



STIFTUNG

LEBENDIGE STADT



forsa.

Experten-Tisch und forsa-Befragung
zum Mobilitätsverhalten in Deutschland

Mobilität neu denken



Liebe Leserinnen und Leser,

Die Mobilitätswende wird vielerorts emotional und oft auch ideologisch diskutiert. Dabei geht es um die Ausweitung der Elektromobilität, den Radwegeausbau, die Unterversorgung des ländlichen Raums mit ÖPNV, autofreie Innenstädte oder das angemessene Parkraumangebot. Und während der Corona-Pandemie hat sich das Mobilitätsverhalten auch verändert.

Wiederholt hat die Stiftung „Lebendige Stadt“ die Mobilitätswende thematisiert. Zudem hat sie im letzten Jahr gemeinsam mit der Hamburger Hochbahn bei der TU Hamburg eine Studie zu Stellplatzschlüsselvorgaben initiiert und gefördert. Ziel der Studie ist es, die politische Diskussion zu versachlichen und Stellplatzschlüsselvorgaben zu objektivieren. Die am Institut für Verkehrsplanung und Logistik entstandene Studie liefert Ergebnisse, die sehr hilfreich für Städte und Kommunen sind. Unter dem Titel „Pkw-Besitz im Wohnungsbau: Eine Handreichung zur Ermittlung flexibler Stellplatzschlüssel“ haben wir die Ergebnisse in einer viel beachteten Publikation aufbereitet.

Mit rund 50 Experten haben wir an unserem Runden Tisch in Hamburg diskutiert, wie Mobilität zukünftig in den Städten gestaltet werden muss. Dazu haben wir das Meinungsforschungsinstitut forsa beauftragt, ein aktuelles Stimmungsbild in der Bevölkerung einzuholen. Den Austausch am Runden Tisch und die Ergebnisse der forsa-Umfrage haben wir für Sie in dieser Broschüre zusammengefasst.

Ihr Alexander Otto
Stiftung „Lebendige Stadt“ Vorsitzender des Kuratoriums



Teilnehmer „Runder Tisch“ in Hamburg

Moderation: Dr. Hanspeter Georgi, Minister für Wirtschaft und Arbeit a.D., Saarland

Torsten Albig,
Ministerpräsident a.D. Schleswig-Holstein

Michael Batz,
Theatermacher und Szenograf

Friederike Beyer,
Geschäftsführerin Beyer PR Event

Andreas Breitner,
Direktor Verband norddeutscher
Wohnungsunternehmen

Kirsten Bruhn,
ehem. Leistungsschwimmerin

Olaf Cunitz,
GWH Wohnungsgesellschaft Hessen,
Bürgermeister a.D. Frankfurt a.M.

Garrelt Duin,
Hauptgeschäftsführer Handwerkskammer Köln,
Minister a.D.

Kristina Frank,
Kommunalreferentin Stadt München

Arved Fuchs,
Polarforscher

Thomas Geisel,
Oberbürgermeister a.D. Düsseldorf

Dr. Hanspeter Georgi,
Minister für Wirtschaft und Arbeit a.D. Saarland

Dr. Monika Griefahn,
Geschäftsführerin Monika Griefahn GmbH,
Ministerin a.D.

Dr. Eckart John von Freyend,
Aufsichtsratsvorsitzender EUREF AG

Dietrich Hartmann,
Geschäftsführer Hamburger Verkehrsverbund

Robert Heinemann,
Managing Director ECE Group Services

Alfons Hörmann,
ehem. Präsident Deutscher Olympischer Sportbund

Katrin Juhnke,
Geschäftsführerin ProQuartier Hamburg

Prof. Dr. h.c. mult. Roland Koch, Ministerpräsident
a.D. Hessen

Wolfgang Kopitzsch,
Polizeipräsident a.D. Hamburg

Dr. Eva Lohse,
ehem. Städtetagspräsidentin,
Oberbürgermeisterin a.D. Ludwigshafen

Dorothee Martin,
MdB, verkehrspolitische Sprecherin SPD-
Bundestagsfraktion

Dr. Andreas Mattner,
Präsident ZIA Deutschland

Hildegard Müller,
Präsidentin Verband der Automobilindustrie

Alexander Otto,
CEO ECE Group

Aygül Özkan,
Geschäftsführerin ZIA Deutschland, Ministerin a.D.

Marcel Philipp,
Geschäftsführer e.Mobility.Hub, Oberbürgermeister
a.D. Aachen

Veronika Rücker,
ehem. Vorstandsvorsitzende Deutscher Olympischer
Sportbund

Dr. Dieter Salomon,
Hauptgeschäftsführer IHK Südlicher Oberrhein, OB
a.D. Freiburg

Olaf Schabirosky,
CEO Hermes Germany

Bärbel Schomberg,
CEO Schomberg & Co. Real Estate Consulting

Prof. h.c. Dr. h.c. Fritz Schramma,
Oberbürgermeister a.D. Köln

Andreas Schwarz,
Fraktionsvorsitzender B'90/Die Grünen Baden-
Württemberg

Ullrich Sierau,
Oberbürgermeister a.D. Dortmund

Dr. Marie-Agnes Strack-Zimmermann,
MdB, Mitglied des
FDP-Bundesvorstandes

Dr. Michael Vesper,
Minister a.D., ehem. Vorstandsvorsitzender DOSB

Prof. Jörn Walter,
Oberbaudirektor a.D.
Hamburg



Aygül Özkan, Geschäftsführerin ZIA Deutschland, und Dietrich Hartmann, Geschäftsführer des Hamburger Verkehrsverbunds

»Wir müssen in den Städten vorangehen«

Wie gehen wir an die Verkehrswende heran? Welche positiven und negativen Eigenschaften verbinden wir mit dem Auto? Ich werde das gern in aller Kürze mit drei Thesen darstellen.

