



**Alternative Antriebe,
Akzeptanz verkehrspolitischer Maßnahmen
und Mobilitätsverhalten**

Repräsentativumfrage der dena durchgeführt von forsa

Untersuchungsdesign

Grundgesamtheit:	Die in Privathaushalten lebenden deutschsprachigen Personen ab 18 Jahre in Deutschland
Stichprobengröße:	1.002 Befragte
Erhebungsmethode:	Computergestützte Telefoninterviews (CATI, Dual Frame) anhand eines strukturierten Fragebogens
Erhebungszeitraum:	1. bis 18. November 2022
Gewichtung:	Bevölkerungsrepräsentativ nach Alter, Geschlecht und Region
Zeitvergleich:	Wo immer sinnvoll und möglich, werden den aktuellen Ergebnissen die Vergleichswerte aus den Jahren 2018, 2019, 2020 und 2021 gegenübergestellt.

Zusammenfassung der Ergebnisse (1/9)

Alternative Antriebe I

- Der klaren Mehrheit (79 %) der befragten Bürgerinnen und Bürger steht ein Auto zur Verfügung, das sie mindestens hin und wieder im Alltag nutzen. Am häufigsten handelt es sich dabei um ein mit Verbrennungsmotor angetriebenes Fahrzeug: Knapp zwei Drittel (63 %) fahren einen Benziner und ein knappes Drittel (28 %) einen Diesel. Ein Auto mit alternativem Antrieb nutzen dagegen nur 9 Prozent.
- Das eigene Auto steht mit 79 Prozent auch an oberster Stelle, wenn es darum geht, welche Fortbewegungsmöglichkeiten im Alltag überhaupt genutzt werden. Auf den Folgeplätzen dann das ‚zu Fuß gehen‘ längerer Strecken (66 %) und das eigene Fahrrad (64 %) fast gleichauf. Und gute jede/r Zweite fährt im Alltag (zumindest) hin und wieder mit dem ÖPNV (57 %).
- Auch bei der hauptsächlich genutzten Fortbewegungsmöglichkeit im Alltag liegt das eigene Auto mit insgesamt 51 Prozent klar vorn – im ländlichen Raum (63 %) noch deutlicher als im städtischen (45 %) und für Ältere häufiger als für Jüngere (54 vs. 38 %).
- Ihr eigenes Wissen über die klassischen Verbrennerantriebe schätzt jeweils die (knappe) Mehrheit als eher gut ein (Benziner: 58 % und Diesel: 48 %). Ein gutes Drittel (38 %) kennt sich nach Selbsteinschätzung mit Batterie-Elektroantrieb eher gut aus. Die Einschätzungen zu hybriden Antrieben fallen noch einmal deutlich skeptischer aus (Plug-In-Hybrid: 22 % und Hybrid: 20 %). Am schwächsten ist der ‚gefühlte‘ Informationsstand bei Gas- und Wasserstoffantrieb.

Zusammenfassung der Ergebnisse (2/9)

Alternative Antriebe II

- Bei der Anschaffung eines Neuwagens würde sich aktuell ein knappes Drittel (31 %) für ein reines Elektroauto entscheiden. In Summe ebenso viele (32 %) würden dagegen einem klassischen Verbrenner (Benziner/Diesel) den Vorzug geben. Mit deutlichem Abstand folgen Wasserstoff (12 %) und die beiden hybriden Antriebe mit jeweils 9 Prozent. Wobei in ländlichen Regionen vergleichsweise häufiger als in der Stadt die Wahl auf einen klassischen Verbrenner (Benziner bzw. Diesel) fällt, in der Stadt dagegen häufiger auf Batterie-Elektroantrieb. Im Zeitvergleich zum Vorjahr stagniert das Interesse an Elektroautos.
- Die Vorbehalte gegen einen Pkw mit Batterie-Elektroantrieb resultieren vor allem aus als unzureichend eingestuften Lademöglichkeiten, Sorgen um eine zu geringe Reichweite, hohe Anschaffungspreise, die Unsicherheit im Hinblick auf die Batterie-Lebensdauer – aber auch das Thema ‚Stromkosten und Stromverfügbarkeit‘.
- Bei gleichem Kaufpreis und losgelöst von der persönlichen Bedarfslage würde sich die klare Mehrheit aktuell für einen alternativen Antrieb (Elektro, Wasserstoff, Hybrid oder Plug-In-Hybrid) entscheiden. Ein reines Elektrofahrzeug käme für ein knappes Drittel (31 %) infrage. Dennoch im Vorjahres-Zeitvergleich nur stagnierendes Interesse an alternativen Antrieben. Von der Annahme eines gleichen Anschaffungspreises profitiert das Kaufinteresse für einen Pkw mit Wasserstoffantrieb zulasten des Benziners, während alle anderen Antriebsarten weitgehend stabil bleiben.

Zusammenfassung der Ergebnisse (3/9)

Alternative Antriebe III

- Unter ökologischen Gesichtspunkten hält die Hälfte (52 %) der befragten Bürgerinnen und Bürger Wasserstoff für die sinnvollste Antriebsart. Batterie-Elektro folgt erst mit deutlichem Abstand (25 %). Damit bleibt diese Einschätzung im Zeitvergleich ausgesprochen stabil. Wenn es also nicht um die eigene Kaufpräferenz, sondern um die ökologisch sinnvollste Antriebsart geht, so legt Wasserstoff vor allem auf Kosten des Benziners noch einmal kräftig zu.
- Die deutliche Dreiviertelmehrheit (75 %) schätzt einen Verbrenner, der mit Biokraftstoff aus Abfällen und Reststoffen betankt wird, klimafreundlicher ein als einen Benzin- oder Diesel, der mit Biokraftstoff aus Raps, Getreide oder Zuckerrohr (10 %) betrieben wird.
- Rund zwei Fünftel (38 %) berichten, dass in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung bzw. ihres Hauses eine öffentliche Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge zur Verfügung steht. In ländlichen Regionen ist die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum noch weniger ausgebaut: Hier hat rund ein Drittel (31 % vs. 41 % im städtischen Gebiet) eine Lademöglichkeit in Wohnnähe. Damit kann sich die wahrgenommene Ladeinfrastruktur im Zeitvergleich zum Vorjahr nicht verbessern.

Zusammenfassung der Ergebnisse (4/9)

Alternative Antriebe IV

- Beim nächsten Kauf eines Gebrauchtwagens käme für ein gutes Drittel (37 %) ein Elektrofahrzeug zumindest ‚eher‘ infrage – womit das Interesse im Zeitvergleich (2021: 39 %) allerdings nur stagniert. Jüngere (bis 44 Jahre) und Bürger und Bürgerinnen im städtischen Raum würden einen reinen Elektroantrieb etwas häufiger in Betracht ziehen.
- Wenn es um die vermutete Marktdominanz im Jahr 2030 geht, so traut dies knapp jede/r Zweite (45 %) dem Batterie-Elektroantrieb zu. Wasserstoff folgt mit deutlichem Abstand (26 %) auf Platz 2. Reine Verbrennungsmotoren sieht dagegen nur noch rund jede/r Zehnte (11 %) 2030 als Antrieb der Zukunft. Wenn es also nicht um die ökologisch sinnvollste Antriebsart geht, sondern um die Marktdominanz 2030, so kippt die (relative) Mehrheit wieder deutlich zugunsten von Batterie-Elektro – und Wasserstoff fällt auf den 2. Rangplatz zurück.

Zusammenfassung der Ergebnisse (5/9)

Akzeptanz politischer Maßnahmen I

- Um die Elektro-Mobilität weiter anzukurbeln, wird aktuell sowohl der Kauf von Pkw mit Batterie-Elektroantrieb als auch der von Plug-In-Hybriden finanziell gefördert. Die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger (69 %) plädiert für die Beibehaltung der Förderung für Batterie-Elektroautos, darunter 45 Prozent, die sie entgegen dem Regierungsbeschluss auch im bisherigen Umfang behalten möchten. Die beschlossene Streichung der Förderung für Plug-In-Hybride stößt dagegen auf etwas mehr Zustimmung (49 %) als Ablehnung (41 %).
- Die EU-Mitgliedsstaaten haben das sogenannte ‚Verbrenner-Aus‘ für Pkw beschlossen, nach dem ab dem Jahr 2035 keine neuen Benziner und Diesel mehr zugelassen werden sollen. Die klare Mehrheit (76 %) befürwortet dieses Vorhaben, darunter allerdings 25 Prozent, die sich eine Verschiebung auf einen späteren Zeitpunkt wünschen – in ländlichen Regionen liegt dieser Anteil sogar bei 35 Prozent. Ihnen stehen insgesamt 23 Prozent gegenüber, die das Verbrenner-Aus grundsätzlich ablehnen.
- Wenn es darum geht, ob das Verbrenner-Aus ab 2035 eher dazu motiviert, sich schon davor ein Elektro-Auto zuzulegen – oder vor dem ‚Aus‘ doch noch einmal einen Verbrenner, so ist die Stimmungslage eher geteilt: 42 Prozent tendieren zu Elektro und 36 Prozent zum Benziner oder Diesel.

Zusammenfassung der Ergebnisse (6/9)

Akzeptanz politischer Maßnahmen II

- Die in letzter Zeit stark gestiegenen Kraftstoffpreise haben immerhin 40 Prozent der Fahrerinnen und Fahrer von Benzinern und Dieselfahrzeugen dazu bewogen, ihr Auto häufiger einmal stehen zu lassen. Vermutlich aufgrund der besseren Alternativen (Stichwort: ÖPNV-Anbindung) eher Personen aus städtischen Regionen als aus ländlichen.
- Für 22 Prozent der Fahrerinnen und Fahrer, die ihren Verbrenner trotz gestiegener Kraftstoffpreise bislang uneingeschränkt weitergenutzt haben, wäre ein Literpreis ab € 2,50 die Schmerzgrenze, ab der sie ihr Auto auch mal stehen lassen würden. Für etwa jeweils ein weiteres Fünftel liegt die Schallmauer bei € 3,00 bzw. über € 3,50. Ihnen steht ein Drittel (32 %) gegenüber, die nicht reduzieren können oder wollen.
- Darüber hinaus sind die hohen Kraftstoffpreise für immerhin 45 Prozent der Fahrerinnen und Fahrer klassischer Verbrenner eine Motivation, den Kauf eines Pkws mit alternativem Antrieb zumindest in Betracht zu ziehen. Ihnen steht allerdings eine Mehrheit von 55 Prozent gegenüber, für die dies nicht gilt.
- Um Autofahrerinnen und -fahrer zum (häufigeren) Umstieg auf den ÖPNV zu motivieren, wären vor allem mehr Linien und häufigere Fahrzeiten von Bussen und Bahnen notwendig (85 % Zustimmung, in ländlichen Regionen sogar 90 %). Aber auch eine höhere Zuverlässigkeit des ÖPNV, günstigere Preise und mehr Sicherheit wären jeweils für mindestens jeden zweiten Pkw-Nutzer Anreiz, öfter mal auf Öffis umzusteigen.

Zusammenfassung der Ergebnisse (7/9)

Akzeptanz politischer Maßnahmen III

- Die Vorstellung, zukünftig auf das eigene Auto zu verzichten und stattdessen auf alternative Modelle wie Carsharing oder E-Leihfahräder umzusteigen, spaltet: 56 Prozent der Autofahrerinnen und -fahrer können sich das nicht vorstellen, während 44 Prozent zumindest eine prinzipielle Bereitschaft signalisieren. Darunter sind allerdings 33 Prozent, für die die bisherigen alternativen Angebote noch nicht ausreichend attraktiv sind.
- Um die zukünftige Mobilität für Bürgerinnen und Bürger zu verbessern, wird fast einstimmig (96 %) befürwortet, ÖPNV-Strecken auszubauen – auch überregional. Auf ähnlich hohem Niveau (93 %) liegt die Zustimmung zur Instandsetzung und zum Ausbau von Fahrradwegen und der Wunsch nach einem günstigeren ÖPNV (90 %). Ein eher geteiltes Meinungsbild zeigt sich dagegen zum Vorschlag ‚autofreie Innenstädte‘ (62 % Zustimmung vs. 38 % Ablehnung) – und insbesondere zum weiteren Ausbau von Autobahnen und Straßen (48 % Zustimmung vs. 51 % Ablehnung).

Zusammenfassung der Ergebnisse (8/9)

Mobilitätsverhalten I

- Dass sich ihr eigenes Mobilitätsverhalten im Vergleich zur Zeit vor der Corona-Pandemie und der Energiekrise geändert hat, sagt ein knappes Drittel (30 %) der befragten Bürgerinnen und Bürger – und zwar ohne spürbare Unterschiede zwischen den Altersgruppen und den beiden Wohnorttypen städtisch/ländlich. Die Gründe für die Veränderungen sind vielfältig: Gestiegene Kraftstoffpreise (49 % Zustimmung; wenn ein Auto oder Motorrad gefahren wird, sogar 57 %), veränderte Freizeitgestaltung und mehr Home Office vor allem wg. Corona, Angst vor Ansteckung, das 9-Euro Ticket – aber auch anderweitige private Veränderungen.
- Corona und Energiekrise haben spürbaren Einfluss auf das alltägliche Mobilitätsverhalten. So machen die jeweiligen Nutzerinnen und Nutzer von Fahrrad, ÖPNV und Sharing-Angeboten jetzt deutlich häufiger davon Gebrauch. Und auch das Zurücklegen längerer Strecken zu Fuß hat im Alltag deutlich zugenommen. Dagegen werden das eigene Auto, das Motorrad, der Motorroller oder der Dienstwagen als Reaktion auf Pandemie und Energiekrise jetzt eher auch mal stehen gelassen.
- Die Mehrheit (91 %) derjenigen, die ihr alltägliches Mobilitätsverhalten seit Corona und aktueller Energiekrise geändert haben, will dies auch in naher Zukunft beibehalten, darunter 42 Prozent, die das ‚auf jeden Fall‘ vorhaben.

Zusammenfassung der Ergebnisse (9/9)

Mobilitätsverhalten II

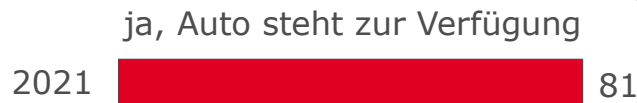
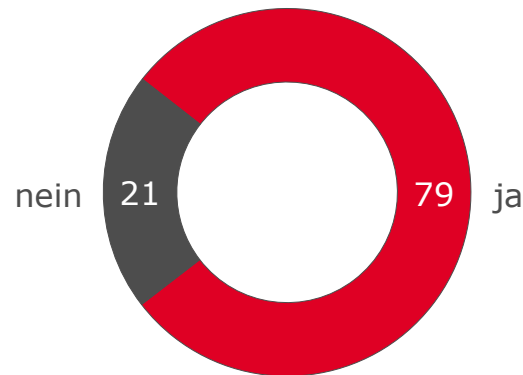
- Für eine effiziente und sichere Mobilität unter Corona-Bedingungen halten fast alle befragten Bürgerinnen und Bürger den Ausbau von Fahrradwegen (93 %) sowie eine höhere Taktung von Bussen und Bahnen für sinnvoll (90 %). Gut zwei Drittel (70 %) plädieren darüber hinaus für mehr Busspuren, damit Busse z.B. wegen höherem Pkw-Verkehr nicht im Stau stehen. Ein geteiltes Meinungsbild gibt es dagegen zu Straßensperrungen für den motorisierten Verkehr zugunsten von Fußgängern – hier halten sich Befürwortung und Ablehnung die Waage (sinnvoll: 49 %; nicht sinnvoll: 51 %).

Alternative Antriebe

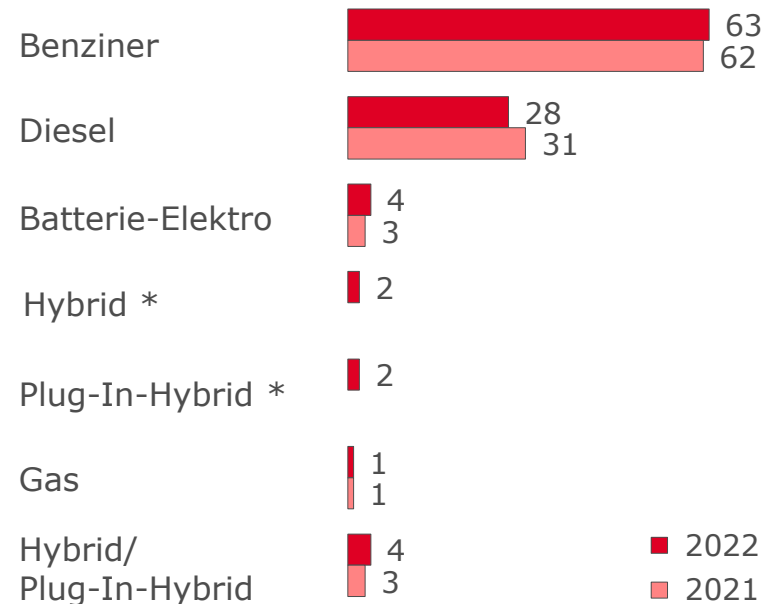
Verfügbarkeit eines eigenen Autos und Antriebsart

Der klaren Mehrheit steht ein Auto zur Verfügung, das mindestens hin und wieder im Alltag genutzt wird. Dabei handelt es sich meist um einen klassischen Verbrenner (Benziner/Diesel). Alternative Antriebe sind deutlich in der Minderheit.

Es steht ein eigenes Auto zur Verfügung, das im Alltag zumindest hin und wieder genutzt wird ...



Das Auto wird betrieben mit/als ...
(Basis: 792 Nutzer)



* 2022 separat abgefragt; Zeitvergleich zu 2021 daher mit der Summe ‚Hybrid/Plug-In-Hybrid‘
Basis: alle 1.002 Befragte

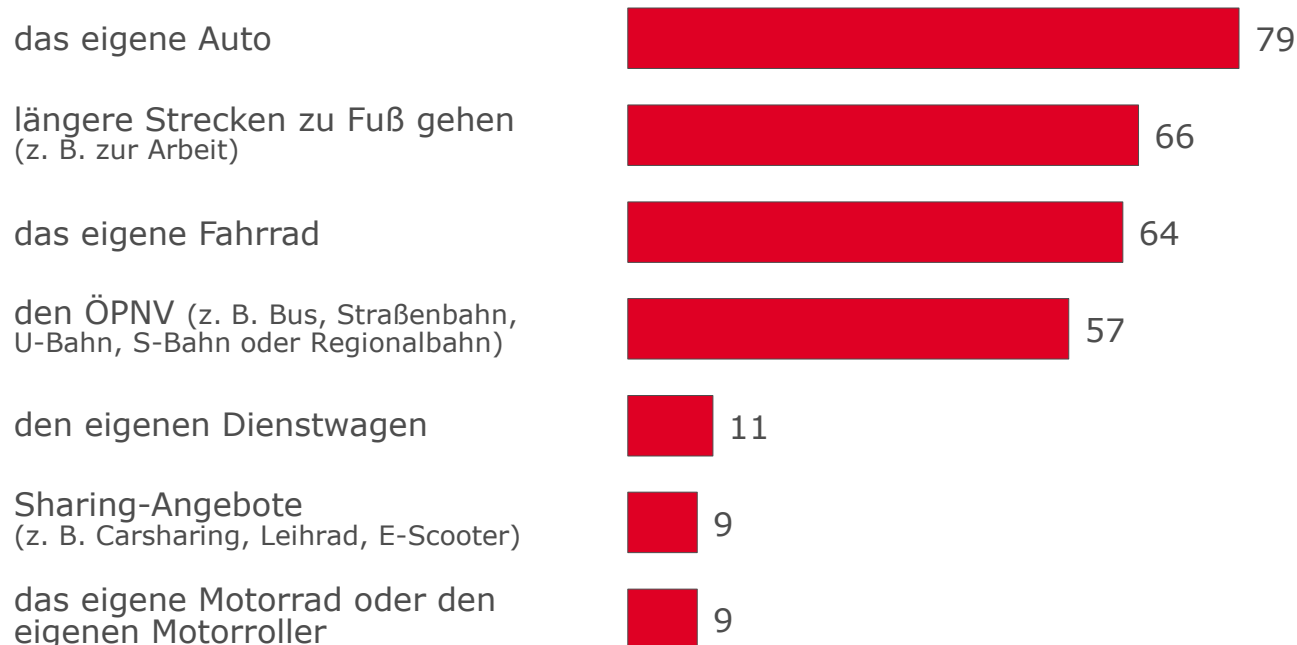
Frage 1a: „Bitte sagen Sie mir zunächst, welche der folgenden Fortbewegungsmöglichkeiten Sie selbst im Alltag zumindest hin und wieder nutzen.“

Frage 1c: „Wenn Sie jetzt an Ihr eigenes Auto denken: Mit welcher Antriebsart wird dieses Auto betrieben?“

Im Alltag genutzte Fortbewegungsmöglichkeiten

Zwar steht das eigene Auto unangefochten an oberster Stelle, wenn es um die alltäglich genutzten Fortbewegungsmöglichkeiten geht – aber immerhin legt die Zweidrittelmehrheit längere Strecken auch hin und wieder zu Fuß zurück. Fast ebenso viele steigen dafür auf ihr Fahrrad und gut die Hälfte nutzt im Alltag (mindestens) hin und wieder den ÖPNV.

