

# **Kostenentwicklung und Klimaschutz – Die (all)tägliche Mobilität des Bürgers**

**Eine Repräsentativbefragung von infas  
im Auftrag des Deutschen Verkehrsforums**

**März 2009**

# Inhalt

<b>0. Zusammenfassung .....</b>	<b>3</b>
Wie ist der Bürger im Alltag unterwegs? .....	3
Welche Bedeutung hat das Thema Klimaschutz? .....	3
Wie werden die Kosten der Mobilität wahrgenommen? .....	4
<b>1. Mobilitätsalltag .....</b>	<b>5</b>
Wie ist der Bürger unterwegs? .....	5
Was erwartet der Nutzer von seinem Verkehrsmittel? .....	6
In welchen Lebensbereichen ist Mobilität wichtig? .....	7
<b>2. Klimaschutz .....</b>	<b>8</b>
Wie wichtig ist dem Bürger Klimaschutz? .....	8
Welche „Klimaschutz-Typen“ gibt es in der Bevölkerung? .....	9
Welche Maßnahmen ergreift der Bürger heute persönlich für den Klimaschutz? .....	10
Werden die Bürger ihr Mobilitätsverhalten ändern? .....	11
Welchen Beitrag kann/soll die Politik für den Klimaschutz leisten? Wer kann am meisten bewegen? .....	12
Welche Klimapolitik wünscht sich der Bürger? .....	14
In welchem Maße ist der Bürger bereit, die Kosten des Klimaschutzes selbst zu tragen? .....	15
<b>3. Kosten .....</b>	<b>15</b>
Wie entwickeln sich die Kosten für Mobilität nach Aussage der Bürger? .....	15
Wie reagiert der Bürger auf die Kostenentwicklung? .....	16
Ist die Mobilität in Gefahr zum Luxusgut zu werden? .....	17
Wie wird das Preis- / Leistungsverhältnis bewertet? .....	17
Wer ist gefordert? .....	18

Die Ergebnisse basieren auf einer Repräsentativbefragung des infas Institut für angewandte Sozialforschung GmbH im November 2008 im Auftrag des Deutschen Verkehrsforums. Zielgruppe der Untersuchung war die deutschsprachige Bevölkerung ab 18 Jahre, die in Privathaushalten mit Festnetztelefonanschluss lebt. Insgesamt wurden 2.019 Personen befragt.

Erläuterung: Im nachfolgenden Text wird die Bezeichnung „Top-Box“ für die Zusammenfassung der zwei im positiven Sinne jeweils höchsten Bewertungsmöglichkeiten (z.B. wichtig / sehr wichtig) verwendet.

**Autoren: Dr. Florian Eck / Sarah Stark**



**Deutsches Verkehrsforum**  
Klingelhöferstr. 7  
10785 Berlin  
Tel. +49 (030) 263954-0  
info@verkehrsforum.de  
www.verkehrsforum.de

# 0. Zusammenfassung

## Wie ist der Bürger im Alltag unterwegs?

- > Knapp zwei Drittel der Befragten nutzen für ihre alltägliche Mobilität überwiegend ein Auto, während 20% Rad fahren, 19% Busse und Bahnen nutzen und 6% zu Fuß gehen (max. zwei Nennungen waren möglich). Ein Teil der Nutzer (12%) kombiniert dabei mehrere Verkehrsmittel.
- > Unter neun verschiedenen Kriterien für die Auswahl eines Verkehrsmittels erhält die **Zuverlässigkeit** Rang eins. An dritter Stelle steht bereits die **Umweltfreundlichkeit** eines Verkehrsmittels, während die **Schnelligkeit** auf dem letzten Platz landet.
- > Der Faktor Mobilität wird vom Bürger am ehesten **für Arbeit oder Ausbildung als sehr wichtig** eingestuft. Damit hat der Weg zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz für den Bürger den höchsten Stellenwert. Fast ebenso wichtig ist den Befragten ihre Mobilität beim Einkauf. Etwas zurückhaltender werden die Wege in Freizeit und Urlaub beurteilt.

## Welche Bedeutung hat das Thema Klimaschutz?

- > Der Bürger nimmt das Thema **Klimaschutz** sehr wichtig. Als wichtigster Akteur sieht er sich selbst, nur 17% der Bevölkerung trauen der Politik einen wesentlichen Einfluss auf die Klimawirkungen des Verkehrs zu. Gleichzeitig wünscht sich die Mehrheit aber eine aktive Rolle der Politik im Klimaschutz.
- > Bereits heute leistet die Bevölkerung in ihrem **Lebensumfeld** und insbesondere im **Mobilitätsbereich** einen **aktiven Beitrag zum Klimaschutz**. Es werden auch viele Potenziale zur zukünftigen Verhaltensänderung gesehen. Der Widerspruch besteht allerdings darin, dass der Bürger diese nur teilweise wahrnimmt, obwohl er sich selbst als wichtigsten Akteur sieht.
- > Der Bürger sieht durchaus Möglichkeiten, in Zukunft durch Änderung seines Mobilitätsverhaltens einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Wichtige Aspekte dabei sind für ihn jedoch die Vereinbarkeit mit seinem Alltag (möglichst geringe Einschnitte) und die **Budgetverträglichkeit**.
- > Lediglich eine **kleine Gruppe von 7% der Befragten** ist heute und in der Zukunft wirklich aktiv beim Klimaschutz dabei und bereit, ihre Routinen zu Gunsten des Klimaschutzes umzustellen. Die  **Hälfte der Befragten** bietet aufgrund ihrer grundsätzlich positiven Einstellung noch **Potenzial**. Weniger Chancen für eine Verhaltensänderung bestehen aufgrund einer gleichgültigen oder sogar resignierenden Einstellung bei 43% der Befragten.
- > Die Bevölkerung ist **nicht bereit**, die **Rechnung für den Klimaschutz zu zahlen**. Der Bürger lehnt die vollständige Weitergabe der Kosten des Klimaschutzes an den Kunden mehrheitlich ab (60%). Ebenso ist nur eine Minderheit bereit, für den Klimaschutz Mehrkosten für ihre Mobilität in Kauf zu nehmen.
- > **Zwei Drittel** der Bevölkerung **wünscht sich eine aktive Klimaschutzpolitik**. Die Zustimmung der Bevölkerung zu verschiedenen Klimaschutzinstrumenten unterscheidet sich jedoch deutlich. Am meisten favorisiert wird die Förderung technologischer Entwicklungen (63% volle Zustimmung), gefolgt von Schadstoffgrenzwerten und Umweltauflagen (32%). Das Schlusslicht macht der Emissionshandel mit lediglich 19% voller Zustimmung der Bürger.

- > Neben den klassischen Mobilitäts-„Captives“ (Personen ohne Pkw-Verfügbarkeit oder Führerschein) gibt es **Klimaschutz-„Captives“**: Personen mit wenig finanziellen Mitteln sind nicht immer in der Lage zu einem vergleichsweise emissionsarmen Fahrzeug oder Verkehrsmittel zu wechseln, wenn die Alternative mehr kostet.

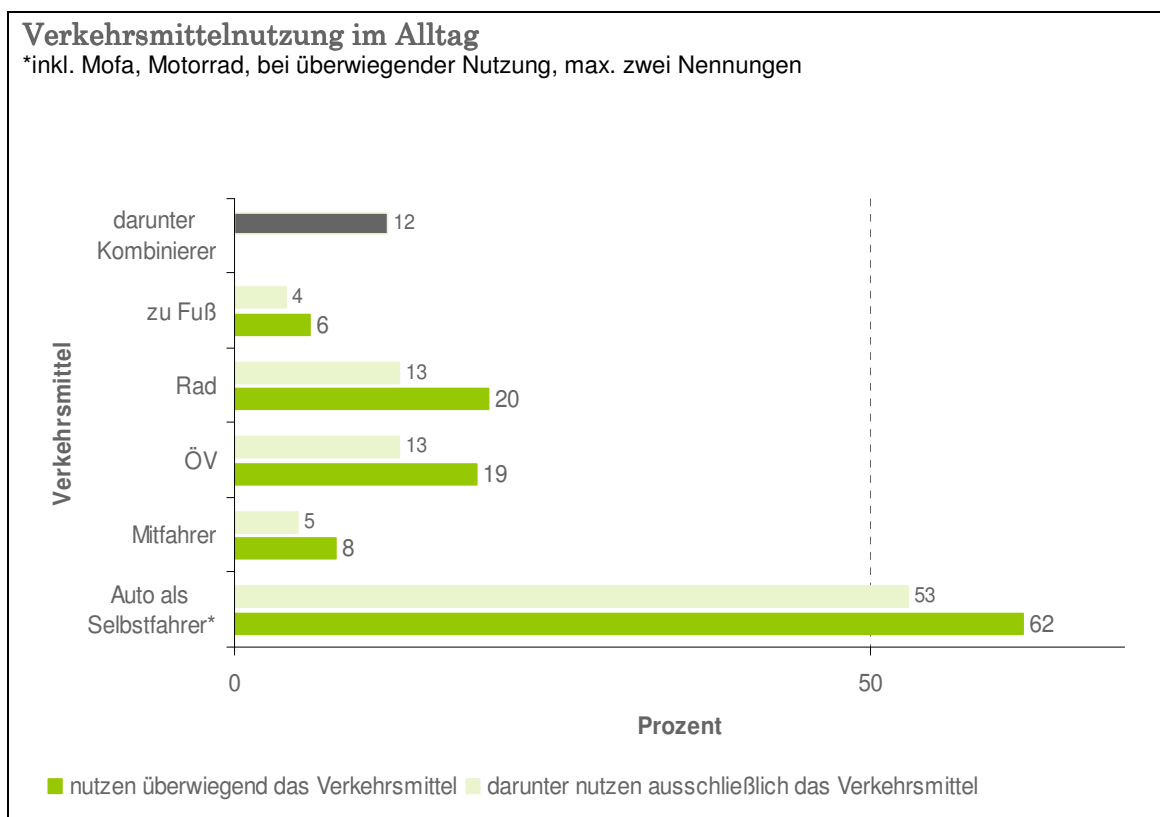
## Wie werden die Kosten der Mobilität wahrgenommen?

