

acatech **STUDIE**

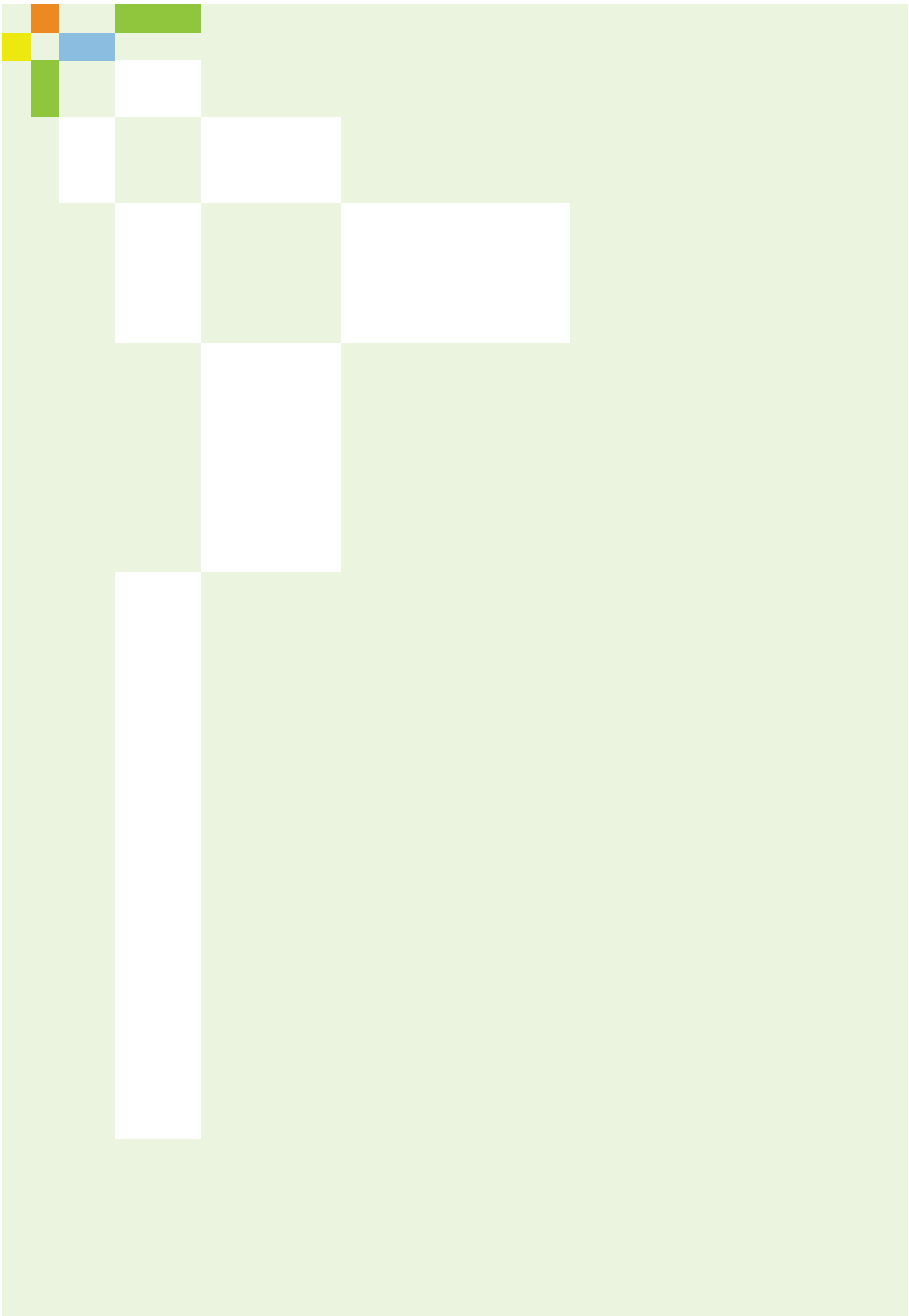
Mobilität und Klimaschutz

Gesellschaftliches Problembewusstsein
und individuelle Veränderungsspielräume

Eine Umfrage des Instituts für Demoskopie
Allensbach im Auftrag von acatech (Hrsg.)

 **acatech**

DEUTSCHE AKADEMIE DER
TECHNIKWISSENSCHAFTEN



acatech STUDIE

Mobilität und Klimaschutz

Gesellschaftliches Problembewusstsein und
individuelle Veränderungsspielräume

Eine Umfrage des Instituts für Demoskopie
Allensbach im Auftrag von acatech (Hrsg.)



Die Reihe acatech STUDIE

In dieser Reihe erscheinen die Ergebnisberichte von Projekten der Deutschen Akademie der Technikwissenschaften. Die Studien haben das Ziel der Politik- und Gesellschaftsberatung zu techniwissenschaftlichen und technologiepolitischen Zukunftsfragen.

Alle bisher erschienenen acatech Publikationen stehen unter www.acatech.de/publikationen zur Verfügung.

Inhalt

Vorwort	4
1 Wachsende Besorgnis über den Klimawandel	5
2 Aktuelle Mobilitätsmuster und -spielräume	10
Mobilitätsmuster in Stadt und Land	13
3 Verkehrsinfrastruktur: Zufriedenheit und Erwartungen	19
4 Einstellungen zur Elektromobilität	22
5 Die Mobilität der Zukunft – Erwartungen und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger	25



Vorwort

Neue Mobilitätsangebote und -restriktionen greifen tief in die individuelle Lebensgestaltung ein. Entsprechend entscheiden nicht allein technologische Entwicklungen, gesetzliche Rahmenbedingungen und die Entwicklung der Mobilitätsinfrastruktur über die Zukunft der Mobilität, sondern auch die gesellschaftliche Akzeptanz. Wie weit und wie rasch sich neue Mobilitätskonzepte durchsetzen, hängt wesentlich auch von den Mobilitätsmustern und -bedürfnissen sowie der Anpassungsbereitschaft und den Anpassungsspielräumen der Bevölkerung ab.

In diesem Zusammenhang beauftragte die Deutsche Akademie der Technikwissenschaften, acatech, das Institut für Demoskopie

Allensbach mit einer Analyse der Mobilitätsbedürfnisse und -muster der Bevölkerung, ihres Problembewusstseins und ihrer Bereitschaft zur Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens sowie der Offenheit für neue Mobilitätsangebote. Im Mittelpunkt stand die Frage, inwieweit die Bevölkerung aufgrund der Klimabelastungen gravierende Veränderungen der Mobilität für notwendig und umsetzbar hält und welche Strategien und Maßnahmen auf hohe Akzeptanz beziehungsweise auf Widerstände treffen.

Die Untersuchung stützt sich auf 1.301 Face-to-Face-Interviews mit einem repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung ab 16 Jahren. Die Interviews wurden zwischen Mitte Februar und Anfang März 2019 durchgeführt.

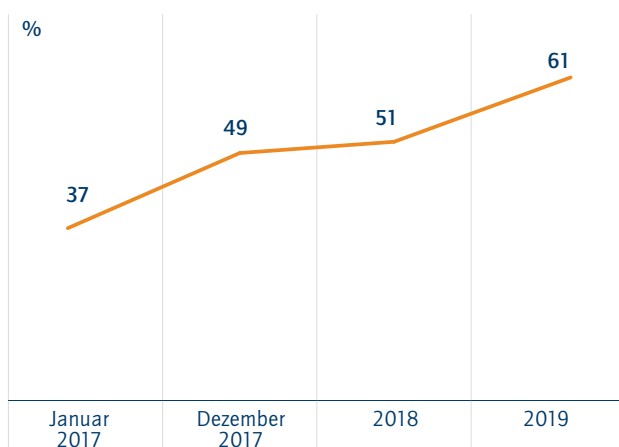
Allensbach am Bodensee,
am 9. April 2019, Institut für Demoskopie Allensbach

1 Wachsende Besorgnis über den Klimawandel

Die Themen Umweltschutz und Klimawandel rücken in der Bevölkerung immer mehr in den Vordergrund und dies nicht erst seit Beginn der Schülerdemonstrationen. Diese Demonstrationen sind eher Begleiterscheinungen als Auslöser der wachsenden Beunruhigung der Bevölkerung über den Klimawandel. Anfang 2017 beunruhigte der Klimawandel erst 37 Prozent der Bevölkerung, Ende 2017 bereits 49 Prozent, Anfang 2019 61 Prozent. Dieser Trend ist quer durch alle Bildungsschichten und Generationen zu beobachten, in Westdeutschland ausgeprägter als in Ostdeutschland.

Wachsende Besorgnis über Klimawandel

Der Klimawandel bereitet große Sorgen



© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

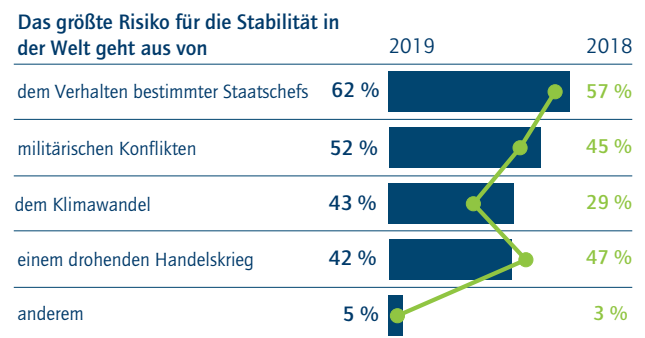
Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfragen, zuletzt 11097)

Auch ein anderer Indikator belegt die wachsende Beunruhigung über die Klimaveränderungen. Klimawandel wird von der Bevölkerung zunehmend als Stabilitätsrisiko gesehen. Noch Mitte 2018 zählten erst 29 Prozent den Klimawandel zu den größten Risiken für die Stabilität der Welt, Anfang 2019 bereits 43 Prozent. Auch dieser Trend ist in allen Generationen gleichermaßen ausgeprägt. Die höheren Bildungsschichten schreiben dem Klimawandel jedoch weitaus mehr das Potenzial zu, die Stabilität der Welt zu gefährden, als die einfachen Bildungsschichten. So sind 53 Prozent

der Absolvierenden einer höheren Schulbildung überzeugt, dass der Klimawandel ein gravierendes Risiko für die Stabilität der Welt darstellt, von den Absolvierenden einer einfachen Schulbildung dagegen nur 35 Prozent. Auch die einfachen Bildungsschichten zeigen sich jedoch zurzeit über den Klimawandel sehr besorgt.¹

Klimawandel wird zunehmend als Stabilitätsrisiko gesehen

Frage: „Wo liegt aus Ihrer Sicht derzeit das größte Risiko für die Stabilität in der Welt?“



© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfragen 11087, 11097)

Dabei sieht die große Mehrheit mehrere Ursachen des Klimawandels. Die Bevölkerung schreibt vor allem der Abholzung der Regenwälder große Auswirkungen auf das Klima zu sowie den Emissionen von Kohlekraftwerken und Industrieanlagen, von Flugzeugen und Schiffen. 79 Prozent sehen in der Abholzung der Regenwälder eine wesentliche Klimabelastung, 74 Prozent in Kohlekraftwerken, 69 Prozent in den Emissionen von Industrieanlagen. Flugzeuge und Schiffe werden von einem signifikant höheren Anteil der Bevölkerung als Verursacher von Klimabelastungen gesehen als Pkw. Während 71 Prozent den Emissionen von Flugzeugen und zwei Drittel den Emissionen von Schiffen gravierende Auswirkungen auf das Klima zuschreiben, schätzen nur 53 Prozent die Folgen des Pkw-Verkehrs ähnlich kritisch ein.

43 Prozent rechnen auch das Heizen mit Kohle und Holz zu den Hauptursachen des Klimawandels, 38 Prozent Atomkraftwerke; Langzeitanalysen aus den letzten Jahrzehnten belegen, dass die Umwelteigenschaften der Kernenergie immer eher kritisch als positiv eingeschätzt wurden.

1 | Vgl. Sicherheitsreport 2019, Institut für Demoskopie Allensbach, IfD-Umfrage 11097.



Vorstellungen der Bevölkerung von den Verursachern von Klimabelastungen

Frage: „Was glauben Sie, was von dieser Liste sind die Hauptursachen für die Klimabelastung, was ist besonders schädlich für das Klima?“

Hauptursachen für die Klimabelastung sind

Abholzung der Regenwälder	79 %	
Kohlekraftwerke	74 %	
Abgase von Flugzeugen	71 %	
Abgase von Industrieanlagen	69 %	
Abgase von Schiffen	66 %	
Abgase von Autos	53 %	
Treibhausgase durch Massentierhaltung	49 %	
Heizen mit Kohle und Holz	43 %	
Atomkraftwerke	38 %	

© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

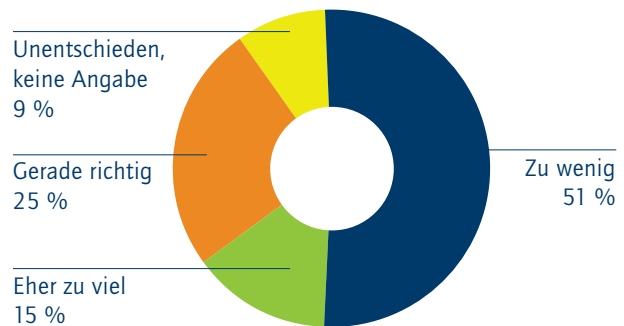
Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

Das bisherige Engagement zur Verringerung von Klimabelastungen halten 51 Prozent der Bevölkerung für unzureichend; 15 Prozent kritisieren die bisherigen Anstrengungen als überzogen, 25 Prozent halten sie für angemessen. Die Kritik, dass die bisherigen Maßnahmen unzureichend seien, hat in den letzten Jahren signifikant zugenommen: 2015 zogen erst 40 Prozent der Bevölkerung diese Bilanz, 2016 42 Prozent, aktuell 51 Prozent.²

Der überwältigenden Mehrheit der Bevölkerung ist jedoch auch bewusst, dass Klimaschutz eine globale Herausforderung ist, bei der mit nationalen Programmen und Maßnahmen allein nur begrenzte Erfolge erzielt werden können. Entsprechend halten es 79 Prozent der Bürgerinnen und Bürger für besonders wichtig, dass sich alle Länder gleichermaßen um eine Verringerung der Klimabelastung bemühen. Die Vorstellungen, welche konkreten Maßnahmen ergriffen werden müssen, um Klimabelastungen wesentlich zu reduzieren, sind breit aufgefächert und reichen vom Schutz der Regenwälder über eine Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, von schadstoffarmen Antriebssystemen, die Verringerung der Nutzung fossiler Brennstoffe bis zur Eindämmung der Massentierhaltung. Besonders viel versprechen sich die Bürgerinnen und Bürger von dem Schutz der Regenwälder, der Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, dem verstärkten Einsatz schadstoffarmer Antriebssysteme für Pkw und Lkw und die Entlastung des Straßenverkehrs durch die Verlagerung der Gütertransporte auf Schienen und Wasserwege. Zwischen 68 und 73

Kritik: zu wenig Engagement für Klimaschutz

Frage: „Was meinen Sie: Wird in Deutschland zu wenig für den Klimaschutz getan, oder eher zu viel, oder würden Sie sagen ‚gerade richtig‘?“



© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)









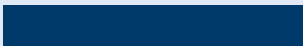
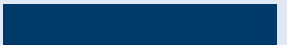
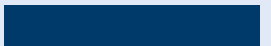
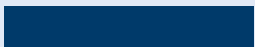
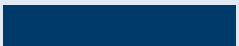
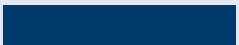
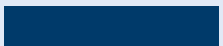

Prozent der Bevölkerung halten diese Strategien für besonders wichtig, um die Klimabelastungen wesentlich zu reduzieren. Der Förderung des öffentlichen Nahverkehrs, schadstoffarmen Antriebssystemen und der stärkeren Verlagerung der Gütertransporte

2 | Vgl. Allensbacher Archiv, IfD-Umfragen 11040, 11050, 12000.

