



Fraunhofer-Institut für System- und
Innovationsforschung ISI



M-Five GmbH Mobility, Futures,
Innovation, Economics

Akzeptanz von Mobilitätspolitiken für den Klimaschutz in verschiedenen Bevölkerungsgruppen – Ergebnisse einer deutschlandweit repräsentativen Umfrage 2024

Josephine Tröger, Elisabeth Dütschke, Marvin Helferich | Fraunhofer ISI
Julian Emmerich, Christian Scherf | MFIVE

Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr

Inhalte

1. Allgemeines zur Studie und untersuchte Politikmaßnahmen
2. Zentrale Ergebnisse: Akzeptanz und Aktivierungspotenziale
3. Fact Sheets zu ausgewählten Politikmaßnahmen
4. Vertiefende Auswertungen zur Akzeptanz von Elektromobilität



Bild von MetsikGarden auf Pixabay

Allgemeines zur Studie

Hintergrund und Ziele

Welche klimapolitischen Maßnahmen im Verkehrsbereich bergen das Risiko der gesellschaftlichen Spaltung bzw. die Gefahr, aufgrund gesellschaftlicher Spaltung abgelehnt zu werden?

- Messung der Zustimmung bzw. Ablehnung ausgewählter Politikmaßnahmen („Einstellungsakzeptanz“) in der Bevölkerung
- Erfassung eines möglichen Aktivierungspotenzials (dafür / dagegen) in Bezug auf die Maßnahmen
- Unterscheidung von ausgewählten Bevölkerungsgruppen (insb. sozio-strukturelle Merkmale)
- Ergänzendes Thema: Elektromobilität



Bild von Benjamin Bellier auf Pixabay

Untersuchte Politikmaßnahmen

Überblick

Anreize zur Verlagerung:

- Tempolimit auf Autobahnen und in Städten
- Ausbau von Fahrradstraßen
- Stärkere Parkraumbepreisung
- Deutschlandticket
(allgemein und soziale Vergünstigung)

Förderung E-Mobilität und alternative Antriebe:

- Staatliche Investitionen in E-Fuels für den Straßenverkehr
- Schaffung von Null-Emissions-Zonen in Städten
- CO₂-abhängige Pkw-Maut
- Umweltbonus (allgemein und einkommensabhängig)
- Social Leasing

Soziale Ausgleichsmechanismen:

- Klimageld (grundsätzlich sowie Auszahlungsmechanismus pauschal und einkommensabhängig)

Allgemeines zur Studie

Design und methodische Herangehensweise

Online-basierte Fragebogenstudie mit 2108 Teilnehmenden

Bevölkerungsrepräsentativ rekrutiert nach Alter, Geschlecht, Einkommen, Bundesland in Deutschland ([siehe Anhang](#))

Befragungszeitraum vom 18.10.-9.11.2024 (*Hinweis: Koalitionsbruch am 6.11.24*), rekrutiert über Marktforschungsinstitut Pureprofile

Größtenteils **geschlossene Fragen** (5-Punkte-Likert-Skalen, Einfach- und Mehrfachantwortoptionen), einzelne offene Fragen zu Elektromobilität

Durchschnittliche Antwortzeit für den Fragebogen betrug 18 Minuten

Ausgewählte Politikinstrumente im
Mobilitätsbereich

Akzeptanz in der Bevölkerung

Aktivierungs- und Spaltungspotenzial
durch direkte Abfrage sowie anhand von
Soziodemografie und Strukturmerkmalen
(Alter, Geschlecht, Einkommen, Bildung,
Urbanisierungsgrad, Elektromobilität)

Sind Sie **für oder gegen** die folgenden politischen Maßnahmen?

Antwortangabe erfolgt zwischen (1) *vollkommen dagegen* bis (5) *vollkommen dafür*

Würden Sie sich **aktiv für oder gegen** die folgenden politischen Maßnahmen einsetzen?

Antwortangabe erfolgt mit Auswahloption (1) *dafür*, (2) *weder noch* (3) *dagegen*

Falls (1) *dafür* oder (3) *dagegen* gewählt:

Wie würden Sie sich **für/gegen** die Politikmaßnahme einsetzen?

Mehrfach-Auswahloption aus Aktivierungsformen



Eine Online-Petition unterschreiben,



Eine Partei wählen, die die Maßnahme in
ihrem Programm unterstützt/ablehnt.



In eine Initiative eintreten, die sich
für oder gegen die Umsetzung der
Maßnahme einsetzt.



Informationen auf Social Media
 liken oder teilen.



An einer Demonstration teilnehmen.

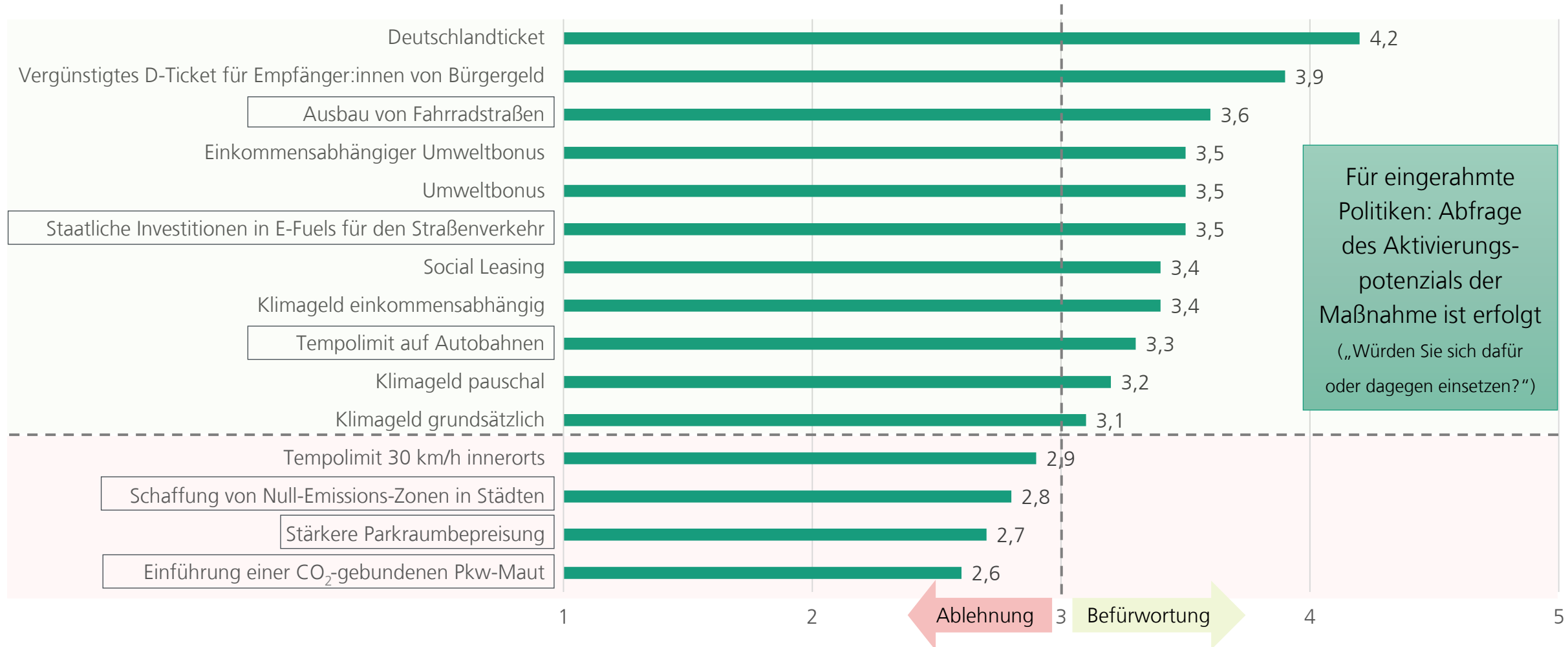
Messung des
Aktivierungspotenzials

A magnifying glass is positioned over a textured, grey surface. A teal-colored rectangular box is overlaid on the right side of the image, containing white text. The background has a subtle, repeating geometric pattern.

Zentrale Ergebnisse: Akzeptanz und Aktivierungspotenziale

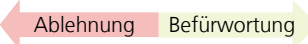







Einstellungsakzeptanz ausgewählter Mobilitätspolitiken

Durchschnittliche Gesamtbewertung in der Bevölkerung



Zusammenfassung mittels Bewertungskurven

Interpretation in Bewertungskurven angelehnt an Mau et al. (2024),
Triggerpunkte. Konsens und Konflikt in der Gegenwartsgesellschaft.

Maßnahme	Beschreibung	Bewertungskurve 	Indikatoren für gesellschaftlichen Zusammenhalt
Ausbau von Fahrradstraßen	stark rechtssteil/linksschief, Mehrheit dafür		Große Einigkeit, niedriges Spaltungspotenzial, starke Befürwortung, Positivaktivierungspotential
Tempolimit auf Autobahnen	zwei „Höcker“ erkennbar, leichte Mehrheit dafür		Wenig Einigkeit, mittleres Spaltungspotenzial, mehr Befürworter:innen, Positivaktivierungspotential
Staatliche Subventionen in E-Fuels für den Straßenverkehr	„Mittel-Höcker“, Mehrheit unentschieden bzw. eher dafür		Eher Einigkeit, niedriges Spaltungspotenzial, Unentschiedenheit, Positivaktivierungspotential
Schaffung von Null-Emissions-Zonen in Städten	leicht rechtsschief/linksteil, leichter „Mittel-Höcker“, Mehrheit dagegen bzw. unentschieden		Wenig Einigkeit, mittleres Spaltungspotenzial, hoher Widerstand
Stärkere Parkraumbepreisung	stark linkssteil/rechtschief, Mehrheit dagegen		Große Einigkeit, niedriges Spaltungspotential, Ablehnung
Einführung einer CO₂-gebundenen Pkw-Maut	Stark linkssteil/rechtsschief, Mehrheit dagegen		Große Einigkeit, niedriges Spaltungspotential, Ablehnung
Einführung eines Tempolimits von 30 km/h in Städten und Dörfern	erkennbare „Seiten-Höcker“, keine klaren Mehrheiten		Wenig Einigkeit, stärkeres Spaltungspotenzial, Polarisierung

Zusammenfassung mittels Bewertungskurven

Interpretation in Bewertungskurven angelehnt an Mau et al. (2024),
Triggerpunkte. Konsens und Konflikt in der Gegenwartsgesellschaft.

Maßnahme	Beschreibung	Bewertungskurve ← Ablehnung Befürwortung →	Indikatoren für gesellschaftlichen Zusammenhalt
Klimageld grundsätzlich	leichter „Höcker“ rechts und stark mittig, leichte Mehrheit dafür		Wenig Einigkeit, mittleres Spaltungspotenzial, Unentschieden bis Befürwortung
Klimageld pauschal	leicht rechtssteil/linksschief, leichte Mehrheit dafür		Eher Einigkeit, mittleres Spaltungspotenzial, leichte Befürwortung
Klimageld einkommensabhängig	stark rechtssteil/linksschief, Mehrheit dafür		Große Einigkeit, niedriges Spaltungspotenzial, Befürwortung
Fortführung des Deutschlandticket	stark rechtssteil/linksschief, Mehrheit deutlich dafür		Sehr große Einigkeit, sehr niedriges Spaltungspotenzial, klare Befürwortung
Deutschlandticket für 39 EUR für Empfänger:innen von Bürgergeld	stark rechtssteil/linksschief, Mehrheit dafür		Große Einigkeit, niedriges Spaltungspotenzial, Befürwortung
Social Leasing	leicht rechtssteil/linksschief, Mehrheit dafür		Große Einigkeit, niedriges Spaltungspotenzial, eher Befürwortung
Umweltbonus grundsätzlich	leicht rechtssteil/linksschief, Mehrheit dafür		Eher Einigkeit, niedriges Spaltungspotenzial, leichte Befürwortung
Umweltbonus einkommensabhängig	leicht rechtssteil/linksschief, Mehrheit dafür		Eher Einigkeit, niedriges Spaltungspotenzial, leichte Befürwortung

Kernaussagen 1/2

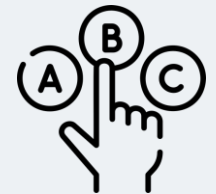
Akzeptanz von Mobilitätspolitiken für den Klimaschutz

Maßnahmen, die den Zugang zu Alternativen zum Auto fördern, wie Fahrradstraßen oder das Deutschlandticket, sind am beliebtesten und einigen über gesellschaftliche Gruppen hinweg. Restriktive Maßnahmen (Null-Emissions-Zonen, Tempolimit in Städten) und finanzielle Maßnahmen (Parkraumbepreisung, CO₂-bezogene Pkw-Maut) sind unbeliebter. Bei einigen, wenigen Maßnahmen besteht Spaltungspotential, z.B. beim Tempolimit auf Autobahnen. Hier bedarf es jedoch eines genaueren Blicks, da es insgesamt von Mehrheiten unterstützt wird.



Ausgestaltungsoptionen von Mobilitätspolitiken

Sozial ausgestaltete Maßnahmen finden generell gute Unterstützung (Social Leasing für Elektrofahrzeuge, Deutschlandticket für Bedürftige). Die soziale Ausgestaltung von Maßnahmen kann die Zustimmung auch erhöhen (z.B. pauschales vs. einkommensabhängiges Klimageld). Ein detaillierter Blick zeigt, dass die Akzeptanz bei sozialer Gestaltung zum Teil bei niedrigeren Einkommensgruppen stärker ausgeprägt ist als bei hohen (einkommensabhängiger Umweltbonus).



Elektromobilität

Elektromobilität wird über alle Parteipräferenzen hinweg mit Klimaschutz und Nachhaltigkeit assoziiert, Reichweite und Infrastruktur sind nach wie vor die Hürden. Personen, die Elektroauto fahren oder dies vorhaben, unterstützen generell stärker klimapolitische Maßnahmen im Verkehr.



Kernaussagen 2/2

hinsichtlich der differenzierenden Faktoren

Parteipräferenz

Bis auf die pauschale Auszahlung des Klimagelds variieren die Akzeptanzbewertungen nach Parteipräferenzen. Grünen-Wähler:innen unterstützen die Maßnahmen am stärksten. Die geringsten Unterschiede gibt es bei Investitionen in E-Fuel-Förderung.



Alter

Beim Alter zeigt sich ein heterogenes Bild. Beim Tempolimit stimmen Personen höheren Alters eher zu, bei Maßnahmen wie der Parkraumbepreisung zeigt sich mit höherem Alter eine eher ablehnende Haltung.



Geschlecht

Frauen sprechen sich signifikant eher für das Tempolimit auf Autobahnen und innerorts, den Umweltbonus (beide Formen) sowie das Klimageld (grundsätzlich) aus. Sie sind eher ablehnend hinsichtlich der staatlichen Förderung von E-Fuels im Straßenverkehr. Bei den Null-Emissions-Zonen sind sie etwas unentschlossener als die Männer.



Bildung

Höhere Bildung geht in der Stichprobe eher mit einer höheren Akzeptanz für Maßnahmen einher (z.B. beim Tempolimit). Beim Umweltbonus, dem Social Leasing und dem Klimageld hängt ein höherer Bildungsgrad mit einer stärkeren Ablehnung der Politikmaßnahmen zusammen.



Urbanisierungsgrad

Je stärker der Urbanisierungsgrad, desto stärker die Zustimmung zu den Maßnahmen; je ländlicher Befragte leben, desto häufiger eine ablehnende Haltung. Am geringsten ausgeprägt ist der Unterschied beim Ausbau von Fahrradstraßen. Keine Unterschiede sind vorhanden beim Tempolimit auf Autobahnen, hinsichtlich Investitionen in die Förderung von E-Fuels, beim Social Leasing und dem pauschalem Klimageld.



Einkommen

Ein höheres Einkommen hängt mit einer stärkeren Ablehnung einzelner Maßnahmen zusammen, z.B. beim Tempolimit innerorts sowie der sozialen Ausgestaltung von Maßnahmen (D-Ticket für Bürgergeldempfänger:innen, Social Leasing, einkommensabhängiges Klimageld). Auch mittlere Einkommen äußern teilweise mehr Ablehnung zu den Maßnahmen (z.B. CO₂-gebundene Pkw-Maut). Den Umweltbonus lehnen Menschen mit niedrigerem Einkommen eher ab.





Foto von Scott Graham auf Unsplash

Fact Sheets zu ausgewählten Politikmaßnahmen

Fact Sheets

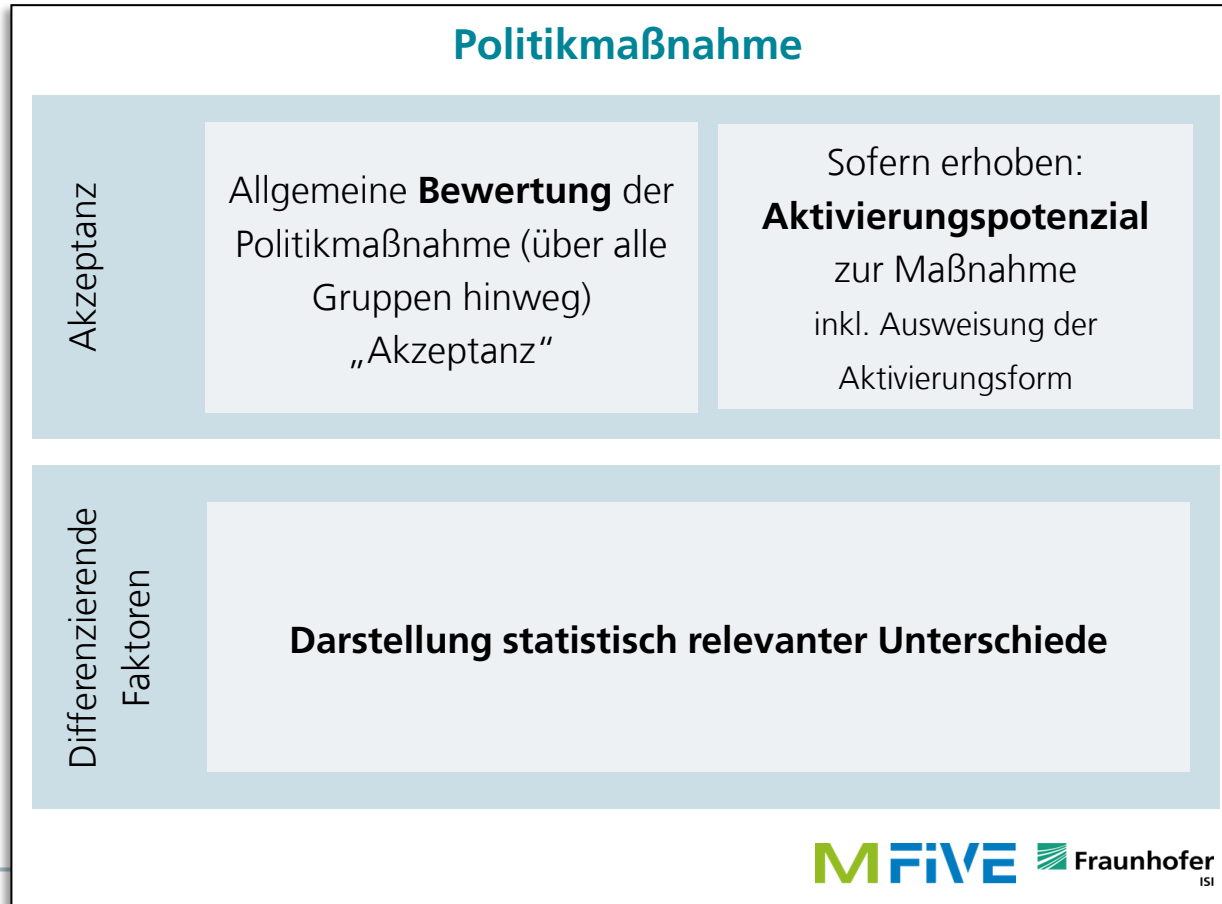
Verzeichnis der untersuchten Maßnahmen

Anreize Verlagerung	Seite	Förderung E-Mobilität und alternative Antriebe	Seite
<ul style="list-style-type: none">Tempolimit auf Autobahnen	15	<ul style="list-style-type: none">Staatliche Investitionen in E-Fuels für den Straßenverkehr	22
<ul style="list-style-type: none">Tempolimit von 30km/h in Städten und Dörfern	16	<ul style="list-style-type: none">Schaffung von Null-Emissions-Zonen in Städten	23
<ul style="list-style-type: none">Ausbau von Fahrradstraßen	18	<ul style="list-style-type: none">CO₂-abhängige Pkw-Maut	25
<ul style="list-style-type: none">Stärkere Parkraumbepreisung	19	<ul style="list-style-type: none">Umweltbonus grundsätzlich	27
<ul style="list-style-type: none">Deutschlandticket allgemein	20	<ul style="list-style-type: none">Umweltbonus einkommensabhängig	29
<ul style="list-style-type: none">Kostenreduktion des D-Tickets auf 39 € für Empfänger:innen von Bürgergeld	21	<ul style="list-style-type: none">Social Leasing	31
Soziale Ausgleichsmechanismen			
<ul style="list-style-type: none">Klimageld grundsätzlich	33	<ul style="list-style-type: none">Klimageld einkommensabhängig	36
<ul style="list-style-type: none">Klimageld pauschal	35		

Fact Sheets

Allgemeine Hinweise zur besseren Lesbarkeit und Verständlichkeit

Aufbau je Folie:



Ergänzende Hinweise:

Untersuchte differenzierende Faktoren

Um herauszufinden, zwischen welchen Gruppen statistisch relevante Unterschiede bestehen, haben wir die Merkmale Parteipräferenz, Alter, Geschlecht, Urbanisierungsgrad (städtisch, vorstädtisch, ländlich), Einkommen (gefragt wurde nach dem monatlichen Haushaltsnettoeinkommen) und formalen Bildungshintergrund analysiert. Statistisch relevante Unterschiede werden in den Abbildungen dargestellt.

