

Umfrageauswertung zur Erhebung eines Meinungsbildes der Budenheimer zum Thema „Klimawandel“

Klimastreifen - Quelle: Climate Lab Book (Ed Hawkins) - <https://showyourstripes.info/s/globe/>



Inhalt

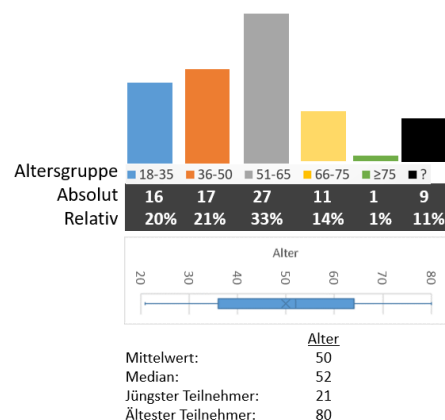
Umfrageergebnisse zum Klimaschutz in Budenheim	3
Was denken die Budenheimer Bürger über den Klimawandel, welche Folgen sind in der Gemeinde spürbar und welche Erwartungen existieren an den Klimaschutz?	3
Teilnehmerprofil.....	3
Wohnverhältnisse.....	4
Heizungsnutzung.....	5
Wahrnehmbare Klimafolgen in Budenheim	5
Gewünschte Klimaschutzmaßnahmen	6
Gewünschte Unterstützungsmaßnahmen	8
Fortbewegungsarten	10
ÖPNV-Nutzung.....	12
Carsharing.....	13
Nachhaltigkeitsverhalten Budenheimer Bürger	14
Weitere Meinungen, Kommentare, Anregungen und Wünsche	14
Anhang.....	16

Umfrageergebnisse zum Klimaschutz in Budenheim

Was denken die Budenheimer Bürger über den Klimawandel, welche Folgen sind in der Gemeinde spürbar und welche Erwartungen existieren an den Klimaschutz?

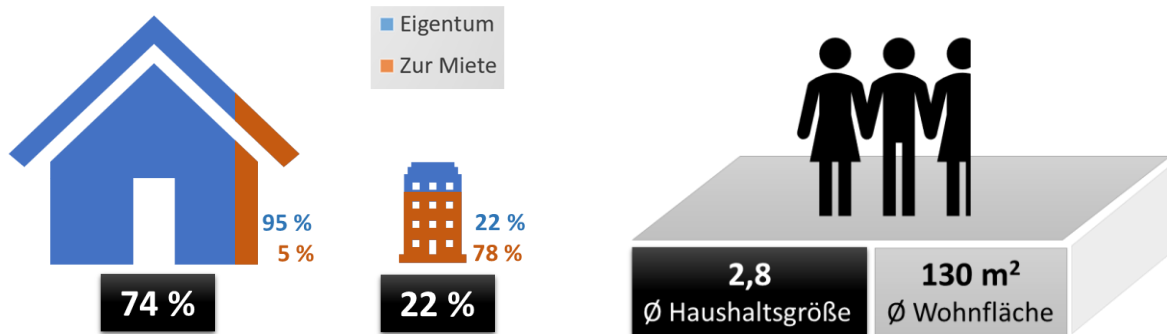
Zur Klärung dieser Fragen und als ersten Schritt der Bürgerbeteiligung zur Erstellung eines integrierten Klimaschutzkonzeptes für die Gemeinde Budenheim, wurde zum Jahreswechsel eine Umfrage zum themenkomplex Klimawandel durchgeführt. Dafür haben sich 82 Budenheimerinnen und Budenheimer sich die Zeit genommen, um ihre Sicht zu den klimarelevanten Themen zu teilen. Im Einzelnen wurden Fragen zur Wahrnehmung des Klimawandels, Wohnsituation, Mobilität und zum Klimaschutz beantwortet. Zum einem sollte mit Hilfe der Umfrage ein Meinungsbild erfasst werden, welche Rolle der Klimawandel im Alltag einnimmt und welche Handlungsmöglichkeiten gesehen werden. Zum anderen bot die Umfrage den Teilnehmerinnen und Teilnehmern die Möglichkeit, durch Kommentarfelder und offener Fragen, Anmerkungen zu machen und weitere Anregungen zu geben.

