



dena-Mobilitätsumfrage

**Alternative Antriebe, Akzeptanz
verkehrspolitischer Maßnahmen und
Mobilitätsverhalten – eine repräsentative
Befragung der Deutschen**

Impressum

Herausgeber:

Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena)
Chausseestraße 128 a
10115 Berlin

Tel.: +49 (0)30 66 777-0

Fax: +49 (0)30 66 777-699

E-Mail: info@dena.de

E-Mail: info@alternativ-mobil.info

www.dena.de

<https://alternativ-mobil.info>

Autorinnen und Autoren:

Kornelia Mattern

Hannes Salomon

Der Bericht entstand auf Basis der Ergebnisse der im Auftrag der dena durchgeführten Umfrage des Meinungsforschungsinstituts forsa.

Bildnachweis:

© Getty Images/Maskot

Stand:

03/2023

Alle Rechte sind vorbehalten. Die Nutzung steht unter dem Zustimmungsvorbehalt der dena.

Bitte zitieren als:

Deutsche Energie-Agentur (Hrsg.) (dena, 2023), „dena-Mobilitätsumfrage: Alternative Antriebe, Akzeptanz verkehrspolitischer Maßnahmen und Mobilitätsverhalten – eine repräsentative Befragung der Deutschen“



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz

Die Veröffentlichung dieser Publikation erfolgt im Auftrag des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz. Die Deutsche Energie-Agentur GmbH (dena) unterstützt die Bundesregierung in verschiedenen Projekten zur Umsetzung der energie- und klimapolitischen Ziele im Rahmen der Energiewende.

Inhalt

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | Hintergrund | 4 |
| 2 | Ergebnisse der Umfrage..... | 5 |
| 2.1 | Präferierte Antriebsarten | 5 |
| 2.2 | Einflussfaktoren für Präferenzen und Kaufentscheidungen | 6 |
| 2.3 | Einschätzung zur Marktdominanz..... | 7 |
| 2.4 | Wissensstand zu Antriebsarten | 7 |
| 2.5 | Genutzte Verkehrsmittel..... | 8 |
| 2.6 | Einstellung zur Kaufförderung von Elektroautos | 9 |
| 2.7 | Einstellung zum Verbrenner-Aus..... | 10 |
| 2.8 | Gestiegene Kraftstoffpreise | 11 |
| 2.9 | ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr | 12 |
| 2.10 | Mobilität der Zukunft..... | 13 |
| 2.11 | Mobilitätsverhalten seit Pandemie und Energiekrise..... | 14 |
| 3 | Fazit | 16 |
| | Abbildungsverzeichnis..... | 18 |

1 Hintergrund

Im Rahmen der Informationsplattform zur Energiewende im Straßenverkehr „alternativ-mobil.info“ führt die dena seit 2018 jährlich eine Umfrage unter Verbraucherinnen und Verbrauchern durch, deren Ergebnisse einen guten Einblick in das aktuelle Mobilitätsbild der deutschen Bevölkerung geben.

Fokusthemen der Befragung liegen auf den Kaufpräferenzen nach Antriebsarten bei Pkw, der Einstellung gegenüber der Elektromobilität, dem Wissensstand zu Antriebstechnologien sowie der Einstellung gegenüber aktuellen verkehrspolitischen Maßnahmen. Einige der Fragen werden jährlich mit Blick auf aktuelle Themen und die gegebenen politischen Rahmenbedingungen angepasst. Anhand ausgewählter Fragen, die im Zeitverlauf gleich bleiben, können überjährige Entwicklungen und Trends erfasst werden.

Im Auftrag der dena hat das Meinungsforschungsinstitut forsa im November 2022 eine bevölkerungsrepräsentative Mobilitätsumfrage telefonisch durchgeführt (Interviews mit 1.002 Personen ab 18 Jahren). Dabei wurden insbesondere Verhaltensänderungen in der persönlichen Mobilität sowie Wünsche für zukünftige Mobilitätsangebote seit der Coronapandemie und der Energiekrise in den Fokus genommen.

Im Folgenden werden die Ergebnisse thematisch untergliedert zusammengefasst. Am Ende des Berichts werden die Umfrageergebnisse im Fazit eingeordnet und bewertet.

2 Ergebnisse der Umfrage

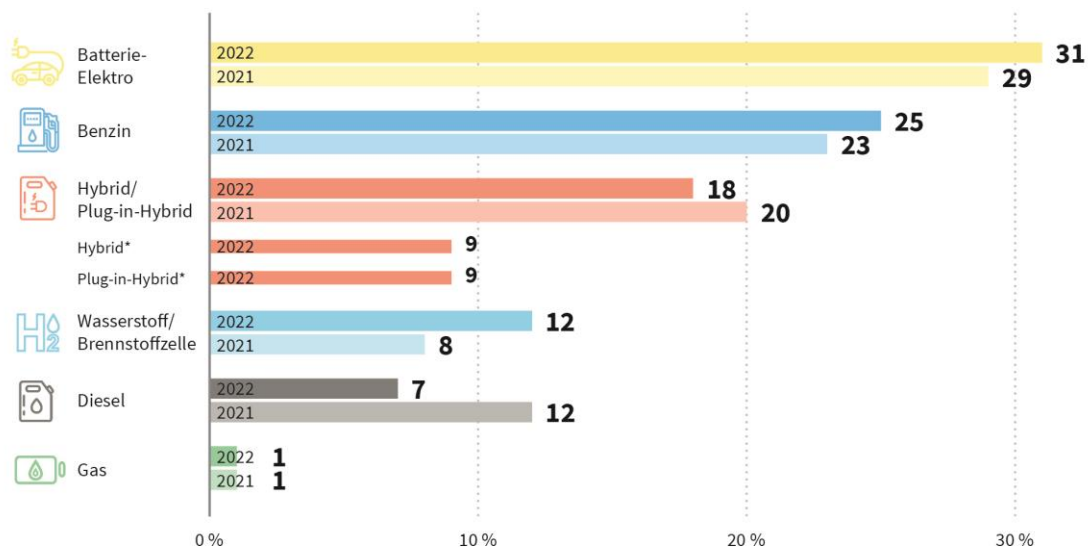
2.1 Präferierte Antriebsarten

Auf die Frage, für welche Antriebsart sich die Befragten bei einem potenziellen Pkw-Neuwagenkauf entscheiden würden, geben mit 31 % der Befragten die meisten Personen einen batterieelektrischen Antrieb an. Damit bleibt das Kaufinteresse am Elektro-Auto im Vergleich zum Vorjahr (29 % in 2021) auf einem ähnlichen Niveau.

