

**Mobilitätsmonitor 2025**

**Vertraulich!**

**Nachdruck, Vervielfältigung oder Veröffentlichung dieser Daten, ganz oder teilweise, nur mit Genehmigung des  
INSTITUTS FÜR DEMOSKOPIE ALLENSBACH**

## INHALT

	Seite
VORBEMERKUNG .....	1
DIE BÜRGER SEHEN EINEN ENORMEN MODERNISIERUNGS- BEDARF .....	2
IMMER KRITISCHERE BILANZ DER INFRASTRUKTUR.....	6
Besondere Probleme der Bahn.....	9
AGENDA DER BEVÖLKERUNG FÜR DIE VERKEHRS- INFRASTRUKTUR.....	15
Erwartungen an die neue Regierung .....	16
UNVERÄNDERT STABILE MOBILITÄTSMUSTER .....	22
WACHSENDE AUFGESCHLOSSENHEIT FÜR E-MOBILITÄT .....	25
RÜCKKLÄUFIGE AUSEINANDERSETZUNG MIT KLIMASCHUTZ .....	35

## ANHANG

Untersuchungsdaten  
Statistik der befragten Personengruppe  
Fragebogenauszug mit Anlagen

## VORBEMERKUNG

Die Entwicklung der individuellen Mobilität hängt nicht zuletzt von den zur Verfügung stehenden Mobilitätsoptionen und der Verkehrsinfrastruktur ab. Die Infrastruktur rückt immer mehr in den Vordergrund, da die Folgen jahrzehntelanger unzureichender Investitionen immer sichtbarer werden und immer mehr Unternehmen und Bürger unmittelbar betreffen. Der Zustand der Infrastruktur, wie er von der Bevölkerung bewertet und erlebt wird, ist daher diesmal ein Themenschwerpunkt des aktuellen Mobilitätsmonitors. Im Mittelpunkt stehen die persönliche Betroffenheit durch Mängel der Infrastruktur, die Bewertung des Zustands von Straßennetz, Schiene, ÖPNV, Ladeinfrastruktur und Digitalisierung sowie die Erwartungen der Bürger an die neue Bundesregierung und ihre Infrastrukturagenda.

Darüber hinaus schreibt der Mobilitätsmonitor 2025 die Entwicklung der individuellen Mobilitätsmuster fort, die Veränderungsspielräume und -bereitschaft bei der Nutzung der verschiedenen Mobilitätsoptionen speziell auch in Bezug auf Elektromobilität. Die Ergebnisse zeigen, dass nach Jahren stagnierender Potentiale und verfestigter Vorbehalte gegenüber Elektromobilität die Aufgeschlossenheit gegenüber Elektroautos wächst.

Der Mobilitätsmonitor 2025, der im Auftrag der Deutschen Akademie der Technikwissenschaften, acatech, durchgeführt wurde, stützt sich auf 1.031 Interviews mit einem repräsentativen Querschnitt der Bevölkerung ab 16 Jahre, die zwischen dem 27. Februar und 11. März 2025 durchgeführt wurden. Den vorliegenden Kommentarband ergänzt ein Tabellenband, der alle Ergebnisse nach Stadt und Land, Altersgruppen, sozialen Schichten und weiteren analytischen Untergliederungen dokumentiert. Die Untersuchungsdaten, die Zusammensetzung der Stichprobe und ein Originalfragebogen sind im Anhang dieses Berichts zusammengestellt.

Allensbach am Bodensee,  
am 21. März 2025

INSTITUT FÜR DEMOSKOPIE ALLENSBACH

## DIE BÜRGER SEHEN EINEN ENORMEN MODERNISIERUNGSBEDARF

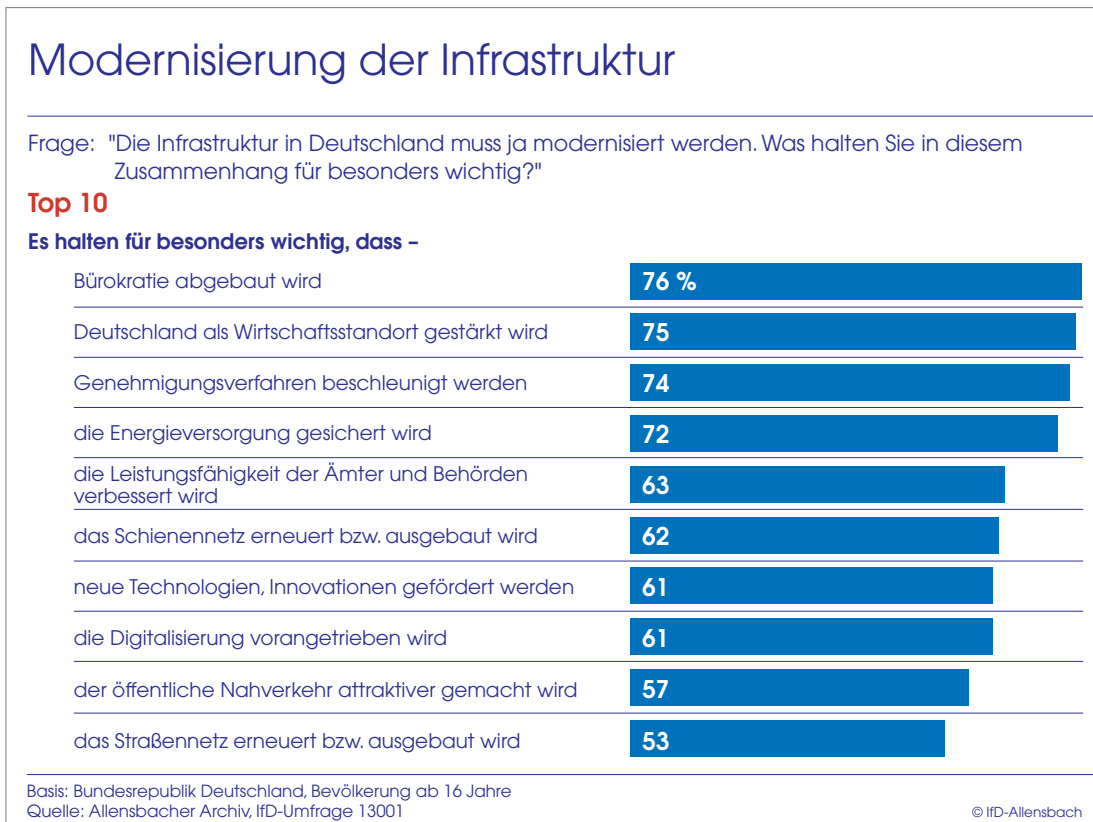
Für die Bevölkerung steht außer Frage, dass in den vergangenen Jahrzehnten zu wenig in die Infrastruktur investiert wurde und es daher einen umfassenden und gravierenden Modernisierungsbedarf gibt. So kritisch mittlerweile Teile der Verkehrsinfrastruktur bewertet werden, fokussieren sich die Bürger keineswegs nur auf die Sanierung von Bahnstrecken und Straßen, sondern sehen die Stärkung der Infrastruktur als komplexe Herausforderung, die auch die Leistungsfähigkeit des Staates, Genehmigungsprozesse, energiepolitische Weichenstellungen und die Förderung von Innovationen und Digitalisierung umfasst.

So hält es die überwältigende Mehrheit für vordringlich, dass

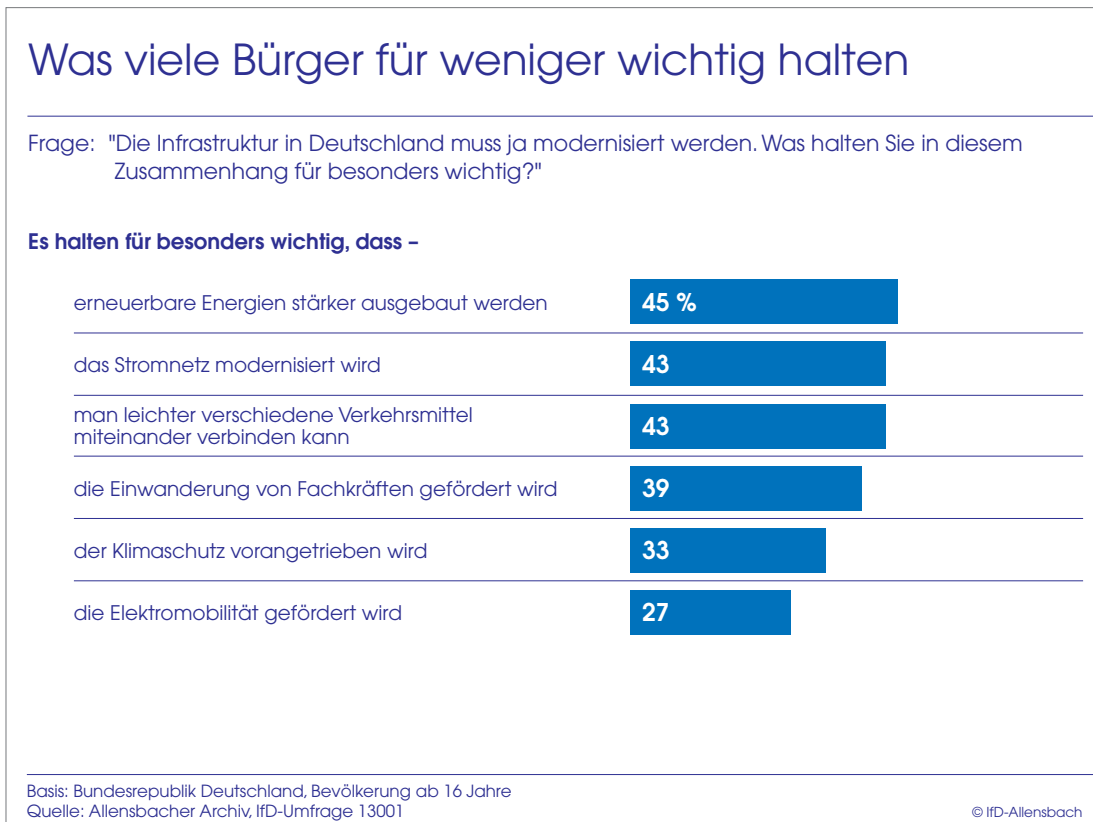
- Bürokratie abgebaut wird,
- Deutschland als Wirtschaftsstandort gestärkt wird,
- Genehmigungsverfahren beschleunigt werden,
- die Energieversorgung gesichert wird und
- die Leistungsfähigkeit der Ämter und Behörden verbessert wird.

Drei Vierteln der Bürger ist bewusst, dass es nicht gelingen wird, die Infrastruktur in absehbarer Zeit zu modernisieren, wenn nicht die staatlichen Rahmenbedingungen tiefgreifend verändert werden – durch Bürokratieabbau, beschleunigte Prozesse und eine leistungsfähigere Verwaltung.

Diese Aspekte rangieren in der Modernisierungsagenda der Bevölkerung noch vor der Sanierung von Schienen- und Straßennetz, der Stärkung des ÖPNV und der Förderung von Innovationen und Digitalisierung. Alle diese Herausforderungen hält jedoch ebenfalls die Mehrheit für dringlich, insbesondere die Sanierung des Schienennetzes und die Förderung von Innovationen und Digitalisierung: 62 Prozent halten die Sanierung und den Ausbau des Schienennetzes für dringlich, 61 Prozent die Förderung von Innovationen und Digitalisierung.



Zu den Aufgaben, die in der Modernisierungsagenda der Bevölkerung niedriger rangieren, zählen vor allem die Förderung von E-Mobilität, regenerativen Energien und Klimaschutz, die bessere Verzahnung verschiedener Mobilitätsoptionen und die Modernisierung der Stromnetze. Während 72 Prozent die Sicherung der Energieversorgung für vordringlich halten, messen nur 43 Prozent in diesem Zusammenhang den Stromnetzen große Bedeutung bei – ein Indiz, dass die Voraussetzungen für eine sichere Energieversorgung und gerade auch die Bedeutung der Stromnetze zu wenig reflektiert werden.

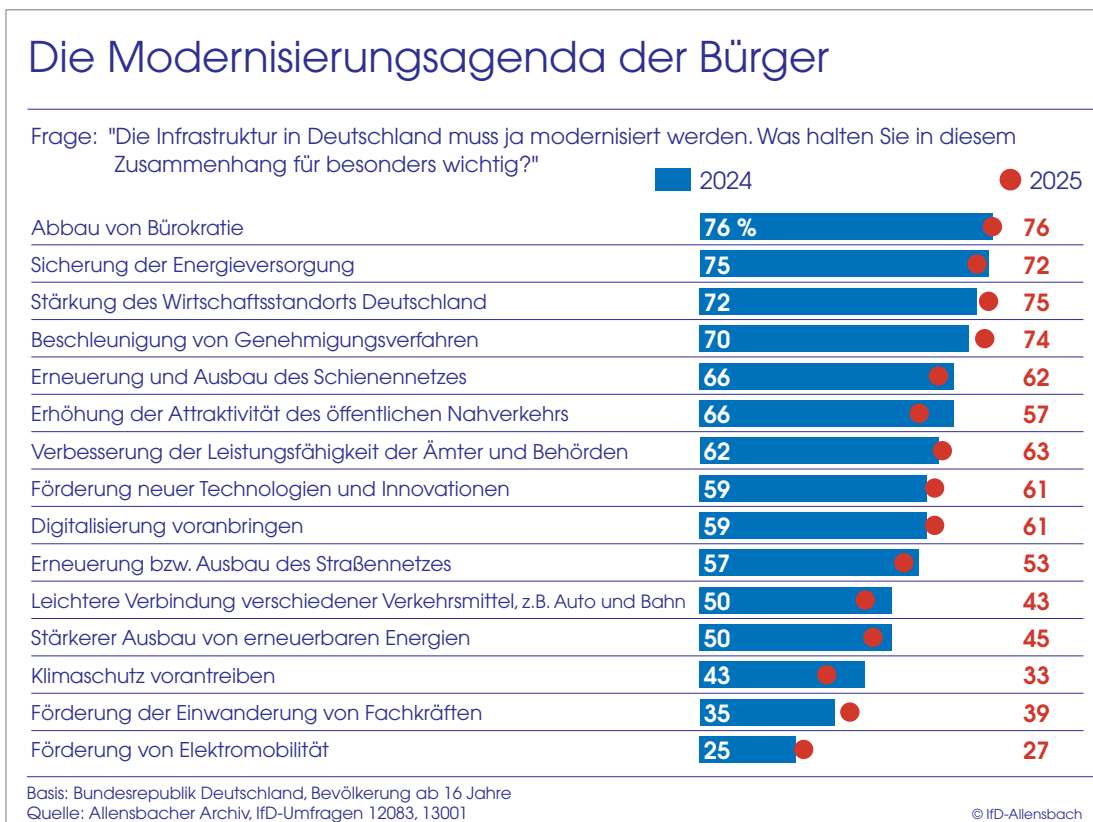


Die Vorstellungen der Bevölkerung, wo vor allem zugunsten einer Modernisierung der Infrastruktur angesetzt werden muss, haben sich in den letzten 12 Monaten nur in einigen Punkten verändert; die Veränderungen spiegeln jedoch die wachsende Beunruhigung über die wirtschaftliche Lage und den Investitionsstau, aber auch das sinkende Interesse an Klimaschutz wider. So werden der Stärkung des Wirtschaftsstandortes und der Beschleunigung von Genehmigungsverfahren heute noch mehr Bedeutung beigemessen als bereits vor einem Jahr; damals maßen 70 Prozent der Beschleunigung von Genehmigungsverfahren große Bedeutung bei, aktuell 74 Prozent. Auch der Förderung der Einwanderung von Fachkräften misst die Bevölkerung heute mehr Bedeutung bei als noch vor einem Jahr, allerdings immer noch auf relativ niedrigem Niveau: Anfang 2024 hielten es 35 Prozent für dringlich, auch die Einwanderung von Fachkräften zu fördern, aktuell 39 Prozent. Zumindest tendenziell ist auch die Bedeutung gewachsen, die die Bevölkerung der Förderung von Innovationen und speziell Digitalisierung zuschreibt ebenso der Förderung von

Elektromobilität. Nach wie vor rangiert die Förderung von Elektromobilität in der Modernisierungsagenda der Bürger jedoch weit unten. Vor einem Jahr hielten 25 Prozent die Förderung von E-Mobilität für vordringlich, aktuell 27 Prozent. An späterer Stelle wird allerdings dokumentiert, dass die Haltung der Bevölkerung zur Elektromobilität stärker in Bewegung gekommen ist, als es dieser moderate Anstieg im Rahmen der Modernisierungsagenda erkennen lässt.

Zu den Zielen, die in der Agenda der Bevölkerung zurückgestuft wurden, gehören dagegen vor allem die Forcierung von Klimaschutz, der Ausbau regenerativer Energien, die Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV und die bessere Verbindung verschiedener Mobilitätsoptionen wie beispielsweise Auto und Bahn.

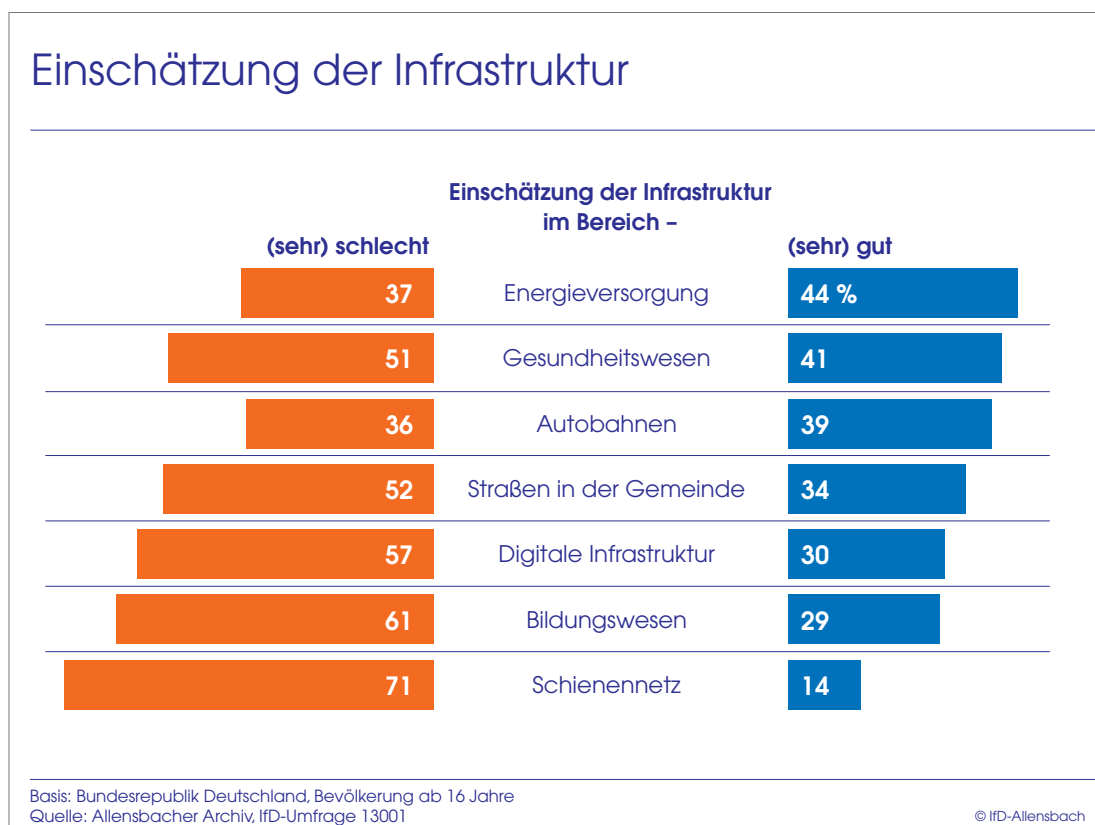
Schaubild 3



## IMMER KRITISCHERE BILANZ DER INFRASTRUKTUR

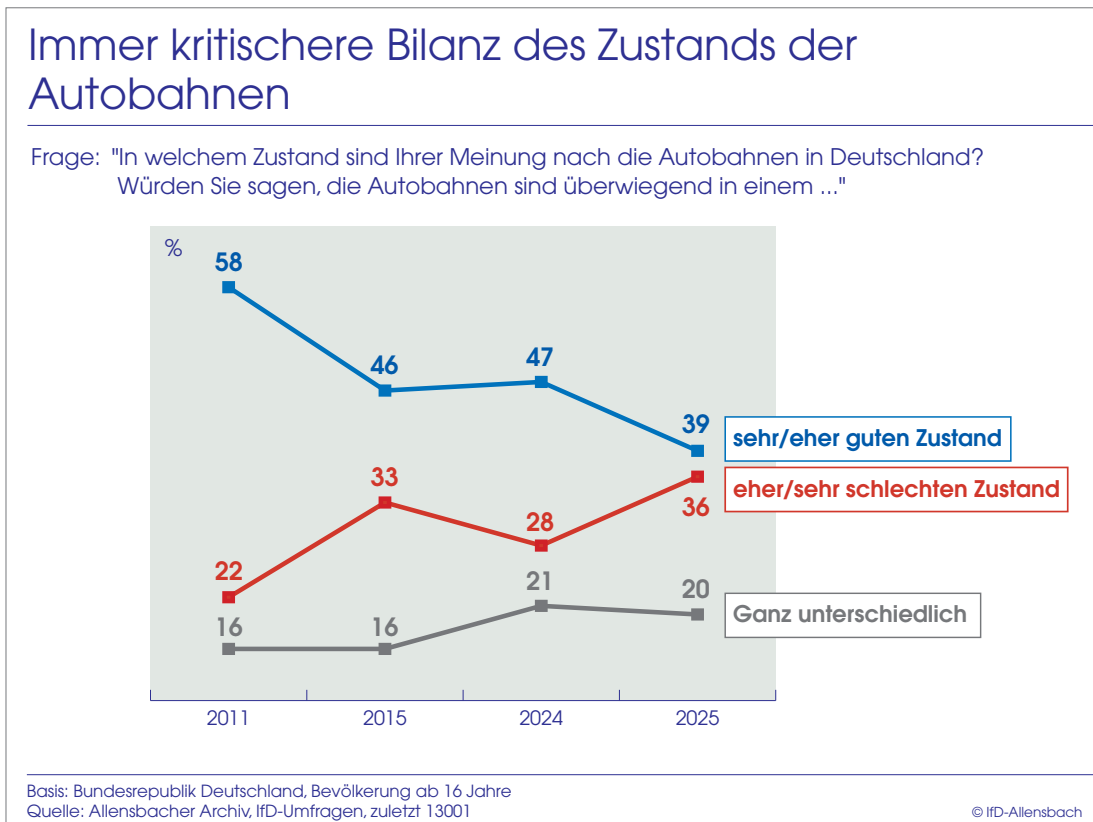
Die Bevölkerung stellt der Infrastruktur in Deutschland auf den unterschiedlichsten Feldern ein überwiegend kritisches Zeugnis aus. Das gilt insbesondere für das Schienennetz, aber auch für das Bildungswesen, die digitale Infrastruktur, das Gesundheitswesen und die Straßen im Nahbereich, in der eigenen Gemeinde: 71 Prozent fällen ein kritisches Urteil über das Schienennetz, 61 Prozent in Bezug auf die Infrastruktur des Bildungswesens, 57 Prozent in Bezug auf die digitale Infrastruktur. Auch die Infrastruktur des Gesundheitswesens wird überwiegend kritisch bewertet, anders als noch vor wenigen Jahren. Die Bevölkerung hat generell den Eindruck, dass die Infrastruktur, die die Basis für die Leistungsfähigkeit der einzelnen Bereiche ist, erodiert. Das gilt für das Gesundheitswesen wie das Bildungssystem und die Verkehrsinfrastruktur.

