

Mark A. Andor

Eva Hümmecke

Marvin Memmen

Diskussionspapier

Präferenzen und Einstellungen zu vieldiskutierten verkehrspolitischen Maßnahmen: Ergebnisse der dritten Welle des RWI Klima-Mobilitäts-Panels aus dem Jahr 2022

Herausgeber

RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung
Hohenzollernstraße 1-3 | 45128 Essen, Germany
Fon: +49 201-81 49-0 | E-Mail: rwi@rwi-essen.de
www.rwi-essen.de

Vorstand

Prof. Dr. Dr. h. c. Christoph M. Schmidt (Präsident)
Prof. Dr. Thomas K. Bauer (Vizepräsident)
Dr. Stefan Rumpf (Administrativer Vorstand)
Prof. Dr. Kerstin Schneider (Mitglied des erweiterten Vorstands)

© RWI 2024

Der Nachdruck, auch auszugsweise, ist nur mit Genehmigung des RWI gestattet.

RWI Materialien Heft 169

Schriftleitung: Prof. Dr. Dr. h. c. Christoph M. Schmidt
Konzeption und Gestaltung: Claudia Lohkamp, Daniela Schwindt

**Präferenzen und Einstellungen zu vieldiskutierten verkehrspolitischen
Maßnahmen: Ergebnisse der dritten Welle des RWI Klima-Mobilitäts-Panels aus
dem Jahr 2022**

ISSN 1612-3573 - ISBN 978-3-96973-298-4

Bei den in der Reihe veröffentlichten Diskussionspapieren handelt es sich um unfertige Arbeiten, die publiziert werden, um Diskussionen und kritische Kommentare anzuregen. Die darin geäußerten Ansichten geben ausschließlich die Meinung der Autoren wieder und spiegeln nicht unbedingt die Meinung des Herausgebers wider.

Materialien

Diskussionspapier

Mark A. Andor, Eva Hümmecke und Marvin Memmen

**Präferenzen und Einstellungen zu vieldiskutierten
verkehrspolitischen Maßnahmen: Ergebnisse der
dritten Welle des RWI Klima-Mobilitäts-Panels aus
dem Jahr 2022**

Heft 169

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der deutschen Nationalbibliografie;
detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über: <http://dnb.ddb.de> abrufbar.



Das RWI wird vom Bund und vom Land Nordrhein-Westfalen gefördert.

ISSN 1612-3573

ISBN 978-3-96973-298-4

Mark A. Andor, Eva Hümmecke und Marvin Memmen*

Präferenzen und Einstellungen zu vieldiskutierten verkehrspolitischen Maßnahmen: Ergebnisse der dritten Welle des RWI Klima-Mobilitäts-Panels aus dem Jahr 2022

Zusammenfassung

Dieser Beitrag untersucht die Akzeptanz verschiedener verkehrspolitischer Maßnahmen in Deutschland auf Basis der dritten Befragungswelle des „RWI Klima-Mobilitäts-Panels“, für die über 6.000 Personen im Jahr 2022 befragt wurden. Generell gilt weiterhin, dass „Pull“-Maßnahmen, die positive Anreize für alternative, klimafreundliche Verkehrsmittel schaffen, tendenziell größere Zustimmung erreichen als „Push“-Maßnahmen, die das Autofahren unattraktiver machen. So erreichen beispielsweise der Ausbau von Fahrradwegen und die kostenlose Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln Zustimmungswerte von über 70 %, wogegen eine generelle Pkw-Maut, eine Städtemaut oder höhere Parkgebühren in Innenstädten auf deutliche Ablehnung stoßen. Einzelne „Push“-Maßnahmen wie die Einführung einer Kerosinsteuer und ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen finden jedoch ebenfalls breite Zustimmung. Obwohl die Coronapandemie das Mobilitätsverhalten vieler Menschen stark beeinflusst hat, zeigt ein Vergleich mit den Werten der ersten und zweiten Welle des „RWI Klima-Mobilitäts-Panels“, dass sich die Akzeptanz der Maßnahmen über die Zeit nur moderat verändert hat. Die größten Veränderungen zeigen sich bei der Zustimmung zum Verbot von Inlandsflügen und einem Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen, die zwischen 2019 und 2022 signifikant um bis zu 12 Prozentpunkte gestiegen sind.

JEL Classification: D12, R48

Keywords: Verkehrswende, Akzeptanz, verkehrspolitische Maßnahmen, Covid-19

November 2024

* Mark A. Andor, RWI und RUB; Eva Hümmecke, RWI; Marvin Memmen, RWI. – Wir danken der Stiftung Mercator für die Förderung dieser Studie im Rahmen des Forschungsprojekts „Die Mobilitätswende in Deutschland gemeinsam gestalten – Lehren aus dem Ruhrgebiet“ (<https://www.rwi-essen.de/forschung-beratung/forschungsgruppen/prosoziales-verhalten/forschungsprojekte/projekt/die-mobilitaetswende-in-deutschland-gemeinsam-gestalten-lehren-55>). Für Anregungen und Kommentare danken wir Jana Eßer, Viola Helmers, Christian Hönow, Lukas Tomberg, den Expertinnen und Experten des Projektbeirats sowie den Teilnehmerinnen und Teilnehmern verschiedener Diskussionsveranstaltungen. Des Weiteren bedanken wir uns bei Emma Czupi für hervorragende Unterstützung. – Korrespondenz: Mark A. Andor, RWI, Hohenzollernstr. 1-3, D-45128 Essen, www.rwi-essen.de/mark-andor, E-mail: mark.andor@rwi-essen.de

1 Einleitung

Die Struktur des Verkehrssektors in Deutschland ist in den letzten 15 Jahren maßgeblich durch einen stetigen Anstieg des Pkw-Bestandes geprägt (Statistisches Bundesamt 2023a). Immer mehr Haushalte besitzen nicht nur einen, sondern mehrere Pkw. Während die Autonutzung unzweifelhaft Vorteile insbesondere für das Individuum aufweist, sind mit ihr eine Reihe von negativen externen Effekten verbunden. So wird die Lebensqualität unter anderem durch den Ausstoß an Feinstaub und Treibhausgasen, Zeitverluste durch Staus, Unfälle mit Verletzten und Toten sowie Lärmbelästigung beeinträchtigt (siehe u.a. ADAC 2024, Currie und Walker 2011, Parry und Small 2009, Umweltbundesamt 2023, Umweltbundesamt 2024). Um diese negativen Effekte zu reduzieren, wird eine Mobilitätswende angestrebt und viele verschiedene verkehrspolitische Maßnahmen diskutiert.

In dieser Studie werden die Ergebnisse der dritten Befragungswelle des „RWI Klima-Mobilitäts-Panels“ aus dem Jahr 2022 präsentiert, bei der 6.285 Teilnehmerinnen und Teilnehmer des *forsa*-Haushaltspanels zu verkehrspolitischen Maßnahmen befragt wurden. Zudem können die Ergebnisse mit den Werten der beiden vorherigen Panelerhebungen aus den Jahren 2018 und 2019 verglichen werden, um zu ermitteln, wie sich die Zustimmung zu den Maßnahmen im Zeitverlauf entwickelt hat.

Dies erscheint vor allem vor dem Hintergrund der Coronapandemie besonders relevant, die das Mobilitätsverhalten vieler Menschen stark verändert hat und sich die Frage stellt, ob sich auch die Akzeptanz gegenüber verkehrspolitischen Maßnahmen erheblich verändert hat. Während der Coronapandemie wurde vermehrt im Home-Office gearbeitet und weniger zur Arbeit gependelt (Statistisches Bundesamt 2023b). Des Weiteren war die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) mit einem erhöhten Ansteckungsrisiko verbunden, was zu einem Rückgang der Nachfrage führte (Stein et al. 2022). Gleichzeitig wurden während der Pandemie innovative verkehrspolitische Maßnahmen eingeführt, wie etwa die schnelle Umwandlung von Fahrbahnen in Radfahrstreifen, die sogenannten „Pop-up-Bike-Lanes“ (Kraus und Koch 2021). Zudem hat der Kauf von E-Bikes während dieser Zeit stark zugenommen (Statistisches Bundesamt 2021). Diese Entwicklungen trugen tendenziell dazu bei, dass Radfahren attraktiver wurde. Des Weiteren hat sich seit der Erhebung im Jahr 2018 die Debatte um die Mobilitätswende intensiviert und „Push“-Maßnahmen, die Einschränkungen in der Autonutzung mit sich bringen, werden stärker öffentlich diskutiert. Dazu gehören Geschwindigkeitsbegrenzungen, wie die Einführung eines Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen oder Tempo-30-Zonen in Innenstädten (Agora Verkehrswende 2021).