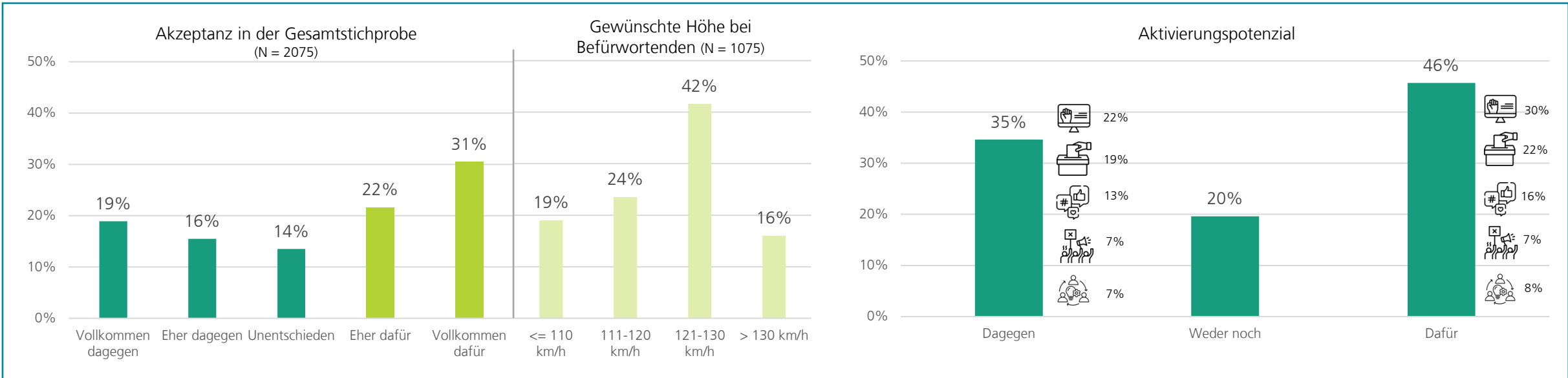
Befragungszeitraum und politische „Stimmung“

Die ausgewählte Stichprobe bildet die allgemeine politische Wählerstimmung während des Erhebungszeitraums sehr gut wieder ([siehe Anhang](#)). Bis zum 6.11.24 („Ampelbruch“) war bereits mehr als 95% der Datenerhebung erfolgt.

Tempolimit auf Autobahnen



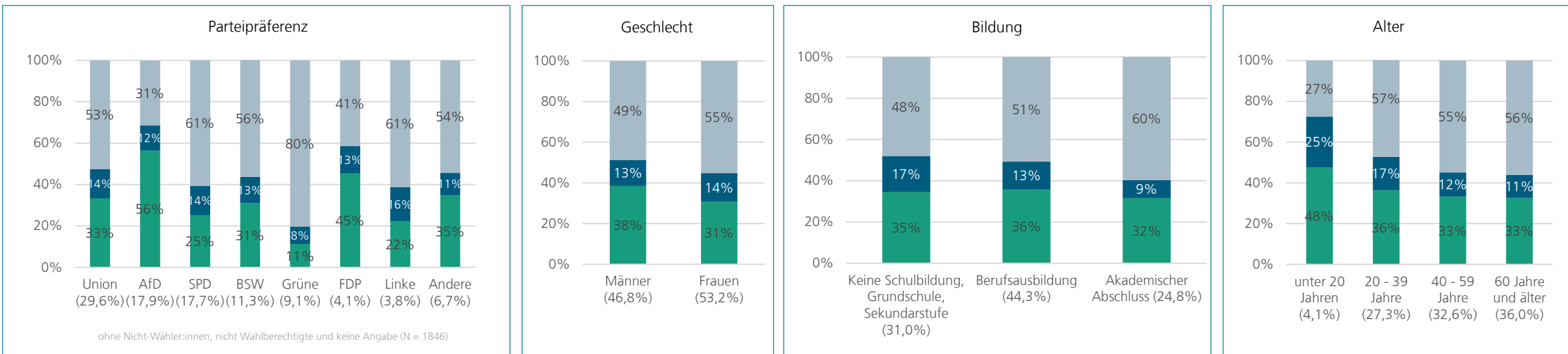
Akzeptanz



■ Zustimmung
 ■ Unentschieden
 ■ Ablehnung
 ***Keine Akzeptanzunterschiede nach Urbanisierungsgrad und Einkommen**

■ Eine Online-Petition unterschreiben
 ■ Informationen auf Social Media liken oder teilen
 ■ Eine Partei wählen, die die Maßnahme in ihrem Programm unterstützt/ablehnt
 ■ An einer Demonstration teilnehmen
 ■ In eine Initiative eintreten, die sich für oder gegen die Umsetzung der Maßnahme einsetzt.

Differenzierende Faktoren*



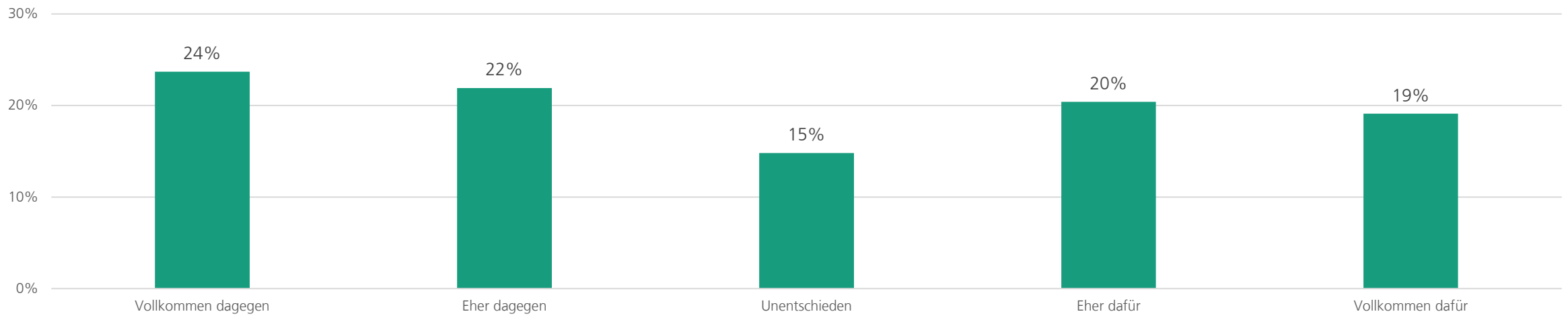
Einführung eines Tempolimits von 30 km/h in Städten und Dörfern 1/2



Akzeptanz

N = 2047

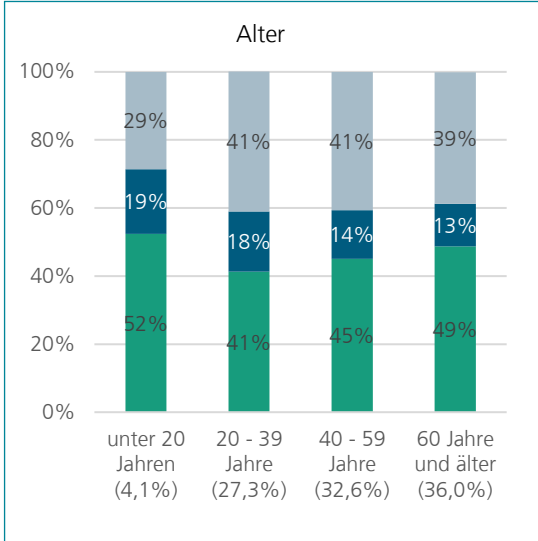
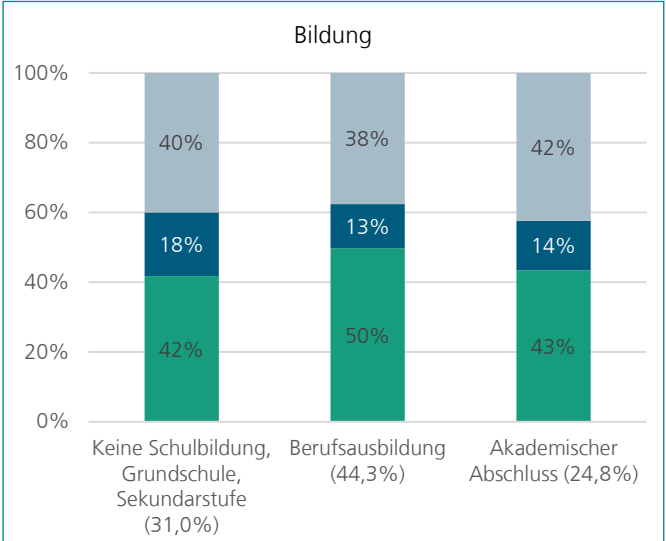
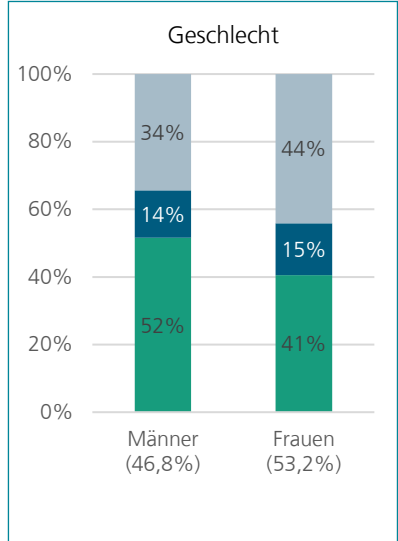
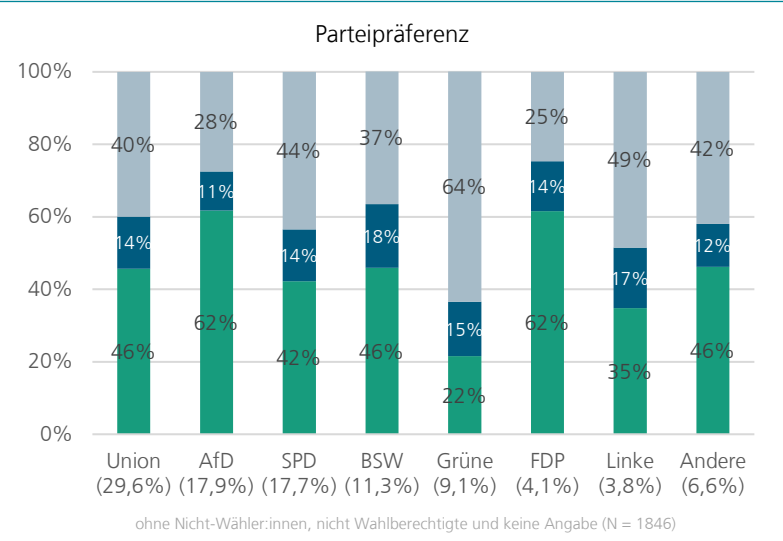
Bewertung



- Zustimmung
- Unentschieden
- Ablehnung

***Akzeptanzunterschiede in allen betrachteten Faktoren**

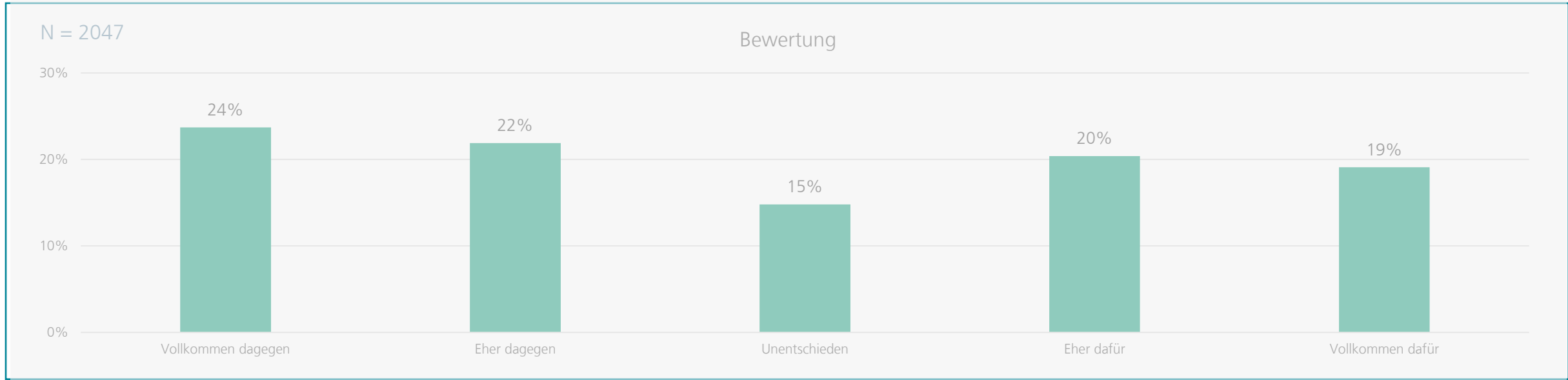
Differenzierende Faktoren*



Einführung eines Tempolimits von 30 km/h in Städten und Dörfern 2/2



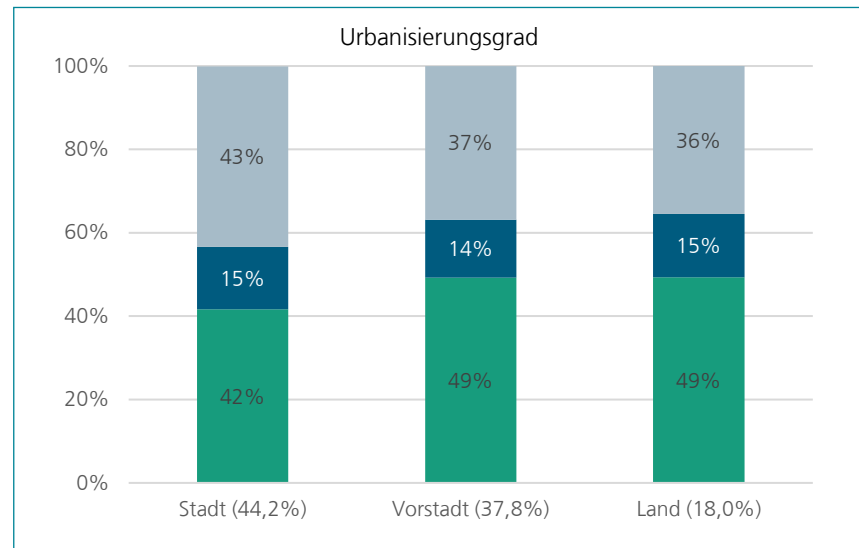
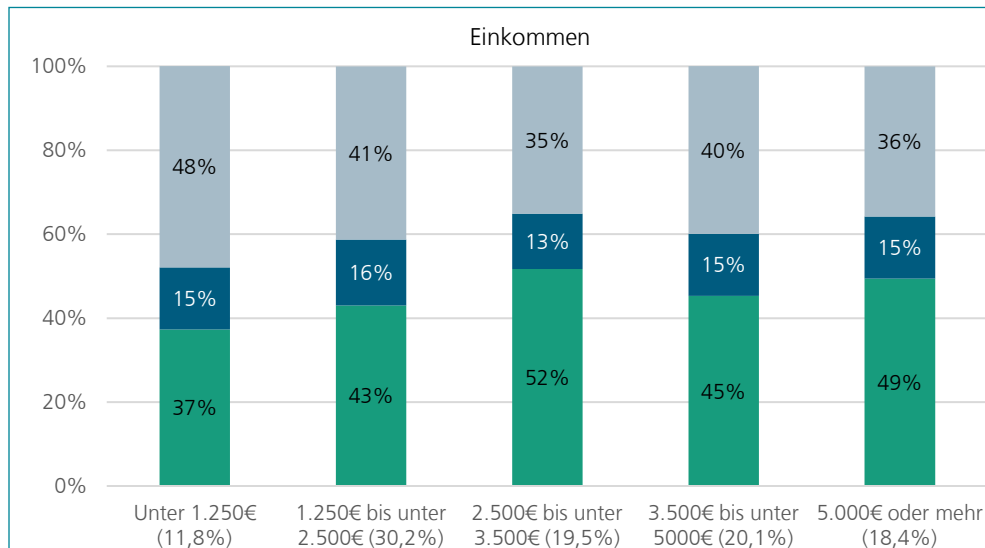
Akzeptanz



