

# **Verkehrswandel aus der Nutzerperspektive**

## **Ergebnisbericht**

ADAC Markt- und Meinungsforschung | 25.11.2022

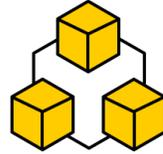
Durchführendes Institut: infas quo GmbH

Projektleitung: ADAC e.V., Ressort Verkehr, [verkehr.team@adac.de](mailto:verkehr.team@adac.de)

# Inhalt

- 1. Umfrage: Ziele und Design**
- 2. Ergebnisse**
  - 2.1 Bekanntheit & Nutzung neuer Mobilitätsarten
  - 2.2 Verkehrswende
  - 2.3 Klimaschutz
  - 2.4 Maßnahmen
  - 2.5 Bürgerbeteiligung
- 3. Zusammenfassung**
- 4. Soziodemographie**

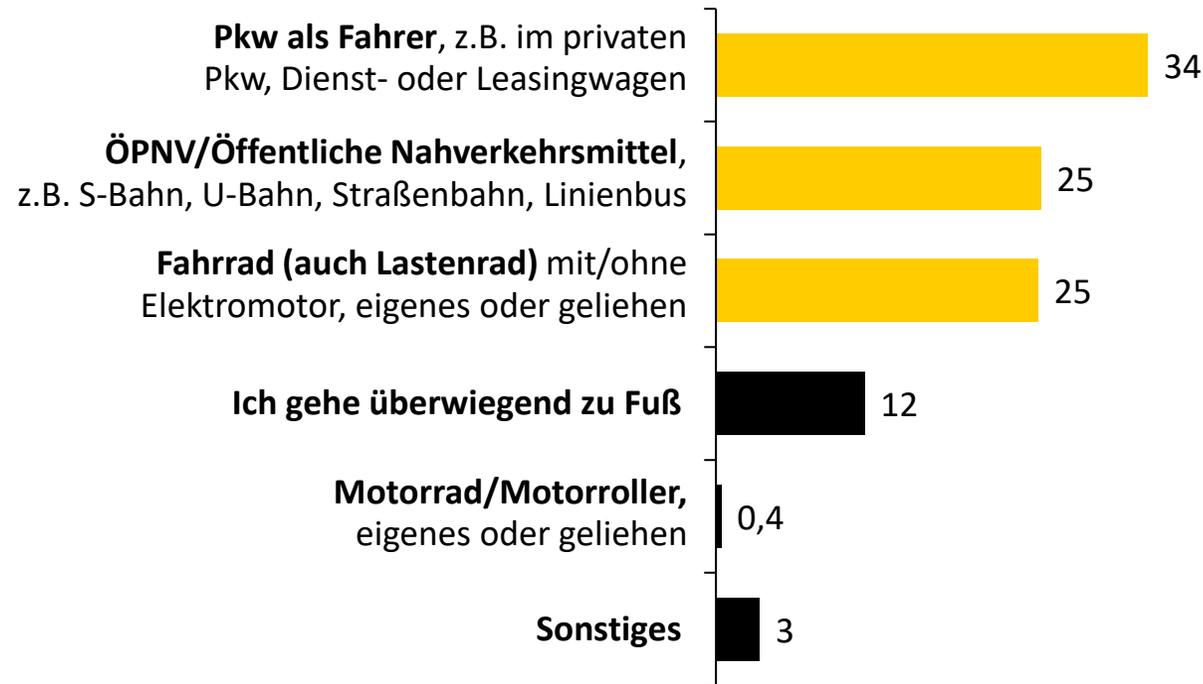
# Studiendesign



<b>Untersuchungsziel</b>	Der ADAC möchte Erkenntnisse über den Bedarf, die Nutzung, Bewertung und Akzeptanz ausgewählter <del>Konzepte</del> Maßnahmen gewinnen, die den Verkehrs- bzw. Mobilitätswandel in Städten und Gemeinden begleiten und daraus Empfehlungen hinsichtlich deren Umsetzung abzuleiten.
<b>Erhebungszeitraum</b>	28.10.2022 – 08.11.2022
<b>Grundgesamtheit &amp; Stichprobe</b>	<b>n=2.000</b> Bevölkerung ab 17 Jahren ( <i>gewichtet nach Alter, Geschlecht</i> ), darunter unter anderem : n=677 Personen mit überwiegender Pkw-Nutzung n=505 Personen mit überwiegender Fahrrad-Nutzung n=509 Personen mit überwiegender ÖPNV-Nutzung n=233 Personen mit überwiegender zu Fuß unterwegs
<b>Methode</b>	CAWI (Computer Assisted Web Interviewing) im Online Panel quo PEOPLE
<b>Durchführendes Institut</b>	infas quo GmbH, Nürnberg
<b>Ansprechpartner ADAC</b>	Sebastian Kriwan, MFO

# 85% der Befragten teilen sich in die Gruppen Hauptnutzung Pkw, Fahrrad oder ÖPNV ein. Andere gehen vor allem zu Fuß.

SCR6: Wenn Sie an einen normalen Tag denken: Wie bewegen Sie sich dann überwiegend fort?



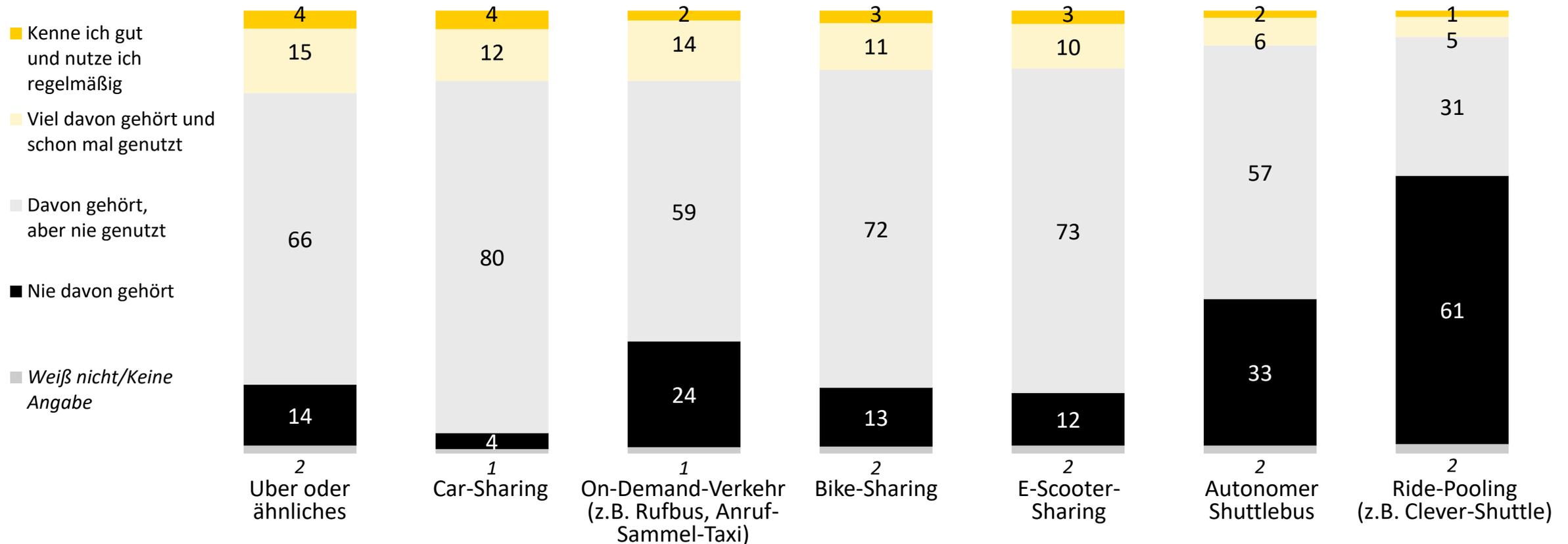
Wie groß ist der Ort, in dem Sie wohnen?

	Unter 20.000 Einwohner	20.000 bis 50.000 Einwohner	50.000 bis 100.000 Einwohner	100.000 bis 500.000 Einwohner	500.000 Einwohner und mehr
PKW als Fahrer	46	53	52	27	11
ÖPNV	16	11	16	29	46
Fahrrad	28	26	20	23	27
Motorrad	0	0	0	1	1
zu Fuß	8	8	12	15	12
Sonstiges	2	2	1	5	4
<i>Fallzahl</i>	353	332	274	479	562

Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 | Angaben in %: im Diagramm: nicht gewichtete Verteilung der Befragungsteilnehmer, in der Tabelle: Verteilung der gewichtete Befragungsdaten | ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Die überwiegende Mehrheit der Befragten hat zwar von den neuen Mobilitätsangeboten bereits gehört, aber sie noch nie genutzt. Ausnahme: Ride-Pooling ist den meisten Befragten nicht mal bekannt.

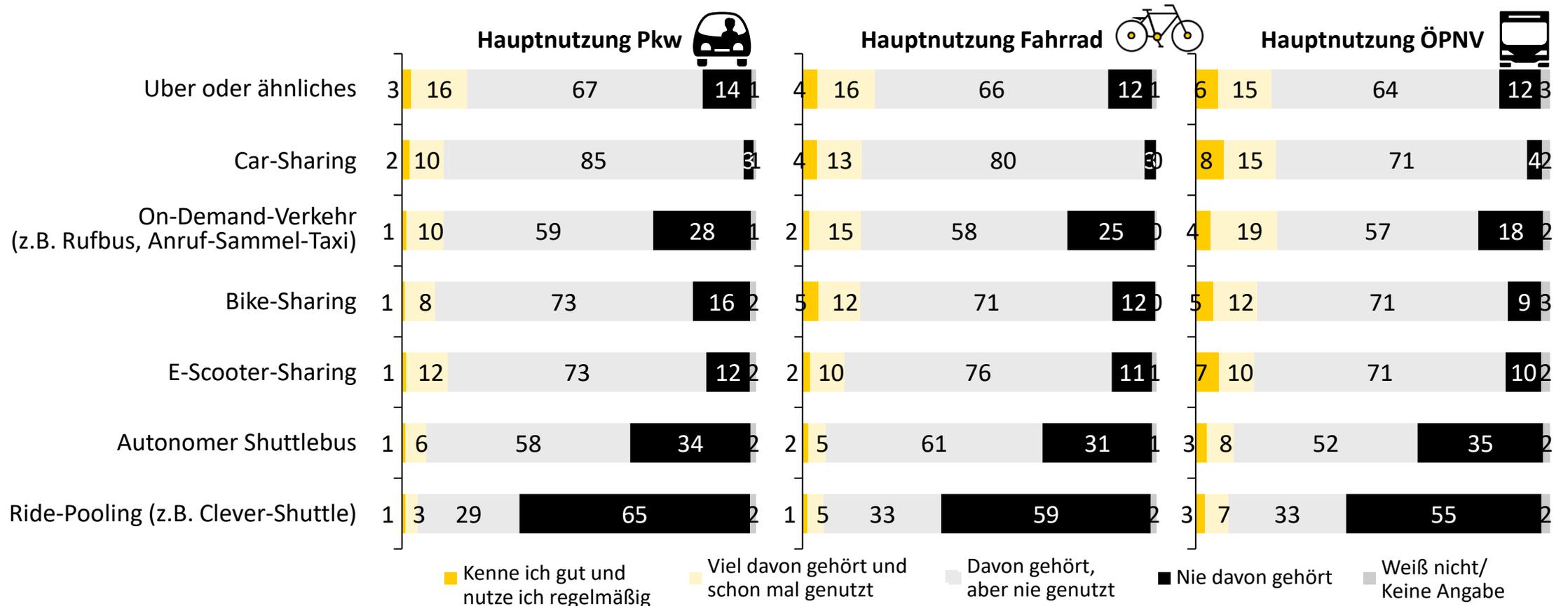
F9: Kennen bzw. nutzen Sie die folgenden Angebote?



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 | Angaben in % | ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Befragte mit der Hauptnutzung ÖPNV und Fahrrad nutzen etwas stärker On-Demand-Dienste, Car- und Bike-Sharing.

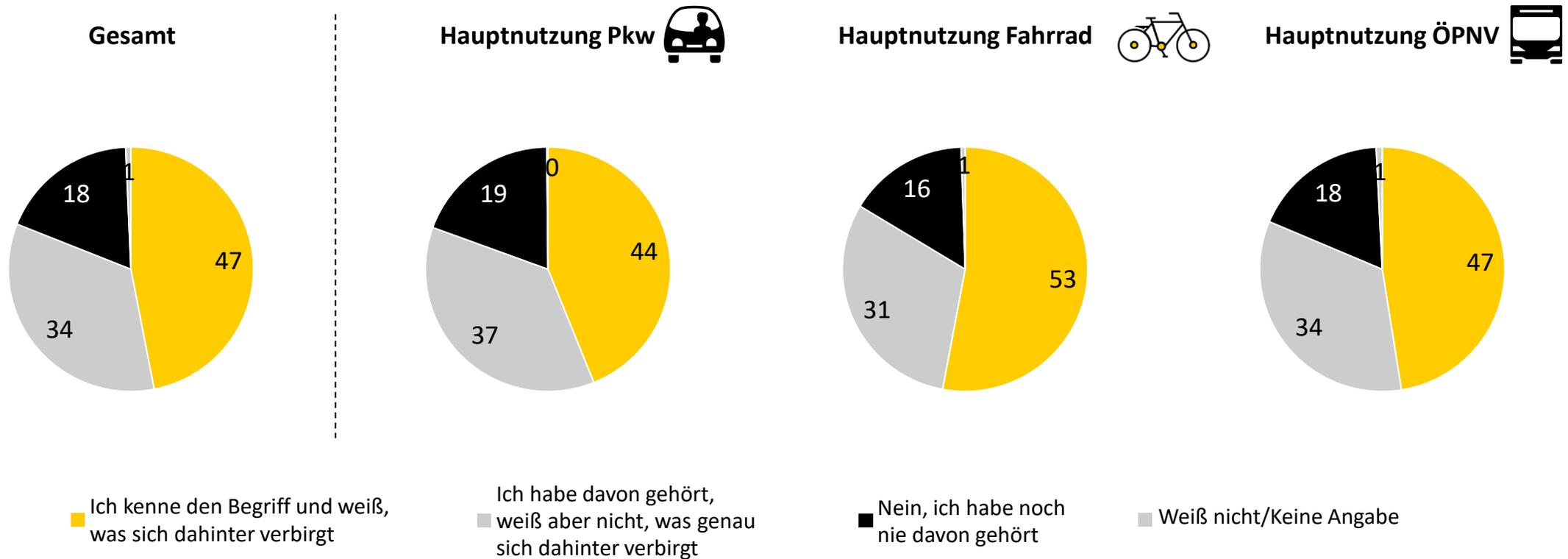
F9: Kennen bzw. nutzen Sie die folgenden Angebote?



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, die als Verkehrsmittel überwiegend nutzen: Pkw, n=677 / Fahrrad, n=505 / ÖPNV, n=509 | Angaben in % | ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Nur knapp die Hälfte der Befragten kennt den Begriff der "Verkehrswende" und hat eine Vorstellung davon, was sich dahinter verbirgt.

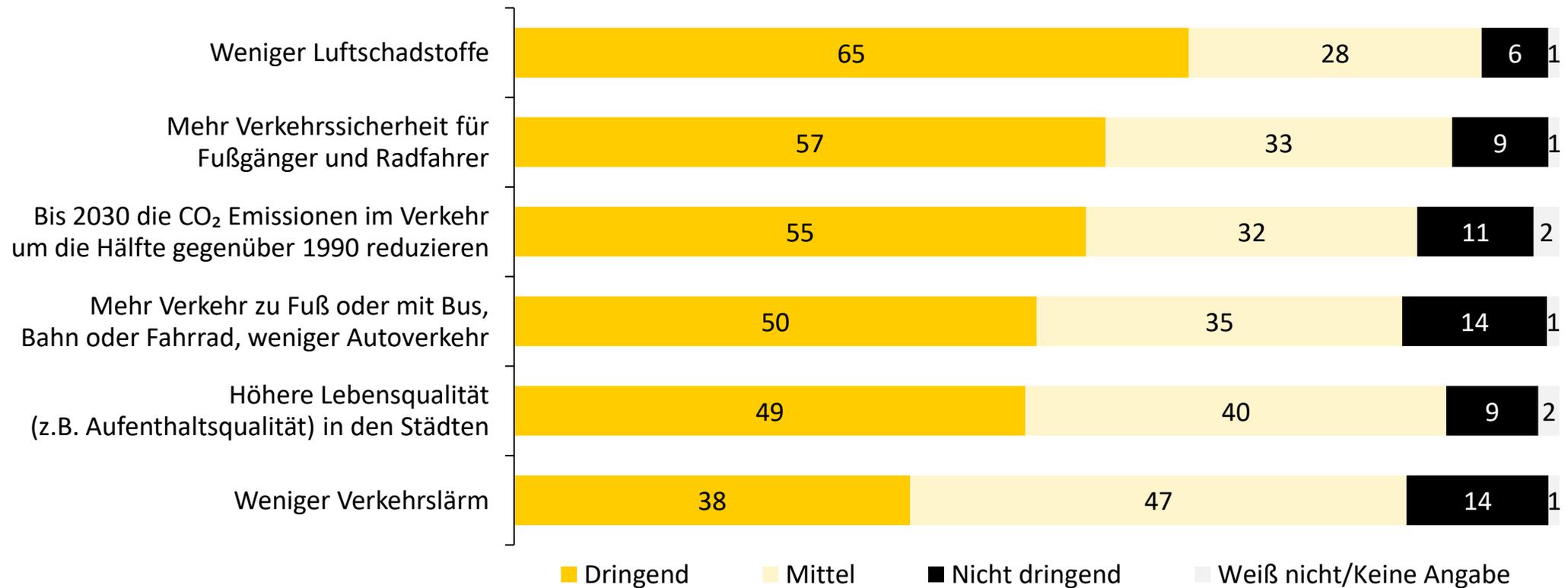
F1: Ist Ihnen der Begriff „Verkehrswende“ bekannt? Haben Sie davon schon einmal gehört?



