

**„Wie gestalten wir die
Mobilitätswende?“**

Ergebnisse einer repräsentativen
Bevölkerungsbefragung

21. April 2022
f22.0104/41442 Dp

forsa
Gesellschaft für Sozialforschung
und statistische Analysen mbH
Gutenbergstraße 2
10587 Berlin
Telefon: (0 30) 6 28 82-0

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung	3
1. Nutzung von Fortbewegungsmitteln	4
1.1 Aktuelle Nutzungshäufigkeit bestimmter Fortbewegungsmittel	4
1.2 Veränderungen in der Nutzung seit Beginn der Corona-Pandemie	6
2. Wunsch bzw. Bereitschaft zu verändertem Mobilitätsverhalten	7
2.1 Wunsch mehr mit dem Fahrrad zu fahren und Hinderungsgründe	7
2.2 Aktuelle Autonutzung und Bereitschaft zu Verzicht auf eigenes Auto	9
3. Einstellungen zum Kauf eines Elektroautos	12
3.1 Kauf eines Elektroautos vorstellbar?	12
3.2 Gründe für den Kauf eines Elektroautos	14
3.3 Gründe gegen den Kauf eines Elektroautos	15
4. Bewertung des öffentlichen Personennahverkehrs im Ort	16
5. Zustimmung zu Maßnahmen der Verkehrspolitik	18
6. Homeoffice und Mobilität	23

Vorbemerkung

Im Auftrag der Stiftung „Lebendige Stadt“ hat forsa Gesellschaft für Sozialforschung und statistische Analysen mbH eine repräsentative Befragung mit dem Thema „Wie gestalten wir die Mobilitätswende?“ durchgeführt.

Im Rahmen der Untersuchung wurden insgesamt 1.002 nach einem systematischen Zufallsverfahren ausgewählte Personen ab 18 Jahren in der Bundesrepublik Deutschland befragt.

Die Erhebung wurde vom 8. bis 18. April 2022 mithilfe des bevölkerungsrepräsentativen Online-Panels forsa.Omninet durchgeführt. Die Untersuchungsbefunde werden im nachfolgenden Ergebnisbericht vorgestellt.

Die ermittelten Ergebnisse können lediglich mit den bei allen Stichprobenerhebungen möglichen Fehlertoleranzen (im vorliegenden Fall +/- 3 Prozentpunkte) auf die Gesamtheit der erwachsenen Bevölkerung in Deutschland übertragen werden.

1. Nutzung von Fortbewegungsmitteln

1.1 Aktuelle Nutzungshäufigkeit bestimmter Fortbewegungsmittel

Etwa zwei Drittel der Befragten (66 %) gehen in der letzten Zeit häufig (27 %) oder gar sehr häufig bzw. fast täglich (39 %) zu Fuß. Jeder Vierte (25 %) tut dies gelegentlich und 8 Prozent selten.

Fast zwei Drittel der Befragten (64 %) nutzen in der letzten Zeit häufig (26 %) oder gar sehr häufig (37 %) das Auto. 17 Prozent nutzen das Auto in letzter Zeit gelegentlich, 12 Prozent nutzen es selten und 7 Prozent nie.

Etwa ein Viertel (27 %) der Befragten nutzt in der letzten Zeit häufig (15 %) oder gar sehr häufig (12 %) das Fahrrad bzw. ein E-Bike. Etwas mehr als die Hälfte der Befragten (53 %) gibt an, dass sie das Fahrrad bzw. E-Bike in letzter Zeit selten (22 %) oder nie (31 %) nutzen.

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) wird in der letzten Zeit von 18 Prozent der Befragten sehr häufig (9 %) oder häufig (9 %) genutzt. Die Mehrheit (66 %) nutzt den ÖPNV allerdings in der letzten Zeit selten (31 %) oder nie (35 %).

Ein Motorrad bzw. Motorroller wird in der letzten Zeit nur von 11 Prozent überhaupt genutzt – und auch von diesen meist nur gelegentlich (3 %) oder selten (6 %). 88 Prozent der Befragten haben in der letzten Zeit nie ein Motorrad oder Motorroller genutzt.

▪ Aktuelle Nutzungshäufigkeit bestimmter Fortbewegungsmittel I

Das jeweilige Fortbewegungsmittel nutzen in der letzten Zeit

	sehr häufig (=fast täglich)	häufig	gelegentlich	selten	nie *)
	%	%	%	%	%
- zu Fuß gehen	39	27	25	8	1
- Auto	37	26	17	12	7
- Fahrrad / E-Bike	12	15	20	22	31
- öffentlicher Personennahverkehr	9	9	16	31	35
- Motorrad / Motorroller	0	2	3	6	88

*) an 100 Prozent fehlende Werte = „weiß nicht“ / keine Angabe

Unter 30-Jährige geben seltener als der Durchschnitt an, (sehr) häufig mit dem Auto zu fahren. Sie geben dafür häufiger als der Durchschnitt an, (sehr) häufig den ÖPNV zu nutzen.

▪ Aktuelle Nutzungshäufigkeit bestimmter Fortbewegungsmittel II

Das jeweilige Fortbewegungsmittel nutzen in der letzten Zeit (sehr) häufig:	insgesamt %	Frauen %	Männer %	18- bis 29-Jährige %	30- bis 44-Jährige %	45- bis 59-Jährige %	60 Jahre und älter %
- zu Fuß gehen	66	69	63	75	63	61	69
- Auto	64	61	66	44	75	69	59
- Fahrrad / E-Bike	27	22	32	33	28	25	25
- öffentlicher Personennahverkehr	18	20	16	48	15	11	13

Bewohner von Großstädten geben deutlich häufiger als Einwohner kleinerer Orte an, (sehr) häufig den öffentlichen Personennahverkehr zu nutzen. Bewohner von Orten unter 20.000 Einwohnern geben überdurchschnittlich oft an, (sehr) häufig das Auto zu nutzen.

