

# Gesellschaftliche Einstellungen zu Fragen der Mobilitätswende

## Ausgewählte Ergebnisse aus einer repräsentativen Befragung in Deutschland

Fahrrad, Pkw, Individualverkehr, Verkehrskonzepte, ÖPNV, Verkehrspolitik, Nutzungsverhalten  
Wir stellen Ergebnisse einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage (N = 1.507) vor, die wir 2022 in Deutschland durchgeführt haben. Dabei konzentrieren wir uns auf ein Fragenset, das sich den Einstellungen zu restriktiven Maßnahmen im Bereich individueller Pkw-Mobilität widmet.

Torsten Fleischer, Maïke Puhe, Jens Schippl

### 1. Einleitung

Viele Experten erachten eine Mobilitätswende als erforderlich, um das Mobilitätssystem an die Herausforderungen unserer Zeit anzupassen. Entsprechende Maßnahmen werden von der Politik in Deutschland und in anderen Regionen mit unterschiedlicher Intensität unterstützt. So zählt die Reduzierung der Abhängigkeit von fossilen Rohstoffen und damit die Einführung

energieeffizienter, sauberer und klimaschonenderer Antriebstechnologien zu den zentralen Zielen der Energie- und Verkehrspolitik in Deutschland und Europa. Auch andere Strategien werden teilweise schon seit Jahrzehnten verfolgt. Gerade in Städten gilt nachhaltige Mobilität schon länger als handlungsleitendes Paradigma, das auf einem modal split mit geringeren Anteilen des Motorisierten Individualverkehrs (MIV)

und auf Konzepten wie der Stadt der kurzen Wege aufbaut (Holden et al. 2019; Schippl et al. 2016).

In den letzten Jahren konnte die Attraktivität von Alternativen zum eigenen Pkw insbesondere in den urbanen Zentren in Deutschland sicherlich gestärkt werden. Dazu trägt unter anderem die Digitalisierung bei, die Zugang zu und Nutzung des ÖV erheblich vereinfacht und neue Angebo-

te ermöglicht (Canzler und Knie 2016). Perspektivisch könnten auch Mobilitätsdienstleistungen unter Nutzung automatisierter bzw. autonomer Fahrzeuge neue Chancen bieten. Gleichzeitig bezweifeln viele Experten, dass eine tiefgreifende Änderung des Mobilitätssektors, einschließlich der immer noch Pkw-dominanten Mobilitätsmuster, nur durch Angebotsverbesserungen gelingen kann – solche angebotsseitigen Verbesserungen oder Innovationen sind sicherlich notwendig, aber nicht hinreichend für eine gelingende Mobilitätstransition. (Horn et al. 2019; Schippl und Arnold 2020). Vielfach wird argumentiert, dass es dazu auch restriktiver Eingriffe bedarf, die beispielsweise die Dominanz des Pkw im öffentlichen Raum reduzieren. Die Implementierung solcher Politikstrategien und Maßnahmen braucht aber ein gewisses Maß an sozialer und politischer Akzeptanz.

Viele Städte haben bereits Maßnahmen eingeführt, die den Pkw-Verkehr zurückdrängen. Doch hier zeigen sich immer wieder Widerstände (Kirschner und Lanzendorf 2020). Nachhaltige Mobilität gilt einerseits als grundsätzlich weithin anerkanntes gesellschaftliches Ziel. Gleichzeitig zeigt sich in vielen Bereichen aber eher Dissens als Konsens, wenn es um deren konkrete Umsetzung geht (Drexler et al. 2022). In diesem Zusammenhang fordert der Deutsche Städtetag in seinem Positionspapier „Nachhaltige Mobilität für alle – Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht“ einen „breiten politischen und gesellschaftlichen Konsenses für eine nachhaltige Mobilität für alle“ (Horn et al. 2018).

Vor diesem Hintergrund möchten wir in diesem Beitrag ausgewählte Ergebnisse aus einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage (N = 1.507) vorstellen, die wir im November / Dezember 2022 im Mixed-Mode-Design in Deutschland zum Thema Mobilität und autonomes Fahren durchgeführt haben. Dabei möchten wir uns auf Ausschnitte aus einem Frageset konzentrieren, das ursprünglich auf die Erhebung von Kontextvariablen zu den im Fokus der Studie stehenden Erwartungen an und Ein-

		PKW zurückdrängen	Verbrenner-Aus	Mehr Bus und Bahn
Alle		4,99	4,63	6,06
Altersgruppen	16 bis 24 Jahre	5,15	4,71	5,78
	25 bis 34 Jahre	5,57	5,18	6,51
	35 bis 44 Jahre	4,26	3,71	5,84
	45 bis 54 Jahre	4,83	4,26	5,93
	55 bis 64 Jahre	5,00	4,54	6,31
	65 bis 74 Jahre	5,07	4,73	5,99
	75 Jahre und älter	5,21	5,93	5,94
Höchster Bildungsabschluss	Fachhochschul-/Hochschulstudium	5,42	5,26	6,68
	Abitur/Fachabitur	5,50	5,33	6,72
	10. Klasse/Mittlere Reife/POS	4,57	4,17	5,60
	bis 9. Klasse/Hauptschulabschluss	5,10	4,41	5,93
Subjektiver Wohlstand	Ich kann mir vieles leisten	5,12	5,00	6,16
	Ich kann mir einiges leisten	5,01	4,82	6,30
	Ich komme zurecht	5,02	4,61	5,80
	Ich muss mich etwas einschränken	5,04	4,33	6,13
	Ich muss mich sehr einschränken	4,42	3,93	6,17
Einwohnerzahl des Wohnortes	500.000 Ew. und mehr	4,97	5,31	6,39
	100.000 bis unter 500.000 Ew.	4,62	4,78	6,20
	20.000 bis unter 100.000 Ew.	4,92	4,51	6,08
	5.000 bis unter 20.000 Ew.	5,37	4,58	5,91
	bis unter 5.000 Ew.	4,85	3,88	5,69
Subjektive Urbanisierung	Im Stadtzentrum	5,22	5,06	6,58
	Am Stadtrand	4,67	4,71	6,02
	Im Umland einer Stadt	4,96	4,64	5,87
	Auf dem Land	5,20	4,16	5,76
Täglich meistgenutztes Verkehrsmittel	Pkw-Nutzer	4,39	3,99	5,43
	ÖV-Nutzer	5,84	5,62	6,89
	Radfahrer	6,10	5,93	7,55
	Fußgänger	5,83	5,17	6,72