Die Studie kann als Nachfolgestudie zu Andor et al. (2020) gesehen werden, die die Ergebnisse der ersten Welle des „RWI Klima-Mobilitäts-Panels“ aus dem Jahr 2018 vorstellt und diskutiert. Konkret wird in Andor et al. (2020) die Akzeptanz von acht verkehrspolitischen Maßnahmen untersucht. Der

vorliegende Beitrag knüpft hieran an, indem die Akzeptanz zu 20 verschiedenen verkehrspolitischen Maßnahmen – inklusive der acht Maßnahmen aus der ersten Welle – untersucht werden.

Im Folgenden werden zunächst die in der Befragung thematisierten Maßnahmen vorgestellt und die Stichprobe beschrieben. Anschließend werden die Ergebnisse in Bezug auf die Zustimmung und Ablehnung der 20 ausgewählten verkehrspolitischen Maßnahmen dargestellt. Danach wird untersucht, ob sich die Akzeptanz für die Maßnahmen unterscheidet, je nachdem, ob die Befragten ein Auto besitzen oder nicht und ob sie in städtischen oder ländlichen Regionen wohnen. Schließlich werden auf Basis des „RWI Klima-Mobilitäts-Panels“ die Zustimmungsraten aus dem Jahr 2022 mit denen aus den Jahren 2018 und 2019 verglichen und Veränderungen über die Zeit dargestellt. Abschließend wird ein Fazit gezogen.

2 Datenerhebung und Stichprobenbeschreibung

Die Befragung wurde von der Stiftung Mercator im Rahmen des geförderten Projekts „Die Mobilitätswende in Deutschland gemeinsam gestalten – Lehren aus dem Ruhrgebiet“ finanziert und vom Markt- und Meinungsforschungsinstitut *forsa* vom 25. März bis zum 18. April 2022 unter den Teilnehmerinnen und Teilnehmern des *forsa*-Haushaltspanels erhoben. Das RWI hat die Erhebung und den verwendeten Fragebogen konzipiert und die empirische Analyse der Daten durchgeführt.

2.1 Ausgewählte Maßnahmen

Für die Untersuchung wurden 20 vieldiskutierte verkehrspolitische Maßnahmen ausgewählt. Zum einen wurden Maßnahmen ausgewählt, welche bereits in den früheren Befragungswellen abgefragt wurden (Andor et al. 2020). Zum anderen wurde die Abfrage um weitere, in der Öffentlichkeit oder der Wissenschaft diskutierte Maßnahmen ergänzt. Alle Maßnahmenabfragen wurden so neutral wie möglich formuliert, um den möglichen Einfluss der Formulierung auf die Antworten zu minimieren. Die verkehrspolitischen Maßnahmen wurden von den Autoren und dem weiteren Projektteam ausgewählt, und sowohl mit Expertinnen und Experten diskutiert als auch Rückmeldungen zu vorherigen Publikationen berücksichtigt.

Von den 20 Maßnahmen fallen 13 in die Kategorie der „Push“-Maßnahmen, die umweltbelastendes Verhalten wie die private Autonutzung unattraktiver machen, und sechs in die Kategorie der „Pull“-Maßnahmen, die positive Anreize für alternative, klimafreundliche Verkehrsmittel schaffen. Eine Maßnahme kombiniert sowohl „Push“- als auch „Pull“-Elemente: die Ausweisung von reservierten Fahrstreifen für Busse und Bahnen auf staubelasteten Straßen. Eine Auflistung aller ausgewählten Maßnahmen sowie die in dieser Studie verwendeten Kurzbezeichnungen sind in Tabelle 1 zu finden.

Tabelle 1: Übersicht der abgefragten verkehrspolitischen Maßnahmen innerhalb der dritten Befragungswelle des „RWI Klima-Mobilitäts-Panels“.

Nr.	Exakte Formulierung der Maßnahme	Kurzbezeichnung der Maßnahme	Push/Pull
1	Ausbau Infrastruktur für Elektromobilität	Ausbau Infrastruktur Elektromobilität	Pull
2	Ausbau von Fahrradwegen	Ausbau von Fahrradwegen	Pull
3	Ausweitung des Angebots an Sharing-Diensten für Autos, Fahrräder und E-Scooter	Ausweitung Sharing-Dienste	Pull
4	Einführung eines 365 Euro ÖPNV-Tickets, mit dem man für einen Euro pro Tag den ÖPNV nutzen kann	365 Euro ÖPNV Ticket	Pull
5	Experimentelles Austesten von neuartigen verkehrspolitischen Ansätzen für begrenzte Zeiträume	Austesten neuartiger verkehrspolitischer Ansätze	Pull
6	Kostenlose Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln	Kostenloser ÖPNV	Pull
7	Ausweisung reservierter Fahrstreifen für Busse und Bahnen auf staubelasteten Straßen	Reservierte Fahrstreifen für Busse und Bahnen	Push/Pull
8	Autofreie Innenstädte	Autofreie Innenstädte	Push
9	Einführung einer Steuer für Kerosin (Flugzeugkraftstoff)	Einführung einer Steuer für Kerosin	Push
10	Einkommensabhängige Strafen für Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung (z.B. bei Falschparken und Geschwindigkeitsüberschreitungen)	Einkommensabhängige Verkehrsstrafen	Push
11	Erhöhung der Besteuerung des Verbrauchs von Diesel	Höhere Diesel-Besteuerung	Push
12	Etablieren von autofreien Wohngebieten in Stadtteilen: Autos dürfen für kurze Zeit einfahren, jedoch nicht länger dort parken	Autofreie Wohngebiete	Push
13	Generelle Pkw-Maut auf allen Straßen in Deutschland	Generelle Pkw-Maut auf allen Straßen	Push
14	Generelles Tempolimit auf deutschen Autobahnen von 130 km/h	Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen	Push
15	Höhere Kosten für das Parken in Innenstädten	Höhere Parkkosten in Innenstädten	Push
16	Straßennutzungsgebühr für Autos in Großstädten (Städtemaut)	Städtemaut	Push
17	Tempo 30 auf allen innerstädtischen Straßen (ausgenommen Autobahnen sowie Land- und Bundesstraßen)	Tempo 30 in Stadt	Push
18	Umwandlung von Parkplätzen in zum Beispiel Grünflächen, Fuß- oder Fahrradwege, Außengastronomie	Umwandlung von Parkplätzen	Push
19	Verbot von Inlandsflügen	Verbot von Inlandsflügen	Push
20	Verbot von Neuzulassungen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor ab 2035	Verbot Verbrenner ab 2035	Push

2.2 Stichprobenbeschreibung

Die Befragung wurde auf individueller Ebene durchgeführt, indem zufällig ausgewählte Individualpersonen ab 18 Jahren aus dem *forsa*-Haushaltspanel befragt wurden. Das Panel ist repräsentativ für die deutschsprachige Bevölkerung ab 14 Jahren mit Zugang zum Internet.¹ Die Mitglieder des Panels werden telefonisch gewonnen und es gibt keine Möglichkeit, sich aktiv für eine

¹ Im Jahr 2022 hatten 94 % der Bevölkerung in Deutschland Zugang zum Internet (Statistisches Bundesamt 2023c).

Teilnahme am Panel zu bewerben. Somit wird sichergestellt, dass auch Personen, die das Internet selten nutzen, an den Befragungen teilnehmen können. Zudem wird das Risiko minimiert, dass die gewonnene Stichprobe größtenteils aus besonders am Thema interessierten Personen oder Befragungs-Bots besteht.

Die für die vorliegende Befragung genutzte Stichprobe wurde zufällig aus dem repräsentativen Haushaltspanel gezogen. Anders als bei einer Quotenstichprobe, für die so lange Personen aus verschiedenen soziodemographischen Gruppen zur Befragung eingeladen werden, bis vordefinierte Zielquoten erfüllt sind, lässt sich beim Vergleich einer Zufallsstichprobe mit der Grundgesamtheit direkt erkennen, welche Gruppen mit höherer oder niedrigerer Wahrscheinlichkeit an der Befragung teilnahmen. So lässt sich ein Eindruck gewinnen, in welchen Aspekten die Grundgesamtheit durch die Stichprobe gut abgebildet ist und in welchen Aspekten es Unterschiede gibt.

Insgesamt wurden 7.256 Personen befragt, von denen 6.285 (86,6 %) den Fragebogen vollständig ausgefüllt haben. Die regionale Verteilung der Haushalte der Teilnehmenden auf die Bundesländer entspricht, mit Ausnahmen von kleineren Abweichungen, recht genau denen des Mikrozensus für das Jahr 2022 (Tabelle 2). Für das Bundesland Nordrhein-Westfalen ist die Differenz mit 1,6 Prozentpunkten am größten.

