

Bauen

Für die Wohnortwahl ist guter ÖPNV entscheidend – Fahrrad pur ist kein Allheilmittel – Ganzheitliche Verkehrskonzepte sind gefragt

Pendeln ist für die Menschen der Region Stuttgart Alltag. Eine gute Verkehrsanbindung ist daher ein entscheidendes Kriterium für die Wahl des Wohnorts. Das ist eines der zentralen Ergebnisse einer repräsentativen Kantar TNS-Umfrage in Stuttgart und Umgebung im Auftrag von Wüstenrot.



Stuttgart Innenstadt.
Foto: Gerd Warda

Für Arbeitnehmer in Stuttgart und Umgebung ist das Pendeln Normalität. 51 Prozent der Befragten halten eine Anfahrtszeit zur Arbeitsstätte von bis zu 30 Minuten für zumutbar, über ein Viertel sogar von bis zu 45 Minuten. Klar ist damit aber auch: Eine gute Verkehrsanbindung ist ein entscheidendes Kriterium für die Wahl des Wohnorts. Für jeweils eine deutliche Mehrheit der Befragten sind eine gute Infrastruktur für öffentliche Verkehrsmittel, eine schnelle Anbindung an Schnellstraße oder Autobahn sowie attraktive Fuß- und Radwege relevant.

Guter Anschluss an öffentliche Verkehrsmittel wichtig

Besonders der ÖPNV steht dabei im Zentrum des Interesses: Eine gute S- oder U-Bahn-Anbindung ist rund acht von zehn Menschen zwischen 14 und 64 Jahren wichtig. Selbst unter den Senioren ab 65 sind es noch knapp sieben von zehn Befragten. 86 Prozent der Menschen zwischen 40 und 64 Jahren erwarten von ihrem Wohnort gute Fuß- und Fahrradwege. Auffällig ist zudem, dass der Wunsch nach guter Anbindung an Schnellstraßen oder Autobahnen für junge Menschen an Bedeutung verliert. Bei den Befragten zwischen 14 und 39 Jahren ist dies mit 56 Prozent nur einer knappen Mehrheit wichtig. Zwischen 40 und 64 Jahren steigt dieser Wert bereits auf 63 Prozent, während der gute Zugang zu Schnellstraßen für 72 Prozent der Senioren wichtig ist.

Auto verliert unter jungen Menschen an Bedeutung

Bisher ist das Auto die klare Erstwahl für die individuelle Fortbewegung: 61 Prozent der Befragten nennen den Pkw zuerst, wenn es um hauptsächlich genutzte Verkehrsmittel geht. Dabei zeigen sich je nach Alter deutliche Unterschiede. Während unter den 14- bis 39-Jährigen nur knapp die Hälfte das Auto als Hauptverkehrsmittel nennt, sind es unter den Menschen zwischen 40 und 64 Jahren 70 Prozent. Bei den jungen Menschen nutzen zudem fast 40 Prozent der Befragten primär öffentliche Verkehrsmittel, bei den 40- bis 64-Jährigen hingegen nur neun Prozent.

„Hier scheint es einen Generationenwandel zu geben. Bei jungen Leuten nimmt die Bedeutung für das eigene Auto offensichtlich ab. Wenn Städte und Gemeinden diese als Einwohner halten oder gewinnen wollen, braucht es verstärkte Investitionen in eine gute ÖPNV-Infrastruktur“, bewertet Bernd Hertweck, Vorstandsvorsitzender der Wüstenrot Bausparkasse AG, das Thema Wohnen mit Blick auf die Verkehrspolitik.

Methodik: TNS Infratest hat im Zeitraum 4. bis 26. März 2019 im Auftrag der Wüstenrot Bausparkasse AG 500 Personen in Stuttgart und Umgebung telefonisch befragt. Die Befragung ist repräsentativ für die dortige Bevölkerung.

<http://www.ww-ag.com>

Viele Menschen würden gerne verstärkt ÖPNV nutzen

Naturgemäß zeigen sich darüber hinaus Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Wohnorten. In Stuttgart nutzt beispielsweise ein Drittel der Befragten primär die S- oder U-Bahn, in Ludwigsburg sind es noch zwölf Prozent.

Weitere Potenziale für den ÖPNV zeigt ein Blick auf die präferierten Verkehrsmittel. Wenn sich Menschen ihr Transportmittel aussuchen könnten, würden die öffentlichen Verkehrsmittel (S-/U-Bahn, Zug, Bus) mit 39 Prozent sogar knapp vor dem eigenen Pkw (38 Prozent) liegen. Auch hier zeigt sich die Jugend besonders aufgeschlossen gegenüber Bus und Bahn: 46 Prozent würden öffentliche Verkehrsmittel wählen, nur 28 Prozent den eigenen Pkw.

Fahrrad nur ein Baustein künftiger Verkehrskonzepte

Das Fahrrad scheint für die meisten Befragten nicht der Ausweg aus der Verkehrskrise. Als tatsächliches Hauptverkehrsmittel wird es nur von gut jedem Zehnten genutzt. Selbst wenn sie es sich aussuchen könnten, würden nur 18 Prozent der Befragten das Fahrrad wählen.

„Wenn man sich die öffentlichen Diskussionen anschaut, erhält man manchmal den Eindruck, das Fahrrad sei das Allheilmittel gegen den viel zitierten Verkehrsinfarkt. Doch nur mit dem Ausbau von Fahrradwegen werden Städte und Gemeinden als potenzieller Wohnort für einen Großteil der Bevölkerung nicht attraktiv. Es braucht vielmehr ganzheitliche Verkehrskonzepte, die Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel intelligent miteinander vernetzen“, sagt Hertweck.

Minderheit der Bürger zu persönlichen Einbußen bereit

Die Bereitschaft zu persönlichen Einbußen für eine verbesserte Verkehrssituation am Wohnort fällt eher gering aus. Am ehesten nähmen die Befragten mit 41 Prozent noch Fahrverbote in Kauf. Höhere Preise für den ÖPNV-Ausbau würden 37 Prozent der Befragten akzeptieren; zusätzliche Gebühren für die Straßennutzung sind nur für ein Viertel denkbar.

Laura Jopp