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 / darunter die als Verkehrsmittel überwiegend nutzen: Pkw, n=677 / Fahrrad, n=505 / ÖPNV n=509; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Die große Mehrheit der Befragten sieht Handlungsbedarf, etwa die Hälfte sogar dringenden, auf allen Handlungsfeldern.

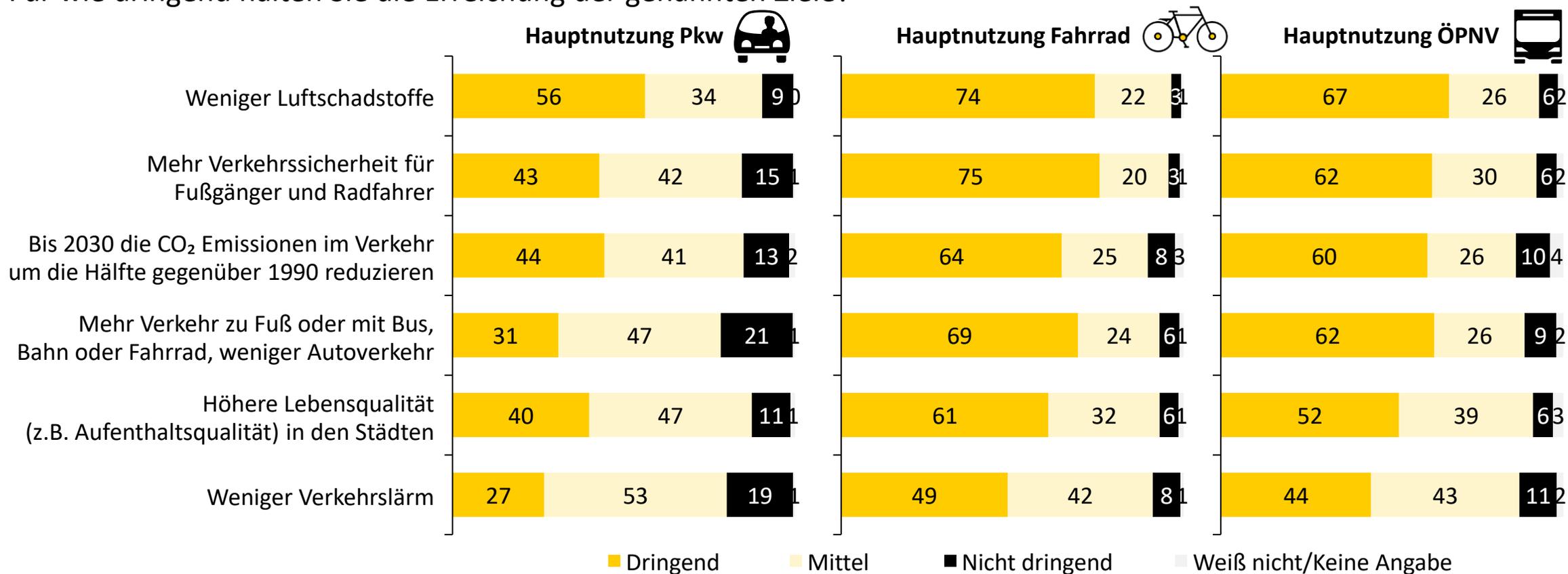
F3: Die Verkehrswende wird mit nachfolgend genannten, übergeordneten Zielen verknüpft.  
Für wie dringend halten Sie die Erreichung der genannten Ziele?



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 | Angaben in % | ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Befragte, die nach eigener Einschätzung überwiegend Pkw nutzen, finden die Ziele der Verkehrswende wichtig, aber weniger dringend als die Gruppe Radfahrer oder ÖPNV-Nutzer.

F3: Die Verkehrswende wird mit nachfolgend genannten, übergeordneten Zielen verknüpft. Für wie dringend halten Sie die Erreichung der genannten Ziele?

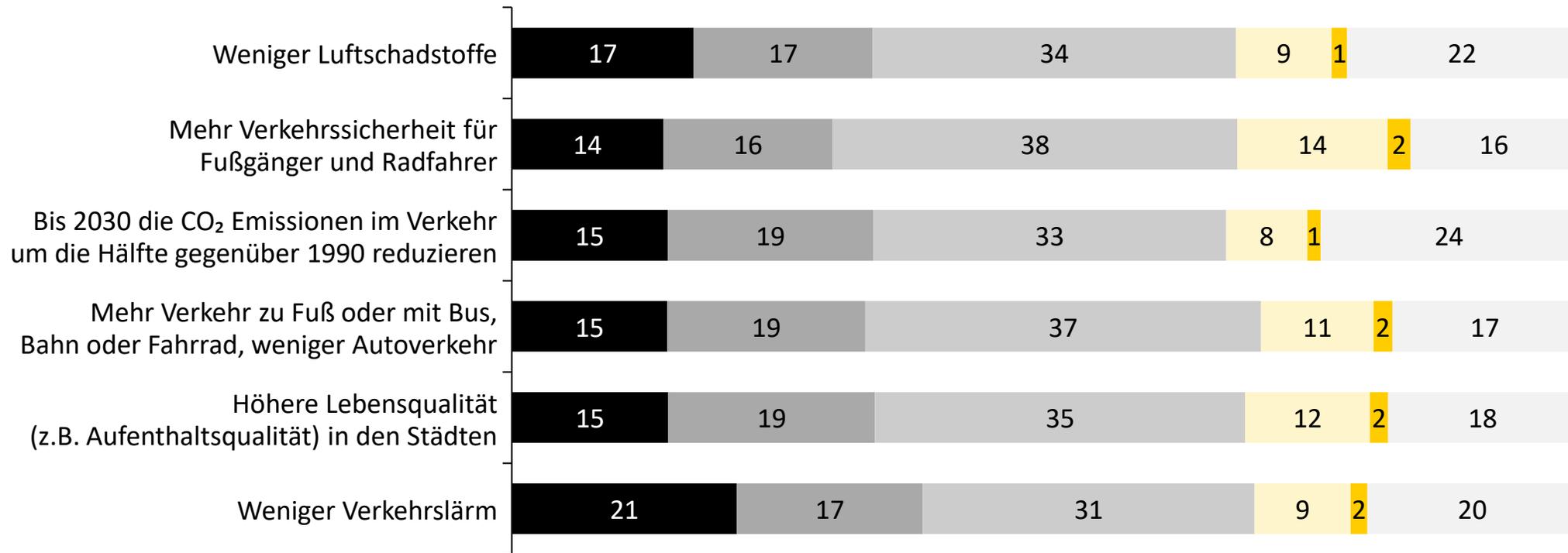


Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, die als Verkehrsmittel überwiegend nutzen: Pkw, n=677 / Fahrrad, n=505 / ÖPNV, n=509 | Angaben rundungsbedingte Differenzen

# Nur jeder Zehnte ist der Meinung, dass seine Kommune auf einem guten Weg bei der Erreichung der Ziele der Verkehrswende ist.

F4: Wie weit ist Ihre Stadt/Gemeinde Ihrer Meinung nach bisher bei der Erreichung der Ziele der Verkehrswende gekommen?

Es ist noch nichts geplant  
  Es gibt Pläne, aber es wurde noch nichts umgesetzt  
  Es wurde schon etwas gemacht, aber wir stehen erst am Anfang  
  Wir sind auf einem guten Weg, das Ziel zu erreichen  
  Das Ziel ist erreicht  
  Weiß nicht/Keine Angabe

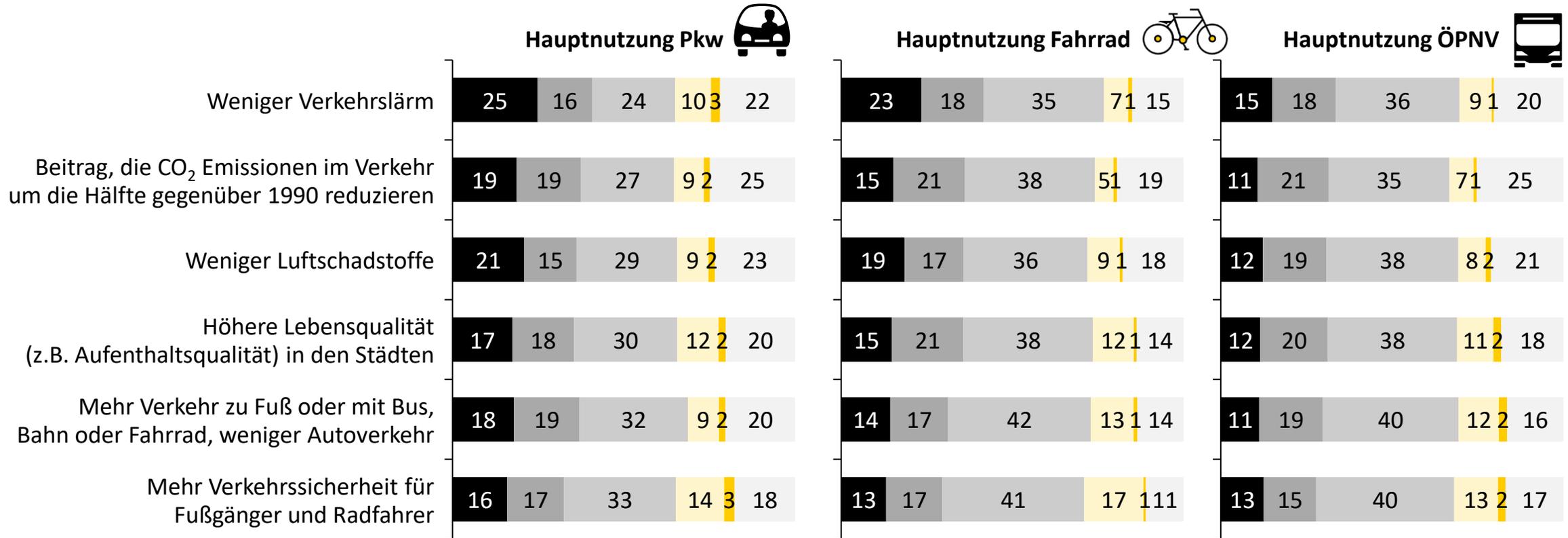


Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 | Angaben in % | ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Die schwache Bewertung der Zielerreichung bei der Verkehrswende ist unabhängig vom hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel.

Wie weit ist Ihre Stadt/Gemeinde Ihrer Meinung nach bisher bei der Erreichung der Ziele der Verkehrswende gekommen?

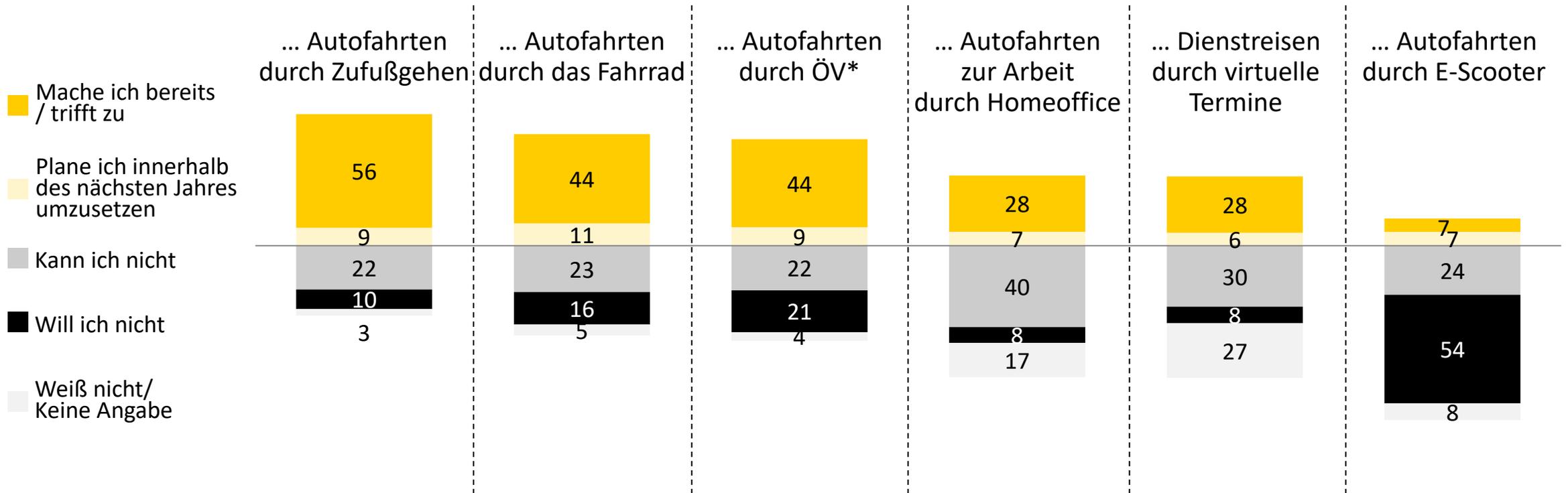
- Es ist noch nichts geplant
- Es gibt Pläne, aber es wurde noch nichts umgesetzt
- Es wurde schon etwas gemacht, aber wir stehen erst am Anfang
- Wir sind auf einem guten Weg, das Ziel zu erreichen
- Das Ziel ist erreicht
- Weiß nicht/Keine Angabe



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, die als Verkehrsmittel überwiegend nutzen: Pkw, n=677 / Fahrrad, n=505 / ÖPNV, n=509 | Angaben rundungsbedingte Differenzen

# Viele der Befragten unternehmen bereits etwas, um Autofahrten zu reduzieren.

F5a: Zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr kann jeder einiges selbst beitragen. Inwiefern würden Sie sagen trifft folgendes auf Sie zu? **Ich ersetze teilweise oder ganz...**

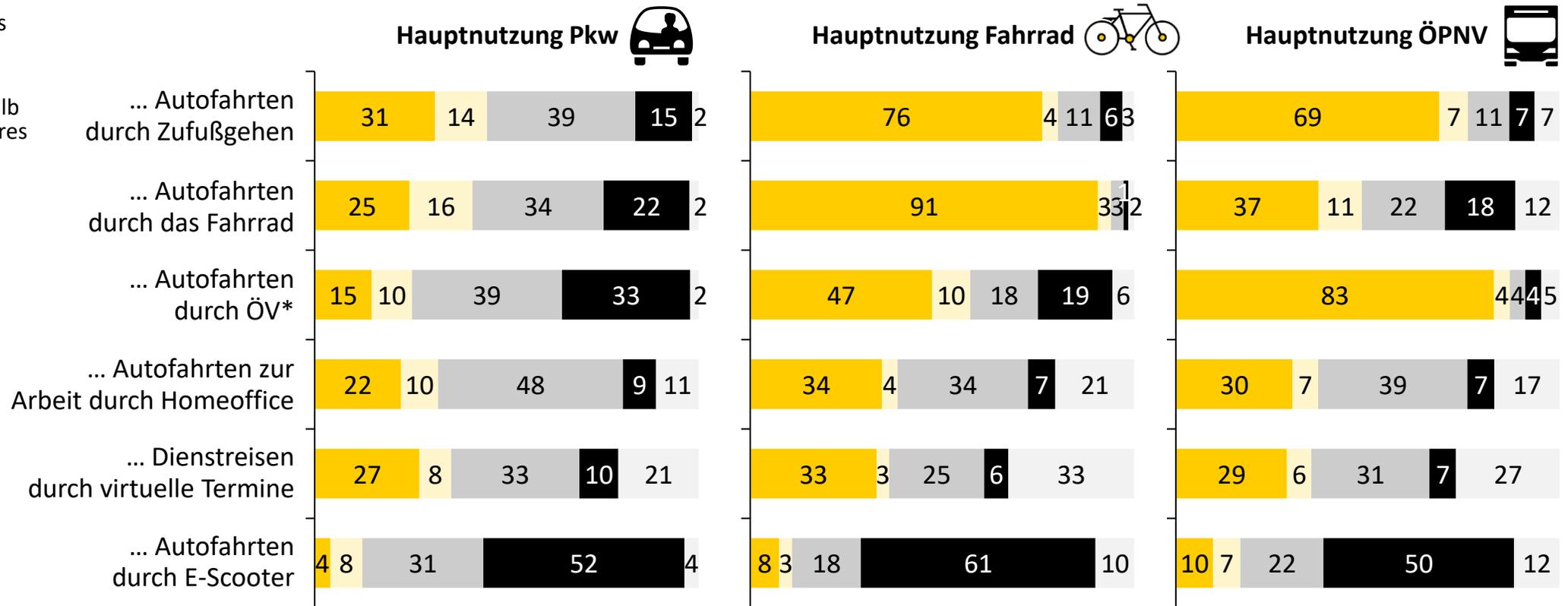


Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 | Angaben in % | ggf. rundungsbedingte Differenzen | \* ÖV: öffentliche Verkehrsmittel (Bus & Bahn)

# Vier von zehn der Befragten mit Hauptnutzung Pkw können nicht auf den ÖPNV umsteigen.

F5a: Zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr kann jeder einiges selbst beitragen. Inwiefern würden Sie sagen trifft folgendes auf Sie zu? **Ich ersetze teilweise oder ganz...**

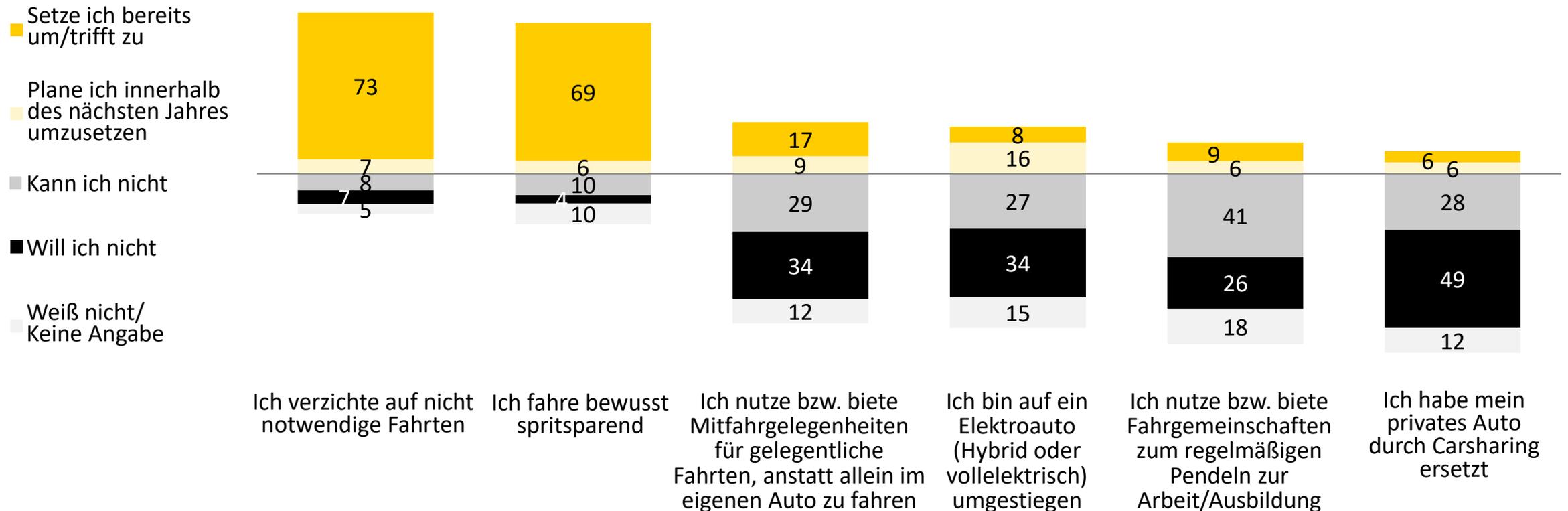
- Mache ich bereits / trifft zu
- Plane ich innerhalb des nächsten Jahres umzusetzen
- Kann ich nicht
- Will ich nicht
- Weiß nicht/ Keine Angabe



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, die als Verkehrsmittel überwiegend nutzen: Pkw, n=677 / Fahrrad, n=505 / ÖPNV, n=509 Angaben in % | ggf. rundungsbedingte Differenzen | \* ÖV: öffentliche Verkehrsmittel (Bus & Bahn)

# Der Großteil verzichtet auf nicht notwendige Fahrten und fährt spritsparend. Die anderen Maßnahmen werden kaum umgesetzt.