Tabelle 2: Vergleich der Verteilung von Haushalten der Teilnehmenden nach Bundesländern und die regionale Verteilung laut Mikrozensus im Jahr 2022 (Statistisches Bundesamt 2024a).

Bundesländer	Anzahl Haushalte in Stichprobe	Anteil Haushalte in Stichprobe (in %)	Anteil Haushalte laut Mikrozensus 2022 (in %)
Baden-Württemberg	795	12,6	13,5
Bayern	1.062	16,9	15,9
Berlin	289	4,6	4,4
Brandenburg	202	3,2	3,1
Bremen	58	0,9	0,8
Hamburg	126	2,0	2,2
Hessen	537	8,6	7,6
Mecklenburg-Vorpommern	118	1,9	1,9
Niedersachsen	644	10,2	9,6
Nordrhein-Westfalen	1.253	19,9	21,5
Rheinland-Pfalz	305	4,9	4,9
Saarland	71	1,1	1,2
Sachsen	265	4,2	4,8
Sachsen-Anhalt	143	2,3	2,6
Schleswig-Holstein	263	4,2	3,5
Thüringen	154	2,5	2,5
Insgesamt	6.285	100	100

Tabelle 3: Vergleich der Verteilung von soziodemographischen Variablen von der Stichprobe mit dem Mikrozensus aus dem Jahr 2022.

Variable	Ausprägung	Anteil in Stichprobe (%)	Anteil laut Mikrozensus (%)
Geschlecht	Männlich	54,0	49,0
	Weiblich	46,0	51,0
Alter	18-19	0,6	2,3
	20-24	1,8	6,5
	25-34	8,7	15,3
	35-44	13,8	15,5
	45-54	18,3	15,9
	55-64	22,2	18,7
	65-74	22,0	13,3
	75+	12,6	12,5
Haushaltsgröße	1	25,8	20,2
	2	46,7	33,2
	3	13,4	17,7
	4	10,7	18,9
	5+	3,4	10,0
Höchster Schulabschluss ¹	Noch keinen Schulabschluss	0,1	3,6
	Ohne Schulabschluss	0,6	5,0
	Haupt-/Volksschulabschluss	20,5	24,3
	Mittlere Reife	38,8	30,6
	(Fach-)Hochschulreife	40,0	36,5
Haushaltsnettoeinkommen in Euro ²	<1.200	4,8	14,2
	1.200-3.200	42,6	51,5
	3.200-5.200	37,5	18,2
	>=5.200	15,1	16,1

¹ Im Mikrozensus wird beim höchsten Schulabschluss die Bevölkerung ab 15 Jahren berücksichtigt, wohingegen die Stichprobe Befragte ab 18 Jahren umfasst. ² Die hier angegebenen Einkommenskategorien weichen geringfügig von den im Mikrozensus verwendeten Kategorien ab. Im Mikrozensus wurden die Einkommensgruppen wie folgt zusammengefasst (in Euro): unter 1.250, 1.250-3.500, 3.500-5.000 und über 5.000.

Quellen: Geschlecht (Statistisches Bundesamt 2024a); Alter (Statistisches Bundesamt 2024a); Haushaltsgröße (Statistisches Bundesamt 2024b); Höchster Schulabschluss (Statistisches Bundesamt 2024a); Haushaltsnettoeinkommen (Statistisches Bundesamt 2024c)

Für andere soziodemographische Variablen ergibt sich das folgende Bild (Tabelle 3): Der Anteil von Männern (54 % Stichprobe vs. 49 % Mikrozensus) und Frauen (46 % vs. 51 %) in der Stichprobe entspricht den Anteilen im Mikrozensus mit Abweichungen von 5 Prozentpunkten. Die Altersverteilung der Stichprobe reicht von 18 bis 99 Jahren. Jüngere Altersgruppen (18 bis 44 Jahre) sind in der Stichprobe tendenziell unterrepräsentiert, während ältere Altersgruppen (45 bis 74 Jahre) überrepräsentiert sind. Die Verteilung der Altersgruppe 75+ ist jedoch nahezu identisch.

Ein- und Zwei-Personen-Haushalte sind tendenziell überrepräsentiert (insbesondere Zwei-Personen-Haushalte: 47 % in der Stichprobe vs. 33 % im Mikrozensus). Dagegen sind größere Haushalte mit drei

oder mehr Personen unterrepräsentiert, besonders Haushalte mit vier Personen (11 % vs. 19 %) und fünf oder mehr Personen (3 % vs. 10 %).

Wie in vergleichbaren Studien (Andor et al. 2020), sind höher Gebildete in der Stichprobe leicht überrepräsentiert. So besitzen 40 % der Befragten die (Fach-)Hochschulreife, während der Anteil in der Bevölkerung laut Mikrozensus bei 37 % liegt. Zudem sind Haushalte mit geringem Einkommen eher unterrepräsentiert und Haushalte mit einem Einkommen von 3.200 bis 5.200 Euro überrepräsentiert. So beziehen 5 % der Befragten ein monatliches Haushaltsnettoeinkommen von 1.200 Euro oder weniger, während laut Mikrozensus 14 % der Haushalte in diese Kategorie fallen. Gleichzeitig beziehen 38 % der Befragten in der Stichprobe ein Nettohaushaltseinkommen zwischen 3.200 und 5.200 Euro, während dieser Anteil laut Mikrozensus bei 18 % liegt. Die Gruppe der höchsten Einkommen mit über 5.200 Euro ist dagegen zwischen Stichprobe (15 %) und Mikrozensus (16 %) ähnlich ausgeprägt.

3 Ergebnisse

Um ihre Einstellungen zu den verkehrspolitischen Maßnahmen zu ermitteln, sollten die Befragten ihre Zustimmung oder Ablehnung auf einer 5-stufigen Likert-Skala angeben. Die Antwortmöglichkeiten lauteten: „1 – starke Ablehnung“, „2 – eher Ablehnung“, „3 – weder Zustimmung noch Ablehnung“, „4 – eher Zustimmung“ und „5 – starke Zustimmung“. Zudem gab es für Befragte die Möglichkeit, mit „weiß nicht“ zu antworten. Im Folgenden werden die Antwortmöglichkeiten „1 – starke Ablehnung“ und „2 – eher Ablehnung“ als Ablehnung sowie „4 – eher Zustimmung“ und „5 – starke Zustimmung“ als Zustimmung zusammengefasst.

3.1 Einstellungen zu verkehrspolitischen Maßnahmen im Jahr 2022

Tabelle 4 zeigt die Zustimmung zu den verkehrspolitischen Maßnahmen, absteigend sortiert nach der Zustimmungsrate, sowie den Anteil an Ablehnung. Darüber hinaus wird angegeben, welche Maßnahmen „Push“- oder „Pull“-Maßnahmen sowie monetärer oder nicht-monetärer Art sind. Um zusätzlich detaillierte Einblicke in die Präferenzen der Befragten zu gewinnen, zeigt Abbildung 1 die Verteilung der Antworten entlang der Likert-Skala von einer starken Ablehnung bis zu einer starken Zustimmung für die einzelnen Maßnahmen, erneut sortiert nach den Anteilen an Zustimmung.

Es wird deutlich, dass die Akzeptanz der einzelnen Maßnahmen stark variiert. Tabelle 4 zeigt, dass die größte Zustimmung mit 75 % der Ausbau von Fahrradwegen findet. Knapp danach folgen die kostenlose Nutzung des ÖPNV mit 73 % und die Einführung eines 365 Euro ÖPNV Tickets mit 67 %. Die Maßnahmen, welche die geringste Zustimmung erfahren, sind eine höhere Diesel-Besteuerung (26 %) sowie eine Städtemaut (23 %) und eine generelle Pkw-Maut (21 %). Trotz dieser großen Spanne gibt

es viele Maßnahmen, die bei den Befragten auf Zuspruch stoßen. So werden von den 20 Maßnahmen neun mit einer absoluten Mehrheit und zwei weitere mit einer relativen Mehrheit² befürwortet.

Tabelle 4: Anteil der Zustimmung und Ablehnung (in Prozent) zu verkehrspolitischen Maßnahmen im Jahr 2022, sortiert nach der prozentualen Zustimmung.

