

**Der Bürgerentscheid zur Innenstadtstrecke
in Tübingen: Gründe von Befürwortern
und Gegnern**

**Eine schriftliche Befragung der Tübinger
Bevölkerung ab 16 Jahre nach dem Bürgerentscheid**

Vertraulich!

**Nachdruck, Vervielfältigung oder Veröffentlichung dieser Daten, ganz oder teilweise, nur mit Genehmigung des
INSTITUTS FÜR DEMOSKOPIE ALLENSBACH**

INHALT

Seite

VORBEMERKUNG	1
POSITIVE EINSCHÄTZUNG DER LEBENSQUALITÄT IN TÜBINGEN.....	2
DER BÜRGERENTSCHEID: DIE ARGUMENTE VON GEGNERN UND BEFÜRWORTERN	4
DER STELLENWERT DES ÖPNV IN TÜBINGEN	24
GERINGE PERSÖNLICHE BETROFFENHEIT, ABER GROSSES INFORMATIONSBEDÜRFNIS	27
FAZIT	35

ANHANG

Untersuchungsdaten
Zusammensetzung der Stichprobe
Originalfragebogen

VORBEMERKUNG

Im Bürgerentscheid am 26. September 2021 hat sich eine Mehrheit von rund 57 Prozent der Bürgerinnen und Bürger Tübingens gegen den Bau einer Innenstadtstrecke der Regionalstadtbahn Neckar-Alb ausgesprochen. Für den Bau der Bahnstrecke votierten knapp 43 Prozent der Tübinger Bevölkerung. Die Innenstadtstrecke sollte vom Hauptbahnhof über die Neckarbrücke über die Innenstadtklinik und den Botanischen Garten bis in den Osten der Stadt führen. Die Stadtbahn war als Ergänzung zum Bussystem gedacht. Die Beteiligung am Bürgerentscheid war ausgesprochen hoch: Gut 78 Prozent der wahlberechtigten Einwohner gaben ihre Stimme ab. Um mehr über die Gründe zu erfahren, warum die Gegner der Innenstadtbahn gegen deren Bau gestimmt haben, beauftragte die Tübinger Stadtverwaltung das Institut für Demoskopie Allensbach mit einer repräsentativen Nachbefragung der Tübinger Bevölkerung ab 16 Jahre. Darüber hinaus sollten in der Untersuchung auch die Motive der Befürworter ermittelt werden.

Um ein repräsentatives Meinungsbild der Tübinger Bevölkerung zu erheben, führte das Allensbacher Institut eine schriftliche Befragung durch. Dazu wurden insgesamt 3.000 Bürgerinnen und Bürger der Stadt Tübingen im Alter von 16 Jahren und älter von der Stadtverwaltung zufällig aus dem Melderegister ausgewählt. Diese Personengruppe erhielt den Fragebogen per Post zugesandt. Weder die Fragebögen noch die Rückumschläge enthielten persönliche Daten, die Rückschlüsse auf die befragten Personen zugelassen hätten. Alle Antworten der Umfrage sind somit anonym.

Insgesamt beteiligten sich 1.186 der angeschriebenen Personen an der Umfrage. Dies entspricht einer Teilnahmequote von rund 40 Prozent. Die gewichteten Ergebnisse sind repräsentativ für die Tübinger Bevölkerung ab 16 Jahre. Die wichtigsten Befunde der Untersuchung sind im vorliegenden Bericht zusammengefasst. Die genauen Untersuchungsdaten, die Zusammensetzung der Stichprobe sowie die Fragen im Wortlaut sind im Anhang dieses Bandes dokumentiert.

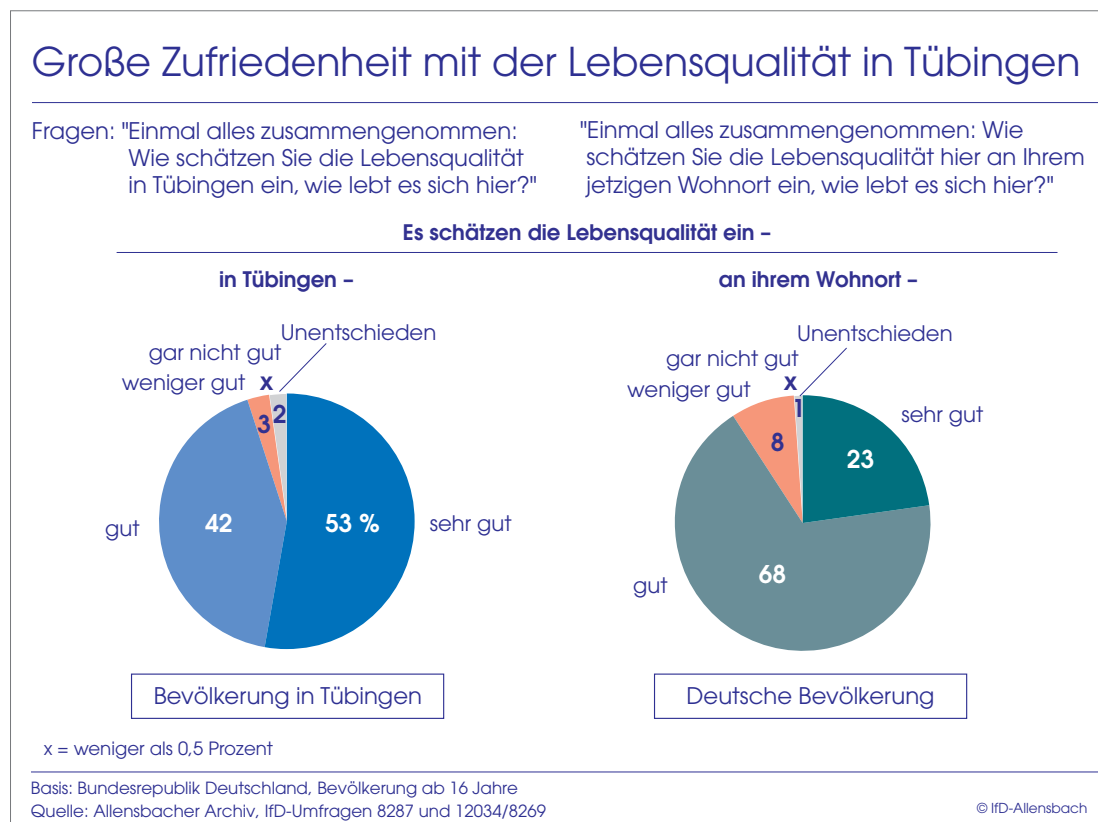
Allensbach am Bodensee,
im Februar 2022

INSTITUT FÜR DEMOSKOPIE ALLENSBACH

Positive Einschätzung der Lebensqualität in Tübingen

Der Großteil der Tübinger Bevölkerung wohnt ausgesprochen gern in ihrer Stadt und bewertet die Lebensqualität von Tübingen außerordentlich positiv. 53 Prozent halten die Lebensqualität in Tübingen für sehr gut, weitere 42 Prozent für gut. Lediglich 3 Prozent äußern sich kritisch. Ein Vergleich mit einer bundesweiten Umfrage aus dem Mai 2021 verdeutlicht, wie positiv die Einschätzung der Lebensqualität in Tübingen ausfällt: Gebeten die Lebensqualität am eigenen Wohnort einzuschätzen, bezeichnen 23 Prozent der Bundesbürger die Lebensqualität am eigenen Wohnort als sehr gut, weitere 68 Prozent als gut. Damit fällt zwar auch in anderen Städten und Gemeinden Deutschlands das Urteil weit überwiegend positiv aus, aber der Anteil derer, die mit der Lebensqualität in ihrer Stadt uneingeschränkt zufrieden sind, ist in Tübingen weit überdurchschnittlich hoch.

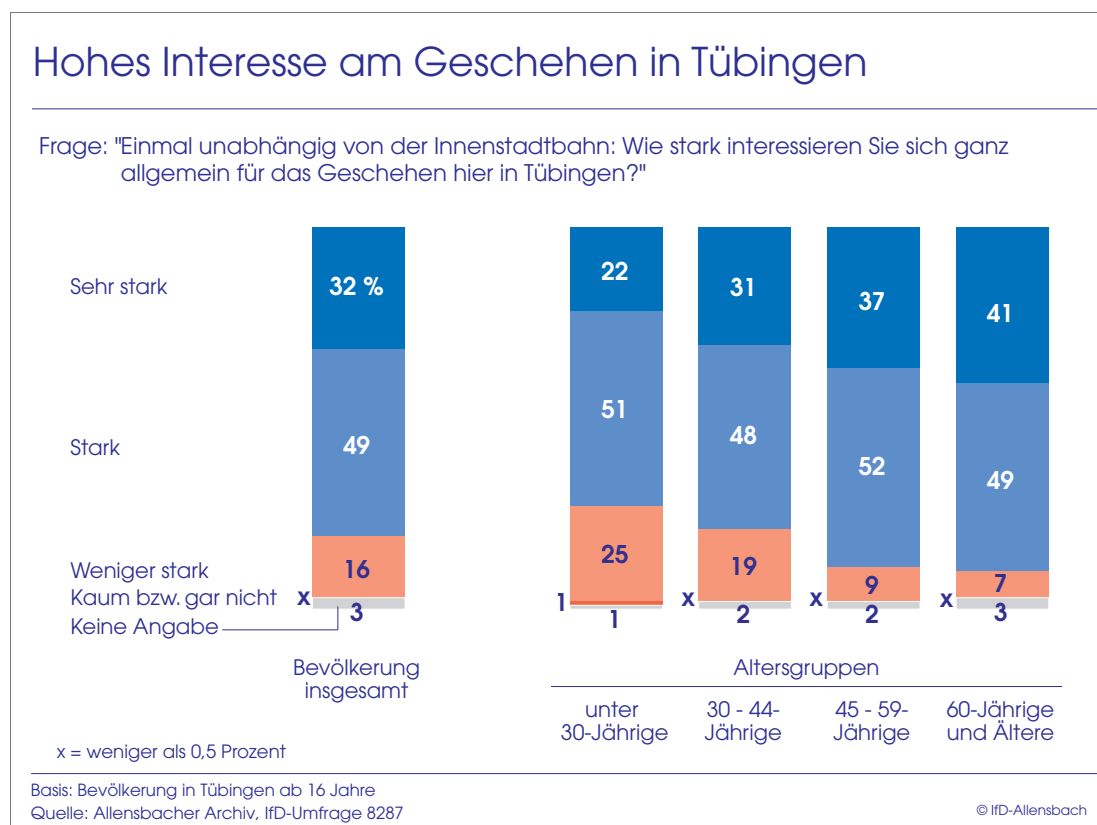
Schaubild 1



Auch das Interesse der Tübinger am Geschehen in der eigenen Stadt ist ausgesprochen hoch, liegt aber im Vergleich mit anderen Studien des Allensbacher Instituts in etwa im bundesweiten Durchschnitt. So interessieren sich 32 Prozent der Tübinger Bevölkerung sehr stark für das Geschehen vor Ort, weitere 49 Prozent äußern starkes Interesse. Nur 16 Prozent haben wenig Interesse an dem, was in Tübingen geschieht. Das Interesse für lokale Ereignisse ist dabei stark altersabhängig. Jüngere interessieren sich unterdurchschnittlich, Ältere hingegen überdurchschnittlich für das Geschehen in Tübingen. So geben 73 Prozent der 16- bis 29-Jährigen, aber 90 Prozent der über 60-Jährigen zu Protokoll, dass sie sich für das Geschehen in Tübingen sehr stark oder stark interessieren.

Es kann davon ausgegangen werden, dass der tatsächliche Wert für das Interesse an der Tübinger Lokalpolitik etwas niedriger liegt, da sich im Allgemeinen vor allem diejenigen Personen an einer Umfrage ihrer Stadt oder Gemeinde beteiligen, die sich der Stadt zugehörig fühlen und sich für das lokale Geschehen interessieren.