- Zustimmung
- Unentschieden
- Ablehnung

***Akzeptanzunterschiede in allen betrachteten Faktoren**

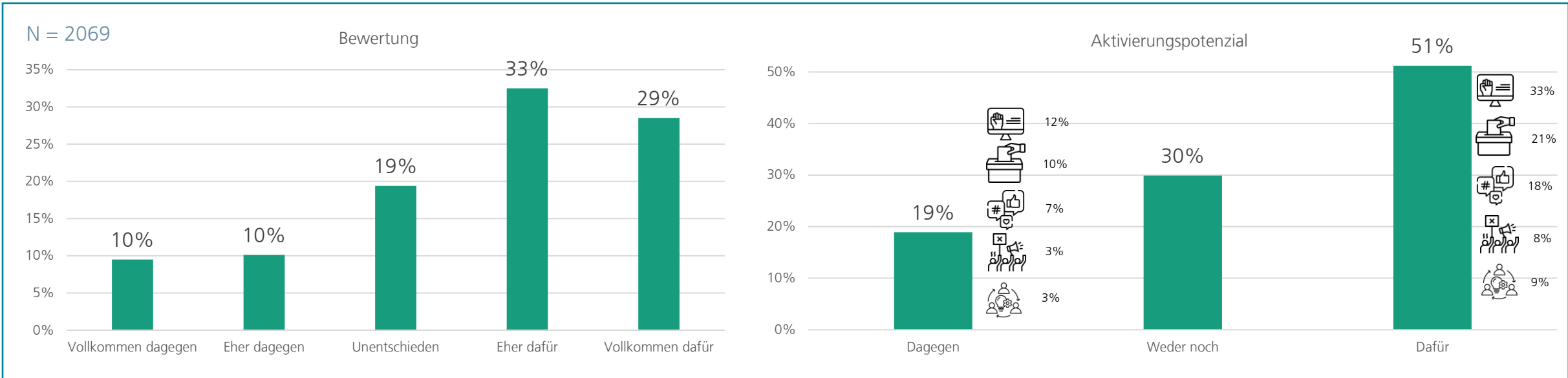
Differenzierende Faktoren *





Ausbau von Fahrradstraßen

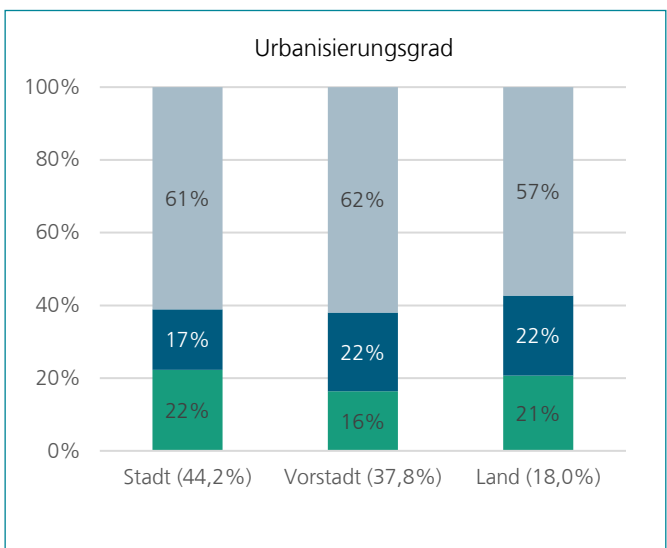
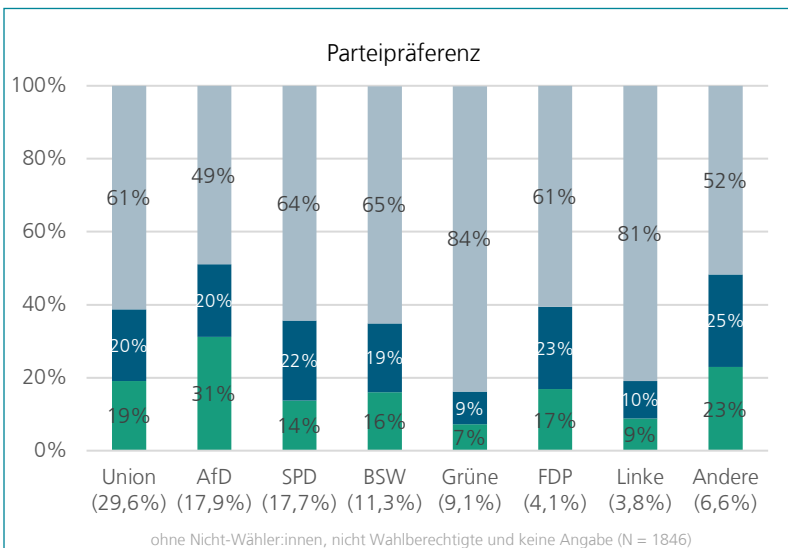
Akzeptanz



■ Zustimmung
 ■ Unentschieden
 ■ Ablehnung
 ***Keine Akzeptanzunterschiede nach Alter, Einkommen, Geschlecht & Bildung**

Eine Online-Petition unterschreiben
 Informationen auf Social Media liken oder teilen
 Eine Partei wählen, die die Maßnahme in ihrem Programm unterstützt/ablehnt
 An einer Demonstration teilnehmen
 In eine Initiative eintreten, die sich für oder gegen die Umsetzung der Maßnahme einsetzt.

Differenzierende Faktoren*



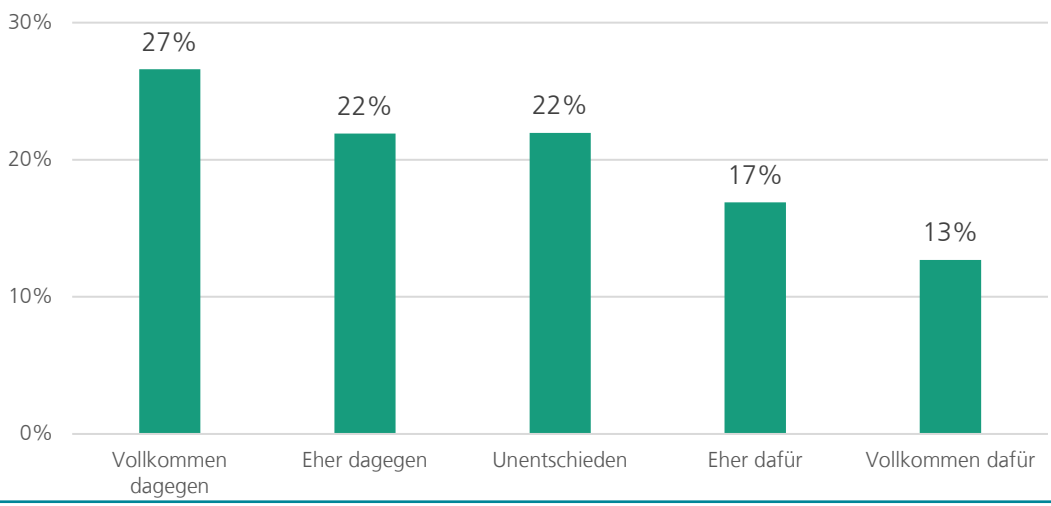
Stärkere Parkraumbepreisung



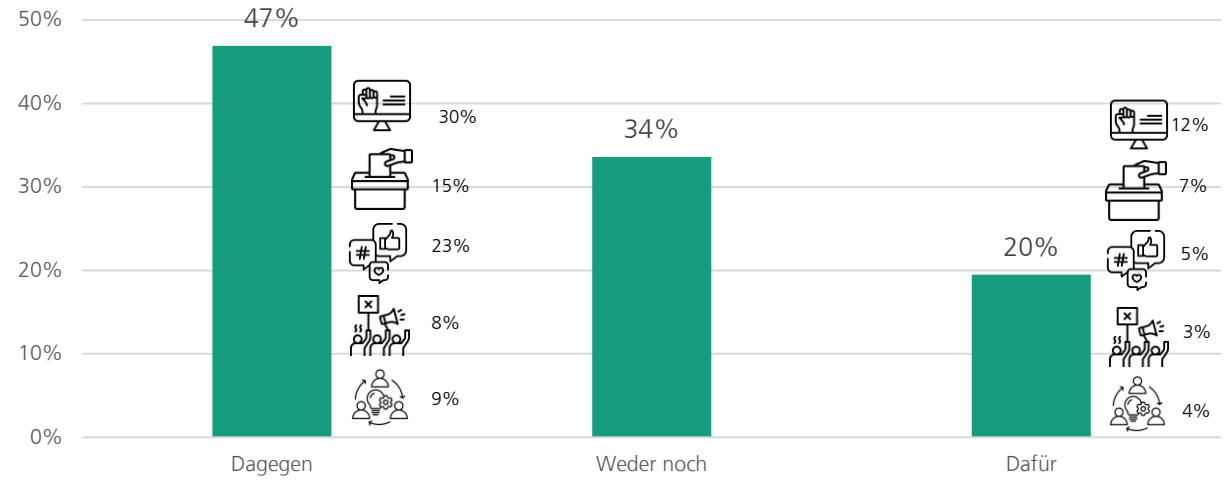
Akzeptanz

N = 2035

Bewertung



Aktivierungspotenzial



- Zustimmung
- Unentschieden
- Ablehnung

***Keine Akzeptanzunterschiede nach Einkommen & Geschlecht**



Eine Online-Petition unterschreiben



Informationen auf Social Media liken oder teilen



Eine Partei wählen, die die Maßnahme in ihrem Programm unterstützt/ablehnt



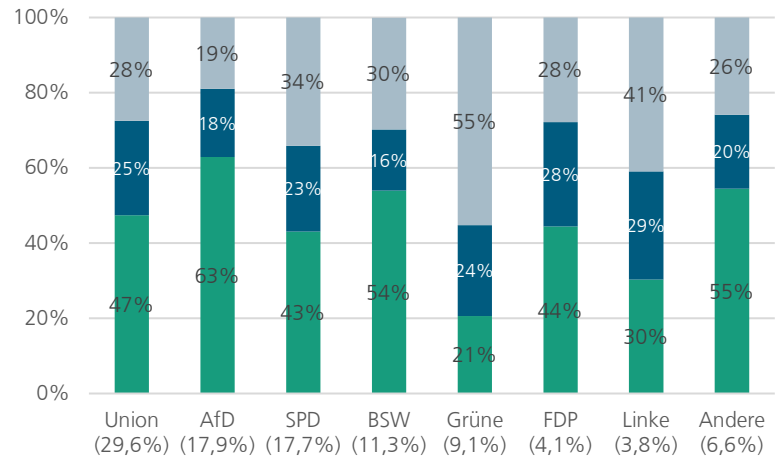
An einer Demonstration teilnehmen



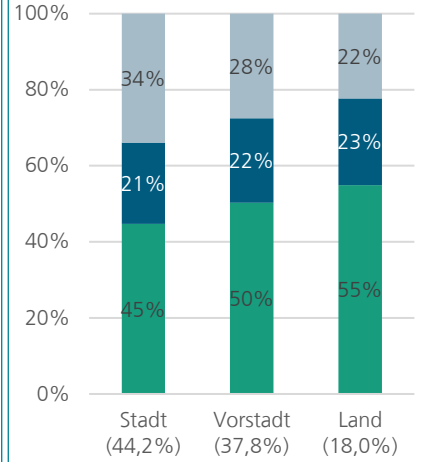
In eine Initiative eintreten, die sich für oder gegen die Umsetzung der Maßnahme einsetzt.

Differenzierende Faktoren*

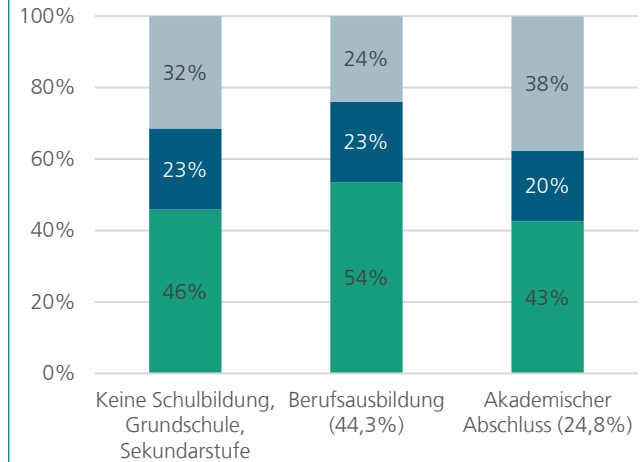
Parteipräferenz



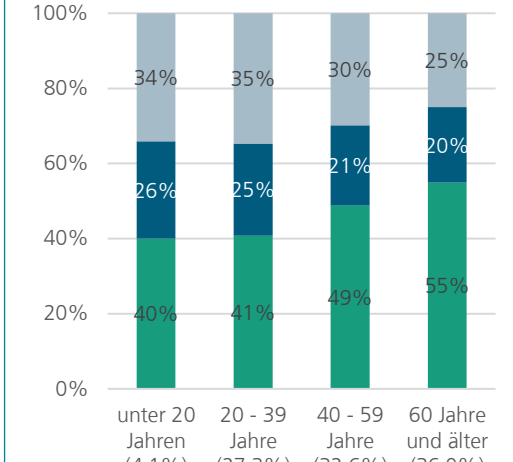
Urbanisierungsgrad



Bildung



Alter



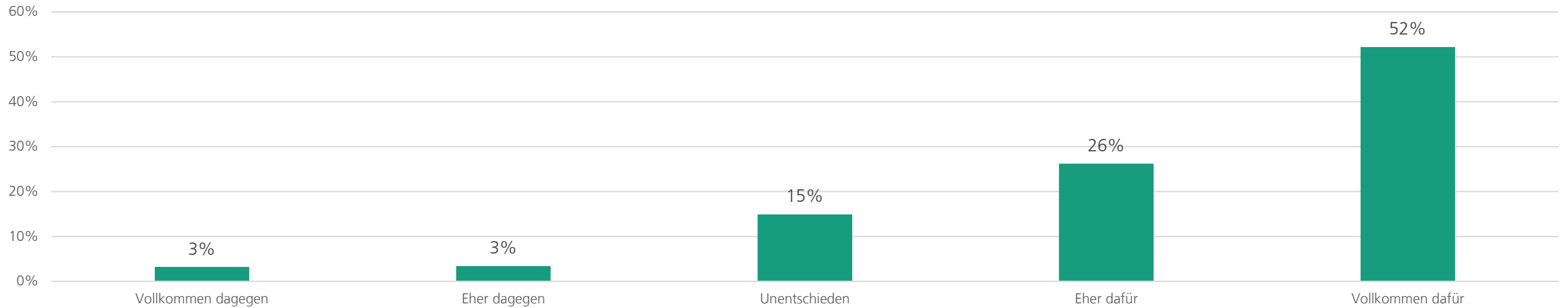
Fortführung des Deutschlandtickets



Akzeptanz

N = 2029

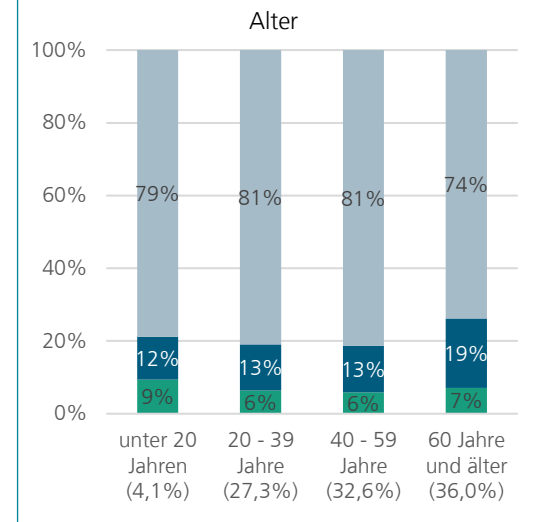
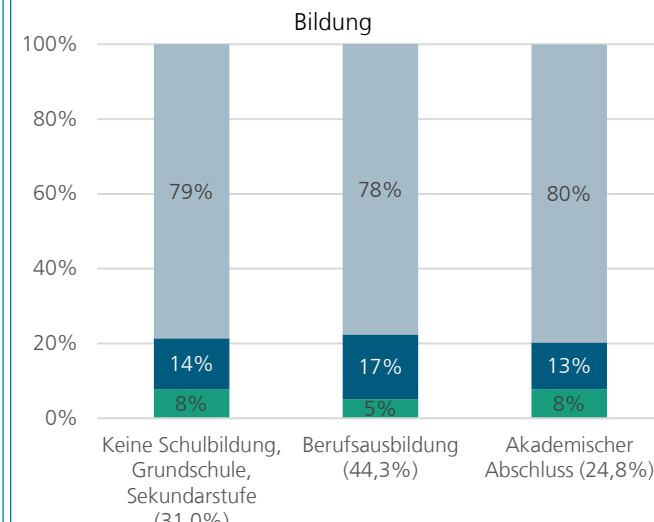
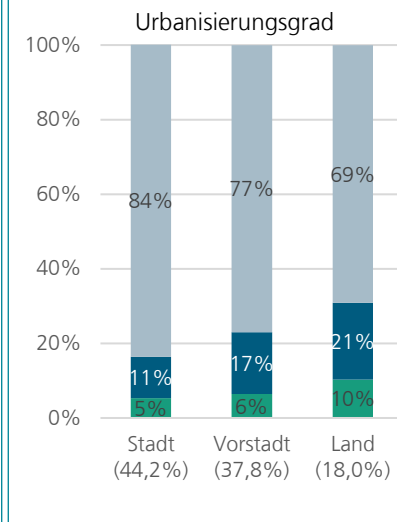
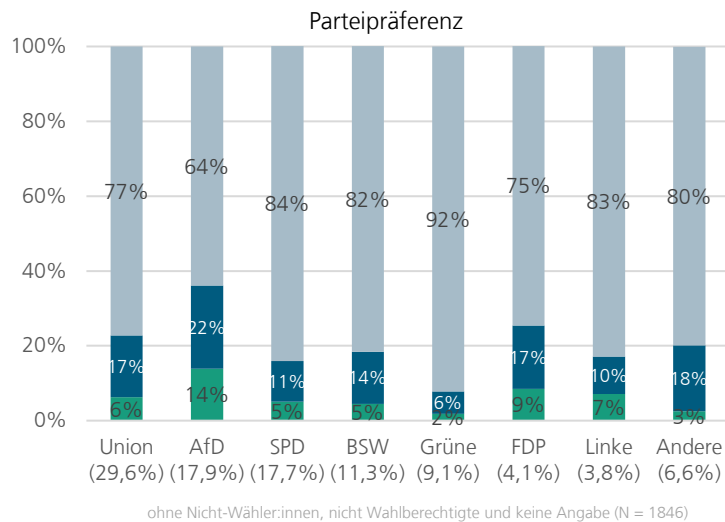
Bewertung