Die Zahl hatte sich jedoch zwischen 2020 und 2021 von 15 auf 29 % bereits nahezu verdoppelt. Demgegenüber würden sich immer noch 25 % für einen Benzin und 7 % für einen Diesel entscheiden. Im Vergleich zum Vorjahr hat insbesondere die Beliebtheit des Diesels abgenommen, von 12 auf 7 % (vgl. Abbildung 1). Wasserstoff hat hingegen im Vorjahresvergleich als präferierte Antriebsart deutlich zugelegt, von 8 auf 12 %. Hybride und Plug-in-Hybride werden jeweils lediglich von 9 % aller Befragten präferiert, womit das Interesse im Vergleich zum Vorjahr hier auf gleichem Niveau bleibt. Die Beliebtheit der Antriebsarten fällt in allen Altersgruppen und unabhängig vom Geschlecht sowie im ländlichen oder städtischen Raum sehr ähnlich aus.

Präferierte Antriebsart beim Neuwagenkauf im Vergleich 2021 zu 2022

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



*2022 separat abgefragt; Zeitvergleich zu 2021 daher mit der Summe "Hybrid/Plug-in-Hybrid"
Basis: pro Jahr jeweils alle 1.000 Befragten
2022: Repräsentativumfrage zur Energiewende im Straßenverkehr

AM
ALTERNATIV MOBIL

dena
Deutsche Energie-Agentur

Abbildung 1 | Präferierte Antriebsart

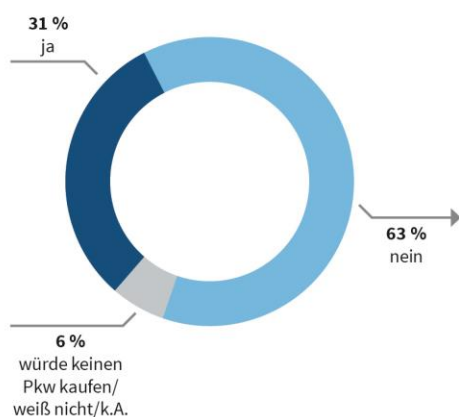
2.2 Einflussfaktoren für Präferenzen und Kaufentscheidungen

Auch bei gleichem Kaufpreis eines batterieelektrischen Pkw (BEV) zu einem Verbrenner würden laut der Umfrageergebnisse nur 31 % der Befragten einen batterieelektrischen Antrieb bevorzugen, was darauf hindeutet, dass der Kaufpreis nicht der dominierende Einflussfaktor für die Antriebspräferenz beim Neuwagenkauf ist.

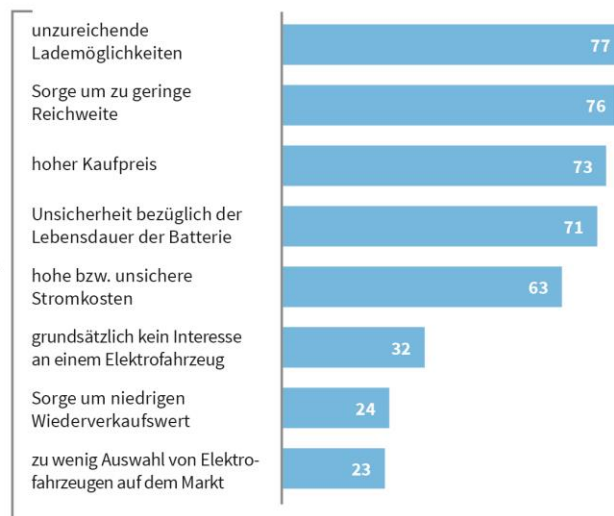
In der Umfrage wurden bei Personen, die sich nicht für einen BEV ausgesprochen haben (643), die Ablehnungsgründe abgefragt (vgl. Abbildung 2). Die Befragten geben mit 77 % als häufigsten Grund unzureichende Lademöglichkeiten an. Es folgt die Sorge um die Reichweite mit 76 % und dann der hohe Kaufpreis mit 73 %. Weiterhin wird die Ablehnung von E-Autos von 71 % mit der Unsicherheit gegenüber der Batterielebensdauer begründet. Hohe oder unsichere Stromkosten werden von 63 % der Befragten als Ablehnungsgrund genannt. Deutlich seltener und nur von einem Drittel wird angeführt, dass grundsätzlich kein Interesse am Elektrofahrzeug besteht, jeweils rund ein Viertel der Befragten sorgt sich um einen niedrigen Wiederverkaufswert oder die mangelnde Auswahl auf dem Gebrauchtwagenmarkt.

Ablehnungsgründe Pkw mit Batterie-Elektroantrieb

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



„Und welche der folgenden Gründe halten Sie davon ab, sich für einen Pkw mit Batterie-Elektroantrieb zu entscheiden?“
(Basis: 643 Ablehnende)



Basis: alle 1.002 Befragten

*gestützte Abfrage, Mehrfachnennungen möglich

2022: Repräsentativumfrage zur Energiewende im Straßenverkehr

AM
ALTERNATIV MOBIL

dena
Deutsche Energie-Agentur

Abbildung 2 | Ablehnungsgründe Elektroauto

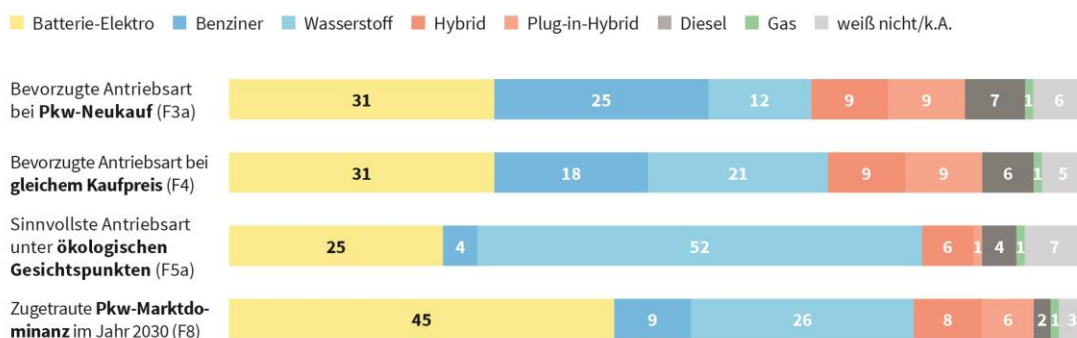
Darüber hinaus sollten die Befragten einschätzen, ob sich eine öffentliche Lademöglichkeit „in unmittelbarer Nähe ihres Hauses bzw. ihrer Wohnung“ befindet. Nur ein gutes Drittel der Befragten (38 %) gibt an, eine öffentliche Lademöglichkeit in der unmittelbareren Umgebung zum Wohnort zu kennen. Im ländlichen Raum sind es mit lediglich 31 % dabei weniger Befragte als im städtischen Raum mit 41 %.