Es nutzen im Alltag zumindest hin und wieder ... *)



*) Mehrfachnennungen möglich

Basis: alle 1.002 Befragte

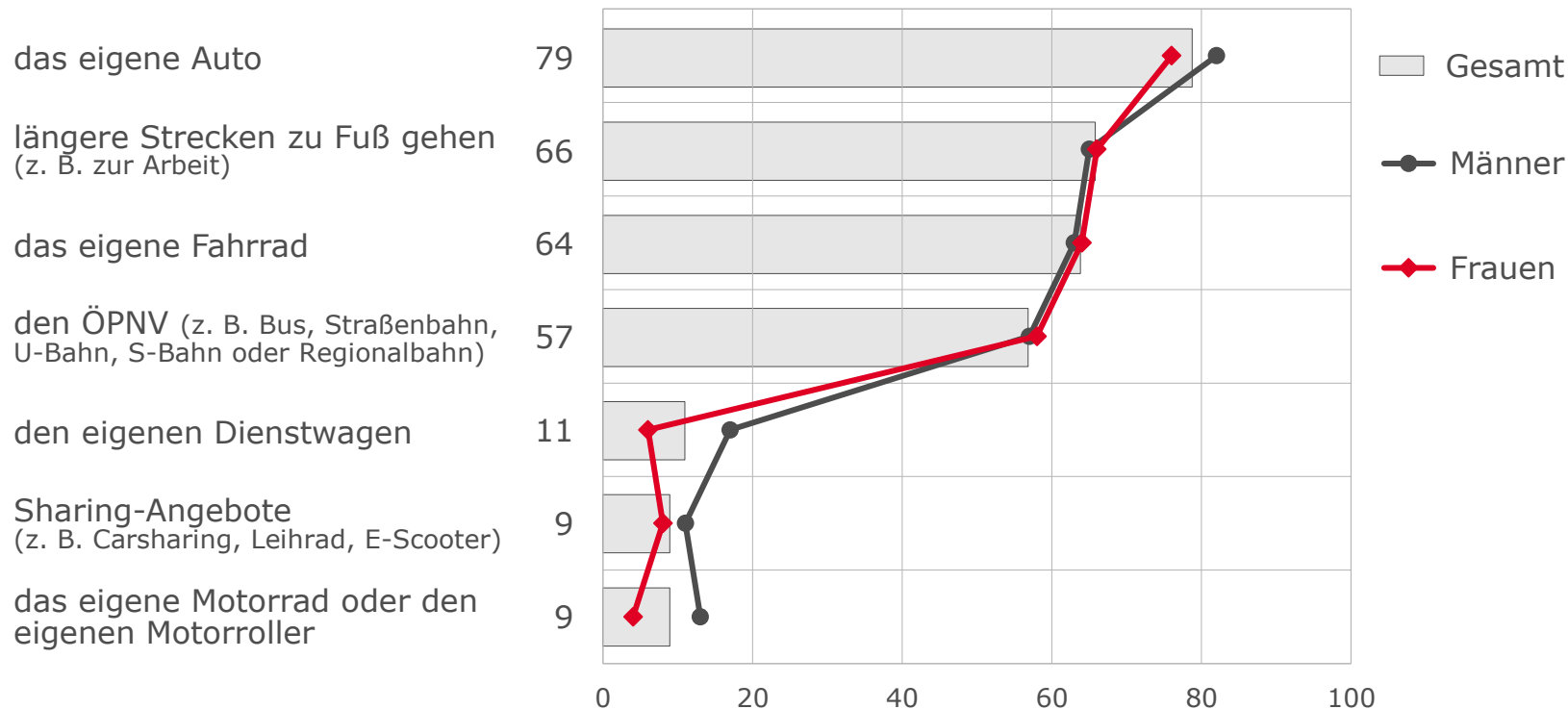
Frage 1a: „Bitte sagen Sie mir zunächst, welche der folgenden Fortbewegungsmöglichkeiten Sie selbst im Alltag zumindest hin und wieder nutzen.“

Im Alltag genutzte Fortbewegungsmöglichkeiten

- nach Geschlecht

Bei den im Alltag genutzten Fortbewegungsmöglichkeiten lassen sich keine grundsätzlichen Unterschiede zwischen Männern und Frauen erkennen.

Es nutzen im Alltag zumindest hin und wieder ... *)



*) Mehrfachnennungen möglich

Basis: alle 1.002 Befragte

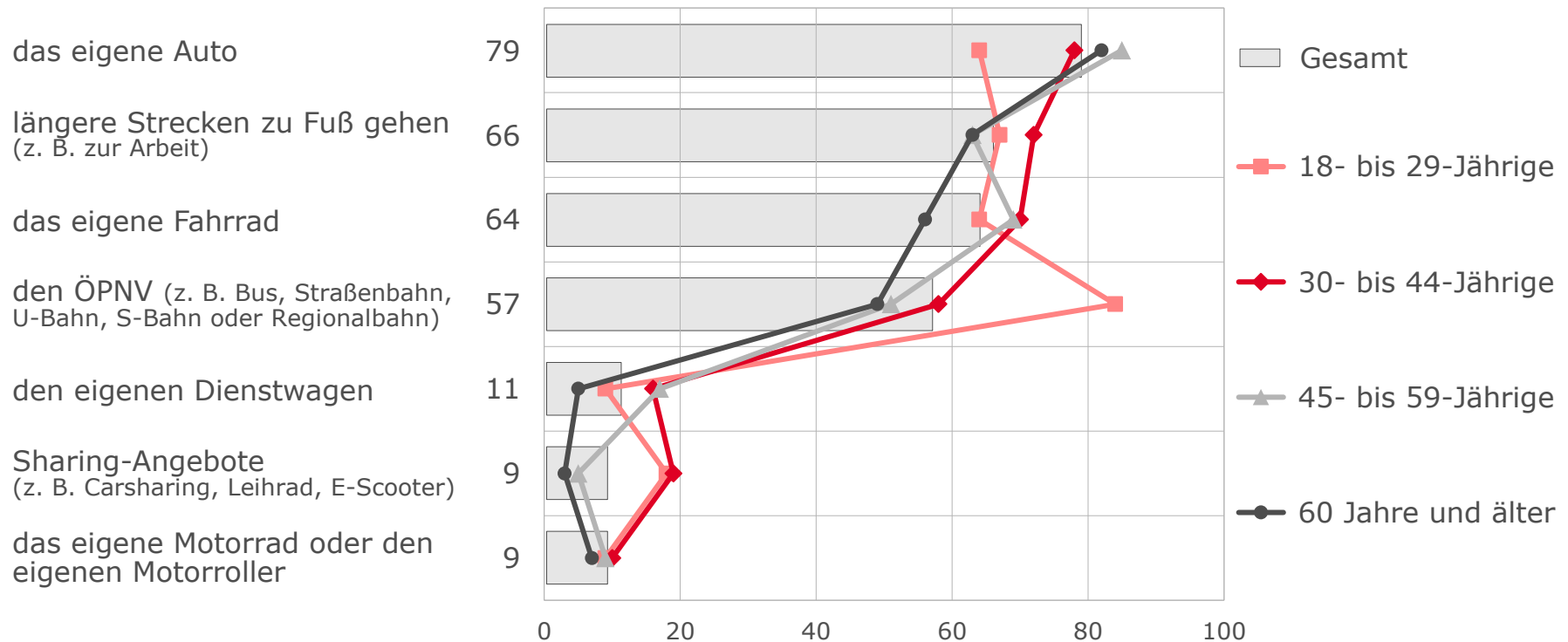
Frage 1a: „Bitte sagen Sie mir zunächst, welche der folgenden Fortbewegungsmöglichkeiten Sie selbst im Alltag zumindest hin und wieder nutzen.“

Im Alltag genutzte Fortbewegungsmöglichkeiten

- nach Alter

18- bis 29-Jährige nutzen in ihrem Alltag vergleichsweise häufiger den ÖPNV und seltener ein Auto, während 30- bis 59-Jährige etwas häufiger als andere mit dem eigenen Rad unterwegs sind.

Es nutzen im Alltag zumindest hin und wieder ... *)



*) Mehrfachnennungen möglich

Basis: alle 1.002 Befragte

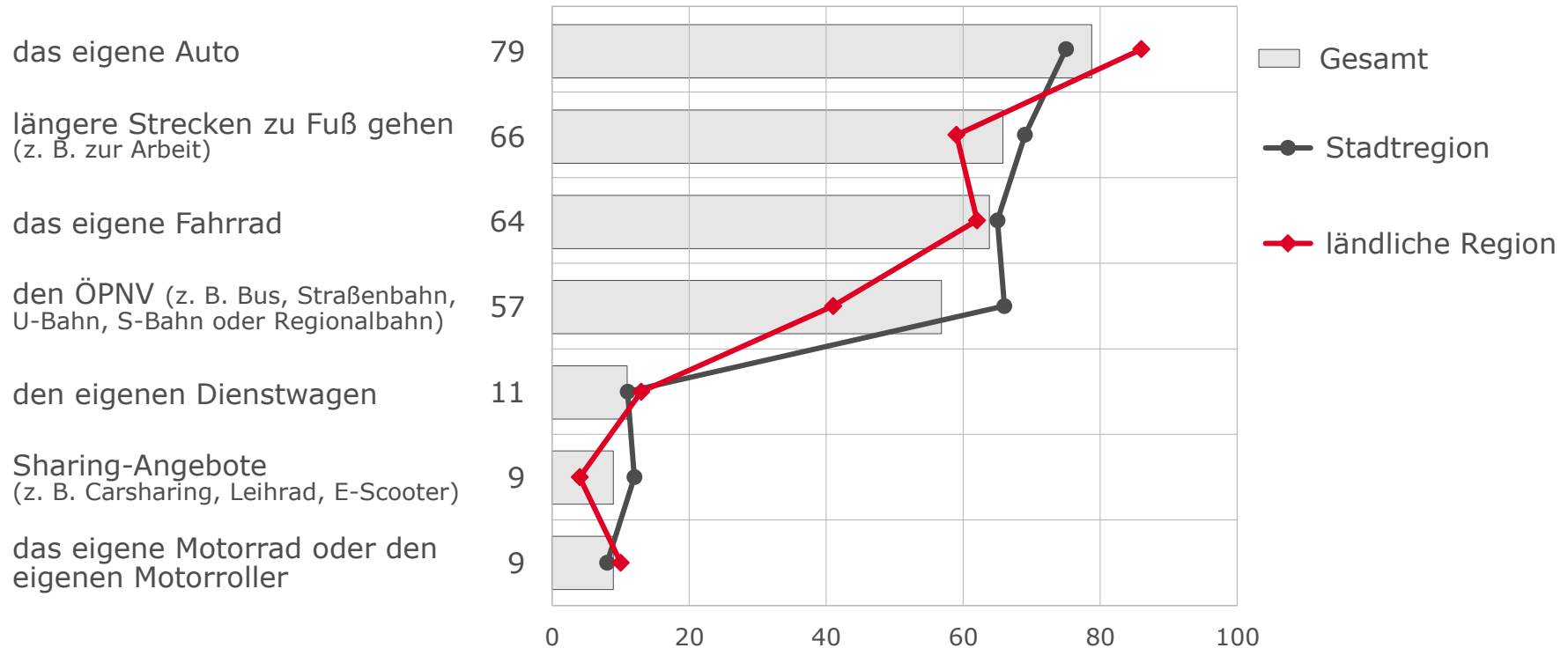
Frage 1a: „Bitte sagen Sie mir zunächst, welche der folgenden Fortbewegungsmöglichkeiten Sie selbst im Alltag zumindest hin und wieder nutzen.“

Im Alltag genutzte Fortbewegungsmöglichkeiten

- nach Wohnort

In Stadtregionen werden ÖPNV und Sharing-Angebote häufiger genutzt als in ländlichen Regionen. Dort spielt im Gegenzug das Auto eine etwas größere Rolle.

Es nutzen im Alltag zumindest hin und wieder ... *)



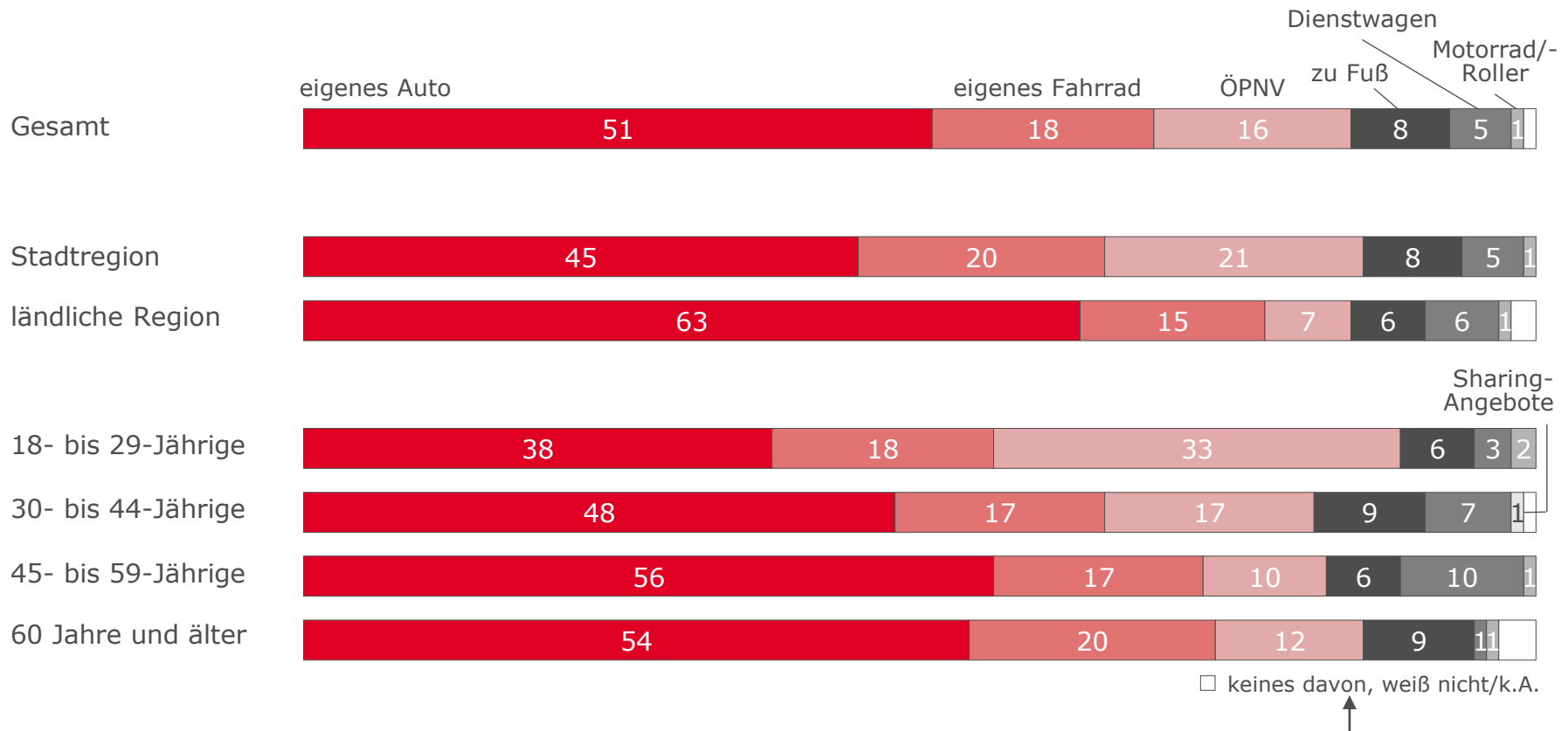
*) Mehrfachnennungen möglich

Basis: alle 1.002 Befragte

Frage 1a: „Bitte sagen Sie mir zunächst, welche der folgenden Fortbewegungsmöglichkeiten Sie selbst im Alltag zumindest hin und wieder nutzen.“

Im Alltag hauptsächlich genutzte Fortbewegungsmöglichkeit

Das eigene Auto steht klar an erster Stelle, wenn es um die im Alltag hauptsächlich genutzte Fortbewegungsmöglichkeit geht – im ländlichen Raum noch deutlicher als im städtischen – und für Ältere stärker als für Jüngere. Mit deutlichem Abstand folgt das eigene Fahrrad, in Stadtregionen gleichauf mit dem ÖPNV, der wiederum besonders bei Jüngeren hoch im Kurs steht.

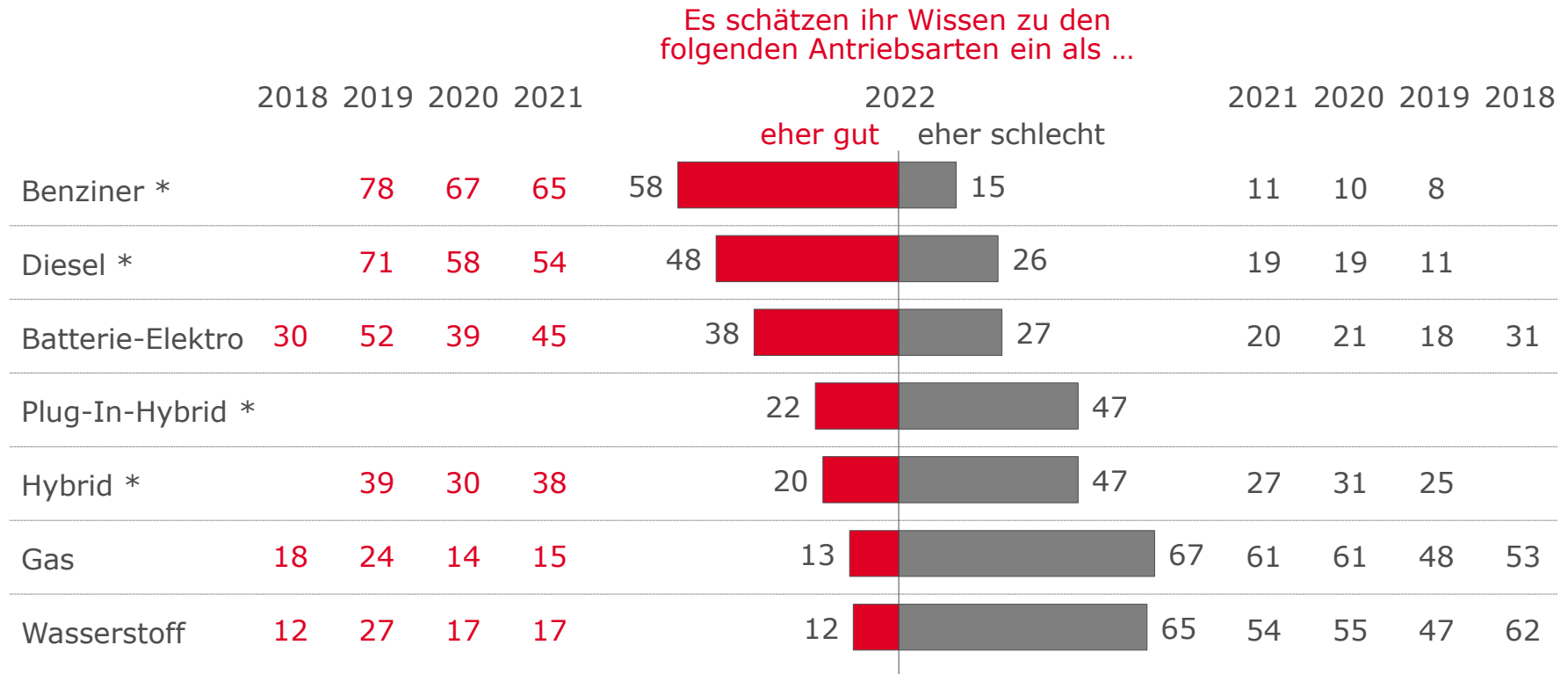


Basis: alle 1.002 Befragte

Frage 1b: „Und welche dieser Fortbewegungsmöglichkeiten nutzen Sie im Alltag hauptsächlich?“

Wissen über PKW-Antriebe

Die (knappe) Mehrheit schätzt ihr Wissen zu den Pkw-Antrieben Benziner (58 %) und Diesel (48 %) als eher gut ein. Ein gutes Drittel gibt an, auch über Batterie-Elektroantrieb eher gut Bescheid zu wissen. Die Einschätzungen zu hybriden Antrieben fallen noch einmal deutlich skeptischer aus. Am geringsten ist der Informationsstand zu Gas- und Wasserstoffantrieb.



