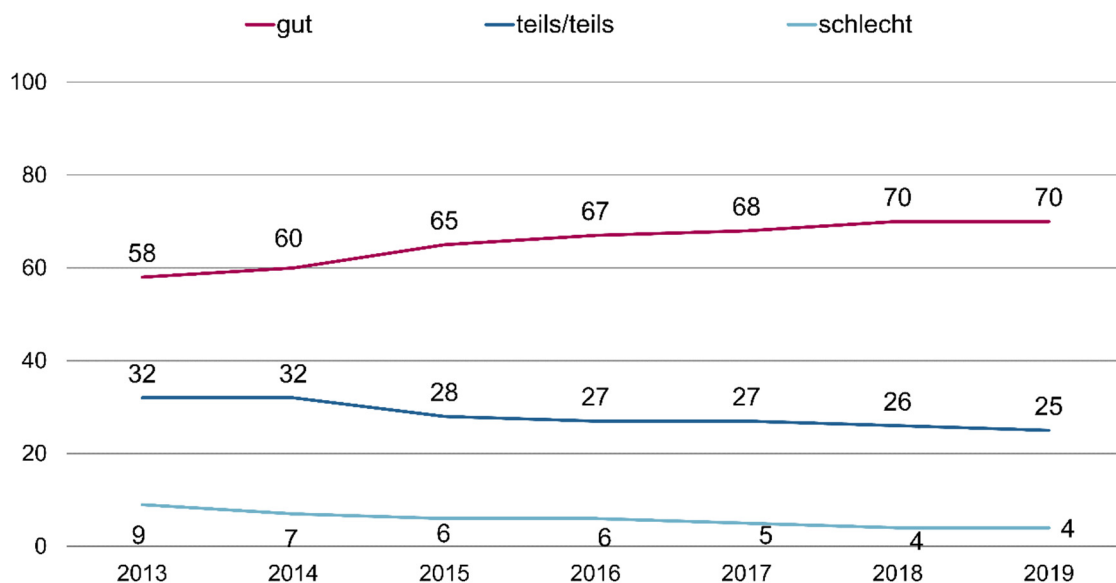
3.6 Persönliche wirtschaftliche Lage

70 % aller ab 16-jährigen Befragten in Heidelberg geben an, dass es ihnen wirtschaftlich gut geht, 25 % beschreiben ihre finanzielle Situation als teils gut, teils schlecht, 4 % geht es in dieser Hinsicht schlecht (weiß nicht: 1 %).

Vergleicht man diese Angaben der Heidelberger mit jenen der Bundesbürger im Politbarometer (Deutsche ab 18 Jahren) Anfang November 2019, zeigt sich, dass die Einschätzung in Heidelberg ähnlich bzw. minimal positiver ausfällt als die der Bürger in ganz Deutschland (gut: 67 %; teils / teils: 26 %; schlecht: 6 %) oder auch die speziell der Westdeutschen (gut: 67 %; teils / teils: 26 %; schlecht: 6 %).

Des Weiteren zeigt sich, dass die Angaben der Heidelberger und Heidelbergerinnen in Sachen eigener Wirtschaftslage in den letzten Jahren von außerordentlicher Stabilität gekennzeichnet sind: Seit 2015 fallen die Zahlen fast gleich bzw. tendenziell positiver aus, und gegenüber dem Vorjahr gibt es praktisch keinerlei Veränderung.

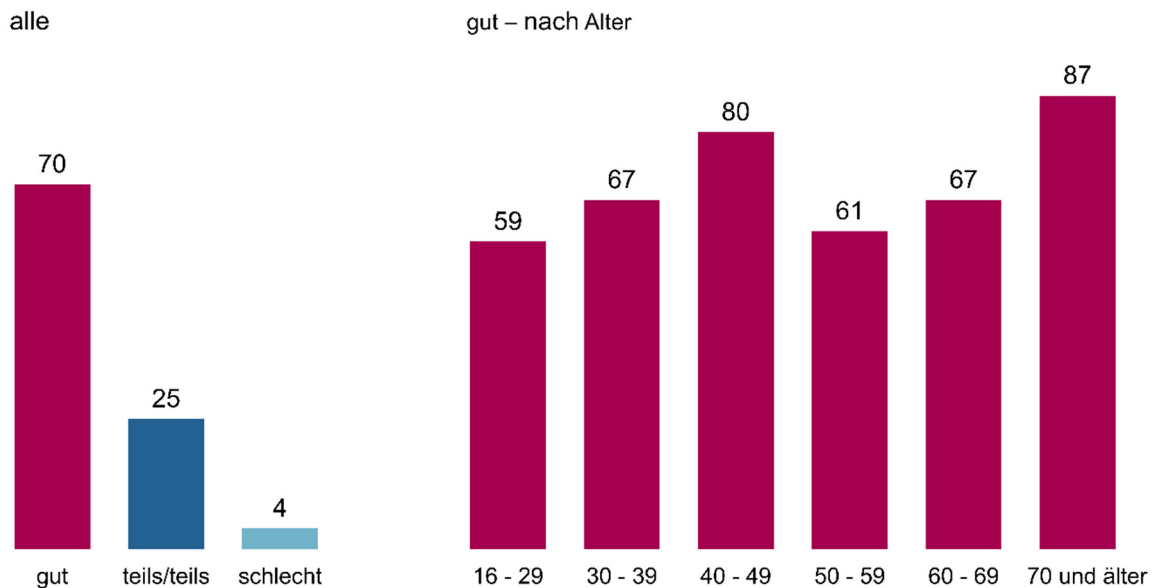
Abbildung 12 Persönliche wirtschaftliche Lage



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

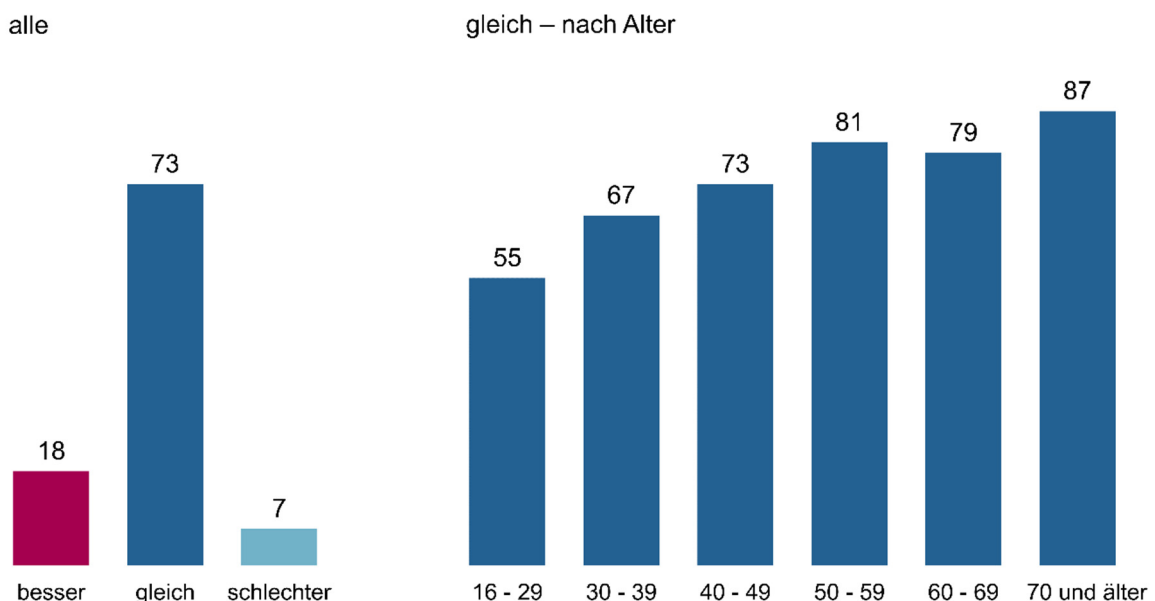
Neben den ab 70-Jährigen bewerten auch die 40- bis 49-Jährigen ihre persönliche finanzielle Lage überproportional häufig als positiv, die 30- bis 39-Jährigen sowie die 60- bis 69-Jährigen entsprechen in etwa dem Schnitt, von den 16- bis 29-Jährigen sowie den 50- bis 59-Jährigen empfinden jeweils nur ca. 60 % ihre Lage als gut. Fast identisch fällt bei dieser Frage die Einschätzung beider Geschlechter aus. Relativ ähnliche Angaben machen Befragte mit Kindern im Haushalt (gut: 73 %) und solche Personen, bei denen keine Kinder unter 18 leben (gut: 69 %).

Deutliche Unterschiede gibt es, wenn man die aktuelle bzw. bei Rentnern die ehemalige berufliche Stellung als Kriterium heranzieht: Während von den Arbeitern nur 58 % ihre wirtschaftliche Lage als gut einstufen, sind es bei Angestellten und Beamten in nicht leitender Funktion 72 %. Angestellte und Beamte in leitender Funktion äußern sich zu 84 % und Selbstständige zu 85 % positiv.

Abbildung 13 Persönliche wirtschaftliche Lage

FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Die Erwartungen bezüglich der Entwicklung der eigenen wirtschaftlichen Lage in einem Jahr fallen etwas verhaltener aus als noch 2018: Aktuell gehen nur noch 18 % (2018: 25 %) der Befragten davon aus, dass es ihnen in zwölf Monaten finanziell besser gehen wird als heute, 73 % rechnen mit einer stabilen Lage (2018: 65 %), 7 % befürchten eine Verschlechterung (2018: 8 %). Ähnlich wie im letzten Jahr, allerdings auf einem etwas niedrigeren Niveau, erwarten jüngere Befragte deutlich häufiger eine Verbesserung ihrer finanziellen Situation als ältere (16- bis 29-Jährige: 31 %; ab 70-Jährige: 3 %). Darüber hinaus zeigt sich dieses Phänomen (je jünger, desto eher positive Erwartungen) auch bei beiden Geschlechtern, und bei Männern jeweils auf einem etwas höheren Level als bei der jeweils gleichaltrigen Gruppe von Frauen. Insgesamt rechnen 23 % der männlichen und 13 % der weiblichen Befragten mit einer positiven finanziellen Entwicklung.

Abbildung 14 Erwartung: Persönliche wirtschaftliche Lage in einem Jahr

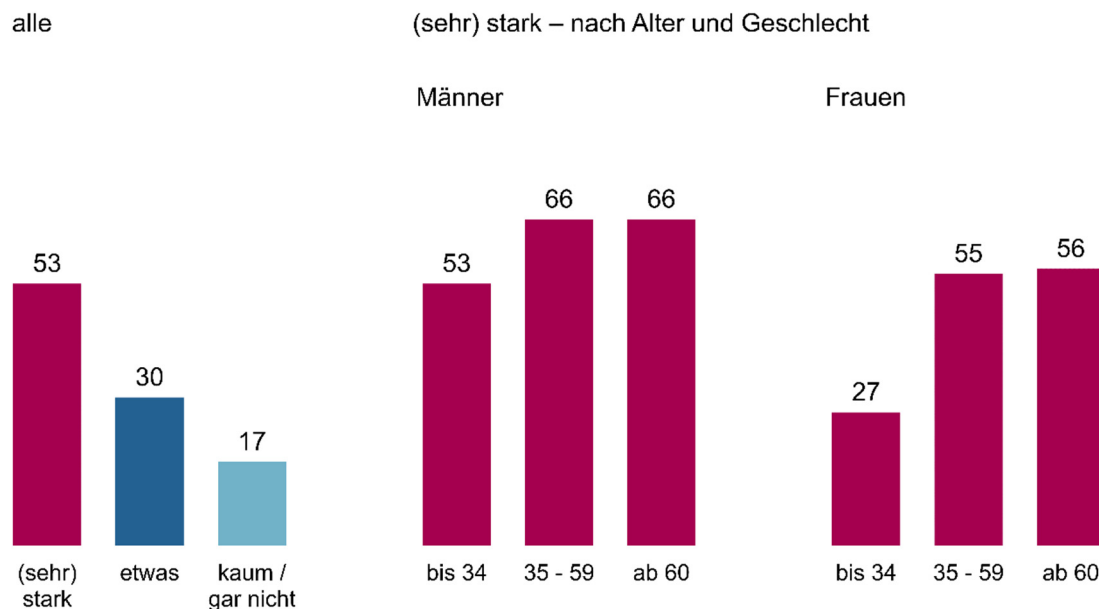
FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

4 Kommunalpolitik, Stadtgeschehen und Bürgerbeteiligung

4.1 Interesse für Politik, Kommunalpolitik und städtisches Geschehen

Zusammen 53 % aller Befragten in Heidelberg sagen, sie würden sich sehr stark bzw. stark für Politik interessieren, 30 % haben daran nur „etwas“ Interesse, insgesamt 17 % interessieren sich kaum oder gar nicht für Politik. Betrachtet man hier die Ergebnisse innerhalb der verschiedenen soziodemografischen Gruppen, bestätigen sich die in den Vorjahren festgestellten Befunde in ähnlicher bzw. nahezu identischer Form: Zum einen spielt das Geschlecht bei der Stärke des Politikinteresses eine große Rolle: Während von den männlichen Befragten nach eigenen Angaben 62 % (sehr) stark an Politik allgemein interessiert sind (etwas: 24 %; kaum / gar nicht: 14 %), liegt diese Quote bei den weiblichen Befragten mit 47 % deutlich darunter (etwas: 34 %; kaum / gar nicht: 19 %). Zum anderen ist der Anteil jener mit starkem Interesse bei jüngeren Befragten wesentlich geringer (unter 30-Jährige: 39 %; 30- bis 39-Jährige: 45 %) als bei älteren Befragten (59 % bis 64 %). Kombiniert man die beiden Merkmale Geschlecht und Alter, zeigt sich, dass Männer aller Altersstufen jeweils häufiger als die vergleichbaren weiblichen Gruppen angeben, sich stark für das politische Geschehen zu interessieren; des Weiteren sieht man, dass das Interesse der Jüngeren bei beiden Geschlechtern geringer ist als das der beiden oberen Altersgruppen. Dass die sogenannte „soziale Erwünschtheit“ beim Politikinteresse (Männer geben stärkeres Interesse an als Frauen) hier eine Rolle spielen kann, wurde in früheren Heidelberg-Studien schon ausführlich dargestellt.

Abbildung 15 Interesse für Politik

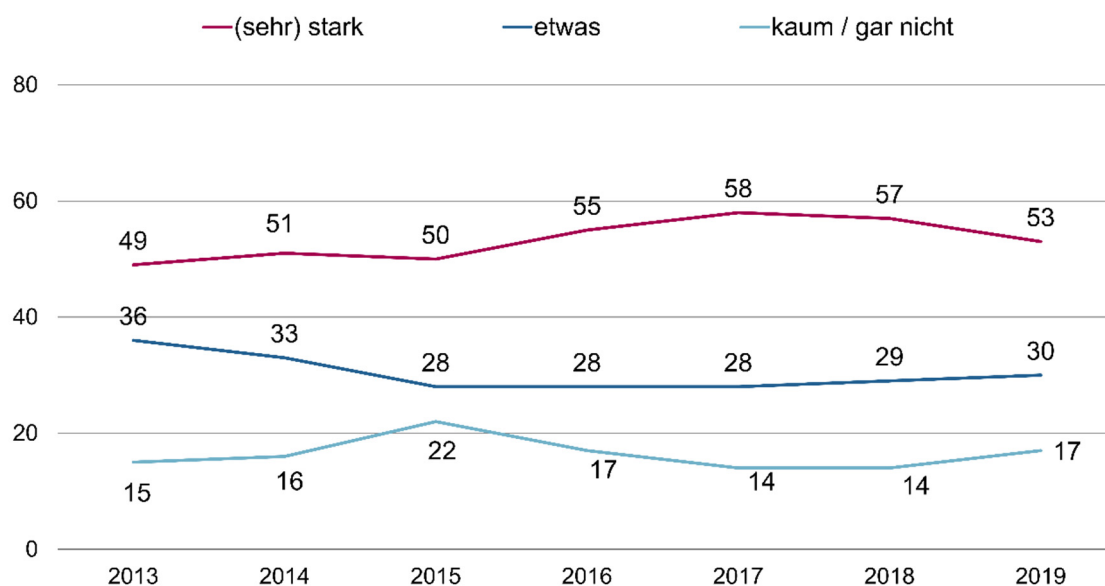


FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Neben den Alters- und Geschlechtsunterschieden gibt es auch klare Zusammenhänge zwischen Politikinteresse und formalem Bildungsniveau: Je höher der Bildungsabschluss der Befragten ist, desto häufiger wird erklärt, sich sehr stark oder stark für Politik zu interessieren (Hauptschulabschluss: 37 %; Hochschulabschluss: 75 %).

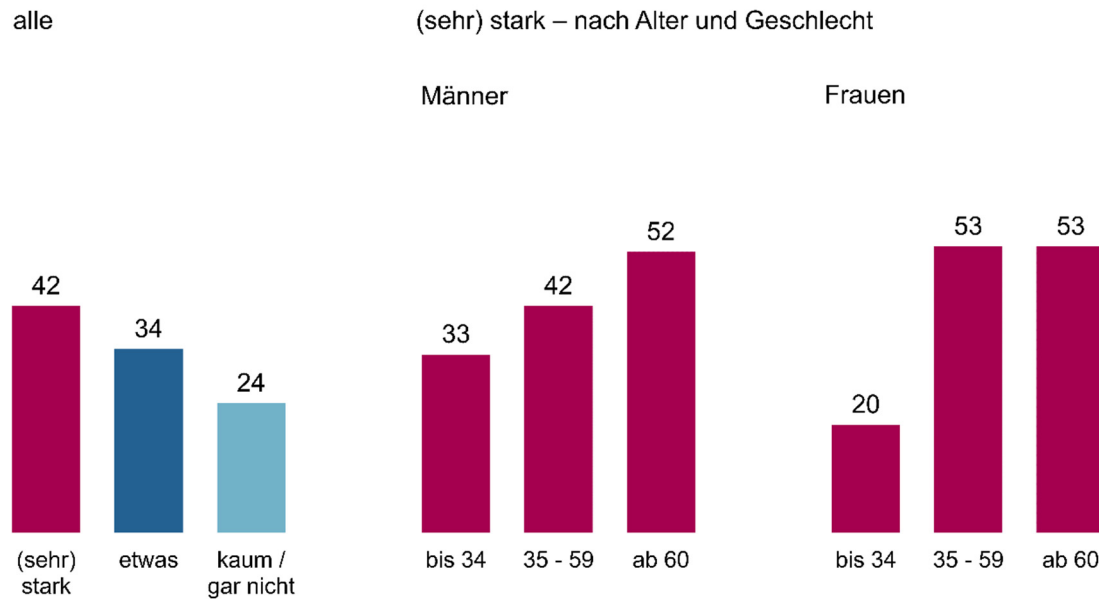
Vergleicht man die aktuellen Angaben noch einmal mit denen in den früheren Jahren, zeigt sich ein geringfügiger Rückgang des starken Politikinteresses; umgekehrt sagen minimal mehr Befragte als in den letzten beiden Jahren, sich wenig bis gar nicht zu interessieren. Hier ist allerdings anzumerken, dass diese Veränderungen so gering sind, dass sich erst über die Jahre zeigen wird, ob es sich dabei wirklich um ein leicht nachlassendes Interesse oder nur um die üblichen statistischen Schwankungen handelt, die eine solche Umfrage immer mit sich bringen kann.

Abbildung 16 Interesse für Politik



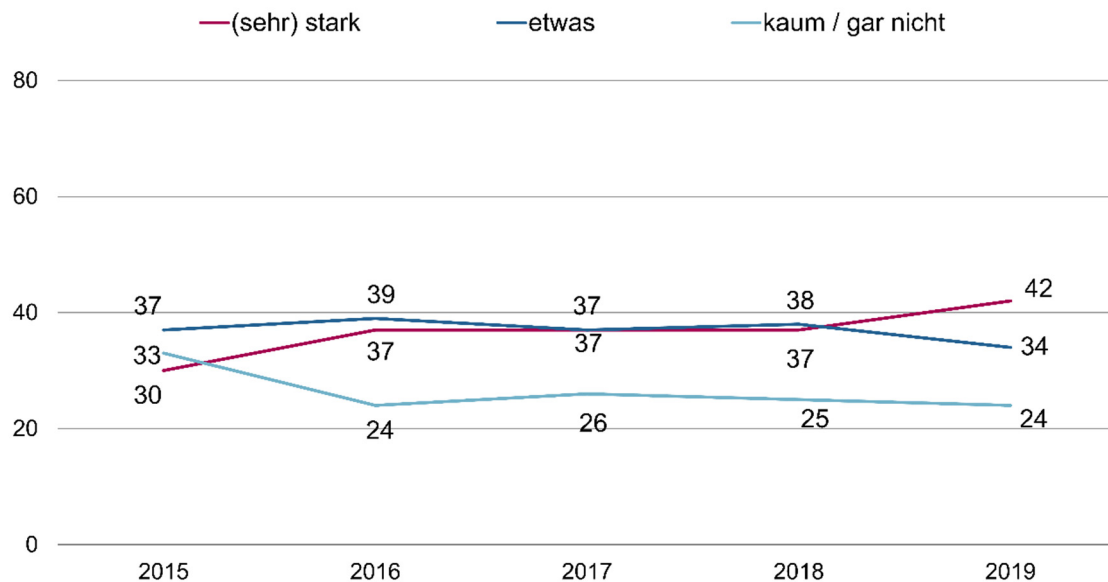
FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Insgesamt etwas geringer als das Interesse für Politik allgemein fällt – wie in der Vergangenheit – das Interesse speziell für die Kommunalpolitik aus: Zusammen 42 % aller Bürgerinnen und Bürger in Heidelberg geben an, sich sehr stark oder stark für die Politik in der Stadt zu interessieren, 34 % haben daran „etwas“ Interesse, 24 % interessieren sich dafür kaum oder gar nicht. Noch etwas größer als beim allgemeinen Interesse für Politik fallen beim kommunalpolitischen Interesse die Unterschiede bei den Altersgruppen aus: Von den jüngsten Befragten geben lediglich 24 % an, sich für Kommunales stark zu interessieren, 53 % bzw. 52 % sind es bei den ab 60-Jährigen. Anders als beim generellen Politikinteresse ist die Frage des Geschlechts beim Interesse für Kommunalpolitik jedoch kaum von Belang (jeweils 42 % starkes Interesse). Erst bei der Kombination von Alter und Geschlecht werden die Unterschiede etwas deutlicher. Während sich bei den jüngeren Heidelbergern Männer etwas häufiger als Frauen stark interessieren, ist es bei der mittleren Gruppe der 35- bis 59-Jährigen genau umgekehrt. Bei den älteren Befragten gibt es dagegen keine geschlechtsspezifischen Unterschiede. Außerdem spielt das formale Bildungsniveau beim kommunalpolitischen Interesse eine geringere Rolle als beim Politikinteresse allgemein: Zwischen 33 % und 39 % der Befragten, die keinen Hochschulabschluss haben, hegen großes Interesse für die Stadt-Politik, 53 % sind es bei Befragten mit einem Uniabschluss. Relevant ist hier natürlich insbesondere, wie lange jemand schon in Heidelberg lebt: Von den Befragten, die maximal zehn Jahre hier wohnen, haben lediglich 31 % starkes Interesse, 48 % sind es, wenn jemand schon zwanzig Jahre oder länger in der Stadt am Neckar lebt.

Abbildung 17 Interesse für Kommunalpolitik

FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

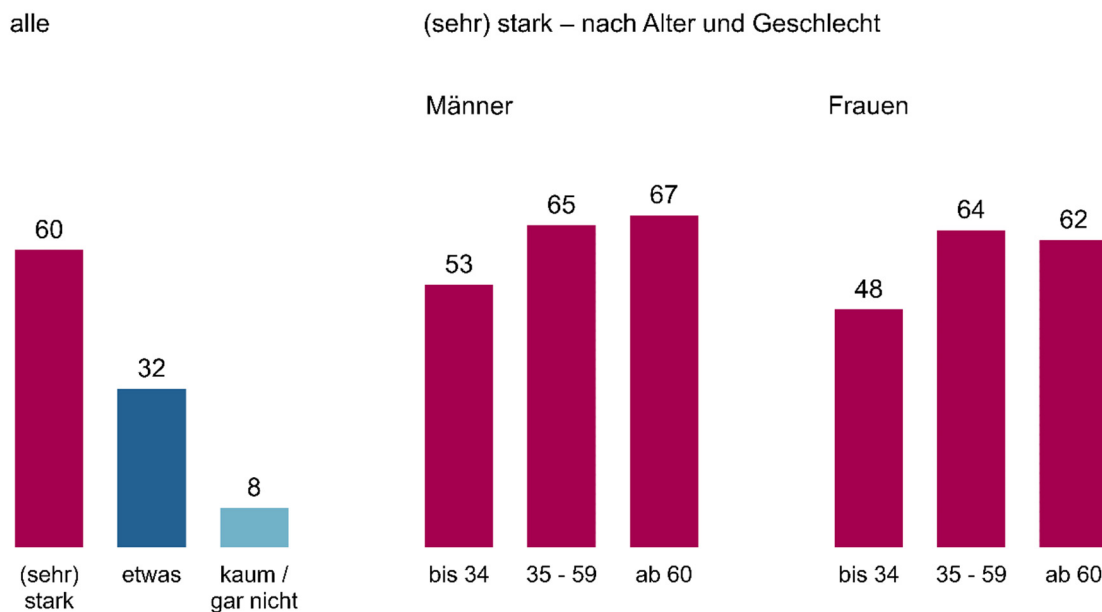
Der Rückblick auf die Entwicklung in den letzten Jahren zeigt, dass das kommunalpolitische Interesse von einer extremen Stabilität geprägt war. Im Jahr 2019 ist die Zahl derer, die sich stark interessieren, aber von 37 % auf 42 % leicht angestiegen – im Vergleich zum allgemeinen Politikinteresse also genau der entgegengesetzte Trend. Auch hier gilt aber, dass die Veränderungen so gering sind, dass sich erst im Nachhinein ergeben wird, ob es sich um einen Trend, um eine einmalige Veränderung oder nur um einen statistischen Ausreißer handelt. Allerdings könnte für ein tatsächlich angestiegenes Interesse an Kommunalpolitik sprechen, dass 2019 zum einen die Kommunalwahl und ein Bürgerentscheid stattgefunden haben. Zum anderen könnte das Interesse an Kommunalem auch deshalb gewachsen sein, weil die Diskussion rund um die Themen Verkehr und Verkehrswende sowohl bundesweit als auch in Heidelberg die öffentliche Diskussion geprägt haben (siehe Ergebnisse bei der Frage nach dem wichtigsten Problem).

Abbildung 18 Interesse für Kommunalpolitik

FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Deutlich größer als das Interesse für die Kommunalpolitik fällt das Interesse für das städtische Geschehen aus: 60 % aller Heidelbergerinnen und Heidelberger geben an, sich sehr stark oder stark für das zu interessieren, was in der Stadt passiert, 32 % hegen dafür „etwas“ Interesse, lediglich zusammen 8 % sagen, sie seien daran kaum oder gar nicht interessiert. Das Interesse ist bei den verschiedenen Altersgruppen unterschiedlich stark: Am relativ geringsten ist es bei den unter 30-Jährigen mit 49 % (sehr stark / stark) und am höchsten bei den 60- bis 69-Jährigen mit 72 %. Zwischen Männern (62 %) und Frauen (58 %) fallen die Unterschiede nicht besonders ins Gewicht. Auch bei der Kombination von Alter und Geschlecht wird ersichtlich, dass es mehr eine Frage des Alters als eine des Geschlechts ist, wie stark sich jemand für das städtische Geschehen interessiert. Je nach Wohndauer der Befragten in Heidelberg sind ähnliche Unterschiede wie beim Alter – bzw. oftmals damit einhergehend – beobachtbar: Wer noch nicht so lange in der Stadt lebt, ist nicht ganz so stark am Stadtgeschehen interessiert wie jene, die hier schon lange wohnen oder gar gebürtige Heidelberger sind.

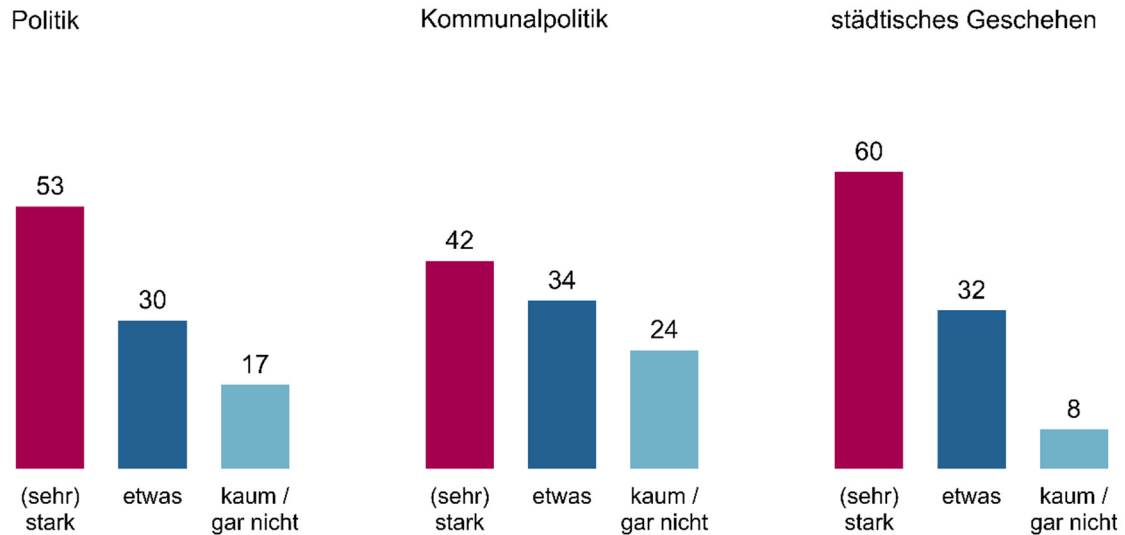
Abbildung 19 Interesse für das städtische Geschehen



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Der eigene Bildungsabschluss spielt zwar ebenfalls eine Rolle, aber in diesem Fall heißt das nicht, wie z. B. beim Interesse für Politik, dass das Interesse für das städtische Geschehen steigt, je höher die formale Bildung ist: Befragte mit Hauptschulabschluss (60 %) sowie die mit Hochschulabschluss (70 %) sagen etwas häufiger als jene mit mittlerer Reife (53 %) oder mit Abitur (51 %), sie hätten ein starkes Interesse (Gerade bei denjenigen, die als höchsten Bildungsabschluss Abitur angeben, handelt es sich natürlich oft um Studierende und das heißt wiederum, dass es sich eher um Befragte der untersten Altersgruppe handelt; und damit ist es also eher eine Frage des Alters und weniger eine der formalen Bildung). Gegenüber dem Vorjahr hat sich beim Interesse am städtischen Geschehen so gut wie nichts geändert (2018: stark (58 %); etwas (31 %); kaum / gar nicht: 11 %).

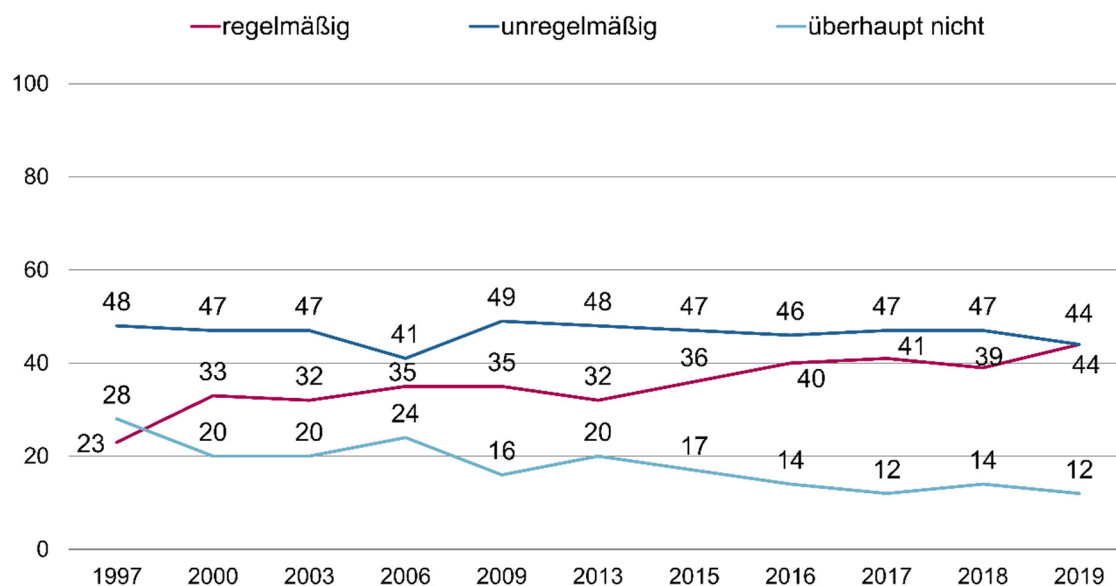
An dieser Stelle nochmals ein direkter Vergleich der drei abgefragten Bereiche: Etwas mehr als die Hälfte der Befragten (53 %) interessiert sich sehr stark oder stark für Politik allgemein, weniger (42 %) sind es im Falle der Kommunalpolitik, am relativ größten (60 %) ist das Interesse, wenn es nicht nur um die Politik auf kommunaler Ebene, sondern um das städtische Geschehen insgesamt geht.

Abbildung 20 Interesse für ...

FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

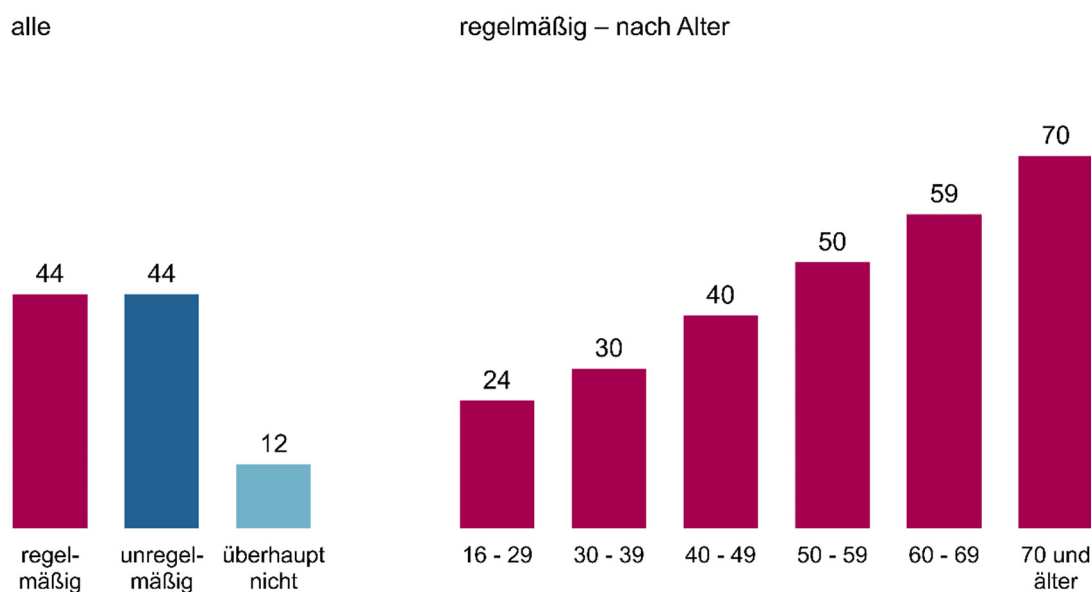
4.2 Persönliche Information und Informationsquellen über Kommunalpolitik

Parallel zum leicht gewachsenen Interesse an der Kommunalpolitik sagen jetzt auch etwas mehr Befragte als zuvor, sie würden sich über die Heidelberger Politik regelmäßig informieren: Im Einzelnen geben dies jetzt 44 % an, ebenfalls 44 % sagen, sie informierten sich darüber unregelmäßig, 12 % informieren sich gar nicht. Die Stärke des eigenen Interesses an der Kommunalpolitik sowie – nicht ganz so deutlich – auch die am städtischen Geschehen, spielen hier natürlich die entscheidende Rolle: Von jenen Befragten, die großes Interesse an der Politik in Heidelberg haben, informieren sich 78 % regelmäßig (etwas Interesse: 26 %; wenig: 11 %). Bei großem Interesse für das Stadtgeschehen sind es nur 58 % (etwas Interesse: 25 %; wenig: 17 %), die sich regelmäßig über die Heidelberger Kommunalpolitik Informationen einholen.

Abbildung 21 Über Kommunalpolitik informiere ich mich ...

FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Des Weiteren wird ersichtlich: Je älter die Befragten sind, desto eher informieren sie sich regelmäßig (unter 30-Jährige: 24 %; ab 70-Jährige: 70 %) über Kommunalpolitik, was natürlich ebenfalls stark mit dem Interesse an der städtischen Politik korreliert. Bei den beiden Geschlechtern gibt es bei dieser Frage in der Summe keine Unterschiede.

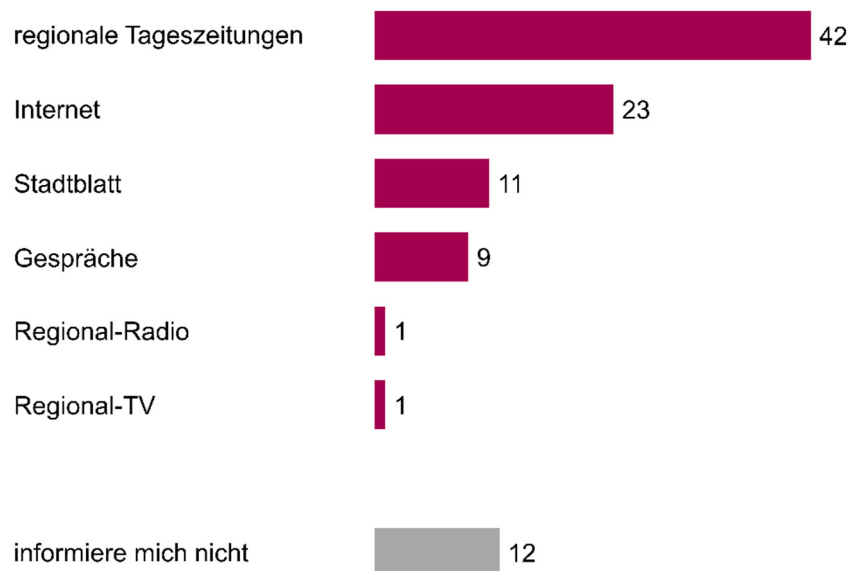
Abbildung 22 Über Kommunalpolitik informiere ich mich ...

FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Wenn es um die Quellen geht, mittels derer sich die Befragten über Kommunalpolitik informieren, gibt es eine – wenn auch minimale – Veränderung gegenüber dem Vorjahr: Nach 37 % im Jahr 2018 sagen jetzt 42 %, sie würden sich hauptsächlich durch eine Tageszeitung über die Heidelberger Politik informieren. So gut wie nichts verändert hat sich dagegen an der Nutzung der restlichen Medien bzw. Informationskanäle: 23 % informieren

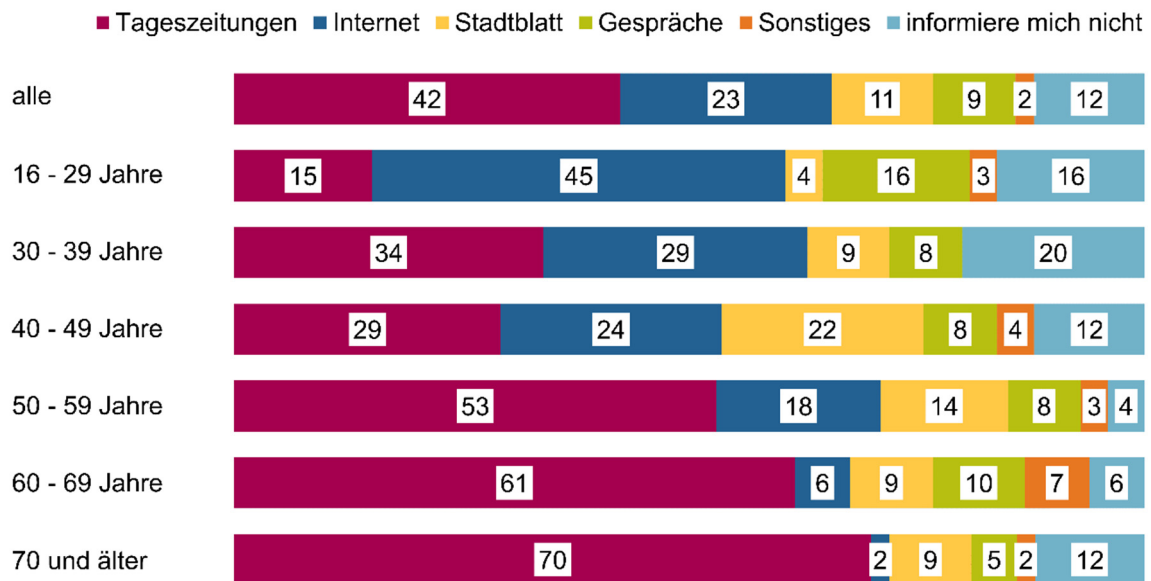
sich im Internet, 11 % über das Stadtblatt. 9 % führen vorwiegend Gespräche mit Kollegen, Freunden oder Familie, jeweils nur 1 % informieren sich mittels regionaler Radio- bzw. TV-Sender, 12 % informieren sich gar nicht.