Als Gebrauchtwagen kommt nur für 37 % der Befragten ein Elektroauto zumindest „infrage“, im ländlichen Raum nur für 31 % (im städtischen Raum 38 %). Gegenüber den Vorjahreszahlen sind in diesem Punkt keine Veränderungen festzustellen.

2.3 Einschätzung zur Marktdominanz

Wird nach der Einschätzung der Marktdominanz nach Antriebsart im Jahr 2030 gefragt, tippen 45 % auf den batterieelektrischen Antrieb. Bei einer Bewertung nach ökologischen Gesichtspunkten schätzen jedoch mit 52 % mehr als die Hälfte der Befragten den Wasserstoffantrieb als am „ökologisch sinnvollsten“ ein.

Bevorzugte vs. ökologisch sinnvollste Antriebsart sowie Marktdominanz



Basis: alle 1.002 Befragten
 Fragen 3a, 4, 5a, 8
 2022: Repräsentativumfrage zur Energiewende im Straßenverkehr



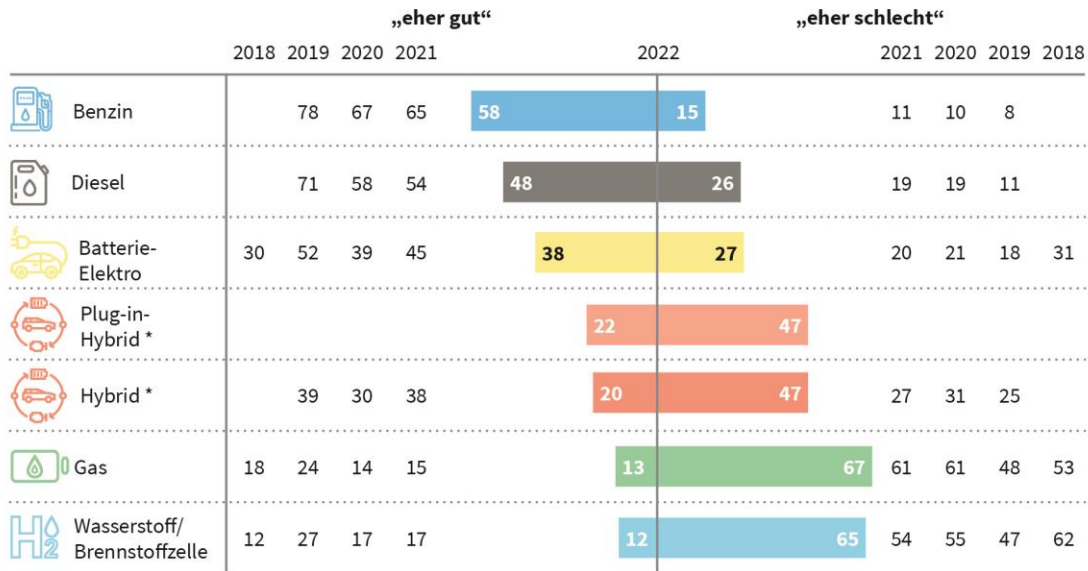
Abbildung 3 | Einschätzung zu den Antriebsarten

2.4 Wissensstand zu Antriebsarten

Beim Thema Wissensstand der Befragten zu Antriebsarten zeigt sich seit 2018 ein Trend: über fast alle Antriebsarten hinweg geben die Befragten von Jahr zu Jahr einen geringeren Wissensstand an. Während 2019 noch 78 % der Befragten angaben, zu Benzinern einen „eher guten“ Wissensstand zu haben, sahen das 2022 nur noch 58 % der befragten Personen so. Ähnlich sieht es beim Diesel aus, wo im Zeitverlauf von 2019 bis 2022 von ursprünglich 71 % nun nur noch 48 % angeben, sich mit dieser Antriebsart gut auszukennen. Bei alternativen Antriebsarten gibt ein noch geringerer Teil der Befragten an, sich mit den Antriebsarten gut auszukennen. Insgesamt schätzen 38 % aller Befragten ihr Wissen über Elektro-Autos als eher gut ein. Über Hybride bzw. Plug-in-Hybride schätzen jeweils rund 20 % sowie über Wasserstoff lediglich 12 % ihr Wissen als „eher gut“ ein (vgl. Abbildung 4).

Einschätzung zum Wissensstand über Pkw-Antriebe

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



* geänderte Antwortkategorie, nicht mit allen Vorjahren vergleichbar
2022: Repräsentativumfrage zur Energiewende im Straßenverkehr
Basis: pro Jahr jeweils ca. 1.000 Befragte

AM ALTERNATIV MOBIL
dena Deutsche Energie-Agentur

Abbildung 4 | Wissensstand zu Antriebsarten

2.5 Genutzte Verkehrsmittel

Bei der Frage nach der Nutzung von Verkehrsmitteln im Alltag geben 79 % der Befragten an, dass ihnen ein Pkw „zur Verfügung steht“, welchen sie im Alltag zumindest „hin und wieder“ nutzen. Dabei ist bei 63 % der befragten Autonutzenden das Auto ein Benziner, gefolgt vom Diesel mit 28 %. Batterieelektrische sowie Hybride/Plug-in-Hybride haben jeweils einen Anteil um die 4 %. Neben der Nutzung des Pkw geben 66 % an, im Alltag längere Strecken auch mal „zu Fuß zu gehen“. Weitere im Alltag genutzte Verkehrsmittel sind bei 64 % das eigene Fahrrad und bei 57 % der ÖPNV.