Tabelle 1: Mittelwerte des Antwortverhaltens

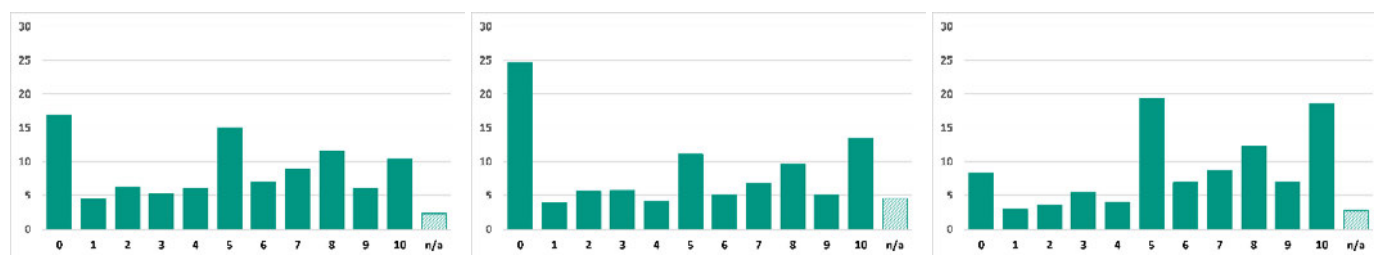


Bild 1: Histogramme der relativen Häufigkeiten der Antworten in Prozent („Pkw zurückdrängen“, links; „Verbrenner-Aus“, Mitte; „mehr Rad und Bahn“, rechts)

stellungen zum autonomen Fahren gerichtet war. Neben allgemeinen Einschätzungen zur Rolle von Wissenschaft und Technik in der Gesellschaft fragten wir auch nach Ansichten zu (insgesamt 8) konkreten politischen Maßnahmen, von denen drei verkehrspolitischer Natur waren:

1. Innerhalb von Städten sollte die Nutzung privater Pkw so weit wie möglich zurückgedrängt werden. („Pkw zurückdrängen“)
2. Neue Autos mit Benzin- oder Dieselmotoren in Deutschland zu verkaufen, sollte nur noch für etwa 10 bis 15 Jahre erlaubt sein. („Verbrenner-Aus“)
3. Es sollte weniger in Straßen und mehr in Radwege und Bahnstrecken investiert werden. („mehr Rad und Bahn“)

Die Teilnehmerinnen und Teilnehmer wurden gebeten, ihre Ansichten auf einer 11-teiligen Likert-Skala zu markieren, wobei das

Spektrum von 0 „dem stimme ich auf gar keinen Fall zu“ bis 10 „dem stimme ich auf jeden Fall zu“ reichte.

## 2. Ergebnisse

Die Durchschnittswerte für die stärker mit Restriktionen verbundenen Maßnahmen „Pkw zurückdrängen“ und „Verbrenner-Aus“ liegen mit 4,99 bzw. 4,63 relativ nahe am Skalenmittelpunkt. Frauen äußern sich dabei im Mittel (mit Werten von 4,93 bzw. 4,49) geringfügig ablehnender als Männer (5,04 bzw. 4,75). Die eher auf Angebotsverbesserung abzielende Frage 3 („mehr Rad und Bahn“) stößt im Mittel insgesamt auf etwas mehr Zustimmung (6,06), und dabei bei Frauen (6,12) noch etwas deutlicher als bei Männern (5,99). Insgesamt sind die Unterschiede in den Einschätzungen zwischen Männern und Frauen aber eher unbedeutend.

Weitere interessante Einsichten bietet ein Blick auf die Häufigkeitsverteilungen.

Bild 1 zeigt die Histogramme des Antwortverhaltens bezüglich der drei Maßnahmen.

Im Vergleich der Grafiken besonders auffällig ist, dass sich bei der Frage nach dem „Verbrenner-Aus“ fast ein Viertel der Befragten eindeutig ablehnend (Skalenpunkt „0“, „dem stimme ich auf gar keinen Fall zu“) positionieren. Zugleich haben sich fast 15 % sehr klar zustimmend (10, „dem stimme ich auf jeden Fall zu“) geäußert. Zu sehen ist außerdem, dass die neutrale Mittelkategorie „5“ sowohl weniger häufig gewählt wurde als beide Extremkategorien „0“ und „10“ am Rande des Spektrums als auch seltener als die Mittelkategorie bei den Fragen nach den beiden anderen Maßnahmen. Bei den PKW-Restriktionen in Städten oder den Rad- und Bahninvestitionen offenbart das Antwortverhalten hingegen eine stärkere Tendenz zur Skalenmitte. Hinsichtlich der Frage nach dem Verbrenner-Aus liegt demnach eine stärkere Polarisierung vor als bei Frage 1 oder 3.