Schaubild 4



Das Autobahnnetz und der Zustand der Autobahnen wird zwar weniger kritisch gesehen als der Zustand der Straßen im Nahbereich, in der eigenen Region. Während 52 Prozent eine kritische Bilanz der Straßen in ihrem Nahbereich ziehen, fällen nur 36 Prozent ein vergleichbar kritisches Urteil in Bezug auf die Autobahnen. Gerade in Bezug auf die Autobahnen hat sich jedoch die Bilanz der Bevölkerung in den letzten Jahren gravierend verschlechtert: 2011 waren noch 58 Prozent überzeugt, dass das Autobahnnetz in einem guten oder sogar sehr guten Zustand ist, heute sind davon nur noch 39 Prozent überzeugt. Gegenläufig ist die Einschätzung, dass sich die Autobahnen in einem schlechten Zustand befinden, von 22 auf 36 Prozent angestiegen.

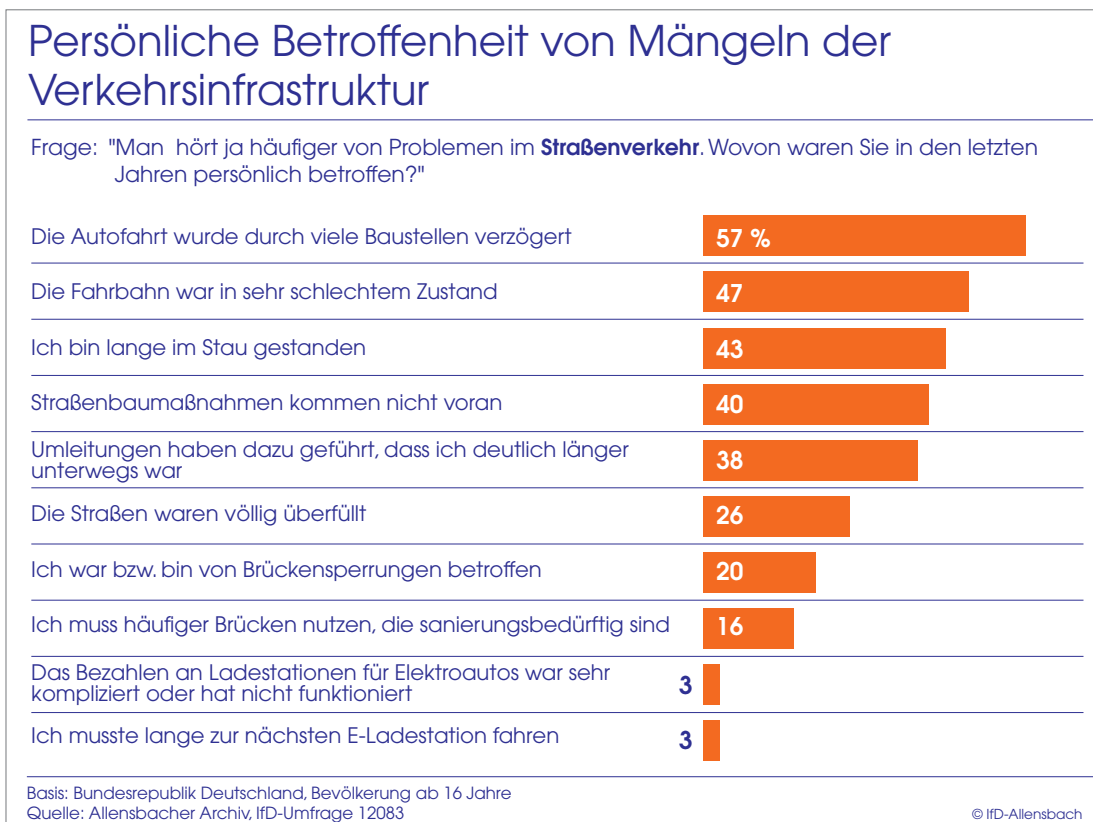
Schaubild 5



Weite Teile der Bevölkerung sind mittlerweile von den Mängeln in der Verkehrsinfrastruktur persönlich betroffen. 57 Prozent haben in den letzten Jahren erlebt, dass Autofahrten durch viele Baustellen verzögert wurden, 43 Prozent, dass sie lange im Stau standen. Knapp jeder Zweite hat Fahrbahnen in sehr schlechtem Zustand

erlebt, 38 Prozent mussten aufgrund von Umleitungen deutlich längere Wegezeiten in Kauf nehmen. Viele haben auch den Eindruck, dass Straßenbaumaßnahmen sich zu lange hinziehen und oft kaum vorankommen: 40 Prozent berichten von solchen Beobachtungen. Auch das Thema Brückensanierungen beschäftigt die Bevölkerung zunehmend. Jeder Fünfte ist aktuell von Brückensperrungen betroffen, 16 Prozent müssen häufiger Brücken nutzen, die nach ihrem Eindruck sanierungsbedürftig sind. Dagegen betreffen die Defizite in der Ladeinfrastruktur für Elektromobile bisher nur eine kleine Minderheit von 3 Prozent. Dies geht aber primär darauf zurück, dass bisher nur eine kleine Minderheit Elektromobile nutzt; die Bilanz, die die Bevölkerung insgesamt in Bezug auf die Ladeinfrastruktur zieht, verbessert sich zwar kontinuierlich, zeigt aber nach wie vor erhebliche Defizite.

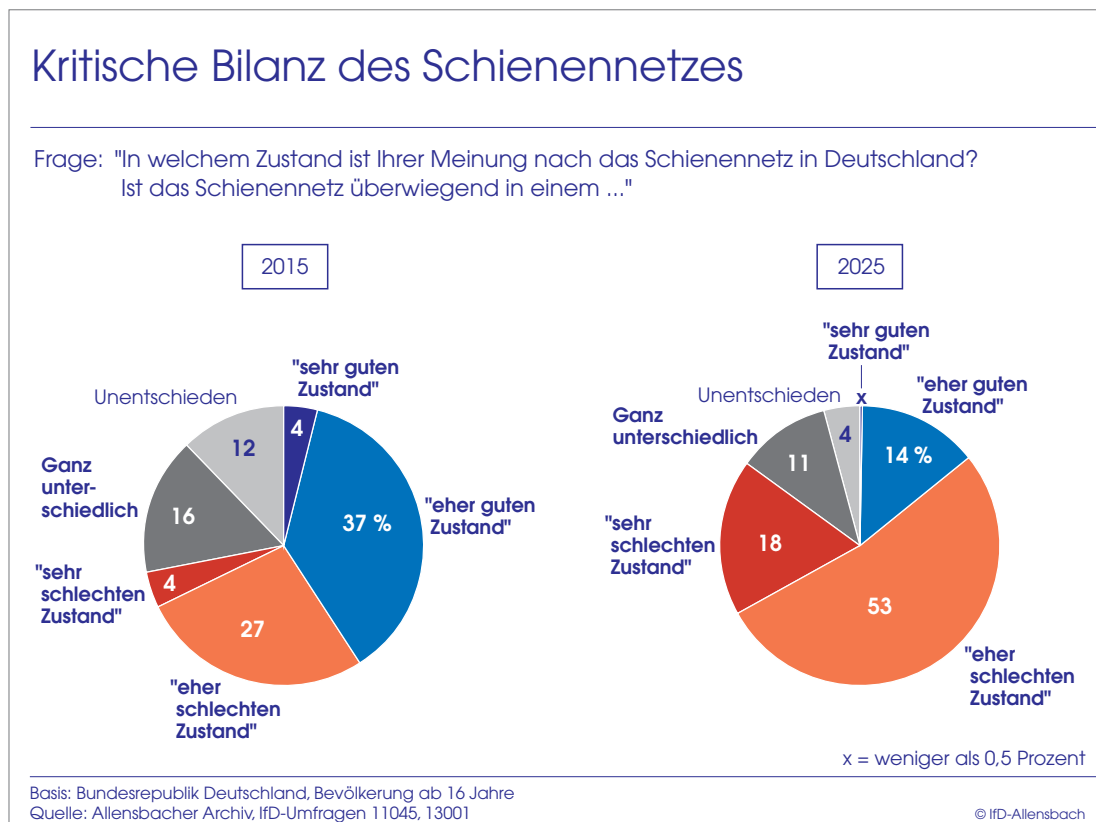
Schaubild 6



## Besondere Probleme der Bahn

Noch wesentlich größer und umfassender werden die Probleme der Bahn gesehen, bei der die Folgen der jahrzehntelang zu geringen Investitionen immer deutlicher und auch von der Bevölkerung erlebt werden. Vor 10 Jahren waren noch 41 Prozent der Bevölkerung überzeugt, dass sich das Schienennetz im Großen und Ganzen in einem guten Zustand befindet; das glauben zurzeit nur noch 14 Prozent. 71 Prozent konstatieren Defizite, nur noch 11 Prozent gehen davon aus, dass das Schienennetz in Teilen Defizite aufweist, in Teilen aber zufriedenstellend ist.

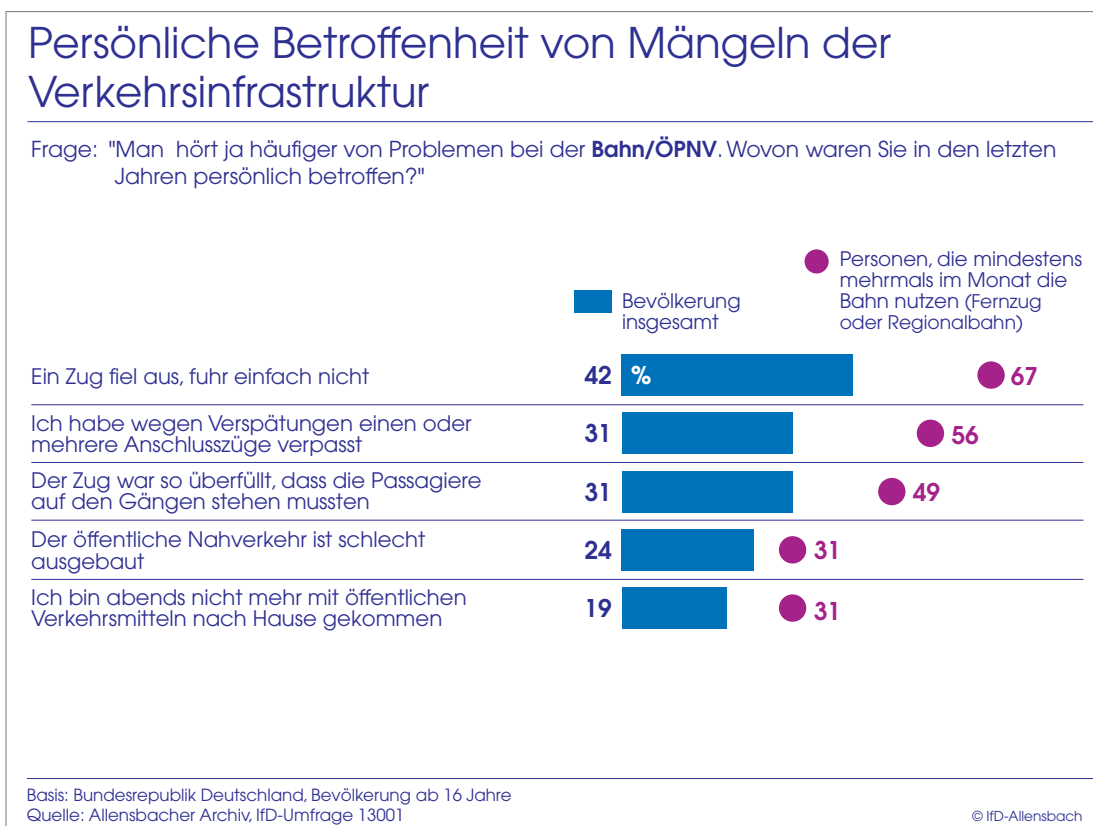
Schaubild 7



Weite Teile der Bevölkerung berichten mittlerweile von Defiziten im alltäglichen Betrieb der Bahn: 42 Prozent haben erlebt, dass ein Zug ausfiel, 31 Prozent, dass sie wegen Verspätungen ihre Anschlusszüge verpasst haben, ebenso viele berichten von überfüllten Zügen, 24 Prozent zudem von einem unzureichenden Ausbau des

öffentlichen Nahverkehrs. Dass die Anteile nicht noch signifikant höher sind, liegt nur daran, dass ein erheblicher Teil der Bevölkerung nur selten Fern- und Regionalbahnen nutzt. Diejenigen, die mindestens mehrmals im Monat von dieser Mobilitätsoption Gebrauch machen, berichten noch weitaus häufiger von Mängeln im alltäglichen Betrieb. So haben 67 Prozent dieser Bahnfahrer schon erlebt, dass Züge ausfielen, 56 Prozent, dass sie wegen Verspätungen ihre Anschlüsse verpassten, 49 Prozent berichten von überfüllten Zügen.

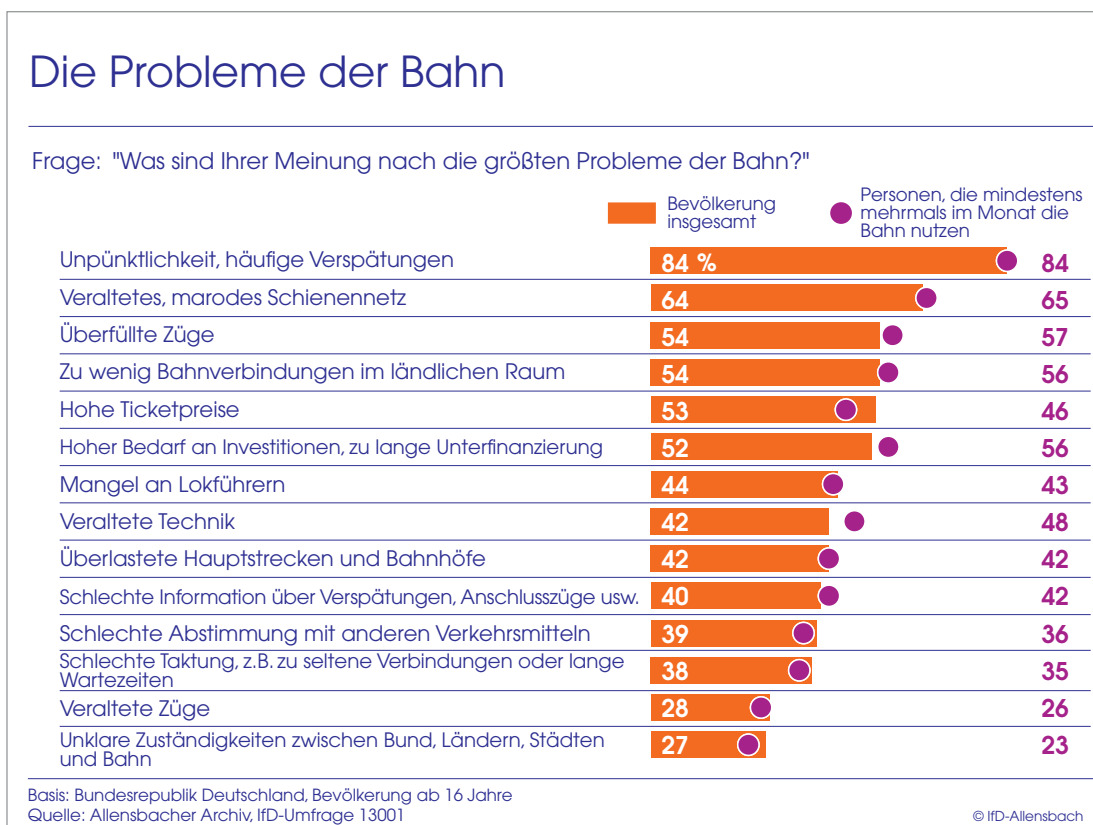
Schaubild 8



Die Bevölkerung assoziiert mit der Bahn nicht nur Zugausfälle, Verspätungen und teilweise Überfüllung, sondern auch ein veraltetes, marodes Schienennetz, zu wenig Verbindungen im ländlichen Raum, Unterfinanzierung und teilweise auch einen Mangel an Lokführern, veraltete Technik, überlastete Hauptstrecken und unzureichende Information über Verspätungen. 84 Prozent der Bevölkerung sehen in der Unpünktlichkeit eines der größten Probleme der Bahn, zwei Drittel in dem

veralteten, maroden Schienennetz, 54 Prozent in unzureichenden Bahnverbindungen im ländlichen Raum. 52 Prozent halten die lange Unterfinanzierung für eines der größten Probleme, 42 Prozent auch die veraltete Technik. Regelmäßige Bahnfahrer kritisieren die veraltete Technik überdurchschnittlich wie auch die lange Unterfinanzierung der Bahn. Dagegen monieren sie die Höhe der Ticketpreise unterdurchschnittlich: Während 53 Prozent der Bevölkerung in hohen Ticketpreisen eines der Hauptprobleme der Bahn sehen, stimmen hier nur 46 Prozent der regelmäßigen Bahnfahrer zu.