Teilnehmerprofil

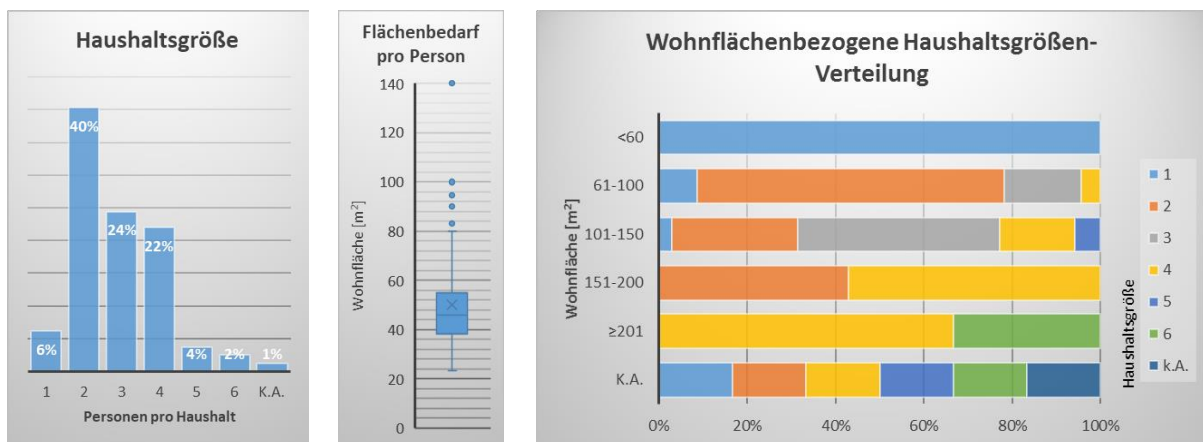


An der Umfrage haben sich 82 Bürgerinnen und Bürger beteiligt. Die Teilnehmer sind in allen Altersbereichen, von 21 bis 80 Jahren, zu finden und sind im Schnitt 52 Jahre alt. Am stärksten vertreten war die Altersgruppe der 51-65-Jährigen.

Wohnverhältnisse

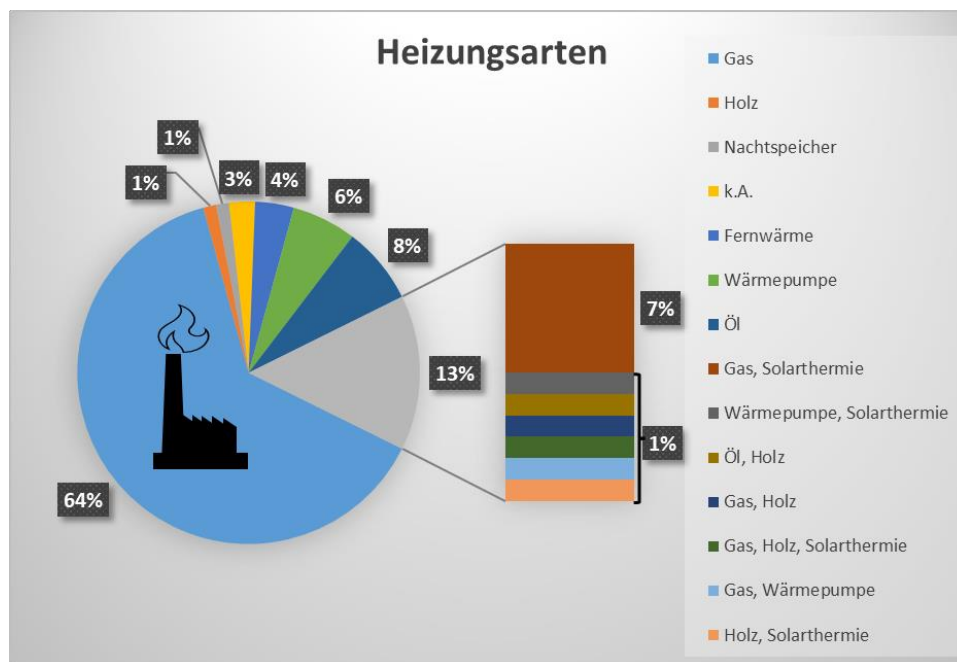


Von den Befragten leben 74 % in Einfamilienhäusern, davon zu 95 % im Eigentum und 5 % zur Miete. In Wohnungen leben 22 % der Umfrageteilnehmer, der Eigentumsanteil liegt bei 22 %, zur Miete wohnen 78 %. Im Schnitt leben 2,8 Personen auf 130 m². Der Bundesdeutsche Haushaltsgrößendurchschnitt beträgt 2,03 (Statista, 2020). Wird die durchschnittliche Haushaltsgröße und Wohnfläche nach Einfamilienhäusern und Wohnungen unterschieden, leben 3,1 Personen auf 140 m² in Einfamilienhäusern und 2,2 Personen auf 83 m² in Wohnungen.



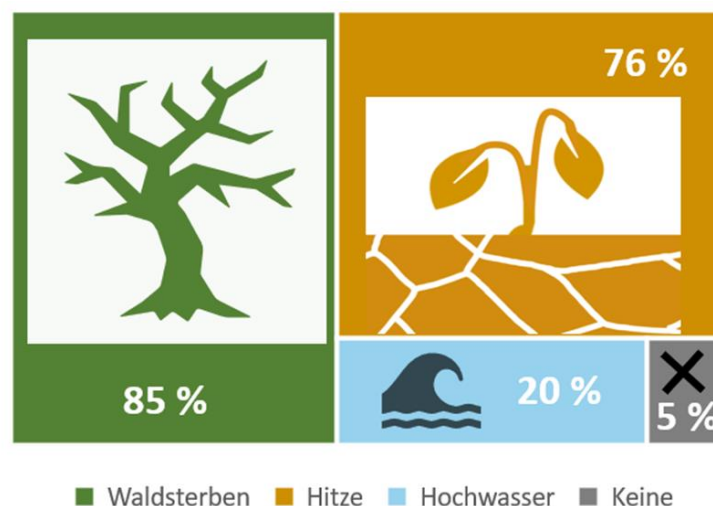
86 % der Haushalte werden von 2 bis 4 Personen bewohnt, dabei sind die Zweipersonenhaushalte mit 40 % dominant. Der mittlere Flächenbedarf pro Person liegt bei 46 m² mit einer zu höherem Flächenbedarf hin breiteren Streuung. Damit liegt der Flächenbedarf ca. einen Quadratmeter unter dem deutschen Durchschnitt. Mit wenig Ausnahmen trifft die Regel zu: Je größer der Haushalt, desto größer die Wohnfläche.

