Mobilität für Menschen

Umfrage Untere Steigerwaldbahn: Was wollen die Bürger wirklich?

Abschlussbericht 2021

VCD
Mobilität für Menschen.

Inhalt

Kap.	Inhalt	Seite
1.	Vorbemerkung	3
2.	Zusammenfassung	3
3.	Technik, Umfragetool, Datenschutz	4
4.	Hintergrund, Anlass zur Umfrage	5
5.	Zeitlicher Ablauf der Umfrage	5
6.	Bekanntmachung der Umfrage	5
7.	Fragestellungen und Bewertung	6
8.	Ergebnisse, Auswertungen	7
8.1.	Allgemeines	7
8.2.	Hauptwohnsitz	8
8.3.	Alter	12
8.4.	Fragen, Aussagen	13
8.4.1	Aussage 1: Ich freue mich auf diese klimafreundliche Mobilität	13
8.4.2	Aussage 2: Ich glaube nicht an die Akzeptanz der Bahn	16
8.4.3	Aussage 3: Die Bahn ist für meinen Wohnort vorteilhaft	18
8.4.4	Aussage 4: Die Bahn ist für die Region Mainfranken vorteilhaft	21
8.4.5	Aussage 5: Die Bahn verursacht weniger schädliche Emissionen	24
8.4.6	Aussage 6: Die Bahn ist der Gemeinde zu teuer	26
8.4.7	Aussage 7: Die Bahn ermöglicht eine vernetzte Mobilität	28
8.4.8	Aussage 8: Wenn die Bahn kommt, würde ich sie auch nutzen	31
8.4.9	Aussage 9: Die Kommunen informieren neutral zur Steigerwaldbahn	33
9.	Resümee	36
10.	Literatur und Quellenhinweise	36
11.	Links auf Veröffentlichungen zur Umfrage	37
12.	Rechtshinweise und Impressum	37

1. Vorbemerkung

Dieser Abschlussbericht des Verkehrsclubs Deutschlands e.V. (VCD) Kreisverband Mainfranken-Rhön e. V. stellt die Ergebnisse und Erkenntnisse aus einer Umfrage dar. Es wurden mit dieser Umfrage detaillierte Erkenntnisse zu den Fragen ermittelt, wie die Menschen an der Steigerwaldbahn-Trasse zu einem reaktivierten Eisenbahnbetrieb auf dieser Trasse und allgemein zu einer zukünftigen Bahnmobilität stehen. Auch die persönliche Motivation der Anwohner zur Nutzungsbereitschaft nach eventuell reaktivierter Strecke wurde erfragt.

Im Vorfeld dieser Umfrage erstellte der VCD im Jahr 2020 eine umfangreiche „Handreichung" für Kommunalpolitiker*innen entlang der Steigerwaldbahn. Diese wurde allen anliegenden politischen Vertretern in den Gemeinden, Städten und Kreisen persönlich zugestellt. Im Nachgang erhielten Anfang 2021 die Bürger der Gemeinden entlang der Steigerwaldbahn Flyer als Extrakt aus dieser Handreichung mit für die jeweilige Gemeinde wichtigen Zusatzinformationen.

Der VCD bemüht sich durch das hohe Engagement seiner ehrenamtlichen Mitglieder sowohl politische Entscheidungsträger als auch die breite Bürgerschaft mit Informationen zu versorgen und dadurch die öffentliche Diskussion auf eine sachliche Basis zu stellen.

2. Zusammenfassung

Was wollen die Bürger wirklich?

Um dieser Frage auf den Grund zu gehen, wie die Meinung der Bürgerinnen und Bürger zur Steigerwaldbahn tatsächlich ist, hat der VCD eine Umfrage gestartet, die über zahlreiche Medien sowie durch an alle Haushalte entlang der Strecke verteilte Flugblätter zugänglich gemacht wurde. Die Ortsgruppe Schweinfurt entwickelte im VCD-Team einen Fragebogen, der mit 9 Kernaussagen die Meinungen in Bezug auf die grundsätzlichen Einstellungen zur Bahn, deren Klimafreundlichkeit und Nutzen sowie die speziellen Meinungen zur Bahn in ihrem Umfeld ermittelte.

Mehrheit sieht die Bahn als Zukunftsperspektive

Das Ergebnis aus 1714 Rückmeldungen zeigt, dass die Steigerwaldbahn von einer Mehrheit der Befragten durchaus als Zukunftsperspektive gesehen wird. 61% aller Befragten (1042) freuen sich auf diese klimafreundliche Mobilität und für 54% der Befragten (924) erscheint die Bahn vorteilhaft für ihren Wohnort. Den ökologischen Vorteil der Bahn durch geringere Emissionen erkennen 63% (1087) und 61% (1054) sehen Vorteile für Mainfranken generell. Die durch die Bahn ermöglichte vernetzte Mobilität halten 61% (1070) für vorteilhaft.

Detaillierte Analyse zwischen einzelnen Gemeinden

Die Analyse differenziert dabei auch nach angegebenem Wohnort. Dabei zeigte sich, dass im nördlichen Streckenteil die Städte Gerolzhofen und Schweinfurt mit deutlich positiver Bewertung auffallen, während in den anderen Gemeinden nördlich von Gerolzhofen sich Befürworter und Gegner etwa die Waage halten und in einem Fall (Sulzheim) sogar die

Gegner überwiegen. Der südliche Streckenbereich zwischen Frankenwinheim und Kitzingen bewertet dagegen generell deutlich besser als der nördliche Bereich; insbesondere Wiesentheid fällt durch eine mehrheitlich positive Bewertung auf. Wahrscheinlich erhoffen sich die Bewohner der Gemeinden Richtung Kitzingen eine deutliche Verbesserung ihrer Mobilitätssituation durch die Bahn, während man im nördlichen Bereich (außer Gerolzhofen) meint, durch Busse bereits gut genug angebunden zu sein da der nördliche Bereich durch die Nähe zu den Städten bereits durch Buslinien angebunden ist.

Mehrheitlich will man die Bahn auch nutzen

Eine Mehrheit von 57% (983) würde die Bahn auch nutzen, wenn sie käme. Nur 36% (615) glauben, dass die Bahn für ihre Gemeinde zu teuer wäre. Zur Frage, ob sie an die Akzeptanz der Bahn glauben, besteht eine Ausgeglichenheit zwischen Zustimmung und Ablehnung. Die Bürger fühlen sich nur zur Hälfte gut von ihrer Kommune zur Steigerwaldbahn informiert, hier erscheint Nachholbedarf zu bestehen.

Die Untersuchung bildet die Altersstruktur im Bereich der befragten Gemeinden sehr gut ab und liefert aufgrund der vielfältigen öffentlichen Bekanntmachung der Umfrage aussagekräftige Erkenntnisse.

Der VCD hofft, dass diese Bürgermeinungen in die Waagschale geworfen werden für die künftigen Entscheidungen zum Fortbetrieb der Steigerwaldbahn und auch Berücksichtigung finden.

Diese vollständige Studie wird über den VCD Kreisverband Mainfranken-Rhön e.V. allen Interessierten zur Verfügung gestellt.

3. Technik, Umfragetool, Datenschutz

Für die Umfrage wurde das Umfragetool Limesurvey der Firma LimeSurvey GmbH, 22453 Hamburg verwendet.

LimeSurvey bietet ein vielfältiges, wissenschaftlichen Ansprüchen genügendes Paket an Funktionen, umfangreiche Umfragen zu gestalten. Sowohl die Erstellung als auch die Durchführung der Umfragen erfolgt webbasiert und per verschlüsselter Verbindung. Dies bedeutet gleichzeitig auch eine sichere Übermittlung der Daten für Teilnehmer. Mit diesem Programm lassen sich datenschutzgerechte und etwas größere Umfrageprojekte relativ einfach realisieren.

Die für die Umfrage verwendete kostenpflichtige Version, die von vielen Hochschulen und Instituten verwendet wird ermöglicht größere Umfänge und Auswahl-Kriterien.

Durch Setzen eines Cookies ist die Befragung nur einmal je teilnehmenden Endgerät möglich.

Die Absendung von mehreren Befragungen am gleichen Endgerät wäre möglich, es müssen dazu allerdings aktiv durch den Nutzer die gesetzten Cookies von diesem Endgerät gelöscht werden. Anhand der IP-Adresse kann dies aber nachverfolgt werden.

4. Hintergrund, Anlass zur Umfrage

Die Bahnstrecke Kitzingen–Schweinfurt, auch Steigerwaldbahn oder Untere Steigerwaldbahn, ist eine Nebenbahn in Bayern. Sie verläuft in Unterfranken von Kitzingen über Wiesentheid und Gerolzhofen nach Schweinfurt. Ihren Namen erhielt sie durch Verlauf ihres südlichen Bereichs durch das Steigerwaldvorland.

Der Verkehr auf der Strecke wurde in Etappen eingestellt, während es gleichzeitig Versuche zur Wiederinbetriebnahme gab und gibt. Seit 2019 wird eine beabsichtigte Wiederinbetriebnahme kontrovers in der Region diskutiert und wurde zum Politikum mit überregionaler Ausstrahlung. Durch Beschlüsse der Räte aus der Stadt Schweinfurt, Kreis Schweinfurt und Kreis Kitzingen ist im Frühjahr 2020 die Erarbeitung einer Potenzialanalyse der Bayerischen Eisenbahn Gesellschaft (BEG) angestoßen worden, welche Anfang 2021 veröffentlicht werden soll.

In den bisherigen öffentlichen Diskussionsrunden waren die Bürger der beteiligten Anliegergemeinden allerdings sehr gering beteiligt. Die politischen Vertreter der jeweiligen Anlieger*innen, also der Oberbürgermeister und die Bürgermeister*innen mit einem Teil ihrer Rät*innen vertraten vielfach die Ansicht, sie sprächen für die große Mehrheit ihrer jeweiligen Bürger.

Sowohl diverse Leserbriefe der Tageszeitung als auch Gespräche in kleineren nichtpolitischen Kreisen ergaben häufig ein anderes Bild.

Um die unterschiedlichen Wahrnehmungen zu verifizieren, entstand das Vorhaben, diese Studie durchzuführen, in der die Bürger entlang der Bahntrasse selber ihre Ansichten und Meinungen kundtun können.

5. Zeitlicher Ablauf der Umfrage

Die Idee zur Umfrage entstand im Verlauf der beiden am 3.12.2020 eingereichten Bürgeranträge in Sennfeld und Gochsheim zur Neutralität der Steigerwaldbahn. Infolge der konträren Diskussionen in den politischen Gremien erwuchs die Notwendigkeit nach mehr Objektivität zu den gemachten Aussagen über die Bürgerwünsche.

Über die Jahreswende 2020/2021wurde die Umfrage in den Gremien des VCD ausgearbeitet und ab 10.01.2021 „scharf geschaltet“ und konnte bis einschließlich 10.02.2021 beantwortet werden.

6. Bekanntmachung der Umfrage

Es wurde darauf verzichtet, eine zufällige Auswahl von Befragten zu treffen. Stattdessen wurde durch Öffentlichkeitsarbeit versucht, alle Bürger*innen in den Gemeinden entlang der

Strecke zu erreichen, auf diese Umfrage hinzuweisen und die Beteiligung an dieser Umfrage zu erbitten.

Um eine Verzerrung der Antworten zu vermeiden, wurde die Umfrage über die Mainpost, sw1.news, InFranken.de, Radio Primaton und auf mehreren Webseiten publiziert. Diverse social-media-Seiten wiesen ebenfalls auf die Umfrage hin. Durch diese Vielfalt war die Umfrage sowohl für Befürworter als auch für Gegner der Bahnstrecke bekannt und alle Gruppen hatten die Möglichkeit der Beteiligung.

Die Bürger*innen der Gemeinden entlang der Steigerwaldbahn erhielten vom VCD als Briefkasteneinwurf Flyer mit für die jeweilige Gemeinde wichtigen Zusatzinformationen. Es wurden dazu 5 Varianten aufgelegt für Sennfeld-Gochsheim, Grettstadt, Gerolzhofen-Lülsfeld-Sulzheim, Wiesentheid-Prichsenstadt, Großlangheim-Kleinlangheim.

7. Fragestellungen und Bewertung

Die Umfrage bestand inhaltlich darin, sich zu vorgegebenen Aussagen zu äußern, ob man diesen zustimmt oder nicht. Um die Objektivität zu gewährleisten, waren dabei Aussagen enthalten, die als „Pro Steigerwaldbahn“ einzustufen sind, als auch solche, die in die Richtung „Contra“ zielen. Zu jeder Aussage konnten folgende Antworten ausgewählt werden:

A0: weiß nicht
A1: stimme voll und ganz zu
A2: stimme zu
A3: stimme nicht zu
A4: stimme überhaupt nicht zu

Je Frage war nur eine Antwort zulässig und technisch möglich, jede Frage musste verpflichtend beantwortet werden.

Durch diese vorgegebenen Antwort-Klassen waren für die Befragten alle subjektiven Antworten von „ganz negativ“ bis „unentschlossen“ hin zu „ganz positiv“ möglich. Die anschließende statistische Auswertung der Antworten vereinfachte sich dadurch.

Die Antworten A1 bis A4 wurden mit Gewichtungsfaktoren versehen, um die Bedeutung der jeweiligen Antwort numerisch zu berücksichtigen. Dabei wurden verwendet:

Faktor *+2*	für	A1:	stimme voll und ganz zu
Faktor *+1*	für	A2:	stimme zu
Faktor *-1*	für	A3:	stimme nicht zu
Faktor *-2*	für	A4:	stimme überhaupt nicht zu
ohne Wertung	für	A0:	weiß nicht = Stimm-Enthaltung

Mit den Antworten und diesen zugeordneten Gewichtungsfaktoren wird jeweils eine Bewertung errechnet gemäß der Formel:

$$\text{Bewertung} = 2*N_1*A_1 + N_2*A_2 - N_3*A_3 - 2*N_4*A_4$$

$A_{1,2,3,4}$ = Antwortgruppe
$N_{1,2,3,4}$ = Summe der Antworten der jeweiligen Antwortgruppe

Somit kann bei jeder Antwort eine Bewertung berechnet werden, die immer im Wertebereich zwischen -2 und +2 liegt.

Beispiel: Die Bewertung -2 bedeutet, dass alle Antworten mit „stimme überhaupt nicht zu“ eingegangen waren und die Bewertung +2, dass alle Antworten „stimme voll und ganz zu“ enthielten. Je nach Verteilung der Antworten verschiebt sich die Bewertung in die jeweilige Richtung. Der Faktor berücksichtigt somit im linearen Maßstab die getroffenen Aussagen.

Um die Umfrageergebnisse zur Grundgesamtheit der Anwohner in Beziehung setzen zu können, wurden auch der Hauptwohnsitz und das Alter des Teilnehmers verpflichtend abgefragt. Somit können die Antworten im Vergleich zu den Einwohnerzahlen der jeweiligen Gemeinden und den Altersstrukturen in Korrelation gesetzt werden.

Die Fragestellungen sind derart gestaltet, dass sowohl Befürworter*innen als auch Gegner*innen die gestellten Fragen je nach ihrer Überzeugung wechselnd sowohl mit A1 als auch mit A4 beantworten müssen. Dadurch wird die Aufmerksamkeit erhöht und ein einfaches Ankreuzen an immer derselben Stelle ohne Durchlesen des Fragetextes vermieden.

8. Ergebnisse, Auswertungen

8.1. Allgemeines

Im Umfragezeitraum vom 10.01.2021 bis zum 10.02.2021 sind insgesamt 1.824 Antworten eingegangen, wovon 1.714 in die statistische Auswertung gingen.

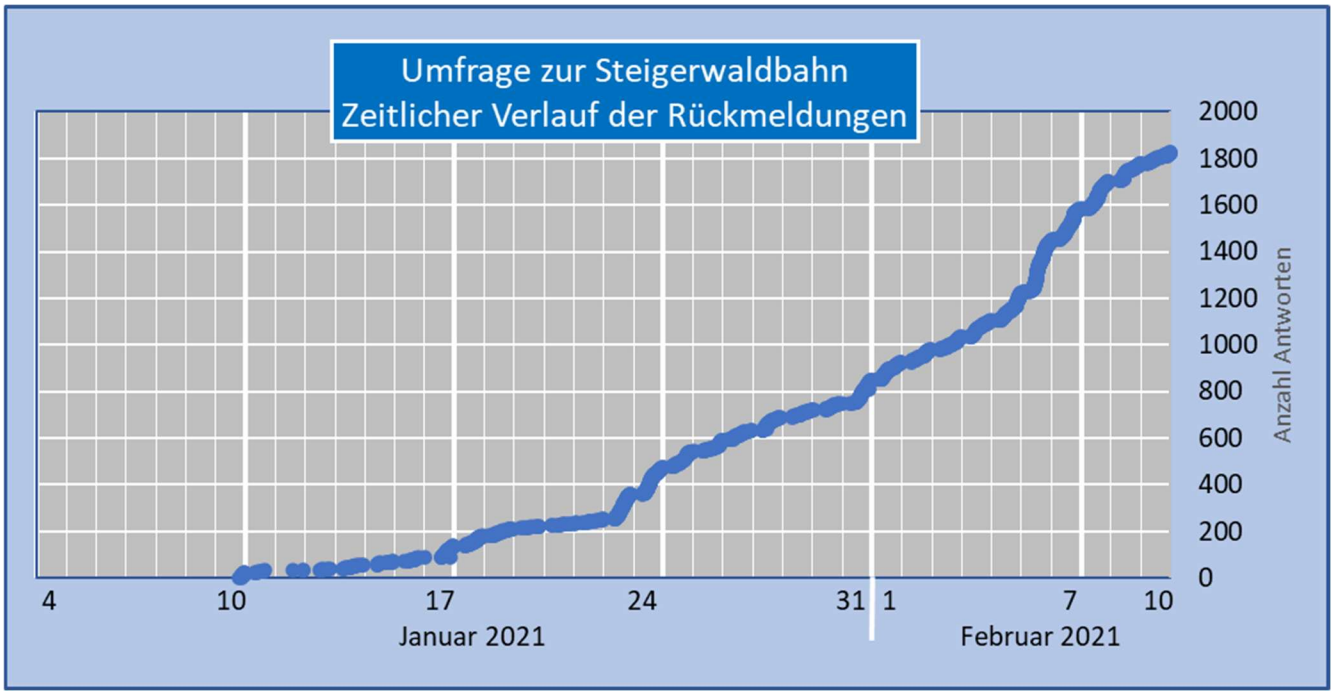


Diagramm: Zeitlicher Verlauf der Rückmeldungen

Antworten, die nicht vollständig ausgefüllt waren oder während der Bearbeitung abgebrochen wurden, werden in der Auswertung nicht betrachtet. Diese Vorauswahl leistet das Umfragetool Limesurvey bereits.