▪ Aktuelle Nutzungshäufigkeit bestimmter Fortbewegungsmittel III

Das jeweilige Fortbewegungsmittel nutzen in der letzten Zeit (sehr) häufig:	insgesamt %	Ortsgröße (Einwohner):				
		unter 5.000 %	5.000 bis unter 20.000 %	20.000 bis unter 100.000 %	100.000 bis unter 500.000 %	500.000 und mehr %
- zu Fuß gehen	66	67	60	65	72	71
- Auto	64	79	76	68	52	38
- Fahrrad / E-Bike	27	24	23	26	29	34
- öffentlicher Personennahverkehr	18	6	10	11	25	40

1.2 Veränderungen in der Nutzung seit Beginn der Corona-Pandemie

Ein Drittel der Befragten (33 %) gibt an, seit Beginn der Corona-Pandemie häufiger zu Fuß zu gehen als in der Zeit davor. 62 Prozent sagen, dass sie unverändert häufig bzw. selten zu Fuß gehen und 5 Prozent meinen, dass sie nun seltener als vor Beginn der Corona-Pandemie zu Fuß gehen.

Auch in Bezug auf das Fahrrad bzw. E-Bike geben mehr Befragte an, es nun häufiger zu nutzen (20 %), als dass Befragte angeben, es nun seltener zu nutzen (8 %). Eine große Mehrheit gibt allerdings an, dass sich an der Häufigkeit der Nutzung nichts geändert hat (70 %).

14 Prozent nutzen das Auto ihrer Einschätzung nach seit Beginn der Pandemie häufiger, etwas mehr (20 %) nutzen es nun seltener und zwei Drittel (66 %) meinen, dass sie das Auto genauso häufig wie vor Beginn der Corona-Pandemie nutzen.

Der öffentliche Nahverkehr wird von einem Viertel der Befragten (26 %) seit Beginn der Corona-Pandemie seltener genutzt. 6 Prozent nutzen ihn häufiger. Die große Mehrheit der Befragten (67 %) gibt aber auch hier an, dass sich die Nutzungshäufigkeit nicht verändert hat.

- Veränderung der Nutzungshäufigkeit seit Beginn der Corona-Pandemie

Das jeweilige Verkehrsmittel nutzen im Zeitraum seit Frühjahr 2020

	häufiger als vor Beginn der Corona-Pandemie %	genauso häufig wie vor Beginn der Corona-Pandemie %	seltener als vor *) Beginn der Corona-Pandemie %
- zu Fuß gehen	33	62	5
- Fahrrad / E-Bike	20	70	8
- Auto	14	66	20
- öffentlicher Personen- nahverkehr	6	67	26

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“ / keine Angabe

2. Wunsch bzw. Bereitschaft zu verändertem Mobilitätsverhalten

2.1 Wunsch mehr mit dem Fahrrad zu fahren und Hinderungsgründe

47 Prozent der Befragten, die in letzter Zeit nicht täglich mit dem Fahrrad oder E-Bike fahren, würden gerne künftig mehr tägliche Strecken (bspw. zur Arbeit oder zum Einkaufen) mit dem Fahrrad fahren. 49 Prozent würden dies nicht gerne.

Insbesondere Befragte unter 45 Jahren geben an, künftig gerne mehr tägliche Strecken mit dem Fahrrad zu fahren. Westdeutsche äußern dies häufiger als Ostdeutsche und Männer häufiger als Frauen.

▪ Würden Sie gerne mehr mit dem Fahrrad fahren? *)

	Es würden gerne künftig mehr tägliche Strecken (bspw. zur Arbeit oder zum Einkaufen) mit dem Fahrrad fahren	
	ja %	nein **) %
insgesamt	47	49
Ost	39	58
West	48	48
Frauen	42	54
Männer	52	44
18- bis 29-Jährige (***)	78	18
30- bis 44-Jährige	57	40
45- bis 59-Jährige	44	51
60 Jahre und älter	29	66
Ortsgröße (Einwohner):		
unter 5.000	37	60
5.000 bis unter 20.000	47	49
20.000 bis unter 100.000	51	45
100.000 bis unter 500.000	50	43
500.000 und mehr	41	54

*) Basis: Befragte, die in letzter Zeit nicht fast täglich mit dem Fahrrad oder E-Bike fahren

**) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

***) Tendenzangaben aufgrund geringer Fallzahlen

54 Prozent der Befragten, die künftig gerne mehr tägliche Strecken mit dem Fahrrad fahren möchten, geben an, dass sie daran bisher das Wetter hindert. 40 Prozent geben an, dass die Entfernungen zu groß sind.

Fehlende sichere Fahrradwege sind für 39 Prozent der Befragten, die künftig gerne mehr mit dem Fahrrad fahren möchten, ein Grund, weshalb sie es bisher nicht öfter tun.

Dass andere Verkehrsmittel schneller (29 %) oder komfortabler (27 %) sind, nennt etwas mehr als jeder Vierte als Grund. Fehlende sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder werden von 23 Prozent als Hinderungsgrund angeführt. Die eigene Gesundheit oder Fitness nennen 17 Prozent als Grund.

Insbesondere Männer geben als Hinderungsgrund an, dass andere Verkehrsmittel komfortabler sind.