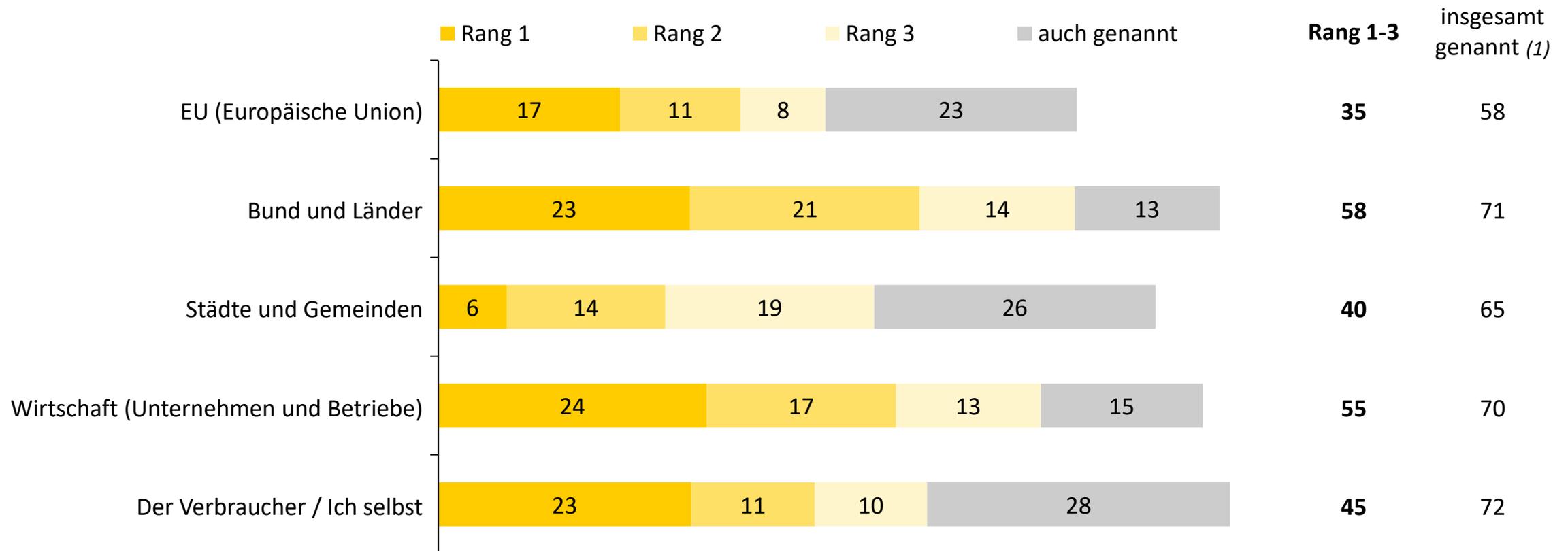
F5b: Zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr kann jeder einiges selbst beitragen. Inwiefern würden Sie sagen trifft folgendes auf Sie zu?



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 | Angaben in % | ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Die Verantwortung für die Erreichung der Klimaschutzziele wird Bund und Ländern, der Wirtschaft und erst dann sich selbst zugeschrieben.

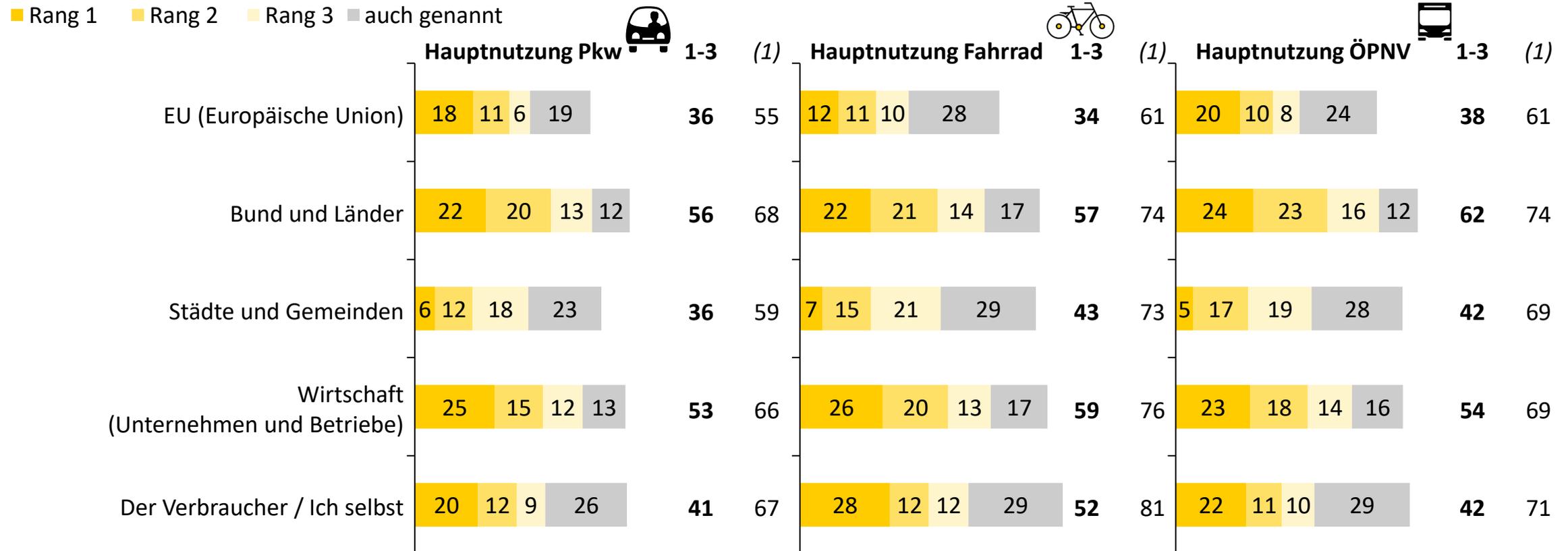
F6: Wer ist Ihrer Meinung nach für die Erreichung der Klimaschutzziele verantwortlich? *Mehrere Antworten möglich (1)*  
 F6a: Bitte ordnen Sie Ihre Auswahl danach, wer am meisten für die Erreichung der Klimaschutzziele verantwortlich ist.



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 | nicht dargestellt: 5% „keine Angabe/Weiß nicht“ bzw. ausschließlich „Sonstiges“ | Angaben in % | ggf. rundungsbedingte Differenzen  
 Zweistufige Abfrage: Im ersten Schritt wurden die „Verantwortlichen“ ausgewählt. Im zweiten Schritt wurden die ausgewählten „Verantwortlichen“ in eine Rangfolge gebracht.

# Personen mit Hauptnutzung Fahrrad sehen die Verantwortung eher bei Verbraucher / sich selbst und der Wirtschaft.

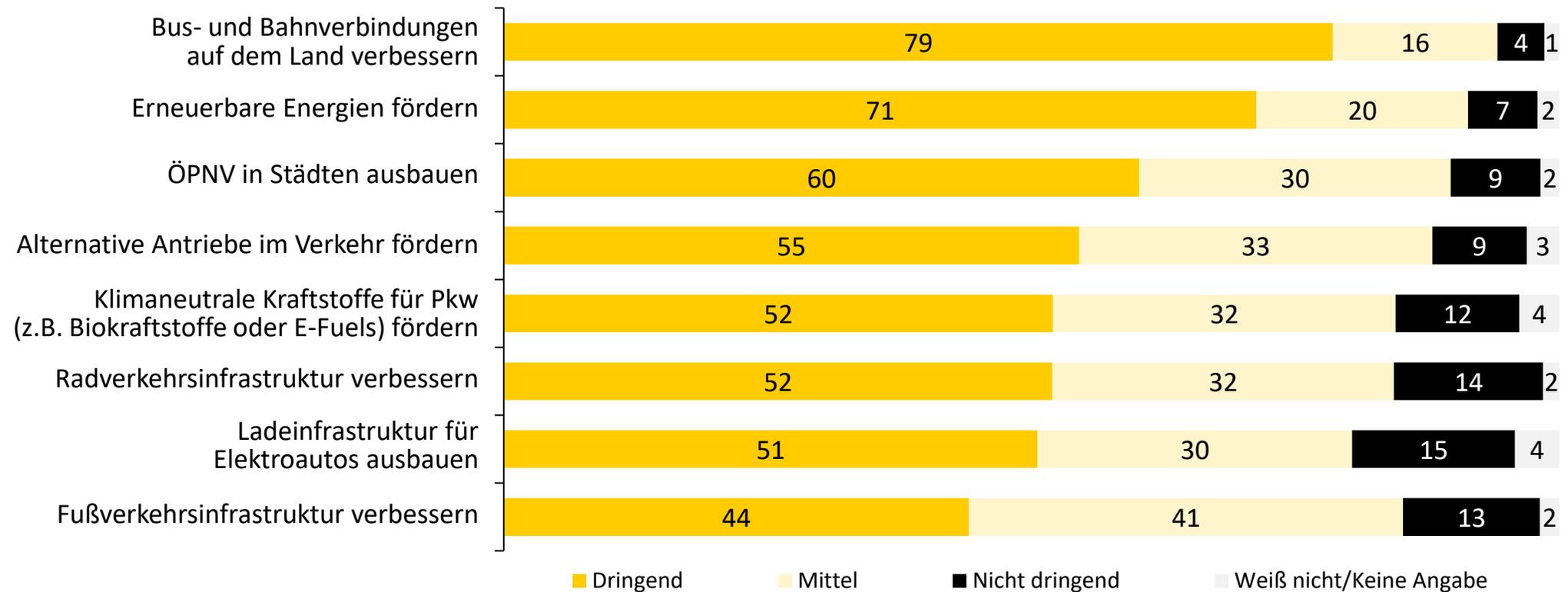
F6: Wer ist Ihrer Meinung nach für die Erreichung der Klimaschutzziele verantwortlich? *Mehrere Antworten möglich (1)*  
 F6a: Bitte ordnen Sie Ihre Auswahl danach, wer am meisten für die Erreichung der Klimaschutzziele verantwortlich ist.



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, die als Verkehrsmittel überwiegend nutzen: Pkw, n=677 / Fahrrad, n=505 / ÖPNV, n=509 | Angaben in % | ggf. rundungsbedingte Differenzen | nicht dargestellt: „keine Angabe/Weiß nicht“ bzw. ausschließlich „Sonstiges“: 6% / 4% / 5%

# Dem öffentlichen Verkehr auf dem Land und der Energiewende wird die höchste Dringlichkeit zugewiesen.

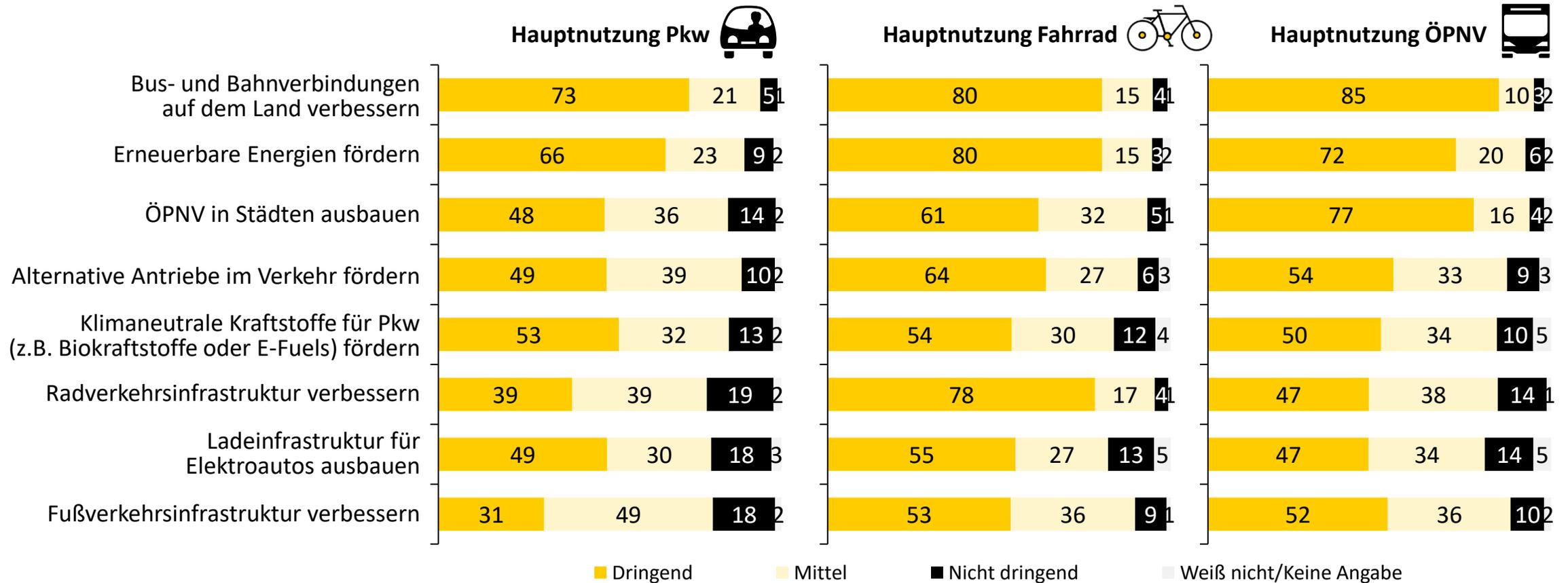
F7: Für wie dringend halten Sie die Umsetzung folgender bundesweiter verkehrspolitischer Maßnahmen?



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 | Angaben in % | ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Die Dringlichkeit der verkehrspolitischen Maßnahmen wird von den drei Nutzergruppen unterschiedlich eingestuft.