Schaubild 2

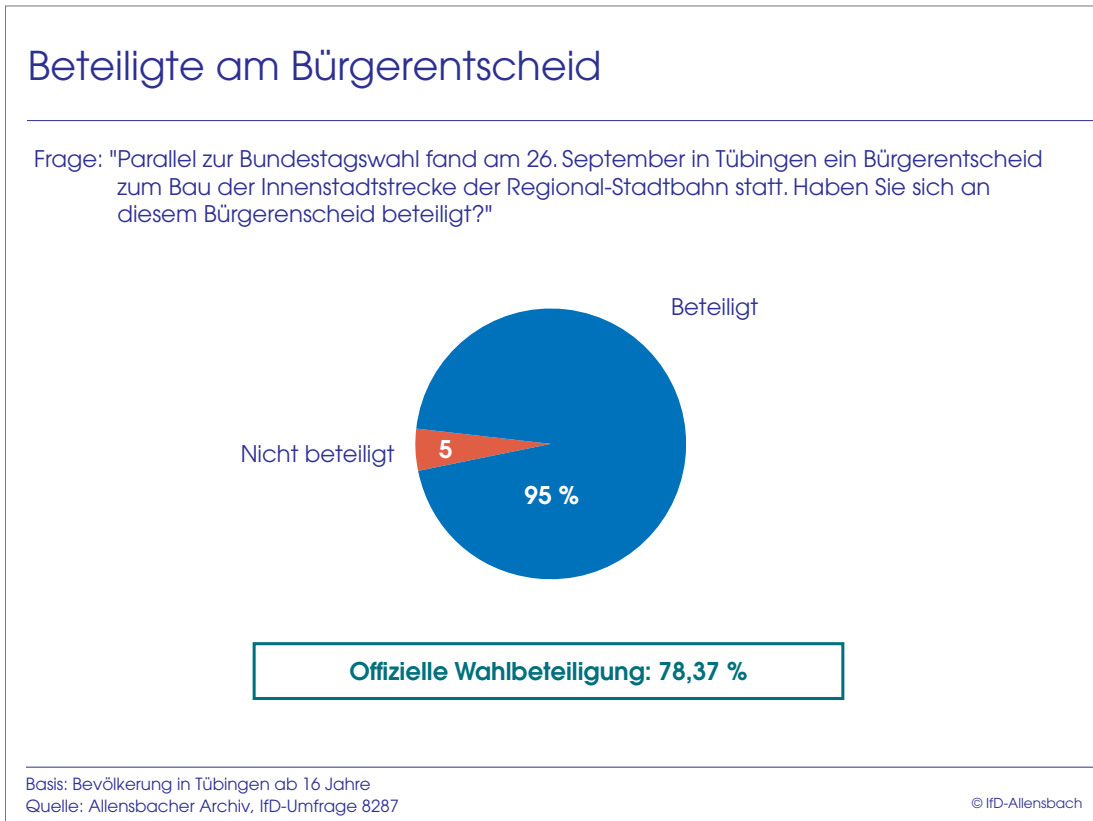


Der Bürgerentscheid: die Argumente von Gegnern und Befürwortern

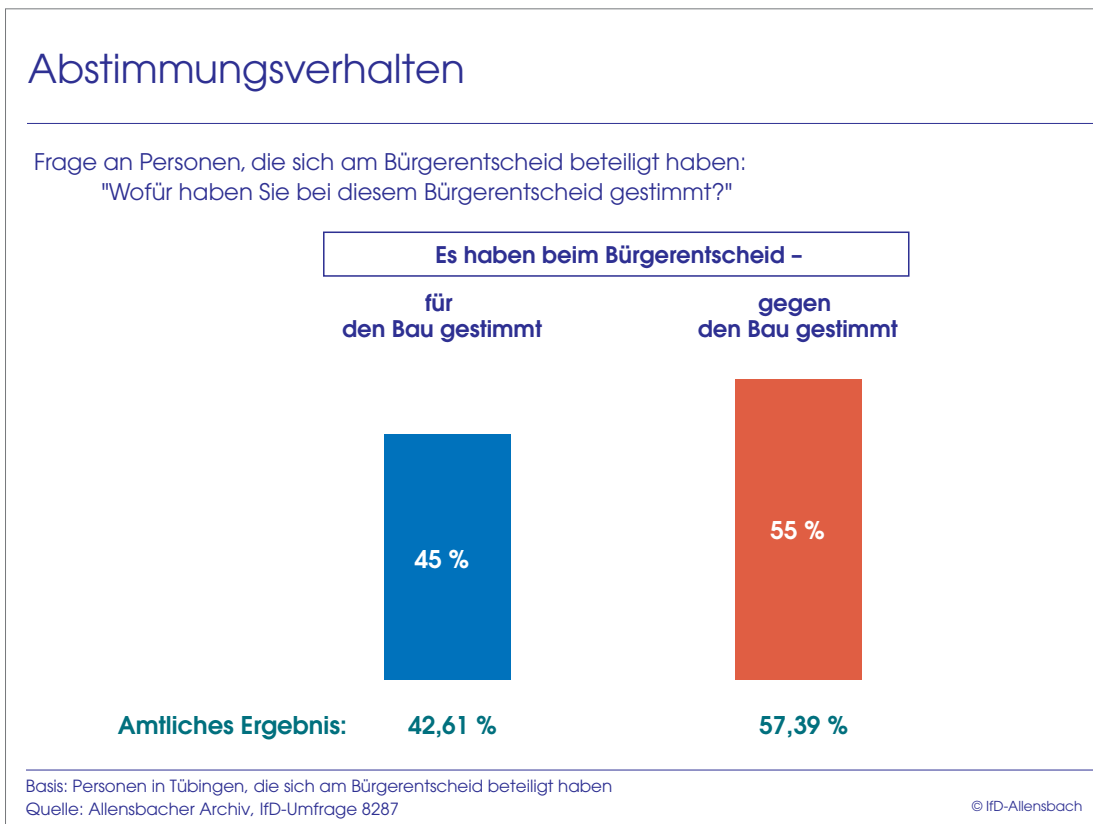
Dass sich politisch und am lokalen Geschehen Interessierte überdurchschnittlich an dieser Befragung beteiligt haben, zeigt auch ein anderes Ergebnis der aktuellen Untersuchung: Von den Befragten geben 95 Prozent an, sich beim Bürgerentscheid am 26. September 2021 zum Bau der Innenstadtstrecke der Regional-Stadtbahn beteiligt zu haben. Tatsächlich lag die Beteiligung laut offiziellen Angaben bei gut 78 Prozent. Das heißt, dass ein Großteil derer, die sich am 26. September nicht am Bürgerentscheid beteiligt haben, auch nicht an der aktuellen Nachbefragung der Stadt Tübingen teilgenommen haben.

Ein Vergleich der amtlichen Statistik mit der Struktur der Befragten zeigt, dass sich insbesondere Jüngere unterdurchschnittlich an der aktuellen Befragung beteiligt haben.¹ In allen anderen soziodemografischen Merkmalen, die erhoben wurden, waren die Abweichungen zwischen der realisierten Stichprobe und der Grundgesamtheit eher gering. Dies lässt vermuten, dass sich die Gruppe der 16- bis 29-Jährigen vergleichsweise selten am Bürgerentscheid am 26. September beteiligt hat. Gleichzeitig liegt der Schluss nahe, dass die Jüngeren nicht die einzige Personengruppe war, deren Beteiligung am Bürgerentscheid unterdurchschnittlich war. Allerdings lassen die erhobenen Daten keine genaueren Rückschlüsse zu, welche weiteren Gruppen dies vor allem gewesen sind.

¹ Vgl. dazu die Gegenüberstellung „Zusammensetzung der realisierten Stichprobe im Vergleich zur Struktur der Grundgesamtheit“ im Anhang dieses Berichts.



Es lässt sich somit relativ wenig über jene sagen, die sich nicht am Bürgerentscheid beteiligt haben. Von denen, die sich beteiligt haben, liegen hingegen durch die aktuelle Nachbefragung repräsentative Ergebnisse vor. Die Gegenüberstellung des Abstimmungsverhaltens der Befragten mit dem amtlichen Endergebnis zeigt die Genauigkeit der Stichprobe: Von den repräsentativ ausgewählten Befragten geben 45 Prozent an, beim Bürgerentscheid für den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt zu haben, 55 Prozent haben laut eigenen Angaben gegen den Bau gestimmt. Das tatsächliche Abstimmungsergebnis lag bei rund 43 zu 57 Prozent. Die Stichprobe gibt also das tatsächliche Abstimmungsergebnis sehr genau wieder.



Die Detailanalyse zeigt, dass Männer sich mit knapper Mehrheit für den Bau der Innenstadtstrecke ausgesprochen haben, während Frauen eindeutig gegen den Bau gestimmt haben: So votierten 51 Prozent der Männer beim Bürgerentscheid für die Innenstadtstrecke der Regional-Stadtbahn, aber nur 40 Prozent der Frauen; 60 Prozent der weiblichen Bevölkerung Tübingens stimmte hingegen gegen den Ausbau der Innenstadtstrecke.

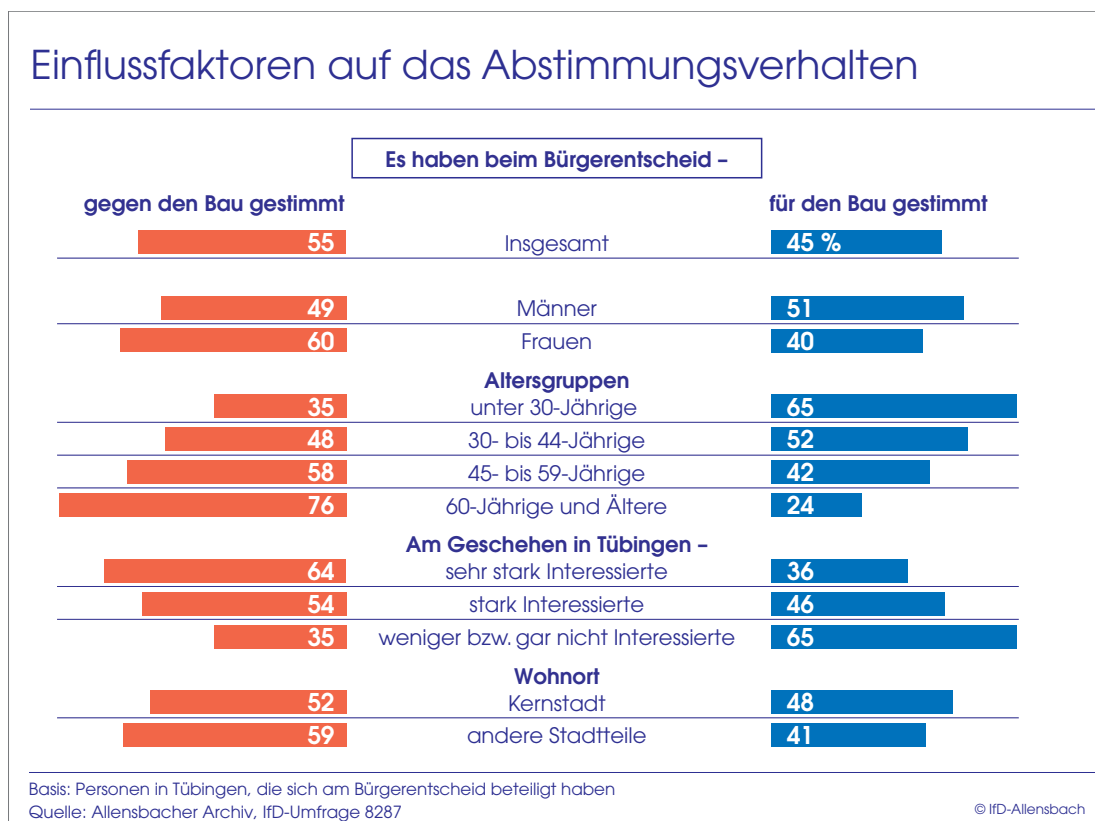
Noch größer fallen die Unterschiede zwischen den Generationen aus. Während zwei Drittel der unter 30-Jährigen beim Bürgerentscheid für den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt haben, waren es von den 60-Jährigen und Älteren nur 24 Prozent. In der älteren Generation war vielmehr die Ablehnung mit 76 Prozent so hoch wie in keiner anderen Gruppe. In den mittleren Altersgruppen waren unter den 30- bis 44-Jährigen

die Befürworter eines Ausbaus noch leicht in der Überzahl, während unter den 45- bis 59-Jährigen die Gegner der Innenstadtstrecke mit 58 Prozent klar die Mehrheit stellten.

Dieser Befund weist einige auffällige Ähnlichkeiten zur Brexit-Abstimmung in Großbritannien auf: Auch dort votierten die Jüngeren mit breiter Mehrheit für den Verbleib Großbritanniens in der EU, aber auch dort beteiligten sich die Jüngeren weit unterdurchschnittlich an dem Referendum selbst. Dennoch wirft das Tübinger Umfrageergebnis die Frage auf, ob es gerecht ist, wenn die ältere Generation ein Zukunftsprojekt in der Stadt verhindert, das von der breiten Mehrheit der jungen Generation befürwortet wird.

Neben der Altersgebundenheit besteht auch ein enger Zusammenhang zwischen dem Interesse am lokalen Geschehen und dem Abstimmungsverhalten. So haben diejenigen, die sich sehr stark für das Geschehen in Tübingen interessieren, mit großer Mehrheit gegen den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt, während sich umgekehrt diejenigen mit geringem Interesse am Stadtgeschehen beim Bürgerentscheid weit überdurchschnittlich für den Bau ausgesprochen haben.

Schaubild 5



Die Befürworter der Innenstadtstrecke haben vor allem die Erleichterungen für Pendler, die bessere Anbindung von Klinik, Universität und Technologiepark, aber auch Klima- und Umweltschutzgründe überzeugt. So war es für 63 Prozent der Befürworter ein sehr wichtiges Argument, für die Innenstadtstrecke zu stimmen, dass es Pendler aus der Region leichter gehabt hätten, wenn das Projekt realisiert worden wäre; 62 Prozent fanden das Argument, dass damit Kliniken, Universität und Technologiepark besser angebunden gewesen wären, sehr wichtig für ihre Entscheidung. 56 Prozent überzeugte auch das Argument, dass eine Stadtbahn relativ viele Fahrgäste in kurzer Zeit hätte befördern können. Genauso viele hätten in dem Bauprojekt einen sehr wichtigen Beitrag zum Klimaschutz gesehen. Weitere 54 Prozent hielten es für ihre Entscheidung sehr wichtig, dass es weniger Staus und Verkehrslärm in der Innenstadt gegeben hätte.

Für mehr als vier von zehn Befürwortern war es für ihre Entscheidung zugunsten der Innenstadtbahn zudem sehr wichtig, dass der Bau den Wohnungsmarkt in Tübingen entlastet hätte und dass mit einer solchen Bahn die Innenstadt ohne Umstieg erreichbar gewesen wäre. Rund jeder Dritte bezweifelt, dass es eine überzeugende Alternative zur Innenstadtstrecke gibt, hebt den positiven Effekt für Radfahrer hervor und hätte in der Innenstadtbahn eine Entlastung für die Bewohner der Innenstadt gesehen. Weite Teile der Befürworter halten all diese Argumente, wenn nicht für sehr wichtig, so doch für wichtig. In der Summe war für jeweils mehr als zwei Drittel der Befürworter jedes dieser Argumente sehr wichtig oder wichtig, um beim Bürgerentscheid für den Bau der Innenstadtstrecke zu stimmen.

Eine weit untergeordnete Rolle für das Abstimmungsverhalten beim Bürgerentscheid waren die Positionierungen und Empfehlungen des Oberbürgermeisters oder von Gemeinderatsmitgliedern. Lediglich 6 Prozent der Befürworter der Innenstadtstrecke fanden es für ihre Entscheidung sehr wichtig, wie sich Oberbürgermeister Boris Palmer zum Bauprojekt positioniert hat, nur 4 Prozent, welche Empfehlungen von bestimmten Gemeinderäten bzw. Fraktionen im Gemeinderat ausgesprochen wurden.

Die Argumente der Befürworter

Frage an Personen, die für den Bau der Innenstadtbahn gestimmt haben:

"Warum haben Sie für den Bau der Innenstadtbahn gestimmt?"

Wie wichtig waren die folgenden Gründe für Sie?"

