

The ADAC logo consists of the letters 'ADAC' in a bold, black, sans-serif font, positioned on a bright yellow rectangular background.

Umfrage zu Mobilitätsthemen mit Zukunftsbezug

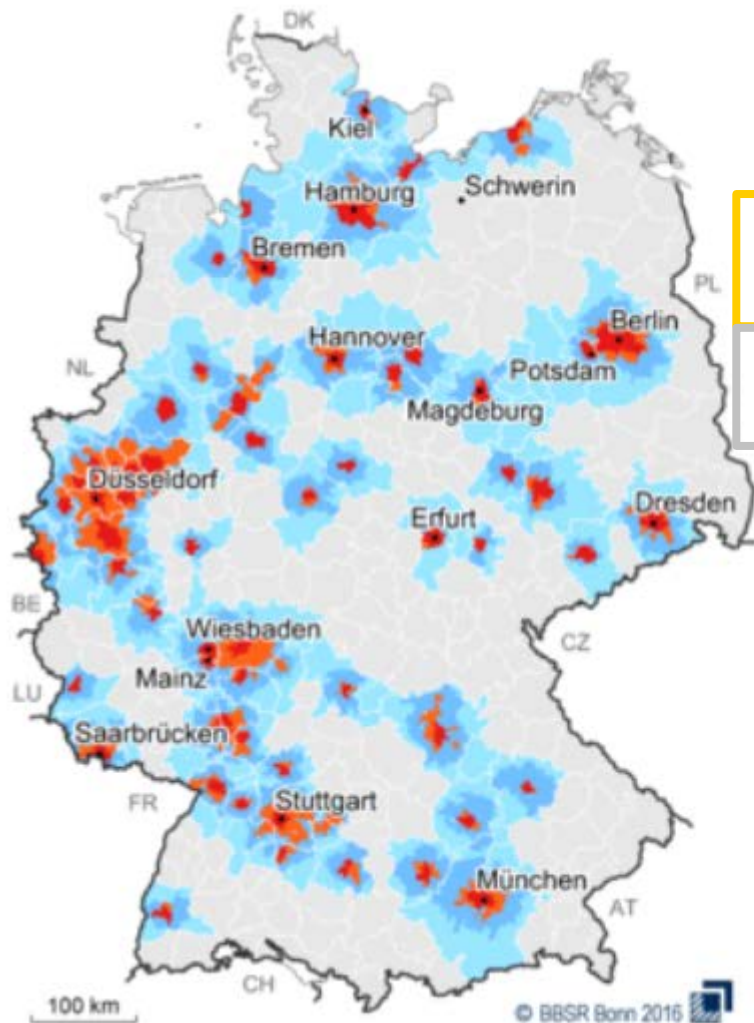
19.05.2017

ADAC Markt- und Meinungsforschung

komma Forschungs- und Beratungsgesellschaft mbH

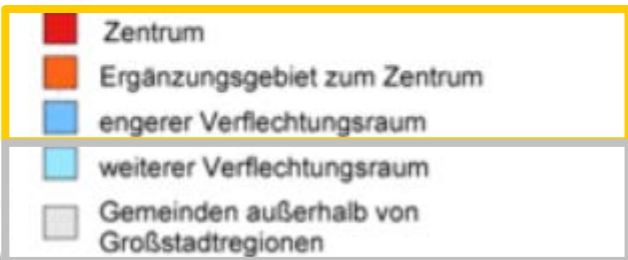
Untersuchungsziele	Erkenntnisse über die Meinung zu aktuellen verkehrspolitischen Themen der ADAC Mitglieder sowie der deutschen Wohnbevölkerung. Die Ergebnisse sollen Öffentlichkeit und Fachpublikum im Sinne der politischen Interessensvertretung vorgestellt werden.
Erhebungszeitraum	20. April bis 02. Mai 2017
Grundgesamtheit	Zwei Teilzielgruppen: Deutsche Wohnbevölkerung und ADAC Mitglieder, jeweils ab 18 Jahren. Für beide Teilzielgruppen Durchführung einer nach Alter, Geschlecht und Bundesland repräsentativen Befragung.
Stichprobe	1.026 Interviews deutsche Wohnbevölkerung 1.028 Interviews mit ADAC Mitgliedern
Methode	Online-Befragung
Durchführendes Institut	komma Forschungs- und Beratungsgesellschaft mbH, München