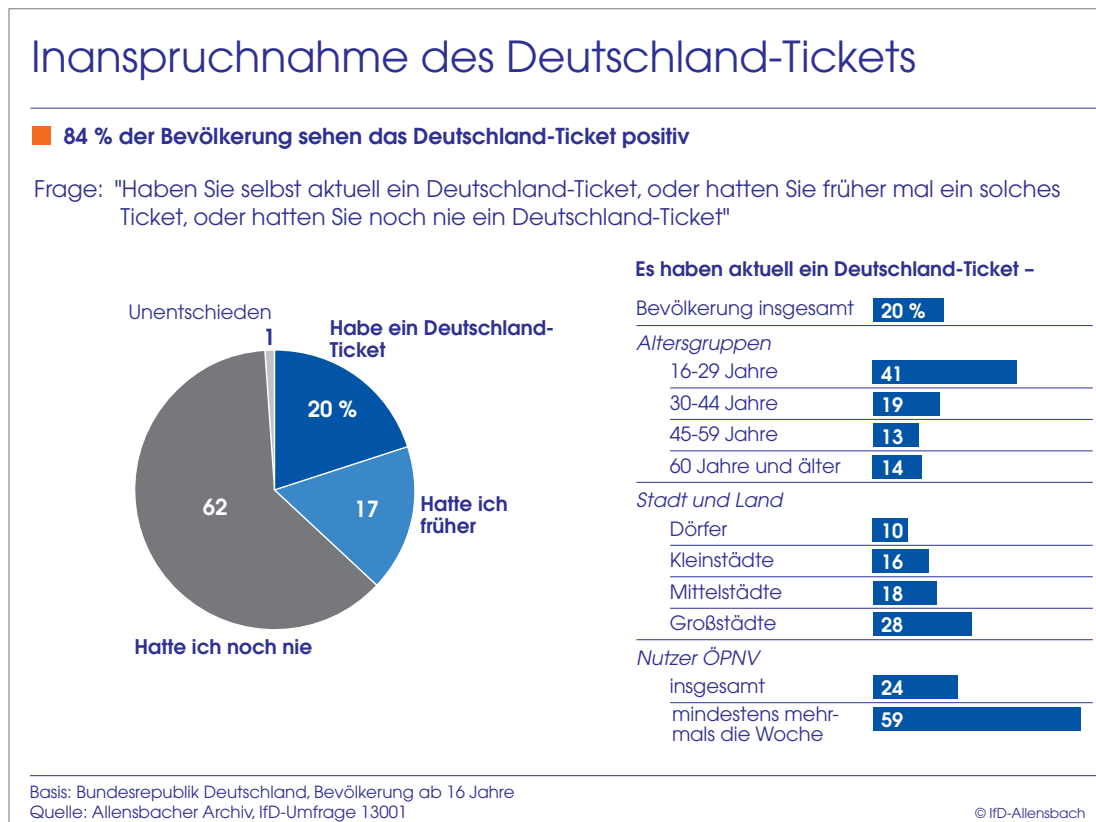
Schaubild 9



Dass hohe Ticketpreise aktuell tendenziell weniger als besonders großes Problem der Bahn gewertet werden, hat teilweise auch mit dem Deutschland-Ticket zu tun, das von der überwältigenden Mehrheit der Bevölkerung positiv bewertet wird: 84 Prozent der Bevölkerung halten das Deutschland-Ticket für eine gute und sinnvolle Maßnahme. 20 Prozent besitzen zurzeit ein Deutschland-Ticket, weitere 17 Prozent besaßen ein

solches Ticket früher. Nutzer des Deutschland-Tickets sind vor allem unter 30-Jährige, Einwohner von Großstädten und regelmäßige Nutzer des ÖPNV. Von den unter 30-Jährigen besitzen aktuell 41 Prozent ein Deutschland-Ticket, von den 30- bis 44-Jährigen jeder Fünfte. Auf dem Land macht nur jeder Zehnte von dieser Option Gebrauch, in den großen Städten dagegen 28 Prozent. Besonders intensiv wird es von den regelmäßigen Nutzern des ÖPNV in Anspruch genommen: 59 Prozent derjenigen, die mehrmals in der Woche den öffentlichen Nahverkehr nutzen, sind zurzeit im Besitz eines Deutschland-Tickets.

Schaubild 10



Zurzeit kostet das Deutschland-Ticket monatlich 58 Euro. Knapp jeder fünfte derzeitige Nutzer des Tickets empfindet diesen Preis als zu hoch und beziffert den Preis, mit dem das Ticket auch künftig persönlich attraktiv bleibt, auf unter 50 Euro. Ein weiteres Fünftel verortet den akzeptablen Preis zwischen 50 und 60 Euro, 21 Prozent bei 60 bis 70 Euro und ein weiteres Fünftel bei 70 Euro und mehr.

Ehemalige Nutzer des Deutschland-Tickets sind wesentlich preispfindlicher. Von ihnen beziffert knapp jeder Dritte den akzeptablen Preis auf weniger als 50 Euro, jeder Fünfte auf 60 Euro und mehr. Entsprechend kann davon ausgegangen werden, dass ein Teil der ehemaligen Nutzer auch aufgrund der Preiserhöhung zurzeit kein Deutschland-Ticket besitzt.

Schaubild 11

Preissensibilität			
Frage: "Was dürfte das Deutschland-Ticket höchstens kosten, damit es für Sie attraktiv wäre bzw. attraktiv bleibt?"			
	Bevölkerung insgesamt	Nutzer Deutschland-Ticket	Ehemalige Nutzer des Deutschland-Tickets
	%	%	%
Unter 50 Euro	<b>19</b>	<b>18</b>	<b>31</b>
50 bis 60 Euro	<b>12</b>	<b>20</b>	<b>19</b>
60 bis 70 Euro	<b>8</b>	<b>21</b>	<b>11</b>
70 bis 100 Euro	<b>7</b>	<b>19</b>	<b>9</b>
Mehr als 100 Euro	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>-</b>
Kommt für mich grundsätzlich nicht in Frage	<b>30</b>	<b>-</b>	<b>6</b>
Unentschieden, schwer zu sagen	<b>23</b>	<b>21</b>	<b>24</b>
	100	100	100

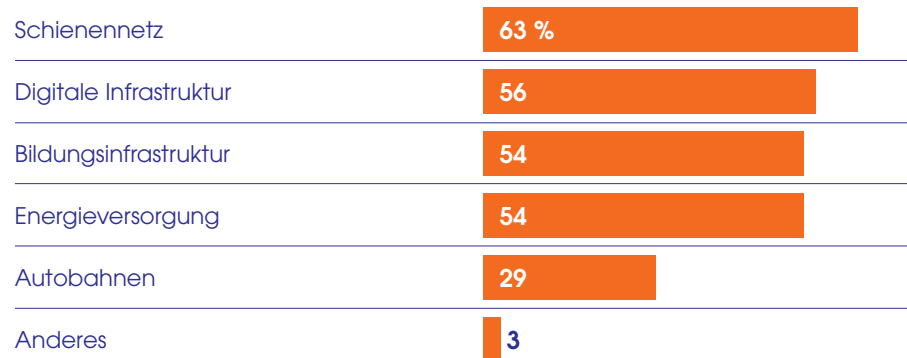
Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahre  
 Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 13001

© IfD-Allensbach

Die Bahn wird von den Bürgern auch als der Infrastrukturbereich gesehen, in dem ein besonders großer Investitionsbedarf besteht. 63 Prozent sind überzeugt, dass besonders in das Schienennetz investiert werden sollte, gefolgt von der digitalen Infrastruktur, dem Bildungsbereich und der Energieversorgung, wo jeweils gut die Hälfte der Bevölkerung besonders großen Investitionsbedarf sieht. Deutlich geringer wird der Investitionsbedarf für das Autobahnnetz veranschlagt; das hat auch damit zu tun, dass die Baustellen auf vielen Autobahnen bei den Bürgern den Eindruck erwecken, dass in diesem Sektor bereits viel investiert wird.

## Besonders großer Investitionsbedarf für das Schienennetz

Frage: "In welchen Bereichen sehen Sie den größten Investitionsbedarf, wenn es um die Infrastruktur in Deutschland geht: beim Schienennetz, den Autobahnen, der digitalen Infrastruktur, der Energieversorgung, bei der Bildungsinfrastruktur, oder wo sonst?"



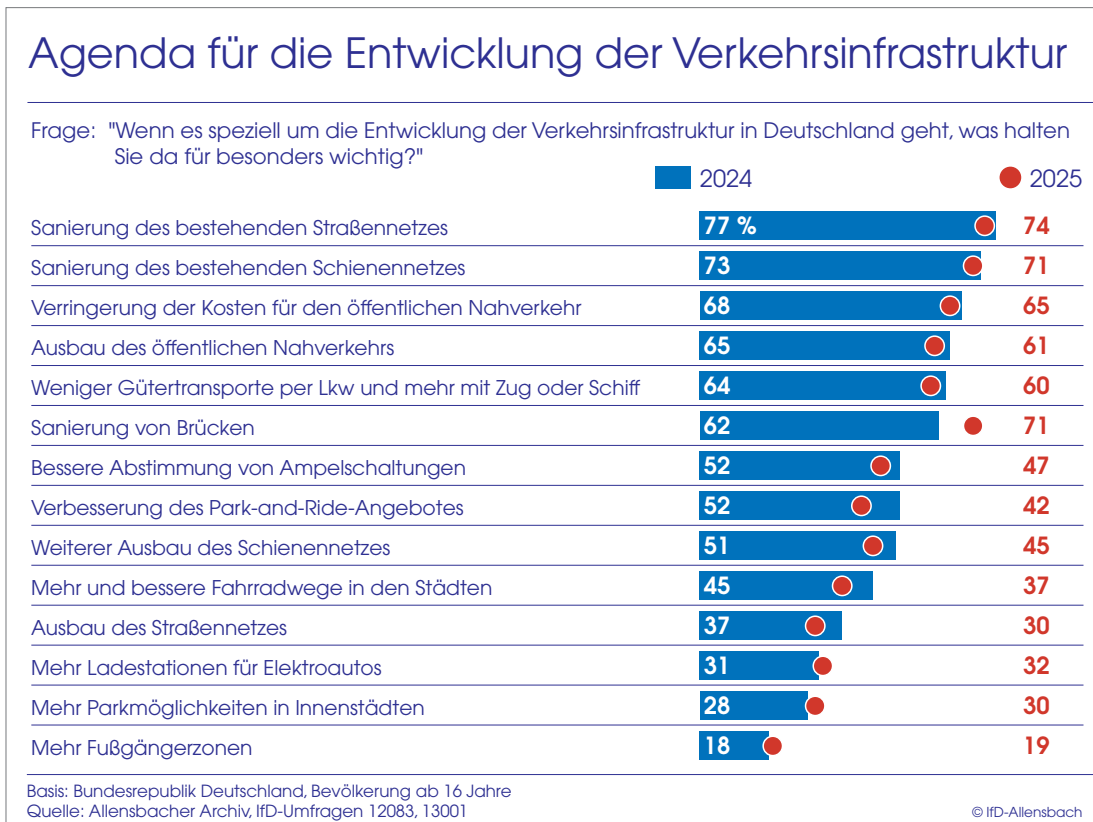
Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahre  
 Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 13001

© IfD-Allensbach

## AGENDA DER BEVÖLKERUNG FÜR DIE VERKEHRSINFRASTRUKTUR

Die Bevölkerung sieht in Bezug auf die Verkehrsinfrastruktur enormen Handlungsbedarf, auch weit über die Sanierung von Schienen-, Straßennetz und Brücken hinaus. So hält es die große Mehrheit auch für notwendig, den öffentlichen Nahverkehr auszubauen und durch eine moderate Preispolitik Anreize für die Nutzung zu setzen. Auch die Verlagerung eines Teils der Gütertransporte von der Straße auf die Schiene und auf Schiffswege ist aus Sicht von annähernd zwei Dritteln der Bevölkerung wichtig. Darüber hinaus fordern viele einen Ausbau des Schienennetzes, eine Verbesserung des Park-and-Ride-Angebotes, die Nutzung von Digitalisierung für eine bessere Abstimmung von Ampelschaltungen sowie mehr und bessere Fahrradwege in den Städten.

Die Rangfolge der Maßnahmen zur Stärkung der Verkehrsinfrastruktur hat sich in letzter Zeit nur wenig verändert, mit einer Ausnahme: Die Sanierung von Brücken ist unter dem Eindruck des beunruhigenden Einsturzes der Carolabrücke in Dresden in der Dringlichkeit hochgestuft worden und liegt nun fast gleichauf mit der Sanierung von Straßen- und Schienennetz: 74 Prozent halten es für besonders wichtig, das Straßennetz zu sanieren, 72 Prozent die Sanierung des bestehenden Schienennetzes, 71 Prozent die Sanierung von Brücken. Dagegen wird einem besseren Park-and-Ride-Angebot, mehr Fahrradwegen in den Städten und einem Ausbau von Straßen- und Schienennetz zurzeit weniger Bedeutung beigemessen als noch vor einem Jahr.

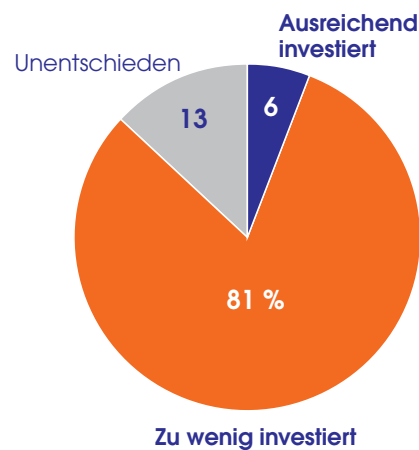


### Erwartungen an die neue Regierung

Der Bevölkerung ist bewusst, dass über längere Zeit zu wenig in die Verkehrsinfrastruktur investiert worden ist. 81 Prozent ziehen diese Bilanz, während lediglich 6 Prozent glauben, dass ausreichend investiert wurde.

## Zu wenig Investitionen

Frage: "Wie sehen Sie das: Ist in den letzten Jahren ausreichend in die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland investiert worden, oder ist zu wenig in den Bau und Erhalt des Straßen- und Schienennetzes investiert worden?"



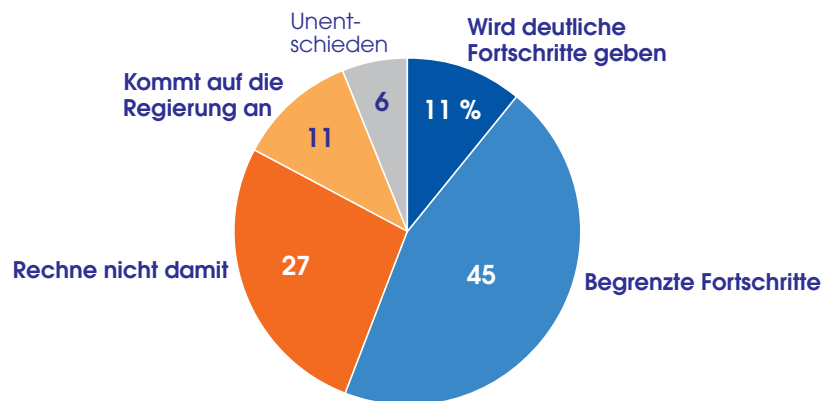
Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahre  
Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 13001

© IfD-Allensbach

Die Mehrheit ist zuversichtlich, dass es hier in dieser Legislaturperiode zumindest begrenzte Fortschritte geben wird: 56 Prozent gehen von Fortschritten bei der Sanierung der Infrastruktur aus, 11 von großen, 45 Prozent von begrenzten Fortschritten, lediglich 27 Prozent sind skeptisch. Bei der Bewertung dieser Ergebnisse ist zu berücksichtigen, dass die Interviews vor der Einigung von CDU/CSU, SPD und Grünen auf einen schuldenfinanzierten Infrastruktur-Fonds stattfanden. Es ist daher davon auszugehen, dass die Hoffnungen auf wirksame Maßnahmen zur Stärkung der Verkehrsinfrastruktur gestiegen sind.

## Die Mehrheit hofft auf Fortschritte in dieser Legislaturperiode

Frage: "Glauben Sie, dass es unter der neuen Bundesregierung deutliche Fortschritte bei der Sanierung der Verkehrsinfrastruktur geben wird, oder nur begrenzte Fortschritte, oder rechnen Sie nicht damit, dass sich die Situation verbessert?"



Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahre  
Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 13001

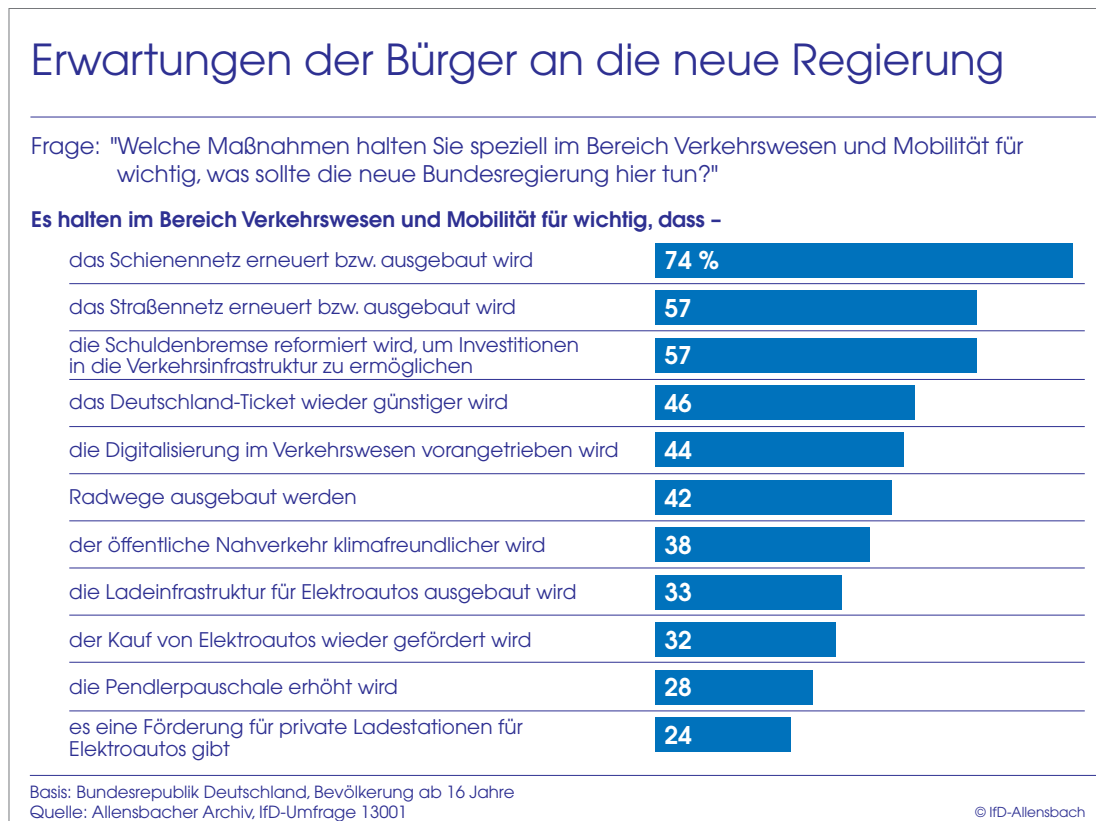
© IfD-Allensbach

Konkret fordern die Bürger, dass sich die neue Regierung in dieser Legislaturperiode vor allem auf die Sanierung des Schienennetzes konzentriert, gefolgt von Investitionen in das Straßennetz. 74 Prozent halten es für wichtig, dass es Fortschritte bei der Sanierung und dem Ausbau des Schienennetzes gibt, 57 Prozent bei der Erneuerung der Straßeninfrastruktur. Knapp jeder Zweite fordert darüber hinaus eine Verbilligung des Deutschland-Tickets, 42 Prozent einen Ausbau der Radwege; 38 Prozent fordern Maßnahmen, um den öffentlichen Nahverkehr klimafreundlicher zu machen. Jeder Dritte hält es für wichtig, dass die neue Regierung E-Mobilität forciert – durch einen Ausbau der Ladeinfrastruktur, aber auch durch eine erneute Kaufprämie.

In der Frage der Finanzierung hat die Mehrheit eine klare Position. In der kontroversen Debatte um schuldenfinanzierte Investitionen votiert die Mehrheit für die Inkaufnahme von Schulden. Die Mehrheit unterstützt in diesem Zusammenhang

sowohl eine Reform der Schuldenbremse als auch einen Infrastrukturfonds. Für eine Reform der Schuldenbremse zugunsten von Infrastrukturinvestitionen sprechen sich 57 Prozent der Bevölkerung aus.

Schaubild 16



Grundsätzlich halten es zwei Drittel der Bevölkerung für richtig, für die rasche Sanierung der Infrastruktur höhere Schulden in Kauf zu nehmen. Lediglich 17 Prozent votieren gegen neue Schulden und für die Finanzierung der notwendigen Investitionen durch Sparmaßnahmen und auch höhere Steuern. Überdurchschnittlich wird eine Ausweitung der Schulden von den höheren sozialen Schichten unterstützt.