Dieser Grund war –	sehr wichtig	wichtig	Insgesamt %
Pendler aus der Region hätten es leichter, zur Arbeit zu kommen	63 %	29	92
Kliniken, Universität und Technologiepark wären besser zu erreichen gewesen	62	26	88
Eine Stadtbahn hätte relativ viele Fahrgäste in kurzer Zeit befördern können	56	38	94
Eine Innenstadtbahn ist ein guter Beitrag für den Klimaschutz	56	33	89
Es gäbe weniger Staus und Verkehrslärm in der Innenstadt	54	33	87
Der Bau hätte den Wohnungsmarkt in Tübingen entlastet, da das Pendeln aus der Region nach Tübingen vereinfacht würde	45	35	80
Man hätte ohne Umstieg die Innenstadt erreichen können	44	35	79
Es gibt keine überzeugende Alternative zur Innenstadtbahn	36	35	71
Das hätte die Situation für Radfahrer in der Innenstadt verbessert	33	28	61
Anwohner von vielbefahrenen Straßen in der Innenstadt würden entlastet werden	31	38	69
Der Wirtschaftsstandort Tübingen hätte durch eine bessere Anbindung an die Region profitiert	30	38	68
Die Kosten für die Stadt Tübingen wären gering geblieben, da weite Teile davon von Bund, Land und Landkreis übernommen worden wären	23	39	62
Die Argumente der Bürgerinitiative "JA zur Stadtbahn" haben mich überzeugt	18	39	57
Einzelhandel, Gastronomie und Kultureinrichtungen in der Innenstadt würden von der besseren Erreichbarkeit profitieren	18	37	55
Ich hätte die Innenstadtbahn persönlich sehr gut nutzen können	17	18	35
Fridays for Future haben das Anliegen unterstützt	15	22	37
Die Position von Oberbürgermeister Boris Palmer hat für mich eine Rolle gespielt	6	16	22
Die Empfehlung von bestimmten Gemeinderäten bzw. Fraktionen im Gemeinderat hat für mich eine Rolle gespielt	4	14	18

Basis: Personen in Tübingen, die für den Bau der Innenstadtbahn gestimmt haben
Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 8287

© IfD-Allensbach

Die Argumente, die aus Sicht der Befürworter für den Bau der Innenstadtstrecke sprechen, werden weitgehend von allen Generationen der Befürworter geteilt. Während sich die Generationen also in ihrer grundsätzlichen Einstellung gegenüber dem Bau der Innenstadtstrecke deutlich unterscheiden, teilen die Befürworter generationenübergreifend in weiten Teilen dieselben Argumente. Unterschiede finden sich eher im Detail: So war für die Entscheidung der unter 30-Jährigen der Beitrag, den der Bau der Innenstadtstrecke für den Klimaschutz bedeutet hätte, überdurchschnittlich wichtig; ebenso die Verbesserungen, die sich für die Radfahrer ergeben hätten. Für die 60-Jährigen und Älteren war es für ihre Entscheidung pro Innenstadtstrecke überproportional bedeutsam, dass der Bau der Bahnstrecke Staus und Verkehrslärm in der Innenstadt reduziert hätte, dass es zum Bau keine überzeugende Alternative gab und dass die Kosten für die Stadt Tübingen überschaubar geblieben wären. Zudem war die ältere Generation überdurchschnittlich überzeugt von den Argumenten der Bürgerinitiative „JA zur Stadtbahn“, und auch die Haltung von Oberbürgermeister Palmer konnte ältere Befürworter mehr überzeugen als jüngere.

Die Pro-Argumente nach Altersgruppen

Dieser Grund war sehr wichtig, für den Bau zu stimmen –	Personen, die für den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt haben –				
	insge- samt	unter 30- Jährige	30-44- Jährige	45-59- Jährige	60-Jährige und Ältere
	%	%	%	%	%
Pendler aus der Region hätten es leichter, zur Arbeit zu kommen	63	62	61	67	61
Kliniken, Universität und Technologiepark wären besser zu erreichen gewesen	62	61	62	63	67
Eine Stadtbahn hätte relativ viele Fahrgäste in kurzer Zeit befördern können	56	60	45	58	59
Eine Innenstadtstrecke ist ein guter Beitrag für den Klimaschutz	56	63	51	46	59
Es gäbe weniger Staus und Verkehrslärm in der Innenstadt	54	49	58	56	63
Der Bau hätte den Wohnungsmarkt in Tübingen entlastet, da das Pendeln aus der Region nach Tübingen vereinfacht würde	45	45	48	46	44
Man hätte ohne Umstieg die Innenstadt erreichen können	44	42	47	48	41
Es gibt keine überzeugende Alternative zur Innenstadtstrecke	36	32	38	38	45
Das hätte die Situation für Radfahrer in der Innenstadt verbessert	33	38	31	23	33
Anwohner von vielbefahrenen Straßen in der Innenstadt würden entlastet werden	31	30	28	35	35
Der Wirtschaftsstandort Tübingen hätte durch eine bessere Anbindung an die Region profitiert	30	25	32	34	34
Die Kosten für die Stadt Tübingen wären gering geblieben, da weite Teile davon von Bund, Land und Landkreis übernommen worden wären	23	17	27	26	32
Die Argumente der Bürgerinitiative "JA zur Stadtbahn" haben mich überzeugt	18	18	14	16	24
Einzelhandel, Gastronomie und Kultureinrichtungen in der Innenstadt würden von der besseren Erreichbarkeit profitieren	18	12	25	25	15
Ich hätte die Innenstadtstrecke persönlich sehr gut nutzen können	17	17	19	19	14
Fridays for Future haben das Anliegen unterstützt	15	18	13	11	17
Die Position von Oberbürgermeister Boris Palmer hat für mich eine Rolle gespielt	6	4	8	4	12
Die Empfehlung von bestimmten Gemeinderäten bzw. Fraktionen im Gemeinderat hat für mich eine Rolle gespielt	4	2	7	4	5

Basis: Personen in Tübingen, die für den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt haben
 Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 8287

© IfD-Allensbach

Ähnlich wie bei den Generationen fällt auch bei der Gegenüberstellung der Befürworter aus der Kernstadt und der Bewohner anderer Stadtteile auf, dass es nur wenige Unterschiede in den Priorisierungen der Argumente gibt. Es gibt somit keine Pro-Argumente, die vor allem die Bewohner der Kernstadt überzeugt hätten, und andere Argumente, denen eher die Bewohner anderer Stadtteile gefolgt wären. Vielmehr zeigt sich auch hier ein weitgehend homogenes Bild mit nur wenigen Unterschieden: So hat für die Bewohner der Tübinger Kernstadt überdurchschnittlich oft das Argument den Ausschlag gegeben, dass die Innenstadtstrecke den Wohnungsmarkt in Tübingen entlastet hätte und es Pendler leichter gehabt hätten, zur Arbeit zu gelangen. Zudem waren sie den Argumenten der Bürgerinitiative „JA zur Stadtbahn“ sowie den Anliegen von Fridays for Future eher aufgeschlossen als die Bewohner der anderen Stadtteile Tübingens.

Diese wiederum fanden es für ihre Entscheidung zugunsten der Stadtbahn überdurchschnittlich wichtig, dass sich mit dem Bau die Situation für Radfahrer in der Innenstadt verbessert hätte, dass Einzelhandel, Gastronomie und Kultureinrichtungen in der Innenstadt von der besseren Erreichbarkeit profitiert hätten und dass sie die Strecke auch persönlich gut hätten nutzen können.

Schaubild 8

Keine gravierenden Unterschiede zwischen den Bewohnern der Kernstadt und den anderen Stadtteilen

Dieser Grund war sehr wichtig, für den Bau zu stimmen –	Personen, die für den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt haben, wohnhaft in –	
	der Kernstadt %	anderen Stadtteilen %
Pendler aus der Region hätten es leichter, zur Arbeit zu kommen	64	59
Kliniken, Universität und Technologiepark wären besser zu erreichen gewesen	62	62
Eine Stadtbahn hätte relativ viele Fahrgäste in kurzer Zeit befördern können	57	53
Eine Innenstadtstrecke ist ein guter Beitrag für den Klimaschutz	56	56
Es gäbe weniger Staus und Verkehrslärm in der Innenstadt	54	55
Der Bau hätte den Wohnungsmarkt in Tübingen entlastet, da das Pendeln aus der Region nach Tübingen vereinfacht würde	50	38
Man hätte ohne Umstieg die Innenstadt erreichen können	45	44
Es gibt keine überzeugende Alternative zur Innenstadtstrecke	37	35
Das hätte die Situation für Radfahrer in der Innenstadt verbessert	31	37
Anwohner von vielbefahrenen Straßen in der Innenstadt würden entlastet werden	30	32
Der Wirtschaftsstandort Tübingen hätte durch eine bessere Anbindung an die Region profitiert	29	33
Die Kosten für die Stadt Tübingen wären gering geblieben, da weite Teile davon von Bund, Land und Landkreis übernommen worden wären	22	26
Die Argumente der Bürgerinitiative "JA zur Stadtbahn" haben mich überzeugt	20	13
Einzelhandel, Gastronomie und Kultureinrichtungen in der Innenstadt würden von der besseren Erreichbarkeit profitieren	15	23
Ich hätte die Innenstadtstrecke persönlich sehr gut nutzen können	15	20
Fridays for Future haben das Anliegen unterstützt	18	11
Die Position von Oberbürgermeister Boris Palmer hat für mich eine Rolle gespielt	6	5
Die Empfehlung von bestimmten Gemeinderäten bzw. Fraktionen im Gemeinderat hat für mich eine Rolle gespielt	4	5

Basis: Personen in Tübingen, die für den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt haben
 Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 8287

© IfD-Allensbach

Die Analyse der Argumente der Gegner einer Innenstadtstrecke zeigt, dass es zwar in der Summe mehr Argumente gibt, die gegen den Bau gesprochen haben, dass es aber weniger Argumente als bei den Befürwortern gibt, hinter denen sich die große Mehrheit der Gegner versammelt. Am ehesten trifft das noch auf die Argumente zu, dass der Nutzen der Bahnstrecke angezweifelt wird, dass eine Innenstadtstrecke die Situation für Radfahrende in der Mühlstraße weiter verschlechtert hätte und dass Gewerbetreibende in der Innenstadt unter den Einschränkungen während der Bauphase gelitten hätten. So geben 59 Prozent der Gegner zu Protokoll, dass es für ihre Entscheidung, gegen den Bau der Innenstadtstrecke zu stimmen, sehr wichtig war, dass sie Zweifel daran haben, dass der Nutzen der Bahn so groß ist, wie die Befürworter dies behaupten. Für 56 Prozent der Gegner war ausschlaggebend, dass es mit dem Bau der Bahnstrecke in der Mühlstraße noch enger geworden wäre und sich dadurch die Situation für Radfahrende verschlechtert hätte. Weitere 51 Prozent fanden es besonders überzeugend, dass Handel, Gastronomie und Gewerbe durch die mehrjährige Bauzeit und die Baustellen viele Nachteile gehabt hätten. Knapp jeder Zweite der Gegner argumentiert mit den unkalkulierbaren Kosten eines solchen Großprojekts, 43 Prozent, dass sie gegen den Abbruch der Neckarbrücke sind und jeweils knapp vier von zehn Gegnern auch mit Zweifeln, dass genügend Leute eine solche Bahnstrecke nutzen würden sowie mit der Sorge um den Erhalt des historischen Stadtbildes von Tübingen. 37 Prozent nennen zudem als sehr wichtigen Grund, warum sie beim Bürgerentscheid gegen den Bau gestimmt haben, dass eine Straßenbahn nicht nach Tübingen passt, 36 Prozent, dass es bessere Lösungen, zum Beispiel Elektro-Schnellbusse gibt, 34 Prozent, dass die Schienen eine Gefahr für Radfahrende darstellen und 33 Prozent die lange Bauzeit.

All diese Argumente werden von mehr als sechs von zehn Gegnern der Innenstadtstrecke als sehr wichtiger oder zumindest wichtiger Grund genannt, warum sie sich beim Bürgerentscheid gegen den Bau der Bahnstrecke ausgesprochen haben. Dies gilt auch für die Höhe der zu erwartenden Kosten: 32 Prozent hielten diesen Aspekt für ihr Abstimmungsverhalten sehr wichtig, genauso viele für wichtig. Insgesamt 58 Prozent sehen in dem Bauprojekt zudem ein unkalkulierbares finanzielles Risiko für die Stadt Tübingen. Ein Großteil der Gegner hat sich zudem gegen den Bau ausgesprochen, weil sie Verschlechterungen im Busverkehr sowie Erschütterungen und Lärm durch die Innenstadtbahn befürchtet hätten.

Die Argumente der Gegner

Frage an Personen, die gegen den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt haben:
 "Warum haben Sie gegen den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt?
 Wie wichtig waren die folgenden Gründe für Sie?"

Dieser Grund war –	sehr wichtig	wichtig	Insgesamt %
Ich habe Zweifel, dass der Nutzen der Bahn so groß wäre, wie die Befürworter behaupten	59 %	32	91
In der Mühlstraße würde es durch eine Innenstadtstrecke noch enger und die Situation für Radfahrende würde gefährlicher	56	29	85
Die mehrjährige Bauzeit und die Baustellen hätten Nachteile für Handel, Gastronomie und Gewerbe in der Innenstadt gehabt	51	30	81
Die Kosten eines solchen Großprojekts sind am Ende deutlich höher als geplant. Das ist bei der Planung noch gar nicht absehbar	47	31	78
Ich bin gegen den Abbruch der Neckarbrücke	43	23	66
Ich habe Zweifel, dass so viele Leute die Bahn nutzen würden, wie die Befürworter angeben	39	36	75
Das historische Stadtbild Tübingens sollte erhalten bleiben	39	33	72
Eine Straßenbahn passt nicht nach Tübingen	37	20	57
Andere Lösungen, zum Beispiel Elektro-Schnellbusse auf eigener Trasse, sind besser	36	34	70
Die Schienen sind eine Gefahr für Radfahrende	34	35	69
Das dauert mir zu lange. Eine Inbetriebnahme frühestens 2030 ist zu spät	33	28	61
Die Kosten für die Stadt Tübingen wären sehr hoch gewesen	32	32	64
Das hätte zu Verschlechterungen im Busverkehr geführt	30	29	59
Eine Innenstadtbahn führt zu Erschütterungen, Lärm und elektromagnetischen Wellen	30	26	56
Die Aufenthaltsqualität in der Karlsstraße würde sich deutlich verschlechtern	28	29	57
Ein solches Großprojekt ist finanziell und baulich für eine Stadt wie Tübingen nicht beherrschbar	27	31	58
Eine Straßenbahn ist keine Zukunftstechnologie	27	27	54
			.../

Basis: Personen in Tübingen, die gegen den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt haben
 Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 8287

© IfD-Allensbach

Sehr aufschlussreich für die Analyse der Ergebnisse sind jedoch nicht nur die Argumente, die für die Gegner den Ausschlag gegeben haben, sondern auch jene Argumente, die auf sie wenig überzeugend gewirkt haben. So hat es für das Abstimmungsverhalten der Gegner – wie schon bei den Befürwortern – keine Rolle gespielt, wie sich der Oberbürgermeister oder einzelne Gemeinderatsmitglieder in dieser Frage positioniert haben. Nur 2 Prozent fanden es sehr wichtig für ihre Entscheidung, was einzelne Mitglieder oder Fraktionen des Gemeinderats für Empfehlungen ausgesprochen haben; weitere 4 Prozent erachteten das für ihre Entscheidung wichtig. Die Position von Oberbürgermeister Palmer zum Bau der Innenstadtstrecke hat für 7 Prozent der Gegner eine entscheidende Rolle bei der Stimmabgabe gespielt, für weitere 5 Prozent eine wichtige.