Ich glaube, die Verkehrswende wird sich in den Städten entscheiden. Ich glaube nicht, dass wir auf dem Land die Verkehrswende in dem Umfang erzielen, dass wir auf dem Land auf Dauer auf das Auto verzichten oder die Nutzung wesentlich reduzieren können. Genauso wenig glaube ich, dass man im Fernverkehr in Kürze auf das Auto verzichten werden kann. Im Fernverkehr hat das Auto heute einen Modal Split von 80 Prozent, die Deutsche Bahn von 8 Prozent. Das heißt, selbst wenn die Deutsche Bahn ihren Anteil verdoppeln würde, was massive Anstrengungen in der Infrastruktur voraussetzen würde, würde das auf Dauer ohne weitere Änderung der Rahmenbedingungen nichts daran ändern, dass das Auto nach wie vor seinen weit überragenden Platz behält, und auf dem Land ist das ähnlich. Ich bin manchmal gar nicht sicher, ob ein Halbstundentakt auf dem Land wirklich auch ökologisch sinnvoll ist. Das ist also sehr schwierig und deswegen will ich mich darauf auch gar nicht beziehen. Aber die Herausforderungen für die großen Städte sind natürlich immens. In der Zeit vor 2019 waren in Frankfurt oder in Hamburg täglich 350.000 Pendler unterwegs. 350.000 Pendler und ein Großteil davon fährt Auto. Was machen wir mit denen? Was machen wir mit den großen sechs- bis achtspurigen Magistralen in den Städten? Wie erreichen wir die Mobilitätswende? Ich glaube, dass wir mit den Städten vorangehen müssen, und das versuchen wir in Hamburg zu tun.

Meine zweite These ist, dass ich nicht glaube, dass das E-Auto die Lösung für die Verkehrswende ist. Es ist vielleicht irgendwann einmal die Lösung für das CO₂-Problem im Autoverkehr. Erst einmal haben wir viel zu wenig E-Fahrzeuge und wir haben die ganze Thematik der regenerativen Energie für die Versorgung der E-Autos noch gar nicht gelöst. On-Demand-Verkehre, das wird eine Lösung in Randbereichen der großen Städte sein, vielleicht auch auf dem Land, dort, wo normale Busverkehre den Ansprüchen nicht genügen. Aber auch das allein ist nicht die Verkehrswende. Es ist ein gutes Angebot für alle diejenigen, die gerne aufs Auto verzichten wollen. Aber ich fürchte, bis dahin wird es noch lange dauern.

»Wir brauchen für die Verkehrswende mehr Platz in den Städten.«

Meine dritte These ist, wir brauchen für die Verkehrswende mehr Platz in den Städten für den Umweltverbund. Dazu ein Beispiel aus Wien und Kopenhagen. Wien hat in den 90er Jahren angefangen, den öffentlichen Nahverkehr sehr stark auszubauen. Das hat heute nach über 20 Jahren zu dem Ergebnis geführt, dass in Wien (vor 2019) ein Modal Split im ÖPNV von rund 40 Prozent war. Zum Vergleich: In Berlin und München haben wir 25 Prozent Modal Split, in Hamburg 22 Prozent. Aber man sieht, es geht, wenn man in die Infrastruktur, wenn man in den Ausbau des ÖPNV Geld und Platz steckt. Eine Anmerkung noch zu Wien: Das 365-Euro-Ticket kommt aus Wien, es ist dort 2012 eingeführt worden. Da war die Infrastruktur schon gebaut worden. Seit 2012 mit der Einführung des 365-Euro-Tickets haben sich die Zahlen in Wien, was die Fahrgaststeigerung angeht, nicht anders entwickelt als in Hamburg, München oder Berlin. Also das heißt, dass die Ticketpreise nicht die ausschlaggebende Wirkung haben auf die Frage, ob Fahrgäste kommen. Entscheidend ist wohl eher das Angebot. Ein anderes Beispiel ist Kopenhagen, das viel kleiner als Hamburg ist. Dort wurde der Radverkehr ausgebaut. Und der Radverkehr ist deutlich angestiegen, und zwar liegt der Modal Split bei 30 bis 35 Prozent. In Hamburg liegt der Modal Split bei mittlerweile 15 Prozent.

»In Hamburg haben wir in 20 Jahren den Fahrgastanteil um 60 Prozent erhöht.«

Der Hamburger Bürgermeister hat vor zweieinhalb Jahren den Hamburg-Takt verkündet und der ist ausgesprochen ehrgeizig. Die Rede war davon, die Fahrgastanteile im ÖPNV in zehn Jahren um 50 Prozent zu erhöhen. Wir haben in der Zeit von ungefähr 2000 bis 2019, also in 20 Jahren, den Fahrgastanteil um 60 Prozent erhöht und das unter sehr guten Bedingungen. Zweimal wurde der Verbund vergrößert, die Stadt ist gewachsen und vieles andere mehr. S-Bahn und U-Bahn werden für den Hamburg-Takt weiterhin im großen Maße ausgebaut. Derzeit wird eine S-Bahn Richtung Bad Oldesloe nach Nordosten gebaut, die S4, übrigens seit Anfang der 90er Jahre diskutiert. Wir planen alle gemeinsam eine U5, die einmal quer durch die Stadt geht, 30 Kilometer lang, die Bedienung einer bisherigen AKN-Strecke mit einer viel leistungsfähigeren S-Bahn, eine neue S32, verschiedene Bahnhöfe usw. Wir verlängern die Züge, wir verdichten die Takte im großen Ausmaß und trotzdem wissen wir: Das allein wird nicht reichen, um innerhalb von zehn Jahren diese ambitionierten Ziele zu erreichen.