Heizungsnutzung



Die Wärmeerzeugung wird durch die alleinige Gasnutzung mit 64 % dominiert, gefolgt von Fernwärme (8 %) und einer Gas + Solarthermie-Mischnutzung (7 %).

Wahrnehmbare Klimafolgen in Budenheim

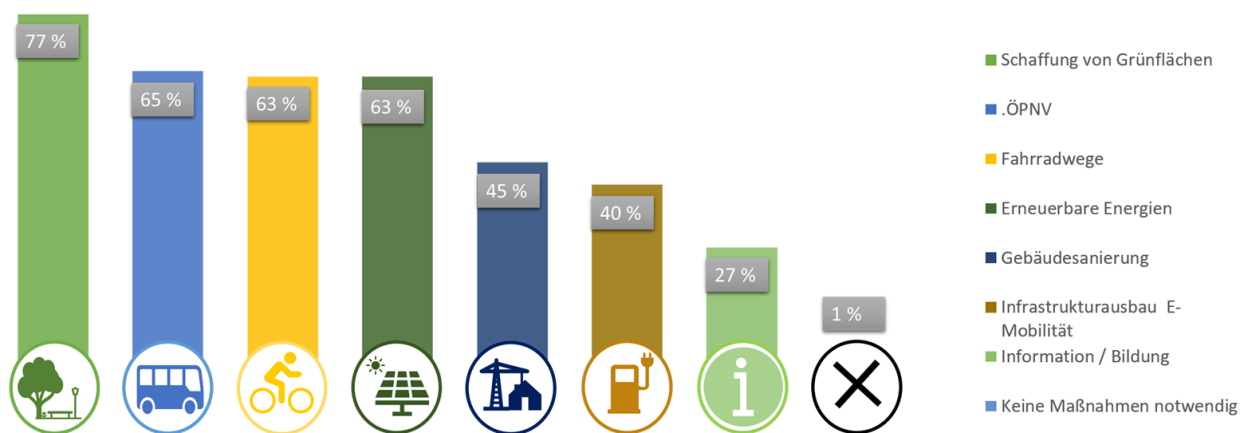


Die Antworten auf die Frage „Welche Auswirkungen des Klimawandels nehmen Sie in Budenheim wahr?“ zeigen eine starke Wahrnehmung des Waldsterbens und anhaltenden Dürreperioden in der Region. Hochwasserereignisse werden von 20 % der Befragten wahrgenommen, während 5 % keine der genannten Klimafolgen spüren.

Weitere spürbare Klimafolgen sind:

- Insektensterben / Biodiversitätsverlust
- Verkürzung von Frostperioden
- Niedrigwasser im Rhein


Gewünschte Klimaschutzmaßnahmen



Die am häufigsten gewünschte Maßnahme ist die Schaffung und Erhaltung von Grünflächen zur Verbesserung des Ortsklimas im Sinne von Hitzeinsel-Vermeidung und aktiver Feinstaubfilterung, CO₂-Bindung sowie Förderung der Biodiversität. Die Verbesserung des ÖPNV's, der Radwege-Infrastruktur sowie Ausbau der regenerativen Energien wird ebenfalls prioritär gewünscht. Es folgen Maßnahmenwünsche im Bereich der Gebäudesanierung und der Elektromobilität und der Informationsbereitstellung. Nur ein Bruchteil sieht keine Maßnahmen als Notwendig an.

Neugestaltung des Rathausgartens

Grünflächen



Es ist geplant, den Rathausgarten als grüne Begegnungsstätte zu gestalten, sodass Anwohner der umliegenden Straßen, die nicht über einen Garten oder Balkon verfügen, hier verweilen können. Außerdem sollen beispielsweise Kindergartenkinder zum Entdecken eingeladen werden, allen Mitarbeiter*innen ein Pausenplatz zur Verfügung gestellt.

Weitere Anregungen für Klimaschutzmaßnahmen:

- Vermeidung neuer Flächenversiegelung + Flächenentsiegelung
- Aufforstung
- Schottergärtenverbot
- Hecken statt Zäune
- Feinstaubreduzierung durch Kaminfilter-Pflicht
- Dachbegrünung fördern
- Verwendung von Materialien im Straßenbau die sich nicht stark erwärmen (z.B. helle Pflasterung)
- Förderung der Autarkie im Gebäudesektor
- Prioritäten im Verkehrsbereich: Fußgänger → Radfahrer → Kraftfahrzeuge
- E-Bike-Ladestationen
- Grünflächen statt Parkplätze für Autos

Erneuerbare Energien

Kein (geeignetes) Dach für Solarenergie? Egal!