Dass sowohl die Gegner als auch die Befürworter des Bahnprojekts ihre Entscheidungen kaum von den Empfehlungen und Aussagen des Oberbürgermeisters oder des Gemeinderats abhängig gemacht haben, zeigt, dass sich die große Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger Tübingens mit den Pro- und Contra-Argumenten beschäftigt hat und diese zumeist den Ausschlag für ihre Entscheidung gegeben haben. Die Ergebnisse lassen den Schluss zu, dass es weniger die Absender der Botschaften waren, die für oder gegen ein Argument gesprochen haben, als vielmehr die Argumente selbst. Dieser Befund wird auch dadurch bekräftigt, dass nur 16 Prozent der Gegner sagen, dass die Argumente der Bürgerinitiative „NEIN zur Tübinger Innenstadtstrecke“ für ihr Votum sehr wichtig waren. Viele Argumente, die von dieser Bürgerinitiative vorgetragen wurden, haben durchaus einen starken Einfluss auf das Abstimmungsverhalten gehabt – nicht jedoch die Tatsache, dass die Bürgerinitiative die Argumente vorgetragen hat.

Schaubild 9_2



Die Analyse der Ergebnisse entlang der Altersgruppen verdeutlicht, dass die Gewichtung der Gründe bei den Gegnern deutlich stärker altersabhängig ist, als dies bei den Befürwortern der Fall ist. Viele Argumente haben in der älteren Generation eine höhere Bedeutung als in der jungen und zum Teil auch in der mittleren Generation. So stufen 67 Prozent der über 60-Jährigen das Argument, dass es in der Mühlstraße noch

enger und damit für Radfahrende gefährlicher geworden wäre, als sehr wichtig für ihre Entscheidung ein, gegen den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt zu haben; bei den unter 30-Jährigen, die gegen den Bau gestimmt haben, war dieses Argument nur für 38 Prozent von großer Bedeutung. Deutlich stärker als in der jungen Generation haben in der älteren Generation zudem Kostenargumente und städtebauliche Gründe eine Rolle für ihre Ablehnung der Innenstadtstrecke gespielt: Während 56 Prozent der 60-Jährigen und Älteren unvorhergesehene Baukosten und 39 Prozent von ihnen ganz allgemein hohe Baukosten erwartet hätten, sind die unkalkulierbaren Baukosten nur für 32 Prozent der Jüngeren und die hohen Kosten nur für 21 Prozent von ihnen sehr wichtige Argumente gewesen. Der Erhalt des historischen Stadtbilds war für 44 Prozent der über 60-Jährigen, aber nur für 32 Prozent der unter 30-Jährigen ein sehr wichtiger Grund, die Innenstadtstrecke abzulehnen; dass eine Straßenbahn nicht zu Tübingen passt, meinen wiederum 43 Prozent der über 60-Jährigen, aber nur 35 Prozent der unter 30-Jährigen. Auch die Befürchtung, dass eine Innenstadtbahn zu Erschütterungen, Lärm und elektromagnetischen Wellen führen werde und dass die Straßenbahn keine Zukunftstechnologie sei, sind in der älteren Generation jeweils deutlich wichtigere Argumente gewesen als für die junge Generation.

Die unter 30-Jährigen begründen ihre Ablehnung der Innenstadtstrecke hingegen überdurchschnittlich oft mit persönlicher Betroffenheit: So geben Jüngere deutlich häufiger als Ältere zu Protokoll, dass ein besonders wichtiger Grund für ihre Ablehnung war, dass sie durch die Baustellen persönlich beeinträchtigt worden wären und dass sie für sich persönlich keinen Nutzen von einer Innenstadtbahn erwarten.

Die Gründe der Gegner sind deutlich stärker altersabhängig als bei den Befürwortern

Dieser Grund war sehr wichtig, gegen den Bau zu stimmen –	Personen, die gegen den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt haben –				
	insge- samt %	unter 30- Jährige %	30-44- Jährige %	45-59- Jährige %	60-Jährige und Ältere %
Ich habe Zweifel, dass der Nutzen der Bahn so groß wäre, wie die Befürworter behaupten	59	61	57	60	57
In der Mühlstraße würde es durch eine Innenstadtstrecke noch enger und die Situation für Radfahrende würde gefährlicher	56	38	48	55	67
Die mehrjährige Bauzeit und die Baustellen hätten Nachteile für Handel, Gastronomie und Gewerbe in der Innenstadt gehabt	51	45	38	58	56
Die Kosten eines solchen Großprojekts sind am Ende deutlich höher als geplant. Das ist bei der Planung noch gar nicht absehbar	47	32	35	55	56
Ich bin gegen den Abbruch der Neckarbrücke	43	46	33	37	47
Ich habe Zweifel, dass so viele Leute die Bahn nutzen würden, wie die Befürworter angeben	39	34	26	45	45
Das historische Stadtbild Tübingens sollte erhalten bleiben	39	32	28	39	44
Eine Straßenbahn passt nicht nach Tübingen	37	35	17	41	43
Andere Lösungen, zum Beispiel Elektro-Schnellbusse auf eigener Trasse, sind besser	36	39	28	36	38
Die Schienen sind eine Gefahr für Radfahrende	34	27	28	39	36
Das dauert mir zu lange, Eine Inbetriebnahme frühestens 2030 ist zu spät	33	37	27	34	34
Die Kosten für die Stadt Tübingen wären sehr hoch gewesen	32	21	24	37	39
Das hätte zu Verschlechterungen im Busverkehr geführt	30	29	19	31	34
Eine Innenstadtbahn führt zu Erschütterungen, Lärm und elektromagnetischen Wellen	30	19	14	31	42
Die Aufenthaltsqualität in der Karlsstraße würde sich deutlich verschlechtern	28	25	13	33	34
Ein solches Großprojekt ist finanziell und baulich für eine Stadt wie Tübingen nicht beherrschbar	27	18	19	35	31

.../

Basis: Personen in Tübingen, die gegen den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt haben
 Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 8287

© IfD-Allensbach

Die Gründe der Gegner sind deutlich stärker altersabhängig als bei den Befürwortern

/...	Personen, die gegen den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt haben –				
	insge- samt %	unter 30- Jährige %	30-44- Jährige %	45-59- Jährige %	60-Jährige und Ältere %
Dieser Grund war sehr wichtig, gegen den Bau zu stimmen –					
Eine Straßenbahn ist keine Zukunfts- technologie	27	21	21	25	34
Ich hätte persönlich keinen Nutzen von der Innenstadtbahn gehabt	24	30	24	21	24
Mir ist es wichtig, dass Autos nicht aus Tübingen verdrängt werden	24	28	27	28	19
Ich wäre persönlich durch Baustellen beeinträchtigt worden	23	37	21	26	17
Die geplanten Haltestellen (Höhe und Form) haben mich nicht überzeugt	21	12	11	23	29
Eine Stadtbahn hätte keine positiven Auswirkungen für den Klimaschutz	18	18	10	16	20
Die Argumente der Bürgerinitiative "NEIN zur Tübinger Innenstadtstrecke" haben mich überzeugt	16	1	5	13	29
Ich halte Schienenverkehr für unzuverlässig	11	12	6	8	15
Tübingen ist jetzt schon überlaufen, es darf nicht noch mehr Pendler, Besucher, Geschäfte geben	8	–	2	10	11
Es gab zu wenig Beteiligungsmöglichkeiten der Bevölkerung	7	3	9	4	10
Ich bin grundsätzlich gegen ein weiteres Wirtschaftswachstum in Tübingen	7	–	6	8	9
Die Position von Oberbürgermeister Boris Palmer hat für mich eine Rolle gespielt	7	4	9	7	9
Die Empfehlung von bestimmten Gemeinde- räten bzw. Fraktionen im Gemeinderat hat für mich eine Rolle gespielt	2	2	–	3	4
– = keine einzige Nennung					
Basis: Personen in Tübingen, die gegen den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt haben Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 8287					
© IfD-Allensbach					

Vergleicht man innerhalb der Gruppe der Gegner die Aussagen von intensiven und sporadischen Nutzern des ÖPNV, zeigen sich bemerkenswert geringe Unterschiede. Tübinger, die mindestens ein- bis zweimal in der Woche den ÖPNV in Tübingen nutzen, urteilen nicht wesentlich anders als diejenigen, die den öffentlichen Nahverkehr nur selten oder gar nicht nutzen. Leicht überdurchschnittlich nennen die sporadischen Nutzer des Tübinger ÖPNV als Grund für ihre ablehnende Haltung gegenüber der Innenstadtbahn, dass sie Zweifel an dem Nutzen der Bahn haben, dass eine solche Straßenbahn nicht nach Tübingen passe und dass es ihnen wichtig ist, dass Autos nicht aus der Innenstadt verdrängt werden.

Umgekehrt argumentieren die intensiven Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs überdurchschnittlich, dass der Bau einer Innenstadtstrecke zu Verschlechterungen im Busverkehr geführt hätte, dass sich die Aufenthaltsqualität in der Karlsstraße deutlich verschlechtert hätte und dass sie gegen den Abbruch der Neckarbrücke sind.

Auch eine Gegenüberstellung der Aussagen von Bewohnern der Kernstadt und der übrigen Stadtteile fördert mehr Gemeinsamkeiten als Gegensätze zutage. Überdurchschnittlich hohes Gewicht messen die Gegner des Bauprojekts, die nicht in der Kernstadt wohnen, am ehesten dem Kostenargument, der Sorge um den Erhalt des historischen Stadtbilds sowie der Ablehnung des Abbruchs der Neckarbrücke bei. Auch die Gefahr, die für Radfahrende von den Schienen ausgeht, und dass Höhe und Form der geplanten Haltestellen wenig überzeugt hätten, findet man als wichtiges Argument häufiger bei den Bewohnern der anderen Stadtteile als bei denen der Kernstadt. Diese wiederum lehnen den Bau der Innenstadtstrecke überproportional oft ab, weil sie durch die Baustellen persönlich beeinträchtigt worden wären.

Schaubild 11_1

Bemerkenswert geringe Unterschiede zwischen intensiven und sporadischen ÖPNV-Nutzern sowie zwischen Kernstadt und anderen Stadtteilen

Dieser Grund war sehr wichtig, gegen den Bau zu stimmen –	Personen, die <u>gegen</u> den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt haben			
	Nutzer des ÖPNV in Tübingen –		Wohnort	
	mind. 1- bis 2- mal pro Woche %	seltener/ nie %	Kern- stadt %	andere Stadtteile %
Ich habe Zweifel, dass der Nutzen der Bahn so groß wäre, wie die Befürworter behaupten	54	61	59	57
In der Mühlstraße würde es durch eine Innenstadtstrecke noch enger und die Situation für Radfahrende würde gefährlicher	60	54	56	55
Die mehrjährige Bauzeit und die Baustellen hätten Nachteile für Handel, Gastronomie und Gewerbe in der Innenstadt gehabt	53	49	49	52
Die Kosten eines solchen Großprojekts sind am Ende deutlich höher als geplant. Das ist bei der Planung noch gar nicht absehbar	44	49	43	53
Ich bin gegen den Abbruch der Neckarbrücke	48	40	40	47
Ich habe Zweifel, dass so viele Leute die Bahn nutzen würden, wie die Befürworter angeben	37	39	37	41
Das historische Stadtbild Tübingens sollte erhalten bleiben	36	39	35	44
Eine Straßenbahn passt nicht nach Tübingen	32	39	35	40
Andere Lösungen, zum Beispiel Elektro-Schnellbusse auf eigener Trasse, sind besser	37	35	34	38
Die Schienen sind eine Gefahr für Radfahrende	35	33	30	39
Das dauert mir zu lange. Eine Inbetriebnahme frühestens 2030 ist zu spät	34	32	32	34
Die Kosten für die Stadt Tübingen wären sehr hoch gewesen	31	32	29	36
Das hätte zu Verschlechterungen im Busverkehr geführt	42	23	28	32
Eine Innenstadtbahn führt zu Erschütterungen, Lärm und elektromagnetischen Wellen	29	30	29	30
Die Aufenthaltsqualität in der Karlsstraße würde sich deutlich verschlechtern	34	25	26	31

.../

Basis: Personen in Tübingen, die gegen den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt haben
 Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 8287

© IfD-Allensbach

Bemerkenswert geringe Unterschiede zwischen intensiven und sporadischen ÖPNV-Nutzern sowie zwischen Kernstadt und anderen Stadtteilen