»Wir müssen den ungeliebten Bus stärken, wenn wir die Ziele erreichen wollen.«

Das heißt, wir müssen auf die Straße. Wir müssen den ungeliebten Bus stärken, wenn wir diese Ziele erreichen wollen. Wir haben eine neue Gattung eingeführt, den Expressbus, der viele Haltestellen auslässt und so der Schnelligkeit eines PKWs deutlich näherkommt. Und das ohne Zuschlag. Wir bauen die Metrobusse aus, wir haben Quartiersbusse geschaffen, die wirklich in die ganz kleinen Straßen in den Quartieren fahren. Aber eines ist auch klar: Wenn der Bus im Stau steht und nicht am Stau vorbeifährt, dann wäre das kein Anreiz für die Fahrgäste, insbesondere die, die vom Auto umsteigen wollen. Also brauchen wir Platz für den Bus und damit meine ich nicht nur die Betriebshöfe der Busunternehmen, die heute auch auf E-Busse umsteigen und gewaltige Investitionen vor sich haben, und ich meine nicht nur die Umsteigeanlagen zu U-Bahnen und S-Bahnen, sondern ich meine natürlich auch, dass wir auf den Straßen deutlich mehr Busspuren einführen, die Ampelschaltung auf den Busverkehr optimieren etc. Mit all diesen Themen kommen wir aus der Komfortzone der Diskussion mit Autofahrern heraus, all diese Themen müssen wir diskutieren und überzeugen. Dazu kommen noch Themen wie Parkraumbewirtschaftung, die man angehen muss, um den Erfolg zu erzielen, den der Bürgermeister angekündigt hat. Es wird sicherlich etwas zeitlich verschoben aufgrund der Pandemie. Wir sind genau wie alle anderen Städte von massiven Fahrgastrückgängen nicht verschont geblieben.

Meine Damen und Herren, ganz kurz zusammengefasst nochmal aus meiner Sicht: Ich glaube, ob die Verkehrswende ein Erfolg wird, entscheidet sich in den Städten. Elektroauto und On-Demand-Verkehre tragen nur einen relativ geringen Teil zur Verkehrswende bei. Drittens, ich glaube, das ist die wichtigste Frage, wir brauchen mehr Platz für die Verkehrswende für den Umweltverbund, sonst werden wir sie nicht erreichen. Vielen Dank.



Katrin Juhnke (links), Geschäftsführerin Pro Quartier, und Bärbel Schomberg, CEO Schomberg & Co. Real Estate Consulting

»Das Quartiersprojekt „Mitte Altona“ – autoreduziert und zukunftsweisend«

Ich bin gebeten worden, das Quartiersprojekt „Mitte Altona“ vorzustellen. Die Mitte Altona befindet sich im westlichen Hamburg im elbnahen Stadtteil Ottensen. Auf dem ehemaligen Gelände des Güterbahnhofs entwickelte sich im Jahr 2010 im Zuge eines Planungsprozesses die Idee, auf dem Areal Wohnungsbau zu realisieren. Das Gebiet wurde in zwei Abschnitten entwickelt. Im ersten Bauabschnitt hat unter anderem die ECE Projektmanagement mit verschiedenen Partnern eine Fläche von zwölf Hektar entwickelt und im Dittelmix – das ist ein Drittel öffentlich geförderter Wohnungsbau, ein Drittel freifinanzierter Wohnungsbau und ein Drittel Wohnungseigentum – sind 1.600 Wohnungen entstanden. 20 Prozent davon wurden im Übrigen über Baugemeinschaften realisiert. Baubeginn war 2015 und im letzten Jahr ist der erste Bauabschnitt fertiggestellt worden. Der städtebauliche Vertrag sah bereits vor, dass das Quartier inklusiv und barrierearm errichtet wird und das findet sich überall wieder. Das Gebiet ist ausgestattet mit vier Kitas und im nächsten Jahr wird die Stadtteilschule dort eröffnet. Der zweite Bauabschnitt ist für 2028 geplant. Dann sollen weitere 1.900 Wohnungen entstehen. Angrenzend im östlichen Bereich findet sich das Holsten Areal. Die Realisierung dort wird wahrscheinlich noch ein bisschen dauern. Dort sind noch einmal 1.200 Wohnungen geplant.

»Parkraumbewirtschaftung für die öffentlichen Parkplätze zu etablieren, wurde in der Planungsphase verabredet.«

Auf Grundlage des städtebaulichen Vertrags zwischen der Freien und Hansestadt Hamburg und den Investoren ist im Jahr 2014 festgelegt worden, dass in dieses Gebiet ein Quartiers- und Mobilitätsmanagement integriert werden soll. Mit einer Laufzeit bis 2024 hat die ProQuartier diesen Auftrag übernommen und bearbeitet drei Schwerpunkte. Das ist einmal die Nachbarschaftsbildung, die Inklusion und die Mobilität. Zum Baustein der Förderung der Nachbarschaft geht es kurzgefasst darum, dass wir vor Ort nachbarschaftliche Treffen organisieren, Nachbarschaftsbildung unterstützen, indem wir kulturelle Veranstaltungen beispielsweise ins Quartier bringen. Zu Zeiten der Pandemie war es ein großer Erfolg, in den Innenhöfen Balkonkonzerte stattfinden zu lassen, um die Nachbarn trotz der Einschränkungen an Kunst und Kultur teilhaben zu lassen. Der Baustein Inklusion war bereits ein zentrales Thema innerhalb der Planung dieses Gebiets. Es ist ein Katalog mit 30 inklusiven Zielen für die Mitte Altona festgelegt worden. So sind zahlreiche Wohnungen barrierefrei errichtet worden. Es gibt einen Raum für integrative Projekte, barrierearme Zugänge zu allen Einrichtungen im Quartier und – wieder für Mobilität relevant – ein Leitsystem im öffentlichen Raum, um inklusive Nutzung zu ermöglichen. Die inklusiven Aspekte werden in allen Bereichen, auch im Quartiersmanagement umgesetzt, beispielsweise wird die Webseite, die über aktuelle Geschehnisse im Quartier informiert, häufig begleitet durch Videomaterial, unterstützt durch Gebärdensprache, damit die entsprechende Zielgruppe auch erreicht wird. Dem dritten Baustein „Mobilität“, würde ich gern den Fokus widmen. Es ist schon in der Planungsphase verabredet worden, dass die Mitte Altona ein autoreduziertes Quartier werden soll. Im Jahr 2014 ist es im städtebaulichen Vertrag entsprechend verankert worden.