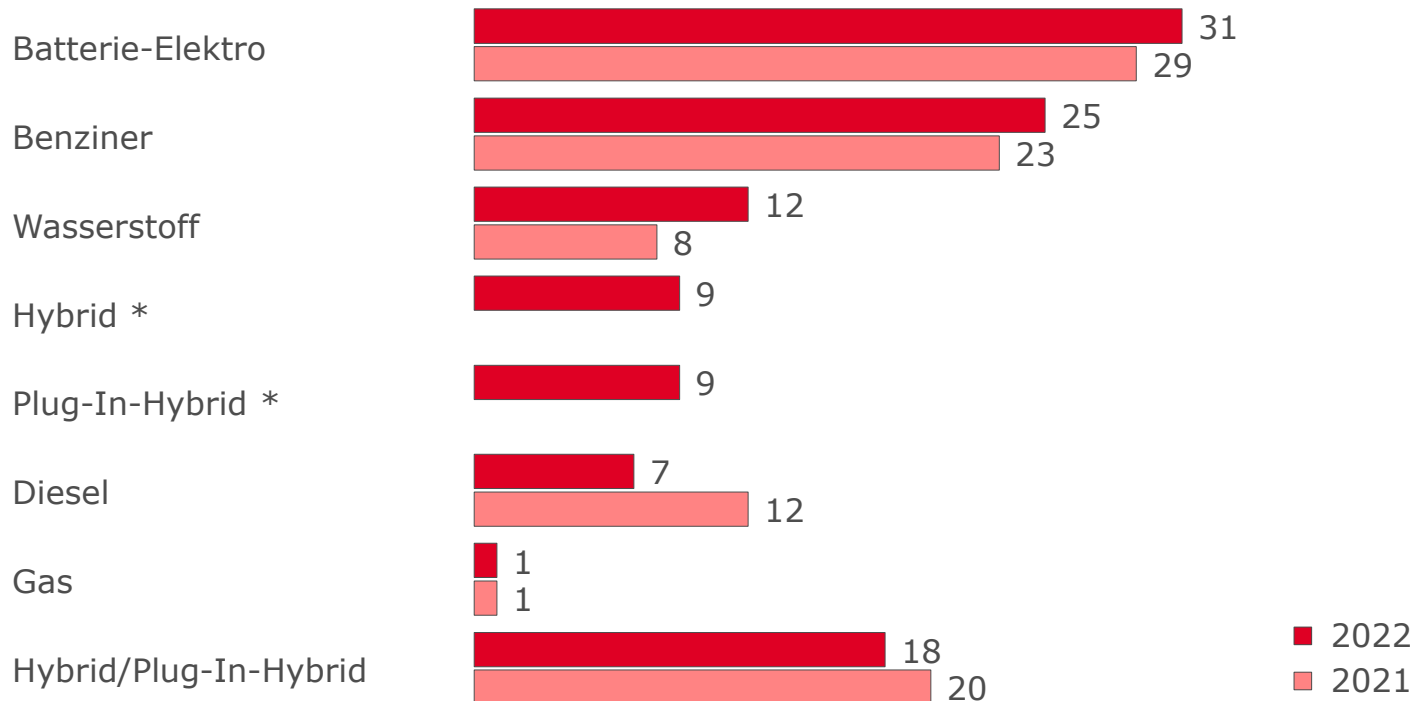
* geänderte Antwortkategorie, nicht mit allen Vorwahlen vergleichbar
 Basis: pro Jahr jeweils alle ca. 1.000 Befragte

Frage 2: „Wie schätzen Sie Ihren Informationsgrad bzw. Ihr Wissen zu folgenden Pkw-Antrieben ein?“

Präferierte Antriebsart beim Neuwagenkauf

Beim Neuwagenkauf würde sich aktuell ein knappes Drittel (31 %) für ein reines Elektroauto entscheiden – womit das Interesse im Vergleich zum Vorjahr eher stagniert. In Summe ebenso viele (32 %) würden einem klassischen Verbrenner (Benziner/Diesel) den Vorzug geben. Mit deutlichem Abstand folgen Wasserstoff und die beiden hybriden Antriebe mit jeweils rund 10 %.

Es würden sich für folgende Antriebsart entscheiden ...



* 2022 separat abgefragt; Zeitvergleich zu 2021 daher mit der Summe ‚Hybrid/Plug-In-Hybrid‘

Basis: pro Jahr jeweils alle ca. 1.000 Befragte

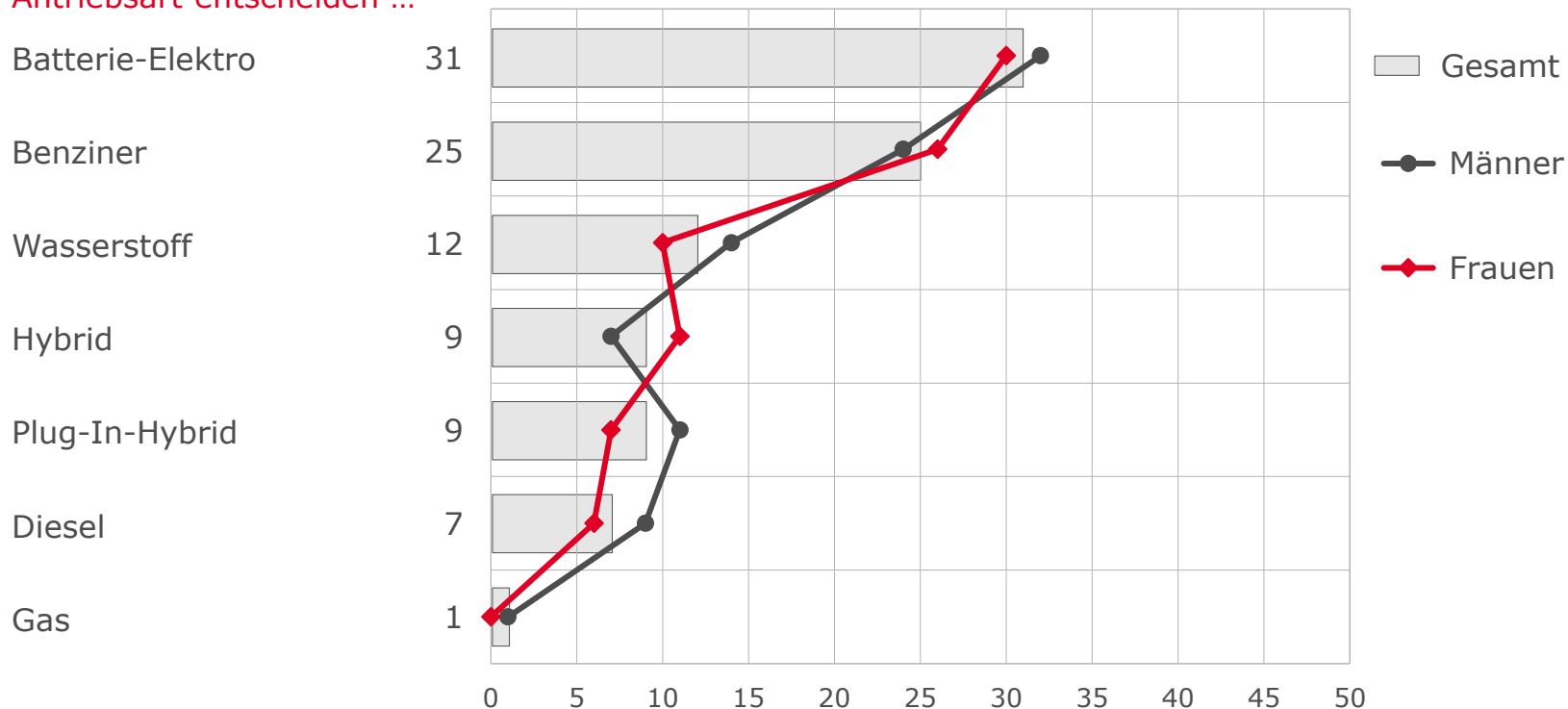
Frage 3a: „Einmal angenommen, Sie würden sich einen neuen Pkw kaufen: Für welche Antriebsart würden Sie sich entscheiden?“

Präferierte Antriebsart beim Neuwagenkauf

- nach Geschlecht

Sehr ähnliche Präferenzmuster bei Männern und Frauen. Männer mit leichtem Vorsprung bei Batterie-Elektro, Wasserstoff und Plug-In-Hybrid, aber auch bei Diesel.

Es würden sich für folgende Antriebsart entscheiden ...



Basis: alle 1.002 Befragte

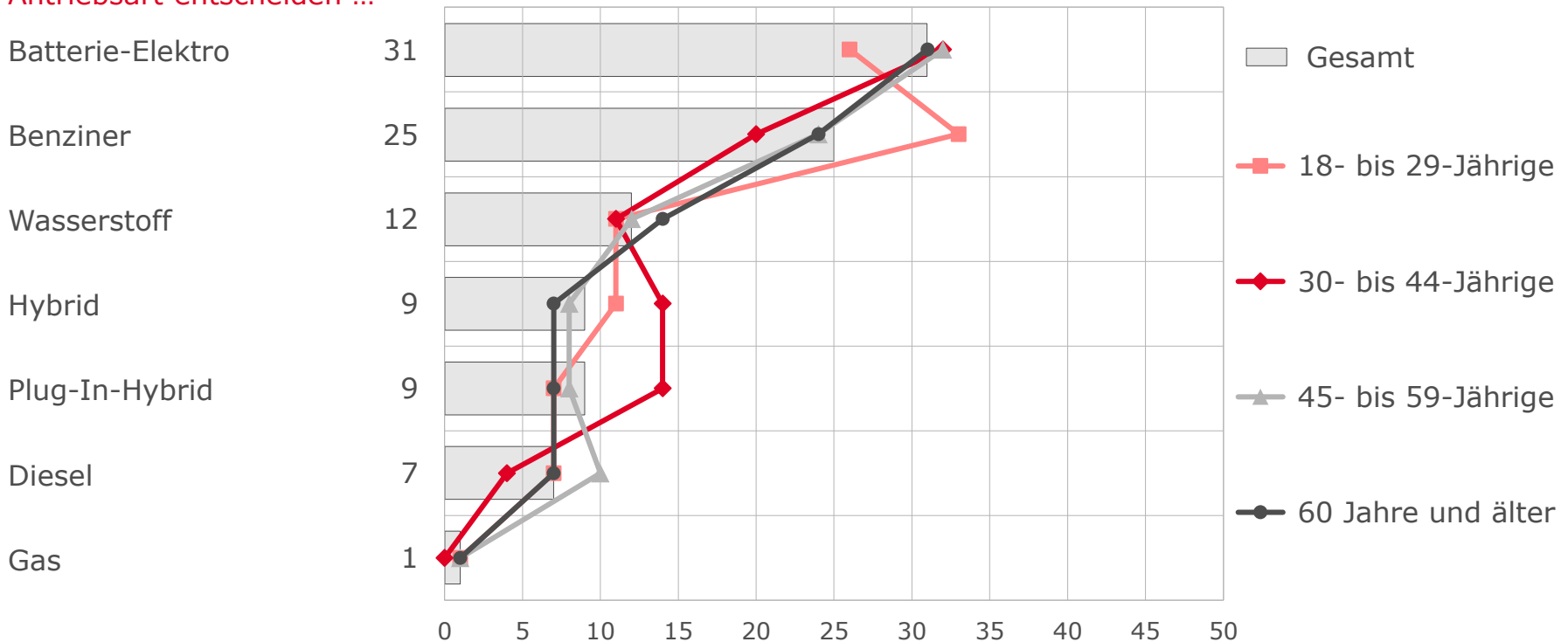
Frage 3a: „Einmal angenommen, Sie würden sich einen neuen Pkw kaufen: Für welche Antriebsart würden Sie sich entscheiden?“

Präferierte Antriebsart beim Neuwagenkauf

- nach Alter

Überdurchschnittlich häufig würde sich die Altersgruppe der 30- bis 44-Jährigen im Falle eines Neuwagenkaufes für einen hybriden Antrieb entscheiden.

Es würden sich für folgende Antriebsart entscheiden ...



Basis: alle 1.002 Befragte

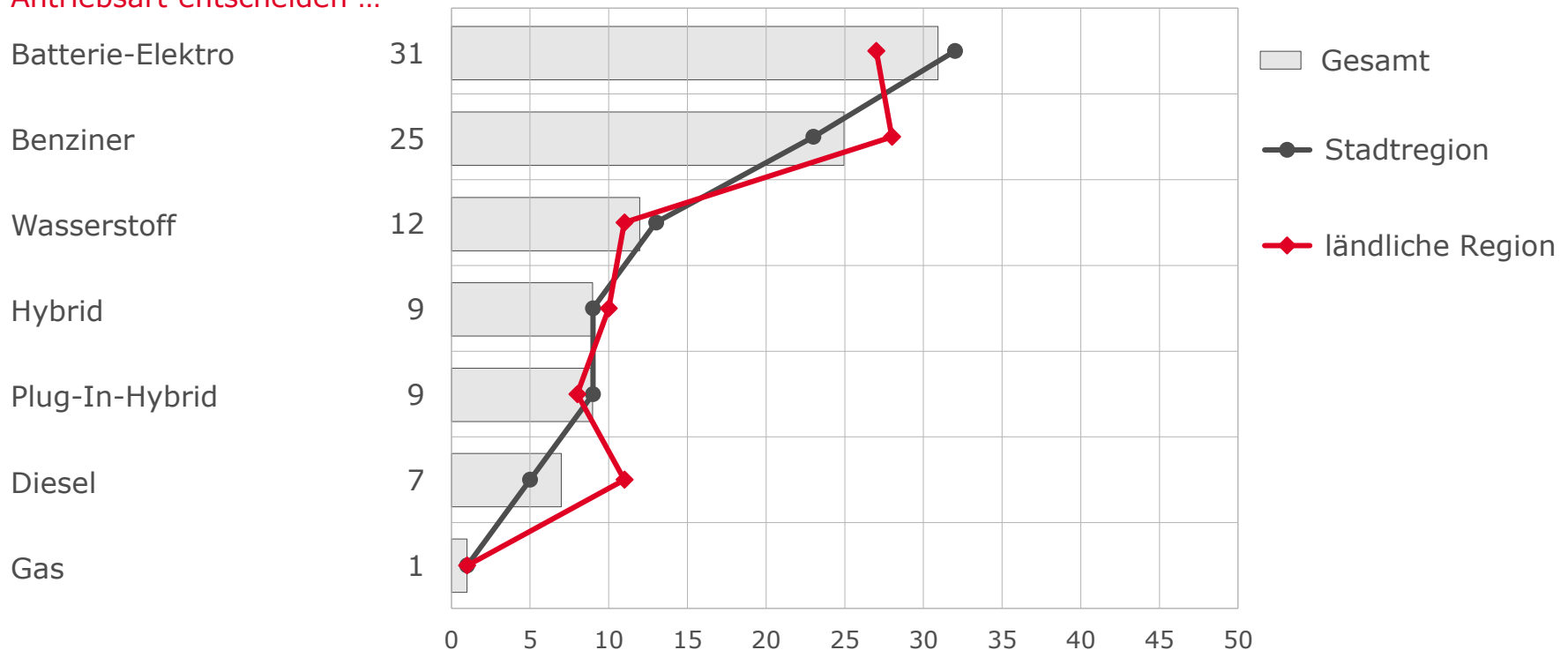
Frage 3a: „Einmal angenommen, Sie würden sich einen neuen Pkw kaufen: Für welche Antriebsart würden Sie sich entscheiden?“

Präferierte Antriebsart beim Neuwagenkauf

- nach Wohnort

Wenn es um den Kauf eines Neuwagens geht, wird in ländlichen Regionen vergleichsweise häufiger als in der Stadt einem klassischen Verbrenner (Benziner bzw. Diesel) der Vorzug gegeben, in der Stadt dagegen häufiger Batterie-Elektroantrieb.

Es würden sich für folgende Antriebsart entscheiden ...



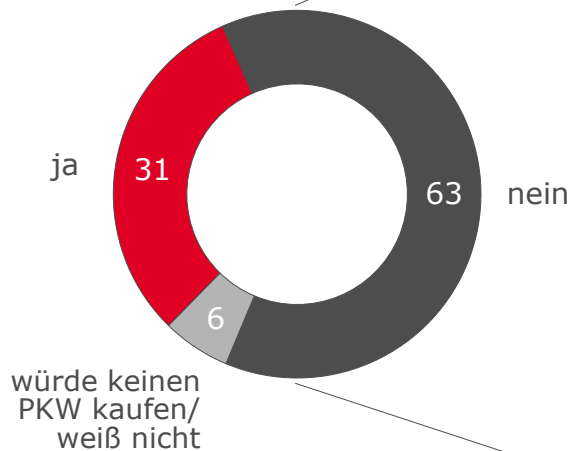
Basis: alle 1.002 Befragte

Frage 3a: „Einmal angenommen, Sie würden sich einen neuen Pkw kaufen: Für welche Antriebsart würden Sie sich entscheiden?“

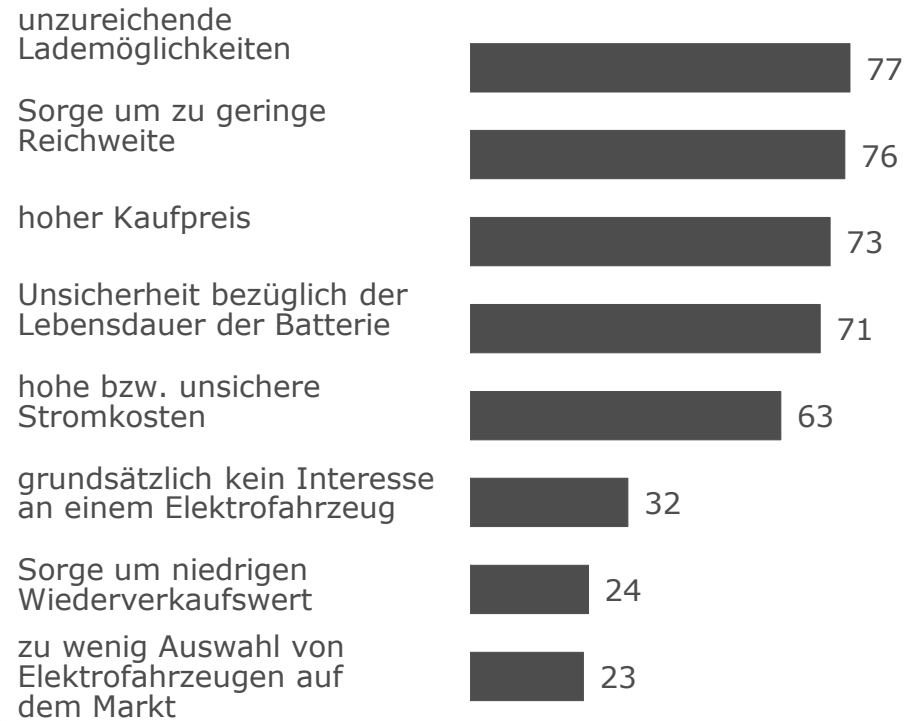
Ablehnungsgründe Pkw mit Batterie-Elektroantrieb

Gegen die Anschaffung eines Pkw mit Batterie-Elektroantrieb sprechen nach Meinung der Ablehner vor allem unzureichende Lademöglichkeiten, die Sorge um eine zu geringe Reichweite, der hohe Anschaffungspreis, Unsicherheit im Hinblick auf die Batterie-Lebensdauer aber auch das Thema Stromkosten.

Es würden sich für einen Pkw mit Batterie-Elektroantrieb entscheiden ...



Gründe für die Ablehnung *)
(Basis: 643 Ablehner)



Basis: alle 1.001 Befragte

*) gestützte Abfrage, Mehrfachnennungen möglich

Frage 3b: „Und welche der folgenden Gründe halten Sie davon ab, sich für einen Pkw mit Batterie-Elektroantrieb zu entscheiden?“

Präferierte Antriebsart bei gleichem Kaufpreis

Bei gleichem Kaufpreis würde sich die klare Mehrheit für einen alternativen Antrieb (Elektro, Wasserstoff, Hybrid oder Plug-In-Hybrid) entscheiden. Ein reines Elektrofahrzeug käme für ein knappes Drittel infrage. Damit im Vorjahres-Zeitvergleich dennoch nur stagnierendes Interesse an alternativen Antrieben.

Es würden sich bei gleichem Kaufpreis für folgende Antriebsart entscheiden ...

	2022	2021	2020	2019	2018
Batterie-Elektro	31	32	23	17	24
Wasserstoff	21	19	25	34	15
Benziner	18	11	15	13	25
Hybrid *	9				
Plug-In-Hybrid *	9				
Diesel	6	8	10	8	10
Gas	1	1	2	3	3
Hybrid/Plug-In-Hybrid	18	22	23	18	18

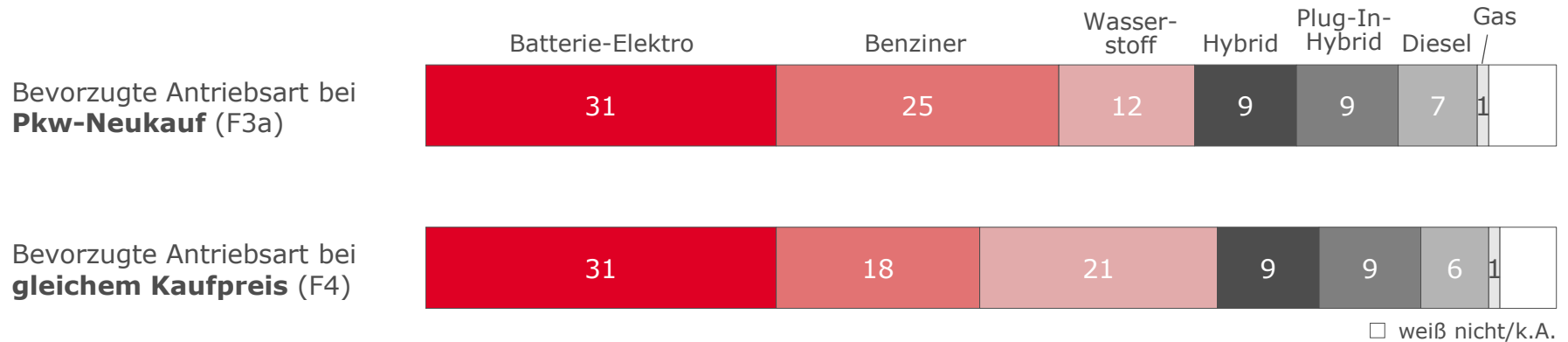
* 2022 separat abgefragt; Zeitvergleich zu 2021 daher mit der Summe ‚Hybrid/Plug-In-Hybrid‘

Basis: pro Jahr jeweils alle ca. 1.000 Befragte

Frage 4: „Einmal angenommen, der Kaufpreis ist für alle Fahrzeuge derselbe:
Für welche der folgenden Antriebsarten würden Sie sich dann entscheiden?“

Vergleich I: Bevorzugte Antriebsart – ohne und mit der Annahme eines gleichen Kaufpreises

Von der Annahme eines gleichen Anschaffungspreises profitiert das Kaufinteresse für einen Pkw mit Wasserstoffantrieb zulasten des Benziners – alle anderen Antriebsarten bleiben weitgehend stabil.