Bei der detaillierten Durchsicht fiel auf, dass einige wenige Absender-IP-Adressen mehrfach gelistet waren. Mehrfache Antworten wurden durch Einschalten der entsprechenden Option im Umfragetool wirksam verhindert. Dies erfolgt durch Setzen eines Cookies auf dem jeweiligen Endgerät. Dadurch ist normalerweise nach einer Antwort-Absendung eine zweite Beteiligung nicht mehr möglich; die Anwender erhalten beim zweiten Teilnahmeversuch einen Hinweis, dass man bereits an der Umfrage teilgenommen hat.

Ist den Anwendern die Funktionsweise von Cookies bekannt, so kann man mehrfach teilnehmen, wenn man ganz bewusst im Browser die Cookies aktiv löscht. Dies ist die einzige Möglichkeit mit einem Endgerät mehrmals an der Umfrage teilzunehmen. Darüber hinaus besteht natürlich die technisch nur schwer auszuschließende Möglichkeit, mit mehreren Browsern auf dem gleichen Gerät oder z.B. mit Laptop und Smartphone mehrere Stimmen abzugeben.

Um eine bewusste Verfälschung der Umfrage auszuschließen, wurden daher alle mehrfach über eine gleiche IP-Adresse gesendeten Rückmeldungen überprüft. Es stellte sich heraus, dass bei Mehrfachmeldungen stets unterschiedliche Altersgruppen angegeben und auch unterschiedliche Bewertungen durchgeführt wurden. Es muss also davon ausgegangen werden, dass in diesen Fällen mehrere Familienangehörige von verschiedenen Endgeräten am gleichen Hausanschluss oder im gleichen öffentlichen WLAN an der Umfrage teilgenommen haben.

Über 11 IP-Adressen wurden allerdings mehr als 6 Bewertungen abgegeben. Da hier eindeutige Tendenzen von beabsichtigter Verfälschung ersichtlich waren, wurden alle Ergebnisse dieser IP-Adressen aus der statistischen Analyse genommen. Es handelte sich damit um insgesamt 109 Bewertungen (55 * „Pro-Bahn“; 54 * „Contra-Bahn“).

Da im Zusammenhang mit der Uhrzeit der Stimmabgabe Rückschlüsse auf die Herkunft der Stimmen gezogen werden könnten, wurden die IPs anschließend aus Datenschutzgründen aus der Datenbank gelöscht.

8.2. Hauptwohnsitz

Die Frage nach dem Hauptwohnsitz ermöglicht die Zuordnung zu den tatsächlichen Anliegergemeinden und den umliegenden Kreisen. Daraus lassen sich Rückschlüsse über die tatsächliche Bewertung der Anliegergemeinden ermitteln gegenüber den allgemeinen Urteilen zum Bahn-Nahverkehr von entfernten Teilnehmern.

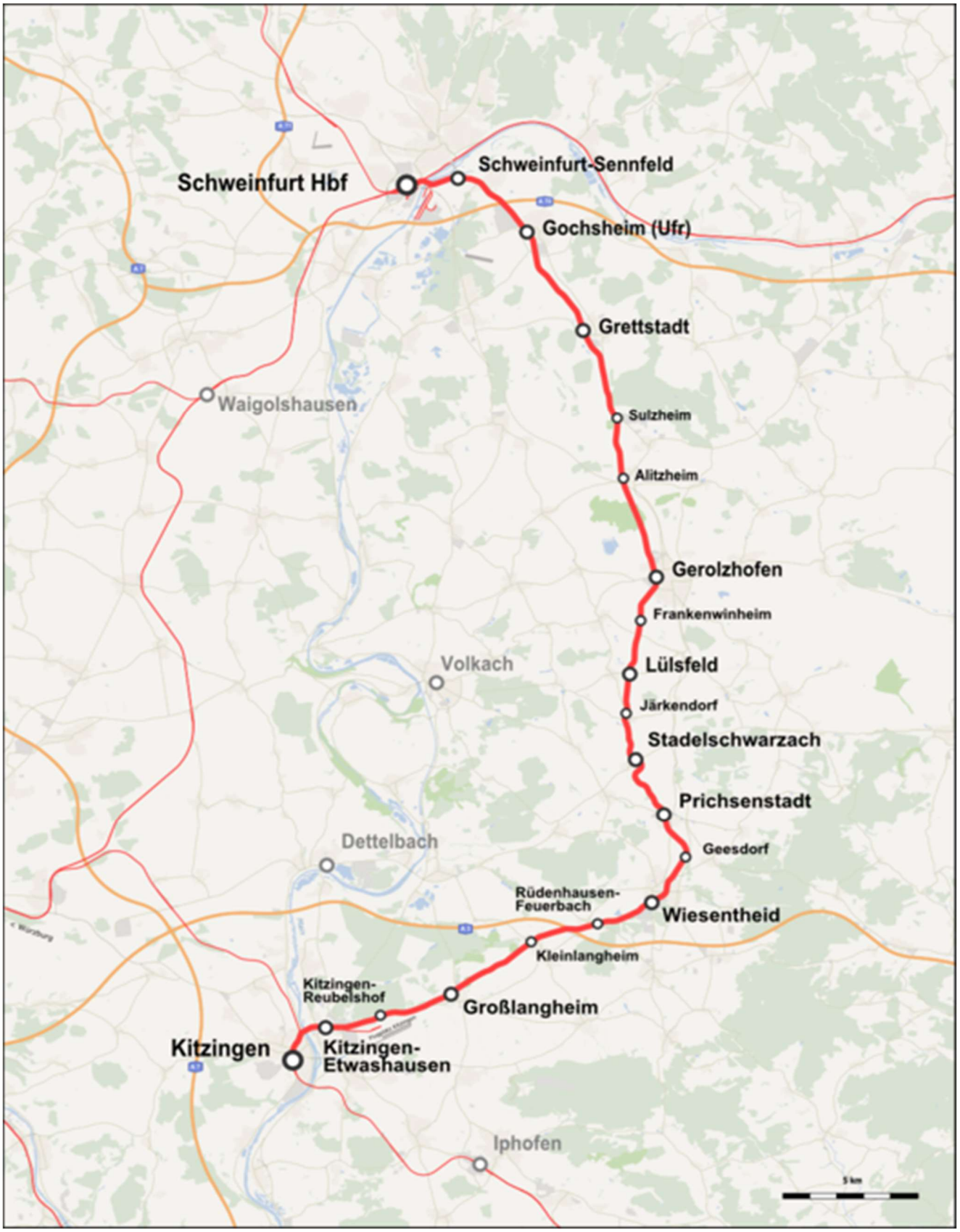


Bild: Landkarte des Streckenverlaufs mit den Anliegergemeinden (Quelle:wikipedia.org)

Ergebnisse:

Insgesamt gingen 1824 vollständige Antworten ein, wovon 1715 in die statistische Auswertung genommen wurden.

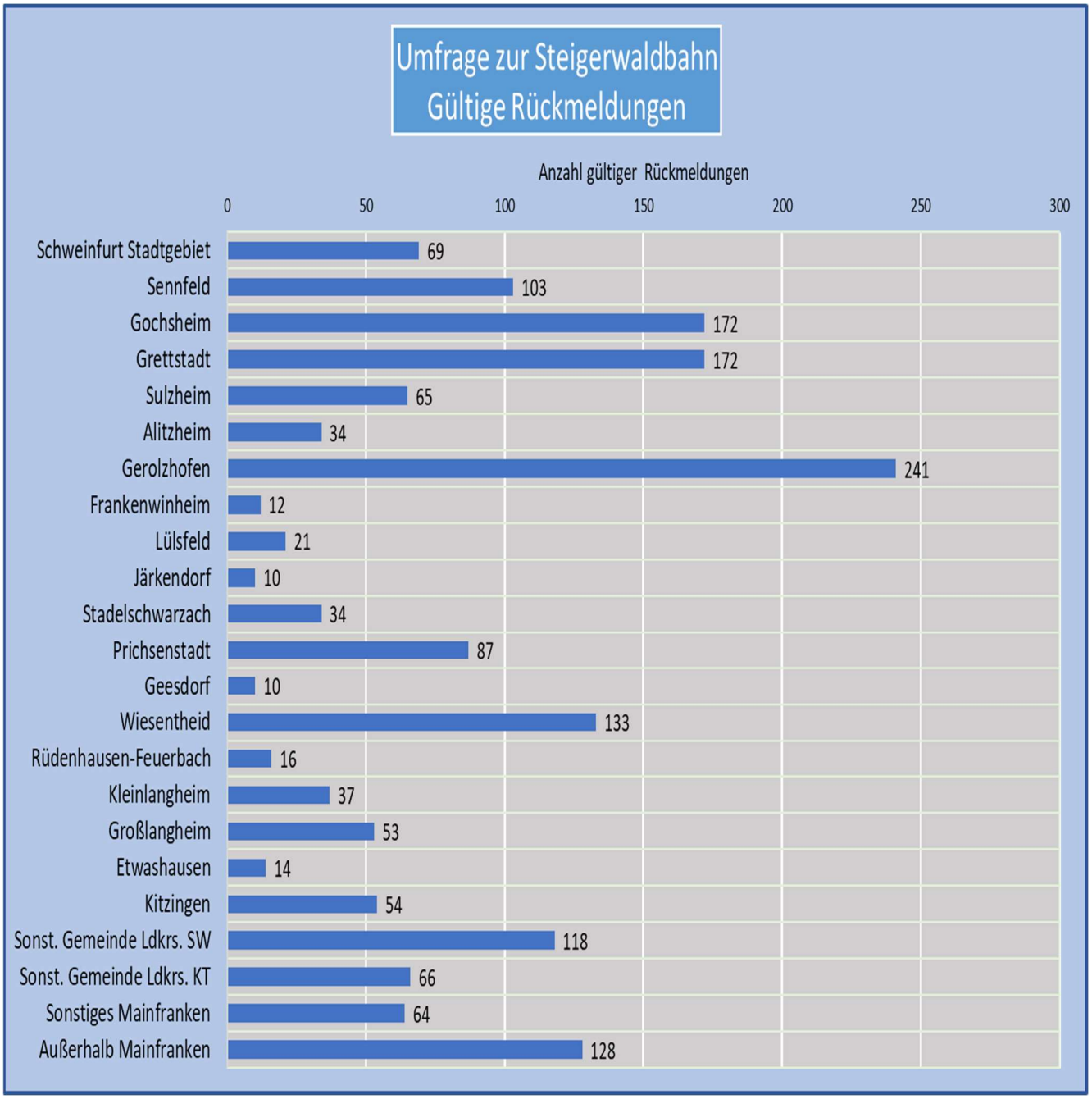


Diagramm: Antworten bezogen auf den jeweiligen Wohnort

Direkt an der Strecke liegende Anwohner*innen waren mit 1337 Rückmeldungen beteiligt, aus den Landkreisen Schweinfurt und Kitzingen 182, aus dem sonstigen Mainfranken 64 und außerhalb Mainfrankens 128.

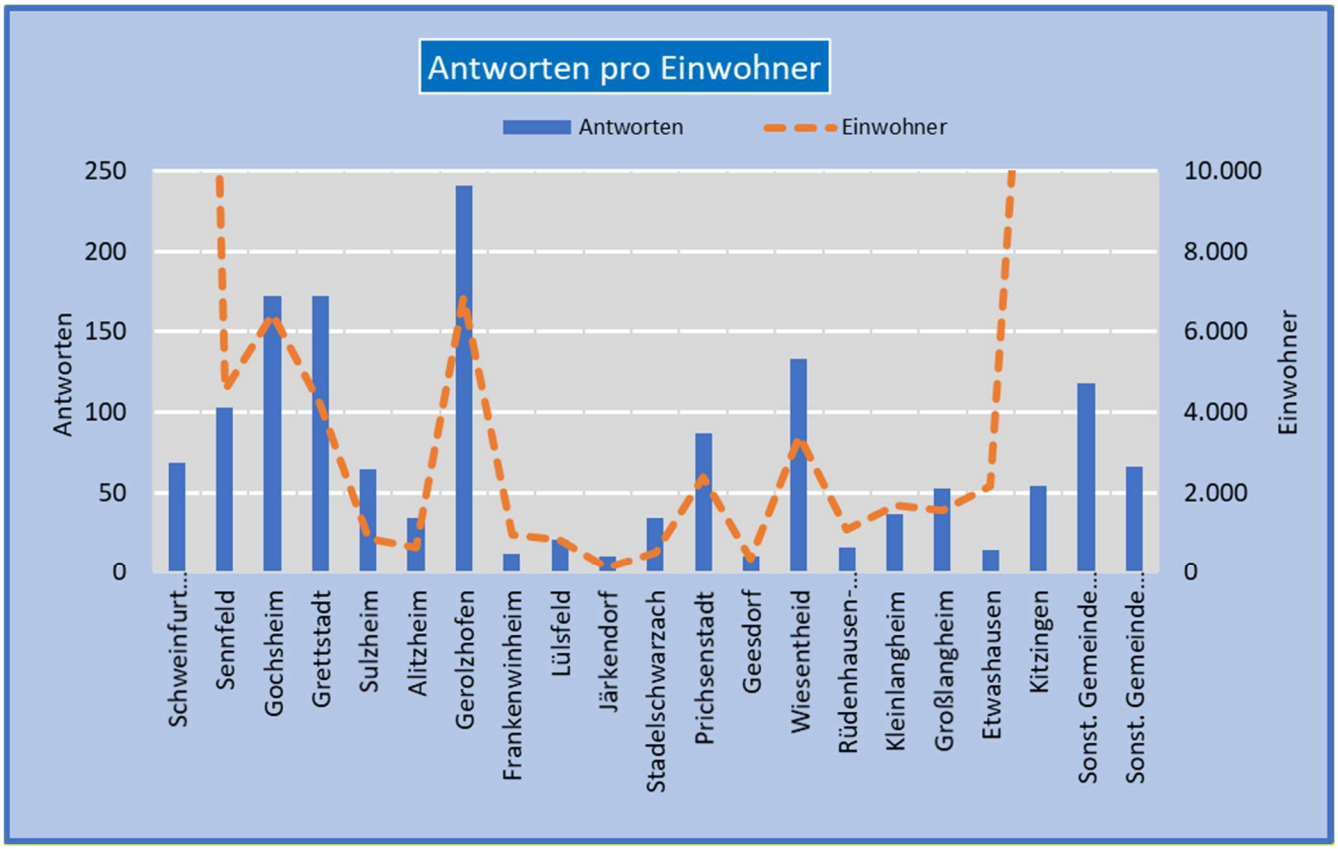


Diagramm: Antworten bezogen auf die Einwohnerzahlen

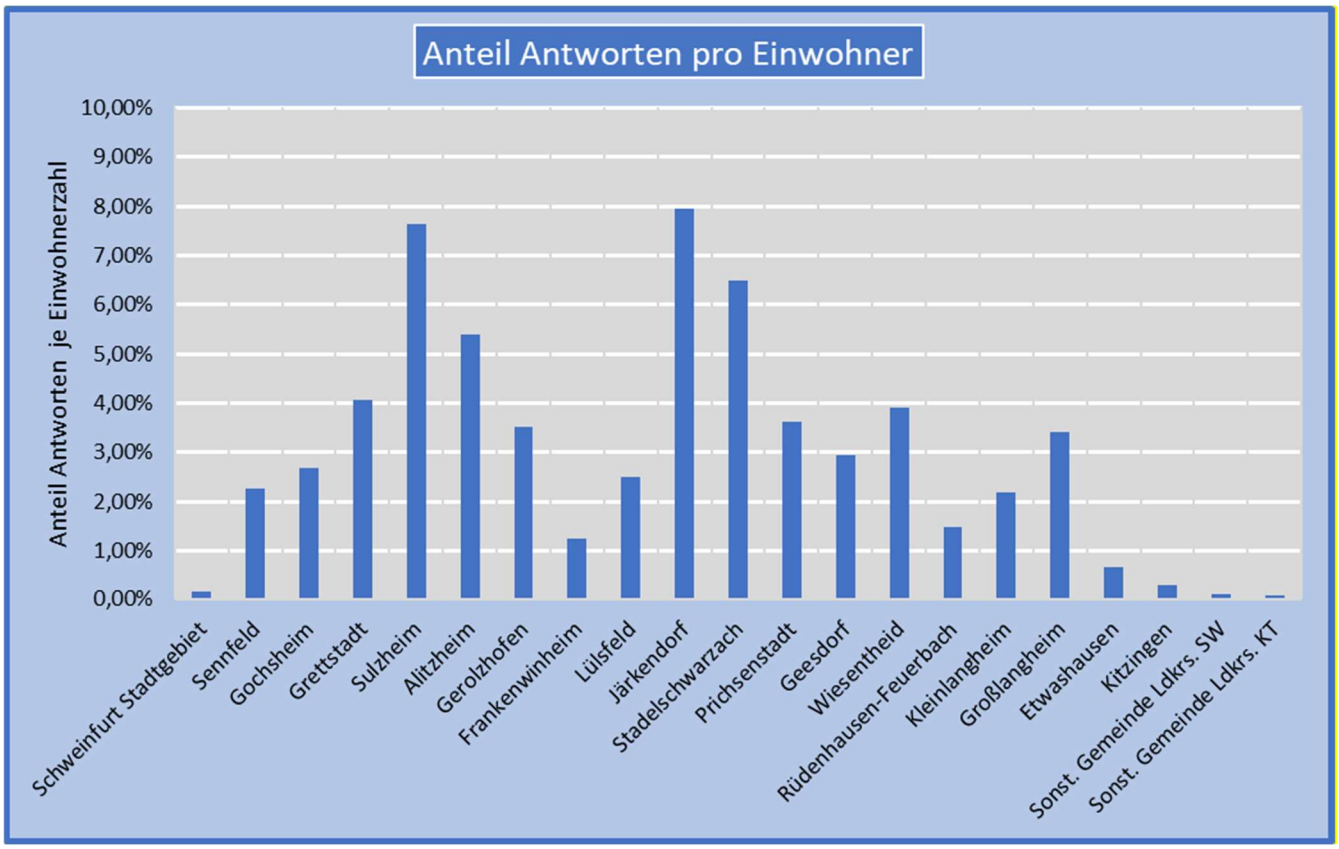


Diagramm: Antworten bezogen auf EW prozentual

Folgerungen:

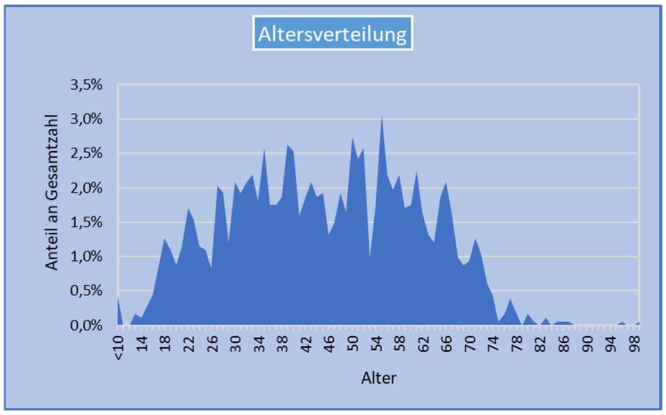
Im Bereich der Bahnlinie (ab Sennfeld bis Etwashausen) beteiligten sich 1214 Anwohner. Bei der Einwohnerzahl der Gemeinden entlang dieses Bereiches von 38.707 bedeutet das einen Beteiligungs-Durchschnitt von 3,1 % .