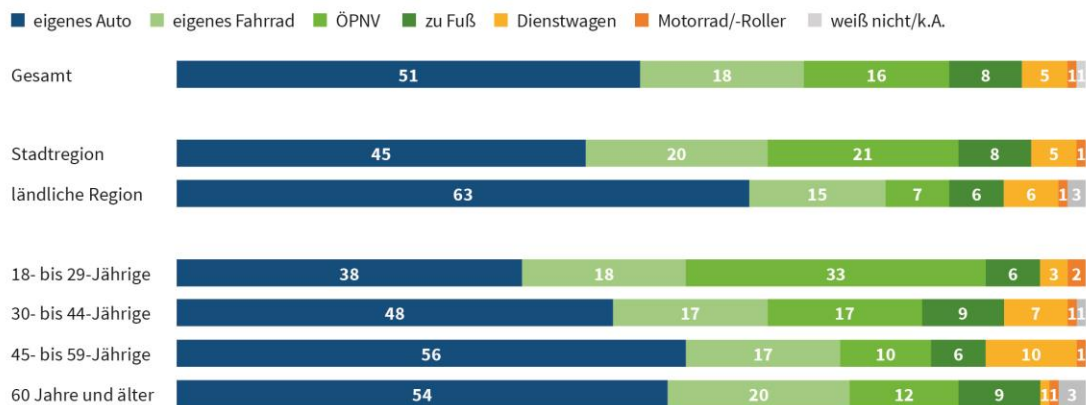
Als im Alltag hauptsächlich genutzte Fortbewegungsmöglichkeit geben mit 51 % die meisten Personen den eigenen Pkw an (vgl. Abbildung 5). Jedoch zeigen sich hier Unterschiede zwischen ländlichen und urbanen Gegenden. Im städtischen Raum gilt dies nur noch für 45 % der Befragten, wohingegen in ländlichen Regionen noch 63 % das Auto als häufigste Fortbewegungsmöglichkeit nutzen. Der ÖPNV ist bei 16 % der Befragten die hauptsächlich genutzte Fortbewegungsmöglichkeit, wobei dies im städtischen Raum 21 % angeben, während es im ländlichen Raum lediglich 7 % sind.

Neben regionalen Unterschieden bei der Verkehrsmittelwahl zeigt sich auch ein deutlicher Trend bei unterschiedlichen Altersgruppen. So ist das eigene Auto mit über 50 % bei Menschen ab 45 Jahren das häufigste Verkehrsmittel. Der ÖPNV ist in der Altersgruppe ab 45 Jahren nur bei rund 10 % das

hauptsächliche Verkehrsmittel. Bei den unter 30-Jährigen hingegen sind es lediglich 38 %, die hauptsächlich mit dem Auto fahren, und 33 %, die am häufigsten mit dem ÖPNV unterwegs sind.

Im Alltag hauptsächlich genutzte Fortbewegungsmöglichkeit

„Und welche dieser Fortbewegungsmöglichkeiten nutzen Sie im Alltag hauptsächlich?“



* geänderte Antwortkategorie, nicht mit allen Vorwahlen vergleichbar
Basis: pro Jahr jeweils alle ca. 1.000 Befragten
2022: Repräsentativumfrage zur Energiewende im Straßenverkehr



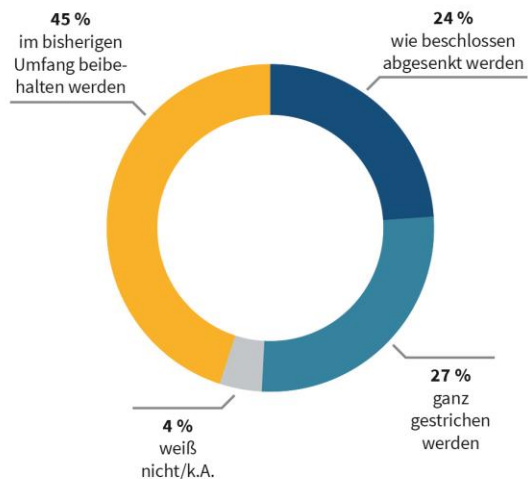
Abbildung 5 | Fortbewegungsmöglichkeit im Alltag

2.6 Einstellung zur Kaufförderung von Elektroautos

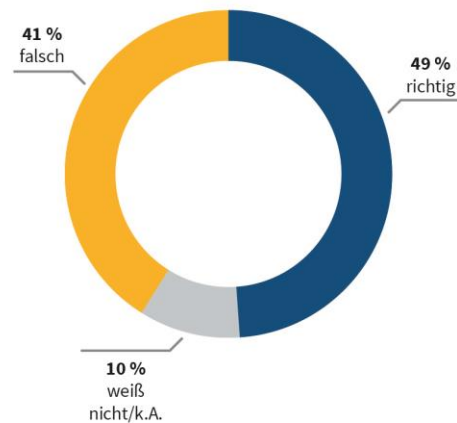
Bezüglich verkehrspolitischer Maßnahmen, wie der finanziellen Förderung von batterieelektrischen Pkw und Plug-in-Hybriden, zeigt sich ein eher geteiltes Meinungsbild (vgl. Abbildung 6). Die Förderung für batterieelektrische Pkw möchte knapp die Hälfte mit 45 % im ursprünglichen Umfang beibehalten. Zum Jahresbeginn 2023 wurde die Prämie um die Hälfte reduziert. Diese Absenkung hingegen befürworten 24 %, wohingegen sich 27 % der befragten Personen wünschen, die Förderung „werde ganz gestrichen“. Bei der kompletten Streichung der Förderung von Plug-in-Hybriden verteilen sich die Stimmen für und gegen die Maßnahme mit 49 % dafür und 41 % dagegen.