Die deutlichere Polarisierung bezüglich des Verbrenner-Aus mag auch daran liegen, dass die Aussage zum Zurückdrängen des Pkw mit der Relativierung „so weit wie möglich“ weniger ultimativ formuliert ist als die Frage nach dem „Verbrenner-Aus“. Letztere stellt ein klares Verbot von Benzin- und Dieselmotoren in Aussicht, während das Zurückdrängen des PKW grundsätzlich auch durch massive Steigerung der Attraktivität von Alternativen möglich ist und damit auch als freiwillige Entscheidung der Nutzer interpretiert werden kann.

Auch die Antworten zu Frage 3 lassen sich als Hinweis auf eine grundsätzliche Offenheit vieler Bürger und Bürgerinnen für eine politisch unterstützte Steigerung der Attraktivität von Alternativen deuten. Für eine klar ablehnende „0“ haben sich weniger als 10 % entschieden, obwohl die Aussage eine Reduktion von Investitionen in Straßeninfrastruktur beinhaltet. Vorsichtig negative Antwortkategorien (1-4) werden wenig gewählt, vorsichtig positive Antworten (6-9) sind deutlich stärker vertreten. Knapp 20 % stimmen der Aussage voll zu.

Im Folgenden möchten wir auf Basis des vorliegenden Datensatzes detaillierter diskutieren, wie das Antwortverhalten mit soziodemographischen und räumlichen Faktoren zusammenhängt. Hierzu sind in Tabelle 1 die Mittelwerte der Zustimmungswerte in unterschiedlichen Differenzierungen zusammengefasst.

Die Aufschlüsselung nach **Altersgruppen** zeigt zunächst, dass sich die Zustimmungswerte bei „Mehr Bus und Bahn“ über das gesamte Altersband nur geringfügig unterscheiden, sie liegen – mit Ausnahme der Gruppe der 25-34-Jährigen, die hier besonders große Zustimmung zeigt – durchweg recht nahe am Mittelwert. Vielschichtiger

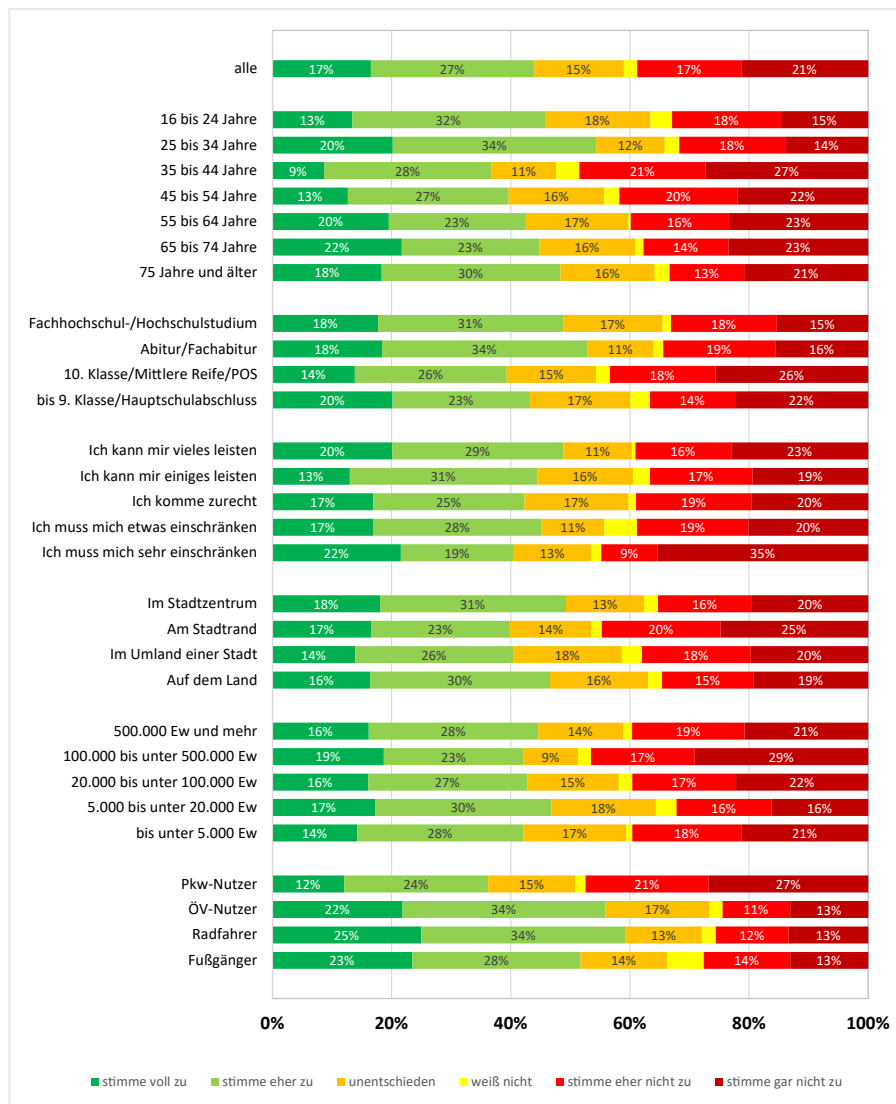


Bild 2: Geclusterte<sup>1</sup> Verteilung der Antworthäufigkeiten zur Maßnahme 1: Innerhalb von Städten sollte die Nutzung privater Pkw so weit wie möglich zurückgedrängt werden. („Pkw zurückdrängen“)