- Zustimmung
- Unentschieden
- Ablehnung

***Keine Akzeptanzunterschiede nach Einkommen und Geschlecht**

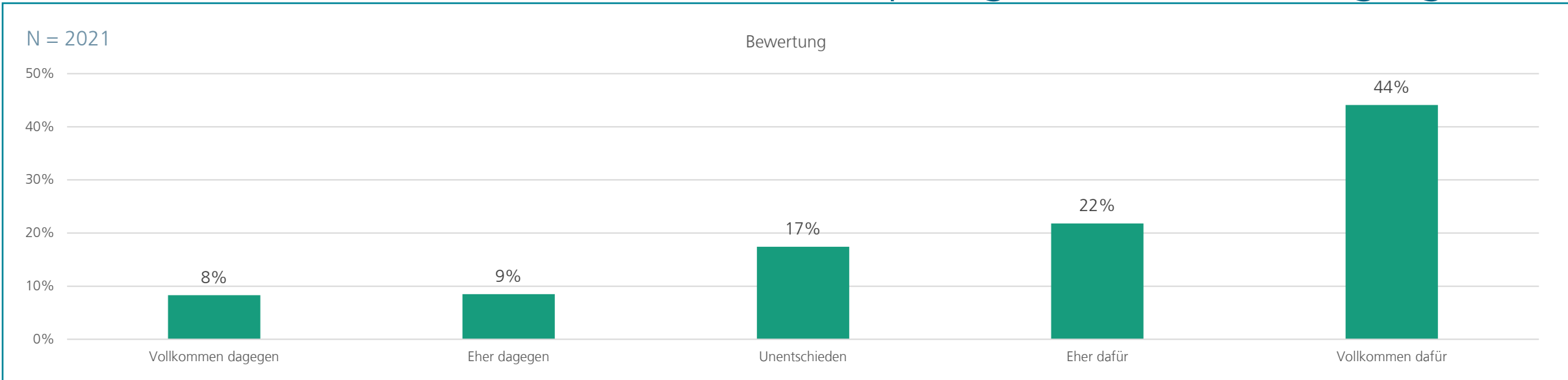
Differenzierende Faktoren*



Kostenreduktion D-Ticket auf 39 € für Empfänger:innen von Bürgergeld



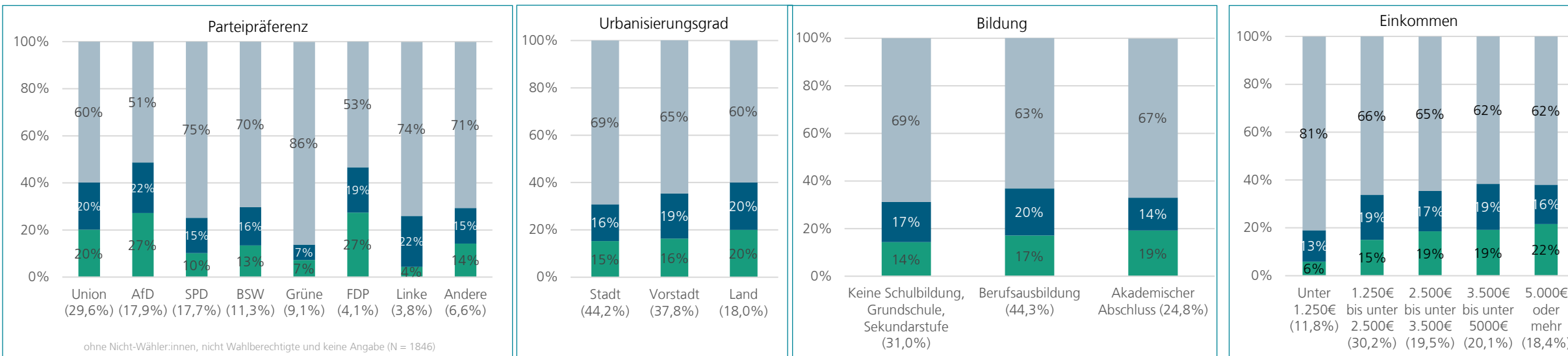
Akzeptanz



■ Zustimmung
■ Unentschieden
■ Ablehnung

***Keine Akzeptanzunterschiede nach Geschlecht & Alter**

Differenzierende Faktoren*



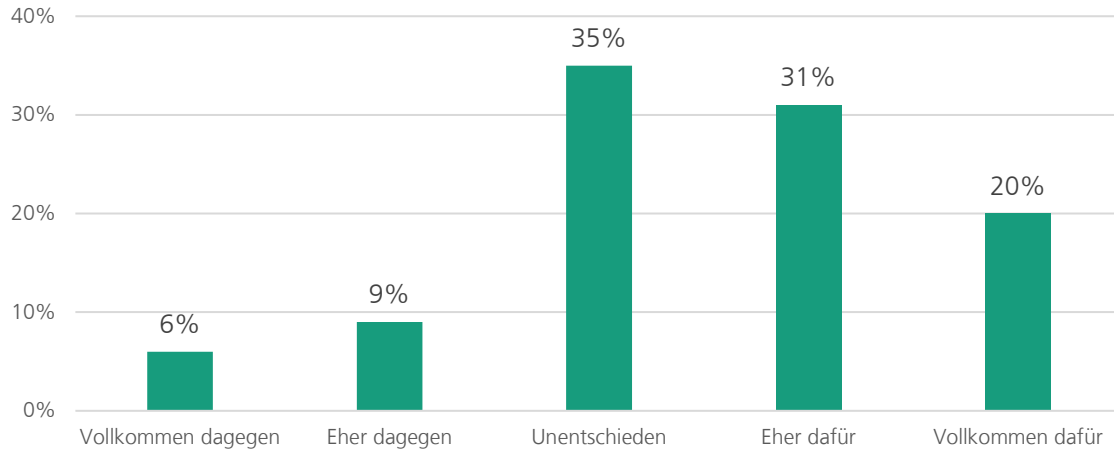
Staatliche Investitionen in E-Fuels für den Straßenverkehr



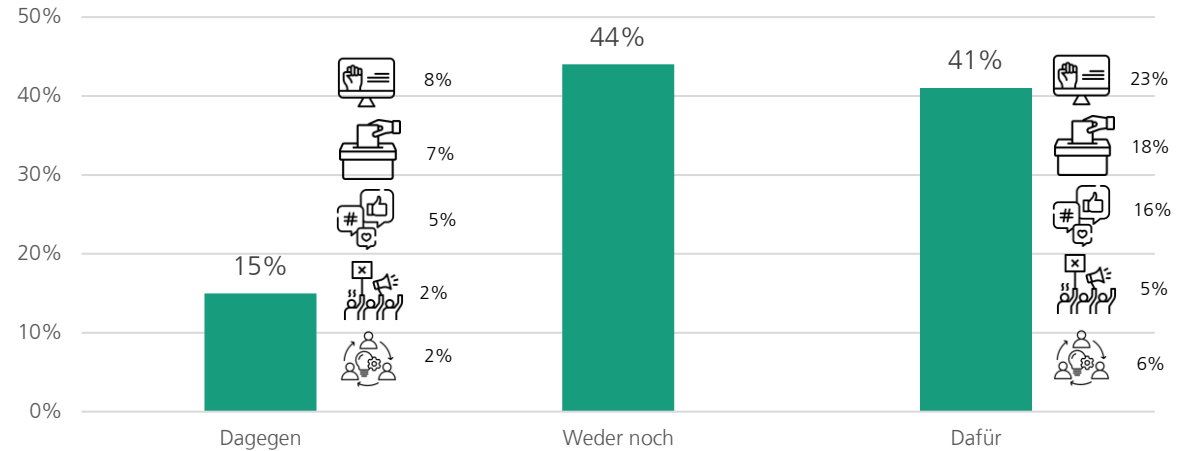
Akzeptanz

N = 1922

Bewertung



Aktivierungspotenzial



- Zustimmung
- Unentschieden
- Ablehnung

***Keine Akzeptanzunterschiede nach Urbanisierungsgrad, Alter & Einkommen**

Eine Online-Petition unterschreiben

Informationen auf Social Media liken oder teilen

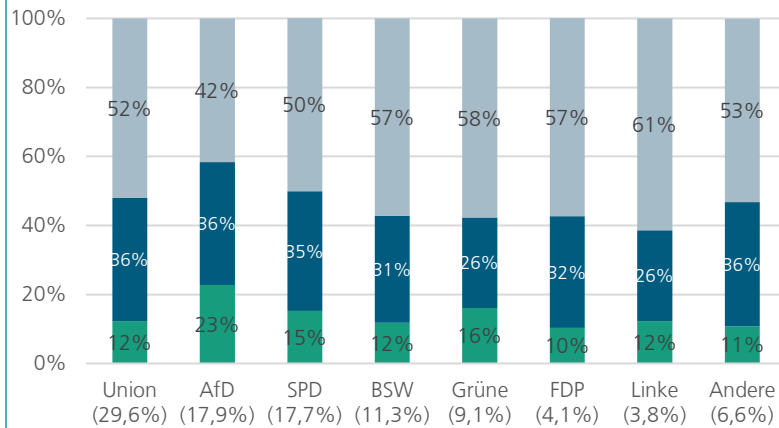
Eine Partei wählen, die die Maßnahme in ihrem Programm unterstützt/ablehnt

An einer Demonstration teilnehmen

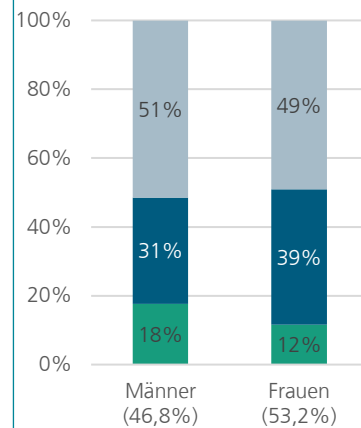
In eine Initiative eintreten, die sich für oder gegen die Umsetzung der Maßnahme einsetzt

Differenzierende Faktoren*

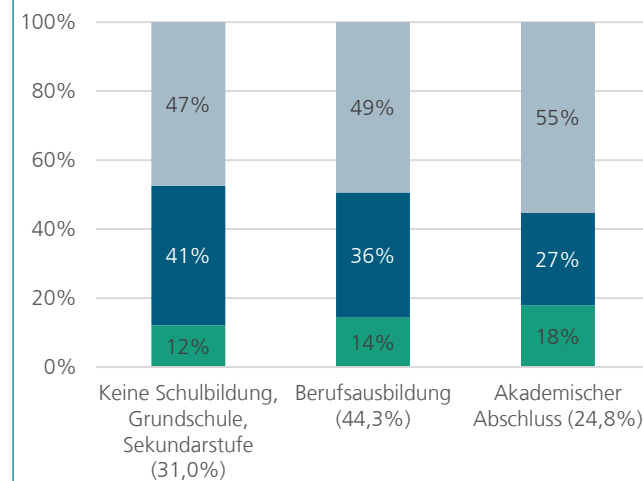
Parteipräferenz



Geschlecht



Bildung



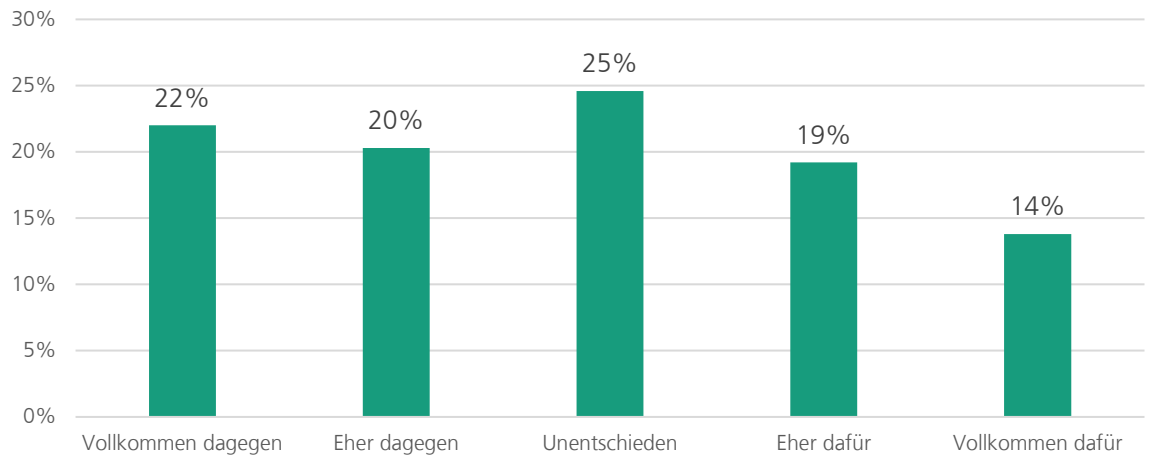
Schaffung von Null-Emissions-Zonen in Städten 1/2



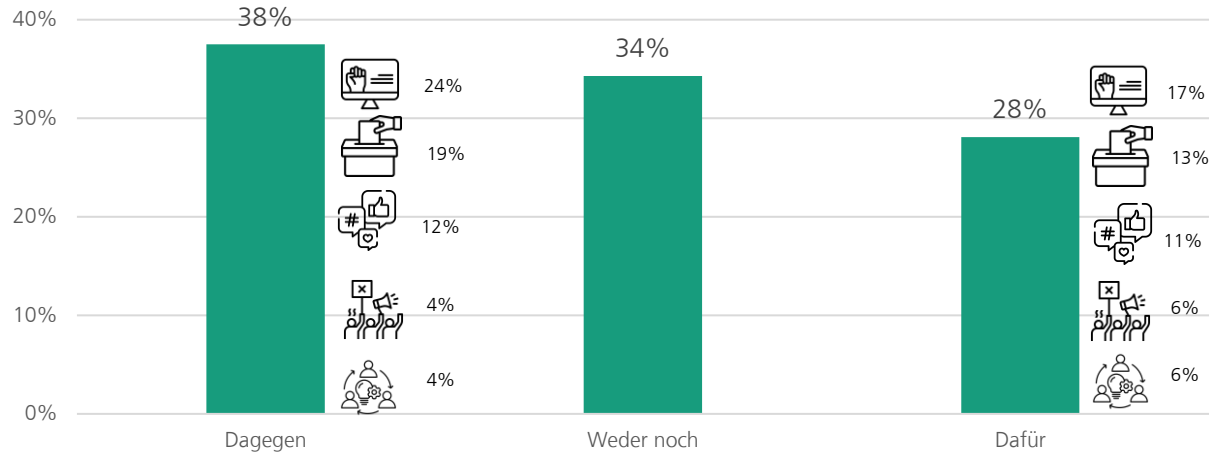
Akzeptanz

N = 2030

Bewertung



Aktivierungspotenzial



- Zustimmung
- Unentschieden
- Ablehnung

***Akzeptanzunterschiede in allen betrachteten Faktoren**

Eine Online-Petition unterschreiben

Informationen auf Social Media liken oder teilen

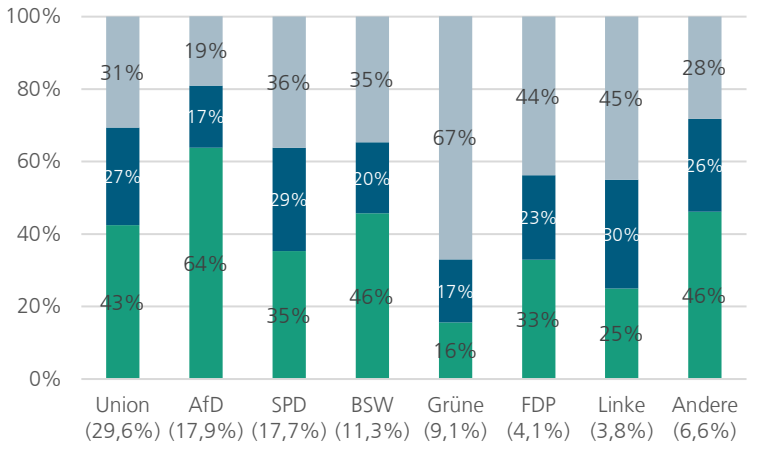
Eine Partei wählen, die die Maßnahme in ihrem Programm unterstützt/ablehnt

An einer Demonstration teilnehmen

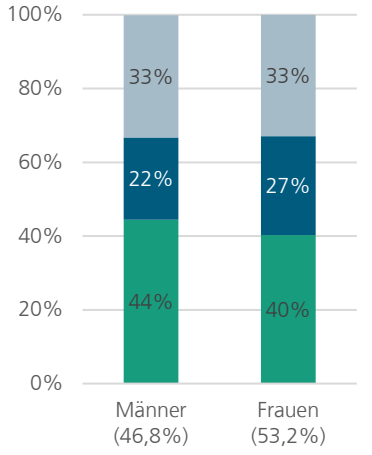
In eine Initiative eintreten, die sich für oder gegen die Umsetzung der Maßnahme einsetzt.