Ballungsräume / Nicht-Verdichtungsgebiete



Großstadtregionen 2014

Zentren und Pendler-einzugsbereiche von Großstädten



Ballungsräume

Nicht-Verdichtungsgebiete

Definition Ballungsräume: Großstädte sowie deren Ergänzungs- und engerer Pendlerverflechtungsraum;
 Definition Nicht-Verdichtungsgebiete: restliche Gebiete

Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung, BBSR

Datenbasis:
 Laufende Raumbewertung des BBSR
 Geometrische Grundlage:
 BKG, Gemeindeverbände 31.12.2014
 Stadt-Land-Regionen des BBSR
 Bearbeitung: P. Kuhlmann

Mobilität wird vielfältiger und – insbesondere die individuelle Mobilität mit dem Pkw – **sehr wichtig bleiben.**

- Die Bedeutung des Verkehrs für die Umwelt ist der Bevölkerung zwar bewusst – konkrete Einschränkungen oder Verhaltensänderungen werden im Vergleich dazu persönlich aber kaum als notwendig für den Umweltschutz gesehen.
- Es besteht eine positive Einstellung zu technologischen Entwicklungen und Angebotsverbesserungen, die ein Bewusstsein für Verhaltensänderungen offensichtlich nicht nötig erscheinen lassen.
- Umso wichtiger werden alternative Antriebe und der Ausbau des ÖPNV gesehen.

Daraus folgt für den ADAC:

- Die individuelle Mobilität besitzt weiter einen hohen Stellenwert. Weil die Affinität zum Auto ungebrochen ist, müssen die Voraussetzungen für umweltfreundliche alternative Antriebe verbessert werden.
- Mehr Multimodalität und ein Umstieg auf den Umweltverbund findet nur Akzeptanz, wenn attraktive Angebote geschaffen werden.

1. Der **Wandel der Mobilität** erfolgt in evolutionären Schritten. Die Menschen sind offen für multimodale Angebote, halten aber auf absehbare Zeit in ihrer Alltagsmobilität an geübten Mustern fest. Es besteht zudem der Wunsch diese Mobilität durch technischen Fortschritt zu erhalten.
2. Das **Mobilitätsbedürfnis** der Menschen ist offenbar ungebrochen: Die weit überwiegende Mehrheit wird die heute präferierten Verkehrsmittel mindestens so viel wie heute oder mehr nutzen.
3. Die hohe **Bedeutung des Individualverkehrs**, insbesondere des Autos, bleibt auch in absehbarer Zukunft bestehen.
4. Es gibt eine **Bereitschaft für mehr Multimodalität**. Noch sind die Alternativen aber nicht attraktiv genug.
5. In Bezug auf **Umwelt- und Klimaschutz im Verkehr** ist die Bevölkerung sensibilisiert. Aber Menschen denken heute nicht aktiv in Richtung einer Verkehrswende, sondern in Richtung alternativer Antriebe, technischer Lösungen, Emissionsreduktion.
6. Für die **Mobilitätssicherung im ländlichen Raum** besteht ein dringender politischer Handlungsbedarf. Dies gilt vor allem für den ÖPNV.
7. Das **Mobilitätsangebot in Städten** wird besser eingeschätzt, kann insgesamt aber auch nicht restlos überzeugen.
8. **Junge Menschen** (18-29 jährige) sind multimodal unterwegs. Bedeutung des Pkw für die persönliche Mobilität wächst aber mit dem Alter.*

*Die Aussagen zur Gruppe der 18-29 jährigen wurden einer Sonderauswertung zur Frage 4. „Veränderung der Nutzungshäufigkeit in 5 Jahren“ entnommen.