### Breite Unterstützung für Inkaufnahme höherer Schulden zugunsten der Infrastruktur

Frage: "Man kann ja unterschiedlicher Meinung darüber sein, ob man für Investitionen in die Infrastruktur höhere Schulden in Kauf nehmen sollte. Darüber unterhalten sich hier zwei. Wer von beiden sagt eher das, was auch Sie denken?"

	Bevölkerung insgesamt	Personen mit hohem sozioökonomischen Status
	%	%
"Wir müssen jetzt rasch viel Geld in die Infrastruktur investieren, auch wenn das bedeutet, dass wir dafür neue Schulden aufnehmen müssen. Mit der Sanierung der Infrastruktur dürfen wir nicht warten, bis sich die finanzielle Lage des Staates verbessert."	<b>65</b>	<b>74</b>
"Das sehe ich anders. Wir dürfen für die Infrastruktur auf keinen Fall neue Schulden aufnehmen. Investitionen in die Infrastruktur sind zwar notwendig, aber wir sollten das Geld dafür an anderer Stelle einsparen oder die Steuern erhöhen."	<b>17</b>	<b>12</b>
Unentschieden	<b>18</b>	<b>14</b>
	100	100

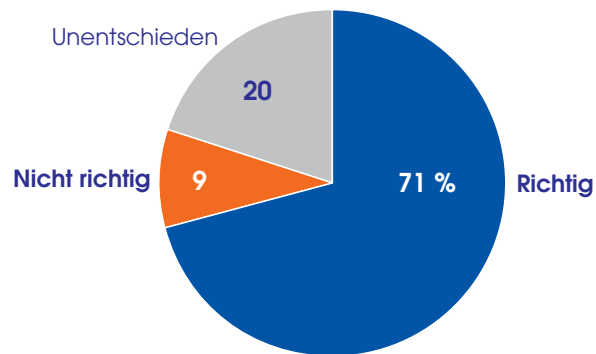
Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahre  
Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 13001

© IfD-Allensbach

Noch breiter ist der Rückhalt für ein Sondervermögen in Form eines Infrastrukturfonds. Ein solches Sondervermögen, das außerhalb des regulären Haushalts Mittel für Infrastrukturinvestitionen bereitstellt, wird von 71 Prozent der Bürger befürwortet; lediglich 9 Prozent sprechen sich dagegen aus. Insgesamt zeigen die Ergebnisse, dass die große Mehrheit rasche und hohe Investitionen in die Infrastruktur für dringlich und eine zumindest vorübergehend deutlich stärkere Verschuldung für vertretbar hält.

## Breite Unterstützung für Infrastrukturfonds

Frage: "Es gibt den Vorschlag, viel mehr Geld für die Sanierung von Straßen, Schienen und Brücken bereitzustellen in Form eines sogenannten Infrastrukturfonds. Durch ein solches Sondervermögen speziell für die Infrastruktur soll sichergestellt werden, dass trotz Schuldenbremse langfristig ausreichend Geld für die Sanierung der Infrastruktur zur Verfügung steht. Halten Sie das alles in allem für richtig oder nicht für richtig?"



Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahre  
 Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfrage 13001

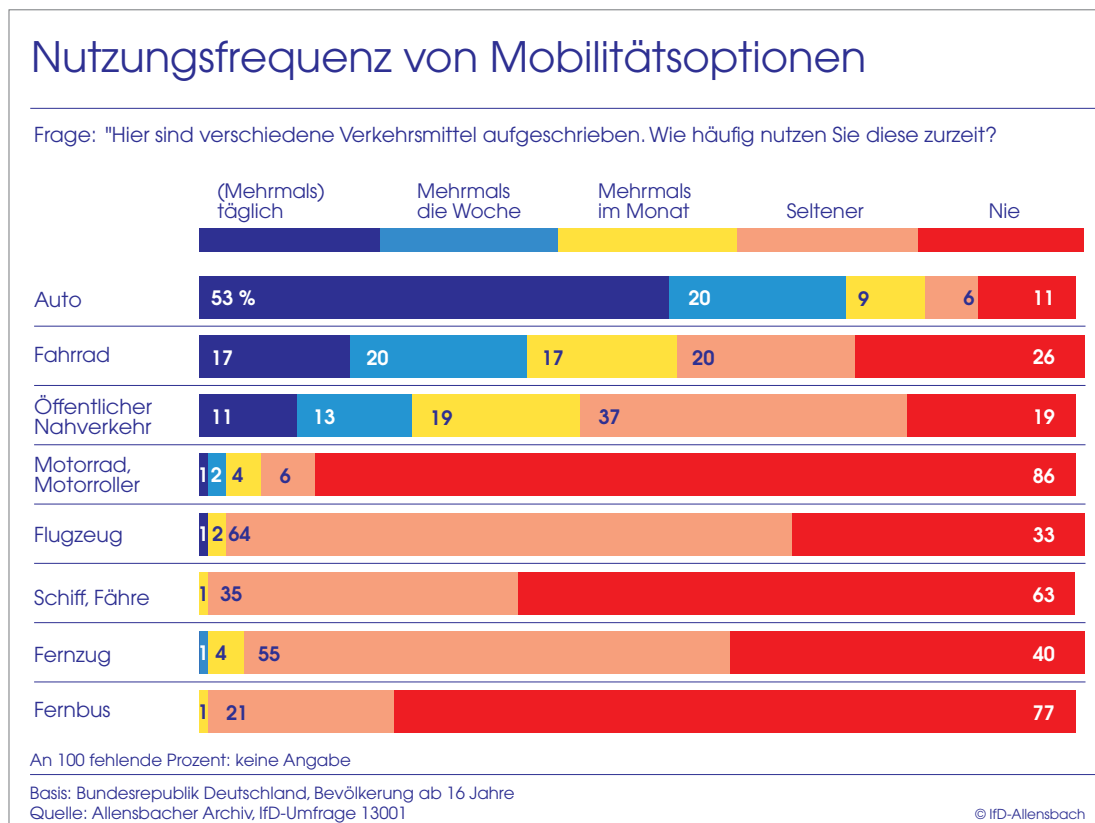
© IfD-Allensbach

## UNVERÄNDERT STABILE MOBILITÄTSMUSTER

Vorstellungen, dass binnen weniger Jahre eine Mobilitätswende erreicht werden könne, sind angesichts der seit Jahren völlig stabilen Mobilitätsmuster der Bevölkerung völlig unrealistisch – zumindest solange die Rahmenbedingungen für die individuelle Mobilität sich nur langsam verändern. Die derzeitigen Rahmenbedingungen begünstigen weder eine verstärkte Verlagerung des Güterverkehrs auf Schienen- und Wasserwege noch eine verstärkte Nutzung des ÖPNV oder von Fahrrädern. Nur während der Pandemie gab es kurzfristig nennenswerte Veränderungen des Mobilitätsverhaltens, die aber nicht nachhaltig waren.

Die bevorzugte und mit Abstand dominierende Mobilitätsoption ist unverändert der Pkw, mit großem Abstand gefolgt von der Nutzung von Fahrrädern und dem öffentlichen Nahverkehr. 73 Prozent der Bevölkerung nutzen täglich oder zumindest mehrmals wöchentlich ihren Pkw, 37 Prozent das Fahrrad, 24 Prozent den öffentlichen Nahverkehr.

Schaubild 19



Die Trendanalyse zeigt, dass die Nutzungsmuster über die letzten Jahre hinweg völlig stabil sind. Die Nutzungsfrequenz von Pkws, Fahrrad und ÖPNV entspricht heute exakt den Mustern von 2019. Die intensivere Nutzung von Fahrrädern, die während der Pandemie zu beobachten war, hat sich wieder auf das Niveau von 2019 zurückgebildet. Auch damals nutzten 17 Prozent täglich das Fahrrad, 21 Prozent mehrmals in der Woche.

Schaubild 20

### Stabile Nutzung von Pkws und Fahrrädern

Frage: "Hier sind verschiedene Verkehrsmittel aufgeschrieben. Wie häufig nutzen Sie diese?"

	Auto			Fahrrad		
	2019	2022	2025	2019	2022	2025
	%	%	%	%	%	%
<b>(Mehr) täglich</b>	<b>52</b>	<b>47</b>	<b>53</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>17</b>
<b>Mehrmals in der Woche</b>	<b>21</b>	<b>23</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>25</b>	<b>20</b>
<b>Mehrmals im Monat</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>18</b>	<b>15</b>	<b>17</b>
<b>Seltener</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>19</b>	<b>20</b>	<b>20</b>
<b>Nie</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>25</b>	<b>21</b>	<b>26</b>

An 100 fehlende Prozent: keine Angabe

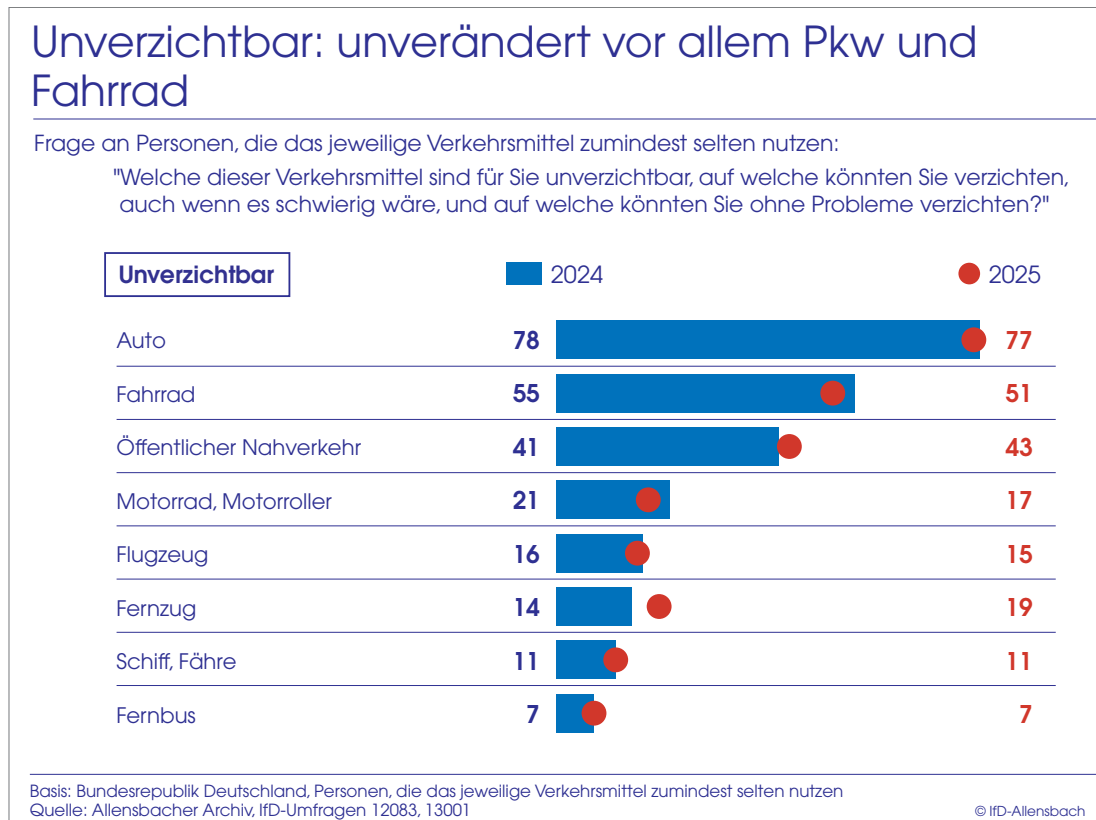
Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahre  
 Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfragen 12000, 12064, 13001

© IfD-Allensbach

Nach wie vor ist der private Pkw auch die Mobilitätsoption, die die überwältigende Mehrheit der Nutzer als unverzichtbar bewertet. 77 Prozent der Nutzer von Pkws bewerten das Auto für sie als unverzichtbar; von den Nutzern von Fahrrädern ziehen 51 Prozent diese Bilanz, von den Nutzern des öffentlichen Nahverkehrs 43 Prozent. Während der private Pkw völlig stabil von mehr als drei Vierteln der Nutzer als unverzichtbar eingestuft wird, ist der Anteil der Fahrradnutzer tendenziell zurückgegangen, die sich nicht vorstellen können, auf das Fahrrad zu verzichten.

Zugenommen hat dagegen der Anteil der Benutzer von Fernzügen, die sich nicht vorstellen können, auf diese Mobilitätsoption zu verzichten; der Anteil betrug im vergangenen Jahr 14 Prozent, aktuell 19 Prozent.

Schaubild 21



## WACHSENDE AUFGESCHLOSSENHEIT FÜR E-MOBILITÄT

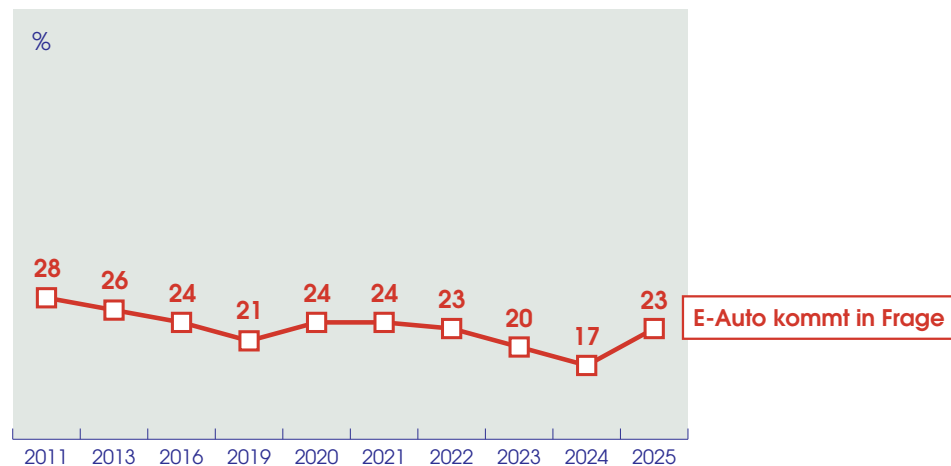
Die Entwicklung der Elektromobilität ist in den vergangenen Jahren weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben. Die kontinuierlichen Bestandsaufnahmen im Rahmen des Mobilitätsmonitors zeigten weit verbreitete und auch verfestigte Vorbehalte gegen Elektromobilität. Der aktuelle Monitor lässt jedoch erkennen, dass die Einschätzung von Elektromobilität in Bewegung gekommen ist und die Vorbehalte in den vergangenen 12 Monaten deutlich zurückgegangen sind. Nach wie vor kritisiert die Mehrheit der Bevölkerung zwar die hohen Kosten für die Anschaffung eines Elektroautos; knapp jeder Zweite hebt in diesem Zusammenhang auch hervor, dass das Auslaufen der staatlichen Kaufprämie die Anschaffung eines Elektromobils weniger attraktiv macht. Die Mehrheit hält auch nach wie vor die Reichweiten für zu gering und die Umweltfreundlichkeit dieser Antriebsart für fragwürdig. Knapp jeder Zweite hält auch die Ladeinfrastruktur für unzureichend, 43 Prozent den Ladevorgang für zu lang und auch die Antriebstechnik von Elektromobilen für noch nicht ausgereift. Alle diese Vorbehalte werden heute jedoch weniger geäußert als noch vor einem Jahr. So ist die Kritik an den Anschaffungskosten von 77 auf 70 Prozent zurückgegangen, die Kritik an der unzureichenden Ladeinfrastruktur von 57 auf 48 Prozent. Die Skepsis, ob die Umweltbilanz von Elektroautos wirklich günstiger ausfällt als bei anderen Antriebstechnologien, ist von 59 auf 50 Prozent zurückgegangen. Besonders stark haben sich Zweifel zurückgebildet, ob das Stromnetz auf eine deutlich höhere Zahl an Elektromobilen vorbereitet ist: Vor einem Jahr wurden diese Zweifel noch von 46 Prozent der Bevölkerung geäußert, aktuell noch von 31 Prozent. Auch die Kritik, dass der Strom für Elektromobile nach wie vor zu einem großen Teil nicht aus regenerativen Energien stammt, wird heute signifikant weniger geäußert als noch vor einem Jahr.



Auch die Entwicklung der weiten Potentiale für Elektromobilität zeigt eine Trendwende. Seit 2021 war die Aufgeschlossenheit für die Anschaffung eines Elektromobils kontinuierlich zurückgegangen. 2021 konnten sich 24 Prozent der Bevölkerung vorstellen, sich ein Elektromobil anzuschaffen, 2023 20 Prozent, 2024 nur noch 17 Prozent. Seither ist das weite Potential wieder auf 23 Prozent angestiegen und damit wieder auf das Niveau von 2022.

## Erstmals wieder steigendes Interesse an E-Mobilität

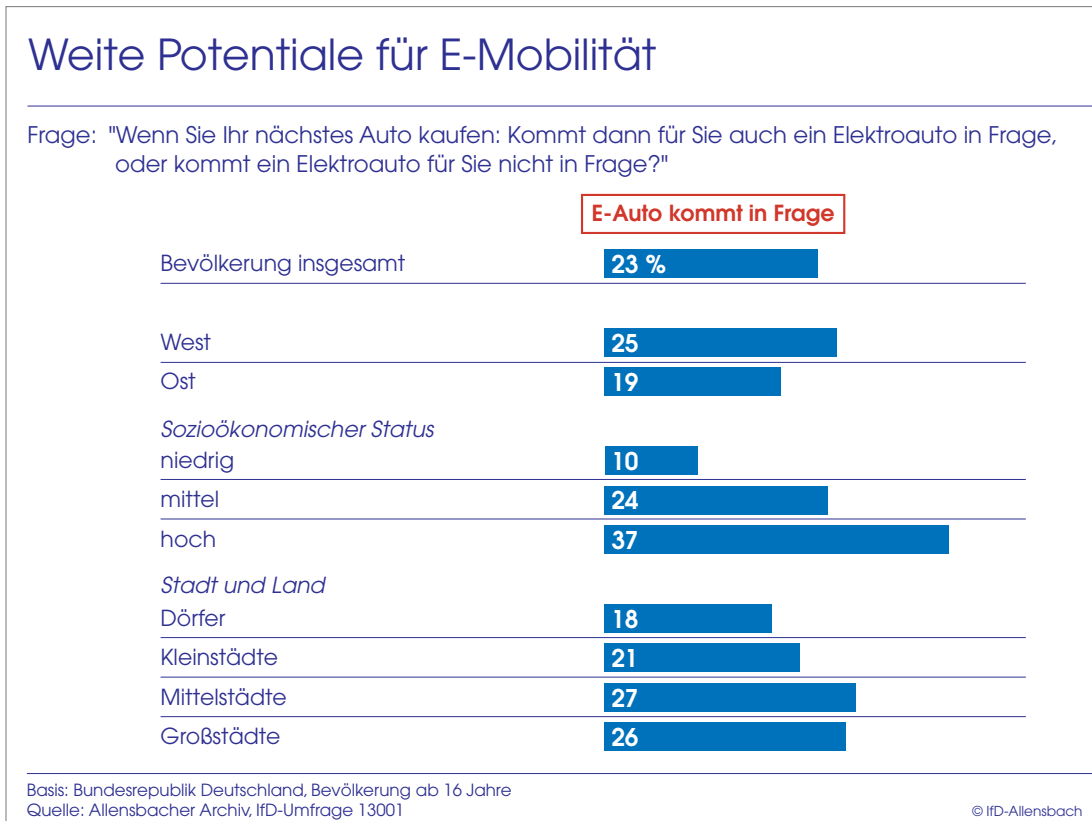
Frage: "Wenn Sie Ihr nächstes Auto kaufen: Kommt dann für Sie auch ein Elektroauto in Frage, oder kommt ein Elektroauto für Sie nicht in Frage?"



Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahre  
Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfragen, zuletzt 13001

© IfD-Allensbach

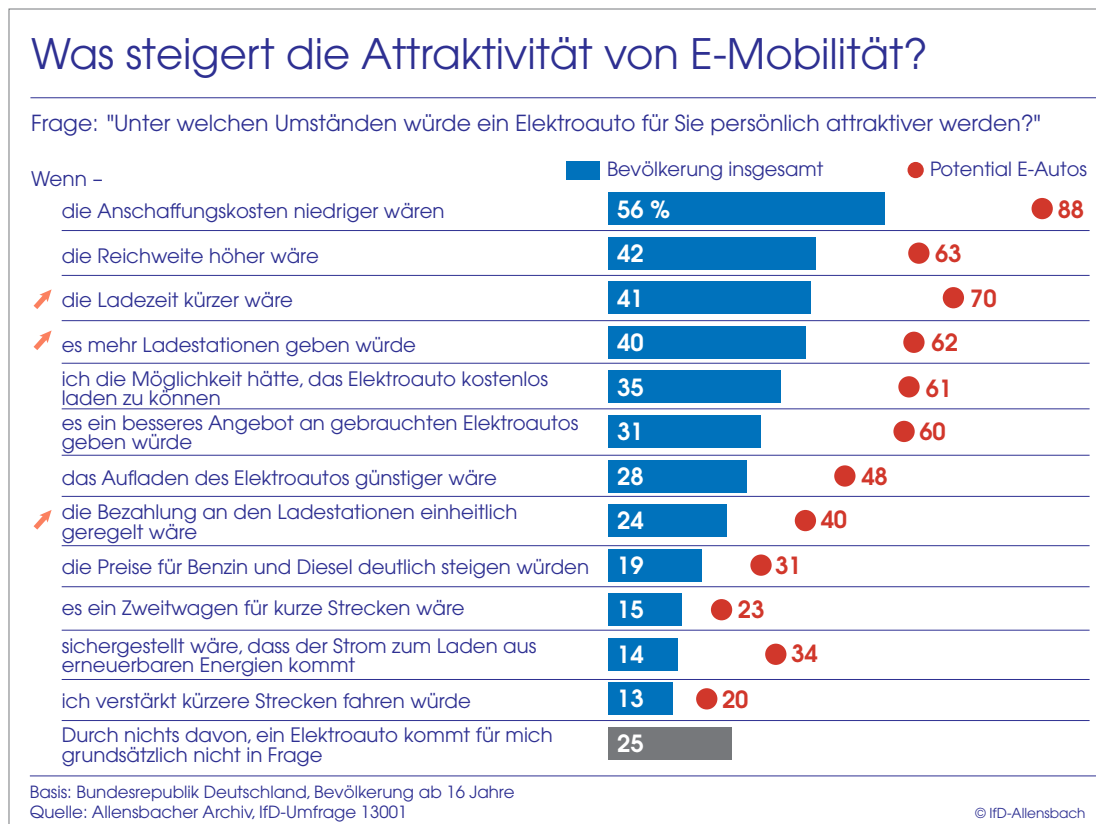
Nach wie vor gilt, dass die Aufgeschlossenheit für Elektromobilität in Westdeutschland größer ist als in Ostdeutschland und in den höheren sozialen Schichten weitaus größer als in den schwächeren sozialen Schichten. In Westdeutschland können sich 25 Prozent der Bevölkerung vorstellen, dass sie sich ein Elektroauto zulegen, in Ostdeutschland nur 19 Prozent. In den höheren sozialen Schichten sind sogar 37 Prozent für die Anschaffung eines Elektromobils aufgeschlossen, in den schwächeren sozialen Schichten dagegen nur 10 Prozent. Darüber hinaus verläuft eine Trennlinie zwischen Stadt und Land: Von der Bevölkerung in ländlichen Regionen können sich nur 18 Prozent vorstellen, auf Elektromobilität umzusteigen, in den Mittel- und Großstädten dagegen 26 bis 27 Prozent.



Eine bessere Ausschöpfung des Potentials hängt vor allem von einem größeren Angebot an niedrigpreisigen Modellen ab sowie von der Entwicklung der Ladeinfrastruktur und einem wachsenden Vertrauen in die Reichweite von Elektromobilen. Für 56 Prozent der Bevölkerung würde ein Elektroauto attraktiver, wenn die Anschaffungskosten niedriger wären, für gut 40 Prozent, wenn gleichzeitig die Reichweite gesteigert und die Ladeinfrastruktur verbessert würde. Im weiten Potential für Elektromobilität werden all diese Punkte weit überdurchschnittlich genannt: Für 88 Prozent des Potentials würde die Anschaffung eines Elektromobils attraktiver, wenn die Anschaffungskosten niedriger wären, für 70 Prozent, wenn kurze Ladezeiten garantiert werden können. 63 Prozent nennen darüber hinaus die Ladeinfrastruktur und die Reichweite als Hebel, mit denen die Attraktivität von Elektromobilität für sie erheblich gesteigert werden könnte. Für 61 Prozent des Potentials wäre es darüber hinaus ein Anreiz, wenn es kostenlose Lademöglichkeiten gäbe; ähnlich viele nennen ein besseres Angebot an Gebrauchtwagen. Da ein

erheblicher Teil aller Pkw-Käufe auf dem Gebrauchtwagenmarkt erfolgt, ist es nach wie vor ein Hemmnis für die Entwicklung von Elektromobilität, dass das Angebot auf dem Gebrauchtwagenmarkt eingeschränkt ist und darüber hinaus gebrauchte Elektromobile gerade aufgrund der Fortschritte bei der Entwicklung der Technologie und insbesondere der Reichweiten unter Verdacht stehen, mit einer überholten Technik ausgestattet zu sein.

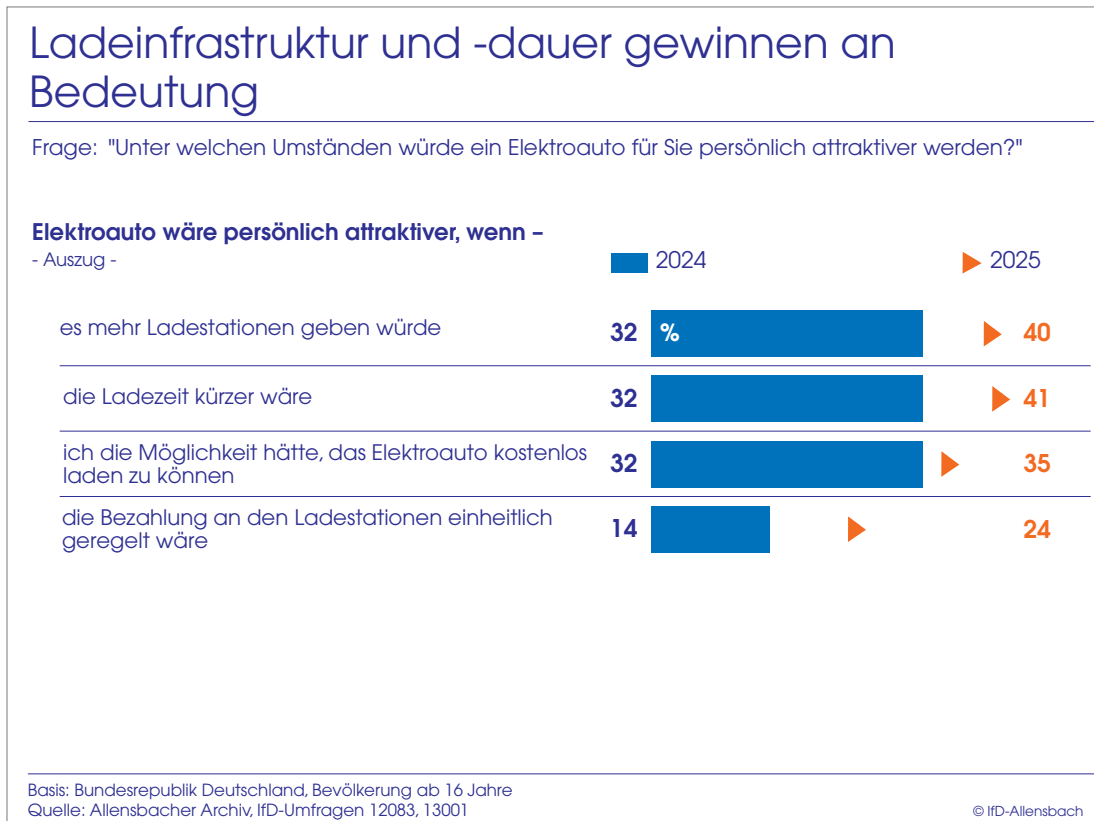
Schaubild 25



Die Trendanalyse zeigt, dass die Ladeinfrastruktur und der Ladevorgang zunehmend in den Fokus rücken. Der Anteil der Bevölkerung, für den mehr Ladestationen ein Anreiz wären, sich intensiver mit Elektromobilität auseinanderzusetzen, ist seit Anfang letzten Jahres von 32 auf 40 Prozent gestiegen; ähnlich hat sich der Anteil derjenigen, für die die Dauer der Ladezeit entscheidend ist, entwickelt. Auch eine einheitliche Bezahlung an den Ladestationen wird heute signifikant häufiger als Anreiz genannt als noch vor einem Jahr: Anfang 2024 gaben 14 Prozent der

Bevölkerung an, dass eine einheitliche Bezahlung an den Ladestationen für sie persönlich Elektromobilität attraktiver machen würde, aktuell sind es 24 Prozent.

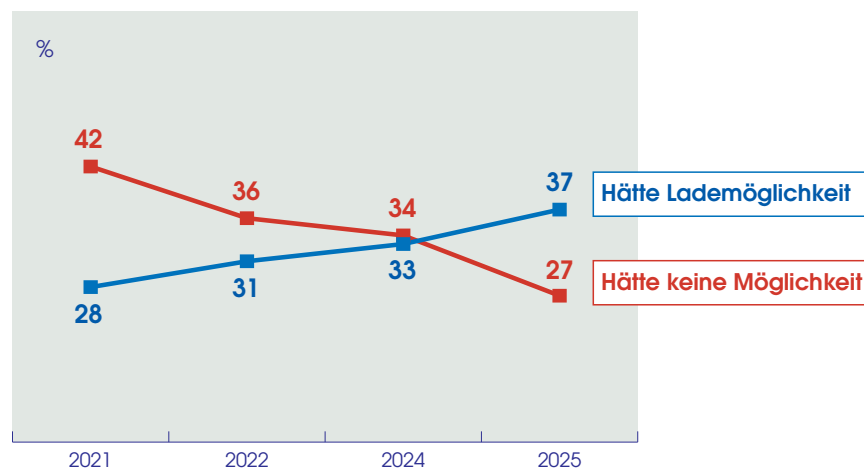
Schaubild 26



Die Fortschritte bei der Ladeinfrastruktur kommen nur langsam und unzureichend in der Bevölkerung an. Zwar wächst der Anteil langsam, aber kontinuierlich, der die Bilanz zieht, gut erreichbar ein Elektroauto aufladen zu können. 2021 waren lediglich 28 Prozent überzeugt, dass sie diese Möglichkeit haben, 2024 33 Prozent, aktuell 37 Prozent. Gegenläufig ist die Überzeugung, keinerlei Lademöglichkeit in gut erreichbarer Nähe verfügbar zu haben, von 42 auf 27 Prozent zurückgegangen. Diejenigen, für die ein Elektromobil in Frage kommt, ziehen eine weitaus positivere Bilanz: 73 Prozent haben gut erreichbar eine Lademöglichkeit, nur 13 Prozent sind überzeugt, dass für sie keine Ladestation gut erreichbar wäre.

## Einschätzung der eigenen Möglichkeiten, gut erreichbar zu laden

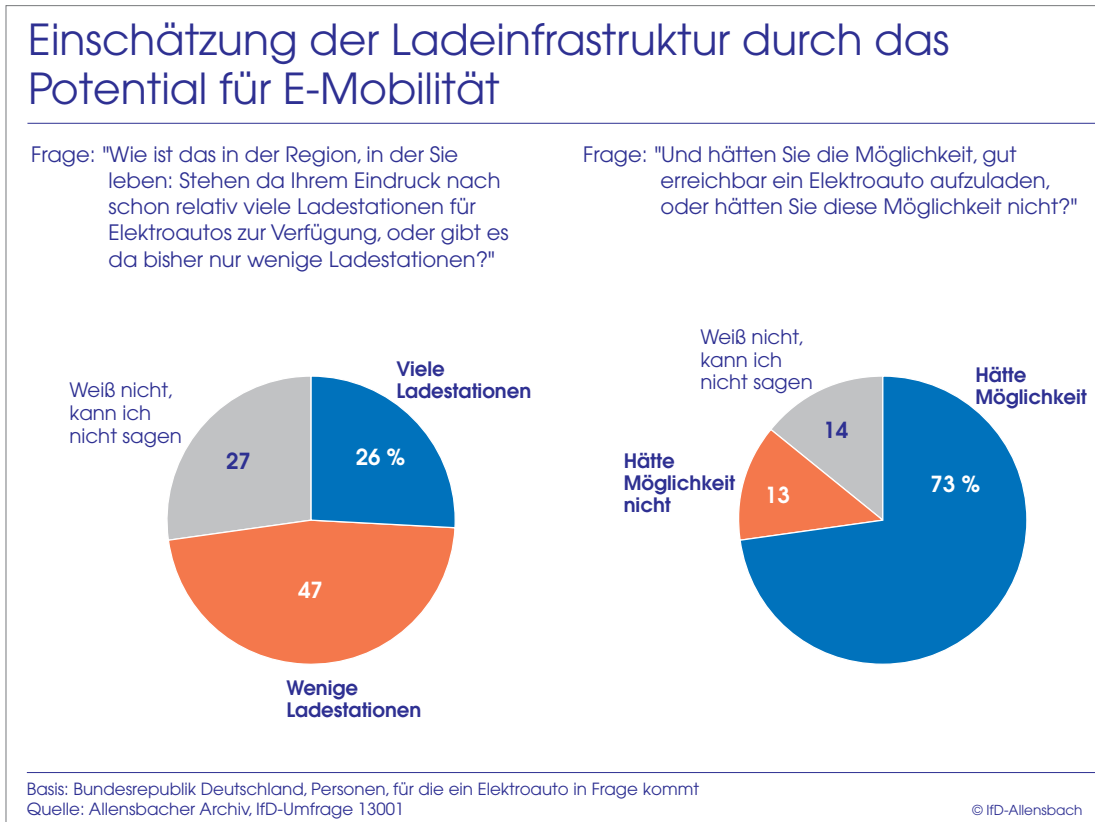
Frage: "Hätten Sie die Möglichkeit, gut erreichbar ein Elektroauto aufzuladen, egal ob in der Nähe Ihres Hauses, am Arbeitsplatz oder anderswo, oder hätten Sie diese Möglichkeit nicht?"



Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahre  
Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfragen, zuletzt 13001

© IfD-Allensbach

Dabei ist es keineswegs so, dass das Potential von Elektromobilen generell die Ladeinfrastruktur wesentlich besser einschätzt als die Bevölkerung. Zur Abdeckung der eigenen Region mit Ladestationen befragt, ziehen nur 14 Prozent der Bevölkerung, aber auch nur 26 Prozent des weiten Potentials für Elektromobilität die Bilanz, dass es in ihrer Region viele Ladestationen gibt. 45 Prozent der Bevölkerung und 47 Prozent des Potentials gehen von wenig Stationen aus; darüber hinaus trauen sich viele kein Urteil zu, in der Bevölkerung 42 Prozent, im weiten Potential aber auch 27 Prozent. Dass die eigene Möglichkeit, ein Elektromobil gut erreichbar aufladen zu können, durch das weite Potential ungleich positiver bewertet wird als die Ladestruktur in der Region generell, lässt den Schluss zu, dass gut erreichbare Lademöglichkeiten die Aufgeschlossenheit für Elektromobilität signifikant erhöhen.



Bei der Einschätzung der Ladeinfrastruktur in der eigenen Region fällt auf, dass zwar die Überzeugung deutlich zurückgeht, dass es nur wenig Ladestationen gibt, aber bisher kaum die Überzeugung zunimmt, dass es in der eigenen Region ein dichtes Netz an Ladestationen gibt. So ist zwar die Überzeugung, dass in der eigenen Region nur wenige Ladestationen gibt, seit 2021 von 61 auf 45 Prozent zurückgegangen; die Überzeugung, dass es bereits relativ viele gibt, hat jedoch nur von 12 auf 14 Prozent zugenommen. Gewachsen ist vor allem die Unsicherheit bei der Bewertung der Ladeinfrastruktur in der eigenen Region: 2021 trauten sich 27 Prozent kein Urteil zu, aktuell 41 Prozent.

## Mehr Unsicherheit bei der Einschätzung der Ladeinfrastruktur

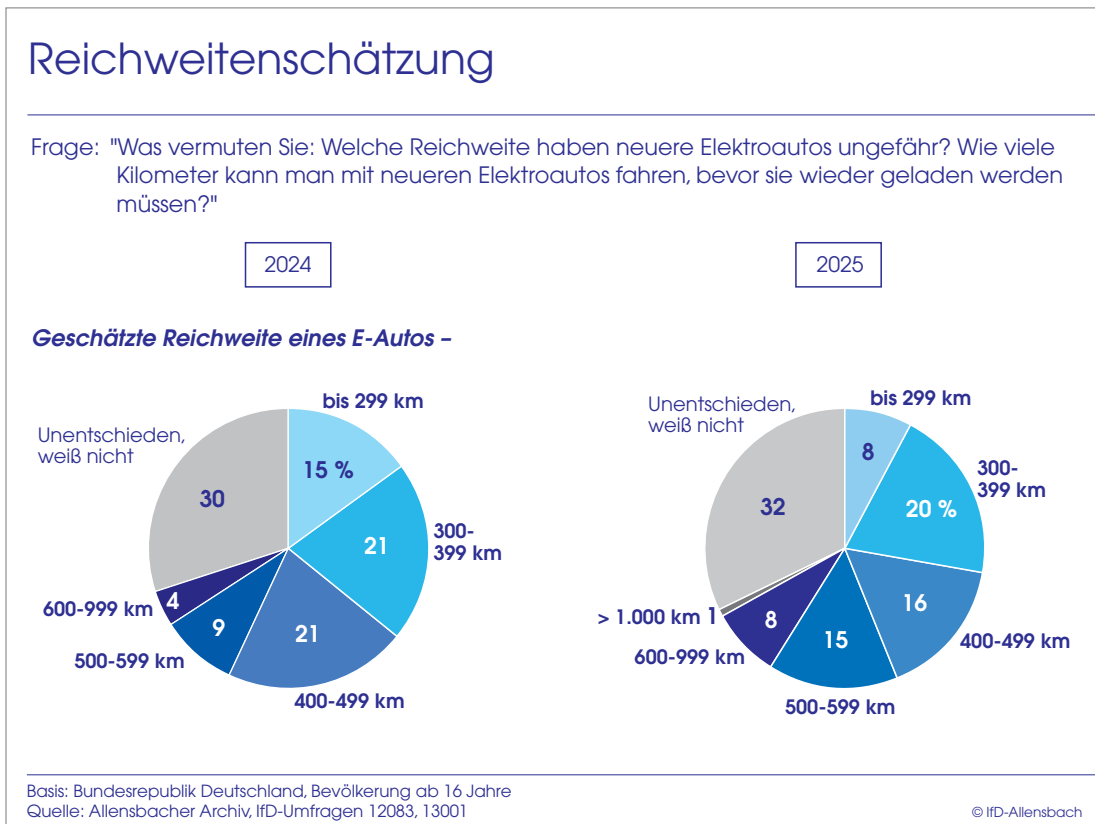
Frage: "Wie ist das in der Region, in der Sie leben: Stehen da Ihrem Eindruck nach schon relativ viele Ladestationen für Elektroautos zur Verfügung, oder gibt es da bisher nur wenige Ladestationen?"

	2021	2022	2024	2025
	%	%	%	%
<b>Schon relativ viele</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>13</b>	<b>14</b>
<b>Bisher nur wenige</b>	<b>61</b>	<b>57</b>	<b>53</b>	<b>45</b>
Unentschieden, kann ich nicht sagen	<b>27</b>	<b>30</b>	<b>34</b>	<b>41</b>
	100	100	100	100

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahre  
Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfragen, zuletzt 13001

© IfD-Allensbach

Schneller als das Vertrauen in die Ladeinfrastruktur wächst das Vertrauen in größere Reichweiten von Elektromobilen. Vor einem Jahr schätzten 36 Prozent der Bevölkerung die Reichweite eines neuen Elektromobils auf unter 400 km, aktuell nur noch 28 Prozent. Gegenläufig ist die Überzeugung, dass die Reichweite mindestens 500 km beträgt, von 13 auf 24 Prozent angestiegen. Im weiten Potential für Elektromobilität ist das Zutrauen in hohe Reichweiten noch wesentlich dynamischer gewachsen. Waren vor einem Jahr lediglich 20 Prozent überzeugt, dass ein neues Elektromobil mindestens 500 km Reichweite bis zum nächsten Ladevorgang hat, sind davon jetzt 39 Prozent überzeugt. Der Anteil, der von Reichweiten unter 400 km ausgeht, hat sich im Potential im selben Zeitraum von 38 Prozent auf 18 Prozent vermindert.



Allerdings gibt es noch weit verbreitet Zweifel an den Reichweiteninformationen der Hersteller. Immerhin 43 Prozent der Bevölkerung sind überzeugt, dass die Reichweite, die die Hersteller versprechen, in der Realität oft nicht erreicht wird; im weiten Potential für Elektromobilität glauben das 46 Prozent. In diesem Zusammenhang sind detaillierte Informationen über die Einflussfaktoren auf die Reichweite von großer Bedeutung.