Der Stellplatzschlüssel im Gebiet liegt bei 0,4, das entspricht 0,4 PKW je Wohneinheit. Wir haben die Stellplatzsituation 2014 evaluiert, da lag der Schlüssel bei 0,56. Zur Realisierung der Autoreduzierung im Quartier hat man sich entschieden, eine Parkraumbewirtschaftung für die öffentlichen Parkplätze zu etablieren, das heißt kosten-pflichtiges Parken mit einer Höchstparkdauer.

»Zu den Mobilitätsangeboten gehören Carsharing, Stadträder und ein Lastenradverleih.«

Mit Blick auf den ÖPNV sind zwei Buslinien im Quartier vorgesehen. Derzeit ist es eine. Wir gehen davon aus, dass die zweite mit Realisierung des zweiten Bauabschnitts eingeführt wird. Weiterhin haben wir zwei Carsharing-Stationen etabliert mit insgesamt 15 PKW-Stellplätzen. Die Anzahl der Bereitstellungen variiert je nach Bedarf. Das Carsharing erfolgt in der Abwicklung über einen externen Betreiber. Ergänzt wird Mobilität im Quartier durch zwei Stadtradstationen. 16 Fahrradstellplätze und ein Lastenrad stehen schon als Leihangebote zur Verfügung. Ansonsten führt das Mobilitätsmanagement vor Ort Aktionen zum Thema Mobilität durch. Wir bieten beispielsweise sogenannte „Mitte-Touren“ an. Das ist ein aufsuchendes Format, wo wir frisch eingezogenen Quartiersbewohnern ermöglichen, die Mobilitätsangebote kennenzulernen. Wir evaluieren diese Angebote regelhaft. Das Highlight des Quartiers in Bezug auf Mobilität ist der Betrieb der Mobilstation mit einem eigenen Lastenradverleih. Es sind drei E-Lastenfahräder angeschafft worden, darunter auch die erste in Hamburg ausleihbare Rikscha und das immer noch in Hamburg einzig ausleihbare Lastenrad zum Transport von Rollstühlen mit Rollstuhlfahrer. Das heißt, der Rollstuhlfahrer kann samt Rollstuhl vorn ins Lastenrad genommen werden und ein Fahrradfahrer hat die Möglichkeit, zusammen mit dem Rollstuhlfahrer mobil zu sein. In der Mobilstation gibt es ergänzend die Möglichkeit, E-Anhänger auszuleihen. Hier arbeiten wir zusammen mit einem Startup aus Harburg. Falträder und Handwagen sind auch ausleihbar. Es gibt weiterhin ein Fahrradwerkstattangebot, das wir durch einen Inklusionsbetrieb unterstützen lassen. Der Verleih der Lastenräder funktioniert in einem 24/7-Modell über den Betreiber Cambio, mit dem wir kooperieren. Der Nutzer hat die Möglichkeit, das Vehikel auszuleihen über eine App oder übers Internet. Um dem inklusiven Aspekt wieder gerecht zu werden, gibt es add-on ein Callcenter, das jemand, der nicht die Möglichkeiten hat, die digitalen Tools zu nutzen, auch anrufen kann. Bezüglich der Kosten oder der Gebühren für den Nutzer, wurde vereinbart, dass die Ausleihgebühr sich auf 1 Euro pro Stunde beläuft. Zudem ist mit den Investoren sehr großzügig vereinbart, dass diese Erlöse wieder in Nachbarschaftsaktivitäten investiert werden.

»Die Logistikmobilität spielt eine große Rolle im urbanen Raum und braucht Lösungen.«

Wie ist der Status quo? Wir sind 2017 gestartet. 2019 hat dann die Station den weiträumigen Betrieb aufgenommen. Heute sehen wir, dass eine Weiterentwicklung und Optimierung auch der Mobilstation-Angebote an die veränderten Anforderungen stattfinden müssen. Beispielsweise haben wir technischen Fortschritt im Bereich des Lastenrads. Wir nehmen aus der Bevölkerung vor Ort auch wahr, dass der Wunsch nach noch mehr Transportmöglichkeiten für Kinder besteht. Das erfahren wir durch unsere Evaluierungen. Wir werden die Werkstatt jetzt öffnen und an der Mobilstation Do-it-yourself-Werkstattlösungen für die Bewohner anbieten. Das heißt, dort kann man auch mal selbst seinen Fahrradschlauch wechseln. Und mit Blick auf den Zeitverlauf bereiten wir aus Sicht der ProQuartier das Ende der Vertragslaufzeit vor. Wir sind bis 2024 im Gebiet und haben natürlich ein hohes Interesse daran, dass sich die Angebote verstetigen. Das heißt, wenn die Begleitung durch uns nicht mehr gegeben ist, dass sich durch Kooperationen mit Einrichtungen im Quartier das Angebot aufrechterhalten kann. Zum Beispiel gibt es den Verein „Leben mit Behinderung“. Wir können uns gut vorstellen, dass es Sinn macht, das Lastenrollstuhlrads z. B. dort anzudocken, weil wir denken, dass eine hohe Nutzerfrequenz eben genau dort erreicht werden kann. Wir gucken derzeit auf den Aufbau eines Micro-Depots am Standort. Wir schauen nach Lösungen und Flächen, eben auch Logistikmobilität zu reduzieren bzw. zu optimieren. Ich glaube, das ist ein ganz wesentlicher Aspekt: Logistikmobilität spielt eine große Rolle im urbanen Raum und braucht Lösungen. Vielleicht so viel zum Status quo der Mitte Altona.