Meinungsbild zur finanziellen Förderung von Elektroautos

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



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



Basis: alle 1.002 Befragten
2022: Repräsentativumfrage zur Energiewende im Straßenverkehr



Abbildung 6 | Meinungsbild E-Auto-Förderung

2.7 Einstellung zum Verbrenner-Aus

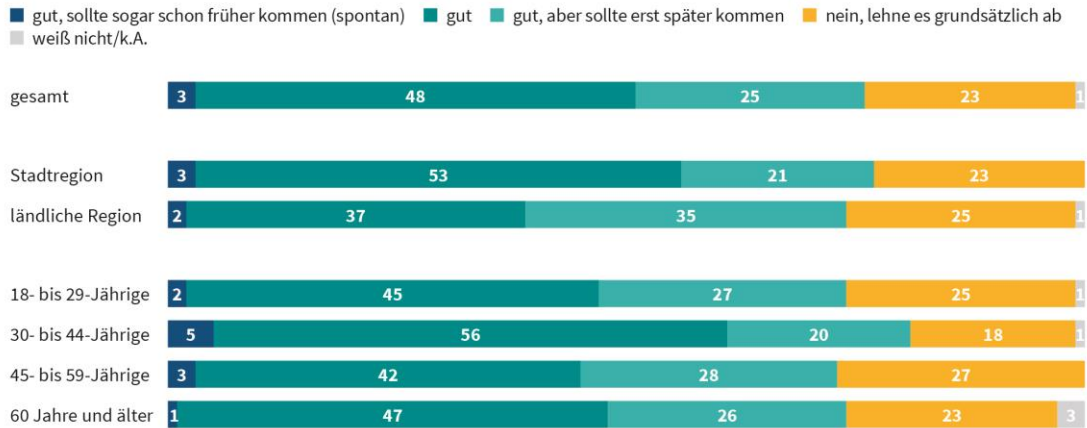
Bei der Frage nach der Einstellung gegenüber dem EU-weiten Verbrenner-Aus ab 2035 zeigt sich eine klare Tendenz zur Befürwortung (76 %) der Maßnahme bei den Befragten (vgl. Abbildung 7). Mit 48 % hält fast die Hälfte dieses Vorhaben für „gut“, wobei sich sogar weitere 3 % für ein früheres Datum und wiederum weitere 25 % für ein späteres Ausstiegsdatum entscheiden würden. Regional ist die grundsätzliche Zustimmung zum Verbrenner-Aus ähnlich hoch, allerdings würden sich in ländlichen Regionen 35 % der Befragten wünschen, dass das Verbrenner-Aus später als 2035 käme, hingegen in Städten nur 21 %.

Hinsichtlich der Kaufpräferenz für einen Neuwagen zeigt sich, dass 42 % der Befragten das bevorstehende Verbrenner-Aus dazu motivieren würde, eher einen alternativen Antrieb zu kaufen. Demgegenüber stimmten 36 % der Aussage zu, dass die Maßnahme für sie eher einen Anreiz darstellen würde, sich vor dem Verbot doch noch einmal einen Verbrenner anzuschaffen. Auch hier zeigt sich eine Tendenz, dass in städtischen Regionen mit 44 % das Verbrenner-Aus etwas häufiger als motivierend gilt, um sich vorab ein E-Auto zuzulegen, als in ländlichen Regionen; dort gilt das nur für 37 % der Befragten.

Das EU-Parlament hat dem Verbrenner-Aus für Pkw ab 2035 am 14. Februar 2023 bereits zugestimmt. Die Zustimmung des EU-Rates zum derzeitigen Gesetzesvorschlag steht noch aus und ist aufgrund der Ablehnung einiger EU-Mitgliedsländer, darunter auch Deutschland, noch unsicher.

Meinungsbild zum EU-weiten Verbrenner-Aus bis 2035

Es halten das „Verbrenner-Aus“ für Pkw ab dem Jahr 2035 für ...



Basis: alle 1.002 Befragten
2022: Repräsentativumfrage zur Energiewende im Straßenverkehr



Abbildung 7 | Meinung zum Verbrenner-Aus

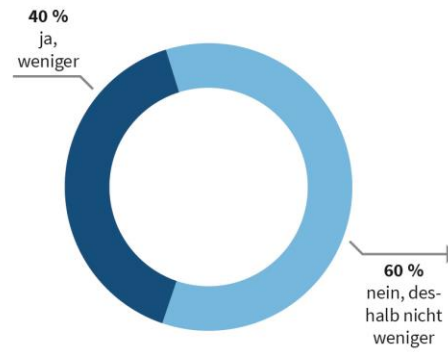
2.8 Gestiegene Kraftstoffpreise

Auf die Frage, ob das Auto „aufgrund der stark angestiegenen Kraftstoffpreise“ weniger genutzt würde, antworten 40 % der Befragten, die einen Verbrenner fahren (727), mit „ja“. Hingegen scheint dies auf 60 % der 727 Befragten nicht zuzutreffen. Auch nach Regionen zeigt sich bei der Zustimmung dazu, weniger Auto zu fahren, eine leichte Diskrepanz zwischen den Personen, die einen Verbrenner fahren. In städtischen Regionen stimmen dem 43 % zu, in ländlichen Regionen wiederum lediglich 35 %. Am meisten Einfluss scheinen die Kraftstoffpreise auf die ältere Bevölkerung zu haben, denn hier geben 47 % der Befragten über 60 Jahre mit einem Verbrenner-Pkw an, sich aufgrund der Preiserhöhung in ihrem Fahrverhalten einzuschränken.

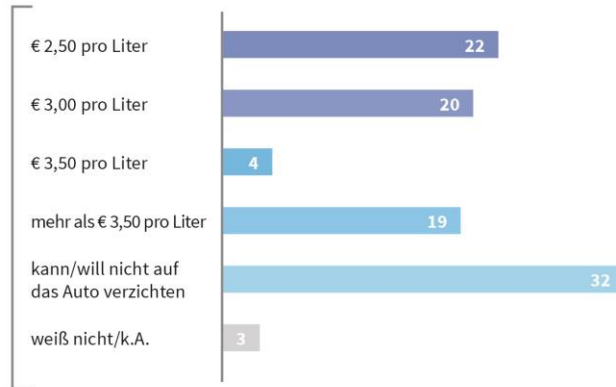
Die 60 %, die angeben, aufgrund von steigenden Preisen nicht weniger zu fahren, wurden nach der Preisgrenze gefragt, ab der sie ihre Meinung ändern würden. Für ein Fünftel wäre dies bei 2,50 Euro pro Liter der Fall, für ein weiteres Fünftel bei 3 Euro und für 4 % bei 3,50 Euro. 32 % der Befragten mit einem Verbrenner gaben an, unabhängig vom Kraftstoffpreis nicht auf das Autofahren verzichten zu können oder zu wollen (vgl. Abbildung 8).