Abbildung 23 Wie informieren Sie sich hauptsächlich über die Kommunalpolitik in Heidelberg?



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Das Alter der Befragten ist für die spezifische Mediennutzung erwartungsgemäß besonders relevant: Bei den jüngsten Befragten ist als Informationsquelle über die Heidelberger Kommunalpolitik die Tageszeitung von nur geringer Bedeutung (15 %), demgegenüber geben von den ab 70-Jährigen 70 % an, sich vor allem per Zeitung auf dem Laufenden zu halten. Umgekehrt sinkt mit zunehmendem Alter der Befragten das Internet als Informationsquelle mit dem größten Stellenwert (16- bis 29-Jährige: 45 %; ab 70-Jährige: 2 %). Das Stadtblatt wird überdurchschnittlich oft von den 40- bis 49-Jährigen (22 %) als wichtigstes Medium zur Information über Kommunalpolitik genutzt.

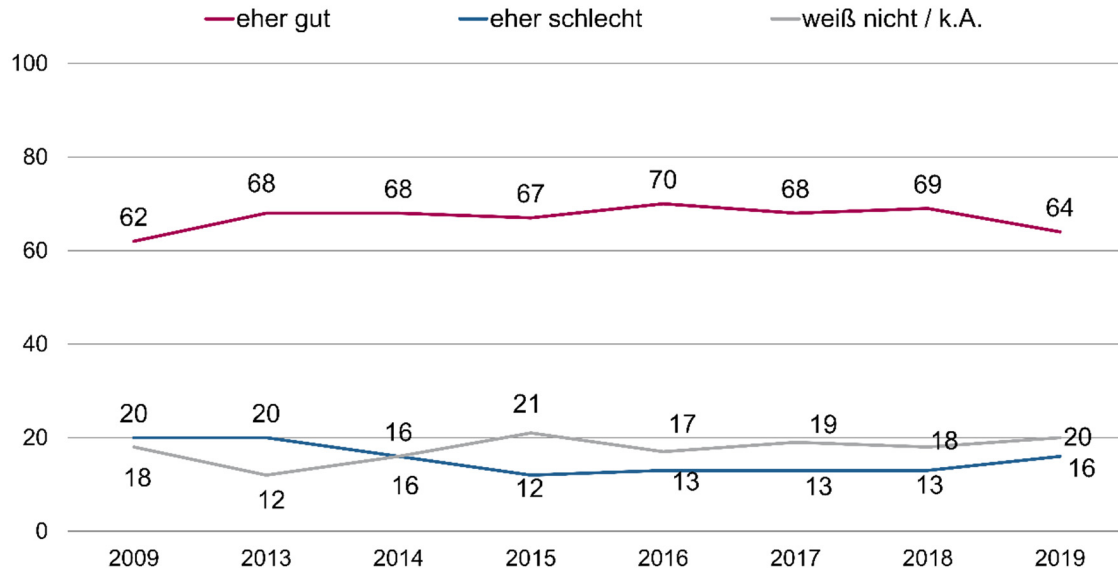
Abbildung 24 Wie informieren Sie sich hauptsächlich über die Kommunalpolitik in Heidelberg?

FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Unterschiedlich ist die Art der Mediennutzung ebenfalls je nach Intensität des Interesses für die Kommunalpolitik, wobei hier hinzugefügt werden muss, dass sich dieser Zusammenhang bereits beim Alter der Befragten zeigt: Das heißt, Ältere interessieren sich öfter für Kommunalpolitik und dementsprechend wird von den Befragten mit größerem Interesse an der Kommunalpolitik auch die Zeitung häufiger als Infoquelle genutzt: Besteht eher starkes Interesse an der Kommunalpolitik, liegt die Tageszeitung als Haupt-Informationsquelle mit 57 % vorn (Internet: 20 %; Stadtblatt: 13 %). Interessiert sich jemand nach eigenen Angaben nur „etwas“, dominiert zwar ebenfalls die Tageszeitung mit 40 %, aber nicht mehr ganz so deutlich (Internet: 28 %; Stadtblatt: 12 %).

4.3 Beurteilung von Oberbürgermeister Eckart Würzner

Knapp zwei Drittel (64 %) der Befragten – und damit minimal weniger als in den letzten Jahren – finden, Prof. Dr. Eckart Würzner mache seine Sache als Oberbürgermeister in Heidelberg eher gut, 16 % bewerten seine Leistungen als eher schlecht, 20 % antworten mit „weiß nicht“. So gut wie keine Rolle spielt es hier, welches Geschlecht die Befragten haben. Klare Mehrheiten in allen Altersgruppen beurteilen Eckart Würzners Arbeit als Stadtoberhaupt positiv (zwischen 53 % (unter 30-Jährige) und 74 % (60- bis 69-Jährige)); auffällig ist, dass sich insbesondere große Teile der unter 40-Jährigen darüber kein Urteil zutrauen (35 % bzw. 27 %). Oft sind es natürlich auch die Jüngeren, die noch nicht lange in Heidelberg leben und die sich im Zuge dessen eher weniger für das kommunale Geschehen in Heidelberg interessieren: Während von den Befragten, die maximal seit zehn Jahren in der Stadt wohnen, nur 50 % die Leistungen des Oberbürgermeisters als gut bewerten (eher schlecht: 14 %; weiß nicht: 36 %), fällt das Urteil bei Befragten, die von Geburt an in Heidelberg leben, deutlich positiver aus (eher gut: 74 %); nur 6 % der gebürtigen Heidelbergerinnen und Heidelberger machen hier keine Angabe (eher schlecht: 20 %). Des Weiteren stuften die Befragten mit starkem oder mittlerem Interesse an der Kommunalpolitik die Arbeit von Eckart Würzner (70 % bzw. 71 %) häufiger positiv ein als jene mit geringem oder keinem Interesse (42 %) – umgekehrt steigen die „weiß nicht“-Anteile, je weniger Interesse besteht (7 %, 20 %, 45 %).

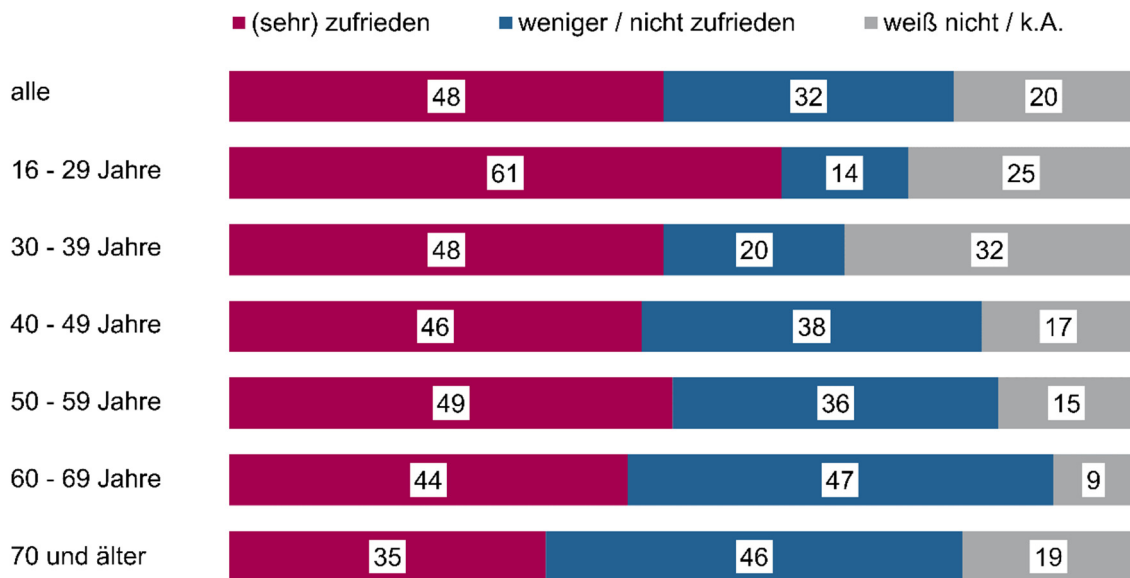
Abbildung 25 Beurteilung der Arbeit von Oberbürgermeister Würzner

FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Zwar fällt das Urteil der verschiedenen Befragtengruppen je nach Parteinähe leicht unterschiedlich aus, es ist aber allen Gruppen gemeinsam, dass jeweils mehr oder weniger deutliche Mehrheiten die Arbeit des Oberbürgermeisters als gut bewerten: Am häufigsten fällen jene Befragte ein positives Urteil, die angegeben haben, von den Gemeinderatsfraktionen in Heidelberg würden ihnen die CDU (82 %) bzw. „DIE HEIDELBERGER“ (84 %) am besten gefallen. Nur etwas weniger sind es in den Reihen der SPD (78 %). Etwas bzw. deutlich reservierter äußern sich Befragte mit Nähe zu den GRÜNEN (65 %) und zur LINKEN (54 %), wobei hier hinzuzufügen ist, dass bei diesen jeweils große Anteile mit „weiß nicht“ antworten (24 % bzw. 29 %). 51 % der Befragten, denen eine der anderen im Gemeinderat vertretenen Parteien oder Wählergemeinschaften am besten gefällt, sagen über die Arbeit des OBs „eher gut“, ähnlich sieht es bei denjenigen aus, die sich bei der Frage nach der bevorzugten Partei im Gemeinderat für gar keine entschieden haben (52 %).

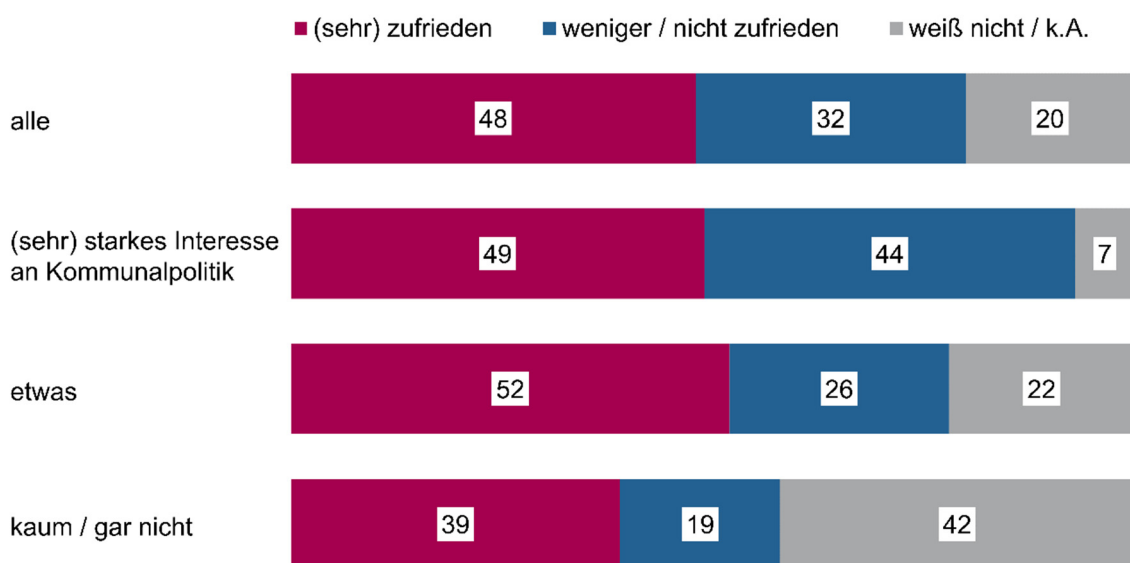
4.4 Zufriedenheit mit dem Gemeinderat

Obwohl zwischen der jetzigen und der letzten Umfrage die Kommunalwahl in Heidelberg stattgefunden hat und dies zu einer deutlich veränderten Zusammensetzung des Gemeinderats geführt hat, werden dessen Leistungen aktuell fast identisch wie im Jahr 2018 bewertet: Knapp die Hälfte aller Befragten ist mit den Leistungen des kommunalen Parlaments sehr zufrieden bzw. zufrieden (2018: 49 %), zusammen 32 % sind dagegen weniger oder überhaupt nicht zufrieden (2018: 28 %). Keine Angabe machen hier 20 % (2018: 23 %). Bei allen Altersgruppen unter 60 Jahren gibt es jeweils mehr Befragte, die angeben, eher zufrieden zu sein im Vergleich zu jenen, die eher unzufrieden sind. Die 60- bis 69-Jährigen äußern sich zwiespältig zu den Leistungen des Heidelberger Gemeinderats – gleichzeitig stellen sie die Gruppe mit dem geringsten „weiß nicht“-Anteil dar. Eine Mehrheit der Generation 70plus (46 %) bewertet die Arbeit des Gremiums eher schlecht. Ganz ähnlich war das Ergebnis in den verschiedenen Altersgruppen bereits im Vorjahr ausgefallen. Männer (zufrieden: 48 %) und Frauen (zufrieden: 48 %) urteilen jeweils ähnlich, allerdings antworten die weiblichen Befragten deutlich häufiger mit „weiß nicht“ (23 % gegenüber 16 %). Des Weiteren fällt die Bewertung in den verschiedenen Bildungsgruppen ebenfalls recht gleich aus.

Abbildung 26 Zufriedenheit mit den Leistungen des Gemeinderats

FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Betrachtet man hier die Angaben je nach Stärke des Interesses für Kommunalpolitik, zeigen sich die größten Abweichungen vor allem in der unterschiedlichen Höhe der „weiß nicht“-Anteile: Nur 7 % derjenigen, die sich stark für die städtische Politik interessieren, urteilen nicht über die Leistungen des Gemeinderats; bei „etwas“ Interesse sind es schon 22 %, aber 42 % derjenigen, die sich wenig bis gar nicht interessieren, geben in diesem Punkt kein Urteil ab. Bei starkem Interesse für die kommunale Politik fällt das Urteil der Befragten zwiespältig aus, bei den Gruppen mit mittlerem bis geringem Interesse sind jeweils etwa doppelt so viele zufrieden im Vergleich zu jenen, die unzufrieden sind.

Abbildung 27 Zufriedenheit mit den Leistungen des Gemeinderats

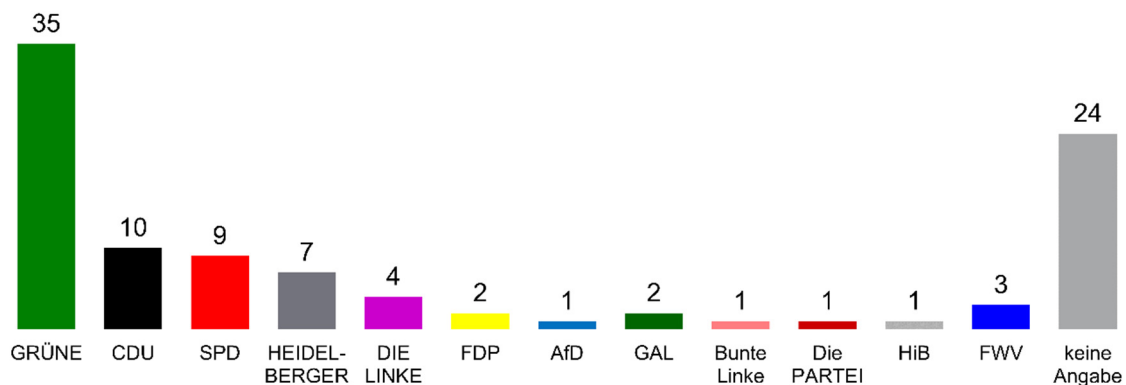
FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Am relativ positivsten im Vergleich zu den anderen Gruppen bewerten diejenigen, denen die GRÜNEN (59 %) oder die SPD (54 %) im Gemeinderat am besten gefallen, die Leistungen des Gemeinderats.

4.5 Präferenz von Parteien und Wählervereinigungen des Gemeinderats

Wenn es darum geht, welche Partei bzw. Wählervereinigung im Gemeinderat den Heidelberger Bürgerinnen und Bürgern am besten gefällt, setzt sich bei den „großen“ Parteien der Trend, der sich bereits 2018 gegenüber 2017 abzeichnete, deutlich fort – ein Trend, bei dem es sich nicht um ein Heidelberger Spezifikum handelt, sondern der auch bundesweit in ähnlicher Form feststellbar ist, wenn auch die Ausgangsbasis in Heidelberg eine andere ist: Immer stärker wächst die Zustimmung für die GRÜNEN, dagegen gibt es immer weniger Unterstützung für CDU und SPD. Im Detail sagen aktuell 35 % der Befragten (2018: 29 %), im Gemeinderat würden ihnen die GRÜNEN am besten gefallen, auf nur noch 10 % kommt die CDU (2018: 15 %) und auf 9 % die SPD (2018: 10 %). „DIE HEIDELBERGER“ stehen mit 7 % Zuspruch (2018: 4 %) jetzt etwas besser da, bei der LINKEN gibt es mit 4 % kaum Veränderungen (2018: 5 %), die FDP kommt erneut auf 2 %. Bei den weiteren Wählergemeinschaften, die im Gemeinderat vertreten sind, gibt es gegenüber dem Vorjahr – sofern sie bereits vor der letzten Kommunalwahl im Gemeinderat saßen – kaum Unterschiede (AfD: 1 % (2018: 2 %); GAL: 2 % (2018: 1 %); Bunte Linke: 1 % (2018: 1 %); Die PARTEI: 1 %; „Heidelberg in Bewegung“ (HiB): 1 %; Freie Wähler Vereinigung (FWV): 3 % (2018: 1 %).

Abbildung 28 Welche Partei bzw. Wählergemeinschaft im Heidelberger Gemeinderat gefällt Ihnen am besten?



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

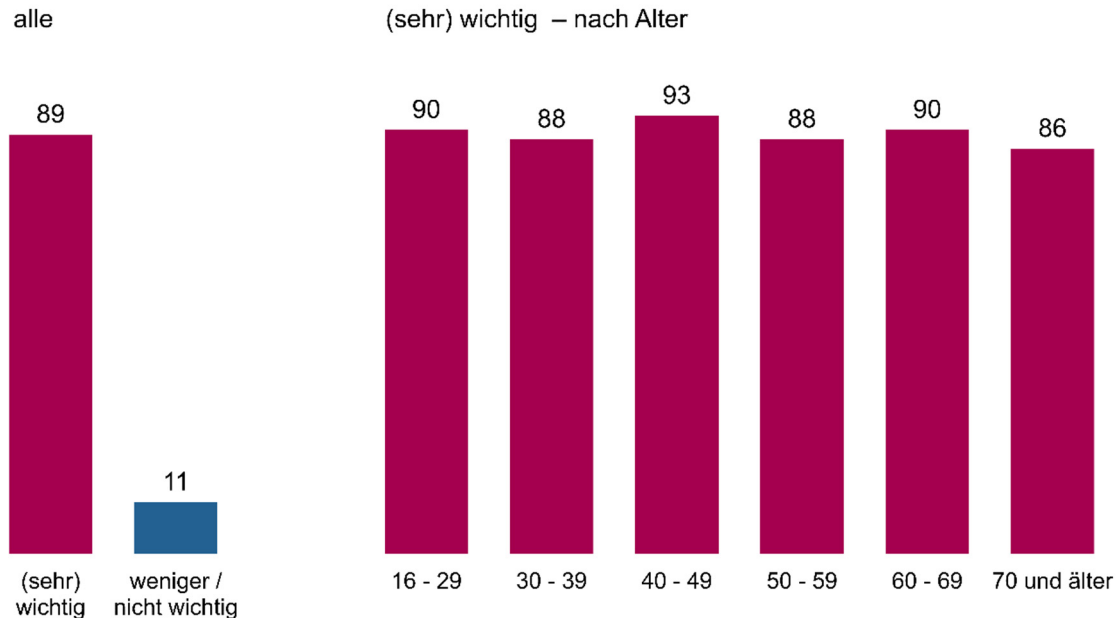
Die GRÜNEN liegen in der Präferenz der Befragten bei allen Altersgruppen unter 70 Jahren klar vorn (unter 30-Jährige: 52 %; 40- bis 49-Jährige: 29 %) und ihr Vorsprung vor CDU und SPD ist in all diesen Altersgruppen deutlich. Bei den ab 70-Jährigen liegen CDU (20 %) und GRÜNE (19 %) praktisch gleichauf, gefolgt von der SPD (13 %). Die beiden Geschlechter äußern sich – was ihre Parteipräferenz anbelangt – jeweils recht ähnlich, allerdings antworten auch hier wieder mehr Frauen (27 %) als Männer (19 %) mit „weiß nicht“.

4.6 Beurteilung der Bürgerbeteiligung

Fast genau wie in den letzten Jahren beurteilen die Heidelbergerinnen und Heidelberger die Relevanz der Bürgerbeteiligung in der Stadt: Nach 91 % im Vorjahr sagen jetzt 89 %, dass sie es sehr wichtig oder wichtig finden, dass die Stadt Heidelberg den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit bietet, sich bei Veranstaltungen oder im Internet an der Planung von Vorhaben und Projekten zu beteiligen, nur 11 % halten das für weniger oder gar nicht wichtig (2018: 8 %). Einigkeit besteht darüber ganz unabhängig vom Alter oder Geschlecht der Befragten. In Sachen Bürgerbeteiligung zu Vorhaben der Stadt fallen die Quoten bei den Befragten je nach Bildungsabschluss nur leicht unterschiedlich aus (wichtig: Hauptschulabschluss: 85 %; mittlere Reife: 93 %; Abitur:

94 %; Hochschulabschluss: 86 %). Selbst Befragte, die sich nach eigenen Angaben kaum oder gar nicht für das städtische Geschehen interessieren, empfinden diese Partizipationsmöglichkeit fast ebenso häufig als wichtig (82 %) wie Befragte mit (sehr) starkem (90 %) oder „etwas“ Interesse (90 %).

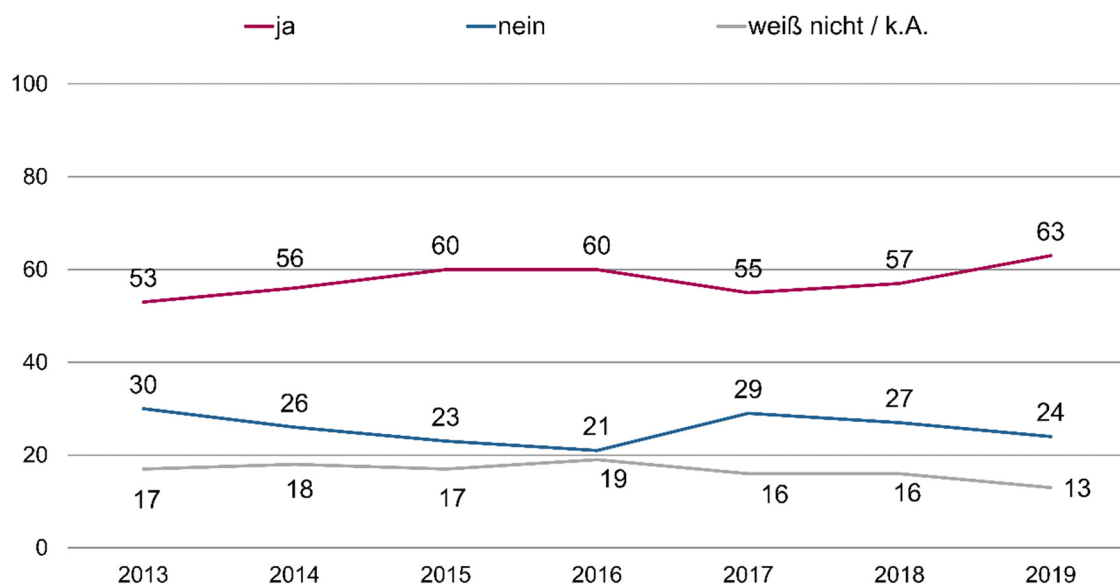
Abbildung 29 Bürgerbeteiligung in Heidelberg: Dass sich die Bürger beteiligen können, finden ...



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Die Zahl bzw. das Maß an Beteiligungsmöglichkeiten wird von den Befragten in diesem Jahr noch etwas positiver beurteilt als in den letzten Jahren: Aktuell geben 63 % an (2018: 57 %), die Stadt Heidelberg biete ihren Bürgerinnen und Bürgern genügend Gelegenheiten, sich bei städtischen Projektplanungen miteinzubringen. Anders sehen das 24 % (2018: 27 %), 13 % machen dazu keine Angabe (2018: 16 %).

Abbildung 30 Bürgerbeteiligung in Heidelberg: Gibt es genügend Möglichkeiten, sich zu beteiligen?

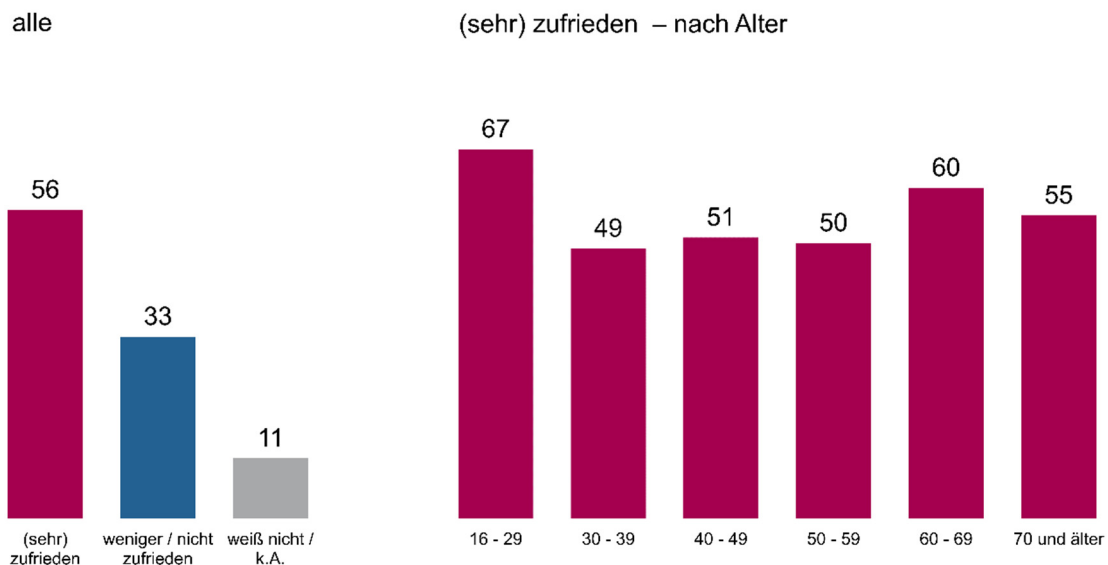


FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Bei den diversen Altersgruppen finden zwischen 55 % (30- bis 39-Jährige) und 70 % (unter 30-Jährige) die Zahl der Partizipationsmöglichkeiten im Rahmen der Heidelberger Bürgerbeteiligung ausreichend. Die 50- bis 59-Jährigen (nicht genügend: 31 %) sind etwas kritischer als die anderen Altersgruppen. Befragte mit starkem Interesse am Stadtgeschehen sagen häufiger (66 %) als diejenigen mit geringem Interesse (43 %), dass es genügend Beteiligungsmöglichkeiten gibt; die letztgenannte Gruppe antwortet im Gegenzug deutlich häufiger mit „weiß nicht“ (34 %) als jene mit großem Interesse (7 %). Tendenziell ähnlich verhält es sich, wenn man als Kriterium das Interesse für Kommunalpolitik heranzieht.

Wenn es insgesamt darum geht, wie zufrieden die Bürgerinnen und Bürger damit sind, wie die Bürgerbeteiligung in Heidelberg momentan abläuft, sagen nach 58 % im Vorjahr jetzt 56 %, sie seien damit sehr zufrieden bzw. zufrieden. Etwas mehr Befragte (33 %) als 2018 (26 %) zeigen sich damit weniger oder überhaupt nicht zufrieden. Nach 16 % vor zwölf Monaten sagen jetzt nur noch 11 % „weiß nicht“. Leicht unterschiedlich äußern sich diesbezüglich die verschiedenen Altersgruppen: Während sich von den jüngsten Befragten 67 % positiv äußern, sind es bei den nächstälteren lediglich 49 %. Des Weiteren weichen in den verschiedenen Altersgruppen die „weiß nicht“-Anteile recht stark voneinander ab. Nur geringfügige Unterschiede gibt es je nach Bildungsabschluss der Befragten (49 % bis 59 %). Das Geschlecht spielt praktisch keine Rolle.

Abbildung 31 Bürgerbeteiligung in Heidelberg: Wie zufrieden sind Sie damit insgesamt?



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

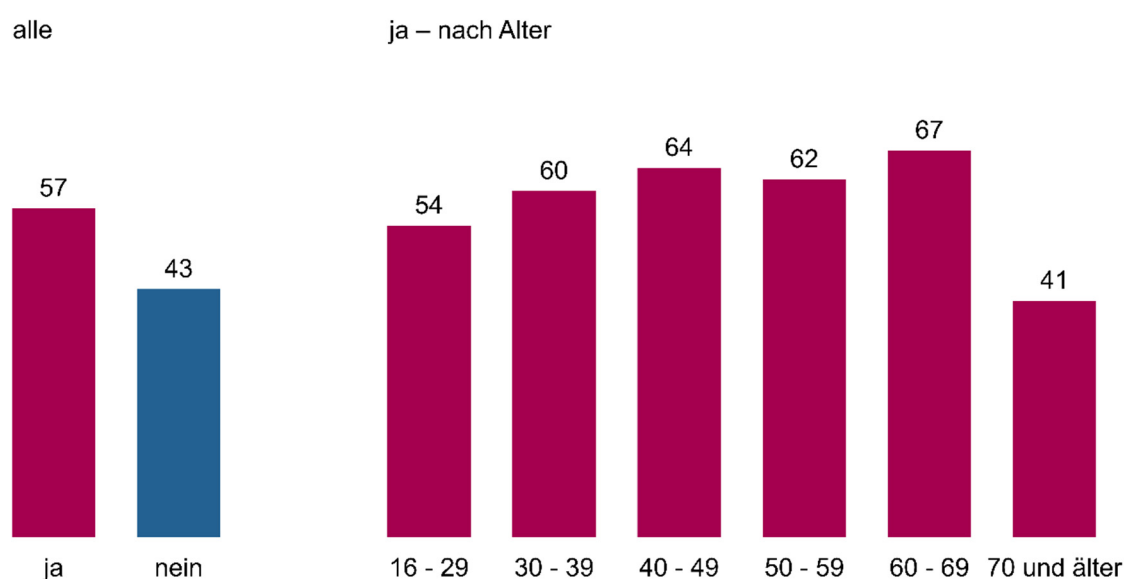
Heidelbergerinnen und Heidelberger, die sich nach eigenen Angaben (sehr) stark für das Stadtgeschehen (56 %) oder die Kommunalpolitik (57 %) interessieren, zeigen sich mit der Bürgerbeteiligung insgesamt zufriedener als jene mit jeweils geringem Interesse (43 % bzw. 44 %). Bei den eher Uninteressierten sind allerdings die „weiß nicht“-Anteile wiederum deutlich höher. Vergleichsweise am positivsten äußern sich diejenigen, die sich jeweils mittelstark interessieren (Stadtgeschehen: 59 %; Kommunalpolitik: 63 %).

4.7 Teilnahme an der Bürgerbeteiligung

Nach 44 % vor einem Jahr sagen jetzt deutlich gestiegene 57 % der Befragten, sie hätten selbst schon einmal an einer Veranstaltung zur Bürgerbeteiligung teilgenommen bzw. bei einem Bürgerbeteiligungsprojekt im Internet mitgemacht. Es stellt die Frage, wie es zu diesem starken Anstieg gekommen ist: Haben tatsächlich so viel mehr Menschen bei einem von der Stadt initiierten Bürgerbeteiligungsprojekt mitgemacht, etwa weil durch entsprechende Projekte (Masterplan Neuenheimer Feld, Umgestaltung Dossenheimer Landstraße) seit der letzten

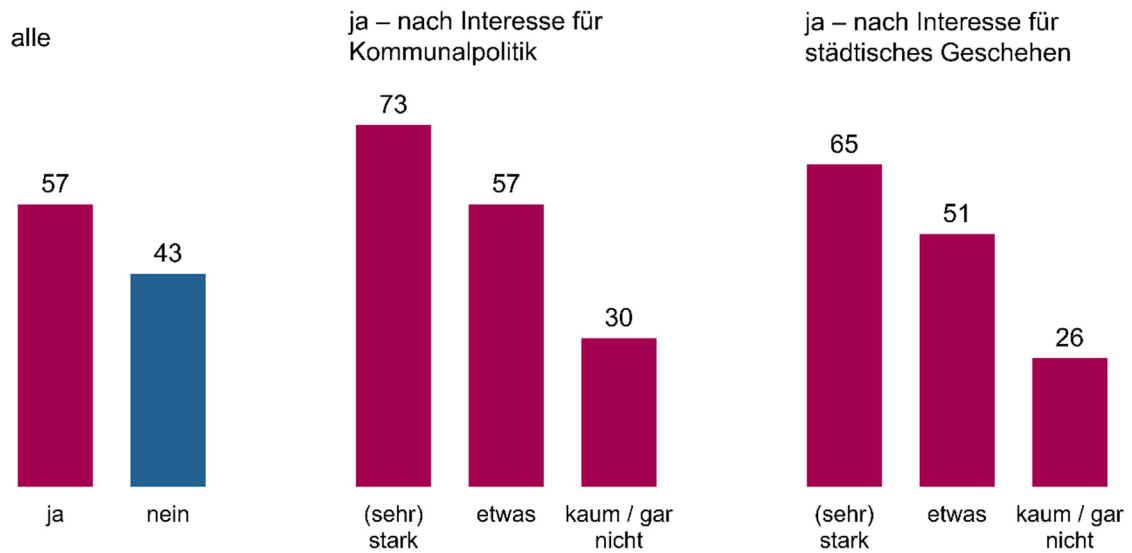
Heidelberg-Studie auch in den Stadtteilen Bürgerbeteiligungen stattgefunden haben, in denen das bisher weniger der Fall war? Oder liegt es an dem Bürgerentscheid zur Verlegung des Betriebshofs, der im Sommer 2019 stattgefunden hat und vielleicht von einigen Befragten ebenfalls als von der Stadt initiierte Maßnahme der Bürgerbeteiligung empfunden wurde? Die Betrachtung der verschiedenen Altersgruppen zeigt im Detail: Alle unter 70-Jährigen sagen jetzt jeweils häufiger als im Vorjahr, schon mal bei einem Beteiligungsprojekt der Stadt Heidelberg mitgemacht zu haben, besonders stark fällt diese Zunahme bei den unter 30-Jährigen aus (2018: 29 %; 2019: 54 %). Bei der zuletzt genannten Gruppe könnte auch die Fridays-for-Future-Bewegung eine Rolle gespielt haben, auch wenn es sich dabei nicht um eine Bürgerbeteiligung der Stadt handelt, wonach hier gefragt wurde.

Abbildung 32 Bürgerbeteiligung in Heidelberg: Haben Sie sich selbst schon einmal beteiligt?



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Auch was das Interesse am städtischen Geschehen oder an der Kommunalpolitik anbelangt, sagen – unabhängig von der jeweiligen Stärke des Interesses – alle Gruppen jetzt jeweils deutlich häufiger als 2018, bei einem Projekt der Bürgerbeteiligung schon mal mitgemacht zu haben, aber erwartungsgemäß sind die Quoten bei denjenigen, die sich nach eigenen Angaben stark für Kommunalpolitik oder für das Stadtgeschehen interessieren, jeweils am höchsten (73 % bzw. 65 %).

Abbildung 33 Bürgerbeteiligung in Heidelberg: Haben Sie sich selbst schon einmal beteiligt?

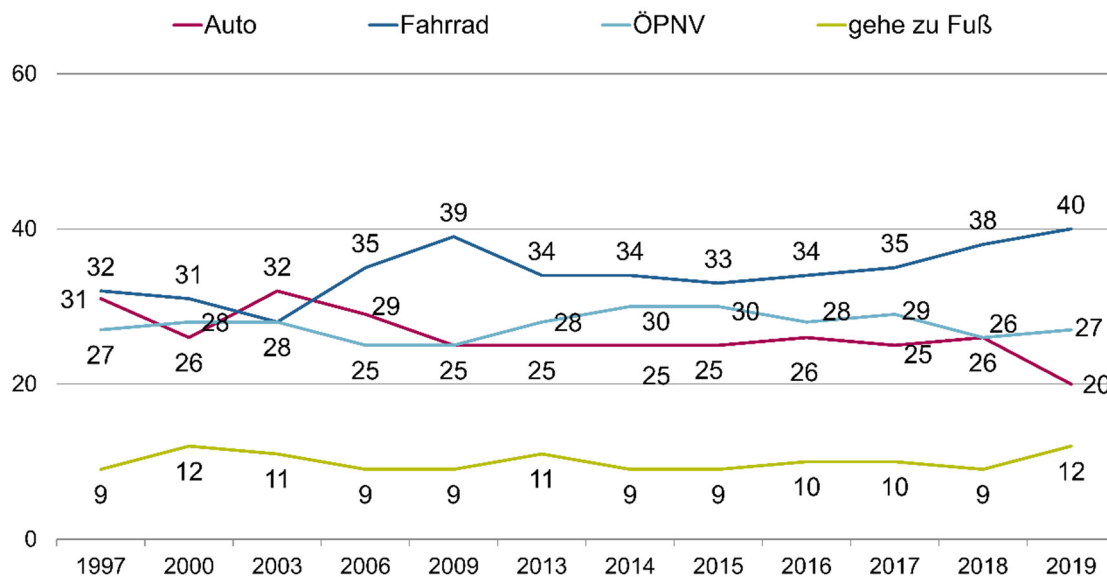
FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

5 Verkehrsmittel in Heidelberg und in der Region

5.1 Hauptverkehrsmittel in Heidelberg

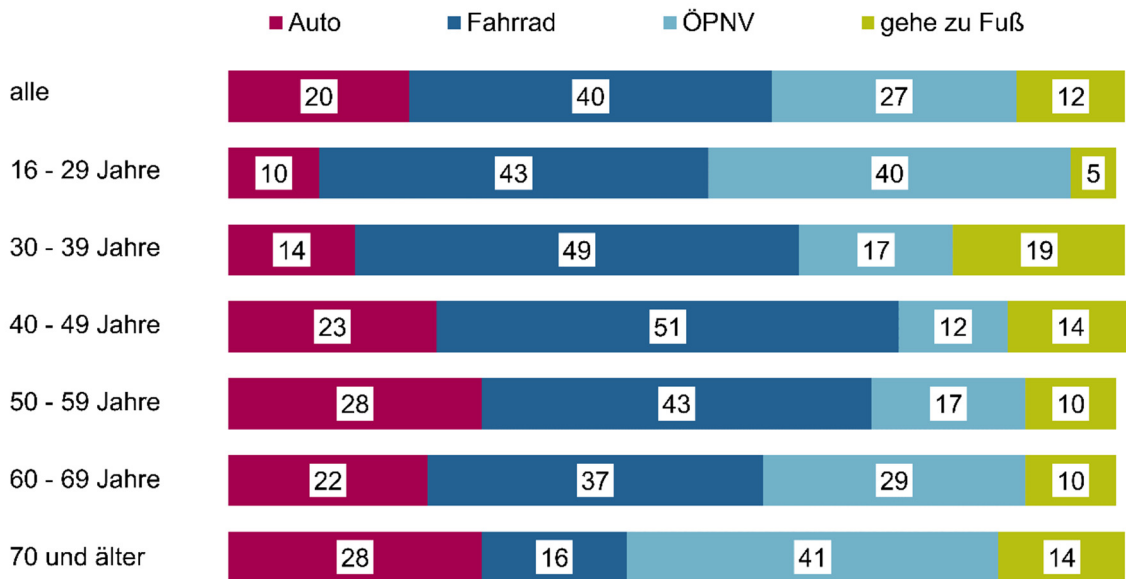
40 % aller Heidelbergerinnen und Heidelberger geben an, die Wege innerhalb der Stadt vorwiegend mit dem Fahrrad zurückzulegen. Für 27 % sind öffentliche Verkehrsmittel und für 20 % das Auto Hauptfortbewegungsmittel in Heidelberg; weitere 12 % gehen meistens zu Fuß. Nicht unterschieden wurde an dieser Stelle, ob es sich bei den Wegen innerhalb Heidelbergs um Berufs-, Freizeit- oder sonstige Wege handelt. Die Verkehrsmittelnutzung der Heidelbergerinnen und Heidelberger, die in den letzten Jahren sehr stabil ausgefallen war, zeigt damit im Jahr 2019 kleine, aber interessante Veränderungen im Vergleich zu den früheren Jahren: Seit 2016 ist die Anzahl jener, die hauptsächlich das Fahrrad nutzen, kontinuierlich gestiegen und liegt jetzt wieder auf dem Niveau von 2009. Des Weiteren hatte die Quote der Auto-Nutzer jahrelang sehr stabil bei 25 % bzw. 26 % gelegen, diese ist jetzt erstmals etwas gesunken. Kaum Veränderungen gab es über die Zeit quantitativ bei jenen, die in Heidelberg hauptsächlich Bus und Bahn fahren. Der Fußgänger-Anteil ist minimal höher als in der Vergangenheit.