Differenzierende Faktoren*

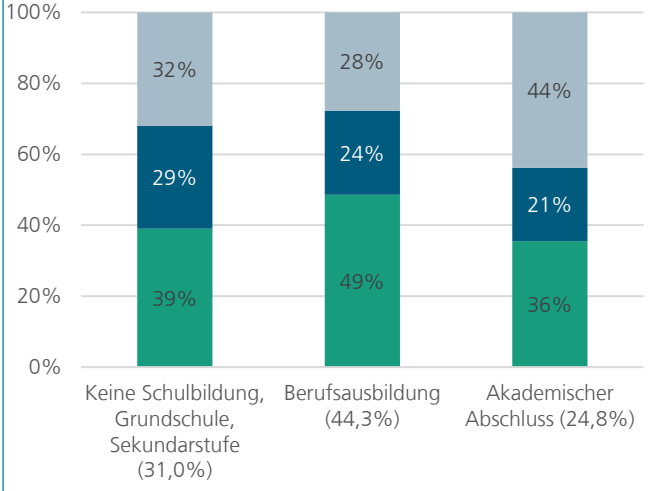
Parteipräferenz



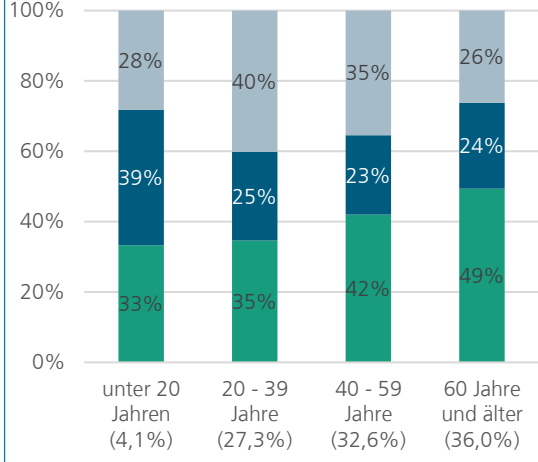
Geschlecht



Bildung



Alter



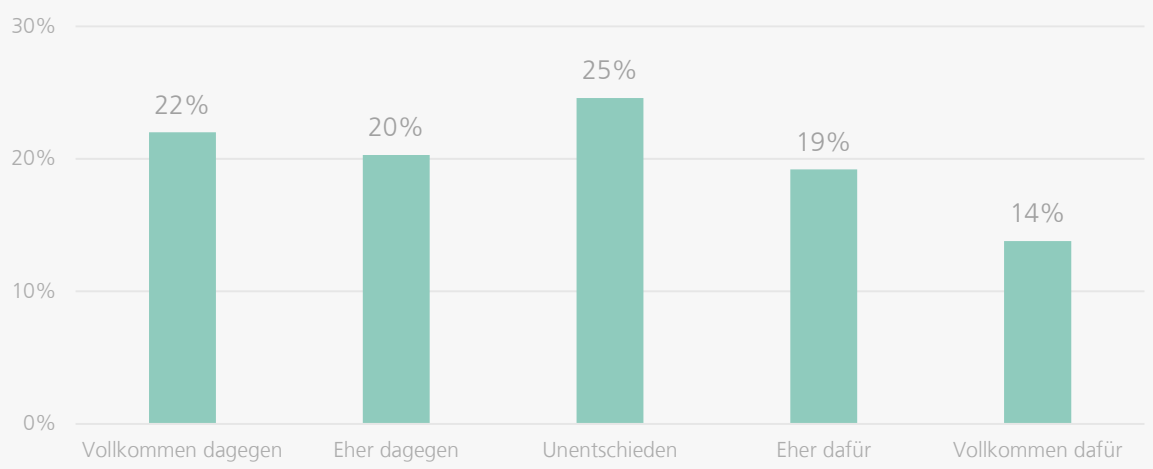
Schaffung von Null-Emissions-Zonen in Städten 2/2



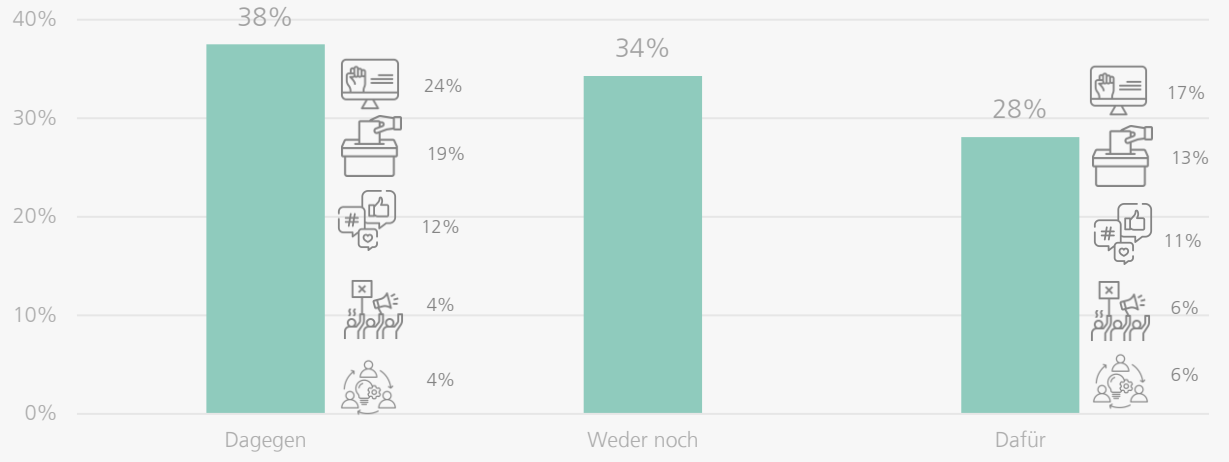
Akzeptanz

N = 2030

Bewertung



Aktivierungspotenzial



- Zustimmung
- Unentschieden
- Ablehnung

***Akzeptanzunterschiede in allen betrachteten Faktoren**

Eine Online-Petition unterschreiben

Informationen auf Social Media liken oder teilen

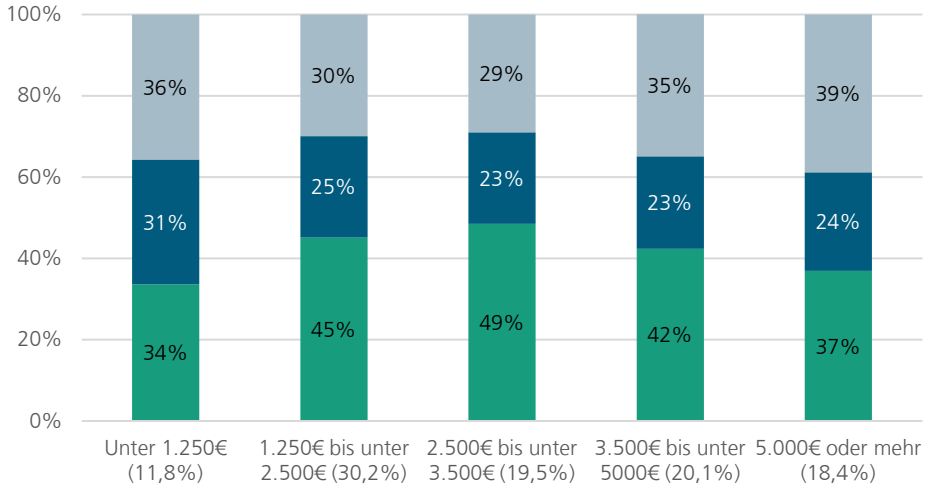
Eine Partei wählen, die die Maßnahme in ihrem Programm unterstützt/ablehnt

An einer Demonstration teilnehmen

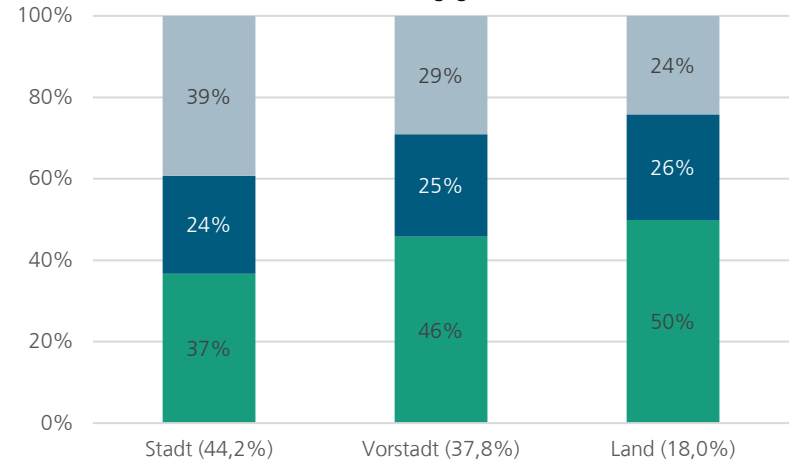
In eine Initiative eintreten, die sich für oder gegen die Umsetzung der Maßnahme einsetzt.

Differenzierende Faktoren*

Einkommen



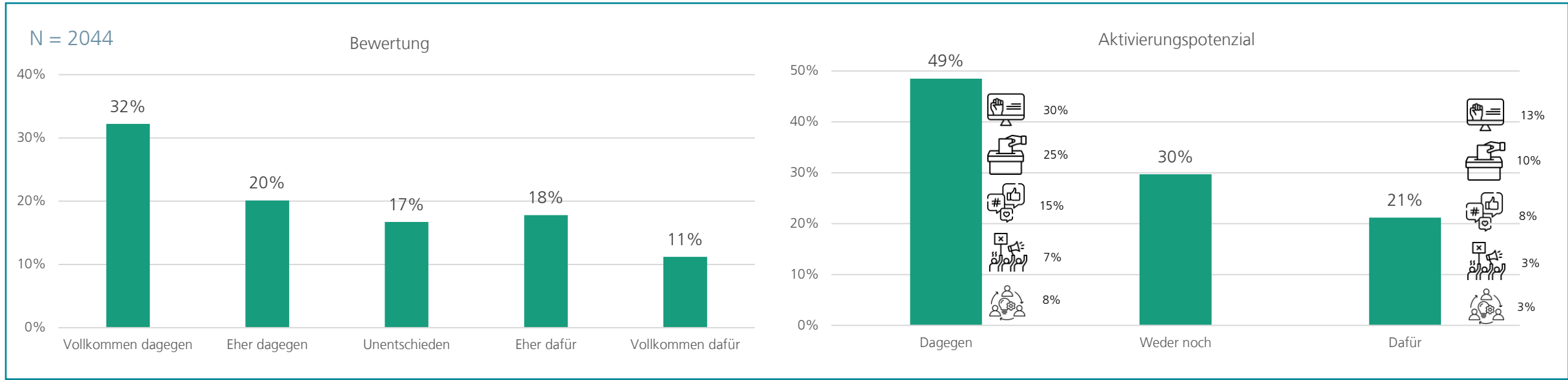
Urbanisierungsgrad



Einführung einer CO₂-gebundenen Pkw-Maut 1/2



Akzeptanz



Zustimmung
 Unentschieden
 Ablehnung

***Keine Akzeptanzunterschiede nach Geschlecht**

Eine Online-Petition unterschreiben

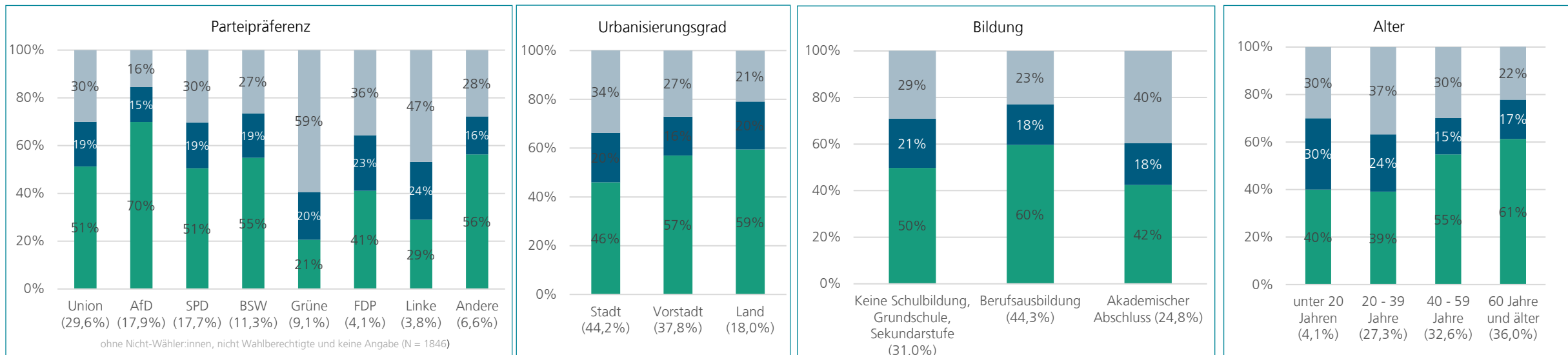
Informationen auf Social Media liken oder teilen

Eine Partei wählen, die die Maßnahme in ihrem Programm unterstützt/ablehnt

An einer Demonstration teilnehmen

In eine Initiative eintreten, die sich für oder gegen die Umsetzung der Maßnahme einsetzt.

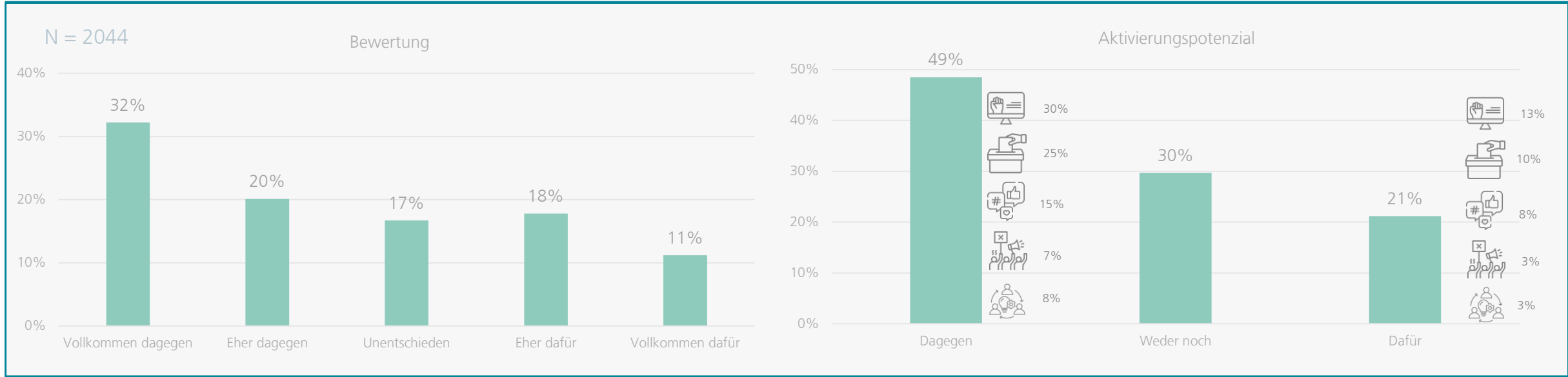
Differenzierende Faktoren*



Einführung einer CO₂-gebundenen Pkw-Maut 2/2



Akzeptanz



- Zustimmung
- Unentschieden
- Ablehnung

***Keine Akzeptanzunterschiede nach Geschlecht**



Eine Online-Petition unterschreiben



Informationen auf Social Media liken oder teilen



Eine Partei wählen, die die Maßnahme in ihrem Programm unterstützt/ablehnt

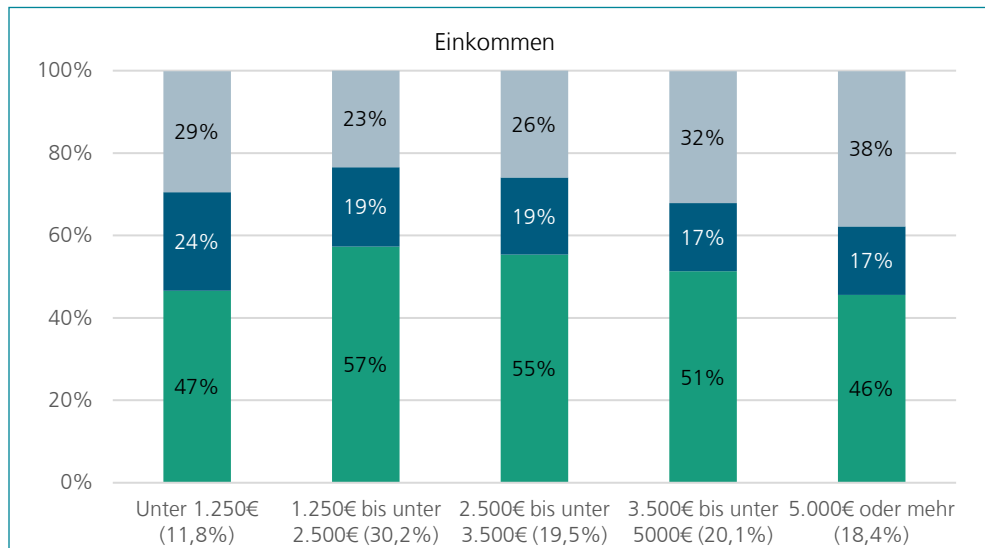


An einer Demonstration teilnehmen



In eine Initiative eintreten, die sich für oder gegen die Umsetzung der Maßnahme einsetzt.

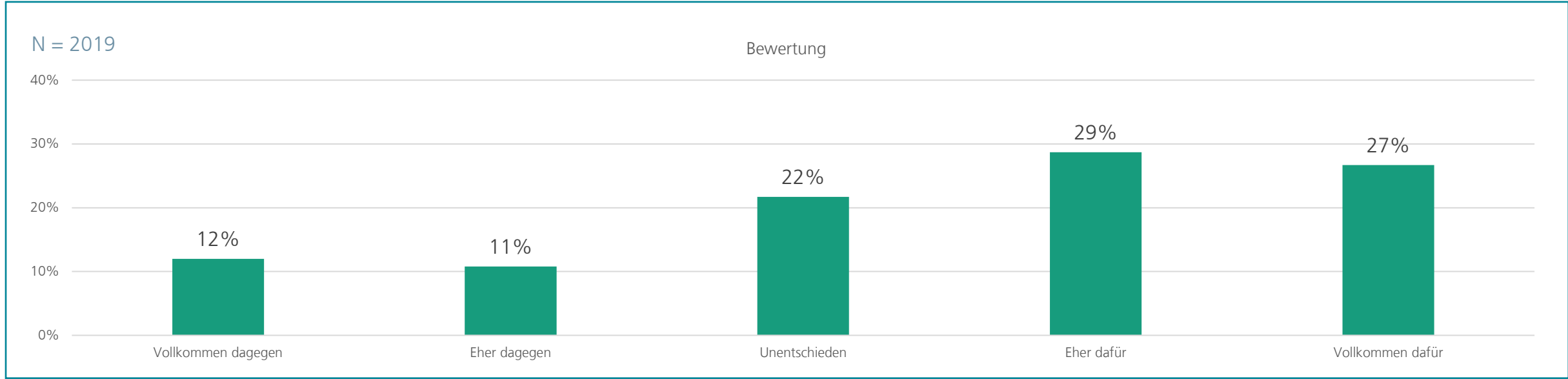
Differenzierende Faktoren*



Umweltbonus grundsätzlich 1/2



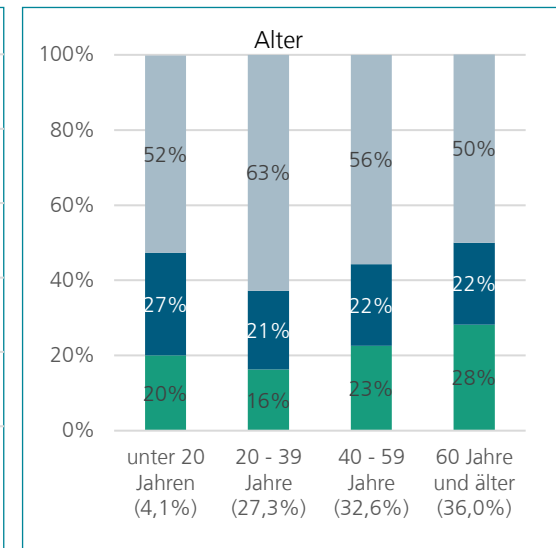
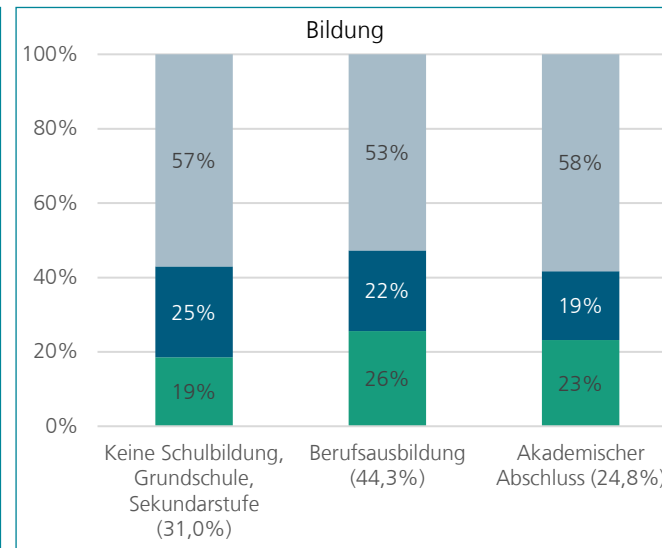
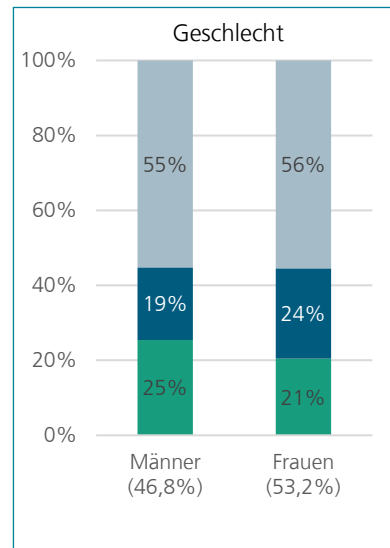
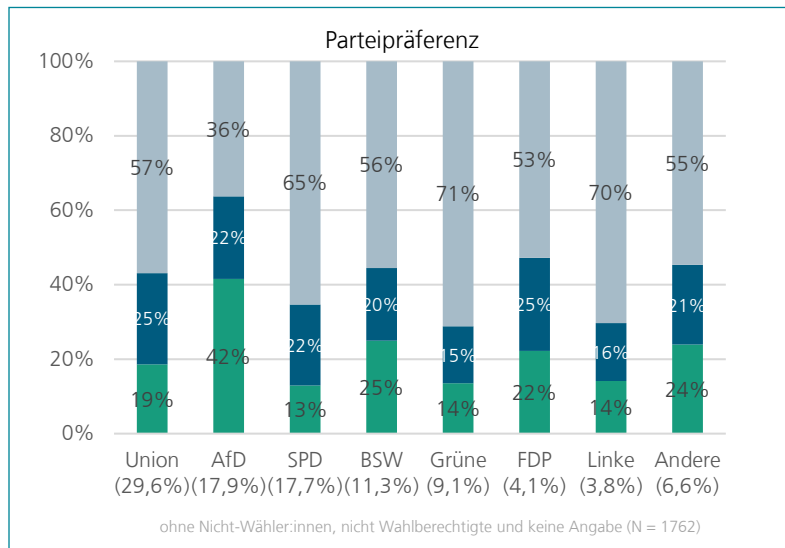
Akzeptanz