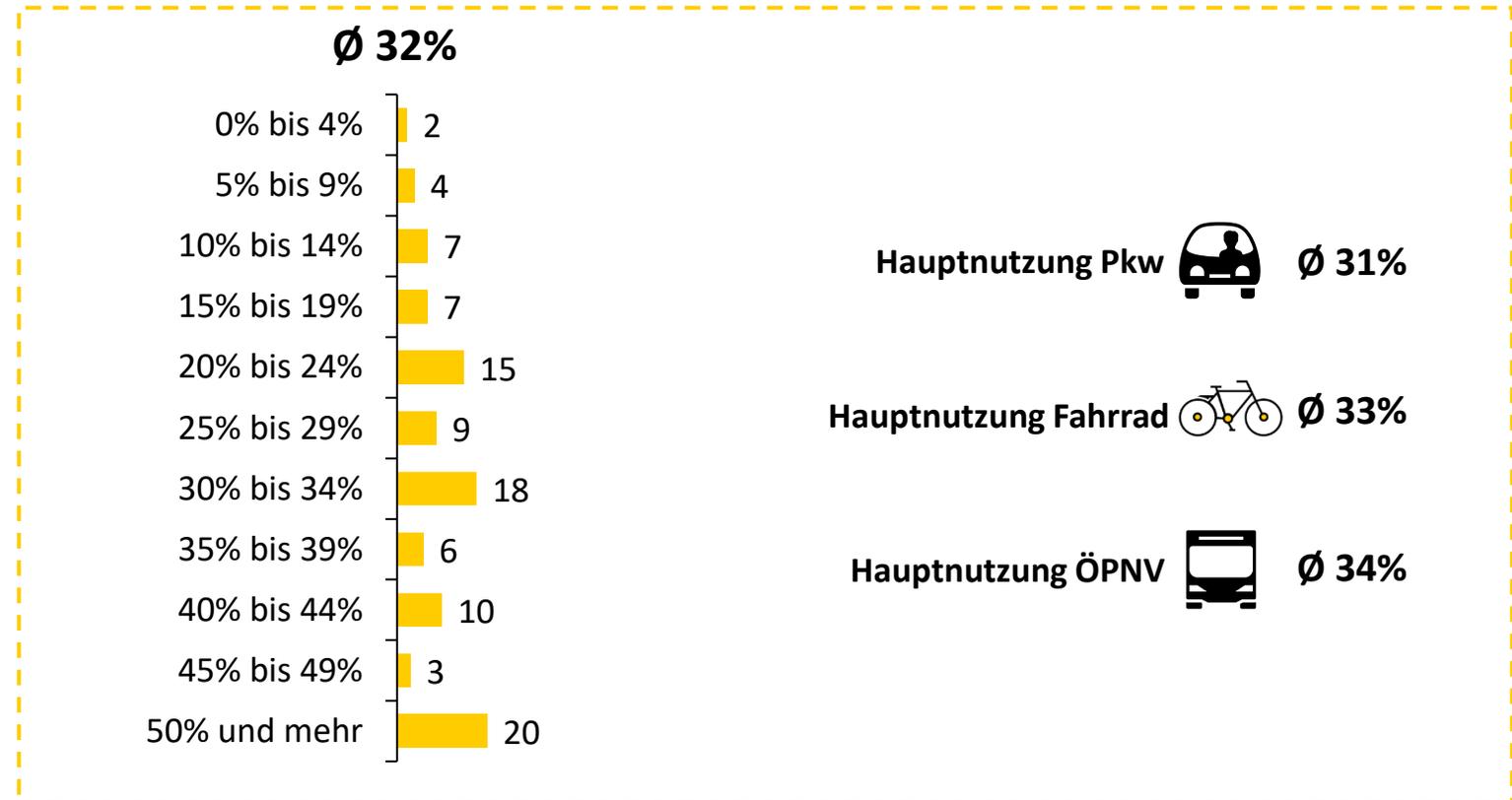
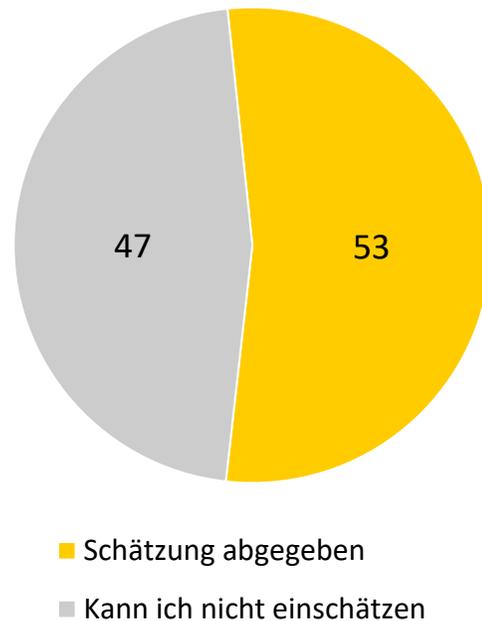
F7: Für wie dringend halten Sie die Umsetzung folgender bundesweiter verkehrspolitischer Maßnahmen?



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, die als Verkehrsmittel überwiegend nutzen: Pkw, n=677 / Fahrrad, n=505 / ÖPNV, n=509 | Angaben rundungsbedingte Differenzen

# Der Anteil des Verkehrssektors an den gesamten CO<sub>2</sub> Emissionen wird überschätzt. Dieser liegt bei rund 20 Prozent.

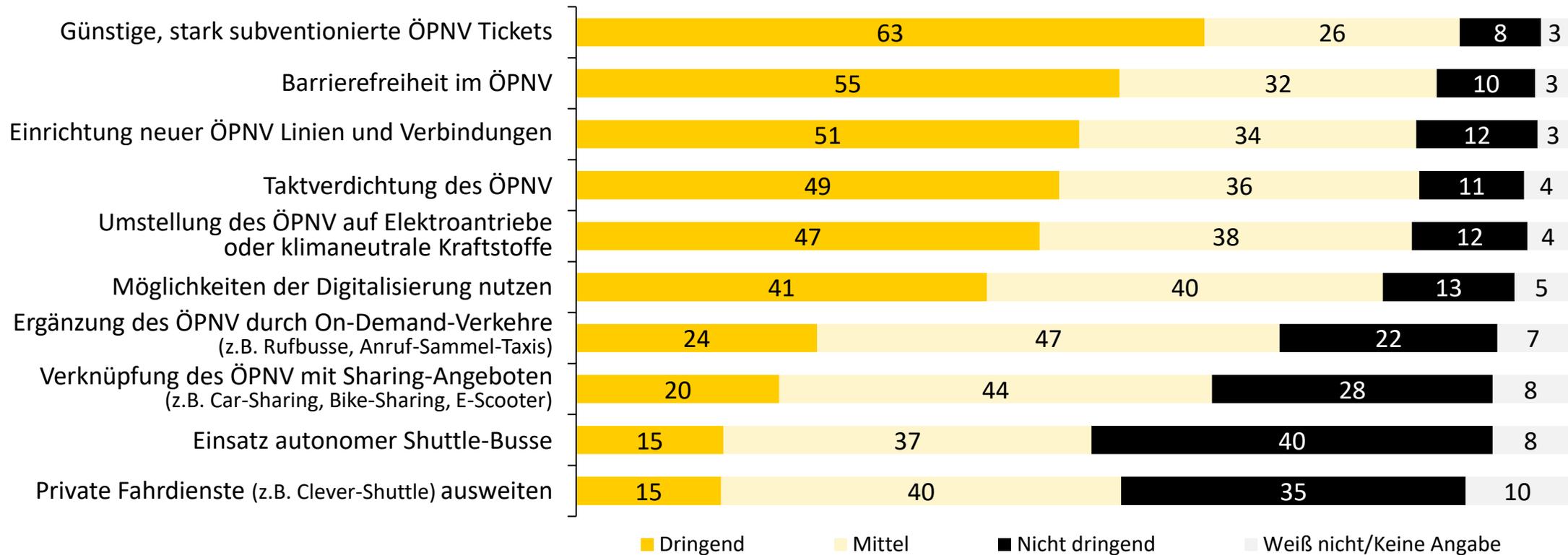
F8: Bitte schätzen Sie, wie hoch der Anteil des Verkehrs am CO<sub>2</sub> Ausstoß in Deutschland insgesamt ist.



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000, darunter Befragte, die eine Schätzung abgegeben haben, n=1.064, mit überwiegend genutztem Verkehrsmittel: Pkw n=349, Fahrrad n=288, ÖPNV n=268  
Angaben in % | ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Klassische Maßnahmen und günstige Tickets im ÖPNV werden höher priorisiert als neue (digitalgestützte) Angebotsformen.

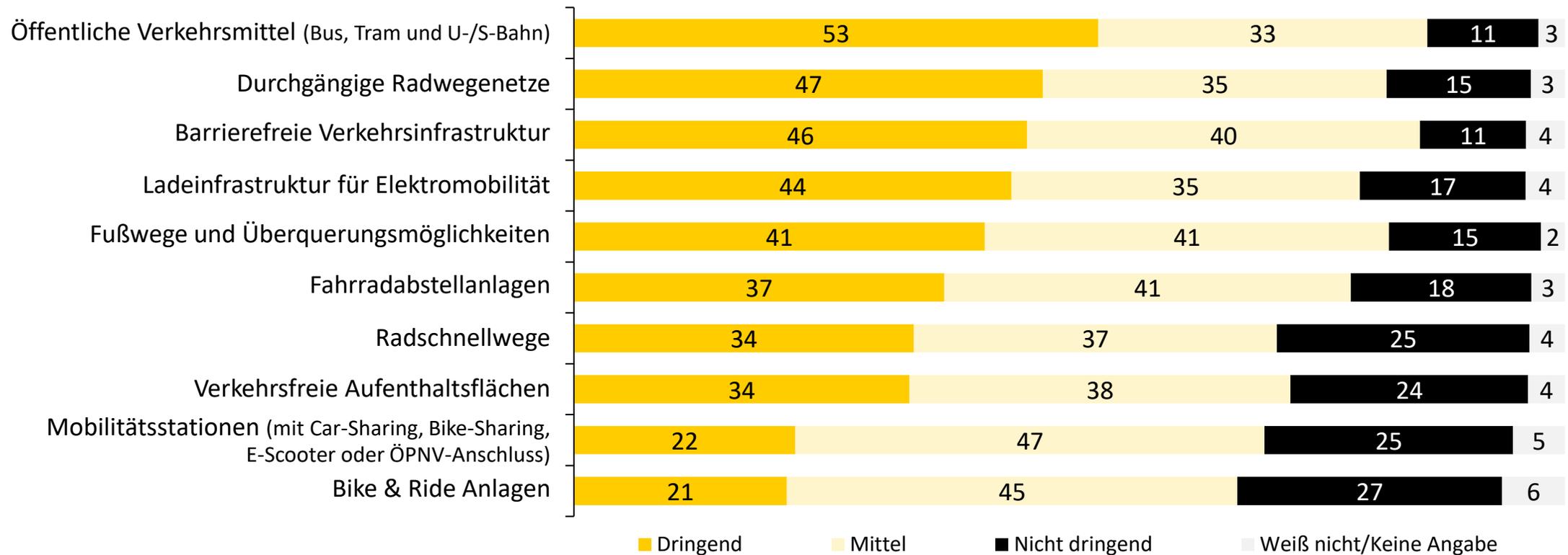
F10: Für wie dringend halten Sie die Umsetzung folgender Maßnahmen im ÖPNV in Ihrer Stadt bzw. Gemeinde?



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 | Angaben in % | ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Die Dringlichkeit der Maßnahmen beim Ausbau der Infrastruktur wird unterschiedlich eingestuft.

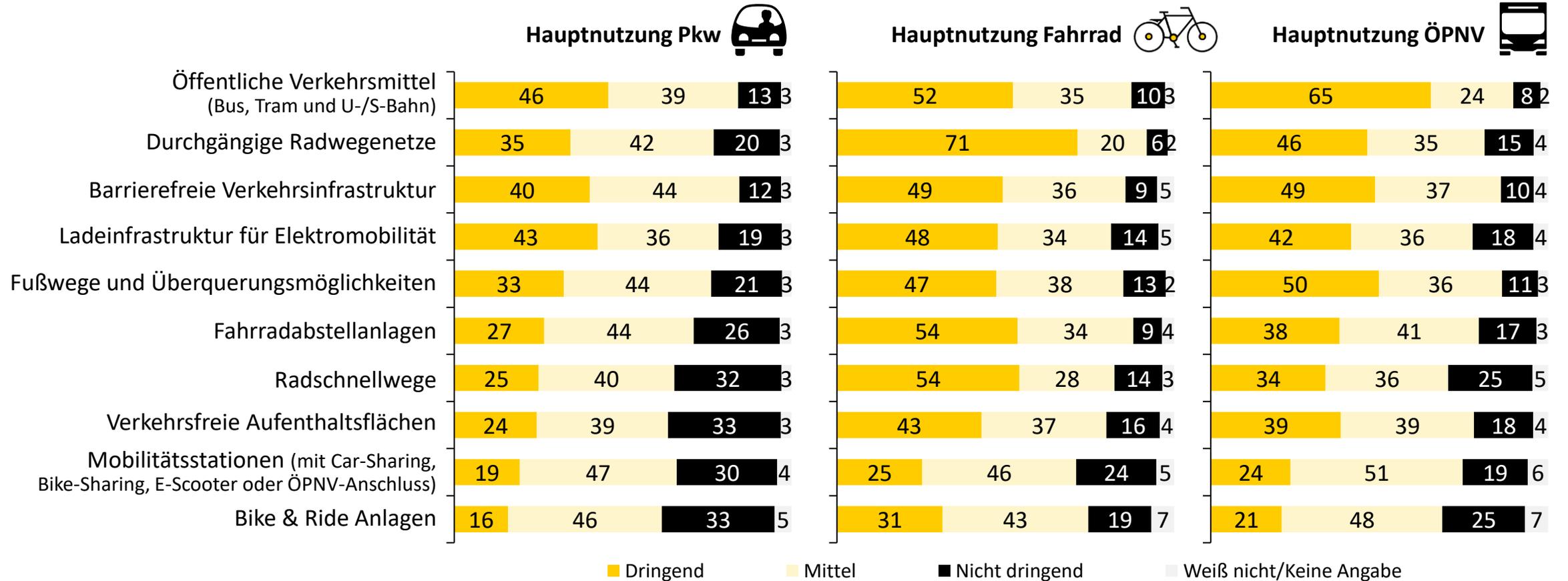
F11: Für wie dringend halten Sie die Umsetzung bzw. den Ausbau folgender Infrastruktur in Ihrer Stadt bzw. Gemeinde?



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 | Angaben in % | ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Der Infrastrukturausbau wird von Befragten mit Hauptnutzung Fahrrad und ÖPNV als dringlicher eingestuft.

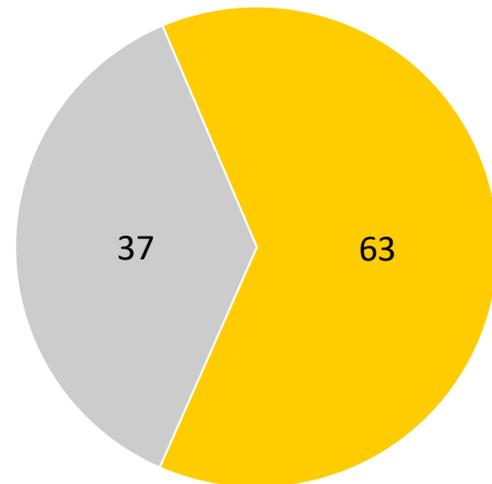
F11: Für wie dringend halten Sie die Umsetzung bzw. den Ausbau folgender Infrastruktur in Ihrer Stadt bzw. Gemeinde?



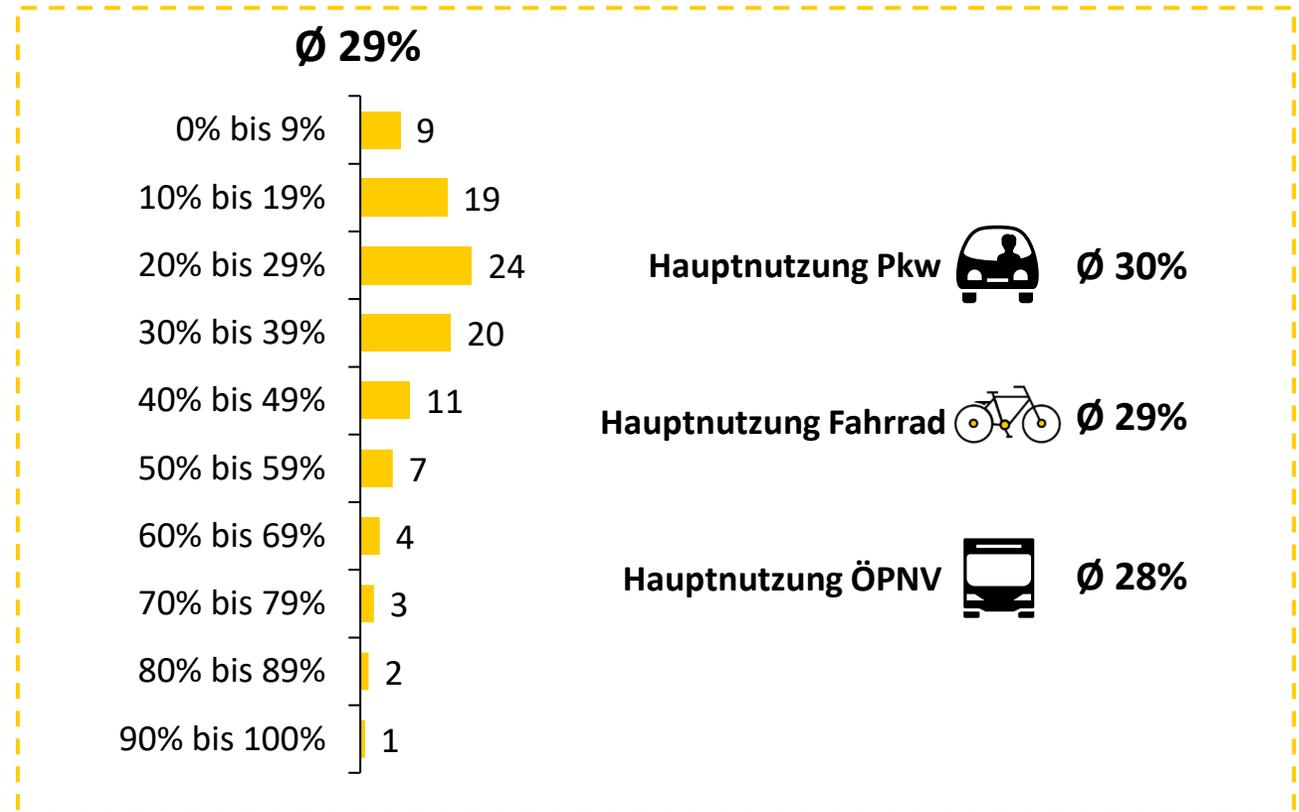
Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, die als Verkehrsmittel überwiegend nutzen: Pkw, n=677 / Fahrrad, n=505 / ÖPNV, n=509 | Angaben rundungsbedingte Differenzen

# Der Anteil der Straßen mit Tempo 30 wird unterschätzt. Nach ADAC Schätzung sind etwa $\frac{3}{4}$ aller Straßen innerorts mit Tempo 30 limitiert

F13: Bitte schätzen Sie, wie hoch der Anteil der Straßen innerorts in Ihrer Stadt bzw. Gemeinde ist, auf denen Tempo 30 bereits gilt (inklusive Tempo-30 Zonen).