Abbildung 34 Wenn ich in Heidelberg unterwegs bin, benutze ich hauptsächlich ...



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

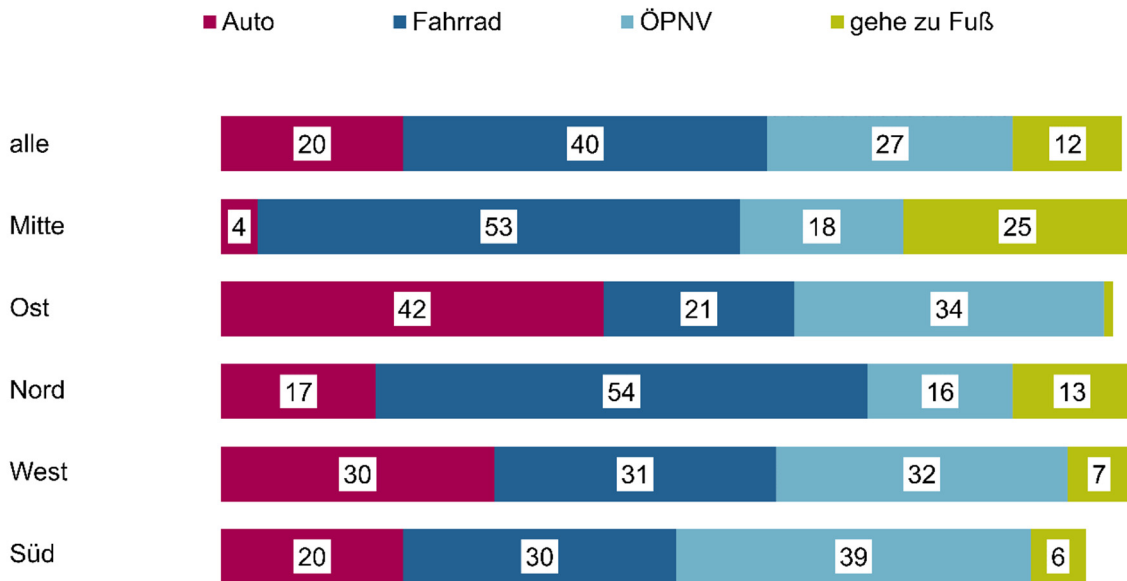
Unterschiedlich fällt nach wie vor das Mobilitätsverhalten der jeweiligen Altersgruppen in der Universitätsstadt Heidelberg aus: Bei allen unter 70-Jährigen ist das Fahrrad – mehr oder weniger deutlich – das Hauptverkehrsmittel innerhalb der Stadt, am häufigsten geben dies die 40- bis 49-Jährigen und die 30- bis 39-Jährigen an (51 % bzw. 49 %). Bei der Generation 70plus liegt dagegen der ÖPNV mit 41 % vorn, gefolgt vom Auto mit 28 %, 16 % der Älteren bewegen sich meist mit dem Rad fort. Was die Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs anbelangt, fällt die Quote (neben den ab 70-Jährigen) auch bei den unter 30-Jährigen mit 40 % besonders hoch aus. Überdurchschnittlich häufig mit dem Auto fahren innerhalb Heidelbergs die 50- bis 59-Jährigen (28 %) sowie die ab 70-Jährigen (28 %), die unter 40-Jährigen geben dagegen seltener an, hauptsächlich mit dem Auto unterwegs zu sein (10 % bzw. 14 %). Bei den Fußgängern gibt es die höchsten Anteile bei den 30- bis 39-Jährigen (19 %) und die niedrigsten bei den unter 30-Jährigen (5 %).

Abbildung 35 Wenn ich in Heidelberg unterwegs bin, benutze ich hauptsächlich ...

FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Auch zwischen den Geschlechtern gibt es Unterschiede: Zwar geben Männer (40 %) wie Frauen (40 %) jeweils gleich häufig an, in Heidelberg vorwiegend zu radeln, bei den männlichen Befragten folgt auf Platz zwei dann allerdings das Auto (25 %; ÖPNV: 19 %; zu Fuß: 15 %), bei den Frauen hingegen der ÖPNV (34 %; Auto: 16 %; zu Fuß: 9 %). Des Weiteren gibt es Abweichungen je nach familiärer Situation: Leben Kinder bis 12 Jahre im Haushalt des Befragten, werden deutlich seltener öffentliche Verkehrsmittel benutzt (15 %; Auto: 25 %; Rad: 46 %; zu Fuß: 14 %) als von Befragten, die keine Kinder in diesem Alter haben (30 %; Auto: 19 %; Rad: 38 %; zu Fuß: 11 %).

Recht heterogen ist auch das Mobilitätsverhalten der Befragten je nach Wohnort (wobei hier, wie erwähnt, nicht unbedingt die eigentliche Wohnlage oder das dortige ÖPNV-Angebot, sondern auch die Altersstruktur der jeweiligen Stadtteilgruppe entscheidend sein könnten): Jeweils mehr als die Hälfte der Befragten im Norden (54 %) und in der Mitte (53 %) nutzen in Heidelberg hauptsächlich das Fahrrad. Deutlich weniger tun dies dagegen in den anderen Stadtteilgruppen (21 % bis 31 %). Im Osten ist das Auto das wichtigste Verkehrsmittel (42 %) und wird, relativ zu den anderen Stadtteilgruppen, für die Wege innerhalb der Stadt auch deutlich häufiger genutzt. Die geringste Auto-Quote haben mit 4 % diejenigen in der Stadtteilgruppe Mitte. Im Süden sind die öffentlichen Verkehrsmittel mit 39 % Hauptfortbewegungsmittel und damit hat der Süden gleichzeitig auch den höchsten ÖPNV-Anteil im Vergleich zu den anderen Regionen. Im Osten (34 %) und im Westen (32 %) liegt die Zahl der ÖPNV-Nutzer ebenfalls über dem Durchschnitt. Eher seltener wird der öffentliche Nahverkehr dagegen in der Mitte und im Norden genutzt. Erwartungsgemäß gehen in der Mitte mit 25 % deutlich mehr Befragte zu Fuß als in nicht-innerstädtischen Bereichen. Bezogen auf die einzelnen Stadtteile wird in Schlierbach und Ziegelhausen (= Osten) am häufigsten das Auto (42 %) genutzt. Beim Fahrradfahren liegen die West- und Bahnstädter (69 %) vorn. Vergleichsweise am häufigsten sind öffentliche Verkehrsmittel für Befragte auf dem Boxberg und im Emmerstgrund (58 %) Hauptfortbewegungsmittel, zu Fuß gehen insbesondere die Befragten in der Altstadt (42 %).

Abbildung 36 Wenn ich in Heidelberg unterwegs bin, benutze ich hauptsächlich ...

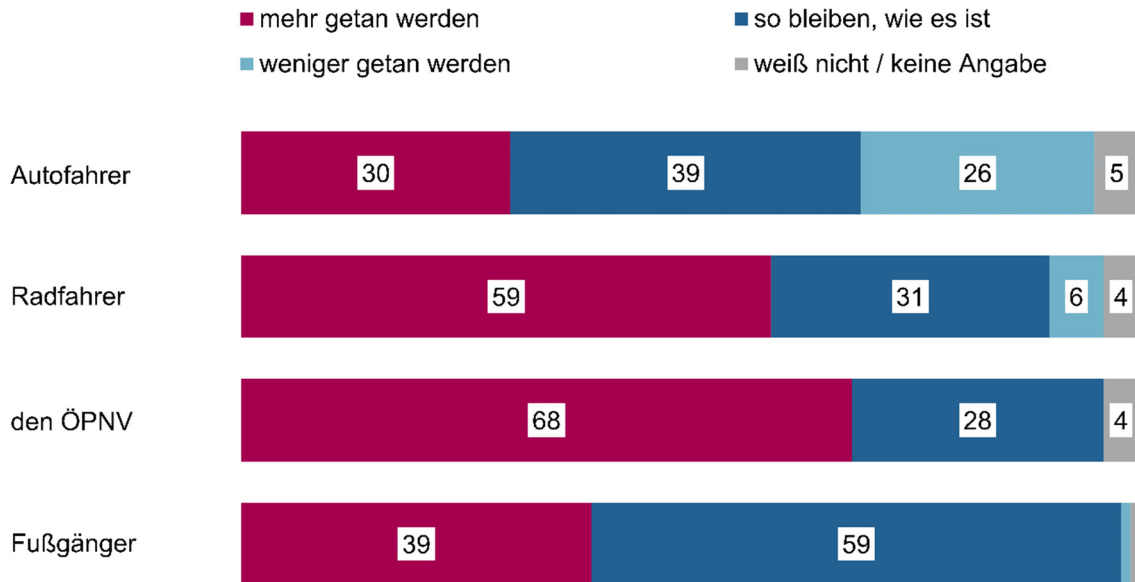
FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Gibt es im Haushalt des Befragten kein Auto, liegt das Fahrrad als Hauptverkehrsmittel (47 %) deutlich vorn. Es folgt der ÖPNV mit 35 % (Auto: 2 %; zu Fuß: 15 %). Ist dagegen im Haushalt ein Auto vorhanden, so nimmt das Fahrrad, allerdings auf niedrigerem Niveau, ebenfalls Platz eins ein (38 %). Auto und ÖPNV als Hauptverkehrsmittel folgen bei dieser Gruppe mit jeweils 25 % (zu Fuß: 11 %).

5.2 Mehr oder weniger tun für die einzelnen Verkehrsmittel

Die Einstellung der Befragten fällt, je nach Verkehrsmittel, sehr unterschiedlich aus, wenn es darum geht, ob für die einzelnen Nutzer-Gruppen in Zukunft mehr oder weniger getan werden sollte: Während deutliche Mehrheiten von 59 % bzw. 68 % sich für eine stärkere Förderung der Radfahrer und des öffentlichen Nahverkehrs aussprechen (keine Veränderung: 31 % bzw. 28 %), trifft dies beim Autoverkehr nur für eine Minderheit der Heidelbergerinnen und Heidelberger zu: Lediglich 30 % finden, für Autofahrer sollte in Heidelberg mehr getan werden, 39 % sind für ein Beibehalten der bisherigen Förderung, aber 26 % sind der Meinung, es sollte weniger für Pkw-Nutzer getan werden. Beim Fußgängerverkehr finden die meisten (59 %), es sollte bei den bisherigen Anstrengungen bleiben, 39 % wünschen sich für diese Gruppe eine stärkere Unterstützung.

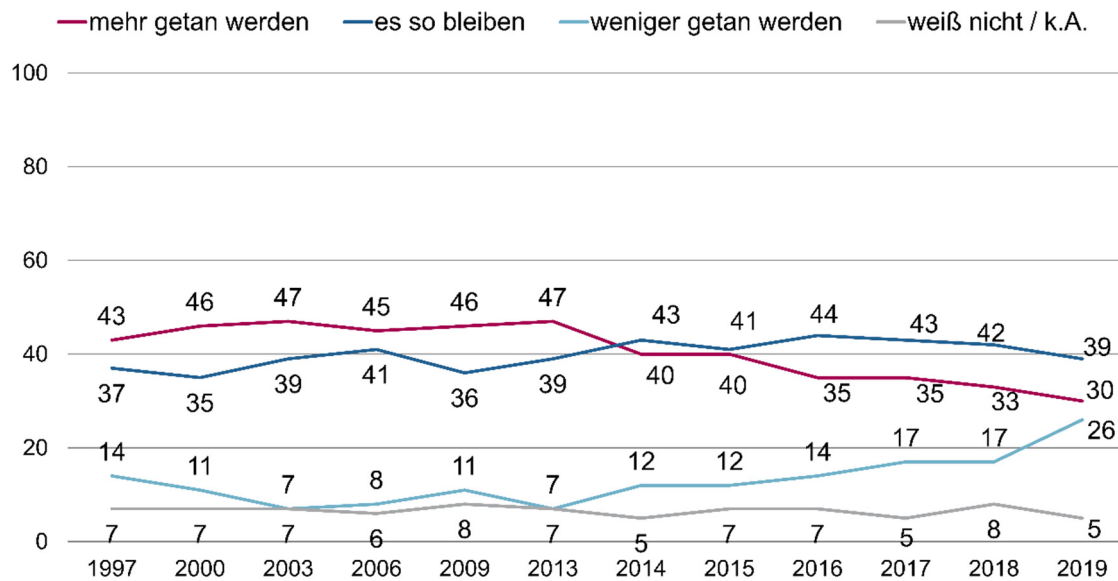
Abbildung 37 Sollte für die einzelnen Verkehrsmittel mehr getan werden, sollte es so bleiben, wie es ist, oder sollte für ... weniger getan werden?



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

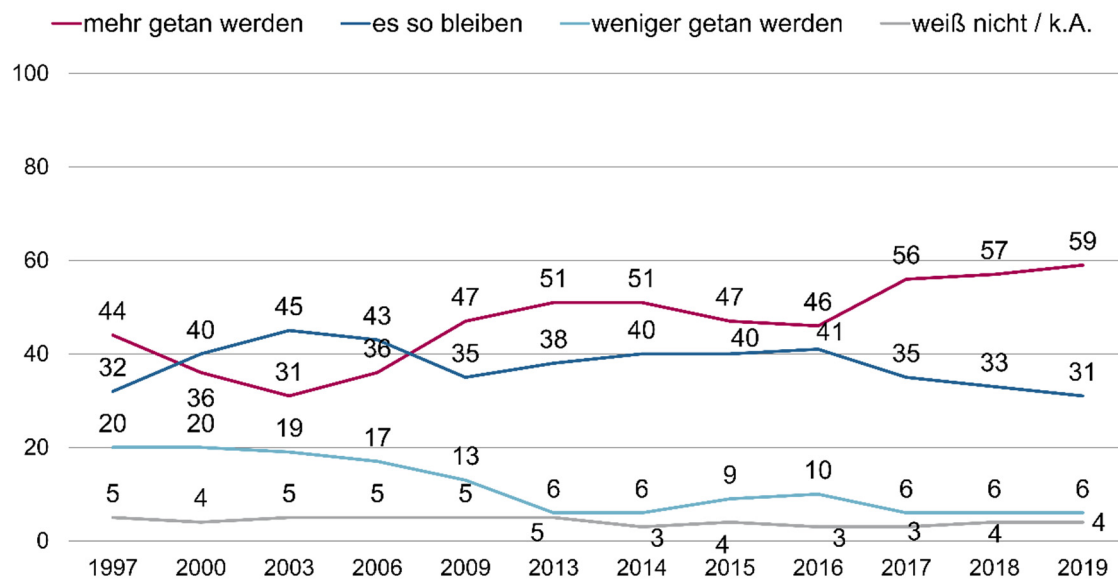
Natürlich spielt es bei der Beantwortung dieser Fragen auch eine Rolle, mit welchem Verkehrsmittel man sich selbst innerhalb Heidelbergs fortbewegt, allerdings bedeutet das nicht, dass man nur das jeweils „eigene“ Fortbewegungsmittel gefördert sehen möchte. Im Falle des Autoverkehrs zeigt sich, dass sich zwar 42 % derjenigen, die hauptsächlich den Pkw innerhalb der Stadt nutzen, für eine stärkere Förderung aussprechen (keine Veränderung: 48 %), aber auch von den anderen Verkehrsteilnehmern stimmen dem jeweils Teile zu (Radfahrer: 25 %; ÖPNV-Nutzer: 26 %; Fußgänger: 37 %). Für eine größere Unterstützung des Radverkehrs sind neben 79 % der Radfahrer auch 68 % der Fußgänger, 42 % der Autofahrer und 39 % der ÖPNV-Nutzer. Klare Mehrheiten aller Verkehrsteilnehmer befürworten es, mehr für den öffentlichen Nahverkehr zu tun; im Einzelnen sind das 74 % der Radfahrer, 71 % der ÖPNV-Nutzer, 63 % der Fußgänger und 55 % der Autofahrer. Zwar gibt es in keiner der Untergruppen eine Mehrheit, die der Meinung ist, für den Fußgängerverkehr müsste mehr getan werden, aber zwischen 45 % (Fußgänger und Radfahrer) und 23 % (Autofahrer; ÖPNV-Nutzer: 39 %) halten dies für notwendig.

Interessant ist hier des Weiteren die Einstellungsveränderung zu den verschiedenen Verkehrsmitteln im Zeitverlauf: Nachdem sich bis 2013 immer eine Mehrheit der Befragten für eine stärkere Förderung der Autofahrer ausgesprochen hatte, ist diese Zahl seither kontinuierlich gesunken und liegt jetzt – nach 33 % im Vorjahr – bei 30 %. Leicht zurückgegangen ist in den letzten Jahren ebenfalls die Zahl jener, die gegen Veränderungen in Sachen Autofahrer-Unterstützung waren. Auffällig gestiegen ist gegenüber 2018 (17 %), der Anteil jener, die jetzt (26 %) meinen, für den motorisierten Individualverkehr sollte weniger getan werden.

Abbildung 38 Für Autofahrer sollte ...

FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Bezüglich des Radverkehrs setzt sich der besonders ab 2017 feststellbare Trend fort, dass eine Mehrheit eine stärkere Unterstützung für diese Verkehrsteilnehmer befürwortet. Im Gegenzug sagen auch in diesem Jahr wieder etwas weniger als zuvor, dass diesbezüglich alles so bleiben sollte wie bisher. Wie in der Vergangenheit hält es jetzt erneut nur eine sehr kleine Gruppe für richtig, den Radverkehr bzw. die Radfahrer weniger zu fördern.

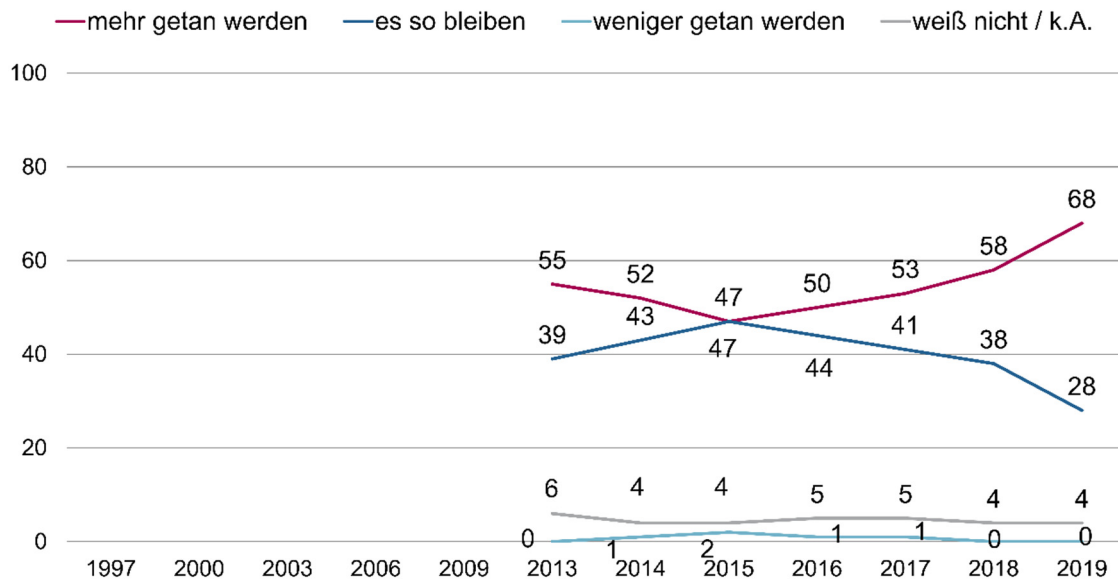
Abbildung 39 Für Fahrradfahrer sollte ...

FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Bei der Einstellung zum öffentlichen Nahverkehr gibt es gegenüber dem letzten Jahr, aber erst recht, wenn man sich die Entwicklung seit 2015 ansieht, erhebliche Veränderungen: Nach 47 % im Jahr 2015 und 58 % im Jahr 2018 finden nun mehr als zwei Drittel, für den ÖPNV bzw. die Nutzer des ÖPNVs sollte mehr getan werden;

umgekehrt sagen erheblich weniger Befragte als zuvor, es sollte beim bisherigen Umfang der Förderung bleiben. Wie schon beim Radverkehr sagt fast niemand, hier sollte weniger getan werden.

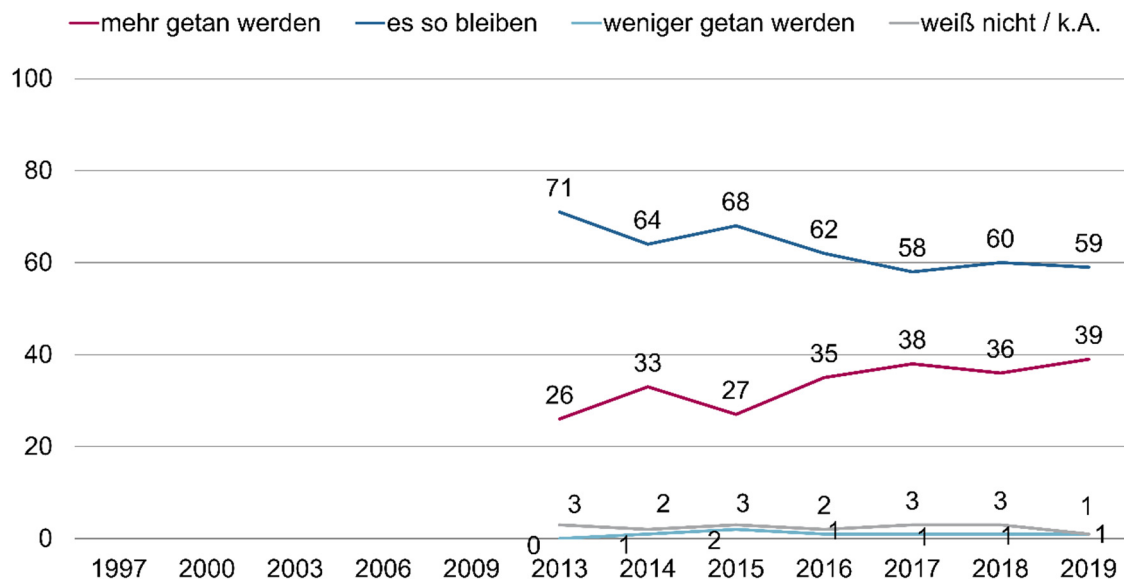
Abbildung 40 Für ÖPNV-Nutzer sollte ...



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Hinsichtlich des Fußgängerverkehrs lässt sich über die Jahre zwar eine leichte Tendenz zugunsten einer stärkeren Förderung ablesen, diese hat sich gegenüber dem Vorjahr (36 %) aber nur minimal verändert. Nach wie vor ist eine klare Mehrheit der Befragten der Meinung, dass es beim Fußgängerverkehr und dessen Förderung keinen großen Handlungsbedarf gibt.

Abbildung 41 Für Fußgänger sollte ...

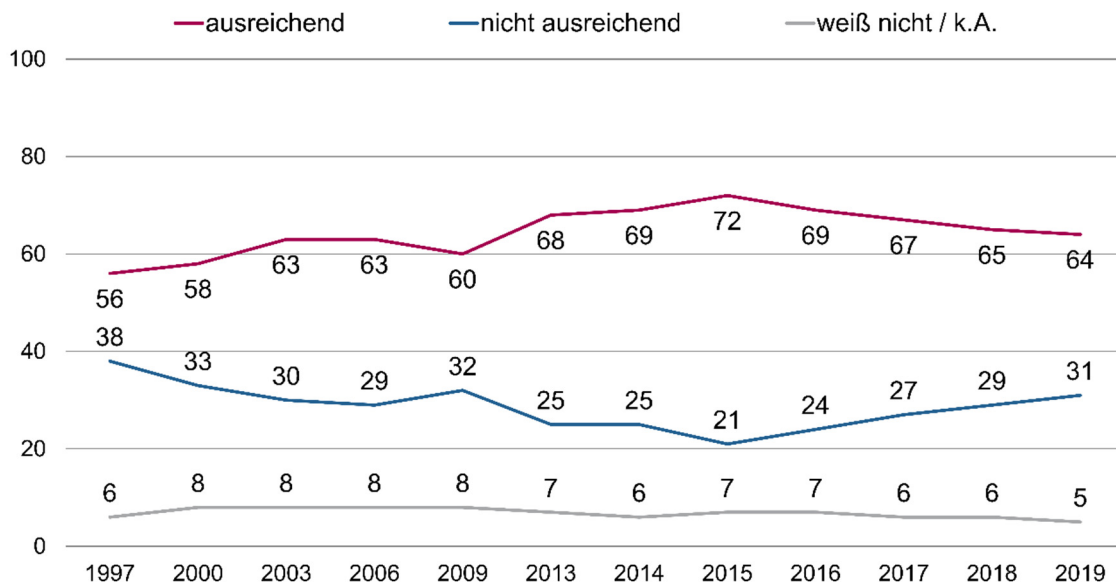


FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

5.3 ÖPNV-Angebot ausreichend?

Knapp zwei Drittel aller Befragten (64 %) halten das Angebot im öffentlichen Nahverkehr in Heidelberg insgesamt für ausreichend, 31 % sehen das nicht so (weiß nicht: 5 %). Damit fällt das Urteil zwar fast identisch mit dem im Jahr zuvor aus (2018: ja: 65 %; nein: 29 %), zugleich zeigt der Rückblick auf die letzten Jahre aber auch, dass – nach dem Rekordwert im Jahr 2015 (ja: 72 %; nein: 21 %) – die Zufriedenheit wenig, aber stetig zurückgegangen ist. Während sich in den meisten Altersgruppen aktuell klare Mehrheiten positiv zum Heidelberger ÖPNV-Angebot äußern, fällt die Meinung der 50- bis 59-Jährigen eher zwiespältig aus (ja: 50 %; nein: 42 %). Zwischen den Stadtteilgruppen gibt es kleine Unterschiede: Im Osten und im Süden äußern sich vergleichsweise viele Befragte positiv (72 % bzw. 70 %), in der Mitte sind es weniger (56 %), die Anteile bei den anderen Stadtteilgruppen liegen zwischen diesen Werten. Ähnlich wie in der Vergangenheit sagen jene Befragte, die sich in Heidelberg vorwiegend mit dem öffentlichen Nahverkehr fortbewegen, etwas häufiger (73 %; 2018: 71 %) als die anderen Verkehrsteilnehmer, das ÖPNV-Angebot sei ausreichend (nein: 27 %; 2018: 29 %).

Abbildung 42 Ist das ÖPNV-Angebot ausreichend?



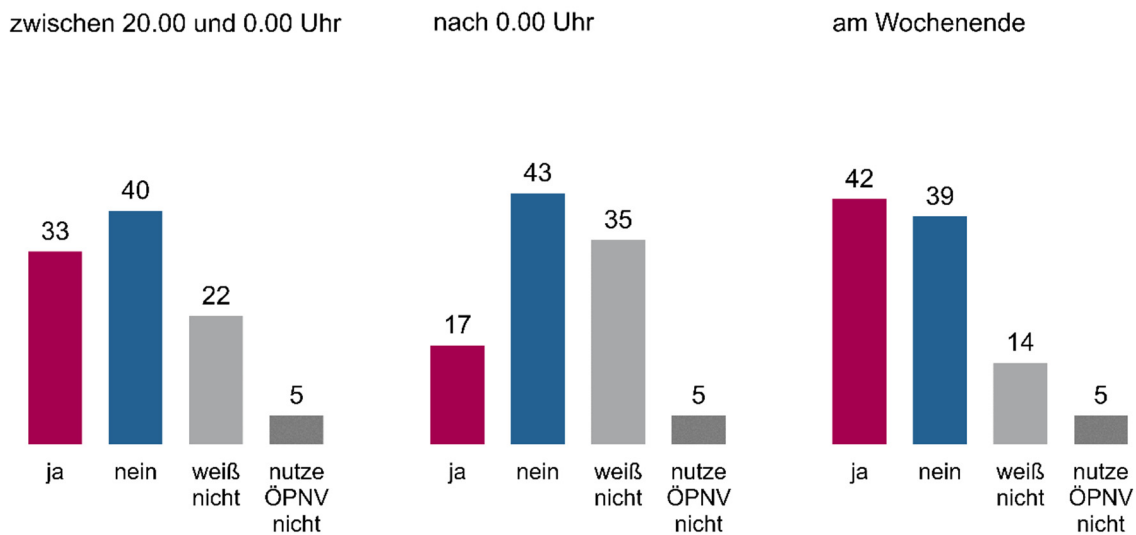
FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

5.4 ÖPNV-Angebot zu speziellen Zeiten

Recht unterschiedlich fällt das Urteil der Befragten aus, wenn es darum geht, ob die öffentlichen Verkehrsmittel in Heidelberg zu bestimmten Zeiten häufig genug fahren: Dass abends zwischen 20.00 Uhr und Mitternacht genügend Busse und Straßenbahnen fahren, bejahen 33 %, 40 % widersprechen hier; zusammen 27 % machen dazu keine Angabe bzw. sagen ausdrücklich, den ÖPNV nicht zu nutzen und erlauben sich deshalb darüber kein Urteil. Innerhalb der Altersgruppen äußern sich die 50- bis 59-Jährigen am kritischsten (genügend: 17 %; nein: 50 %). Vergleicht man zwischen den verschiedenen Stadtteilgruppen, halten diejenigen aus dem Osten das ÖPNV-Angebot am Abend am ehesten für ausreichend (50 %; nein: 27 %), im Norden wird dies hingegen genau umgekehrt bewertet (26 %; nein: 46 %). Das Meinungsbild in den anderen Regionen Heidelbergs bewegt sich zwischen diesen beiden Extremen. Diejenigen, die angegeben haben, innerhalb der Stadt hauptsächlich mit dem öffentlichen Nahverkehr unterwegs zu sein, finden zwar etwas häufiger als die anderen Gruppen, die Fahrten am Abend seien nicht ausreichend (ja: 34 %; nein: 45 %; weiß nicht: 21 %), allerdings fallen die Unterschiede nicht sehr groß aus.

Wesentlich negativer fällt das Urteil der Befragten aus, wenn es um die Möglichkeiten geht, sich in Heidelberg nach Mitternacht mit Bus und Bahn fortzubewegen: In diesem Fall finden lediglich 17 %, das Angebot spät nachts sei ausreichend, 43 % sehen das nicht so, zusammen 40 % haben dazu keine Meinung. In allen Altersgruppen halten jeweils deutlich mehr Befragte das ÖPNV-Angebot spät nachts nicht für ausreichend im Vergleich zu jenen, die der gegenteiligen Meinung sind. Bei den unter 30-Jährigen (58 %; ausreichend: 31 %) sowie den 50- bis 59-Jährigen (53 %; ausreichend: 7 %) sind die Anteile der Kritiker am relativ höchsten. Recht einig sind sich die Befragten der verschiedenen Stadtteilgruppen: Zwischen 42 % und 47 % sagen, es würden nachts nicht genügend Busse und Straßenbahnen fahren; eine Ausnahme bildet hier allerdings der Osten: Hier halten 35 % die Fahrten für ausreichend und 31 % für nicht ausreichend. Diejenigen, deren Hauptverkehrsmittel innerhalb der Stadt der ÖPNV ist, äußern sich relativ ähnlich (ausreichend: 20 %; nein: 46 %; weiß nicht: 34 %) wie die Gesamtheit der Befragten.

Abbildung 43 ÖPNV-Angebot in Heidelberg: Fahren ... genügend Busse und Straßenbahnen?



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

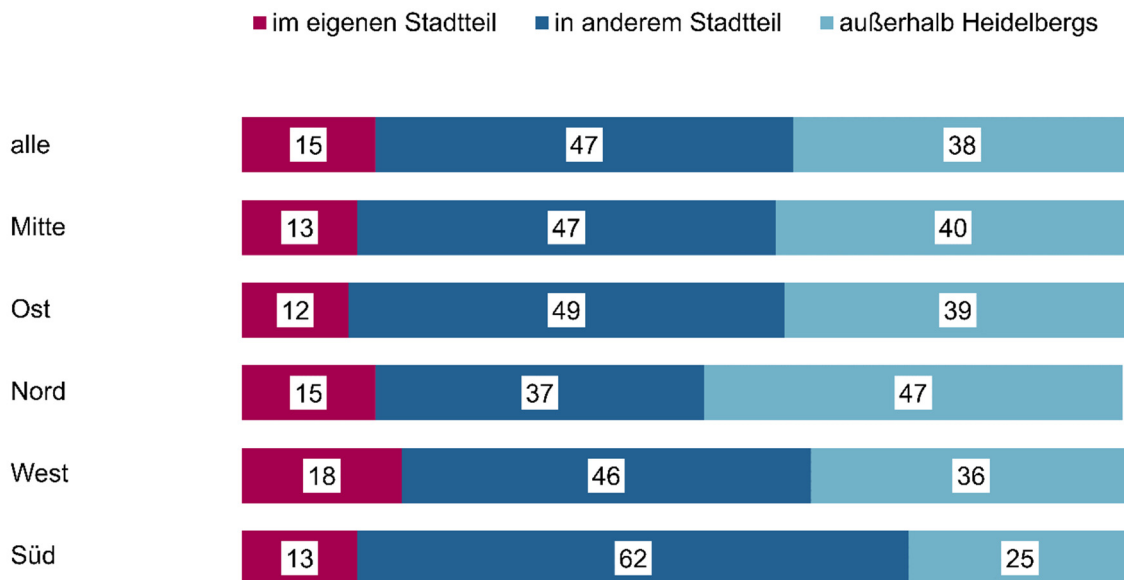
Weniger Kritik üben die Befragten an der Fahrfrequenz von Bussen und Straßenbahnen am Wochenende: 42 % finden, das Angebot sei ausreichend, 39 % sehen das nicht so, zusammen 19 % machen dazu keine Angabe. Bei den unter 40-Jährigen zeigen sich Mehrheiten mit dem Wochenend-Angebot zufrieden (57 % bzw. 52 %), zwiespältig äußern sich die 40- bis 49-Jährigen (ausreichend: 43 %; nein: 43 %) sowie die 60- bis 69-Jährigen (ausreichend: 38 %; nein: 40 %), anders sehen das die 50- bis 59-Jährigen (ausreichend: 29 %; nein: 41 %) und die ab 70-Jährigen (ausreichend: 28 %; nein: 42 %). Bei den Stadtteilgruppen fallen der Osten (ausreichend: 64 %; nein: 22 %) und der Norden (ausreichend: 34 %; nein: 42 %) etwas aus der Reihe. Heidelbergerinnen und Heidelberger, die innerhalb der Stadt vorwiegend öffentliche Verkehrsmittel nutzen, urteilen über das ÖPNV-Angebot am Wochenende eher kritisch (ausreichend: 39 %; nein: 52 %).

5.5 Arbeitsort und Hauptverkehrsmittel zum Arbeitsort

15 % der Befragten in Heidelberg, die erwerbstätig bzw. in Ausbildung sind oder studieren (das sind zusammen 64 % aller Befragten), gehen ihrer Tätigkeit im eigenen Stadtteil nach, für 47 % liegt der Tätigkeitsort in einem anderen Stadtteil Heidelbergs, 38 % pendeln aus Heidelberg aus. Die befragten Frauen, die studieren, in Ausbildung sind oder einer Erwerbstätigkeit nachgehen, bleiben dafür deutlich häufiger in Heidelberg (eigener Stadtteil: 15 %; anderer: 54 %) als die befragten Männer (eigener Stadtteil: 14 %; anderer: 40 %); umgekehrt verlassen 46 % der Männer und nur 31 % der Frauen Heidelberg, um ihrer Arbeit oder ihrem Studium nachzugehen. Des Weiteren ist die Quote der Auspendler bei Befragten mit einem Hochschulabschluss (49 %) deutlich

höher als bei Befragten mit einem niedrigeren Bildungsabschluss (31 % bzw. 30 %). Zwischen den Stadtteilgruppen gibt es leichte Unterschiede: Auffällig ist vor allem, dass es im Norden vergleichsweise viele Auspendler gibt (47 %) und im Süden besonders viele, die in einem anderen Stadtteil Heidelbergs tätig sind (62 %).

Abbildung 44 Wo ist Ihr Arbeitsplatz bzw. Ausbildungsplatz oder Ihre Hochschule? (Auswahl: Berufstätige, Auszubildende und Studierende)

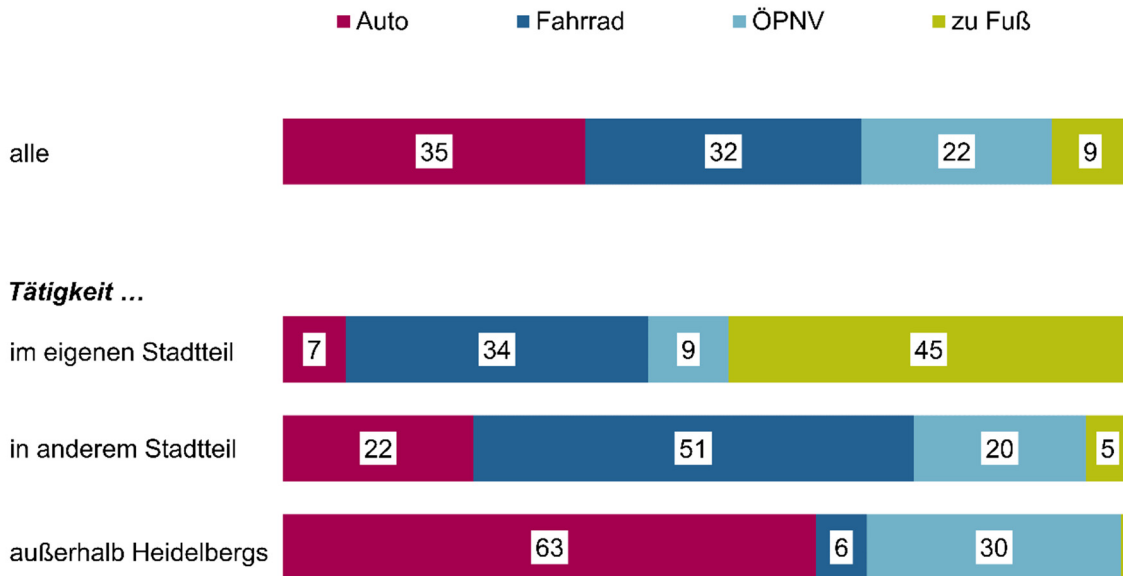


FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=685)

35 % der Befragten, die studieren, in Ausbildung oder erwerbstätig sind, benutzen hauptsächlich das Auto, um zu ihrer Arbeitsstelle oder Hochschule zu kommen; 32 % fahren Rad, 22 % nutzen den öffentlichen Nahverkehr und 9 % gehen zu Fuß. Während die männlichen Befragten vorwiegend mit dem Auto (44 %) unterwegs sind (Rad: 29 %; ÖPNV: 16 %; zu Fuß: 8 %), ist bei den Frauen das Verhältnis ausgewogener (Rad: 35 %; Auto: 28 %; ÖPNV: 27 %; zu Fuß: 10 %).

Je weiter der Arbeitsort vom Wohnort entfernt liegt, desto häufiger wird für diesen Weg das Auto bzw. der ÖPNV genutzt, umgekehrt gehen weniger Menschen zu Fuß zu ihrer Arbeit, je länger der Weg ist. Für das Radfahren gilt: Personen, die in einen anderen Stadtteil müssen, nutzen häufiger das Rad als diejenigen, die im eigenen Stadtteil bleiben; aber nur sehr Wenige radeln, wenn der Arbeitsplatz außerhalb Heidelbergs liegt. Im Einzelnen zeigt sich, dass die meisten, die im eigenen Stadtteil bleiben, zu Fuß unterwegs sind (45 %), es folgt mit 34 % das Fahrrad, Auto und ÖPNV werden dagegen von dieser Gruppe selten genutzt. Muss man in einen anderen Heidelberger Stadtteil, liegt der Schwerpunkt auf dem Fahrrad (51 %), Auto und ÖPNV werden mit 22 % bzw. 20 % etwa gleich häufig genutzt, nur 5 % gehen zu Fuß. Geht man seiner Berufstätigkeit außerhalb Heidelbergs nach, dominiert ganz klar das Auto (63 %), 30 % nutzen dafür öffentliche Verkehrsmittel. Die höchsten Anteile an „Autofahrern“ gibt es im Osten (44 %) und im Westen (46 %), das Fahrrad nutzen in der Mitte (39 %) und im Norden (40 %) besonders viele Befragte, im Süden gibt es einen überdurchschnittlichen (35 %) ÖPNV-Nutzer-Anteil.