Die Budenheimer Bürgerenergiegenossenschaft bietet die Möglichkeit sich an der Energiewende teilzunehmen, mit oder ohne Dach.

<https://www.budenheimer-energiegenossenschaft.de/>

Mobilität - Radwege



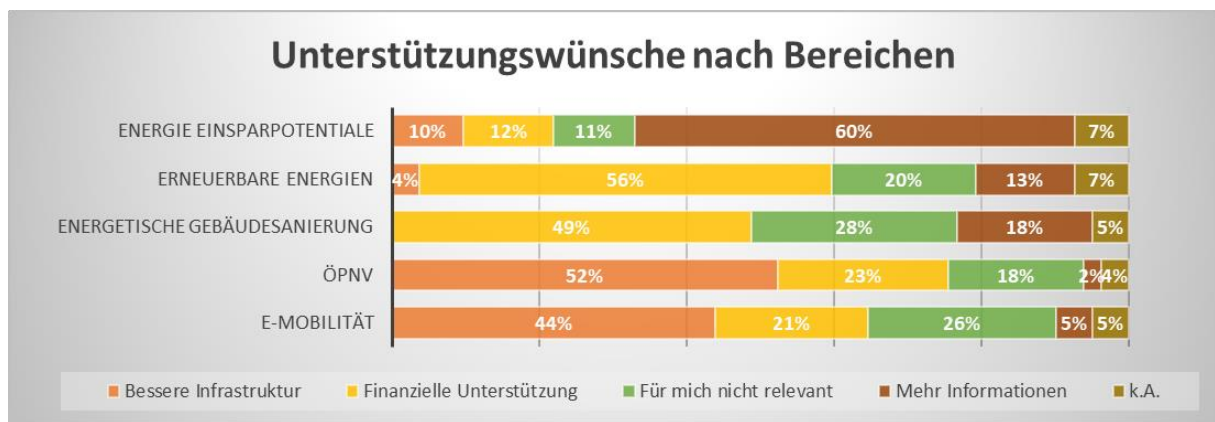
Radwege: Ausbau Pendlerroute in Richtung Heidesheim und Mainz

Im aktuellen Haushaltsplanentwurf sind für den Ausbau des Wiesenweges Mittel für die Jahre 2022 und 2023 vorgesehen. Vorbehaltlich der Genehmigung des Haushaltes durch den Kreis Mainz-Bingen, soll der Ausbau des Pendlerradweges bis Ende 2023 abgeschlossen werden.

Sukzessive Ertüchtigung der Stromnetze

Die Stromnetze werden an die Anforderungen der Energiewende angepasst, indem die Stromtransportkapazitäten durch Zubau weiterer Stromkabel deutlich erhöht und gleichzeitig die Versorgungssicherheit gewährleistet wird.

Gewünschte Unterstützungsmaßnahmen



Zu sehen ist, wie konkret die Unterstützung in den Bereichen Energetische Einsparpotentiale; Erneuerbaren Energien; Energetische Gebäudesanierung; ÖPNV sowie E-Mobilität aussehen soll, damit die Umsetzung von Klimaschutzmaßnahmen gefördert.

Mehr Informationen werden bei den Energie-Einsparpotentialen nachgefragt. In den beiden Bereichen „Erneuerbare Energien“ und „Energetische Gebäudesanierung“ spielt die finanzielle Unterstützung die wichtigste Rolle, während eine bessere Infrastruktur Voraussetzung für die Nutzung des ÖPNV’s und der Elektromobilität ist.



Förderangebote schnell finden

Welches Förderangebot passt am besten zum geplanten Projekt?

Mit den folgenden Werkzeugen kann diese Frage mit wenigen Klicks beantwortet werden, egal zu welchen Projekten Informationen gesucht werden.