Maßnahme	Anteil Zustimmung ¹	Anteil Ablehnung ²	Push/Pull	Monetäre Maßnahme (\$)
Ausbau von Fahrradwegen	74,9 %	9,2 %	Pull	
Kostenloser ÖPNV	72,9 %	10,5 %	Pull	\$
365 Euro ÖPNV Ticket	66,8 %	10,3 %	Pull	\$
Reservierte Fahrstreifen für Busse und Bahnen	66,3 %	11,8 %	Push/Pull	
Einführung einer Steuer für Kerosin	64,9 %	15,7 %	Push	\$
Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen	62,1 %	26,7 %	Push	
Ausbau Infrastruktur Elektromobilität	58,0 %	17,6 %	Pull	
Einkommensabhängige Verkehrsstrafen	54,4 %	29,2 %	Push	\$
Austesten neuartiger verkehrspolitischer Ansätze	52,6 %	13,0 %	Pull	
Verbot von Inlandsflügen	46,0 %	31,9 %	Push	
Ausweitung Sharing-Dienste	43,0 %	17,5 %	Pull	
Autofreie Innenstädte	39,0 %	40,3 %	Push	
Tempo 30 in Stadt	35,5 %	48,3 %	Push	
Umwandlung von Parkplätzen	33,3 %	43,1 %	Push	
Verbot Verbrenner ab 2035	28,5 %	49,9 %	Push	
Autofreie Wohngebiete	28,5 %	47,8 %	Push	
Höhere Parkkosten in Innenstädten	26,9 %	51,7 %	Push	\$
Höhere Diesel-Besteuerung	26,1 %	47,6 %	Push	\$
Städtemaut	22,6 %	59,0 %	Push	\$
Generelle Pkw-Maut auf allen Straßen	20,9 %	61,4 %	Push	\$
	6.285	6.285		

¹ Der Anteil an Zustimmung ergibt sich aus dem Anteil der Antworten „starke Zustimmung“ und „eher Zustimmung“ gegenüber allen anderen Antwortmöglichkeiten, inkl. „weiß nicht“ / keine Angabe“.

² Der Anteil an Ablehnung ergibt sich aus dem Anteil der Antworten „starke Ablehnung“ und „eher Ablehnung“ gegenüber allen anderen Antwortmöglichkeiten, inkl. „weiß nicht“ / keine Angabe“.

Vergleicht man die Maßnahmen mit hoher und geringer Zustimmung, zeigt sich, dass „Pull“-Maßnahmen insgesamt beliebter sind als „Push“-Maßnahmen. Diese Tendenz deckt sich mit den Ergebnissen aus früheren Studien (siehe Andor et al. 2020, Drews und van den Bergh 2015, Eriksson et al. 2006, Habla et al. 2024, Schade und Schlag 2003), so dass festgehalten werden kann, dass diese Tendenz weiterhin besteht. Die beliebtesten Maßnahmen sind „Pull“-Maßnahmen, wie etwa der Ausbau von Fahrradwegen, die kostenlose Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln oder ein 365

² Dies sind alle Maßnahmen, bei denen die Zustimmungsrates höher als die Ablehnungsrates ist, jedoch die Zustimmung insgesamt nicht über 50 % liegt.

Euro ÖPNV Ticket, die Zustimmungsraten von über 65 % bis 75 % erreichen. Unter den „Push“-Maßnahmen gibt es jedoch auch einige Ausnahmen, die ebenfalls hohe Zustimmungsraten aufweisen. Die beliebteste Maßnahme mit „Push“ Elementen ist die Ausweisung reservierter Fahrstreifen für Busse und Bahnen auf staubelasteten Straßen mit einer Zustimmung von 66 %. Weitere „Push“-Maßnahmen mit hoher Zustimmung sind die Einführung einer Kerosinsteuer (65 %) und ein Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen (62 %). Auch die Einführung von einkommensabhängigen Verkehrsstrafen für Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung stimmt eine absolute Mehrheit der Befragten von 54 % zu.

Die Maßnahmen, die von besonders vielen abgelehnt werden, sind vor allem monetäre „Push“-Maßnahmen, die das Autofahren verteuern: Eine generelle Pkw-Maut wird von 61 % der Befragten abgelehnt, eine Städtemaut von 59 % und höhere Parkgebühren stoßen auf eine Ablehnung von 52 %. Zwischen 25 % (für höhere Parkkosten) und 37 % (für eine generelle Pkw-Maut) der Befragten lehnen diese Maßnahmen sogar stark ab (siehe Abbildung 1). Zudem sind gewisse nicht-monetäre Maßnahmen, die das Autofahren einschränken, eher unbeliebt. Zu den Maßnahmen, die Zustimmungswerte von unter 30 % erreichen, gehören das Verbot von Verbrennungsmotoren ab 2035 und das Etablieren von autofreien Wohngebieten in Stadtteilen. Die Ablehnungsraten liegen hier bei knapp 50 %.

Darüber hinaus zeigt Tabelle 4, dass die Einführung einkommensabhängiger Verkehrsstrafen von einer absoluten Mehrheit (54 %) befürwortet wird und gleichzeitig Ablehnungswerte von 29 % aufweist. Auch das Tempolimit von 130 km/h erhält eine hohe Zustimmung (62 %), jedoch zudem eine verhältnismäßig große Ablehnung (27 %), vor allem im Vergleich zu anderen Maßnahmen mit ähnlich hoher Zustimmungsraten. Außerdem erhält die Einführung autofreier Innenstädte ähnlich hohe Zustimmungswerte und Ablehnungswerte (39 % und 40 %).

Die Verteilung der Antworten entlang der Likert-Skala (Abbildung 1) verdeutlicht, dass Maßnahmen mit hohen Anteilen an Zustimmung und Ablehnung zugleich durch einen geringen Anteil an „weder noch“-Antworten gekennzeichnet sind. Die Abbildung zeigt außerdem, welche Maßnahmen den höchsten Anteil an starker Zustimmung aufweisen: der kostenlose ÖPNV (43 %), der Ausbau von Fahrradwegen (42 %) und das Tempolimit von 130 km/h (41 %). Umgekehrt verzeichnen die generelle Pkw-Maut (37 %), die Städtemaut (33 %) und das Verbrennerverbot ab 2035 (28 %) die höchsten Anteile starker Ablehnung.

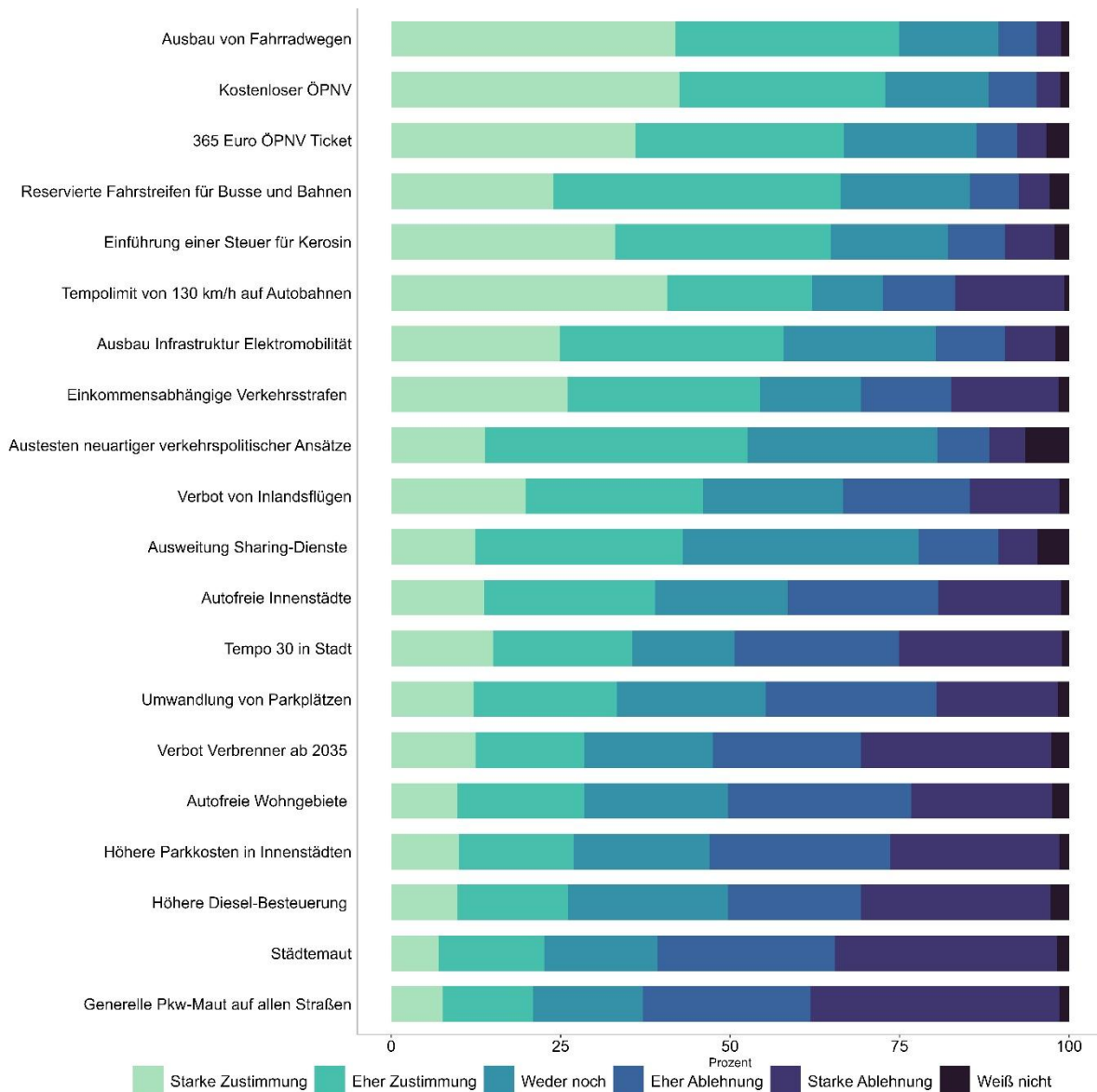


Abbildung 1: Zustimmungsverteilung (in Prozent) zu verkehrspolitischen Maßnahmen im Jahr 2022, sortiert nach Anteil an Zustimmung.