Retrospektiv ist die Mobilstation der Mitte Altona ein Pionierprojekt, das wir 2017 gestartet haben. Aus aktuellen Projektentwicklungen, in die wir involviert sind, wissen wir: Im Neubau werden Mobilitätslösungen heute grundsätzlich mitgedacht. Es gibt sogar in Ausschreibungen klare Anforderungen an diesen Bereich. Und es gibt noch viel Entwicklungspotential: Ideen wie Mobility Hubs, die nicht nur Parkraumsersatz sind, sondern durchaus Co-Working-Spaces können und werden z. B. eine Rolle spielen. Aber es braucht auch Lösungen für die Bestandsquartiere. Im Neubau haben wir gestalterische Möglichkeiten und können uns da ausleben, aber auch die Bestandsquartiere müssen gedacht werden und da ist es aufgrund der Gegebenheiten nicht ganz so einfach. Wir haben jetzt im November 2.700 Hamburger nach ihren Mobilitätsbedarfen befragt und haben festgestellt, dass tatsächlich der Bedarf am eigenen PKW immer noch als sehr hoch eingestuft wird. Ich glaube, es braucht eine gute Form von Kommunikation, die wir wahrnehmen müssen, um die neuen Angebote auch zu etablieren, nachdem wir sie natürlich zuvor geschaffen haben.



»Die Mobilitätswende darf nicht nur aus Sicht der Großstädte geplant werden.«

Zum aktuellen Thema „Mobilität neu denken“ wurde am „Runden Tisch“ der Stiftung „Lebendige Stadt“ mit Politikern, Mobilitätsexperten, Stadtplanern, Unternehmern und Verwaltungsexperten diskutiert.

Als Diskussionsgrundlage des „Runden Tisches“ diente eine repräsentative Forsa-Umfrage, die die Stiftung „Lebendige Stadt“ in Auftrag gegeben hatte und die im April 2022 unter 1.000 Bürgerinnen und Bürger in Deutschland durchgeführt worden war. Danach gaben 86 Prozent der Befragten an, dass es in ihrem Haushalt mindestens ein Auto gibt. Je kleiner der Ort ist, desto mehr Autos sind in einem Haushalt vorhanden. Demgegenüber können sich in Städten mit über 500.000 Einwohnern 35 Prozent der Befragten vorstellen, komplett auf ein Auto zu verzichten.

Die Diskrepanz der Umfrageergebnisse zwischen Befragten in großen und kleineren Städten zeigt sich auch in der Bewertung des ÖPNV-Angebots: Gerade in kleineren Orten (unter 5.000 Einwohner) erhält der ÖPNV deutlich schlechtere Noten als in Städten mit über 500.000 Einwohnern. Zwei Drittel der Befragten nutzen den ÖPNV selten bis gar nicht. Als Voraussetzung für den Verzicht auf ein eigenes Auto nennen 67 Prozent günstigere Preise für den öffentlichen Nahverkehr, 65 Prozent eine höhere Taktung von Bussen und Bahnen und 59 Prozent bessere Anschlussverbindungen.

Zunehmende Akzeptanz erfährt hingegen die Elektromobilität – für einen Umstieg bleibt aber die fehlende Ladeinfrastruktur ein wesentliches Hindernis: 42 Prozent der Befragten können sich grundsätzlich einen Umstieg auf ein Elektroauto vorstellen. 62 Prozent der Befragten nennen neben der geringen Reichweite und den hohen Anschaffungskosten insbesondere die unzureichenden Lademöglichkeiten zu Hause und im öffentlichen Raum, die gegen ein Elektroauto sprechen.

»Wir brauchen eine ideologiefreie Verkehrspolitik, die Stadt und ländlichen Raum differenziert betrachtet und pragmatische Lösungen schafft.«

„Die Umfrageergebnisse zeigen ganz deutlich: Die Mobilitätswende darf nicht nur aus Sicht der Großstädte geplant werden. Wenn Oberzentren und Innenstädte auch weiterhin ihre Versorgungsfunktion für Menschen aus kleineren Orten und dem ländlichen Raum erfüllen sollen, müssen sie entweder mit dem Auto erreichbar bleiben oder das ÖPNV-Angebot im Umland massiv ausgebaut werden. „Wir brauchen eine ideologiefreie Verkehrspolitik, die Stadt und ländlichen Raum differenziert betrachtet und pragmatische Lösungen schafft“, so Alexander Otto, Kuratoriumsvorsitzender der Stiftung „Lebendige Stadt“.

Alle wichtigen Ergebnisse der forsa-Umfrage zum Thema Mobilitätswende sind in dieser Broschüre zusammengefasst.



Dr. Hanspeter Georgi, Minister für Wirtschaft und Arbeit a.D., Saarland

„Wie gelingt eine klimaneutrale Mobilität?“, fragte Dr. Hanspeter Georgi in die Runde und startete damit eine spannende Diskussion. Der ehemalige Minister für Wirtschaft und Arbeit im Saarland moderierte den sechsten „Runden Tisch“ der Stiftung „Lebendige Stadt“ in Hamburg.

Dietrich Hartmann, Geschäftsführer Hamburger Verkehrsverbund GmbH „Die Verkehrswende entscheidet sich in den Städten.“

Der Ausbau des ÖPNV ist der Schlüssel für eine klimaneutrale Mobilität. „Das Angebot muss stimmen, das ist das Entscheidende“, sagte Hartmann und nannte als Beispiel Wien. Die Stadt habe vor mehr als 20 Jahren begonnen, ihren öffentlichen Nahverkehr stark auszubauen. Mit dem Ergebnis, dass bereits seit 2019 fast 40 Prozent der Wienerinnen und Wiener ihre Wege mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurücklegen. Zum Vergleich: In Berlin und München beträgt der Modal Split bisher 25 Prozent, in Hamburg 22 Prozent. In der Hansestadt investiere man daher schon umfangreich in einen klimaschonenden ÖPNV. Die S- und U-Bahnen fahren bereits mit Ökostrom. Jetzt sollen auch die Diesel-Busse auf Elektroantrieb umgestellt werden. „Wenn 200 Busse über Nacht aufgeladen werden sollen, dann entspricht das dem Strombedarf einer mittleren Kleinstadt. Das ist mit langen Prozessen und hohen Investitionen verbunden“, so Hartmann.