## RÜCKLÄUFIGE AUSEINANDERSETZUNG MIT KLIMASCHUTZ

In Bezug auf das Erreichen von Klimaschutzzielen liegt der Verkehrssektor deutlich zurück. Das hat zum einen mit der zunehmenden Zahl privater Pkws zu tun, mit den stabilen Mobilitätsmustern und der verzögerten Entwicklung von Elektromobilität, aber auch mit einem rückläufigen Interesse der Bevölkerung an Klimaschutz. Zwar hält es die Mehrheit nach wie vor für wichtig, Klimaschutzziele zu verfolgen; die Risiken des Klimawandels werden heute jedoch geringer veranschlagt und Maßnahmen zum Klimaschutz sind in der politischen Agenda der Bevölkerung in den letzten Jahren zurückgestuft worden. Der Anteil der Bevölkerung, der sich durch den Klimawandel persönlich bedroht fühlt, hat sich seit 2023 von 45 Prozent auf aktuell nur noch 36 Prozent zurückgebildet. Die Bevölkerung hat zwar nach wie vor klare Vorstellungen, welche Maßnahmen zur Reduzierung von Klimabelastungen beitragen, doch hält sie diese Maßnahmen teilweise für weniger dringlich als noch vor zwei, drei Jahren.

Nach wie vor hält es die überwältigende Mehrheit vor allem für wichtig, dass sich alle Länder gleichermaßen um eine Verringerung der Klimabelastung bemühen; der großen Mehrheit ist bewusst, dass nationale Maßnahmen nur sehr begrenzte Wirkungen entfalten können. Neben der Bildung von internationalen Allianzen zugunsten von Klimaschutz setzt die Mehrheit vor allem auf den Schutz und die Aufforstung von Regenwäldern, gefolgt von Weichenstellungen im Verkehrssektor: 59 Prozent halten es zugunsten von Klimaschutz für wichtig, dass der öffentliche Nahverkehr gefördert und ausgebaut wird, 58 Prozent, dass der Güterverkehr verstärkt auf Schienen- und Wasserwege umgeleitet wird. Jeder Zweite verspricht sich darüber hinaus viel von der Förderung alternativer Kraftstoffe und dem verstärkten Einsatz schadstoffarmer Antriebssysteme für Pkws und Lkws. Die Ergebnisse zeigen, dass der Bevölkerung durchaus bewusst ist, dass der Verkehrssektor bei den Bemühungen um Klimaschutz eine große Rolle spielen muss.



Allerdings gilt unverändert, dass der mögliche Beitrag des Verkehrssektors zu einem verbesserten Klimaschutz als begrenzt veranschlagt wird: Nur 26 Prozent sind überzeugt, dass man mit den richtigen Maßnahmen im Bereich Mobilität und Verkehr die Klimabelastung deutlich reduzieren kann; knapp jeder Zweite geht von begrenzten Auswirkungen aus. Diese Einschätzung hat sich über die letzten Jahre nur marginal verändert.

## Beitrag des Verkehrssektors zur Reduzierung der Klimabelastung

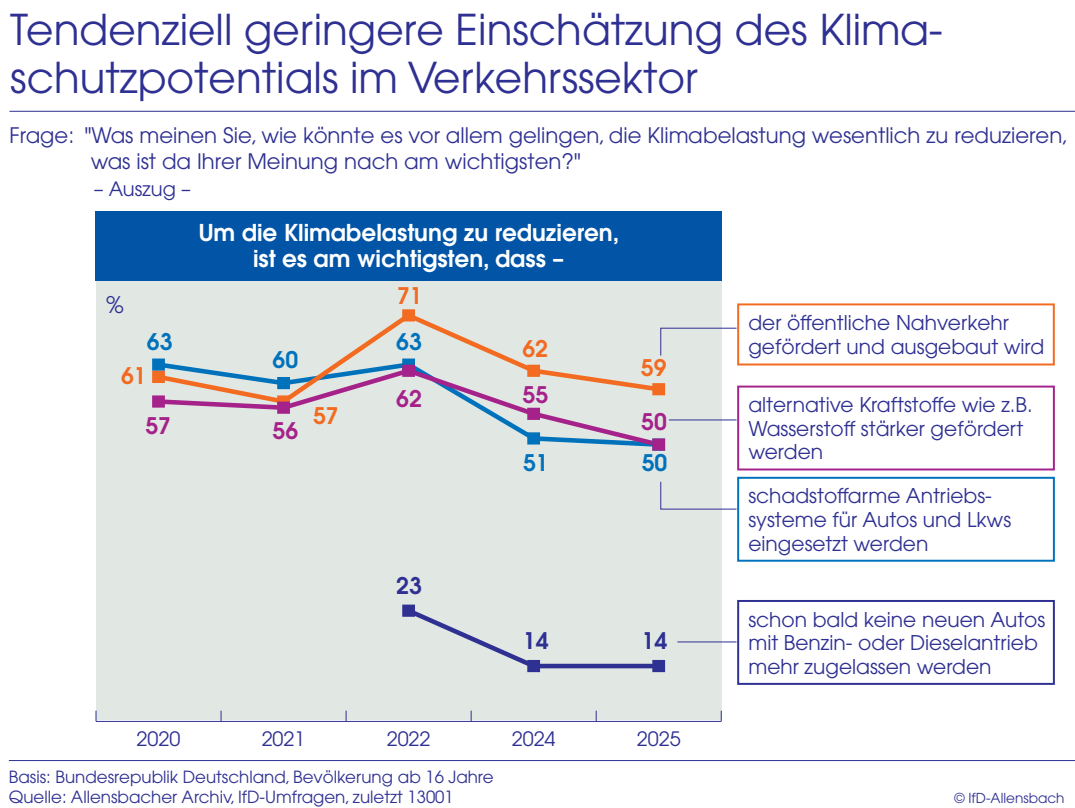
Frage: "Glauben Sie, dass man mit den richtigen Maßnahmen im Bereich Mobilität und Verkehr die Klimabelastung deutlich oder etwas reduzieren könnte, oder kann man da nicht viel machen?"

	2019	2021	2024	2025
	%	%	%	%
<b>Deutlich reduzieren</b>	<b>26</b>	<b>31</b>	<b>27</b>	<b>26</b>
<b>Etwas reduzieren</b>	<b>54</b>	<b>50</b>	<b>48</b>	<b>48</b>
<b>Kann nicht viel machen</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>16</b>	<b>16</b>
Unentschieden, weiß nicht	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>10</b>
	100	100	100	100

Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahre  
Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfragen, zuletzt 13001

© IfD-Allensbach

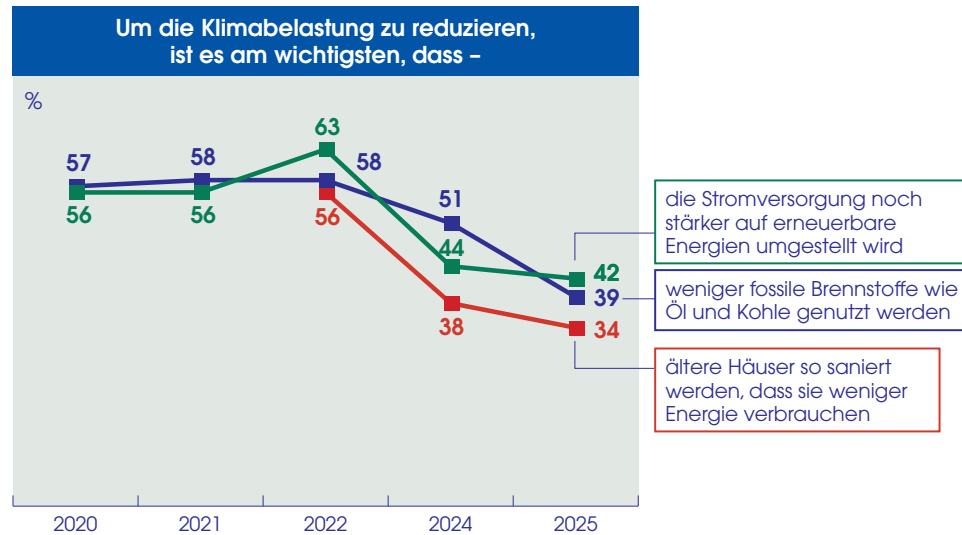
Wenn über konkrete Maßnahmen diskutiert wird, ist dagegen zu erkennen, dass das Klimaschutzpotential im Verkehrssektor heute tendenziell geringer eingeschätzt wird als noch vor 3 Jahren. So ist die Überzeugung, dass der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs einen wichtigen Beitrag leisten kann, seit 2022 von 71 auf 59 Prozent zurückgegangen, die Überzeugung, dass alternative Kraftstoffe eine nennenswerte Wirkung auf das Klima entfalten können, von 62 auf 50 Prozent. Auch dem Einsatz schadstoffarmer Antriebssysteme für Pkws und Lkws wird heute geringere Bedeutung beigemessen: 2022 waren 63 Prozent der Bevölkerung überzeugt, dass man zugunsten von Klimaschutz auf schadstoffarme Antriebssysteme setzen muss, aktuell 50 Prozent. Wenn das Verbrennerverbot zur Debatte gestellt wird, ist derselbe Trend auf allerdings weitaus niedrigerem Niveau zu beobachten: 2022 waren 23 Prozent der Bevölkerung überzeugt, dass ein Verbrennerverbot einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann, aktuell 14 Prozent.



Noch wesentlich stärkere Veränderungen sind in Bezug auf die Einschätzung energiepolitischer Weichenstellungen zu beobachten. Vor 3 Jahren waren noch 63 Prozent der Bevölkerung überzeugt, dass es wichtig ist, zugunsten von Klimaschutz die Stromversorgung noch stärker auf erneuerbare Energien umzustellen; aktuell glauben das noch 42 Prozent. Die Überzeugung, dass es wichtig ist, die Nutzung fossiler Brennstoffe zu verringern, ist im selben Zeitraum von 58 auf 39 Prozent gesunken, die Einschätzung des Potentials von energetischen Sanierungen älterer Häuser von 56 auf 34 Prozent.

## Auffallende Veränderung insbesondere bei fossilen Energien

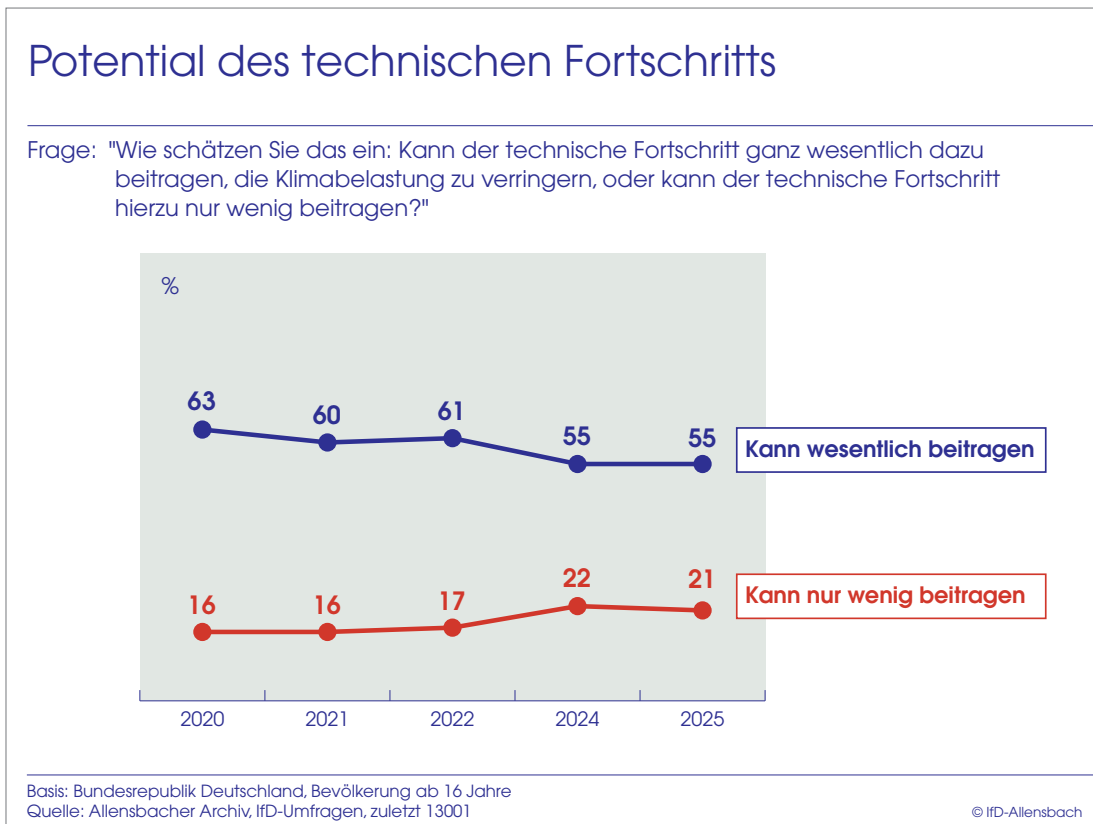
Frage: "Was meinen Sie, wie könnte es vor allem gelingen, die Klimabelastung wesentlich zu reduzieren, was ist da Ihrer Meinung nach am wichtigsten?"  
 - Auszug -



Basis: Bundesrepublik Deutschland, Bevölkerung ab 16 Jahre  
 Quelle: Allensbacher Archiv, IfD-Umfragen, zuletzt 13001

© IfD-Allensbach

Auch das Potential des technologischen Fortschritts zur Verringerung von Klimabelastungen wird heute geringer veranschlagt als noch vor 3 Jahren. Allerdings sind die Einstellungen hier wesentlich stabiler als in Bezug auf die energiepolitischen und verkehrspolitischen Weichenstellungen. 2022 waren 61 Prozent der Bevölkerung überzeugt, dass der technologische Fortschritt wesentlich dazu beitragen kann, die Klimabelastungen zu verringern, aktuell schreiben 55 Prozent dem technischen Fortschritt dieses Potential zu. Nur jeder Fünfte ist überzeugt, dass Innovationen und technologischer Fortschritt nur wenig zur Verringerung von Klimabelastungen beitragen können.



Insgesamt sieht die Bevölkerung ein erhebliches Potential von Innovation und technologischem Fortschritt nicht nur zur Reduzierung von Klimabelastungen, sondern auch zur besseren Bewältigung anderer Herausforderungen im Verkehrswesen. So ist die überwältigende Mehrheit überzeugt, dass Innovationen erheblich dazu beitragen können, den Zugverkehr zuverlässiger zu machen, durch eine bessere Verkehrssteuerung Staus zu verringern, Schäden im Straßen- und Schienennetz frühzeitig zu erkennen und die verschiedenen Verkehrsmittel besser zu verknüpfen, als das zurzeit der Fall ist. Rund jeder Zweite sieht darüber hinaus ein erhebliches Potential des technologischen Fortschrittes für die Sanierung des Schienen- wie des Straßennetzes, bei der Erhöhung der Reichweite von Elektroautos und der Reduktion klimaschädlicher Abgase von Pkws. Viele gehen auch davon aus, dass auch abseits der Erhöhung der Reichweite von Elektroautos Innovationen wesentlich dazu beitragen werden, die Attraktivität von Elektromobilität zu steigern. So erwarten auch 44 Prozent, dass die Ladegeschwindigkeit durch den

technologischen Fortschritt verbessert wird; 38 Prozent sind darüber hinaus überzeugt, dass das oft diskutierte Thema der Entsorgung von Batterien durch den technologischen Fortschritt entschärft wird.

Schaubild 36



Das Vertrauen der Bevölkerung in das Potential von Innovationen ist bemerkenswert, da dieses Potential in der öffentlichen Diskussion und bei der Vorbereitung politischer Weichenstellungen meist nur wenig Beachtung findet.

## **ANHANG**

**Untersuchungsdaten**

**Statistik der befragten Personengruppe**

**Fragebogenauszug mit Anlagen**

## UNTERSUCHUNGSDATEN

Befragter Personenkreis: Deutsche Wohnbevölkerung ab 16 Jahre in der Bundesrepublik Deutschland

Anzahl der Befragten: Die Gesamtstichprobe besteht aus zwei in sich repräsentativen Teilstichproben (Halbgruppen A und B). Darüber hinaus erfolgte die Auswahl disproportional für die westlichen und die östlichen Bundesländer: In beiden Halbgruppen und damit auch in der Gesamtstichprobe wurde der Osten mit etwa einem Viertel stärker berücksichtigt als es dem Bevölkerungsanteil von 18 Prozent entspricht. Bei der Ausweisung von zusammenfassenden Ergebnissen wird diese Disproportionalität über die Gewichtung aufgehoben.

Halbgruppe	West	Ost	Insg.	
A	370	134	504	Personen
B	401	126	527	Personen
Insgesamt	771	260	1031	Personen

Auswahlmethode: Repräsentative Quotenauswahl

Den Interviewern wurden dabei Quoten vorgegeben, die ihnen vorschrieben, wie viele Personen sie zu befragen hatten und nach welchen Merkmalen diese auszuwählen waren. Die Befragungsaufträge oder Quoten wurden nach Maßgabe der amtlichen statistischen Unterlagen auf Bundesländer und Regierungsbezirke und innerhalb dieser regionalen Einheiten auf Groß-, Mittel- und Kleinstädte sowie Landgemeinden verteilt. Die weitere Verteilung der Quoten erfolgte auf Männer und Frauen, verschiedene Altersgruppen sowie auf Berufstätige und Nichtberufstätige und die verschiedenen Berufskreise.

Gewichtung: Zur Aufhebung der Disproportionalität bezüglich westlicher und östlicher Bundesländer und zur Angleichung an Strukturdaten der amtlichen Statistik erfolgte eine faktorielle Gewichtung der Ergebnisse.

Repräsentanz: Die gewichtete Stichprobe entspricht, wie die Gegenüberstellung mit den amtlichen statistischen Daten zeigt, der Gesamtbevölkerung ab 16 Jahre in der Bundesrepublik Deutschland. Diese Übereinstimmung im Rahmen der statistischen Genauigkeitsgrenzen ist eine notwendige Voraussetzung für die Verallgemeinerbarkeit der Ergebnisse.

Art der Interviews: Die Befragung wurde mündlich-persönlich (face-to-face) nach einem einheitlichen Frageformular vorgenommen. Die Interviewer waren angewiesen, die Fragen wörtlich und in unveränderter Reihenfolge vorzulesen.

Anzahl der eingesetzten Interviewer: An der Befragung waren insgesamt 315 nach einheitlichen Testmethoden ausgewählte und geschulte Interviewerinnen und Interviewer beteiligt.

Termin der Befragung: Die Interviews wurden vom 27. Februar bis 11. März 2025 geführt.