▪ **Hinderungsgründe, weshalb bisher nicht mehr mit dem Fahrrad gefahren wird *)**

Es hindert sie bisher daran, mehr tägliche Strecken mit dem Fahrrad zu fahren	insgesamt **)	Frauen	Männer
	%	%	%
- Wetter	54	52	57
- Entfernungen zu groß	40	37	43
- fehlende sichere Fahrradwege	39	42	36
- andere Verkehrsmittel sind schneller	29	25	32
- andere Verkehrsmittel sind komfortabler	27	16	36
- fehlende sichere Abstellmöglichkeiten für Fahrräder	23	23	22
- eigene Gesundheit / Fitness	17	21	14
nichts davon	6	5	7

*) Basis: Befragte, die künftig gerne mehr tägliche Strecken mit dem Fahrrad fahren möchten

**) Prozentsumme größer 100, da Mehrfachnennungen möglich

2.2 Aktuelle Autonutzung und Bereitschaft zu Verzicht auf eigenes Auto

86 Prozent der Befragten steht in ihrem Haushalt mindestens ein Auto (inkl. privat genutzter Firmen- und Dienstwagen, ohne Carsharing) dauerhaft zur Verfügung, das sie selbst als Fahrer/in oder Beifahrer/in nutzen.

13 Prozent der Befragten haben kein Auto im Haushalt, das sie nutzen. Darunter sind überdurchschnittlich viele Befragte unter 30 Jahren sowie Bewohner von Städten mit mindestens 500.000 Einwohnern.

- Anzahl Autos im Haushalt

Anzahl der selbst genutzten Autos (als Fahrer/in oder Beifahrer/in), die im Haushalt dauerhaft zur Verfügung stehen *)

	keines %	1 %	2 %	3 oder mehr **) %
insgesamt	13	46	33	7
Ost	19	45	31	5
West	12	46	34	7
Frauen	16	46	31	6
Männer	11	46	36	7
18- bis 29-Jährige	31	36	23	9
30- bis 44-Jährige	13	35	46	5
45- bis 59-Jährige	8	39	41	11
60 Jahre und älter	11	62	23	3
Ortsgröße (Einwohner):				
unter 5.000	3	41	42	14
5.000 bis unter 20.000	7	42	43	7
20.000 bis unter 100.000	10	48	36	6
100.000 bis unter 500.000	14	49	27	8
500.000 und mehr	34	47	16	2

*) auch privat genutzte Firmen- und Dienstwagen, ohne Carsharing

**) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“ / keine Angabe

Befragte, denen in ihrem Haushalt mindestens ein Auto dauerhaft zur Verfügung steht, wurden gefragt, ob sie sich vorstellen könnten, unter bestimmten Umständen – wie z.B. bei einer besseren ÖPNV-Anbindung oder einer besseren Verfügbarkeit von Sharing-Angeboten – auf ein eigenes Auto zu verzichten.

Etwa ein Drittel der Befragten (34 %) kann sich vorstellen unter Umständen auf ein eigenes Auto zu verzichten. 62 Prozent können sich das nicht vorstellen.

Bewohner von Großstädten können sich den Verzicht auf das eigene Auto eher vorstellen als Befragte aus kleineren Orten.

▪ Verzicht auf eigenes Auto vorstellbar? *)

Es könnten sich vorstellen, unter bestimmten Umständen (z.B. bessere ÖPNV-Anbindung oder bessere Verfügbarkeit von Sharing-Angeboten) auf ein eigenes Auto zu verzichten

	ja %	nein **) %
insgesamt	34	62
Ost	30	66
West	34	62
Frauen	34	60
Männer	34	65
18- bis 29-Jährige ***)	60	39
30- bis 44-Jährige	39	58
45- bis 59-Jährige	23	72
60 Jahre und älter	30	66
Ortsgröße (Einwohner):		
unter 5.000	20	75
5.000 bis unter 20.000	28	67
20.000 bis unter 100.000	39	58
100.000 bis unter 500.000	42	56
500.000 und mehr	36	60

*) Basis: Befragte, denen in ihrem Haushalt mindestens ein Auto dauerhaft zur Verfügung steht

**) an 100 Prozent fehlende Werte = „weiß nicht“ / keine Angabe

***) Tendenzangabe aufgrund geringer Fallzahlen

Befragte, die sich unter bestimmten Umständen den Verzicht auf ein eigenes Auto vorstellen können, wurden gefragt, was dafür gegeben sein muss.

Am häufigsten nennen die Befragten günstigere Preise für den öffentlichen Nahverkehr (67 %), eine höhere Taktung von Bussen und Bahnen im Nahverkehr (65 %), eine bessere Abstimmung zwischen den unterschiedlichen Angeboten (z.B. Anschlussverbindungen) (59 %) sowie gut ausgebaute Fahrradwege (54 %).

Umfassende Carsharing-Angebote werden von 41 Prozent der Befragten genannt. 32 Prozent geben an, dass eine Bushaltestelle in der Nähe gegeben sein muss, damit sie erwägen, auf ein eigenes Auto zu verzichten.

Eine bessere Verknüpfung der Mobilitätsangebote (z.B. in Apps) (29 %), ausreichend Fahrradstellplätze (25 %) bzw. eine Bahnstation in der Nähe (25 %) werden von etwa einem Viertel der Befragten genannt. Ein umfassendes Angebot an Leihfahrrädern, Leihrollern etc. (12 %) wird von vergleichsweise wenigen Befragten genannt.