Abbildung 45 Zu meinem Arbeitsplatz bzw. Ausbildungsplatz oder zur Hochschule benutze ich hauptsächlich ... (Auswahl: Berufstätige, Auszubildende und Studierende)

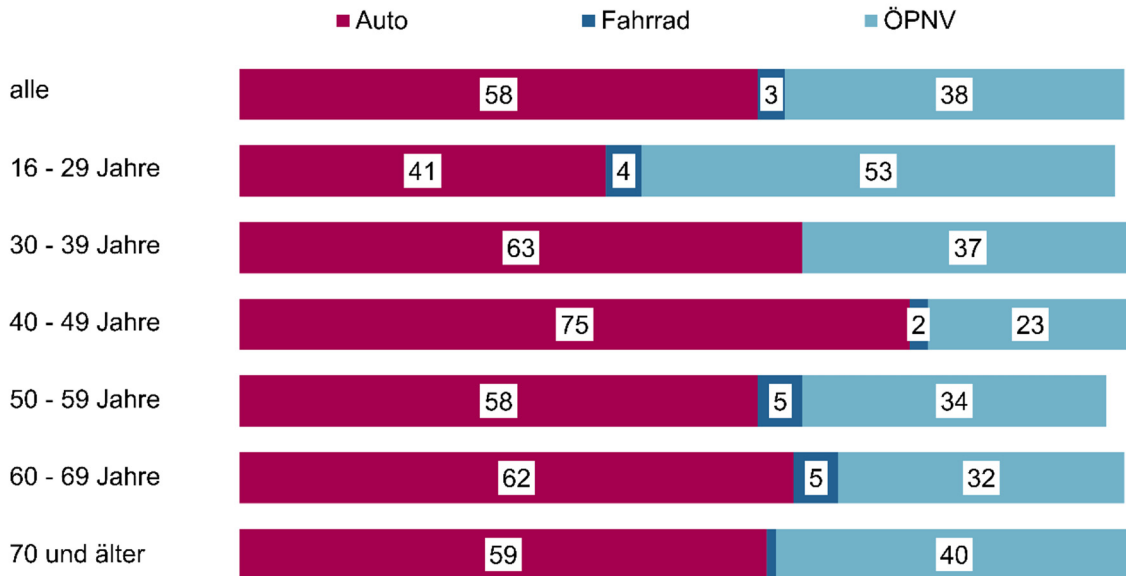


FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=685)

Befragte, in deren Haushalt es mindestens ein Auto gibt, sind zu ihrem Tätigkeitsort meist auch mit dem Auto unterwegs (43 %); es folgen das Fahrrad (28 %), der ÖPNV (17 %) und das Zufußgehen (10 %). Gibt es kein Auto, liegen das Rad (47 %) und der ÖPNV (42 %) als Verkehrsmittel fast gleichauf (Auto: 4 %; zu Fuß: 7 %).

5.6 Hauptverkehrsmittel in der Region

Erstmals wurde in der jetzigen Heidelberg-Studie neben dem Hauptverkehrsmittel innerhalb Heidelbergs sowie dem Verkehrsmittel, das man zum Arbeits- bzw. Studienort nutzt, nun auch nach dem Verkehrsmittel gefragt, mit dem man unterwegs ist, wenn man Heidelberg verlässt und sich in der Region fortbewegt, ohne dass hier spezifiziert wurde, ob es sich bei diesen Fahrten darum handelt, zum Arbeitsplatz zu kommen, um Ausflüge in der Freizeit oder um andere Zwecke. Die meisten (58 %) geben hier an, dann mit dem Auto unterwegs zu sein, 38 % nutzen dafür vorwiegend öffentliche Verkehrsmittel und 3 % das Fahrrad. Mit Ausnahme der 16- bis 29-Jährigen ist das Auto bei allen älteren Befragten das in der Region hauptsächlich genutzte Verkehrsmittel. Männer aller Altersgruppen nutzen jeweils häufiger als Frauen des entsprechenden Alters das Auto für Fahrten in die Heidelberger Umgebung. Neben dem Alter spielt auch die familiäre Situation eine wichtige Rolle: Befragte mit unter 18-jährigen Kindern im Haushalt geben wesentlich häufiger (73 %) als Befragte ohne oder mit erwachsenen Kindern an (53 %), vorwiegend mit dem Auto in der Region rund um Heidelberg unterwegs zu sein.

Abbildung 46 Wenn ich in der Region unterwegs bin, benutze ich hauptsächlich ...

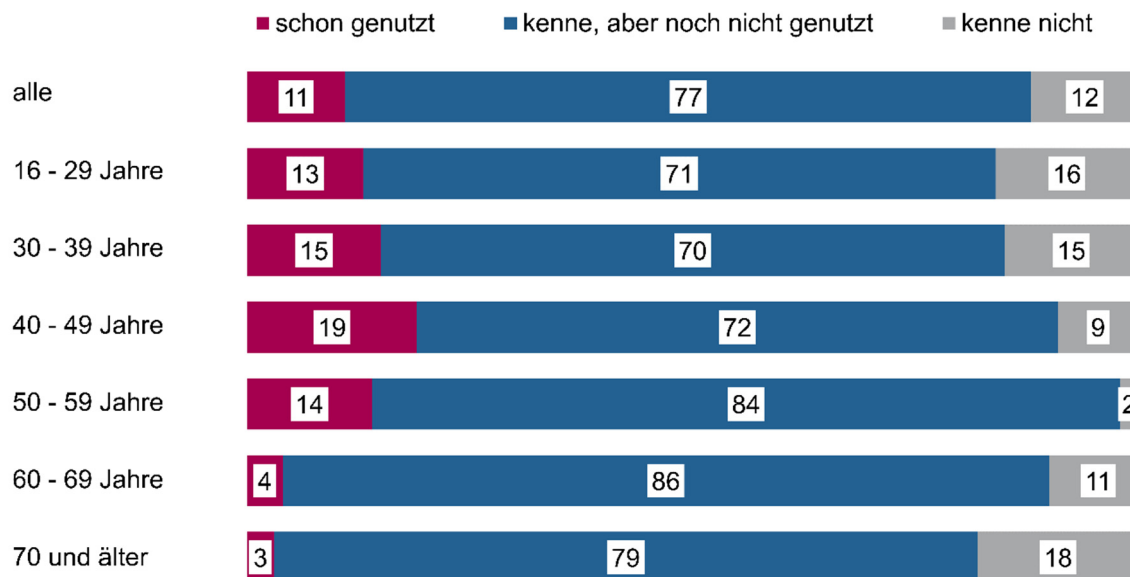
FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Interessant ist hier ein Vergleich der Verkehrsmittelwahl in Heidelberg mit der in der Region: Wer innerhalb der Stadt hauptsächlich mit dem Auto unterwegs ist, nutzt dieses so gut wie immer auch in der Region (93 %; ÖPNV: 6 %). Auch diejenigen, die innerhalb Heidelbergs meist zu Fuß gehen, bevorzugen in der Region das Auto (61 %; ÖPNV: 39 %). Die Mehrheit der Heidelberger Radfahrer steigt aufs Auto um, wenn es um die Mobilität in der Region geht (54 %; ÖPNV: 39 %; Rad: 7 %). Einzig diejenigen, die innerhalb der Stadt vorwiegend mit Bus und Bahn fahren, tun dies auch mehrheitlich, wenn es um die Fortbewegung in der Region geht (ÖPNV: 59 %), 38 % aus dieser Gruppe nutzen dann aber ein Auto. Von entscheidender Bedeutung ist hier, ob es im Haushalt des Befragten überhaupt ein Auto gibt oder nicht: Ist ein Auto vorhanden, wird dieses auch von der Mehrheit (72 %; ÖPNV: 24 %) genutzt, um in der Region unterwegs zu sein, ist kein Auto vorhanden, nutzt man eher die öffentlichen Verkehrsmittel (86 %; Auto: 9 %). Sind mindestens zwei Autos vorhanden, steigt der Anteil derjenigen, die sich außerhalb Heidelbergs mit dem Auto fortbewegen, auf 83 % (ÖPNV: 11 %).

5.7 Alternative Verkehrsmittel: Bekanntheit und Nutzung von Miet-Angeboten

88 % aller Heidelbergerinnen und Heidelberger geben an, Carsharing-Angebote wie zum Beispiel die von Stadtmobil zu kennen. Am relativ bekanntesten bei den verschiedenen Altersgruppen ist Carsharing bei den 50- bis 59-Jährigen (98 %), dagegen kennen diese Mietangebote bei den ab 70-Jährigen vergleichsweise etwas weniger (82 %). Zwischen den Geschlechtern gibt es hier keinen Unterschied, auch spielt es keine Rolle, ob jemand Kinder hat, die im Haushalt leben oder nicht. Auffällig bei den Stadtteilgruppen ist lediglich der Süden: Anders als in allen anderen Stadtteilgruppen (90 % bis 92 %) geben im Süden lediglich 74 % an, Carsharing-Modelle in Heidelberg zu kennen: Dass die Bekanntheit im Süden so gering ist, liegt vor allem an den Befragten im Emmerstgrund und auf dem Boxberg (bekannt: 58 %), in Rohrbach und der Südstadt ist die Bekanntheit deutlich höher (84 %), wenn auch nicht so hoch wie in den meisten anderen Stadtteilen.

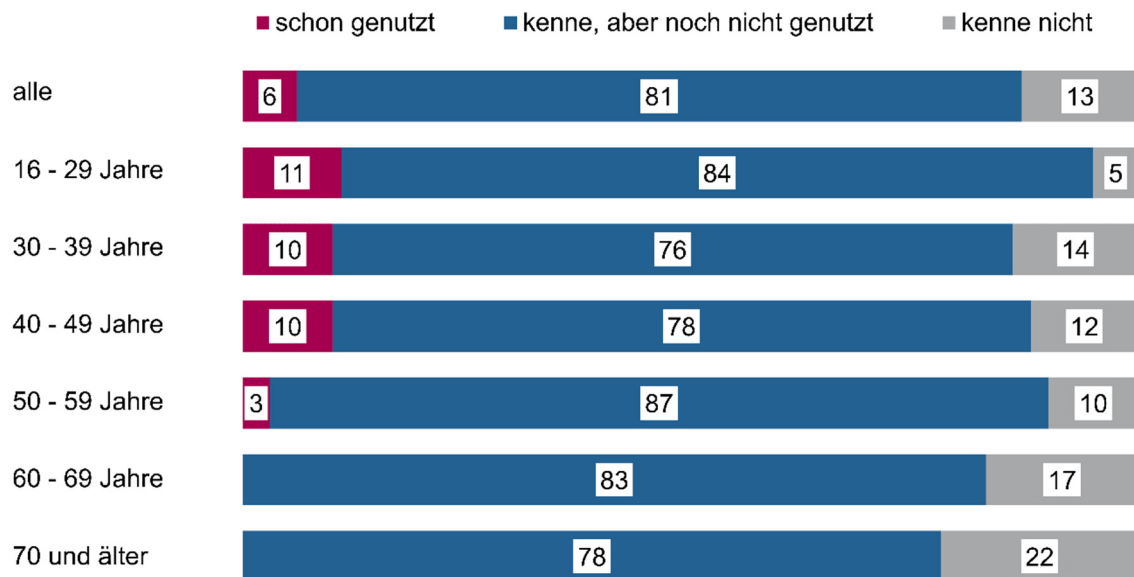
Selbst genutzt haben ein Fahrzeug eines Carsharing-Anbieters in Heidelberg 11 % aller Befragten. Bei den ab 60-Jährigen sind es nur sehr wenige Personen, bei den Jüngeren geben zwischen 13 % und 19 % an, dies schon einmal genutzt zu haben. Bei den Stadtteilgruppen gibt es kleine Unterschiede im Nutzungsverhalten: Von den Befragten im Westen geben 7 % an, schon mal ein Carsharing-Fahrzeug gemietet zu haben, im Osten und Norden sind es jeweils 17 %.

Abbildung 47 Kennen Sie in Heidelberg Carsharing-Angebote? Und haben Sie diese schon genutzt?

FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Über einen gleich hohen Bekanntheitsgrad wie die Carsharing-Angebote verfügen mit 87 % Mietangebote für Fahrräder wie z. B. die von Nextbike. Von den jüngsten Befragten geben 95 % an, diese zu kennen, bei den ab 70-Jährigen sind es 78 %, bei den 30- bis 69-Jährigen liegen die Anteile zwischen 83 % und 90 %. Zwischen den Stadtteilgruppen sind die Unterschiede zwar nicht sehr groß, aber dennoch sichtbar: Im Westen geben 81 % an, Miet-Räder zu kennen, im Norden sind es 92 %. Blickt man auf die Stadtteile im Einzelnen, ist es der Pfaffengrund, wo diese Angebote eine vergleichsweise geringe Bekanntheit haben (71 %).

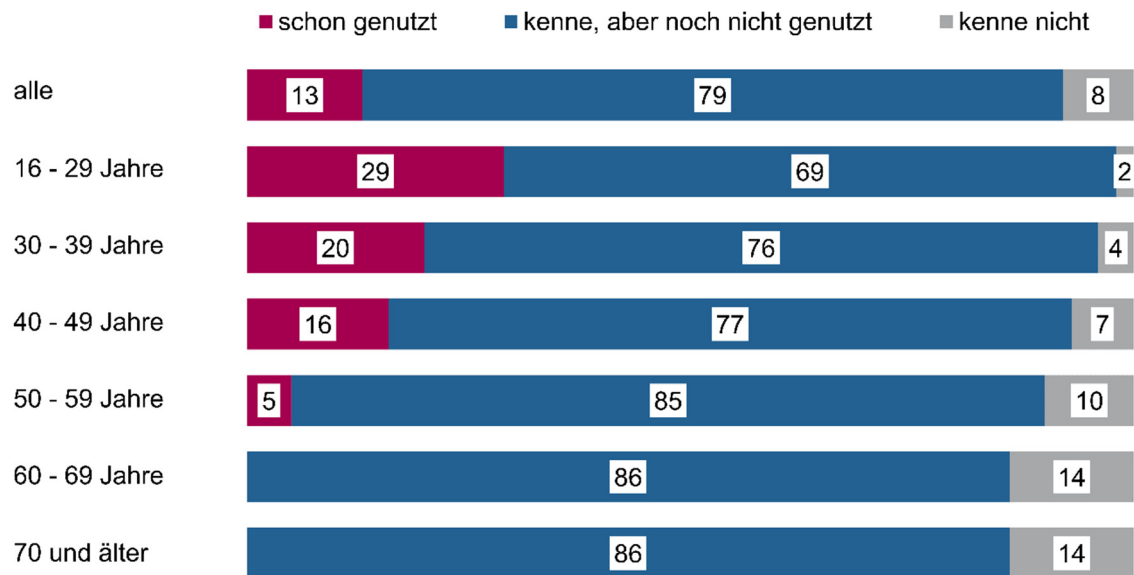
Lediglich 6 % aller Befragten sagen, sie haben in Heidelberg schon mal ein Miet-Rad benutzt. Die Quoten liegen bei den unter 50-Jährigen bei 11 % bzw. 10 %, bei den 50- bis 59-Jährigen bei 3 % und von den über 60-Jährigen hat noch niemand innerhalb Heidelbergs ein Miet-Fahrrad benutzt. Bei Männern liegen die Anteile mit 9 % etwas höher als bei Frauen mit 3 %. Zwischen den Stadtteilgruppen gibt es geringfügige Unterschiede: In der Mitte haben 10 % von den Miet-Rad-Angeboten schon Gebrauch gemacht, im Süden nur 1 %. Eindeutig am höchsten ist die Quote mit 17 % in der Altstadt.

Abbildung 48 Kennen Sie in Heidelberg Mietangebote für Fahrräder? Und haben Sie diese schon genutzt?

FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Eine insgesamt noch etwas höhere Bekanntheit haben Mietangebote von E-Scootern wie z. B. die von TIER. Von den jüngsten Befragten geben 98 % an, diese zu kennen, bei den Ältesten sind es 86 %. In allen Stadtteilgruppen wissen sehr viele von den Mietmöglichkeiten elektrischer Tretroller: In der Mitte (mit einem hohen Anteil junger Bewohner) sind es 96 % und im Westen 87 %. Bei den einzelnen Stadtteilen ist Kirchheim derjenige mit der relativ geringsten Kenntnis solcher Mietroller (81 %).

13 % aller Befragten haben sich schon einmal einen E-Scooter ausgeliehen, und je jünger die Befragten sind, desto häufiger trifft dies zu: Bei den unter 30-Jährigen sind es 29 %, bei den 50- bis 59-Jährigen noch 5 %, bei allen Älteren hat noch niemand von einem Leih-E-Scooter Gebrauch gemacht. Die Ausleihquoten liegen zwischen 17 % (Mitte) und 10 % (Nord), das heißt es lassen sich hier nur geringfügige Unterschiede feststellen. Bergheim sticht mit 28 % bei den Stadtteilen besonders heraus.

Abbildung 49 Kennen Sie in Heidelberg Mietangebote für E-Scooter? Und haben Sie diese schon genutzt?

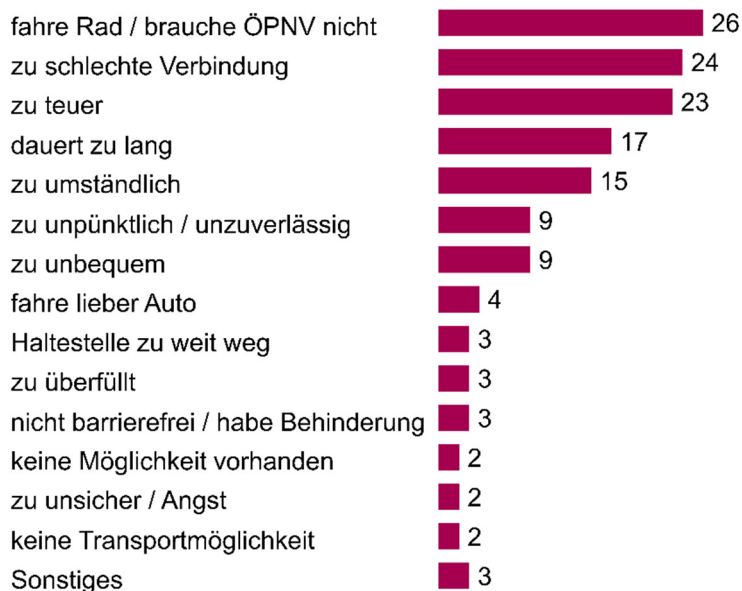
FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

6 ÖPNV: Hinderungsgründe, Prioritäten und Kritik

6.1 Gründe, warum man in Heidelberg nicht hauptsächlich den ÖPNV nutzt

Alle Befragten, die angegeben haben, innerhalb Heidelbergs entweder hauptsächlich mit dem Auto oder mit dem Rad unterwegs zu sein, wurden nach den Gründen gefragt, warum sie in der Stadt nicht vorwiegend öffentliche Verkehrsmittel nutzen: Insgesamt entfielen die meisten Nennungen (26 %) bei dieser offenen Frage mit mehreren Antwortmöglichkeiten auf die Angabe, man brauche den ÖPNV nicht, da man mit dem Fahrrad unterwegs sei. Naturgemäß wurde dieses Argument fast nur von den Befragten (38 %) angeführt, deren Hauptverkehrsmittel in Heidelberg das Rad ist (Hauptverkehrsmittel Auto: 1 %). Als weitere Gründe, nicht vorwiegend Busse und Straßenbahnen zu nutzen, wurden von beiden Gruppen angegeben, die Verbindungen seien zu schlecht (24 %) und der Preis sei zu teuer (23 %). Mit etwas Abstand folgen die zu lange Dauer (17 %). Darüber hinaus seien öffentliche Verkehrsmittel zu umständlich bzw. man sei damit zu unflexibel (15 %). Jeweils 9 % der Nennungen entfallen auf „zu unpünktlich / zu unzuverlässig“ sowie auf „zu unbequem“. Eher selten wurden weitere Argumente genannt, in Heidelberg nicht hauptsächlich mit dem ÖPNV unterwegs zu sein (fahre lieber Auto: 4 %; Haltestelle zu weit weg: 3 %; zu überfüllt: 3 %; nicht barrierefrei: 3 %; kein ÖPNV vorhanden: 2 %; zu unsicher / Angst: 2 %; keine Transportmöglichkeit: 2 %; Sonstiges: 3 %).

Abbildung 50 Was sind die Gründe dafür, warum Sie in Heidelberg *nicht* hauptsächlich den ÖPNV nutzen? (Mehrfachnennungen, Auswahl: Auto oder Fahrrad sind Hauptverkehrsmittel in HD)

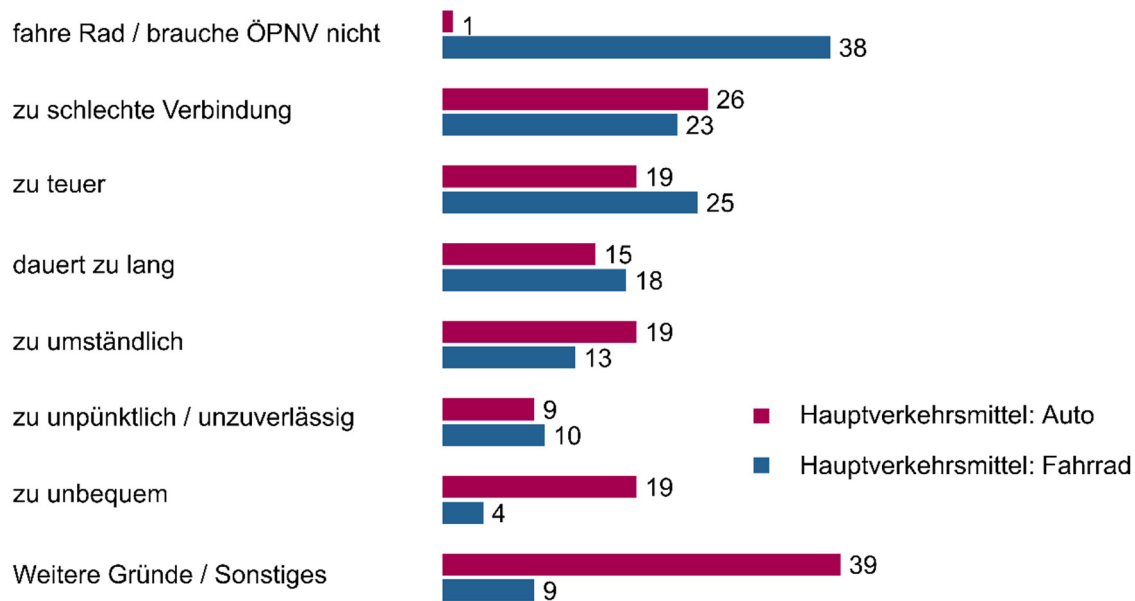


FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=642)

Leichte Unterschiede gibt es zwischen den Altersgruppen zwar, was die Häufigkeit anbelangt, welche Argumente aus ihrer Sicht gegen den ÖPNV sprechen, aber im Prinzip sind sich alle unter 70-Jährigen bei den drei wichtigsten Gründen recht einig. Bei den ab 70-Jährigen wird dagegen der zu hohe Preis eher selten genannt (7 %), dafür ist den Älteren das Unterwegssein mit Bus und Bahn häufiger (21 %) als den anderen zu umständlich. Des Weiteren sind es die Berufstätigen, die etwas öfter als die anderen sagen, die Verbindungen seien zu

schlecht (28 %) und die Fahrten dauerten zu lang (20 %). Diese beiden Argumente spielen speziell bei Befragten, die ihren Arbeits- oder Ausbildungsplatz bzw. ihre Hochschule nicht im eigenen Stadtteil oder außerhalb Heidelbergs haben, ebenfalls eine größere Rolle als bei jenen, die dafür im eigenen Stadtteil bleiben.

Abbildung 51 Was sind die Gründe dafür, warum Sie in Heidelberg *nicht* hauptsächlich den ÖPNV nutzen?
(Mehrfachnennungen, Auswahl: Auto oder Fahrrad sind Hauptverkehrsmittel in HD)



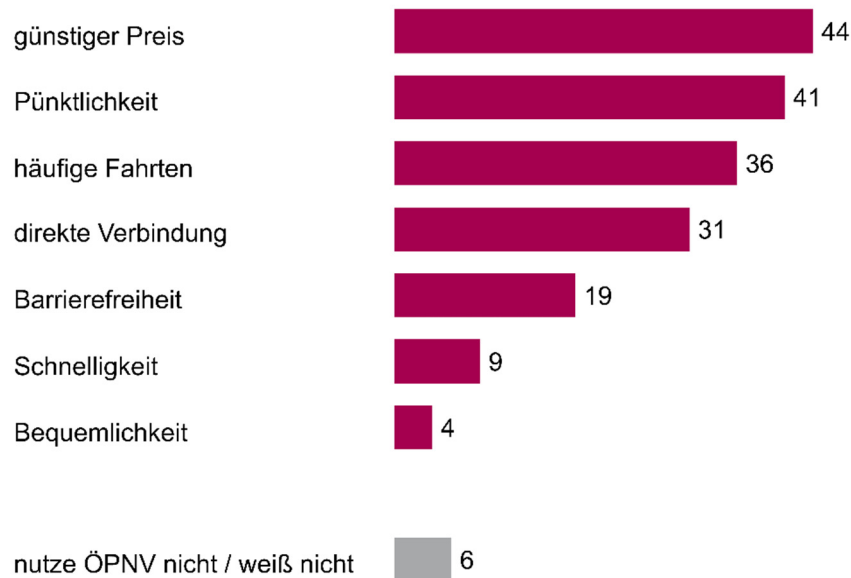
FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=642)

Solche Befragte, die innerhalb Heidelbergs vorwiegend mit dem Auto und solche, die vorwiegend mit dem Rad unterwegs sind, nennen einige Argumente jeweils ähnlich häufig, bei anderen gibt es aber auch deutliche Unterschiede: Neben dem Punkt, dass man als Radfahrer den ÖPNV nicht brauche, gibt es auffällige Abweichungen auch noch bei dem Grund, Bus- und Bahnfahren sei zu unbequem: Autofahrer (19 %) sagen dies deutlich häufiger als Radfahrer (4 %). Außerdem nennen Befragte, die sich in Heidelberg hauptsächlich mit dem Auto fortbewegen, wesentlich häufiger sonstige Gründe (39 %): Im Einzelnen sind das insbesondere die Angaben, lieber Auto zu fahren (10 %), die Haltestellen seien zu weit weg (8 %) und die fehlende Barrierefreiheit bzw. dass man eine körperliche Beeinträchtigung habe (7 %). Von den Befragten, deren Hauptverkehrsmittel das Rad ist, werden diese Punkte dagegen so gut wie nicht genannt.

6.2 Was man bei der Nutzung des ÖPNV in Heidelberg am wichtigsten findet

Alle Heidelberger Bürgerinnen und Bürger – ganz unabhängig davon, mit welchem Verkehrsmittel sie in Heidelberg hauptsächlich unterwegs sind – wurden des Weiteren danach gefragt, was sie bei der Nutzung des öffentlichen Nahverkehrs in Heidelberg am wichtigsten finden bzw. was ihre zweite Priorität ist; verschiedene Antwortmöglichkeiten wurden hierbei vorgelesen. Die Zusammenfassung beider Nennungen zeigt, dass für die Befragten neben dem günstigen Preis (44 %) vor allem die Pünktlichkeit wichtig ist (41 %). Außerdem sind häufige Fahrten (36 %) und direkte Verbindungen ohne Umsteigenotwendigkeit (31 %) für viele Befragte relevant. Eine gewisse Rolle spielt auch die Barrierefreiheit (19 %), von eher nachgeordneter Bedeutung sind die Schnelligkeit (9 %) und die Bequemlichkeit (4 %). Zusammen 6 % machen hier keine Angabe, meist, weil sie den ÖPNV nicht nutzen und deshalb keine Meinung dazu haben.

Abbildung 52 Was finden Sie bei der Nutzung des ÖPNV in Heidelberg am wichtigsten?
(Mehrfachnennungen)

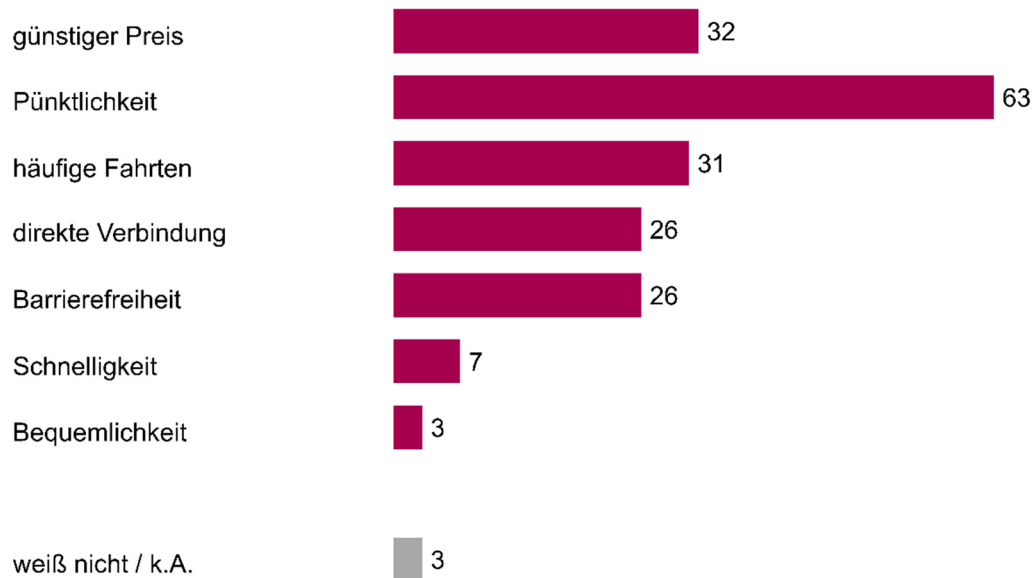


FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Bei allen Altersgruppen landen die insgesamt vier wichtigsten Gründe, wenn auch zum Teil in einer etwas anderen Reihenfolge, auf den vorderen vier Plätzen. Eine Ausnahme bilden hier allerdings die ab 70-Jährigen, für die neben Pünktlichkeit (46 %), Preis (31 %) und häufigen Fahrten (25 %), die Barrierefreiheit (27 %) ebenfalls besonders wichtig ist.

Die Interessenslage der Heidelberger ÖPNV-Nutzer unterscheidet sich von der der Gesamtheit insbesondere in zwei Punkten: Während der günstige Preis für diese Befragten von nicht ganz so großer Bedeutung ist (32 %), dominiert die Frage der Pünktlichkeit (63 %) alle anderen Angaben, und auch im Vergleich zu den anderen Verkehrsteilnehmern legen die ÖPNV-Nutzer darauf viel größeren Wert. Bei den meisten anderen Aspekten sind die Meinungen der ÖPNV-Nutzer ähnlich wie die aller befragten Heidelberger und Heidelbergerinnen, allerdings ist die Barrierefreiheit (26 %) für die Erstgenannten vergleichsweise etwas wichtiger.

Abbildung 53 Was finden Sie bei der Nutzung des ÖPNV in Heidelberg am wichtigsten?
(Mehrfachnennungen, Auswahl: ÖPNV ist Hauptverkehrsmittel in HD)

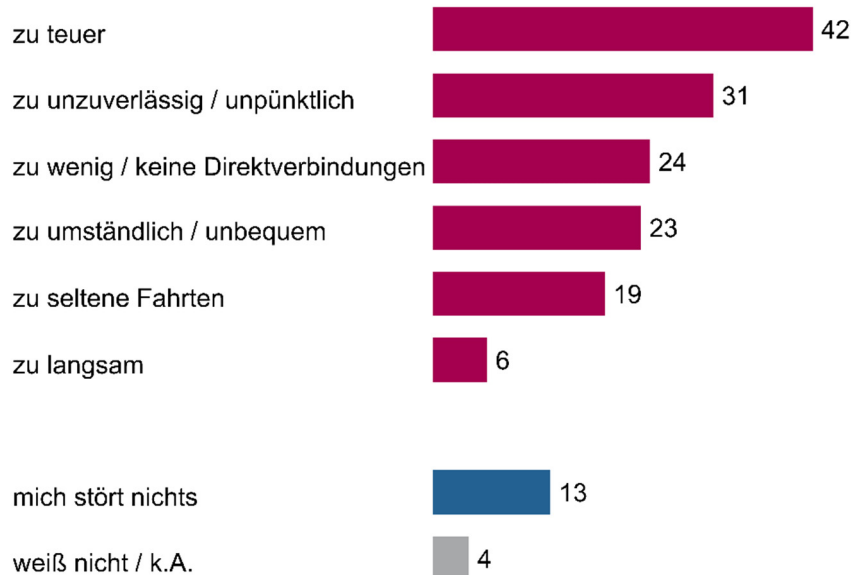


FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=289)

6.3 Was bei der Nutzung des ÖPNV stört

In zwei weiteren Fragen wurden allen Befragten – wiederum unabhängig vom eigenen Fortbewegungsmittel in der Stadt – verschiedene Aspekte vorgelesen, die gegen die öffentlichen Verkehrsmittel sprechen, also was genau daran am meisten stört und was noch besonders stört bzw. Gründe, warum man den ÖPNV nicht nutzt. Auch diese beiden möglichen Antworten wurden zusammengefasst und zeigen im Prinzip ähnliche Ergebnisse wie die Frage nach den Prioritäten, nur unter umgekehrtem Vorzeichen: Dass der ÖPNV zu teuer ist, wird von 42 % genannt, dass er zu unzuverlässig bzw. zu unpünktlich ist, von 31 %. Zu wenige bzw. keine Direktverbindungen für die eigenen Wege folgen mit 24 %, dass es mit dem ÖPNV zu umständlich bzw. zu unbequem ist (23 %) sowie zu seltene Fahrten (19 %) spielen ebenfalls eine Rolle, eher selten spricht nach Meinung der Befragten gegen Busse und Straßenbahnen, dass diese zu langsam sind (6 %). 13 % der Befragten geben explizit an, sie fänden nichts störend, 4 % machen keine Angabe. Von unterschiedlichem Gewicht sind die verschiedenen Störfaktoren bzw. Hinderungsgründe bei den Altersgruppen; Einigkeit besteht aber darin, dass alle ab 30-Jährigen an erster Stelle den Kostenfaktor nennen. Darüber hinaus halten alle Altersgruppen die Frage der Geschwindigkeit für wenig entscheidend bei der Nutzung des ÖPNV.

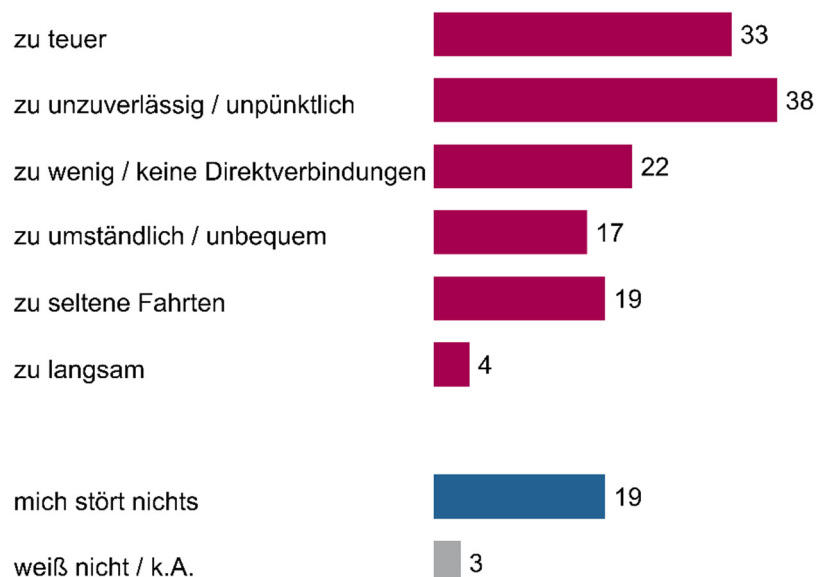
Abbildung 54 Was stört Sie bei der Nutzung des ÖPNV am meisten bzw. was sind die Gründe, warum Sie diesen nicht nutzen? (Mehrfachnennungen)



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Diejenigen, die in Heidelberg vorwiegend mit dem öffentlichen Nahverkehr unterwegs sind, sehen das zwar alles in allem ähnlich wie die Gesamtheit der Befragten, allerdings sind sie es, die die Frage des Preises weniger häufig nennen (33 %) als insgesamt, dafür finden sie die Unzuverlässigkeit (38 %) häufiger störend als die restlichen Befragten. 19 % der ÖPNV-Nutzer sagen ausdrücklich, sie würde nichts bei der Nutzung ihres bevorzugten Verkehrsmittels stören. Aufschlussreich sind auch die Antworten derjenigen, die den ÖPNV nutzen, um zu ihrem Arbeits- und Ausbildungsplatz bzw. zu ihrer Hochschule zu gelangen: Bei dieser Gruppe entfallen 57 % der Angaben auf den Punkt „zu unzuverlässig“, erst mit 34 % folgt dann der zu hohe Preis.

Abbildung 55 Was stört Sie bei der Nutzung des ÖPNV am meisten? (Mehrfachnennungen, Auswahl: ÖPNV ist Hauptverkehrsmittel in HD)



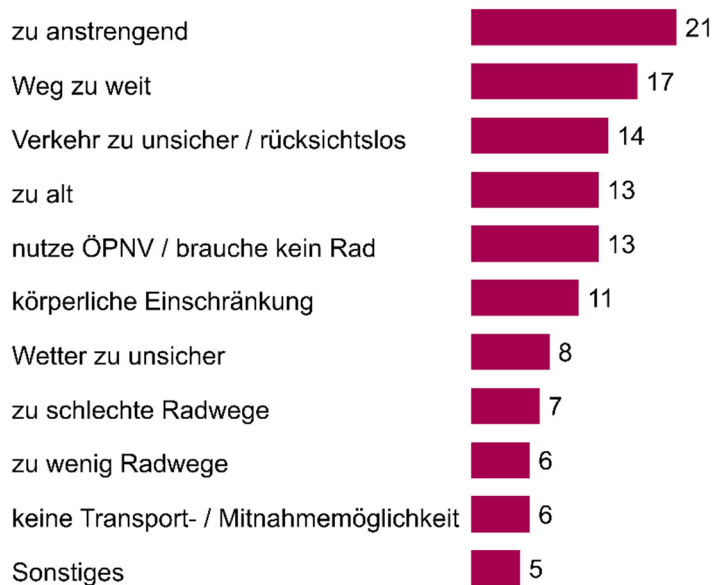
FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=289)

7 Radverkehr: Hinderungsgründe, Kritik und Bewertung

7.1 Gründe, warum man in Heidelberg nicht hauptsächlich mit dem Rad fährt

Alle Befragten, die angegeben haben in Heidelberg vorwiegend mit dem Auto oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs zu sein, wurden gefragt, warum sie innerhalb Heidelbergs nicht hauptsächlich Rad fahren. Die Hinderungsgründe, die hier insgesamt von beiden Gruppen genannt werden, beinhalten sowohl persönlich-physische Gründe, äußere Umstände wie das Wetter oder spezielle Probleme, die den (Rad-)Verkehr betreffen. Den Befragten wurden keine Antworten vorgegeben, es konnten mehrere Angaben gemacht werden: Im Einzelnen sagen 21 %, dass ihnen Radfahren zu anstrengend ist, weiteren 17 % sind die eigenen Wege dafür zu weit, 14 % finden den Verkehr zu unsicher bzw. die Autofahrer zu rücksichtslos, 13 % sagen explizit, dafür seien sie zu alt, für 13 % ist das Radfahren keine Alternative, weil sie sowieso schon umweltfreundlich mit dem ÖPNV unterwegs sind, 11 % geben körperliche Einschränkungen an, 8 % erklären, das Wetter sei ihnen fürs Radfahren zu unsicher. 7 % bzw. 6 % führen an, dass die Radwege zu schlecht bzw. zu wenig seien und 6 % fahren nicht mit dem Rad, weil sie damit zu wenig Transport- oder auch Mitnahmemöglichkeiten haben. 5 % nennen verschiedene sonstige Gründe.