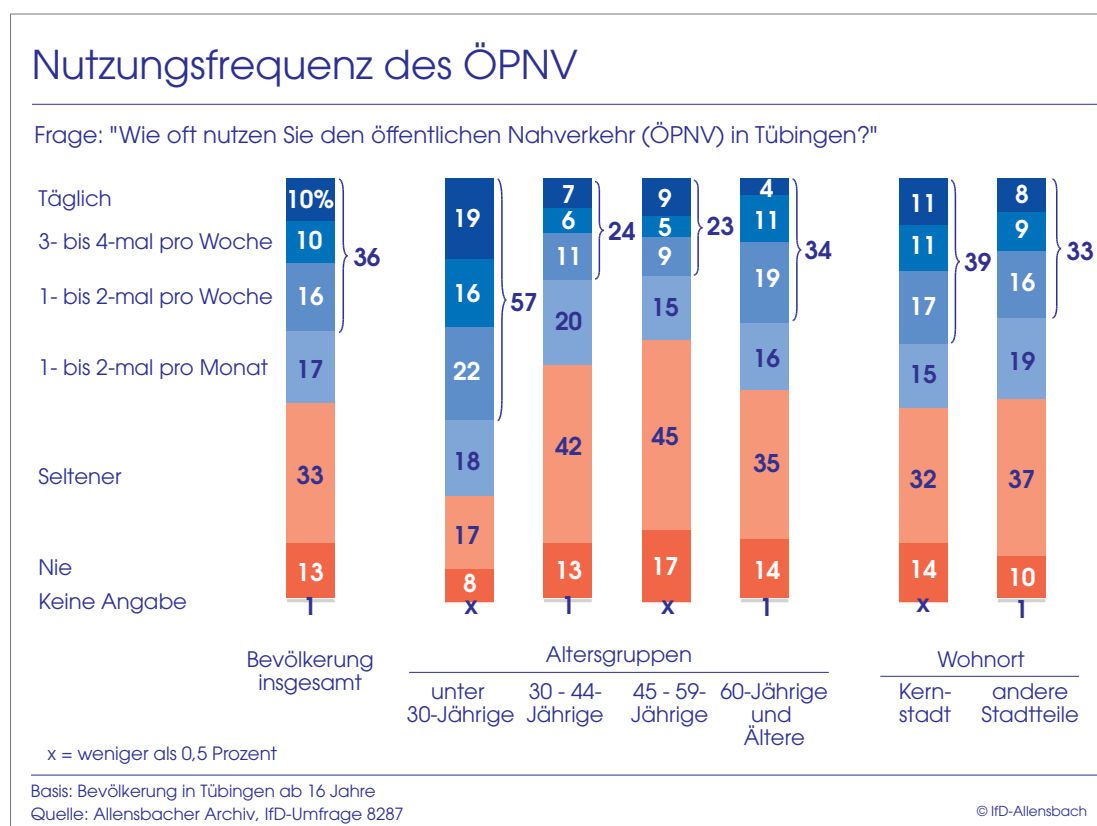
/...	Personen, die <u>gegen</u> den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt haben			
	Nutzer des ÖPNV in Tübingen –		Wohnort	
	mind. 1- bis 2-mal pro Woche %	seltener/nie %	Kernstadt %	andere Stadtteile %
Dieser Grund war sehr wichtig, gegen den Bau zu stimmen –				
Ein solches Großprojekt ist finanziell und baulich für eine Stadt wie Tübingen nicht beherrschbar	23	29	27	28
Eine Straßenbahn ist keine Zukunftstechnologie	26	27	27	27
Ich hätte persönlich keinen Nutzen von der Innenstadtbahn gehabt	24	24	23	25
Mir ist es wichtig, dass Autos nicht aus Tübingen verdrängt werden	18	26	23	25
Ich wäre persönlich durch Baustellen beeinträchtigt worden	23	23	26	18
Die geplanten Haltestellen (Höhe und Form) haben mich nicht überzeugt	21	21	18	25
Eine Stadtbahn hätte keine positiven Auswirkungen für den Klimaschutz	18	17	15	21
Die Argumente der Bürgerinitiative "NEIN zur Tübinger Innenstadtstrecke" haben mich überzeugt	14	17	16	17
Ich halte Schienenverkehr für unzuverlässig	11	11	12	10
Tübingen ist jetzt schon überlaufen, es darf nicht noch mehr Pendler, Besucher, Geschäfte geben	8	7	8	7
Es gab zu wenig Beteiligungsmöglichkeiten der Bevölkerung	4	8	6	8
Ich bin grundsätzlich gegen ein weiteres Wirtschaftswachstum in Tübingen	7	7	8	6
Die Position von Oberbürgermeister Boris Palmer hat für mich eine Rolle gespielt	5	9	9	5
Die Empfehlung von bestimmten Gemeinderäten bzw. Fraktionen im Gemeinderat hat für mich eine Rolle gespielt	3	2	2	3
Basis: Personen in Tübingen, die gegen den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt haben Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 8287				
				© IfD-Allensbach

Der Stellenwert des ÖPNV in Tübingen

Insgesamt nutzen 36 Prozent der Tübinger Bevölkerung mindestens ein- bis zweimal in der Woche den öffentlichen Nahverkehr in ihrer Stadt. Jeder Zehnte ist sogar täglich mit dem Bus in Tübingen unterwegs, ebenso viele drei- bis viermal in der Woche. Jeder Dritte Einwohner Tübingens nutzt seltener als einmal im Monat das Nahverkehrsangebot der Stadt, 13 Prozent sogar nie.

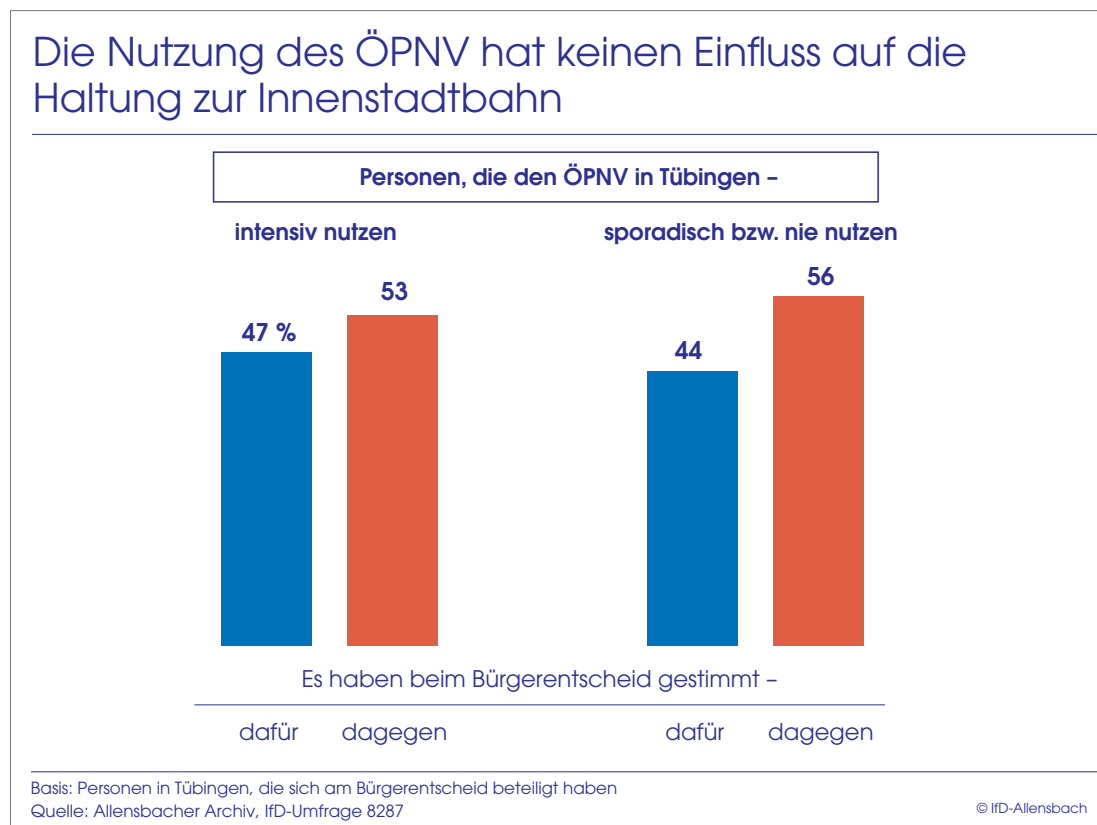
Überdurchschnittlich oft nutzen unter 30-Jährige den ÖPNV in Tübingen: 57 Prozent der Jüngeren sind mindestens ein- bis zweimal die Woche damit unterwegs, in den Altersgruppen der 30- bis 44-Jährigen sowie der 45- bis 59-Jährigen sind es mit 24 bzw. 23 Prozent deutlich weniger; im Alter steigt die Nutzung wieder leicht an. So nutzen 34 Prozent der 60-Jährigen und Älteren mindestens ein- bis zweimal in der Woche das Busangebot der Stadt Tübingen. Leicht überdurchschnittlich nutzen die Bewohner der Kernstadt den ÖPNV in Tübingen, die Bewohner der anderen Stadtteile hingegen etwas seltener.

Schaubild 12



Die Nutzung des ÖPNV hat jedoch nur einen sehr geringen Einfluss auf die Haltung zur Innenstadtbahn: Von den Personen, die das ÖPNV-Angebot in Tübingen intensiv nutzen, haben 47 Prozent beim Bürgerentscheid für den Bau der Innenstadtbahn gestimmt, von den Personen, die nur selten oder nie mit dem öffentlichen Nahverkehr in Tübingen unterwegs sind, haben kaum weniger, nämlich 44 Prozent, für den Bau gestimmt. 53 Prozent der ÖPNV-Vielnutzer und 56 Prozent der ÖPNV-Gelegenheitsnutzer haben sich beim Bürgerentscheid demgegenüber gegen den Bau der Innenstadtbahn ausgesprochen.

Schaubild 13

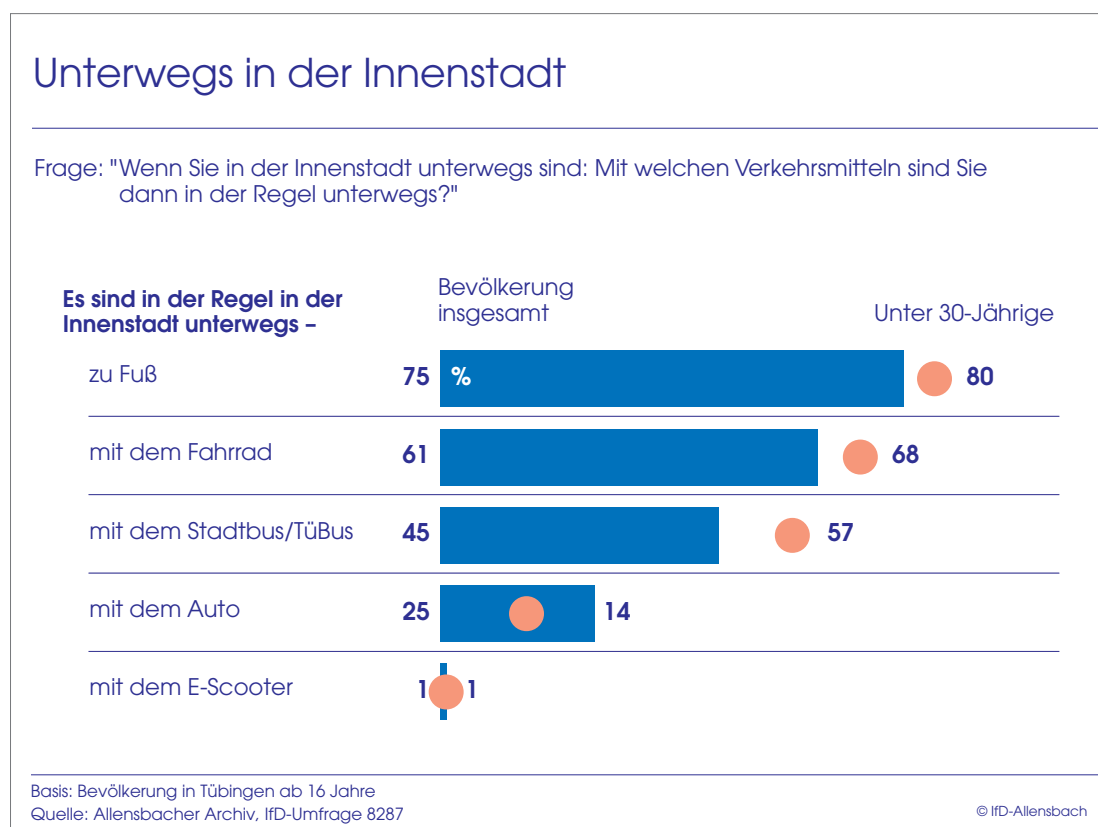


Um sich in der Innenstadt fortzubewegen, ist für die meisten Einwohner Tübingens der ÖPNV ohnehin nicht die erste Wahl. Die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger ist in der Innenstadt zu Fuß oder mit dem Fahrrad unterwegs. 75 Prozent sind in der Innenstadt in der Regel zu Fuß unterwegs, 61 Prozent mit dem Fahrrad. Knapp die

Hälfte nutzt auch den Stadtbus der Stadtwerke Tübingen, den TüBus, jeder Vierte das Auto. Keine Rolle spielen hingegen E-Scooter als Fortbewegungsmittel.

Alle umweltfreundlichen Möglichkeiten, sich in der Innenstadt fortzubewegen, werden von den unter 30-Jährigen überdurchschnittlich genutzt: 80 Prozent der Jüngeren sind in der Innenstadt in der Regel zu Fuß unterwegs, 68 Prozent mit dem Fahrrad und 57 Prozent von ihnen nutzen auch den Bus.

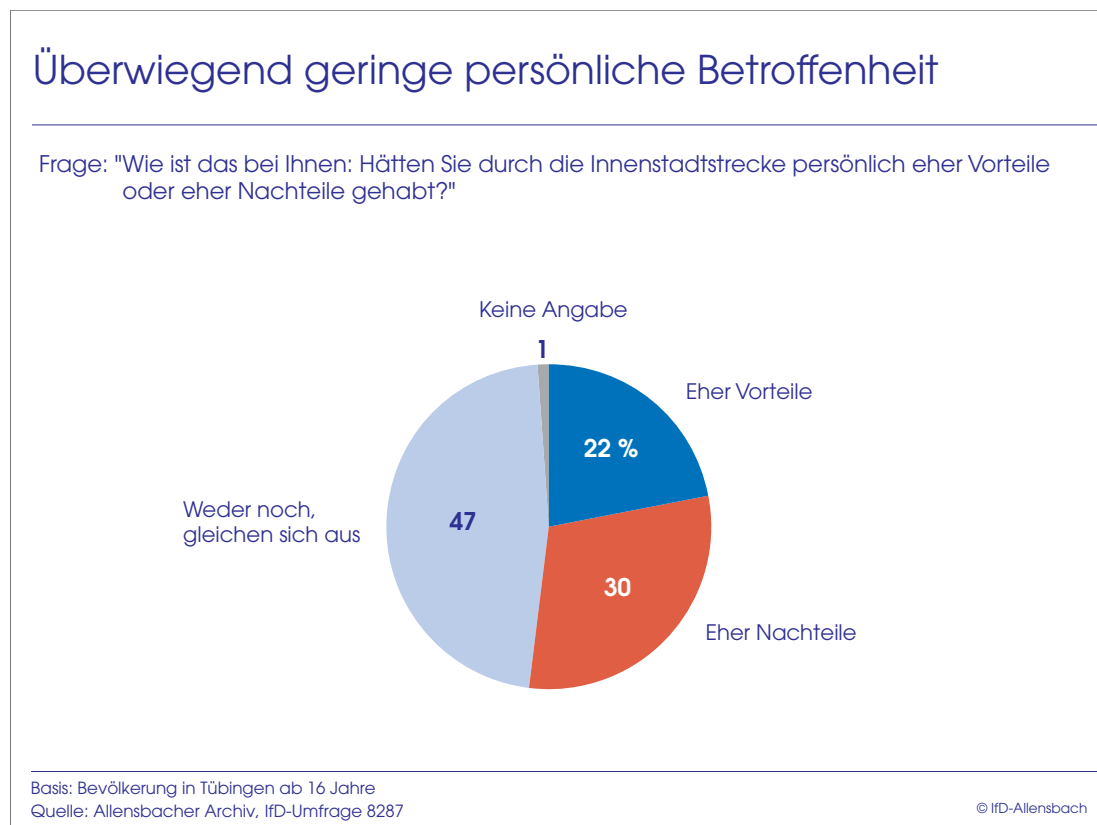
Schaubild 14



Geringe persönliche Betroffenheit, aber großes Informationsinteresse

Ein besonders interessanter Befund der Bürgerbefragung ist, dass sich ein großer Teil der Tübinger Bevölkerung durch den Bau der Innenstadtstrecke weder persönliche Vorteile noch Nachteile versprochen hätte: Fast jeder Zweite hätte für sich persönlich in dem Bauprojekt weder größere Vorteile noch Nachteile erwartet. Lediglich 22 Prozent geben an, dass für sie die Vorteile überwogen hätten, für 30 Prozent eher die Nachteile.