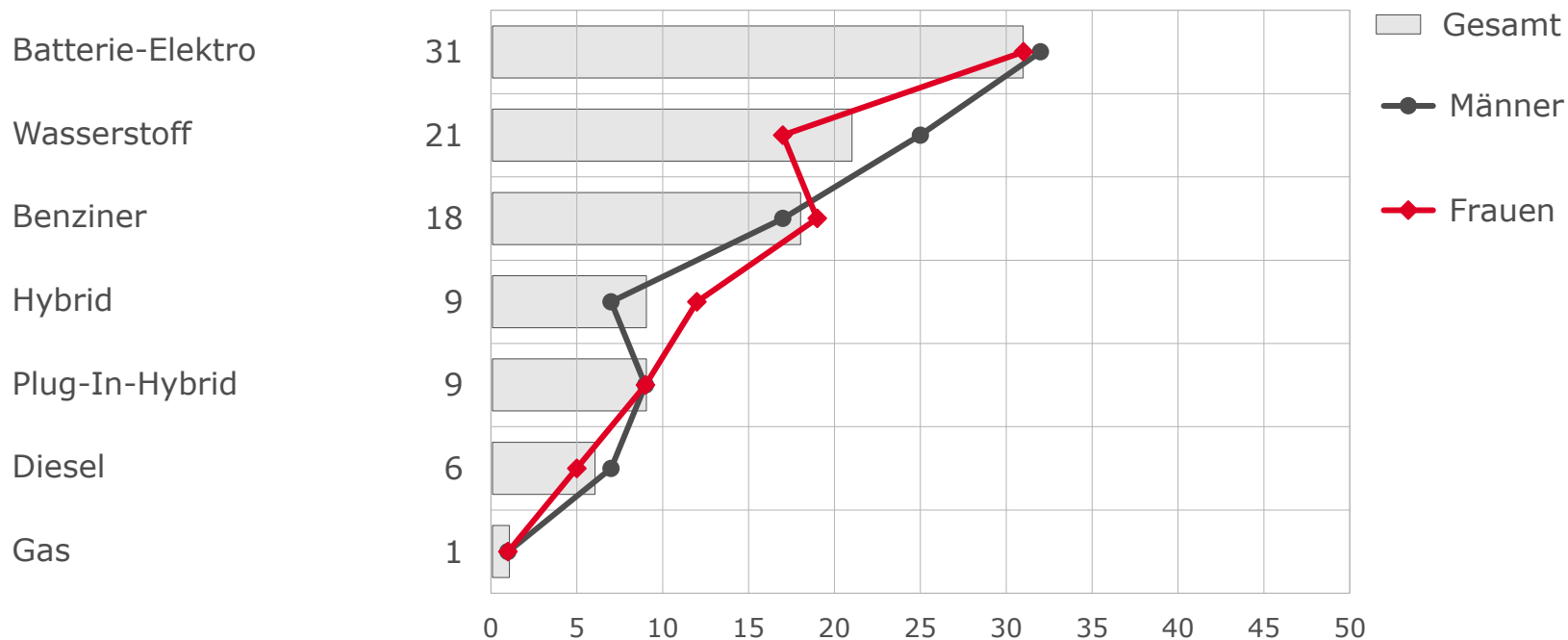
Basis: alle 1.002 Befragte
Fragen 3a, 4

Präferierte Antriebsart bei gleichem Kaufpreis

- nach Geschlecht

Kaum Unterschiede zwischen Männern und Frauen, wenn man – bei gleichem Kaufpreis – die Wahl eines alternativen Antriebs einem klassischen Verbrenner (Benzin, Diesel) gegenüberstellt. Männer würden sich tendenziell häufiger für einen Wasserstoffantrieb entscheiden als Frauen.

Es würden sich bei gleichem Kaufpreis für folgende Antriebsart entscheiden ...



Basis: alle 1.002 Befragte

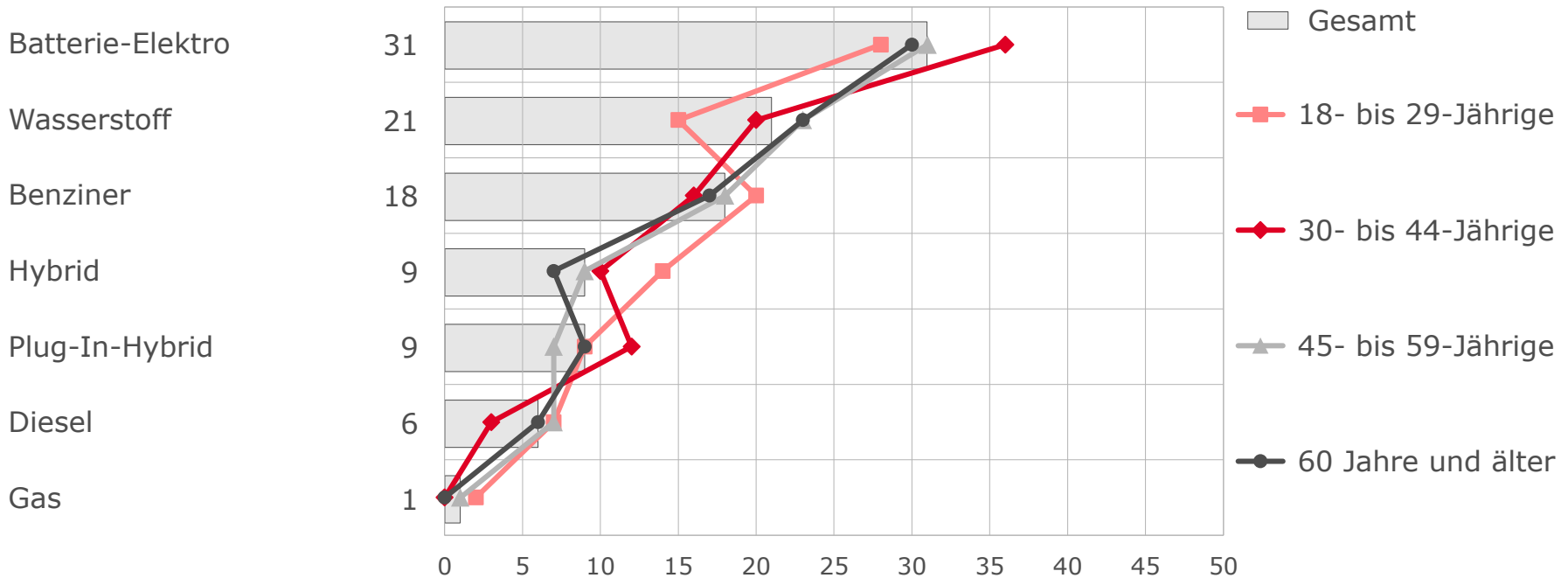
Frage 4: „Einmal angenommen, der Kaufpreis ist für alle Fahrzeuge derselbe:
Für welche der folgenden Antriebsarten würden Sie sich dann entscheiden?“

Präferierte Antriebsart bei gleichem Kaufpreis

- nach Alter

Punktuelle, aber keine grundsätzlichen Unterschiede zwischen den Altersgruppen. Bei gleichem Kaufpreis geben insbesondere 30- bis 44-Jährige einem alternativen Antrieb den Vorzug vor Verbrennern.

Es würden sich bei gleichem Kaufpreis für folgende Antriebsart entscheiden ...



Basis: alle 1.002 Befragte

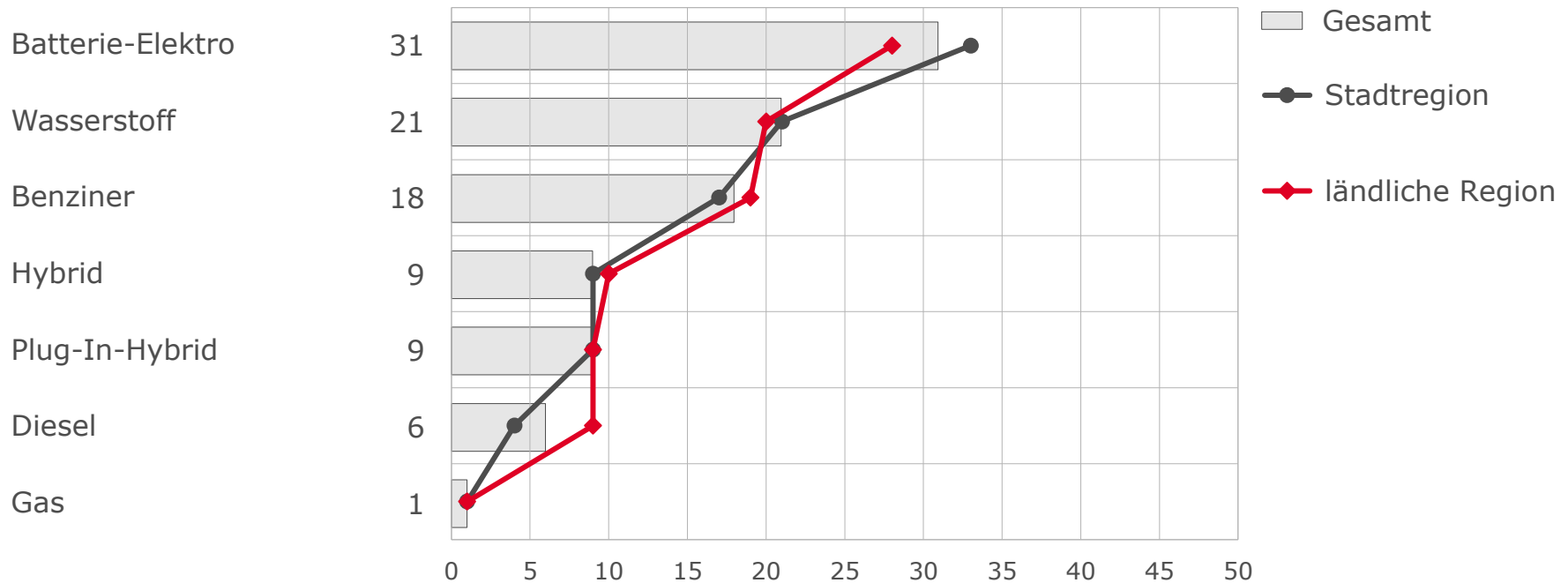
Frage 4: „Einmal angenommen, der Kaufpreis ist für alle Fahrzeuge derselbe: Für welche der folgenden Antriebsarten würden Sie sich dann entscheiden?“

Präferierte Antriebsart bei gleichem Kaufpreis

- nach Wohnort

Bei gleichem Anschaffungspreis fiel die Entscheidung in städtischen Regionen tendenziell etwas häufiger zugunsten eines alternativen Antriebs aus als im ländlichen Raum.

Es würden sich bei gleichem Kaufpreis für folgende Antriebsart entscheiden ...



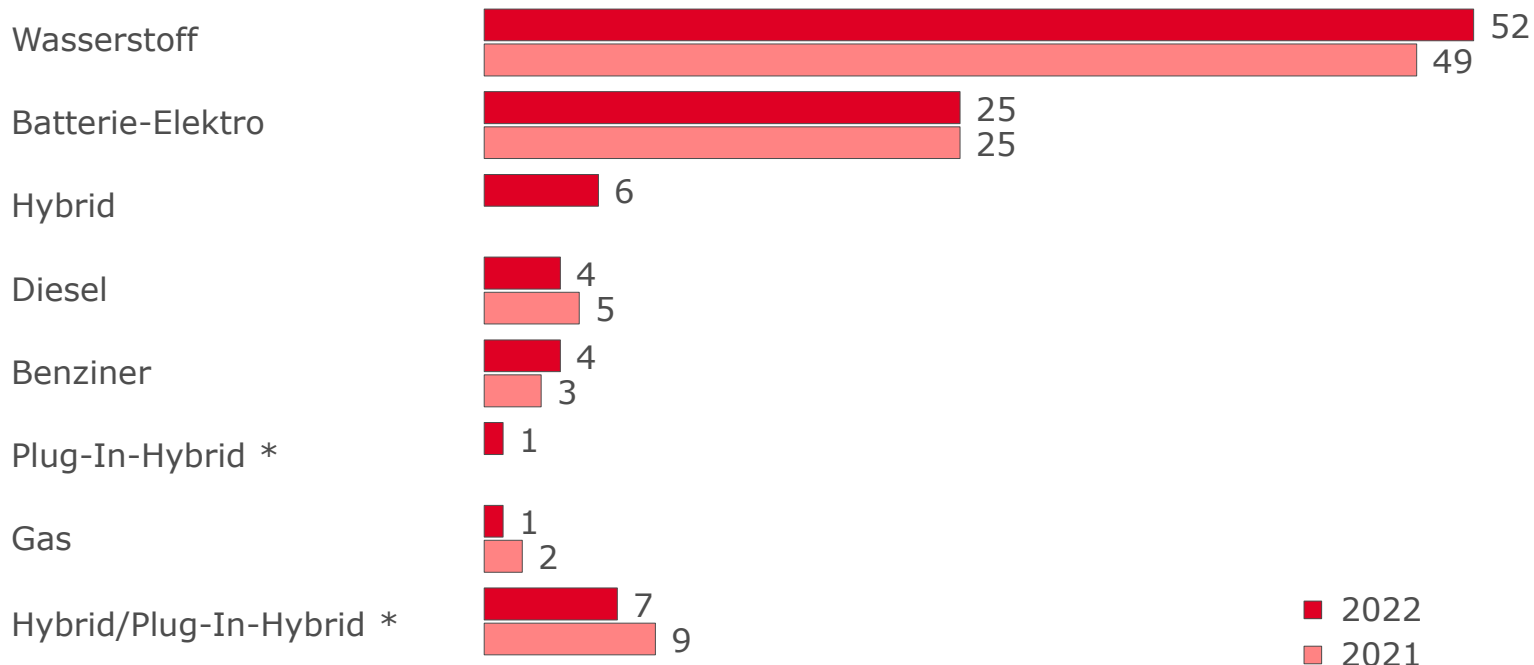
Basis: alle 1.002 Befragte

Frage 4: „Einmal angenommen, der Kaufpreis ist für alle Fahrzeuge derselbe:
Für welche der folgenden Antriebsarten würden Sie sich dann entscheiden?“

Sinnvollste Antriebsart unter ökologischen Gesichtspunkten

Unter ökologischen Gesichtspunkten hält rund die Hälfte Wasserstoff für die sinnvollste Antriebsart. Batterie-Elektro folgt erst mit deutlichem Abstand. Damit bleibt diese Einschätzung im Zeitvergleich ausgesprochen stabil.

Es halten unter ökologischen Gesichtspunkten für die sinnvollste Antriebsart ...



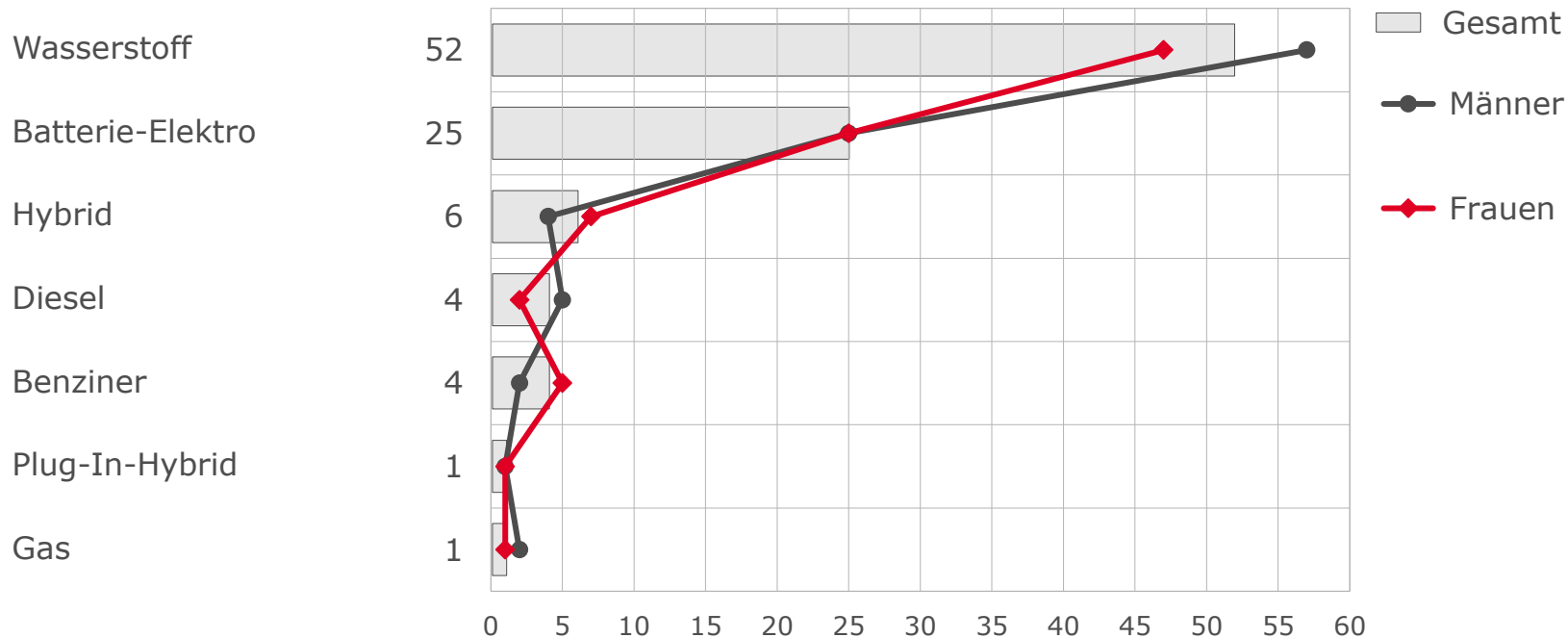
* 2022 separat abgefragt; Zeitvergleich zu 2021 daher mit Summe ‚Hybrid/Plug-In-Hybrid‘
Basis: alle 1.002 Befragte

Frage 5a: „Und welche Antriebsart halten Sie unter ökologischen Gesichtspunkten für am sinnvollsten?“

Sinnvollste Antriebsart unter ökologischen Gesichtspunkten – nach Geschlecht

Wasserstoff führt sowohl bei Frauen als auch – sogar noch deutlicher – bei Männern ganz klar die Rangreihe der ökologisch sinnvollsten Antriebsart an.

Es halten unter ökologischen Gesichtspunkten für die sinnvollste Antriebsart ...