Die Beteiligungen differierten zwischen 0,7 und 8%, wobei die tatsächliche Einwohnerzahl bei diesem Vergleich berücksichtigt werden muss. So weist Järkendorf mit 10 Antworten eine sehr hohe prozentuale Beteiligung von 8% auf, hat aber nur 126 Einwohner.

Insgesamt ist das hohe Rückmeldeergebnis positiv zu bewerten, es deutet auf ein großes Interesse an dem Thema Steigerwaldbahn hin.

8.3. Alter

Die Frage nach dem Alter der Befragten ermöglicht eine Korrelation zu der tatsächlichen Demografie und ermöglicht eine Aussage zur statistischen Relevanz der befragten Bevölkerungsgruppe gegenüber der Grundgesamtheit.



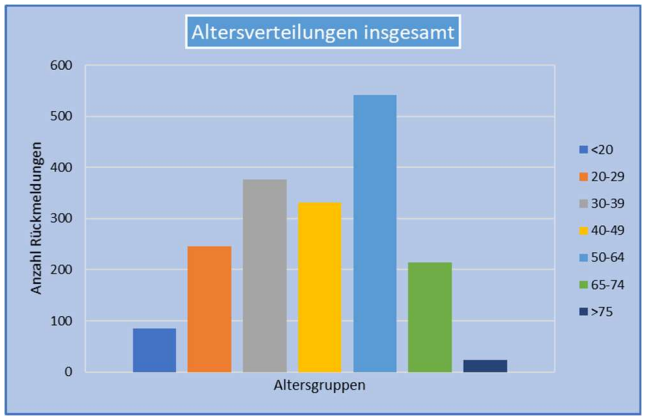


Diagramm: Altersstruktur alle Rückmeldungen

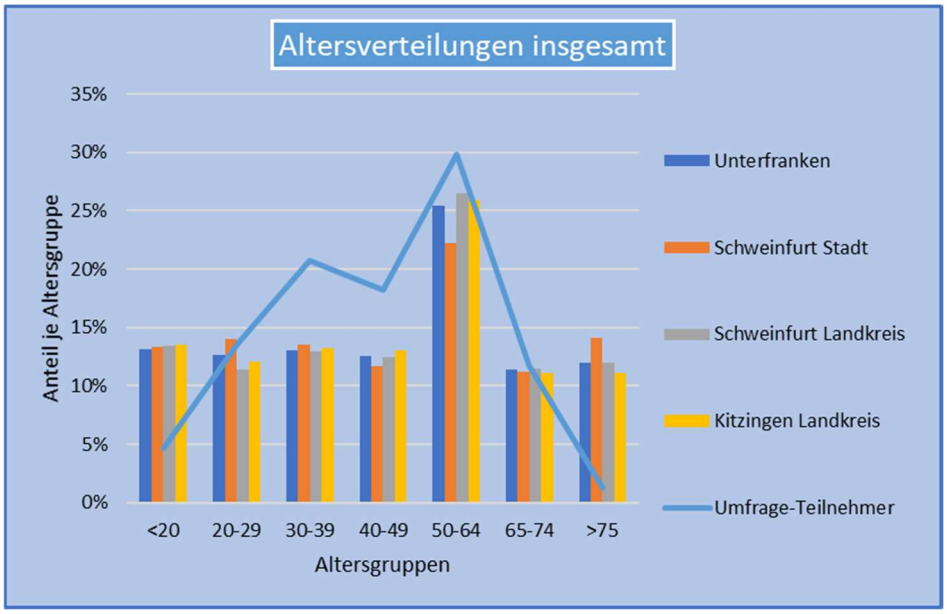


Diagramm: Altersstruktur in Klassen Umfrage, Ufr., KT, SW, SW-Lkrs.

Folgerungen:

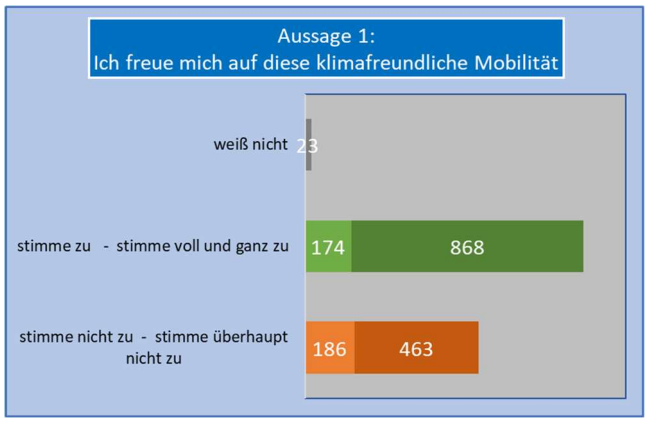
Die statistische Verteilung dieser Stichprobe über 1715 Rückmeldungen lässt bezogen auf das Alter einen sehr guten Zusammenhang zu der Grundgesamtheit erkennen.

Die Altersstruktur korreliert sogar recht gut mit der Altersverteilung der größeren Einheiten wie Unterfranken, Landkreis Kitzingen, Landkreis Schweinfurt und der Stadt Schweinfurt. Die älteren Menschen sind unterrepräsentiert, was sich in der digitalen Befragung begründen kann. Die jüngeren Menschen <20 Jahren sind nur zu ca. 40% enthalten, wobei die Statistik bei der Altersgruppe <20 alle Menschen, also auch Kleinkinder beinhaltet, die natürlich diese Befragung nicht erreicht. Berücksichtigt man diese Kenntnis, kann der Anteil der Menschen <20 als ausreichend berücksichtigt gewertet werden.

8.4. Fragen - Aussagen

8.4.1. Aussage 1 „Ich freue mich auf diese klimafreundliche Mobilität“

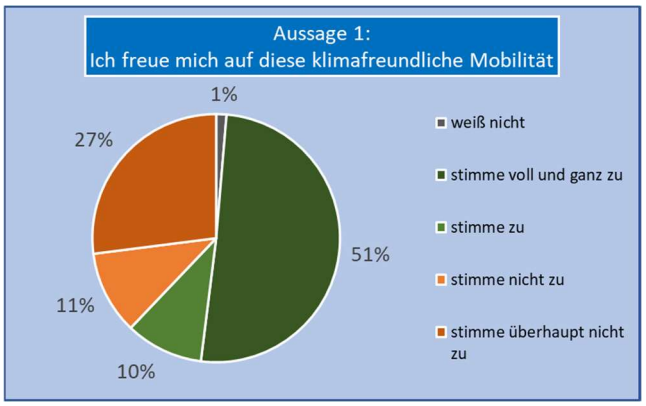
Die Frage zielt auf die Einstellung aller Teilnehmer*innen ab, wie sie zu dem Angebot der klimafreundlichen Mobilität im speziellen Fall der Steigerwaldbahn stehen. Aus den Rückmeldungen als Zustimmung oder Ablehnung lässt sich ein Meinungsbild erstellen.



Deutlich sticht der sehr große Anteil (868) als „stimme voll und ganz zu“ auf, dieser Anteil ist nahezu doppelt so hoch wie die Antworten mit „stimme überhaupt nicht zu“ (463).

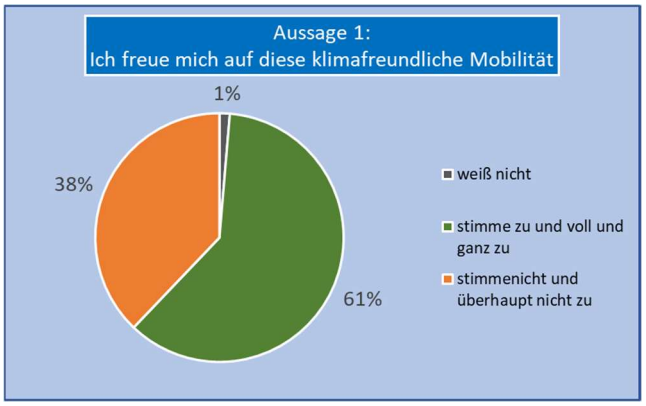
Nur sehr wenige Teilnehmer*innen (23) haben zu dieser Frage keine Meinung.

Diagramm: Zustimmungs-Häufigkeit zur Aussage 1



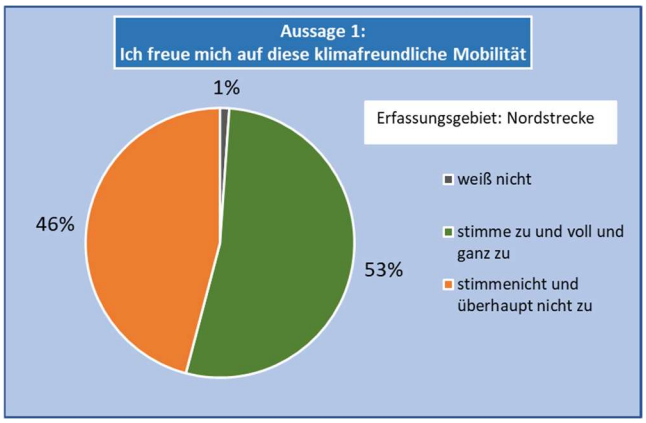
In der prozentualen Betrachtung liegt die Antwort „stimme voll und ganz zu“ bei 51% gegenüber 27% „stimme überhaupt nicht zu“.

Diagramm: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 1



Bei einer Clusterung der Antworten A1 und A2 (Zustimmend) und der Antworten A3 und A4 (Nicht zustimmend) liegt der Anteil der Zustimmung bei 61%.

Diagramm: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 1 - Cluster



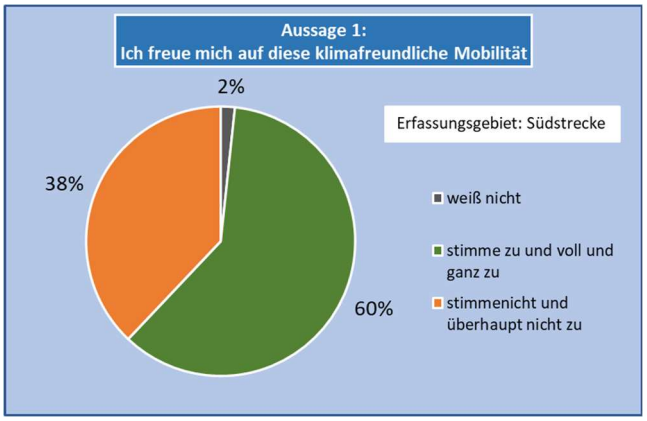


Diagramme: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 1 in Streckenbereichen
Nördlich (SW-Stadt – Gerolzhofen) *Südlich (Frankenwinheim – Kitzingen)*

Werden die Antworten der Anwohner*innen der einzelnen Streckenabschnitte statistisch ausgewertet, so zeigt sich, dass sich der Südteil (Frankenwinheim-Kitzingen) mit 60% gegenüber 53% des Nordteils (SW-Stadt-Gerolzhofen) noch mehr auf diese klimafreundliche Mobilität freut.

Noch detaillierter lassen sich die Antworten bezüglich der geografischen Herkunft analysieren. Für alle Ortsteile wurden gemäß der mathematischen Funktion (Seite 3) ein Wert berechnet, der die Zustimmungen (stimme voll und ganz zu, stimme zu, stimme nicht

zu, stimme überhaupt nicht zu) in eine Bewertungszahl überführt. Eine 100% Zustimmung gemäß „stimme voll und ganz zu“ führt zu einer Bewertungszahl gleich „2“, eine 100% Zustimmung gemäß „stimme überhaupt nicht zu“ führt zu einer Bewertungszahl „-2“. Die berechnete Bewertungszahl „0“ bedeutet gleichviel Zustimmungen wie Ablehnungen. Die Antwort „weiß nicht“ wird gemäß Wahlrecht als Enthaltung gewertet und geht nicht in die Berechnung ein.

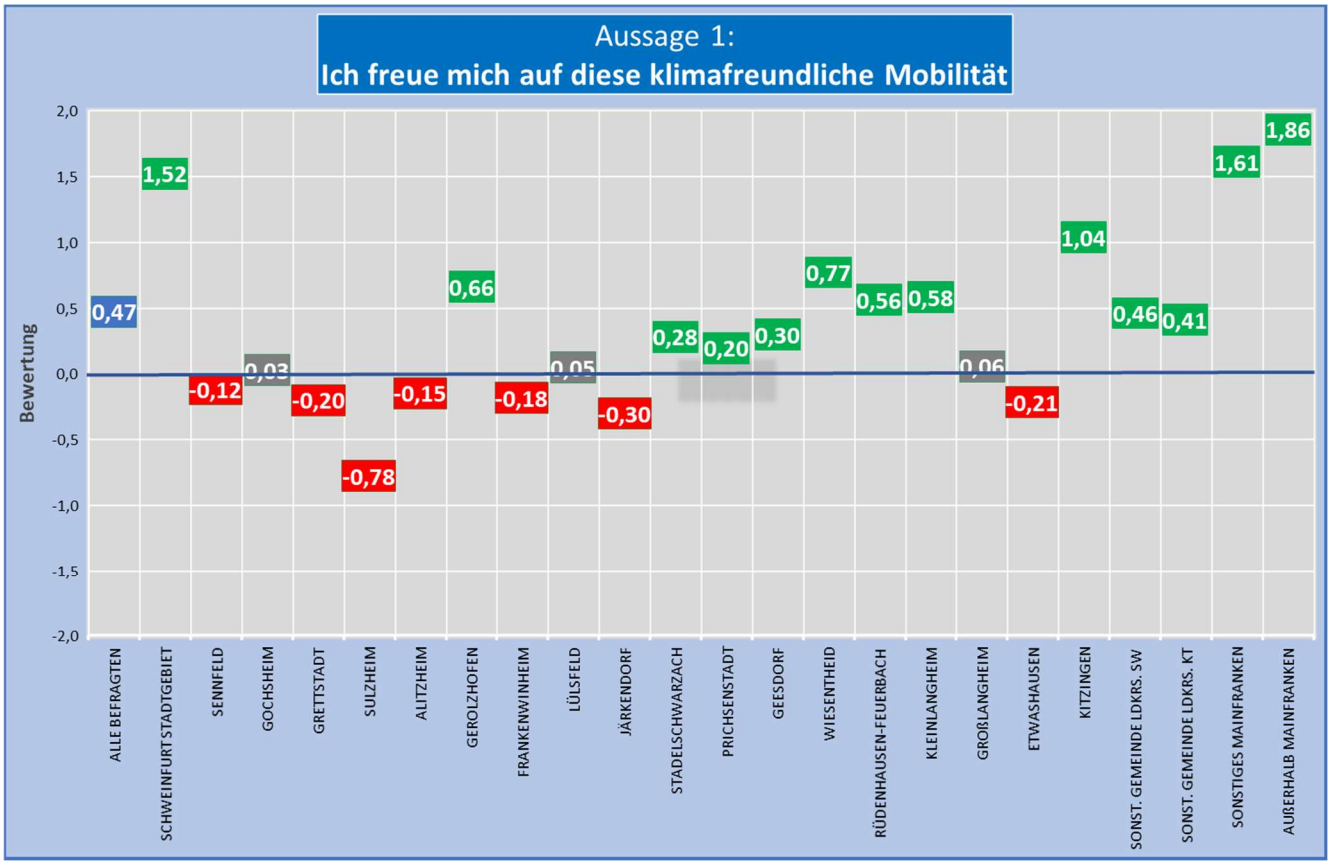


Diagramm: Bewertungen aller Ortsteile / Gemeinden

Aus dieser Darstellung ist ersichtlich, dass es abweichende Bewertungen der jeweiligen Gemeindeteile entlang der Strecke gibt.

Der nördliche Streckenteil dominiert mit einer positiven Bewertung in den Orten Schweinfurt Stadt und Gerolzhofen, wogegen die Gemeinden entlang dieses Streckenteils eine ganz leicht negative Bewertung abgeben. Die Gemeinde Sulzheim sticht mit einer Bewertung von -0,78 bei insgesamt 65 Rückmeldungen hervor. Eine Ursache könnte darin liegen, dass Sulzheim nicht direkt an der Bahntrasse liegt und man aufgrund der Entfernung zum Bahnhof keine Vorteile sieht. Die Stadt Gerolzhofen sticht mit der positiven Bewertung von +0,66 bei 241 Rückmeldungen ebenfalls hervor. In der Stadt Gerolzhofen werden wohl die Vorteile einer Bahnanbindung deutlich geschätzt.

Der südliche Streckenteil dominiert mit einer meist positiven Bewertung in den Orten. Die Ursache kann in der erhofften besseren Anbindung des ländlichen Raumes an den ÖPNV liegen, denn die Orte auf diesem Abschnitt sind weder nach Schweinfurt noch nach Kitzingen besonders gut angebunden.

Zusammenfassung zu Aussage 1:
„Ich freue mich auf diese klimafreundliche Mobilität“

- Die Mehrheit aller Befragten freut sich auf diese klimafreundliche Mobilität (61%), 52% aus dem nördlichen und 60% aus dem südlichen Streckenteil.
- Die Bewertung aller Befragten ergibt einen Wert von +0,47 auf der Skala -2…+2, Gemeinden im nördlichen Streckenbereich leicht negative, im südlichen deutlich positiv, Städte immer deutlich positiv.
- Die Gemeinde Sulzheim weist den niedrigsten Wert mit -0,78 auf.

8.4.2. Aussage 2: „Ich glaube nicht an die Akzeptanz der Bahn“

Die Frage zielt ebenfalls auf die Einstellung der Teilnehmer*innen ab, wie sie zu ihrer Akzeptanz zur Bahn stehen. Aus den Rückmeldungen als Zustimmung oder Ablehnung lässt sich ein Meinungsbild erstellen. Wer „nicht“ oder „überhaupt nicht“ zustimmt, sagt damit aus, dass er an die Akzeptanz der Bahn glaubt.