Schaubild 15



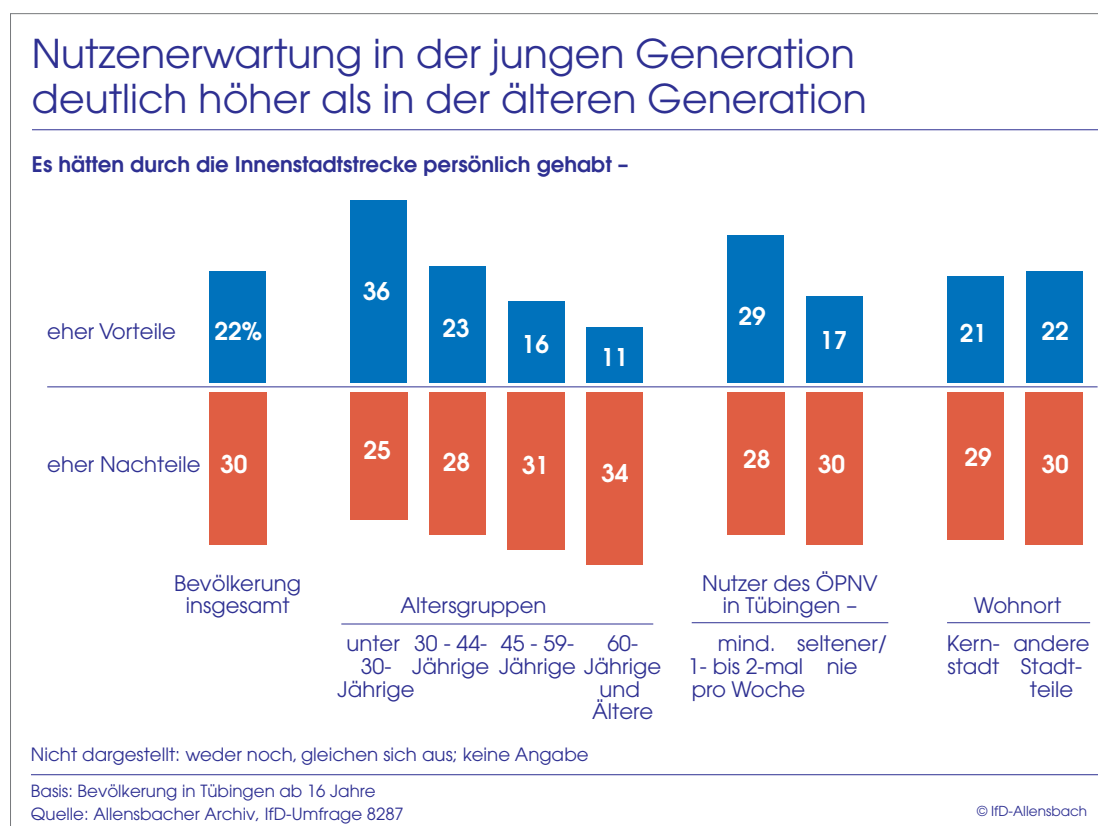
Die Nutzenerwartung liegt dabei in der jüngeren Generation deutlich höher als in der älteren Generation: 36 Prozent der unter 30-Jährigen, aber nur 11 Prozent der 60-Jährigen und Älteren hätten durch den Bau der Innenstadtstrecke für sich persönlich

eher Vorteile erwartet. Umgekehrt haben 34 Prozent der älteren Generation, aber nur 25 Prozent der jungen Generation mit dem Bahnprojekt mehr Nachteile verbunden. In der Altersgruppe der über 60-Jährigen war somit der Anteil derer, für die sich Vor- und Nachteile vermutlich ausgeglichen hätten, überproportional hoch.

Überdurchschnittlich hoch war die persönliche Nutzenerwartung auch bei den intensiven Nutzern des ÖPNV in Tübingen. Von denen, die das ÖPNV-Angebot der Stadt mindestens einmal pro Woche nutzen, hätten sich 29 Prozent vom Bau der Innenstadtbahnstrecke eher Vorteile erhofft; von denen, die nur selten oder nie mit dem ÖPNV in Tübingen unterwegs sind, meinen dies nur 17 Prozent.

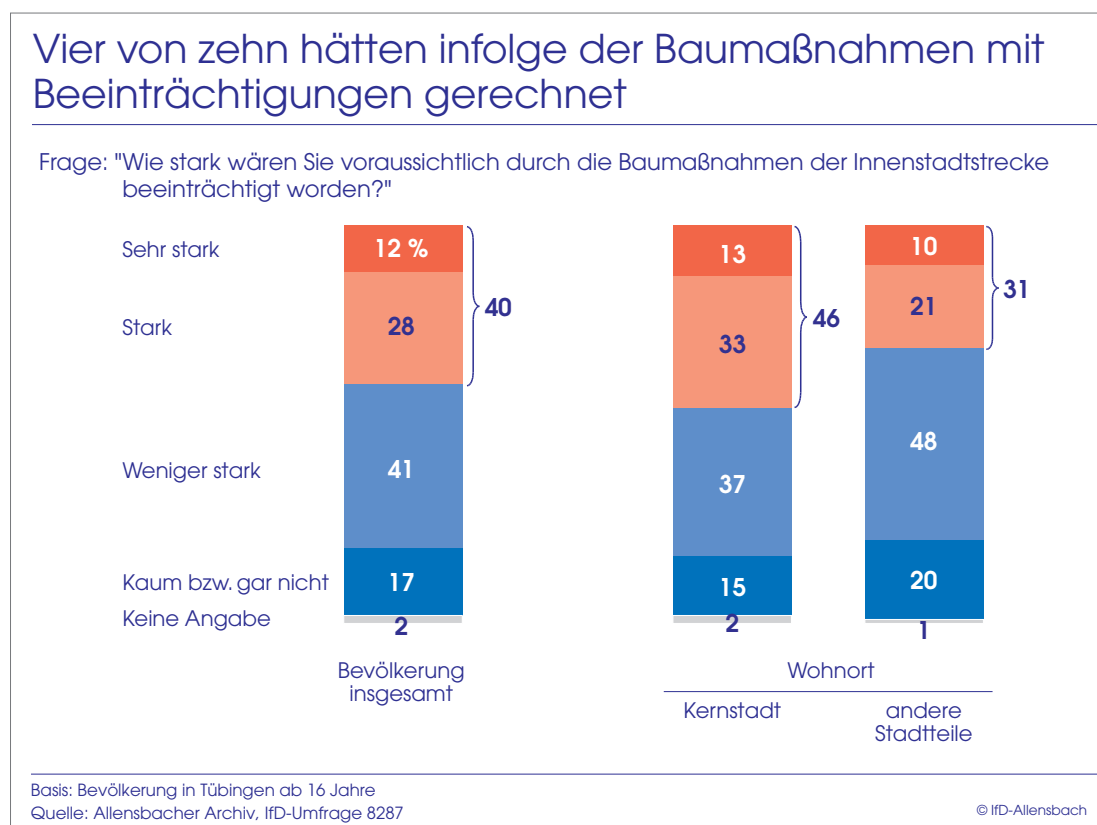
Durchgängig zeigen die Ergebnisse, dass es keine Bevölkerungsgruppe gibt, die mehrheitlich für sich persönlich eher Vorteile oder eher Nachteile mit dem Bau der Innenstadtbahnstrecke verbunden hätte.

Schaubild 16



Immerhin vier von zehn Einwohnern Tübingens geben zu Protokoll, dass die Baumaßnahmen der Innenstadtstrecke sie voraussichtlich stark oder sogar sehr stark beeinträchtigt hätten. 41 Prozent sind der Überzeugung, dass sie durch die Baumaßnahmen weniger stark beeinträchtigt worden wären, und 17 Prozent meinen, dass sie durch die baulichen Maßnahmen kaum oder gar nicht belastet worden wären. Bewohner der Kernstadt stufen die vermuteten Beeinträchtigungen erwartungsgemäß höher ein als die Bewohner der anderen Stadtteile: So vermuten 46 Prozent der Innenstadtbewohner, aber nur 31 Prozent der Bewohner anderer Stadtteile, dass der Bau der Innenstadtstrecke sie stark oder sehr stark beeinträchtigt hätte.

Schaubild 17

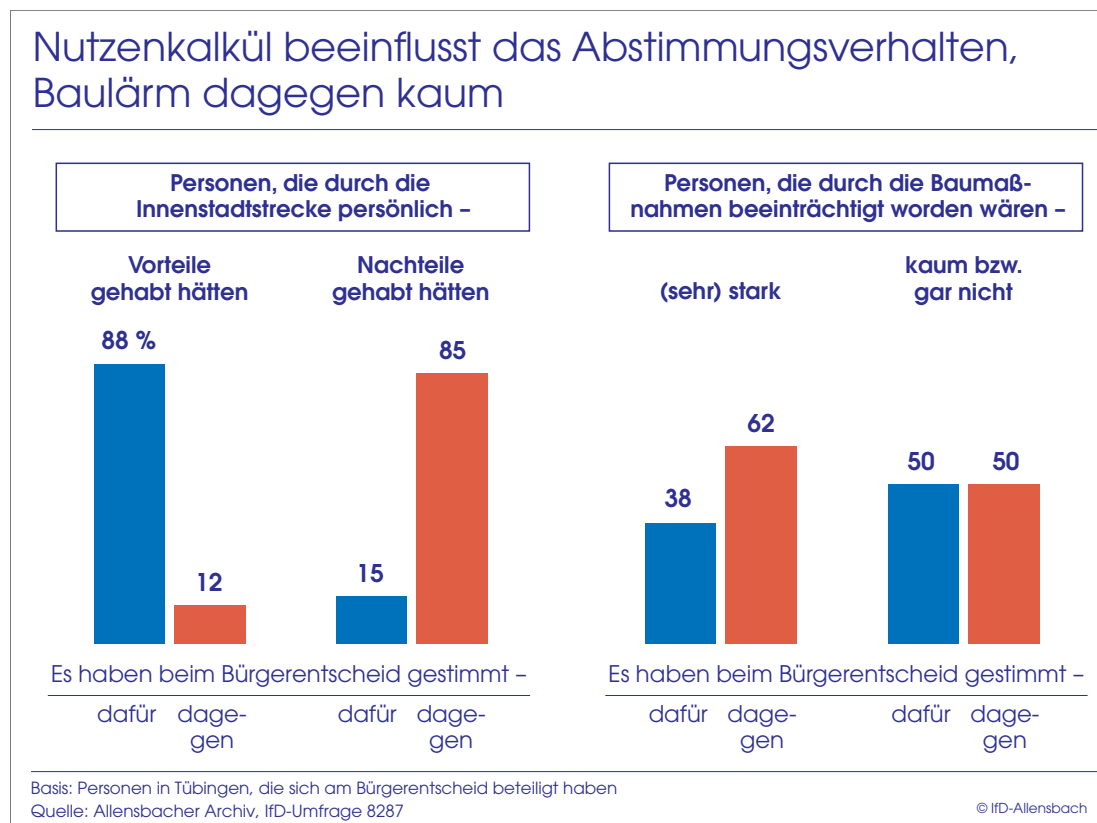


Die vermuteten Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen hatten jedoch nur einen vergleichsweise geringen Einfluss auf das Abstimmungsverhalten, der erwartete Nutzen der Innenstadtstrecke hingegen einen verhältnismäßig großen Einfluss. So

haben 88 Prozent derjenigen, die sich von der Innenstadtstrecke Vorteile erhofft hätten, auch für den Bau gestimmt, nur 12 Prozent von ihnen dagegen. Von denen, die eher Nachteile für sich persönlich gesehen hätten, haben wiederum 85 Prozent gegen den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt, nur 15 Prozent dafür.

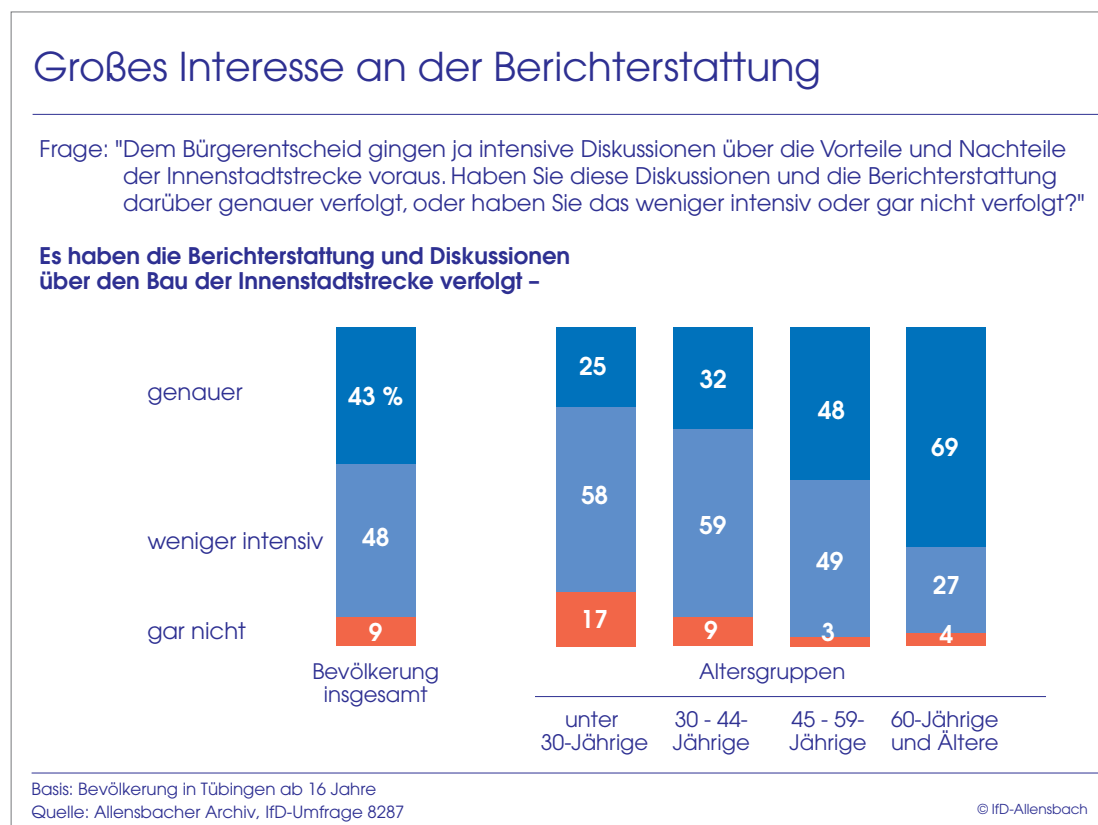
Ganz anders stellt sich der Zusammenhang zwischen der vermuteten Beeinträchtigung durch die Baumaßnahmen und dem Abstimmungsverhalten beim Bürgerentscheid dar: Diejenigen, die vermuten, dass sie der Baulärm und die anderen baulichen Maßnahmen sehr stark oder stark belastet hätten, haben zu 62 Prozent gegen den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt und zu 38 Prozent für den Bau. Diejenigen, die keine Beeinträchtigungen durch die Baumaßnahmen erwartet hätten, haben sich bei dem Bürgerentscheid je zur Hälfte für bzw. gegen die Innenstadtbahn ausgesprochen. Damit haben zwar Befürchtungen vor Beeinträchtigungen einen Einfluss auf das Abstimmungsverhalten genommen, dieser war aber weniger stark als die Frage, wie sehr man persönlich vom Bau der Innenstadtstrecke profitiert hätte.