Vorstellungen von den Maßnahmen, mit denen die Klimabelastung wirksam reduziert werden kann

Frage: „Was meinen Sie, wie könnte es vor allem gelingen, die Klimabelastung wesentlich zu reduzieren, was ist da Ihrer Meinung nach am wichtigsten?“

Um die Klimabelastung zu reduzieren, ist es am wichtigsten,

dass sich alle Länder gleichermaßen um eine Verringerung der Klimabelastung bemühen	79 %	
das die Regenwälder geschützt und aufgeforstet werden	73 %	
dass der öffentliche Nahverkehr gefördert und ausgebaut wird	70 %	
dass schadstoffarme Antriebssysteme für Autos und Lkw eingesetzt werden	68 %	
dass der Straßenverkehr entlastet wird, indem der Güterverkehr verstärkt auf Schienen- und Wasserwege umgeleitet wird	68 %	
dass die Stromversorgung noch stärker auf erneuerbare Energien umgestellt wird	59 %	
dass weniger fossile Brennstoffe wie Öl und Kohle genutzt werden	59 %	
dass es weniger Massentierhaltung gibt	53 %	
dass alternative Kraftstoffe wie z. B. Wasserstoff stärker gefördert werden	52 %	
dass die Menschen weniger Auto fahren	47 %	
dass der Flugverkehr eingeschränkt wird	44 %	
dass der Verkehrsfluss durch intelligente Verkehrsleitsysteme verbessert wird	43 %	
dass die Geschwindigkeit auf Autobahnen durch ein allgemeines Tempolimit begrenzt wird	40 %	
dass die Menschen ihr Fahrverhalten ändern	40 %	
dass das Straßennetz ausgebaut wird, um Staus zu vermeiden	37 %	
dass die Laufzeit von Kernkraftwerken verlängert wird	19 %	

© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

auf Schienen und Wasserwege misst die Bevölkerung deutlich mehr Bedeutung zu als Einschränkungen der individuellen Mobilität. So halten 70 Prozent die Förderung des öffentlichen Nahverkehrs für besonders wichtig, um das Klima zu entlasten, 68 Prozent den verstärkten Einsatz schadstoffarmer Antriebssysteme für Pkw und Lkw. Dagegen halten es nur 47 Prozent für wichtig, dass die Menschen im Interesse des Klimaschutzes weniger Auto fahren; 44 Prozent versprechen sich von einer Einschränkung des Flugverkehrs positive Auswirkungen auf das Klima, 40 Prozent von Tempolimits auf Autobahnen, ebenso viele von einem generell veränderten Fahrverhalten.

Die überwältigende Mehrheit ist überzeugt, dass mithilfe der richtigen Maßnahmen im Bereich der Mobilität die Klimabelas-

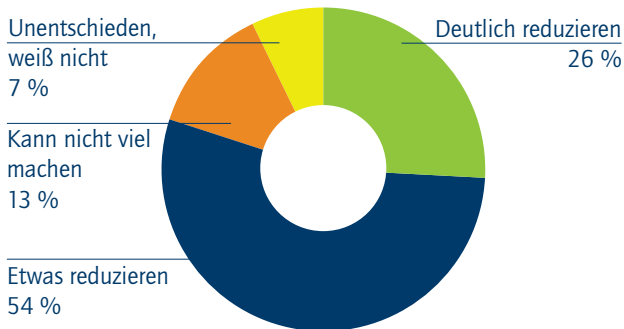
tungen reduziert werden können. Allerdings glaubt nur jede/r Vierte an einen gravierenden Einfluss, während die Mehrheit davon ausgeht, dass eine Veränderung der Mobilitätsmuster nur begrenzte Auswirkungen auf das Klima haben wird. Bei dieser Frage gibt es keine signifikanten Unterschiede zwischen den Generationen. Hier wird ein Dilemma deutlich: Wenn Maßnahmen getroffen würden, die eine Veränderung individueller Mobilitätsmuster erzwingen, kämpfen sie mit Zweifeln, ob damit größere Auswirkungen auf das Klima erreicht werden und damit Eingriffe und Erfolge in einem angemessenen Verhältnis stehen.

Der überwältigenden Mehrheit ist jedoch bewusst, dass das heutige Ausmaß an Mobilität und die Mobilitätsstrukturen gravierende Probleme verursachen. Die meisten denken hier vor



Mobilität und Klima

Frage: „Glauben Sie, dass man mit den richtigen Maßnahmen im Bereich Mobilität und Verkehr die Klimabelastung deutlich oder etwas reduzieren könnte, oder kann man da nicht viel machen?“



© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

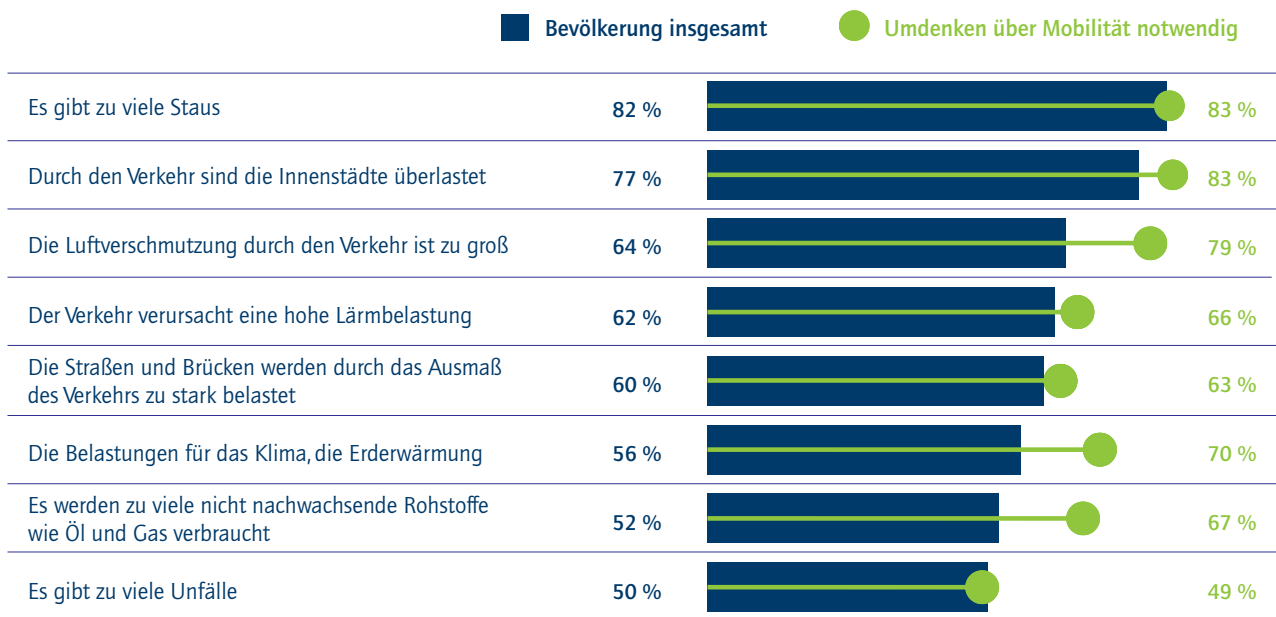
allein an die Überlastung der Verkehrswege und Innenstädte, an die Luftverschmutzung und Lärmbelastungen. 82 Prozent sehen

in der Häufung von Staus mit das größte Problem, 77 Prozent in der Überlastung der Innenstädte, knapp zwei Drittel in der Luftverschmutzung, 62 Prozent in der Lärmbelastung. Diese Zahlen spiegeln nicht den Anteil persönlich Betroffener, sondern die generelle Einschätzung der Bevölkerung, welche Probleme die individuelle Mobilität gesamtgesellschaftlich heute verursacht; so beurteilt die Bevölkerung in den Ballungsgebieten die Konsequenzen der heutigen Mobilitätsmuster kaum anders als die Bevölkerung auf dem Land. Das gilt für die Überlastung der Innenstädte wie für die Luftverschmutzung, die von den Einwohnerinnen und Einwohnern von Großstädten nur tendenziell häufiger angeführt werden als von der Bevölkerung auf dem Land. Die Belastungen für das Klima führen 56 Prozent der Bevölkerung als eine der besonders problematischen Folgen an. Diejenigen, die die Klimafolgen und die Luftverschmutzung als besonders problematische Konsequenzen sehen, sind zugleich überdurchschnittlich überzeugt, dass im Bereich Mobilität ein grundlegendes Umdenken notwendig ist.

Insgesamt spaltet diese Frage jedoch die Bevölkerung. 46 Prozent sind überzeugt, dass im Bereich Mobilität und Verkehr eine wirkliche Wende notwendig ist, 43 Prozent gehen dagegen davon aus, dass Korrekturen in einzelnen Bereichen ausreichen. Drei

Mobilitätsprobleme

Frage: „Nun zur Mobilität, also wie die Menschen heute unterwegs sind und wie Waren und Güter heute transportiert werden: Was sind in Ihren Augen die größten Probleme, die dadurch verursacht werden?“

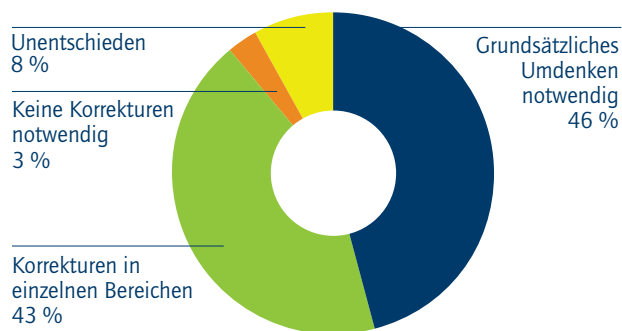


© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

Mobilitätswende oder einzelne Korrekturen?

Frage: „Glauben Sie, dass ein grundsätzliches Umdenken im Bereich Mobilität und Verkehr notwendig ist, oder reichen Korrekturen in einzelnen Bereichen, oder glauben Sie, es sind keine Korrekturen notwendig?“



© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren
(Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

Prozent halten keinerlei Korrekturen für notwendig. Die Spaltung in dieser Frage geht quer durch alle Generationen und Regionen. Noch am ehesten votieren die Einwohnerinnen und Einwohner von Großstädten, Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs und die kleine Minderheit, die nicht oder nur sehr wenig Auto fährt, für eine grundlegende Mobilitätswende. Auch in diesen Gruppen liegt der Anteil der Befürworter eines grundlegenden Umdenkens im Bereich Mobilität und Verkehr jedoch nur knapp über fünfzig Prozent.



2 Aktuelle Mobilitätsmuster und -spielräume

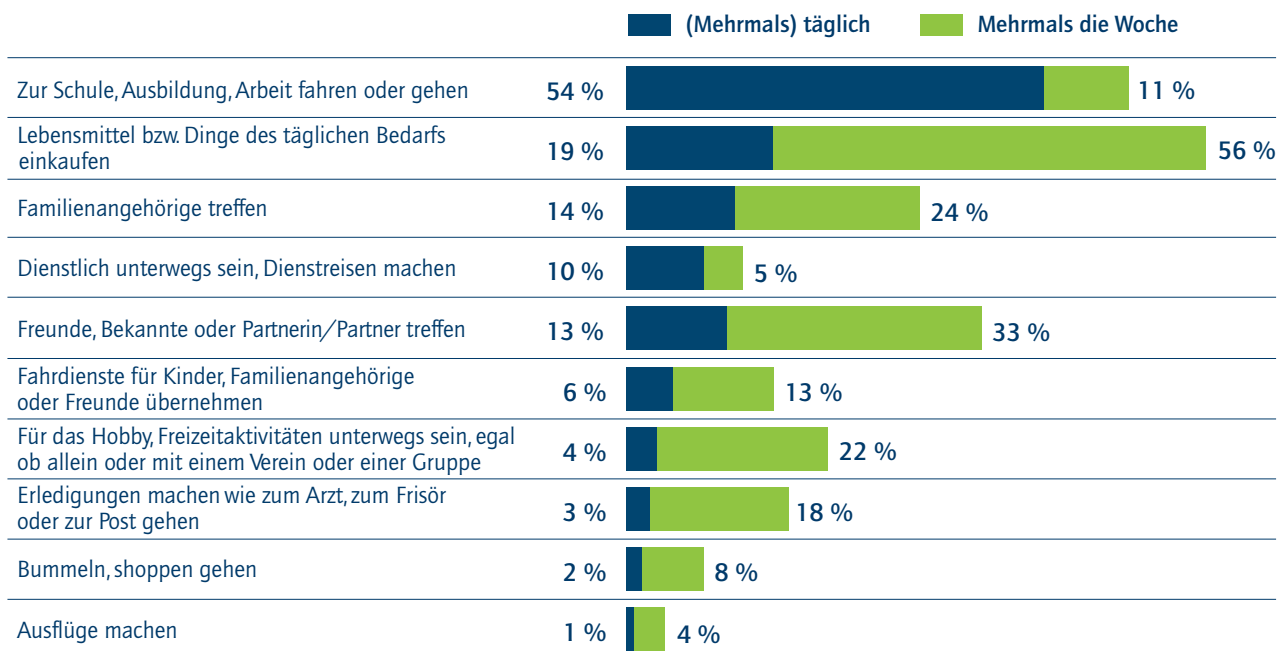
Die überwältigende Mehrheit der Bevölkerung (76 Prozent) ist täglich unterwegs, weitere 19 Prozent sind es mehrmals in der Woche. Besonders die jüngere und mittlere Generation ist außerordentlich mobil; erst jenseits der sechzig nimmt die Mobilitätsfrequenz deutlich ab: Von den 60-Jährigen und Älteren ist noch die Hälfte täglich unterwegs, 39 Prozent mehrmals in der Woche, 8 Prozent seltener. Die Mobilitätsanlässe beziehungsweise sind primär die Arbeitsstätten und Ausbildungseinrichtungen, Einkäufe für den täglichen Bedarf und – mit einigem Abstand – die Pflege sozialer Kontakte. Der wichtigste Treiber der individuellen Mobilitätsfrequenz sind die Wegstrecken zum Arbeits- beziehungsweise Ausbildungsplatz. 54 Prozent der Bevölkerung ab 16 Jahren sind aus diesem Grund täglich beziehungsweise mehrmals täglich unterwegs, weitere 11 Prozent mehrmals