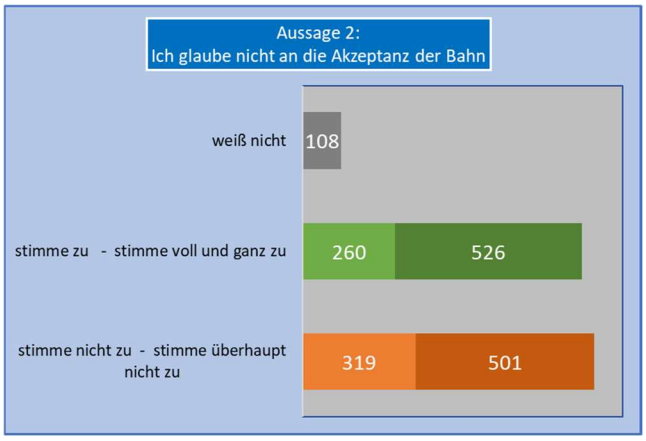
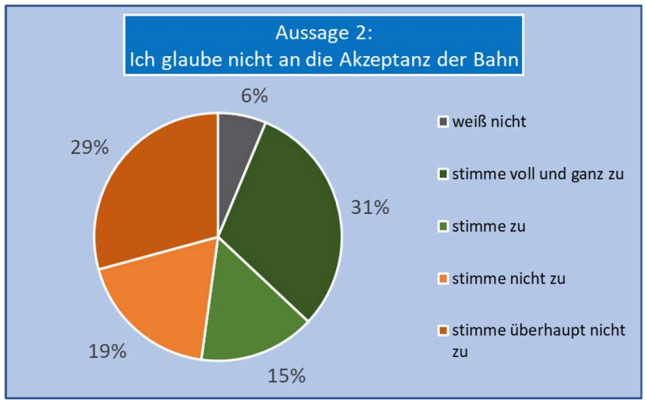


Diagramm: Zustimmungs-Häufigkeit zur Aussage 2

Die Beantwortung dieser Frage ergibt eine gleichwertige Verteilung zwischen Zustimmung und Ablehnung.

Auch die ausgeprägteren Meinungen als „stimme voll und ganz zu“ und „stimme überhaupt nicht zu“ sind annähernd gleich vertreten.

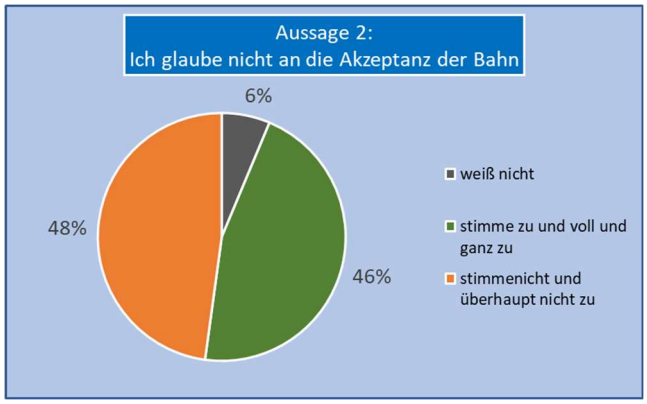
Ein etwas größerer Anteil der Teilnehmer (108) hat zu dieser Frage keine Meinung.



In der prozentualen Betrachtung liegt die Antwort „stimme voll und ganz zu“ bei 31% gegenüber 29% „stimme überhaupt nicht zu“.

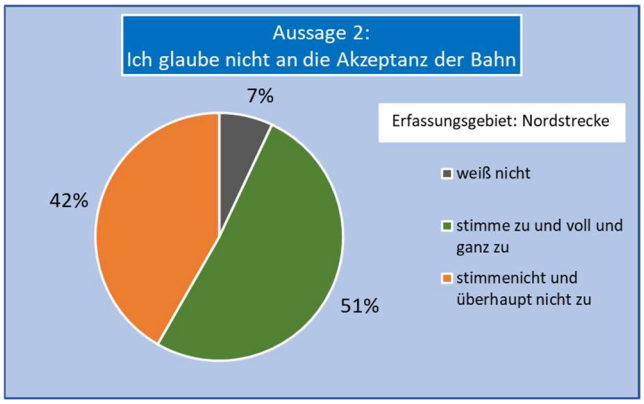
Auch die Beantwortung „stimme zu“ bei 15% gegenüber 19% „stimme nicht zu“ zeigt keinen besonderen Ausschlag.

Diagramm: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 2



Bei einer Clusterung der Antworten A1 und A2 (Zustimmend) und der Antworten A3 und A4 (Nicht zustimmend) liegt der Anteil der Zustimmung bei 46%, der Nicht-Zustimmung bei 48%.

Diagramm: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 2 - Cluster



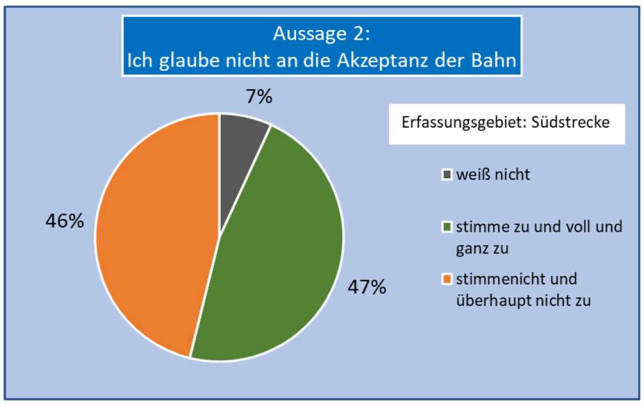


Diagramme: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 2 in Streckenbereichen
Nördlich (SW-Stadt – Gerolzhofen) *Südlich (Frankenwinheim – Kitzingen)*

Werden die Antworten von Anwohnern*innen der einzelnen Streckenabschnitte statistisch ausgewertet, so zeigt sich, dass der Nordteil (SW-Stadt-Gerolzhofen) mit 51% nicht an die Akzeptanz der Bahn glaubt. 42% glauben in diesem Streckenabschnitt aber an die Akzeptanz der Bahn.

Im Südteil (Frankenwinheim - Kitzingen) liegen Zustimmung und Nichtzustimmung nahezu gleichauf.

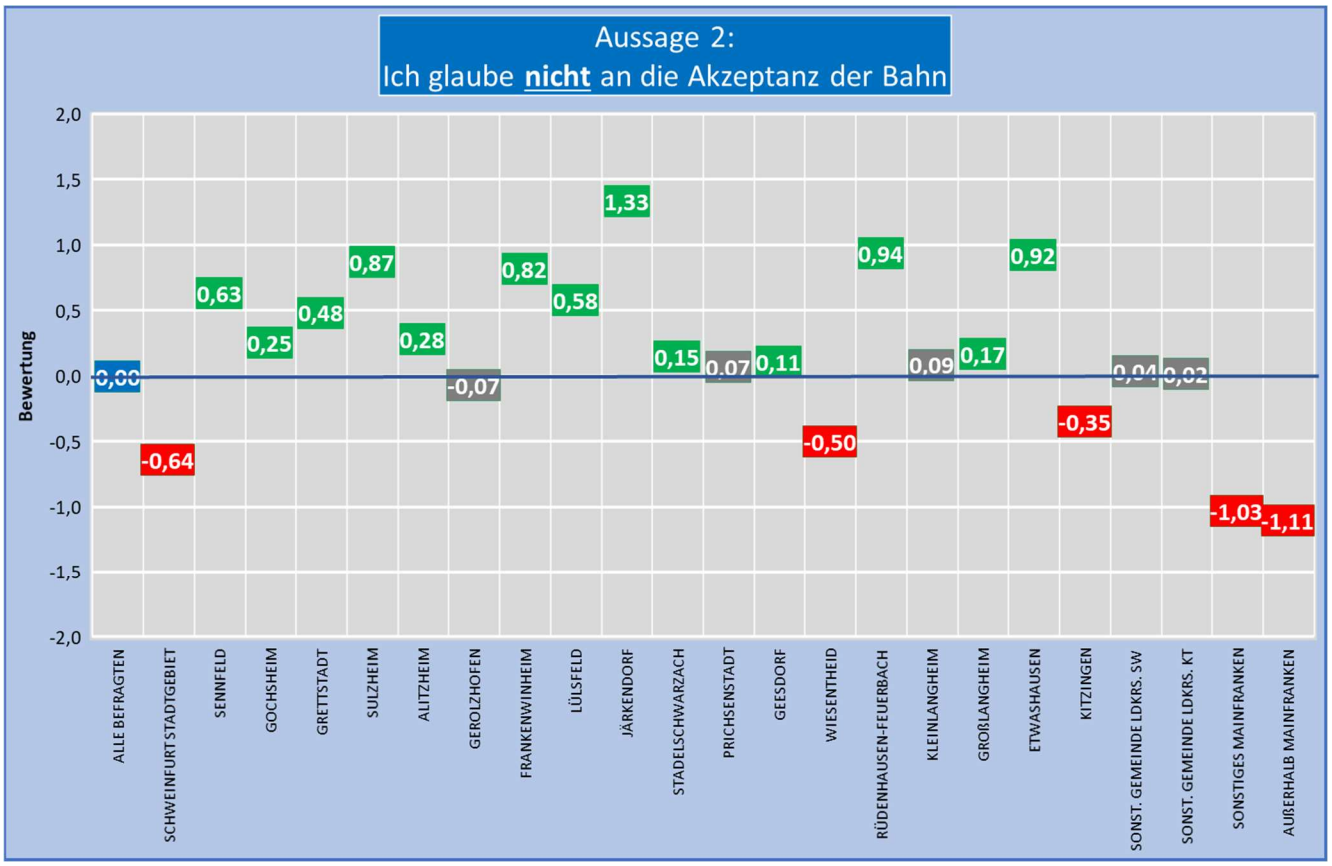


Diagramm: Bewertungen aller Ortsteile / Gemeinden

Aus dieser Darstellung ist ersichtlich, dass es abweichende Bewertungen der jeweiligen Gemeindeteile entlang der Strecke gibt.

Der nördliche Streckenteil dominiert in Schweinfurt Stadt mit einer positiven Bewertung zum Glauben der Akzeptanz der Bahn, wogegen die anderen Gemeinden in diesem Streckenabschnitt eher skeptisch der Akzeptanz gegenüber stehen.

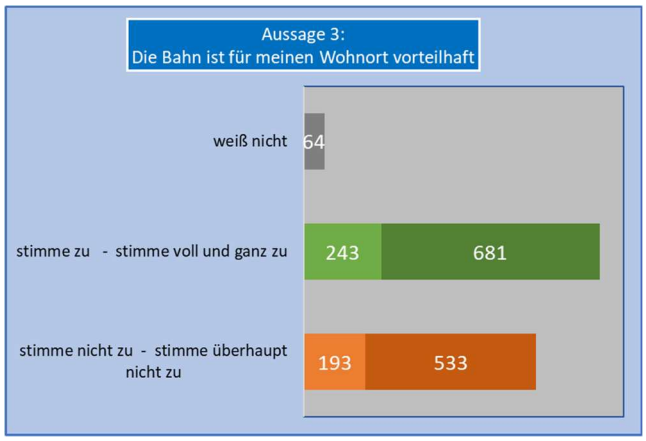
Interessant ist der positive Glauben an die Akzeptanz der Bahn von Befragten im sonstigen Gebiet Mainfrankens und außerhalb Mainfrankens.

Zusammenfassung zu Aussage 2:
„Ich glaube nicht an die Akzeptanz der Bahn“

- Es besteht eine Ausgeglichenheit zwischen Zustimmung und Ablehnung der Aussage.
- Die Gemeinden direkt an der Strecke sehen die Akzeptanz der Strecke geringfügig kritisch, in den Gebieten Sonstiges Mainfranken und auch außerhalb Mainfrankens glaubt man eher an die Akzeptanz der Bahn.

8.4.3. Aussage 3: „Die Bahn ist für meinen Wohnort vorteilhaft“

Die Frage zielt auf die die Einstellung aller Teilnehmer ab, wie sie zu dem Angebot der Bahn in Bezug auf ihren persönlichen Wohnort stehen. Aus den Rückmeldungen als Zustimmung oder Ablehnung lässt sich ein Meinungsbild erstellen.

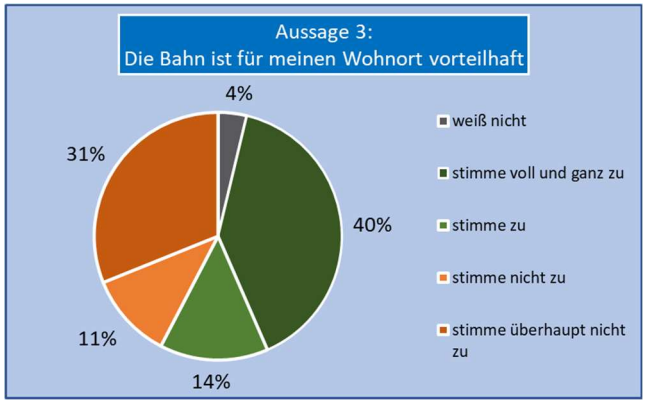


Deutlich sticht der sehr große Anteil (681) als „stimme voll und ganz zu“ auf, dieser Anteil ist deutlich höher als der Anteil der Antworten mit „stimme überhaupt nicht zu“ (533).

Nur wenige Teilnehmer (64) haben zu dieser Frage keine Meinung

Insgesamt sehen mehr Teilnehmer einen Vorteil für ihren Wohnort durch die Bahn.

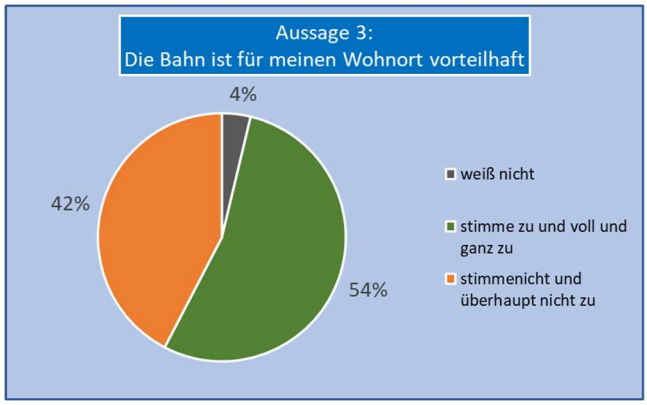
Diagramm: Zustimmungs-Häufigkeit zur Aussage 3



In der prozentualen Betrachtung liegt die Antwort „stimme voll und ganz zu“ bei 40% gegenüber 31% „stimme überhaupt nicht zu“.

Dieses Verhältnis besteht im gleichen Maße bei der Antwort „stimme zu“ bei 14% gegenüber „stimme nicht zu“ von 11%

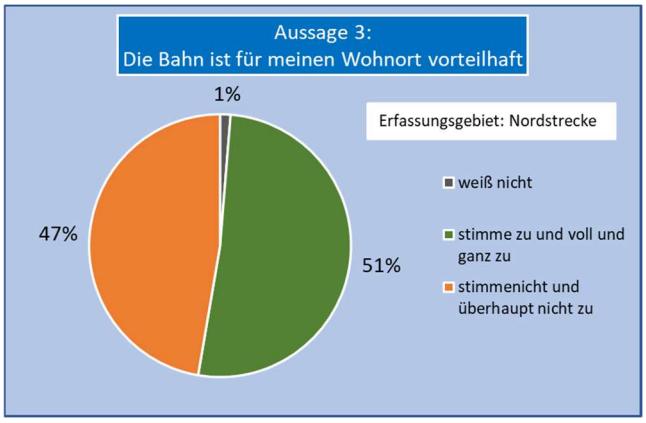
Diagramm: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 3



Bei einer Clusterung der Antworten A1 und A2 (Zustimmend) und der Antworten A3 und A4 (Nicht zustimmend) liegt der Anteil der Zustimmung bei 54%

Mehrheitlich sehen die Teilnehmer einen Vorteil für ihren Wohnort

Diagramm: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 3 - Cluster



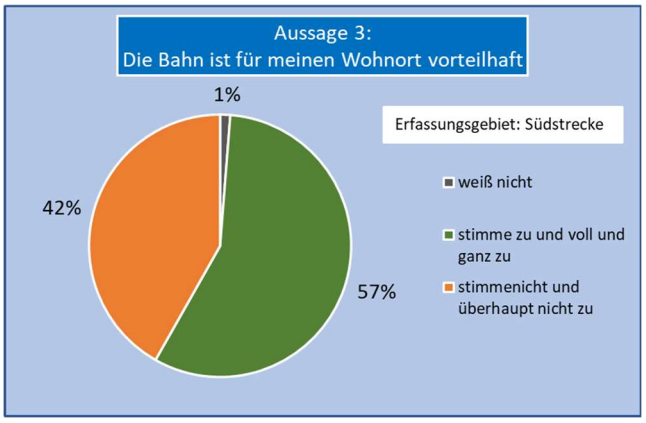


Diagramme: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 3 in Streckenbereichen
Nördlich (SW-Stadt – Gerolzhofen) *Südlich (Frankenwinheim – Kitzingen)*

Werden die Antworten von Anwohnern*innen der einzelnen Streckenabschnitte statistisch ausgewertet, so zeigt sich, dass bei den Anwohnern*innen des Nordteils (SW-Stadt-Gerolzhofen) auch eine kleine Mehrheit (51%) einen Vorteil für ihren Wohnort sieht, im Südteil (Frankenwinheim-Kitzingen) sieht eine deutliche Mehrheit (57%) den Vorteil der Bahn für ihren Wohnort.

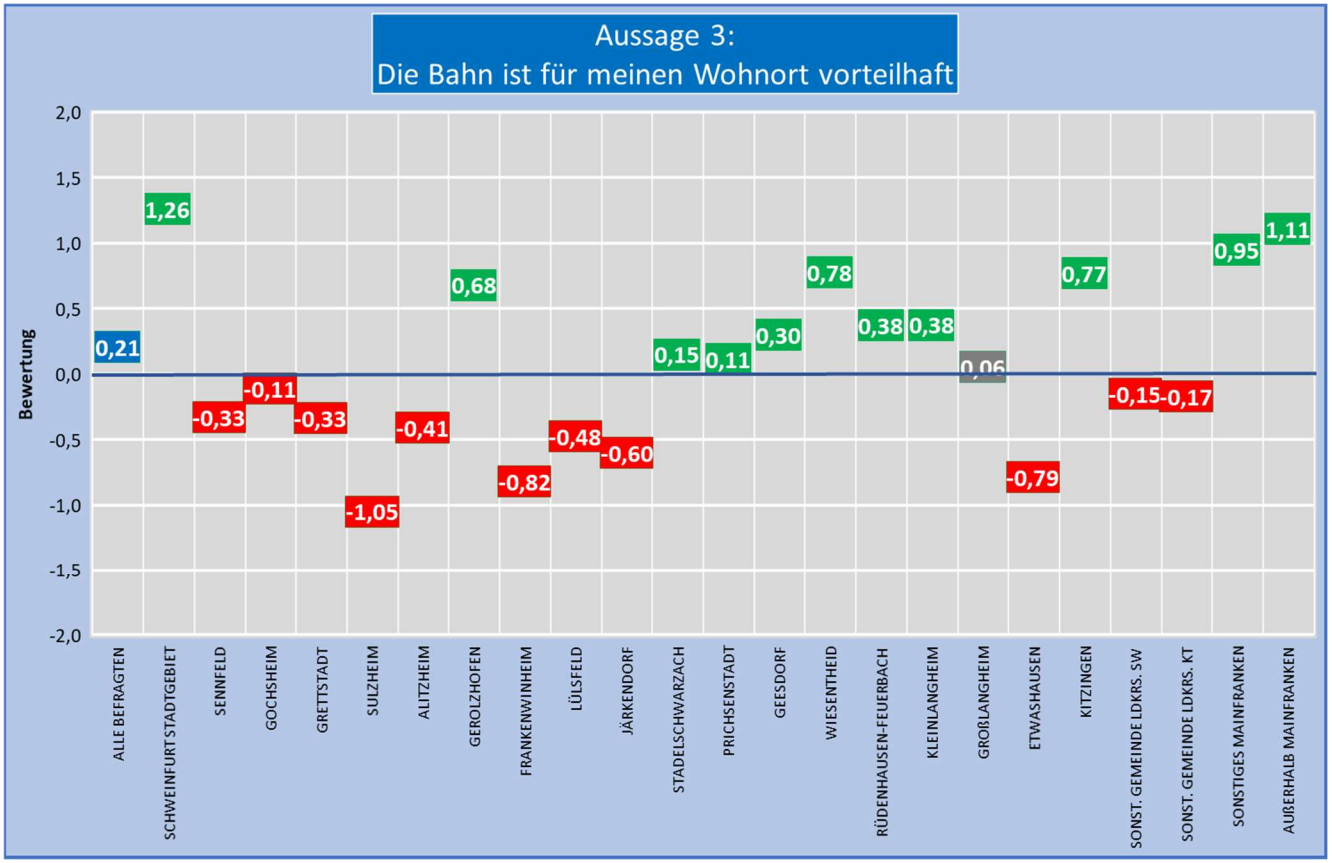


Diagramm: Bewertungen aller Ortsteile / Gemeinden

Aus dieser Darstellung ist ersichtlich, dass es abweichende Bewertungen der jeweiligen Gemeindeteile entlang der Strecke gibt.