- > Für mehr als drei Viertel aller Befragten sind die **Mobilitätskosten in den letzten drei Jahren gestiegen**. Überwiegend wird der Kostenanstieg sogar stärker als die Teuerung der Lebenshaltungskosten wahrgenommen.
- > Die von der Bevölkerung in der Zukunft überwiegend (83%) erwartete weitere Kostensteigerung **droht Mobilität zum Luxusgut werden zu lassen**. Je geringer das Einkommen ausfällt, desto stärker wird die persönliche Einschränkung empfunden. Eine ähnliche Kluft macht sich zwischen Stadt und Land auf. Gerade in den ländlichen Regionen wird die Teuerung als stärkere Einschränkung empfunden, zumal da man hier stärker auf die Mobilität als Sozialfaktor angewiesen ist.
- > Nach überwiegender Meinung der Bürger **kann die Politik am ehesten die weitere Verteuerung der Mobilität aufhalten**; 45% der Befragten sehen sich selbst in der Pflicht und nur 31% sind der Auffassung, dass die Unternehmen eine Preissteigerung verhindern können.

# 1. Mobilitätsalltag

## Wie ist der Bürger unterwegs?

- > Knapp zwei Drittel der Befragten nutzen für ihre alltägliche Mobilität überwiegend ein Auto, während 20% Rad fahren, 19% Busse und Bahnen nutzen und 6% zu Fuß gehen. Ein Teil der Nutzer (12%) kombiniert dabei mehrere Verkehrsmittel (max. zwei Nennungen waren möglich).
- > Ausschließlich Selbstfahrer mit Pkw sind 53% der Bürger, ausschließlich als Auto-Mitfahrer sind 5% unterwegs. Ausschließlich ÖPV-Nutzer sind 13%, Fahrradnutzer 13% und ausschließlich Fußgänger 4%. Verkehrsmittelkombinierer (s.o.) sind 12% der Befragten.
- > Es gibt unterschiedliche Formen von sog. „Captives“, die durch ihre Lebensumstände auf eine bestimmte Form der Mobilität festgelegt sind. So scheinen z. B. Bewohner ländlicher Kreise in besonderem Maße auf das Auto angewiesen zu sein (Anstieg Pkw-Nutzung von 45% in Ballungsräumen bis hin zu 72% in ländlichen Kreisen). Busse und Bahnen sind gerade bei Personen ohne Pkw und Gruppen mit beschränkten finanziellen Mitteln gefragt: Personen ohne Pkw (58%), Auszubildenden (44%) und Arbeitslosen (47%).



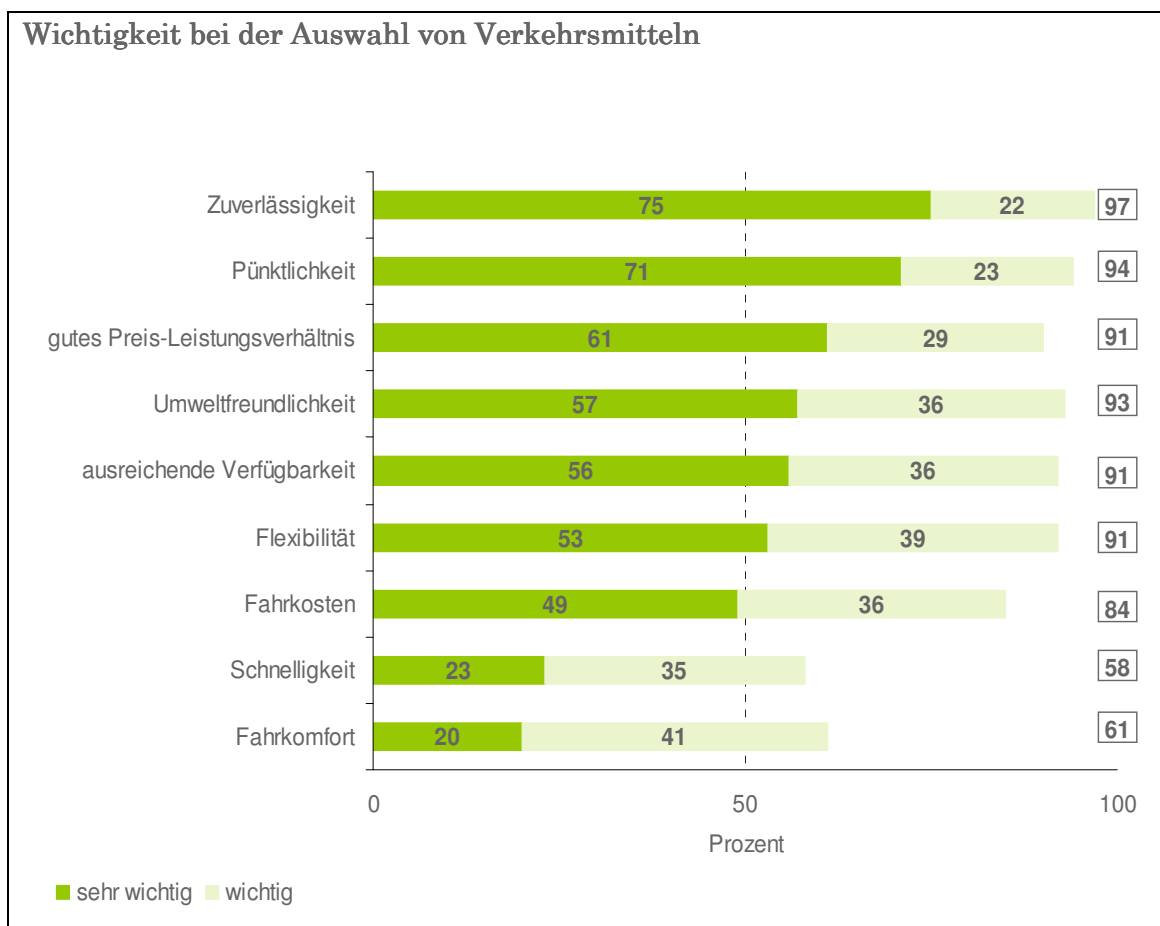
### ... im Detail

- Überdurchschnittlich viel Auto fahren junge Erwachsene, Vollzeit Berufstätige, die Mittelschicht und Bewohner ländlicher Kreise mit Verdichtungsansatz.
- Einen überdurchschnittlichen Nutzungsgrad des öffentlichen Verkehrs (ÖV) haben 18-34 Jährige (25%), Bürger im Rentenalter (25%), Bürger in der Ausbildung (44%). Besonders hoch ist der Anteil bei Kernstadtbewohnern (40%), während die verhältnismäßig schlechter angebundenen ländlichen Regionen den ÖV eher unterdurchschnittlich nutzen.

- Höchste Fahrradnutzung unter: Älteren (27%), Rentnern (30%) und Bewohnern ländlicher Kreise (23%), Autofreien (28%) und Reichen (22%) und Einkommensgruppen zwischen 1.000 und 2.000 Euro Monatsnetto.
- Zu Fuß gehen vor allem: Ältere (10%), Hausfrauen/-männer (13%) und Rentner (11%), Autofreie (12%) und Geringverdiener (10%).

## Was erwartet der Nutzer von seinem Verkehrsmittel?

- > Unter neun verschiedenen Kriterien für die Auswahl eines Verkehrsmittels erhält die **Zuverlässigkeit** Rang eins, während die **Schnelligkeit** auf dem letzten Platz landet. An dritter Stelle steht bereits die **Umweltfreundlichkeit** eines Verkehrsmittels.
- > Die drei wichtigsten Kriterien für die Wahl eines bestimmten Verkehrsmittels sind seine Zuverlässigkeit (97%), Pünktlichkeit (94%) und Umweltfreundlichkeit (93%). Die Kriterien Flexibilität, Verfügbarkeit und Preis-Leistungsverhältnis bewerten jeweils 91% der Befragten als wichtig. Im Vergleich weniger wichtig sind dagegen die Fahrkosten (84%), der Komfort (61%) und die Schnelligkeit (58%) des Verkehrsmittels.