unter der Woche. Dazu kommen Dienstreisen, die für 10 Prozent der Bevölkerung zum Alltag gehören, für weitere 5 Prozent ebenfalls mehrfach in der Woche anfallen. Daneben wird individuelle Mobilität vor allem durch die Notwendigkeit, die Dinge des täglichen Bedarfs einzukaufen, ausgelöst – allerdings mit niedriger Frequenz als die Fahrten zur Arbeitsstätte und zum Ausbildungsplatz. Immerhin knapp ein Fünftel der Bevölkerung ist jedoch im Durchschnitt täglich unterwegs, um Lebensmittel beziehungsweise andere Dinge des täglichen Bedarfs einzukaufen, weitere 56 Prozent sind es zumindest mehrmals in der Woche. Mit einigem Abstand folgt ein weiterer wesentlicher Auslöser von individueller Mobilität: die Pflege sozialer Kontakte mit Freunden, Bekannten und Angehörigen.

Im Durchschnitt beziffert die Bevölkerung den Zeitraum, in dem sie an einem normalen Wochentag unterwegs ist, mit 93 Minuten. Dieser Durchschnittswert ergibt sich aus sehr heterogenen individuellen Mobilitätsmustern. 23 Prozent der Bevölkerung sind an einem normalen Wochentag im Durchschnitt weniger als 60 Minuten unterwegs, 36 Prozent ein bis zwei Stunden,

Mobilitätsanlässe

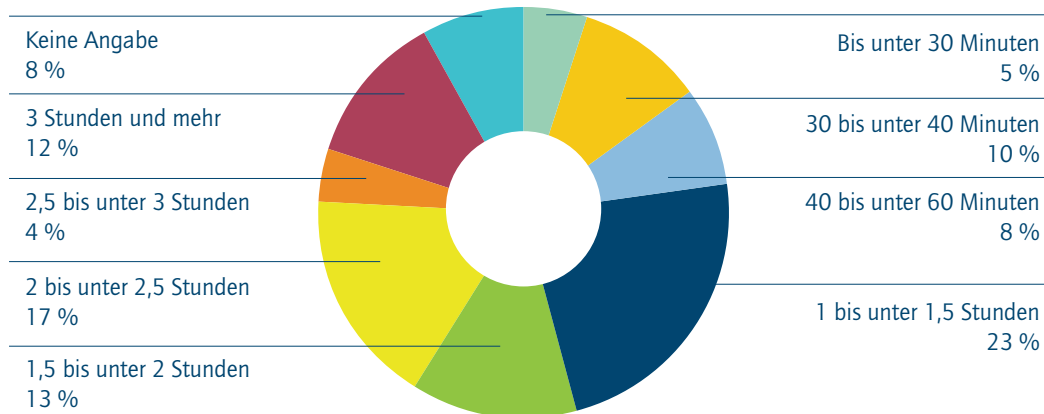
Frage: „Aus welchen Gründen man unterwegs ist, kann ja ganz unterschiedlich sein. Hier auf den Karten stehen einige Möglichkeiten. Bitte verteilen Sie die Karten danach auf das Blatt, wie häufig Sie unterwegs sind, um diese Dinge zu tun.“



Tägliches Zeitbudget für Mobilität

Frage: „Was schätzen Sie, wie viel Zeit sind Sie an einem normalen Wochentag unterwegs, egal ob mit öffentlichen Verkehrsmitteln oder mit dem Auto oder Fahrrad oder auch zu Fuß?“

Im Durchschnitt: 93 Minuten



© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

jede/r Fünfte zwei bis drei Stunden und 12 Prozent drei Stunden und mehr.

Die Entscheidung, welche Verkehrsmittel für die individuelle Mobilität genutzt werden, hängt vor allem von ihrer Verfügbarkeit und von den Mobilitätsbedürfnissen der Bevölkerung ab. Die Prioritäten der Bevölkerung bei der Gestaltung ihrer Mobilität sind vor allem

- Flexibilität und Unabhängigkeit,
- Verlässlichkeit, Planbarkeit,
- Sicherheit,
- Schnelligkeit, Zeitersparnis und
- möglichst niedrige Kosten.

82 Prozent legen besonderen Wert auf Flexibilität und Unabhängigkeit bei der Gestaltung ihrer Mobilität, 71 Prozent ist es besonders wichtig, verlässlich und planbar unterwegs sein zu können; zwei Drittel legen besonders großen Wert auf Sicherheit und darauf, möglichst rasch anzukommen beziehungsweise möglichst

wenig Zeit für die Wegstrecken aufwenden zu müssen. Der ökonomische Aspekt, die Minimierung von Mobilitätskosten, ist 54 Prozent der Bürgerinnen und Bürger besonders wichtig. Darüber hinaus spielen noch die Bedürfnisse, möglichst angenehm und komfortabel unterwegs sein zu können, und der Wunsch, sich selbst zu bewegen, eine Rolle. Der Wunsch, möglichst umweltfreundlich unterwegs zu sein, gehört nur bei dreißig Prozent zu den Prioritäten des eigenen Mobilitätsverhaltens.

Für die individuelle Mobilität spielt der Pkw die dominierende Rolle, mit großem Abstand das Fahrrad und der öffentliche Nahverkehr. 53 Prozent der Bevölkerung sind täglich beziehungsweise mehrmals täglich mit dem eigenen Pkw unterwegs, weitere 21 Prozent mehrmals in der Woche. Das Fahrrad wird von 17 Prozent täglich beziehungsweise mehrmals täglich genutzt, von weiteren 21 Prozent mehrmals in der Woche. Stadtbusse und Regionalbahnen werden von jeweils 8 Prozent täglich beziehungsweise mehrmals täglich in Anspruch genommen, von 12 beziehungsweise 8 Prozent zumindest mehrmals in der Woche.



Prioritäten der individuellen Mobilität

Frage: „Wenn es um Ihre eigene Mobilität geht, also wie Sie in der Regel unterwegs sind: Was ist Ihnen da besonders wichtig? Was von dieser Liste würden Sie nennen?“

Mir ist besonders wichtig,

dass ich möglichst flexibel und unabhängig bin	82 %	
dass ich verlässlich bzw. planbar unterwegs bin	71 %	
dass ich möglichst sicher unterwegs bin	68 %	
dass ich möglichst schnell ankomme	66 %	
dass es möglichst wenig kostet	54 %	
dass ich möglichst angenehm, komfortabel unterwegs bin	45 %	
dass ich mich bewege bzw. an der frischen Luft bin	40 %	
dass es nicht voll ist, ich nicht unter vielen Menschen bin	31 %	
dass ich möglichst umweltfreundlich unterwegs bin	30 %	
dass ich etwas nebenher machen kann, z. B. arbeiten oder lesen	11 %	

© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

Nutzungsfrequenz der einzelnen Verkehrsmittel

Frage: „Hier sind verschiedene Verkehrsmittel aufgeschrieben. Wie häufig nutzen Sie diese? Bitte verteilen Sie die Karten entsprechend auf das Blatt hier.“

	Mehrmals täglich	Täglich	Mehrmals die Woche	Mehrmals im Monat	Seltener	Nie
Auto	30	23	21	9	7	10 %
Fahrrad	9	8	21	18	19	25 %
Regionalbahn, U-Bahn, S-Bahn	4	4	8	12	43	29 %
Stadtbus, Regionalbus	3	5	12	16	37	27 %
Flugzeug	1	2	65			32 %
Motorrad, Motorroller	1	1	3	7		87 %
Fernzug	1	3	60			36 %
Schiff, Fähre	2	41				57 %
Fernbus	1	26				73 %

© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

Mobilitätsmuster in Stadt und Land

Die Nutzung der verschiedenen Verkehrsmittel differiert erheblich zwischen den städtischen Ballungsräumen und den Regionen außerhalb der größeren Städte. In den Großstädten fahren lediglich 39 Prozent täglich mit dem Pkw, in den kleineren und mittleren Städten dagegen gut jede/r Zweite, auf dem Land 63 Prozent. Umgekehrt spielt der öffentliche Nahverkehr in den großen Städten eine größere Rolle als außerhalb der städtischen Regionen: 15 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner von Großstädten nutzen täglich Regionalbusse, 14 Prozent Regionalbahnen; insgesamt macht der Anteil der täglichen Nutzerinnen und Nutzer des öffentlichen Nahverkehrs in den großen Städten ab 100.000 Einwohnerinnen und Einwohner 23 Prozent aus, auf dem Land gerade einmal 7 Prozent. Auch Fahrräder werden in den großen Städten aufgrund der oft geringeren Distanzen überdurchschnittlich genutzt.

Auch die mit dem Pkw zurückgelegte Kilometerzahl differiert erheblich zwischen Stadt und Land. 46 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohnern von Großstädten beziffern ihre jährliche mit dem Pkw zurückgelegte Strecke auf weniger als 5.000 Kilometer; in Kleinstädten setzen nur 35 Prozent, auf dem Land 28 Prozent ihre Kilometerleistung vergleichbar niedrig an. Umgekehrt legen

31 Prozent der Bewohnerinnen und Bewohner aus ländlichen Räumen jährlich mindestens 15.000 Kilometer mit dem Pkw zurück, gegenüber 11 Prozent der Großstadtbewohnerinnen und -bewohner. Unterteilt man hier noch einmal nach Städten von 100.000 bis unter 500.000 Einwohnerinnen und Einwohner und 500.000 und mehr, wird deutlich, dass insbesondere die Mobilitätsmuster in den sehr großen Städten deutlich abweichen. Dort legen 53 Prozent der Bevölkerung im Jahr weniger als 5.000 Kilometer mit dem Pkw zurück, lediglich 12 Prozent 15.000 Kilometer und mehr.

Insgesamt legen 38 Prozent der Bevölkerung mit dem Pkw weniger als 5.000 Kilometer im Jahr zurück, gut jede/r Fünfte zwischen 5.000 und 10.000 Kilometer, 20 Prozent 15.000 Kilometer und mehr. Nur diejenigen, die jährlich ohnehin weniger als 1.000 Kilometer mit dem Pkw zurücklegen, können sich mit großer Mehrheit vorstellen, ganz auf die Nutzung eines Pkw zu verzichten. Von denjenigen, die jährlich zwischen 1.000 und knapp 10.000 Kilometer zurücklegen, stufen dagegen 67 Prozent den Pkw für sich als unverzichtbar ein, ab einer jährlichen Leistung von 10.000 Kilometern mehr als 90 Prozent.

Insgesamt können 67 Prozent der Bevölkerung sich nicht vorstellen, auf die Nutzung von Pkw zu verzichten, weitere 16 Prozent halten dies für nur schwer möglich. An zweiter Stelle liegt das

Mobilitätsmuster in Stadt und Land

Frage: „Hier sind verschiedene Verkehrsmittel aufgeschrieben. Wie häufig nutzen Sie diese?
Bitte verteilen Sie die Karten entsprechend auf das Blatt hier.“

	Stadt und Land			
	Dörfer	Klein- städte	Mittel- städte	Groß- städte
	%	%	%	%
(Mehrere) täglich				
Auto	63	56	55	39
Fahrrad	13	17	16	20
Öffentlicher Nahverkehr	7	9	11	23
Regionalbahn, U-Bahn, S-Bahn	3	5	6	14
Stadtbus, Regionalbus	5	5	6	15
Flugzeug	1	2	1	1
Motorrad, Motorroller	1	3	1	1
Fernzug	–	x	–	–

x = weniger als 0,5 Prozent

© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)



Jährliche Kilometerleistung in Stadt und Land

Frage: „Wie viele Kilometer sind Sie persönlich pro Jahr schätzungsweise mit dem Auto unterwegs?
Egal, ob mit Ihrem oder anderen Wagen, so insgesamt gesehen, wie viele Kilometer? Würden Sie sagen ...“

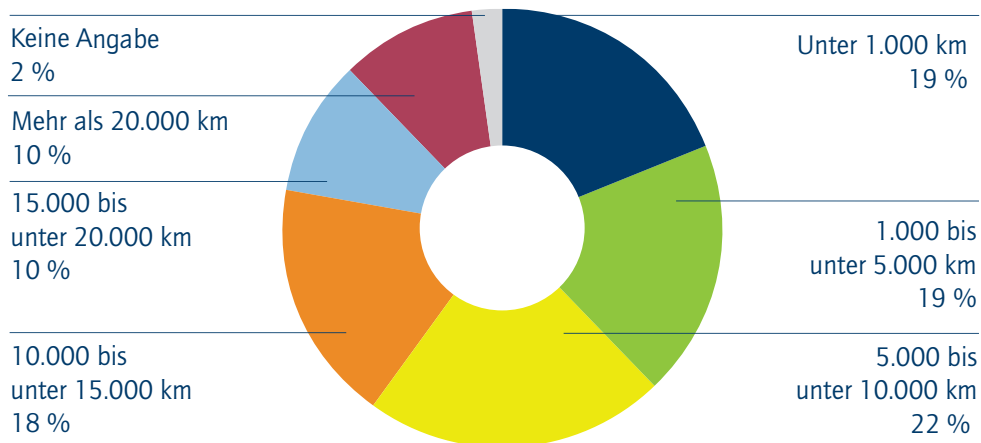
	Stadt und Land						
	Dörfer	Klein- städte	Mittel- städte	Groß- städte	insge- samt	100.000 bis unter 500.000 Einwohnerinnen und Einwohner	500.000 Einwohnerinnen und Einwohner und mehr
	%	%	%	%			
Unter 5.000 km	28	35	38	46	38	53	
5.000 bis unter 10.000 km	22	27	19	21	23	18	
10.000 bis unter 15.000 km	18	16	22	16	17	15	
15.000 bis unter 20.000 km	16	11	13	4	4	5	
20.000 km und mehr	15	10	7	9	12	7	
Keine Angabe	1	1	1	4	6	2	
	100	100	100	100	100	100	

© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

Jährliche Kilometerleistung

Frage: „Wie viele Kilometer sind Sie persönlich pro Jahr schätzungsweise mit dem Auto unterwegs?
Egal, ob mit Ihrem oder anderen Wagen, so insgesamt gesehen, wie viel Kilometer? Würden Sie sagen ...“

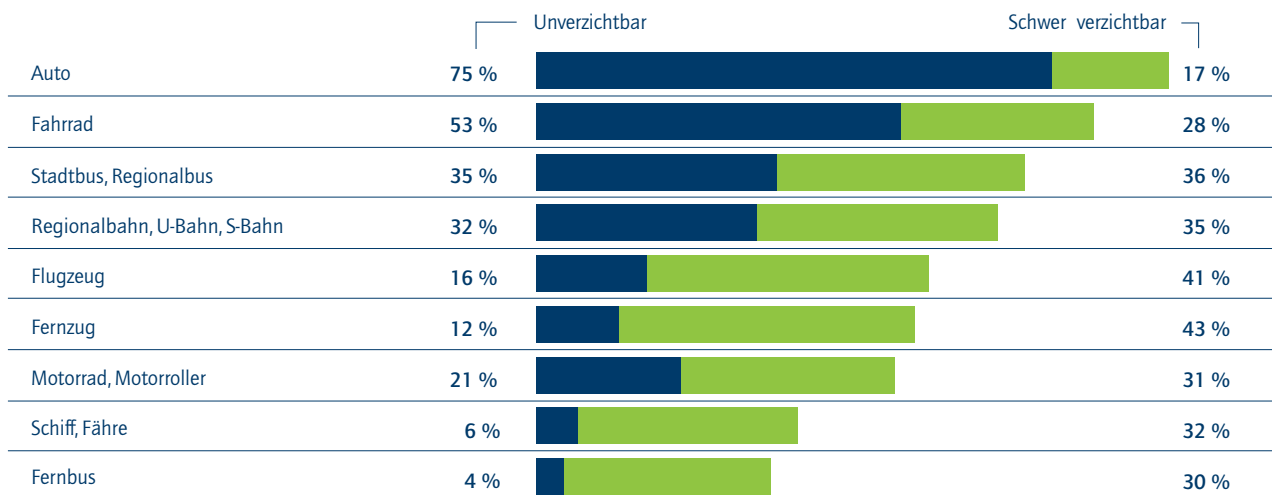


© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

Unverzichtbar vor allen Dingen Pkw, Fahrrad und ÖPNV

Frage: „Hier sind nochmal die Karten mit den Verkehrsmitteln, die Sie zumindest gelegentlich nutzen. Welche dieser Verkehrsmittel sind für Sie unverzichtbar, auf welche könnten Sie verzichten, auch wenn es schwierig wäre, und auf welche könnten Sie ohne Probleme verzichten?“



© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

Fahrrad, auf das 61 Prozent nicht oder nur schwer verzichten könnten, gefolgt von Stadt- und Regionalbussen. Bezogen auf diejenigen, die die jeweiligen Verkehrsmittel zumindest gelegentlich nutzen, wird deutlich, dass sich die überwältigende Mehrheit der Nutzerinnen und Nutzer in der Regel nicht vorstellen kann, auf die Nutzung zu verzichten. So stuften 75 Prozent der Pkw-Fahrenden das Auto als unverzichtbar ein, 53 Prozent der Fahrrad-fahrenden die Nutzung ihres Fahrrads. Die Stadt- und Regionalbusse sind für 35 Prozent ihrer Nutzerinnen und Nutzer unverzichtbar und für weitere 36 Prozent nur schwer verzichtbar. Die Nutzung von Flugzeugen ist für 16 Prozent derjenigen, die zumindest gelegentlich fliegen, unverzichtbar, für weitere 41 Prozent schwer verzichtbar.

Selbst in den Großstädten, in denen nur 39 Prozent täglich mit dem Pkw unterwegs sind, kann sich die Mehrheit (53 Prozent) nicht vorstellen, ohne Pkw auszukommen; auf dem Land liegt dieser Anteil bei 79 Prozent. Umgekehrt gehören in den größeren Städten, in denen der öffentliche Nahverkehr ganz anders ausgebaut ist als außerhalb der Ballungszentren, Regionalbahnen und -busse für die Mehrheit zu den unverzichtbaren Mobilitätsangeboten, auf dem Land dagegen nur für 17 Prozent.

Insgesamt zeigen die Ergebnisse, wie wichtig es ist, Mobilitätskonzepte für die unterschiedlichen Voraussetzungen in Stadt und Land zu entwickeln.

Insgesamt schätzt die Bevölkerung schon ihren Spielraum, ihre mit dem Pkw zurückgelegte Kilometerleistung zu reduzieren, ohne sich dadurch erheblich einschränken zu müssen, als begrenzt ein. Lediglich 6 Prozent halten es ohne Weiteres für möglich, ihre Pkw-Nutzung deutlich zu reduzieren, weitere 22 Prozent sehen Spielraum für eine begrenzte Reduktion. Sechzig Prozent halten es nur für schwer oder überhaupt nicht möglich, weniger Auto zu fahren. Je größer die durchschnittliche jährliche Kilometerleistung ist, desto geringer wird der eigene Spielraum für eine Reduktion eingeschätzt. So halten es von denjenigen, die mindestens 20.000 Kilometer im Jahr mit dem Pkw zurücklegen, 88 Prozent nur für schwer oder gar nicht möglich, ihre Pkw-Nutzung zu reduzieren.

Grundsätzlich würden drei Viertel der Bevölkerung ihre Mobilitätsmuster gerne zumindest teilweise verändern. Die Änderungswünsche sind jedoch breit aufgefächert. An der Spitze steht der Wunsch, weniger Mittel für die eigene Mobilität auszugeben: vierzig Prozent der Bevölkerung äußern diesen Wunsch, überdurchschnittlich die junge Generation. Jede/r Dritte würde sich gerne mehr per Fahrrad oder zu Fuß bewegen; jede/r Fünfte würde dafür gerne weniger Auto fahren, 14 Prozent wünschen sich, weniger Zeit in öffentlichen Verkehrsmitteln zu verbringen; ähnlich viele wünschen sich mehr Unabhängigkeit vom öffentlichen Nahverkehr. 28 Prozent wären gern umweltschonender unterwegs. Gut jede/r Fünfte wünscht sich mehr Flexibilität bei den Abfahrtszeiten; 18 Prozent wären gerne generell weniger un-



„Mobilitätsgrundsicherung“ in Stadt und Land

Frage: „Hier sind nochmal die Karten mit den Verkehrsmitteln, die Sie zumindest gelegentlich nutzen. Welche dieser Verkehrsmittel sind für Sie unverzichtbar, auf welche könnten Sie verzichten, auch wenn es schwierig wäre, und auf welche könnten Sie ohne Probleme verzichten?“

Unverzichtbar	Stadt und Land			
	Dörfer %	Klein- städte %	Mittel- städte %	Groß- städte %
Auto	79	68	75	53
Fahrrad	35	38	40	43
Öffentlicher Nahverkehr	17	24	30	54
Stadtbus, Regionalbus	13	19	20	43
Regionalbahn, U-Bahn, S-Bahn	10	15	17	42
Flugzeug	6	7	11	16
Fernzug	3	5	8	14
Motorrad, Motorroller	2	4	2	3
Schiff, Fähre	1	3	2	3
Fernbus	x	1	-	2

x = weniger als 0,5 Prozent

© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

Die Mehrheit sieht nur wenig Spielraum für die Reduzierung ihrer Pkw-Nutzung

Frage: „Könnten Sie deutlich oder etwas weniger Auto fahren, ohne dass Sie sich dabei stark einschränken müssten, oder wäre das nur schwer möglich oder gar nicht möglich?“

	Bevölkerung insgesamt %	Mit Auto mehr als 20.000 km/Jahr unterwegs %
Deutlich weniger	6	x
Etwas weniger	22	12
Nur schwer möglich	38	48
Gar nicht möglich	22	40
Unentschieden	12	-
	100	100

© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

terwegs. Überdurchschnittlich wünschen sich Berufstätige Möglichkeiten, ihr Mobilitätsverhalten und ihre Mobilitätserfahrungen zu verändern.

Die Gründe, warum die Änderungswünsche nicht umgesetzt werden, haben vor allem mit der Abwägung des Komforts, der Bequemlichkeit der verschiedenen Optionen zu tun sowie mit der Infrastruktur des öffentlichen Nahverkehrs, mit Kostenerwägungen und den Strecken, die zurückzulegen sind: Für 54 Prozent derjenigen, die gerne ihr Mobilitätsverhalten ändern würden, ist der Pkw die bequemste Option; 36 Prozent führen an, dass eine Veränderung zu einem deutlich höheren Zeitbedarf führen würde, 28 Prozent, dass sie mit höheren Kosten verbunden wäre. Jede/r Dritte nennt als Grund die unbefriedigende Anbindung an den

öffentlichen Nahverkehr. Diese Begründung spielt in den ländlichen Regionen eine zentrale Rolle: Auf dem Land führen 51 Prozent derjenigen, die an sich gerne ihr Mobilitätsverhalten ändern würden, die unbefriedigende Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr als Grund an, warum sich dieser Wunsch nicht umsetzen lässt, in den großen Städten dagegen nur 19 Prozent. Noch stärker trennt das Argument der großen Distanzen Stadt und Land: Auf dem Land sehen 68 Prozent aufgrund der großen Distanzen wenig Möglichkeiten, ihr Mobilitätsverhalten zu verändern – ein Argument, das schon in den Mittelstädten nur eine untergeordnete Rolle spielt. Berufstätige, die gerne ihr Mobilitätsverhalten ändern würden, führen überdurchschnittlich den höheren Zeitbedarf und die lange Distanz zu ihrem Arbeitsplatz als Hinderungsgründe an.

Breit aufgefächerte Änderungswünsche

Frage: „Was würden Sie gerne an Ihrer Mobilität, also der Art und Weise, wie Sie unterwegs sind, ändern?“

Änderungswünsche hinsichtlich eigener Mobilität:

	Bevölkerung insgesamt %	Berufstätige %
Ich würde gerne weniger Geld für meine Mobilität ausgeben	40	43
Ich würde gerne mehr Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen	34	38
Ich würde gerne umweltfreundlicher unterwegs sein	28	31
Ich wäre gerne entspannter unterwegs	25	30
Ich wäre gerne flexibler, wann ich wohin fahre bzw. gehe	21	23
Ich würde gerne weniger Auto fahren	20	25
Ich wäre gerne generell weniger unterwegs	18	24
Ich würde die Zeit, die ich unterwegs bin, gern besser nutzen können	18	22
Ich würde gerne weniger Zeit in öffentlichen Verkehrsmitteln verbringen	14	14
Ich wäre gerne weniger abhängig von öffentlichen Verkehrsmitteln	13	13
Ich würde gerne weniger fliegen	2	2
Nichts davon bzw. würde gar nichts ändern	24	18

© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)



Hemmnisse für die Veränderung des eigenen Mobilitätsverhaltens

Frage: „Und woran liegt es, dass Sie Ihre Mobilität nicht so gestalten können, wie Sie wollen?
Was von der Liste würden Sie nennen?“

Personen, die etwas an der Art, wie sie unterwegs sind, ändern wollen	Insgesamt %	Berufstätige %
Es ist einfach am bequemsten, das Auto zu benutzen	54	58
Andere Möglichkeiten würden mich deutlich mehr Zeit kosten	36	43
Die Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr ist schlecht	34	34
Ich wohne auf dem Land, die Wege sind sehr weit	31	30
Andere Möglichkeiten sind mir zu teuer	28	28
Mein Arbeitsplatz ist weit von meinem Wohnort entfernt bzw. liegt ungünstig	28	39
Ich bin gesundheitlich eingeschränkt	15	6
Andere Leute sind darauf angewiesen, dass ich sie fahre	12	12
Ich bin beruflich viel unterwegs, muss viel reisen	10	15
Ich führe eine Fernbeziehung bzw. Familie oder Freunde wohnen weit weg	8	7

© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

3 Verkehrsinfrastruktur: Zufriedenheit und Erwartungen

Die Investitionen in die Mobilitätsinfrastruktur sind in Deutschland in vielen Bereichen unbefriedigend. Das gilt sowohl für die Instandhaltung und den Ausbau von Straßen, Brücken, Schienennetz und ÖPNV als auch für den konsequenten Aufbau von Infrastrukturen, die die Voraussetzung für Mobilitätsangebote sind. Die Bürgerinnen und Bürger bewerten den aktuellen Zustand der Infrastruktur sehr unterschiedlich. Noch am besten wird das Straßennetz bewertet, mit dem rund zwei Drittel der Bevölkerung zufrieden sind: 64 Prozent fällen dieses positive Urteil in Bezug auf das Straßennetz in Deutschland insgesamt, 69 Prozent in Bezug auf das Straßennetz in ihrer näheren Umgebung. 29 Prozent beurteilen das Straßennetz in ihrer näheren Umgebung kritisch.

Wesentlich kritischer fällt das Urteil über das Schienennetz und den Zugverkehr aus. Nur 35 Prozent sind mit der aktuellen Situation zufrieden, während 48 Prozent eine kritische Bilanz ziehen.

In Westdeutschland werden Schienennetz und Bahn noch negativer bewertet als in Ostdeutschland. Die über Jahre zu geringen Investitionen in Schiene und Bahn kommen zunehmend bei den Bürgerinnen und Bürgern an.