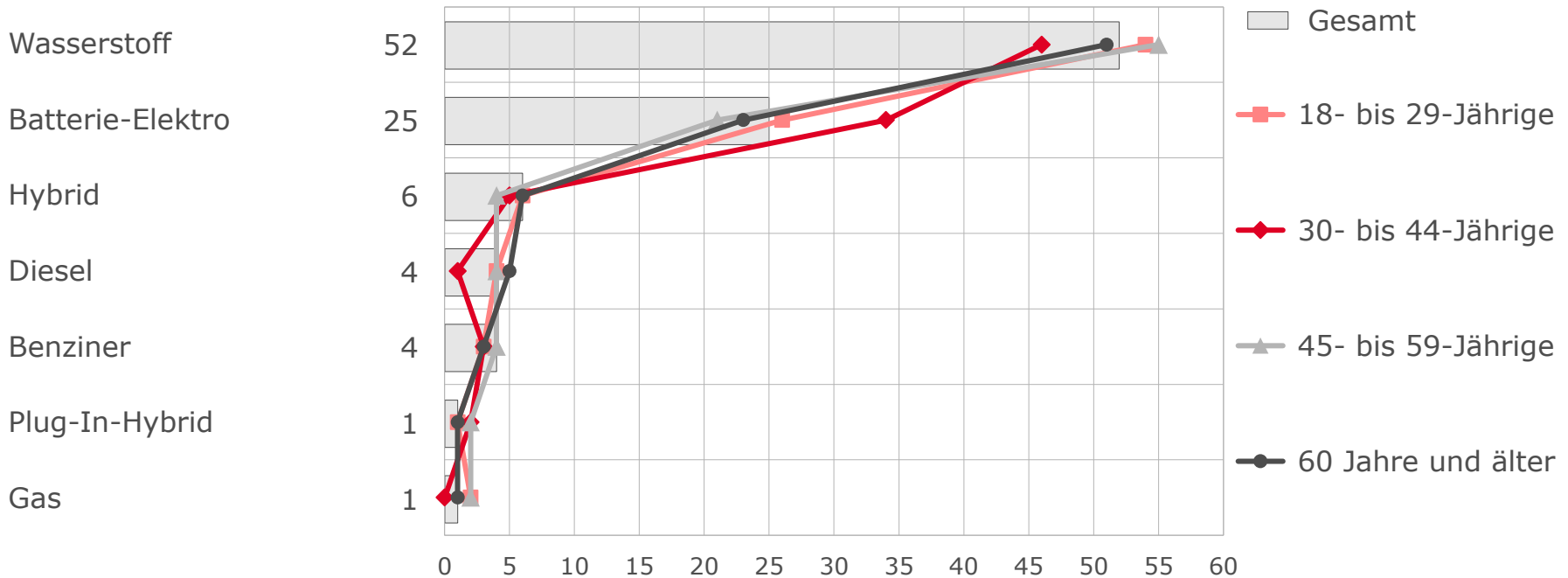
Basis: alle 1.002 Befragte

Frage 5a: „Und welche Antriebsart halten Sie unter ökologischen Gesichtspunkten für am sinnvollsten?“

Sinnvollste Antriebsart unter ökologischen Gesichtspunkten – nach Alter

Sehr ähnliche Einschätzungsmuster im Quervergleich der separat analysierten Altersgruppen: Für alle vier ist Wasserstoff die mit Abstand ökologisch sinnvollste Antriebsart.

Es halten unter ökologischen Gesichtspunkten für die sinnvollste Antriebsart ...



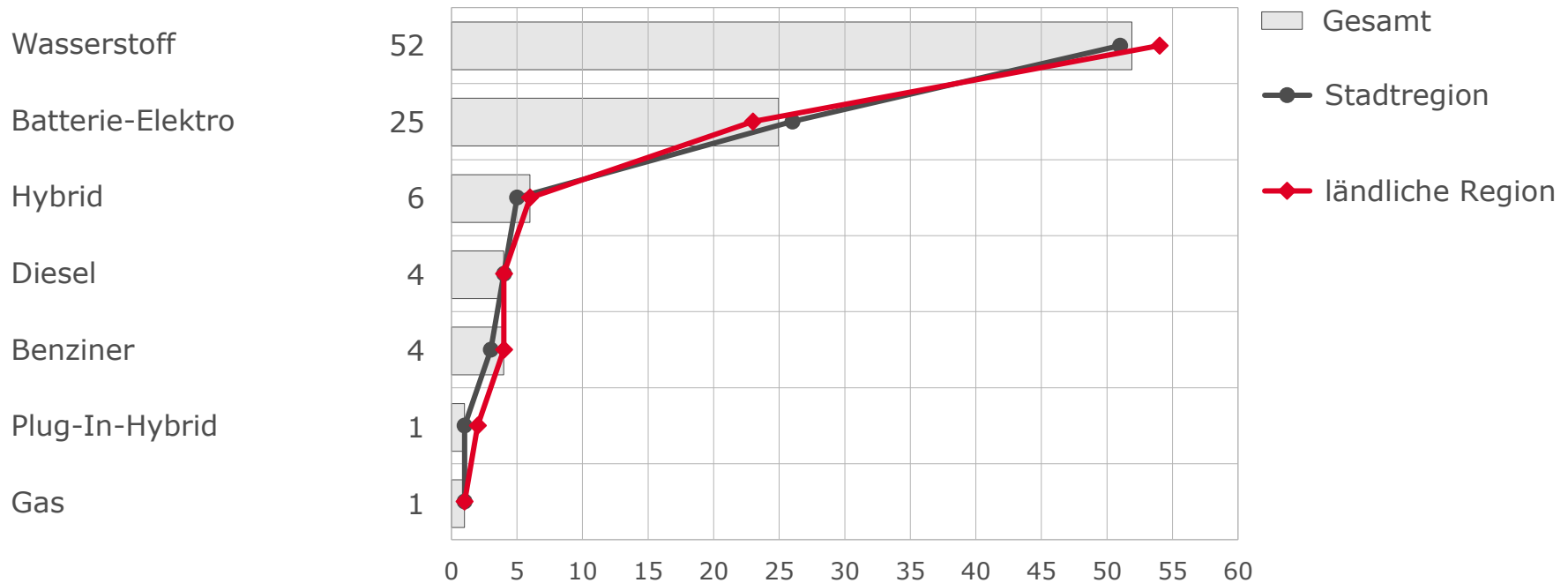
Basis: alle 1.002 Befragte

Frage 5a: „Und welche Antriebsart halten Sie unter ökologischen Gesichtspunkten für am sinnvollsten?“

Sinnvollste Antriebsart unter ökologischen Gesichtspunkten - nach Wohnort

Zwischen Land- und Stadtbevölkerung nahezu keine Unterschiede in ihrer Einschätzung der ökologisch sinnvollsten Antriebsart.

Es halten unter ökologischen Gesichtspunkten für die sinnvollste Antriebsart ...

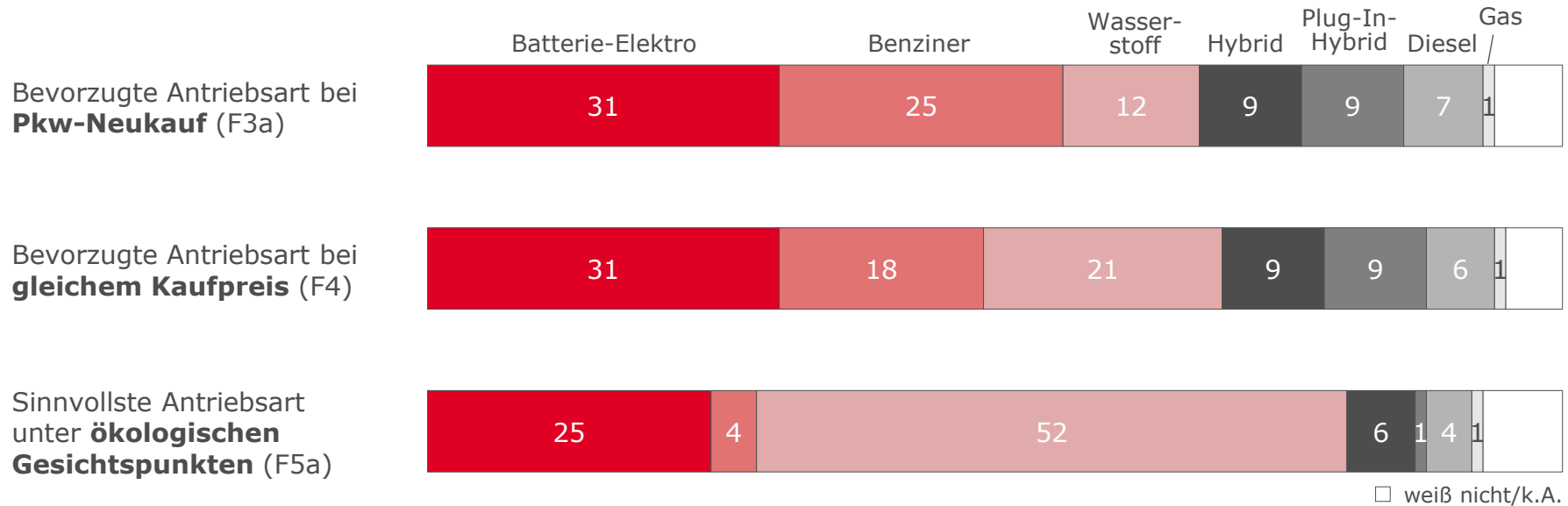


Basis: alle 1.002 Befragte

Frage 5a: „Und welche Antriebsart halten Sie unter ökologischen Gesichtspunkten für am sinnvollsten?“

Vergleich II: Bevorzugte vs. ökologisch sinnvollste Antriebsart

Wenn es nicht um die eigene Kaufpräferenz, sondern um die ökologisch sinnvollste Antriebsart geht, so legt Wasserstoff noch einmal kräftig zu – vor allem auf Kosten des Benziners.

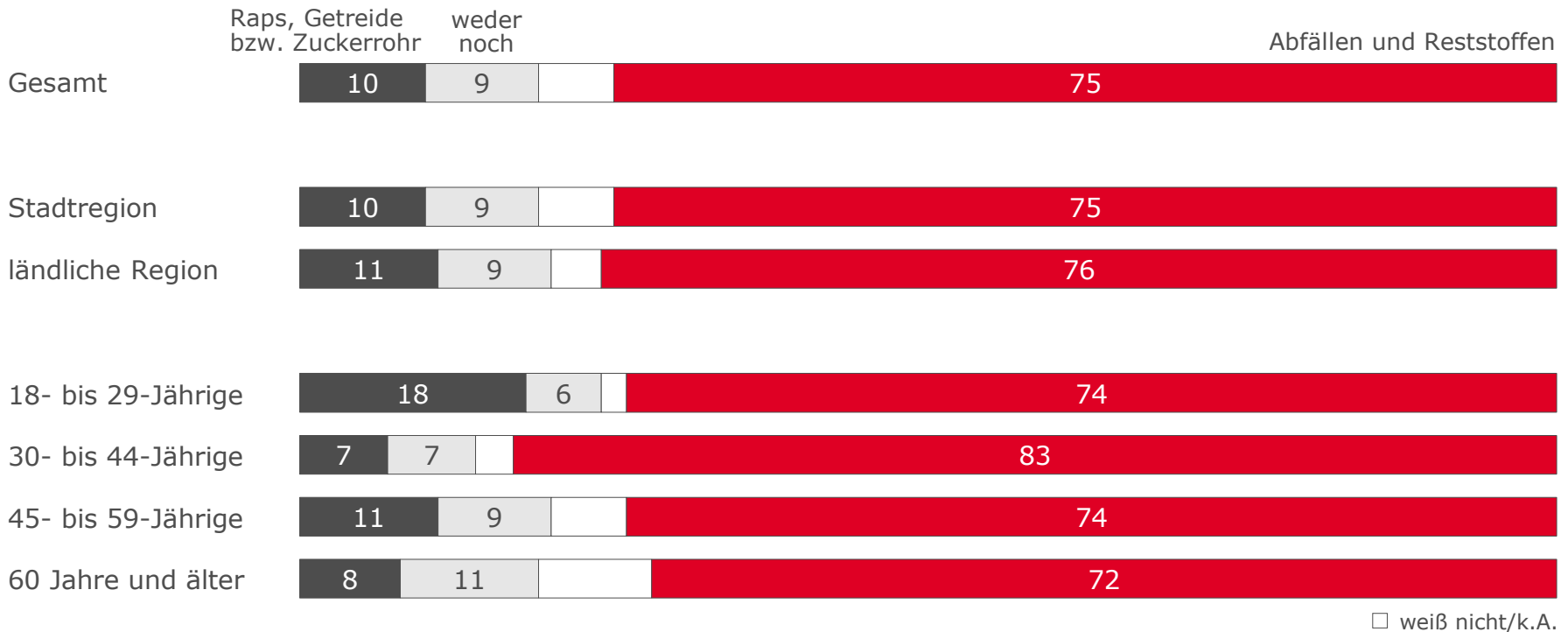


Basis: alle 1.002 Befragte
Fragen 3a, 4, 5a

Klimafreundlicherer Biokraftstoff?

Die klare Dreiviertelmehrheit schätzt einen Verbrenner, der mit Biokraftstoff aus Abfällen und Reststoffen betankt wird, als klimafreundlicher ein, als einen Verbrenner, der Biokraftstoff aus Raps, Getreide oder Zuckerrohr nutzt.

Es schätzen einen Verbrennungsmotor als klimafreundlicher ein mit Biokraftstoff aus ...



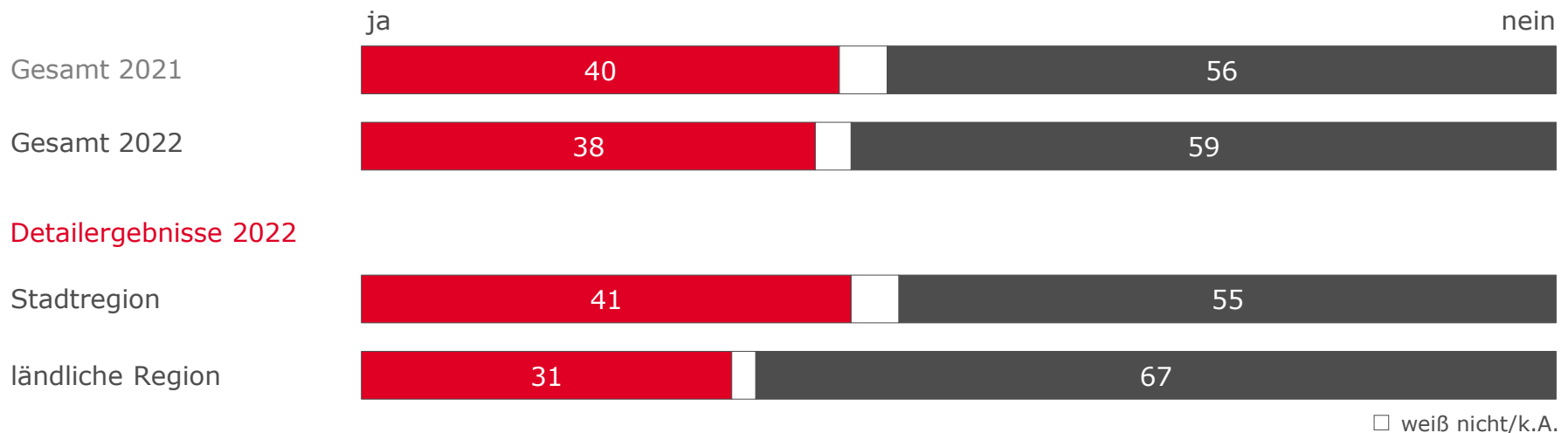
Basis: alle 1.002 Befragte

Frage 5b: „Aus Ihrer Sicht: In welchem Fall ist ein Pkw mit Verbrennungsmotor klimafreundlicher: Wenn er statt mit Benzin oder Diesel mit sogenanntem ‚Biokraftstoff‘ betankt wird, der aus Raps, Getreide bzw. Zuckerrohr hergestellt wird – oder mit ‚Biokraftstoff‘, der aus Abfällen und Reststoffen hergestellt wird?“

Öffentliche Lademöglichkeit in der Nähe

Nach wie vor rund zwei Fünftel (38 %) berichten, dass in unmittelbarer Nähe ihrer Wohnung/ihres Hauses eine öffentliche Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge zur Verfügung steht. In ländlichen Regionen ist die Ladeinfrastruktur im öffentlichen Raum noch weniger ausgebaut: Hier hätte rund ein Drittel eine Lademöglichkeit in Wohnnähe. Damit kann sich die wahrgenommene Ladeinfrastruktur im Zeitvergleich zum Vorjahr nicht verbessern.

Es haben eine öffentliche Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge in unmittelbarer Nähe ihres Hauses bzw. ihrer Wohnung ...



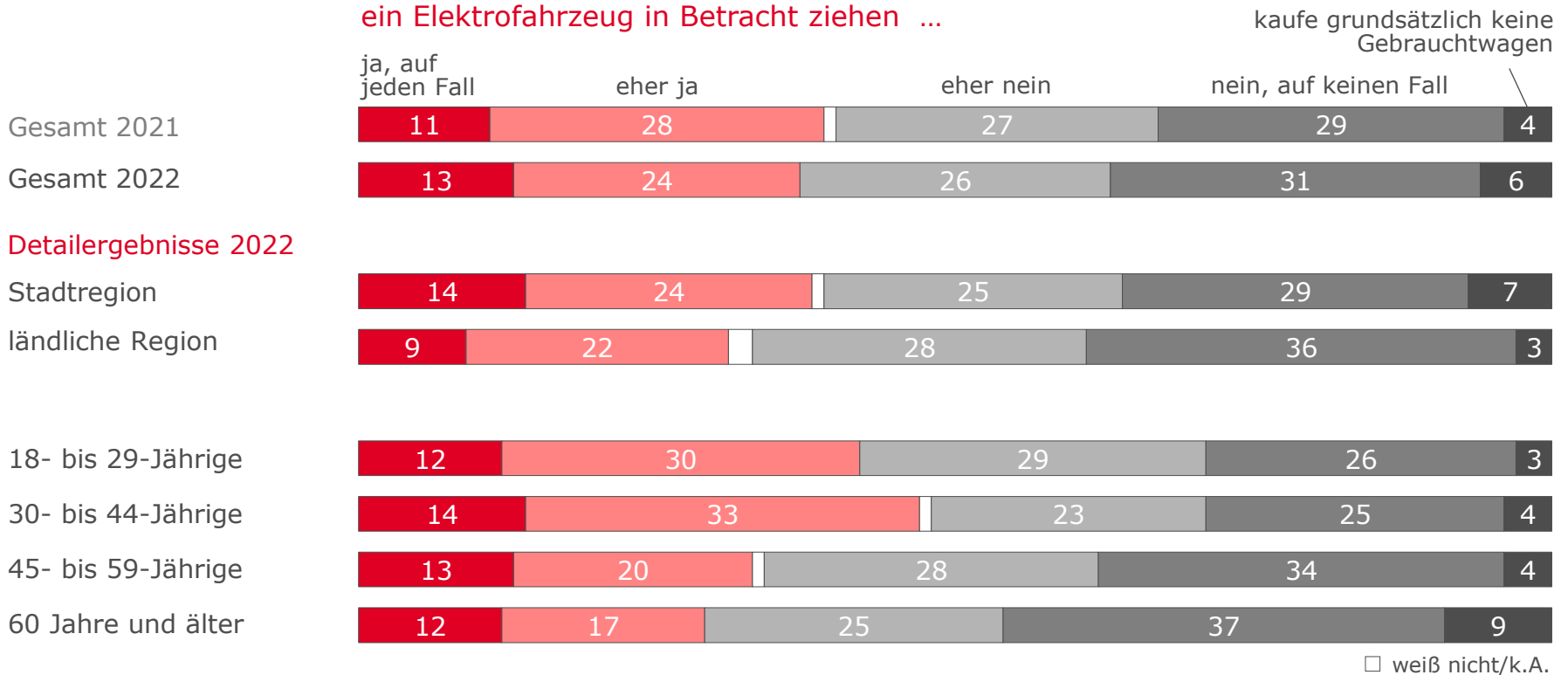
Basis: alle 1.002 Befragte

Frage 6: „Gibt es in der unmittelbaren Nähe Ihres Hauses bzw. Ihrer Wohnung eine öffentliche Lademöglichkeit für Elektrofahrzeuge?“

Nächster Gebrauchtwagen ein Elektrofahrzeug?

Beim nächsten Gebrauchtwagenkauf käme für ein gutes Drittel (37 %) ein Elektrofahrzeug zumindest ‚eher‘ infrage – womit das Interesse im Zeitvergleich allerdings nur stagniert. Jüngere (bis 44 Jahre) und Bürger im städtischen Raum würden einen solchen Antrieb etwas häufiger in Betracht ziehen.

Es würden beim nächsten Kauf eines Gebrauchtwagens ein Elektrofahrzeug in Betracht ziehen ...



Basis: alle 1.002 Befragte

Frage 7: „Würde für Sie beim nächsten Kauf eines Gebrauchtwagens ein Elektrofahrzeug in Frage kommen: ja, auf jeden Fall – eher ja – eher nein – oder nein, auf keinen Fall?“

Antrieb der Zukunft

Knapp die Hälfte traut am ehesten dem Batterie-Elektroantrieb die Marktdominanz im Jahr 2030 zu. Reinen Verbrennungsmotoren dagegen nur noch jeder Zehnte. Damit bleibt das Meinungsbild zum Antrieb der Zukunft im Vorjahreszeitvergleich ausgesprochen stabil.

Die Marktdominanz 2030
trauen am ehesten
folgendem Antrieb zu ...