Schaubild 18



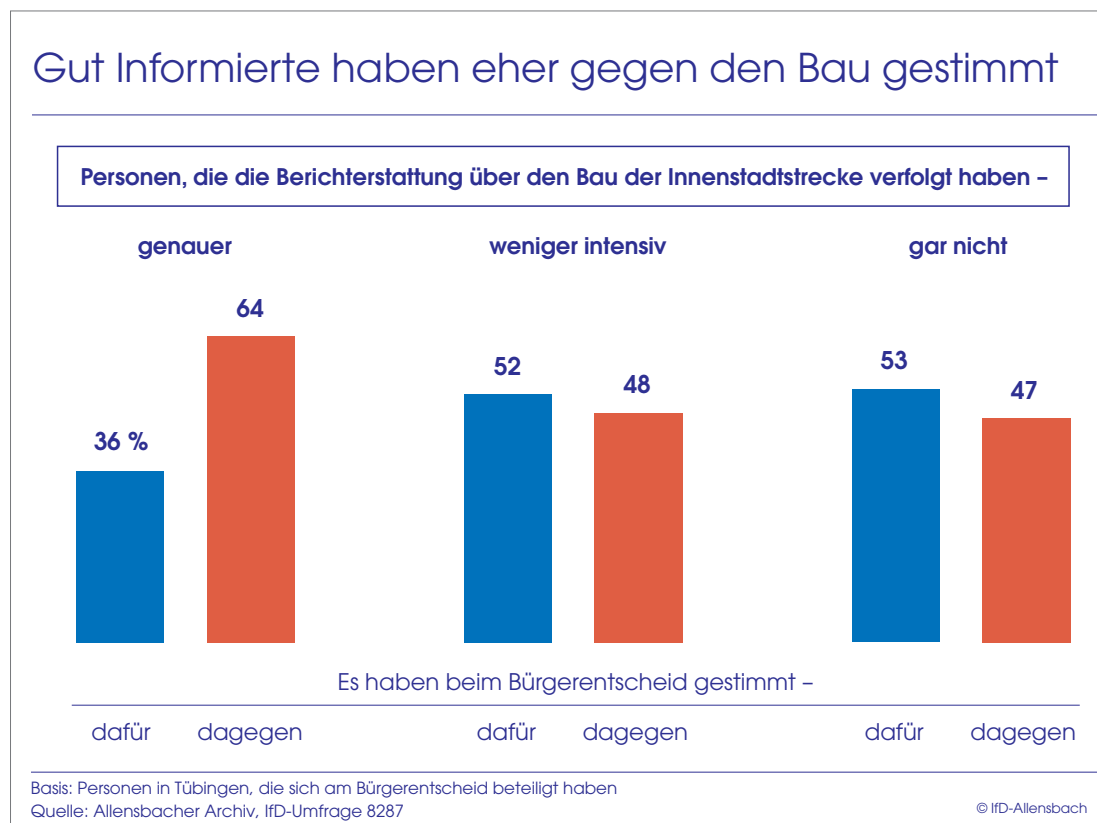
Wie sehr der Bürgerentscheid die Bevölkerung der Universitätsstadt Tübingen bewegt hat, zeigt sich daran, dass es ein großes Interesse an der Berichterstattung und den Diskussionen über die Vor- und Nachteile der Innenstadtstrecke gegeben hat: 43 Prozent der Tübinger Bevölkerung haben die Berichterstattung über den Bau der Innenstadtstrecke genauer verfolgt, weitere 48 Prozent etwas weniger intensiv. Lediglich 9 Prozent äußern, dass sie die Berichte und Diskussionen zum Thema gar nicht verfolgt haben. Wie schon beim Interesse für das lokale Geschehen zeigt sich auch beim Interesse für die Berichterstattung über den Bürgerentscheid eine starke Altersgebundenheit: Jüngere haben die Berichte und Diskussionen weit weniger intensiv verfolgt als die ältere Generation. So haben 69 Prozent der über 60-Jährigen, aber nur 25 Prozent der unter 30-Jährigen die Berichterstattung genauer verfolgt.

Schaubild 19



Die Detailauswertung zeigt, dass sich gut informierte Bevölkerungskreise beim Bürgerentscheid überdurchschnittlich oft gegen den Bau der Innenstadtbahn ausgesprochen haben, während umgekehrt eine Mehrheit der schlecht Informierten für den Bau der Innenstadtbahn gestimmt haben. Es wäre aber ein Fehlschluss anzunehmen, dass eine stärkere Beschäftigung mit dem Thema zu einer ablehnenden Haltung geführt haben könnte. Vielmehr sind mehrheitlich Alterseffekte für diesen Befund verantwortlich. Es sind weit überdurchschnittlich ältere Menschen Tübingens, die sich für die Berichterstattung interessiert haben, und es sind eben auch weit überdurchschnittlich ältere Menschen, die gegen den Bau der Innenstadtbahn gestimmt haben. Umgekehrt war das Interesse an den Diskussionen bei den Jüngeren deutlich schwächer, diese waren aber weit überdurchschnittlich für den Bau der Innenstadtbahn.

Schaubild 20



Bürgerinnen und Bürger, die die Berichterstattung über die Innenstadtstrecke verfolgt haben, nutzten dafür vor allem drei Informationsquellen: ihr persönliches Umfeld, die offizielle Broschüre der Stadt sowie die Berichterstattung im Schwäbischen Tagblatt. 85 Prozent haben sich durch Gespräche mit Freunden, Verwandten und Bekannten über den Bau der Innenstadtstrecke informiert. Auch dieser hohe Wert unterstreicht, dass das Thema die Bürgerinnen und Bürger Tübingens bewegt hat. In aller Regel sind die Themen, über die man im Freundes- und Verwandtenkreis spricht, ein sehr guter Indikator, welche Themen die Menschen bewegen und interessieren.

Ebenfalls 85 Prozent derjenigen, die die Berichterstattung über die Innenstadtstrecke verfolgt haben, nutzten dafür die offizielle Broschüre der Stadt Tübingen zur Innenstadtstrecke, 70 Prozent das Schwäbische Tagblatt.

Schon deutlich seltener wurden die Internetseiten der beiden Bürgerinitiativen genutzt. Jeweils rund jeder Dritte hat sich bei der Bürgerinitiative „NEIN zur Tübinger Innenstadtstrecke“ bzw. „JA zur Stadtbahn“ informiert. Knapp jeder Vierte hat zudem die Internetseite der Stadt Tübingen als Informationsquelle herangezogen, rund jeder Fünfte auch regionale Wochenzeitungen wie das Tübinger Wochenblatt oder Tübingen im Fokus. Eine weit untergeordnete Bedeutung für die Information zum Bürgerentscheid hatten andere regionale Tageszeitungen wie Stuttgarter Zeitung oder Reutlinger General-Anzeiger sowie regionale Radio- oder Fernsehsender.

Schaubild 21



Fazit

Dass eine Mehrheit der Tübinger Bevölkerung beim Bürgerentscheid am 26. September 2021 die Innenstadtstrecke der Regionalstadtbahn Neckar-Alb abgelehnt hat, hatte viele Gründe. Wie im Bericht gezeigt wurde, hatten die Gegner der Innenstadtbahn viele sachliche Argumente, die ihr Abstimmungsverhalten bestimmt haben. So waren aus Sicht der Gegner vor allem die Situation in der Mühlstraße, die befürchteten Nachteile für Handel, Gastronomie und Gewerbe während der Bauphase sowie Kostenargumente und die Sorge um das historische Stadtbild Tübingens besonders wichtige Gründe, um gegen die Innenstadtstrecke zu stimmen.

Die Ergebnisse der Befragung zeigen aber auch, dass es nicht ausreichend gelungen ist, die Bürgerinnen und Bürger von den Vorteilen einer Innenstadtbahn zu überzeugen. Zwar meinen nur 30 Prozent, dass sie explizite Nachteile durch den Bau der Innenstadtstrecke gehabt hätten, aber noch weniger, nur 22 Prozent, sind überzeugt, dass der Bau ihnen persönliche Vorteile gebracht hätte. Wie eng der Zusammenhang zwischen dem persönlichen Nutzenkalkül und dem Abstimmungsverhalten beim Bürgerentscheid gewesen ist, wurde in der Analyse deutlich sichtbar. Dass die Befürworter der Innenstadtstrecke in ihren Statements und Kampagnen ausdrücklich mit den Vorteilen der Innenstadtstrecke geworben haben, könnte ihnen schlussendlich zum Verhängnis geworden sein. Das wichtigste Argument, dass die Gegner der Innenstadtstrecke bewogen hat, gegen den Bau der Bahn zu stimmen, war der Zweifel, dass der Nutzen der Stadtbahn so groß ist, wie die Befürworter dies behauptet haben. Dieser Widerspruch hätte nur gelöst werden können, wenn mehr Bürgerinnen und Bürger von den Vorteilen der Innenstadtstrecke hätten überzeugt werden können.

Ein weiterer wichtiger Befund dieser Untersuchung ist die starke Altersgebundenheit der Einstellungen zur Innenstadtbahn. Während die junge Generation mit großer Mehrheit dem Bau der Innenstadtstrecke zugestimmt hat, hat die ältere Generation mit noch größerer Mehrheit das Bauprojekt abgelehnt. Da die Ergebnisse darauf hindeuten, dass sich Jüngere seltener am Bürgerentscheid beteiligt haben als Personen mittleren oder höheren Alters, darf spekuliert werden, ob eine höhere Wahlbeteiligung

der jungen Generation ein anderes Endergebnis hätte hervorbringen können. Grundsätzlich wirft ein solches Ergebnis die Frage nach der Generationengerechtigkeit auf: Inwiefern ist es gerecht, dass ältere Bevölkerungsteile Zukunftsprojekte verhindern, die von der großen Mehrheit der jungen Generation befürwortet werden? Da bei Bürgerentscheiden die persönliche Betroffenheit jedoch grundsätzlich keine Rolle spielt, ist dies schlussendlich eine theoretische Frage, die zudem auch nicht Gegenstand dieser Untersuchung war.

Besonders erfreulich ist schließlich, dass sich viele Bewohner Tübingens intensiv mit dem Thema auseinandergesetzt haben und dass sie ihre Entscheidung weit überwiegend mit Sachargumenten begründen. Die Absender der Argumente, die Haltung von Gemeinderatsmitgliedern oder Fraktionen oder auch die Position des Oberbürgermeisters Palmer haben für die überwältigende Mehrheit keine große Rolle für ihr Votum gespielt. Dies gilt auch für die Bürgerinitiativen der beiden Lager. Ihre Argumente wurden gehört und eingeordnet; gefolgt ist man dann jedoch vor allem jenen Argumenten, die überzeugen konnten, nicht den Bürgerinitiativen selbst.

ANHANG

Untersuchungsdaten

Statistik der befragten Personengruppe

Fragebogensauszug mit Anlagen

UNTERSUCHUNGSDATEN

Grundgesamtheit:	Deutsche und EU-Ausländer ab 16 Jahre mit Hauptwohnsitz in der Universitätsstadt Tübingen
Auswahlmethode:	Zufallsauswahl aus dem Melderegister der Universitätsstadt Tübingen
Gewichtung:	Zum Ausgleich ausfallbedingter Abweichungen erfolgte für einzelne Merkmale (Geschlecht, Alter, Stadtteile) eine faktorielle Gewichtung der Ergebnisse. Die Gewichtung orientierte sich an den vom "Fachbereich Kommunales - Wahlen und Statistik - " der Universitätsstadt Tübingen übermittelten Daten zur Zusammensetzung der oben beschriebenen Grundgesamtheit zum Stand 6.9.2021.
Zusammensetzung der Stichprobe/ Repräsentativität:	Die gewichtete Stichprobe entspricht in ihrer Zusammensetzung der oben beschriebenen Grundgesamtheit. Diese Übereinstimmung ist eine notwendige Voraussetzung für die Verallgemeinerbarkeit der Ergebnisse.
Ausschöpfung der Stichprobe/Anzahl der Befragten:	Von den 3.000 zur Teilnahme eingeladenen Personen haben 1.186 (= 40 Prozent) einen auswertbaren Fragebogen zurückgesandt.
Art der Interviews:	Schriftliche Befragung mit einheitlichem Fragebogen
Befragungszeitraum:	Dezember 2021/Januar 2022
IfD-Archiv-Nr. der Umfrage:	8287

ZUSAMMENSETZUNG DER REALISIERTEN STICHPROBE im Vergleich zur Struktur der Grundgesamtheit

	Realisierte Stichprobe Dezember 2021/Januar 2022		Grundgesamtheit ^(*)
	<u>ungewichtet</u>	<u>gewichtet</u>	
Basis (Anzahl Personen)	1.186	1.186	68.777
	%	%	%
<u>Geschlecht</u>			
Männer	46	46	47
Frauen	52	52	53
ohne Angabe	<u>2</u>	<u>2</u>	<u>-</u>
	100	100	100
<u>Altersgruppen</u>			
18 - 29 Jahre	22	30	31
30 - 44 Jahre	19	22	22
45 - 59 Jahre	24	19	20
60 - 69 Jahre	17	12	13
70 Jahre und älter	14	14	14
ohne Angabe	<u>4</u>	<u>3</u>	<u>-</u>
	100	100	100
<u>Regionale Verteilung</u>			
Kernstadt	60	61	62
Lustnau	13	12	12
Derendingen	10	8	8
Ortschaften	16	18	18
ohne Angabe	<u>1</u>	<u>1</u>	<u>-</u>
	100	100	100

(*) Struktur der Grundgesamtheit gemäß Daten des "Fachbereich Kommunales - Wahlen und Statistik - " der Universitätsstadt Tübingen zum Stand 26.9.2021

INSTITUT FÜR DEMOSKOPIE ALLENSBACH

Für Formulierung und Anordnung
alle Rechte beim IfD !