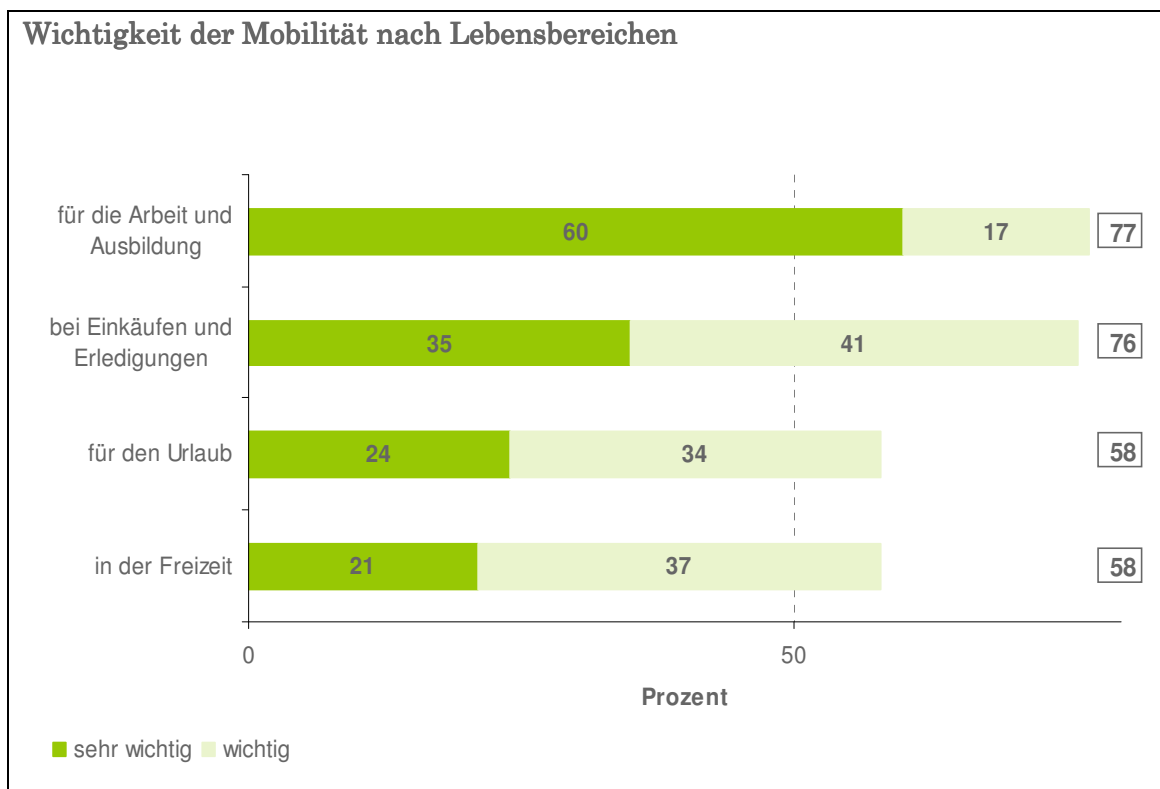
### ... im Detail

- Die **Schnelligkeit** des Verkehrsmittels ist für Nutzer von Bussen und Bahnen (69%), junge Erwachsene (67%), in Ausbildung Befindliche (66%), Autofreie (67%) und Städter (67%) besonders wichtig.
- **Zuverlässigkeit:** Über alle Einkommens- und Altersgruppen hinweg, möchte sich der Deutsche auf sein Verkehrsmittel verlassen können. Darin sind sich sowohl Autofahrer, Nutzer der Busse und Bahnen, Radfahrer und Fußgänger einig. Gleiches gilt für die **Pünktlichkeit**.

- **Flexibilität:** Während Auto- und Radfahrer die **Flexibilität** des Verkehrsmittels hoch bewerten, ist sie Nutzern von Bussen und Bahnen und Fußgängern weniger wichtig. Auch Rentnern ist die Flexibilität nicht ganz so wichtig wie dem Durchschnitt.
- Besonders für Vollzeitberufstätige ist die gute **Verfügbarkeit** der Verkehrsmittel wichtig. Rentner scheinen sich dagegen eher anpassen zu können und legen weniger Gewicht auf die Verfügbarkeit des Verkehrsmittels.
- Obwohl die **Umweltfreundlichkeit** das drittichtigste Kriterium bei der Verkehrsmittelwahl insgesamt ist, bewerten sie Bevölkerungsgruppen durchaus unterschiedlich. Während Radfahrern die Umweltfreundlichkeit sehr wichtig (71% sehr wichtig / 98% „Top-Box“ wichtig und sehr wichtig) ist, legen Autofahrer (53%/92%) weniger Wert darauf. Jungen Erwachsenen (44%/89%) ist Umweltfreundlichkeit vergleichsweise weniger wichtig, als älteren Bevölkerungsgruppen.
- Das **Preis-Leistungsverhältnis** besitzt bei allen Bürgern einen höheren Stellenwert (61% sehr wichtig / 91% „Top-Box“) als die **Fahrtkosten** (49% / 84%). Dies deutet darauf hin, dass hohe Fahrtkosten durchaus vom Kunden akzeptiert werden, wenn Sie im Verhältnis zu den erbrachten Leistungen stehen. Eine Ausnahme sind die bereits genannten „Captives“ mit geringem Einkommen, die auch das reine Kostenargument aufgrund ihres geringen Einkommens als wichtig einschätzen.
- Der **Fahrkomfort** wird nur von 20% der Bürger als sehr wichtiges Entscheidungskriterium eingestuft („Top-Box“: 61%).

## In welchen Lebensbereichen ist Mobilität wichtig?

- > 60% der Befragten schätzen den Faktor Mobilität für Arbeit oder Ausbildung als sehr wichtig ein (77% „Top-Box“). Damit hat der Weg zum Arbeits- oder Ausbildungsplatz für den Bürger den höchsten Stellenwert.
- > Fast ebenso wichtig wie die Mobilität im Berufsalltag ist den Befragten ihre Mobilität beim Einkauf (76% „Top-Box“). Allerdings bezeichnet mit 35% ein deutlich geringerer Teil der Befragten die Mobilität in diesem Bereich als sehr wichtig. Autofahrer (81% „Top-Box“, 40% sehr wichtig) bewerten ihre Mobilität bei Einkäufen und Erledigungen überproportional als wichtig.
- > Mobilität in Freizeit und Urlaub ist für eine Mehrheit von jeweils 58% der Deutschen wichtig („Top-Box“). Für 20% ist die Freizeitmobilität sogar sehr wichtig, bei der Urlaubsmobilität sind es 24%.



### ... im Detail

- Überproportional wichtig ist Autofahrern (84%) die Mobilität auf dem Arbeitsweg. Ebenso legen junge Erwachsene (96%), Vollzeit Berufstätige (93%), und in Ausbildung Befindliche (95%) besonders großen Wert auf ihre Berufs- und Ausbildungsmobilität.
- Besonderen Wert auf Mobilität im Urlaub legen Haushalte mit Kleinkindern (74%) und Großstädter (70%), wohingegen Landbewohner unterdurchschnittlich Wert auf Urlaubsmobilität legen.
- Die Freizeitmobilität hat überproportional für Nutzer von Bussen und Bahnen (63%), Autofreie (64%) und junge Leute (72%) große Bedeutung. Großstädter legen vergleichsweise mehr Wert auf ihre Freizeitmobilität als Bewohner ländlicher Kreise.

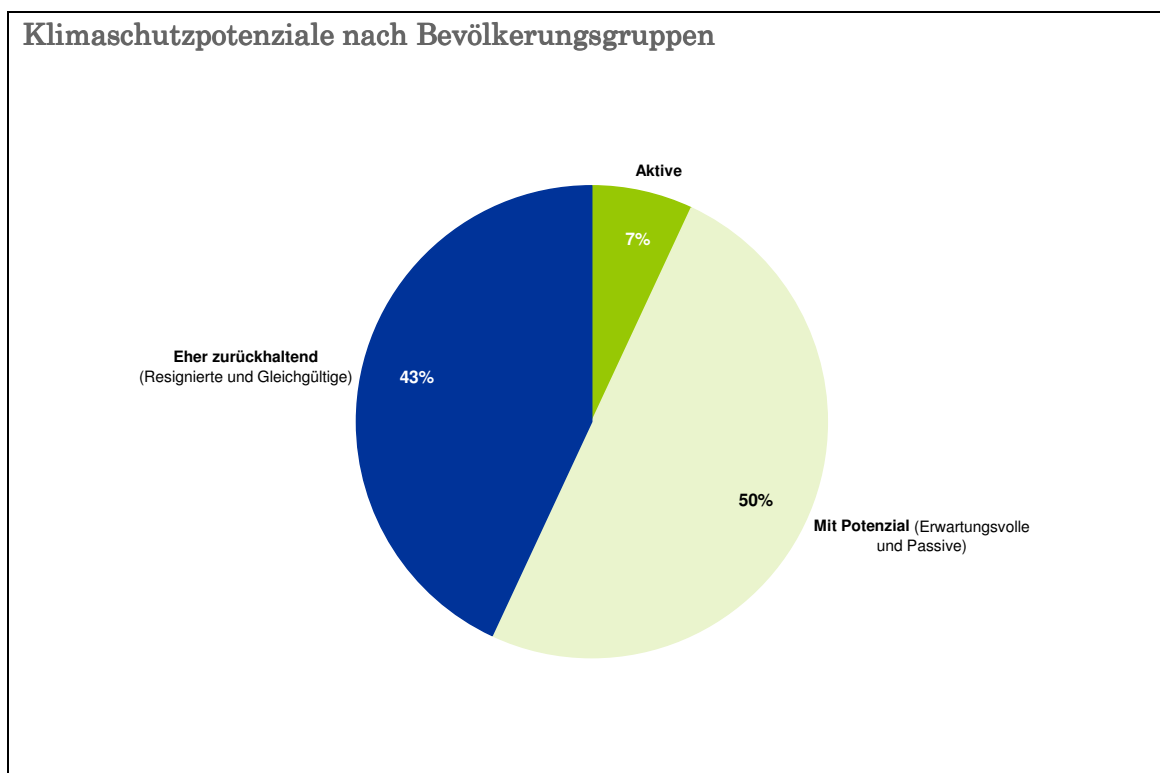
## 2. Klimaschutz

### Wie wichtig ist dem Bürger Klimaschutz?

- > Die Bevölkerung räumt dem Thema Klimaschutz einen hohen Stellenwert ein. Klimaschutz ist für eine breite Mehrheit der Bundesbürger wichtig (88 % „Top Box“), für 51% sogar sehr. Dagegen halten ihn lediglich 3% für nicht wichtig.
- > Die Einschätzung der hohen Bedeutung des Klimaschutzes zieht sich dabei durch sämtliche Einkommens- und Altersschichten. Allerdings ist für Städter (91% „Top Box“) Klimaschutz wichtiger als für Bewohner ländlicher Räume (84% „Top Box“).