Die größten Anteile an „weiß nicht“-Antworten verzeichnen die Maßnahmen „Austesten neuartiger verkehrspolitischer Ansätze“ sowie „Ausweitung des Angebots an Sharing-Diensten“. Diese Maßnahmen haben des Weiteren den höchsten Anteil an indifferenten – „weder noch“ – Antworten. Dies deutet darauf hin, dass sich die Befragten zu diesen öffentlich weniger diskutierten Maßnahmen noch keine klare Meinung gebildet haben, weniger Zugang zu diesen Themen haben und/oder sich wenig darunter vorstellen können.

3.2 Zustimmung zu verkehrspolitischen Maßnahmen in Abhängigkeit von Autobesitz und Wohnlage

Die Auswertung der Befragung aus dem Jahr 2018 zeigte, dass der Besitz eines Autos und die Lage des Wohnorts (städtisch vs. ländlich) nicht nur maßgeblich das individuelle Mobilitätsverhalten, sondern

ebenfalls die Bewertung von verkehrspolitischen Maßnahmen beeinflusst (Andor et al. 2020). Tabelle 5 zeigt die Zustimmung zu den Maßnahmen differenziert nach Autobesitzern und Nicht-Autobesitzern sowie nach städtischer und ländlicher Bevölkerung. Mit Hilfe eines Chi-Quadrat-Tests wird geprüft, ob die Unterschiede in der Zustimmung zwischen diesen Gruppen statistisch signifikant sind.

Tabelle 5: Vergleich der Zustimmung (in Prozent) nach Autobesitz und Wohnlage (Stadt/Land)

Maßnahme	Zustimmung ¹ Auto- besitzer	Zustimmung ¹ Nicht- Auto- besitzer	Differenz	Zustimmung ¹ ländlich	Zustimmung ¹ städtisch	Differenz
Ausbau von Fahrradwegen	74,03 %	83,83 %	-9.80***	75,99 %	74,06 %	1.93*
Kostenloser ÖPNV	72,12 %	80,50 %	-8.38***	70,25 %	76,24 %	-5.99***
365 Euro ÖPNV Ticket	65,17 %	83,00 %	-17.83***	63,01 %	71,89 %	-8.88***
Reservierte Fahrstreifen für Busse und Bahnen	64,56 %	84,00 %	-19.44***	62,84 %	71,07 %	-8.23***
Einführung einer Steuer für Kerosin	64,19 %	71,67 %	-7.48***	65,05 %	64,98 %	0.07
Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen	61,05 %	72,50 %	-11.45***	60,76 %	64,27 %	-3.51***
Ausbau Infrastruktur Elektromobilität	57,24 %	65,17 %	-7.93***	56,48 %	60,14 %	-3.66***
Austesten neuartiger verkehrspolitischer Ansätze	52,92 %	69,17 %	-16.25***	52,6 %	57,00 %	-4.40***
Einkommensabhängige Verkehrsstrafen	51,4 %	64,33 %	-12.93***	50,41 %	55,75 %	-5.34***
Verbot von Inlandsflügen	45,57 %	51,17 %	-5.60**	46,97 %	44,99 %	1.98
Ausweitung Sharing-Dienste	41,23 %	60,83 %	-19.60***	41,37 %	45,49 %	-4.12***
Autofreie Innenstädte	36,13 %	66,00 %	-29.87***	36,29 %	42,47 %	-6.18***
Tempo 30 in Stadt	33,01 %	59,83 %	-26.82***	32,79 %	38,97 %	-6.18***
Umwandlung von Parkplätzen	30,14 %	63,67 %	-33.53***	29,11 %	38,72 %	-9.61***
Verbot Verbrenner ab 2035	25,76 %	54,83 %	-29.07***	24,62 %	33,59 %	-8.97***
Autofreie Wohngebiete	25,48 %	57,5 %	-32.02***	25,73 %	32,13 %	-6.40***
Höhere Diesel-Besteuerung	24,09 %	53,67 %	-29.58***	22,72 %	32,35 %	-9.63***
Höhere Parkkosten in Innenstädten	24,02 %	45,67 %	-21.65***	21,59 %	31,78 %	-10.19***
Städtemaut	20,53 %	42,67 %	-22.14***	21,18 %	24,47 %	-3.29***
Generelle Pkw-Maut auf allen Straßen	20,08 %	29,17 %	-9.09***	20,95 %	21,2 %	-0.25
Anzahl Teilnehmende	5671	600		3428	2807	

¹Der Anteil an Zustimmung ergibt sich aus dem Anteil der Antworten „starke Zustimmung“ und „eher Zustimmung“ gegenüber allen anderen Antwortmöglichkeiten, inkl. „weiß nicht“ / keine Angabe“. Signifikanzniveau nach p-Wert von Chi-Quadrat-Tests: *p<0.10 **p<0.05 ***p<0.01

Bei der Unterscheidung zwischen Autobesitzern und Nicht-Autobesitzern fällt auf, dass die Differenzen bei allen Maßnahmen negativ und statistisch signifikant sind. Das bedeutet, dass bei allen 20 Maßnahmen der Anteil der Zustimmung bei den Nicht-Autobesitzern höher ist. Die Unterschiede liegen zwischen knapp 34 Prozentpunkten bei der Umwandlung von Parkplätzen und 6 Prozentpunkten beim Verbot von Inlandsflügen. Trotz der insgesamt geringeren Zustimmung gibt es auch unter den Autobesitzern Maßnahmen, die von einer absoluten Mehrheit unterstützt werden. Dazu zählen unter

anderem der Ausbau von Fahrradwegen (74 %), der kostenlose ÖPNV (72 %) und das Tempolimit auf Autobahnen (61 %).

Generell lässt sich feststellen, dass das Ausmaß der Zustimmung Unterschiede zwischen Autobesitzern und Nicht-Autobesitzern für „Pull“-Maßnahmen geringer ist. Beispielsweise beträgt der Zustimmung Unterschied für den Ausbau von Fahrradwegen 10 Prozentpunkte und für den Ausbau der Infrastruktur für Elektromobilität 8 Prozentpunkte. Dagegen lassen sich die größten Zustimmung Unterschiede bei „Push“-Maßnahmen finden, die das Autofahren unattraktiver machen sollen. So sind die Unterschiede bei der Umwandlung von Parkplätzen mit 34 Prozentpunkten und der Etablierung von autofreien Wohngebieten mit 32 Prozentpunkten am größten.

Für den Vergleich zwischen städtisch und ländlich wohnenden Befragten lassen sich ebenfalls systematische Tendenzen verzeichnen, jedoch fallen diese deutlich kleiner aus.³ Von den 20 Maßnahmen gibt es 17 mit statistisch signifikanten Unterschieden. Für 16 dieser Maßnahmen ist die Zustimmung von Befragten aus städtischen Gebieten höher. Am größten sind diese Unterschiede erneut für „Push“-Maßnahmen. Dazu gehören höhere Parkgebühren in der Innenstadt, die Umwandlung von Parkplätzen und eine höhere Besteuerung des Diesels mit einem Unterschied von jeweils 10 Prozentpunkten. Der Ausbau von Fahrradwegen stößt bei Befragten aus ländlichen Gebieten mit 2 Prozentpunkten Unterschied auf höhere Zustimmung. Insgesamt variieren die Unterschiede zwischen Befragten aus städtischen und ländlichen Regionen zwischen minus 10 und plus 2 Prozentpunkten. Somit ist die Größe der Zustimmung Unterschiede geringer als beim Vergleich zwischen Autobesitzern und Nicht-Autobesitzern.