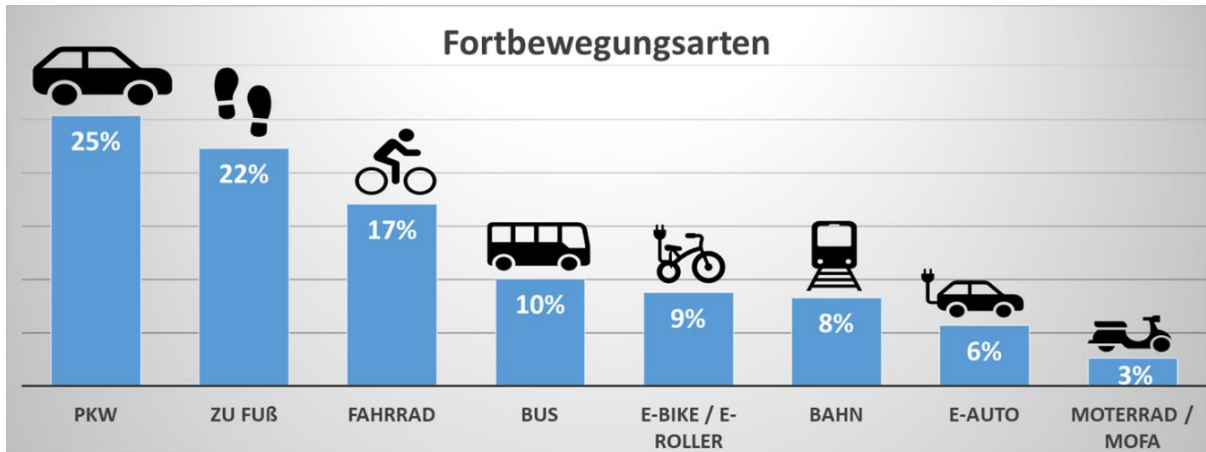
Themenbereiche	Anbieter	Tool-Link
Gebäude, Mobilität, Infrastruktur	Energieagentur RLP	Fördermittelkompass (https://www.energieagentur.rlp.de/foerderkompass)
Erneuerbare Energien, Mobilität, Gebäude	Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK)	Förderdatenbank (https://www.foerderdatenbank.de)
Gebäude (Neubau, Teil- oder Komplettsanierung, Heizungstausch)	Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA)	Förderwegweiser Energieeffizienz (https://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienzwegweiser/energieeffizienzwegweiser_node.html)

Darüber hinaus lohnt ein Blick in das Förderprogramm „KLIMAFIT DURCHSTARTEN“ des Kreises Mainz-Bingen. Das Förderprogramm wurde für die Bereiche Gebäudesanierung, Erneuerbare Energien, Mobilität, Klimawandelanpassung und nachhaltige Unternehmen konzipiert und ist zu finden unter: www.mainz-bingen.de/de/Aemter-Abteilungen/bauen-umwelt/Umwelt-und-Energieberatungszentrum/Klimaschutz/Foerderung/Foerderung-Landkreis.php

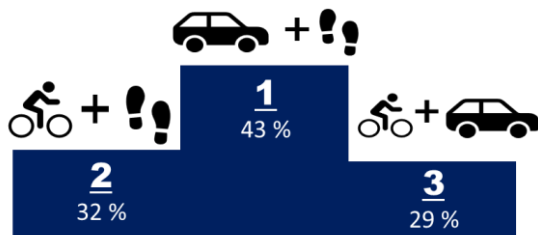
Weitere ausführliche Informationen finden Sie auf unserer Internetseite der Gemeindewerke Budenheim unter Klimaschutz „Förderangebote“

www.gemeindewerke-budenheim.de/klimaschutz/foerderangebote

Fortbewegungsarten

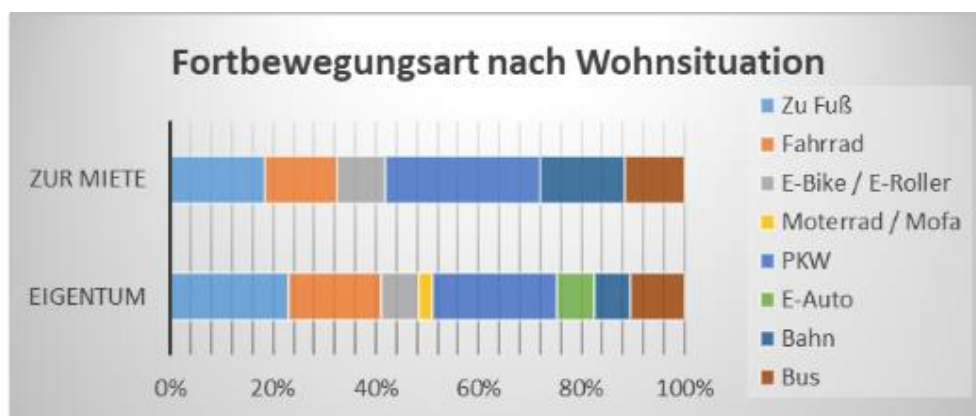


Häufigste Kombinationen der Fortbewegungsart



In der Abbildung sind die Fortbewegungsarten nach deren Häufigkeit gezeigt. Zu sehen ist, dass die Individualverkehrsmittel deutlich gegenüber dem ÖPNV bevorzugt werden. Die fünf am häufigsten genannten Kombinationen sind: PKW + Zu Fuß, Fahrrad + Zu Fuß, Fahrrad + PKW, Bus + PKW und Bus + Zu Fuß.

+ Zu Fuß, Fahrrad + PKW, Bus + PKW und Bus + Zu Fuß.



Die Fortbewegungsart ist zudem nach der Wohnsituation dargestellt. Der deutlichste Unterschied ist in der Nutzung der Elektromobilität in Abhängigkeit der Wohnverhältnisse zu beobachten, welche an Eigentumsverhältnisse gekoppelt ist.