In Bezug auf den öffentlichen Nahverkehr fällt das Urteil in Stadt und Land völlig auseinander. Die Einwohnerinnen und Einwohner von Großstädten sind mehrheitlich mit dem öffentlichen Nahverkehr zufrieden, die Einwohner von Kleinstädten und insbesondere dem flachen Land weit überwiegend unzufrieden. 54 Prozent der Bevölkerung aus Großstädten fällen ein positives Urteil über den öffentlichen Nahverkehr, dagegen nur 31 Prozent der Einwohnerinnen und Einwohner von Kleinstädten und 27 Prozent der Bewohner von ländlichen Regionen. In der Summe sind 49 Prozent der Bevölkerung mit dem öffentlichen Nahverkehr (sehr) zufrieden, 45 Prozent weniger beziehungsweise gar nicht zufrieden.

Die Vorstellungen der Bürgerinnen und Bürger, wie die Verkehrsinfrastruktur künftig weiterentwickelt werden sollte, konzentrieren sich überwiegend auf die Instandhaltung, den Ausbau und die Optimierung der bestehenden Infrastruktur, weniger auf neue Mobilitätsangebote. So halten die Bürgerinnen und Bürger vor allem Preissenkungen und auch einen Ausbau im öffentlichen Nahverkehr für wichtig, die Sanierung von Straßen- und Schienennetz, eine stärkere Verlagerung von Gütertransporten auf

Überwiegend Zufriedenheit mit dem Straßennetz

Frage: „Wie zufrieden sind Sie alles in allem mit dem Straßennetz in Deutschland? Würden Sie sagen ...“

Wenn Sie einmal an die Situation bei Ihnen vor Ort denken: Wie zufrieden sind Sie alles in allem mit dem Straßennetz bei Ihnen vor Ort? Würden Sie sagen ...“

	In Deutschland insgesamt %	In der näheren Region %
Sehr zufrieden	6	11
Zufrieden	58	58
Weniger zufrieden	26	22
Gar nicht zufrieden	3	7
Unentschieden	7	2
	100	100

© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

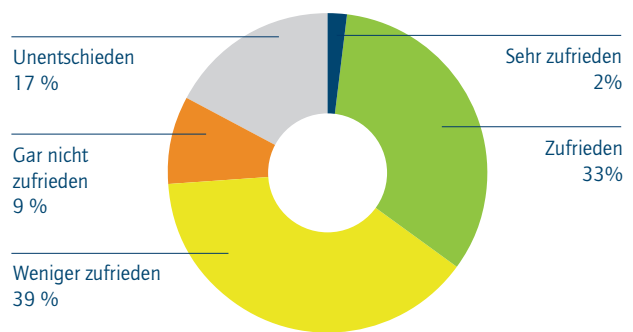


Schiene und Wasser sowie Preissenkungen für Fernverbindungen der Bahn. Die Zufriedenheit der Mehrheit mit dem Straßennetz prägt auch die Vorstellungen, auf welche Weise in das Straßennetz investiert werden sollte: 76 Prozent halten die Sanierung von bestehenden Straßen für wichtig, dagegen nur 33 Prozent einen weiteren Ausbau des Straßennetzes. In Bezug auf den Schienenverkehr halten 62 Prozent die Sanierung des Schienennetzes für wichtig, 41 Prozent auch einen weiteren Ausbau. Dagegen hält die große Mehrheit in Bezug auf den öffentlichen Nahverkehr auch einen Ausbau für wichtig (64 Prozent). Darüber hinaus hält es die Mehrheit für vordringlich, die Fahrradwege auszubauen, das Park-and-Ride-Angebot zu verbessern, mehr umweltschonende Antriebstechnologien zu fördern und Ampelschaltungen besser aufeinander abzustimmen.

Die Förderung neuer Formen der Mobilität hält demgegenüber zurzeit nur jede/r Dritte für dringlich. Auch mehr Ladestationen für E-Mobile und deren bessere Erreichbarkeit wird nur von einer Minderheit als besonders wichtig eingestuft – wie auch die Einführung eines generellen Tempolimits, autofreie Innenstädte und mehr Angebote für Carsharing. 36 Prozent halten einen Ausbau der Ladestationen für Elektromobile für eine wichtige Maßnahme im Rahmen der Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur, 28 Prozent die bessere Erreichbarkeit solcher Ladestationen, 25 Prozent eine Ausweitung der Angebote für Carsharing. Genauso hält es auch nur jede/r Vierte für eine wichtige Maßnahme im Rahmen der Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur, für

Weniger Zufriedenheit mit dem Schienennetz und Zugverkehr

Frage: „Und wie zufrieden sind Sie alles in allem mit dem Schienennetz beziehungsweise Zugverkehr in Deutschland? Würden Sie sagen ...?“



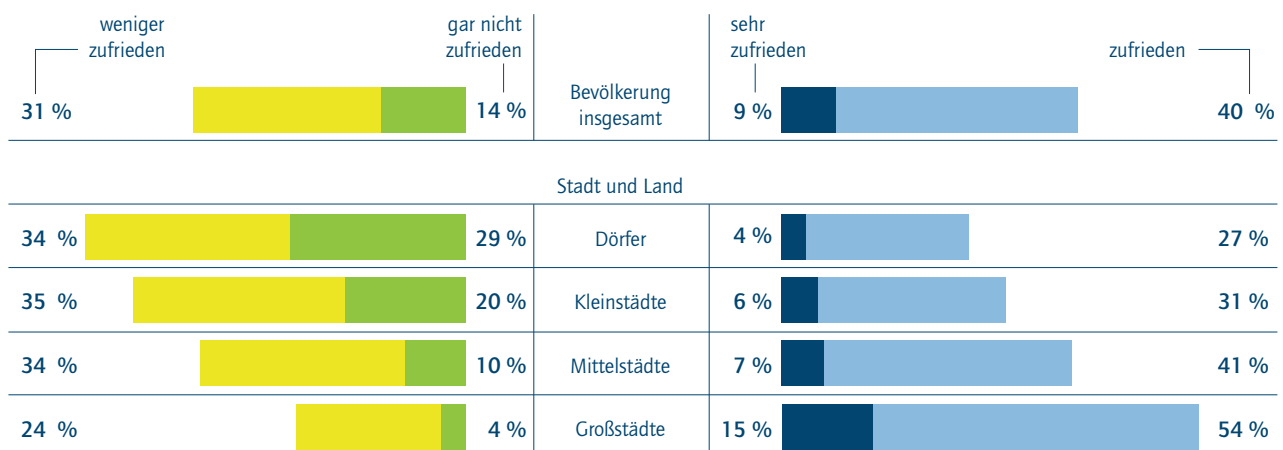
© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

autofreie Innenstädte zu sorgen; 31 Prozent fordern dagegen mehr Parkmöglichkeiten in den Innenstädten.

Zufriedenheit mit dem öffentlichen Nahverkehr in den Städten, Unzufriedenheit auf dem Land

Frage: „Und wie zufrieden sind Sie alles in allem mit dem öffentlichen Nahverkehr bei Ihnen vor Ort? Würden Sie sagen, Sie sind damit...“



© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

Agenda der Bevölkerung für die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur

Frage: „Wenn es um die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland geht, was halten Sie da für besonders wichtig?“

Für die Entwicklung der Infrastruktur ist besonders wichtig,

dass der öffentliche Nahverkehr günstiger wird	78 %	
dass das bestehende Straßennetz saniert bzw. ausgebessert wird	76 %	
dass Güter weniger per Lkw und mehr mit Zug oder Schiff transportiert werden	67 %	
dass der öffentliche Nahverkehr ausgebaut wird	64 %	
dass das bestehende Schienennetz saniert bzw. ausgebessert wird	62 %	
dass Fernverbindungen mit der Bahn günstiger werden	60 %	
dass Ampelschaltungen besser aufeinander abgestimmt werden	55 %	
mehr und bessere Fahrradwege in den Städten	53 %	
dass mehr umweltfreundlichere Antriebsmöglichkeiten genutzt werden	51 %	
dass das Park-and-Ride-Angebot verbessert wird	50 %	
dass das Schienennetz weiter ausgebaut wird	41 %	
Einführung eines Tempolimits auf Autobahnen	38 %	
dass mehr Ladestationen für Elektroautos zur Verfügung stehen	36 %	
dass das Straßennetz weiter ausgebaut wird	33 %	
dass neue Formen der Mobilität gefördert werden	32 %	
mehr Parkmöglichkeiten in Innenstädten	31 %	
dass die Ladestationen für Elektroautos besser erreichbar sind	28 %	
dass Innenstädte autofrei werden	25 %	
dass es mehr Angebote für Carsharing gibt	25 %	

© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)



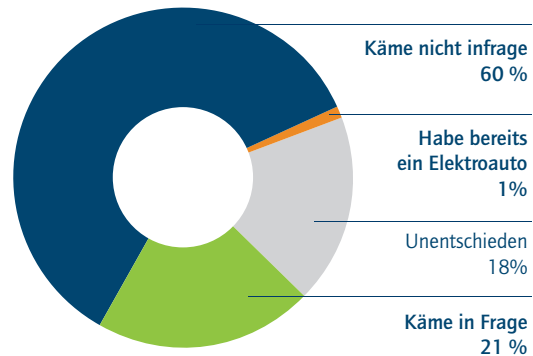
4 Einstellungen zur Elektromobilität

Der relativ geringe Stellenwert, den die Bevölkerung dem Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Mobile zuschreibt, geht vor allem auf eine zurzeit noch weit verbreitete Skepsis gegenüber Elektrofahrzeugen zurück. Nur 21 Prozent der Bevölkerung können sich vorstellen, im Lauf der nächsten Jahre ein Elektromobil zu kaufen, 60 Prozent schließen dies aus. Die junge Generation ist hier nicht nennenswert aufgeschlossener als der Durchschnitt der Bevölkerung. Noch am größten ist die Bereitschaft, ein Elektrofahrzeug zu erwerben, in der Generation der 45- bis 59-Jährigen.

Angesichts der bis dato nur sehr niedrigen Zahl genutzter Elektrofahrzeuge sind 21 Prozent der Bevölkerung zwar durchaus ein enormes Potenzial. Allerdings ist es aus mehreren Gründen schwierig, dieses relativ kurzfristig zu erschließen. Zum einen tendieren Pkw-Besitzer dazu, ihren Pkw immer länger zu nutzen. Das Durchschnittsalter der Pkw steigt in Deutschland seit Jahrzehnten kontinuierlich an. Mitte der neunziger Jahre lag das Durchschnittsalter noch bei 6,8 Jahren, zehn Jahre später bei 7,8, heute bei 9,5 Jahren.

Ein Fünftel ist für den Kauf eines Elektroautos aufgeschlossen.

Frage: „Käme es für Sie infrage, in den nächsten Jahren ein Elektroauto zu kaufen, oder käme das für Sie nicht infrage?“



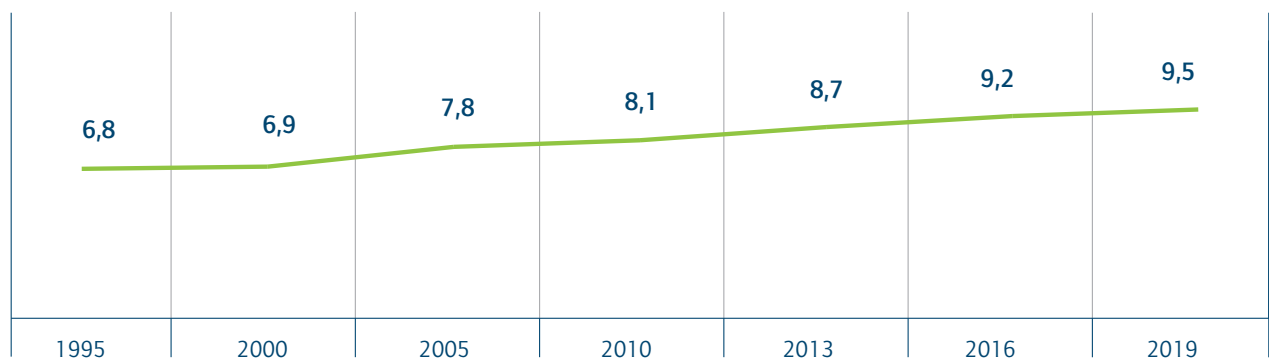
Altersgruppen	Prozent
16- bis 29-Jährige	23 %
30- bis 44-Jährige	22 %
45- bis 59-Jährige	29 %
60-Jährige und Ältere	14 %

© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

Kontinuierlich steigendes Durchschnittsalter der Pkw

Durchschnittsalter der Pkw in Deutschland (in Jahren)

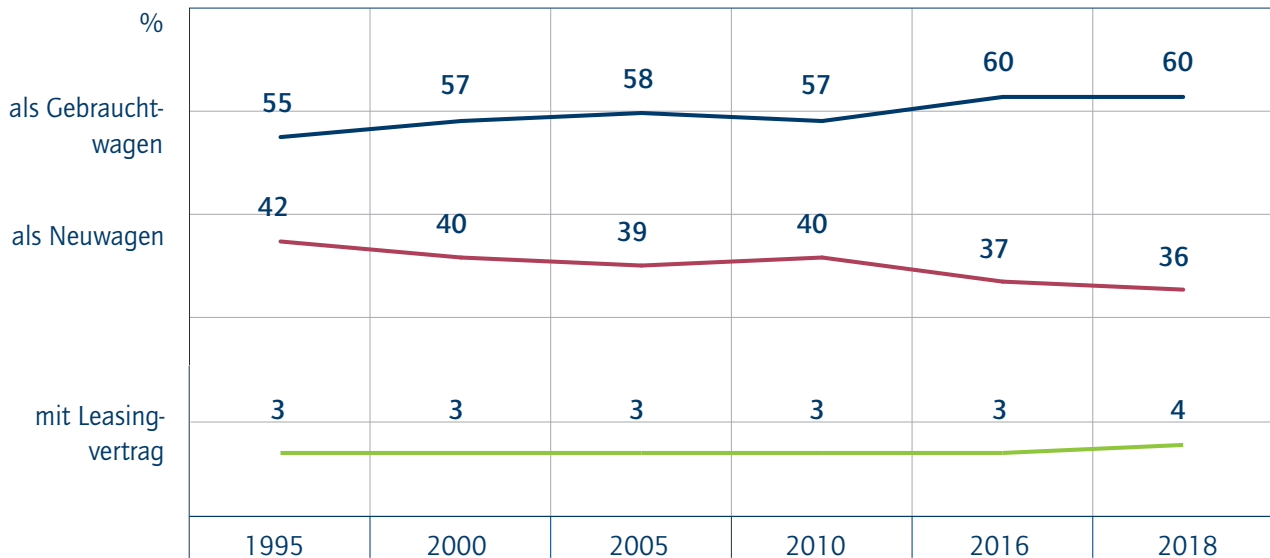


© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Zugelassene Pkw zum 1. Januar des jeweiligen Jahres (Quelle: Kraftfahrtbundesamt)