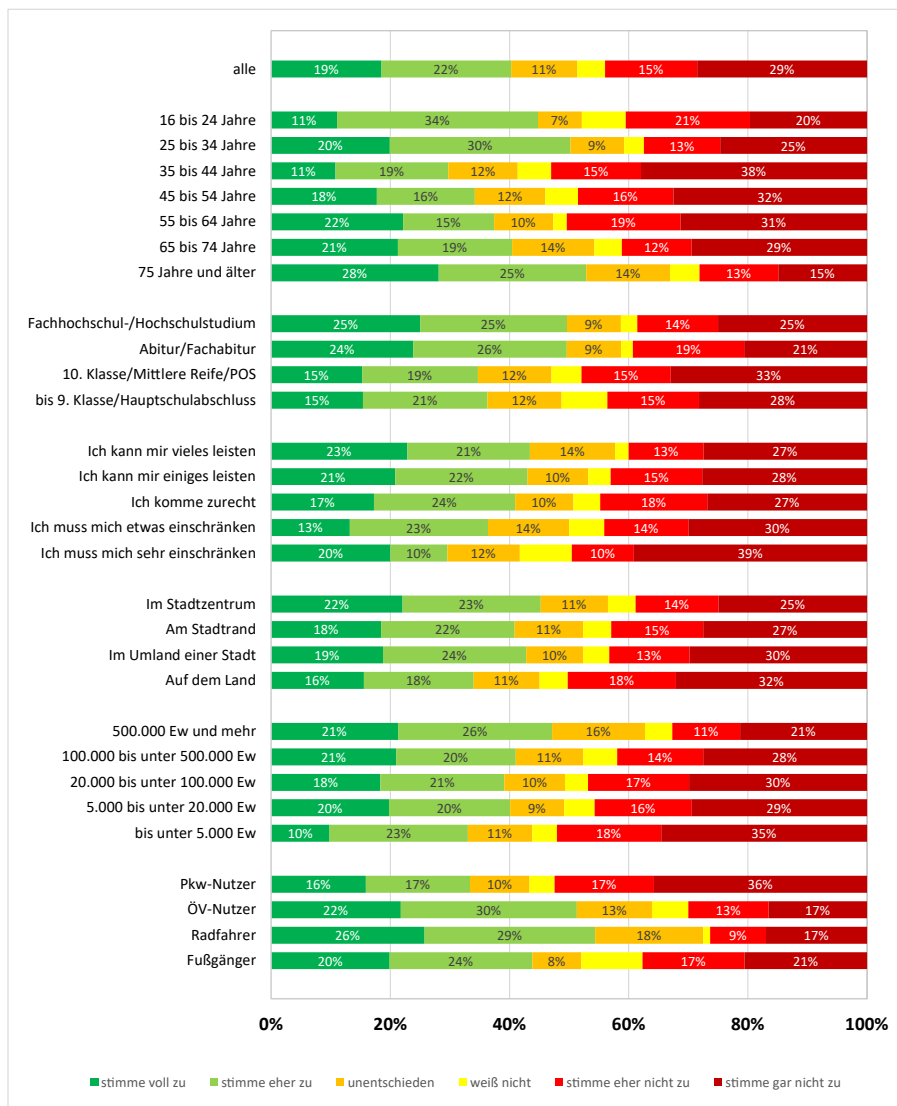


Bild 3: Geclusterte<sup>1</sup> Verteilung der Antworthäufigkeiten zur Maßnahme 2: Neue Autos mit Benzin- oder Dieselmotoren in Deutschland zu verkaufen sollte nur noch für etwa 10 bis 15 Jahre erlaubt sein. („Verbrenner-Aus“)

präsentiert sich das Bild bei „Pkw zurückdrängen“ und „Verbrenner-Aus“. Hier zeigen ebenfalls die 25-34-Jährigen große Zustimmung, während die benachbarte Gruppe der 35-44-Jährigen beide Maßnahmen am stärksten ablehnen. Die 35-44-Jährigen sind eine Altersgruppe, die generell eine relativ hohe PKW-Affinität erkennen lässt (Nobis and Kuhnimhof 2018). Es handelt sich in dieser Altersgruppe oft um Menschen in der so genannten Rush Hour des Lebens, bei denen die Kombination aus Familienarbeit und Berufstätigkeit ein sehr enges Zeitbudget mit sich bringt (Panova et al. 2017). Auffällig und eher überraschend ist, dass die Altersgruppe der über 75-Jährigen die mit Abstand größte Zustimmung zu einem Verbrennerverbot aufweist. Auch hinsichtlich der Zustimmung zum Zurückdrängen von Pkw zeigen die über 75-Jährigen eine höhere Zustimmung als die 35-44-Jährigen.

Bei einer Differenzierung nach der **höchsten abgeschlossenen schulischen Ausbildung** zeigt sich bei allen drei Maßnahmen das gleiche Muster. Menschen mit hohen Bildungsabschlüssen stimmen stärker zu als der Durchschnitt, wobei Personen, deren höchster Abschluss zum Zeitpunkt der Umfrage ein Abitur bzw. Fachabitur ist, noch etwas positiver antworten. Hierbei handelt es sich um einen zusätzlichen Alterseffekt, ist doch diese Gruppe (nicht überraschend) vor allem in der Altersgruppe der 16-25-Jährigen vertreten. Interessant ist, dass Menschen mit niedrigem Schulabschluss (9.Klasse/Hauptschulabschluss) bei allen drei Fragen positiver antwortet als Menschen mit einem etwas höheren Abschluss (10.Klasse/Mittlere Reife). Es wäre weiter zu prüfen, inwieweit dies mit dem Wohnort korreliert bzw. es daran liegt, dass Menschen mit niedrigem Schulabschluss

häufig in prekären Verhältnissen leben, die wiederum mehrheitlich in Städten auftreten. (Kemper 2018).