IfD-Archiv-Nr. der Umfrage: 13001

## STATISTIK

**der in der Umfrage 13001 befragten Personengruppe (deutsche Wohnbevölkerung ab 16 Jahre) im Vergleich zu den Zahlen der amtlichen Statistik**

	Repräsentative Bevölkerungsumfrage März 2025			Amtliche Statistik*
	Insgesamt	Halbgruppe		
		A	B	
	%	%	%	%
<b><u>REGIONALE VERTEILUNG</u></b>				
Westl. Länder einschl. Westberlin	82	82	82	82
Östl. Länder einschl. Ostberlin	18	18	18	18
	100	100	100	100
Norddeutschland (Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen, Bremen)	17	17	17	17
Nordrhein-Westfalen	21	21	21	21
Südwestdeutschland (Hessen, Rheinland-Pfalz, Saarland)	13	13	13	13
Baden-Württemberg	13	13	13	13
Bayern	16	16	16	16
Berlin	4	4	4	4
Nordostdeutschland (Brandenburg, Mecklenb.-Vorp., Sachsen-Anhalt)	8	8	8	8
Sachsen und Thüringen	8	8	8	8
	100	100	100	100
<b><u>WOHNORTGRÖSSE</u></b>				
unter 5.000 Einwohner	15	15	15	15
5.000 bis unter 20.000 Einwohner	28	28	28	28
20.000 bis unter 100.000 Einwohner	27	27	27	27
100.000 und mehr Einwohner	30	30	30	30
	100	100	100	100
<b><u>GESCHLECHT</u></b>				
Männer	49	49	49	49
Frauen	51	51	51	51
	100	100	100	100
<b><u>ALTER</u></b>				
16-29 Jahre	17	17	17	17
30-44 Jahre	21	21	21	21
45-59 Jahre	24	24	24	24
60 Jahre und älter	38	38	38	38
	100	100	100	100

(\*) Original- und Schätzwerte (für die deutsche Wohnbevölkerung ab 16 Jahre) nach Daten der amtlichen Statistik. Quelle: Mikrozensus 2023 (Erstergebnisse)

## STATISTIK

**der in der Umfrage 13001 befragten Personengruppe (deutsche Wohnbevölkerung ab 16 Jahre) im Vergleich zu den Zahlen der amtlichen Statistik**

	Repräsentative Bevölkerungsumfrage März 2025			Amtliche Statistik*
	Insgesamt	Halbgruppe		
		A	B	
	%	%	%	%
<b><u>BERUFSTÄTIGKEIT</u></b>				
Erwerbspersonen (Berufstätige und Arbeitslose)	62	62	63	62
Nichterwerbspersonen	<u>38</u>	<u>38</u>	<u>37</u>	<u>38</u>
	100	100	100	100
<b><u>BERUFSSKREISE**</u></b>				
Arbeiter	9	9	9	9
Angestellte	44	44	44	44
Beamte	4	3	4	4
Selbständige und freiberuflich Tätige	5	6	5	5
Nichterwerbspersonen	<u>38</u>	<u>38</u>	<u>38</u>	<u>38</u>
	100	100	100	100
<b><u>FAMILIENSTAND</u></b>				
Verheiratet	49	49	49	49
- Männer	25	25	25	25
- Frauen	24	24	24	24
Ledig	32	32	32	32
Verwitwet	8	8	8	8
Geschieden/getrennt lebend	<u>11</u>	<u>11</u>	<u>11</u>	<u>11</u>
	100	100	100	100
<b><u>HAUSHALTSGRÖSSE</u></b>				
Von der deutschen Wohnbevölkerung ab 16 Jahre leben in Haushalten mit				
- 1 Person	25	25	25	25
- 2 Personen	40	40	40	40
- 3 Personen	16	16	16	16
- 4 und mehr Personen	<u>19</u>	<u>19</u>	<u>19</u>	<u>19</u>
	100	100	100	100

\* Original- und Schätzwerte (für die deutsche Wohnbevölkerung ab 16 Jahre) nach Daten der amtlichen Statistik

Quelle: Mikrozensus 2023 (Ersterggebnisse)

\*\* für Berufstätige und Arbeitslose (Einstufung Arbeitslose nach letzter Berufsstellung)

# INSTITUT FÜR DEMOSKOPIE ALLENSBACH

Für Formulierung und Anordnung  
alle Rechte beim IfD !

Auszug aus der  
Hauptbefragung 13001  
März 2025

INTERVIEWER: Fragen wörtlich vorlesen. Bitte die Buchstaben oder Zahlen neben zutreffenden Antworten einkreisen. Wenn keine Antworten vorgegeben sind, auf den punktierten Linien Antworten im Wortlaut eintragen. Alle Ergebnisse dieser Umfrage dienen dazu, die Meinung der Bevölkerung zu erforschen und besser bekanntzumachen.

## Nach einigen Einleitungsfragen zu anderen Themen:

1. INTERVIEWER überreicht **gelbe** Liste 1 !

T "Hier auf der Liste stehen verschiedene politische Ziele. Welche halten Sie für besonders dringlich, worum sollte sich die neue Regierung besonders kümmern?" (Alles Genannte einkreisen!)

/ 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 8 / 9 / 10 /  
/ 11 / 12 / 13 / 14 / 15 / 16 / 17 /

NICHTS DAVON ..... 0

## Nach einigen Zwischenfragen zu anderen Themen:

2. INTERVIEWER überreicht **rosa** Liste 2 !

t "Einige Fragen zum Klimaschutz:  
Was meinen Sie, wie könnte es vor allem gelingen, die Klimabelastung wesentlich zu reduzieren, was ist da Ihrer Meinung nach am wichtigsten?" (Alles Genannte einkreisen!)

/ 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 8 / 9 / 10 /  
/ 11 / 12 / 13 / 14 / 15 / 16 /

NICHTS DAVON ..... 0

3. "Wie schätzen Sie das ein:  
T Kann der technische Fortschritt ganz wesentlich dazu beitragen, die Klimabelastung zu verringern, oder kann der technische Fortschritt hierzu nur wenig beitragen?"

KANN WESENTLICH BEITRAGEN ..... 1  
KANN NUR WENIG BEITRAGEN ..... 2  
UNENTSCHEIDEN, SCHWER  
ZU SAGEN ..... 3

4. a) "Glauben Sie, dass sich die Menschen in ihrer Mobilität  
T einschränken müssen, um die Umweltbelastung durch Verkehr deutlich zu reduzieren, oder kann man dasselbe auch erreichen, wenn in Zukunft verstärkt umweltfreundlichere Antriebsarten und Verkehrsmittel genutzt werden?"

MENSCHEN MÜSSEN SICH  
EINSCHRÄNKEN ..... 1  
UMWELTFREUNDLICHERE ANTRIEBS-  
ARTEN/VERKEHRSMITTEL ..... 2  
UNENTSCHEIDEN ..... 3

b) "Glauben Sie, dass man mit den richtigen Maßnahmen im  
Bereich Mobilität und Verkehr die Klimabelastung deutlich oder etwas reduzieren könnte, oder kann man da nicht viel machen?"

DEUTLICH REDUZIEREN ..... 1  
ETWAS REDUZIEREN ..... 2  
KANN NICHT VIEL MACHEN ..... 3  
UNENTSCHEIDEN, WEISS NICHT ..... 4

## Nach weiteren Zwischenfragen zu anderen Themen:

5. INTERVIEWER überreicht **graue** Liste 3 !

T "Zum Thema Infrastruktur:  
Die Infrastruktur in Deutschland muss ja modernisiert werden. Was halten Sie in diesem Zusammenhang für besonders wichtig?" (Alles Genannte einkreisen!)

/ 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 8 / 9 / 10 /  
/ 11 / 12 / 13 / 14 / 15 / 16 /

NICHTS DAVON ..... 0

6.	"In welchen Bereichen sehen Sie den größten Investitionsbedarf, wenn es um die Infrastruktur in Deutschland geht: beim Schienennetz, den Autobahnen, der digitalen Infrastruktur, der Energieversorgung, bei der Bildungsinfrastruktur, oder wo sonst?" (Mehreres kann angegeben werden!)	SCHIENENNNetz .....	1
T		AUTOBAHNEN .....	2
		DIGITALE INFRASTRUKTUR.....	3
		ENERGIEVERSORGUNG.....	4
		BILDUNGSINFRASTRUKTUR.....	5
		ANDERES, und zwar:.....	8
		UNENTSCHEIDEN .....	9

### In der repräsentativen Halbgruppe A:

Z	a) "In welchem Zustand sind Ihrer Meinung nach die Autobahnen in Deutschland? Würden Sie sagen, die Autobahnen sind überwiegend in einem ..."	"sehr guten Zustand" .....	1
T		"eher guten Zustand" .....	2
		"eher schlechten Zustand" .....	3
		"sehr schlechten Zustand" .....	4
		GANZ UNTERSCHIEDLICH .....	5
		UNENTSCHEIDEN .....	6
	b) "Und in welchem Zustand sind die Straßen in der Stadt bzw. Gemeinde, in der Sie wohnen? Sind die überwiegend in einem ..."	"sehr guten Zustand" .....	1
		"eher guten Zustand" .....	2
		"eher schlechten Zustand" .....	3
		"sehr schlechten Zustand" .....	4
		GANZ UNTERSCHIEDLICH .....	5
		UNENTSCHEIDEN .....	6

### In der repräsentativen Halbgruppe B:

Z	"In welchem Zustand ist Ihrer Meinung nach das Schienennetz in Deutschland? Ist das Schienennetz überwiegend in einem ..."	"sehr guten Zustand" .....	1
T		"eher guten Zustand" .....	2
		"eher schlechten Zustand" .....	3
		"sehr schlechten Zustand" .....	4
		GANZ UNTERSCHIEDLICH .....	5
		UNENTSCHEIDEN .....	6
8.	a) "Wie schätzen Sie die Infrastruktur bei der Energieversorgung in Deutschland ein, also die Ausstattung mit Kraftwerken und Stromleitungen: Ist die Infrastruktur bei der Energieversorgung alles in allem in einem ..."	"sehr guten Zustand" .....	1
T		"eher guten Zustand" .....	2
		"eher schlechten Zustand" .....	3
		"sehr schlechten Zustand" .....	4
		UNENTSCHEIDEN .....	5
		b) "Und wie schätzen Sie die digitale Infrastruktur ein, also wie schnell und sicher das Internet in Deutschland ist: Ist die digitale Infrastruktur alles in allem in einem ..."	"sehr guten Zustand" .....
	"eher guten Zustand" .....		2
	"eher schlechten Zustand" .....		3
	"sehr schlechten Zustand" .....		4
	UNENTSCHEIDEN .....		5
	c) "Wie schätzen Sie die Gesundheitsinfrastruktur ein, also die Ausstattung mit Arztpraxen, Krankenhäusern usw.? In welchem Zustand ist die Gesundheitsinfrastruktur?"		SEHR GUTER ZUSTAND.....
		EHER GUTER ZUSTAND .....	2
		EHER SCHLECHTER ZUSTAND .....	3
		SEHR SCHLECHTER ZUSTAND.....	4
		UNENTSCHEIDEN .....	5
		d) "Schließlich: In welchem Zustand ist die Infrastruktur im Bereich Bildung, also Schulen, Universitäten usw.?"	SEHR GUTER ZUSTAND.....
	EHER GUTER ZUSTAND .....		2
	EHER SCHLECHTER ZUSTAND .....		3
	SEHR SCHLECHTER ZUSTAND.....		4
	UNENTSCHEIDEN .....		5

9. INTERVIEWER überreicht **gelbe** Liste 4 !  
 t "Wenn es speziell um die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland geht, was halten Sie da für besonders wichtig?"  
 (Alles Genannte einkreisen!)
- / 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 8 / 9 / 10 /  
 / 11 / 12 / 13 / 14 /
- NICHTS DAVON..... 0
- 
10. T "Wie sehen Sie das:  
 Ist in den letzten Jahren ausreichend in die Verkehrsinfrastruktur in Deutschland investiert worden, oder ist zu wenig in den Bau und Erhalt des Straßen- und Schienennetzes investiert worden?"
- AUSREICHEND INVESTIERT ..... 1  
 ZU WENIG INVESTIERT ..... 2  
 UNENTSCHIEDEN, KEINE ANGABE .... 3
- 
11. "Glauben Sie, dass es unter der neuen Bundesregierung deutliche Fortschritte bei der Sanierung der Verkehrsinfrastruktur geben wird, oder nur begrenzte Fortschritte, oder rechnen Sie nicht damit, dass sich die Situation verbessert?"
- WIRD DEUTLICHE FORTSCHRITTE  
 GEBEN ..... 1  
 BEGRENZTE FORTSCHRITTE..... 2  
 RECHNE NICHT DAMIT ..... 3  
 KOMMT AUF DIE REGIERUNG AN ..... 4  
 UNENTSCHIEDEN..... 5
- 
12. "Es gibt den Vorschlag, viel mehr Geld für die Sanierung von Straßen, Schienen und Brücken bereitzustellen in Form eines sogenannten Infrastrukturfonds. Durch ein solches Sondervermögen speziell für die Infrastruktur soll sichergestellt werden, dass trotz Schuldenbremse langfristig ausreichend Geld für die Sanierung der Infrastruktur zur Verfügung steht. Halten Sie alles in allem für richtig oder nicht für richtig?"
- RICHTIG..... 1  
 NICHT RICHTIG..... 2  
 UNENTSCHIEDEN ..... 3
- 
13. INTERVIEWER überreicht **grünes** Bildblatt 5 so, dass bei Männern das große **M** und bei Frauen das große **F** oben liegt !  
 "Man kann ja unterschiedlicher Meinung darüber sein, ob man für Investitionen in die Infrastruktur höhere Schulden in Kauf nehmen sollte. Darüber unterhalten sich hier zwei. Wer von beiden sagt eher das, was auch Sie denken, der/die Obere oder der/die Untere?"
- DER/DIE OBERE ..... 1  
 DER/DIE UNTERE..... 2  
 UNENTSCHIEDEN ..... 3
- 
14. INTERVIEWER überreicht **rosa** Liste 6 !  
 "Welche Maßnahmen halten Sie speziell im Bereich Verkehrswesen und Mobilität für wichtig, was sollte die neue Bundesregierung hier tun?"  
 (Alles Genannte einkreisen!)
- / 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 8 / 9 / 10 /  
 / 11 /
- NICHTS DAVON..... 0
- 
15. INTERVIEWER überreicht **weiße** Liste 7 !  
 "Was glauben Sie: Bei welchen Herausforderungen im Verkehrswesen können wissenschaftlicher Fortschritt und technische Innovationen viel dazu beitragen, dass es Fortschritte gibt?"  
 (Alles Genannte einkreisen!)
- / 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 8 / 9 / 10 /  
 / 11 / 12 /
- ANDERES, und zwar:..... 8  
 KEINE ANGABE..... 9
-

**An späterer Stelle im Interview:**

16. INTERVIEWER überreicht kleines rosa Kartenspiel und **gelbes** Bildblatt 8 !  
 T "Wieder etwas anderes: Hier sind verschiedene Verkehrsmittel aufgeschrieben.  
 Wie häufig nutzen Sie diese zurzeit? Bitte verteilen Sie die Karten entsprechend auf das Blatt hier."  
 (Jeweils Zutreffendes einkreisen!)

MEHRMALS TÄGLICH: / 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 8 / 9 /

-----  
 TÄGLICH: / 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 8 / 9 /

-----  
 MEHRMALS IN DER WOCHE: / 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 8 / 9 /

-----  
 MEHRMALS IM MONAT: / 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 8 / 9 /

-----  
 SELTENER: / 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 8 / 9 /

-----  
 NIE: / 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 8 / 9 /

17. INTERVIEWER: Nun bitte alle rosa Karten, die bei Frage 16 auf dem Feld "NIE" lagen, zur Seite legen.  
 T Alle anderen rosa Karten bitte nochmals überreichen und dazu **grünes** Bildblatt 9 !

"Hier sind nochmal die Karten mit den Verkehrsmitteln, die Sie zumindest gelegentlich nutzen.  
 Welche dieser Verkehrsmittel sind für Sie unverzichtbar, auf welche könnten Sie verzichten, auch  
 wenn es schwierig wäre, und auf welche könnten Sie ohne Probleme verzichten?  
 Bitte verteilen Sie die Karten auf das Blatt hier."  
 (Jeweils Zutreffendes einkreisen!)

UNVERZICHTBAR: / 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 8 / 9 /

-----  
 SCHWER VERZICHTBAR: / 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 8 / 9 /

-----  
 PROBLEMLOS VERZICHTBAR: / 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 8 / 9 /

18. "Wenn Sie Ihr nächstes Auto kaufen: KOMMT IN FRAGE ..... 1  
 T Kommt dann für Sie auch ein Elektroauto in Frage, KOMMT NICHT IN FRAGE ..... 2  
 oder kommt ein Elektroauto für Sie nicht in Frage?" UNENTSCHIEDEN ..... 3

**In der repräsentativen Halbgruppe A:**

19. INTERVIEWER überreicht **rosa** Liste 10 !  
 t

"Einmal unabhängig davon, ob ein Elektroauto für Sie in Frage käme:  
 Was von dieser Liste spricht in Ihren Augen dagegen, sich zurzeit ein Elektroauto zu kaufen?"  
 (Alles Genannte einkreisen!)

/ 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 8 / 9 / 10 /

/ 11 / 12 / 13 / 14 /

NICHTS DAVON ..... 0

**In der repräsentativen Halbgruppe B:**19. INTERVIEWER überreicht **rosa** Liste 10 !

t

"Unter welchen Umständen würde ein Elektroauto für Sie persönlich attraktiver werden bzw. für Sie eher in Frage kommen? Was von der Liste würden Sie nennen?"  
(Alles Genannte einkreisen!)

/ 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 8 / 9 / 10 /  
/ 11 / 12 / 13 /

KEINE ANGABE ..... 0

20. a)	"Wie ist das in der Region, in der Sie leben: Stehen da Ihrem Eindruck nach schon relativ viele Ladestationen für Elektroautos zur Verfügung, oder gibt es da bisher nur wenige Ladestationen?"	VIELE LADESTATIONEN ..... 1 WENIG LADESTATIONEN ..... 2 WEISS NICHT, KANN ICH NICHT SAGEN ..... 3
b)	"Und hätten Sie die Möglichkeit, gut erreichbar ein Elektroauto aufzuladen, egal ob in der Nähe Ihres Hauses, am Arbeitsplatz oder anderswo, oder hätten Sie diese Möglichkeit nicht?"	HÄTTE MÖGLICHKEIT ..... 4 HÄTTE MÖGLICHKEIT NICHT ..... 5 WEISS NICHT, KANN ICH NICHT SAGEN ..... 6

21. "Was schätzen Sie:

T

Wie lange dauert es, ein Elektroauto aufzuladen, wie  
viele Minuten bzw. Stunden ungefähr? Gemeint ist das  
Aufladen an normalen Ladestationen, wie man sie häufig  
in Innenstädten, Parkhäusern oder auf Parkplätzen findet,  
also keine Schnellladestationen."

..... MINUTEN

BZW. .... STUNDEN

UNENTSCIEDEN, WEISS NICHT ..... Y

**In der repräsentativen Halbgruppe A:**

22. "Was vermuten Sie:

T

Welche Reichweite haben neuere Elektroautos ungefähr?  
Wie viele Kilometer kann man mit neueren Elektroautos  
fahren, bevor sie wieder geladen werden müssen?"

CIRCA ..... KILOMETER

UNENTSCIEDEN, WEISS NICHT ..... Y

**In der repräsentativen Halbgruppe B:**

22. "Was vermuten Sie:

t

Welche Reichweite haben neuere Elektroautos der Mittel-  
klasse ungefähr, z.B. der VW Golf oder der Opel Astra?  
Wie viele Kilometer kann man mit neueren Elektroautos  
fahren, bevor sie wieder geladen werden müssen?"

CIRCA ..... KILOMETER

UNENTSCIEDEN, WEISS NICHT ..... Y

23. INTERVIEWER überreicht **weiße** Liste 11 !

"Man hört ja häufiger von Problemen im Straßenverkehr und bei der Bahn.  
Wovon waren Sie in den letzten Jahren persönlich betroffen?" (Alles Genannte einkreisen!)

/ 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 8 / 9 / 10 /  
/ 11 / 12 / 13 / 14 / 15 /

NICHTS DAVON ..... 0

24. INTERVIEWER überreicht **blaue** Liste 12 !

"Wenn Sie einmal danach gehen, was Sie selbst erlebt oder gehört haben:  
Was sind Ihrer Meinung nach die größten Probleme der Bahn?"  
(Alles Genannte einkreisen!)

/ 1 / 2 / 3 / 4 / 5 / 6 / 7 / 8 / 9 / 10 /  
/ 11 / 12 / 13 / 14 /

NICHTS DAVON..... 0

## 25. "Seit Januar kostet das sogenannte Deutschland-Ticket 58 Euro im Monat.

t Damit kann man bundesweit beliebig oft in allen Verkehrsmitteln des öffentlichen  
Nahverkehrs fahren. Einmal ganz allgemein gefragt:  
Finden Sie das Deutschland-Ticket alles in allem eine  
gute Maßnahme oder keine gute Maßnahme?"

GUTE MASSNAHME..... 1  
KEINE GUTE MASSNAHME ..... 2  
UNENTSCHIEDEN ..... 3

26. a) "Haben Sie selbst aktuell ein Deutschland-Ticket, oder  
t hatten Sie früher mal ein solches Ticket, oder hatten Sie  
noch nie ein Deutschland-Ticket?"

HABE SELBST ..... 1  
HATTE FRÜHER ..... 2  
HATTE ICH NOCH NIE ..... 3  
KEINE ANGABE ..... 4

b) "Was dürfte das Deutschland-Ticket höchstens kosten,  
damit es für Sie attraktiv wäre bzw. attraktiv bleibt?  
Wie viel Euro im Monat?"