## Welche „Klimaschutz-Typen“ gibt es in der Bevölkerung?

- > Eine Gruppierung der Befragten offenbart die tatsächlichen Potenziale in der Bevölkerung: Lediglich eine kleine Gruppe (die „Aktiven“, 7% der Befragten) ist heute und in der Zukunft wirklich aktiv beim Klimaschutz dabei und bereit, ihre Routinen zu Gunsten des Klimaschutzes umzustellen.
- > Potenziale für die Zukunft bietet die Gruppe der „Erwartungsvollen“ (29%), die das Thema zwar wichtig nehmen, aber nicht bereit sind, ihren Alltag dafür umzugestalten und sich eher abwartend verhalten. Ebenso bietet die Gruppe der „Passiven“ (21%) aufgrund ihrer positiven Einstellung zur Klimapolitik Ansätze für Überzeugungsarbeit. Weniger Chancen bestehen bei den Gruppen der „Resignierten“ (15%) und „Gleichgültigen“ (28%).

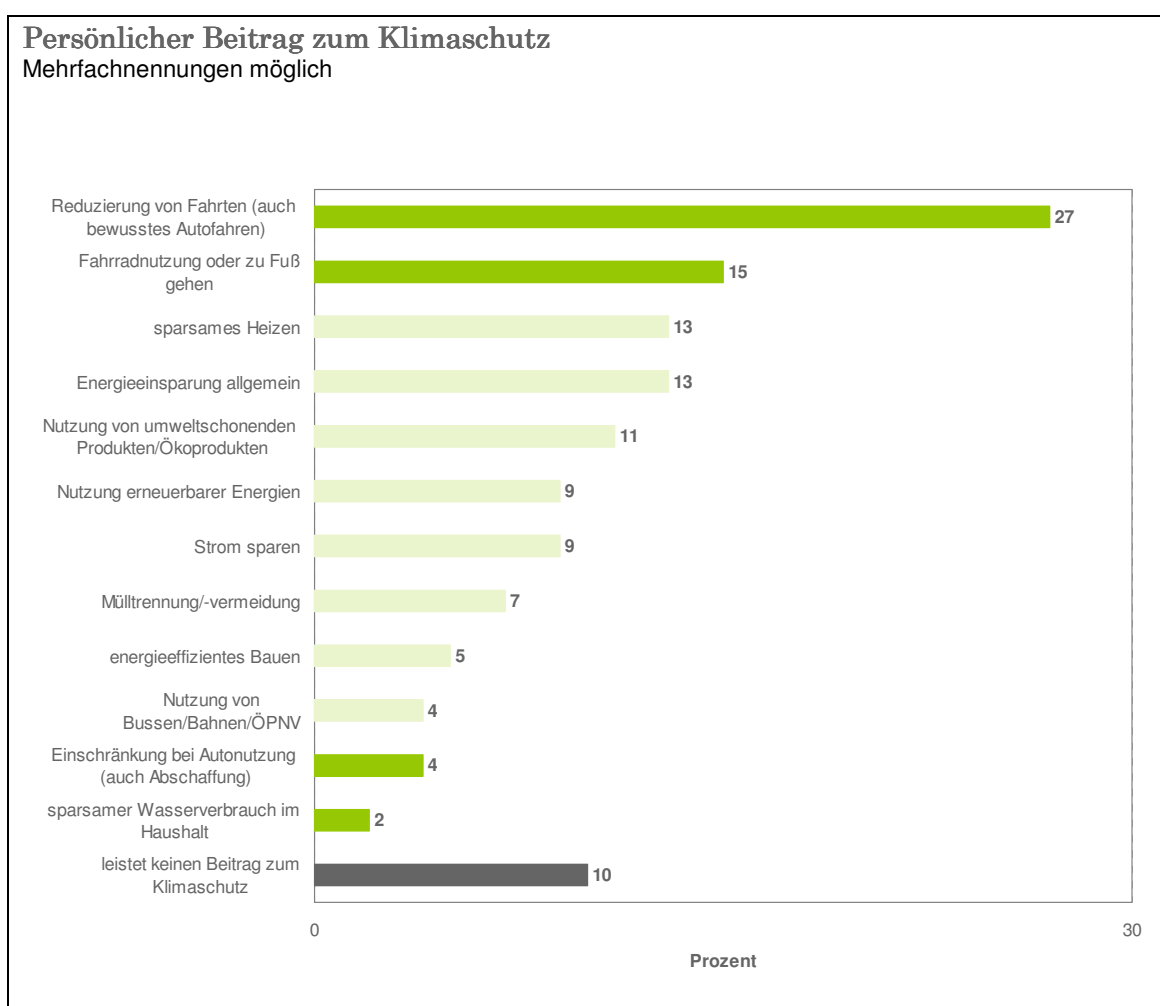


### ... im Detail:

- **Aktive:** Lediglich 7 % der Befragten halten Klimaschutz für sehr wichtig, leisten einen wirksamen persönlichen Beitrag und sind zu weiteren, stärkeren Einschränkungen bereit.
- **Erwartungsvolle:** 29 % der Befragten nehmen Klimaschutz sehr wichtig und beurteilen Klimapolitik eher positiv, verhalten sich aber eher abwartend. Sie haben bisher noch keinen wirksamen persönlichen Beitrag geleistet und sind aus heutiger Sicht auch nicht zu stärkeren Einschränkungen bereit. Hier besteht noch Überzeugungspotenzial.
- **Passive:** 21 % der Befragten beurteilen Klimapolitik eher positiv. Sie halten jedoch Klimaschutz für nicht sehr wichtig und haben bisher auch keinen wirksamen persönlichen Beitrag geleistet.
- **Resignierte:** 15 % der Befragten beurteilen Klimapolitik eher skeptisch. Obwohl Klimaschutz für sie sehr wichtig ist, leisten sie derzeit keinen wirksamen persönlichen Beitrag und sind auch nicht zu stärkeren Einschränkungen bereit.
- **Gleichgültige:** 28 % der Befragten sind die Skeptiker schlechthin. Klimaschutz ist ihnen nicht sehr wichtig, sie haben bisher keinen wirksamen persönlichen Beitrag geleistet und sehen die Klimapolitik eher skeptisch.

## Welche Maßnahmen ergreift der Bürger heute persönlich für den Klimaschutz?

- > Lediglich 10% der Bevölkerung geben an, heute keinen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten.
- > Ein Großteil der Befragten gibt an, im Verkehrsbereich einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Als nicht verkehrsbezogene Maßnahmen werden u.a. das Reduzieren des Energieverbrauchs allgemein (13%), Sparen beim Heizen (13%), Nutzung ökologischer Produkte (11%) und Mülltrennung/ -vermeidung (7%) genannt.
- > Die Mehrheit sieht einen Beitrag in Verhaltensänderungen, indem sie beispielsweise die Anzahl der Fahrten reduzieren, teils bewusster/effizienter Autofahren (31%) oder auf andere Verkehrsmittel (19%) umsteigen. 15% der Bundesbürger setzen stärker auf das Fahrrad oder zu Fuß gehen.



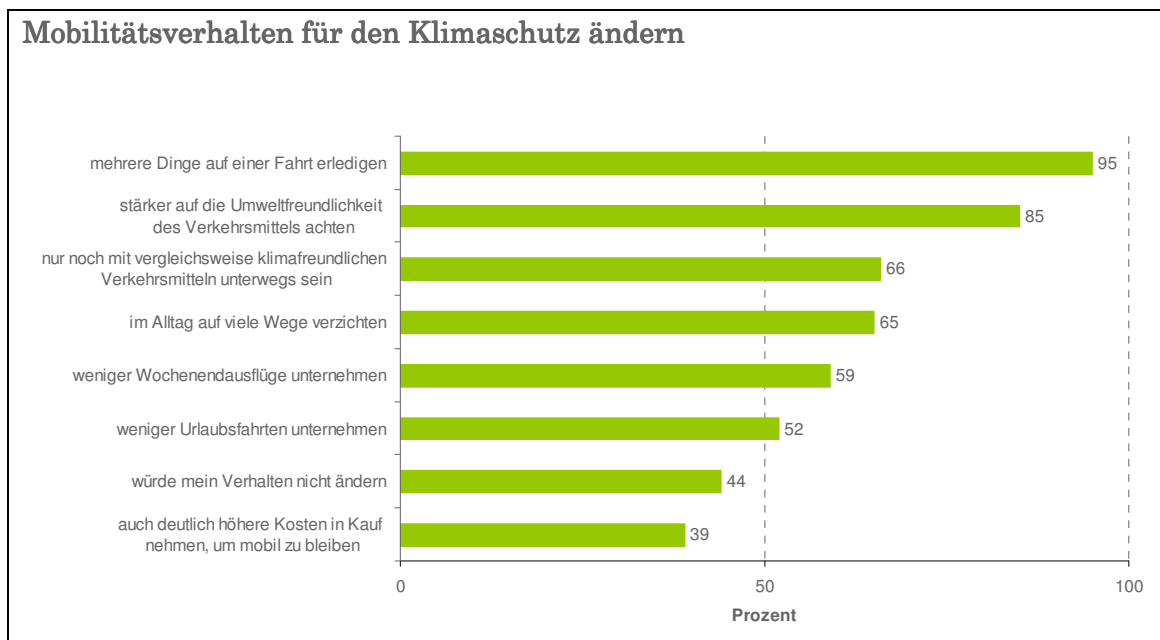
### ... im Detail

- Im Gegensatz zu anderen Bevölkerungsgruppen (27%) würden Ballungskernbewohner (20%) ihre Fahrten nicht so stark reduzieren.
- Im ländlichen Raum ist der Umstieg auf Rad oder den Fußweg nur für deutlich weniger Bürger eine Option. Auch der Anteil der Befragten, die verstärkt Busse und Bahnen nutzen, nimmt angebotsbedingt von 9% im Ballungsraum bis hin zu 0% in ländlichen Kreisen ab.