7 Prozent machen weitere Angaben, die sich überwiegend auf den öffentlichen Nahverkehr beziehen, wie z.B. bessere Verbindungen zum Arbeitsort, bessere Angebote im ländlichen Raum oder in der Nacht.

Gut ausgebaute Fahrradwege und ausreichend Fahrradstellplätze werden von Männern etwas häufiger genannt als von Frauen.

▪ Umstände, unter denen der Verzicht auf ein eigenes Auto vorstellbar wäre *)

Um den Verzicht auf ein eigenes Auto zu erwägen, muss gegeben sein	insgesamt **)	Frauen	Männer
	%	%	%
- günstigere Preise für den öffentlichen Nahverkehr	67	67	67
- höhere Taktung von Bussen und Bahnen im Nahverkehr	65	68	62
- bessere Abstimmung zwischen den unterschiedlichen Angeboten (z.B. Anschlussverbindungen)	59	53	64
- gut ausgebaute Fahrradwege	54	49	58
- umfassende Carsharing-Angebote	41	42	40
- Bushaltestelle in der Nähe	32	40	25
- bessere Verknüpfung der Mobilitätsangebote (z.B. in Apps)	29	27	30
- ausreichend Fahrradstellplätze	25	20	30
- Bahnstation in der Nähe	25	25	25
- umfassendes Angebot an Leihfahrrädern, Leihrollern etc.	12	12	13
- Sonstiges	7	8	7

*) Basis: Befragte, denen in ihrem Haushalt mindestens ein Auto dauerhaft zur Verfügung steht und die sich unter bestimmten Umständen den Verzicht auf ein eigenes Auto vorstellen können

**) Prozentsumme größer 100, da Mehrfachnennungen möglich

3. Einstellungen zum Kauf eines Elektroautos

3.1 Kauf eines Elektroautos vorstellbar?

42 Prozent der Befragten können sich vorstellen, dass das nächste Auto, das sie sich kaufen, ein Elektroauto sein wird. 35 Prozent können sich das nicht vorstellen.

15 Prozent geben an, dass sie sich kein Auto (mehr) kaufen werden und 8 Prozent können oder wollen bei dieser Frage keine Auskunft geben.

Insbesondere Männer sowie 30- bis 44-Jährige können sich vorstellen, dass das nächste Auto, das sie sich kaufen, ein Elektroauto sein wird. Ostdeutsche und Frauen können sich dies etwas seltener vorstellen.

Die Ostdeutschen, unter 30- und über 60-Jährige sowie Einwohner sehr großer Städte mit mindestens 500.000 Einwohnern geben häufiger als der Durchschnitt an, sich kein Auto (mehr) zu kaufen.

Befragte mit mehreren Autos im Haushalt können sich überdurchschnittlich oft vorstellen, sich als nächstes ein Elektroauto zu kaufen. Zwischen Befragten, die (sehr) häufig das Auto nutzen und dem Durchschnitt zeigen sich diesbezüglich keine nennenswerten Unterschiede.

▪ Kauf eines Elektroautos

Es können sich vorstellen, dass das nächste Auto, das sie sich kaufen, ein Elektroauto sein wird

	ja	nein	werde mir kein *) Auto (mehr) kaufen
	%	%	%
insgesamt	42	35	15
Ost	29	36	23
West	44	35	14
Frauen	33	37	19
Männer	51	33	11
18- bis 29-Jährige	43	32	21
30- bis 44-Jährige	54	29	11
45- bis 59-Jährige	42	41	6
60 Jahre und älter	32	35	23
Ortsgröße (Einwohner):			
unter 5.000	47	40	4
5.000 bis unter 20.000	45	36	10
20.000 bis unter 100.000	44	37	12
100.000 bis unter 500.000	42	35	15
500.000 und mehr	30	26	35
Autos im Haushalt			
- keines	10	22	63
- eins	40	37	11
- zwei oder mehr	53	37	5
Autonutzung: (sehr) häufig	46	41	6

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“ / keine Angabe

3.2 Gründe für den Kauf eines Elektroautos

Befragte, die sich vorstellen können, dass das nächste Auto, das sie sich kaufen, ein Elektroauto sein wird, wurden nach den für sie wichtigsten Gründen dafür gefragt.

74 Prozent der Befragten nennen Klimaschutz- und Umweltaspekte als wichtigsten Grund für die Anschaffung eines Elektroautos. Etwa die Hälfte der Befragten nennt hohe Preise für Benzin und Diesel (49 %) sowie die staatliche Förderung und andere finanzielle Anreize (47 %).

Die Unsicherheit über die Zukunft von Benzin- und Diesel-Fahrzeugen wird von 42 Prozent als einer der wichtigsten Gründe angesehen, Technik, Komfort und Fahrgefühl von 30 Prozent. 7 Prozent nennen andere Gründe.

Während Frauen etwas häufiger Klimaschutz- und Umweltaspekte anführen, nennen die Männer häufiger die staatliche Förderung und andere finanzielle Anreize sowie Technik, Komfort und Fahrgefühl.