Der nördliche Streckenteil dominiert mit geringfügigen negativen Bewertungen bis auf die Städte Schweinfurt und Gerolzhofen, die ihrerseits einen deutlichen Vorteil erkennen.

Die Ursache für die eher negative Bewertung der nördlichen Anlieger könnte in der ohnehin vorhandenen Bus-Infrastruktur liegen. Der motorisierte Individualverkehr im stadtnahen Bereich wird ggf. auch nicht nachteilig empfunden.

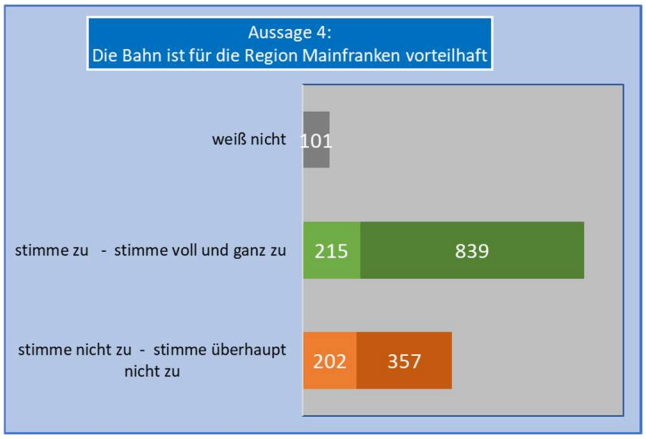
Der südliche Streckenteil dominiert mit einer meist positiven Bewertung in den Orten. Die Ursache kann in der erhofften besseren Anbindung des ländlichen Raumes an den ÖPNV liegen, denn die Orte auf diesem Abschnitt sind weder nach Schweinfurt noch nach Kitzingen gut angebunden und die Fahrstrecken mit dem eigenen Fahrzeug sind recht weit und umständlich.

Zusammenfassung zu Aussage 3:
„Die Bahn ist für meinen Wohnort vorteilhaft“

- Die Mehrheit aller Befragten schätzt die Bahn als vorteilhaft für ihre Gemeinde ein (54%), 51% aus dem nördlichen und 57% aus dem südlichen Streckenteil.
- Die Bewertung aller Befragten ergibt einen Wert von +0,21 auf der Skala -2…+2, Gemeinden im nördlichen Streckenbereich leicht negativ, im südlichen leicht positiv, die Städte Schweinfurt, Gerolzhofen und Kitzingen immer deutlich positiv.
- Die Gemeinde Sulzheim weist den niedrigsten Wert mit -1,05 auf.

8.4.4. Aussage 4: „Die Bahn ist für die Region Mainfranken vorteilhaft“

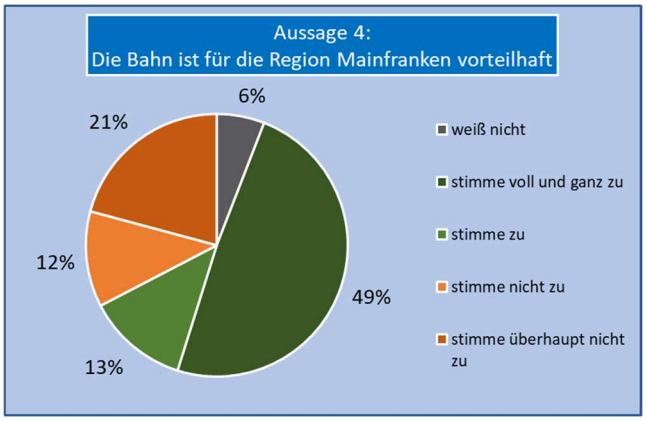
Die Frage zielt auf die Einstellung aller Teilnehmer*innen ab, wie sie zu dem Angebot der Bahn in Bezug auf die Region Mainfranken stehen. Der Hintergrund dieser Frage soll eine breitere Antwort als die Frage 3 ermöglichen, indem nicht nur das direkte Umfeld des eigenen Wohnortes, sondern die gesamte Region Mainfranken beurteilt werden soll.



Überaus deutlich sticht der sehr große Anteil (839) als „stimme voll und ganz zu“ auf, dieser Anteil ist mehr als doppelt so hoch wie die Antworten mit „stimme überhaupt nicht zu“ (357).

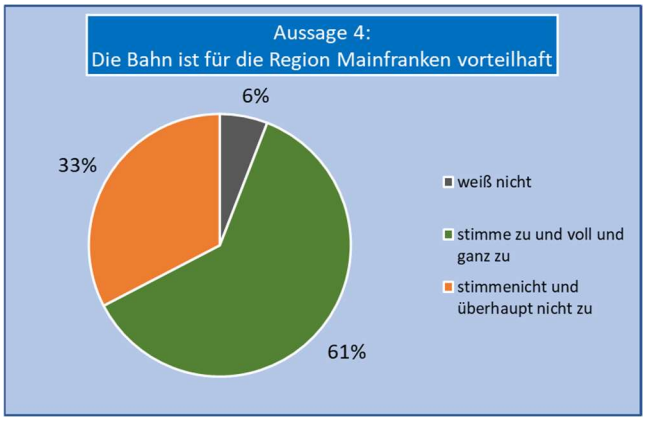
Einige wenige Teilnehmer*innen (101) haben zu dieser Frage keine Meinung

Diagramm: Zustimmungs-Häufigkeit zur Aussage 4



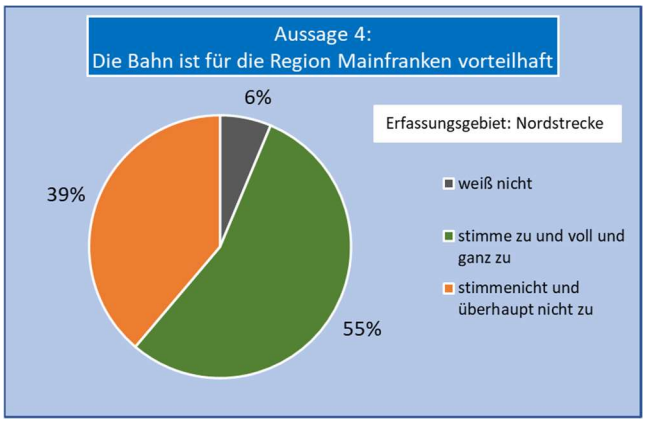
In der prozentualen Betrachtung liegt die Antwort „stimme voll und ganz zu“ bei 49% gegenüber 21% „stimme überhaupt nicht zu“.

Diagramm: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 4



Bei einer Clusterung der Antworten A1 und A2 (Zustimmend) und der Antworten A3 und A4 (Nicht zustimmend) liegt der Anteil der Zustimmung bei 61% gegenüber 33% durch Nichtzustimmung

Diagramm: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 4 – Cluster



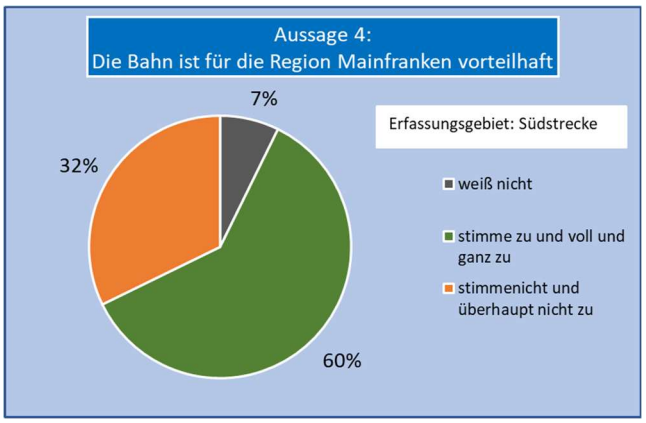


Diagramme: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 4 in Streckenbereichen
Nördlich (SW-Stadt – Gerolzhofen) *Südlich (Frankenwinheim – Kitzingen)*

Im Nordteil der Bahnstrecke (SW-Stadt-Gerolzhofen) befindet man die Bahn auch für die Region Mainfranken mehrheitlich mit 55% als vorteilhaft, im Südteil (Frankenwinheim-Kitzingen) sogar mit 60%.

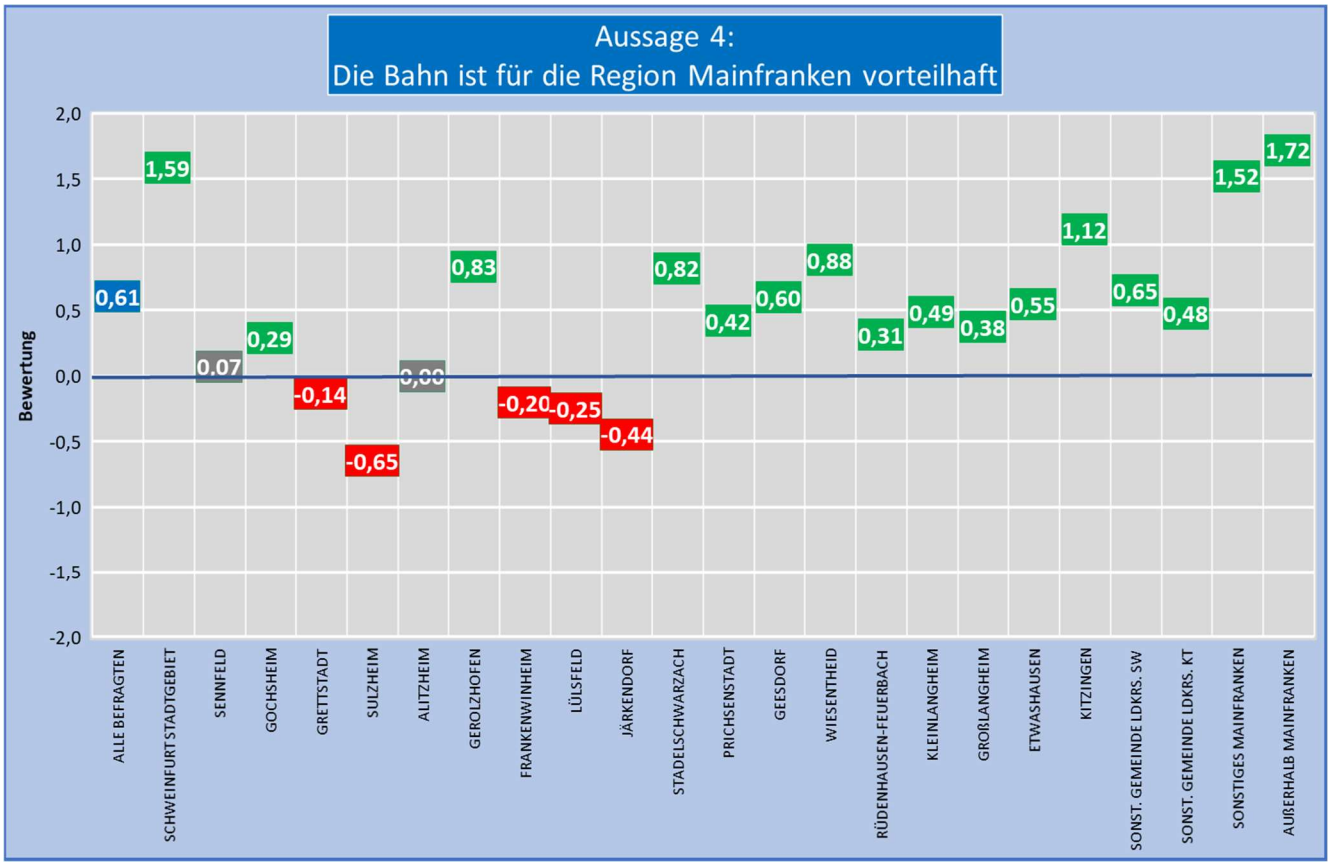


Diagramm: Bewertungen aller Ortsteile / Gemeinden

Aus dieser Darstellung ist ersichtlich, dass es abweichende Bewertungen der jeweiligen Gemeindeteile entlang der Strecke gibt.

Bis auf einige wenige Gemeinden im nördlichen Streckenteil dominieren die positiven Bewertungen sehr deutlich.

Gerolzhofen und die Stadt Schweinfurt sehen die Vorteile mit ihren Bewertungen von +0,83 und +1,59 ganz deutlich.

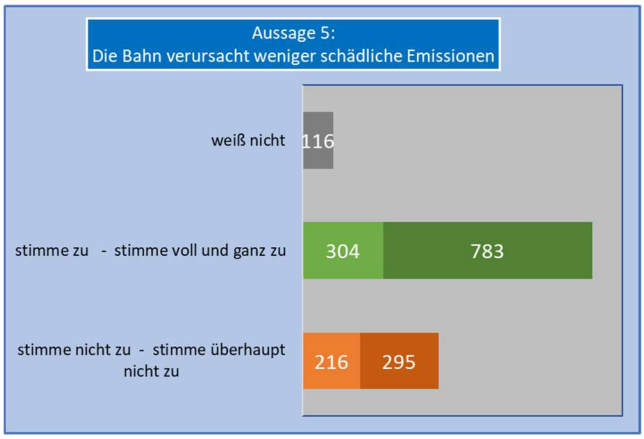
Die Bewohner aus Mainfranken und außerhalb Mainfranken sehen die Bahn als extrem vorteilhaft für die Region Mainfranken mit +1,52/+1,72 bei 64/128 Rückmeldungen

<u>Zusammenfassung zu Aussage 4:</u>
„Die Bahn ist für die Region Mainfranken vorteilhaft“

- Die Mehrheit aller Befragten bewertet die Bahn als vorteilhaft für die Region Mainfranken (61%), 55% aus dem nördlichen und 60% aus dem südlichen Streckenbereich.
- Die Bewertung aller Befragten ergibt einen Wert von +0,61 auf der Skala -2…+2, Gemeinden im nördlichen Streckenbereich geringfügig negativ, im südlichen deutlich positiv, die Städte Schweinfurt, Gerolzhofen und Kitzingen immer deutlich positiv.
- Die Gemeinde Sulzheim weist den niedrigsten Wert mit -0,65 auf.

8.4.5. Aussage 5: „Die Bahn verursacht weniger schädliche Emissionen“

Die Frage zielt auf die Kenntnis aller Teilnehmer*innen ab, wie sie zur Klimafreundlichkeit der Bahn stehen. Die Rückmeldungen sind nicht direkt auf die Steigerwaldbahn abgestimmt, vielmehr auf die Kenntnis zu dem großen Thema des Klimawandels und dem Umgang damit.

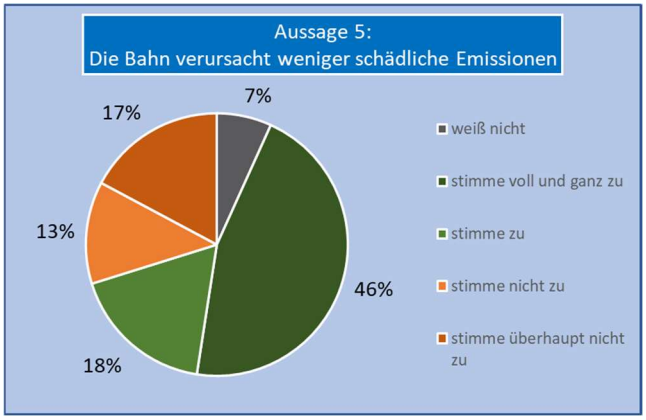


Überaus deutlich sticht der sehr große Anteil (783) als „stimme voll und ganz zu“ auf, dieser Anteil ist mehr als zweieinhalb mal so hoch wie die Antworten mit „stimme überhaupt nicht zu“ (295).

Auch die Antwort „stimme zu“ ist eineinhalb so häufig (304) genannt wie „stimme nicht zu“ (216)

Einige Teilnehmer*innen (116) haben zu dieser Frage keine Meinung

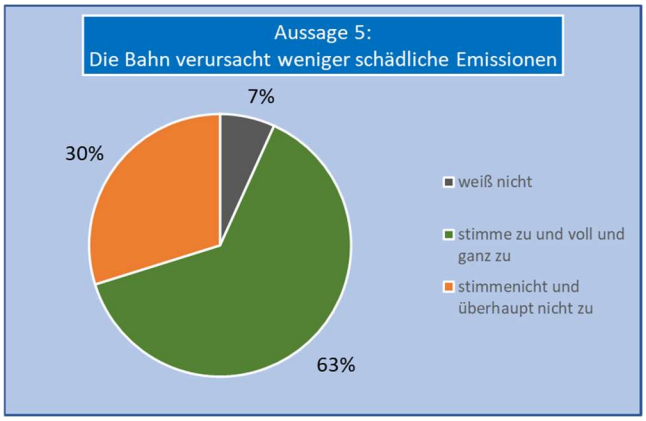
Diagramm: Zustimmungs-Häufigkeit zur Aussage 5



In der prozentualen Betrachtung liegt die Antwort „stimme voll und ganz zu“ bei 46% gegenüber 17% „stimme überhaupt nicht zu“.