3.3 Zustimmungswerte im Zeitverlauf 2018 bis 2022

Anhand der ersten, zweiten und dritten Welle des „RWI Klima-Mobilitäts-Panels“ untersuchen wir im Folgenden die Entwicklung der Zustimmung zu – ausgewählten – Maßnahmen im Zeitverlauf. Die erste Welle wurde im Jahr 2018 mit 6.812 Befragten durchgeführt. Aufgrund einer experimentellen Variation in der Formulierung der Maßnahmen gab es in der zweiten Welle im Jahr 2019 zwei Teilstichproben. Die im Folgenden genutzten Werte aus 2019 beziehen sich auf die vergleichbare Teilstichprobe von 3.046 Teilnehmenden. Des Weiteren nutzen wir die in diesem Beitrag vorgestellte dritte Welle aus dem Jahr 2022 mit 6.285 Befragten. Im Zeitverlauf hat sich die Anzahl der abgefragten Maßnahmen erhöht. Im Jahr 2018 wurden sieben Maßnahmen abgefragt, im Jahr 2019 waren es 14 und im Jahr 2022 20 Maßnahmen.

³ Befragte werden als „städtisch“ angesehen, wenn diese mindestens zentrumsnah in einer mittelgroßen Stadt (20.000 bis 99.999 Einwohnerinnen und Einwohner) leben. Entsprechend werden Befragte als „ländlich“ eingeordnet, wenn sie in Kleinstädten (< 20.000 Einwohnerinnen und Einwohner) oder Dörfern leben.

Die Zustimmungsraten zu den einzelnen Maßnahmen in den jeweiligen Befragungen sind in Tabelle 6 dargestellt. Die Tabelle umfasst jene Maßnahmen, für die über mindestens zwei Befragungswellen die Akzeptanz erfasst wurde, so dass die Unterschiede zwischen den Jahren berechnet werden können. Mittels Chi-Quadrat-Tests wird geprüft, ob diese Unterschiede statistisch signifikant sind; und nur solche Unterschiede werden in der Tabelle dargestellt.

Tabelle 6: Anteil der Zustimmung¹ (in Prozent) im Jahr 2018, 2019 und 2022 zu verkehrspolitischen Maßnahmen, berechnete Differenzen nur bei signifikanten Unterschieden aufgelistet.

Maßnahme				Signifikante Differenzen	
	2018	2019	2022	2018-2019	2019-2022
Ausbau von Fahrradwegen		80,93	74,91		-6,02***
Kostenloser ÖPNV	70,98	73,47	72,9	2,50**	
365 Euro ÖPNV Ticket		65,27	66,81		
Reservierte Fahrstreifen für Busse und Bahnen	67,22	63,62	66,33	-3,6***	2,71**
Einführung einer Steuer für Kerosin		70,91	64,85		-6,06***
Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen		54,89	62,08		7,19***
Ausbau Infrastruktur Elektromobilität	65,05	58,90	57,95	-6,15***	
Verbot von Inlandsflügen		34,47	46,00		11,53***
Autofreie Innenstädte	34,10	38,61	38,95	4,51***	
Verbot Verbrenner ab 2035	26,13	27,51	28,51		
Höhere Parkkosten in Innenstädten	20,58	23,47	26,92	2,89***	3,45***
Höhere Diesel-Besteuerung	34,75	32,47	26,08	-2,28**	-6,39***
Städtemaut		24,59	22,59		-2,00**
Generelle Pkw-Maut auf allen Straßen		24,13	20,94		-3,19***
Anzahl Teilnehmende	6.812	3.046 ²	6.285		

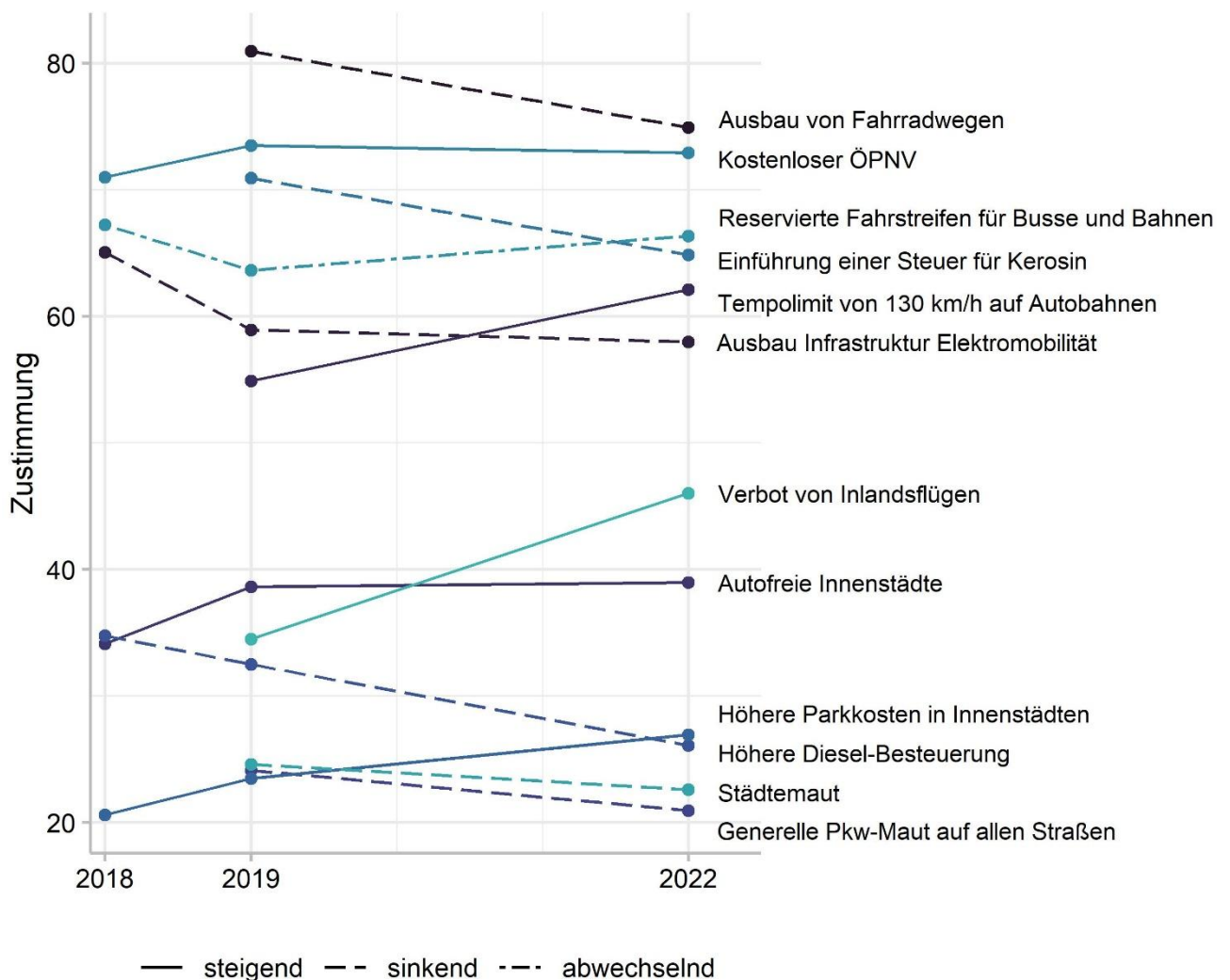
¹Der Anteil an Zustimmung ergibt sich aus dem Anteil der Antworten „starke Zustimmung“ und „eher Zustimmung“ gegenüber allen anderen Antwortmöglichkeiten, inkl. „weiß nicht“ / „keine Angabe“.

²Aufgrund einer experimentellen Variation in der Formulierung der Maßnahmen gab es im Jahr 2019 zwei Teilstichproben. Hier beziehen sich die Werte aus 2019 auf die vergleichbare Teilstichprobe von 3.046 Teilnehmenden. Signifikanzniveau nach p-Wert von Chi-Quadrat-Tests: *p<0.10 **p<0.05 ***p<0.01

Tabelle 6 zeigt, dass bei 12 der 14 untersuchten Maßnahmen statistisch signifikante Veränderungen der Zustimmungsraten im Zeitverlauf zu beobachten sind. Diese Veränderungen liegen vorwiegend im Bereich von 2 bis 6 Prozentpunkten. Die größten Veränderungen in der Zustimmung sind zwischen den Befragungswellen 2019 und 2022 zu beobachten. In diesem Zeitraum stieg die Akzeptanz des Verbots von Inlandsflügen um mehr als 11 Prozentpunkte auf 46 %. Auch die Zustimmung zu einem Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen stieg um 7 Prozentpunkte auf 62 %. Darüber hinaus ist bei einigen Maßnahmen ein Rückgang der Akzeptanz zwischen 2019 und 2022 zu beobachten. Die Zustimmung zum Ausbau von Fahrradwegen, der Einführung einer Kerosinsteuer und der Erhöhung der Diesel-Besteuerung verzeichneten jeweils einen Rückgang der Akzeptanz um ungefähr 6 Prozentpunkte. Insgesamt zeigt sich jedoch, dass die Veränderungen in den Zustimmungsraten moderat sind und keine drastischen Sprünge verzeichnet wurden.