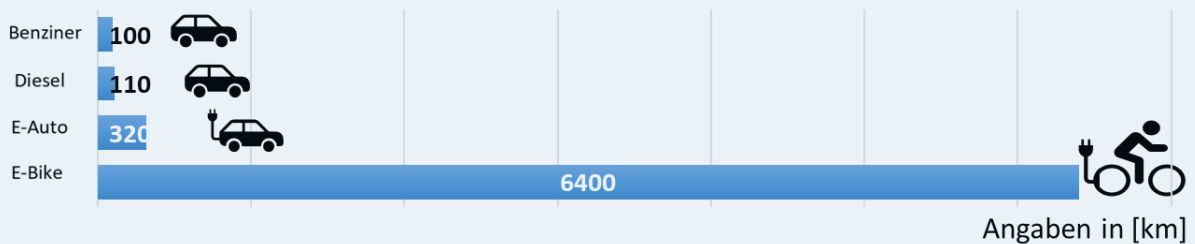


Mobilität mal relativ

Energie ist eine schwer fassbare Größe und was Mobilität an Energie kostet ist ebenso schwer einschätzbar. Wie weit komme ich und was könnte ich mit der Energie einer gefahrenen Strecke sonst anfangen?

Die Vergleiche erfolgen auf Sekundärenergiebasis sowie Durchschnittswerten, womit die angegebenen Vergleichswerte als Größenordnungen zu verstehen sind. Bei der Sekundärenergie handelt es sich um die Energieform, in der sie verbraucht wird (Benzin, Erdgas, Elektrizität). Das bedeutet, dass die Wandlungsverluste der Vorketten in der Erzeugung des Energieträgers nicht berücksichtigt sind, wie z.B. die Förderung und Raffinierung des Rohöls.

Wie weit komme ich mit 52 kWh?



*Darstellung der Berechnungsgrundlagen sind im Anhang zu finden

Mit 52 kWh kann mit dem Benziner ca. 100 km gefahren werden,...

...oder x Tage geheizt werden:

Energieeffizienz- klasse	Heizwärmebedarf [kWh/m ² /a]	Anzahl Heiztage	
		Haus (140 m ²)	Wohnung (83 m ²)
F	250	6	9
E	150	9	15
C	100	14	23
A	50	28	46

...oder x % des Jahresstrombedarfs decken:

26 % bei einem Stromverbrauch von 2000 kWh/Jahr

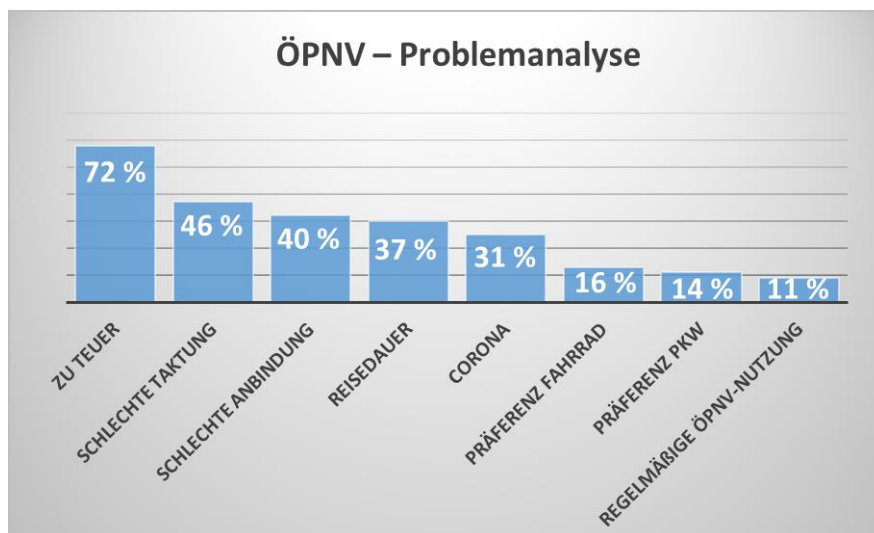
18 % bei einem Stromverbrauch von 3000 kWh/Jahr

13 % bei einem Stromverbrauch von 4000 kWh/Jahr

...oder **856** Vollmilchschokoladen gegessen werden.