Um die materielle Situation abzubilden, haben wir die Teilnehmerinnen und Teilnehmer nach ihrer **eigenen Einschätzung ihres Wohlstandes** gefragt. Dabei äußerten jeweils ein Drittel der Stichprobe „Ich kann mir einiges leisten.“ bzw. „Ich komme zurecht“, jeweils etwa ein Achtel „ich kann mir vieles leisten“ bzw. „ich muss mich etwas einschränken.“ Hier ergeben sich für die drei Fragen jeweils leicht unterschiedliche Muster. Bei der Frage nach dem Zurückdrängen von Pkw in Städten fällt der Mittelwert für fast alle Lebensstandard-Kategorien relativ gleich aus. Nur die Gruppe, die sich nach eigener Einschätzung am meisten einschränken muss, steht dieser Aussage etwas ablehnender gegenüber. Etwa 40 % dieser – in der Stichprobe eher kleinen – Gruppe stimmen ihr überhaupt nicht zu. Bei der Frage nach dem Verbrenner-Aus sinkt die durchschnittliche Zustimmung mit dem subjektiv eingeschätzten Lebensstandard. Denkbare Erklärungen wären hier, dass Elektroautos im Vergleich zu Verbrennern als teuer wahrgenommen werden und diese Gruppe vermutlich auch seltener von Dienstwagen-Optionen profitieren. Günstige Gebrauchtwagen, die vor allem für Menschen interessant sind, die sich einschränken müssen, gibt es derzeit fast ausschließlich mit Benzin- oder Dieselantrieb und (noch) nicht als Elektrofahrzeug.

Bei der Aussage zu mehr Investitionen in die Rad- und Bahninfrastruktur liegen die Mittelwerte fast aller Kategorien in einem ähnlichen Bereich, nur die mittlere Kategorie „ich komme zurecht“ antwortet etwas negativer. Eine mögliche Erklärung wäre, dass die höheren Einkommensgruppen beruflich mobiler sind und mehr Bahn fahren. Möglich, dass hier urbane Wohnlagen stärker vertreten sind, die mit einer höheren Affinität zur Nutzung von Fahrrad und ÖPNV einhergehen. Bei den Gruppen, die sich stärker einschränken müssen, könnte es sein, dass sie wegen geringerer Autoverfügbarkeit auf die Verkehrsmittel Rad und Bahn stärker angewiesen sind.

Um das Antwortverhalten nach der **räumlichen Lebenssituation** differenzieren zu können, wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer um zwei Aussagen gebeten – zum einen um die Einwohnerzahl ihres Wohnortes und zum anderen um eine subjektive Einschätzung von dessen Urbanisierungsgrad. Letzteres ist vor allem für größere Städte von Interesse, legen verschiedene empirische Signale doch nahe, dass sich insbesondere beim zukünftigen Umgang mit Pkw in Städten die Interessen der Kernstadt von denen des Stadtrandes unterscheiden könnten. In der Gesamtschau

zeigt sich, dass sich die im Stadtzentrum Wohnenden bei allen drei Fragen am aufgeschlossensten zeigen und über dem Bevölkerungsdurchschnitt liegen.

Darüber hinaus ist das Bild differenzierter: Gegen das „Pkw zurückdrängen“ sprechen sich vor allem Bewohner von Großstädten unterhalb einer halben Million Einwohner sowie Personen aus, die am Stadtrand leben. Verglichen damit ist die Ablehnung „auf dem Land“ sowie in kleineren Städten eher geringer. Dies mag auch damit zu tun haben, dass man sich von einer solchen Maßnahme weniger betroffen sieht, weil „Städte“ hier eher mit „Großstädten“ konnotiert sein könnten. In Bezug auf ein generelles Verbrenner-Aus kann man etwas pointierter formulieren: Je kleiner die Einwohnerzahl und je ländlicher der subjektive Urbanisierungsgrad, desto größer die Ablehnung. Hier zeigt sich u. E. unter anderem, dass in solchen räumlichen Strukturen keine ausreichenden öffentlichen Verkehrsangebote zur Verfügung stehen und Elektrofahrzeuge bisher für die meisten keine (preisliche?) Alternative zum konventionellen Pkw und vor allem zu konventionellen Gebrauchtfahrzeugen darstellen. Die Einschätzung des Ausbaus von Rad- und Bahn-Infrastruktur ist insgesamt deutlich positiver, folgt aber ähnlichen Strukturen. Auch hier sinkt die Zustimmung mit der Gemeindegröße.

Einen abschließenden Blick erlaubt die Unterscheidung der Antworten nach dem **täglich am längsten genutzten Verkehrsmittel**. Die Zahlen der Stichprobe liegen dabei nahe dem deutschen modal split (Nobis and Kuhnimhof 2018): 58 % geben hier den Pkw an, 15 % den städtischen ÖPNV und 12 % das Fahrrad. 10 % gehen überwiegend zu Fuß. Die Zustimmung zu den Maßnahmen folgt dabei teilweise den subjektiven individuellen Betroffenheiten. Jeweils die Hälfte der Pkw-Nutzenden stimmt einem Zurückdrängen der Pkw in Städten bzw. einem Verbrenner-Aus überhaupt nicht zu oder eher nicht zu, wobei die Ablehnung für ein Verbrenner-Aus hierbei noch deutlicher ist. Zugleich stimmt jeweils ca. ein Drittel diesem zu oder eher zu. Maßnahmen zum Ausbau der Rad- und Bahn-Infrastruktur unterstützen jeweils rund zwei Drittel der Rad- und ÖV-Nutzer. Die stärkste Ablehnung findet sich in der Gruppe der regelmäßigen Pkw-Nutzer (ca. 30 %), liegt damit aber immer noch deutlich unter der Zahl der Befürworter (45 %).

### 3. Diskussion und Vergleich mit anderen Studien

Bei allen drei Fragen konnte erwartet werden, dass ein gewisses Maß an Polarisierung erkennbar wird. Die Frage nach einem baldigen Verkaufsverbot von Benzin- oder Dieselmotoren zeigt in unserer Stichprobe

die größte Polarisierung, was damit erklärt werden könnte, dass diese Frage für viele die größte Eingriffstiefe in Alltagsroutinen aufweist und alle Raumkategorien betrifft. Eine etwas schwächere, aber ebenfalls deutliche Polarisierung lässt die Frage nach der Zurückdrängung von Pkw aus Städten erkennen. Bei allen drei Fragen haben die Faktoren Alter und Ausbildung den größten Einfluss auf das Antwortverhalten. Der Pearson-Korrelationskoeffizient zwischen den drei Variablen nimmt Werte zwischen 0,48 und 0,59 an, was als insgesamt starke Korrelation gedeutet werden kann.