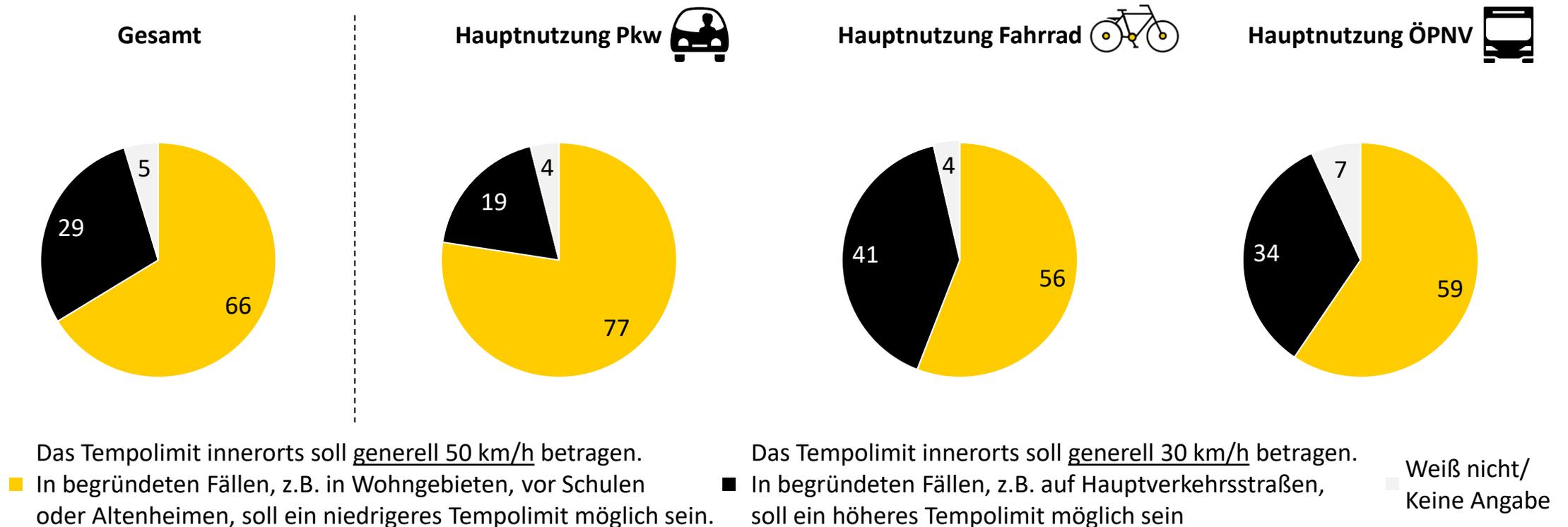
■ Schätzung abgegeben  
 ■ Kann ich nicht einschätzen



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000, darunter Befragte, die eine Schätzung abgegeben haben, n=1.255, mit überwiegend genutztem Verkehrsmittel: Pkw n=439, Fahrrad n=342, ÖPNV n=285  
 Angaben in % | ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Alle Nutzergruppen bevorzugen mehrheitlich eine Regelgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts.

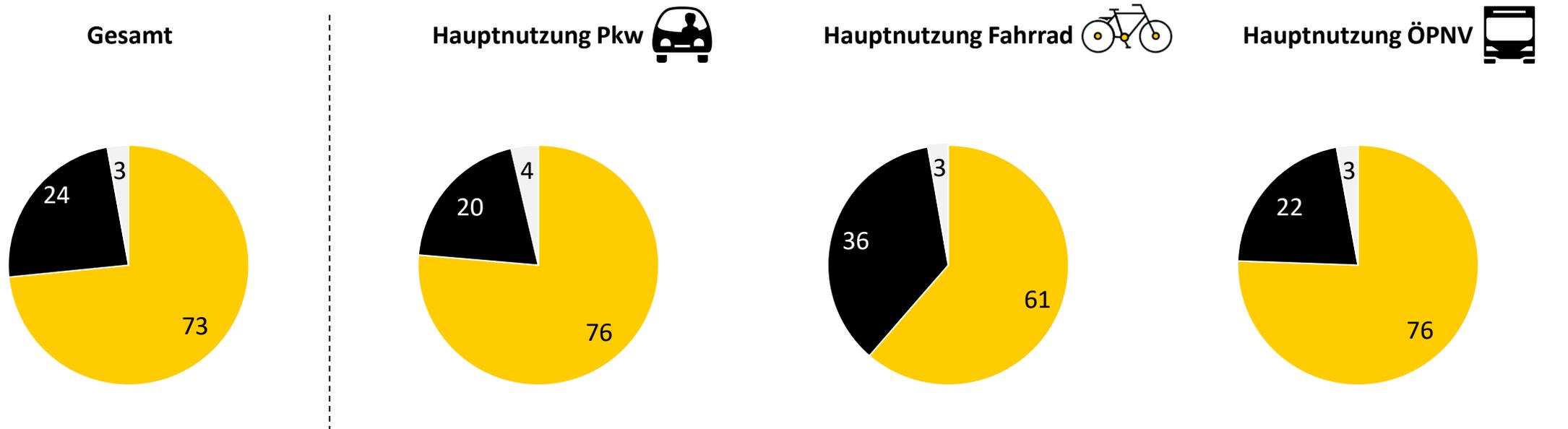
F12: Innerhalb von geschlossenen Ortschaften beträgt das generelle Tempolimit 50 km/h. Es gibt den Vorschlag, das generelle Tempolimit auf 30 km/h zu senken. Weiterhin könnte es in begründeten Fällen Ausnahmen geben. Welche der Regelungen bevorzugen Sie?



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 / darunter die als Verkehrsmittel überwiegend nutzen: Pkw, n=677 / Fahrrad, n=505 / ÖPNV n=509; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Im Kontext der Umfrage zum Verkehrswandel bevorzugen drei Viertel der ADAC Mitglieder die derzeitige Regelung zum Tempolimit innerorts. **ADAC**

F12: Innerhalb von geschlossenen Ortschaften beträgt das generelle Tempolimit 50 km/h. Es gibt den Vorschlag, das generelle Tempolimit auf 30 km/h zu senken. Weiterhin könnte es in begründeten Fällen Ausnahmen geben. Welche der Regelungen bevorzugen Sie?



Das Tempolimit innerorts soll generell 50 km/h betragen.

■ In begründeten Fällen, z.B. in Wohngebieten, vor Schulen oder Altenheimen, soll ein niedrigeres Tempolimit möglich sein.

Das Tempolimit innerorts soll generell 30 km/h betragen.

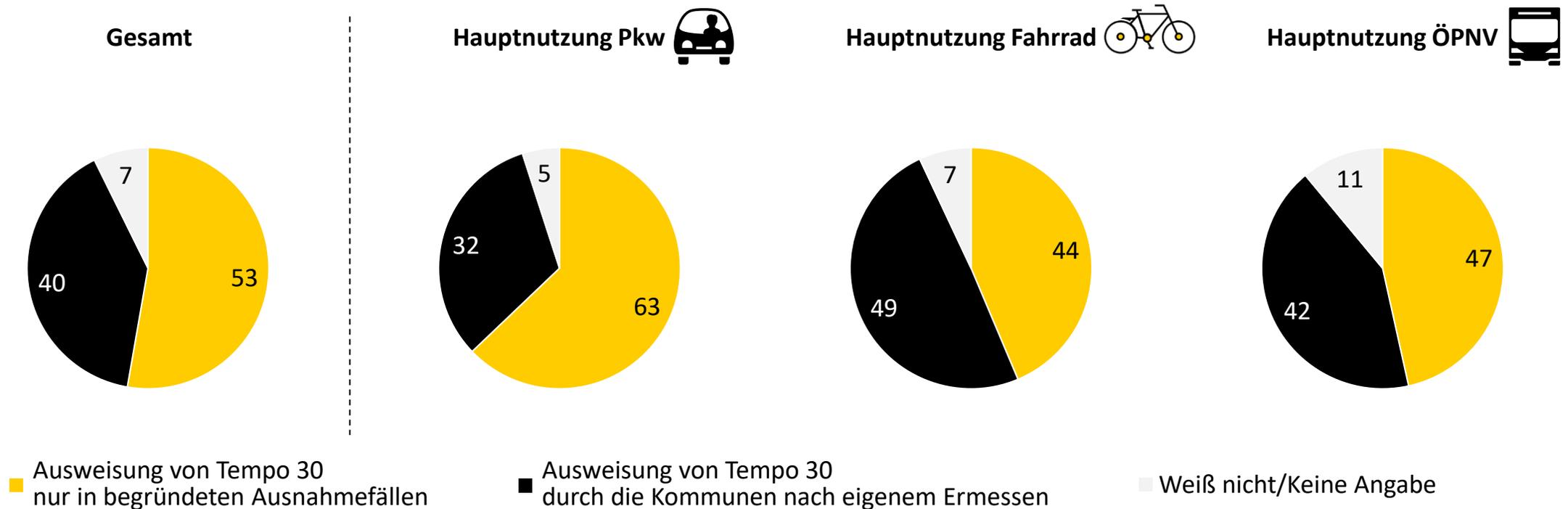
■ In begründeten Fällen, z.B. auf Hauptverkehrsstraßen, soll ein höheres Tempolimit möglich sein

■ Weiß nicht/Keine Angabe

Basis: ADAC Mitglieder ab 18 Jahren, n=714 / darunter die als Verkehrsmittel überwiegend nutzen: Pkw, n=325 / Fahrrad, n=154 / ÖPNV n=117; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Die Mehrheit der Befragten möchte, dass Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen nur in begründeten Ausnahmefällen möglich ist.

F14: Die Ausweisung von Tempo 30 innerorts auf Hauptverkehrs- und Vorfahrtstraßen ist bisher nur in begründeten Ausnahmefällen möglich. Sollen Kommunen Tempo 30 innerorts zukünftig nach eigenem Ermessen und ohne Begründungszwang anordnen dürfen? Welche der Regelungen bevorzugen Sie?

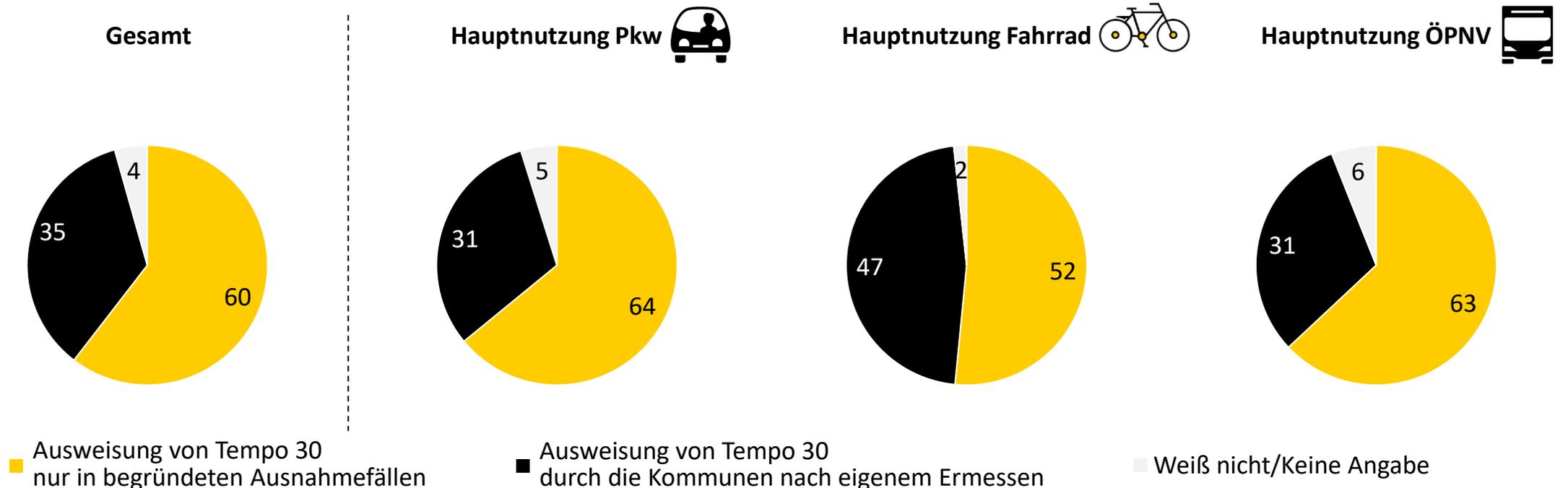


Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 / darunter die als Verkehrsmittel überwiegend nutzen: Pkw, n=677 / Fahrrad, n=505 / ÖPNV n=509; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen

# 60% der ADAC Mitglieder befürworten die derzeitige Regelung zur Anordnung von Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen.



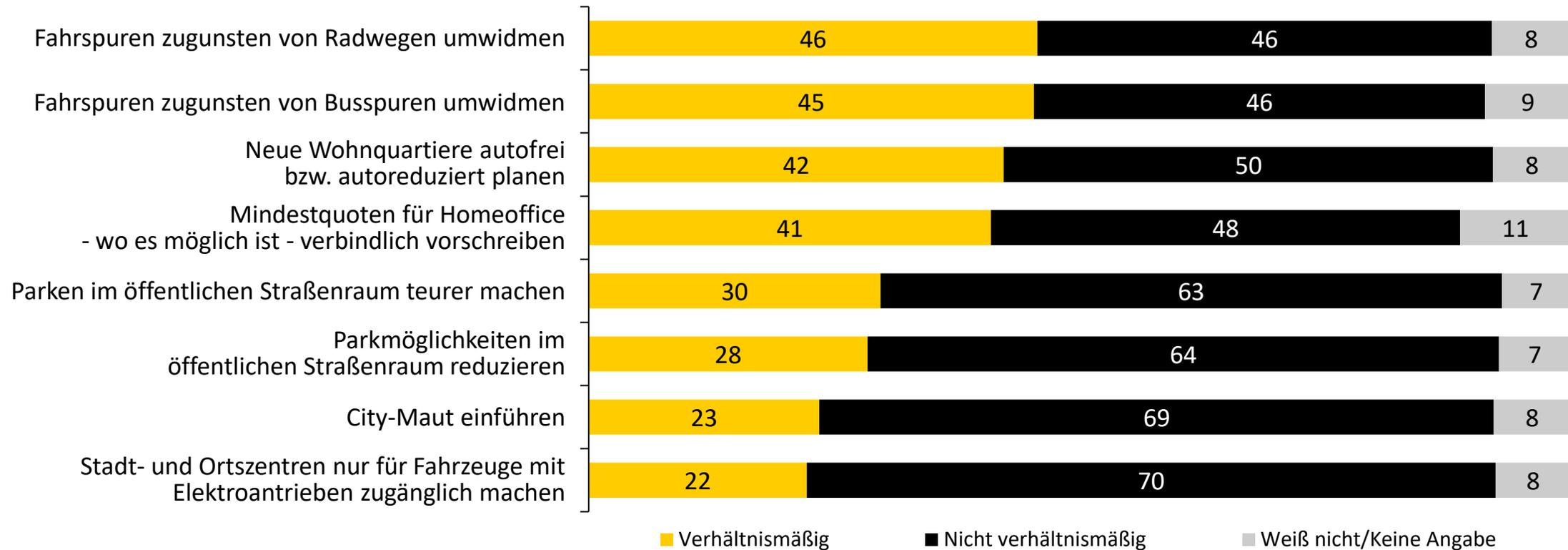
F14: Die Ausweisung von Tempo 30 innerorts auf Hauptverkehrs- und Vorfahrtstraßen ist bisher nur in begründeten Ausnahmefällen möglich. Sollen Kommunen Tempo 30 innerorts zukünftig nach eigenem Ermessen und ohne Begründungszwang anordnen dürfen? Welche der Regelungen bevorzugen Sie?



Basis: ADAC Mitglieder ab 18 Jahren, n=714 / darunter die als Verkehrsmittel überwiegend nutzen: Pkw, n=325 / Fahrrad, n=154 / ÖPNV n=117; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen  
Kontext: Umfrage zum Verkehrswandel

# Die Mehrheit der Befragten hält restriktive Maßnahmen für den Autoverkehr für unverhältnismäßig.

F15: Um den Autoverkehr innerorts zu reduzieren, werden verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen und diskutiert. Halten Sie diese Maßnahmen für verhältnismäßig, um den Autoverkehr in Städten zu reduzieren?