Zusammenfassung 1/5

1. Der **Wandel der Mobilität** erfolgt in evolutionären Schritten. Die Menschen sind offen für multimodale Angebote, halten aber auf absehbare Zeit in ihrer Alltagsmobilität an geübten Mustern fest. Es besteht zudem der Wunsch diese Mobilität durch technischen Fortschritt zu erhalten.
2. Das **Mobilitätsbedürfnis** der Menschen ist offenbar ungebrochen: Die weit überwiegende Mehrheit wird die heute präferierten Verkehrsmittel mindestens so viel wie heute oder mehr nutzen.
3. Die hohe **Bedeutung des Individualverkehrs**, insbesondere des Autos, bleibt auch in absehbarer Zukunft bestehen.

Die weit überwiegende Mehrheit der Befragten geht davon aus, dass sie die heute präferierten Verkehrsmittel in den kommenden 5 Jahren mindestens so viel wie heute oder mehr nutzen werden. In diesem Punkt wie auch in den meisten anderen gibt es kaum Unterschiede zwischen dem Durchschnitt der Gesamtbevölkerung und ADAC Mitgliedern.

ADAC Mitglieder sind in ihrem Mobilitätsverhalten etwas Pkw-affiner als der Bevölkerungsdurchschnitt. Aber auch 62% der Gesamtbevölkerung gibt an, in 5 Jahren wahrscheinlich genauso oft wie heute einen PKW als Fahrer zu nutzen, 17% sogar wahrscheinlich mehr. Für 78% ist es (sehr) wahrscheinlich, dass sie auch in 5 Jahren noch einen PKW im Haushalt haben werden und für 55% der Befragten wäre ein Verzicht auf einen Pkw überhaupt nicht vorstellbar. Lediglich 16 Prozent gaben an, ein Verzicht sei in den nächsten 5 Jahren denkbar, wenn sich der ÖPNV verbessern würde.

Ein Blick auf die Straße stützt diese Umfrageergebnisse: Im vergangenen Jahr wurden rund 3,4 Mio. Pkw neu zugelassen und somit rund 4,5% mehr als im Vorjahr. In den letzten 10 Jahren stieg die Zahl der gemeldeten Pkw stetig an, und lag im Januar 2017 bei rund 45,8 Mio. Fahrzeugen.

Zusammenfassung 2/5

4. Es gibt eine **Bereitschaft für mehr Multimodalität**. Noch sind die Alternativen aber nicht attraktiv genug.

Was neue Verkehrsmittel wie Fernbus oder Carsharing angeht, zeigt sich bei der Gesamtbevölkerung keine Euphorie: Nur 10% bzw. 11% können sich vorstellen, dass sie in 5 Jahren diese Verkehrsmittel wahrscheinlich mehr nutzen werden. Gründe sind Kosten und veränderte Möglichkeiten von Carsharing selbst sowie die stärkere Vernetzung von Verkehrsmitteln.

Gegenüber Carsharing sind die unter 30-jährigen aber deutlich aufgeschlossener: 19% geben an, dass es in 5 Jahren wahrscheinlich mehr sein wird (8% bei den über 29-jährigen). Beim ÖPNV geben dagegen 26% der Jüngeren an, dass sie ihn weniger nutzen werden, während es nur 10% der älteren Gruppe sind - ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Nutzung der Bahn in 5 Jahren: 26% der unter 30 Jährigen gehen davon aus, sie weniger zu nutzen, 7% der älteren.

Gründe, die aus Sicht der Jüngeren für die wahrscheinlich häufigere Pkw-Nutzung sprechen, sind: Bequemlichkeit und Familiensituation.

Zusammenfassung 3/5

- 5. In Bezug auf Umwelt- und Klimaschutz im Verkehr ist die Bevölkerung sensibilisiert. Aber Menschen denken heute nicht aktiv in Richtung einer Verkehrswende, sondern in Richtung alternativer Antriebe, technischer Lösungen, Emissionsreduktion.**

Der Anteil des Verkehrs insgesamt an den deutschlandweiten Treibhausgasemissionen wird sogar überschätzt: Der überwiegende Anteil der Bevölkerung schätzt ihn bei über 20%. Tatsächlich liegt er in Deutschland bei etwa 18%.

38% der Bevölkerung halten den heutigen Verkehr und das Mobilitätsverhalten in Deutschland für eine ernste Bedrohung für die Umwelt. 36% wünschen sich zum Schutz der Umwelt eine Verkehrswende weg vom Auto. Die Förderung des Umweltschutzes bei Verkehr und Mobilität wäre für 21% der Befragten erste Priorität, wenn Sie selbst Verkehrsminister wären.