Abbildung 56 Was sind die Gründe dafür, warum Sie in Heidelberg *nicht* hauptsächlich mit dem Fahrrad fahren? (Mehrfachnennungen, Auswahl: Auto oder ÖPNV sind Hauptverkehrsmittel in HD)

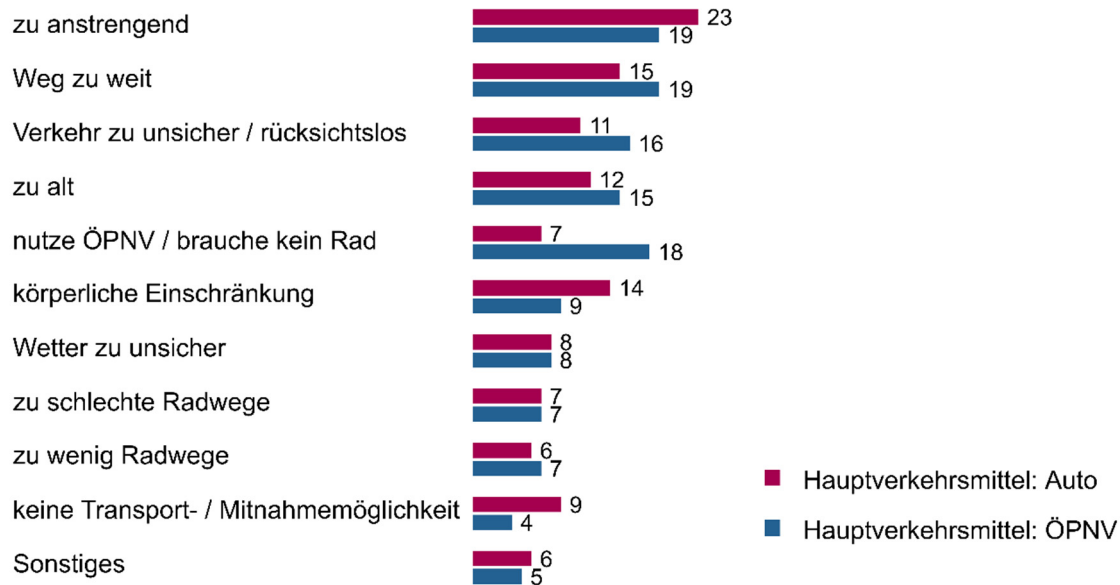


FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=505)

Unterschiedlich ist hier natürlich die Motivlage in den verschiedenen Altersgruppen und korrespondierend dazu spielt es eine Rolle, ob jemand berufstätig bzw. studierend oder bereits in Rente ist. Darüber hinaus ist es in diesem Zusammenhang von Bedeutung, wo jemand seinen Arbeitsplatz hat: Diejenigen, die nicht im eigenen Stadtteil oder außerhalb Heidelbergs arbeiten, erklären wesentlich häufiger (24 % bzw. 29 %) als diejenigen, die ihrer Tätigkeit im eigenen Stadtteil nachgehen (6 %), dass ihre Wege für das Radfahren zu weit sind. Auch je nachdem, ob Kinder im Haushalt leben oder nicht, werden unterschiedliche Gründe für das Nicht-Radfahren genannt.

Betrachtet man die „Autofahrer“ und die „ÖPNV-Nutzer“ hier noch einmal separat, sieht man, dass beide Gruppen in vielen Fällen ähnliche Begründungen anführen: Lediglich beim Punkt „ich brauche kein Rad bzw. ich nutze den ÖPNV“ gibt es – wenig überraschend – größere Unterschiede: Während dieses Argument nur 7 % der hauptsächlichen Autofahrer in Heidelberg anführen, sind es bei den Befragten, die sich in der Stadt meist mit Bus oder Straßenbahn fortbewegen, 18 %.

Abbildung 57 Was sind die Gründe dafür, warum Sie in Heidelberg *nicht* hauptsächlich mit dem Fahrrad fahren? (Mehrfachnennungen, Auswahl: Auto oder ÖPNV sind Hauptverkehrsmittel in HD)

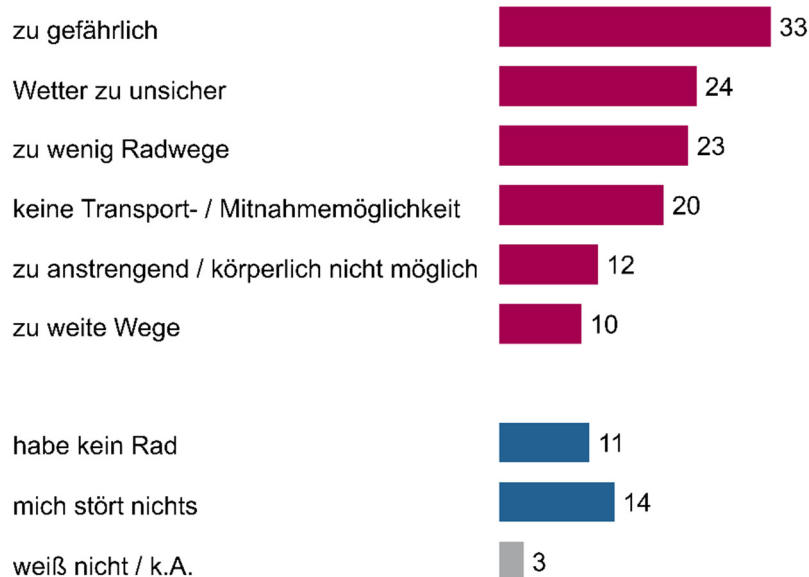


FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=505)

7.2 Was beim Radfahren stört

Zusätzlich zu der Frage, warum genau man in Heidelberg nicht hauptsächlich mit dem Fahrrad fährt, wurde unter allen Verkehrsteilnehmern auch erhoben, was einen allgemein beim Radfahren stört bzw. was die Gründe dafür sind, dass man nicht mit diesem Fortbewegungsmittel unterwegs ist. Den Befragten wurden hier verschiedene Gründe vorgelesen, zwei Angaben waren möglich: Am häufigsten führen die Befragten (33 %) an, dass sie das Radfahren für zu gefährlich halten, es folgen das unsichere Wetter (24 %), der Mangel an Radwegen (23 %) sowie die fehlenden Transport- und Mitnahmemöglichkeiten (20 %). Etwas seltener gibt es die Begründung, dass das Radfahren zu anstrengend bzw. körperlich nicht möglich ist (12 %), zu weite Wege spielen ebenfalls eine weniger große Rolle (10 %). 11 % der Befragten sagen hier explizit, dass sie kein Rad besitzen, 14 % finden am Radfahren nichts störend, 3 % antworten mit „weiß nicht“.

Abbildung 58 Was stört Sie beim Radfahren am meisten bzw. was sind die Gründe, warum Sie nicht mit dem Rad fahren? (Mehrfachnennungen)

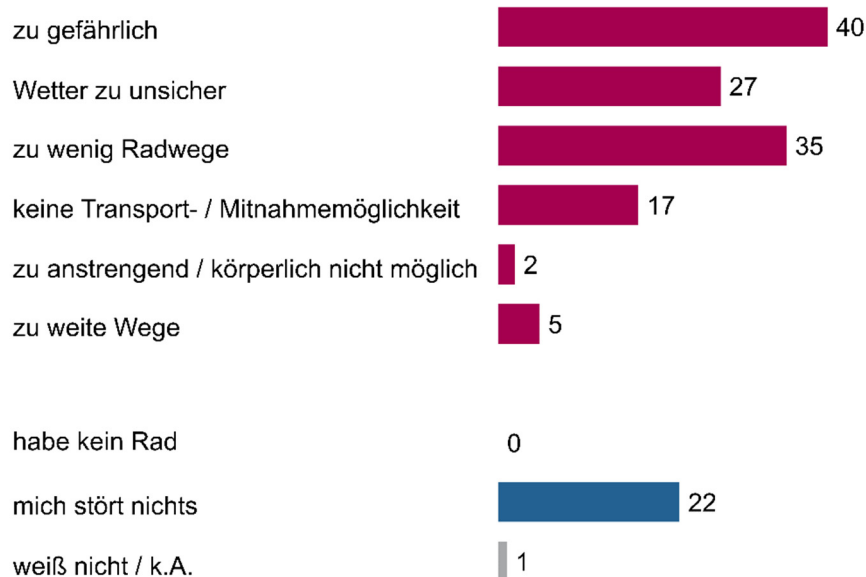


FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Jeweils ähnlich häufig halten die verschiedenen Altersgruppen das Radfahren für zu gefährlich. Dass das Wetter zu unsicher ist, ist für jüngere Personen ein wichtigeres Argument als für ältere. Dass es zu wenig Radwege gibt, wird von allen Altersgruppen etwa gleich oft als Hinderungsgrund angegeben, nur bei den ab 70-Jährigen spielt dieses Argument eine eher nachgeordnete Rolle. Auch die fehlenden Mitnahme- und Transportmöglichkeiten sind für die Ältesten eher nicht so wichtig, dagegen geben sie viel häufiger als die Jüngeren an, dass das Radfahren körperlich nicht möglich bzw. zu anstrengend ist. Überdurchschnittlich häufig erklären jedoch die unter 30-Jährigen, dass die Wege oft zu weit sind, um sie mit dem Rad zurückzulegen. Männer und Frauen sind sich insgesamt recht einig, allerdings ist für die männlichen Befragten der Mangel an Radwegen (30 %) häufiger ein Argument als für weibliche (16 %), umgekehrt geben Frauen (16 %) insgesamt etwas häufiger als Männer an (8 %), Radfahren sei körperlich zu mühevoll (und das bei jeweils allen Altersgruppen). Recht einmütig äußern sich hinsichtlich der verschiedenen Hinderungsgründe Befragte mit und solche ohne bzw. mit erwachsenen Kindern.

Etwas anders als die Heidelberger und Heidelbergerinnen insgesamt bewerten diejenigen, die innerhalb der Stadt hauptsächlich mit dem Rad unterwegs sind, die verschiedenen Argumente, die gegen das Radfahren sprechen bzw. die beim Radfahren stören: Noch häufiger als die anderen Verkehrsteilnehmer empfinden Radler die Gefahren beim Radfahren als störend (40 %). Das unkalkulierbare Wetter wird von ihnen ähnlich häufig (27 %) wie von der Gesamtheit angeführt, erheblich stärker als der Durchschnitt der Heidelberger sehen sie die fehlenden Radwege (35 %) als Einschränkung. Die begrenzten bzw. fehlenden Transport- und Mitnahmemöglichkeiten mit dem Rad nennen Radfahrer (17 %) in etwa so häufig wie die Gesamtheit der Befragten. Weitere Gründe sprechen aus Sicht der Radfahrer kaum gegen das Radeln, 22 % sagen sogar ausdrücklich, dass sie beim Radfahren eigentlich nichts stört.

Abbildung 59 Was stört Sie beim Radfahren am meisten? (Mehrfachnennungen, Auswahl: Fahrrad ist Hauptverkehrsmittel in HD)



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=425)

7.3 Radwege: Anzahl und Sicherheit

Umstritten ist unter der Gesamtheit der Befragten, ob es in Heidelberg genügend Radwege gibt: 44 % finden die Anzahl ausreichend, 49 % sehen das nicht so (weiß nicht: 7 %). Als vor sechs Jahren diese Frage schon einmal gestellt wurde, war das Urteil positiver ausgefallen: Damals hielten 58 % die Zahl der Radwege für ausreichend, nur 36 % sagten „nicht genügend“ (weiß nicht: 6 %). Interessant ist, dass sich 2013 selbst bei denjenigen, die in Heidelberg hauptsächlich mit dem Rad unterwegs waren, die Kritik in Grenzen hielt (ausreichend: 52 %; nein: 48 %). Hier hat eine deutliche Veränderung stattgefunden: Nur noch eine Minderheit der Fahrradfahrer (38 %) ist jetzt mit der Zahl der Radwege zufrieden, die Mehrheit von 61 % findet, dass es in Heidelberg zu wenig Radwege gibt. Ähnlicher Meinung sind auch diejenigen, die meist zu Fuß unterwegs sind (zu wenig: 54 %). Die ÖPNV-Nutzer sind geteilter Meinung, die Autofahrer halten die Radwege mehrheitlich für ausreichend (58 %).

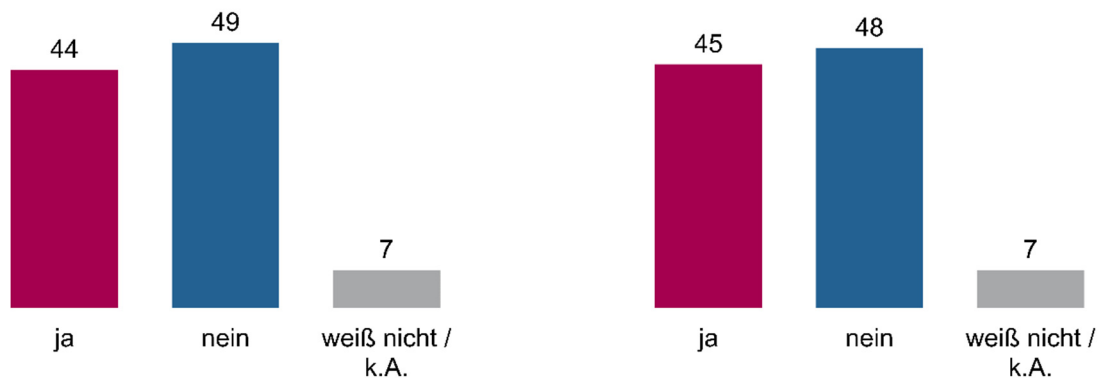
Auch wenn es um die Sicherheit der Radwege geht, hat die Kritik zugenommen, wobei hier bei beiden Fragestellungen nicht beantwortet werden kann, ob dies tatsächlich an einer objektiven Verschlechterung der Rahmenbedingungen bzw. an der Zunahme des Verkehrs und des Radverkehrs liegt, oder ob dies seine Ursache in einer allgemeinen Einstellungsveränderung zugunsten des Radverkehrs hat.

Während 2013 noch 55 % aller Heidelbergerinnen und Heidelberger der Meinung waren, die Radwege in der Stadt seien alles in allem sicher (nicht sicher: 36 %), bejahen dies aktuell nur noch 45 % (nicht sicher: 48 %), 2013 urteilten darüber 9 % und jetzt 7 % der Befragten nicht. Vor sechs Jahren gab es bei dieser Einschätzung bei den verschiedenen Verkehrsteilnehmern große Einigkeit; speziell bei den Radfahrern meinten 58 %, die Radwege seien im Großen und Ganzen sicher. Diese Meinung teilen jetzt nur noch 44 % der Radfahrer (nicht sicher: 54 %). Autofahrer und Fußgänger halten die Fahrradwege tendenziell eher für sicher, die ÖPNV-Nutzer äußern sich dazu zwiespältig.

Abbildung 60 Radwege in Heidelberg

Gibt es genügend Radwege?

Sind die Radwege sicher?



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

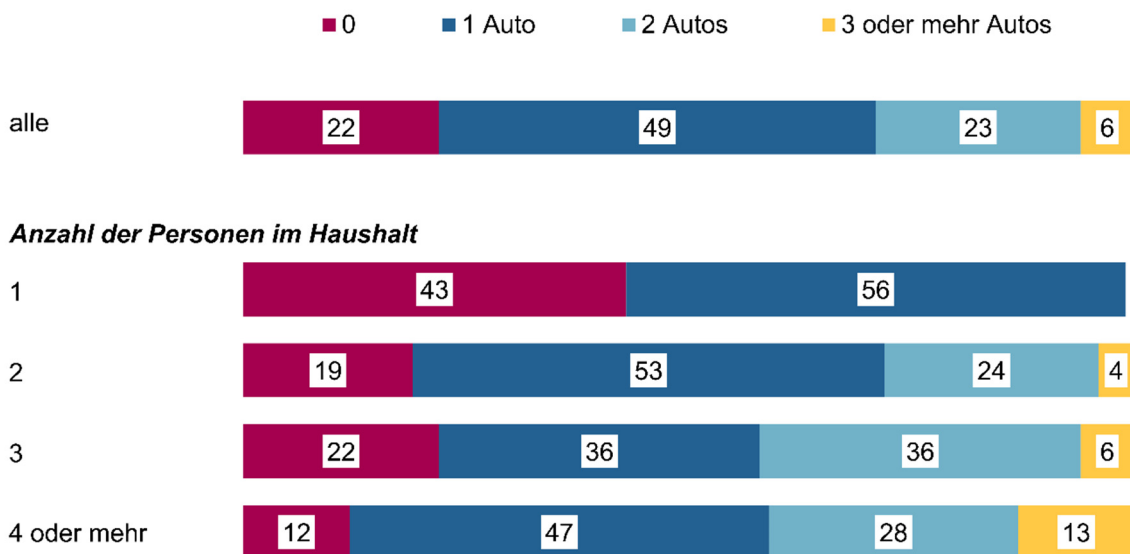
8 Autobestand und Parken im öffentlichen Raum

8.1 Autobestand und eigenes Parken

22 % aller Befragten geben an, dass es in dem Haushalt, in dem sie leben, kein Auto gibt. Bei 49 % gibt es ein Auto, bei 23 % zwei und bei 6 % drei oder mehr Autos. Zu beachten ist hier, dass dieser Umfrage keine Haushaltsstichprobe, sondern eine Personenstichprobe zugrunde liegt. Es können also nur repräsentative Aussagen über ab 16-jährige Personen und nicht über Heidelberger Haushalte bzw. die Anzahl an Autos in Heidelberger Haushalten gemacht werden.

Von den Personen, die allein leben, sagen 43 %, kein eigenes Auto zu haben, 56 % verfügen über ein Fahrzeug. Von den Befragten, die in einem Zweipersonenhaushalt wohnen, sagt etwa jeder Fünfte, kein Auto zu haben. Die meisten geben an, in ihrem Haushalt gebe es ein (53 %) oder zwei (24 %) Autos. 22 % der Befragten aus Dreipersonenhaushalten geben an, keinen Pkw zu haben, zusammen ca. drei Viertel haben ein (36 %) oder zwei Autos (36 %). Personen aus größeren Haushalten sagen vergleichsweise selten, dass es gar kein Auto bei ihnen gibt (12 %); bei ca. drei Viertel gibt es dort einen (47 %) oder zwei (28 %) Pkw, bei 13 % sind sogar drei oder mehr Autos vorhanden.

Abbildung 61 Wie viele Autos gibt es in Ihrem Haushalt?



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Nimmt man als Auswahlkriterium nicht nur die reine Personenzahl im Haushalt, sondern unterscheidet, ob Kinder unter 18 Jahren im Haushalt leben oder nicht, ergeben sich ganz ähnliche Befunde: Wenn jemand Kinder hat, wird relativ selten angegeben (15 %), kein Auto zu besitzen, dagegen gibt es relativ häufig (36 %) mindestens zwei Autos im Haushalt (ein Auto: 49 %). Des Weiteren ist es von Bedeutung, ob jemand berufstätig ist: Nur 18 % aller Befragten, die einer Erwerbstätigkeit nachgehen, haben im Haushalt kein Auto, bei 44 % gibt es ein Auto und bei zusammen 38 % zwei oder mehr Autos.

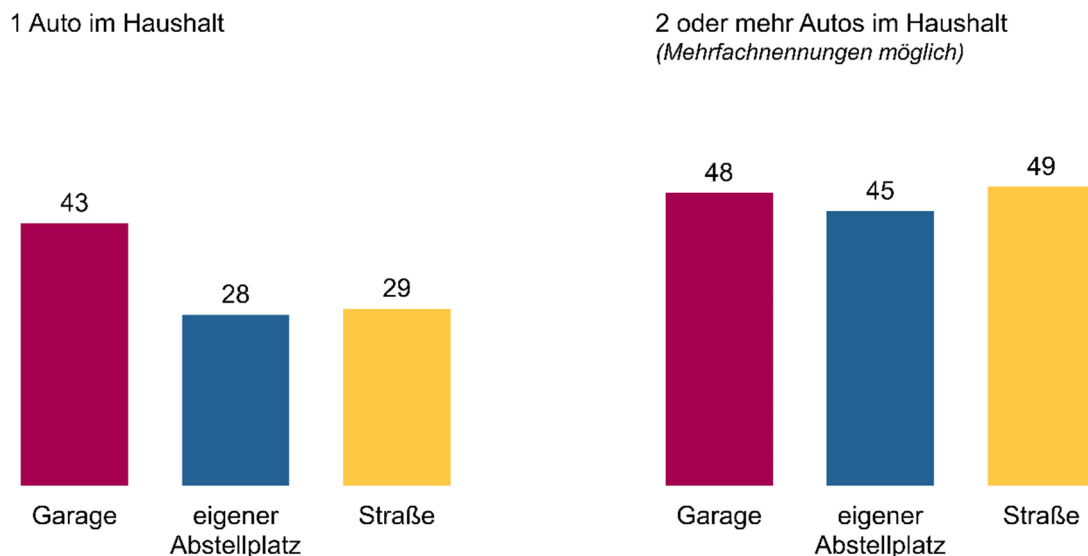
Allen Altersgruppen gemein ist, dass jeweils die meisten Befragten (zwischen 41 % (unter 30-Jährige) und 63 % (ab 70-Jährige)) über *ein* Auto im Haushalt verfügen. Bei der Altersgruppe der 40- bis 49-Jährigen ist auffällig, dass sie häufiger (39 %) als alle anderen sagen, mindestens zwei Pkw im Haushalt zu haben; bei den ab 70-Jährigen trifft dies dagegen lediglich auf 16 % der Befragten zu.

Von den Befragten, die in der Stadtteilgruppe Mitte leben, geben 40 % an, kein Auto zu haben, speziell in der Altstadt sind es sogar 50 %. Dagegen erklären in der Stadtteilgruppe Ost mit Schlierbach und Ziegelhausen (überdurchschnittlich viele ältere Bewohner) lediglich 3 %, dass es bei ihnen kein Auto im Haushalt gibt. Anzu-merken ist hier, dass die Altersstruktur in den Stadtteilen und Stadtteilgruppen einen Teil dieser Unterschiede, aber natürlich nicht alle erklärt. Dass im Haushalt *ein* Auto vorhanden ist, sagen im Vergleich zu den anderen Stadtteilgruppen am häufigsten die im Osten (64 %), die in der Mitte am seltensten (43 %). Zwei und mehr Autos geben im Westen und Süden mit jeweils 35 % sowie im Osten mit 33 % mehr Befragte an als im Norden (28 %) und insbesondere in der Mitte (16 %).

43 % der Befragten, in deren Haushalt es einen Pkw gibt, sagen, dieses Auto würde meist in der Garage geparkt, 28 % stellen das Auto normalerweise auf dem eigenen Abstellplatz ab, 29 % parken auf der Straße.

Von den Befragten, in deren Haushalt nur ein Auto vorhanden ist, erklären im Osten (56 %) im Vergleich zu je-nen in den anderen Stadtteilgruppen deutlich mehr, in der Garage zu parken, gefolgt von den Gruppen Mitte, Süd, Nord und West (34 %). Bei den Abstellplätzen liegen der Osten (37 %) und der Westen (36 %) vorn (Mitte nur 12 %). Dagegen parken im Osten nur 7 % ihr Auto auf der Straße, in der Mitte (39 %) und im Norden (39 %) machen dies dagegen relativ viele Befragte.

Abbildung 62 Wo werden diese Autos normalerweise geparkt?



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=835)

Sind zwei Autos oder mehr im Haushalt vorhanden, geben jeweils etwa gleich viele Befragte an, diese in der Garage (48 %), auf dem eigenen Abstellplatz (45 %) oder auf der Straße (49 %) zu parken (Mehrfachnennungen waren bei dieser Frage möglich). Das heißt z. B. eins der zur Verfügung stehenden Fahrzeuge wird normalerweise in der Garage und eins auf der Straße abgestellt.

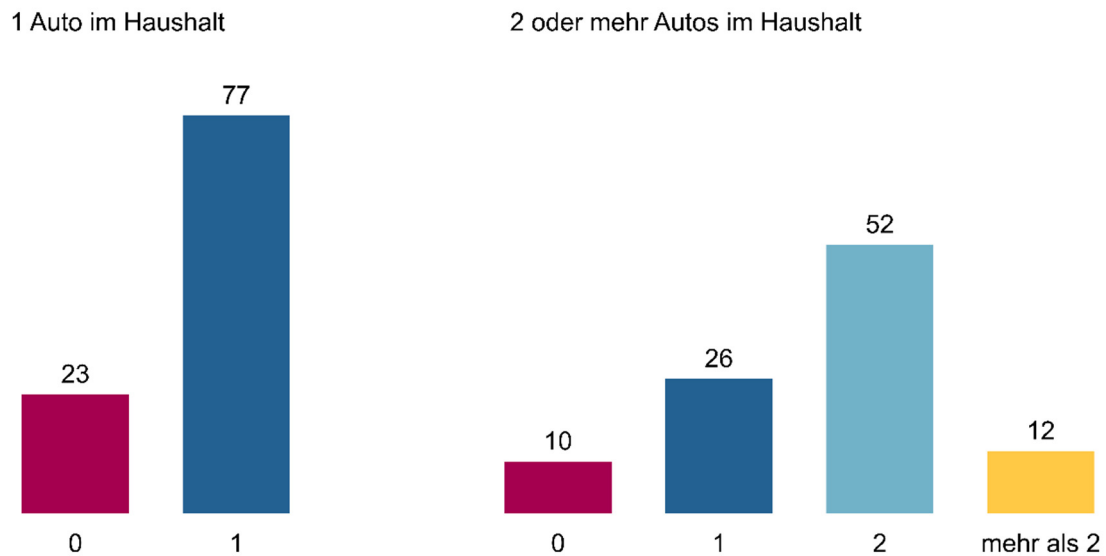
Gibt es zwei oder mehr Autos im Haushalt, entfallen in der Stadtteilgruppe Mitte die meisten Angaben auf „Garage“ (83 %). Es folgt „die Straße“ mit 68 % und mit nur 23 % „ein Abstellplatz“. Während die Angaben im Süden in etwa dem Durchschnitt aller Heidelberger entsprechen, fällt im Osten (63 %) und im Westen (60 %) auf, dass an erster Stelle der Abstellplatz genannt wird, dagegen überwiegt im Norden mit großem Abstand die Angabe „auf der Straße“ (69 %).

Zusätzlich zu der Frage, wo das bzw. die vorhandenen Auto(s) geparkt werden, wurde ebenfalls erhoben, ob es für das Auto bzw. für wie viele Autos ausreichend eigene Parkmöglichkeiten vorhanden sind: Von jenen Befragten, in deren Haushalt es nur *ein* Auto gibt, sagen lediglich 23 %, sie verfügten über keinen eigenen Stellplatz,

77 % haben hingegen nach eigenen Angaben die Möglichkeit, das Auto auf einem Abstellplatz oder in der Garage zu parken.

Gibt es im Haushalt zwei oder mehr Autos, geben 10 % der Befragten an, für gar kein Auto einen eigenen Parkplatz zu haben. 26 % verfügen über genau eine und 52 % über zwei Abstellmöglichkeiten. 12 % der Befragten aus dieser Gruppe geben an, bei ihnen seien mehr als zwei eigene Parkmöglichkeiten vorhanden.

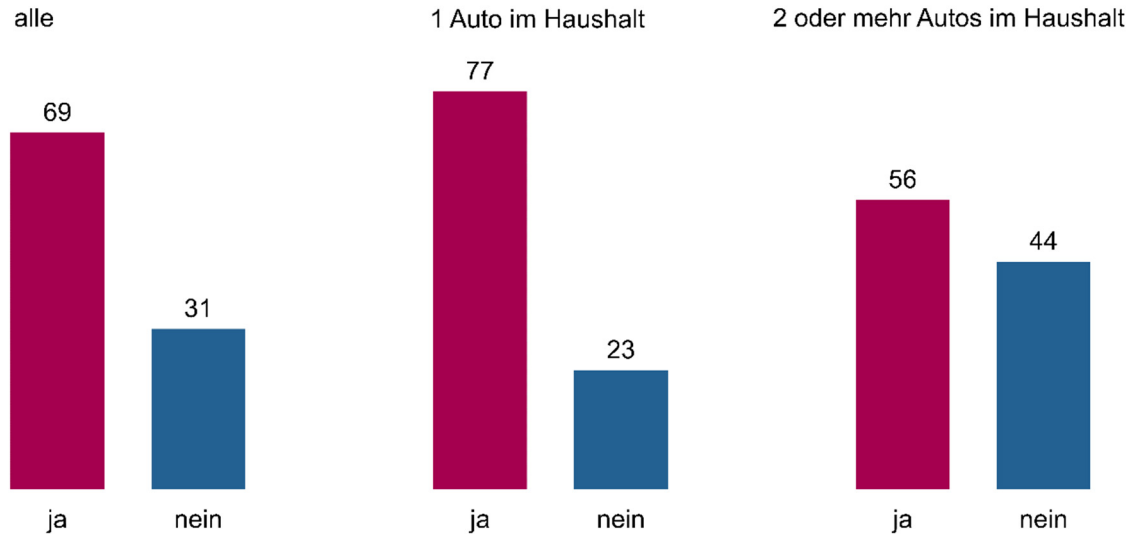
Abbildung 63 Wie viele Stellplätze haben Sie für Ihr(e) Auto(s)? (Auswahl: Auto(s) im Haushalt vorhanden)



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=835)

Vergleicht man die Angaben zur Anzahl der Autos mit der Anzahl der eigenen Parkmöglichkeiten, zeigt sich Folgendes: Von allen Befragten in Heidelberg, in deren Haushalt es ein oder mehrere Auto(s) gibt, geben etwas mehr als zwei Drittel (69 %) an, über ausreichende eigene Parkplätze zu verfügen, bei 31 % der Befragten ist dies nicht der Fall. Im Einzelnen sieht man auch hier, dass bei 77 % mit nur einem Auto die Stellplätze ausreichen (s. o.), 23 % haben keine eigene Parkmöglichkeit. Gibt es mindestens zwei Autos im Haushalt der Befragten, so sind bei 56 % dafür genügend private oder angemietete Abstellflächen vorhanden, bei 44 % der Befragten aus Haushalten mit mehreren Autos trifft dies nicht zu.

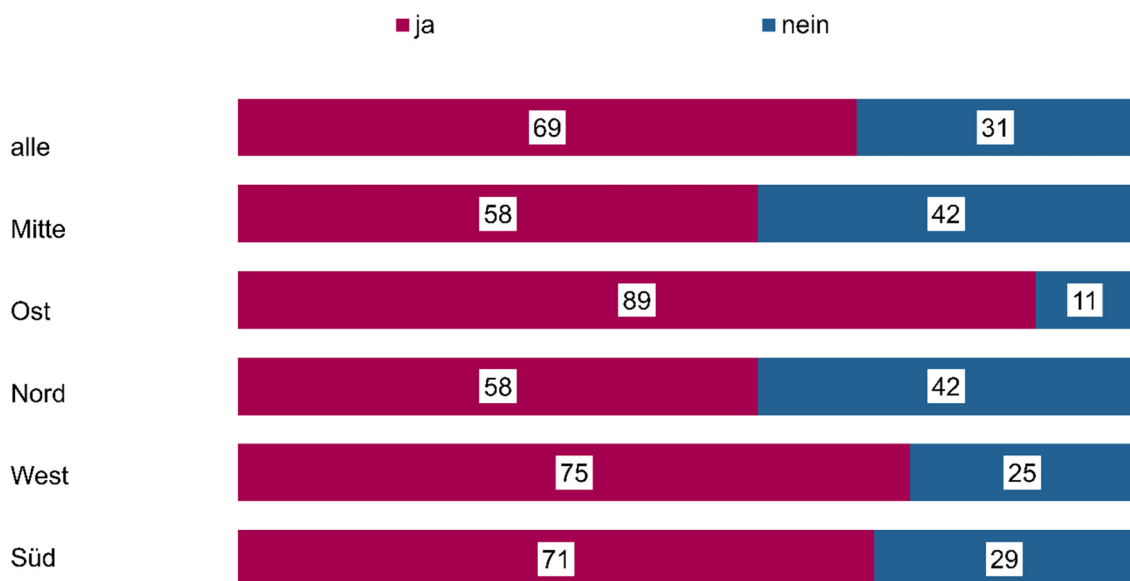
Abbildung 64 Gibt es für die vorhandenen Autos ausreichend Stellplätze? (Auswahl: Auto(s) im Haushalt vorhanden)



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=835)

Betrachtet man diese Ergebnisse noch einmal im Hinblick auf den Wohnort der Befragten, zeigt sich, dass es im Osten mit 89 % am häufigsten ausreichend eigene Abstellmöglichkeiten für das oder die vorhandenen Auto(s) gibt. Recht hoch ist diese Zahl auch im Westen (75 %) und im Süden (71 %). Dagegen geben sowohl im Norden als auch in der Mitte nur jeweils 58 % der Befragten an, über genügend eigene Parkmöglichkeiten im Vergleich zur Anzahl der Fahrzeuge zu verfügen. Geht man hier noch weiter ins Detail, gibt es den größten Mangel an eigenen Auto-Stellplätzen in der Weststadt und der Bahnstadt (ausreichend: 48 %; nein: 52 %).

Abbildung 65 Gibt es für die vorhandenen Autos ausreichend Stellplätze? (Auswahl: Auto(s) im Haushalt vorhanden)

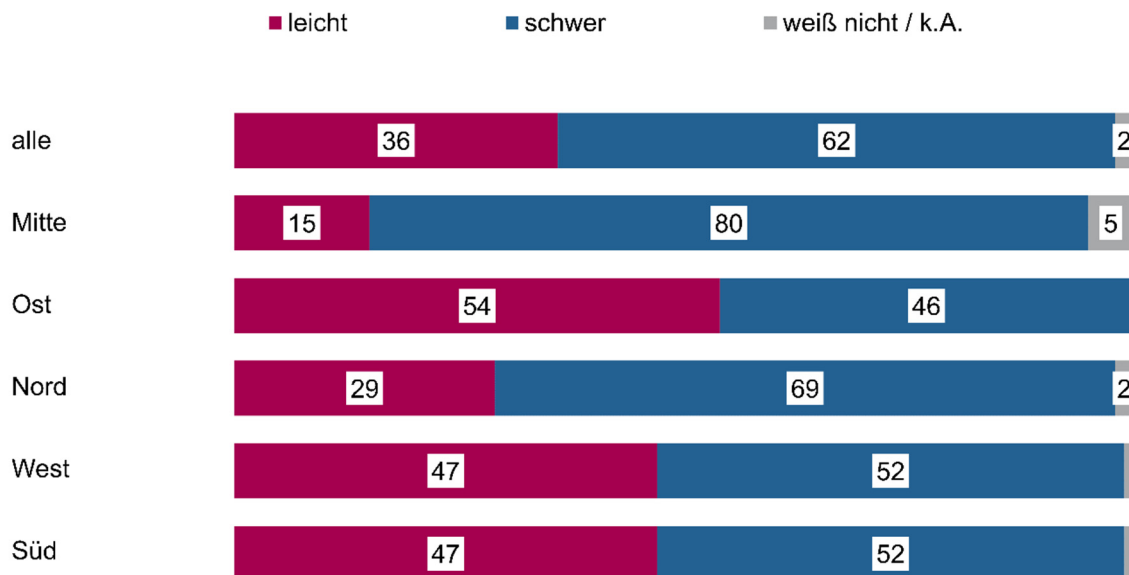


FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=835)

8.2 Parksituation im eigenen Wohnumfeld

Unabhängig von der persönlichen Situation und auch unabhängig davon, ob im Haushalt ein oder mehrere Auto(s) vorhanden sind, wurden die Befragten um eine Einschätzung der Parksituation im eigenen Wohnumfeld gebeten: 36 % aller Befragten waren hier der Meinung, es sei bei ihnen eher leicht, einen Parkplatz zu finden, 62 % halten dies für eher schwer. Besonders häufig empfinden dies jene Heidelberger und Heidelbergerinnen, die zur Stadtteilgruppe Mitte gehören (80 %), als schwierig; 69 % im Norden teilen diese Bewertung, im Westen (52 %), Süden (52 %) und Osten (46 %) sind es dagegen deutlich weniger. Auf Stadtteilebene sind es fast alle in der Altstadt (96 %) und große Anteile in Bergheim (76 %), in der Weststadt und in der Bahnstadt (74 %) sowie in Neuenheim (74 %), die sich über die Parksituation im eigenen Umfeld besonders kritisch äußern.

Abbildung 66 Ist es in Ihrem direkten Wohnumfeld eher leicht oder eher schwer, einen Auto-Parkplatz zu finden?

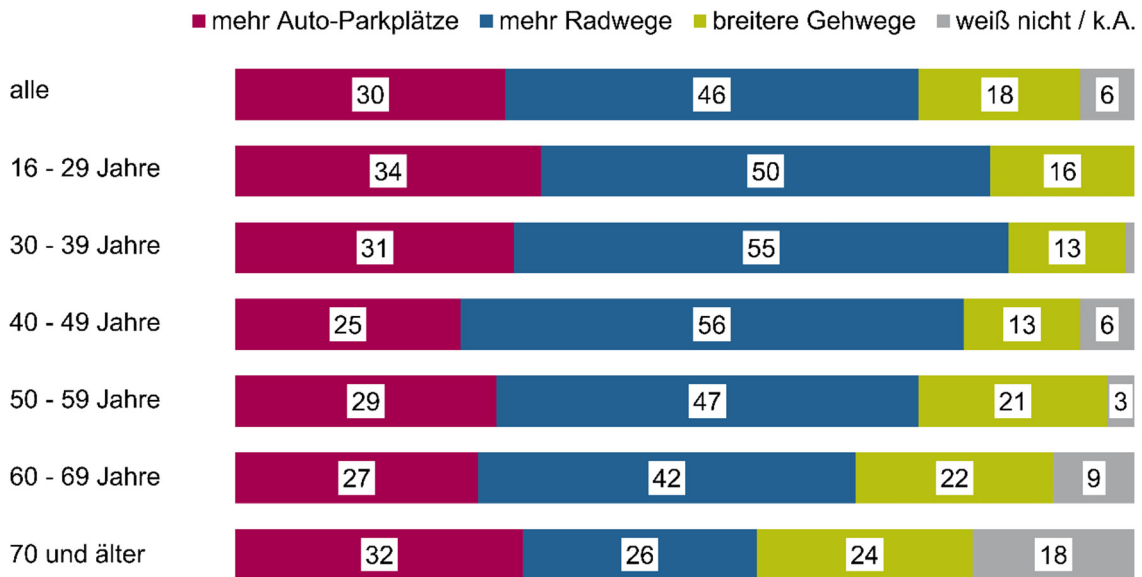


FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Ob man selbst bzw. der Haushalt kein, ein oder mehrere Autos besitzt, spielt bei dieser Einschätzung ebenfalls eine Rolle, aber Einigkeit besteht insofern, als alle Gruppen mehrheitlich der Ansicht sind, im eigenen Wohnumfeld sei es eher schwer, einen Parkplatz zu finden (kein Auto: 68 %; ein Auto: 62 %; zwei oder mehr Autos: 56 %).

8.3 In Zukunft wichtiger: Parkplätze, Radwege, Gehwege?

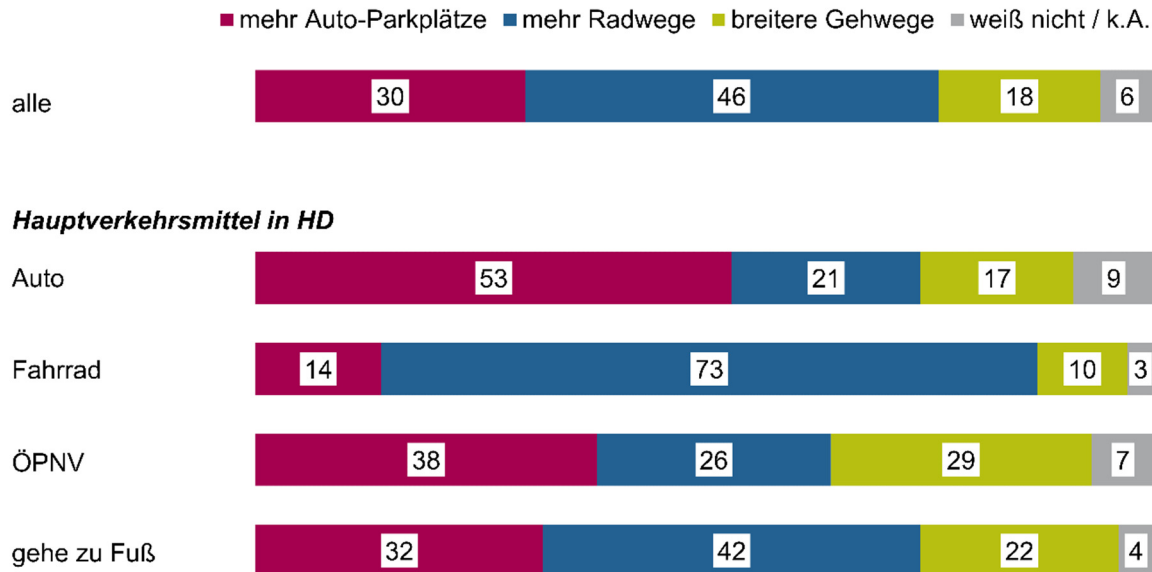
Wenn es um verschiedene Interessen und Zielkonflikte in der künftigen Heidelberger Verkehrspolitik geht, sind die Prioritäten der Heidelbergerinnen und Heidelberger recht klar, wenn man ihnen drei verschiedene Optionen nennt: 46 % aller Befragten halten in Zukunft mehr Radwege in Heidelberg ganz allgemein für wichtiger, 30 % plädieren für mehr Parkmöglichkeiten und Abstellmöglichkeiten für Autos, 18 % sprechen sich für breitere Gehwege aus (weiß nicht: 6 %). Relativ einig sind sich hier alle unter 70-Jährigen: Jeweils Mehrheiten von 42 % bis 56 % finden mehr Radwege wichtiger, an zweiter Stelle folgen jeweils mehr Parkplätze und zuletzt kommen die breiteren Gehwege. Bei den ab 70-Jährigen liegen dagegen die Parkplätze (32 %) knapp vor Radwegen und Gehwegen, ein recht großer Anteil aus dieser Gruppe (18 %) macht bei dieser Frage aber keine Angabe.