- Nach eigener Aussage leisten mit 16% überdurchschnittlich viele junge Erwachsene zwischen 18-34 Jahren aktuell keinen Beitrag zum Klimaschutz. Ein höheres Einkommen ist kein Garant für mehr Umweltfreundlichkeit. So geben mit 15% überdurchschnittlich viele Haushalte mit einem monatlichen Nettoeinkommen von 4.000-5.000 Euro an, aktuell keinen eigenen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, während es bei den Einkommensgruppen zwischen 2.000 und 4.000 Euro nur 9% sind und bei Einkommen über 5.000 Euro 12%.

## Werden die Bürger ihr Mobilitätsverhalten ändern?

- Es besteht grundsätzlich die Bereitschaft, das eigene Mobilitätsverhalten zugunsten des Klimaschutzes zu verändern. Am stärksten favorisiert werden Maßnahmen, die tägliche Mobilitätsroutinen wenig verändern. So würden 95% der Bürger ihre Wege optimieren, 85% würden in Zukunft stärker auf die Umweltfreundlichkeit ihres Verkehrsmittels achten. Eine deutliche Mehrheit wäre aber auch bereit, vollständig auf vergleichsweise klimafreundlichere Varianten ihres Verkehrsmittels oder ein anderes Verkehrsmittel umzusteigen (66%) und auf Wege im Alltag (65%) zu verzichten. Etwas mehr als jeder Zweite würde dies auch bei der Freizeitmobilität umsetzen (59% weniger Wochenendausflüge, 52% weniger Urlaubsfahrten).
- Der Bürger sieht damit durchaus Möglichkeiten, auch in Zukunft durch Änderung seines Mobilitätsverhaltens einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Wichtige Aspekte dabei sind für ihn jedoch die Vereinbarkeit mit seinem Alltag (möglichst geringe Einschnitte) und die Budgetverträglichkeit.
- 55% der Bürger sind bereit, ihr Verhalten für den Klimaschutz zu ändern. Allerdings würden andererseits 44% der Bürger ihr Mobilitätsverhalten nicht verändern. Höhere Mobilitätskosten für Klimaschutz würden nur 39% der Bürger in Kauf nehmen.



### ... im Detail

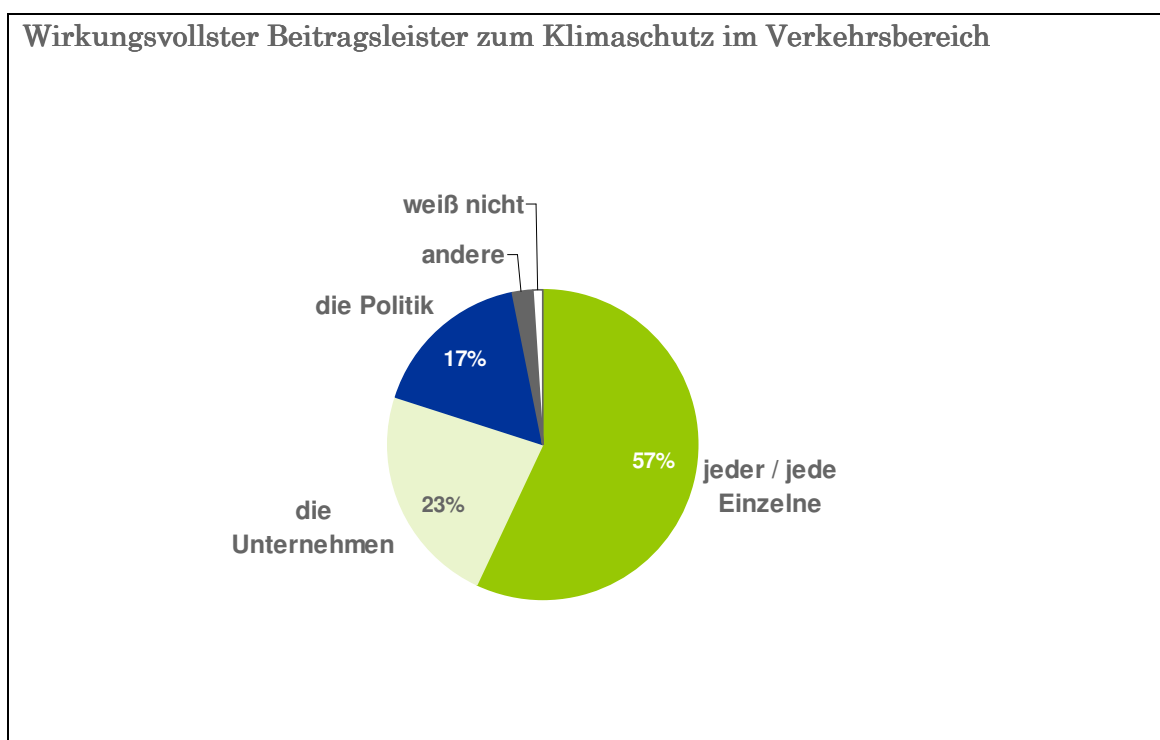
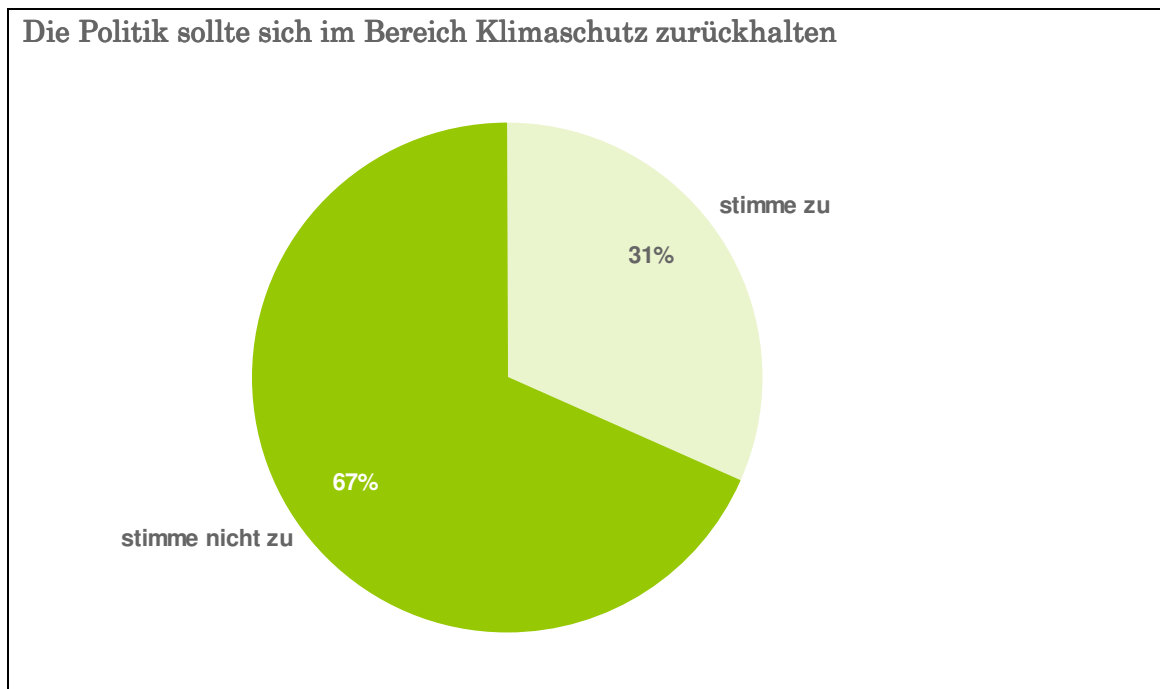
- Niedrige Einkommensgruppen/Haushalte mit weniger Geld sind eher bereit, für den Klimaschutz auf Urlaubsfahrten zu verzichten, als andere.
- Ältere Berufstätige (69% der 50-64 Jährigen), Hausfrauen/-männer (72%) und Bewohner ländlicher Kreise (68%) haben kein Problem damit, aus Klimaschutzgesichtspunkten auf Wochenendausflüge zu verzichten. Jüngeren Bevölkerungsgruppen sind Freizeit-

aktivitäten am Wochenende dagegen besonders wichtig. Überdurchschnittlich viele im Alter von 18-34 Jahren (23%), in Ausbildung befindliche (22%) und junge Haushalte bis 24 Jahren ohne Kinder (25%) würden keinesfalls auf Wochenendausflüge zu Gunsten des Klimaschutzes verzichten.