▪ Wichtigste Gründe für die Anschaffung eines Elektroautos *)

Es wäre einer der wichtigsten Gründe für die Anschaffung eines Elektroautos:	insgesamt **)	Frauen	Männer
	%	%	%
- Klimaschutz- und Umweltaspekte	74	80	71
- hohe Preise für Benzin und Diesel	49	51	48
- staatliche Förderung und andere finanzielle Anreize	47	35	55
- Unsicherheit über Zukunft von Benzin- und Diesel-Fahrzeugen	42	43	41
- Technik, Komfort und Fahrgefühl	30	17	38
- andere Gründe	7	5	8

*) Basis: Befragte, die sich vorstellen können, dass das nächste Auto, das sie sich kaufen, ein Elektroauto sein wird

***) Prozentsumme größer 100, da Mehrfachnennungen möglich

3.3 Gründe gegen den Kauf eines Elektroautos

Befragte, die sich nicht vorstellen können, als nächstes ein Elektroauto zu kaufen, nennen mehrheitlich die geringe Reichweite (69 %), die hohen Anschaffungskosten (64 %), unzureichende Lademöglichkeiten zu Hause (62 %) sowie im öffentlichen Raum (59 %) sowie lange Lagezeiten (52 %) als für sie wichtigste Gründe gegen ein Elektroauto.

Somit werden sämtliche Gründe, die zur Auswahl standen, jeweils von einer Mehrheit der Befragten, die sich nicht vorstellen können, als nächstes ein Elektroauto zu kaufen, als wichtig angesehen.

23 Prozent nennen zudem andere Gründe.

Sämtliche zur Auswahl stehenden Gründe werden von den Männern häufiger angegeben als von den Frauen.

▪ Wichtigste Gründe gegen den Kauf eines Elektroautos *)

Es wäre einer der wichtigsten Gründe gegen die Anschaffung eines Elektroautos:	insgesamt **)	Frauen	Männer
	%	%	%
- geringe Reichweite	69	63	75
- hohe Anschaffungskosten	64	60	69
- unzureichende Lademöglichkeiten zu Hause	62	57	67
- unzureichende Lademöglichkeiten im öffentlichen Raum	59	56	63
- lange Ladezeiten	52	50	54
- andere Gründe	23	26	20

*) Basis: Befragte, die sich nicht vorstellen können, dass das nächste Auto, das sie sich kaufen, ein Elektroauto sein wird

**) Prozentsumme größer 100, da Mehrfachnennungen möglich

4. Bewertung des öffentlichen Personennahverkehrs im Ort

Die Befragten wurden gebeten, den öffentlichen Personennahverkehr in ihrem Ort bezüglich verschiedener Kriterien nach Schulnoten zu bewerten.

Mit einer durchschnittlichen Note von 2,5 wird der Aspekt Sicherheit von den Befragten am positivsten bewertet. Es folgt mit 2,7 die Erreichbarkeit (z.B. Entfernung zur nächsten Station). Beide genannte Aspekte werden dabei von etwa der Hälfte der Befragten mit „gut“ oder „sehr gut“ bewertet.

Überwiegend mit „gut“, „befriedigend“ oder „ausreichend“ werden die Aspekte Sauberkeit, Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit sowie Service (z.B. App, Online-Fahrkartenkauf) bewertet, welche eine durchschnittliche Bewertung zwischen 2,9 und 3,1 erreichen.

Am schlechtesten wird der ÖPNV im Ort hinsichtlich der Aspekte Taktung (3,7) und Preis (4,0) bewertet.

Insbesondere bei Aspekten, deren Bewertung eine zumindest gelegentliche Nutzung von Bus und Bahn erfordern, trauen sich viele Befragte kein Urteil zu: So gibt es bei den Aspekten Service (28 %), Sauberkeit (22 %), Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit (19 %), Sicherheit (18 %) und Preis (17 %) relativ hohe „weiß nicht“-Anteile.

▪ Bewertung des öffentlichen Personennahverkehrs im Ort nach Schulnoten

Es bewerten den öffentlichen Personennahverkehr in ihrem Ort bezüglich	1	2	3	4	5	6	*)	Mittelwert
	sehr gut %	%	%	%	%	ungenügend %		
- Sicherheit	15	35	19	9	3	3		2,5
- Erreichbarkeit (z.B. Entfernung der nächsten Station)	24	30	19	8	6	9		2,7
- Sauberkeit	6	29	25	12	5	3		2,9
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	6	28	25	12	7	6		3,0
- Service (z.B. App, Online-Fahrkartenkauf)	8	24	18	11	7	7		3,1
- Taktung	5	20	20	16	13	17		3,7
- Preis	2	10	22	22	18	13		4,0

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

Insbesondere hinsichtlich der Aspekte Erreichbarkeit, Service und Taktung zeigen sich große Unterschiede in Abhängigkeit von der Ortsgröße: Die genannten Aspekte werden von Befragten aus Großstädten deutlich positiver bewertet als von Bewohnern kleinerer Orte.

▪ Durchschnittliche Bewertung des öffentlichen Personennahverkehrs im Ort nach Schulnoten

Es bewerten den öffentlichen Personennahverkehr in ihrem Ort bezüglich:	insgesamt *) Ortsgröße (Einwohner):					
	insgesamt	unter 5.000	5.000 bis unter 20.000	20.000 bis unter 100.000	100.000 bis unter 500.000	500.000 und mehr
- Sicherheit	2,5	2,4	2,5	2,4	2,6	2,6
- Erreichbarkeit (z.B. Entfernung der nächsten Station)	2,7	3,6	3,0	2,8	2,2	1,9
- Sauberkeit	2,9	2,8	2,9	2,9	2,8	3,0
- Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit	3,0	3,4	3,2	3,0	2,8	2,9
- Service (z.B. App, Online-Fahrkartenkauf)	3,1	3,8	3,4	3,3	2,9	2,3
- Taktung	3,7	4,7	4,1	3,9	3,1	2,7
- Preis	4,0	4,2	4,2	3,8	4,1	3,8

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“ / keine Angabe

5. Zustimmung zu Maßnahmen der Verkehrspolitik

Aktuell werden einige Maßnahmen diskutiert, mit denen der Verkehr in den Städten sowohl ökologischer gestaltet werden kann als auch noch stärker an den Bedarfen der Menschen ausgerichtet werden kann. Die Befragten sollten unter Verwendung einer sechsstufigen Skala für verschiedene Maßnahmen angeben, inwieweit sie diese befürworten oder ablehnen. Dabei bedeutet der Wert 1 „starke Befürwortung“ und der Wert 6 „starke Ablehnung“.