- Zustimmung
- Unentschieden
- Ablehnung

*Akzeptanzunterschiede in allen betrachteten Faktoren

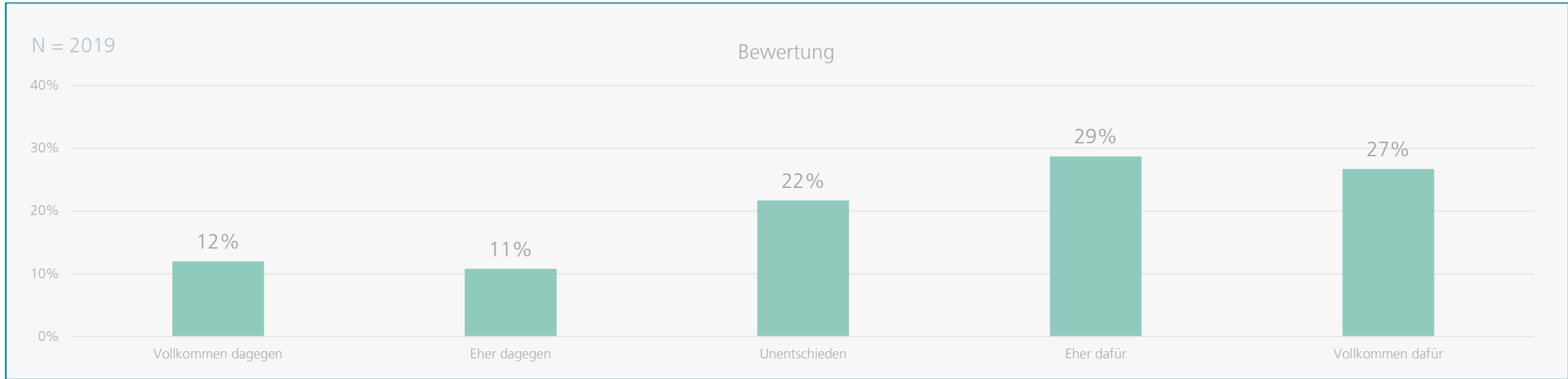
Differenzierende Faktoren*



Umweltbonus grundsätzlich 2/2



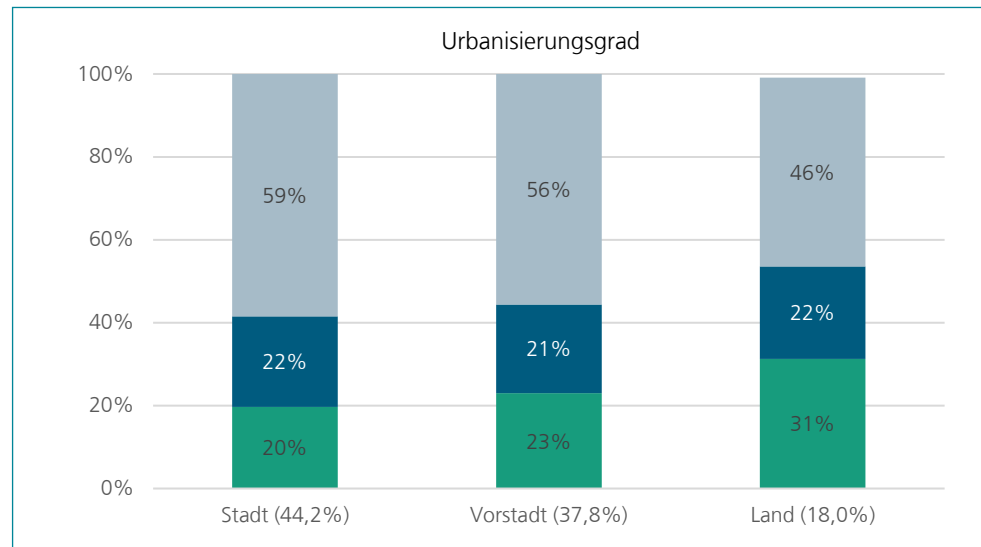
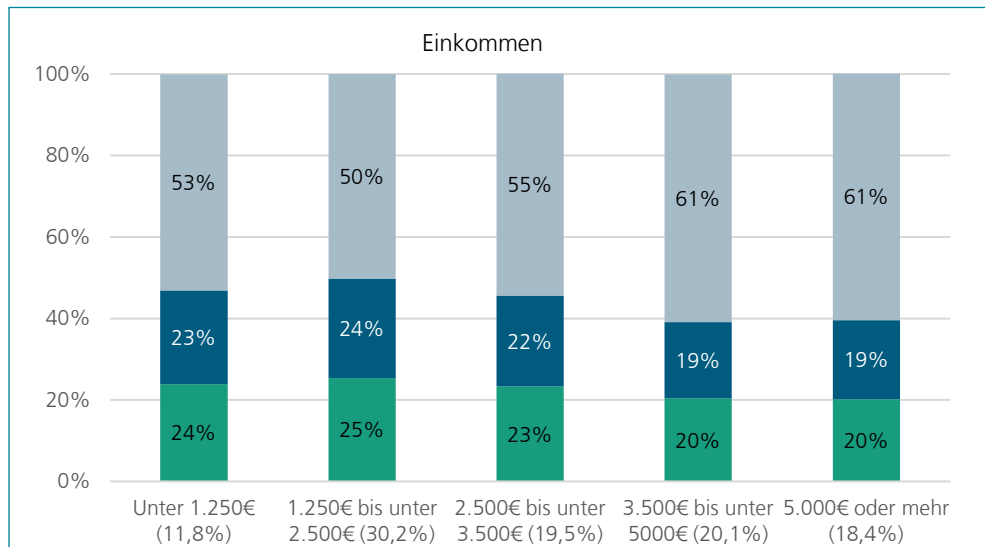
Akzeptanz



- Zustimmung
- Unentschieden
- Ablehnung

***Akzeptanzunterschiede in allen betrachteten Faktoren**

Differenzierende Faktoren*



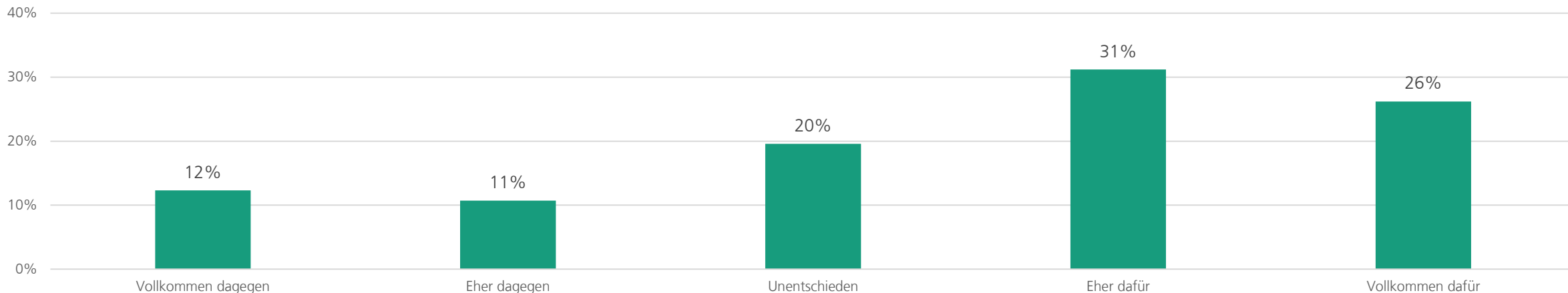


Umweltbonus einkommensabhängig 1/2

Akzeptanz

N = 2029

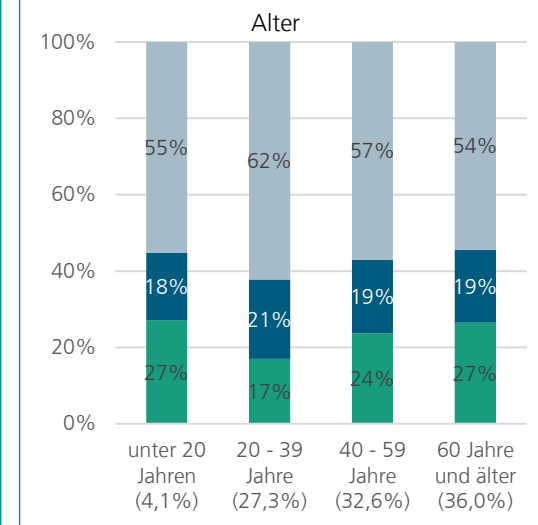
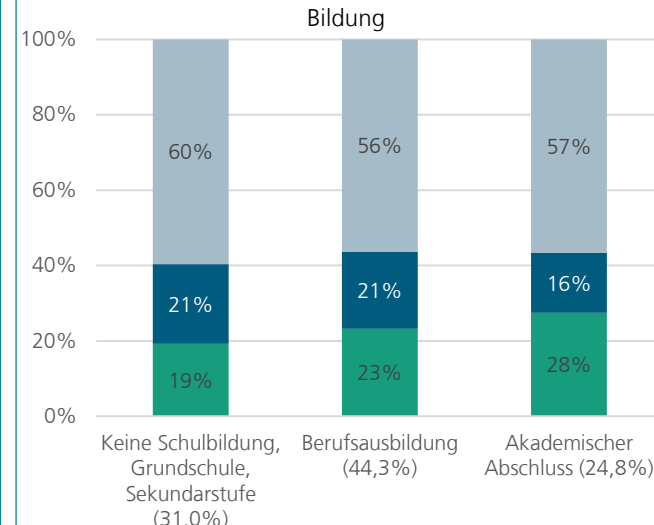
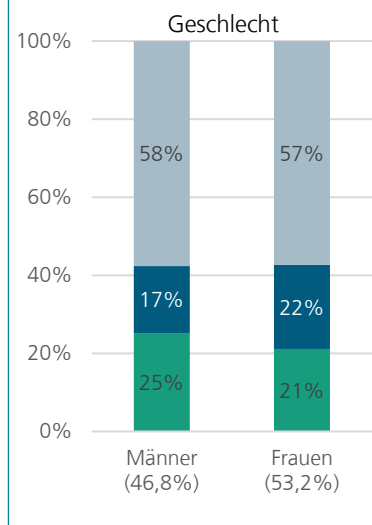
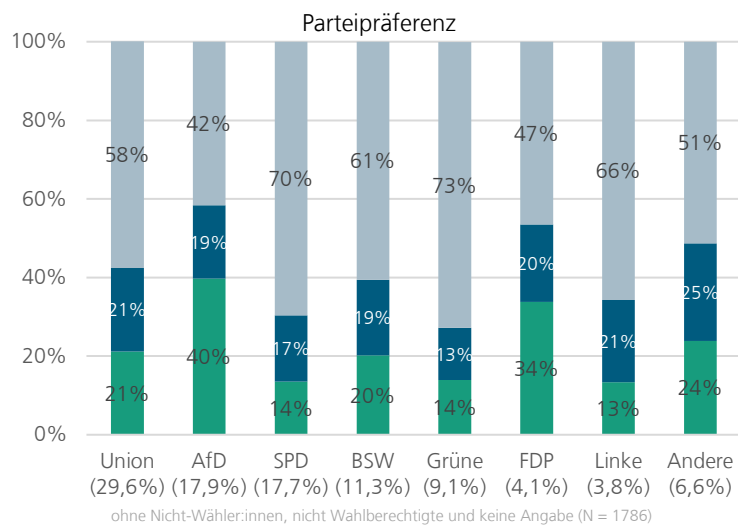
Bewertung