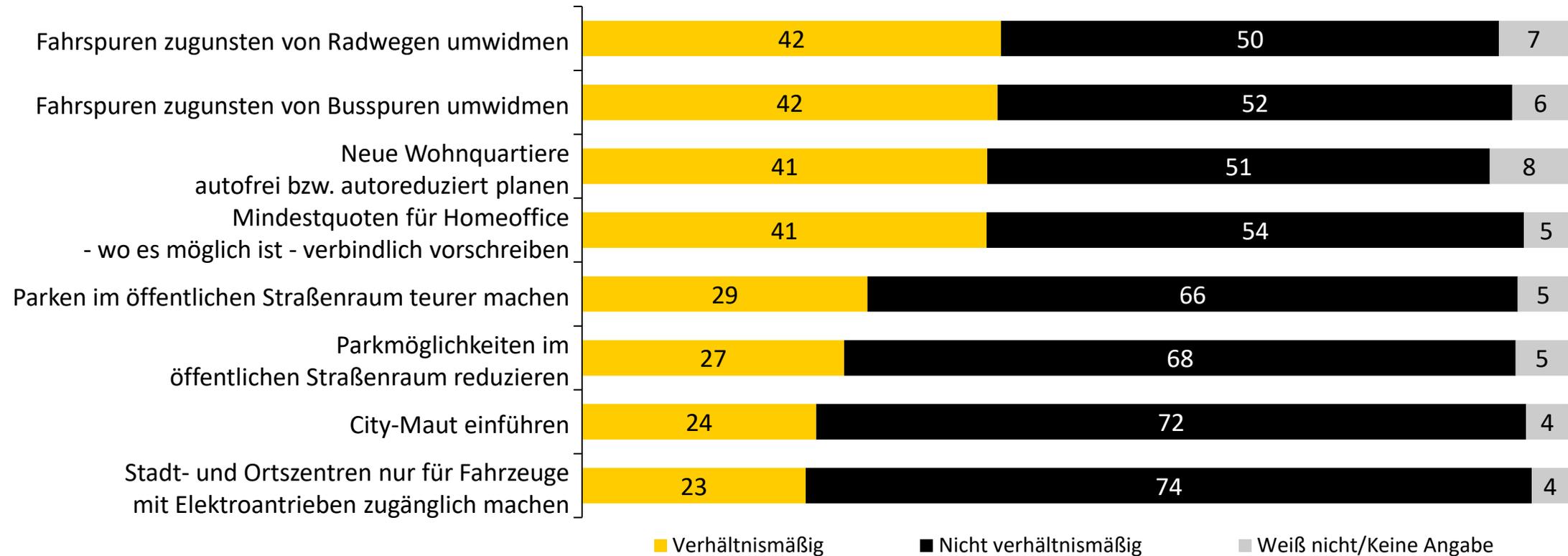


Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 | Angaben in % | ggf. rundungsbedingte Differenzen

# 50% bis 74% der ADAC Mitglieder stufen die beschriebenen Maßnahmen zur Reduzierung des Autoverkehrs als unverhältnismäßig ein.

ADAC

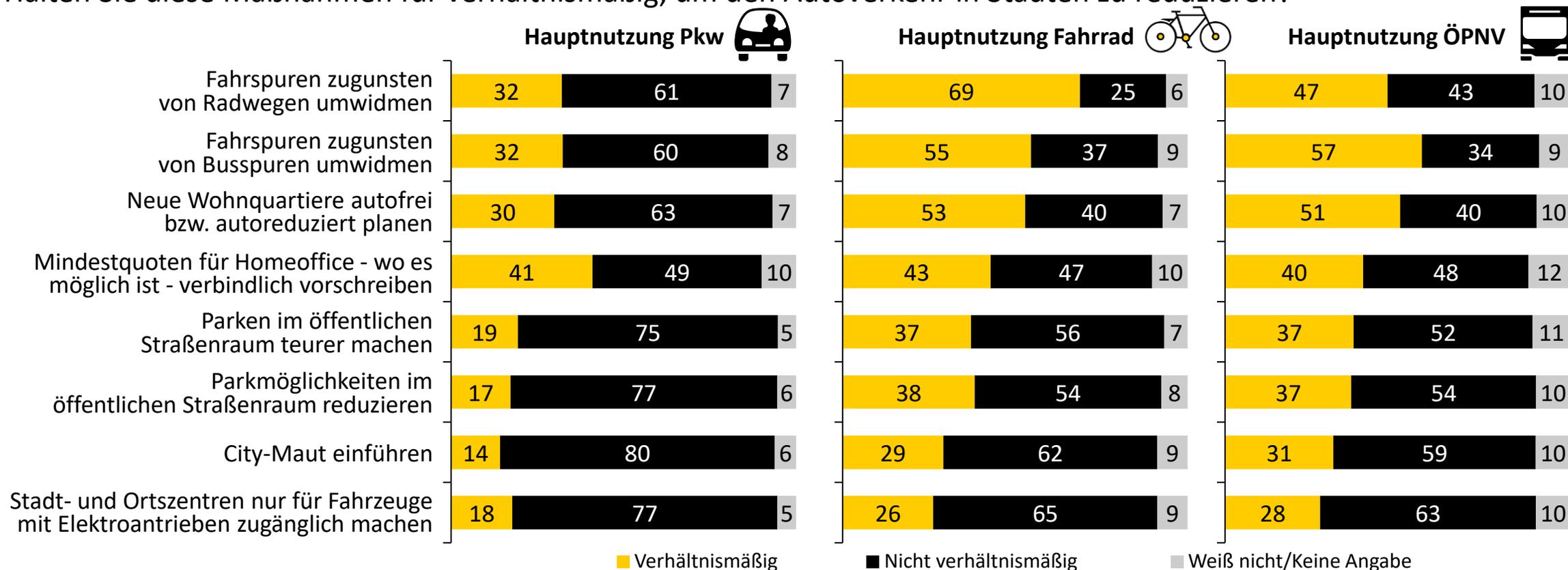
F15: Um den Autoverkehr innerorts zu reduzieren, werden verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen und diskutiert. Halten Sie diese Maßnahmen für verhältnismäßig, um den Autoverkehr in Städten zu reduzieren?



Basis: ADAC Mitglieder ab 18 Jahren, n=714 | Angaben in % | ggf. rundungsbedingte Differenzen | Kontext: Umfrage zum Verkehrswandel

# Höhere Parkgebühren, weniger Parkraum, City-Maut und Einfahrverbote in die Innenstädte halten alle Hauptnutzergruppen mehrheitlich für unverhältnismäßig.

F15: Um den Autoverkehr innerorts zu reduzieren, werden verschiedene Maßnahmen vorgeschlagen und diskutiert. Halten Sie diese Maßnahmen für verhältnismäßig, um den Autoverkehr in Städten zu reduzieren?

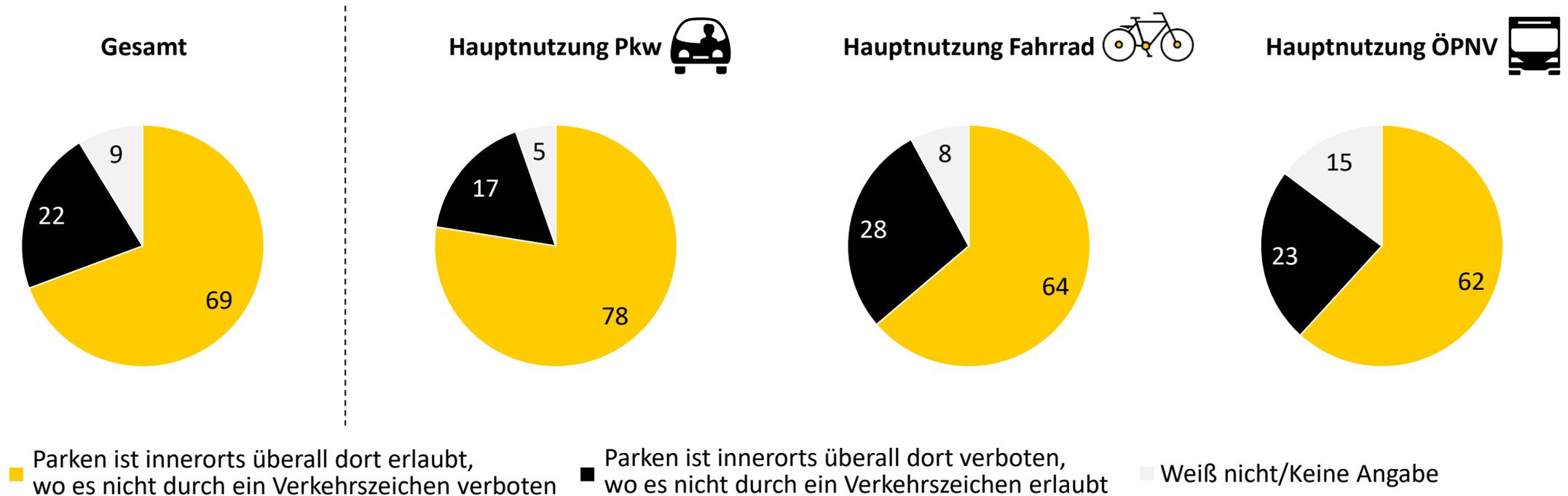


Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, die als Verkehrsmittel überwiegend nutzen: Pkw, n=677 / Fahrrad, n=505 / ÖPNV, n=509 | Angaben rundungsbedingte Differenzen

# Nur etwa jeder Fünfte ist für den Vorschlag einer Regelumkehr beim Parken.

F16: Heute ist das Parken für Kfz innerorts überall dort erlaubt (frei oder kostenpflichtig), wo es nicht durch Verkehrszeichen verboten oder eingeschränkt ist.

Sollte dieses Prinzip zukünftig umgekehrt werden, indem das Parken innerorts generell verboten wird und nur dort möglich ist, wo es ausdrücklich durch Verkehrszeichen erlaubt wird? Welche der Regelungen bevorzugen Sie?



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 / darunter die als Verkehrsmittel überwiegend nutzen: Pkw, n=677 / Fahrrad, n=505 / ÖPNV n=509; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Knapp die Hälfte aller Befragten ist dafür, den Kommunen mehr Entscheidungskompetenzen bei der Festlegung von Parkgebühren zu geben. In der Gruppe mit Hauptnutzung Pkw sind es deutlich weniger.

F17: Die Parkgebühren innerorts sind durch Bundes- oder Landesgesetzgebungen gedeckelt. Den Ländern ist es aber seit Kurzem freigestellt, die maximalen Parkgebühren selbst zu bestimmen oder diese Entscheidung den Städten und Gemeinden zu überlassen.

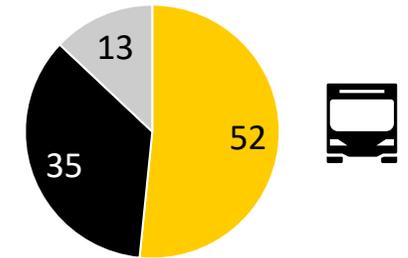
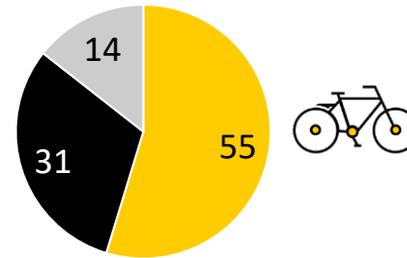
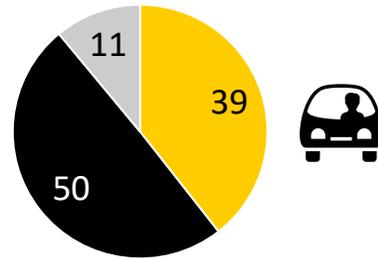
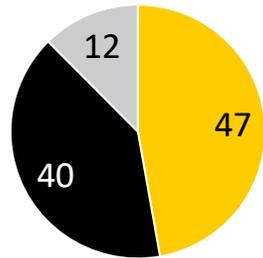
Manche Bundesländer haben die Entscheidungskompetenz an die Kommunen bereits übertragen, dort erheben jetzt einige Städte Gebühren zwischen etwa 30 und 360 € pro Jahr für das Bewohnerparken.

Sollen Ihrer Meinung nach die Kommunen die Entscheidungskompetenz erhalten, um zukünftig über die Gebührenhöhe für das Parken nach eigenem Ermessen entscheiden zu dürfen? **Die Kommunen sollten Entscheidungskompetenz über ... erhalten.**

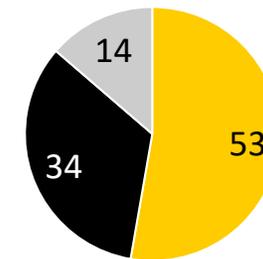
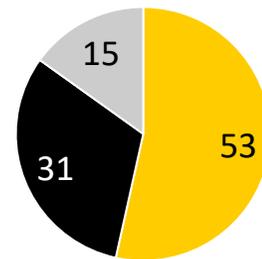
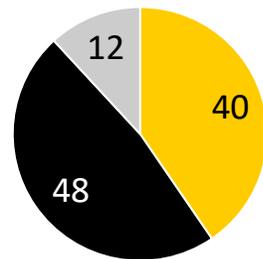
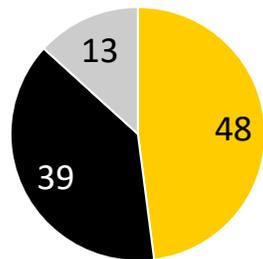
■ Ja ■ Nein ■ Weiß nicht/Keine Angabe

*Gesamt*      *Hauptnutzung Pkw*      *Hauptnutzung Fahrrad*      *Hauptnutzung ÖPNV*

... die Höhe der Parkgebühren für das Parken im öffentlichen Straßenraum ...



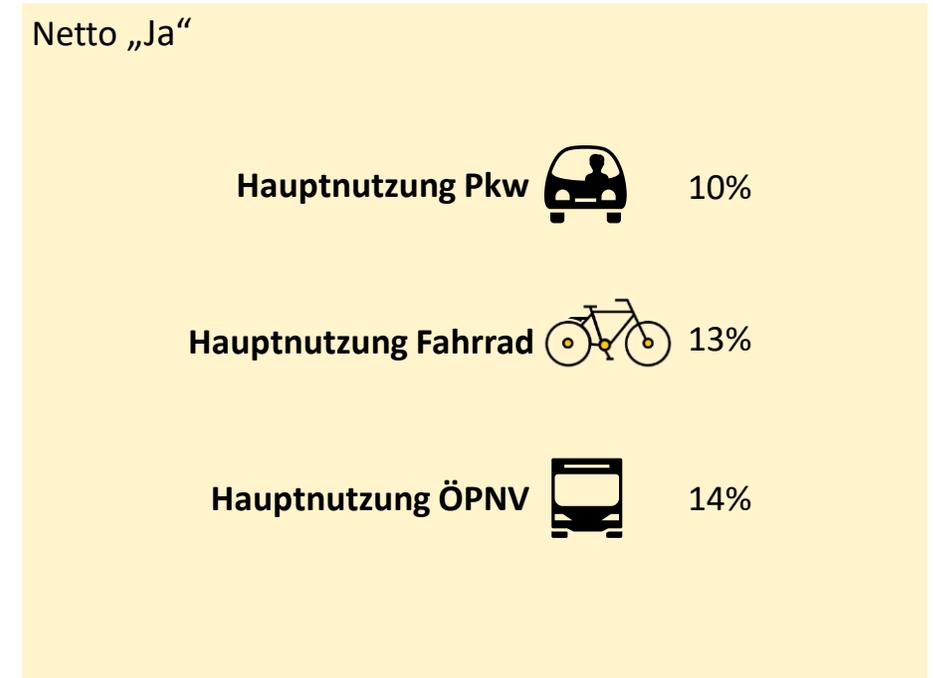
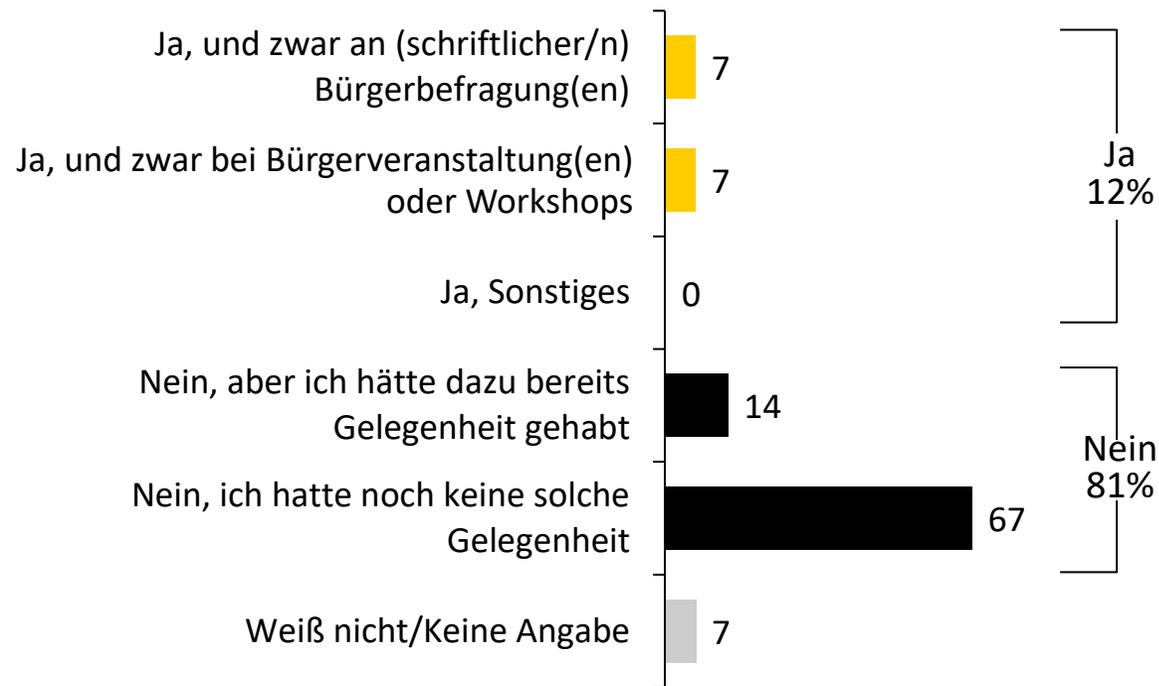
... die Höhe der Gebühren für das Bewohnerparken (also mit Anwohnerparkausweis) ...



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 / darunter die als Verkehrsmittel überwiegend nutzen: Pkw, n=677 / Fahrrad, n=505 / ÖPNV n=509; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Acht von zehn Befragten waren noch nicht an Umgestaltungen ihrer Stadt oder Gemeinde beteiligt.