Auf breite Zustimmung stoßen der Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (Mittelwert: 1,8), der Ausbau der Fahrradinfrastruktur (2,2), die Verbesserung der „Park & Ride“-Angebote (2,2) sowie der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität (2,3). Auch der Ausbau von Parkmöglichkeiten (2,9) wird von einer Mehrheit eher befürwortet als abgelehnt.

Bei den Themen „autofreie Innenstädte“ (3,6) sowie „Tempo 30 in Städten“ (3,7) zeigt sich eine gewisse Polarisierung: Jeweils etwa die Hälfte der Befragten hat eine Antwort im unteren, die andere Hälfte eine im oberen Wertebereich ausgewählt. Die beiden Pole „starke Befürwortung“ sowie „starke Ablehnung“ sind dabei die beiden häufigsten Antworten.

Die Maßnahmen „Einführung einer City-Maut für Innenstädte“ (4,4) sowie „Verringerung der Parkmöglichkeiten“ (4,5) stoßen überwiegend auf (starke) Ablehnung.

▪ Zustimmung zu Maßnahmen der Verkehrspolitik I

Es bewerten die jeweilige Maßnahme der Verkehrspolitik	1 = starke Befürwortung	2	3	4	5	6 = starke *) Ablehnung	Mittelwert
	%	%	%	%	%	%	
- Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	47	29	15	4	1	1	1,8
- Ausbau der Fahrradinfrastruktur	39	22	19	8	4	4	2,2
- Verbesserung der „Park & Ride“-Angebote	29	31	21	7	2	2	2,2
- Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität	34	25	19	7	4	4	2,3
- Ausbau der Parkmöglichkeiten	23	18	25	13	10	7	2,9
- autofreie Innenstädte	18	11	20	13	11	24	3,6
- grundsätzlich Tempo 30 in Städten	19	13	14	13	11	27	3,7
- Einführung einer City-Maut für Innenstädte	8	7	13	14	14	39	4,4
- Verringerung der Parkmöglichkeiten	6	7	13	13	16	40	4,5

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“ / keine Angabe

Die unter 30-Jährigen befürworteten deutlich seltener als der Durchschnitt den Ausbau von Parkplätzen. Maßnahmen wie autofreie Innenstädte, Tempo 30 in Städten, die Einführung einer City-Maut für Innenstädte sowie die Verringerung der Parkmöglichkeiten werden von ihnen hingegen stärker als vom Durchschnitt befürwortet.

▪ Zustimmung zu Maßnahmen der Verkehrspolitik II

Es bewerten die jeweilige Maßnahme der Verkehrspolitik auf einer Skala von 1 bis 6 *):	insgesamt %	Ost %	West %	18- bis 29-Jährige %	30- bis 44-Jährige %	45- bis 59-Jährige %	60 Jahre und älter %
- Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	1,8	1,8	1,8	1,5	1,8	2,0	1,8
- Ausbau der Fahrradinfrastruktur	2,2	2,3	2,2	1,6	2,2	2,3	2,5
- Verbesserung der „Park & Ride“-Angebote	2,2	2,2	2,2	2,2	2,2	2,3	2,2
- Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität	2,3	2,6	2,3	2,4	2,3	2,3	2,2
- Ausbau der Parkmöglichkeiten	2,9	2,8	2,9	3,6	3,0	2,8	2,7
- autofreie Innenstädte	3,6	3,8	3,6	3,2	3,5	3,8	3,7
- grundsätzlich Tempo 30 in Städten	3,7	4,1	3,6	3,4	3,9	3,8	3,5
- Einführung einer City-Maut für Innenstädte	4,4	4,5	4,4	3,9	4,4	4,5	4,5
- Verringerung der Parkmöglichkeiten	4,5	5,0	4,5	3,9	4,5	4,7	4,7

*) Mittelwerte, Bewertungsskala von 1=starke Befürwortung bis 6=starke Ablehnung

Bewohner von Großstädten sind gegenüber Maßnahmen wie autofreien Innenstädten, Tempo 30 in Städten, der Einführung einer City-Maut für Innenstädte sowie der Verringerung der Parkmöglichkeiten tendenziell etwas aufgeschlossener als Bewohner kleinerer Orte unter 5.000 Einwohnern.

▪ Zustimmung zu Maßnahmen der Verkehrspolitik III

Es bewerten die jeweilige Maß- der Verkehrspolitik auf einer Skala von 1 bis 6 *):	insge- samt	Ortsgröße (Einwohner):				
		unter 5.000	5.000 bis unter 20.000	20.000 bis unter 100.000	100.000 bis unter 500.000	500.000 und mehr
- Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	1,8	1,8	1,9	1,9	1,9	1,7
- Ausbau der Fahrradinfrastruktur	2,2	2,5	2,2	2,2	2,2	2,3
- Verbesserung der „Park & Ride“- Angebote	2,2	2,2	2,2	2,3	2,4	2,2
- Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität	2,3	2,5	2,3	2,3	2,3	2,1
- Ausbau der Parkmöglichkeiten	2,9	2,5	2,9	2,8	3,0	3,3
- autofreie Innenstädte	3,6	3,8	3,6	3,7	3,5	3,3
- grundsätzlich Tempo 30 in Städten	3,7	4,1	3,7	3,6	3,7	3,5
- Einführung einer City-Maut für Innenstädte	4,4	4,8	4,4	4,5	4,4	4,1
- Verringerung der Parkmöglich- keiten	4,5	5,0	4,7	4,6	4,4	4,1