- Zustimmung
- Unentschieden
- Ablehnung

***Keine Akzeptanzunterschiede nach Einkommen**

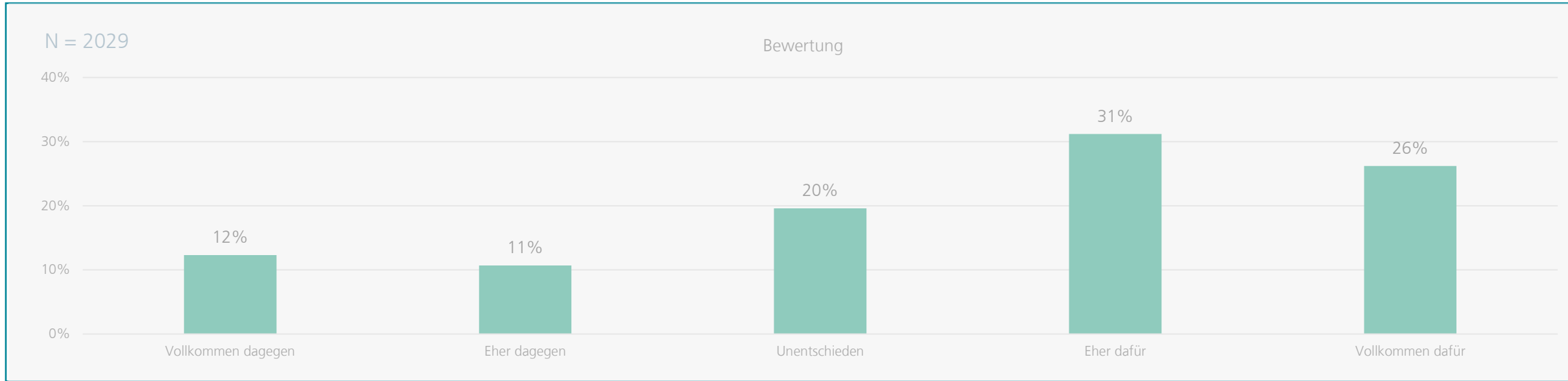
Differenzierende Faktoren*





Umweltbonus einkommensabhängig 2/2

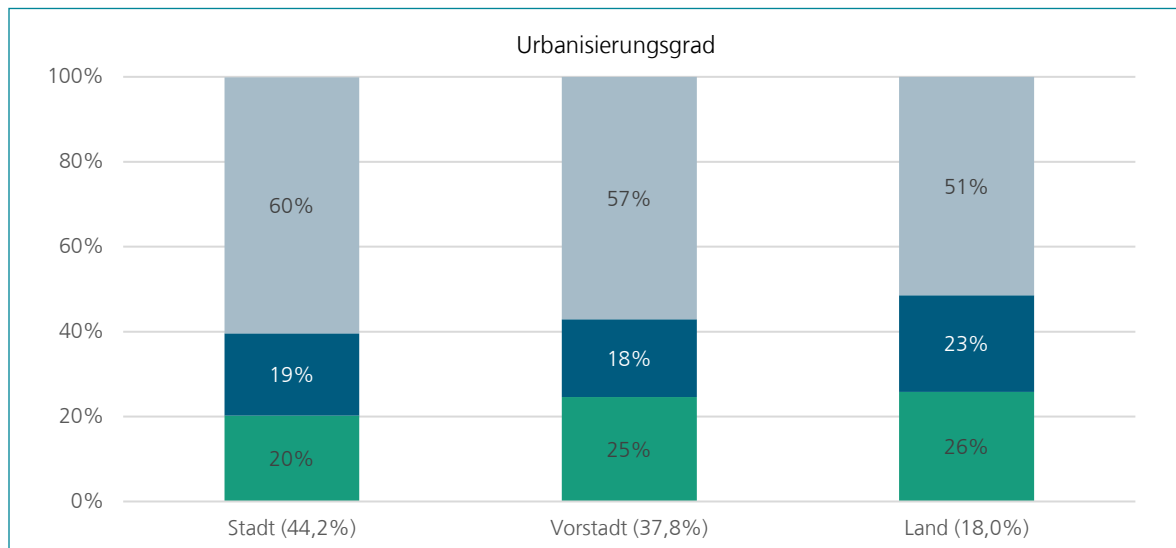
Akzeptanz



- Zustimmung
- Unentschieden
- Ablehnung

***Keine Akzeptanzunterschiede nach Einkommen**

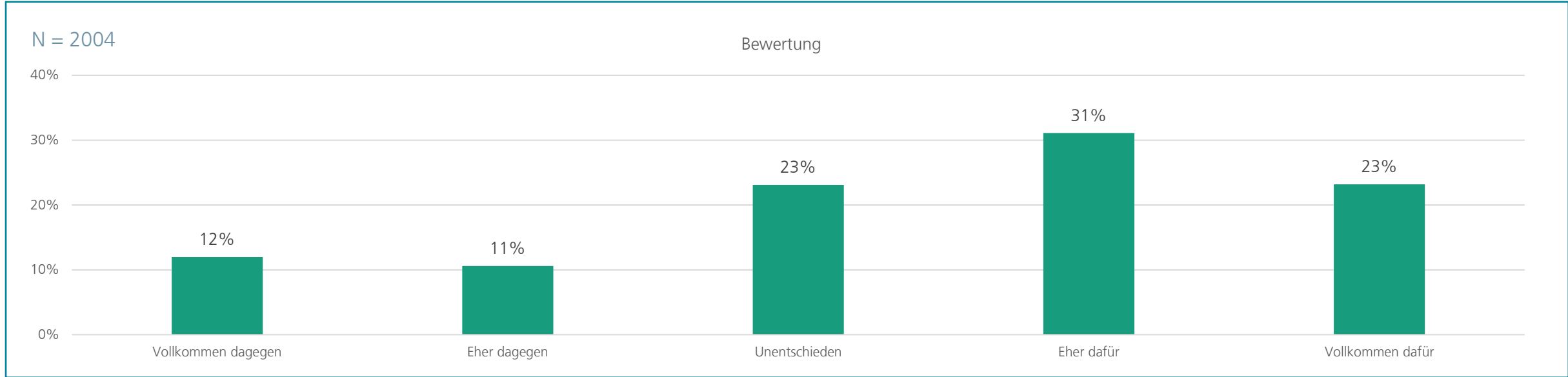
Differenzierende Faktoren*



Social Leasing 1/2



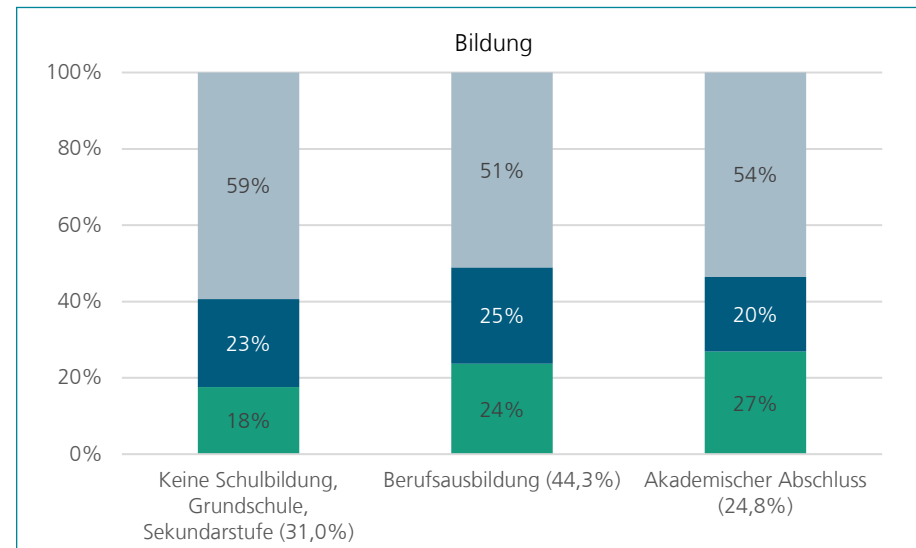
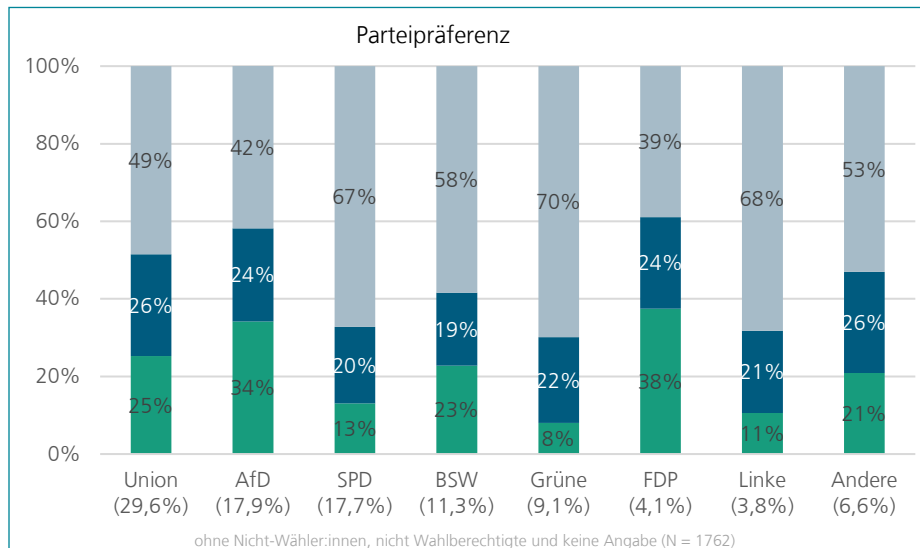
Akzeptanz



- Zustimmung
- Unentschieden
- Ablehnung

***Keine Akzeptanzunterschiede nach Geschlecht & Urbanisierungsgrad**

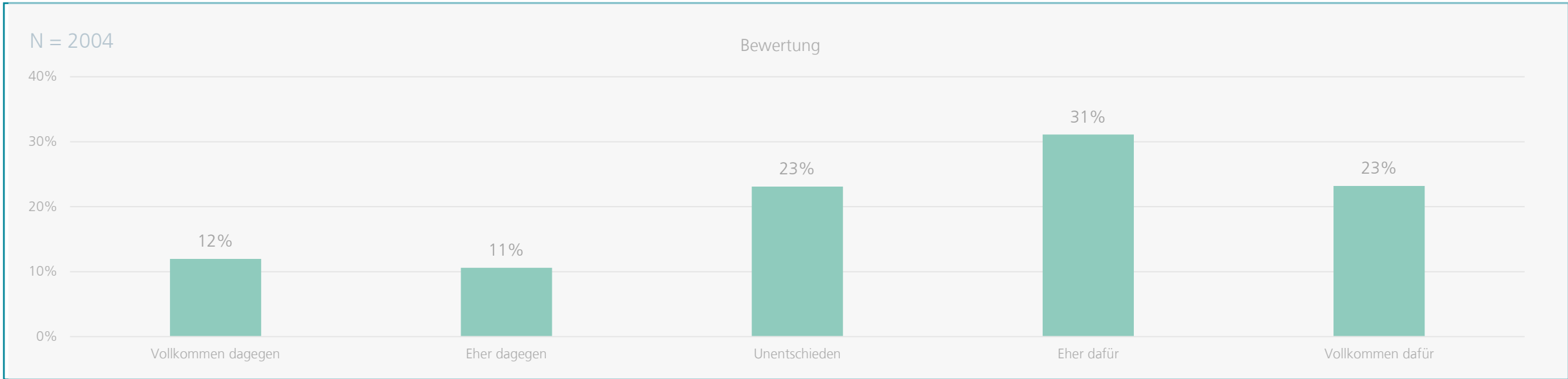
Differenzierende Faktoren*



Social Leasing 2/2



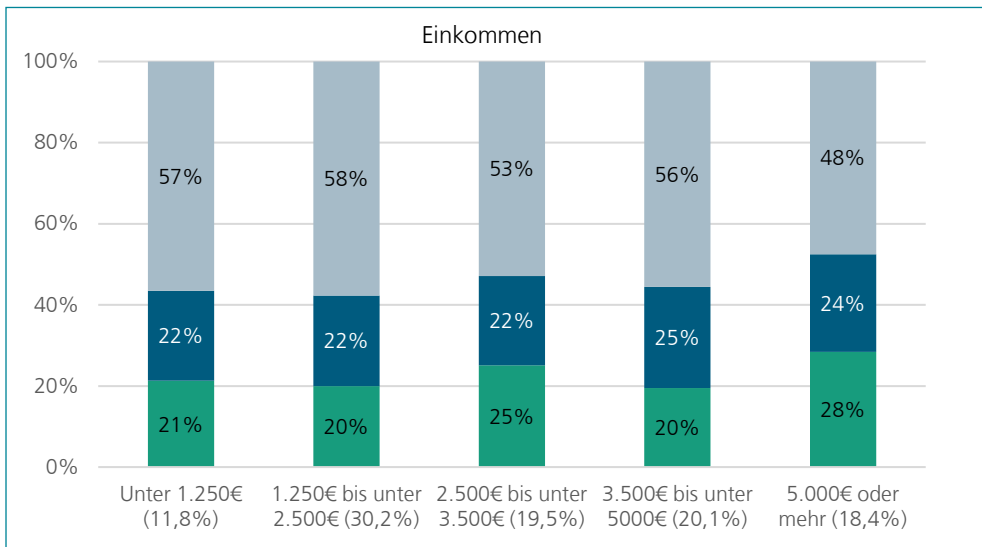
Akzeptanz



- Zustimmung
- Unentschieden
- Ablehnung

***Keine Akzeptanzunterschiede nach Geschlecht & Urbanisierungsgrad**

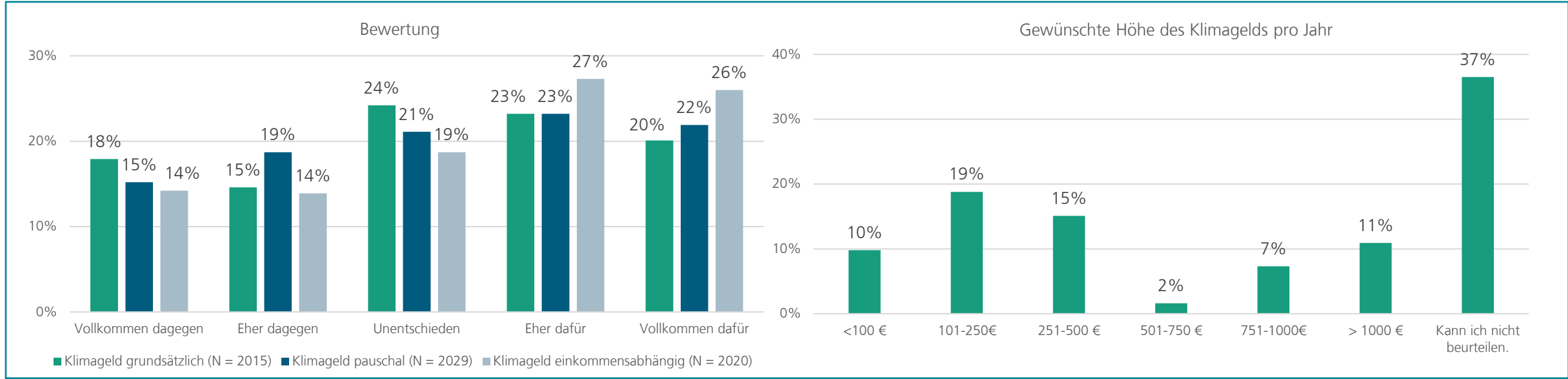
Differenzierende Faktoren*



Klimageld grundsätzlich 1/2



Akzeptanz

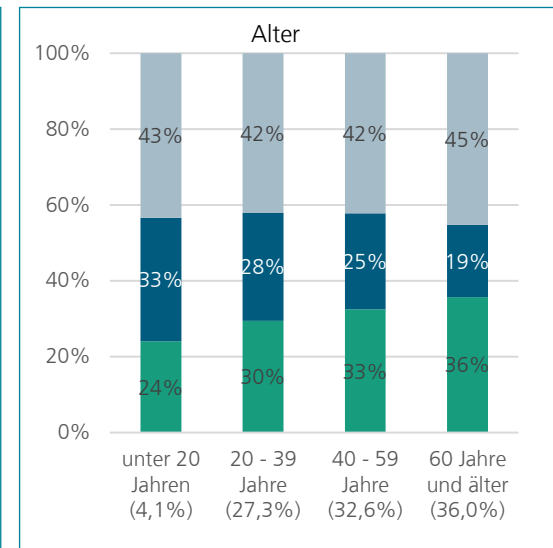
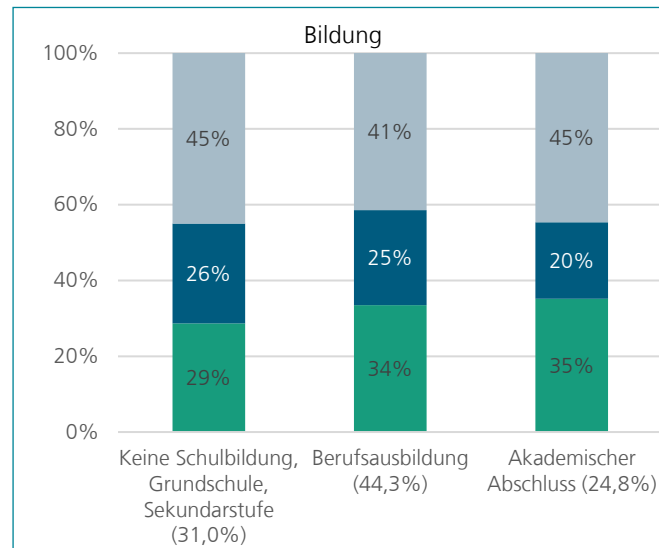
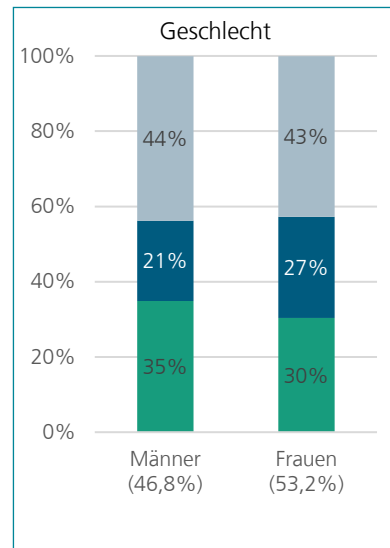
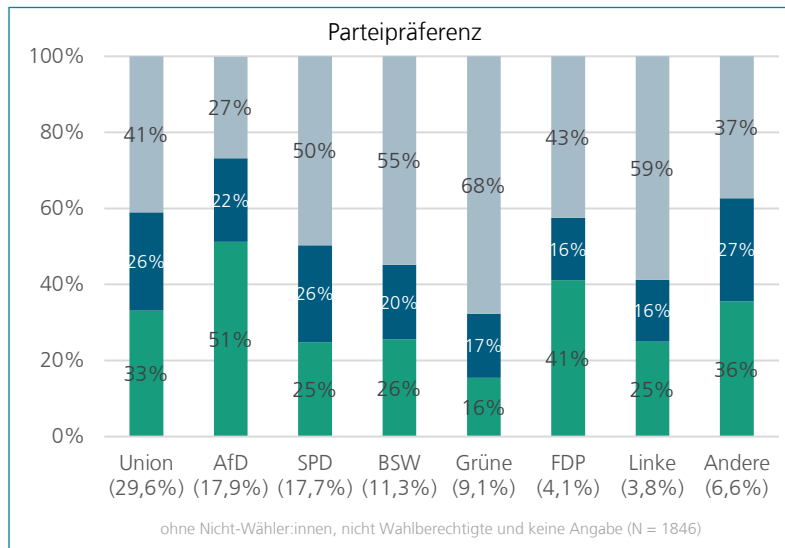


- Zustimmung
- Unentschieden
- Ablehnung

***Keine Akzeptanzunterschiede nach Einkommen**

Pauschale Auszahlung gleich akzeptiert wie grundsätzliche Idee des Klimagelds, einkommensabhängige Auszahlung akzeptierter.

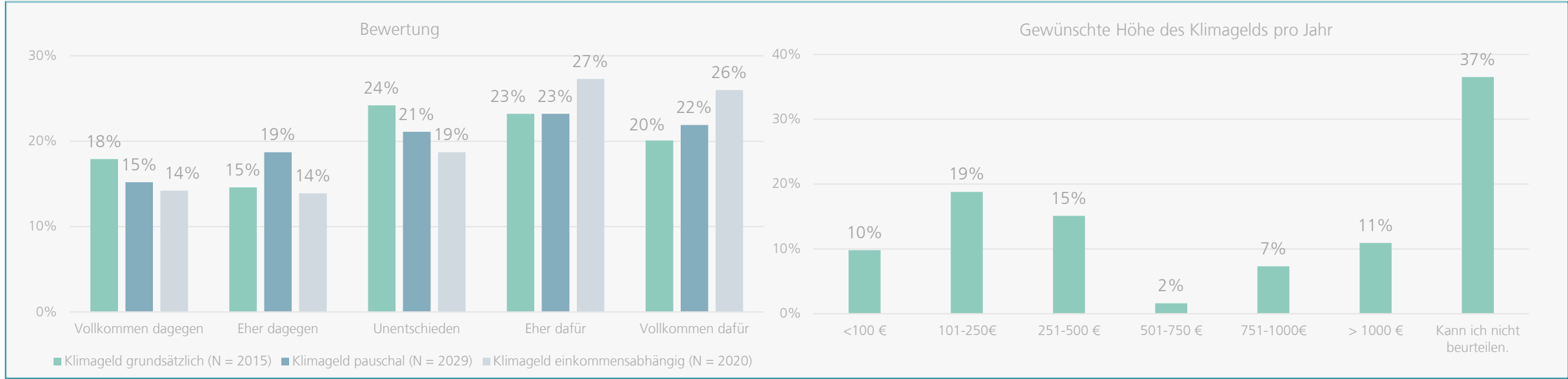
Differenzierende Faktoren*



Klimageld grundsätzlich 2/2



Akzeptanz

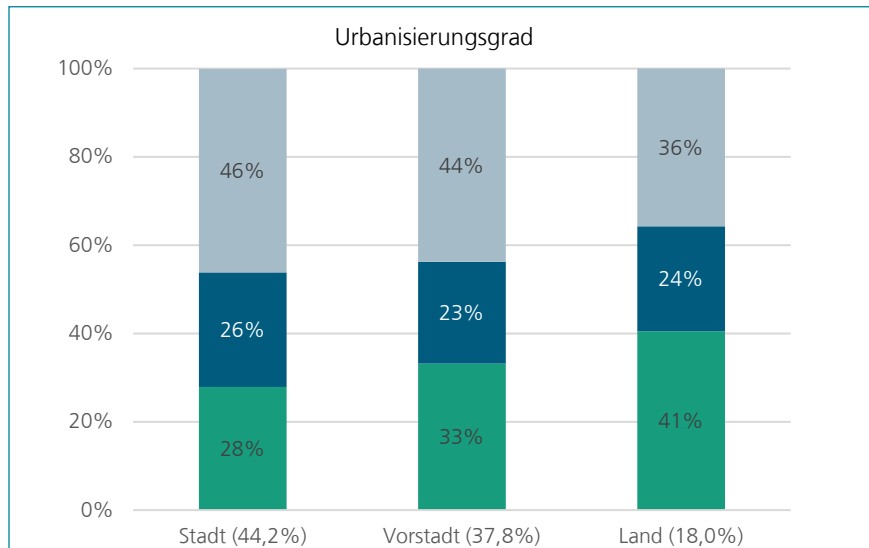


- Zustimmung
- Unentschieden
- Ablehnung

***Keine Akzeptanzunterschiede nach Einkommen**

Pauschale Auszahlung gleich akzeptiert wie grundsätzliche Idee des Klimagelds, einkommensabhängige Auszahlung akzeptierter.