Andere Studien, die zum Teil ein breiteres Set an Fragen zu verkehrspolitischen Maßnahmen umfassen, kommen in vielen, aber nicht in allen Bereichen zu ähnlichen Ergebnissen. Sowohl eine Befragung von Andor et al. 2018 wie auch eine Befragung des ADAC zeigen eine eher ablehnende Haltung der Bevölkerung zu restriktiven Maßnahmen für den MIV und eine eher zustim-

mende Haltung zum Ausbau des ÖV und auch der Fahrradinfrastruktur.

Die Ergebnisse von Andor et al. 2018 zeigen, dass 69 % der Befragten der Ausweisung von Busspuren auf staubelasteten Straßen zustimmen. Knapp die Hälfte befürwortet Fahrverbote für Fahrzeuge, die die Schadstoffgrenzwerte überschreiten. Gleichzeitig sprechen sich 57 % (65 % in 2021) der Befragten gegen eine Erhöhung der Parkgebühren in den Innenstädten aus. Zudem lehnt knapp die Hälfte ein Verbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ab 2035 ab. Das Bürger:innengutachten, welches vom Berliner Abgeordnetenhaus in Auftrag gegeben wurde, um Feedback zu den Dekarbonisierungsmaßnahmen des Berliner Verkehrssektors einzuholen, kommt in dieser Frage zu einem ähnlichen Ergebnis. Laut Forschungsdaten sprechen sich etwas mehr als 60 % der Bürger:innengutachter (n=63) für eine vollständige Umstellung von fossilen Motoren zu nicht-fossilen Motoren

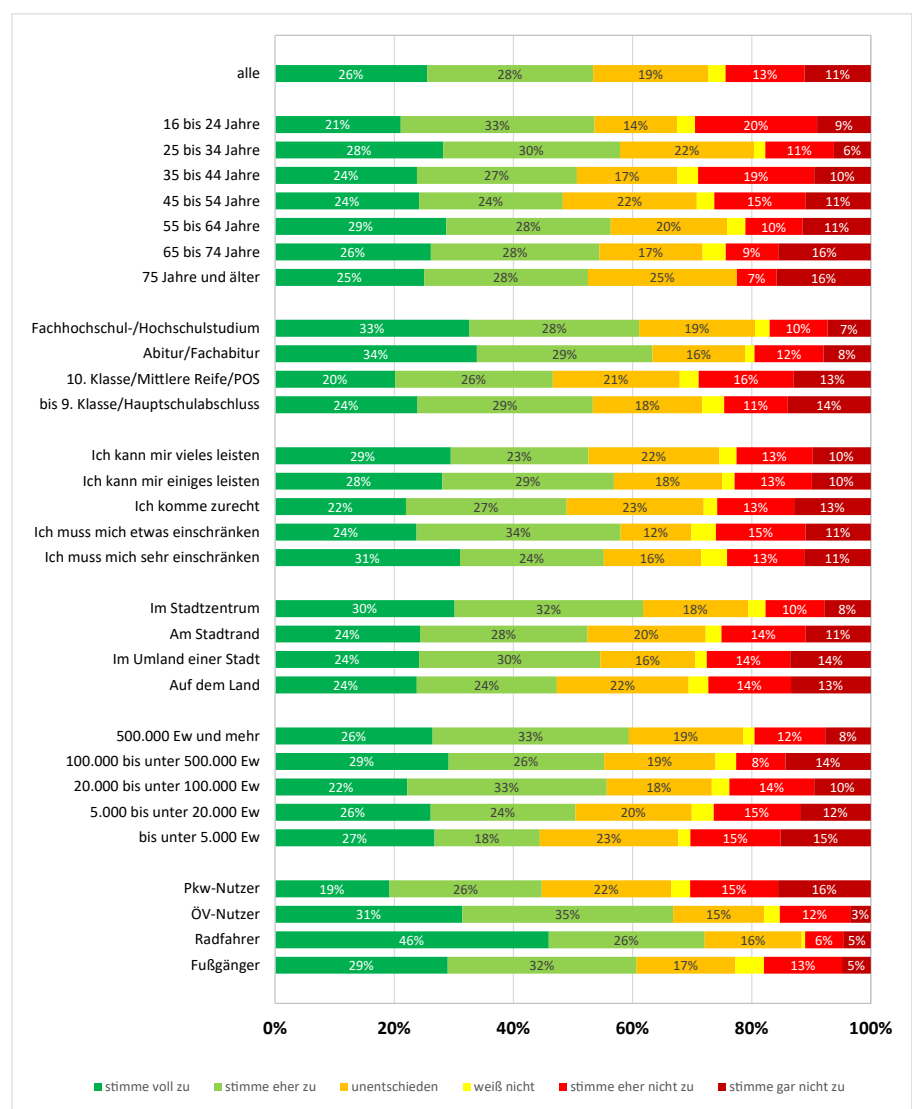


Bild 4: Geclusterte<sup>1</sup> Verteilung der Antworthäufigkeiten zur Maßnahme 3: Es sollte weniger in Straßen und mehr in Radwege und Bahnstrecken investiert werden. („mehr Rad und Bahn“)



im Stadtgebiet Berlin bis zum Jahr 2035 aus. Wie in anderen Studien auch, treffen auch hier die Pull-Maßnahmen auf eine deutlich breitere Unterstützung als die restriktiven Push-Maßnahmen (Kreuschner et al. 2023).