*) Mittelwerte, Bewertungsskala von 1=starke Befürwortung bis 6=starke Ablehnung

Auch in Abhängigkeit von der Nutzungshäufigkeit bestimmter Verkehrsmittel zeigen sich Unterschiede: Befragte, die in letzter Zeit (sehr) häufig das Auto nutzen, sprechen sich häufiger für einen Ausbau der Parkmöglichkeiten und seltener für autofreie Innenstädte, Tempo 30 in Städten, die Einführung einer City-Maut sowie die Verringerung der Parkmöglichkeiten aus als Befragte, die in letzter Zeit (sehr) häufig mit Bus und Bahn oder mit Fahrrad bzw. E-Bike fahren.

▪ Zustimmung zu Maßnahmen der Verkehrspolitik IV

Es bewerten die jeweilige Maßnahme der Verkehrspolitik auf einer Skala von 1 bis 6 *):	insgesamt	(Sehr) häufige Nutzung des Verkehrsmittels: **)		
		Auto	ÖPNV	Fahrrad / E-Bike
- Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs	1,8	1,9	1,3	1,7
- Ausbau der Fahrradinfrastruktur	2,2	2,5	1,8	1,6
- Verbesserung der „Park & Ride“-Angebote	2,2	2,3	2,2	2,2
- Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität	2,3	2,3	2,3	2,2
- Ausbau der Parkmöglichkeiten	2,9	2,6	3,6	3,4
- autofreie Innenstädte	3,6	4,1	2,9	3,0
- grundsätzlich Tempo 30 in Städten	3,7	4,1	3,0	3,3
- Einführung einer City-Maut für Innenstädte	4,4	4,8	3,6	3,9
- Verringerung der Parkmöglichkeiten	4,5	4,9	3,6	3,9

*) Mittelwerte, Bewertungsskala von 1=starke Befürwortung bis 6=starke Ablehnung

**) Befragte können mehrere Verkehrsmittel (sehr) häufig nutzen, sodass die Gruppen Überschneidungen aufweisen können

6. Homeoffice und Mobilität

24 Prozent der Erwerbstätigen geben an, dass sie in Abstimmung mit dem Arbeitgeber vor Beginn der Corona-Pandemie in einer durchschnittlichen Arbeitswoche an mindestens einem Tag in Homeoffice gearbeitet haben. Dabei haben 7 Prozent an einem und 5 Prozent an zwei Tagen pro Woche von zu Hause gearbeitet. Nur wenige Befragte haben an drei (3 %) oder vier Tagen (1 %) pro Woche im Homeoffice gearbeitet. Dass sie normalerweise an fünf Tagen pro Woche von zu Hause gearbeitet haben, geben 8 Prozent an (vor allem über 60-Jährige und Bewohner kleiner Orte unter 5.000 Einwohner).

75 Prozent der Erwerbstätigen geben an, dass sie vor der Corona-Pandemie in einer durchschnittlichen Arbeitswoche nicht im Homeoffice gearbeitet haben.

Männer und Westdeutsche haben vor Beginn der Corona-Pandemie etwas häufiger an mindestens einem Tag pro Woche im Homeoffice gearbeitet als Frauen und Ostdeutsche.

▪ Homeoffice vor Beginn der Corona-Pandemie *)

Es haben vor der Corona-Pandemie (in Abstimmung mit dem Arbeitgeber) pro Woche im Durchschnitt von zu Hause gearbeitet

	gar nicht %	an einem Tag %	an zwei Tagen %	an drei Tagen %	an vier Tagen %	an fünf **) Tagen %
insgesamt	75	7	5	3	1	8
Ost	81	4	4	1	1	9
West	74	7	5	4	1	8
Frauen	79	6	3	3	1	8
Männer	71	8	6	3	1	8
18- bis 29-Jährige ***)	75	11	4	6	0	0
30- bis 44-Jährige	79	5	5	2	1	7
45- bis 59-Jährige	73	7	4	4	1	10
60 Jahre und älter	71	7	5	1	1	15
Ortsgröße (Einwohner):						
unter 5.000 ***)	76	3	3	3	0	14
5.000 bis unter 20.000	76	6	5	2	0	9
20.000 bis unter 100.000	79	8	2	3	1	4
100.000 bis unter 500.000	71	9	7	4	1	8
500.000 und mehr	71	7	6	6	1	9

*) Basis: Erwerbstätige

**) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“ / keine Angabe

***) Tendenzangaben aufgrund geringer Fallzahlen

35 Prozent der Erwerbstätigen meinen, dass sie nach Ende der Corona-Pandemie voraussichtlich an mindestens einem Tag in der Woche von zu Hause arbeiten werden. Dabei sagen 8 Prozent, dass sie voraussichtlich an einem Tag pro Woche im Homeoffice arbeiten werden. 9 Prozent geben an, nach Ende der Corona-Pandemie durchschnittlich an zwei Tagen pro Woche im Homeoffice zu arbeiten. Dass sie an drei Tagen im Homeoffice arbeiten werden, geben 6 Prozent an. 4 Prozent werden voraussichtlich an 4 Tagen von zu Hause arbeiten und 8 Prozent an fünf.