HÖCHSTENS ..... EURO IM MONAT  
KOMMT FÜR MICH GRUNDSÄTZLICH  
NICHT IN FRAGE ..... X  
UNENTSCHIEDEN, SCHWER ZU SAGEN Y

L I S T E 1

- (1) Die Wirtschaft stärken, für Wirtschaftswachstum sorgen
- (2) Die Energieversorgung in Deutschland sichern
- (3) Für mehr bezahlbaren Wohnraum sorgen
- (4) Bekämpfung der Inflation, der Preissteigerung
- (5) Das Gesundheitssystem stärken
- (6) Die Zuwanderung nach Deutschland begrenzen
- (7) Dass die Belastungen durch Steuern und Abgaben sinken
- (8) Den Umwelt- und Klimaschutz vorantreiben
- (9) Die Digitalisierung vorantreiben
- (10) Für gute Schulen und Hochschulen sorgen
- (11) Bekämpfung von Kriminalität
- (12) Das Straßen- und Schienennetz sanieren und ausbauen
- (13) Die Renten sichern
- (14) Die Bundeswehr stärken
- (15) Bürokratie abbauen
- (16) Dafür sorgen, dass Leistung sich lohnt
- (17) Dafür sorgen, dass alles wieder besser funktioniert

L I S T E 2

**Um die Klimabelastung zu reduzieren,  
ist es am wichtigsten, dass ...**

- (1) schadstoffarme Antriebssysteme für Autos und Lkws eingesetzt werden
- (2) der öffentliche Nahverkehr gefördert und ausgebaut wird
- (3) der Straßenverkehr entlastet wird, indem der Güterverkehr verstärkt auf Schienen- und Wasserwege umgeleitet wird
- (4) weniger fossile Brennstoffe wie Öl und Kohle genutzt werden
- (5) in Deutschland wieder die Kernkraft genutzt wird
- (6) ältere Häuser so saniert werden, dass sie weniger Energie verbrauchen
- (7) die Menschen weniger Auto fahren
- (8) die Menschen ihre Ernährung umstellen, z.B. weniger Fleisch essen
- (9) die Regenwälder geschützt und aufgeforstet werden
- (10) der Flugverkehr eingeschränkt wird
- (11) sich alle Länder gleichermaßen um eine Verringerung der Klimabelastung bemühen
- (12) die Stromversorgung noch stärker auf erneuerbare Energien umgestellt wird
- (13) alternative Kraftstoffe wie z.B. Wasserstoff stärker gefördert werden
- (14) der Verkehrsfluss durch intelligente Verkehrssysteme, bessere Ampelschaltungen, vernetzte Autos usw. verbessert wird
- (15) die Geschwindigkeit auf Autobahnen durch ein allgemeines Tempolimit begrenzt wird
- (16) schon bald keine neuen Autos mit Benzin- oder Dieselantrieb mehr zugelassen werden

L I S T E 3

- (1) Dass das Straßennetz erneuert bzw. ausgebaut wird
- (2) Dass Deutschland als Wirtschaftsstandort gestärkt wird
- (3) Dass der Klimaschutz vorangetrieben wird
- (4) Dass die Energieversorgung gesichert wird
- (5) Dass die Elektromobilität gefördert wird
- (6) Dass Bürokratie abgebaut wird
- (7) Dass das Schienennetz erneuert bzw. ausgebaut wird
- (8) Dass die Digitalisierung vorangetrieben wird
- (9) Dass erneuerbare Energien stärker ausgebaut werden
- (10) Dass die Einwanderung von Fachkräften gefördert wird
- (11) Dass der öffentliche Nahverkehr attraktiver gemacht wird
- (12) Dass die Leistungsfähigkeit der Ämter und Behörden verbessert wird
- (13) Dass neue Technologien, Innovationen gefördert werden
- (14) Dass man leichter verschiedene Verkehrsmittel miteinander verbinden kann, z.B. Auto und Bahn
- (15) Dass Genehmigungsverfahren beschleunigt werden
- (16) Dass das Stromnetz modernisiert wird

L I S T E 4

**Was halten Sie für besonders wichtig, wenn es um die Entwicklung der Verkehrsinfrastruktur in Deutschland geht?**

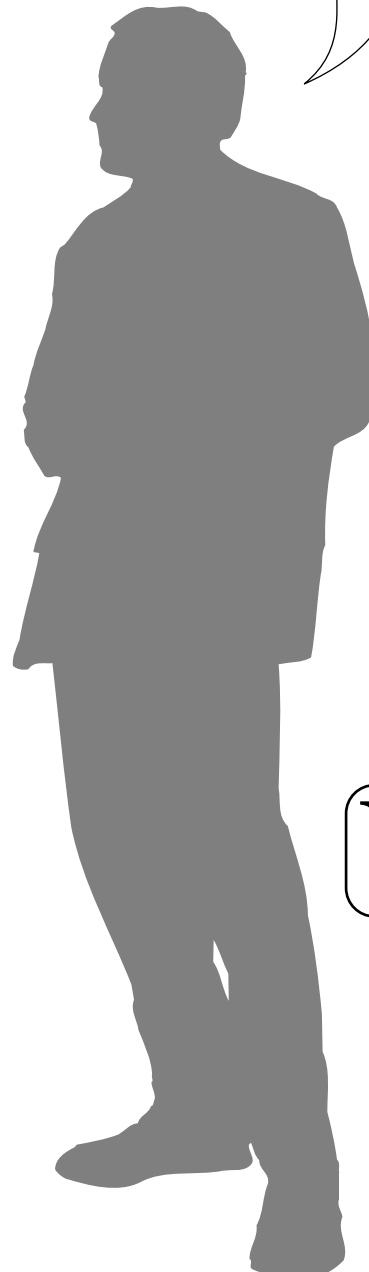
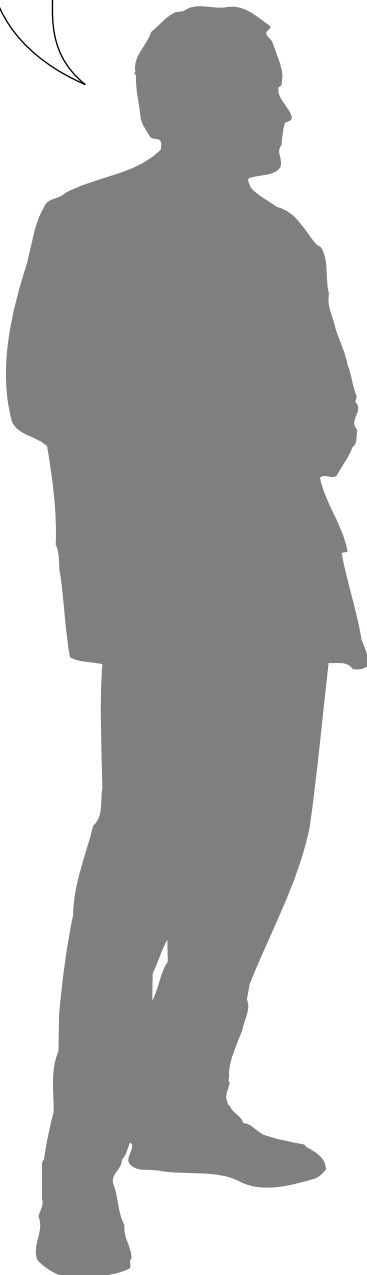
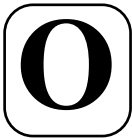
- (1) Dass das Straßennetz weiter ausgebaut wird
- (2) Dass das bestehende Straßennetz saniert bzw. ausgebessert wird
- (3) Dass der öffentliche Nahverkehr günstiger wird
- (4) Dass der öffentliche Nahverkehr ausgebaut wird
- (5) Dass mehr Ladestationen für Elektroautos zur Verfügung stehen
- (6) Mehr Fußgängerzonen einrichten
- (7) Dass das Park-and-Ride-Angebot verbessert wird, es also mehr Parkplätze in der Nähe von gut angeschlossenen Haltestellen des öffentlichen Nahverkehrs gibt
- (8) Dass das bestehende Schienennetz saniert bzw. ausgebessert wird
- (9) Dass das Schienennetz weiter ausgebaut wird
- (10) Mehr und bessere Fahrradwege in den Städten
- (11) Mehr Parkmöglichkeiten in Innenstädten
- (12) Dass Ampelschaltungen besser aufeinander abgestimmt werden
- (13) Dass Güter weniger per Lkw und mehr mit Zug oder Schiff transportiert werden
- (14) Dass Brücken saniert werden

BILDBLATT 5



"Wir müssen jetzt rasch viel Geld in die Infrastruktur investieren, auch wenn das bedeutet, dass wir dafür neue Schulden aufnehmen müssen. Mit der Sanierung der Infrastruktur dürfen wir nicht warten, bis sich die finanzielle Lage des Staates verbessert."

"Das sehe ich anders. Wir dürfen für die Infrastruktur auf keinen Fall neue Schulden aufnehmen. Investitionen in die Infrastruktur sind zwar notwendig, aber wir sollten das Geld dafür an anderer Stelle einsparen oder die Steuern erhöhen."



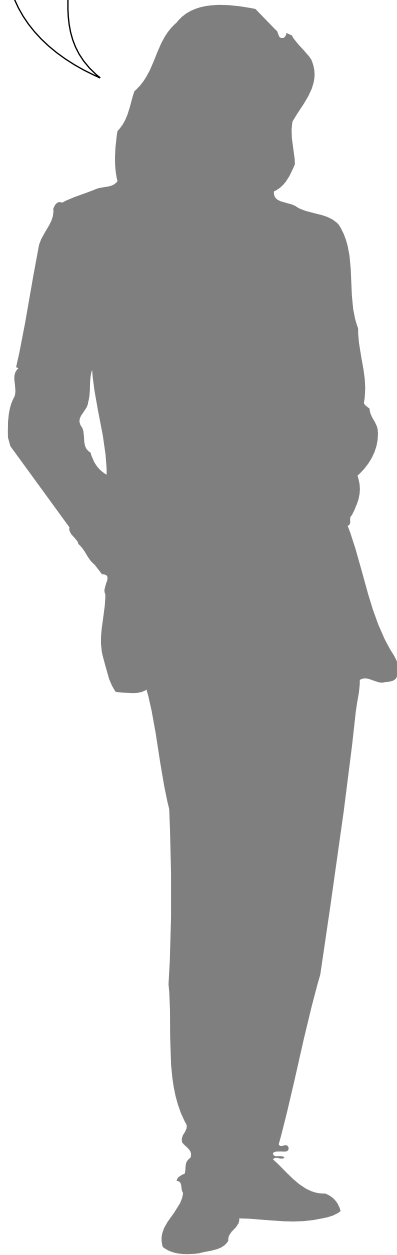
BILDBLATT 5

**F**

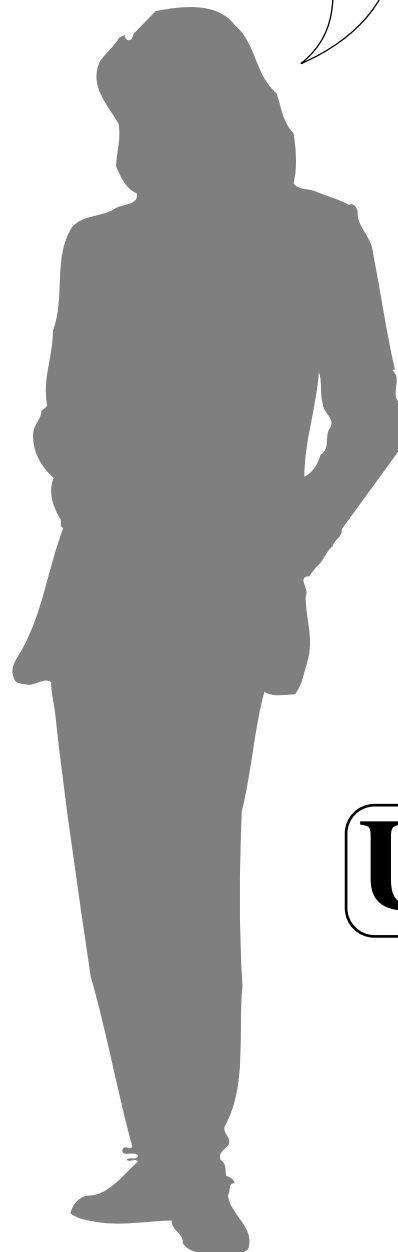
"Wir müssen jetzt rasch viel Geld in die Infrastruktur investieren, auch wenn das bedeutet, dass wir dafür neue Schulden aufnehmen müssen. Mit der Sanierung der Infrastruktur dürfen wir nicht warten, bis sich die finanzielle Lage des Staates verbessert."

"Das sehe ich anders. Wir dürfen für die Infrastruktur auf keinen Fall neue Schulden aufnehmen. Investitionen in die Infrastruktur sind zwar notwendig, aber wir sollten das Geld dafür an anderer Stelle einsparen oder die Steuern erhöhen."

**O**



**U**



L I S T E 6

- (1) Dass die Schuldenbremse reformiert wird, um Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur zu ermöglichen
- (2) Dass der Kauf von Elektroautos wieder gefördert wird
- (3) Dass die Pendlerpauschale erhöht wird
- (4) Dass die Digitalisierung im Verkehrswesen vorangetrieben wird
- (5) Dass die öffentliche Ladeinfrastruktur für Elektroautos ausgebaut wird
- (6) Dass es eine Förderung für private Ladestationen für Elektroautos gibt
- (7) Dass der öffentliche Nahverkehr klimafreundlicher wird
- (8) Dass das Straßennetz erneuert bzw. ausgebaut wird
- (9) Dass Radwege ausgebaut werden
- (10) Dass das Deutschlandticket wieder günstiger wird
- (11) Dass das Schienennetz erneuert bzw. ausgebaut wird

L I S T E 7

**Bei welchen Herausforderungen im Verkehrswesen können wissenschaftliche Fortschritte und technische Innovationen viel dazu beitragen, dass es Fortschritte gibt?**

- (1) Bei einer besseren Verkehrssteuerung, dass es weniger Staus gibt
- (2) Bei einer besseren Zuverlässigkeit im Zugverkehr, dass es weniger Verspätungen gibt
- (3) Bei einer Reduzierung der klimaschädlichen Abgase von Autos
- (4) Bei der Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr
- (5) Bei der Sanierung des Straßennetzes
- (6) Bei der Sanierung des Schienennetzes
- (7) Bei der frühzeitigen Erkennung von Schäden im Straßen- und Schienennetz
- (8) Bei der Erhöhung der Reichweite von Elektroautos
- (9) Bei der Verbesserung der Ladegeschwindigkeit von Elektroautos
- (10) Bei der besseren Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel, wie gut z.B. Straßenverkehr, Fernzüge und öffentlicher Nahverkehr aufeinander abgestimmt sind
- (11) Bei der Entsorgung von Batterien für Elektroautos
- (12) Bei der Lärmreduzierung im Verkehrswesen

Anderes bitte angeben!

BILDBLATT 8

---

**MEHRMALS TÄGLICH:**

---

**TÄGLICH:**

---

**MEHRMALS IN DER WOCHE:**

---

**MEHRMALS IM MONAT:**

---

**SELTENER:**

---

**NIE:**

---

BILDBLATT 9

---

**UNVERZICHTBAR:**

---

**SCHWER VERZICHTBAR:**

---

**PROBLEMLOS VERZICHTBAR:**

---

L I S T E 10

- (1) Es gibt zu wenig Ladestationen für Elektroautos
- (2) Das Aufladen von Elektroautos dauert zu lange
- (3) Die Ladestationen sind oft schwierig zu bedienen
- (4) Die Ladestationen liegen oft ungeschickt bzw. sind nicht gut erreichbar
- (5) Die Reichweite von Elektroautos ist zu gering
- (6) Die Kosten für die Anschaffung eines Elektroautos sind zu hoch
- (7) Die Batterien, die Antriebstechnik von Elektroautos sind noch nicht ausgereift
- (8) Es ist fragwürdig, ob Elektroautos wirklich umweltfreundlicher sind
- (9) Das Bezahlssystem an den Ladestationen ist nicht einheitlich
- (10) Unser Stromnetz ist auf eine deutlich höhere Zahl an Elektroautos nicht vorbereitet, könnte diese nicht versorgen
- (11) Der Strom für Elektroautos kommt nach wie vor zu einem großen Teil aus Kohle und Kernenergie
- (12) Das Aufladen von Elektroautos ist teuer
- (13) Die staatlichen Kaufprämien sind ausgelaufen, das macht die Anschaffung eines Elektroautos unattraktiv
- (14) Die Reichweite, die die Hersteller versprechen, wird in der Realität oft nicht erreicht

L I S T E 10

**Ein Elektroauto würde für mich eher in Frage kommen, wenn –**

- (1) die Reichweite höher wäre
- (2) die Ladezeit kürzer wäre
- (3) es mehr Ladestationen geben würde
- (4) die Kosten für den Kauf eines Elektroautos niedriger wären
- (5) ich die Möglichkeit hätte, das Elektroauto kostenlos laden zu können
- (6) die Bezahlung an den Ladestationen einheitlich geregelt wäre
- (7) die Preise für Benzin und Diesel deutlich steigen würden
- (8) ich verstärkt kürzere Strecken fahren würde
- (9) es ein Zweitwagen für kurze Strecken wäre
- (10) das Aufladen des Elektroautos günstiger wäre
- (11) es ein besseres Angebot an gebrauchten Elektroautos geben würde
- (12) sichergestellt wäre, dass der Strom zum Laden aus erneuerbaren Energien kommt
- (13) Durch nichts davon, ein Elektroauto kommt für mich grundsätzlich nicht in Frage

L I S T E 11

- (1) Ich bin lange im Stau gestanden
- (2) Die Fahrbahn war in sehr schlechtem Zustand, z.B. Schlaglöcher, Risse
- (3) Die Autofahrt wurde durch viele Baustellen verzögert
- (4) Die Straßen waren völlig überfüllt, es gab fast kein Durchkommen mehr
- (5) Ich musste lange zur nächsten E-Ladestation fahren
- (6) Straßenbaumaßnahmen kommen nicht voran, machen keine Fortschritte
- (7) Umleitungen haben dazu geführt, dass ich deutlich länger unterwegs war
- (8) Das Bezahlen an Ladestationen für Elektroautos war sehr kompliziert oder hat nicht funktioniert
- (9) Ich war bzw. bin von Brückensperrungen betroffen
- (10) Ich muss häufiger Brücken nutzen, die sanierungsbedürftig sind
- (11) Der öffentliche Nahverkehr ist schlecht ausgebaut, Busse oder Züge fahren nur ganz selten
- (12) Ich bin abends nicht mehr mit öffentlichen Verkehrsmitteln nach Hause gekommen
- (13) Ich habe wegen Verspätungen einen oder mehrere Anschlusszüge verpasst und bin deswegen viel zu spät am Ziel angekommen
- (14) Der Zug war so überfüllt, dass die Passagiere auf den Gängen stehen oder sich auf den Boden setzen mussten
- (15) Ein Zug fiel aus, fuhr einfach nicht

L I S T E 12

- (1) Veraltetes, marodes Schienennetz
- (2) Mangel an Lokführern
- (3) Überlastete Hauptstrecken und Bahnhöfe
- (4) Veraltete Technik, z.B. Signalanlagen
- (5) Unpünktlichkeit, häufige Verspätungen
- (6) Hohe Ticketpreise
- (7) Veraltete Züge
- (8) Schlechte Taktung, z.B. zu seltene Verbindungen oder lange Wartezeiten
- (9) Überfüllte Züge
- (10) Schlechte Abstimmung mit anderen Verkehrsmitteln, z.B. mit Bussen oder Straßenbahnen
- (11) Zu wenige Bahnverbindungen im ländlichen Raum
- (12) Schlechte Benachrichtigung von Bahnkunden über Verspätungen, Anschlusszüge usw.
- (13) Unklare Zuständigkeiten zwischen Bund, Ländern, Städten und Bahn
- (14) Hoher Bedarf an Investitionen, zu lange Unterfinanzierung

**Die folgenden Bogen wurden in einzelne Karten geschnitten,  
auf denen jeweils nur eine der Angaben zu lesen war.  
Die Interviewer überreichten den Befragten die Karten in  
zufälliger Reihenfolge.**

1

**Ausgehmöglichkeiten in der Nähe, z.B. Bars, Cafés, Restaurants**

1

2

**Gute Einkaufsmöglichkeiten in der Nähe**

2

3

**Gute Schulen in der Nähe**

3

4

**Ein gutes Kulturangebot in der Umgebung, z.B. Museen, Theater, Kino**

4

5

**Viele Freizeitangebote in der Umgebung, z.B. Spielplätze, Schwimmbäder, Sportvereine**

5

6

**Schöne landschaftliche Lage**

6

7

**Wenig Lärm, wenig Verkehr**

7

8

**Gute Anbindung an Autobahnen und Bundesstraßen**

8

6

Gute Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr

01

Kinderbetreuungseinrichtungen in der Nähe

9.

10

11

Gesundes Klima, gute Luft

12

Schöne Wohngegend

11

12

13

Schöne Aussicht

14

Nähe zur Natur

13

14

15

Eine gute medizinische Versorgung in der Umgebung, z.B. Ärzte, Apotheken

16

Familie oder Freunde wohnen in der Nähe

15

16

**Nähe zum Arbeitsplatz**

**17**

**Schnelle Internetverbindung**

**18**