Ein ähnliches Bild zeichnen die Studien des ADAC aus den Jahren 2021 und 2023. In beiden Befragungswellen geben 70 % der Befragten an, sie könnten sich einen vollständigen Verzicht auf das Auto überhaupt nicht vorstellen. Dieser Wert deckt sich auch mit den Ergebnissen von Kreuschner et al., hier lehnen etwas mehr als 60 % ein Fahrverbot für Pkw in der Stadt Berlin ab. Deutliche Ablehnung erfahren in der ADAC-Studie von 2023 Maßnahmen, die den Autoverkehr verteuern oder beschränken, wie z. B. Steuererhöhung bei Kraftstoffen, die Abschaffung der Pendlerpauschale oder die Verknappung/Verteuerung von städtischem Parkraum.

Einen Ausbau des ÖPNV begrüßen dagegen in der ADAC-Umfrage aus dem Jahr 2023 81 % der Befragten (76 % in 2021). Ebenso findet sich eine breite Unterstützung für den Ausbau der Tank- und Ladeinfrastruktur für alternative Kraftstoffe bzw. Strom und die Einführung klimaneutraler Kraftstoffe. Ein großer und von 2021 bis 2023 wachsender Anteil der Befragten ist nicht der Auffassung, dass alle Pkw in Zukunft elektrisch fahren sollten. Im Unterschied zu der in diesem Beitrag vorgestellten Studie, lassen die Ergebnisse von ADAC 2023 für verschiedene Altersgruppen keine grundsätzlichen Unterschiede bei den Einstellungen zu Verkehr und Umwelt erkennen.

#### 4. Fazit

Mit den Ergebnissen der hier vorgestellten Studie werden Erkenntnisse aus anderen Studien zu Einstellungen zu verkehrspolitischen Maßnahmen in Deutschland weitgehend bestätigt. Darüber hinaus zeigt die vorliegende Studie sehr deutlich das hohe Maß an Polarisierung hinsichtlich mancher Fragen. Das betrifft gerade auch die sogenannte Antriebswende (Manderscheid 2020), womit ein Umstieg auf alternative Antriebe gemeint ist. Dieser Wandel, also ein Austausch der Antriebstechnik, lässt sich grundsätzlich ohne größere Änderungen der Mobilitätsmuster vollziehen und wird deshalb gerne als der leichtere Teil einer Verkehrswende angesehen. Diese umfasst über die Antriebswende hinausgehende Maßnahmen wie beispielsweise einer Neu-Aufteilung des Straßenraumes zugunsten aktiver Verkehrsmittel. In dieser Studie wurde diese Thematik mit der Zustimmung nach einer Zurückdrängung des Pkw thematisiert. Entsprechende Maßnahmen kommen nicht ohne Verhaltensänderung der Bürger aus. Auffallend an den Ergebnissen dieser Studie ist, dass die Polarisierung

hier nicht so stark ausfällt wie bei der Frage nach dem Verbrenner-Verbot. Zudem deckt die hier vorgestellte Studie klare Unterschiede im Antwortverhalten der verschiedenen Altersgruppen auf. Besonders die Unterschiede zwischen den benachbarten Altersgruppen der 25-34-Jährigen und der 35-44-Jährigen ist auffallend.

Auch wenn viele Studien zu recht ähnlichen Ergebnisse kommen, so wäre weitere Forschung wünschenswert, um die Einstellungen und damit letztlich auch die Umsetzbarkeit von verschiedenen Maßnahmen genauer zu untersuchen. Wichtig wäre es, die Begründungsmuster für Zustimmung und Ablehnung zu den einzelnen Maßnahmen besser zu verstehen. Wird beispielsweise ein Zurückdrängen des Pkw eher als ungerecht empfunden oder geht es eher darum, dass Alternativen als zu teuer oder als zu zeitaufwendig wahrgenommen werden? Um hier weiterzukommen, bedarf es sicherlich auch qualitativer Studien, die insbesondere verschiedene Altersgruppen bzw. Lebenskontexte systematisch berücksichtigen (vgl. Puhe et al. 2021). Ebenfalls von Interesse wären Langzeitstudien, die untersuchen, ob sich die Zustimmung/Ablehnung von Maßnahmen einige Zeit nach deren Realisierung anders darstellt als vorher.

#### LITERATUR

- ADAC 2023: Klimaschutz und Mobilität. Was die Menschen 2023 bewegt. Online (20.9.2023): <https://www.adac.de/verkehr/standpunkte-studien/mobilitaets-trends/umfrage-klimaschutz-mobilitaet/>.
- Andor, M., Frondel, M.; Horvath, M.; Larysch, T.; Ruhrort, L. (2019): Präferenzen und Einstellungen zu viel diskutierten verkehrspolitischen Maßnahmen: Ergebnisse einer Erhebung aus dem Jahr 2018, RWI-Materialien. Essen. Online: [http://www.rwi-essen.de/media/content/pages/publikationen/rwi-materialien/rwi-materialien\\_131.pdf](http://www.rwi-essen.de/media/content/pages/publikationen/rwi-materialien/rwi-materialien_131.pdf).
- Canzler, W., Knie, A., 2016. Mobility in the age of digital modernity: why the private car is losing its significance, intermodal transport is winning and why digitalisation is the key. *Applied Mobilities* 1, 56–67. <https://doi.org/10.1080/23800127.2016.1147781>.
- Drexler, C. E., B. Verse, A. Hauslbauer, J. Lopez, and S. Haider. 2022. "Framing the Mobility Transition: Public Communication of Industry, Science, Media, and Politics in Germany." *Energy, Sustainability and Society* 12 (1): 50. doi:10.1186/s13705-022-00374-0.
- Holden, E., Gilpin, G., Banister, D., 2019. Sustainable Mobility at Thirty. *Sustainability* 11, 1965. <https://doi.org/10.3390/su11071965>.
- Horn, B., Kiel, T., von Lojewski, H., 2018. Nachhaltige städtische Mobilität für alle. Agenda für eine Verkehrswende aus kommunaler Sicht. Positionspapier des Deutschen Städtetages. Berlin und Köln.