Reaktion und Änderungsbereitschaft zu gestiegenen Kraftstoffpreisen

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



„Und ab welchem Kraftstoffpreis würden Sie Ihr Auto weniger nutzen?“
(Basis: 437 Befragte ohne bisherige Wenigernutzung, gestützte Abfrage)



Basis: 727 Fahrer von Autos mit Benzin- oder Dieselantrieb
2022: Repräsentativumfrage zur Energiewende im Straßenverkehr



Abbildung 8 | Kraftstoffpreise Obergrenze

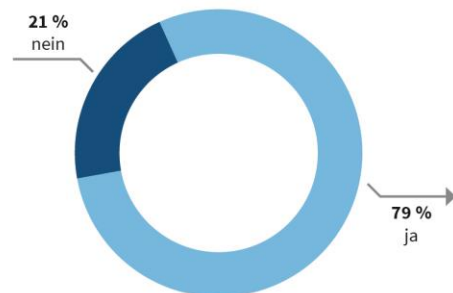
2.9 ÖPNV als Alternative zum motorisierten Individualverkehr

Auf die Frage, welche Anreize geschaffen werden müssten, damit der ÖPNV für die Befragten, die einen Verbrenner fahren (727), als Alternative zum Auto infrage kommt, werden mit 85 % vorrangig mehr Linien und häufigere Fahrzeiten genannt, insbesondere in ländlichen Regionen. Auch eine höhere Zuverlässigkeit des ÖPNV wird von 79 % genannt. Erst an dritter Stelle mit 66 % folgen vergünstigte Preise als Kriterien, die zum

Umstieg auf den ÖPNV animieren würden. Mehr Sicherheit sehen lediglich 50 % als ausschlaggebend und nur für 32 % spielen mehr Komfort sowie eine Sitzplatzgarantie eine Rolle (vgl. Abbildung 9).

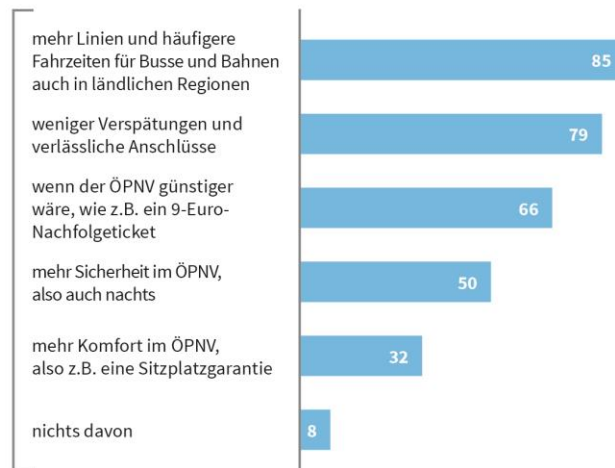
Anreize für Umstieg auf ÖPNV

Es nutzen das eigene Auto im Alltag
zumindest hin und wieder



„Welche der folgenden Faktoren würden dazu beitragen,
dass Sie Ihr eigenes Auto weniger oder gar nicht mehr nutzen?“

(Basis: 792 Pkw-Nutzende)



*) gestützte Abfrage, Mehrfachnennungen möglich
Basis: alle 1.002 Befragten
2022: Repräsentativumfrage zur Energiewende im Straßenverkehr

Abbildung 9 | Anreizgründe für ÖPNV

Fragt man hingegen danach, inwieweit alternative Konzepte wie Carsharing dazu beitragen können, auf „das eigene Auto zu verzichten“, ziehen dies nur insgesamt 44 % der Auto fahrenden Befragten grundsätzlich in Erwägung, darunter jedoch nur 11 % definitiv, während 33 % angeben, das derzeitige Angebot sei noch zu unzureichend.

2.10 Mobilität der Zukunft

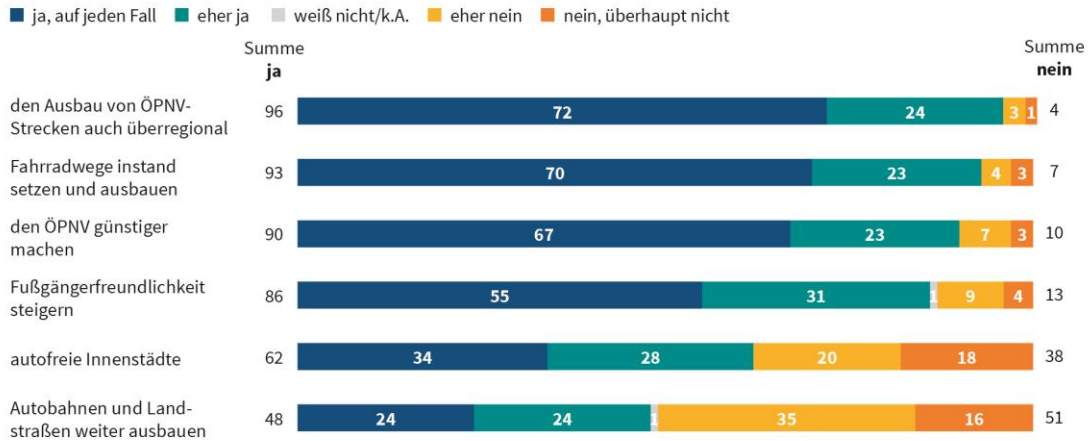
Die Verbraucherinnen und Verbraucher wurden auch danach gefragt, was zukünftig für die „Mobilität für Bürgerinnen und Bürger“ in Deutschland getan werden könnte. Hier zeigen sich klare Wünsche bei den Befragten für mehr Ausbau von ÖPNV und Fahrradwegen (vgl. Abbildung 10). Unter den Einzelmaßnahmen erhält der Ausbau von ÖPNV-Strecken, auch überregional, eine extrem hohe Zustimmung mit 96 %, darunter 72 %, die „auf jeden Fall“ angeben. Aber auch die Instandsetzung sowie der Ausbau von Fahrradwegen werden von 93 % befürwortet, ein günstigerer ÖPNV von 90 % sowie die Steigerung der Fußgängerfreundlichkeit von 86 %.

Deutlich zeigt sich auch die hohe Zustimmung für autofreie Innenstädte, denn 62 % befürworten diese Idee grundsätzlich, und diese Zustimmung ist überall ähnlich hoch – im städtischen Raum mit 63 % und im ländlichen mit 59 %. Hingegen ist das Meinungsbild zum weiteren Ausbau von Autobahnen und Straßen

geteilt: weniger als die Hälfte mit 48 % ist dafür, während mit 51 % eine knappe Mehrheit dagegen ist (vgl. Abbildung 10).