Wenn es um die Einschätzung des Beitrags der eigenen Verkehrsmittelnutzung an den Treibhausgasemissionen geht, sehen sich die Befragten mehrheitlich nicht so stark in der Verantwortung. Nur 7% nehmen an, dass sie einen überdurchschnittlichen Anteil haben, während immerhin 38% ihren Beitrag für unterdurchschnittlich halten. Wenn es um die Befürwortung von Maßnahmen zum Umwelt- und Klimaschutz geht, werden vor allem der Ausbau des ÖPNV im ländlichen Raum und die Unterstützung alternativer Antriebe genannt.

70% befürworten den flächendeckenden Ausbau der Tank- und Lade-Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, etwa zweidrittel befürworten eine steuerliche Vergünstigung für Fahrzeuge mit alternativen Antrieben und finden finanzielle Zuschüsse für die Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antrieben wichtig.

Wichtigste Voraussetzung für eine regelmäßige Nutzung von Fahrzeugen mit alternativen Kraftstoffen wäre eine mit heutigen Diesel-/Benzinern vergleichbare Nutzungsmöglichkeit: Für 29% wäre die wichtigste Voraussetzung eine ähnliche Reichweite, für 27% ähnliche Anschaffungskosten.

Zusammenfassung 4/5

6. Für die **Mobilitätssicherung im ländlichen Raum** besteht ein dringender politischer Handlungsbedarf. Dies gilt vor allem für den ÖPNV.
7. Das **Mobilitätsangebot in Ballungsräumen** wird besser eingeschätzt, kann insgesamt aber auch nicht restlos überzeugen.

Mehr als die Hälfte der Befragten sieht die Stärkung der Verkehrsinfrastruktur im ländlichen Raum als eine der wichtigsten Prioritäten der Verkehrspolitik. Ein Fünftel der Befragten im ländlichen Raum hält das ÖPNV-Angebot an ihrem eigenen Wohnort für ausreichend. Und nur 8% der Befragten halten das Angebot an öffentlichen Nahverkehr im ländlichen Raum insgesamt für ausreichend. Nur 15% stimmen der Aussage zu, dass man dort auch ohne Auto mobil sein könne. In ländlichen Regionen ist das Auto heute und wohl auch bis auf weiteres das dominierende Verkehrsmittel für die persönliche Mobilität.

In Bezug zu Ballungsräumen fällt das Urteil dagegen besser aus. 52% der Bevölkerung in Ballungsräumen finden das ÖPNV-Angebot am eigenen Wohnort für ausreichend. Losgelöst vom eigenen Wohnort halten dagegen insgesamt nur 39% das ÖPNV-Angebot in Großstädten für ausreichend. Knapp über die Hälfte der Befragten sagen, dass man dort kann auch ohne eigenes Auto mobil sein. 41% stimmen zu, dass viele Mobilitätsangebote vorhanden sind. Während noch 36% zustimmen, dass es attraktiv ist Strecken zu Fuß zurückzulegen, genügt etwa einem Viertel der Befragten die vorhandene Radverkehrsinfrastruktur. Mit Abstand am meisten (66%) bemängelt wurde aber, dass es zu viele Staus gebe.

Zusammenfassung 5/5

- 8. Junge Menschen (18-29 Jahre) sind multimodal unterwegs. Bedeutung des Pkw für persönliche Mobilität wächst aber mit dem Alter.***

Unter 30-jährige fahren seltener Auto und nutzen häufiger ÖPNV, Bahn, Fernbus sowie Carsharing. Sagen aber deutlich häufiger, dass sie in 5 Jahren mehr PKW fahren werden (41% vs. 12% bei 30 und älter). Dass es in etwa gleich viel bleiben wird, sagen immerhin 46% von dieser Altersgruppe.

*Die Aussagen zur Gruppe der 18-29 jährigen wurden einer Sonderauswertung zur Frage 4. „Veränderung der Nutzungshäufigkeit in 5 Jahren“ entnommen.