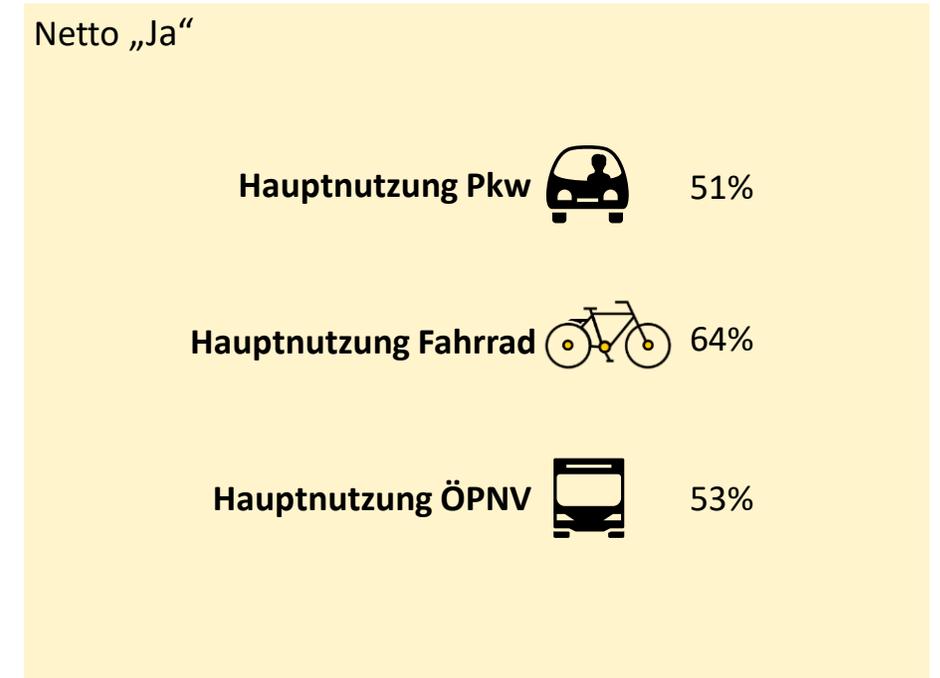
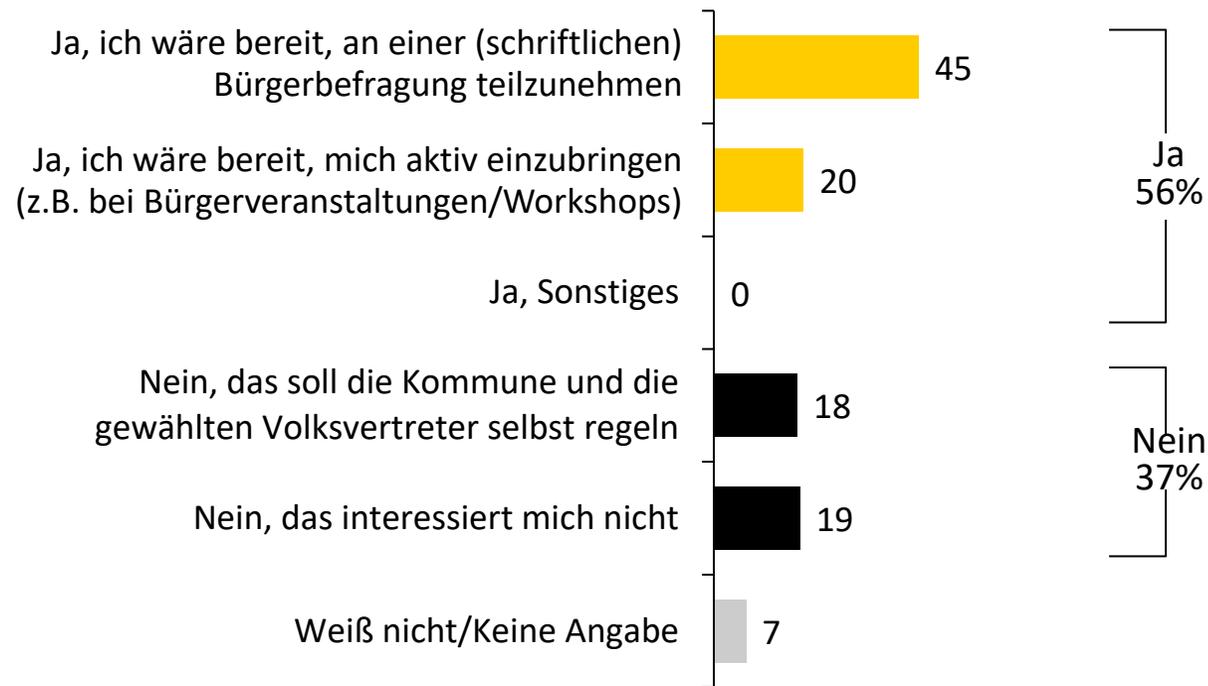
F18: Haben Sie sich schon einmal an der Umgestaltung Ihrer Stadt bzw. Ihres Quartiers/Ihres Stadtteils beteiligt, z.B. über Workshops, Bürgerveranstaltungen?



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 / darunter die als Verkehrsmittel überwiegend nutzen: Pkw, n=677 / Fahrrad, n=505 / ÖPNV n=509; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Über die Hälfte der Befragten wäre bereit, zukünftig an der Umgestaltung ihrer Stadt mitzuwirken.

F19: Wären Sie bereit, mitzuwirken, wenn Ihre Stadt bzw. Ihr Quartier/Ihr Stadtteil mit verkehrlichen und städtebaulichen Maßnahmen (z.B. autoreduzierte Quartiere, neue Radwege anstatt Pkw-Stellplätze) umgestaltet wird?



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 / darunter die als Verkehrsmittel überwiegend nutzen: Pkw, n=677 / Fahrrad, n=505 / ÖPNV n=509; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Inhalt

- 1. Umfrage: Ziele und Design**
- 2. Ergebnisse**
  - 2.1 Bekanntheit & Nutzung neuer Mobilitätsarten
  - 2.2 Verkehrswende
  - 2.3 Klimaschutz
  - 2.4 Infrastruktur
  - 2.5 Bürgerbeteiligung
- 3. Zusammenfassung**
- 4. Soziodemographie**

# Das Wichtigste in Kürze (1/3).

- Nur knapp **die Hälfte der Befragten** kennt den Begriff der **Verkehrswende** und hat eine Vorstellung davon, was sich dahinter verbirgt.
- Die **große Mehrheit** der Befragten sieht **Handlungsbedarf**, um die **Ziele einer Verkehrswende** zu erreichen.
- Nur **jeder Zehnte** ist der Meinung, dass seine Kommune dabei schon **auf einem guten Weg** ist.
- Der **Großteil der Befragten verzichtet** bereits auf **nicht notwendige Fahrten** und **fährt spritsparend**. **Andere Maßnahmen** als persönlicher Beitrag zur Erreichung der Klimaschutzziele im Verkehr werden **kaum umgesetzt** bzw. finden keine Akzeptanz.
- **Vier von zehn der Befragten mit Hauptnutzung Pkw** können **nicht auf den ÖPNV umsteigen**.

## Das Wichtigste in Kürze (2/3).

- **Höhere Parkgebühren, weniger Parkraum, City-Maut und Einfahrverbote** für Kfz mit Verbrennungsmotoren in die Innenstädte halten alle Hauptnutzergruppen **mehrheitlich für unverhältnismäßig.**
- **Vier von fünf** Befragten sind **gegen den Vorschlag einer Regelumkehr beim Parken.**
- **Alle Nutzergruppen** bevorzugen **mehrheitlich eine Regelgeschwindigkeit von 50 km/h innerorts.** Tempo 30 auf Hauptverkehrsstraßen soll nur in begründeten Ausnahmefällen möglich sein.
- Nur knapp **die Hälfte der Befragten** ist dafür, den **Kommunen mehr Entscheidungskompetenzen** bei der Festlegung von Parkgebühren zu geben. In der Gruppe mit **Hauptnutzung Pkw** sind es **deutlich weniger.**

## Das Wichtigste in Kürze (3/3).

- In der Gesamtbetrachtung werden als **besonders dringlich** die **Verbesserung der Bus- und Bahnverbindungen auf dem Land**, die **Energiewende** sowie der **ÖPNV-Ausbau** in Städten erachtet.
- In der eigenen Kommune werden der **Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel, durchgängige Radwegenetze, Barrierefreiheit** sowie der **Aufbau der Ladeinfrastruktur** als besonders dringlich eingestuft.
- Im **ÖPNV** werden **günstige Ticketpreise** und die **Umsetzung klassischer Maßnahmen** höher priorisiert als neue (digital gestützte) Angebotsformen. Letztere werden bislang kaum genutzt.
- **Über die Hälfte der Befragten** wäre bereit, zukünftig über Beteiligungsformate an der **Umgestaltung ihrer Stadt bzw. Gemeinde** mitzuwirken.

# ADAC Empfehlungen für den Verkehrswandel in Städten und Gemeinden

- Um mehr Nachhaltigkeit, Klima- und Umweltschutz sowie eine höhere Lebensqualität zu erreichen, spielen **Antriebs- und Energiewende, günstige Preise bei guter Qualität im ÖPNV, digital gestützte Sharing Angebote, durchgängige Radverkehrsnetze** und eine **fußgängerfreundliche Verkehrsinfrastruktur** eine entscheidende Rolle.
- Der Mobilitätswandel sollte als **längerer Prozess** verstanden werden, der den Menschen eine Veränderung des **Mobilitätsverhaltens** erleichtert und damit eine neue **Mobilitätskultur** sowie **Flächenumverteilung** ermöglicht. Wichtig dabei sind eine breite **Akzeptanz** durch attraktive Angebote, eine intensive **Kommunikation**, eine adäquate **Beteiligung** und die Schaffung positiver Erfahrungen durch **Reallabore**.
- Es gibt **kein Patentrezept** zum Gelingen des Mobilitätswandels. **Viele kleine Schritte** – pragmatisch und ambitioniert sowie lokal angepasst – sind genauso notwendig wie **langfristig geplante Großprojekte**.
- Zur Erprobung neuer Konzepte sind eine begleitende **Evaluation** und bei Bedarf **nachträgliche Anpassungen** notwendig.
- Push- und Pull-Maßnahmen müssen so austariert werden, dass die **Mobilität für alle gewährleistet bleibt**.

# ADAC Empfehlungen für den Verkehrswandel in Städten und Gemeinden

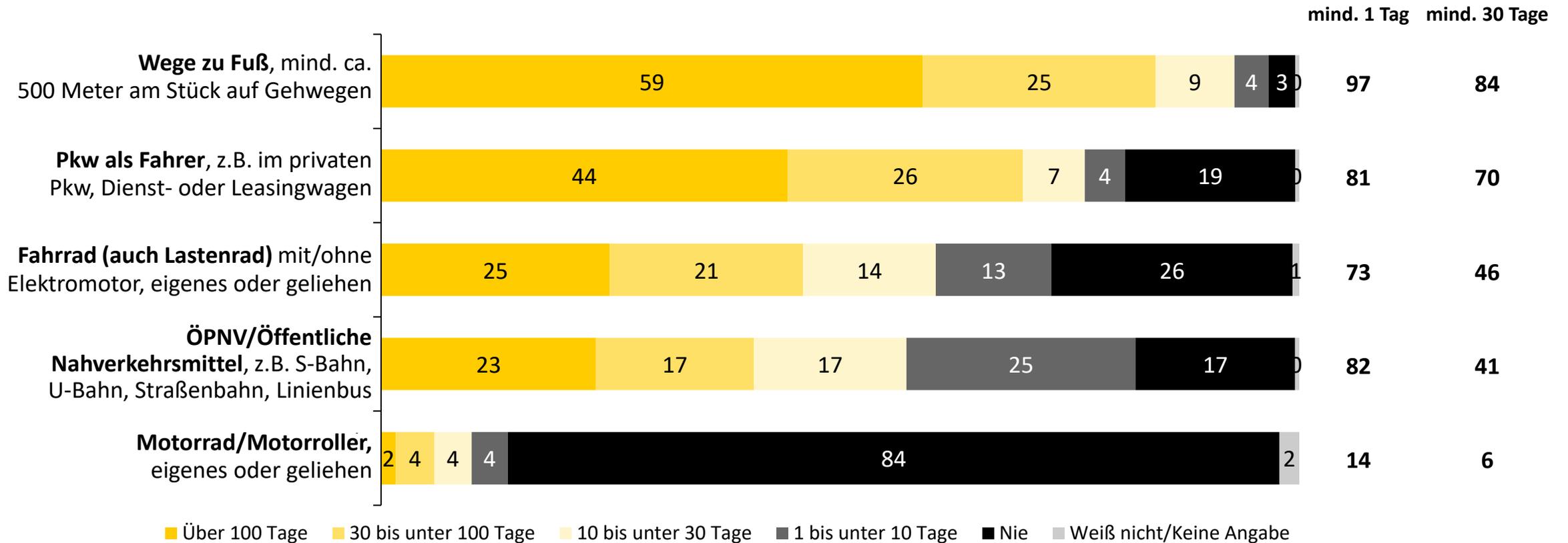
- Beim Bau neuer Quartiere sollen Nahmobilität, Wohn- und Aufenthaltsqualität durch ein **breites Mobilitätsangebot, reduzierte Stellplatzzahlen, ausgewogene Nutzungsmischung und verträgliche Bebauungsdichte** gefördert werden.
- Günstige Ticketpreise im ÖPNV wie das 49-Euro-Deutschlandticket machen für viele Menschen den Umstieg vom Auto interessanter, sie müssen jedoch **dauerhaft angelegt** sein und durch ein **deutlich verbessertes Angebot bei Bus und Bahn** attraktiver werden. Das gilt insbesondere im ländlichen Raum, zum Beispiel durch die Einbindung von On-Demand-Angeboten.
- Für die Bereitstellung notwendiger **Ladeinfrastruktur** für E-Autos und E-Bikes müssen **administrative Hindernisse** und **Planungsengpässe** abgebaut und im Sinne der Verbraucher der **Wettbewerb** in den Kommunen durch mehrere Betreiber von Ladepunkten gestärkt werden.
- Der öffentliche **Parkraum** muss durch Bewirtschaftung und Überwachung effizienter genutzt werden. Wo Parkraum verknappt wird, müssen **alternative Parkangebote**, attraktive **Rad- und Fußwege**, eine gute **ÖPNV-Erschließung** und **Sharing-Angebote** als Teil einer **Gesamtlösung** entwickelt werden.
- Bei der zukünftigen Gestaltung von **Hauptverkehrsstraßen** sollte ihre **Bündelungsfunktion** erhalten bleiben, damit Ausweichverkehre durch Wohngebiete unterbleiben.

# Inhalt

- 1. Umfrage: Ziele und Design**
- 2. Ergebnisse**
  - 2.1 Bekanntheit & Nutzung neuer Mobilitätsarten
  - 2.2 Verkehrswende
  - 2.3 Klimaschutz
  - 2.4 Infrastruktur
  - 2.5 Bürgerbeteiligung
- 3. Zusammenfassung**
- 4. Soziodemographie**

# Ein Viertel der Befragten fährt nie mit dem Fahrrad, 19% nie mit dem Auto und 17% nie mit dem ÖPNV.

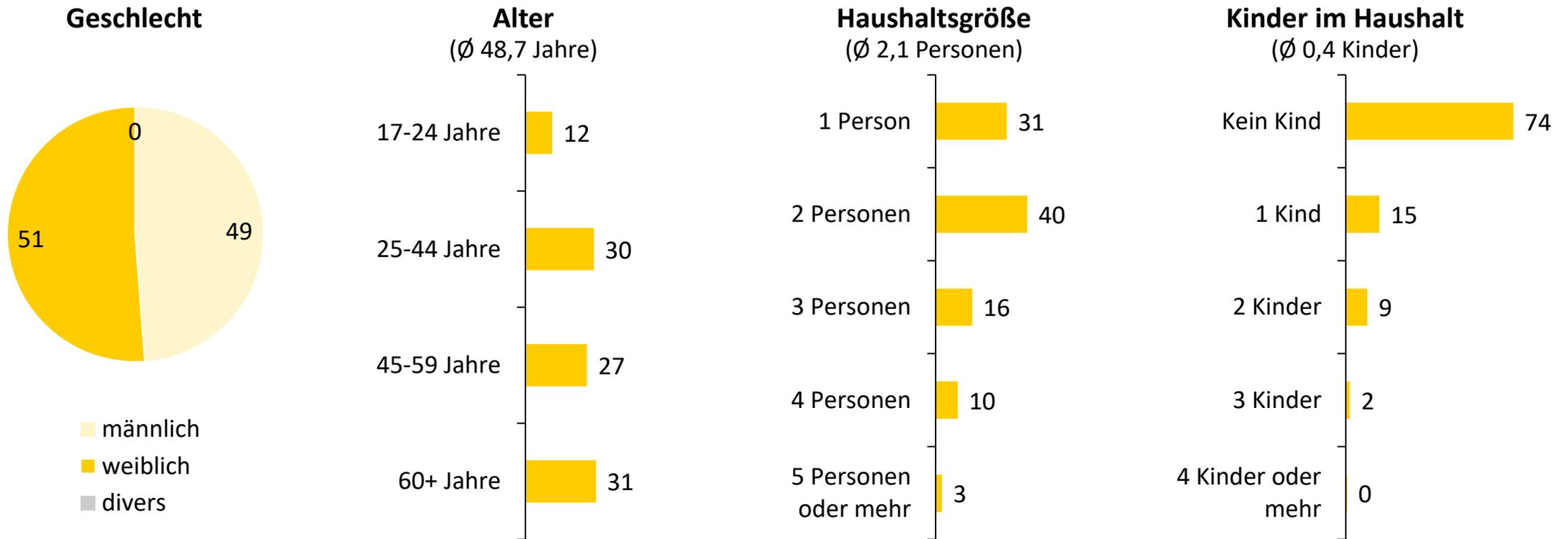
SCR5: An wie vielen Tagen im Jahr nutzen Sie die folgenden Verkehrsmittel und Fortbewegungsarten?



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 | Angaben in % | ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Soziodemografie

SCR1: Sind Sie...? / SCR2: Wie alt sind Sie? / S5: Aus wie vielen Personen - Sie selbst mit eingerechnet - besteht der Haushalt, in dem Sie wohnen, derzeit? / S6: Wie viele Kinder leben derzeit mit Ihnen in Ihrem Haushalt?