Abbildung 67 Was wäre Ihnen in Zukunft in Heidelberg wichtiger?

FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Bei den Stadtteilgruppen bildet der Süden eher eine Ausnahme: Während in allen anderen Regionen Heidelbergs die Priorität bei den Radwegen liegt (41 % bis 55 %), finden dies nur 34 % im Süden wichtiger, dagegen hält dort eine relative Mehrheit von 43 % die Schaffung von mehr Parkmöglichkeiten für wichtiger. Im Detail sind es bei den Stadtteilen die Befragten im Emmertsgrund und auf dem Boxberg (65 %) sowie die im Pfaffengrund (45 %), deren Hauptpriorität auf den Parkplätzen liegt. Die größten Fürsprecher von mehr Radwegen leben dagegen in Handschuhsheim (62 %), in Bergheim (59 %), in der West- und Bahnstadt (56 %) sowie in Wieblingen (54 %).

Augenscheinlich keine Rolle spielt es bei der Beantwortung dieser Frage, wie jemand die Parksituation im eigenen Wohnumfeld einschätzt. Relevant ist hingegen das Hauptverkehrsmittel der Befragten innerhalb Heidelbergs: Jene Personen, die innerhalb der Stadt meist mit dem Auto unterwegs sind, befürworten mehrheitlich (53 %) die Schaffung von Parkraum; mit Abstand folgen Radwege (21 %) und Gehwege (17 %). Auch Befragte, die in Heidelberg vor allem mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind, halten Parkplätze für etwas wichtiger (38 %) als Gehwege (29 %) oder Radwege (26 %). Deutlich anders äußern sich dazu erwartungsgemäß jene, die sich in der Stadt vorwiegend mit dem Rad fortbewegen: 73 % aus der Gruppe der Radler sprechen sich für mehr Radwege aus, 14 % für mehr Parkplätze und 10 % für breitere Gehsteige. Weniger markant ist das Meinungsbild jener, die innerhalb Heidelbergs hauptsächlich zu Fuß gehen (Radwege: 42 %; Parkplätze: 32 %; Gehwege: 22 %).

Abbildung 68 Was wäre Ihnen in Zukunft in Heidelberg wichtiger?

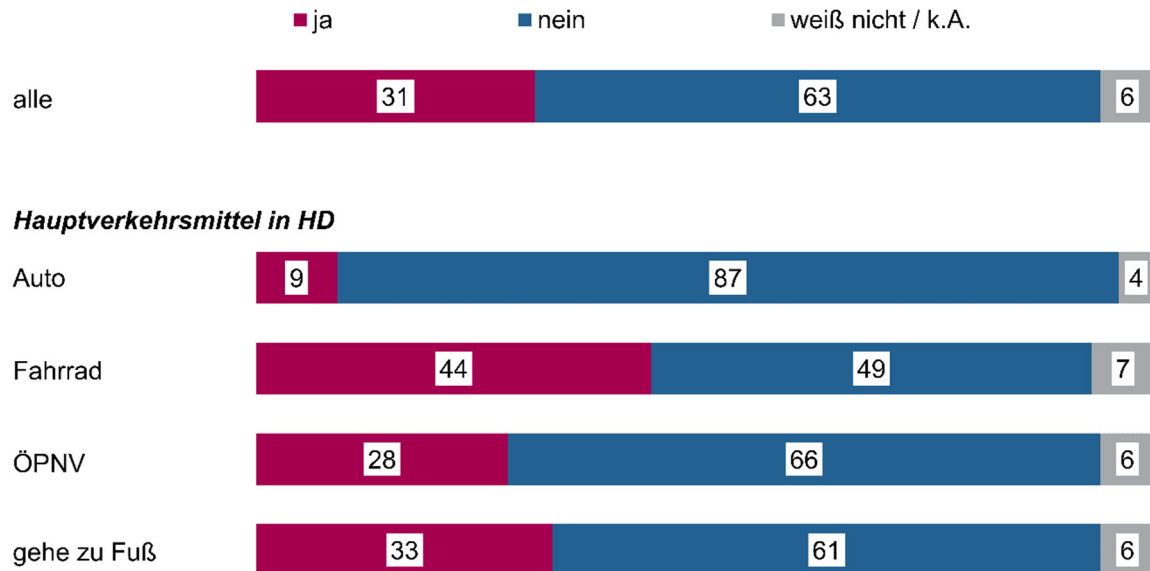
FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

8.4 Auto-Parkplätze abschaffen zugunsten von Fahrrad-Abstellplätzen?

Stellt man die Befragten dagegen vor die Wahl, ob in Heidelberg einige Auto-Parkplätze am Straßenrand abgeschafft und dafür auf diesen Flächen mehr Fahrrad-Abstellplätze eingerichtet werden sollen (31 %), oder ob möglichst alle Auto-Parkplätze erhalten werden sollen (63 %), fällt das Urteil recht klar zugunsten der Erhaltung von Auto-Parkplätzen aus: Relativ einmütig fällt hierzu die Einstellung der verschiedenen Altersgruppen aus: Mehrheiten zwischen 59 % (unter 40-Jährige) und 70 % (ab 70-Jährige) befürworten jeweils mehrheitlich den Erhalt der vorhandenen Parkplätze. Des Weiteren besteht hierüber tendenziell Einigkeit bei den Stadtteilgruppen (Nord: 58 %; Ost: 71 %). Überdurchschnittlich häufig gegen die Abschaffung von Auto-Abstellplätzen am Straßenrand sprechen sich die Befragten in Bergheim (81 %), auf dem Boxberg und im Emmertsgrund (70 %), in Neuenheim (67 %), im Pfaffengrund (74 %), in Schlierbach und Ziegelhausen (71 %) sowie in der Weststadt und der Bahnstadt (67 %) aus. Dagegen plädieren Befragte in der Altstadt (47 %), in Handschuhsheim (40 %), in Rohrbach und der Südstadt (38 %) sowie in Wieblingen (38 %) vergleichsweise oft für die verstärkte Ausweisung von Rad-Abstellplätzen auf ehemaligen Auto-Parkflächen.

Nicht von Bedeutung ist bei der Beantwortung dieser Frage wiederum die Einschätzung, ob es im eigenen Wohnumfeld eher leicht oder eher schwer ist, einen Parkplatz zu finden. Unterschiedlich fällt dagegen die Meinung der Befragten je nach deren Hauptverkehrsmittel in Heidelberg aus: Auto-Nutzer lehnen eine Abschaffung von Parkplätzen am Straßenrand (87 %) am deutlichsten ab, aber auch ÖPNV-Nutzer (66 %) und Fußgänger (61 %) teilen mehrheitlich diese Meinung. Fahrradfahrer sind sich dagegen uneins (gegen Abschaffung: 49 %; dafür: 44 %).

Abbildung 69 Sollten in Heidelberg einige Auto-Parkplätze am Straßenrand zugunsten von Fahrrad-Abstellplätzen abgeschafft werden?

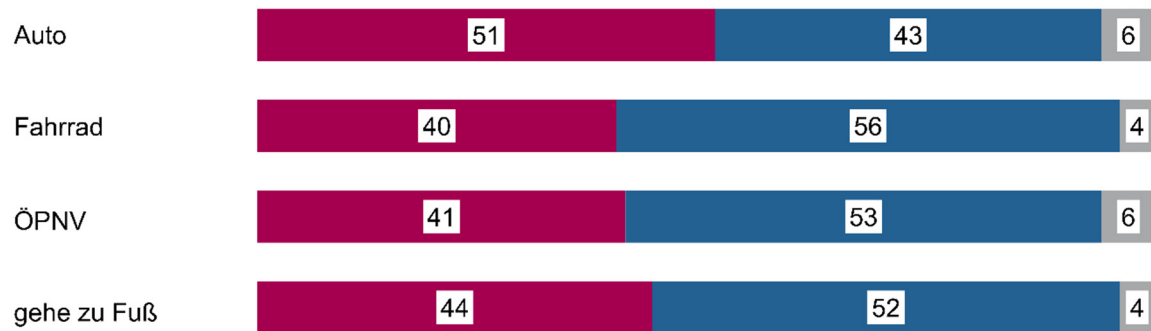


FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

8.5 Einstellung zum „Gehwegparken“

43 % der Heidelbergerinnen und Heidelberger sind dafür, dass es das sogenannte Gehwegparken weiterhin geben sollte, das heißt dass geduldet werden sollte, wenn Autos beim Parken halb auf dem Gehweg stehen; 52 % finden hingegen, dass das „Gehwegparken“ verhindert werden sollte, auch wenn es dann weniger Parkplätze gibt (weiß nicht: 5 %). Bereits im Jahr 2013 wurde dies schon einmal gefragt, dabei lässt sich eine klare Einstellungsveränderung feststellen: Vor sechs Jahren hatte sich noch eine klare Mehrheit von 63 % für die Tolerierung des „Gehwegparkens“ ausgesprochen, lediglich 31 % lehnten dies damals ab (weiß nicht: 6 %).

Leicht unterschiedlich äußern sich hier die Befragten in den verschiedenen Stadtteilgruppen, kleinere Unterschiede gibt es auch bei den Altersgruppen: Auffällig sind hier vor allem die 40- bis 49-Jährigen, die sich überdurchschnittlich oft und auch mehrheitlich für das Beibehalten des „Gehwegparkens“ aussprechen (57 %). In allen anderen Altersgruppen sind jeweils diejenigen in der Mehrheit (52 % bis 56 %), die dies ablehnen. Bei den einzelnen Stadtteilen stechen einerseits Handschuhsheim sowie Rohrbach und die Südstadt und andererseits Neuenheim, der Pfaffengrund und Wieblingen heraus: Bei den erstgenannten Stadtteilen gibt es eine überproportionale Unterstützung für das Beibehalten des „Gehwegparkens“, bei den letztgenannten sind dagegen besonders viele Befragte dagegen. Zwar nicht sehr groß, aber dennoch offensichtlich sind die Unterschiede je nach Hauptverkehrsmittel der Befragten: Wer in Heidelberg meist mit dem Auto unterwegs ist, neigt dem Beibehalten des „Halb-auf-dem-Gehweg-Parkens“ zu (51 %), alle anderen Verkehrsteilnehmer sehen das etwas anders (Radfahrer: 40 %; ÖPNV-Nutzer: 41 %; Fußgänger: 44 %).

Abbildung 70 Sollte es in Heidelberg weiterhin „Gehwegparken“ geben?**Hauptverkehrsmittel in HD**

FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

9 Online-Shopping

9.1 Internetnutzung und Online-Shopping

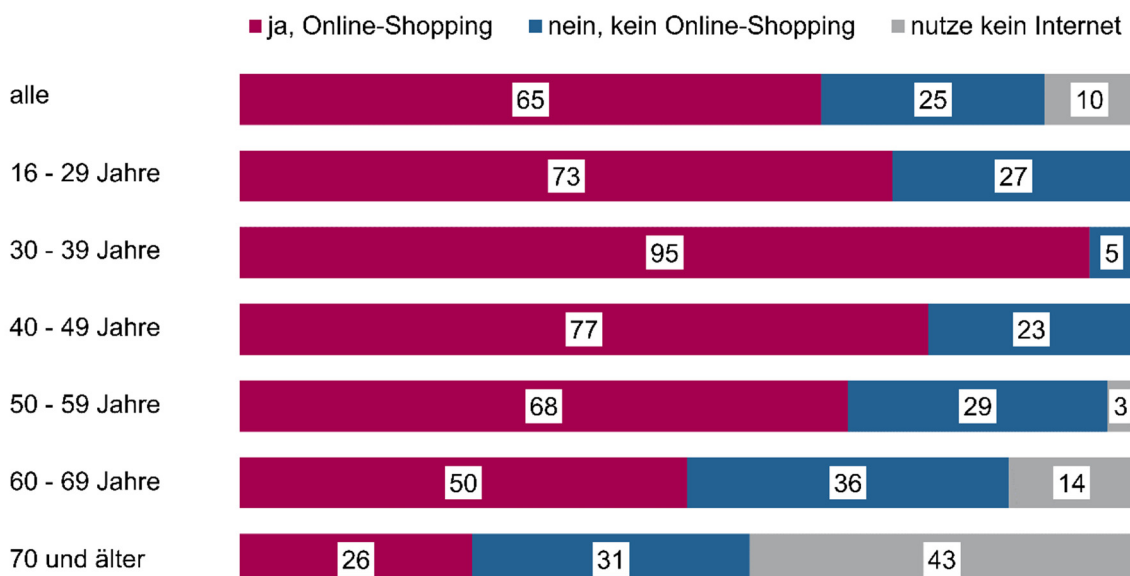
90 % aller Befragten und praktisch alle unter 60 Jahren geben an, Internet-Nutzer zu sein, bei den 60- bis 69-Jährigen (86 %) sind es etwas bzw. bei den ab 70-Jährigen deutlich weniger (57 %).

Alle Internet-Nutzer wurden des Weiteren gefragt, ob sie das Netz auch zum Einkaufen nutzen. In der Gesamtheit geben 65 % an, Online-Shopping zu machen, 25 % tun das nicht (kein Internet: 10 %). Relativ unterschiedlich antworten hier die verschiedenen Altersgruppen: Den höchsten Anteil von Online-Shoppern (bezogen auf alle Befragten) gibt es mit 95 % bei den 30- bis 39-Jährigen, den geringsten mit 26 % bei der Generation 70plus. Von den unter 30-Jährigen kaufen etwa drei Viertel im Internet ein, etwas mehr sind es bei den 40- bis 49-Jährigen, etwas weniger bei den 50- bis 59-Jährigen. Bei den 60- bis 69-Jährigen geben dies nur die Hälfte der Befragten an. Beim Vergleich der beiden Geschlechter gibt es – auch wenn man nur diejenigen betrachtet, die tatsächlich Internet-Nutzer sind – kaum einen Unterschied in Sachen Internet-Bestellen.

Deutliche Unterschiede sind jedoch zu erkennen, wenn man heranzieht, ob jemand Kinder hat oder nicht: Leben unter 18-Jährige im eigenen Haushalt, kommt es deutlich häufiger vor, dass im Netz bestellt wird (Online-Shopping: 88 %, nein: 12 %; kein Internet: 0 %) als in Haushalten ohne Kinder (Online-Shopping: 57 %; nein: 30 %; kein Internet: 13 %). Dieser Zusammenhang zeigt sich auch dann noch, wenn man nur jeweils die Internet-Nutzer betrachtet und damit die vielen Nicht-Nutzer in den oberen Altersgruppen ausschließt: Internet-Nutzer mit Kindern im Haushalt bestellen häufiger im Netz (88 %) als jene ohne unter 18-Jährige im Haushalt (66 %).

Keine Rolle spielt bei diesem Thema die Stadtteilgruppe der Befragten. Zwischen den einzelnen Stadtteilen gibt es zwar kleine Auffälligkeiten, aber es lässt sich an dieser Stelle nicht eruieren, ob hier tatsächlich ein Zusammenhang mit der eigenen Wohnlage besteht oder ob es eher an der Sozial- bzw. Altersstruktur des jeweiligen Stadtteils liegt. Befragte, die die eigene wirtschaftliche Lage als gut bezeichnen, geben praktisch genauso häufig an, im Internet einzukaufen (66 %) wie Befragte, die ihre finanzielle Situation als teils gut, teils schlecht bezeichnen (69 %). Die (kleine) Gruppe derjenigen, die sagen, es gehe ihnen wirtschaftlich schlecht, machen seltener Internet-Shopping (51 %).

Abbildung 71 Nutzen Sie das Internet? Und nutzen Sie es für Online-Shopping?

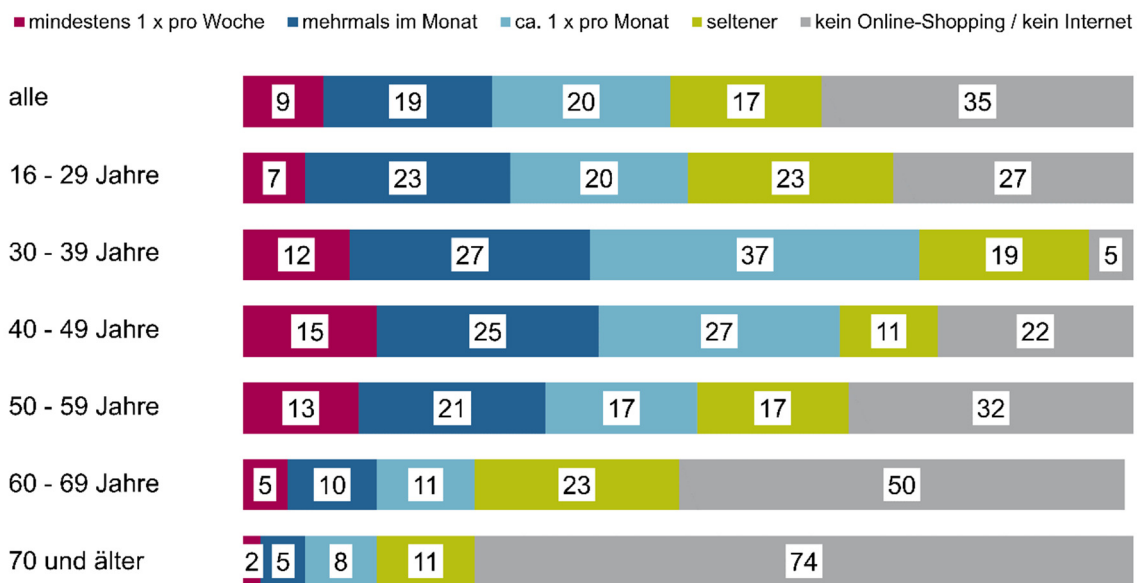


Zwar lassen sich je nach Haupt-Verkehrsmittel in Heidelberg Unterschiede in Sachen Online-Shopping feststellen (Autofahrer und Radfahrer, die das Internet nutzen, haben fast gleich hohe und vergleichsweise deutlich höhere Online-Shopping-Quoten als ÖPNV-Nutzer oder Fußgänger), allerdings darf man hier keine Kausalitäten konstruieren, die so nicht gegeben sind; denn sowohl die Internet-Nutzung (und dementsprechend auch das Online-Shopping) als auch die Verkehrsmittelwahl sind vor allem stark abhängig vom Alter der Befragten.

9.2 Wie oft machen Sie Online-Shopping?

Jeweils um die 20 % aller Befragten geben an, mehrmals pro Monat (19 %), ca. einmal pro Monat (20 %) oder mehrmals im Jahr (17 %) im Internet etwas zu bestellen. Nur 9 % shoppen sogar mindestens einmal pro Woche im Netz (zusammen 35 % nutzen kein Internet bzw. machen kein Online-Shopping). Betrachtet man die Altersgruppen im Vergleich, zeigt sich, dass jeweils nur die Wenigsten mindestens einmal pro Woche im Netz shoppen (ab 70-Jährige: 2 %; 40- bis 49-Jährige: 15 %). Fasst man des Weiteren die Nennungen „mehrmals im Monat“ und „ca. einmal im Monat“ zusammen, sind es zwischen 13 % (ab 70-Jährige) und 64 % (30- bis 39-Jährige), die also nicht wöchentlich, aber regelmäßig im Internet bestellen. Zwischen 11 % (ab 70-Jährige und 40- bis 49-Jährige) und 23 % (16- bis 29-Jährige und 60- bis 69-Jährige) shoppen seltener im Netz.

Abbildung 72 Wie häufig machen Sie Online-Shopping?



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=1.071)

Auch was die Häufigkeit des Online-Shoppings anbelangt, gibt es Unterschiede zwischen Befragten mit Kindern im Haushalt und Befragten ohne bzw. mit nicht mehr zuhause lebenden Kindern: Von jenen Befragten, die generell bejahen, im Internet einzukaufen, geben mit Kindern 15 % an, seltener als einmal im Monat im Internet zu shoppen, bei jenen ohne Kinder im Haushalt ist die Gruppe mit 33 % deutlich größer.

9.3 Was kaufen Sie im Internet?

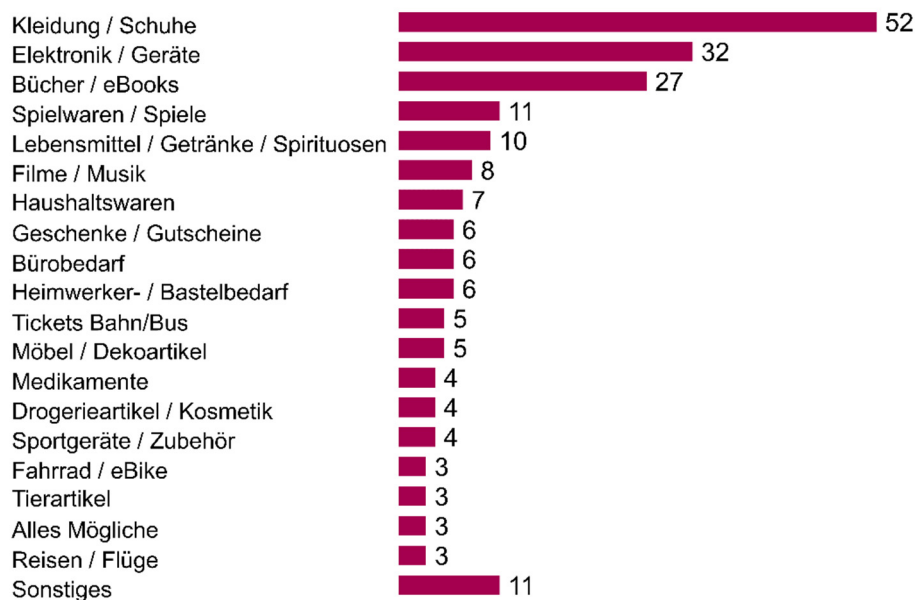
Ohne Antwortmöglichkeiten vorzugeben, wurden die Befragten des Weiteren danach gefragt, was sie im Internet bestellen; es konnten hier mehrere Angaben gemacht werden. Rund die Hälfte der Nennungen (52 %) – bezogen lediglich auf die Gruppe derjenigen, die tatsächlich Online-Shopping machen – entfallen auf Kleidung und

Schuhe. Es folgen mit 32 % der Angaben Elektronik und diverse Geräte sowie mit 27 % Bücher und eBooks. Mit deutlichem Abstand folgen Spiele und Spielwaren (11 %) sowie Lebensmittel, Getränke, Spirituosen und Wein (10 %). Zwischen 3 % und 8 % der Angaben entfallen auf verschiedene weitere Bereiche, zusammengefasst 11 % haben verschiedene sonstige Dinge genannt, die sie im Internet kaufen.

Nicht nur in der Gesamtheit, sondern auch in allen Altersgruppen liegen Kleidung und Schuhe, Elektronik und Geräte sowie Bücher und eBooks auf den vorderen drei Plätzen der beliebtesten Produkte bzw. Produktgruppen, die im Internet bestellt werden, wenn auch zum Teil in unterschiedlicher Stärke oder auch in unterschiedlicher Reihenfolge.

Hinsichtlich des Geschlechts der Internet-Shopper wird ersichtlich, dass Frauen (57 %) häufiger als Männer (46 %) Bekleidung im Internet kaufen, dagegen erwerben Männer öfter Geräte und Elektronik (43 %) als Frauen (23 %). Bei Büchern und eBooks gibt es hingegen kaum Unterschiede (Männer: 25 %; Frauen: 28 %).

Abbildung 73 Und was kaufen Sie öfter im Internet?



FGW Telefonfeld GmbH: Heidelberg-Studie 2019, 11/2019 (n=701)

Weitere Auffälligkeiten zeigen sich, wenn man wiederum die Gruppe derjenigen mit Kindern unter 18 mit jenen ohne Kinder (in diesem Alter) vergleicht: Die erstgenannte Gruppe shoppt wesentlich häufiger Kleidung und Schuhe (61 %) als jene ohne Kinder (47 %). Bei Elektronik und Geräten sowie Büchern und eBooks gibt es zwischen diesen beiden Gruppen kaum Unterschiede. Auffällig ist bei jenen mit Kindern aber das häufigere Bestellen von Spielen und Spielwaren (25 %) gegenüber jenen, die erwachsene oder keine Kinder haben (4 %).

Unabhängig davon, wie oft jemand insgesamt im Internet shoppt, führen Kleidung und Schuhe bei allen Gruppen die Produktlisten an. Jeweils auf Platz zwei und drei folgen Elektronik und Geräte sowie Bücher und eBooks. Internet-Shopper, die mindestens wöchentlich bestellen, nennen mit 18 % vergleichsweise häufig den Bereich Lebensmittel und Getränke, also handelt es sich hier vermutlich oft auch um einen Lieferservice für zubereitetes Essen.

Anhang

Ergebnisse

Frage # 1+2

Haben Sie in Heidelberg Ihren Hauptwohnsitz?

Falls 'nein': Haben Sie in Heidelberg Ihren Zweitwohnsitz?

Prozentwerte	Anzahl	ALTER					
		Gesamt	-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre
							70 Jahre + älter
		1071	237	187	155	171	134
							187
WOHNSITZ							
Hauptwohnsitz		99	100	98	99	100	100
Zweitwohnsitz		1	-	2	1	-	0

Frage # 3

In welchem Stadtteil wohnen Sie?

Prozentwerte	Anzahl	ALTER					
		Gesamt	-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre
							70 Jahre + älter
		1071	237	187	155	171	134
							187
STADTTEIL							
Altstadt		6	4	13	7	3	5
Bahnstadt		3	4	5	3	1	2
Bergheim		5	6	3	7	7	3
Boxberg		2	4	3	-	1	1
Emmertsgrund		6	10	7	0	1	8
Handschuhsheim		13	10	10	14	18	11
Kirchheim		10	10	12	8	10	9
Neuenheim		9	5	8	9	7	11
Pfaffengrund		9	5	15	10	11	12
Rohrbach		10	12	8	13	11	10
Schlierbach		3	4	1	3	1	1
Südstadt		3	5	2	4	2	2
Weststadt		9	11	8	8	9	11
Wieblingen		6	3	4	7	12	5
Ziegelhausen		6	8	1	7	6	7
keine Angabe		0	-	-	-	-	1

Frage # 4

Wie lange wohnen Sie schon in Heidelberg?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
WOHNE in HD								
< 2 Jahre	3	9	5	2	-	1	0	
< 5 Jahre	9	22	17	5	2	1	2	
< 10 Jahre	13	15	33	17	5	5	2	
< 20 Jahre	18	18	22	38	18	5	5	
20 Jahre und mehr von Geburt an	36	8	16	29	57	67	53	
	21	28	7	9	18	21	38	
WOHNE in HD								
< 10 Jahre	26	47	55	24	7	7	4	
< 20 Jahre	17	17	22	38	18	5	5	
20 Jahre und mehr von Geburt an	36	8	16	29	57	67	53	
	21	28	7	9	18	21	38	

Frage # 5+6

Was ist Ihrer Meinung nach zurzeit das wichtigste Problem
in Heidelberg? Und was ist ein weiteres wichtiges Problem?

Mehrfachnennungen		ALTER						
		Gesamt	-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
			Anzahl	1071	237	187	155	171
VERKEHR ALLG. *	33	19	20	34	48	45	42	
WOHNUNGSMARKT,MIETEN	25	23	36	37	27	22	8	
ÖPNV *	19	28	24	18	19	13	10	
BAUSTELLEN *	13	17	6	16	14	15	10	
RADWEGE *	8	10	10	6	10	3	5	
PARKPLATZPROBLEME *	4	3	6	6	3	2	5	
VERHALTEN RADFAHRER	4	-	2	2	4	7	10	
UMWELT,KLIMA,ENERGIEW.	3	4	2	1	5	2	3	
STRAßENSCHÄDEN *	2	2	2	1	2	5	3	
KINDERBETREUUNG	2	3	7	2	-	1	-	
AUSL.,FLÜCHTL.,INTEGR.	2	4	0	3	2	3	0	
BILDUNG, SCHULE	2	2	1	5	2	2	1	
BETR.HOF,VERLAGERUNG	2	2	2	2	3	1	1	
ÖFFNUNGSZEITEN BARS	2	4	4	1	0	1	0	
PART.-,POLITIKVERDRUSS	2	-	2	1	2	1	5	
STADTENTWICKLUNG	2	-	-	3	2	2	3	
KRIMIN.,RUHE+ORDNUNG	2	2	-	3	1	3	1	
AMPELSCHALTUNGEN *	1	-	0	2	3	2	1	
STAUS *	0	-	0	1	0	0	1	
VERKEHR (*)	68	61	60	70	80	79	64	
VERKEHR (*) m. Radf.	70	61	60	70	82	81	70	
SONSTIGE PROBLEME	19	13	17	21	16	22	26	
KEIN PROBL., WEISS NICHT	12	19	14	5	6	5	15	

Frage # 7a

Fühlen Sie sich Heidelberg stark verbunden, weniger stark oder überhaupt nicht verbunden?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
MIT HD								
stark verbunden	81	75	71	84	85	85	89	
weniger stark	17	22	24	15	14	15	9	
überhaupt nicht	1	1	4	1	1	0	1	
weiß nicht	1	2	1	-	0	-	1	

Frage # 7b

Fühlen Sie sich in Heidelberg sehr wohl, eher wohl, eher nicht wohl oder überhaupt nicht wohl?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
FÜHLE MICH IN HD								
sehr wohl	67	71	66	73	62	52	73	
eher wohl	30	26	29	26	35	43	27	
eher nicht wohl	3	3	5	0	2	5	0	
überh. nicht wohl	0	-	-	-	1	-	-	
weiß nicht	0	-	-	1	-	-	-	
FÜHLE MICH IN HD								
(sehr) wohl	97	96	95	99	97	95	100	
(eher) nicht wohl	3	4	5	0	3	5	0	

Frage # 8

Wie stark interessieren Sie sich für Politik?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
INTERESSE AN POLITIK								
sehr stark	19	10	17	21	20	31	21	
stark	34	28	28	40	44	31	38	
etwas	30	38	37	22	28	25	22	
kaum	11	20	11	8	5	9	10	
gar nicht	6	4	7	9	3	4	9	
INTERESSE AN POLITIK								
(sehr) stark	53	39	45	61	64	62	59	
etwas	30	38	37	22	28	25	22	
kaum, gar nicht	17	23	18	17	8	13	19	

Frage # 9

Wie stark interessieren Sie sich für Kommunalpolitik, also für die Politik in Heidelberg?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
INT. AN KOMMUNALPOL.								
sehr stark	13	7	13	11	13	22	15	
stark	29	17	22	37	38	32	37	
etwas	34	44	32	28	32	36	28	
kaum	16	24	25	12	14	6	10	
gar nicht	8	8	8	12	3	4	10	
INT. AN KOMMUNALPOL.								
(sehr) stark	42	24	34	48	51	53	52	
etwas	34	44	33	28	32	36	28	
kaum, gar nicht	24	32	33	24	17	11	20	

Frage # 10

Was meinen Sie zu Oberbürgermeister Eckart Würzner, macht er Ihrer Meinung nach seine Sache eher gut oder eher schlecht?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
OB WÜRZNER								
macht Sache eher gut	64	53	59	68	64	74	72	
eher schlecht	16	12	14	12	20	18	19	
weiß nicht	20	35	27	20	16	8	9	

Frage # 11

Und jetzt zu den Leistungen des Gemeinderates in Heidelberg. Sind Sie mit den Leistungen des Gemeinderates sehr zufrieden, zufrieden, weniger zufrieden oder überhaupt nicht zufrieden?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
MIT GEMEINDERAT								
sehr zufrieden	2	1	0	2	4	1	1	
zufrieden	47	60	48	44	45	43	34	
weniger zufrieden	27	14	17	33	31	37	39	
überh. nicht zufr.	4	-	3	4	5	10	7	
weiß nicht	20	25	32	17	15	9	19	
MIT GEMEINDERAT								
(sehr) zufrieden	48	61	48	46	49	44	35	
weniger, nicht	32	14	20	38	36	47	46	

Frage # 12

Wenn Sie einmal an die Grünen, die CDU, die SPD, Die Heidelberger, die Linke, die FDP, die AfD, die GAL, die Bunte Linke, Die Partei, an Heidelberg in Bewegung und an die Freien Wähler denken: Welche dieser Parteien und Wählergemeinschaften gefällt Ihnen am besten?

Prozentwerte	ALTER						
	Gesamt	-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre
		+ älter					
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187
AM BESTEN GEFÄLLT							
Grüne	35	52	37	29	32	36	19
CDU	10	7	13	6	5	8	20
SPD	9	8	6	5	11	9	13
Heidelberger	7	5	4	7	10	9	9
Linke	4	4	4	4	5	5	2
FDP	2	-	3	4	2	2	3
AfD	1	2	-	-	2	1	0
GAL	2	-	1	2	5	2	1
Bunte Linke	1	0	-	1	4	2	2
Die Partei	1	1	1	4	1	0	1
HD in Bewegung	1	-	5	-	0	0	0
die Freien Wähler	3	-	4	5	1	6	4
weiß nicht	24	21	22	33	22	20	26

Frage # 13+14

Wie beurteilen Sie heute Ihre eigene wirtschaftliche Lage?

Ist sie gut, teils gut-teils schlecht oder schlecht?

Was glauben Sie, wie wird Ihre eigene wirtschaftliche Lage in einem Jahr sein? Erwarten Sie, dass Ihre wirtschaftliche Lage dann besser, gleichbleibend oder schlechter sein wird?

Prozentwerte	ALTER						
	Gesamt	-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre
		+ älter					
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187
EIG. WI-LAGE HEUTE							
gut	70	59	67	80	61	67	87
teils-teils	25	33	26	15	34	25	12
schlecht	4	4	7	4	5	8	1
weiß nicht	1	4	-	1	-	-	-
EIG. WI-LAGE IN 1 JAHR							
besser	18	31	24	21	12	9	3
gleichbleibend	73	55	67	73	81	79	87
schlechter	7	9	6	3	7	11	8
weiß nicht	2	5	3	3	-	1	2

Frage # 15a

Und nun zur Bürgerbeteiligung in Heidelberg: Darunter versteht man, dass die Stadt den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit bietet, sich bei Veranstaltungen oder im Internet an der Planung von Vorhaben und Projekten zu beteiligen.

Für wie wichtig halten Sie es, dass Bürgerinnen und Bürger sich an Vorhaben und Projekten der Stadt beteiligen können?

Halten Sie das für sehr wichtig, wichtig, weniger wichtig oder überhaupt nicht wichtig?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
BÜRGERBETEILIGUNG								
sehr wichtig	46	47	44	52	50	45	36	
wichtig	44	42	44	41	38	46	50	
weniger wichtig	8	7	9	6	9	7	12	
überh. nicht wichtig	2	3	2	1	3	1	2	
weiß nicht	0	1	1	-	-	1	0	
BÜRGERBETEILIGUNG								
(sehr) wichtig	89	90	88	93	88	90	86	
weniger, n. wichtig	11	10	11	7	12	9	14	

Frage # 15b

Bietet die Stadt Heidelberg den Bürgerinnen und Bürgern genügend Möglichkeiten, sich an wichtigen Vorhaben der Stadt zu beteiligen?

		ALTER						
Prozentwerte	Anzahl	Gesamt	-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
		1071	237	187	155	171	134	187
FÜR BÜRGERBETEILIGUNG								
genügend Möglichk.	63	70	55	63	60	66	62	
nicht der Fall	24	17	27	26	31	24	22	
weiß nicht	13	13	18	11	9	10	16	

Frage # 15c

Wie zufrieden sind Sie insgesamt mit der Bürgerbeteiligung, wie sie momentan in Heidelberg stattfindet? Sehr zufrieden, zufrieden, weniger zufrieden oder überhaupt nicht zufrieden?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
	Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187
ZUFR. MIT BÜRGERBET.								
sehr zufrieden	5	6	6	5	5	3	3	
zufrieden	51	61	43	46	45	57	52	
weniger zufrieden	30	22	30	34	35	30	30	
überh. nicht zufr.	3	3	1	3	6	3	3	
weiß nicht	11	8	20	12	9	7	12	
ZUFR. MIT BÜRGERBET.								
(sehr) zufrieden	56	67	49	51	50	60	55	
weniger, nicht	33	25	31	37	41	33	34	

Frage # 15d

Haben Sie selbst schon mal an einer Veranstaltung zur Bürgerbeteiligung in Heidelberg teilgenommen, bzw. im Internet bei einem Bürgerbeteiligungsprojekt mitgemacht?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
	Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187
SELBST BETEILIGT								
ja	57	54	60	64	62	67	41	
nein	43	45	39	36	38	33	59	
weiß nicht	0	1	1	-	-	-	0	

Frage # 16

Informieren Sie sich über die Kommunalpolitik in Heidelberg regelmäßig, unregelmäßig oder überhaupt nicht?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
KOMM.POL.:INF. MICH								
regelmäßig	44	24	30	40	50	59	70	
unregelmäßig	44	59	50	48	46	35	18	
überhaupt nicht	12	16	20	12	4	6	12	
keine Angabe	0	1	-	-	-	0	0	
KOMM.POL.:INF. MICH	88	83	80	88	96	94	88	

Frage # 17

Wie informieren Sie sich hauptsächlich über die Kommunalpolitik in Heidelberg? Über die regionalen Tageszeitungen, das Stadtblatt, die regionalen Fernsehsender, die regionalen Radiosender, das Internet oder durch Gespräche mit Kollegen, Freunden oder in der Familie?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
INFOQUELLE KOMM.POL.								
reg. Tageszeitungen	42	15	34	29	53	61	70	
Stadtblatt	11	4	9	22	14	9	9	
reg. Fernsehsender	1	-	-	2	2	5	1	
reg. Radiosender	1	3	-	1	1	2	1	
Internet	23	45	29	24	18	6	2	
Gespräche	9	16	8	8	8	10	5	
sonstiges	0	-	-	1	-	-	-	
keine Angabe	0	-	-	1	-	1	0	
nicht gefragt	13	17	20	12	4	6	12	

Auswahl: KOMM.POL.:INF. MICH

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	937	197	150	136	164	125	165	
INFOQUELLE KOMM.POL.								
reg. Tageszeitungen	48	18	43	33	55	65	79	
Stadtblatt	12	5	11	25	15	9	11	
reg. Fernsehsender	2	-	-	2	2	5	1	
reg. Radiosender	1	3	-	1	1	2	1	
Internet	26	55	37	28	19	6	2	
Gespräche	11	19	9	9	8	11	6	
sonstiges	0	-	-	1	-	-	-	
keine Angabe	0	-	-	1	-	2	0	

Frage # 18

Und wenn es nicht nur um Kommunalpolitik, sondern um das städtische Geschehen in Heidelberg insgesamt geht, wie stark interessieren Sie sich dafür?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
INT. STÄDT. GESCHEHEN								
sehr stark	13	9	13	18	15	14	13	
stark	47	40	44	49	49	58	46	
etwas	32	45	29	30	31	21	31	
kaum	5	4	11	3	3	4	6	
gar nicht	3	2	3	-	2	3	4	
INT. STÄDT. GESCHEHEN								
(sehr) stark	60	49	57	67	64	72	59	
etwas	32	45	29	30	31	21	31	
kaum, gar nicht	8	6	14	3	5	7	10	

Frage # 19

Jetzt zum Stadtteil bzw. der Gegend in Heidelberg, in der Sie wohnen:
Fühlen Sie sich in der Gegend, in der Sie wohnen sehr wohl, eher wohl,
eher nicht wohl oder überhaupt nicht wohl?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
FÜHLE MICH IN GEGEND								
sehr wohl	66	68	56	69	68	60	71	
eher wohl	30	29	37	29	26	33	27	
eher nicht wohl	4	1	7	2	5	7	2	
überh. nicht wohl	0	2	-	-	0	-	0	
weiß nicht	0	-	-	-	1	0	-	
FÜHLE MICH IN GEGEND								
(sehr) wohl	96	97	93	98	94	93	98	
(eher) nicht wohl	4	3	7	2	5	7	2	

Frage # 20

Wie ist es mit dem Angebot im öffentlichen Nahverkehr in Heidelberg?
Ist das Angebot ausreichend oder nicht ausreichend?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre
Prozentwerte	Gesamt	+ älter						
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
ANGEBOT ÖPNV								
ausreichend	64	71	75	60	50	56	69	
nicht ausreichend	31	29	22	36	42	37	23	
weiß nicht	5	-	3	4	8	7	8	

Frage # 21

Wenn Sie in Heidelberg unterwegs sind, benutzen Sie da hauptsächlich das Auto, das Fahrrad, die öffentlichen Verkehrsmittel, also Busse und Straßenbahnen, oder gehen Sie hauptsächlich zu Fuß?