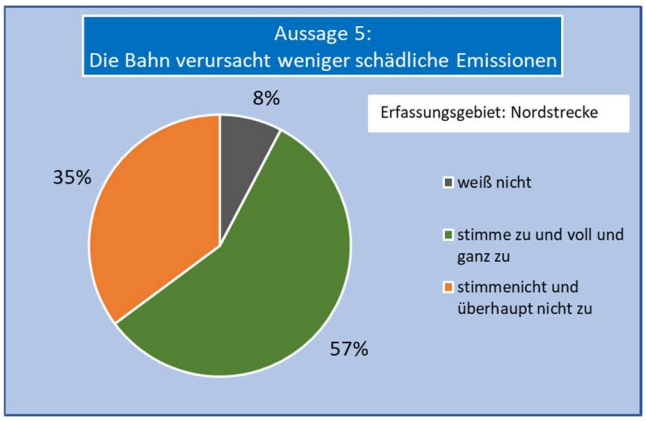
Nicht ganz so ausgeprägt ist der Unterschied zwischen den Antworten „stimme zu“ bei 18% gegenüber „stimme nicht zu“ von 13%

Diagramm: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 5



Bei einer Clusterung der Antworten A1 und A2 (Zustimmend) und der Antworten A3 und A4 (Nicht zustimmend) liegt der Anteil der Zustimmung bei 63% gegenüber 30% durch Nichtzustimmung

Diagramm: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 5 - Cluster



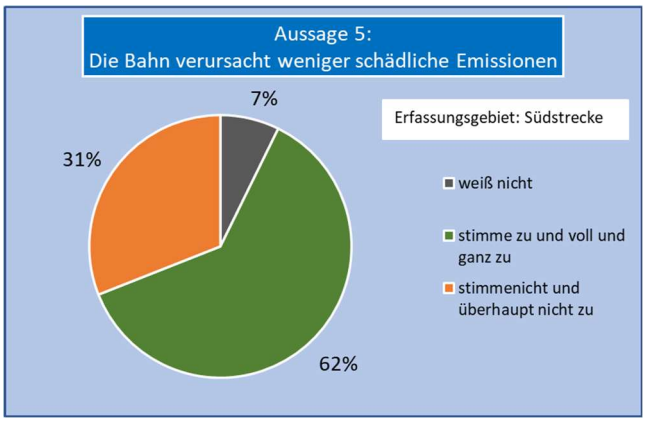


Diagramme: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 5 in Streckenbereichen
Nördlich (SW-Stadt – Gerolzhofen) *Südlich (Frankenwinheim – Kitzingen)*

In beiden Strecken-Bereichen (Nord- und Südteil) sieht man mehrheitlich den generellen Vorteil der Bahn durch geringere schädliche Emissionen

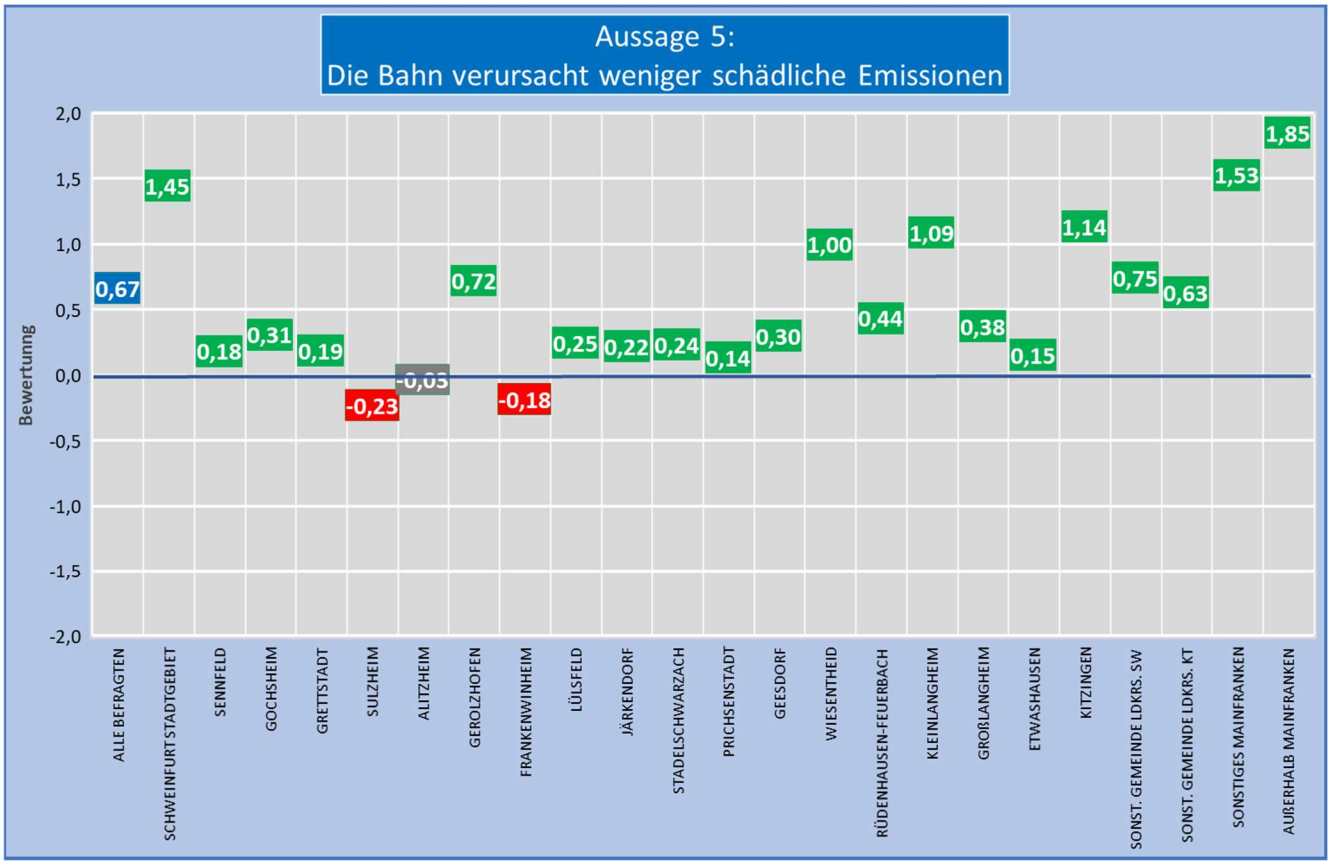


Diagramm: Bewertungen aller Ortsteile / Gemeinden

Bis auf 2 Gemeinden im nördliche Streckenteil dominieren die positiven Bewertungen überaus deutlich.

Die Bewohner aus Mainfranken und außerhalb Mainfranken sehen die Bahn als extrem vorteilhaft bezüglich weniger schädlicher Emissionen mit +1,53/+1,85 bei 64/128 Rückmeldungen

Zusammenfassung zu Aussage 5:

„Die Bahn verursacht weniger schädliche Emissionen“

- Die Mehrheit aller Befragten bewertet die Bahn als vorteilhaft wegen weniger schädlicher Emissionen (63%), 57% aus dem nördlichen und 62% aus dem südlichen Streckenbereich.
- Die Bewertung aller Befragten ergibt einen Wert von +0,67 auf der Skala -2…+2, im gesamten Streckenbereich nur positive Werte bis auf die Gemeinden Frankenwinheim und Sulzheim.
- Die Gemeinde Sulzheim weist den niedrigsten Wert mit -0,23 auf.

8.4.6. Aussage 6: „Die Bahn ist der Gemeinde zu teuer“

Die Frage zielt auf die Einschätzung aller Teilnehmer*innen ab, wie sie die Kostensituation der Bahn empfinden. Für Laien ist die Beantwortung natürlich nicht leicht, es zeigt jedoch eine Richtung der Informationsübermittlung an die Bürger.

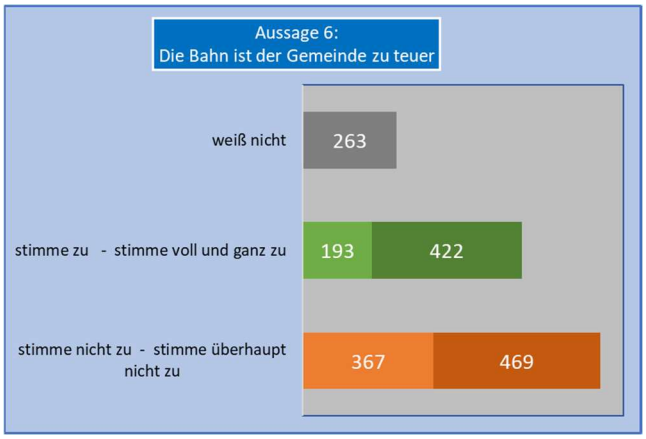


Diagramm: Zustimmungs-Häufigkeit zur Aussage 6

Überaus deutlich sticht der sehr große Anteil (367/469) als „stimme nicht zu“ und „stimme überhaupt nicht zu“ heraus.

Eine recht große Anzahl der Teilnehmer (263) antwortet mit „weiß nicht“

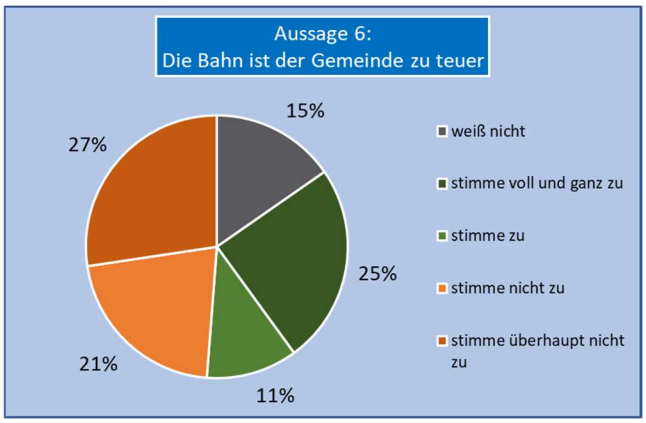
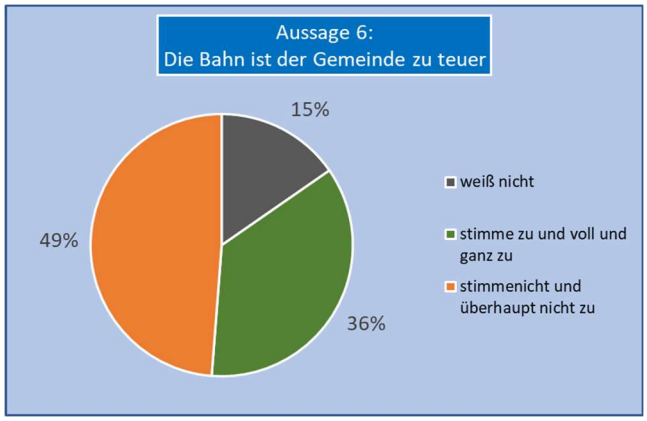


Diagramm: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 6

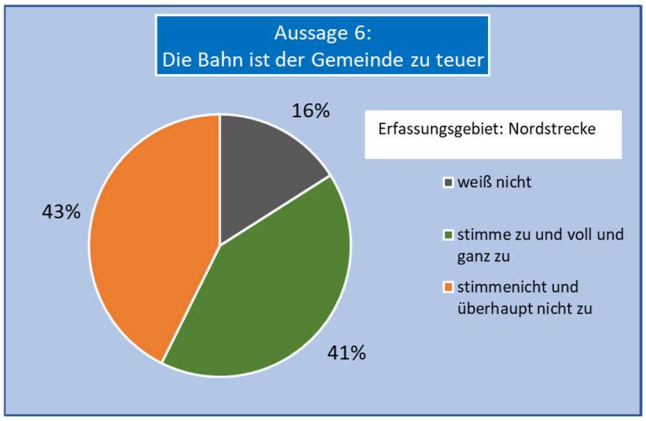
In der prozentualen Betrachtung liegt die Antwort „stimme überhaupt nicht zu“ bei 27% gegenüber 25% „stimme voll und ganz zu“ annähernd ausgeglichen.

Sehr ausgeprägt ist der Unterschied zwischen den Antworten „stimme nicht zu“ bei 21% gegenüber „stimme zu“ von 11%



Bei einer Clusterung der Antworten A1 und A2 (Zustimmend) und der Antworten A3 und A4 (Nicht zustimmend) liegt der Anteil der Nicht Zustimmung bei 49% gegenüber 36% Zustimmung

Diagramm: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 6 - Cluster



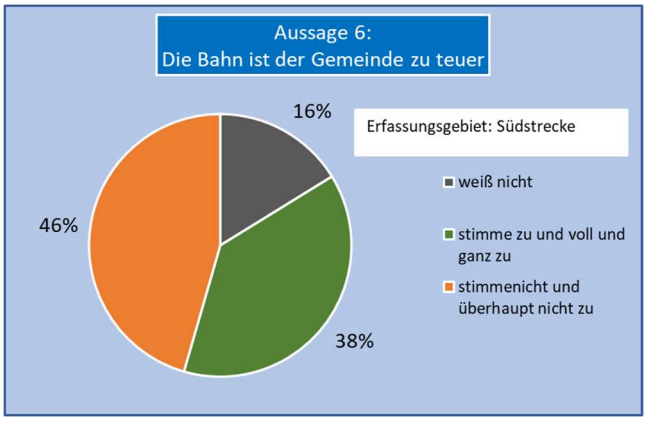


Diagramme: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 6 in Streckenbereichen
Nördlich (SW-Stadt – Gerolzhofen) *Südlich (Frankenwinheim – Kitzingen)*

Im Nordbereich herrscht eine Ausgeglichenheit der Meinung zu den Kosten (41%/43%), im Südbereich geht man überwiegend davon aus, dass die Kosten für die Gemeinde nicht zu hoch sind (46%/38%).

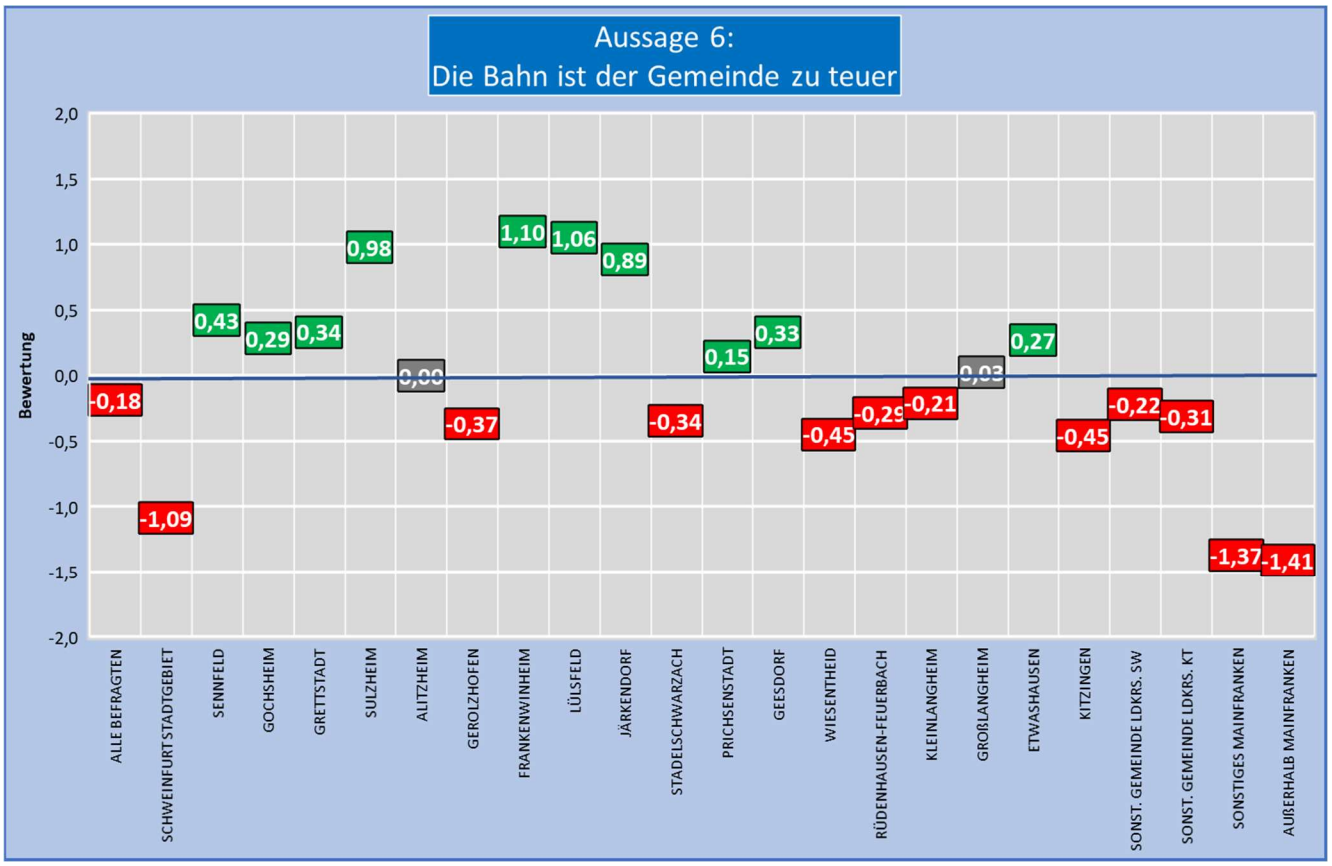


Diagramm: Bewertungen aller Ortsteile / Gemeinden

Insgesamt ist erneut eine ungleichmäßige Einstellung ersichtlich.

In den Gemeinden im nördlichen Streckenteil befürchtet man zu hohe Kosten, mit Ausnahme von Gerolzhofen und Schweinfurt; im südlichen Streckenbereich ist die Verteilung ebenfalls unterschiedlich. Je weiter südlich, desto größer ist man eher der Überzeugung, dass die Bahn nicht zu teuer ist.

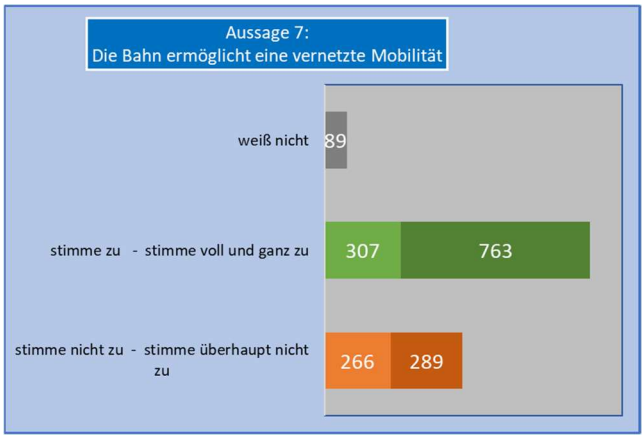
Die Bewohner aus Mainfranken und außerhalb Mainfranken lehnen die Ansicht, dass die Bahn zu teuer sei, mit der Bewertung -1,37/-1,41 bei 64/128 Rückmeldungen deutlich ab.