Abbildung 2 visualisiert die Entwicklung der Akzeptanz der verschiedenen verkehrspolitischen Maßnahmen von 2018 bis 2022. Dargestellt sind die zeitlichen Veränderungen der 12 Maßnahmen, für die mindestens eine statistisch signifikante Veränderung festgestellt wurde. Die Trends sind über die verschiedenen Maßnahmen hinweg unterschiedlich, daher wird zwischen Maßnahmen mit signifikant steigender oder sinkender Akzeptanz sowie Maßnahmen, bei denen es „abwechselnde“ Entwicklungen gab, unterschieden. Fünf Maßnahmen zeigen einen steigenden Trend, sechs einen sinkenden Trend und eine Maßnahme einen abwechselnden Trend.

Abbildung 2: Zustimmungsentwicklung (in Prozent) der Maßnahmen mit signifikanten Änderungen, unterteilt in steigende, sinkende und abwechselnde Trends.



Die grafische Darstellung der Entwicklung der Akzeptanz von 2018 bis 2022 verdeutlicht, dass es im Zeitverlauf selten zu großen Sprüngen in der Zustimmung kommt. Die Unterschiede in der Zustimmung zu den verschiedenen Maßnahmen bleiben weitgehend konstant, während sich die Veränderungen innerhalb einzelner Maßnahmen generell im Bereich einstelliger Prozentpunkte bewegen. Eine Ausnahme bildet die Zustimmung zum Verbot von Inlandsflügen, die von 2019 auf 2022 um fast 12 Prozentpunkte gestiegen ist. Besonders auffällig sind des Weiteren zwei Trends, die eine moderate,

aber kontinuierliche Veränderung zeigen. Zum einen sinkt die Zustimmung zu einer höheren Dieselsteuer stetig von 35 % im Jahr 2018, auf 33 % im Jahr 2019 bis auf 26 % im Jahr 2022. Zum anderen steigt die Akzeptanz für höhere Parkkosten von 21 % im Jahr 2018 und 24 % im Jahr 2019 auf 27 % im Jahr 2022. Im Jahr 2018 wurden höhere Parkgebühren noch als die unbeliebteste monetäre „Push“-Maßnahme betrachtet. Diese Zustimmung hat sich im Laufe der Zeit geändert, auch wenn diese Maßnahme im Jahr 2022 weiterhin zu den weniger beliebten gehört. Darüber hinaus zeigt die Grafik, dass der Ausbau von Fahrradwegen 2019 sowie 2022 die Maßnahme mit der höchsten Akzeptanz ist. Jedoch ist die Zustimmung zu dieser Maßnahme seit 2019 zurückgegangen: Sie ist von über 80 % auf 75 % gesunken.

4 Schlussfolgerungen

Die Ergebnisse der Befragung auf Basis der dritten Welle des „RWI Klima-Mobilitäts-Panels“ aus dem Jahr 2022 zeigen eine deutliche Variation in der Akzeptanz von 20 erfassten verkehrspolitischen Maßnahmen. Die Befragung bildet die Einstellungen von 6.285 Befragten in Deutschland zu verkehrspolitischen Themen zu Zeiten der Coronapandemie ab. Die Zustimmungsraten reichen von 21 % für die generelle Pkw-Maut bis zu 75 % für den Ausbau von Fahrradwegen.

Hierbei erzielen „Pull“-Maßnahmen, die alternative Mobilitätsformen attraktiver machen, höhere Zustimmungsraten als „Push“-Maßnahmen, die das Autofahren einschränken oder verteuern. Zu den beliebtesten Maßnahmen gehören der Ausbau von Fahrradwegen, die kostenlose Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und ein 365 Euro ÖPNV Ticket. Im Gegensatz dazu stoßen Maßnahmen, die eine direkte Bepreisung der Autonutzung vorsehen, auf die größte Ablehnung. Dies betrifft insbesondere die Einführung einer Pkw-Maut, die Erhöhung der Dieselsteuer und höhere Parkkosten. Dennoch gibt es für bestimmte Maßnahmen, welche „Push“-Elemente enthalten, eine breite Zustimmung. Die Einführung einkommensabhängiger Verkehrsstrafen für Verstöße gegen die Straßenverkehrsordnung, des Tempolimits von 130 km/h auf Autobahnen, einer Kerosinsteuer sowie reservierter Fahrstreifen für Busse und Bahnen erhalten eine Akzeptanz von 54 % bis zu 66 %.

Die Zustimmungsraten zu den abgefragten verkehrspolitischen Maßnahmen variieren erheblich zwischen Autobesitzern und Nicht-Autobesitzern, insbesondere bei „Push“-Maßnahmen, die das Autofahren einschränken oder verteuern. Nicht-Autobesitzer zeigen durchweg eine höhere Zustimmung zu allen 20 untersuchten Maßnahmen im Vergleich zu Autobesitzern. Hier liegen die Unterschiede in der Zustimmung bei bis zu 34 Prozentpunkten. Die Unterschiede sind bei der Abfrage zur Umwandlung von Parkplätzen in zum Beispiel Grünflächen, Fuß- oder Fahrradwege oder Außengastronomie und der Etablierung von autofreien Wohngebieten am größten. Beim Vergleich zwischen städtischen und ländlichen Befragten sind die Unterschiede weniger ausgeprägt und

variieren maximal um 10 Prozentpunkte, etwa bei der höheren Besteuerung von Diesel. Bei den meisten Maßnahmen ist die Akzeptanz der städtischen Befragten höher. Eine Ausnahme bildet der Ausbau von Fahrradwegen, der bei ländlichen Befragten eine geringfügig höhere Zustimmung erfährt.

Die Ergebnisse zeigen insgesamt, dass die Zustimmungsraten im Zeitverlauf stabil geblieben sind. Obwohl die Coronapandemie deutliche Effekte auf das Mobilitätsverhalten hatte, ist die Zustimmung und Ablehnung von verkehrspolitischen Maßnahmen weitestgehend ähnlich geblieben. Eine bemerkenswerte Veränderung von 2019 auf 2022 ist der Anstieg der Zustimmung zum Verbot von Inlandsflügen um über 10 Prozentpunkte. Zudem hat die Zustimmung zum Tempolimit von 130 km/h auf Autobahnen in diesem Zeitraum signifikant zugenommen.

Für die erfolgreiche Umsetzung verkehrspolitischer Maßnahmen sind deren potenzielle Effektivität, ökonomische Effizienz und die Akzeptanz in der Bevölkerung zentrale Faktoren. Die Ergebnisse deuten dabei auf ein Dilemma für die Politik hin: Tendenziell werden die Maßnahmen, die von der Wissenschaft als effizient und effektiv eingeschätzt und empfohlen werden, von der Bevölkerung eher abgelehnt und vice versa. So ist zum Beispiel ein kostenloser (oder sehr günstiger) ÖPNV die zweitbeliebteste Maßnahme laut der Befragung im Jahr 2022 und wies auch in den vorherigen Befragungswellen hohe Zustimmungsraten auf. Ein kostenloser oder sehr günstiger ÖPNV wird jedoch häufig kritisch gesehen, insbesondere da dieser in der Regel zwar zu mehr Mobilität, aber nicht zu einer substantiellen Reduktion der Autonutzung führt und somit mit hohen Vermeidungskosten zur Reduktion von CO₂-Emissionen und weiteren negativen Externalitäten einhergeht (siehe zum Beispiel Andor et al. 2021). Im Gegensatz dazu werden ökonomisch effiziente, preisbasierte Maßnahmen wie eine Städttemaut von vielen Wissenschaftlerinnen und Wissenschaftlern gefordert (siehe zum Beispiel Cramton et al. 2018, RWI und Stiftung Mercator 2019), von der Bevölkerung tendenziell allerdings abgelehnt. Diese Maßnahmen gehören seit 2018 zu den unbeliebtesten und die Akzeptanz hat sich über die Jahre bis 2022 nicht maßgeblich verändert.