Hildegard Müller, VDA-Präsidentin

„Wenn wir das Mobilitätsverhalten der Menschen ändern wollen, müssen wir langfristig funktionierende Lösungen und Alternativen anbieten, die nicht nur in den Städten funktionieren, sondern auch im ländlichen Raum.“

VDA-Präsidentin Hildegard Müller sieht dagegen auch im ländlichen Raum Handlungsbedarf. Mobilität ermögliche es den Menschen, ihr Leben zu organisieren. Daher müsse „man langfristig funktionierende Lösungen anbieten, die nicht nur in den Städten funktionieren, sondern auch im ländlichen Raum“, sagte Müller. Shuttle-Systeme, die on-demand fahren, seien in der Tat eine gute Möglichkeit, um zum Arzt und zum Einkaufen zu kommen oder auch, um die Kinder abends nach der Party sicher nach Hause zu bringen.

Elektroautos lösen das Mobilitätsthema nach Meinung der VDA-Präsidentin nicht, leisten aber „einen entscheidenden Beitrag zur CO₂-Neutralität“, so Müller. Allerdings brauche es hinsichtlich der Ladeinfrastruktur noch „einen Turbo“. Um die Ziele beim Ausbau der Ladeinfrastruktur zu erreichen, müsse das Ausbautempo im Vergleich zu heute um ein Sechsfaches ansteigen.

Die Forsa-Studie zeige zudem, dass die Menschen offen und neugierig sind. „Es gibt keine ideologischen Cluster“, so Müller. Entscheidend sei es, dass die Menschen vertrauen haben, ihr Leben und ihre Mobilität auch weiterhin ihren individuellen Bedürfnissen entsprechend gestalten zu können. Dann „werden wir die Menschen auch dazu bewegen, den Nahverkehr oder das Fahrrad zu nutzen, zu Fuß zu gehen oder auf die Elektromobilität umzusteigen“, so Müller.



Olaf Schabirosky, Hermes Germany

„Bei den Konsumenten fehlt noch die Bereitschaft, ihr Mobilitäts- und Konsumverhalten zu ändern.“

Nach Ansicht von Olaf Schabirosky, passen die Angebote aus Politik, Kommunen und den Unternehmen noch nicht mit dem Verhalten der Konsumenten zusammen. Als Beispiel nennt er Hermes. Der Logistikdienstleister sei gerade dabei, die gesamte Flotte zu elektrifizieren, vom E-Truck auf der langen Strecke, bis hin zum E-Sprinter und dem Lastenfahrrad. Für Berlin habe man ein Konzept entwickelt, mit dem die Kunden schon heute komplett CO₂-frei beliefert werden. Dieses werde man jetzt auch für Hamburg umsetzen. Allerdings müssten auch die Kunden mitziehen und ihr Verhalten verändern. „Wenn mehr Kund*innen bereit wären, ihre Sendung am Paketshop abzuholen, würde das unmittelbar 30 Prozent CO₂ in der Zustellung einsparen“, so Schabirosky. Hermes habe 16.500 Paketshops in Deutschland. Der Weg zu einem Paketshop sei im Durchschnitt nicht mehr als 600 Meter weit. Aktuell seien aber nur vier Prozent der Kunden bereit, zu einem Paketshop zu laufen.

Dorothee Martin, SPD-Bundestagsfraktion

„Planungsbeschleunigung darf nicht nur ein Buzz-Wort bleiben.“

Dorothee Martin, Verkehrspolitische Sprecherin der SPD-Bundestagsfraktion, forderte nicht nur mehr Offenheit für Innovationen, sondern auch eine Anpassung der Genehmigungs- und Prüfverfahren. Denn eine politische und gesellschaftliche Transformation in Richtung Klimaneutralität funktioniere nur, wenn wir schneller und besser werden. Entscheidend hierfür sei ein Wandel im Mindset. Weg von einer Kultur des Verhinderns und hin zu einer Kultur des Ermöglichens. „Das müssen wir in wirklich jede Amtsstube reinbringen“, so Martin.



Marcel Philipp, CEO von E.Mobility.Hub

„Wir denken noch viel zu kleinteilig.“

„Wir dürfen nicht polarisieren. Es gibt nicht das gute und das böse Verkehrsmittel. Es gibt nur das richtige Verkehrsmittel für den jeweiligen Zweck“, sagte Marcel Philipp. Dabei gelte es die Lücke zwischen den beiden Polen – also dem, was der ÖPNV anbieten kann und dem eigenen PKW – klima- und platzschonend zu füllen. Hier könnten Shuttlesysteme, die on-demand fahren, digital gesteuert und vernetzt sind eine entscheidende Lösung bieten. Das gehe jedoch nicht „kleinteilig, sondern muss in einem gegenseitig ergänzenden System als Ganzes geplant werden“, sagte Philipp. Die Verkehrswende sei nicht zu schaffen, solange wir mit großen, schweren

Autos zur gleichen Zeit jeden Morgen mit nur einer Person im Wagen hintereinander herfahren. Hier brauche es ein „Grundverständnis dafür, dass ich schlauere Möglichkeiten hätte, mich fortzubewegen.“

Torsten Albig (Ministerpräsident von Schleswig-Holstein a.D.)