<u>Zusammenfassung zu Aussage 6:</u>
„Die Bahn ist der Gemeinde zu teuer“

- Die Hälfte aller Befragten findet, dass die Bahn für die Gemeinde nicht zu teuer ist (49%), 36% rechnen mit zu hohen Kosten, 15% enthalten sich. Im nördlichen Teil herrscht eine Ausgewogenheit der Meinungen (43%/41%) zu den Kosten, im südlichen Bereich glauben 46%, dass die Bahn für die Gemeinde nicht zu teuer ist.
- Die Bewertung aller Befragten ergibt einen Wert von -0,18 auf der Skala -2…+2; aufgrund der negativen Fragestellung bedeutet das somit eine minimale Tendenz, dass man die Kosten als nicht zu hoch einschätzt. Einzelne Gemeinden im nördlichen Streckenbereich gehen von zu hohen Kosten aus, die Städte dort nicht. Im südlichen Streckenverlauf geht man mehrheitlich von nicht zu hohen Kosten aus.

8.4.7. Aussage 7: „Die Bahn ermöglicht eine vernetzte Mobilität“

Die Frage zielt auf die Einschätzung aller Teilnehmer*innen ab, inwiefern die Bahn die Mobilität verbessern kann durch eine Kombination mit anderen Verkehrsmitteln. Vernetzte Mobilität führt zu einer besseren Nutzung von verfügbaren Verkehrsmitteln und dadurch zu einer Reduzierung der Klimabelastung.

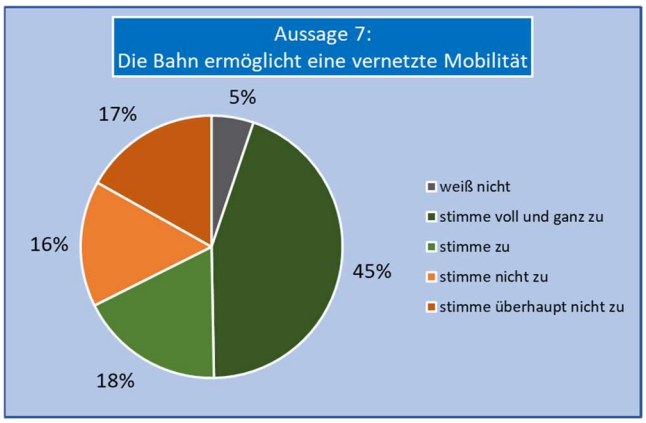


Überaus deutlich sticht der sehr große Anteil (763) als „stimme voll und ganz zu“ auf, dieser Anteil ist mehr als zweieinhalb mal so hoch wie die Antworten mit „stimme überhaupt nicht zu“ (289).

Auch die Anzahl der Antwort „stimme zu“ ist höher (307) als „stimme nicht zu“ (266)

Nur wenige Teilnehmer*innen (89) haben zu dieser Frage keine Meinung

Diagramm: Zustimmungs-Häufigkeit zur Aussage 7

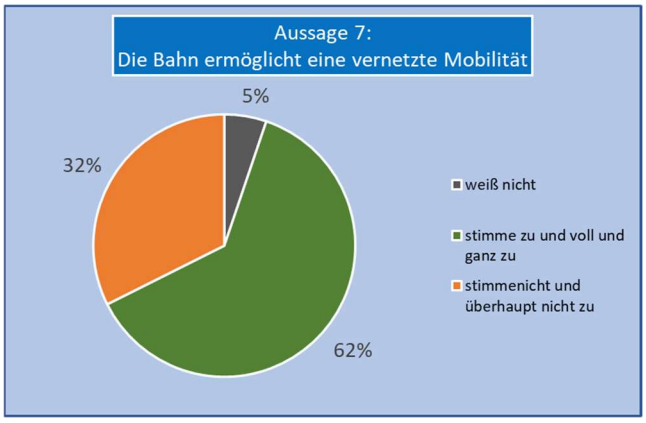


In der prozentualen Betrachtung liegt die Antwort „stimme voll und ganz zu“ bei 45% gegenüber 17% „stimme überhaupt nicht zu“.

Ausgeglichen ist der Unterschied zwischen den Antworten „stimme zu“ bei 18% gegenüber „stimme nicht zu“ von 16%

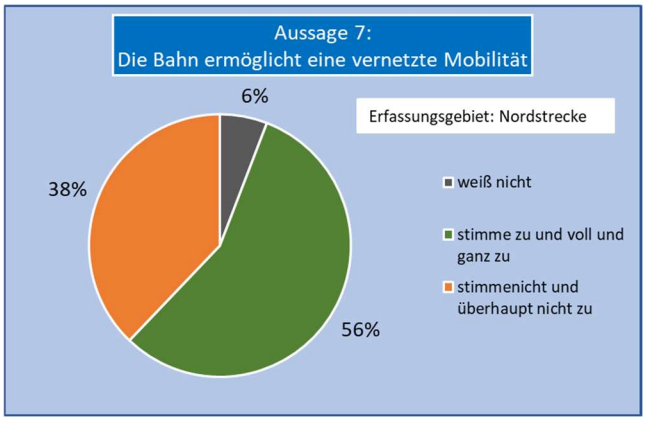
Nur 5% „wissen es nicht“

Diagramm: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 7



Bei einer Clusterung der Antworten A1 und A2 (Zustimmend) und der Antworten A3 und A4 (Nicht zustimmend) liegt der Anteil der Zustimmung bei 62% nahezu doppelt so hoch wie der Anteil von 32% bei Nichtzustimmung

Diagramm: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 7 – Cluster



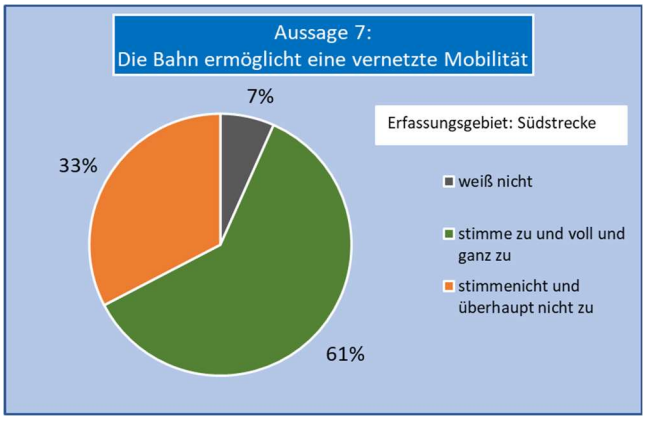


Diagramme: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 7 in Streckenbereichen
Nördlich (SW-Stadt – Gerolzhofen) *Südlich (Frankenwinheim – Kitzingen)*

In beiden Strecken-Bereichen (Nord- und Südteil) sieht man mehrheitlich den generellen Vorteil der Bahn für eine vernetzte Mobilität, wobei der südliche Streckenbereich diesen Vorteil mit 61% noch höher bewertet.

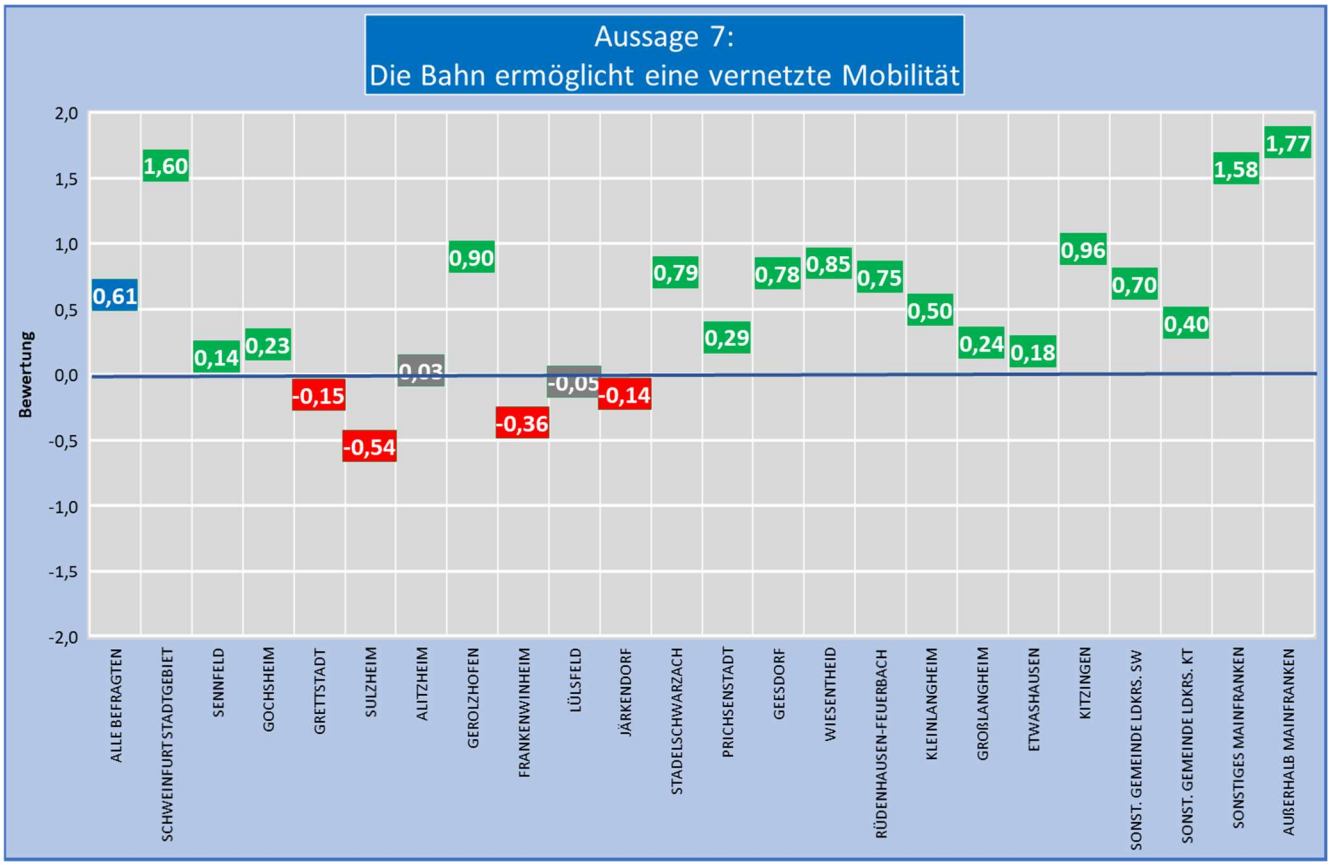


Diagramm: Bewertungen aller Ortsteile / Gemeinden

Bis auf 4 Gemeinden im nördlicheren Streckenbereich dominieren die positiven Bewertungen.

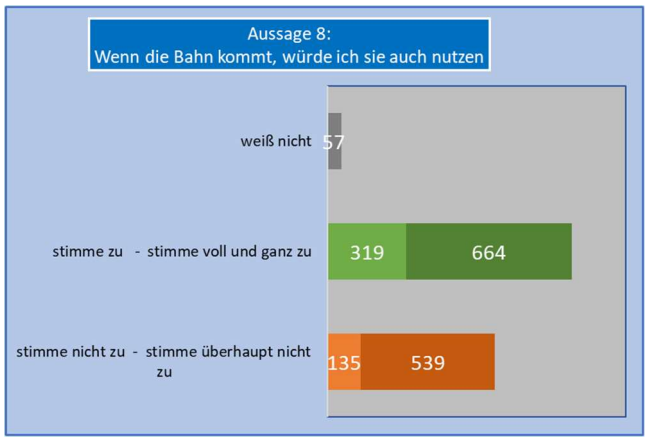
Die Bewohner aus Mainfranken und außerhalb Mainfranken sehen die Bahn als extrem vorteilhaft für die Region Mainfranken mit +1,58/+1,77 bei 64/128 Rückmeldungen

Zusammenfassung zu Aussage 7:
„Die Bahn ermöglicht eine vernetzte Mobilität“

- Die deutliche Mehrheit aller Befragten geht davon aus, dass die Bahn eine vernetzte Mobilität ermöglicht (62%), 56% aus dem nördlichen und 61% aus dem südlichen Streckenteil.
- Die Bewertung aller Befragten ergibt einen Wert von +0,61 auf der Skala -2…+2, Gemeinden im nördlichen Streckenbereich leicht negativ, im südlichen deutlich positiv, die Städte immer deutlich positiv.
- Die Gemeinde Sulzheim weist den niedrigsten Wert mit -0,54 auf.

8.4.8. Aussage 8: „Wenn die Bahn kommt, würde ich sie auch nutzen“

Die Frage zielt darauf ab, ob die Befragten auch selber die Bahn nutzen würden, und nicht nur rein theoretisch die Fragen beantworten.

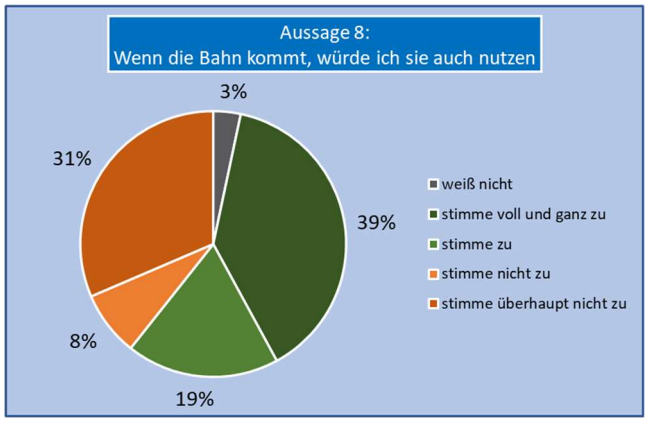


Überaus deutlich sticht der sehr große Anteil (319) als „stimme zu“ auf, dieser Anteil ist mehr als zweieinhalb mal so hoch wie die Antworten mit „stimme nicht zu“ (135).

Auch die Antwort „stimme voll und ganz zu“ ist häufiger (664) genannt wie „stimme überhaupt nicht zu“ (539)

Einige wenige Teilnehmer*innen (57) haben zu dieser Frage keine Meinung

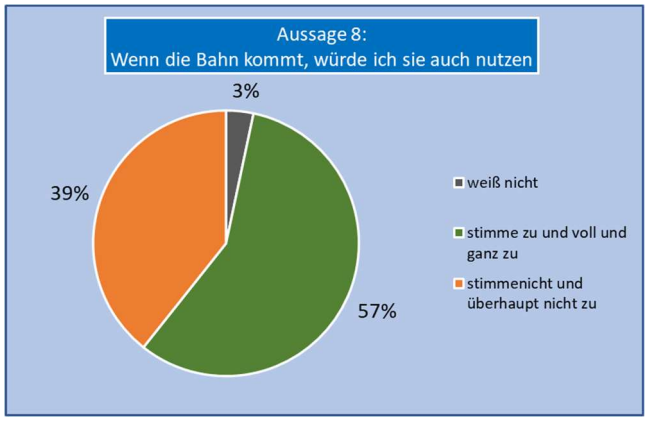
Diagramm: Zustimmungs-Häufigkeit zur Aussage 8



In der prozentualen Betrachtung liegt die Antwort „stimme zu“ bei 19% gegenüber 8% „stimme nicht zu“.

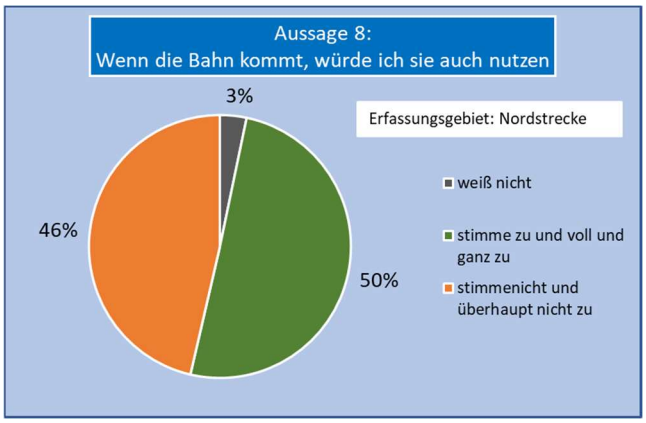
Nicht ganz so ausgeprägt ist der Unterschied zwischen den Antworten „stimme voll und ganz zu“ bei 39% gegenüber „stimme überhaupt nicht zu“ von 31%

Diagramm: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 8



Bei einer Clusterung der Antworten A1 und A2 (Zustimmend) und der Antworten A3 und A4 (Nicht zustimmend) liegt der Anteil der Zustimmung bei 57% gegenüber 39% Nichtzustimmung

Diagramm: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 8 - Cluster



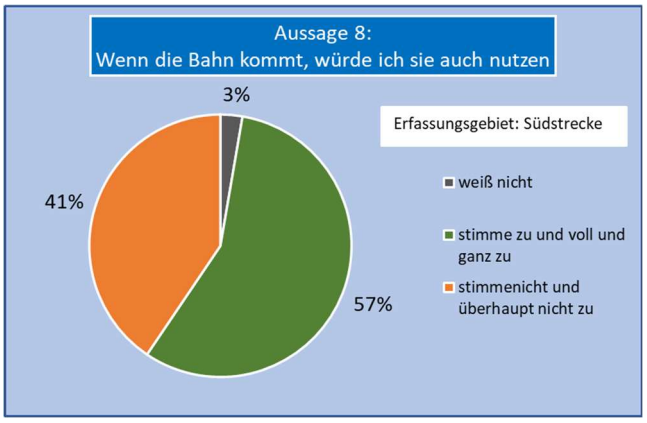


Diagramme: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 8 in Streckenbereichen
Nördlich (SW-Stadt – Gerolzhofen) *Südlich (Frankenwinheim – Kitzingen)*

In beiden Strecken-Bereichen (Nord- und Südteil) würde man mehrheitlich die Bahn nutzen, wenn sie käme, wobei im südlichen Streckenbereich noch mehr Menschen (57%) die Bahn nutzen würden.