Im Langzeittrend: weniger Neuwagen

Der privat genutzte Pkw wurde gekauft



© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Pkw-Fahrende mit privat genutztem Pkw im Haushalt (Quelle: Allensbacher Markt- und Werbeträgeranalysen, AWA 1995 bis 2018)

Derzeitige Vorbehalte gegen den Erwerb von Elektrofahrzeugen

Frage: „Einmal unabhängig davon, ob ein Elektroauto für Sie infrage käme: Was von dieser Liste spricht in Ihren Augen dagegen, sich zurzeit ein Elektroauto zu kaufen?“

	Bevölkerung insgesamt (%)	Potenzial für Elektrofahrzeuge (%)
Die Kosten für die Anschaffung eines Elektroautos sind zu hoch	74	76
Die Reichweite von Elektroautos ist zu gering	66	66
Es gibt zu wenig Ladestationen für Elektroautos	60	66
Das Aufladen von Elektroautos dauert zu lange	54	53
Die Antriebstechnik von Elektroautos ist noch nicht ausgereift	49	52
Es ist fraglich, ob Elektroautos wirklich umweltfreundlicher sind	48	39
Die Ladestationen liegen oft ungeschickt bzw. sind nicht gut erreichbar	31	33
Die Ladestationen sind oft schwierig zu bedienen	13	12
Das Bezahlssystem an den Ladestationen ist nicht einheitlich	12	15
Bei Elektroautos kommt kein typisches Fahrgefühl auf, z. B. keine Motorengeräusche	10	6
Nichts davon	9	3

© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)



Die große Mehrheit kauft zudem keine Neuwagen. Nur 36 Prozent der Pkw-Fahrenden haben ihren zuletzt erworbenen Pkw als Neuwagen erworben, weitere 4 Prozent mit Leasingvertrag, dagegen 60 Prozent als Gebrauchtwagen. Die Neigung, Gebrauchtwagen zu erwerben, hat sich über die letzten Jahrzehnte verstärkt. In den neunziger Jahren machten Neuwagen noch 42 Prozent der Pkw-Käufe aus. Bis E-Mobile in einer größeren Zahl als Gebrauchtwagen angeboten werden, werden jedoch noch viele Jahre vergehen.

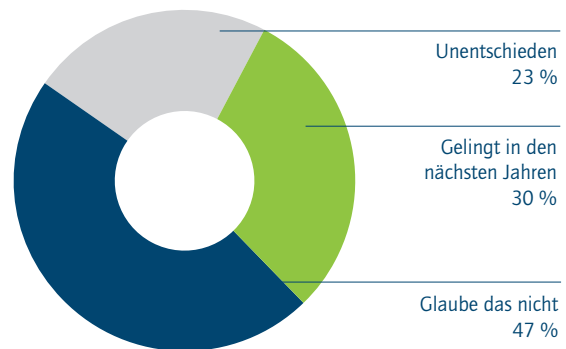
Der Trend zu Gebrauchtwagenkäufen ist wesentlich kostengetrieben. Gerade dieser Aspekt spricht zurzeit aus der Sicht der überwältigenden Mehrheit gegen die Anschaffung eines Elektrofahrzeugs. Neuwagen sind in den Augen der Mehrheit teuer und Elektromobile in besonderem Maße. 74 Prozent halten die Kosten für die Anschaffung eines Elektrofahrzeuges für zu hoch; kein anderes Argument wird vergleichbar häufig gegen die Elektromobilität ins Feld geführt. Neben den hohen Kosten nährt sich die Skepsis vor allem aus den Themen Reichweite und Ladeinfrastruktur. Zwei Drittel der Bevölkerung halten die Reichweite (noch) für zu gering, 60 Prozent die Ladeinfrastruktur für unzureichend, 54 Prozent den Ladevorgang für zu zeitraubend. Die Hälfte der Bevölkerung zweifelt auch, ob die Antriebstechnologie bereits ausgereift ist.

Bemerkenswert sind jedoch vor allem die weit verbreiteten Zweifel an der Umweltfreundlichkeit der Elektromobilität: Knapp die Hälfte der Bevölkerung hält es für fraglich, ob Elektromobile umweltfreundlicher sind. Damit wird das Hauptargument für die Forcierung der Elektromobilität zurzeit von 48 Prozent der Bevölkerung angezweifelt. Diejenigen, die für den Kauf eines Elektrofahrzeugs grundsätzlich aufgeschlossen sind, äußern hier zwar weniger Zweifel; immerhin 39 Prozent dieses Potenzials für Elektromobilität schließen sich jedoch dieser Skepsis an.

Insgesamt sieht der Kreis, der zum Potenzial für Elektromobilität gehört, den derzeitigen Stand dieses neuen Mobilitätsangebots eher noch kritischer als der Durchschnitt der Bevölkerung. Das gilt für die Ladeinfrastruktur, aber tendenziell auch für die Kosten. Zudem bestehen Zweifel, ob Elektromobile technologisch ausgereift sind. 76 Prozent des Potenzials halten die Kosten für die Anschaffung eines Elektrofahrzeugs für zu hoch, 66 Prozent kritisieren die

Skepsis in Bezug auf die Entwicklung der Ladeinfrastruktur

Frage: „Glauben Sie, dass es in den nächsten Jahren gelingt, das Netz an Ladestationen so auszubauen, dass die Versorgung ähnlich gut ist wie mit Tankstellen für Diesel und Benzin, oder glauben Sie das nicht?“



© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

unbefriedigende Ladeinfrastruktur. 52 Prozent äußern auch Zweifel, ob die Antriebstechnologie von Elektrofahrzeugen ausgereift ist. Im Allgemeinen urteilen Verbraucherinnen und Verbraucher, die für den Kauf eines bestimmten Produkts aufgeschlossen sind, signifikant positiver als der Durchschnitt der Bevölkerung. Das ist zurzeit bei Elektrofahrzeugen nicht der Fall. Dies zeigt noch einmal die Herausforderungen, mit denen ein rascher Ausbau der Elektromobilität zu kämpfen hat.

Zurzeit fehlt weiten Teilen der Bevölkerung auch das Vertrauen, dass es in den nächsten Jahren gelingt, die Ladeinfrastruktur so auszubauen, dass die Versorgung ähnlich gut ist wie die Tankstellen für Diesel und Verbrenner. Lediglich dreißig Prozent vertrauen darauf, dass dies in den nächsten Jahren gelingt, knapp die Hälfte der Bevölkerung äußert dezidierte Zweifel.

5 Die Mobilität der Zukunft – Erwartungen und Wünsche der Bürgerinnen und Bürger

In den Vorstellungen der Bürgerinnen und Bürger, wie sich die Mobilität in den nächsten zehn Jahren entwickeln wird, spielen

einerseits Vernetzung und Veränderungen bei den Antriebstechnologien eine große Rolle, zum anderen der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und Restriktionen für den Autoverkehr in den Innenstädten. So erwartet die Mehrheit, dass der öffentliche Nahverkehr ausgebaut wird; allerdings rechnet nur eine Minderheit damit, dass der öffentliche Nahverkehr flexibler an dem jeweiligen Bedarf ausgerichtet werden kann. Vernetzung und der Einsatz von KI werden nach Einschätzung der Bevölkerung in den nächsten Jahren eher den Pkw-Verkehr verändern als den öffentlichen Nahverkehr. So erwartet die Mehrheit den Einsatz intelligenter Ampelschaltungen und damit einen flüssigeren Verkehr in den Städten. Die Mehrheit ist auch überzeugt, dass Pkw durch Vernetzung verstärkt zu Plattformen von Information und Kommunikation werden.

Vorstellungen von der Mobilität der Zukunft

Frage: „Wie stellen Sie sich Mobilität in zehn Jahren vor? Was von dieser Liste wird wohl zutreffen?“

Immer mehr Berufstätige können auch von zu Hause oder von unterwegs arbeiten	62 %	
Autos informieren bei einem Unfall selbstständig den Rettungsdienst oder Pannendienst	58 %	
Immer mehr Innenstädte werden für den Autoverkehr gesperrt sein	57 %	
Intelligente Ampelschaltungen sorgen in den Städten für flüssigen Verkehr	54 %	
Der öffentliche Nahverkehr wird ausgebaut	54 %	
Die Autos der Zukunft fahren mit Elektroantrieb	53 %	
Reisebuchung und -gestaltung laufen fast nur noch über das Internet	50 %	
Es gibt mehr Fahrverbote	44 %	
Es gibt mehr Vorschriften und Vorgaben für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger	41 %	
Immer mehr Menschen teilen sich privat oder über einen Carsharing-Anbieter Autos	40 %	
Die Autos sind untereinander vernetzt, um sich gegenseitig z. B. vor Stau oder schlechten Wetterverhältnissen zu warnen	39 %	
Autos steuern sich weitgehend selbst	33 %	
Post und Pakete werden verstärkt durch Drohnen ausgeliefert	28 %	
Der öffentliche Nahverkehr kann so gestaltet werden, dass Busse nur noch dann fahren, wenn sie benötigt werden	28 %	
Man unternimmt immer mehr Fernreisen	20 %	

© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)



Viele rechnen auch mit Einschränkungen für die individuelle Mobilität. Auf Sicht von zehn Jahren erwarten 57 Prozent, dass immer mehr Innenstädte für den Autoverkehr gesperrt werden; 44 Prozent rechnen mit mehr Fahrverboten, 41 Prozent generell mit mehr Vorschriften und Vorgaben für die individuelle Mobilität.

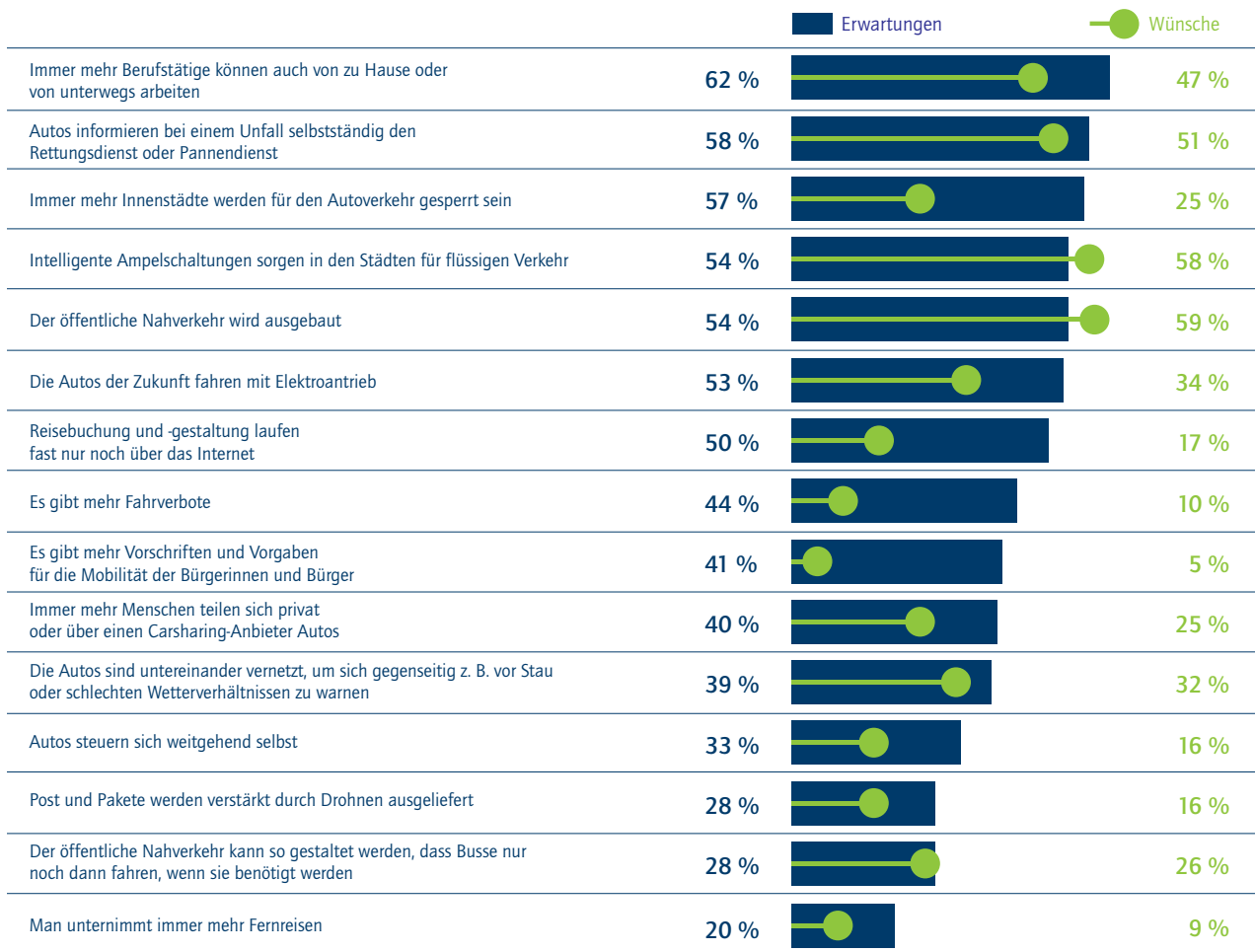
In Bezug auf die Entwicklung neuer Mobilitätsangebote sieht die Bevölkerung trotz vieler Vorbehalte am ehesten Chancen für die Elektromobilität. 53 Prozent sind überzeugt, dass sich die Elektromobilität zunehmend durchsetzt. Weitaus weniger rechnet die Bevölkerung damit, dass auf Sicht von zehn Jahren auch das autonome Fahren bereits eine große Rolle spielen wird. 33 Prozent gehen davon aus, dass sich die Pkw in zehn Jahren weitgehend

selbst steuern können. Mit einer Ausweitung des Carsharings rechnen zurzeit vierzig Prozent der Bürgerinnen und Bürger.