	2022	2021	2020	2019	2018
Batterie-Elektro	45	49	40	33	45
Wasserstoff	26	25	30	28	12
Plug-In-Hybrid/Hybrid *	14	14	17	16	
Hybrid *	8				
Plug-In-Hybrid *	6				
Benziner/Diesel *	11	10	11	13	
Benziner *	9	8	8	10	
Diesel *	2	2	3	3	
Gas	1	1	1	3	4

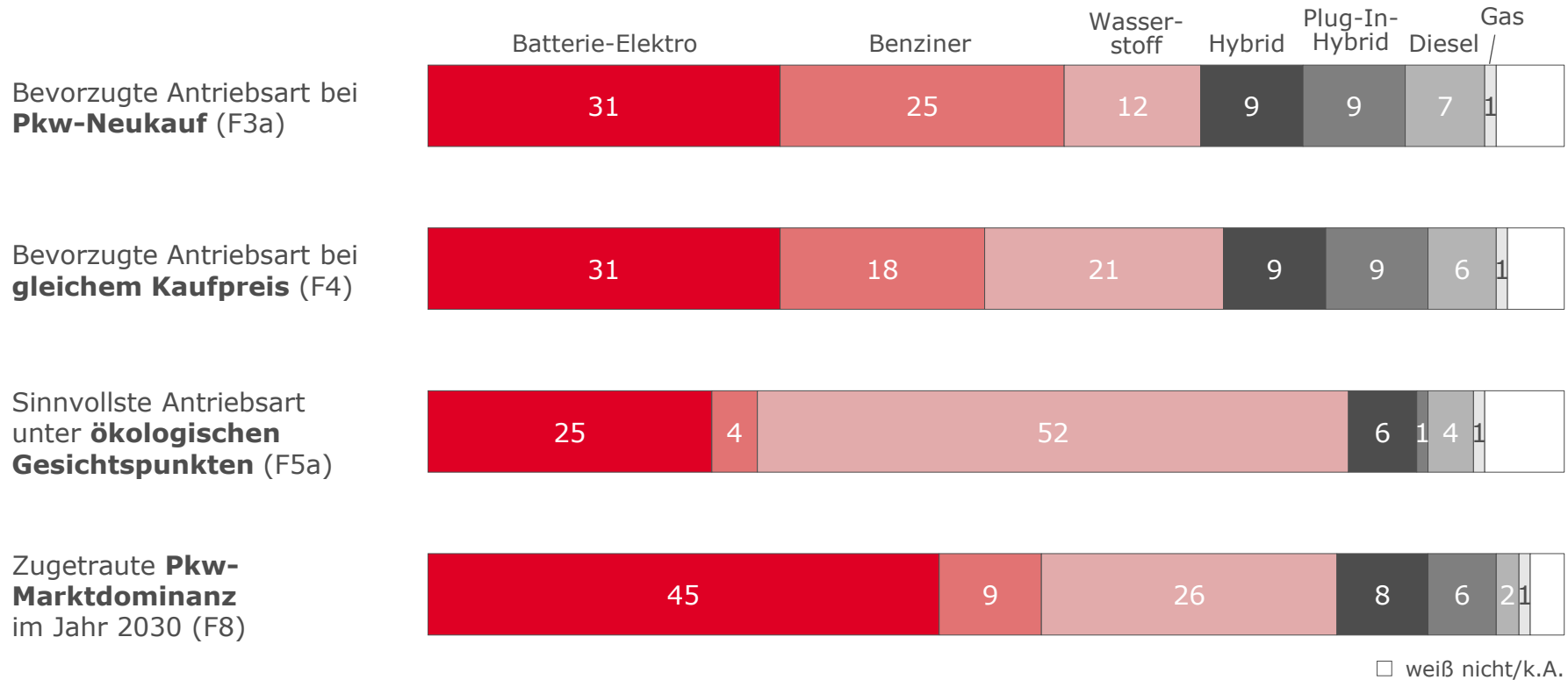
* geänderte Antwortkategorien, kein (kompletter) Zeitvergleich möglich

Basis: pro Jahr jeweils alle ca. 1.000 Befragte

Frage 8: „Schauen wir in die Zukunft: Welcher Antriebsart trauen Sie am ehesten zu, im Jahr 2030 den Markt für PKWs zu dominieren?“ (Einfachnennung)

Vergleich III: Bevorzugte vs. ökologisch sinnvollste Antriebsart sowie Marktdominanz

Wenn es nicht um Kaufpräferenz und die ökologisch sinnvollste Antriebsart geht, sondern um die Marktdominanz 2030, so kippt die (relative) Mehrheit wieder zugunsten von Batterie-Elektro. Wasserstoff fällt auf den 2. Rangplatz zurück.



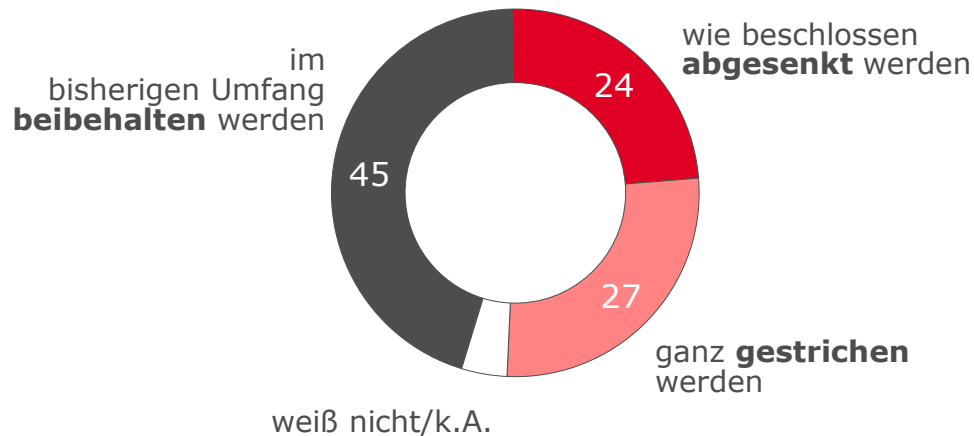
Basis: alle 1.002 Befragte
Fragen 3a, 4, 5a, 8

Akzeptanz politischer Maßnahmen

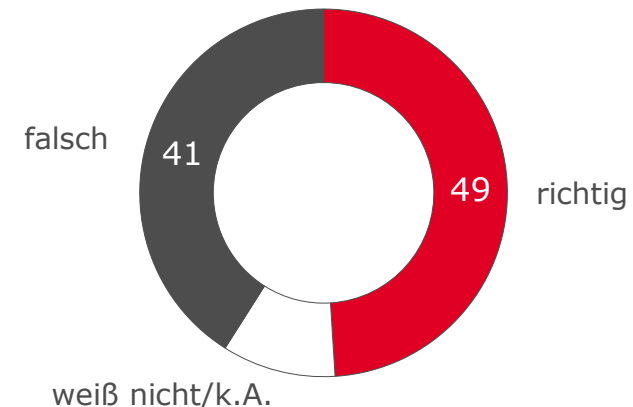
Meinungsbild: Finanzielle Förderung

Die Mehrheit (69 %) plädiert für die Beibehaltung der Förderung für Batterie-Elektroautos, darunter 45 %, die sie entgegen dem Regierungsbeschluss auch im bisherigen Umfang behalten möchten. Die beschlossene Streichung der Förderung für Plug-In-Hybride stößt dagegen auf etwas mehr Zustimmung als Ablehnung.

Die finanzielle Förderung für Pkw mit Batterie-Elektroantrieb sollte ...



Die beschlossene Streichung der Förderung für Plug-In-Hybride finden ...



Basis: alle 1.002 Befragte

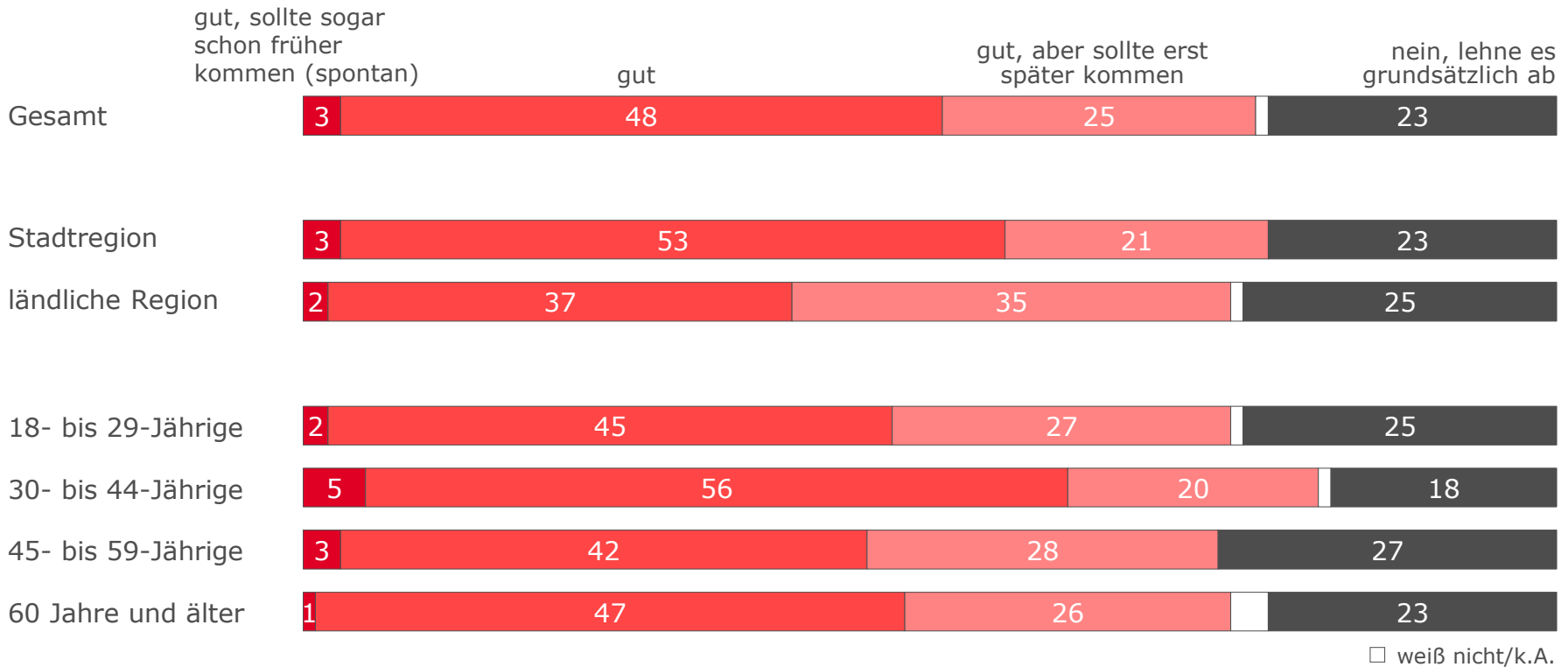
Frage 9a: „(...) Die Bundesregierung hat nun beschlossen, die finanzielle Förderung für Batterie-Elektroautos ab 2023 zu senken und für Plug-In-Hybride zu streichen. Wie stehen Sie zur Absenkung der finanziellen Förderung für Pkw mit Batterie-Elektroantrieb?“

Frage 9b: „Und wie stehen Sie zur Entscheidung, die Förderung für Plug-In-Hybride ab 2023 zu streichen?“

Meinungsbild: Verbrenner-Aus

Die klare Mehrheit (76 %) befürwortet das Verbrenner-Aus, darunter allerdings 25 %, die sich eine Verschiebung auf einen späteren Zeitpunkt wünschen – in ländlichen Regionen sogar 35 %. Ihnen stehen 23 % gegenüber, die das Verbrenner-Aus grundsätzlich ablehnen.

Es halten das ‚Verbrenner-Aus‘ für Pkw ab dem Jahr 2035 für ...



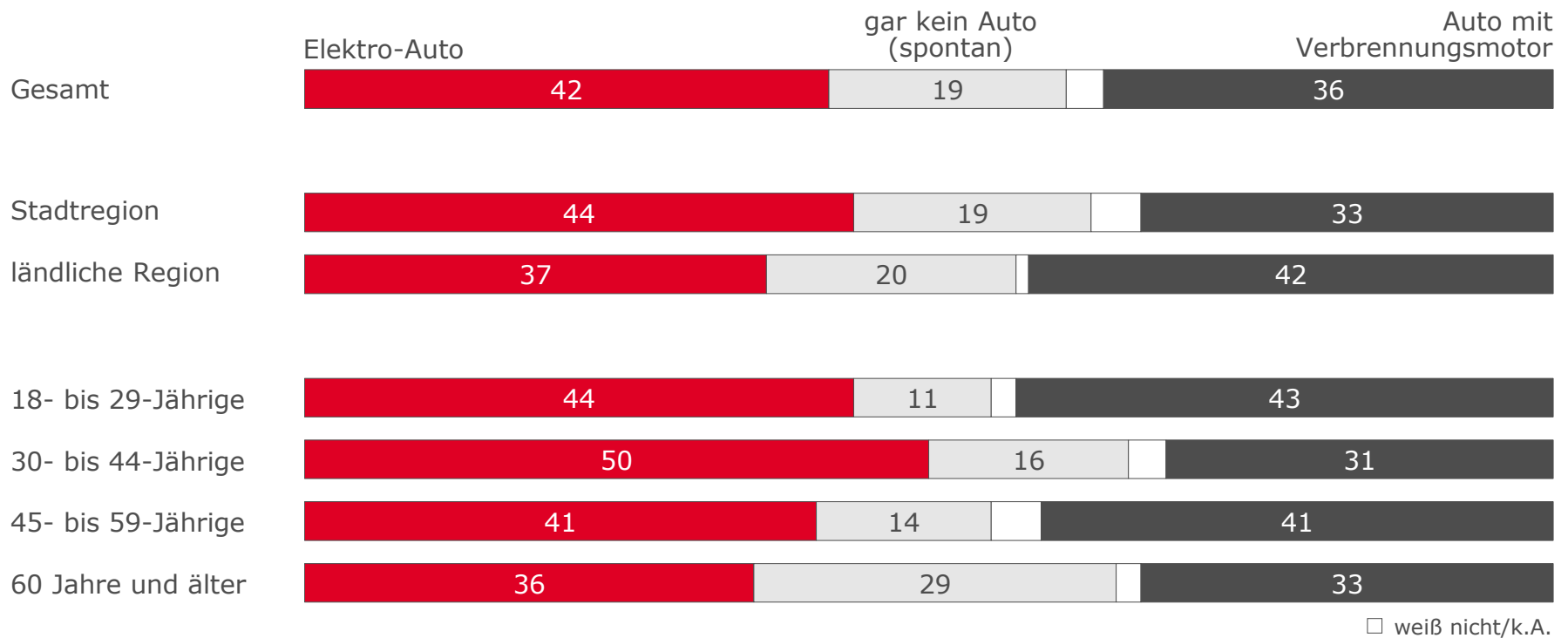
Basis: alle 1.002 Befragte

Frage 10: „(...) Finden Sie das Verbrenner-Aus ab 2035 gut – oder sollte das ‚Aus‘ erst zu einem späteren Zeitpunkt kommen – oder lehnen Sie ein Aus für Pkw mit Verbrennungsmotor grundsätzlich ab?“

Autokauf vor Verbrenner-Aus?

Wenn es darum geht, ob das Verbrenner-Aus ab 2035 eher dazu motiviert, schon davor ein Elektro-Auto zu kaufen – oder doch nochmal einen Verbrenner, so ist die Stimmungslage eher geteilt: 42 % tendieren zu Elektro – 36 % zum klassischen Verbrenner.

Es würden vor dem ‚Verbrenner-Aus‘ für Pkw nochmal kaufen ...



Basis: alle 1.002 Befragte

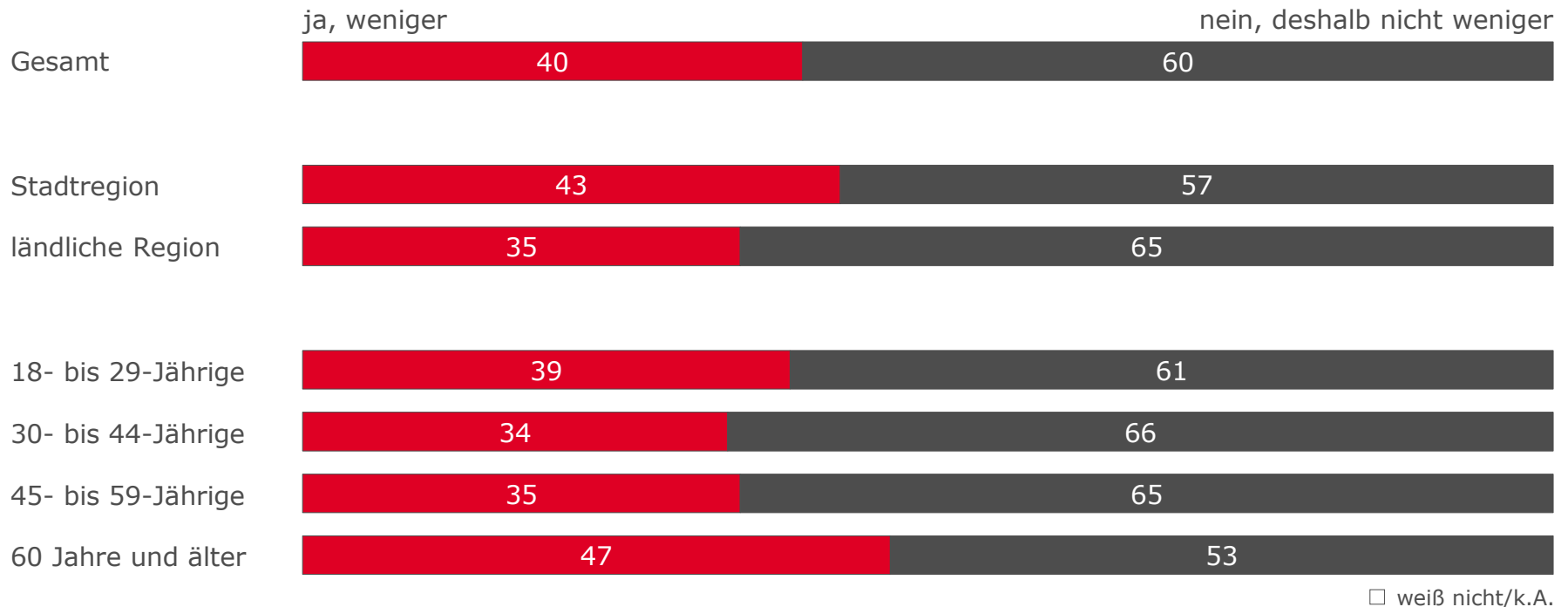
Frage 11: „Und wozu motiviert Sie das ‚Aus‘ für Pkw mit Verbrennungsmotor ab 2035: Dazu, bereits vor dem Verbrenner-Aus ein Elektro-Auto zu kaufen – oder vor dem ‚Aus‘ nochmal ein Auto mit Verbrenner-Motor zu kaufen?“

Reaktion auf die stark gestiegenen Kraftstoffpreise

- Fahrer von Benzinern/Diesel

Die stark gestiegenen Kraftstoffpreise haben immerhin 40 % der Nutzer von klassischen Verbrennern dazu bewogen, ihr Auto häufiger mal stehen zu lassen. Vermutlich aufgrund der besseren Alternativen (Stichwort: ÖPNV) eher Fahrer aus städtischen als aus ländlichen Regionen.

Es nutzen ihr Auto aufgrund der in letzter Zeit stark gestiegenen Kraftstoffpreise jetzt ...



Basis: 727 Fahrer von Autos mit Benzin- oder Dieselantrieb

Frage 12: „Die Kraftstoffpreise sind in letzter Zeit stark gestiegen. Nutzen Sie Ihr Auto deshalb jetzt weniger?“

Kraftstoff-Preisschwelle für Änderung der Pkw-Nutzung

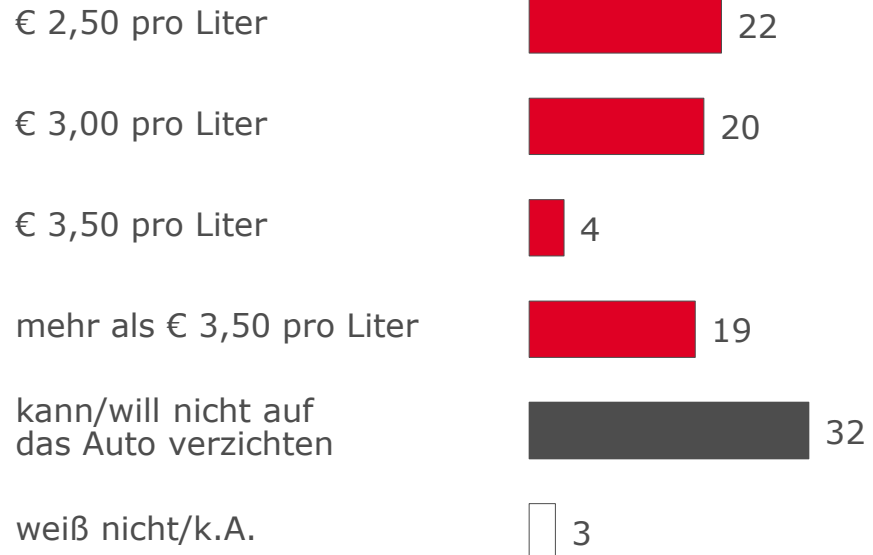
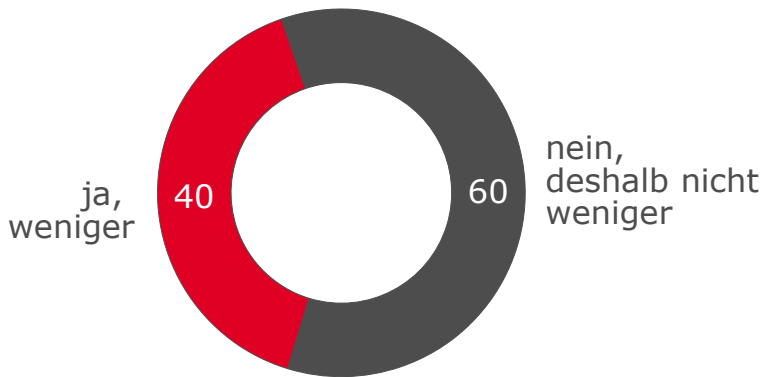
- Fahrer von Benzinern/Diesel

Für rund jeden Fünften (22%) derjenigen, die ihren Verbrenner trotz gestiegener Kraftstoffpreise bislang uneingeschränkt weaternutzen, wäre ein Literpreis ab € 2,50 die Schmerzgrenze, ab der sie ihr Auto auch mal stehen lassen würden. Für etwa jeweils ein weiteres Fünftel liegt die Schallmauer bei € 3,00 bzw. über € 3,50. Ihnen steht ein Drittel gegenüber, die nicht reduzieren können oder wollen.