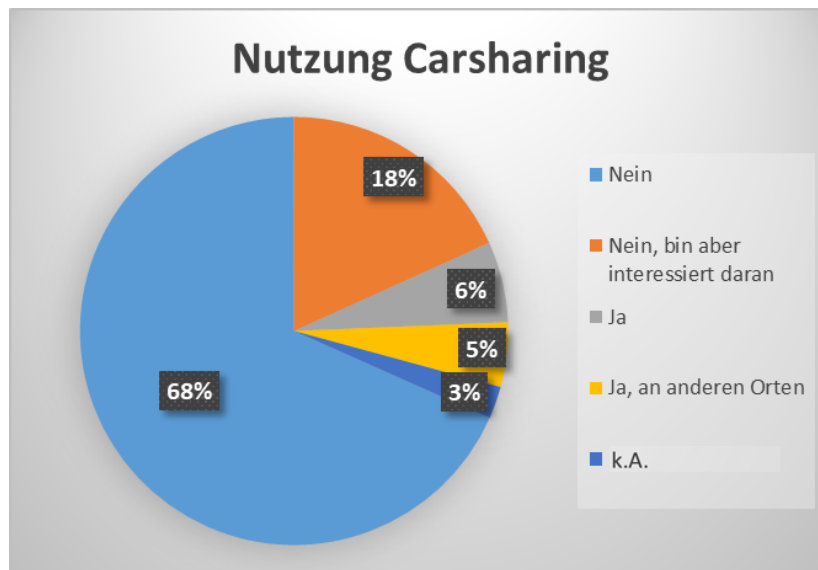


ÖPNV-Nutzung



Die Nutzung des ÖPNV spielt eine untergeordnete Rolle in der Wahl des Fortbewegungsmittels. Der häufigste Grund, der die Befragten von der Nutzung des ÖPNV abhält, sind die hohen Kosten. Es folgen die Infrastruktur betreffenden Argumente wie schlechte Taktung, Anbindung sowie Reisedauer. Daneben wird zurzeit Corona in der gleichen Größenordnung als Hinderungsgrund angegeben. Ein kleinerer Teil nutzt aufgrund Fortbewegungspräferenzen andere Mittel.

Carsharing



Von den Befragten nutzen 86 % kein Carsharing. 18 % denken über eine Nutzung nach. 11 % nutzen Carsharing, rund die Hälfte davon an anderen Orten.

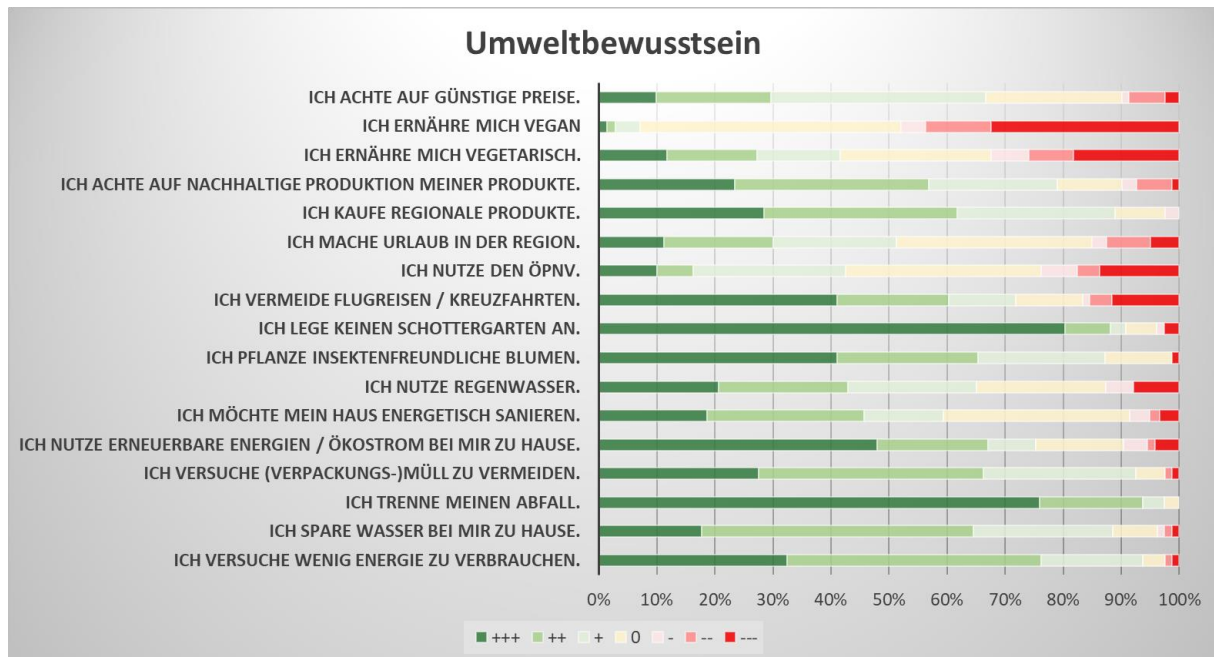
Carsharing in Budenheim:

in Zusammenarbeit mit den Gemeindewerken Budenheim

Informationen: www.carsharing-budenheim.de

Anmeldung und aktuelle Preise: www.urstrom-mobil.de

Nachhaltigkeitsverhalten Budenheimer Bürger



Aus einer Vielzahl von möglichen Aussagen, die das individuelle Verhalten an Nachhaltigkeitsaspekte aufzeigen können, wurden 17 Einzelaussagen aus unterschiedlichsten Bereichen ausgewählt. In der Gesamtbetrachtung ist ein positive Tendenz hin zu umweltbewussten Denken und Handeln ersichtlich. Starke Zuspruch finden die Aussagen zur Vermeidung von Schottergärten und aktiven Mülltrennung, wohingegen es bei der Ernährung, der ÖPNV-Nutzung und dem Urlaub noch Potentiale zu heben gibt.

Weitere Meinungen, Kommentare, Anregungen und Wünsche

- Autos mit mehr als 100 PS weg, auch e Autos mit zu viel PS sind schlecht für die Umwelt, kleiner denken.
- Wir wohnen in einem frisch sanierten in den 60ziger Jahren erbautes KFW Effizienz Haus, als Energie Plus Gebäude konzipiert. Unser Ziel ist eine 100% Autarkie für die Sektoren Heizen, Mobilität und Stromversorgung und CO₂ neutrale Produktion und Speicherung der Energie.
- Keine Abschaltung von Wärmepumpen morgens und mittags;
Hochleistungsfilter für Kaminöfen oder Verbot des Betriebs.