- Die junge Bevölkerung ist eher bereit, für mehr Klimaschutz zu bezahlen (45% der 18-34 Jährigen, 54% in Ausbildung, 48% junge HH bis 24 Jahre ohne Kinder). Die Bereitschaft hierzu steigt über alle Bevölkerungsgruppen mit zunehmendem Haushaltseinkommen von 39% auf 51%.
- Überwiegende Nutzer von Bus und Bahn (82%), Rad (75%), Autofreie (84%) und Fußgänger (74%) zeigen eine überdurchschnittliche Bereitschaft, vollständig auf vergleichsweise klimafreundlichere Varianten ihres Verkehrsmittels oder ein anderes Verkehrsmittel umzusteigen. Sowohl Ballungskernbewohner (71%) als auch Bewohner ländlicher Kreise (72%) sind überdurchschnittlich häufig bereit umzusteigen. Vor dem Hintergrund geringerer Alternativen in weniger dicht besiedelten Kreisen gegenüber Ballungszentren ist die gleichrangige Umsteigebereitschaft von besonderem Interesse.
- Fußgänger, Radfahrer, ältere Berufstätige (50-64 Jährige), Geringverdiener und Haushalte mit Kleinkindern sind bereit, für den Klimaschutz künftig auf viele Wege im Alltag zu verzichten.
- Fußgänger und Autofreie sehen die Optimierung ihrer Wege als schwieriger an, nur 89% bzw. 86% sehen hierin eine Option (ggü. durchschnittlich 95%).
- Diejenigen, die sich heute bereits „CO<sub>2</sub>-frei“ fortbewegen, wie z.B. Fußgänger und Fahrradfahrer, sehen dadurch bedingt keine Notwendigkeit, ihr Mobilitätsverhalten für mehr Klimaschutz zu ändern.
- Rentner (60%) und Geringverdiener (52%) sehen sich überdurchschnittlich außerstande, ihr Mobilitätsverhalten für den Klimaschutz zu ändern. Sie können somit als „Captives“ bezeichnet werden, die aufgrund finanzieller Rahmenbedingungen ihre Verhaltensmuster beibehalten müssen. So sind auch Arbeitslose nur unterdurchschnittlich bereit, auf die Umweltfreundlichkeit des Verkehrsmittels zu achten (23% Ablehnung).

## **Welchen Beitrag kann/soll die Politik für den Klimaschutz leisten? Wer kann am meisten bewegen?**

- > Zwei Drittel der Bevölkerung wünscht sich eine aktive Klimaschutzpolitik. Lediglich 31% sind der Meinung, die Politik sollte sich aus dem Klimaschutz heraushalten.
- > Obwohl eine Mehrheit für eine aktive Rolle der Politik im Klimaschutz ist, wird die Durchsetzungskraft der Politik allerdings als gering bewertet. Als wirkungsvollere Beitragsleister im Klimaschutz werden mit 57% jeder Einzelne und mit 23% Unternehmen genannt.



### ... im Detail

- Besonders die Mittelschicht, in der Ausbildung befindliche und diejenigen denen die Mobilitätskosten heute zu hoch sind, sind gegen eine Zurückhaltung der Politik im Bereich Klimaschutz.
- Der Bürger (57%) sieht sich überwiegend selbst als besten Beitragsleister. Dies steht jedoch teilweise im Widerspruch zu seiner Bereitschaft, in Zukunft einen eigenen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. Noch ein weiterer Widerspruch: gerade die Gruppe der „Passiven“ (81%) wünschen sich überwiegend eine aktive Klimaschutzpolitik.

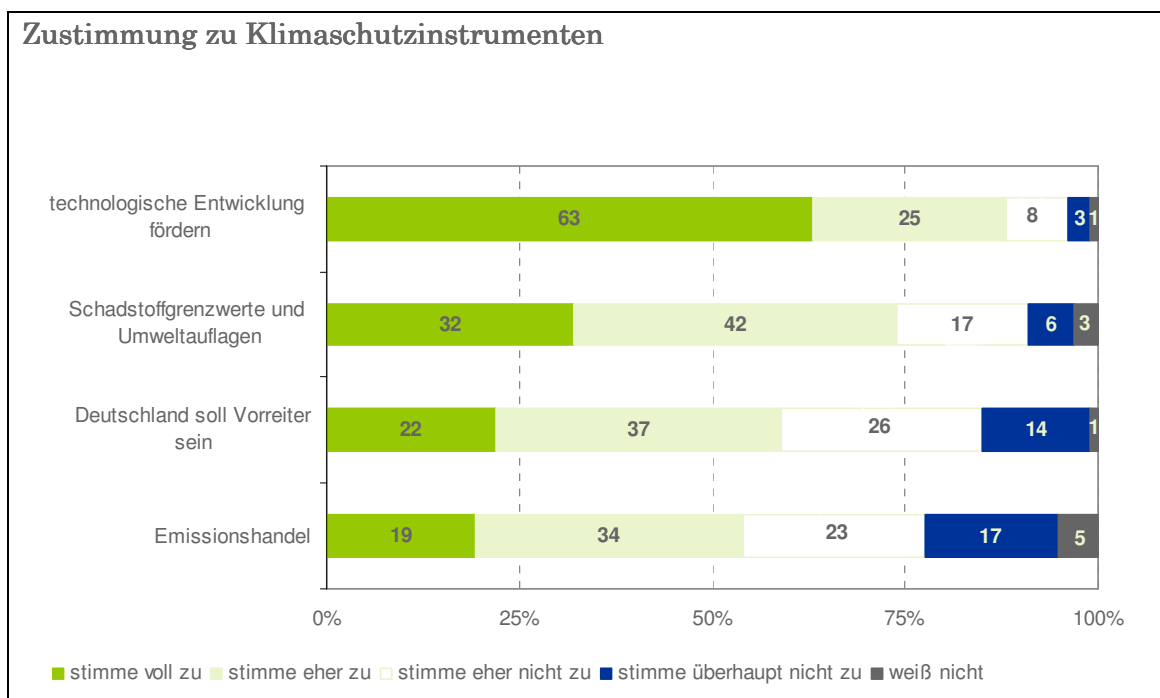
- Persönliche Beiträge haben nach Meinung von Geringverdienern (66%), der gehobenen Mittelschicht (70%) und jungen Haushalten besonders Einfluss.
- Mehr Initiativen von den Unternehmen erwarten sich verstärkt Teilzeit Berufstätige (26%) und in Ausbildung (26%) befindliche, sowie Bewohner ländlicher Kreise (27%).
- Auf politische Aktivitäten setzen überdurchschnittlich viele automobiler Mitfahrer (24%), ältere Bürger und Rentner (21%), Arbeitslose (26%) und die Mittelschicht (22%).

## Welche Klimapolitik wünscht sich der Bürger?

> Die Zustimmung der Bevölkerung zu verschiedenen Klimaschutzinstrumenten unterscheidet sich deutlich. Am meisten favorisiert wird die Förderung technologischer Entwicklungen (63% volle Zustimmung), gefolgt von Schadstoffgrenzwerten und Umweltauflagen (32%). Das Schlusslicht macht der Emissionshandel mit lediglich 19% voller Zustimmung der Bürger.

### ... im Detail:

- Am stärksten wird die Förderung technologischer Weiterentwicklungen unterstützt. Es stimmen 89% der Befragten zu, dass dies gefördert werden soll, davon sind 63% gar der Meinung, dieses Instrument sei besonders wichtig.
- Auch die Nutzung staatlicher Instrumente, wie Schadstoffgrenzwerte oder Umweltauflagen, wird von einer großen Mehrheit (74%) befürwortet.
- 59% der Bevölkerung sind der Meinung, dass Deutschland in Sachen Klimaschutz eine Vorreiterrolle einnehmen soll. Allerdings stimmen dieser Aussage lediglich 22% der Bevölkerung „voll und ganz“ zu. Für eine deutsche Spitzenposition im Klimaschutz sprechen sich besonders ÖPNV Nutzer, Autofreie, Wohlhabende und Haushalte mit Kleinkindern aus.
- Eine deutlich geringere Resonanz erfährt auch das Instrument des Emissionshandels. Lediglich 19% der Bürger stimmen dem Instrument „voll und ganz“ zu und 40% lehnen es deutlich ab.



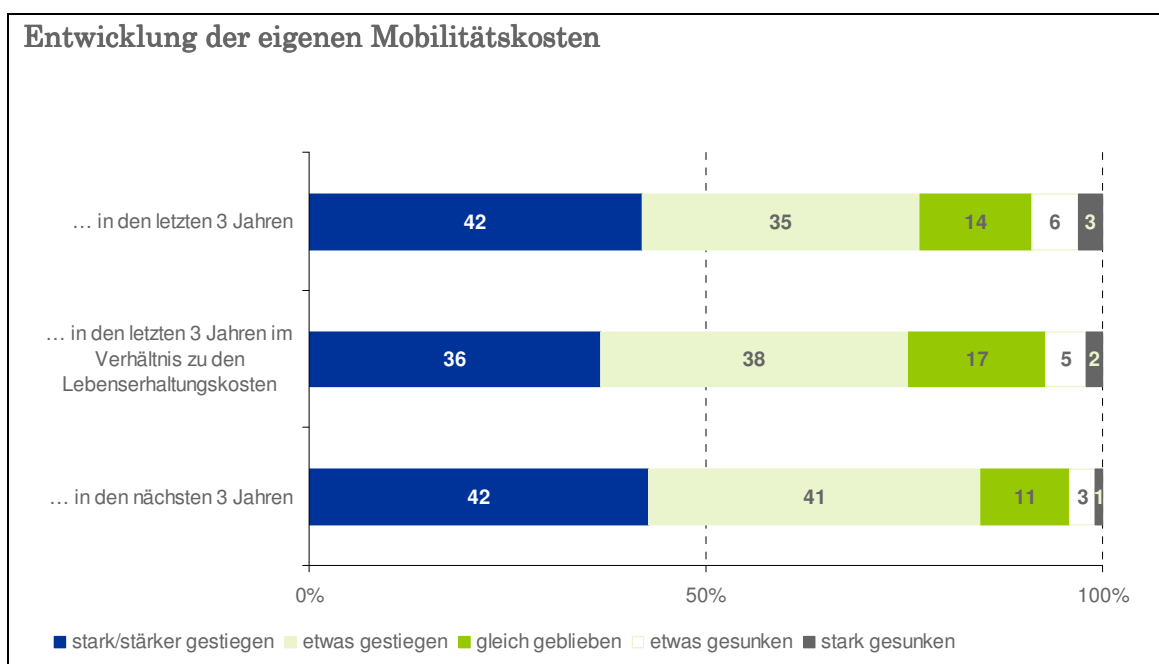
## In welchem Maße ist der Bürger bereit, die Kosten des Klimaschutzes selbst zu tragen?