Zwei Einsichten könnten politischen Entscheidungsträgern jedoch einen Ausweg bieten. Zum einen hat sich gezeigt, dass in manchen Fällen die Ablehnung einer Maßnahme bei einer testweisen Durchführung reduziert und unter Umständen sogar in Zustimmung gewandelt werden kann (siehe zum Beispiel Börjesson et al. 2016, Schuitema et al. 2010). Zum anderen weist der Ausbau der Infrastruktur, insbesondere der Ausbau von Fahrradwegen und der Infrastruktur für Elektromobilität sowie die Verbesserung des ÖPNV-Angebotes, in allen drei Befragungswellen relativ große Zustimmung auf. Studien legen nahe, dass durch Investitionen in Infrastruktur für nachhaltige Verkehrsmittel die Nutzung gefördert werden kann. So zeigte sich beispielsweise, dass der Ausbau der Radinfrastruktur im Zuge der Coronapandemie maßgeblich und schnell die Fahrradnutzung erhöht hat (Kraus und Koch 2021). Solche Investitionen können daher ein bedeutender Schritt sein, Substitute zur

Autonutzung attraktiver zu machen und dadurch mittelfristig die Zustimmung für „Push“-Maßnahmen zu erhöhen, weil ein größerer Anteil der Bevölkerung Möglichkeiten sieht, auf das Auto zu verzichten. Für beide Wege – das Testen von „Push“-Maßnahmen und Investitionen in die Infrastruktur nachhaltiger Verkehrsmittel – gilt es jedoch systematisch zu untersuchen, ob und unter welchen Bedingungen die beschriebenen Effekte tatsächlich eintreten und ob die Kosten-Nutzen-Analysen – im Idealfall sogar Wohlfahrtsanalysen (siehe zum Beispiel Hahn et al. 2024) – positiv ausfallen.

Literatur

ADAC (2024). Staubilanz 2023: Deutschland-Ticket reduziert Staus nicht. <https://www.adac.de/der-adac/verein/aktuelles/staubilanz/>. Zugegriffen: 03.07.2024.

Agora Verkehrswende (2021). Kommunen für Tempo 30: Wie Städte und Gemeinden die Sicherheit und Lebensqualität verbessern können. <https://www.agora-verkehrswende.de/veroeffentlichungen/kommunen-fuer-tempo-30/>. Zugegriffen: 11.10.2024.

Andor, M. A., Fink, L., Frondel, M., Gerster A., & Horvath, M. (2021). Kostenloser ÖPNV: Akzeptanz in der Bevölkerung und mögliche Auswirkungen auf das Mobilitätsverhalten. *List Forum für Wirtschafts- und Finanzpolitik*, 46, 299–325. <https://doi.org/10.1007/s41025-020-00207-y>

Andor, M. A., Frondel, M., Horvath, M., Larysch, T., & Ruhrort, L. (2020). Präferenzen und Einstellungen zu viel diskutierten verkehrspolitischen Maßnahmen: Ergebnisse einer Erhebung aus dem Jahr 2018. *List Forum für Wirtschafts- und Finanzpolitik*, 45, 255–280. <https://doi.org/10.1007/s41025-019-00184-x>

Börjesson, M., Eliasson, J., & Hamilton, C. (2016). Why experience changes attitudes to congestion pricing: The case of Gothenburg. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 85, 1-16. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2015.12.002>

Cramton, P., Geddes, R. R., & Ockenfels, A. (2018). Set road charges in real time to ease traffic. *Nature*, 560, 23-25. <https://doi.org/10.1038/d41586-018-05836-0>

Currie, J., & Walker, R. (2011). Traffic congestion and infant health: Evidence from E-ZPass. *American Economic Journal: Applied Economics*, 3(1), 65-90. <https://doi.org/10.1257/app.3.1.65>

Drews, S., & van den Bergh, J. C. J. M. (2015). What explains public support for climate policies? A review of empirical and experimental studies. *Climate Policy*, 16(7), 855–876. <https://doi.org/10.1080/14693062.2015.1058240>

Eriksson, L., Garvill J., & Nordlund, A. M. (2006). Acceptability of travel demand management measures. The importance of problem awareness, personal norm, freedom, and fairness. *Journal of Environmental Psychology*, 26, 15–26. <https://doi.org/10.1016/j.jenvp.2006.05.003>

Habla, W., Kokash, K., Löfgren, Å., Straubinger, A., & Ziegler, A. (2024). Self-interest and support of climate-related transport policy measures: An empirical analysis for citizens in Germany and Sweden. *ZEW-Centre for European Economic Research Discussion Paper*, 24-028. <http://dx.doi.org/10.2139/ssrn.4847210>

Hahn, R. W., Hendren, N., Metcalfe, R. D., & Sprung-Keyser, B. (2024). A welfare analysis of policies impacting climate change. National Bureau of Economic Research, NBER Working Paper No. w32728. <https://doi.org/10.3386/w32728>

Kraus, S., & Koch, N. (2021). Provisional COVID-19 infrastructure induces large, rapid increases in cycling. *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 118(15). <https://doi.org/10.1073/pnas.2024399118>

Parry, I. W. H., & Small, K. A. (2009). Should urban transit subsidies be reduced?. *American Economic Review*, 99(3), 700–724. <https://doi.org/10.1073/10.1257/aer.99.3.700>

RWI & Stiftung Mercator (2019). Weniger Staus, Staub und Gestank per sozial ausgewogener Städte-Maut: Gemeinsames Plädoyer initiiert von RWI-Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung und der Stiftung Mercator. RWI Positionen #74.

Schade, J., & Schlag, B. (2003). Acceptability of urban transport pricing strategies. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 6(1), 45–61. [https://doi.org/10.1016/S1369-8478\(02\)00046-3](https://doi.org/10.1016/S1369-8478(02)00046-3)

Schuitema, G., Steg, L., & Forward, S. (2010). Explaining differences in acceptability before and acceptance after the implementation of a congestion charge in Stockholm. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 44(2), 99-109. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2009.11.005>

Statistisches Bundesamt (2021). Zahl der E-Bikes in Privathaushalten 2021 um 1,2 Millionen gestiegen. https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2021/PD21_38_p002.html#:~:text=WIESBADEN%20%E2%80%93%20W%C3%A4hrend%20der%20Corona%2DPandemie,mehr%20Elektrofahrr%C3%A4der%20als%20im%20Vorjahr. Zugegriffen: 11.10.2024.

Statistisches Bundesamt (2023a). Pkw-Dichte im Jahr 2022 erneut auf Rekordhoch. https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2023/09/PD23_N048_46.html. Zugegriffen: 03.07.2024.

Statistisches Bundesamt (2023b). Knapp ein Viertel aller Erwerbstätigen arbeitete 2022 im Homeoffice. https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2023/PD23_28_p002.html. Zugegriffen: 03.07.2024.

Statistisches Bundesamt (2023c). Knapp 6 % der Bevölkerung im Alter von 16 bis 74 Jahren in Deutschland sind offline. https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/Zahl-der-Woche/2023/PD23_15_p002.html. Zugegriffen: 03.07.2024.

Statistisches Bundesamt (2024a). Statistischer Bericht - Mikrozensus - Arbeitsmarkt – 2022 (Endgültiges Ergebnis). Wiesbaden: DeStatis, 12211-01. Zugegriffen: 13.08.2024.

Statistisches Bundesamt (2024b). Haushaltsmitglieder in Hauptwohnsitzhaushalten: Deutschland, Jahre, Geschlecht, Altersgruppen, Haushaltsgröße 2022. Wiesbaden: DeStatis, 12211-0302. Zugegriffen: 15.05.2024.

Statistisches Bundesamt (2024c). Hauptwohnsitzhaushalte: Deutschland, Jahre, Haushaltsgröße, Haushaltsnettoeinkommensklassen, 2022. Wiesbaden: DeStatis, 12211-0300. Zugegriffen: 15.05.2024.

Stein, A., Lehmann, C., Eiser, L., Stadter, C., Hasenbalg, C., & Quast, F. (2022). Weiterentwicklung des ÖPNV in und nach der Pandemie: Teilbericht (UBA-FB 000885). *Umweltbundesamt*. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/2022-08-29_texte_91-2022_weiterentwicklung_des_oepnv_in_und_nach_der_pandemie.pdf

Umweltbundesamt (2023). Umweltbewusstsein in Deutschland 2022. https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Pool/Broschueren/umweltbewusstsein_2022_bf.pdf. Zugegriffen: 03.07.2024.

Umweltbundesamt (2024). Luftqualität 2023: Vorläufige Auswertung. https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/3521/publikationen/uba_hgp_luftqualitaet_dt.pdf. Zugegriffen: 03.07.2024.