Insgesamt ist Homeoffice somit nach Ende der Corona-Pandemie voraussichtlich etwas verbreiteter als zuvor. Die Mehrheit der Erwerbstätigen (63 %) gibt allerdings an, dass sie nach Ende der Corona-Pandemie voraussichtlich in einer durchschnittlichen Arbeitswoche nicht im Homeoffice arbeiten wird.

Nach der Pandemie werden voraussichtlich wiederum Männer und Westdeutsche, aber auch Bewohner von großen Städten mit über 500.000 Einwohnern häufiger als der Durchschnitt an mindestens einem Tag pro Woche von zu Hause arbeiten.

▪ Homeoffice nach Ende der Corona-Pandemie *)

Es werden nach Ende der Corona-Pandemie (in Abstimmung mit dem Arbeitgeber) pro Woche voraussichtlich von zu Hause arbeiten

	gar nicht %	an einem Tag %	an zwei Tagen %	an drei Tagen %	an vier Tagen %	an fünf **) Tagen %
insgesamt	63	8	9	6	4	8
Ost	68	6	8	8	1	9
West	62	8	10	6	4	8
Frauen	69	8	6	5	2	8
Männer	57	7	12	7	6	8
18- bis 29-Jährige ***)	70	8	13	6	0	0
30- bis 44-Jährige	63	7	9	6	5	8
45- bis 59-Jährige	63	8	9	7	4	9
60 Jahre und älter	57	10	9	6	5	13
Ortsgröße (Einwohner):						
unter 5.000 ***)	61	12	11	6	0	8
5.000 bis unter 20.000	67	6	9	6	1	7
20.000 bis unter 100.000	69	7	7	6	4	5
100.000 bis unter 500.000	62	9	14	4	5	7
500.000 und mehr	49	7	9	11	8	13

*) Basis: Erwerbstätige

**) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“ / keine Angabe

***) Tendenzangaben aufgrund geringer Fallzahlen

20 Prozent der Erwerbstätigen geben an, dass sie nach Ende der Pandemie voraussichtlich häufiger im Homeoffice arbeiten werden als zuvor. Diese Befragten wurden gebeten, anzugeben, wie sie die durch den Wegfall des Arbeitsweges gewonnene Zeit voraussichtlich nutzen werden. Dazu wurde ihnen eine Liste ausgewählter Aktivitäten vorgelegt.

70 Prozent der Befragten geben an, dass sie voraussichtlich häufiger Freizeitaktivitäten zu Hause nachgehen werden. 37 Prozent rechnen damit, mehr zu arbeiten.

Dass sie aufgrund des Wegfalls des Arbeitsweges häufiger Freizeitaktivitäten in der nächstgelegenen Stadt bzw. Innenstadt nachgehen werden, meinen 19 Prozent der Befragten, die nach Ende der Corona-Pandemie voraussichtlich häufiger im Homeoffice arbeiten werden als in der Zeit zuvor. Dass sie vermehrt im stationären Handel einkaufen, meinen 17 Prozent der Befragten. Bezieht man diese Werte auf alle Befragten, so trifft die Kombination „erwerbstätig“, „nach der Pandemie mehr Homeoffice“ und „gewonnene Zeit wird voraussichtlich für Freizeitaktivitäten in der nächstgelegenen Stadt / Innenstadt genutzt“ nur auf insgesamt 2 Prozent aller Befragten zu. Gleiches gilt für das vermehrte Einkaufen im stationären Handel.

▪ Nutzung der durch den Wegfall des Arbeitsweges gewonnenen Zeit *)

Die durch den Wegfall des Arbeitsweges gewonnene Zeit werden voraussichtlich nutzen für:	insgesamt **) %
- Freizeitaktivitäten zu Hause	70
- (mehr) arbeiten	37
- Freizeitaktivitäten in der nächstgelegenen Stadt / Innenstadt	19
- Einkaufen im stationären Handel	17
nichts davon	14

*) Basis: Erwerbstätige, die nach Ende der Corona-Pandemie voraussichtlich häufiger im Homeoffice arbeiten werden als zuvor

**) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“ / keine Angabe

Erwerbstätige, die nach Ende der Corona-Pandemie voraussichtlich an mindestens einem Tag pro Woche im Homeoffice arbeiten werden, wurden gefragt, ob sie aufgrund der Möglichkeit teilweise von zu Hause zu arbeiten, einen Umzug erwägen.

11 Prozent der Befragten geben an, dass sie überlegen, aufgrund der Möglichkeit, teilweise im Homeoffice zu arbeiten, umzuziehen – insbesondere in eine kleinere Stadt bzw. auf das Land (5 %) oder weiter weg vom Stadtzentrum (3 %).

Für die große Mehrheit (89 %) der Befragten, die nach Ende der Pandemie zumindest teilweise im Homeoffice arbeiten, ist ein Umzug aus diesem Grund derzeit kein Thema.

▪ Überlegung aufgrund der Möglichkeit im Homeoffice zu arbeiten, umzuziehen? *)

Es überlegen, aufgrund der Möglichkeit teilweise von zu Hause arbeiten zu können, umzuziehen:	insgesamt %
- ja, in eine kleinere Stadt / auf das Land	5
- ja, weiter weg vom Stadtzentrum	3
- ja, aber ohne Veränderung in Bezug auf Stadtgröße und Entfernung zum Stadtzentrum	2
- ja, in eine größere Stadt	1
- ja, näher ans Stadtzentrum	0
- nein	89

*) Basis: Erwerbstätige, die nach Ende der Corona-Pandemie voraussichtlich an mindestens einem Tag pro Woche im Homeoffice arbeiten werden