Prozentwerte		ALTER						
		Gesamt	-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre
			+ älter					
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
NUTZE IN HD haupts.								
das Auto	20	10	14	23	28	22	28	
das Fahrrad	40	43	49	51	43	37	16	
die öff. Verkehrsm.	27	40	17	12	17	29	41	
gehe zu Fuß	12	5	19	14	10	10	14	
Motorrad,Mofa,Moped	1	2	-	-	2	1	-	
weiß nicht	0	-	1	-	0	1	1	

Frage # 22a-d

Was meinen Sie, sollte für ...

a) Autofahrer

b) Radfahrer

c) den öffentlichen Nahverkehr

d) Fußgänger

... in Heidelberg mehr getan werden, sollte es so bleiben, wie es ist,
oder sollte für [...] weniger getan werden?

		ALTER					
		-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt						
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187
FÜR AUTOFAHRER							
s. mehr getan werden	30	24	22	37	33	35	36
s. bleiben wie es ist	39	48	44	39	31	30	34
weniger getan werden	26	25	28	22	33	29	20
weiß nicht	5	3	6	2	3	6	10
FÜR RADFAHRER							
s. mehr getan werden	59	60	63	70	61	57	42
s. bleiben wie es ist	31	33	27	28	31	26	38
weniger getan werden	6	4	2	1	7	15	10
weiß nicht	4	3	8	1	1	2	10
FÜR DEN ÖPNV							
s. mehr getan werden	68	71	64	71	75	71	58
s. bleiben wie es ist	28	29	34	25	22	24	32
weniger getan werden	0	-	0	1	1	0	0
weiß nicht	4	0	2	3	2	5	10
FÜR FUßGÄNGER							
s. mehr getan werden	39	32	39	39	47	42	37
s. bleiben wie es ist	59	67	60	60	47	54	62
weniger getan werden	1	1	1	-	4	2	0
weiß nicht	1	-	0	1	2	2	1

Frage # 23a

Was sind die Gründe dafür, warum Sie in Heidelberg nicht hauptsächlich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bus oder Straßenbahn fahren?

Auswahl: NUTZE HAUPTSÄCHL. Auto bzw. Fahrrad

		ALTER					
		-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Mehrfachnennungen	Gesamt						
Anzahl	642	126	118	115	121	79	83
FAHRE RAD,BRAUCHE K.ÖPNV	26	31	20	27	26	26	22
ZU SCHL. VERBINDUNG	24	32	27	24	21	22	14
ZU TEUER	23	22	29	20	29	27	7
DAUERT ZU LANG	17	16	20	18	22	8	14
ZU UMSTÄNDL.,UNFLEX.	15	17	14	14	10	16	21
ZU UNPÜNTLICH,UNZUV.	9	9	14	12	10	7	1
ZU UNBEQUEM	9	11	3	10	11	9	13
FAHRE LIEBER AUTO	4	1	4	4	3	5	9
HALTESTELLE ZU WEIT	3	-	4	3	3	4	7
ZU ÜBERFÜLLT	3	5	0	2	8	2	2
N.BARR.FREI,HABE BEH.	3	-	-	1	1	4	13
KEINE MÖGL. VORH.	2	1	2	5	0	1	6
ZU UNSICHER,GEFÄHRL.	2	-	1	-	8	3	1
KEINE TRANSPORTMÖGL.	2	1	-	3	2	1	3
SONSTIGES UNTER 2%	3	-	8	4	2	1	2
WEIß NICHT	1	-	2	3	1	1	1

Frage # 23b

Was sind die Gründe dafür, warum Sie in Heidelberg nicht hauptsächlich mit dem Rad fahren?

Auswahl: NUTZE HAUPTSÄCHL. Auto bzw. ÖPNV

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Mehrfachnennungen	Gesamt							
	Anzahl	505	119	59	54	77	69	127
ZU ANSTRENGEND	21	28	25	25	24	19	8	
WEG ZU WEIT	17	28	12	40	23	4	5	
VERK. UNSICH.,RÜCKS.LOS	14	12	11	10	16	11	18	
ZU ALT	13	-	-	-	3	14	43	
FAHRE ÖPNV,BRAUCHE K.RAD	13	19	14	9	11	17	9	
BIN KÖRPERL. EINGESCHR.	11	1	1	1	16	15	25	
WETTER ZU UNSICHER	8	10	12	17	6	11	2	
ZU SCHLECHTE RADWEGE	7	4	9	11	3	9	9	
ZU WENIG RADWEGE	6	6	8	8	2	12	4	
WENIG TRANSP.,MITN.MÖGL.	6	2	11	12	3	9	3	
SONSTIGES UNTER 2%	5	9	6	3	4	5	4	
WEIß NICHT	5	2	16	-	9	8	1	

Frage # 24

Wenn Sie Heidelberg verlassen und in der Region unterwegs sind:
Welches Verkehrsmittel benutzen Sie da hauptsächlich: Das Auto,
das Fahrrad, die öffentlichen Verkehrsmittel, also Bus, Straßenbahn
oder Zug?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
NUTZE IN REGION haupts.								
das Auto	58	41	63	75	58	62	59	
das Fahrrad	3	4	0	2	5	5	1	
die öff. Verkehrsm.	38	53	37	23	34	32	40	
Motorrad,Mofa,Moped	0	1	-	-	-	1	-	
gehe zu Fuß	0	-	-	-	-	-	0	
keine Angabe	1	1	-	-	3	0	0	

Frage # 25

Wie viele Autos gibt es in Ihrem Haushalt?

Prozentwerte	ALTER						
	Gesamt	-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187
ANZAHL HH-AUTO(S)							
keins	22	28	23	14	24	17	21
1	49	41	47	46	45	55	63
2	23	22	24	32	26	20	14
3	4	7	6	5	3	3	2
4 und mehr	2	2	-	2	2	5	-
keine Angabe	0	-	-	1	-	0	-

Frage # 26a

Falls 'ein Auto':

Und wo wird dieses Auto normalerweise geparkt?

In der Garage bzw. Tiefgarage, auf einem Abstellplatz auf dem Grundstück oder auf der Straße?

Prozentwerte	ALTER						
	Gesamt	-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187
DAS AUTO PARKT							
in der Garage	21	10	17	16	20	30	38
auf einem Abstellpl.	14	19	13	12	8	12	15
auf der Straße	14	12	17	18	17	13	10
keine Angabe	0	-	-	-	0	-	-
nicht gefragt	51	59	53	54	55	45	37

Auswahl: ANZAHL HH-AUTO(S) 1

Prozentwerte	ALTER						
	Gesamt	-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Anzahl	524	96	88	72	76	74	118
DAS AUTO PARKT							
in der Garage	43	25	37	34	44	54	60
auf einem Abstellpl.	28	46	28	27	17	22	24
auf der Straße	29	29	35	39	38	24	16
keine Angabe	0	-	-	-	1	-	-

Frage # 26b

Falls 'mehrere Autos':

Und wo werden diese Autos normalerweise geparkt?

In der Garage bzw. Tiefgarage, auf einem Abstellplatz auf dem Grundstück oder auf der Straße?

Mehrfachnennungen	Gesamt	ALTER					
		-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187
AUF DER STRASSE	14	19	18	20	11	14	3
IN DER GARAGE	14	13	13	19	17	12	12
AUF EINEM ABSTELLPLATZ	13	16	11	18	12	16	5
KEINE ANGABE	-	-	-	-	-	-	-
NICHT GEFRAGT	71	69	70	61	69	73	84

Auswahl: ANZAHL HH-AUTO(S) 2 u. mehr

Mehrfachnennungen	Gesamt	ALTER					
		-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Anzahl	311	74	55	61	53	37	31
AUF DER STRASSE	49	60	62	51	34	50	20
IN DER GARAGE	48	41	43	49	55	43	71
AUF EINEM ABSTELLPLATZ	45	52	38	46	38	59	32
KEINE ANGABE	-	-	-	-	-	-	-

Frage # 27a

Falls 'das Auto ist auf der Straße geparkt':

Und gibt es auch die Möglichkeit, dieses Auto auf einem eigenen Abstellplatz oder in der eigenen Garage zu parken?

Prozentwerte	Gesamt	ALTER					
		-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187
EINEN ABSTELLPLATZ gibt es	3	4	3	3	3	2	3
gibt es nicht	11	8	14	15	14	12	8
keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-
nicht gefragt	86	88	83	82	83	86	89

Frage # 27a

Falls 'das Auto ist auf der Straße geparkt':

Und gibt es auch die Möglichkeit, dieses Auto auf einem eigenen
Abstellplatz oder in der eigenen Garage zu parken?

Auswahl: ANZAHL HH-AUTO(S) 1

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	524	96	88	72	76	74	118	
EINEN ABSTELLPLATZ								
gibt es	6	10	5	7	8	3	4	
gibt es nicht	23	20	31	32	31	21	12	
keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	

Frage # 27b

Falls 'mind. ein Auto auf der Straße geparkt':

Für wie viele Autos haben Sie die Möglichkeit, diese auf eigenen
Abstellplätzen oder in der eigenen Garage parken?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
	Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187
ANZAHL ABSTELLPL.								
keinen		3	4	5	3	3	3	1
1		8	10	11	11	5	6	1
2		3	4	3	5	2	5	1
3		0	1	-	1	1	-	0
4 und mehr		0	-	-	0	-	-	-
keine Angabe		-	-	-	-	-	-	-
nicht gefragt		86	81	81	80	89	86	97

Frage # 27b

Falls 'mind. ein Auto auf der Straße geparkt':

Für wie viele Autos haben Sie die Möglichkeit, diese auf eigenen Abstellplätzen oder in der eigenen Garage parken?

Auswahl: ANZAHL HH-AUTO(S) 2 u. mehr

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	311	74	55	61	53	37	31	
ANZAHL ABSTELLPL.								
keinen	10	11	15	8	11	9	9	
1	26	33	36	27	16	24	8	
2	11	13	11	12	6	17	3	
3	2	3	-	3	1	-	0	
4 und mehr	0	-	-	1	-	-	-	
keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	

Kombination aus den Fragen 27a und 27b:

Falls 'ein Auto': Und gibt es auch die Möglichkeit, dieses Auto auf einem eigenen Abstellplatz oder in der eigenen Garage zu parken?

Falls 'mehrere Autos': Für wie viele Autos haben Sie die Möglichkeit, diese auf eigenen Abstellplätzen oder in der eigenen Garage parken?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
ABSTELLPL. HH-AUTO(S)								
keinen	14	11	19	18	17	14	9	
1	45	43	43	42	36	50	57	
2	15	14	12	19	20	15	12	
3	3	3	3	5	2	3	2	
4 und mehr	1	1	-	2	1	1	-	
keine Angabe	0	-	-	0	0	0	-	
kein Auto im HH	22	28	23	14	24	17	20	

Kombination aus den Fragen 27a und 27b:

Falls 'ein Auto': Und gibt es auch die Möglichkeit, dieses Auto auf einem eigenen Abstellplatz oder in der eigenen Garage zu parken?

Falls 'mehrere Autos': Für wie viele Autos haben Sie die Möglichkeit, diese auf eigenen Abstellplätzen oder in der eigenen Garage parken?

Auswahl: AUTO(S) IM HH vorhanden

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	835	170	144	132	130	111	148	
ABSTELLPL. HH-AUTO(S)								
keinen	19	16	25	21	22	17	12	
1	58	60	57	49	47	61	71	
2	19	20	15	22	26	18	15	
3	3	4	3	6	3	3	2	
4 und mehr	1	0	-	2	2	1	-	
keine Angabe	0	-	-	-	0	-	-	

Kombination aus den Fragen 25, 26a+b und 27a+b:

1= mindestens so viele Abstellplätze wie Autos im HH

2= weniger Abstellplätze als Autos im HH

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
ABSTELLPL. HH-AUTOS								
reichen aus	54	46	45	56	52	58	69	
nicht aus	24	26	32	29	24	25	11	
keine Angabe	0	-	-	1	0	0	-	
kein Auto im HH	22	28	23	14	24	17	20	

Auswahl: AUTO(S) IM HH vorhanden

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	835	170	144	132	130	111	148	
ABSTELLPL. HH-AUTOS								
reichen aus	69	64	58	66	68	70	87	
nicht aus	31	36	42	34	31	30	13	
keine Angabe	0	-	-	-	1	-	-	

Frage # 28

Was wäre Ihnen in Zukunft in Heidelberg ganz allgemein wichtiger:
Mehr Parkplätze und Abstellmöglichkeiten für Autos, mehr Radwege oder
breitere Gehwege?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
IN HD WICHTIGER								
mehr Parkplätze	30	34	31	25	29	27	32	
mehr Radwege	46	50	55	56	47	42	26	
breitere Gehwege	18	16	13	13	21	22	24	
weiß nicht	6	-	1	6	3	9	18	

Frage # 29

Unabhängig von Ihrer persönlichen Situation und auch unabhängig davon,
ob Sie ein Auto haben oder nicht:
Wie würden Sie alles in allem Ihr direktes Wohnumfeld beschreiben:
Ist es da eher leicht oder eher schwer einen Parkplatz für's Auto
zu bekommen?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
PARKPLATZ WOHNUMFELD								
eher leicht	36	43	33	39	36	32	33	
eher schwer	62	54	66	59	61	67	64	
weiß nicht	2	3	1	2	3	1	3	

Frage # 30

In vielen Straßen in Heidelberg wird der Gehweg zum Parken benutzt,
so dass Autos halb auf dem Gehweg stehen. Was meinen Sie, sollte es
das sogenannte Gehwegparken weiterhin geben, oder sollte das verhindert
werden, auch wenn es dann weniger Parkplätze gibt?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
GEHWEGPARKEN sollte								
es weiterhin geben	43	44	41	57	43	38	38	
verhindert werden	52	53	52	38	56	55	55	
weiß nicht	5	3	7	5	1	7	7	

Frage # 31

Was meinen Sie, sollten in Heidelberg einige Auto-Parkplätze am Straßenrand abgeschafft werden und dafür auf diesen Flächen mehr Fahrrad-Abstellplätze eingerichtet werden, oder sollten möglichst alle Auto-Parkplätze erhalten bleiben?

Prozentwerte	ALTER						
	Gesamt	-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre
		+ älter					
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187
AUTO-PARKPL. ABSCHAFFEN							
f. mehr Radabstellp.	31	35	38	28	32	33	21
nicht abschaffen	63	59	59	65	63	62	70
weiß nicht	6	6	3	7	5	5	9

Frage # 32a+b

Was meinen Sie zu den Radwegen in Heidelberg: Gibt es in Heidelberg alles in allem genügend Radwege oder nicht genügend Radwege?

Und was meinen Sie zur Sicherheit der Radwege in Heidelberg?
Sind die Radwege in Heidelberg alles in allem eher sicher oder eher nicht sicher?

Prozentwerte	ALTER						
	Gesamt	-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre
		+ älter					
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187
RADWEGE							
gibt es genügend	44	52	40	42	43	40	42
nicht genügend	49	46	53	55	53	58	37
weiß nicht	7	2	7	3	4	2	21
RADWEGE							
eher sicher	45	59	45	40	36	43	42
nicht sicher	48	39	46	57	58	51	40
weiß nicht	7	2	9	3	6	6	18

Frage # 33a+b

Was finden Sie bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, also von Bussen und Straßenbahnen, in Heidelberg am wichtigsten? Schnelligkeit, häufige Fahrten, Pünktlichkeit, Bequemlichkeit, Barrierefreiheit, eine direkte Verbindung, also ohne Notwendigkeit umzusteigen, ein günstiger Preis?

Und was finden Sie bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln in Heidelberg noch besonders wichtig?

		ALTER						
		Gesamt	-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187
ÖPNV: 1. PRIORITÄT								
Schnelligkeit	3	3	1	4	3	5	3	
häufige Fahrten	19	20	20	25	19	16	14	
Pünktlichkeit	26	41	12	28	21	19	28	
Bequemlichkeit	1	-	2	-	1	2	1	
Barrierefreiheit	8	2	5	4	11	9	16	
direkte Verbindung	11	7	20	14	11	11	7	
günstiger Preis	26	24	40	20	24	32	17	
nutze ÖPNV nicht	5	1	0	3	10	6	11	
weiß nicht	1	2	-	2	-	0	3	
ÖPNV: 2. PRIORITÄT								
Schnelligkeit	6	7	8	6	9	5	2	
häufige Fahrten	17	14	21	13	19	24	11	
Pünktlichkeit	15	13	20	9	14	19	18	
Bequemlichkeit	3	-	3	5	2	1	5	
Barrierefreiheit	12	15	8	10	13	13	11	
direkte Verbindung	19	32	14	22	17	12	14	
günstiger Preis	18	16	21	29	15	13	14	
nutze ÖPNV nicht	5	1	0	3	10	7	11	
weiß nicht	5	2	5	3	1	6	14	

Zusammenfassung der Antworten von Frage 33a+b:

Was finden Sie bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln,
also von Bussen und Straßenbahnen, in Heidelberg am wichtigsten?
Und was finden Sie bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln
in Heidelberg noch besonders wichtig?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Mehrfachnennungen	Gesamt							
	Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187
GÜNSTIGER PREIS	44	41	61	49	40	45	31	
PÜNKTLICHKEIT	41	54	31	38	35	39	46	
HÄUFIGE FAHRTEN	36	34	41	38	38	40	25	
DIREKTE VERBINDUNG	31	39	35	37	28	23	21	
BARRIEREFREIHEIT	19	17	13	14	24	21	27	
SCHNELLIGKEIT	9	10	9	10	12	10	5	
BEQUEMLICHKEIT	4	-	5	5	3	3	6	
NUTZE ÖPNV NICHT	5	1	0	3	10	7	11	
WEIß NICHT	1	2	-	2	-	1	3	

Frage # 34a-c

Jetzt zu den Möglichkeiten, sich mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Heidelberg fortzubewegen: Was meinen Sie, ...

- a) fahren abends zwischen 20.00 Uhr und Mitternacht in Heidelberg genügend Busse und Straßenbahnen?
 b) Und fahren nach Mitternacht in Heidelberg genügend Busse und Straßenbahnen?
 c) Und fahren am Wochenende in Heidelberg genügend Busse und Straßenbahnen?

Prozentwerte	ALTER						
	Gesamt	-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre
		+ älter					
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187
ÖPNV zw. 20-24 UHR							
genügend	33	46	35	37	17	33	24
nicht genügend	40	44	39	35	50	40	29
weiß nicht	22	9	26	25	23	20	36
nutze ÖPNV nicht	5	1	0	3	10	7	11
ÖPNV: NACH 24 UHR							
genügend	17	31	25	11	7	12	11
nicht genügend	43	58	41	39	53	40	21
weiß nicht	35	10	34	47	30	41	57
nutze ÖPNV nicht	5	1	0	3	10	7	11
ÖPNV: AM WE							
genügend	42	57	52	43	29	38	28
nicht genügend	39	36	34	43	41	40	42
weiß nicht	14	6	14	11	20	15	19
nutze ÖPNV nicht	5	1	0	3	10	7	11

Frage # 35

Denken Sie jetzt einmal an das Straßenbild, dort wo Sie wohnen:

Wie zufrieden sind Sie mit dem Aussehen, der Gestaltung und der Beschaffenheit Ihrer Straße, den Gehwegen oder Straßenbäumen.

Sind Sie damit sehr zufrieden, eher zufrieden, eher nicht zufrieden oder überhaupt nicht zufrieden?

Prozentwerte	ALTER						
	Gesamt	-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre
		+ älter					
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187
MIT STRAßENBILD							
sehr zufrieden	22	26	16	21	16	17	35
eher zufrieden	46	46	53	36	57	50	34
eher nicht zufrieden	25	26	29	34	15	20	22
überh. n. zufrieden	7	2	2	9	12	13	8
weiß nicht	0	-	0	-	0	-	1
MIT STRAßENBILD							
(sehr) zufrieden	68	72	69	57	72	67	70
nicht zufrieden	32	28	31	43	27	33	30

Frage # 36

Und was stört Sie da oder gefällt Ihnen nicht?

Auswahl: MIT STRAßENBILD nicht zufrieden

Mehrfachnennungen	Anzahl	ALTER						
		Gesamt	-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
		337	67	57	66	47	44	56
STRAßENBELAG, SCHLAGL.	58	67	55	54	61	59	52	
ZU WENIG GEHWEGE	20	25	17	18	14	28	20	
ZU VIELE PARKENDE AUTOS	20	17	17	21	25	23	16	
ZU VIEL VERKEHR	17	22	14	22	25	11	7	
ZU WENIG GRÜN	13	9	18	9	25	16	7	
ZU ENGE STRAßE	13	13	6	14	13	22	12	
ZU WENIG RADWEGE	9	20	6	14	6	2	2	
VERSCHMUTZUNG, BLÄTTER	9	2	5	12	11	17	8	
ZU WENIG PARKPLÄTZE	6	-	8	2	9	8	10	
BAUSTELLE VOR ORT	5	8	5	6	0	5	2	
ZU LAUT	4	-	-	9	11	5	1	
STRAßENBELEUCHT. FEHLT	4	5	-	7	1	3	5	
ZU WENIG AUFENTH.MÖGL.	3	-	6	1	3	3	3	
ZU WENIG SPIELMÖGL.	2	-	12	-	1	-	-	
AMPEL, FUßG.ÜBERG. FEHLT	2	-	-	1	2	8	1	
SONSTIGES UNTER 2%	7	-	8	7	3	5	18	
KEINE ANGABE	0	-	-	-	-	-	1	

Frage # 37

Und wenn Ihre Straße umgestaltet werden würde, was wäre Ihnen dann wichtiger, mehr Parkplätze und Abstellmöglichkeiten für Autos oder mehr Aufenthaltsqualität z.B. durch Bäume, Spielgeräte und Freiflächen?

		ALTER						
		Gesamt	-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187
f. STRAßENUMGESTALTUNG								
mehr Parkplätze	22	23	28	19	25	21	16	
mehr Aufenth.qualität	61	70	65	65	57	60	45	
weiß nicht	17	7	7	16	18	19	39	

Frage # 38a+b

Es gibt ja verschiedene Dinge, die einen an den öffentlichen Verkehrsmitteln, also an Bussen oder Straßenbahnen stören können, bzw. Gründe, warum man diese nicht nutzt.

Was stört Sie am meisten an den öffentlichen Verkehrsmitteln?

Dass sie zu langsam sind, dass sie zu unpünktlich bzw. zu unzuverlässig sind, dass sie zu selten fahren, dass sie zu teuer sind, dass es keine oder zu wenig Direktverbindungen für die eigenen Wege gibt, dass es Ihnen zu umständlich bzw. zu unbequem ist?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
AN ÖPNV STÖRT: 1.PRIOR.								
zu langsam	3	2	4	5	4	2	2	
zu unzuverlässig	20	39	18	13	12	16	10	
zu seltene Fahrten	8	8	9	9	10	7	6	
zu teuer	28	24	35	28	29	33	21	
wenig Direktverb.	12	13	13	19	11	12	6	
zu umständlich	12	9	10	13	14	13	14	
mich stört nichts	13	4	11	9	13	13	32	
weiß nicht	4	1	-	4	7	4	9	
AN ÖPNV STÖRT: 2.PRIOR.								
zu langsam	3	1	7	5	4	2	1	
zu unzuverlässig	12	20	10	12	8	12	7	
zu seltene Fahrten	11	21	9	6	11	8	7	
zu teuer	14	14	21	18	16	6	7	
wenig Direktverb.	12	17	5	11	15	15	8	
zu umständlich	11	10	13	14	13	11	6	
mich stört n.(weiter)	31	16	34	29	23	38	52	
weiß nicht	6	1	1	5	10	8	12	

Zusammenfassung der Antworten von Frage 38a+b:
 Was stört Sie am meisten an den öffentlichen Verkehrsmitteln?
 Und was finden Sie noch besonders störend?

		ALTER					
		-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Mehrfachnennungen	Gesamt						
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187
ZU TEUER	42	37	56	47	45	40	28
ZU UNZUVERLÄSSIG	31	58	28	24	20	28	17
ZU WENIG DIREKTVERB.	24	31	19	30	25	27	14
ZU UMSTÄNDLICH	23	19	23	27	28	24	20
ZU SELTENE FAHRTEN	19	29	18	15	21	15	12
ZU LANGSAM	6	3	10	10	7	4	3
MICH STÖRT NICHTS	13	4	11	9	13	13	32
WEIß NICHT	4	1	-	4	7	4	9

Frage # 39a+b

Jetzt zu den Dingen, die einen am Radfahren stören können, bzw. den Gründen, warum man nicht mit dem Fahrrad fährt.

Was stört Sie am meisten am Radfahren?

Dass die Wege oft zu weit sind, dass das Wetter fürs Radfahren oft zu unsicher ist, dass es zu wenig Radwege gibt, dass das Radfahren zu gefährlich ist, dass es zu anstrengend bzw. körperlich nicht möglich ist, dass es beim Rad zu wenig Transport- bzw. Mitnahme-möglichkeiten gibt?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre
Prozentwerte	Gesamt							+ älter
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
AN RADF. STÖRT: 1.PRIOR.								
zu weite Wege	4	10	4	6	3	1	1	
Wetter zu unsicher	17	27	24	14	15	15	4	
zu wenig Radwege	14	18	13	19	14	11	6	
zu gefährlich	21	16	19	23	17	26	28	
n. mögl., zu anstr.	8	6	6	6	8	8	17	
zu wenig Mitn.mögl.	9	5	12	12	10	11	4	
habe kein Rad	10	11	5	2	11	11	22	
mich stört nichts	14	5	16	16	21	12	13	
weiß nicht	3	2	1	2	1	5	5	
AN RADF. STÖRT: 2.PRIOR.								
zu weite Wege	6	14	2	6	3	3	2	
Wetter zu unsicher	7	10	8	10	3	4	5	
zu wenig Radwege	9	7	10	12	12	9	5	
zu gefährlich	12	14	12	12	14	13	8	
n. mögl., zu anstr.	4	0	5	5	2	6	6	
zu wenig Mitn.mögl.	11	15	17	8	10	5	9	
habe kein Rad	11	11	5	2	11	11	22	
mich stört n.(weiter)	34	25	33	37	43	40	35	
weiß nicht	6	4	8	8	2	9	8	

Zusammenfassung der Antworten von Frage 39a+b:
 Was stört Sie am meisten am Radfahren?
 Und was finden Sie noch besonders störend?

		ALTER					
		-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Mehrfachnennungen	Gesamt						
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187
ZU GEFÄHRlich	33	30	31	35	32	39	36
WETTER ZU UNSICHER	24	37	32	24	18	19	9
ZU WENIG RADWEGE	23	25	23	32	26	20	11
ZU WENIG MITNAHMEMÖGL.	20	21	29	20	20	17	13
N.MÖGL.,ZU ANSTR.	12	7	11	11	10	14	23
ZU WEITE WEGE	10	24	6	12	6	4	3
HABE KEIN RAD	11	11	5	2	11	11	22
MICH STÖRT NICHTS	14	5	16	16	21	13	14
WEIß NICHT	3	2	2	2	1	5	5

Frage # 40a
 Kennen Sie in Heidelberg Carsharing-Angebote, wie z.B. die von
 Stadtmobil?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl		1071	237	187	155	171	134	187
CARSHARING								
kenne ich		88	84	85	91	98	90	82
kenne ich nicht		12	16	15	9	2	10	18

Frage # 40b

Und haben Sie in Heidelberg ein Carsharing-Fahrzeug schon häufig,
manchmal, selten oder noch nie genutzt?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
CARSHARING								
häufig genutzt	3	4	5	2	3	1	1	
manchmal	2	2	1	4	5	1	0	
selten	7	7	9	13	6	1	2	
noch nie	76	71	70	72	84	86	79	
keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	
kenne ich nicht	12	16	15	9	2	11	18	
CARSHARING								
schon genutzt	11	13	15	19	14	4	3	
nicht genutzt	77	71	70	72	84	86	79	
kenne ich nicht	12	16	15	9	2	10	18	

Auswahl: CARSHARING kenne ich

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	939	199	159	141	167	120	153	
CARSHARING								
häufig genutzt	3	5	5	1	3	1	1	
manchmal	3	2	2	5	5	2	0	
selten	7	8	11	15	6	1	2	
noch nie	87	85	82	79	86	96	97	
keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	
kenne ich nicht	-	-	-	-	-	-	-	
CARSHARING								
schon genutzt	13	15	18	21	14	4	3	
nicht genutzt	87	85	82	79	86	96	97	
kenne ich nicht	-	-	-	-	-	-	-	

Frage # 41a

Kennen Sie in Heidelberg Mietangebote für Fahrräder, wie z.B. Nextbike?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
MIETANGEBOTE RAD								
kenne ich	87	95	86	89	90	83	78	
kenne ich nicht	13	5	14	11	10	17	22	

Frage # 41b

Und haben Sie in Heidelberg solch ein Fahrrad schon häufig, manchmal, selten oder noch nie genutzt?

		ALTER						
		-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter	
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl		1071	237	187	155	171	134	187
MIETANGEBOTE RAD								
häufig genutzt		1	4	1	-	1	-	-
manchmal		2	4	3	4	-	-	-
selten		3	3	6	6	2	0	0
noch nie		81	84	76	78	87	83	78
weiß nicht		-	-	-	-	-	-	-
kenne ich nicht		13	5	14	12	10	17	22
MIETANGEBOTE RAD								
schon genutzt		6	11	10	10	3	0	0
nicht genutzt		81	84	76	78	87	83	78
kenne ich nicht		13	5	14	12	10	17	22

Frage # 41b

Und haben Sie in Heidelberg solch ein Fahrrad schon häufig,
manchmal, selten oder noch nie genutzt?

Auswahl: MIETANGEBOTE RAD kenne ich

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	932	224	161	137	154	111	145	
MIETANGEBOTE RAD								
häufig genutzt	1	4	1	-	0	-	-	
manchmal	2	4	3	4	-	-	-	
selten	4	3	7	7	3	0	0	
noch nie	93	89	89	89	97	100	100	
weiß nicht	-	-	-	-	-	-	-	
kenne ich nicht	-	-	-	-	-	-	-	
MIETANGEBOTE RAD								
schon genutzt	7	11	11	11	3	0	0	
nicht genutzt	93	89	89	89	97	100	100	
kenne ich nicht	-	-	-	-	-	-	-	

Frage # 42a

Kennen Sie in Heidelberg Mietangebote für E-Scooter, also elektrisch
betriebene Tretroller wie z.B. die von TIER?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
MIETANG. E-SCOOTER								
kenne ich	92	98	96	93	90	86	86	
kenne ich nicht	8	2	4	7	10	14	14	

Frage # 42b

Und haben Sie in Heidelberg solch einen Miet-E-Scooter, also einen elektrisch betriebenen Tretroller, schon häufig, manchmal, selten oder noch nie genutzt?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
MIETANG. E-SCOOTER								
häufig genutzt	1	4	1	1	0	-	-	
manchmal	2	5	3	5	-	-	-	
selten	10	20	16	10	5	0	0	
noch nie	79	69	76	77	85	86	86	
weiß nicht	-	-	-	-	-	-	-	
kenne ich nicht	8	2	4	7	10	14	14	
MIETANG. E-SCOOTER								
schon genutzt	13	29	20	16	5	0	0	
nicht genutzt	79	69	76	77	85	86	86	
kenne ich nicht	8	2	4	7	10	14	14	

Auswahl: MIETANG. E-SCOOTER kenne ich

		ALTER					
		-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt						
Anzahl	986	233	179	144	155	115	160
MIETANG. E-SCOOTER							
häufig genutzt	2	5	1	1	0	-	-
manchmal	2	5	3	5	-	-	-
selten	10	20	17	11	5	0	0
noch nie	86	70	79	83	95	100	100
weiß nicht	-	-	-	-	-	-	-
kenne ich nicht	-	-	-	-	-	-	-
MIETANG. E-SCOOTER							
schon genutzt	14	30	21	17	5	0	0
nicht genutzt	86	70	79	83	95	100	100
kenne ich nicht	-	-	-	-	-	-	-

Frage # 43

Nutzen Sie das Internet?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
INTERNET								
nutze ich	90	100	100	100	97	86	57	
nutze ich nicht	10	-	0	-	3	14	43	

Frage # 44

Falls 'nutze Internet':

Und nutzen Sie das Internet zum Einkaufen?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
ONLINE-SHOPPING								
nutze ich	65	73	95	77	68	50	26	
nutze ich nicht	25	27	5	23	29	36	31	
keine Angabe	-	-	-	-	-	-	-	
nutze kein Internet	10	-	0	-	3	14	43	

Auswahl: INTERNET nutze ich

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	965	237	186	155	167	114	106	
ONLINE-SHOPPING								
nutze ich	73	73	95	77	70	58	45	
nutze ich nicht	27	27	5	23	30	42	55	

Frage # 45

Wie häufig kaufen Sie im Internet ein?

Mindestens 1x pro Woche, mehrmals im Monat, ca. 1x im Monat
oder weniger als 1x pro Monat?

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl	1071	237	187	155	171	134	187	
HÄUFIGK. ONL.-SHOPPING								
mind. 1x pro Woche	9	7	12	15	13	5	2	
mehrmals im Monat	19	23	27	25	21	10	5	
ca. 1x im Monat	20	20	37	27	17	11	8	
seltener	17	23	19	11	17	23	11	
weiß nicht	0	-	-	-	-	1	0	
nicht gefragt	35	27	5	22	32	50	74	

Auswahl: INTERNET nutze ich

Auswahl: ONLINE-SHOPPING nutze ich

		ALTER						
			-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
Prozentwerte	Gesamt							
Anzahl		701	172	177	120	117	67	48
HÄUFIGK. ONL.-SHOPPING								
mind. 1x pro Woche		14	10	13	19	18	10	8
mehrmals im Monat		29	31	28	32	31	21	17
ca. 1x im Monat		31	28	39	35	26	22	29
seltener		26	31	20	14	25	46	45
weiß nicht		0	-	-	-	-	1	1

Frage # 46

Falls 'nutze das Internet zum Einkaufen':

Und was kaufen Sie öfter im Internet?

Auswahl: ONLINE-SHOPPING nutze ich

Mehrfachnennungen	Anzahl	ALTER						
		Gesamt	-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre + älter
			701	172	177	120	117	67
KLEIDUNG, SCHUHE	52	59	62	57	37	28	44	
ELEKTRONIK, GERÄTE	32	44	29	24	26	35	31	
BÜCHER, EBOOKS	27	23	30	25	28	28	23	
SPIELWAREN, SPIELE	11	10	15	19	7	1	9	
LEBENSMT., GETRÄNKE	10	12	10	9	8	11	6	
FILME, MUSIK	8	4	10	9	10	10	2	
HAUSHALTSGWAREN	7	7	5	8	11	8	4	
GESCHENKE, GUTSCHEINE	6	7	6	9	7	2	3	
BÜROBEDARF	6	7	7	7	5	3	1	
HEIMWERKER-, BASTELBED.	6	2	10	3	6	12	1	
TICKETS BAHN, BUS	5	7	2	5	6	5	4	
MÖBEL, DEKOARTIKEL	5	7	3	3	6	2	5	
MEDIKAMENTE	4	3	1	3	5	8	16	
DROG. ARTIKEL, KOSM.	4	6	2	3	3	3	8	
SPORTGERÄTE, ZUBEHÖR	4	5	2	4	7	5	-	
FAHRRAD, E-BIKE	3	6	1	3	5	5	1	
TIERARTIKEL	3	2	2	4	7	3	2	
ALLES MÖGL., UNSPEZ.	3	-	-	4	7	8	6	
REISEN, FLÜGE	3	-	4	3	2	6	8	
EINTRITTSKARTEN	3	-	2	5	1	5	7	
BABYARTIKEL	2	-	4	4	1	-	0	
SONSTIGES	8	7	4	9	10	12	10	
WEIß NICHT	3	-	2	5	6	6	3	

Frage # K2a-c

[Berufstätige:] Wo ist Ihr Arbeitsplatz?

[Auszubildende:] Wo ist Ihr Ausbildungsplatz?

[Studenten:] Wo studieren Sie?

Auswahl: BERUFST.,AUSZUB,STUD.

Prozentwerte	ALTER						
	Gesamt	-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre
		+ älter					
Anzahl	685	179	166	143	136	54	7
ARB.-,AUSB.PLATZ,UNI							
in eigenem Stadtteil	15	13	15	12	11	27	53
anderem Stadtteil	47	63	44	40	44	41	13
außerhalb HD's	38	24	41	47	45	31	34
keine Angabe	0	-	-	1	0	1	-

Frage # M

[Falls in anderem Stadtteil:] Und in welchem Stadtteil ist das?

Anm.: Bei denjenigen, bei welchen der Arbeits-, Ausbildungs-, bzw. Studienort im eigenen Stadtteil ist, wurde der eigene Stadtteil hier entsprechend kodiert.

Auswahl: BERUFST.,AUSZUB,STUD.

Prozentwerte	ALTER						
	Gesamt	-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre
		+ älter					
Anzahl	685	179	166	143	136	54	7
ARB.-,AUSB.PLATZ,UNI							
Altstadt	11	17	13	4	6	9	9
Bahnstadt	4	3	7	7	1	1	-
Bergheim	4	2	3	5	3	10	2
Boxberg	1	2	1	0	1	-	-
Emmertsgrund	2	4	1	1	1	1	-
Handschuhsheim	2	-	1	5	5	4	-
Kirchheim	6	13	-	3	3	12	-
Neuenheim	14	22	17	9	6	9	-
Pfaffengrund	3	3	6	3	3	1	-
Rohrbach	5	2	6	4	8	4	5
Schlierbach	0	-	-	1	1	1	6
Südstadt	1	1	2	0	0	-	3
Weststadt	3	-	0	6	6	5	4
Wieblingen	5	6	2	2	9	5	37
Ziegelhausen	1	-	0	1	1	6	-
außerhalb HD's	38	24	41	47	45	31	34
keine Angabe	1	1	-	2	2	1	-

Frage # 0

Welches Verkehrsmittel benutzen Sie hauptsächlich, um zu Ihrem Arbeits- oder Ausbildungsplatz bzw. zu Ihrer Hochschule oder Schule zu kommen? Das Auto, das Fahrrad, die öffentlichen Verkehrsmittel, also Busse und Straßenbahnen oder gehen Sie hauptsächlich zu Fuß?