- > Der Bürger will nicht die Rechnung für den Klimaschutz zahlen. Eine Mehrheit von 60% lehnt die vollständige Weitergabe der Kosten des Klimaschutzes an den Kunden ab, nur 15% stimmen voll und ganz zu.
- > Dies deckt sich mit den zuvor erwähnten Erkenntnissen zur Zahlungsbereitschaft: nur 39% der Bürger sind bereit, für Klimaschutz Mehrkosten für ihre Mobilität in Kauf zu nehmen.

## 3. Kosten

### Wie entwickeln sich die Kosten für Mobilität nach Aussage der Bürger?

- > Für mehr als drei Viertel aller Befragten sind die Mobilitätskosten in den letzten drei Jahren gestiegen, 42% haben sogar eine starke Steigerung wahrgenommen.
- > Im Verhältnis zur Entwicklung der allgemeinen Lebenshaltungskosten werden die Preissteigerungen im Verkehr überwiegend als stärker wahrgenommen.
- > Zukünftig rechnen 83% der Bürger mit weiteren Preissteigerungen.

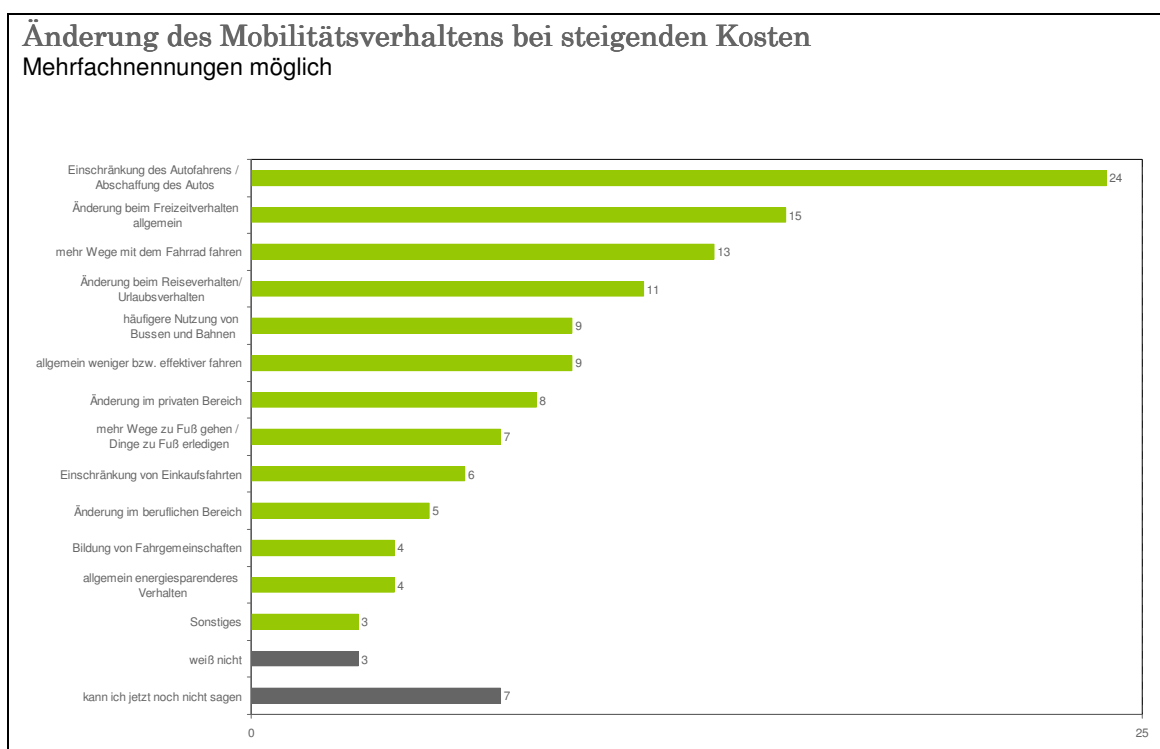


### ... im Detail:

- Autofahrer (83%) empfinden die Preissteigerungen der letzten drei Jahre besonders stark. Überdurchschnittlich starke Steigerungen empfanden auch die 35-65 Jährigen (80%), Vollzeit Berufstätige (84%), Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder ab 25 Jahren (81%), sowie Bewohner ländlicher Kreise mit Verdichtungsansatz.
- Die Preissteigerungen werden mit zunehmender Autozahl pro Haushalte höher empfunden. Sie steigt ebenso mit der genutzten Fahrzeugkategorie und mit dem Haushaltsnettoeinkommen.
- Die Bürger erwarten unabhängig von Autobesitz und Art der Verkehrsmittelnutzung eine Verteuerung der Mobilität in der Zukunft.

## Wie reagiert der Bürger auf die Kostenentwicklung?

- > Die Mehrheit der Deutschen (59%) würde bei einem Preisanstieg der Mobilitätskosten ihr Verhalten ändern.
- > Danach gefragt, was sie ändern würden, wenn die Mobilitätskosten steigen, würden 24% ihre Autofahrten einschränken, in einigen Extremfällen sogar bis zur Abschaffung ihres Fahrzeugs. 15% würden ihr Freizeitverhalten ändern, 11% ihr Reise-/Urlaubsverhalten umstellen und 13% mehr Wege mit dem Fahrrad zurücklegen. Nur 5% würden ihre berufliche Mobilität einschränken.

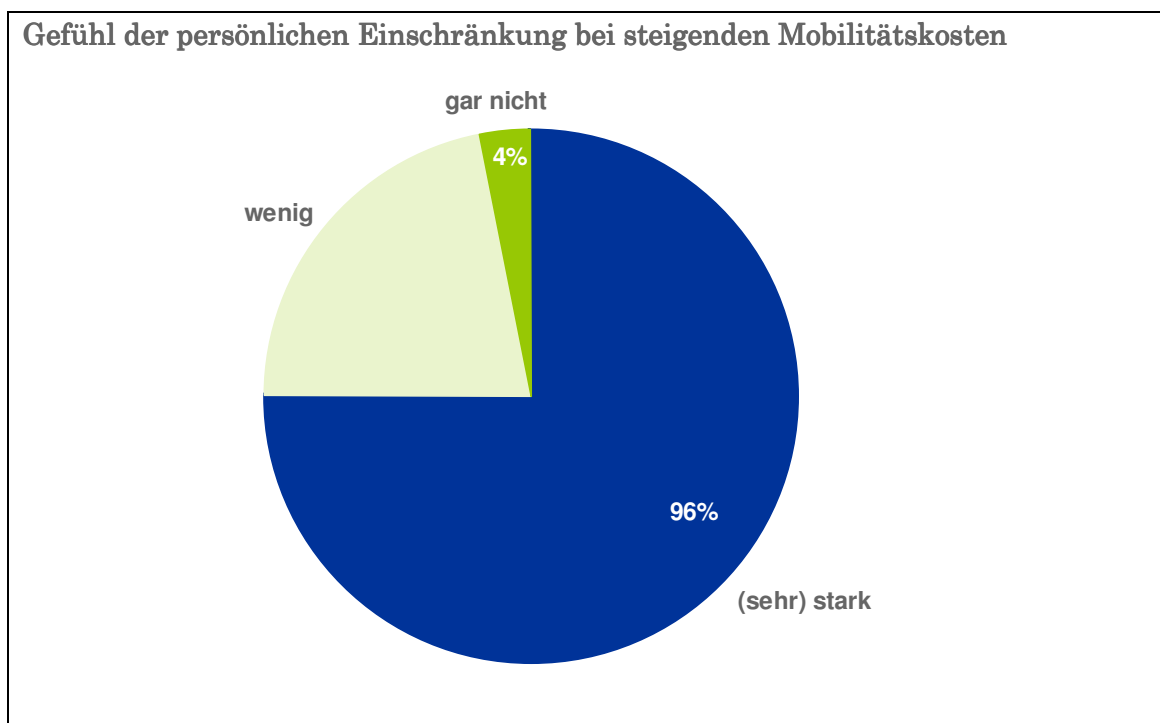


### ... im Detail:

- Besonders preissensibel hinsichtlich der Mobilitätskosten sind Personen in Ausbildung (63%) und Arbeitslose (67%). Mit steigendem Einkommen nimmt erwartungsgemäß die Preissensibilität der Befragten ab.
- Kaum ändern würden ihre Mobilitätsroutinen dagegen Autofreie (50%), Haushalte mit Kleinkindern (45%) und Bewohner ländlicher Kreise (44%).
- Die häufigste Nennung der Verhaltensänderungen ist mit 24% die Einschränkung der Autofahrten. Hier fallen besonders Personen, die bereits heute mit Rad unterwegs (31%), Personen in Ausbildung (38%) und Arbeitslose (35%) ins Gewicht. Ebenso würden 50-64 und Ältere/Rentner (31%), bei steigenden Kosten weniger das Auto nutzen. Selbst unter den klassischen Automobilnutzern in den peripheren Regionen geben immerhin 30 % an, ihre Autofahrten in diesem Fall zu reduzieren.
- Bei steigenden Mobilitätskosten würden Radfahrer (23%) sowie Arbeitslose (23%) noch mehr Wege mit dem Fahrrad zurücklegen. Selbst Haushalte mit 3 und mehr Pkw (23%) würden häufiger als der Durchschnitt auf das Rad umsteigen.