„Man muss nicht sehr fantasiebegabt sein. Wenn der Verkehr sich so weiterentwickelt, dann wird das Projekt Klimawandel scheitern.“

Der Einschätzung von Marcel Philipp schloss sich auch Torsten Albig an. „Wir müssen an allen Stellen gleichzeitig anfangen“, so Albig. Überall, wo Verkehr vermieden werden könne, müsse er vermieden werden, „und zwar sofort“, so Albig.





Olaf Cunitz, Leiter Quartiersentwicklung bei der GWH Wohnungsgesellschaft

„Die Mobilitätswende ist nicht dadurch geschafft, dass die Menschen auf das Auto verzichten.“

Für Olaf Cunitz ist das Ziel die Klimaneutralität. „Und die erreiche ich ja auch, wenn die Autos mit Ökostrom fahren und CO₂-neutral produziert werden“, sagte Cunitz. Gerade im ländlichen Raum herrsche noch eine starke Autozentriertheit. Allerdings gehe es auch hier nicht darum, den Leuten etwas „wegzunehmen, sondern es intelligenter zu organisieren“, so Cunitz.

Arved Fuchs, Polarforscher

„Junge Leute wollen nicht mehr hören, warum irgendetwas nicht funktioniert. Sie wollen Lösungen.“

Arved Fuchs hat viel Kontakt zu jungen Leuten aus der Fridays for Future Bewegung. „Sie wollen Lösungen.“ Er forderte: „Wir müssen von den Emissionen runter, koste es, was es wolle“, und schlug vor, gleich mit einem Tempolimit 120 zu beginnen. „Das ist einer der leichtesten Schritte und würde niemandem wehtun.“ Die Ergebnisse der Forsa-Umfrage würden zudem zeigen, dass junge Menschen eine viel höhere Bereitschaft zeigen, öffentliche Verkehrsmittel zu nutzen als ältere Generationen. „Hier findet bereits ein Umdenken statt“, so Fuchs.



Ullrich Sierau, Oberbürgermeister von Dortmund a.D.

„Wir brauchen Best-Practice, Innovationen – und vor allem gemeinsames Handeln.“

„Die Dinge sind ein bisschen komplexer, als ihr sie gerade macht“, mahnte Ullrich Sierau, ehemaliger Oberbürgermeister von Dortmund. Da müsse sehr viel Expertise zusammenkommen.



Thomas Geisel, Oberbürgermeister von Düsseldorf a.D.

„Wir sollten das Gut Platz in den Städten effizienter nutzen.“

Thomas Geisel meint, dass ein digitales System für mehr Transparenz sorgen könnte. „Es gibt Tiefgaragen in Büros, die sind tagsüber voll und nachts leer, und Tiefgaragen in Wohngebieten, die sind tagsüber leer und nachts voll.“ Würde man erkennen, wo tatsächlich Platz ist, könnte man diesen entsprechend bepreisen. Ein flächendeckendes System der Parkraumbewirtschaftung würde zudem den sukzessiven Abbau von Parkplätzen ermöglichen und so Raum für Fahrradwege und mehr Grün schaffen.



Prof. Jörn Walter, Oberbaudirektor von Hamburg a.D.

„Wie kommen wir mit einfacheren, billigeren und effizienteren Maßnahmen zu einer klimaneutralen Mobilität?“

Prof. Jörn Walter sieht die Lösung nicht im ÖPNV. Walter hat Zweifel, ob die gesteckten Klimaziele hinsichtlich der Investitionen und der noch verbleibenden Zeit zu erreichen sind. Alternativ schlägt er viele kleine Maßnahmen vor, wie eine Temporeduzierung in den Städten und den Ausbau von Fahrradwegen. „Bremen hat einen Modal Split von 30 Prozent. Das könnten wir auch in Hamburg schaffen“, so Walter. Um diesen in der Hansestadt von aktuell noch 15 Prozent zu erhöhen, könne man beispielsweise „die Nebenstraßen automatisch zu Fahrradwegen machen“, so Walters Vorschlag.



Dr. Monika Griefahn, Monika Griefahn GmbH

„Es braucht die einfachen Lösungen und es braucht die Digitalisierung.“

Dr. Monika Griefahn stimmte Prof. Jörn Walter zu: Die einfachen Lösungen habe man zum Beispiel während der Pandemie gehabt. „Die Pop-up-Fahrradwege waren ja durchaus hilfreich, um den ÖPNV zu entlasten und die Leute trotzdem mobil zu halten“, so Griefahn. Die Digitalisierung und On-Demand-Services seien vor allem für den ländlichen Raum wichtig. Allerdings sei die Elektromobilität überschätzt, wenn es darum gehe, CO₂ einzusparen. „Elektromobilität ist sicherlich sinnvoll für die städtischen Bereiche“, doch man dürfe auch den Materialbedarf nicht außer Acht lassen. So brauche man für jedes Elektroauto allein zwischen 70 und 120 Kilo Kupfer. Hinzu kämen 46 Sorten an Stahl, die aktuell noch nicht recyclingfähig seien.



Prof. Dr. h.c. mult. Roland Koch, Rechtsanwalt

„Aus meiner Sicht läuft die Politik Gefahr, einen mühsam erreichten Konsens durch die Unfähigkeit der Exekution zu gefährden.“

Das zeige sich u.a. bei der E-Mobilität, die inzwischen in der Bevölkerung mehrheitsfähig sei. „Wenn das funktionieren soll, müssten wir an den Raststätten zwischen 60 und 80 Fahrzeuge parallel laden können“, sagte Koch. Bisher sei das bei keiner einzigen Raststätte in Deutschland möglich.