- In Budenheim wird in letzter Zeit sehr viel bauliche Nachverdichtung betrieben, was nicht unbedingt zu einem besseren Klima führt.
- Luftfilter für Kamine, Stopp mit Silvester Böllern in Wohngebieten, keine offenen Feuer im Garten um Laub zu verbrennen, häufigere Reinigung der Straßen und Spazierwegen von Müll und Zigaretten Kippen. Mehr Blühwiesen und seltener mähen.
- Soll so bleiben wie es ist
- Öffentlichkeit in das Erarbeiten eines Nahverkehrskonzeptes einbeziehen
- Mal zu fragen: Wo sparen Sie viel ein, wo sparen Sie aktiv ein, z.B. durch PV auf dem Dach
- Bessere Pressearbeit in Budenheim
- Mehr Ladesäulen
- Fahrradweg nach Mainz nicht gut ausgebaut. Ticket nach Mainz mit der Bahn kostet für 2 Stationen fast 5 EUR, zu teuer. Bahn oft verspätet und die App funktioniert nicht gut.

Anhang

*Berechnungsgrundlagen:

Umrechnungsfaktoren

kWh	MJ
1	3,6

Energiegehalte

Energieträger	Einheit		Quelle
Benzin E10	[MJ/l]	31,5	GEMIS; Version 5.0 - Stand Feb. 2021, UBA
Diesel B7	[MJ/l]	36	GEMIS; Version 5.0 - Stand Feb. 2021; UBA
Heizgas	[kWh/m ³]	9,8	GEMIS; Version 5.0 - Stand Feb. 2021; UBA
Heizöl	[kWh/l]	10,1	GEMIS; Version 5.0 - Stand Feb. 2021; UBA

Verbräuche (Mix - Innerorts, Land, Autobahn)

Elektro	[kWh/100 km]	22	ADAC Eco-Test 2021, Durchschnittswert aller aufgeführten Modelle
Elektro	[kWh/100 km]	16	Agora Verkehrswende 2021, Die einzelnen Straßenkategorien wurden nach der mittleren Fahrleistung von Pkw der Kompaktklasse in Deutschland nach TREMOD (ifeu (2016)) im Verhältnis von 30 % innerorts, 40 % außerorts und 30 % Autobahn gewichtet.
Benzin	[l/100 km]	5,9	Agora Verkehrswende 2021, Die einzelnen Straßenkategorien wurden nach der mittleren Fahrleistung von Pkw der Kompaktklasse in Deutschland nach TREMOD (ifeu (2016)) im Verhältnis von 30 % innerorts, 40 % außerorts und 30 % Autobahn gewichtet.
	[kWh/100 km]	52	
Diesel	[l/100 km]	4,7	Agora Verkehrswende 2021, Die einzelnen Straßenkategorien wurden nach der mittleren Fahrleistung von Pkw der Kompaktklasse in Deutschland nach TREMOD (ifeu (2016)) im Verhältnis von 30 % innerorts, 40 % außerorts und 30 % Autobahn gewichtet.
	[kWh/100 km]	47	
E-Bike	[kWh/100km]	0,8	IFEU 2015, Pedelec

Reichweiten ggü. 100 km Benziner (Mix)

Elektro (22kWh/100km)	[km]	235	Eigene Berechnung --> Hier wird lediglich Tank2Weehl betrachtet --> d.H. reine Verwendung der Antriebsenergie --> keine Rückschlüsse auf CO2 oder Primärenergiebedarf da Vorketten nicht betrachtet sind
Elektro (16kWh/100km)	[km]	323	
Diesel	[km]	110	
E-Bike	[km]	6453	

Verbräuche (Autobahn) --> 500 km Nordseestrand

Strecke	[km]	450	
Elektro	[kWh/450 km]	103,5	Agora Verkehrswende 2021, Die einzelnen Straßenkategorien wurden nach der mittleren Fahrleistung von Pkw der Kompaktklasse in Deutschland nach TREMOD (ifeu (2016)) im Verhältnis von 30 % innerorts, 40 % außerorts und 30 % Autobahn gewichtet.

Benzin	[l/100 km]	6,7	Agora Verkehrswende 2021, Die einzelnen Straßenkategorien wurden nach der mittleren Fahrleistung von Pkw der Kompaktklasse in Deutschland nach TREMOD (ifeu (2016)) im Verhältnis von 30 % innerorts, 40 % außerorts und 30 % Autobahn gewichtet.
	[kWh/450 km]	264	
Diesel	[l/100 km]	5,7	Agora Verkehrswende 2021, Die einzelnen Straßenkategorien wurden nach der mittleren Fahrleistung von Pkw der Kompaktklasse in Deutschland nach TREMOD (ifeu (2016)) im Verhältnis von 30 % innerorts, 40 % außerorts und 30 % Autobahn gewichtet.
	[kWh/450 km]	256,5	