- Kemper, Jan. 2018. "Ungleichheit in Den Städten - Stadtentwicklung und Soziale Ungleichheit" Bundeszentrale für politische Bildung. <https://www.bpb.de/themen/stadt-land/stadt-und-gesellschaft/216890/ungleichheit-in-den-staedten/>.

- Kirschner, Franziska, and Martin Lanzendorf. 2020. "Support for Innovative On-Street Parking Policies: Empirical Evidence from an Urban Neighborhood." *Journal of Transport Geography* 85 (May): 102726. doi:10.1016/j.jtrangeo.2020.102726.

- Manderscheid, K. (2020). Antriebs-, Verkehrs- oder Mobilitätswende? In: A. Brunnengräber & T. Haas, Hrsg., Baustelle Elektromobilität, Bielefeld: transcript, 37–68.

- Nobis, C., und T. Kuhnimhof. 2018. "Mobilität in Deutschland – MiD Ergebnisbericht. Studie von Infas, DLR, IVT Und Infas 360 Im Auftrag des Bundesministers für Verkehr und Digitale Infrastruktur." FE-Nr. 70.904/15. Bonn, Berlin. [www.mobilitaet-in-deutschland.de](http://www.mobilitaet-in-deutschland.de).

- Panova, Ralina; Sulak, Harun; Bujard, Martin; Wolf, Lisa (2017): Die Rushhour des Lebens im Familienzyklus. Zeitverwendung von Männern und Frauen. In: Statistisches Bundesamt (Hrsg.): Wie die Zeit vergeht. Analysen zur Zeitverwendung in Deutschland: Beiträge zur Ergebniskonferenz der Zeitverwendungserhebung 2012/2013 am 5./6. Oktober 2016 in Wiesbaden. Wiesbaden: 45–64.

- Puhe, M.; Schippl, J.; Fleischer, T.; Vortisch, P. 2021. Social Network Approach to Analyze Stability and Variability of Travel Decisions 2021. *Transportation research record*, 2675 (9), 398–407. doi:10.1177/03611981211002200.

- Schippl, J., Arnold, A., 2020. Stakeholders' Views on Multimodal Urban Mobility Futures: A Matter of Policy Interventions or Just the Logical Result of Digitalization? *Energies* 13, 1–16.

- Schippl, J., Gudmundsson, H., Sørensen, C.H., Anderson, K., Brand, R., Leiren, M.D., Reichenbach, M., 2016. Different Pathways for Achieving Cleaner Urban Areas: A Roadmap towards the White Paper Goal for Urban Transport 2016. *Transportation Research Procedia*, 14, 2604–2613. doi:10.1016/j.trpro.2016.05.413

#### Anhang: zur Methodik

Gegenstand der Analyse bilden die Antworten von Teilnehmende einer repräsentativen Bevölkerungsumfrage, die unter anderem zum Ziel hatte, Einstellungen zu den oben genannten Fragensets zu eruieren. Vor dem Hintergrund einer zunehmend schlechter werdenden telefonischen Erreichbarkeit jüngerer Bevölkerungsgruppen wurde die Erhebung im Mixed-Mode Design durchgeführt, mit jeweils 50 % Online-Interviews (CAWI – Computer Assisted Web Interview) und 50 % telefonischen Interviews (CATI – Computer-Assisted Telephone Interview). Die Grundgesamtheit umfasst bei den CATI-Interviews die gesamte deutschsprachige Wohnbevölkerung in Privathaushalten mit Telefonanschluss (Festnetz oder Mobilfunk) ab 16 Jahren. Die Auswahlbasis ist einerseits das ADM Mastersample (Festnetznum-

mern) sowie für die Mobilfunkstichprobe eine entsprechende ADM-Auswahlgrundlage. Über das ADM Mastersample sind alle möglicherweise vergebenen deutschen Festnetznummern abgedeckt. Die ADM-Mobilfunkstichprobe enthält alle möglicherweise vergebenen Mobilfunknummern in allen von der Bundesnetzagentur freigegebenen Vorwahlbereichen. Zusätzlich wurde die ADM-Auswahlgrundlage durch ein eigenes Mobilfunkpanel des Befragungsinstituts (Info GmbH) ergänzt. Auf dieser Grundlage wurde bei Festnetznummern eine repräsentative Haushaltsstichprobe, bei Mobilfunknummern eine repräsentative Personenstichprobe gezogen. Die Teilnehmenden für die CAWI-Interviews wurden aus einem aktiv rekrutierten Online-Access Panel gewonnen.

<sup>1</sup> Zur Clusterung: Wie im Text erwähnt wurden die Teilnehmerinnen und Teilnehmer gebeten, ihre Ansichten auf einer 11-teiligen Likert-Skala zu markieren, wobei das Spektrum von 0 „dem stimme ich auf gar keinen Fall zu“ bis 10 „dem stimme ich auf jeden Fall zu“ reichte. Um die grafische Darstellung in den Abbildungen 2-4 lesbarer zu machen, wurden diese Antworten zu 5 Kategorien zusammengefasst: „stim-

me voll zu“ entspricht der Summe aus den Nennungen 10 und 9 auf der Ursprungsskala, „stimme eher zu“ der Summe von 8, 7 und 6. Die Nennungen „5“ sind als „unentschieden“ ausgewiesen, während „stimme eher nicht zu“ aus den Nennungen 4, 3 und 2 sowie „stimme gar nicht zu“ aus 1 und 0 gebildet wurden.