Kristina Frank, Kommunalreferentin München

„Wesentlich für die Wahl eines Verkehrsmittels ist die Kombination von drei Dingen: Das ist der Preis, die Verfügbarkeit und die Einfachheit.“

Das Münchner Unternehmen BMW zeige, wie das aussehen könne. So biete BMW seinen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern an vielen Standorten kostenlose Werksbusse an. Sobald man dort eingestiegen sei und sich mit dem Laptop in das WLAN von BMW eingeloggt habe, werde die Fahrt als Arbeitszeit angerechnet. „Damit hat der Bus alles: Er fährt genau zu meinem Zielort, kostet mich nichts und bringt mir dazu noch einen großen Nutzen“, sagte Frank.



Dr. Eckart John von Freyend, EUREF AG

„Wir brauchen Unternehmer, die mit aller Kraft und trotz schwieriger Rahmenbedingungen versuchen, Themen möglich zu machen.“

Hierfür gebe es viele Beispiele, zu denen auch der EUREF-Campus in Berlin gehöre. Dort habe ein mutiger Unternehmer vor 14 Jahren gesagt: „Diesen verfallenen Gasometer übernehme ich und die zehn alten Gebäude drumherum auch und mache etwas daraus.“ Heute sei der EUREF-Campus ein einzigartiges Reallabor der Energiewende. Ein Gelände, auf dem über 5.000

Menschen in mehr als 150 Unternehmen, Institutionen und Startups rund um die Themenfelder Energie, Mobilität und Nachhaltigkeit arbeiten, forschen und lernen. „Beispiele wie diese sollten wir als Vorbilder und Vielfältiger immer wieder mit in Diskussionen wie diese nehmen“, so von Freyend.



Dr. Andreas Mattner, Vorstandsvorsitzender der Stiftung „Lebendige Stadt“

»Ich habe noch nie eine Diskussion über die Mobilitätswende erlebt, die so ideologiefrei war wie diese heute hier.«

Das sagte Dr. Andreas Mattner, Vorstandsvorsitzender der Stiftung „Lebendige Stadt“, am Ende der Diskussion. „Sie war offen, ehrlich und nach Ergebnissen suchend. Herzlichen Dank an die Teilnehmer.“

Vor allem die Vertreter der Kommunen hätten viele Aufgaben mitgenommen, fasste Mattner zusammen. Dazu zähle vor allem die Verbesserung des ÖPNV – und das nicht nur in der Stadt, sondern auch auf dem Land. Zusätzlich müsse es „alternative Angebote geben, die in den Lebensalltag der Menschen passen“, so Mattner. Hierfür brauche es vor allem seitens der Politik Mut. Denn die Mobilitätswende gelinge nur, wenn wir nicht nur die Digitalisierung, sondern auch die Planungsprozesse beschleunigen. Wichtig sei auch, die Bevölkerung durch Anreize und eine attraktive Preisgestaltung abzuholen und mitzunehmen.

Selbstverständlich sieht Mattner auch die Stiftung beim Thema klimaneutrale Mobilität in der Pflicht. „Mit der Stiftung werden wir uns jetzt intensiv um das Thema Mobilität kümmern, indem wir noch mehr Best-Practice-Beispiele aufzeigen, die Forsa-Umfrage veröffentlichen und auch die heutige Diskussion am Runden Tisch reflektieren und anderen Meinungsträgern zur Verfügung stellen.“



Impressum

Herausgeber:
Stiftung „Lebendige Stadt“
Saseler Damm 39
22395 Hamburg

Internet:
www.lebendige-stadt.de

Bevölkerungsbefragung:
forsa Politik- und Sozialforschung GmbH,
Büro Berlin

Redaktion:
Andrea Peus

Art Direction und Layout:
Heike Roth

Fotos: Thorge Huter, picture alliance
(Andreas Gora) und ECE

Hamburg, Januar 2023



Vorbemerkung forsa

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.

Das jeweilige Fortbewegungsmittel nutzen in der letzten Zeit:	sehr häufig (=fast täglich)	häufig	gelegentlich	selten	nie *)
	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
• 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.

Das jeweilige Fortbewegungsmittel nutzen in der letzten Zeit:	insgesamt	Frauen	Männer	18- bis 29-Jährige	30- bis 44-Jährige	45- bis 59-Jährige	60 Jahre und älter
(sehr) häufig	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%
• 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.

Das jeweilige Fortbewegungsmittel nutzen in der letzten Zeit:	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
(sehr) häufig	0%	0%	0%	0%	0%	0%
• 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.

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
	0/0	0/0	0/0
• zu Fuß gehen	33	62	5
• Auto	20	70	8
• Fahrrad / E-Bike	14	66	20
• öffentlicher Personennahverkehr	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.

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.

Es hindert sie bisher daran, mehr tägliche Strecken mit dem Fahrrad zu fahren *)	insgesamt **)		
	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 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.

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 **)
	0/0	0/0
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.

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.

Es können sich vorstellen, dass das nächste Auto, das sie sich kaufen, ein Elektroauto sein wird	ja	nein	werde mir kein *) Auto (mehr) kaufen
	0%	0%	0%
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 Preis 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.

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 Ladezeiten (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.

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.

Durchschnittliche Bewertung 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 nach Schulnoten

Es bewerten den öffentlichen Personennahverkehr in ihrem Ort bezüglich:	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
	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
- 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.

Es bewerten die jeweilige Maßnahme der Verkehrspolitik	1 = starke Befürwortung	2	3	4	5	6 = starke *) Ablehnung	Mittelwert
	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
- 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 befürworten 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.

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
	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
- 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	2,5	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.

Es bewerten die jeweilige Maßnahme der Verkehrspolitik auf einer Skala von 1 bis 6 *):	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
	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0	0/0
- 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 Parkmöglichkeiten	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.

Es bewerten die jeweilige Maßnahme der Verkehrspolitik auf einer Skala von 1 bis 6 *):	(Sehr) häufige Nutzung des Verkehrsmittels: **)			
	insgesamt	Auto	ÖPNV	Fahrrad / E-Bike
	0/0	0/0	0/0	0/0
- Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV)	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