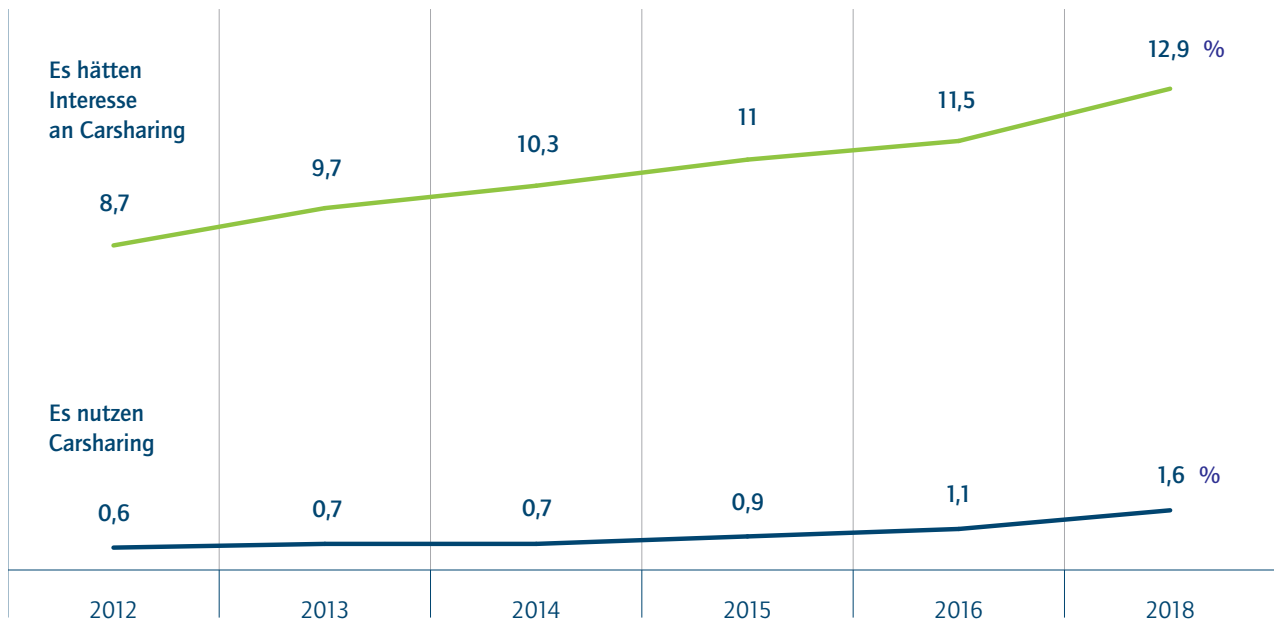
Erwartungen und Wünsche der Bevölkerung fallen teilweise gravierend auseinander. Auf große Sympathien trifft der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und die Förderung eines flüssigeren Verkehrs durch intelligente Ampelschaltungen. 59 Prozent wünschen sich eine Ausweitung des öffentlichen Nahverkehrs, 58 Prozent den Einsatz intelligenter Ampelschaltungen. Auch einer stärkeren Vernetzung von Pkw können viele etwas abgewinnen wie auch einer Reduzierung des Individualverkehrs durch vermehrte Möglichkeiten für Berufstätige, ihre Arbeit nicht am Arbeitsplatz zu erledigen, sondern von zu Hause oder von unterwegs aus.

Erwartungen und Wünsche

Frage: „Wie stellen Sie sich Mobilität in zehn Jahren vor? Was von dieser Liste wird wohl zutreffen? Und was davon würden Sie sich wünschen, was fänden Sie gut?“



Teilen statt Besitzen: steigendes Interesse an Carsharing



© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

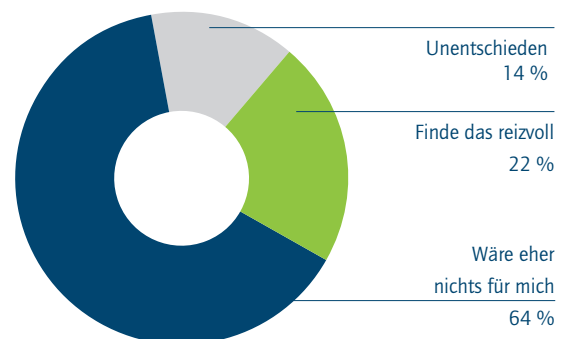
Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 18 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

Andere erwartete Veränderungen werden jedoch von der großen Mehrheit skeptisch gesehen. Das gilt insbesondere für Maßnahmen, die die individuelle Mobilität einschränken, wie die Sperrung von Innenstädten für den Autoverkehr, mehr Fahrverbote oder generell mehr Vorschriften und Vorgaben für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger. 44 Prozent der Bevölkerung erwarten mehr Fahrverbote, lediglich 10 Prozent unterstützen diese Maßnahmen; mit einer Sperrung von Innenstädten für den Autoverkehr rechnen 57 Prozent, 25 Prozent unterstützen diese Maßnahme. Aber auch neue Formen der Mobilität, sei es Elektromobilität, Carsharing, autonomes Fahren oder eine wachsende Bedeutung von Drohnen im Lieferverkehr, sieht die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger zurzeit noch skeptisch. Während 53 Prozent davon ausgehen, dass Elektroantrieben die Zukunft gehört, halten dies nur 34 Prozent für eine gute Entwicklung. Die vermehrte Nutzung von Carsharing erwarten 40 Prozent, 25 Prozent stehen dieser Entwicklung positiv gegenüber. Auch in Bezug auf das autonome Fahren ist der Kreis derjenigen, welche diese Entwicklung begrüßen, nur halb so groß wie, der jener, die mit dieser Entwicklung rechnen.

Die teilweise distanzierte Haltung zu neuen Mobilitätsangeboten

Skepsis gegenüber dem autonomen Fahren

Frage: „Ingenieure arbeiten zurzeit an einem Auto, das sich selbst steuert, das man also nicht mehr vollständig selbst fahren muss. Finden Sie ein solches Auto reizvoll, oder wäre das eher nichts für Sie?“



© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)



Einsatz des autonomen Fahrens im öffentlichen Nahverkehr

Frage: „Einmal angenommen, im öffentlichen Nahverkehr käme das autonome Fahren zum Einsatz, also dass Busse, Straßenbahnen und Züge keine Fahrerin/keinen Fahrer haben und sich selbst steuern: Hätten Sie Bedenken, solche selbstfahrenden Verkehrsmittel zu nutzen, oder hätten Sie dabei keine Bedenken?“

Keine Bedenken			Bedenken
28 %		Bevölkerung insgesamt	60 %
34 %		Männer	52 %
23 %		Frauen	66 %
Altersgruppen			
39 %		16- bis 29-Jährige	50 %
28 %		30- bis 44-Jährige	57 %
26 %		45- bis 59-Jährige	61 %
24 %		60-Jährige und Ältere	65 %

© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

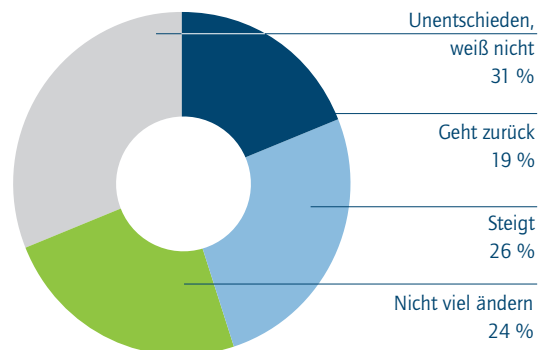
bedeutet keine nachhaltige Ablehnung. Sie mahnt aber dazu, den Rahmenbedingungen und Anreizen besondere Aufmerksamkeit zu widmen und den Zeitbedarf für gesellschaftliche Anpassungsprozesse realistisch einzuschätzen. Neue Mobilitätskonzepte brauchen Zeit. So belegen Trendanalysen, dass die Nutzung wie auch das Potenzial von Carsharing in den letzten Jahren kontinuierlich angestiegen ist – der Nutzerkreis seit 2012 von 0,6 auf 1,6 Prozent, das Potenzial im selben Zeitraum von knapp 9 auf gut 13 Prozent. Damit ist die prozentuelle Steigerung bezogen auf den Ausgangswert von 2012 durchaus eindrucksvoll; gleichzeitig ist Carsharing auch jetzt noch ein Randphänomen.

Auch das autonome Fahren kämpft zurzeit noch mit erheblichen Vorbehalten. Persönlich finden nur 22 Prozent die Vorstellungen reizvoll, in einem Auto zu fahren, das sich selbst steuert; 64 Prozent schreckt diese Vorstellung eher ab. Die junge Generation zeigt sich zwar aufgeschlossener, auch bei unter Dreißigjährigen ist jedoch die Mehrheit skeptisch: 31 Prozent der unter 30-Jährigen reizt die Vorstellung, einen Pkw zu nutzen, der sich selbst steuert, 52 Prozent äußern sich ablehnend. Überwältigender ist die Ablehnung in der älteren Generation.

Auch wenn das autonome Fahren im öffentlichen Nahverkehr zum

Weniger Unfälle durch autonomes Fahren?

Frage: „Glauben Sie, dass durch selbstfahrende Autos die Zahl der Unfälle eher zurückgeht oder eher steigt?“



© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

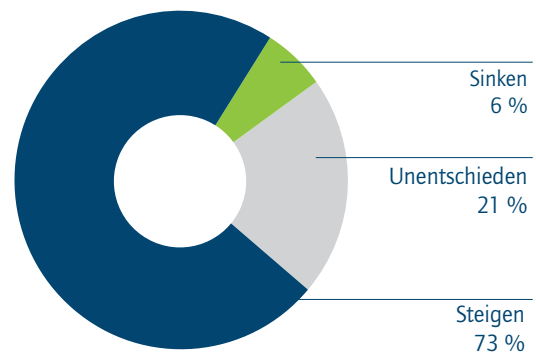
Einsatz käme, hat die Mehrheit der Bevölkerung Bedenken. 60 Prozent würden einen Bus, eine Straßenbahn oder Züge ohne Fahrerin/Fahrer nur ungern nutzen, 28 Prozent hätten in diesem Fall keine Bedenken. Auch hier zeigt sich wieder ein deutlicher Unterschied zwischen den Generationen wie auch zwischen Männern und Frauen.

Bis jetzt fehlt der Bevölkerung das Vertrauen, dass durch autonomes Fahren die Zahl der Unfälle eher zurückgeht: Lediglich 19 Prozent sind davon überzeugt, während 26 Prozent mit steigenden Unfallzahlen rechnen und 24 Prozent davon ausgehen, dass das autonome Fahren auf die Unfallhäufigkeit keine nennenswerten Auswirkungen haben wird. Auch hier sind Frauen skeptischer als Männer: Jeder fünfte Mann, aber knapp ein Drittel der Frauen gehen davon aus, dass das Unfallrisiko durch das autonome Fahren ansteigen wird.

Mehr als mit der Einschränkung von individuellen Freiheitsspielräumen rechnet die Bevölkerung mit steigenden Mobilitätskosten. Annähernd drei Viertel der Bevölkerung sind überzeugt, dass die Veränderung der Angebote und Rahmenbedingungen für Mobilität die Kosten für die Verbraucher erhöhen werden. Lediglich sechs Prozent sind optimistisch und gehen von sinkenden Mobilitäts-

Die Bürgerinnen und Bürger rechnen mit steigenden Kosten ...

Frage: „Wenn Sie daran denken, wie sich die Angebote und Rahmenbedingungen für Mobilität in Zukunft verändern werden: Glauben Sie, dass dadurch die Kosten für die Verbraucher eher steigen oder eher sinken?“



© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

... und teilweise mit Beschränkungen von Freiheitsspielräumen.

Frage: „Und glauben Sie, dass diese Veränderungen die Freiheit der Bürgerinnen und Bürger einschränken, über ihre Mobilität selbst zu entscheiden, oder glauben Sie das nicht?“

Glaube das nicht		Schränken Freiheit ein
41 %	Bevölkerung insgesamt	40 %
Umdenken über Mobilität -		
47 %	notwendig	35 %
38 %	teilweise	43 %
17 %	nicht nötig	66 %
Veränderungen bei Mobilität bergen -		
61 %	Chancen	23 %
29 %	Risiken	54 %

© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)



kosten aus. Zur Skepsis der großen Mehrheit trägt ihre Einschätzung der Kosten für Elektrofahrzeuge bei. Gleichzeitig ist bei der Bewertung dieser Ergebnisse jedoch auch zu berücksichtigen, dass die Bürgerinnen und Bürger generell bei großen staatlichen Projekten davon ausgehen, dass sie die Kosten treiben und die Verbraucherinnen und Verbraucher belasten.

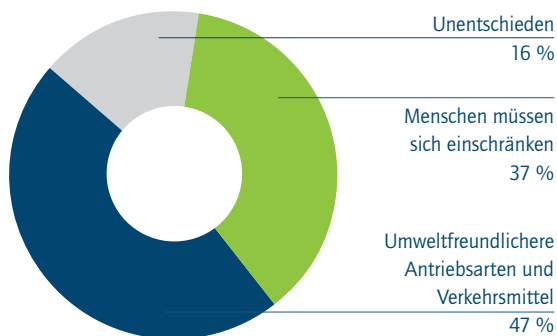
Neben Kostensteigerungen rechnen vierzig Prozent damit, dass die Veränderung der Angebote und Rahmenbedingungen für Mobilität auch die Freiheitsspielräume der Bürgerinnen und Bürger einschränken; annähernd ebenso viele, 41 Prozent der Bevölkerung, gehen davon aus, dass die neuen Mobilitätskonzepte und -angebote die Freiheitsspielräume der Bürgerinnen und Bürger unangetastet lassen. Diese Einschätzung korreliert eng mit der Überzeugung, ob die Veränderungen bei den Mobilitätsmustern mehr Chancen oder Risiken bergen. So geht die Mehrheit derjenigen, die eine Mobilitätswende vorwiegend mit Risiken verbinden, von Freiheitsbeschränkungen aus, während die große Mehrheit derjenigen, die in einer Mobilitätswende vorwiegend Chancen sehen, überzeugt ist, dass sich diese Veränderungen ohne Einschränkungen der individuellen Mobilität realisieren lassen.