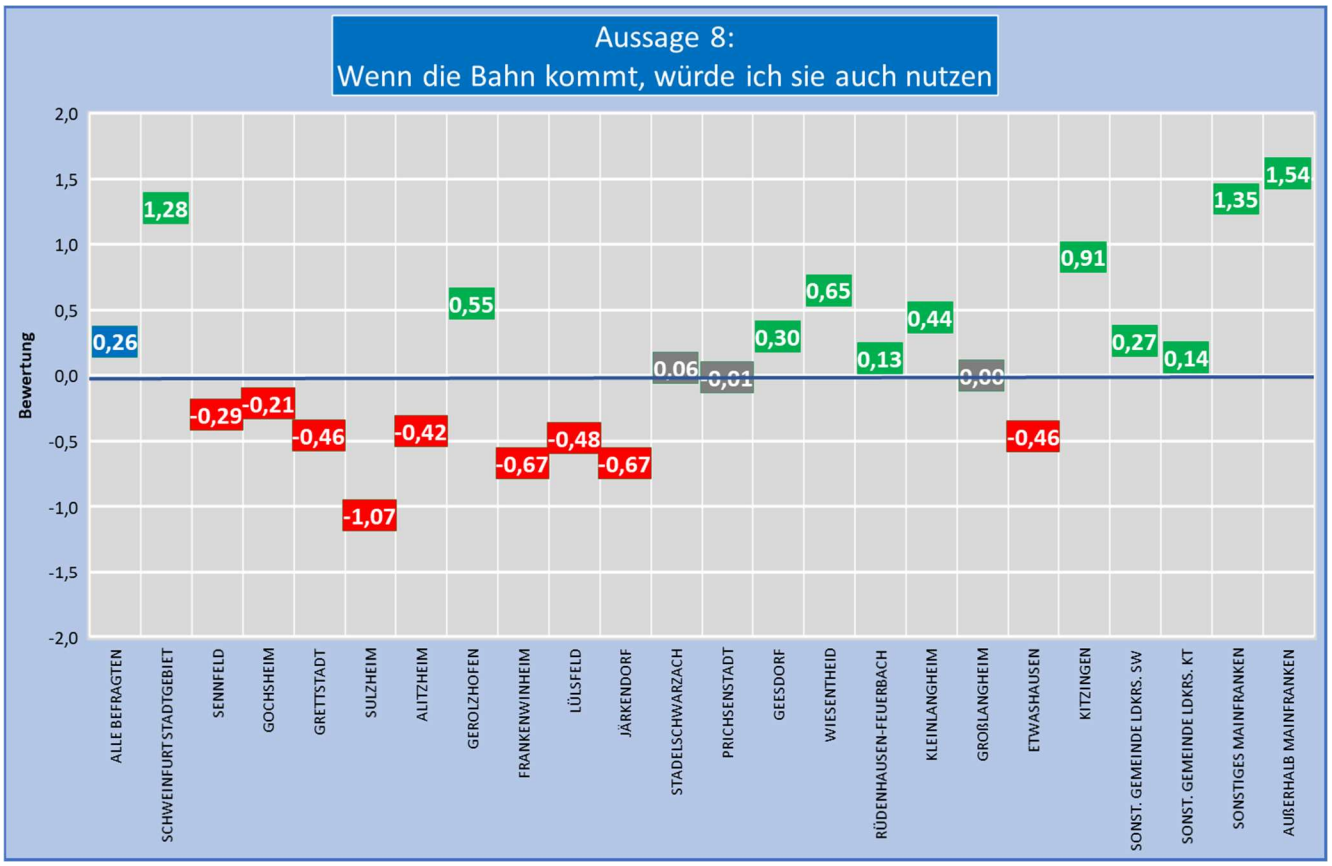


Diagramm: Bewertungen aller Ortsteile / Gemeinden

Im nördlichen Streckenteil würden die einzelnen Gemeinden zwischen Schweinfurt und Gerolzhofen (-0,21 bis -1,07) die Bahn eher nicht nutzen. Dafür würden die Städte Gerolzhofen (+0,55) und Schweinfurt (+1,28) die Bahn nutzen.

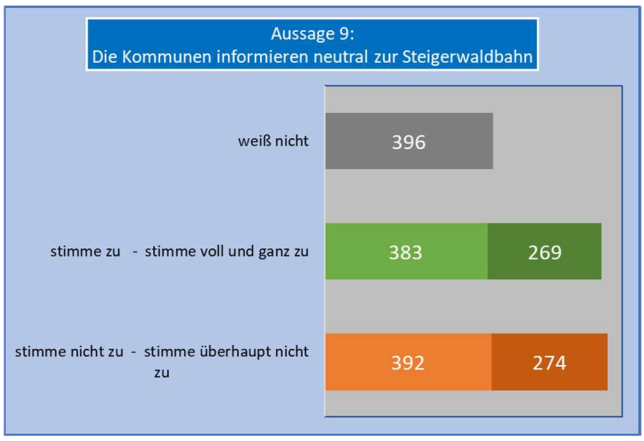
Die Bewohner aus Mainfranken und außerhalb Mainfranken würden die Bahn eher nutzen mit der Bewertung von +1,35/+1,54 bei 64/128 Rückmeldungen

<u>Zusammenfassung zu Aussage 8:</u>
„Wenn die Bahn kommt, würde ich sie auch nutzen“

- Die Mehrheit aller Befragten würde die Bahn nutzen, wenn sie kommt (57%), 50% aus dem nördlichen und 57% aus dem südlichen Streckenteil.
- Die Bewertung aller Befragten ergibt einen Wert von +0,26 auf der Skala -2…+2, Gemeinden im nördlichen Streckenbereich leicht negativ, im südlichen deutlich positiv, Städte immer deutlich positiv.
- Die Gemeinde Sulzheim weist den niedrigsten Wert mit -1,07 auf.

8.4.9. Aussage 9: „Die Kommunen informieren neutral zur Steigerwaldbahn“

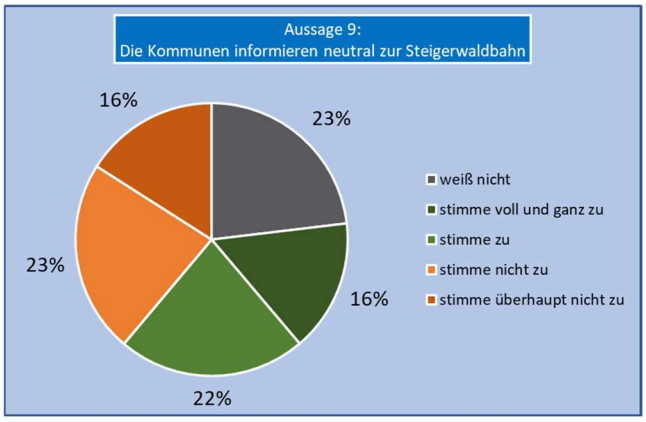
Die Frage zielt darauf ab, inwieweit die Bürger*innen sich gut durch ihre Kommune informiert fühlen. Je nach Informationsgrad können die Antworten positiv oder negativ besetzt werden. Aus einem geringem Informationsgrad lässt sich auf einen Nachholbedarf schließen.



Sehr viele Teilnehmer*innen (396) haben zu dieser Frage keine Meinung „weiß nicht“.

Nahezu gleichauf liegen die Rückmeldungen mit „stimme voll und ganz zu“ (269) und „stimme zu“ (383) gegenüber „stimme überhaupt nicht zu“ (274) und „stimme nicht zu“ (392).

Diagramm: Zustimmungs-Häufigkeit zur Aussage 9

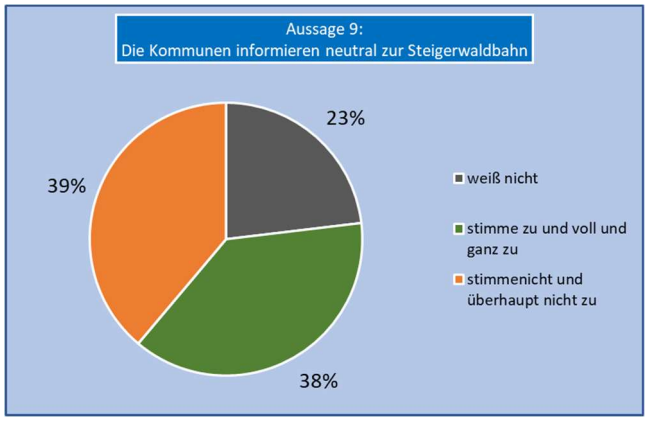


In der prozentualen Betrachtung liegt die Antwort „stimme voll und ganz zu“ bei 16% gegenüber 16% „stimme überhaupt nicht zu“.

Das gleiche Verhältnis liegt vor bei der Antwort „stimme zu“ bei 22% gegenüber 23% bei „stimme nicht zu.

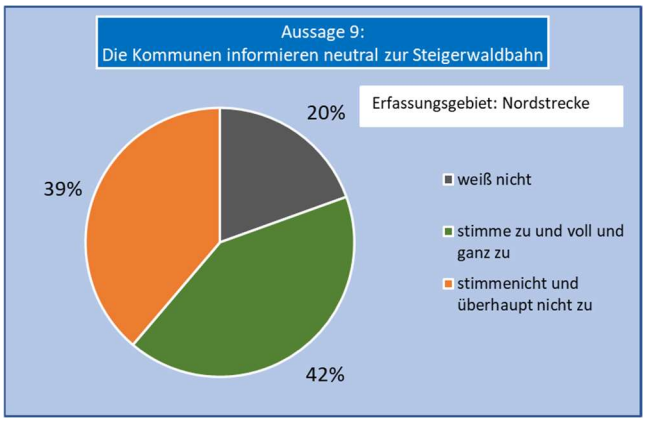
Ein hoher Anteil (23%) weiß es nicht.

Diagramm: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 9



Bei einer Clusterung der Antworten A1 und A2 (Zustimmend) und der Antworten A3 und A4 (Nicht zustimmend) liegt der Anteil der Zustimmung von 38% gleich zum Anteil der Nichtzustimmung von 39%.

Diagramm: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 9 - Cluster



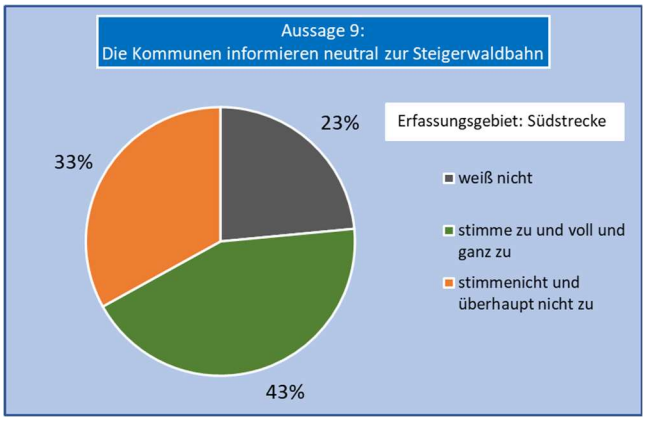


Diagramme: Prozentuale Zustimmung zur Aussage 9 in Streckenbereichen
Nördlich (SW-Stadt – Gerolzhofen) *Südlich (Frankenwinheim – Kitzingen)*

In beiden Strecken-Bereichen (Nord- und Südteil) fühlen sich die Bürger*innen ähnlich neutral durch die Kommunen informiert mit 42/43% der Zustimmung.

Im nördlichen Bereich (39%) fühlen sich mehr Bürger*innen als im südlichen Bereich (33%) „Nicht-neutral durch die Kommunen informiert“.

Im südlichen Bereich (23%) antworten mehr Bürger*innen als im nördlichen Bereich (20%) mit „weiß nicht“.

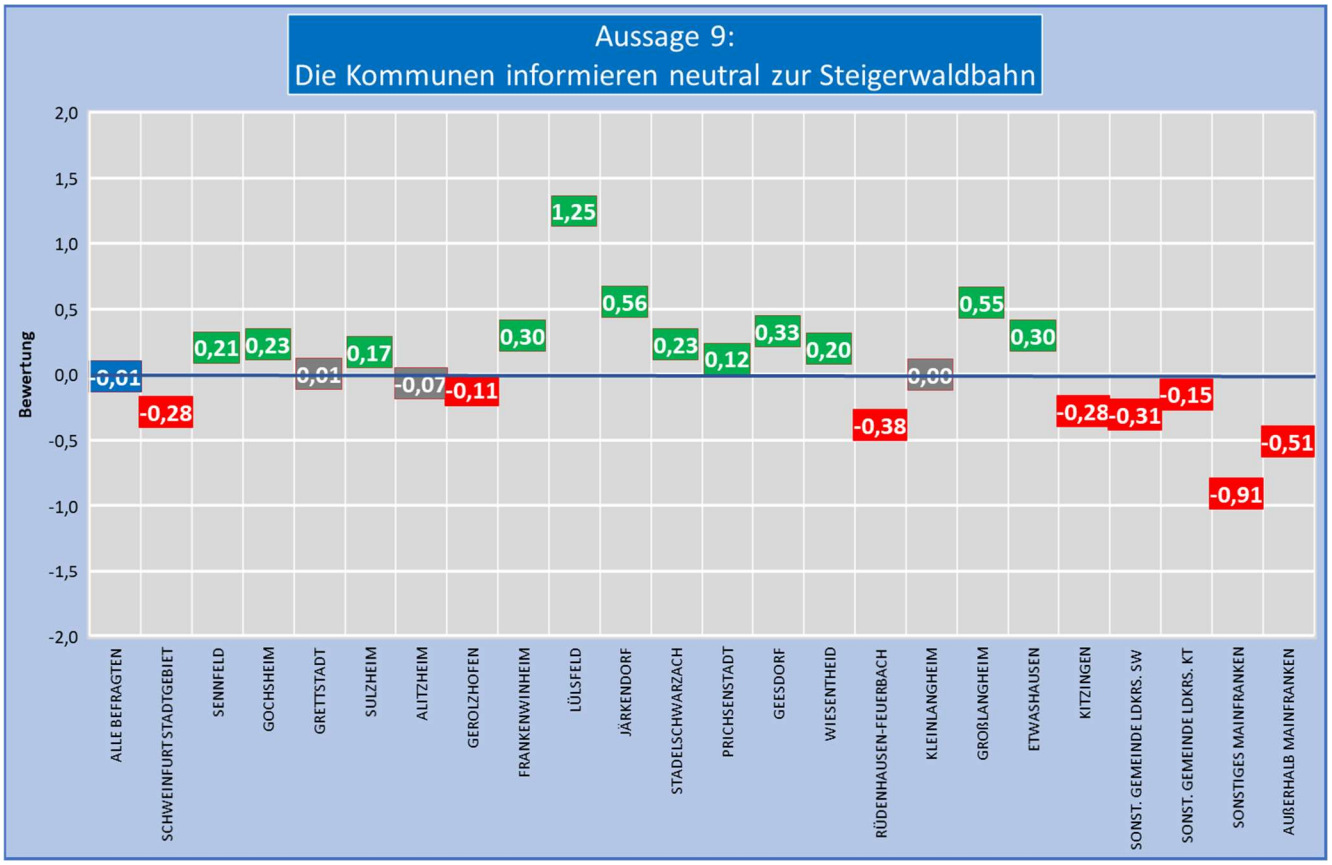


Diagramm: Bewertungen aller Ortsteile / Gemeinden

Im nördlichen Streckenteil überwiegen bis auf 2 Städte die leicht positiven Bewertungen.

Die Gemeinde Lülsfeld sieht sich mit der Bewertung +1,25 bei 21 Rückmeldungen ausgesprochen neutral durch ihre Kommune informiert.

Die Bewohner*innen aus Mainfranken und außerhalb Mainfranken sehen sich nicht neutral informiert mit -0,91/-0,51 bei 64/128 Rückmeldungen

Zusammenfassung zu Aussage 9:
„Die Kommunen informieren neutral zur Steigerwaldbahn“

- Die Bürger*innen fühlen sich zur Hälfte gut von ihrer Kommune zur Steigerwaldbahn informiert (38%), zur anderen Hälfte aber auch nicht gut informiert (39%), 23% haben sich enthalten.
- Das Verhältnis ist im nördlichen und südlichen Streckenverlauf ähnlich.
- Bewertung aller Befragten ergibt einen Wert von -0,01 (-2…+2) auf der Skala -2…+2, im Stadtgebiet Schweinfurt (-0,28) und auch im sonstigen Mainfranken (-0,91) und außerhalb Mainfranken (-0,51) fühlt man sich etwas schlechter von der Kommune informiert.

9. Resümee

Die Umfrage ergab wichtige Erkenntnisse, die vorher nicht in diesem Umfang ermittelt wurden.

Angesichts des geringen Anteils von Bahn-Nutzern (Modal Split) war der hohe Anteil von Befürwortern nicht zu erwarten.

So ist eine Mehrheit von Menschen in dem befragten Gebiet überzeugt von den Vorteilen der Bahn in Bezug auf ihre Klimafreundlichkeit und der möglichen Vernetzung. Sie freuen sich über diese klimafreundliche Mobilität, auch für das Gebiet Mainfranken.

Vorteile für ihren Wohnort sehen besonders die Bewohner*innen der Städte Schweinfurt, Gerolzhofen und Kitzingen und die Anwohner*innen des südlichen Streckenbereichs.

Im nördlichen Streckenbereich bestehen Bedenken gegen die Bahn und deren Vorteile. Die Gemeinde Sulzfeld fällt bei den Bedenken auf, wobei der bisherige Bahnhof auch 1,5 km von der Gemeinde Sulzheim entfernt liegt, worin diese Bedenken begründet sein könnten.

10. Literatur und Quellenhinweise:

Wikipedia

Potenzialanalyse Dr. Schliephake Dezember 2016

Gutachten zur Reaktivierung der Steigerwaldbahn (Kobra)
Endbericht Oktober 2018

Mobilitätskonzept Landkreis Schweinfurt Februar 2019

https://www.statistik.bayern.de/statistik/gebiet_bevoelkerung/bevoelkerungsstand/index.html

Umfrage zur Steigerwaldbahn

11. Links auf Veröffentlichungen zur Umfrage:

Der Zugang zu der Umfrage wurde über Flyer an alle Haushalte entlang der Bahnstrecke ermöglicht. Darin war auch ein QR-Code enthalten zur einfachen Teilnahme per Smartphone. In mehreren Medieninformationen wurde der Link dazu ebenfalls einer breiten Bürgerschaft zur Verfügung gestellt.

https://www.mainpost.de/regional/kitzingen/vcd-haelt-an-seiner-vision-fuer-die-steigerwaldbahn-fest-art-10559669

https://www.infranken.de/lk/kitzingen/vcd-haelt-an-seiner-vision-fuer-die-steigerwaldbahn-fest-art-5157832

https://www.radioprimaton.de/2021/02/03/lkr-schweinfurt-neue-infos-zur-steigerwaldbahn/

https://bayern.vcd.org/der-vcd-in-bayern/mainfranken-rhoen/news/umfrage-zur-steigerwaldbahn-des-vcd-kreisverband-mainfranken-rhoen-ev-ortsgruppe-schweinfurt/

https://fv-steigerwald-express.de/2021/02/02/noch-bis-6-februar-an-der-online-umfrage-zur-steigerwaldbahn-teilnehmen/

https://www.gruene-schweinfurt.de/startseite/startseite-volltext/article/wir_wollen_die_steigerwaldbahn/

https://paulknoblach.de/umfrage-zur-steigerwaldbahn/

https://www.gruene-kitzingen.de/themen/pro-bahn/

https://geo-net.net/vcd-umfrage-zur-steigerwaldbahn/

12. Rechtshinweise und Impressum

Die Studie bleibt Eigentum des VCD Mainfranken-Rhön e.V. Ortsgruppen Schweinfurt-Kitzingen, sie wird öffentlich zur Nutzung zugänglich gemacht.

Der VCD ist ein gemeinnütziger Umweltverband, der sich für eine klimaverträgliche, sichere und gesunde Mobilität für Menschen einsetzt.

Herausgegeben von der Ortsgruppe Schweinfurt im VCD-Kreisverband Mainfranken-Rhön e.V.
Ansprechpartner/V.i.S.d.P.: Manfred Röder, E-Mail: schweinfurt@vcd.org