Universitätsstadt Tübingen
IfD-Umfrage 8287
Dezember 2021

Bitte kreuzen Sie die jeweils zutreffenden Kästchen an. Die kleinen Zahlen neben den Kästchen werden nur für die Auswertung gebraucht. Für Sie sind diese Zahlen ohne Bedeutung!

1. *Einmal alles zusammengekommen:
Wie schätzen Sie die Lebensqualität in Tübingen ein,
wie lebt es sich hier?*
- Sehr gut..... ☐ 1
Gut ☐ 2
Weniger gut ☐ 3
Gar nicht gut ☐ 4

2. *Wenn Sie in der Innenstadt unterwegs sind:
Mit welchen Verkehrsmitteln sind Sie dann in
der Regel unterwegs?
(Mehreres kann angegeben werden!)*
- Auto ☐ 1
Stadtbus/TüBus ☐ 2
Fahrrad ☐ 3
Zu Fuß ☐ 4
E-Scooter..... ☐ 5

3. *Wie oft nutzen Sie den öffentlichen Nahverkehr (ÖPNV)
in Tübingen?*
- Täglich ☐ 1
3 bis 4 Mal pro Woche..... ☐ 2
1 bis 2 Mal pro Woche..... ☐ 3
1 bis 2 Mal pro Monat..... ☐ 4
Seltener ☐ 5
Nie ☐ 6

4. *Parallel zur Bundestagswahl fand am 26. September in Tübingen ein Bürgerentscheid zum Bau der
Innenstadtstrecke der Regional-Stadtbahn statt. Haben Sie sich an diesem Bürgerentscheid beteiligt?*
- Ja ☐ 1 → Weiter mit Frage 5!
Nein ☐ 2 → Weiter mit Frage 8!

5. *Wofür haben Sie bei diesem Bürgerentscheid gestimmt?*

Für den Bau der Innenstadtstrecke der Regional-Stadtbahn..... ☐ 1 → Weiter mit Frage 6!
Gegen den Bau der Innenstadtstrecke der Regional-Stadtbahn ☐ 2 → Weiter mit Frage 7!

6. *Warum haben Sie für den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt?
Wie wichtig waren die folgenden Gründe für Sie?*

		Sehr wichtig	Wichtig	Weniger wichtig	Gar nicht wichtig
1.	Fridays for Future haben das Anliegen unterstützt	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
2.	Eine Innenstadtstrecke ist ein guter Beitrag für den Klimaschutz	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
3.	Pendler aus der Region hätten es leichter, zur Arbeit zu kommen	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
4.	Ich hätte die Innenstadtstrecke persönlich sehr gut nutzen können	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
5.	Anwohner von vielbefahrenen Straßen in der Innenstadt würden entlastet werden	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
6.	Einzelhandel, Gastronomie und Kultur- einrichtungen in der Innenstadt würden von der besseren Erreichbarkeit profitieren	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
7.	Die Empfehlung von bestimmten Gemeinderäten bzw. Fraktionen im Gemeinderat hat für mich eine Rolle gespielt	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

6. Warum haben Sie für den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt?
Wie wichtig waren die folgenden Gründe für Sie?

Fortsetzung von Frage 6 !		Sehr wichtig	Wichtig	Weniger wichtig	Gar nicht wichtig
8.	Die Position von Oberbürgermeister Boris Palmer hat für mich eine Rolle gespielt	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
9.	Die Argumente der Bürgerinitiative 'JA zur Stadtbahn' haben mich überzeugt	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
10.	Eine Stadtbahn hätte relativ viele Fahrgäste in kurzer Zeit befördern können	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
11.	Der Bau hätte den Wohnungsmarkt in Tübingen entlastet, da das Pendeln aus der Region nach Tübingen vereinfacht würde	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
12.	Man hätte ohne Umstieg die Innenstadt erreichen können	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
13.	Das hätte die Situation für Radfahrer in der Innenstadt verbessert	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
14.	Der Wirtschaftsstandort Tübingen hätte durch eine bessere Anbindung an die Region profitiert	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
15.	Kliniken, Universität und Technologiepark wären besser zu erreichen gewesen	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
16.	Es gäbe weniger Staus und Verkehrslärm in der Innenstadt	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
17.	Die Kosten für die Stadt Tübingen wären gering geblieben, da die Finanzierung in weiten Teilen von Bund, Land und Landkreis übernommen worden wären	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
18.	Es gibt keine überzeugende Alternative zur Innenstadtstrecke	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

Andere Gründe, und zwar (bitte eintragen):

.....

.....

.....

Weiter mit Frage 8 !

7. Warum haben Sie gegen den Bau der Innenstadtbahn gestimmt?
Wie wichtig waren die folgenden Gründe für Sie?

		Sehr wichtig	Wichtig	Weniger wichtig	Gar nicht wichtig
1.	Das historische Stadtbild Tübingens sollte erhalten bleiben	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
2.	In der Mühlstraße würde es durch eine Innenstadtbahn noch enger und die Situation für Radfahrende würde gefährlicher	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
3.	Andere Lösungen, zum Beispiel Elektro-Schnellbusse auf eigener Trasse, sind besser	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
4.	Eine Straßenbahn passt nicht nach Tübingen	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
5.	Das hätte zu Verschlechterungen im Busverkehr geführt	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
6.	Die mehrjährige Bauzeit und die Baustellen hätten Nachteile für Handel, Gastronomie und Gewerbe in der Innenstadt gehabt	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
7.	Ich wäre persönlich durch Baustellen beeinträchtigt worden	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
8.	Ein solches Großprojekt ist finanziell und baulich für eine Stadt wie Tübingen nicht beherrschbar	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
9.	Die Kosten für die Stadt Tübingen wären sehr hoch gewesen	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
10.	Die tatsächlichen Kosten eines solchen Großprojekts fallen am Ende deutlich höher aus als ursprünglich geplant. Das ist bei der Planung noch gar nicht absehbar	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
11.	Mir ist es wichtig, dass Autos nicht aus Tübingen verdrängt werden	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
12.	Eine Stadtbahn hätte keine positiven Auswirkungen für den Klimaschutz	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
13.	Ich habe Zweifel, dass der Nutzen der Bahn so groß wäre, wie die Befürworter behaupten	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
14.	Die Empfehlung von bestimmten Gemeinderäten bzw. Fraktionen im Gemeinderat hat für mich eine Rolle gespielt	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
15.	Die Position von Oberbürgermeister Boris Palmer hat für mich eine Rolle gespielt	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
16.	Die Argumente der Bürgerinitiative 'NEIN zur Tübinger Innenstadtbahn' haben mich überzeugt	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
17.	Ich bin grundsätzlich gegen ein weiteres Wirtschaftswachstum in Tübingen	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
18.	Tübingen ist jetzt schon überlaufen, es darf nicht noch mehr Pendler, Besucher, Geschäfte geben	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
19.	Ich hätte persönlich keinen Nutzen von der Innenstadtbahn gehabt	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
20.	Ich halte Schienenverkehr für unzuverlässig	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
21.	Ich bin gegen den Abbruch der Neckarbrücke	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

7. Warum haben Sie gegen den Bau der Innenstadtstrecke gestimmt?
Wie wichtig waren die folgenden Gründe für Sie?

Fortsetzung von Frage 7 !		Sehr wichtig	Wichtig	Weniger wichtig	Gar nicht wichtig
22.	Ich habe Zweifel, dass so viele Leute die Bahn nutzen würden, wie die Befürworter angeben	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
23.	Das dauert mir zu lange. Eine Inbetriebnahme frühestens 2030 ist zu spät	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
24.	Die Aufenthaltsqualität in der Karlsstraße würde sich deutlich verschlechtern	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
25.	Die Schienen sind eine Gefahr für Radfahrende	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
26.	Eine Innenstadtbahn führt zu Erschütterungen, Lärm und elektromagnetischen Wellen	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
27.	Eine Straßenbahn ist keine Zukunftstechnologie	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
28.	Es gab zu wenig Beteiligungsmöglichkeiten der Bevölkerung	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4
29.	Die geplanten Haltestellen (Höhe und Form) haben mich nicht überzeugt	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3	<input type="checkbox"/> 4

Andere Gründe, und zwar (bitte eintragen):

.....

8. Wie ist das bei Ihnen:
Hätten Sie durch die Innenstadtstrecke persönlich eher Vorteile oder eher Nachteile gehabt?
- Eher Vorteile ☐ 1
 Eher Nachteile ☐ 2
 Weder noch, gleichen sich aus ☐ 3

9. Wie stark wären Sie voraussichtlich durch die Baumaßnahmen der Innenstadtstrecke beeinträchtigt worden?
- Sehr stark ☐ 1
 Stark ☐ 2
 Weniger stark ☐ 3
 Kaum bzw. gar nicht ☐ 4

10. Dem Bürgerentscheid gingen ja intensive Diskussionen über die Vorteile und Nachteile der Innenstadtstrecke voraus. Haben Sie diese Diskussionen und die Berichterstattung darüber genauer verfolgt, oder haben Sie das weniger intensiv oder gar nicht verfolgt?

Genauer verfolgt..... ☐ 1 → Weiter mit Frage 11!
 Weniger intensiv verfolgt ☐ 2 → Weiter mit Frage 11!
 Gar nicht verfolgt..... ☐ 3 → Weiter mit Frage 12!

11. Woher haben Sie Ihre Informationen über die geplante Innenstadtstrecke und die Diskussion darüber?
Wo haben Sie sich alles informiert?
(Mehreres kann angegeben werden!)

Schwäbisches Tagblatt (gedruckt oder online) ☐ 1
 Andere regionale Tageszeitungen wie Stuttgarter Zeitung, Reutlinger General-Anzeiger
 (gedruckt oder online) ☐ 2
 Regionale Wochenzeitungen / Zeitschriften wie Tübinger Wochenblatt, Tübingen im Fokus
 (gedruckt oder online) ☐ 3
 Mitteilungsblatt des Stadtteils ☐ 4
 Offizielle Broschüre der Stadt zur Innenstadtstrecke ☐ 5
 Internetseite der Stadt Tübingen ☐ 6
 Internetseite der Bürgerinitiative 'JA zur Stadtbahn' ☐ 7
 Internetseite der Bürgerinitiative 'NEIN zur Tübinger Innenstadtstrecke' ☐ 8
 Soziale Netzwerke wie z.B. Facebook ☐ 9
 Regionale Radiosender ☐ 0
 Regionale Fernsehsender ☐ 1
 Gespräche mit Freunden, Verwandten, Bekannten ☐ 2

12. Einmal unabhängig von der Innenstadtbahn:
Wie stark interessieren Sie sich ganz allgemein
für das Geschehen hier in Tübingen?
- Sehr stark ☐ 1
 Stark ☐ 2
 Weniger stark ☐ 3
 Kaum bzw. gar nicht ☐ 4

STATISTIK: Zum Schluss möchten wir Sie um einige statistische Angaben bitten !

- S1. Geschlecht: Männlich ☐ 1
 T Weiblich ☐ 2

- S2. Wie alt sind Sie? JAHRE

- S3. Sind Sie berufstätig?

Ja, Vollzeit ☐ 1
 Ja, Teilzeit ☐ 2
 Nein, nicht berufstätig ☐ 3 → Bitte weiter mit Punkt S5 !

- S4. Arbeiten Sie in Tübingen? Ja ☐ 1
 Nein ☐ 2

- S5. Trifft einer der folgenden Punkte auf Sie zu?
- Ich bin Schüler/in ☐ 1
 Ich bin Student/in ☐ 2
 Ich bin Auszubildende(r)/Lehrling ☐ 3
 Ich mache ein Freiwilliges Soziales oder
 Ökologisches Jahr oder einen anderen
 Freiwilligendienst ☐ 4
 Ich bin zurzeit arbeitslos ☐ 5
 Ich bin in Elternzeit, Mutterschutz oder
 sonstiger Beurlaubung ☐ 6
 Ich bin Rentner(in)/Pensionär(in)/
 im Vorruhestand ☐ 7
 Nein, keiner davon ☐ 0

S6. *Wie viele Personen – Kinder und Erwachsene zusammen – leben ständig im Haushalt, Sie selbst bitte mitgezählt?*

- 1 Person ☐ 1 —► Bitte weiter mit Punkt S8 !
 2 Personen ☐ 2
 3 Personen ☐ 3
 4 Personen ☐ 4
 5 Personen ☐ 5
 Mehr als 5 Personen ☐ 6

S7. *Und leben Kinder unter 18 Jahren im Haushalt?*

- Ja, 1 Kind ☐ 1
 Ja, 2 Kinder ☐ 2
 Ja, 3 Kinder ☐ 3
 Ja, 4 Kinder ☐ 4
 Ja, mehr als 4 Kinder ☐ 5
 Nein ☐ 0

S8. *In welchem Stadtteil Tübingens wohnen Sie?*

- Kernstadt ☐ 1
 Bebenhausen ☐ 2
 Bühl ☐ 3
 Hagelloch ☐ 4
 Hirschau ☐ 5
 Kilchberg ☐ 6
 Pfrondorf ☐ 7
 Unterjesingen ☐ 8
 Weilheim ☐ 9
 Lustnau ☐ 0
 Derendingen ☐ 1

Vielen Dank für das Ausfüllen des Fragebogens!

Bitte senden Sie den Fragebogen jetzt in dem vorbereiteten Rückumschlag
an die Stadt Tübingen oder werfen ihn im Rathaus ein.

Die Fragebogen werden anonym, also streng vertraulich ausgewertet.