Aufgrund in letzter Zeit stark gestiegener Kraftstoffpreise nutzen ihren Benzin/Diesel jetzt weniger ...

Es würden ihren Benzin/Diesel weniger nutzen ab einem Kraftstoffpreis von ...

(Basis: 437 Befragte ohne bisherige Wenigernutzung, gestützte Abfrage)



Basis: 727 Fahrer von Autos mit Benzin- oder Dieselantrieb

Frage 12: „Die Kraftstoffpreise sind in letzter Zeit stark gestiegen. Nutzen Sie Ihr Auto deshalb jetzt weniger?“

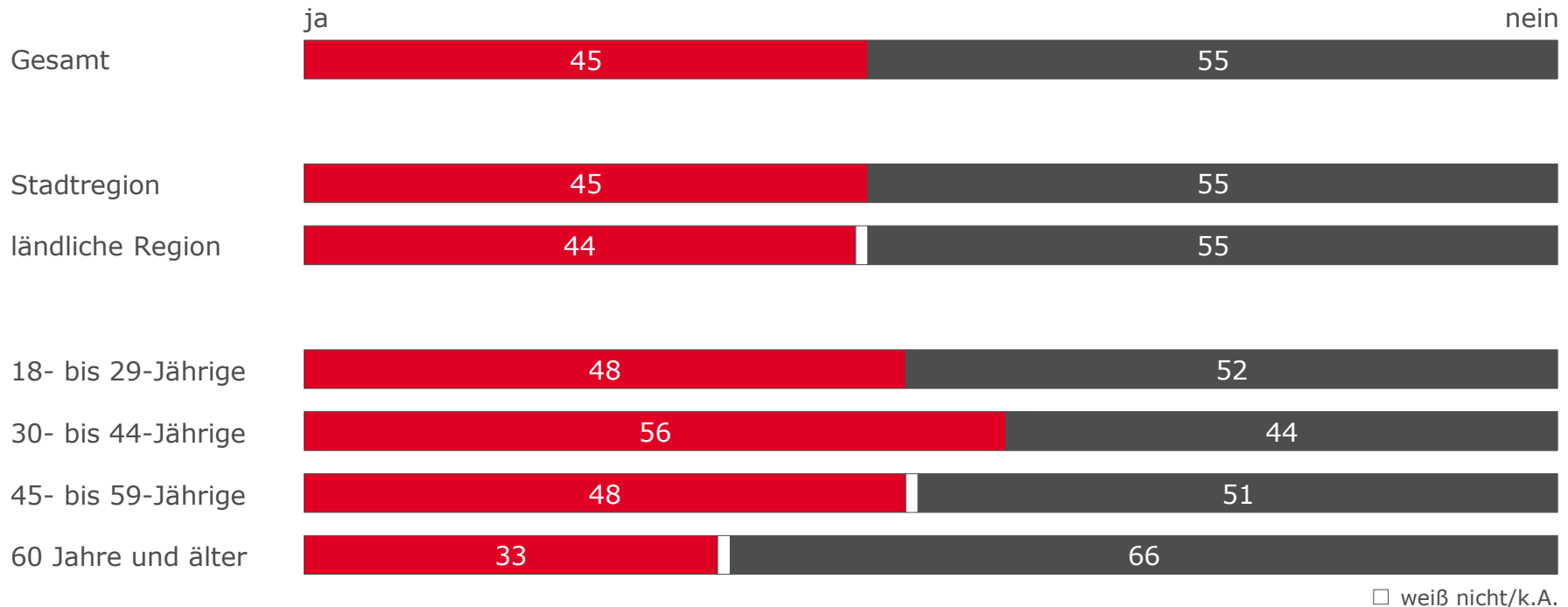
Frage 13: „Und ab welchem Kraftstoffpreis würden Sie Ihr Auto weniger nutzen: Ab 2,50 Euro pro Liter – ab 3 Euro – ab 3,50 Euro – oder erst, wenn der Liter noch teurer würde?“

Konsequenz aus den hohen Kraftstoffpreisen

- Fahrer von Benzinern/Diesel

Die hohen Kraftstoffpreise motivieren immerhin 45 % der Fahrer klassischer Verbrenner dazu, den Kauf eines Pkws mit alternativem Antrieb zumindest in Betracht zu ziehen, während die Mehrheit (55 %) dies verneint.

Hohe Kraftstoffpreise sind Grund, den Kauf eines Pkw mit alternativem Antrieb in Betracht zu ziehen ...



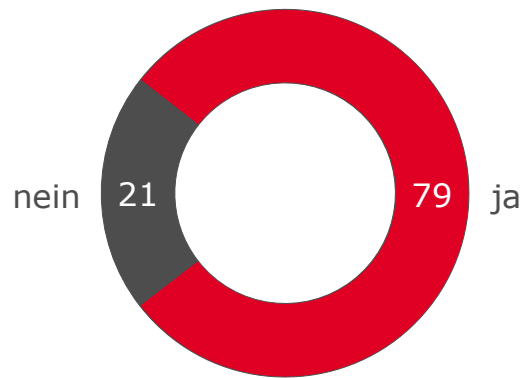
Basis: 727 Fahrer von Autos mit Benzin- oder Dieselantrieb

Frage 14: „Sind die hohen Kraftstoffpreise für Sie ein Grund, den Kauf eines Pkw mit alternativem Antrieb, also keinen Verbrenner, in Betracht zu ziehen?“

Anreize für Umstieg auf ÖPNV

Um Autofahrer zum (häufigeren) Umstieg auf den ÖPNV zu motivieren, wären vor allem mehr Linien und häufigere Fahrzeiten von Bussen und Bahnen notwendig. Aber auch eine höhere Zuverlässigkeit des ÖPNV, günstigere Preise und mehr Sicherheit wären Anreiz für jeweils mindestens jeden zweiten Pkw-Nutzer, zukünftig öfter mal auf Öffis umzusteigen.

Es nutzen das eigene Auto im Alltag zumindest hin und wieder



Es würde dazu beitragen, das eigene Auto seltener oder gar nicht mehr zu nutzen ... *)
(Basis: 792 Pkw-Nutzer)

mehr Linien und häufigere Fahrzeiten für Busse und Bahnen auch in ländlichen Regionen



weniger Verspätungen und verlässliche Anschlüsse



wenn der ÖPNV günstiger wäre, wie z.B. ein 9-Euro Nachfolgeticket



mehr Sicherheit im ÖPNV, also auch nachts



mehr Komfort im ÖPNV, also z.B. eine Sitzplatzgarantie



nichts davon



Pkw-Nutzer in ländlichen Regionen: 90 %

*) gestützte Abfrage, Mehrfachnennungen möglich
Basis: alle 1.002 Befragte

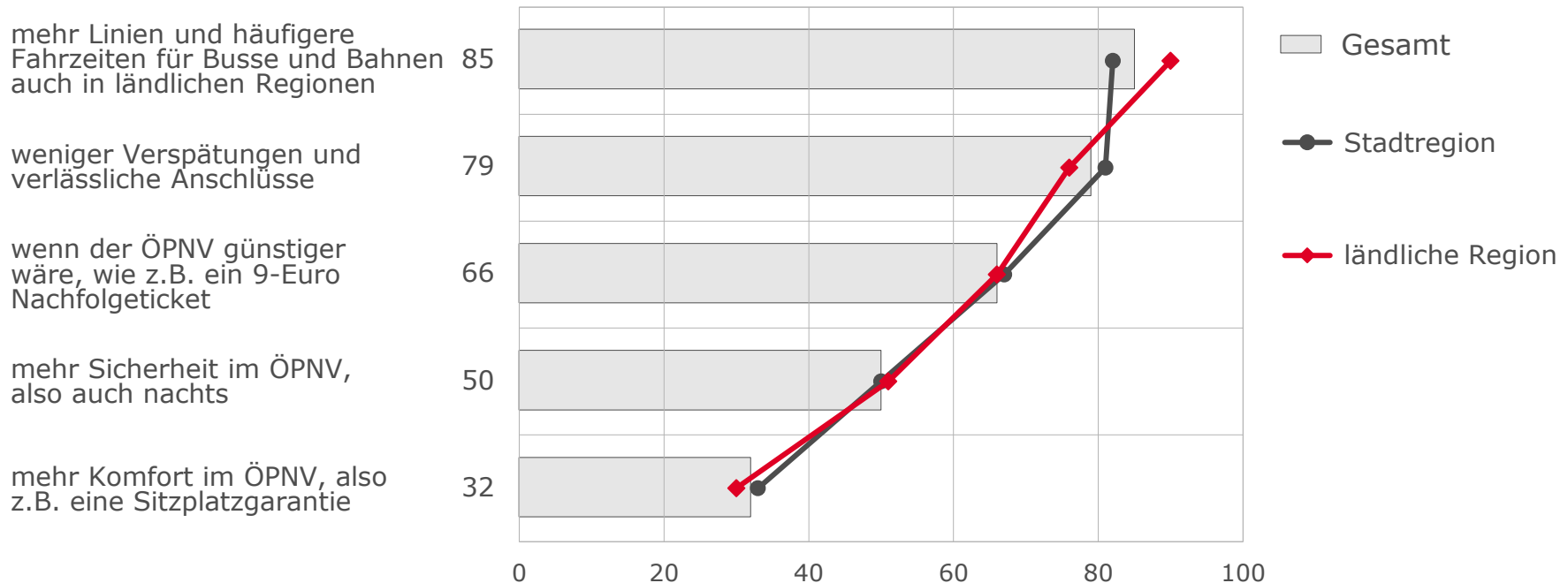
Frage 1a: „Bitte sagen Sie mir zunächst, welche der folgenden Fortbewegungsmöglichkeiten Sie selbst im Alltag zumindest hin und wieder nutzen.“
Frage 15: „Wenn Sie jetzt einmal an den ÖPNV denken: Welche der folgenden Faktoren würden dazu beitragen, dass Sie Ihr eigenes Auto weniger oder gar nicht mehr nutzen? Sagen Sie es mir jeweils mit ‚ja‘ oder ‚nein‘.“

Anreize für Umstieg auf ÖPNV

– Pkw-Nutzer nach Wohnort

Identische Rangreihe möglicher ÖPNV-Umstiegsanreize aus Sicht der autofahrenden Land- und Stadtbevölkerung. Verbesserte Taktung und mehr Linien auf dem Land noch wichtiger.

Es würde dazu beitragen, das eigene Auto seltener oder gar nicht mehr zu nutzen ... *)



*) gestützte Abfrage, Mehrfachnennungen möglich

Basis: 792 Befragte, die zumindest hin und wieder das eigene Auto nutzen.

Frage 15: „Wenn Sie jetzt einmal an den ÖPNV denken: Welche der folgenden Faktoren würden dazu beitragen, dass Sie Ihr eigenes Auto weniger oder gar nicht mehr nutzen? Sagen Sie es mir jeweils mit ‚ja‘ oder ‚nein‘.“

Anreize für Umstieg auf ÖPNV

– Pkw-Nutzer nach Alter

Verbesserte Taktung und mehr Linien sowie weniger Verspätungen und Anschlusssicherheit stehen für die Autonutzer in allen vier Altersgruppen ganz oben auf der Liste möglicher ÖPNV-Umstiegsanreize.

Es würde dazu beitragen, das eigene Auto seltener oder gar nicht mehr zu nutzen ... *)

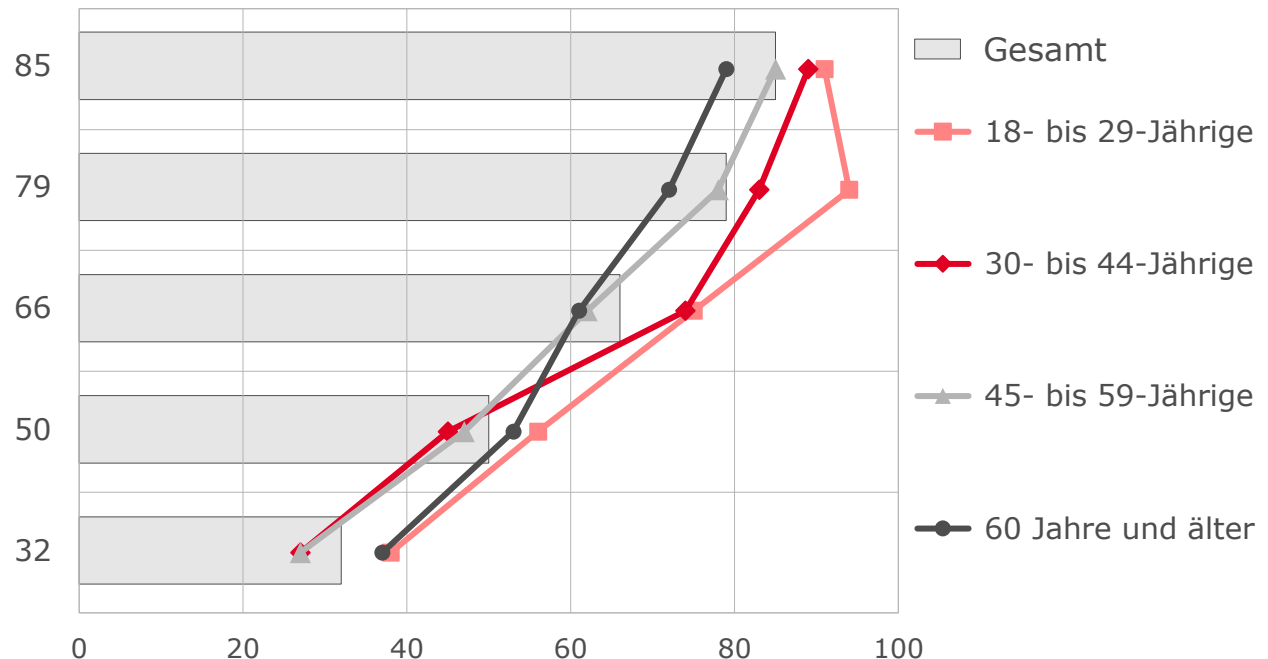
mehr Linien und häufigere Fahrzeiten für Busse und Bahnen auch in ländlichen Regionen

weniger Verspätungen und verlässliche Anschlüsse

wenn der ÖPNV günstiger wäre, wie z.B. ein 9-Euro Nachfolgeticket

mehr Sicherheit im ÖPNV, also auch nachts

mehr Komfort im ÖPNV, also z.B. eine Sitzplatzgarantie



*) gestützte Abfrage, Mehrfachnennungen möglich

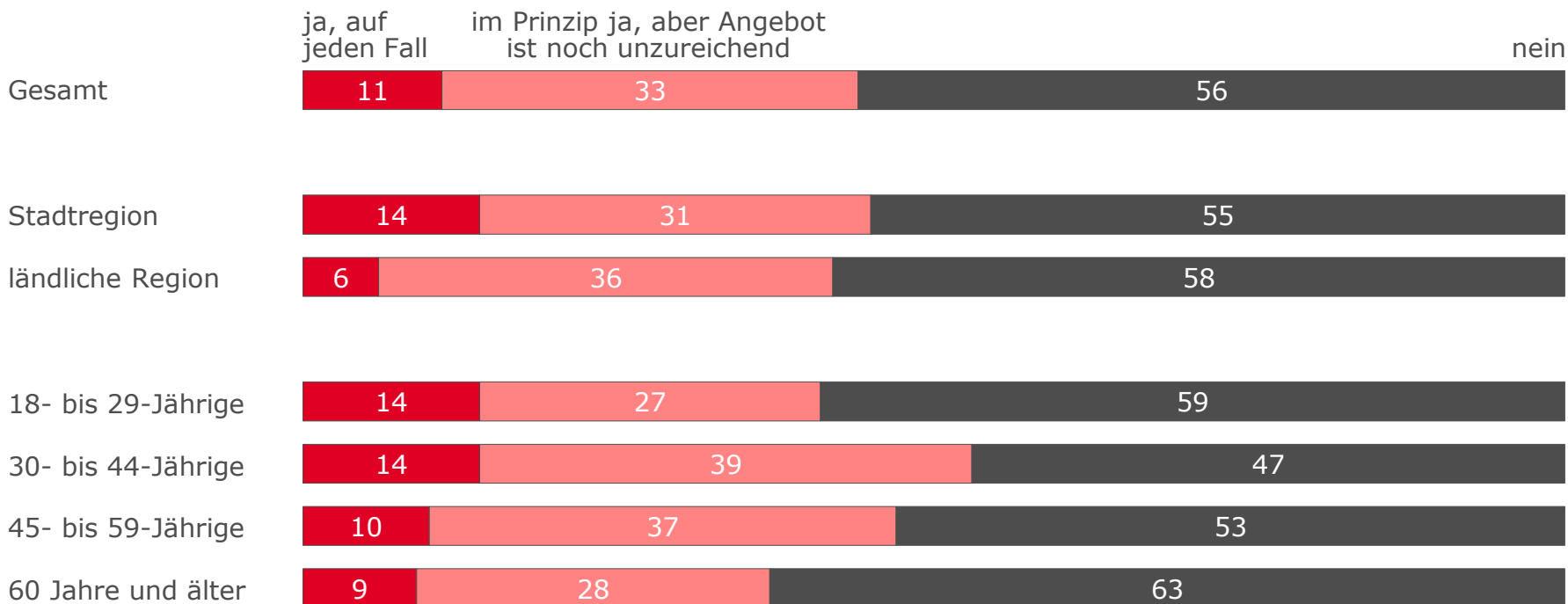
Basis: 792 Befragte, die zumindest hin und wieder das eigene Auto nutzen.

Frage 15: „Wenn Sie jetzt einmal an den ÖPNV denken: Welche der folgenden Faktoren würden dazu beitragen, dass Sie Ihr eigenes Auto weniger oder gar nicht mehr nutzen? Sagen Sie es mir jeweils mit ‚ja‘ oder ‚nein‘.“

Umstieg auf alternative Modelle wie Carsharing oder E-Leihfahrräder – Pkw-Nutzer

Die Vorstellung, auf das eigene Auto zu verzichten und auf alternative Modelle umzusteigen, spaltet: 56 % der Autofahrer können sich das nicht vorstellen, während 44 % zumindest eine prinzipielle Bereitschaft signalisieren. Darunter allerdings 33 %, für die das bisherige Angebot dafür noch nicht ausreichend attraktiv ist.

Es können sich vorstellen, auf das eigene Auto zu verzichten und z.B. auf Carsharing oder E-Leihfahrräder umzusteigen ...



□ weiß nicht/k.A.

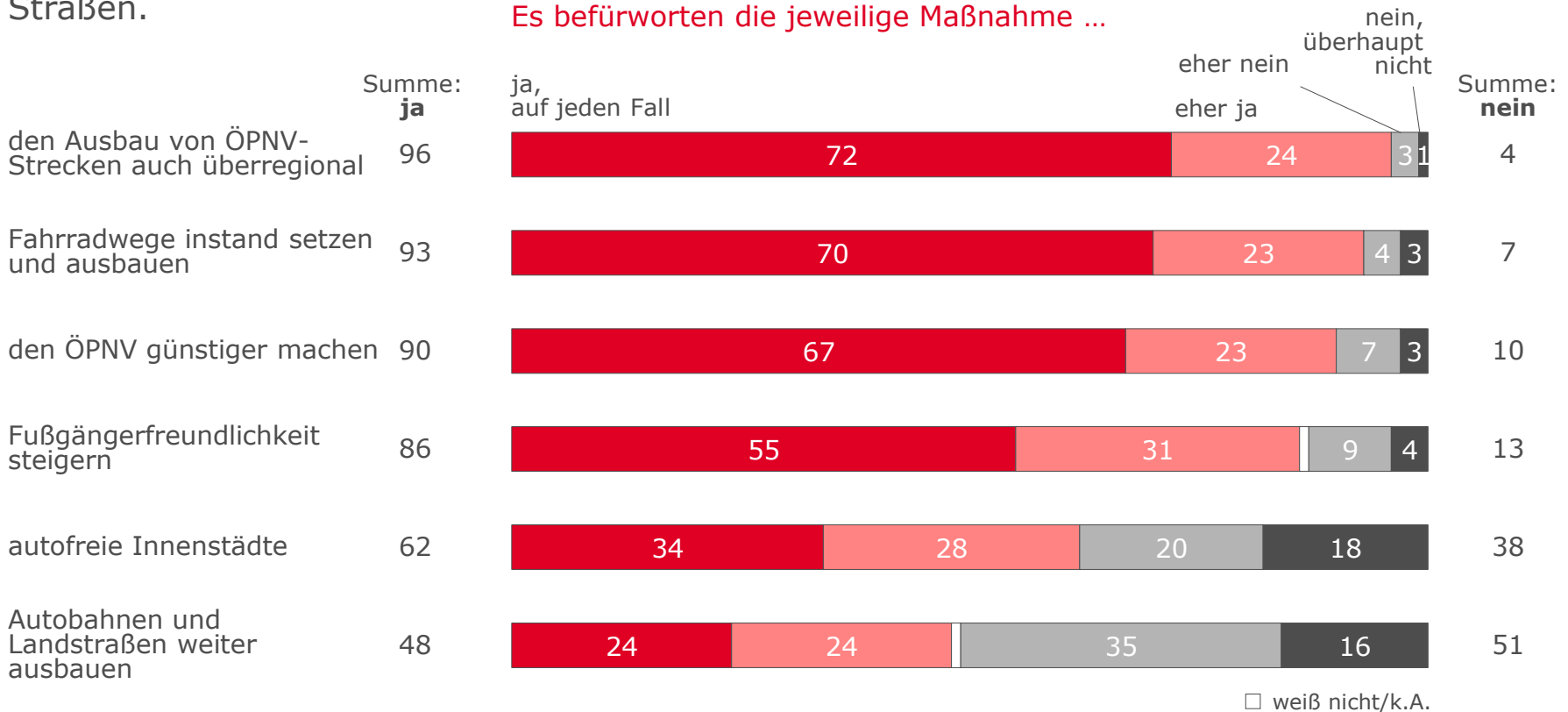
Basis: 792 Befragte, die zumindest hin und wieder das eigene Auto nutzen.