Auch in der Frage, ob Einschränkungen der individuellen Mobilität notwendig sind, ist die Gesellschaft gespalten. 37 Prozent

sind überzeugt, dass sich die Umweltbelastungen durch den Verkehr nicht deutlich reduzieren lassen, ohne die individuelle Mobilität einzuschränken; 47 Prozent vertreten demgegenüber die Position, dass sich eine nachhaltige Reduzierung der Umweltbelastung auch durch technologische Ansätze erreichen lässt, indem in Zukunft verstärkt umweltfreundlichere Antriebsarten und Verkehrsmittel genutzt werden. Über die Frage, inwieweit die enormen Herausforderungen, die gravierende Veränderungen der Mobilitätskonzepte und -angebote mit sich bringen, die Situation der deutschen Automobilindustrie beeinflussen, ist die Bevölkerung zurzeit außerordentlich unsicher. Knapp jede/r Dritte ist überzeugt, dass dies für die deutsche Automobilindustrie überwiegend mit Chancen verbunden ist, während annähernd ebenso viele überwiegend Risiken sehen. 35 Prozent trauen sich in dieser wichtigen Frage bisher kein Urteil zu. Die große Mehrheit der Bevölkerung misst der Automobilindustrie für die wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands große Bedeutung bei und geht gleichzeitig davon aus, dass der technologische Vorsprung bei Verbrenner- und Dieselmotoren für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Automobilindustrie außerordentlich wichtig ist.³ Inwieweit die starke Position der deutschen Automobilindustrie auch im Umfeld neuer Mobilitätskonzepte und anderer Antriebs-technologien in die Zukunft verlängert werden kann, ist für die Mehrheit noch nicht ausgemacht.

Einschränkungen oder technische Lösungen?

Frage: „Glauben Sie, dass sich die Menschen in ihrer Mobilität einschränken müssen, um die Umweltbelastung durch Verkehr deutlich zu reduzieren, oder kann man dasselbe auch erreichen, wenn in Zukunft verstärkt umweltfreundlichere Antriebsarten und Verkehrsmittel genutzt werden?“

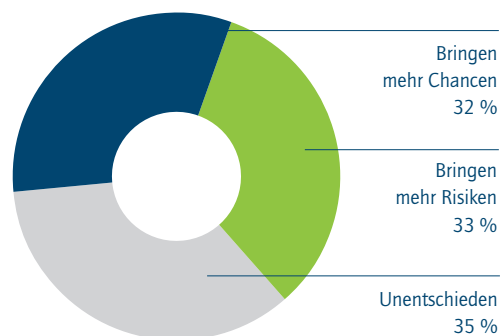


© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)

Unsicherheit über Konsequenzen für die Automobilindustrie

Frage: „Glauben Sie, dass diese Veränderungen der Mobilität für die deutsche Automobilindustrie mehr Chancen oder mehr Risiken mit sich bringen?“



© IfD Allensbach im Auftrag von acatech

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahren (Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 12000)



acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften

acatech berät Politik und Gesellschaft, unterstützt die innovationspolitische Willensbildung und vertritt die Technikwissenschaften international. Ihren von Bund und Ländern erteilten Beratungsauftrag erfüllt die Akademie unabhängig, wissenschaftsbasiert und gemeinwohlorientiert. acatech verdeutlicht Chancen und Risiken technologischer Entwicklungen und setzt sich dafür ein, dass aus Ideen Innovationen und aus Innovationen Wohlstand, Wohlfahrt und Lebensqualität erwachsen. acatech bringt Wissenschaft und Wirtschaft zusammen. Die Mitglieder der Akademie sind herausragende Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftler aus den Ingenieur- und den Naturwissenschaften, der Medizin sowie aus den Geistes- und Sozialwissenschaften. Die Senatorinnen und Senatoren sind Persönlichkeiten aus technologieorientierten Unternehmen und Vereinigungen sowie den großen Wissenschaftsorganisationen. Neben dem acatech FORUM in München als Hauptsitz unterhält acatech Büros in Berlin und Brüssel.

Weitere Informationen unter www.acatech.de



Autorin:

Prof. Dr. Renate Köcher

Institut für Demoskopie Allensbach
Gesellschaft zum Studium der öffentlichen Meinung
mit beschränkter Haftung
Radolfzeller Straße
878476 Allensbach

Reihenherausgeber:

acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften, 2019

Geschäftsstelle

Karolinenplatz 4
80333 München
T +49 (0)89/52 03 09-0
F +49 (0)89/52 03 09-900
info@acatech.de
www.acatech.de

Hauptstadtbüro

Pariser Platz 4a
10117 Berlin
T +49 (0)30/2 06 30 96-0
F +49 (0)30/2 06 30 96-11

Brüssel-Büro

Rue d'Egmont/Egmontstraat 13
1000 Brüssel (Belgien)
T +32 (0)2/2 13 81-80
F +32 (0)2/2 13 81-89

Vorstand i.S.v. § 26 BGB: Prof. Dr.-Ing. Dieter Spath, Karl-Heinz Streibich, Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gausemeier, Prof. Dr. Reinhard F. Hüttel, Prof. Dr. Hermann Requardt, Prof. Dr.-Ing. Thomas Weber, Manfred Rauhmeier, Prof. Dr. Martina Schraudner

Empfohlene Zitierweise:

Institut für Demoskopie Allensbach im Auftrag von acatech (Hrsg.): *Mobilität und Klimaschutz. Gesellschaftliches Problembewusstsein und individuelle Veränderungsspielräume* (acatech STUDIE), München 2019.

Dieses Werk ist urheberrechtlich geschützt. Die dadurch begründeten Rechte, insbesondere die der Übersetzung, des Nachdrucks, der Entnahme von Abbildungen, der Wiedergabe auf fotomechanischem oder ähnlichem Wege und der Speicherung in Datenverarbeitungsanlagen bleiben – auch bei nur auszugsweiser Verwendung – vorbehalten.

Copyright © acatech – Deutsche Akademie der Technikwissenschaften • 2019

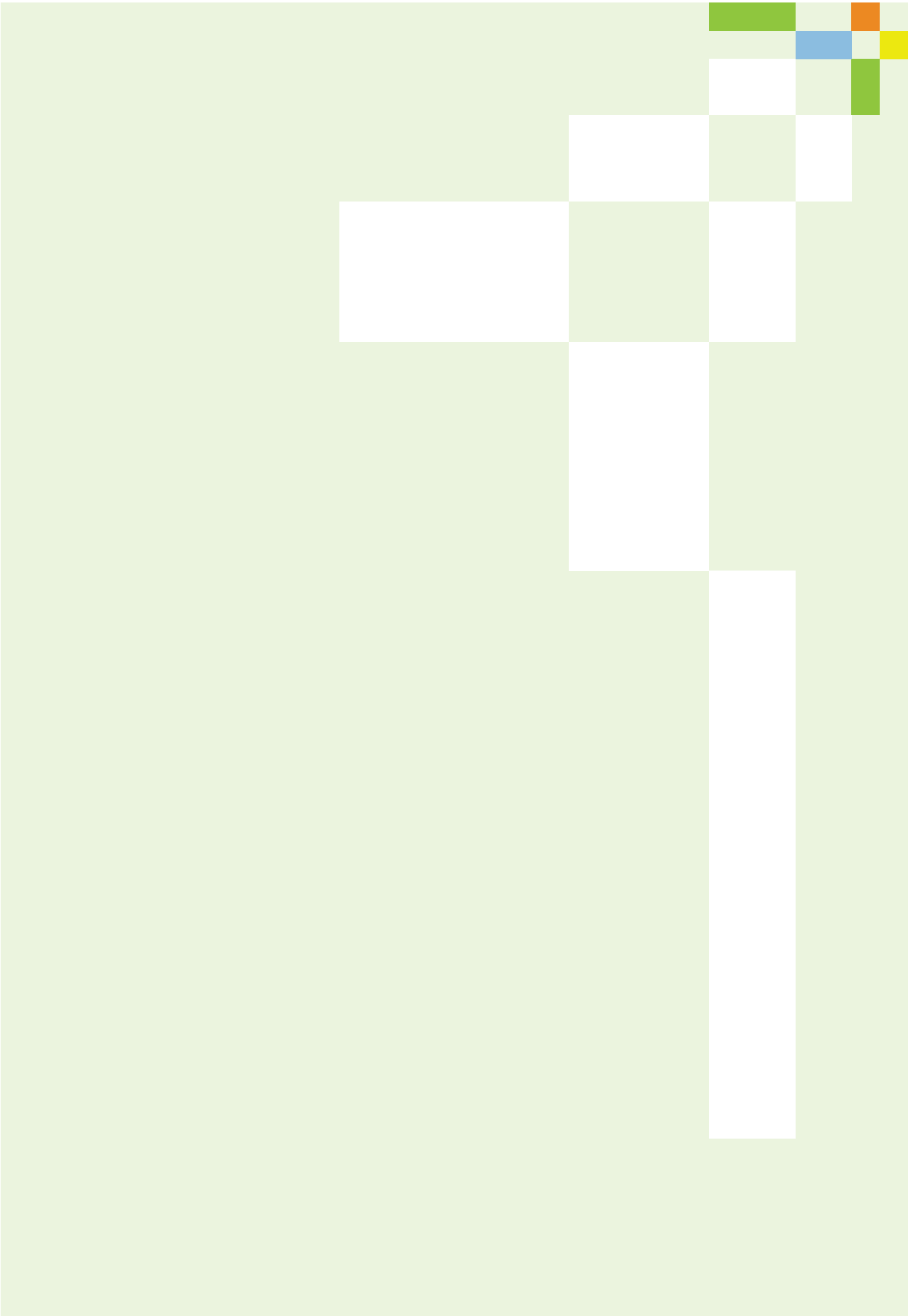
Koordination: Dr. Martina Kohlhuber, Elisa Reker-Gluhić

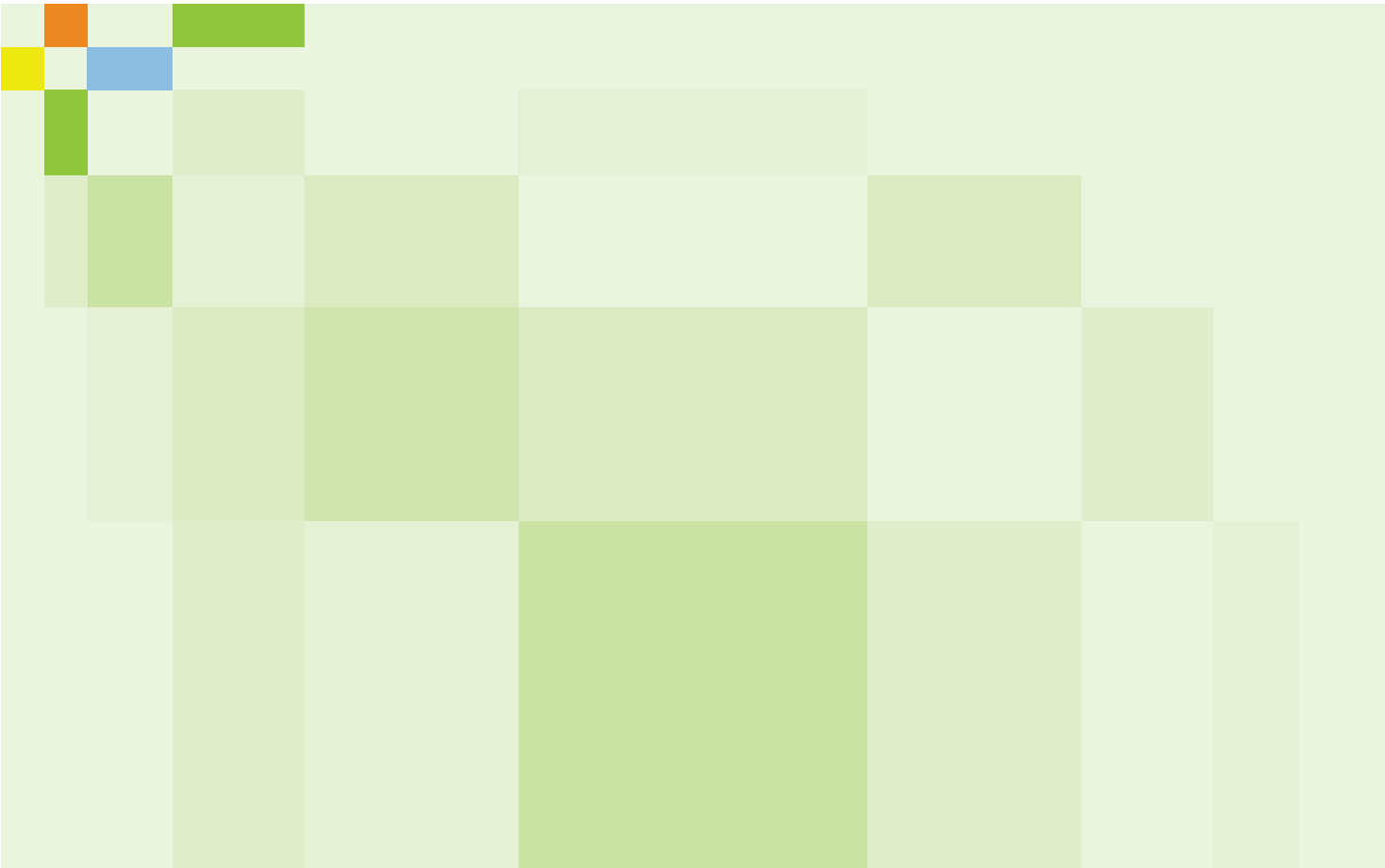
Layout-Konzeption: Groothuis, Hamburg

Titelfoto: acatech / vecteezy.com

Konvertierung und Satz: technosatz, Cottbus

Die Originalfassung der Publikation ist verfügbar auf www.acatech.de





Wie sind die Deutschen unterwegs – und was sind ihre Erwartungen an die Mobilität von morgen?

Antworten auf diese Frage sucht die acatech STUDIE Mobilität und Klimaschutz. Im Auftrag der Deutschen Akademie der Technikwissenschaften untersuchte das Institut für Demoskopie (IfD) Allensbach im Frühjahr 2019 die Mobilitätsbedürfnisse und -muster der deutschen Bevölkerung in einer repräsentativen Umfrage. Welche Wünsche und Sorgen treiben die Bürger um? Wie schätzen sie die Auswirkungen des Klimawandels ein? Und wie sollte sich die Mobilität verändern?

Die STUDIE zeigt wachsende Sorgen um den Klimawandel und differenzierte Einstellungen gegenüber zukünftigen Mobilitätsformen und Technologien wie Elektromobilität, automatisiertem Fahren und Carsharing. Auch Wünsche nach passenden Mobilitätslösungen für die unterschiedlichen Mobilitätsgewohnheiten und -bedürfnisse in der Stadt und auf dem Land werden deutlich.