Auswahl: BERUFST.,AUSZUB,STUD., SCHÜLER

Prozentwerte	ALTER						
	Gesamt	-29 Jahre	-39 Jahre	-49 Jahre	-59 Jahre	-69 Jahre	70 Jahre
		+ älter					
Anzahl	724	218	166	143	136	54	7
ZUR ARB.,(HOCH-)SCH. mit							
Auto	34	14	33	47	51	34	37
Fahrrad	32	36	39	29	26	27	7
ÖPNV	23	38	21	15	15	15	3
gehe zu Fuß	9	9	7	9	6	22	49
Motorrad,Mofa,Moped	1	2	-	-	-	-	-
keine Angabe	1	1	0	0	2	2	4

Fragebogen

Deutschsprachige Wohnbevölkerung ab 16 Jahren

01. Haben Sie in Heidelberg Ihren Hauptwohnsitz?

- ja -> 03.
 - nein -> 02.
 - k.A. -> 02.
-

02. Haben Sie in Heidelberg Ihren Zweitwohnsitz?

- ja -> 03.
 - nein -> FALSE / ENDE
 - k.A. -> FALSE / ENDE
-

03. In welchem Stadtteil wohnen Sie?

INT: Bei Nennung von Eppelheim oder Dossenheim -> FALSE / ENDE

- Altstadt
 - Bahnstadt
 - Bergheim
 - Boxberg
 - Emmertsgrund
 - Handschuhsheim
 - Kirchheim
 - Neuenheim
 - Pfaffengrund
 - Rohrbach
 - Schlierbach
 - Südstadt
 - Weststadt
 - Wieblingen
 - Ziegelhausen

 - Eppelheim -> FALSE / ENDE
 - Dossenheim -> FALSE / ENDE

 - w.n. -> 04.
 - k.A. -> 04.
-

04. Wie lange wohnen Sie schon in Heidelberg?

- unter 2 Jahre
 - 2 bis unter 5 Jahre
 - 5 bis unter 10 Jahre
 - 10 bis unter 20 Jahre
 - 20 Jahre und mehr
 - von Geburt an

 - k.A.
-

05. Was ist Ihrer Meinung nach zurzeit das wichtigste Problem in Heidelberg?

- Flüchtlinge / Ausländer / Integration
 - Wohnungsmarkt / Mieten
 - Bahnstadt
 - Umwandlung Militärflächen / -wohnungen / Konversion
(Patrick Henry, MarkTwain, Campbell, Hospital, Patton, Airfield)
 - öffentlicher Nahverkehr
 - 5. Neckarquerung
 - Entwicklung Neuenheimer Feld / Masterplan
 - Betriebshof (Verlagerung / Nicht-Verlagerung)
 - Konferenzzentrum Bahnstadt
 - Großsporthalle / Neubau
 - Stadthalle / Umbau
 - Fahrradwege
 - Verhalten Radfahrer
 - Parkplatzprobleme
 - Baustellen
 - Straßenschäden / Straßenzustand
 - Staus
 - Ampelschaltungen
 - Verkehr allgemein
 - Grünanlagen zu wenig / zu schlecht / Providenzgarten
 - Einkaufsmöglichkeiten / Nahversorgung
 - Stadtentwicklung
 - Geschäftsstruktur / Rückgang Einzelhandel
 - Internet / kostenloses WLAN
 - Öffnungszeiten Bars zu kurz / zu lang
 - Kriminalität / Ruhe und Ordnung
 - Verschmutzung der Stadt
 - Tourismus
 - Lärm
 - Müllentsorgung
 - Kultur(politik)
 - Sozialleistungen / Hartz IV
 - Kindergartenplätze / Kindertagesstätten
 - Ganztagsbetreuung
 - Bildung / Schule / Universität
 - Verschuldung / Finanzlage Heidelbergs
 - Arbeitslosigkeit / Arbeitsplätze / Ausbildungsplätze
 - Renten / Alte / Alterssicherung
 - Gesundheitswesen / Pflegeversicherung
 - Lebenshaltungskosten / Inflation / Preise
 - Steuern / Steuererhöhungen / Abgaben
 - Familie / Jugend
 - Umweltschutz allgemein / Klimawandel
 - Energiewende / erneuerbare Energien / Windräder
 - Wirtschaftsaufschwung / -abschwung / -lage
 - Parteien- / Politikverdruss / Politik allgemein
 - Rechtsextreme / NPD / Antisemitismus
 - AfD / Anti-Islam-Bewegung / Pegida
 - soziales Gefälle / soziale Gerechtigkeit / Arm-Reich
 - Sonstige Probleme: (Notieren:)
 - kein Problem
 - k.A.
-

06. Und was ist ein weiteres wichtiges Problem?

- Flüchtlinge / Ausländer / Integration
 - Wohnungsmarkt / Mieten
 - Bahnstadt
 - Umwandlung Militärflächen / -wohnungen / Konversion
(Patrick Henry, MarkTwain, Campbell, Hospital, Patton, Airfield)
 - öffentlicher Nahverkehr
 - 5. Neckarquerung
 - Entwicklung Neuenheimer Feld / Masterplan
 - Betriebshof (Verlagerung / Nicht-Verlagerung)
 - Konferenzzentrum Bahnstadt
 - Großsporthalle / Neubau
 - Stadthalle / Umbau
 - Fahrradwege
 - Verhalten Radfahrer
 - Parkplatzprobleme
 - Baustellen
 - Straßenschäden / Straßenzustand
 - Staus
 - Ampelschaltungen
 - Verkehr allgemein
 - Grünanlagen zu wenig / zu schlecht / Providenzgarten
 - Einkaufsmöglichkeiten / Nahversorgung
 - Stadtentwicklung
 - Geschäftsstruktur / Rückgang Einzelhandel
 - Internet / kostenloses WLAN
 - Öffnungszeiten Bars zu kurz / zu lang
 - Kriminalität / Ruhe und Ordnung
 - Verschmutzung der Stadt
 - Tourismus
 - Lärm
 - Müllentsorgung
 - Kultur(politik)
 - Sozialleistungen / Hartz IV
 - Kindergartenplätze / Kindertagesstätten
 - Ganztagsbetreuung
 - Bildung / Schule / Universität
 - Verschuldung / Finanzlage Heidelbergs
 - Arbeitslosigkeit / Arbeitsplätze / Ausbildungsplätze
 - Renten / Alte / Alterssicherung
 - Gesundheitswesen / Pflegeversicherung
 - Lebenshaltungskosten / Inflation / Preise
 - Steuern / Steuererhöhungen / Abgaben
 - Familie / Jugend
 - Umweltschutz allgemein / Klimawandel
 - Energiewende / erneuerbare Energien / Windräder
 - Wirtschaftsaufschwung / -abschwung / -lage
 - Parteien- / Politikverdruss / Politik allgemein
 - Rechtsextreme / NPD / Antisemitismus
 - AfD / Anti-Islam-Bewegung / Pegida
 - soziales Gefälle / soziale Gerechtigkeit / Arm-Reich
 - Sonstige Probleme: (Notieren:)
 - kein Problem
 - k.A.
-

07a. Fühlen Sie sich Heidelberg ...

- stark verbunden,
- weniger stark oder
- überhaupt nicht verbunden?

07b. Fühlen Sie sich in Heidelberg ...

- sehr wohl,
- eher wohl,
- eher nicht wohl oder
- überhaupt nicht wohl?

08. Wie stark interessieren Sie sich für Politik?

- Sehr stark,
- stark,
- etwas,
- kaum oder
- gar nicht?

09. Und wie stark interessieren Sie sich für Kommunalpolitik, also für die Politik in Heidelberg?

- Sehr stark,
- stark,
- etwas,
- kaum oder
- gar nicht?

10. Was meinen Sie zu Oberbürgermeister Eckart Würzner, macht er Ihrer Meinung nach seine Sache ...

- eher gut oder
- eher schlecht?

11. Jetzt zu den Leistungen des Gemeinderats in Heidelberg. Sind Sie mit den Leistungen des Gemeinderats ...

- sehr zufrieden,
 - zufrieden,
 - weniger zufrieden oder
 - überhaupt nicht zufrieden?
-

12. Und nun zu den im Heidelberger Gemeinderat vertretenen Parteien und Wählergemeinschaften:

Wenn Sie einmal an die Grünen, die CDU, die SPD, Die Heidelberger, die Linke, die FDP, die AfD, die GAL, die Bunte Linke, Die Partei, an Heidelberg in Bewegung und an die Freien Wähler denken:

Welche dieser Parteien und Wählergemeinschaften gefällt Ihnen am besten?

- die Grünen
 - die CDU
 - die SPD
 - die Heidelberger
 - die Linke
 - die FDP
 - die AfD
 - die GAL (G-A-L vorlesen)
 - die Bunte Linke
 - Die Partei
 - Heidelberg in Bewegung
 - die Freien Wähler
-

13. Wie beurteilen Sie heute Ihre eigene wirtschaftliche Lage? Ist sie ...

- gut,
 - teils gut / teils schlecht oder
 - schlecht?
-

14. Was glauben Sie, wie wird Ihre eigene wirtschaftliche Lage in einem Jahr sein?
Erwarten Sie, dass Ihre wirtschaftliche Lage dann ...

- besser,
 - gleichbleibend oder
 - schlechter sein wird?
-

15. Und nun zur Bürgerbeteiligung in Heidelberg: Darunter versteht man, dass die Stadt den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit bietet, sich bei Veranstaltungen oder im Internet an der Planung von Vorhaben und Projekten zu beteiligen.

- 15a. Für wie wichtig halten Sie es, dass sich Bürgerinnen und Bürger an Vorhaben und Projekten der Stadt beteiligen können? Halten Sie das für ...

- sehr wichtig,
 - wichtig,
 - weniger wichtig oder
 - überhaupt nicht wichtig?
-

- 15b. Bietet die Stadt Heidelberg den Bürgerinnen und Bürgern genügend Möglichkeiten, sich an wichtigen Vorhaben der Stadt zu beteiligen?

- ja
 - nein
-

15c. Wie zufrieden sind Sie insgesamt mit der Bürgerbeteiligung, wie sie momentan in Heidelberg stattfindet?

- Sehr zufrieden,
- zufrieden,
- weniger zufrieden oder
- überhaupt nicht zufrieden?

15d. Haben Sie selbst schon mal an einer Veranstaltung zur Bürgerbeteiligung in Heidelberg teilgenommen, bzw. im Internet bei einem Bürgerbeteiligungsprojekt mitgemacht?

- ja
- nein

16. Informieren Sie sich über die Kommunalpolitik in Heidelberg ...

- regelmäßig, -> 17.
- unregelmäßig oder -> 17.
- überhaupt nicht? -> 18.

17. Wie informieren Sie sich hauptsächlich über die Kommunalpolitik in Heidelberg? Über ...

- die regionalen Tageszeitungen,
- das Stadtblatt,
- die regionalen Fernsehsender,
- die regionalen Radiosender,
- das Internet oder
- durch Gespräche mit Kollegen, Freunden oder in der Familie?
- anderswo

18. Und wenn es nicht nur um Kommunalpolitik, sondern um das städtische Geschehen in Heidelberg insgesamt geht, wie stark interessieren Sie sich dafür?

- Sehr stark,
- stark,
- etwas,
- kaum oder
- gar nicht?

19. Jetzt zum Stadtteil bzw. der Gegend in Heidelberg, in der Sie wohnen: Fühlen Sie sich in der Gegend, in der Sie wohnen ...

- sehr wohl,
- eher wohl,
- eher nicht wohl oder
- überhaupt nicht wohl?

20. Zum Thema öffentlicher Nahverkehr: Wie ist es mit dem Angebot im öffentlichen Nahverkehr in Heidelberg? Ist das Angebot ...

- ausreichend oder
- nicht ausreichend?

21. Wenn Sie in Heidelberg unterwegs sind, benutzen Sie da hauptsächlich ...

- das Auto,
 - das Fahrrad,
 - die öffentlichen Verkehrsmittel, also Busse und Straßenbahnen oder
 - gehen Sie hauptsächlich zu Fuß?
- Motorrad, Moped, Mofa

Randomisieren 22a. – 22d. „Was meinen Sie ...“

22a. Sollte für Autofahrer in Heidelberg ...

- mehr getan werden,
- sollte es so bleiben, wie es ist, oder
- sollte für Autofahrer weniger getan werden?

22b. Sollte für Radfahrer in Heidelberg ...

- mehr getan werden,
- sollte es so bleiben, wie es ist, oder
- sollte für Radfahrer weniger getan werden?

22c. Sollte für den öffentlichen Nahverkehr in Heidelberg ...

- mehr getan werden,
- sollte es so bleiben, wie es ist, oder
- sollte für den öffentlichen Nahverkehr weniger getan werden?

22d. Sollte für Fußgänger in Heidelberg ...

- mehr getan werden,
- sollte es so bleiben, wie es ist, oder
- sollte für Fußgänger weniger getan werden?

SCHALTER: Nur an 21. Code 1 und 2

23a. Was sind die Gründe dafür, warum Sie in Heidelberg nicht hauptsächlich mit den öffentlichen Verkehrsmitteln wie Bus oder Straßenbahn fahren?

Mehrfachnennungen, max. 5

- zu umständlich
- zu unbequem
- dauert zu lang
- bin zu faul
- zu schlechte Verbindung
- keine Möglichkeit vorhanden
- zu unpünktlich / unzuverlässig
- zu teuer
- Angst / zu unsicher / gefährlich
- Weg zur Haltstelle zu weit
- zu überfüllt
- nicht barrierefrei, körperl. Behinderung
- fahre lieber Auto
- keine Transportmöglichkeit
- Sonstiges: Notieren: (.....)
- fahre Rad / brauche keinen ÖPNV

SCHALTER: Nur an 21. Code 1 und 3

23b. Und was sind die Gründe dafür, warum Sie in Heidelberg nicht hauptsächlich mit dem Rad fahren?

Mehrfachnennungen, max. 5

- zu alt
- zu anstrengend / zu faul
- körperliche Einschränkung
- Wetter zu unsicher
- Weg zu weit
- zu schlechte Radwege
- zu wenig / keine Radwege
- zu schlecht beleuchtet
- zu unsicherer Verkehr
- Autofahrer zu rücksichtslos
- Bürokleidung geht nicht beim Radfahren
- keine Duschmöglichkeit bei der Arbeit
- zu wenig Transport- oder Mitnahmemögl. (Kinder, Alte) -
- Sonstiges: Notieren: (.....)
- fahre ÖPNV / brauche kein Rad

24. Wenn Sie Heidelberg verlassen und in der Region unterwegs sind: Welches Verkehrsmittel benutzen Sie da hauptsächlich:

- Das Auto,
- das Fahrrad oder
- die öffentlichen Verkehrsmittel, also Bus, Straßenbahn oder Zug?

- Motorrad, Moped, Mofa
- gehe zu Fuß

25. Wie viele Autos gibt es in Ihrem Haushalt?

- keins - > 28.
- 1 - > 26a.
- 2 - > 26b.
- 3 - > 26b.
- 4 und mehr - > 26b.

26a. Und wo wird dieses Auto normalerweise geparkt?

- In der Garage bzw. Tiefgarage, - > 28.
- auf einem Abstellplatz auf dem Grundstück oder - > 28.
- auf der Straße? - > 27a.

27a. Und gibt es auch die Möglichkeit, dieses Auto auf einem eigenen Abstellplatz oder in der eigenen Garage zu parken?

INT: nicht gemeint sind Anwohnerparkplätze

- ja
- nein

SCHALTER: Nur an 25. Code 3, 4, 5

26b. Und wo werden diese Autos normalerweise geparkt? Sie können hier mehrere Angaben machen.

Mehrfachnennung

- In der Garage bzw. Tiefgarage, - > 28.
- auf einem Abstellplatz auf dem Grundstück oder - > 28.
- auf der Straße? - > 27b.

27b. Für wie viele Autos haben Sie die Möglichkeit, diese auf eigenen Abstellplätzen oder in der eigenen Garage zu parken?

INT: alle zum Haushalt gehörenden Autos sind gemeint

INT: nicht gemeint sind Anwohnerparkplätze

- keins
- 1
- 2
- 3
- 4 und mehr

28. Was wäre Ihnen in Zukunft in Heidelberg ganz allgemein wichtiger:

- Mehr Parkplätze und Abstellmöglichkeiten für Autos,
- mehr Radwege oder
- breitere Gehwege?

29. Unabhängig von Ihrer persönlichen Situation und auch unabhängig davon, ob Sie ein Auto haben oder nicht:

Wie würden Sie alles in allem Ihr direktes Wohnumfeld beschreiben: Ist es da ...

- eher leicht oder
- eher schwer einen Parkplatz für's Auto zu bekommen?

- weiß nicht

30. In vielen Straßen in Heidelberg wird der Gehweg zum Parken benutzt, so dass Autos halb auf dem Gehweg stehen. Was meinen Sie, ...

- sollte es das sogenannte Gehwegparken weiterhin geben, oder
- sollte das verhindert werden, auch wenn es dann weniger Parkplätze gibt?

31. Was meinen Sie, sollten in Heidelberg ...

- einige Auto-Parkplätze am Straßenrand abgeschafft werden und dafür auf diesen Flächen mehr Fahrrad-Abstellplätze eingerichtet werden, oder
- sollten möglichst alle Auto-Parkplätze erhalten bleiben?

32a. Was meinen Sie zu den Radwegen in Heidelberg: Gibt es in Heidelberg alles in allem ...

- genügend Radwege oder
- nicht genügend Radwege?

32b. Und was meinen Sie zur Sicherheit der Radwege in Heidelberg?
Sind die Radwege in Heidelberg alles in allem ...

- eher sicher oder
- eher nicht sicher?

33a. Was finden Sie bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln, also von Bussen und Straßenbahnen, in Heidelberg am wichtigsten?

RANDOM

- Schnelligkeit,
 - häufige Fahrten,
 - Pünktlichkeit,
 - Bequemlichkeit,
 - Barrierefreiheit,
 - eine direkte Verbindung, also ohne Notwendigkeit umzusteigen,
 - ein günstiger Preis
- nutze ÖPNV nicht -> 35.

33b. Und was finden Sie bei der Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln in Heidelberg noch besonders wichtig?

(oben Genanntes weglassen, gleiche Reihenfolge wie a.)

- Schnelligkeit,
- häufige Fahrten,
- Pünktlichkeit,
- Bequemlichkeit,
- Barrierefreiheit,
- eine direkte Verbindung, also ohne Notwendigkeit umzusteigen,
- ein günstiger Preis

34. Jetzt zu den Möglichkeiten, sich mit öffentlichen Verkehrsmitteln in Heidelberg fortzubewegen:
Was meinen Sie, ...

- a) fahren abends zwischen 20.00 Uhr und Mitternacht in Heidelberg genügend Busse und Straßenbahnen?
- b) Und fahren nach Mitternacht in Heidelberg genügend Busse und Straßenbahnen?
- c) Und fahren am Wochenende in Heidelberg genügend Busse und Straßenbahnen?

- ja
- nein

35. Denken Sie jetzt einmal an das Straßenbild, dort wo Sie wohnen: Wie zufrieden sind Sie mit dem Aussehen, der Gestaltung und der Beschaffenheit Ihrer Straße, den Gehwegen oder Straßenbäumen. Sind Sie damit ...

- sehr zufrieden, -> 37.
- eher zufrieden, -> 37.
- eher nicht zufrieden oder -> 36.
- überhaupt nicht zufrieden? -> 36.

36. Und was stört Sie da oder gefällt Ihnen nicht?

Mehrfachnennungen, max. 5

- Straße insgesamt zu eng
- zu viele parkende / falsch parkende Autos
- zu wenig Parkplätze
- zu viel Verkehr
- zu laut
- zu viele Schlaglöcher
- schlechter / falscher Straßenbelag
- zu wenig / zu schmale / keine Gehwege
- zu wenig / zu schmale / keine Radwege
- Ampel / Fußgängerübergang fehlt
- zu wenig / keine Aufenthaltsmöglichkeiten
- zu wenig / keine Spielmöglichkeiten
- zu wenig / kein Grün / Bäume
- zu viele Bäume / Blätter, die alles verschmutzen
- Verschmutzung allg.
- Straßenbeleuchtung fehlt
- Baustelle vor Ort
- Sonstiges: Notieren: (.....)

37. Und wenn Ihre Straße umgestaltet werden würde, was wäre Ihnen dann wichtiger ...

- mehr Parkplätze und Abstellmöglichkeiten für Autos oder
- mehr Aufenthaltsqualität z.B. durch Bäume, Spielgeräte und Freiflächen?

- 38a. Es gibt ja verschiedene Dinge, die einen an den öffentlichen Verkehrsmitteln, also an Bussen oder Straßenbahnen stören können, bzw. Gründe, warum man diese nicht nutzt. Was stört Sie am meisten an den öffentlichen Verkehrsmitteln?

RANDOM

- dass sie zu langsam sind,
- dass sie zu unpünktlich bzw. zu unzuverlässig sind,
- dass sie zu selten fahren,
- dass sie zu teuer sind,
- dass es keine oder zu wenig Direktverbindungen für die eigenen Wege gibt
- dass es Ihnen zu umständlich bzw. zu unbequem ist
- mich stört nichts
- weiß nicht

38b. Und was finden Sie noch besonders störend?

(oben Genanntes weglassen, gleiche Reihenfolge wie a.)

- dass sie zu langsam sind,
 - dass sie zu unpünktlich bzw. zu unzuverlässig sind,
 - dass sie zu selten fahren,
 - dass sie zu teuer sind,
 - dass es keine oder zu wenig Direktverbindungen für die eigenen Wege gibt
 - dass es Ihnen zu umständlich bzw. zu unbequem ist
-
- mich stört nichts weiter
 - weiß nicht

39a. Jetzt zu den Dingen, die einen am Radfahren stören können, bzw. den Gründen, warum man nicht mit dem Fahrrad fährt.

Was stört Sie am meisten am Radfahren? ...

RANDOM

- dass die Wege oft zu weit sind,
 - dass das Wetter fürs Radfahren oft zu unsicher ist,
 - dass es zu wenig Radwege gibt,
 - dass das Radfahren zu gefährlich ist,
 - dass es zu anstrengend bzw. körperlich nicht möglich ist,
 - dass es beim Rad zu wenig Transport- bzw. Mitnahmemöglichkeiten gibt
-
- habe kein Rad
 - mich stört nichts
 - weiß nicht

39b. Und was finden Sie noch besonders störend?

(oben Genanntes weglassen, gleiche Reihenfolge wie a.)

- dass die Wege oft zu weit sind,
 - dass das Wetter fürs Radfahren oft zu unsicher ist,
 - dass es zu wenig Radwege gibt,
 - dass das Radfahren zu gefährlich ist,
 - dass es zu anstrengend bzw. körperlich nicht möglich ist,
 - dass es beim Rad zu wenig Transport- bzw. Mitnahmemöglichkeiten gibt
-
- mich stört nichts weiter
 - weiß nicht

40a. Kennen Sie in Heidelberg Carsharing-Angebote, wie z.B. die von Stadtmobil?

- ja -> 40b.
- nein -> 41a.

40b. Und haben Sie in Heidelberg ein Carsharing-Fahrzeug schon ...

- häufig,
- manchmal,
- selten oder
- noch nie genutzt?

41a. Kennen Sie in Heidelberg Mietangebote für Fahrräder, wie z.B. Nextbike?

INT: nicht gemeint sind Swapfiets

- ja -> 41b.
- nein -> 42a.

41b. Und haben Sie in Heidelberg solch ein Fahrrad schon ...

- häufig,
- manchmal,
- selten oder
- noch nie genutzt?

42a. Kennen Sie in Heidelberg Mietangebote für E-Scooter, also elektrisch betriebene Tretroller, wie z.B. die von TIER?

- ja -> 42b.
- nein -> 43.

42b. Und haben Sie in Heidelberg solch einen Miet-E-Scooter, also einen elektrisch betriebenen Tretroller, schon ...

- häufig,
- manchmal,
- selten oder
- noch nie genutzt?

43. Zu etwas anderem:
Wie ist das bei Ihnen: Nutzen Sie das Internet?

- ja -> 44.
- nein -> B.

44. Und nutzen Sie das Internet zum Einkaufen?

- ja -> 45.
- nein -> B.

45. Wie häufig kaufen Sie im Internet ein?

- Mindestens 1 x pro Woche,
- mehrmals im Monat,
- ca. 1 x im Monat oder
- weniger als 1 x pro Monat?

46. Und was kaufen Sie öfter im Internet?

Mehrfachnennungen, max. 7

- Lebensmittel / Getränke / Spirituosen / Wein
- Kleidung / Schuhe
- Schmuck
- Taschen etc.
- Brillen / Kontaktlinsen
- Babyartikel
- Tierartikel
- Drogerieartikel / Kosmetik
- Medikamente
- Bücher / eBooks
- Filme / Musik
- Bürobedarf / Schulartikel
- Fotoentwicklung / Fotobücher
- Elektronik / Geräte (Haushaltsgeräte)
- Tickets Bahn / Bus
- Eintrittskarten Konzerte / Kino / Sport etc.
- Reisen / Flüge
- Übernachtung / Hotels
- Auto
- Fahrrad / E-bike
- Sportgeräte / Zubehör
- Möbel / Einrichtungsgegenstände / Dekoartikel / Kunst
- Pflanzen / Blumen / Gartenartikel
- Heimwerker- / Bastelbedarf
- Gutscheine
- Geschenke
- Dienstleistungen z.B. Handwerker / Putzhilfen
- Versicherungen- / Bank- / Anlageprodukte
- Haushaltswaren
- Spielwaren / Spiele
- alles Mögliche (unspezifisch)
- Sonstiges: Notieren: (.....)

B. Wie alt sind Sie?

- 16 bis 17 Jahre
 - 18 bis 20 Jahre
 - 21 bis 24 Jahre
 - 25 bis 29 Jahre
 - 30 bis 34 Jahre
 - 35 bis 39 Jahre
 - 40 bis 44 Jahre
 - 45 bis 49 Jahre
 - 50 bis 59 Jahre
 - 60 bis 69 Jahre
 - 70 bis 79 Jahre
 - 80 Jahre und älter
-

X1. Haben Sie Kinder?

- ja -> X2.
 - nein -> F.
-

X2. Leben in Ihrem Haushalt Kinder unter 18 Jahren?

- ja -> X3.
 - nein -> F.
-

X3. Und wie alt sind diese Kinder?

Mehrfachnennungen möglich

- unter 1 Jahr
 - 1 Jahr
 - 2 Jahre
 - 3 Jahre
 - 4 Jahre
 - 5 Jahre
 - 6 Jahre
 - 7 Jahre
 - 8 Jahre
 - 9 Jahre
 - 10 Jahre
 - 11 Jahre
 - 12 Jahre
 - 13 Jahre
 - 14 Jahre
 - 15 Jahre
 - 16 Jahre
 - 17 Jahre
-

F. Welchen Schulabschluss haben Sie selbst?

- Hauptschulabschluss (Volksschule) -> K.
(Ost: frühere 8-klassige Schule)
 - Mittlere Reife / Realschulabschluss -> K.
(Fach- / Handelsschulab. oder sons. mittlerer Abschluss)
(Ost: frühere 10-klassige polytechn. Oberschule / POS)
 - Abitur / Hochschulreife / Fachhochschulreife, -> G.
(Ost: frühere 12-klassige erweiterte Oberschule / EOS)
 - haben Sie keinen Schulabschluss oder -> K.
 - sind Sie noch in der Schule? -> F2.
-

F2. Und welchen Schulabschluss streben Sie an?

- Hauptschulabschluss, -> O.
 - Mittlere Reife / Realschulabschluss oder -> O.
 - Abitur / Hochschulreife / Fachhochschulreife? -> O.
-

G. Haben Sie ein abgeschlossenes Studium an einer Universität, Hochschule oder Fachhochschule ?

- ja -> K.
 - nein -> K.
-

K. Sind Sie zurzeit berufstätig, in Ausbildung oder studieren Sie?

- ggf. nachfragen:*
- voll beschäftigt -> K2a.
 - teilzeit beschäftigt -> K2a.
 - in Kurzarbeit -> K2a.
 - Elternzeit / Mutterschutz -> K2a.
 - arbeitslos, in Umschulungsmaßn. -> L.
 - arbeitslos, ohne Umschulungsmaßn. -> L.
 - Rente, Pension, Vorruhestand -> L.
 - in Ausbildung / Lehre -> K2b.
 - (Hoch-)Schule / Studium -> K2c.
 - Bundesfreiw. (Freiw. Soz. / ökol. Jahr)-> K2a.
 - nicht berufstätig / Hausfrau / Hausm. -> Z1.
-

K2a. Wo ist Ihr Arbeitsplatz?

INT: bei verschiedenen Arbeitsstellen: Hauptarbeitsplatz

- In Ihrem Stadtteil, -> O.
 - in einem anderen Stadtteil von Heidelberg oder -> M.
 - außerhalb Heidelbergs? -> O.
-

K2b. Wo ist Ihr Ausbildungsplatz?

INT: bei verschiedenen Gegenden: Hauptort

- In Ihrem Stadtteil, -> O.
- in einem anderen Stadtteil von Heidelberg oder -> M.
- außerhalb Heidelbergs? -> O.

K2c. Wo studieren Sie?

INT: bei verschiedenen Gegenden, Hauptort

- In Ihrem Stadtteil, -> O.
- in einem anderen Stadtteil von Heidelberg oder -> M.
- außerhalb Heidelbergs? -> O.

SCHALTER: K2a., K2b., K2c. „anderer Stadtteil“

M. Und in welchem Stadtteil ist das?

- Altstadt
- Bahnstadt
- Bergheim
- Boxberg
- Emmertsgrund
- Handschuhsheim
- Kirchheim
- Neuenheim
- Pfaffengrund
- Rohrbach
- Schlierbach
- Südstadt
- Weststadt
- Wieblingen
- Ziegelhausen

- Eppelheim
- Dossenheim

- k.A.

O. Welches Verkehrsmittel benutzen Sie **hauptsächlich**, um zu Ihrem Arbeits- oder Ausbildungsplatz bzw. zu Ihrer Hochschule oder Schule zu kommen?

INT: Bei Nutzung Fahrrad und ÖPNV ist das Hauptverkehrsmittel der ÖPNV

- Das Auto,
- das Fahrrad,
- die öffentlichen Verkehrsmittel, also Busse und Straßenbahnen oder
- gehen Sie hauptsächlich zu Fuß?

- Motorrad, Moped, Mofa

SCHALTER: nur an K.: Berufstätige, Arbeitslose, Rentner

L. Sind (Rentner / Arbeitslose: Waren) Sie ...

- Arbeiter / in -> Z1.
 - Facharbeiter / in -> Z1.
 - Meister / in -> Z1.
 - Angestellte / r -> L2.
 - Beamter / Beamtin -> L3.
 - Richter / in -> Z1.
 - Soldat / in / Freiw. Wehrdienst -> Z1.
 - Landwirt / in (selbständig) -> Z1.
 - Selbstständig -> Z1.
 - Hausfrau / Hausmann -> Z1.
 - habe keinen / hatte noch nie Beruf... -> Z1.
- (!!! INT: NUR HAUPTTÄTIGKEIT !!!)

L2. Ist / war das eher ...

- eine einfache,
- eine gehobene oder
- eine leitende Tätigkeit?

L3. Gehören / ten Sie zum ...

- einfachen Dienst,
- mittleren Dienst,
- gehobenen Dienst oder
- höheren Dienst ?

Z1. Haben Sie die deutsche Staatsbürgerschaft?

INT: Wenn ZP zwei Staatsbürgerschaften hat und deutsche dabei ist = „ja“

- ja
- nein

E. Wie viele Personen leben insgesamt in Ihrem Haushalt, Sie selbst mit eingeschlossen?

- 1 -> Y1.
- 2 -> E1.
- 3 -> E1.
- 4 -> E1.
- 5 und mehr -> E1.

E1. Wie viele Personen in Ihrem Haushalt sind 16 Jahre und älter?

- 1
 - 2
 - 3
 - 4
 - 5 und mehr
-

Y1. Über wie viele verschiedene Telefonnummern sind Sie zuhause auf dem Festnetz telefonisch erreichbar, das Handy ausgenommen?

(INT: Kein Handy!!!)

- 1
 - 2
 - 3
 - 4
 - 5 und mehr
-

A. Geschlecht des Befragten.

- männlich
 - weiblich
-

U. Herzlichen Dank für das Gespräch.

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1	Stadtteilgruppen nach Stadtteilen in Heidelberg	Seite 10
Abbildung 2	Wichtigste Probleme in Heidelberg (Mehrfachnennungen)	Seite 11
Abbildung 3	Die zwei wichtigsten Probleme in Heidelberg (Mehrfachnennungen)	Seite 12
Abbildung 4	Wichtigste Probleme in Heidelberg (Mehrfachnennungen)	Seite 13
Abbildung 5	Wichtigste Probleme in Heidelberg: Verkehr (Mehrfachnennungen)	Seite 14
Abbildung 6	Verbundenheit mit Heidelberg	Seite 15
Abbildung 7	Wohlfühlen in Heidelberg	Seite 16
Abbildung 8	Fühlen Sie sich in der Gegend, in der Sie wohnen ...?	Seite 17
Abbildung 9	Zufriedenheit mit dem Straßenbild der eigenen Wohnstraße (Aussehen / Gestaltung / Beschaffenheit von Straße, Gehwegen, Bäumen)	Seite 18
Abbildung 10	Und was stört Sie da? (Mehrfachnennungen, Auswahl: eher / gar nicht zufrieden mit Straßenbild)	Seite 18
Abbildung 11	Was wäre Ihnen bei der Umgestaltung Ihrer Straße wichtiger?	Seite 19
Abbildung 12	Persönliche wirtschaftliche Lage	Seite 20
Abbildung 13	Persönliche wirtschaftliche Lage	Seite 21
Abbildung 14	Erwartung: Persönliche wirtschaftliche Lage in einem Jahr	Seite 21
Abbildung 15	Interesse für Politik	Seite 22
Abbildung 16	Interesse für Politik	Seite 23
Abbildung 17	Interesse für Kommunalpolitik	Seite 24
Abbildung 18	Interesse für Kommunalpolitik	Seite 24
Abbildung 19	Interesse für das städtische Geschehen	Seite 25
Abbildung 20	Interesse für	Seite 26
Abbildung 21	Über Kommunalpolitik informiere ich mich	Seite 27
Abbildung 22	Über Kommunalpolitik informiere ich mich	Seite 27
Abbildung 23	Wie informieren Sie sich hauptsächlich über die Kommunalpolitik in Heidelberg?	Seite 28
Abbildung 24	Wie informieren Sie sich hauptsächlich über die Kommunalpolitik in Heidelberg?	Seite 29
Abbildung 25	Beurteilung der Arbeit von Oberbürgermeister Würzner	Seite 30
Abbildung 26	Zufriedenheit mit den Leistungen des Gemeinderats	Seite 31
Abbildung 27	Zufriedenheit mit den Leistungen des Gemeinderats	Seite 31
Abbildung 28	Welche Partei bzw. Wählergemeinschaft im Heidelberger Gemeinderat gefällt Ihnen am besten?	Seite 32
Abbildung 29	Bürgerbeteiligung in Heidelberg: Dass sich die Bürger beteiligen können, finden	Seite 33
Abbildung 30	Bürgerbeteiligung in Heidelberg: Gibt es genügend Möglichkeiten, sich zu beteiligen? ..	Seite 33
Abbildung 31	Bürgerbeteiligung in Heidelberg: Wie zufrieden sind Sie damit insgesamt?	Seite 34
Abbildung 32	Bürgerbeteiligung in Heidelberg: Haben Sie sich selbst schon einmal beteiligt?	Seite 35
Abbildung 33	Bürgerbeteiligung in Heidelberg: Haben Sie sich selbst schon einmal beteiligt?	Seite 36
Abbildung 34	Wenn ich in Heidelberg unterwegs bin, benutze ich hauptsächlich	Seite 37
Abbildung 35	Wenn ich in Heidelberg unterwegs bin, benutze ich hauptsächlich	Seite 38
Abbildung 36	Wenn ich in Heidelberg unterwegs bin, benutze ich hauptsächlich	Seite 39
Abbildung 37	Sollte für die einzelnen Verkehrsmittel mehr getan werden, sollte es so bleiben, wie es ist, oder sollte für ... weniger getan werden?	Seite 40

Abbildung 38	Für Autofahrer sollte	Seite 41
Abbildung 39	Für Fahrradfahrer sollte	Seite 41
Abbildung 40	Für ÖPNV-Nutzer sollte	Seite 42
Abbildung 41	Für Fußgänger sollte	Seite 42
Abbildung 42	Ist das ÖPNV-Angebot ausreichend?	Seite 43
Abbildung 43	ÖPNV-Angebot in Heidelberg: Fahren ... genügend Busse und Straßenbahnen?	Seite 44
Abbildung 44	Wo ist Ihr Arbeitsplatz bzw. Ausbildungsplatz oder Ihre Hochschule? (Auswahl: Berufstätige, Auszubildende und Studierende)	Seite 45
Abbildung 45	Zu meinem Arbeitsplatz bzw. Ausbildungsplatz oder zur Hochschule benutze ich hauptsächlich ... (Auswahl: Berufstätige, Auszubildende und Studierende)	Seite 46
Abbildung 46	Wenn ich in der Region unterwegs bin, benutze ich hauptsächlich	Seite 47
Abbildung 47	Kennen Sie in Heidelberg Carsharing-Angebote? Und haben Sie diese schon genutzt?	Seite 48
Abbildung 48	Kennen Sie in Heidelberg Mietangebote für Fahrräder? Und haben Sie diese schon genutzt?	Seite 49
Abbildung 49	Kennen Sie in Heidelberg Mietangebote für E-Scooter? Und haben Sie diese schon genutzt?	Seite 50
Abbildung 50	Was sind die Gründe dafür, warum Sie in Heidelberg <i>nicht</i> hauptsächlich den ÖPNV nutzen? (Mehrfachnennungen, Auswahl: Auto oder Fahrrad sind Hauptverkehrsmittel in HD)	Seite 51
Abbildung 51	Was sind die Gründe dafür, warum Sie in Heidelberg <i>nicht</i> hauptsächlich den ÖPNV nutzen? (Mehrfachnennungen, Auswahl: Auto oder Fahrrad sind Hauptverkehrsmittel in HD)	Seite 52
Abbildung 52	Was finden Sie bei der Nutzung des ÖPNV in Heidelberg am wichtigsten? (Mehrfachnennungen).....	Seite 53
Abbildung 53	Was finden Sie bei der Nutzung des ÖPNV in Heidelberg am wichtigsten? (Mehrfachnennungen, Auswahl: ÖPNV ist Hauptverkehrsmittel in HD)	Seite 54
Abbildung 54	Was stört Sie bei der Nutzung des ÖPNV am meisten bzw. was sind die Gründe, warum Sie diesen nicht nutzen? (Mehrfachnennungen)	Seite 55
Abbildung 55	Was stört Sie bei der Nutzung des ÖPNV am meisten? (Mehrfachnennungen, Auswahl: ÖPNV ist Hauptverkehrsmittel in HD).....	Seite 55
Abbildung 56	Was sind die Gründe dafür, warum Sie in Heidelberg <i>nicht</i> hauptsächlich mit dem Fahrrad fahren? (Mehrfachnennungen, Auswahl: Auto oder ÖPNV sind Hauptverkehrsmittel in HD)	Seite 56
Abbildung 57	Was sind die Gründe dafür, warum Sie in Heidelberg nicht hauptsächlich mit dem Fahrrad fahren? (Mehrfachnennungen, Auswahl: Auto oder ÖPNV sind Hauptverkehrsmittel in HD)	Seite 57
Abbildung 58	Was stört Sie beim Radfahren am meisten bzw. was sind die Gründe, warum Sie nicht mit dem Rad fahren? (Mehrfachnennungen).....	Seite 58
Abbildung 59	Was stört Sie beim Radfahren am meisten? (Mehrfachnennungen, Auswahl: Fahrrad ist Hauptverkehrsmittel in HD)	Seite 59
Abbildung 60	Radwege in Heidelberg.....	Seite 60
Abbildung 61	Wie viele Autos gibt es in Ihrem Haushalt?.....	Seite 61
Abbildung 62	Wo werden diese Autos normalerweise geparkt?	Seite 62
Abbildung 63	Wie viele Stellplätze haben Sie für Ihr(e) Auto(s)? (Auswahl: Auto(s) im Haushalt vorhanden).....	Seite 63
Abbildung 64	Gibt es für die vorhandenen Autos ausreichend Stellplätze? (Auswahl: Auto(s) im Haushalt vorhanden).....	Seite 64

Abbildung 65	Gibt es für die vorhandenen Autos ausreichend Stellplätze? (Auswahl: Auto(s) im Haushalt vorhanden).....	Seite 64
Abbildung 66	Ist es in Ihrem direkten Wohnumfeld eher leicht oder eher schwer, einen Auto- Parkplatz zu finden?	Seite 65
Abbildung 67	Was wäre Ihnen in Zukunft in Heidelberg wichtiger?	Seite 66
Abbildung 68	Was wäre Ihnen in Zukunft in Heidelberg wichtiger?	Seite 67
Abbildung 69	Sollten in Heidelberg einige Auto-Parkplätze am Straßenrand zugunsten von Fahrrad-Abstellplätzen abgeschafft werden?	Seite 68
Abbildung 70	Sollte es in Heidelberg weiterhin „Gehwegparken“ geben?	Seite 69
Abbildung 71	Nutzen Sie das Internet? Und nutzen Sie es für Online-Shopping?.....	Seite 70
Abbildung 72	Wie häufig machen Sie Online-Shopping?.....	Seite 71
Abbildung 73	Und was kaufen Sie öfter im Internet?	Seite 72

Impressum

Stadt Heidelberg

Amt für Stadtentwicklung und Statistik
Gaisbergstraße 11
69115 Heidelberg

Im Auftrag der Stadt Heidelberg, Amt für Stadtentwicklung und Statistik durchgeführt von

FGW Forschungsgruppe Wahlen Telefonfeld GmbH
N7, 13-15
68161 Mannheim
Telefon 0621 12 33-0
Telefax 0621 12 33-199
info@forschungsgruppe.de
www.forschungsgruppe.de

Copyright © 2020 Stadt Heidelberg. Alle Rechte vorbehalten.
Abdruck (auch auszugsweise) nur mit ausdrücklicher Genehmigung
der Stadt Heidelberg.

Stadt Heidelberg

Gaisbergstraße 11
69115 Heidelberg

Telefon 06221 58-21530

Telefax 06221 58-4621500

stadtentwicklung@heidelberg.de

www.heidelberg.de