Frage 16: „Können Sie sich vorstellen, auf Ihr eigenes Auto zu verzichten und stattdessen alternative Modelle wie z.B. Carsharing oder E-Leihfahrräder zu nutzen?“

Meinungsbild: Zukünftige Mobilitätsmaßnahmen

Um die zukünftige Mobilität für Bürgerinnen und Bürger zu verbessern, wird fast einstimmig befürwortet, ÖPNV-Strecken auszubauen. Auf ähnlich hohem Niveau liegt die Zustimmung zum Ausbau von Fahrradwegen und der Wunsch nach einem günstigeren ÖPNV. Ein eher geteiltes Meinungsbild dagegen zu autofreien Innenstädten – und zum Ausbau von Autobahnen und Straßen.

Es befürworten die jeweilige Maßnahme ...



Basis: alle 1.002 Befragte

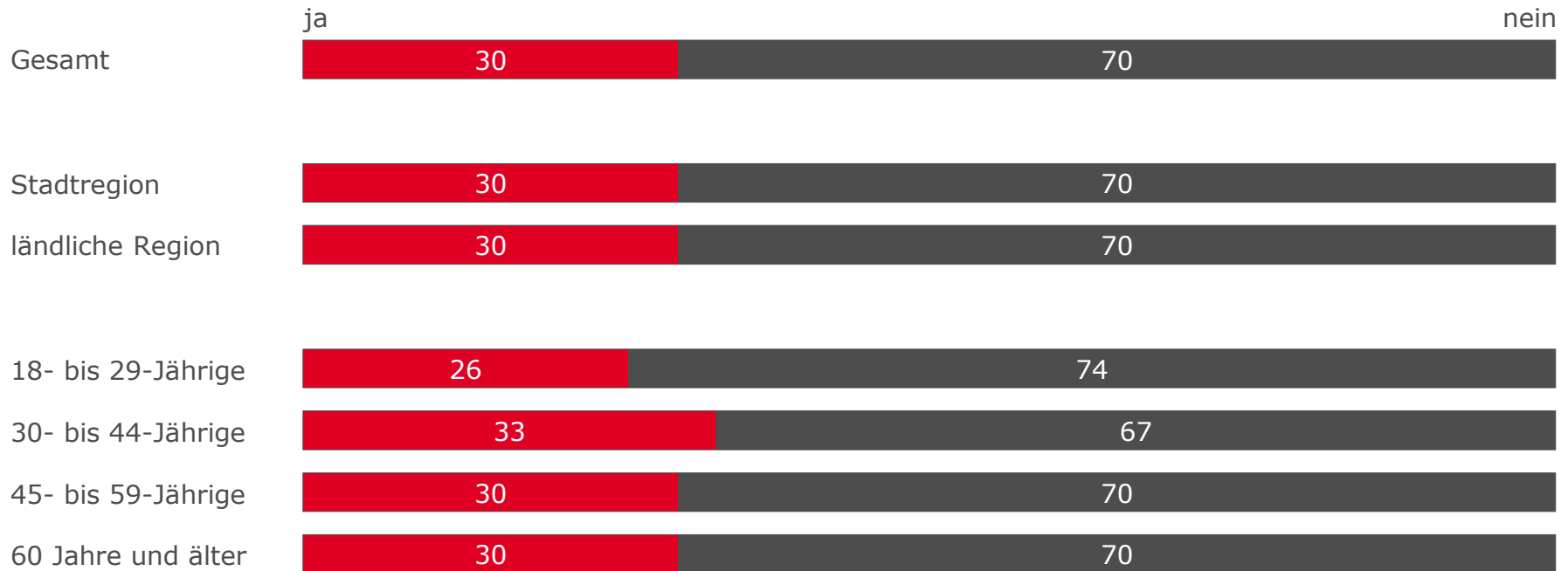
Frage 17: „Ich lese Ihnen jetzt einige Möglichkeiten vor, was für die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger zukünftig getan werden könnte. Bitte sagen Sie mir jeweils, ob Sie das befürworten: ja, auf jeden Fall – eher ja – eher nein – oder nein, überhaupt nicht.“

Mobilitätsverhalten

Veränderung des alltäglichen Mobilitätsverhaltens seit Corona und Energiekrise

Ein knappes Drittel sagt von sich, dass sich ihr alltägliches Mobilitätsverhalten im Vergleich zur Zeit vor Corona und Energiekrise geändert hat.

Ihr Mobilitätsverhalten im Alltag hat sich seit Corona und Energiekrise geändert ...



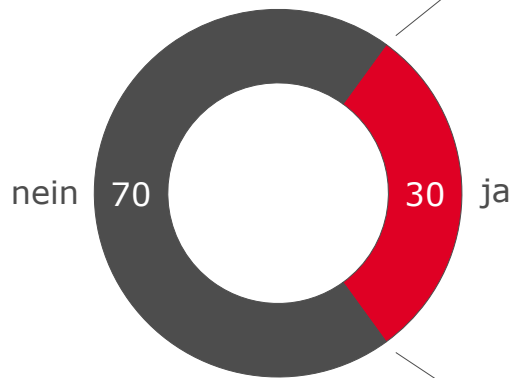
Basis: alle 1.002 Befragte

Frage 18: „Wenn Sie nun einmal daran denken, wie Sie sich in Ihrem Alltag – (...) – fortbewegen und das mit der Zeit vor Corona und der Energiekrise vergleichen: Hat sich Ihr alltägliches Mobilitäts-Verhalten seitdem geändert?“

Gründe für Veränderung der alltäglichen Mobilität seit Corona und Energiekrise

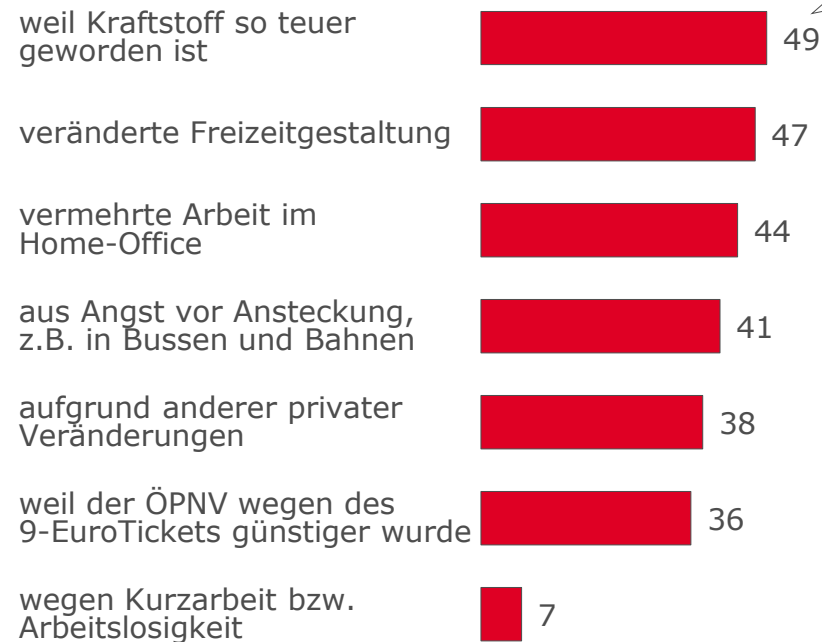
Die Gründe für die Änderung des eigenen Mobilitätsverhaltens sind vielfältig: Gestiegene Kraftstoffpreise, veränderte Freizeitgestaltung und mehr Home Office vor allem wg. Corona, Angst vor Ansteckung, das 9-Euro Ticket – aber auch anderweitige private Veränderungen.

Ihr Mobilitätsverhalten im Alltag hat sich seit Corona und Energiekrise geändert ...



Gründe für die Veränderung ihres Mobilitätsverhaltens ... *)
(Basis: 302 Befragte mit gerändertem Mobilitätsverhalten)

unter Auto/
Motorradfahrern
mit geändertem
Mobilitätsverhalten: 57 %



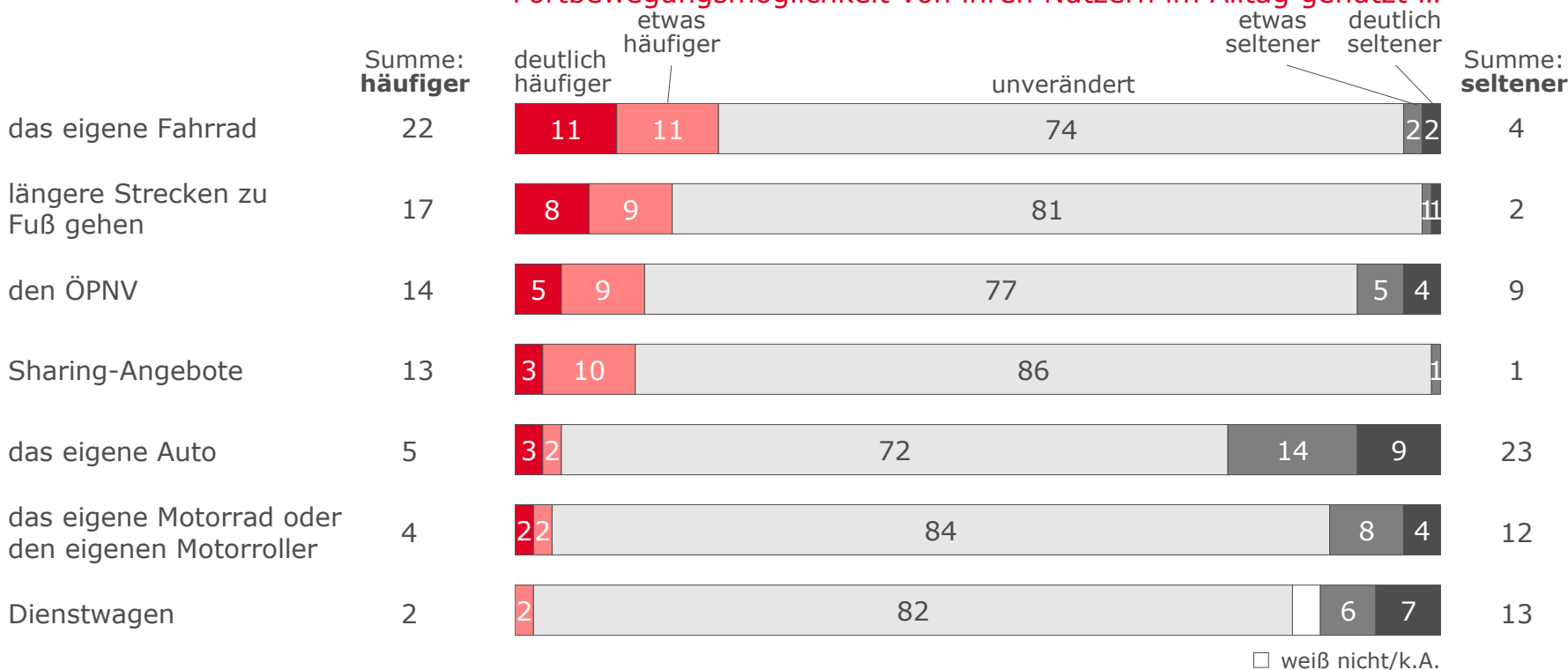
*) gestützte Abfrage, Mehrfachnennungen möglich
Basis: alle 1.002 Befragte

Frage 20: „Und aus welchen der folgenden Gründe hat sich Ihr Mobilitäts-Verhalten seit Beginn der Corona-Pandemie und der aktuellen Energiekrise geändert? Sagen Sie es mir einfach mit ‚ja‘ oder ‚nein‘.“

Nutzungsänderung bei Fortbewegungsmöglichkeiten seit Corona und Energiekrise – jeweilige Nutzer

Seit Corona und Energiekrise machen die jeweiligen Nutzer von Fahrrad, ÖPNV und Sharing-Angeboten spürbar häufiger Gebrauch – dies gilt auch für längere Strecken zu Fuß zurücklegen. Dagegen werden eigenes Auto, Motorrad, Motorroller oder Dienstwagen jetzt eher auch mal stehen gelassen.

Seit Corona und Energiekrise wird die jeweilige Fortbewegungsmöglichkeit von ihren Nutzern im Alltag genutzt ...



Basis: Befragte, die die jeweilige Fortbewegungsmöglichkeit im Alltag zumindest hin und wieder nutzen.

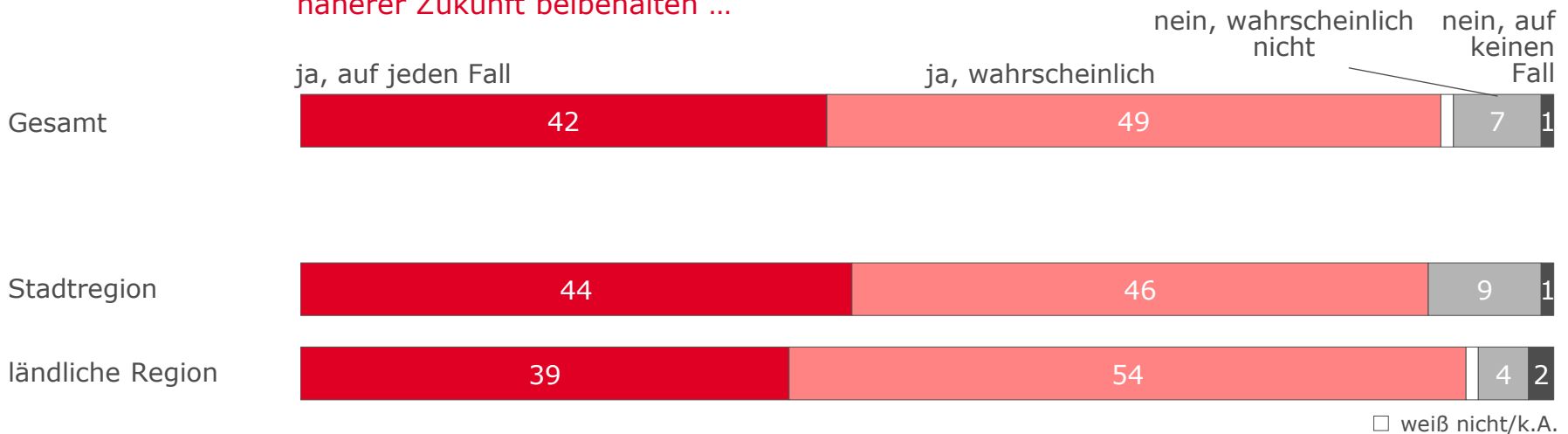
Frage 19: „Und wie hat sich Ihre Fortbewegung seit Beginn der Pandemie und der Energiekrise geändert (...)?“

Beibehaltung des Mobilitätsverhalten in näherer Zukunft

- Menschen mit geändertem Mobilitätsverhalten

Die Mehrheit derjenigen, die ihr Mobilitätsverhalten seit Corona und aktueller Energiekrise geändert haben, will dies auch in näherer Zukunft beibehalten.

Es wollen ihr geändertes Mobilitätsverhalten auch in näherer Zukunft beibehalten ...



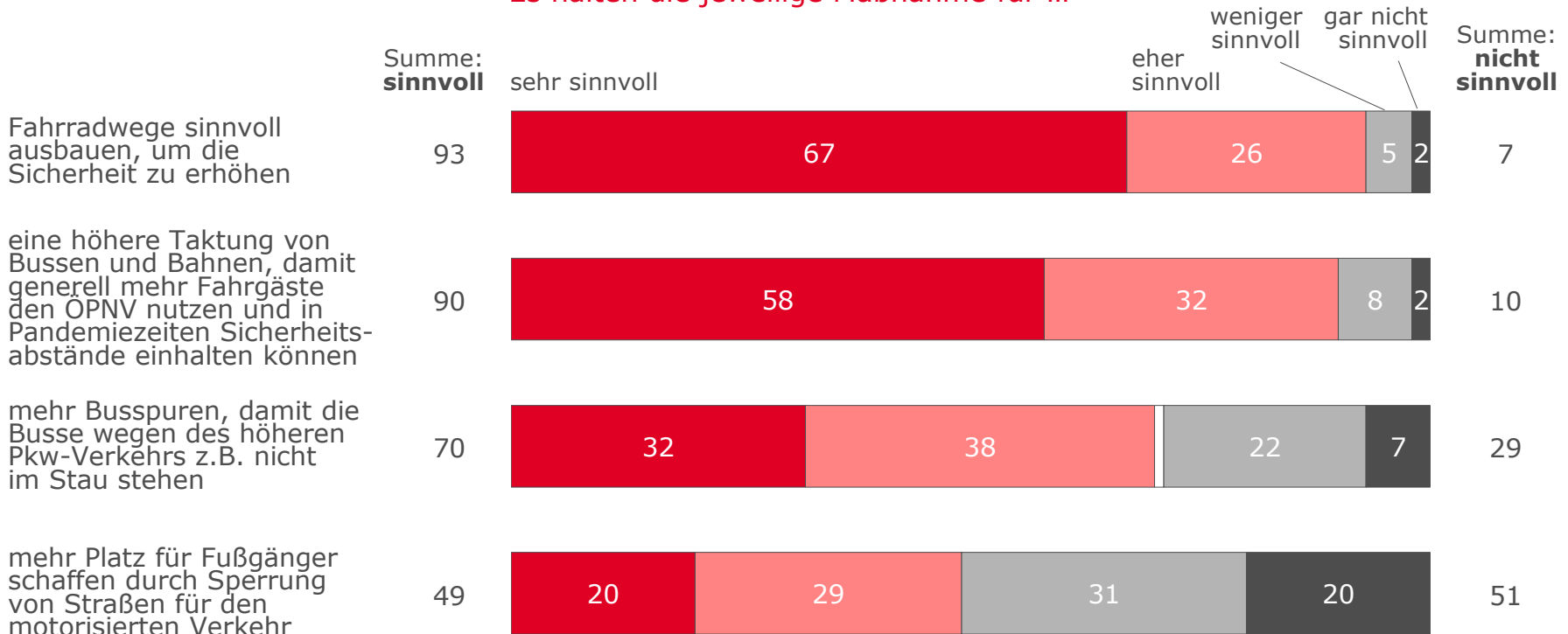
Basis: 302 Befragte mit geändertem Mobilitätsverhalten

Frage 21: „Sie hatten ja gesagt, dass sich Ihr Mobilitätsverhalten seit Beginn der Corona-Pandemie und der aktuellen Energiekrise geändert hat. Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie Ihr jetziges Mobilitätsverhalten in näherer Zukunft beibehalten werden?“

Beurteilung von Mobilitätsmaßnahmen während der Corona-Pandemie

Für eine effiziente und sichere Mobilität unter Corona-Bedingungen halten fast alle den Ausbau von Fahrradwegen sowie eine höhere Taktung von Bussen und Bahnen für sinnvoll. Gut zwei Drittel plädieren für mehr Busspuren, damit Busse wegen höherem Pkw-Verkehr nicht im Stau stehen. Geteiltes Meinungsbild dagegen zu Straßensperrungen zugunsten von Fußgängern.

Es halten die jeweilige Maßnahme für ...



Basis: alle 1.002 Befragte

Frage 22: „Während der Corona-Pandemie haben insbesondere Großstädte verschiedene Maßnahmen ergriffen, um weiter eine effiziente Mobilität zu ermöglichen und gleichzeitig Sicherheit für die Verkehrs-Teilnehmenden zu gewährleisten, wie z. B. die Einhaltung der Hygieneabstände. Ich lese Ihnen nun einige dieser Maßnahmen vor. Bitte sagen Sie mir jeweils, ob Sie es sinnvoll finden, dass diese Maßnahmen auch an Ihrem Wohnort ergriffen werden?“