## Ist die Mobilität in Gefahr zum Luxusgut zu werden?

- > Knapp 70% der Deutschen fühlen sich bei steigenden Mobilitätskosten persönlich stark eingeschränkt. Nur 4% erwarten hiervon keine persönliche Einschränkung.
- > Je geringer das Einkommen ausfällt, desto stärker wird die persönliche Einschränkung empfunden: fast 40% der Geringverdiener fühlen sich hierdurch sehr stark eingeschränkt (73% stark), bei den obersten Einkommensklassen sind es lediglich 11% (48% stark).
- > Eine ähnliche Kluft macht sich – wenn auch nicht so ausgeprägt – zwischen Stadt und Land auf. Gerade in den ländlichen Regionen wird die Teuerung als stärkere Einschränkung empfunden, zumal da man hier stärker auf die Mobilität als Sozialfaktor angewiesen ist.
- > Am stärksten würden sich Autofahrer (74%), 35-49 Jährige (73%), Vollzeit Berufstätige (73%), Haushalte mit Kleinkindern (75%) und Bewohner ländlicher Kreise mit Verdichtungsansatz (78%) durch höhere Mobilitätskosten eingeschränkt fühlen.



## Wie wird das Preis- / Leistungsverhältnis bewertet?

- > Die Bevölkerung ist hinsichtlich der Einschätzung ihrer Mobilitätskosten geteilter Meinung: die Hälfte der Befragten schätzen ihre eigenen Mobilitätskosten als angemessen ein, ebenso viele als unangemessen. Lediglich 11% bezeichnen die Mobilitätskosten als überhaupt nicht angemessen.

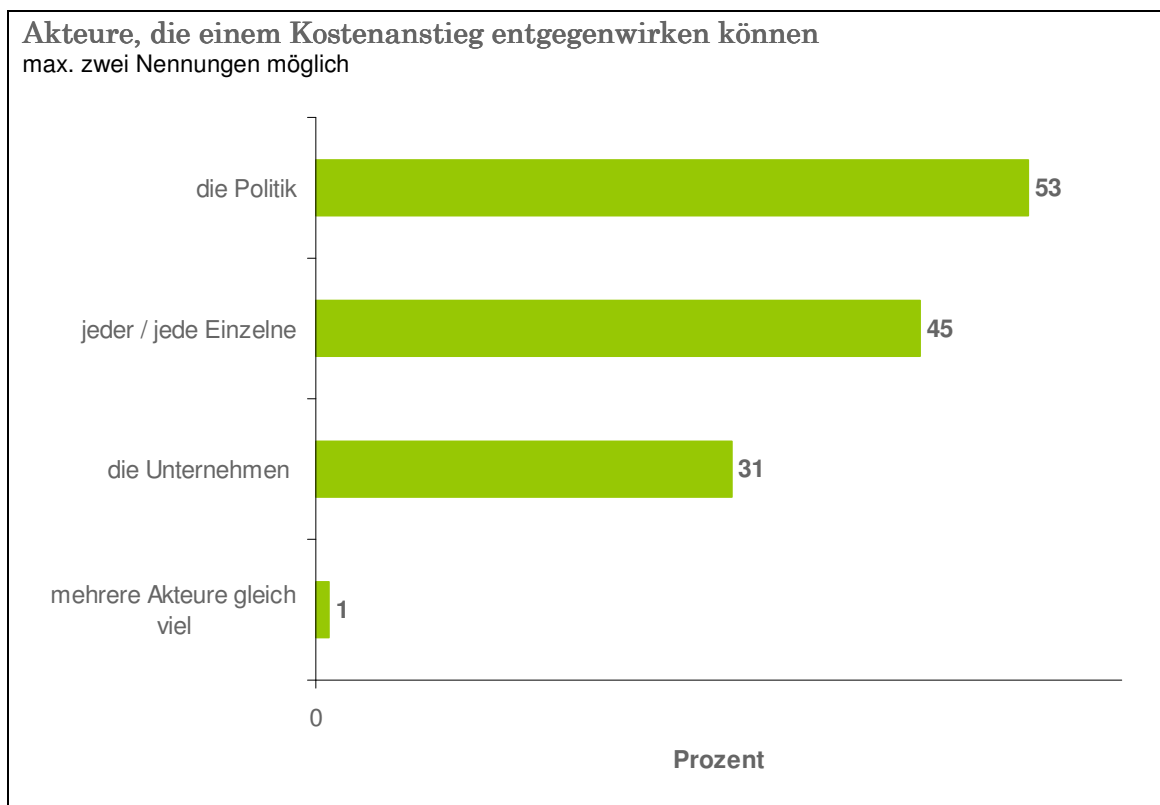
### ... im Detail

- Als angemessen bezeichnen vor allem Nutzer von Bussen und Bahnen (61%), Rentner (56%), Personen in Ausbildung (59%), Vollzeit Berufstätige (58%), Autofreie (61%), Spitzenverdiener (60%), junge Haushalte bis 24 Jahre ohne Kinder (58%) und Bewohner von Ballungskernen (57%) ihre Mobilitätspreise.
- Besonders unangemessen finden Autofahrer (55%) und Bewohner ländlicher Kreise mit Verdichtungsansatz ihre Mobilitätskosten.

- **Diejenigen, die ihre Mobilitätskosten als angemessen einschätzen** begründen dies vorwiegend damit, dass sie keine besonderen Mobilitätskosten haben (17%), sie es noch preiswert finden (16%) oder sich die Mobilität einfach leisten können (14%).
- Vor allem bei Fußgängern (35%) und Radfahrern (31%) sind Personen zu finden, die meinen, keine besonderen Mobilitätskosten zu haben.
- Als noch preiswert bezeichnen hauptsächlich Kleinwagenfahrer (22%), 18-24 Jährige (24%) und Haushalte mit 2 Pkw (24%) ihre Mobilitätskosten.
- Die eigene Mobilität leisten können sich insbesondere Nutzer von Bussen und Bahnen (27%), Personen die in der Ausbildung sind (26%), junge Haushalte bis 24 Jahren ohne Kinder (21%) und Ballungskernbewohner (20%).
  
- Von **denjenigen, die die Mobilitätskosten als nicht angemessen bezeichnen**, argumentiert die Hälfte pauschal, dass die Preise allgemein zu hoch sind. Weitere 40% meinen, dass die Benzinpreise zu hoch sind. 8% sehen die Kfz-Steuer als Kostentreiber.
- Als allgemein zu teuer finden es Fußgänger (57% dieser Gruppe), Ältere/Rentner (63%/71%), Haushalte ohne Auto (58%), Geringverdiener (59%), sowie Ballungskernbewohner (59%) und Bewohner verdichteter Kreise (58%).
- Allerdings finden mehr Autofahrer die Benzinpreise zu hoch (44%), als ÖPNV-Nutzer die ÖV-Preise (19%).
- Die Benzinpreise empfinden außerdem Haushalte mit einem monatlichen Nettoeinkommen zwischen 3.000-4.000 Euro (52% dieser Gruppe) und Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder (52%) als zu hoch.

## Wer ist gefordert?

- > Auf die Preisbildung im Verkehr wird der Politik der größte Einfluss beigemessen: Mehr als die Hälfte (53%) geben an, dass die Politik dem Anstieg der Mobilitätskosten entgegenwirken kann (Zum Vergleich: Nur 17% der Befragten meinten zuvor, dass die Politik den größten Einfluss auf die Klimawirkungen des Verkehrs hat).
- > Jeder Einzelne kann den Preisanstieg seiner Mobilität selbst beeinflussen, meinen 45% der Befragten. Nur 31% sind der Auffassung, dass die Unternehmen eine Preissteigerung verhindern können.



### ... im Detail

- Besonders Autofahrer (55% dieser Gruppe), Haushalte mit 3 und mehr Pkw (62%) und Oberklassewagenfahrer (60%) sehen die Politik als maßgeblichen Einflussfaktor. Sowohl eine Mehrheit von 56% der Großstadtbewohner als auch Bewohner ländlicher Kreise sehen die Politik in der Pflicht.
- Selbst den größten Einfluss auf die Mobilitätspreise zu haben, meinen vor allem Radfahrer (54% dieser Gruppe), 50-64 Jährige (49%), Haushalte mit zwei Pkw (50%), Haushalte mit einem monatlichen Nettoeinkommen zwischen 2.000 -3.000 Euro (50%), Rentnerhaushalte (52%) und Haushalte mit Kleinkindern (53%).
- Den Unternehmen wird von Nutzern von Bussen und Bahnen (39% dieser Gruppe), Personen in Ausbildung (46%), Hausfrauen/-männer (52%), Haushalten mit einem monatlichen Nettoeinkommen zwischen 4.000 und 5.000 Euro und Haushalten mit Schulkindern der größte Einfluss auf den Mobilitätspreise zugeschrieben.