Meinungsbild zu zukünftigen Mobilitätsmaßnahmen

Es befürworten die jeweilige Maßnahme...



Basis: alle 1.002 Befragten
2022: Repräsentativumfrage zur Energiewende im Straßenverkehr



Abbildung 10 | Maßnahmen zukünftiger Mobilität

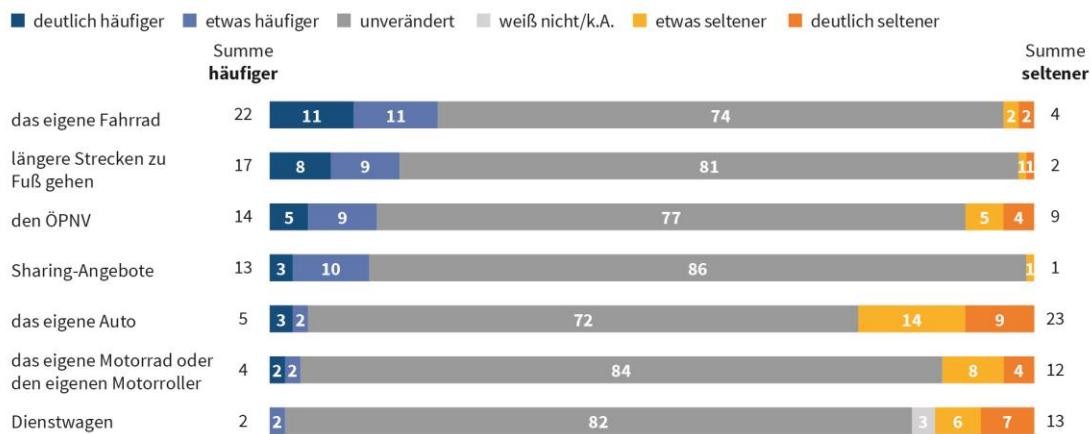
2.11 Mobilitätsverhalten seit Pandemie und Energiekrise

Auch die Coronapandemie und die Energiekrise zeigen einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten der Befragten. Zumindest stimmen 30 % der Aussage zu, ihr „Mobilitätsverhalten im Alltag habe sich seit Corona und der Energiekrise geändert“, und zwar ohne spürbare Unterschiede zwischen den Altersgruppen sowie dem ländlichen und städtischen Raum. Im Vorjahr 2021 waren es noch 35 %, die dieser Aussage zustimmten.

Während jedoch im Vorjahr noch 50 % der Befragten, die den ÖPNV nutzen, angaben, aufgrund der Pandemie den ÖPNV weniger zu nutzen, stimmten dieser Frage zuletzt nur noch 9 % zu. Zudem gaben 14 % an, den ÖPNV sogar mehr zu nutzen als noch vor den Krisen. Als Gründe für die Verhaltensänderung haben die 302 Befragten, die meinen, ihr Mobilitätsverhalten verändert zu haben, mit 49 % am häufigsten die gestiegenen Kraftstoffpreise genannt. Aber auch eine veränderte Freizeitgestaltung und mehr Home-Office sind für knapp die Hälfte der Befragten Beweggründe für diese Veränderung (vgl. Abbildung 11).

Nutzungsänderung bei Fortbewegungsmöglichkeiten seit Corona und Energiekrise

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



Basis: Befragte, die die jeweilige Fortbewegungsmöglichkeit im Alltag zumindest hin und wieder nutzen.
2022: Repräsentativumfrage zur Energiewende im Straßenverkehr

AM
ALTERNATIV MOBIL

dena
Deutsche Energie-Agentur

Abbildung 11 | Veränderte Verkehrsmittelnutzung

Insgesamt zeichnet sich ab, dass die Befragten vermehrt Fahrrad fahren, länger zu Fuß gehen, den ÖPNV, aber auch Sharing-Angebote nutzen. Demgegenüber scheint es einen leichten Rückgang bei der Nutzung des motorisierten Individualverkehrs, wie z. B. der Nutzung von Auto und Motorrad, zu geben. Die Frage, ob das veränderte Mobilitätsverhalten auch in Zukunft beibehalten wird, haben 91 % der 302 hierzu Befragten bejaht. Diese Zustimmung fällt in allen Regionen ähnlich hoch aus.

3 Fazit

Die Umfrageergebnisse zeigen, dass die Präferenz für den Kauf eines Neuwagens mit einem alternativen Antrieb insgesamt relativ hoch ist, jedoch im Vergleich zum Vorjahr 2021 kaum mehr gestiegen ist.

Die Präferenz für einen batterieelektrischen Antrieb ist mit einem Drittel relativ hoch. Ein weiteres Drittel der Befragten würde immer noch ein Auto mit Verbrennungsmotor (insbesondere Benziner, aber auch Diesel) wählen. Die Gründe für das zurückhaltende Interesse an batterieelektrischen Pkw sind unterschiedlich. Die Umfrageergebnisse deuten darauf hin, dass insbesondere die Verfügbarkeit von öffentlichen Ladepunkten, die vergleichsweise geringere Reichweite von batterieelektrischen Fahrzeugen und die höheren Kaufpreise Verbraucherinnen und Verbraucher derzeit noch von einem batterieelektrischen Pkw distanzieren. Selbst bei der Annahme eines gleichen Kaufpreises im Vergleich zum Verbrenner steigt die Präferenz für einen BEV nicht, was darauf hindeutet, dass rein monetäre Maßnahmen nicht ausreichen, um Vorbehalte abzubauen. Diesen Unsicherheiten kann hingegen beispielsweise durch den Ausbau der Ladeinfrastruktur begegnet werden.

Eine weitere sinnvoll erscheinende Maßnahme sind Informationsangebote für Verbraucherinnen und Verbraucher, denn die Ergebnisse der Umfrage zeigen, dass die Deutschen ihr Wissen zu verschiedenen Antriebstechnologien, insbesondere den alternativen Antrieben, als recht gering einstufen. Bemerkenswert ist, dass die Tendenz gegenüber den Vorjahresumfragen dabei über den Großteil der Antriebe hinweg eher sinkend ist. Bei der Frage nach dem ökologisch sinnvollsten Antrieb bewertet die Mehrheit der Befragten den Wasserstoffantrieb als nachhaltigste Alternative zum klassischen Verbrenner und nur ein Viertel den batterieelektrischen Antrieb. Vermutlich hat bei der Bewertung auch die Tatsache einen Einfluss, dass der Informationsstand und die Erfahrungen hinsichtlich des Wasserstoffantriebs noch geringer sind als beim mittlerweile stärker im Markt präsenten batterieelektrischen Antrieb. Während beide Antriebsarten im Fahrbetrieb keine Emissionen ausstoßen, gilt der BEV gemeinhin als die effizientere Antriebsart, wenn auch Diskussionen um die Nachhaltigkeit der Batterieproduktion und -entsorgung dem Image schaden.