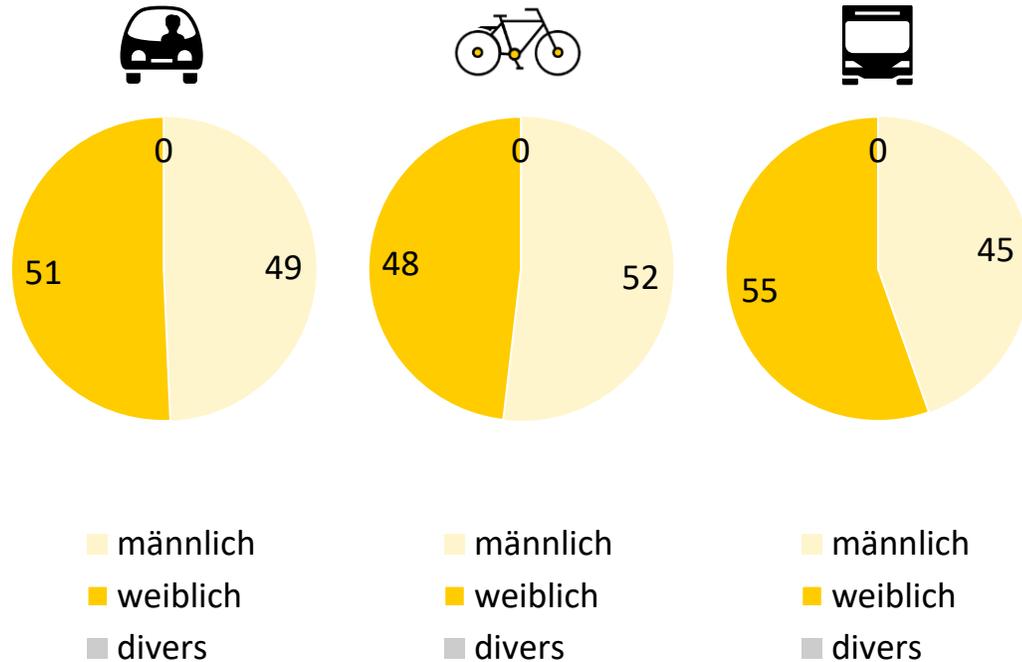


Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 | Angaben in % | ggf. rundungsbedingte Differenzen

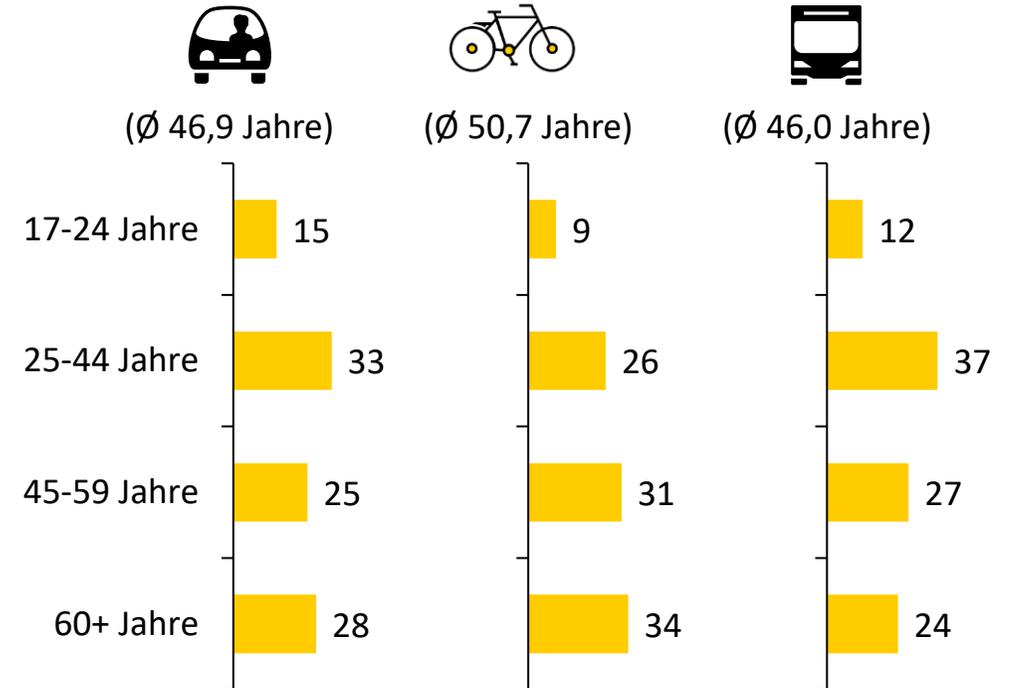
# Soziodemografie

SCR1: Sind Sie...? / SCR2: Wie alt sind Sie?

## Geschlecht



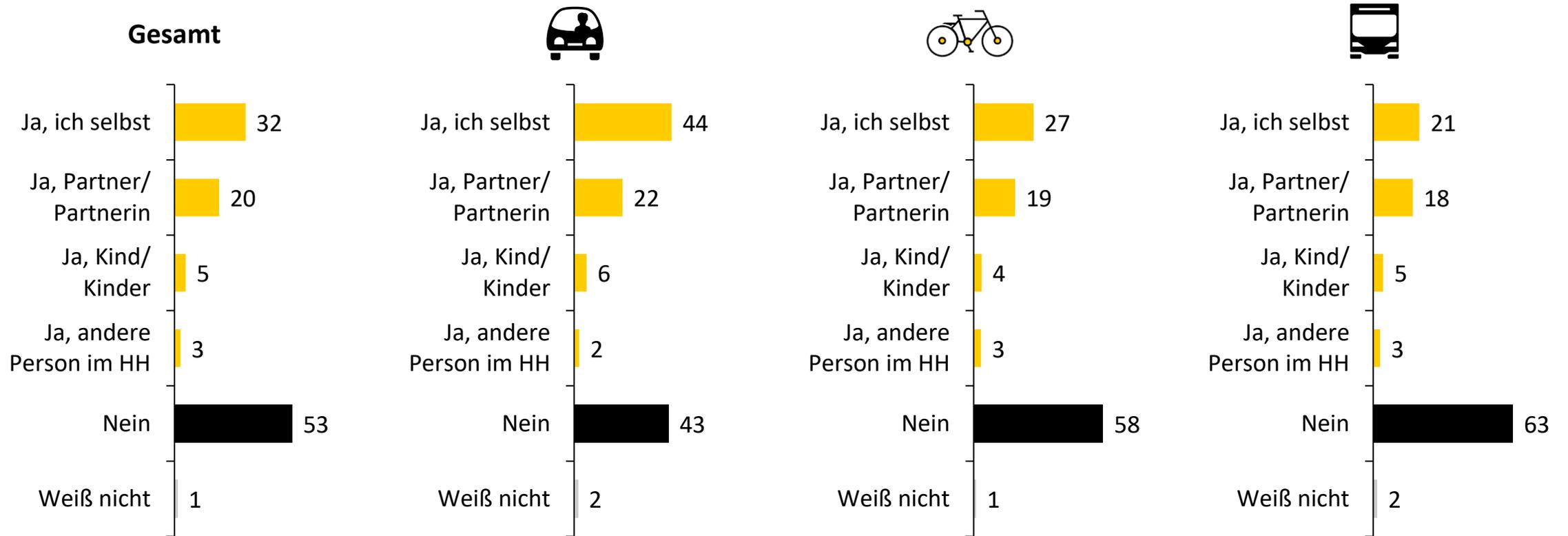
## Alter



Basis: Befragte ab 17 Jahren mit überwiegend genutztem Verkehrsmittel: Pkw n=677 Fahrrad n=505 ÖPNV n=509; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Soziodemografie

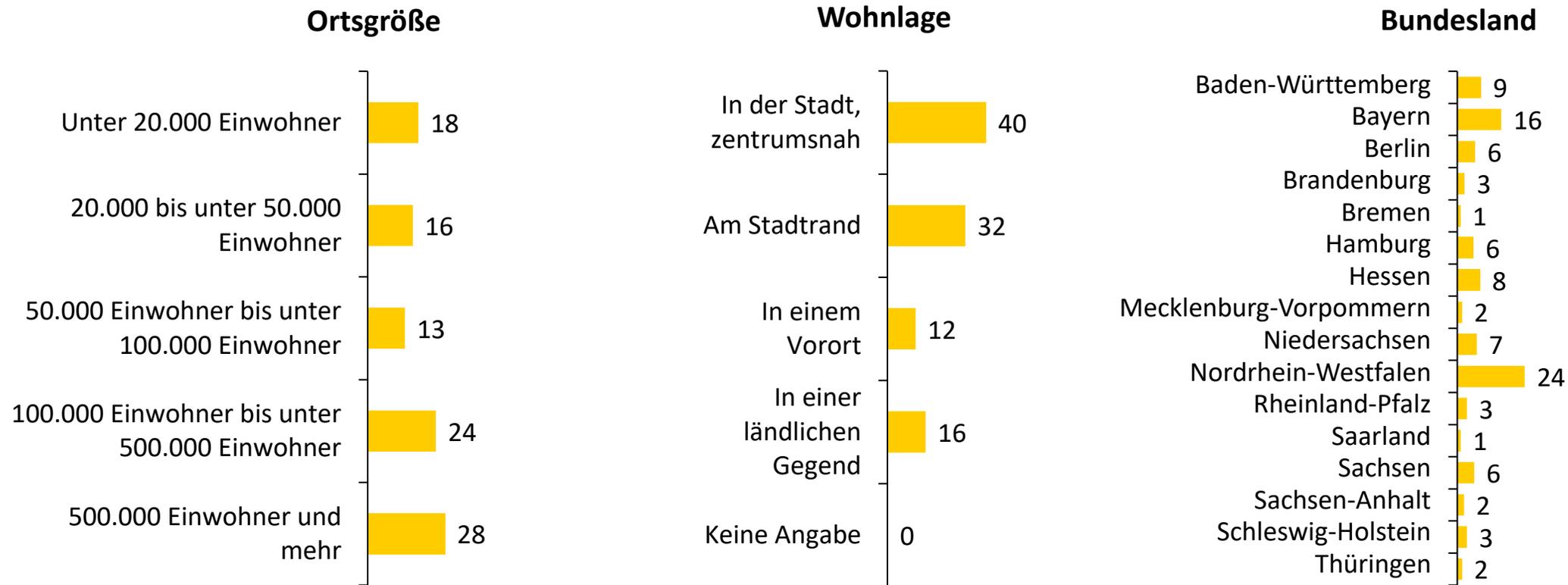
S1: Sind Sie selbst oder andere Personen in Ihrem Haushalt persönliches Mitglied im ADAC?



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 / darunter die als Verkehrsmittel überwiegend nutzen: Pkw, n=677 / Fahrrad, n=505 / ÖPNV n=509; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Soziodemografie

SCR4: Wie groß ist der Ort, in dem Sie wohnen? / S2: Wo wohnen Sie? / SCR3: Wo befindet sich Ihr Hauptwohnsitz?

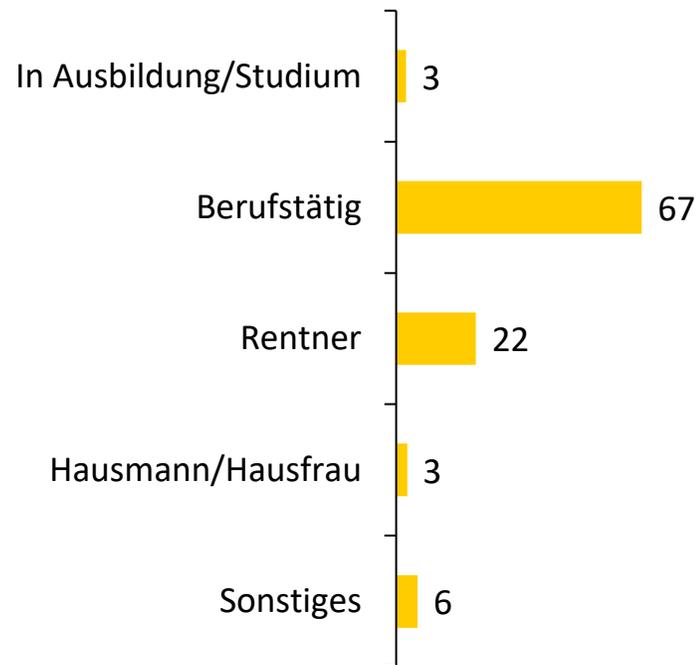


Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 | Angaben in % | ggf. rundungsbedingte Differenzen

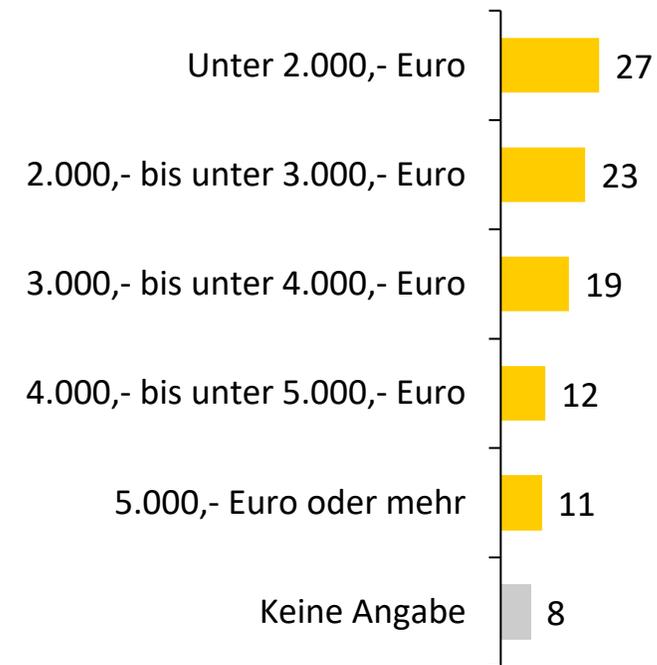
# Soziodemografie

S7: Sind Sie derzeit berufstätig? / S9: Wie würden Sie Ihren Beschäftigungsstatus beschreiben? / S10: In welchem Bereich liegt das monatliche Haushalts-Netto-Einkommen (das monatliche Einkommen aller im Haushalt lebender Personen zusammen gerechnet abzüglich Steuern und Sozialabgaben)?

**Beruflicher Status**



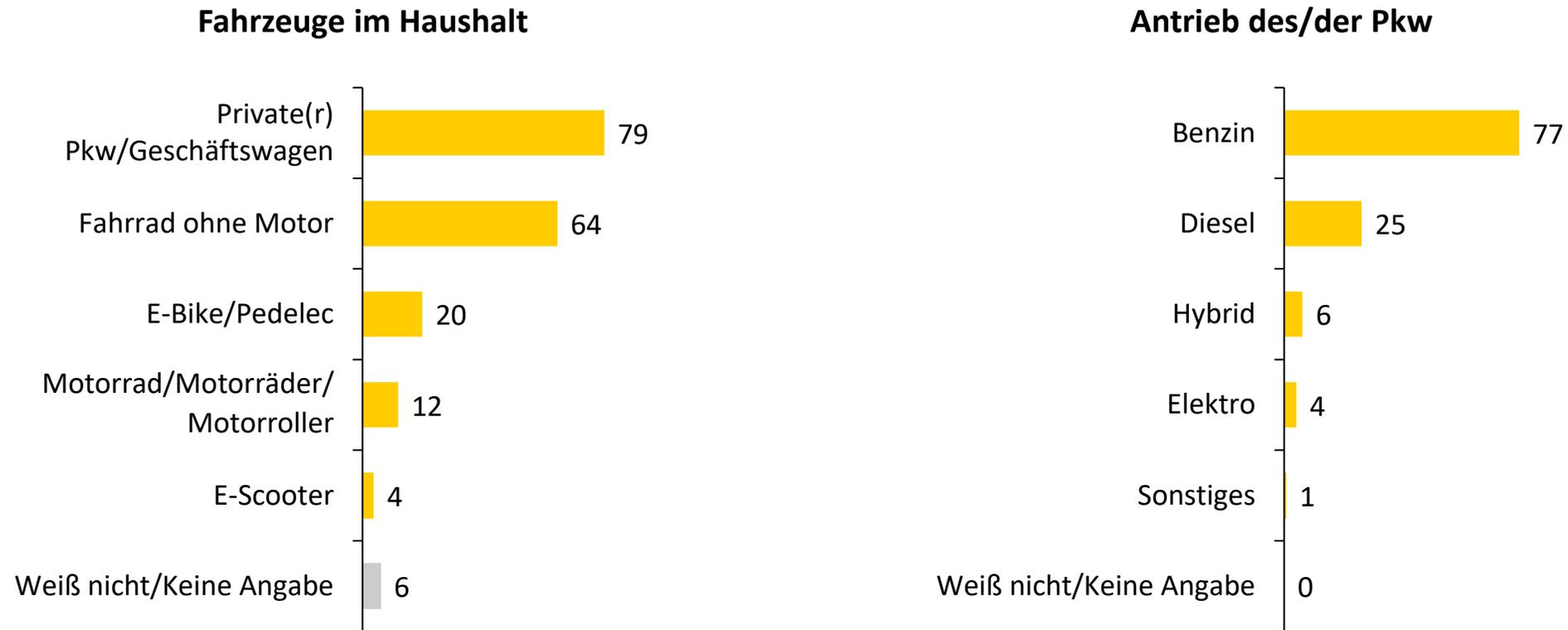
**Haushaltsnettoeinkommen**



Basis: Bevölkerung ab 17 Jahren, n=2.000 | Angaben in % | ggf. rundungsbedingte Differenzen

# Soziodemografie

S3: Welche dieser Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt? / S4: Welchen Antrieb hat das Auto/haben die Autos in Ihrem Haushalt?



Basis: Befragte ab 17 Jahren n=2.000, davon Befragte mit privatem Pkw/Geschäftswagen im Haushalt n=1.604; Angaben in %; ggf. rundungsbedingte Differenzen