Während die Befragten ihr Wissen über Autoantriebstechnologien zunehmend als gering einschätzen, gewinnen andere Mobilitätsangebote derzeit an Bedeutung, nicht zuletzt aufgrund der Coronapandemie und der Energiekrise. Rund 40 % der Befragten, die einen Verbrenner fahren, geben an, dass sie aufgrund der gestiegenen Kraftstoffpreise zumindest „weniger“ Auto fahren würden. Gleichzeitig zeigen die Umfrageergebnisse, dass im Vergleich zur Zeit vor der Coronapandemie und der Energiekrise die Menschen, die den ÖPNV hin und wieder nutzen, angeben, die öffentlichen Verkehrsmittel jetzt mehr zu nutzen. Das Gleiche gilt für die Fahrrad fahrenden Befragten, die angeben, mehr Fahrrad zu fahren. Hingegen geben die Auto fahrenden Befragten an, weniger Auto zu fahren. Auch wenn die Pandemie in den beiden Vorjahren 2021 und 2020 zu einem Rückgang der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel führte, fördern die Entwicklung der Kraftstoffpreise seit dem Ukraine-Krieg und die Rabatte auf öffentliche Verkehrsmittel deren Nutzung derzeit wieder.

Obwohl die relative Mehrheit der Befragten mit 32 % aktuell beim Neuwagenkauf noch einen Verbrenner wählen würde, zeigt sich grundsätzlich eine hohe Akzeptanz und Zustimmung gegenüber politischen Maßnahmen zur Antriebs- und Verkehrswende. So unterstützt die Mehrheit der Befragten das zum Zeitpunkt der Umfrage noch nicht beschlossene EU-weite Verbrenner-Aus für Pkw. Auch der Ausbau des ÖPNV und die Förderung der Fahrrad- und Fußgängerfreundlichkeit werden tendenziell deutlich befürwortet. Des Weiteren finden auch Maßnahmen für mehr autofreie Innenstädte eine hohe Zustimmung. Das lässt grundsätzlich auf

eine Aufgeschlossenheit gegenüber alternativen Verkehrsmitteln und nicht motorisierten Mobilitätsformen schließen, wobei der weitere Ausbau von Autobahnen und Straßen noch ein umstrittenes Thema bleibt. Um das Potenzial in der Bevölkerung für mehr klimafreundlichen Verkehr zu nutzen, gilt es die Bedarfe, Unsicherheiten und Wünsche der Verbraucherinnen und Verbraucher besser zu kennen und zu adressieren. So zeigen die Umfrageergebnisse, dass nicht allein monetäre Anreize, wie ein bundesweites 49-Euro-Ticket, die Nutzung des ÖPNV begünstigen können, sondern vor allem der Ausbau sowie eine höhere Taktung und Zuverlässigkeit im ÖPNV wichtig sind, damit Personen den Pkw eher stehen lassen.

Zuletzt zeigte die Umfrage auch Unterschiede bei den Antworten von Personen aus ländlichen und urbanen Regionen. So ist in ländlichen Regionen bei 63 % der befragten Personen das Auto das am meisten genutzte Verkehrsmittel und nur bei 7 % der ÖPNV. Im Vergleich dazu gaben 21 % der Personen mit städtischem Wohnort den ÖPNV als das am meisten genutzte Verkehrsmittel an. Während der öffentliche Nahverkehr grundsätzlich in ländlichen wie in städtischen Regionen weiter ausgebaut werden sollte, um sich als attraktive Alternative zum Auto weiter zu etablieren, scheint der ÖPNV insbesondere in ländlichen Regionen nicht ausreichend ausgebaut zu sein und damit nicht in gleichem Maße den Bedürfnissen der Bevölkerung zu entsprechen wie in den Städten.

Die Umfrageergebnisse zeigen, dass die Deutschen mittlerweile weniger autozentriert in ihren Einstellungen und Verhaltensweisen sind. Zudem zeigt sich eine hohe Aufgeschlossenheit gegenüber Alternativen zum eigenen Auto und Konzepten wie autofreien Innenstädten. Auch das Verbrenner-Aus erfreut sich großer Akzeptanz in der Bevölkerung, was insbesondere vor dem Hintergrund des derzeit gefährdeten EU-weiten Verbrenner-Aus von der Bundesregierung berücksichtigt werden sollte.

Die Politik sollte sich diese Bereitschaft zum Wandel zunutze machen und Maßnahmen ergreifen, um E-Autos zu fördern, alternative Mobilitätsangebote zu schaffen und so den Antriebswechsel und den Umstieg vom Auto auf andere Verkehrsmittel zu erleichtern. Neben dem Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos, dem Ausbau des öffentlichen Verkehrs, der Fahrrad- und Fußgängerinfrastruktur sollten auch Maßnahmen wie autofreie Innenstädte oder Tempolimits umgesetzt werden.

Abbildungsverzeichnis

| | |
|--|----|
| Abbildung 1 Präferierte Antriebsart | 5 |
| Abbildung 2 Ablehnungsgründe Elektroauto | 6 |
| Abbildung 3 Einschätzung zu den Antriebsarten..... | 7 |
| Abbildung 4 Wissensstand zu Antriebsarten..... | 8 |
| Abbildung 5 Fortbewegungsmöglichkeit im Alltag | 9 |
| Abbildung 6 Meinungsbild E-Auto-Förderung | 10 |
| Abbildung 7 Meinung zum Verbrenner-Aus | 11 |
| Abbildung 8 Kraftstoffpreise Obergrenze | 12 |
| Abbildung 9 Anreizgründe für ÖPNV | 13 |
| Abbildung 10 Maßnahmen zukünftiger Mobilität | 14 |
| Abbildung 11 Veränderte Verkehrsmittelnutzung | 15 |