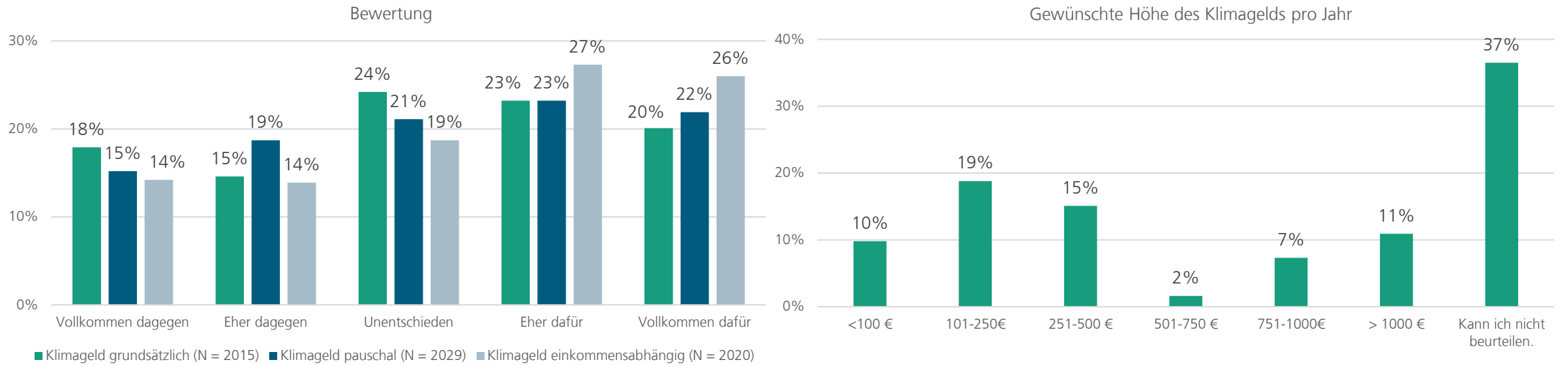
Differenzierende Faktoren *



Klimageld pauschal



Akzeptanz

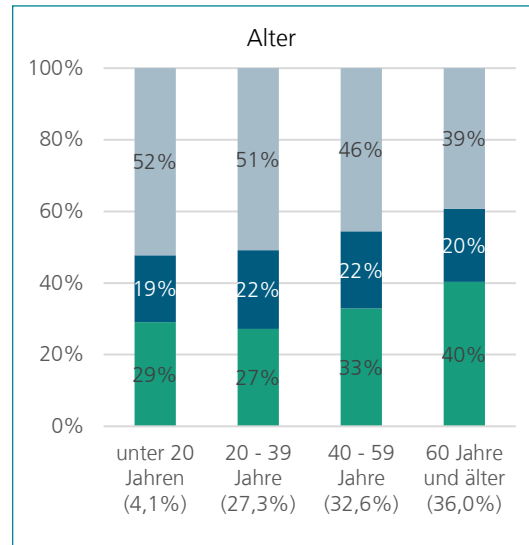
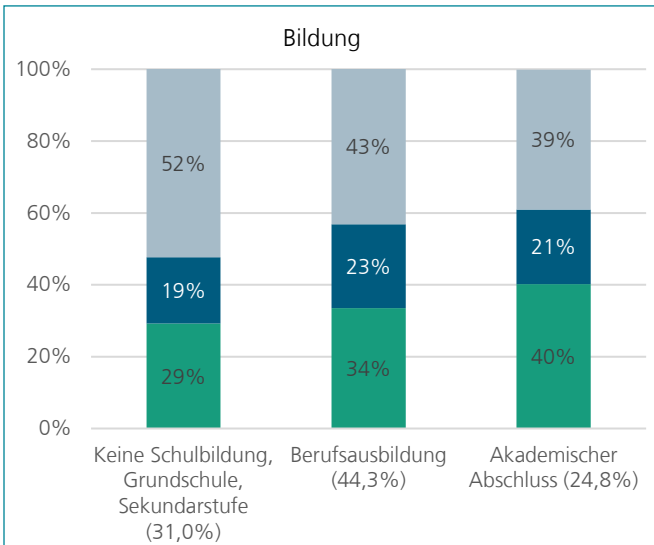


- Zustimmung
- Unentschieden
- Ablehnung

***Keine Akzeptanzunterschiede nach Urbanisierungsgrad, Parteipräferenz, Einkommen und Geschlecht**

Pauschale Auszahlung gleich akzeptiert wie grundsätzliche Idee des Klimagelds, einkommensabhängige Auszahlung akzeptierter.

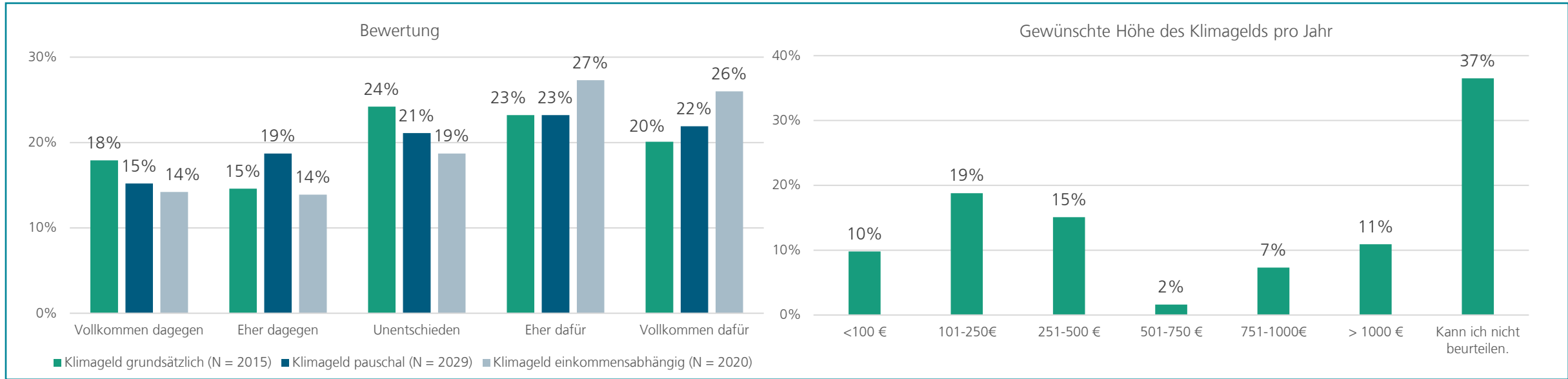
Differenzierende Faktoren*



Klimageld einkommensabhängig 1/2



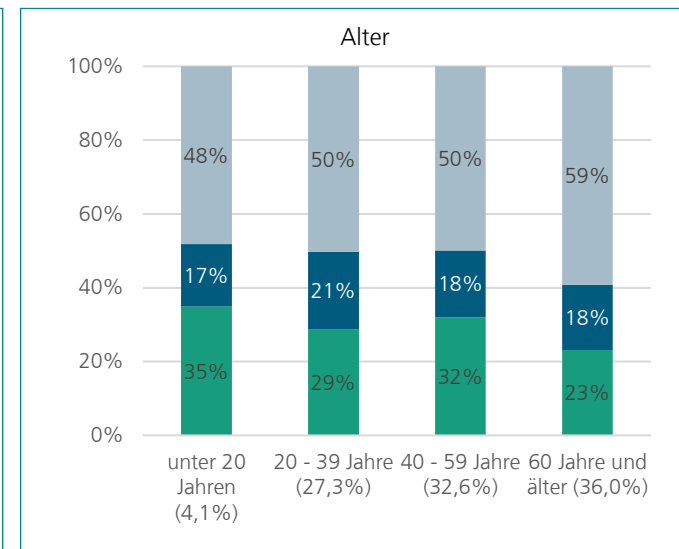
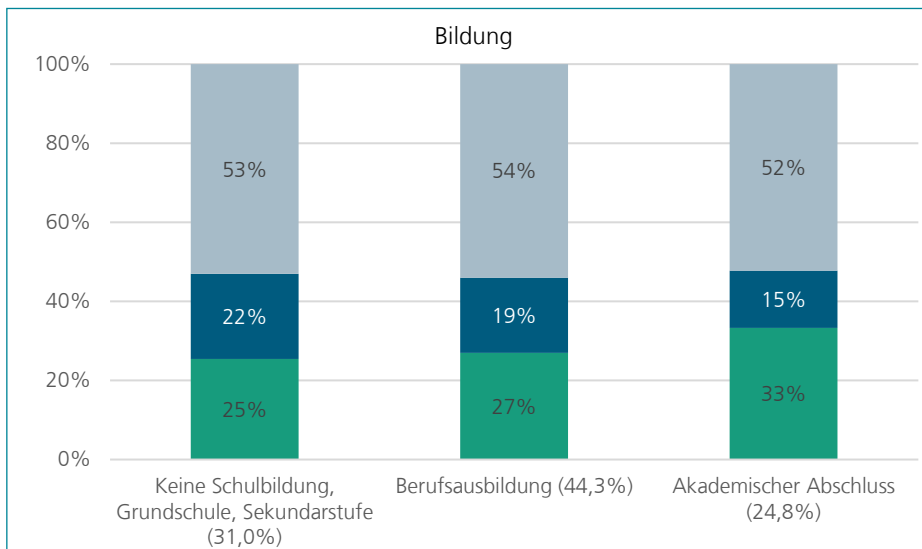
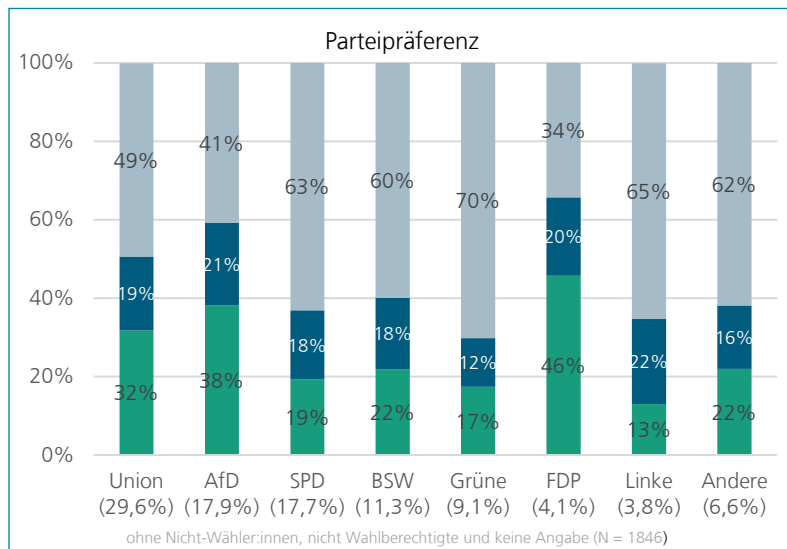
Akzeptanz



- Zustimmung
- Unentschieden
- Ablehnung

***Keine Akzeptanzunterschiede nach Urbanisierungsgrad & Geschlecht**

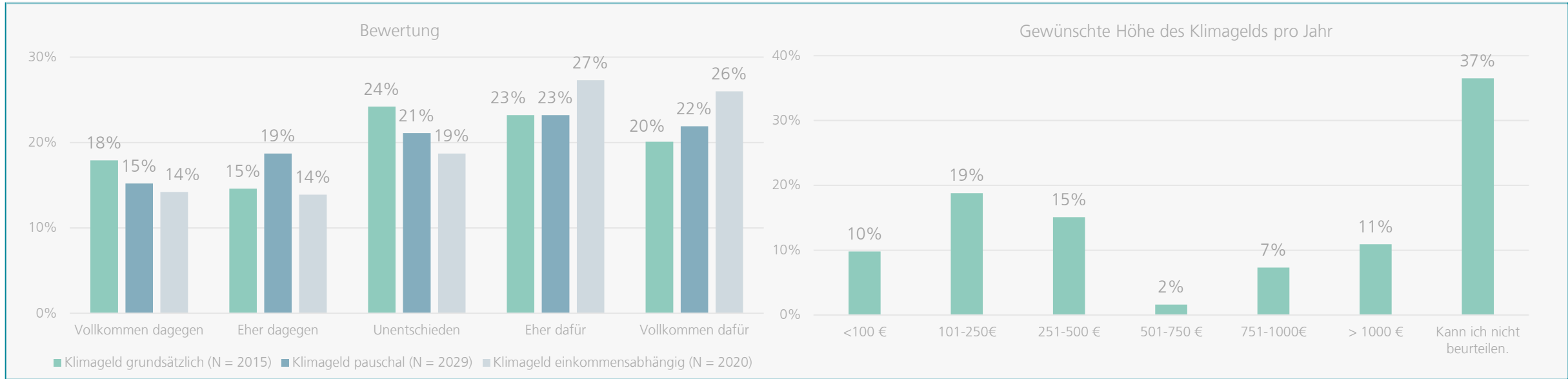
Differenzierende Faktoren*



Klimageld einkommensabhängig 2/2



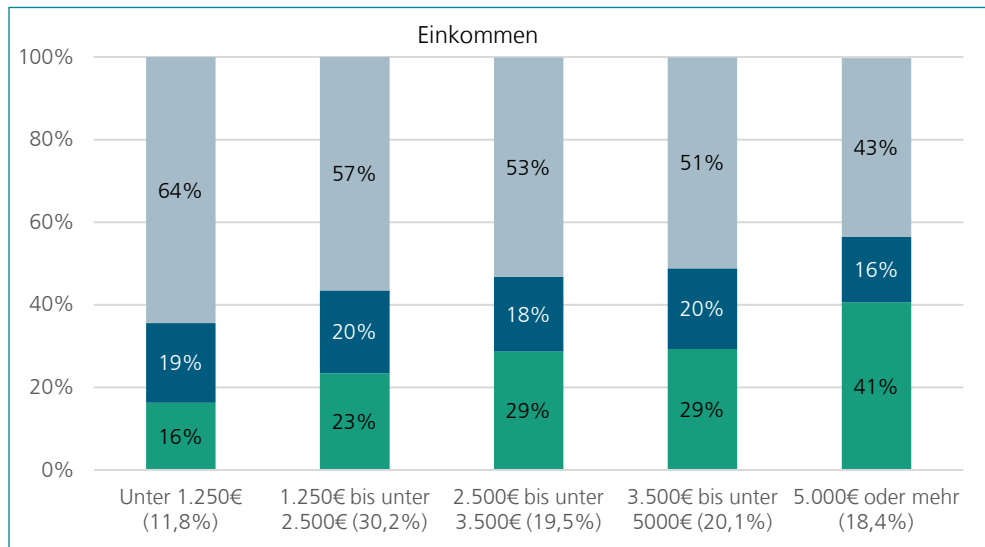
Akzeptanz



- Zustimmung
- Unentschieden
- Ablehnung

***Keine Akzeptanzunterschiede nach Urbanisierungsgrad & Geschlecht**

Differenzierende Faktoren*

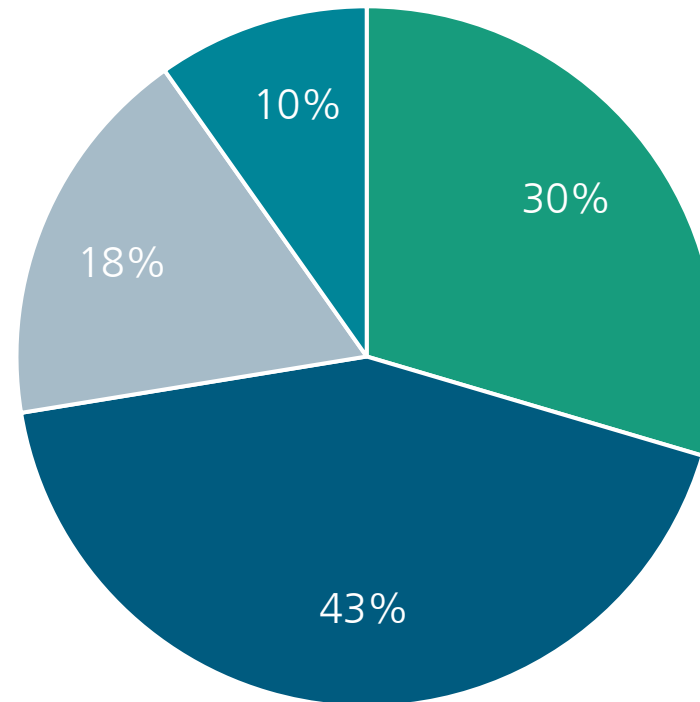


Vertiefende Auswertungen zur Akzeptanz von Elektromobilität

Adopter-Gruppen von E-Autos*: Besitz, Kaufabsicht, Interesse

Verteilung

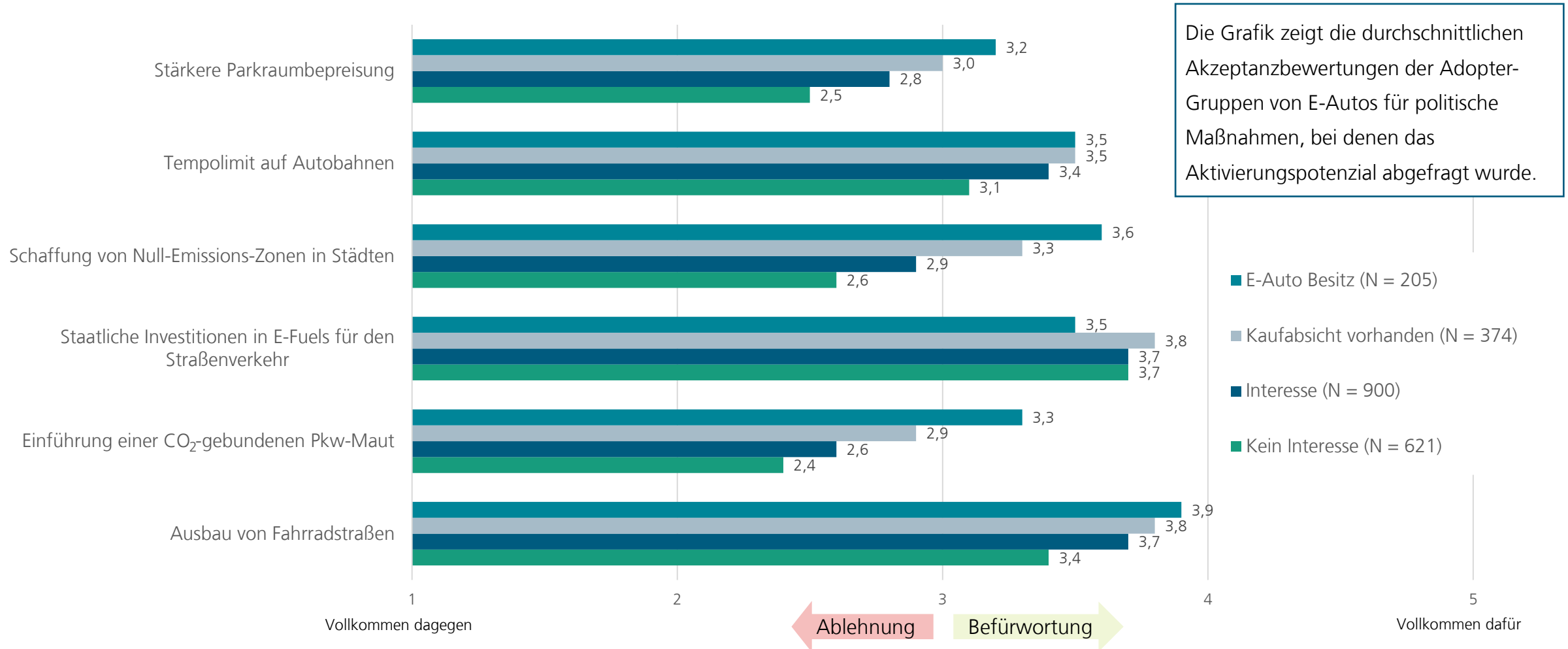
*Gefragt wurde nach dem Besitz, der Kaufabsicht sowie dem Interesse gegenüber rein batterieelektrischen Fahrzeugen, nicht Plug-in-Hybriden.



■ Kein Interesse (N = 621) ■ Interesse (N = 900) ■ Kaufabsicht vorhanden (N = 374) ■ E-Auto Besitz (N = 205)

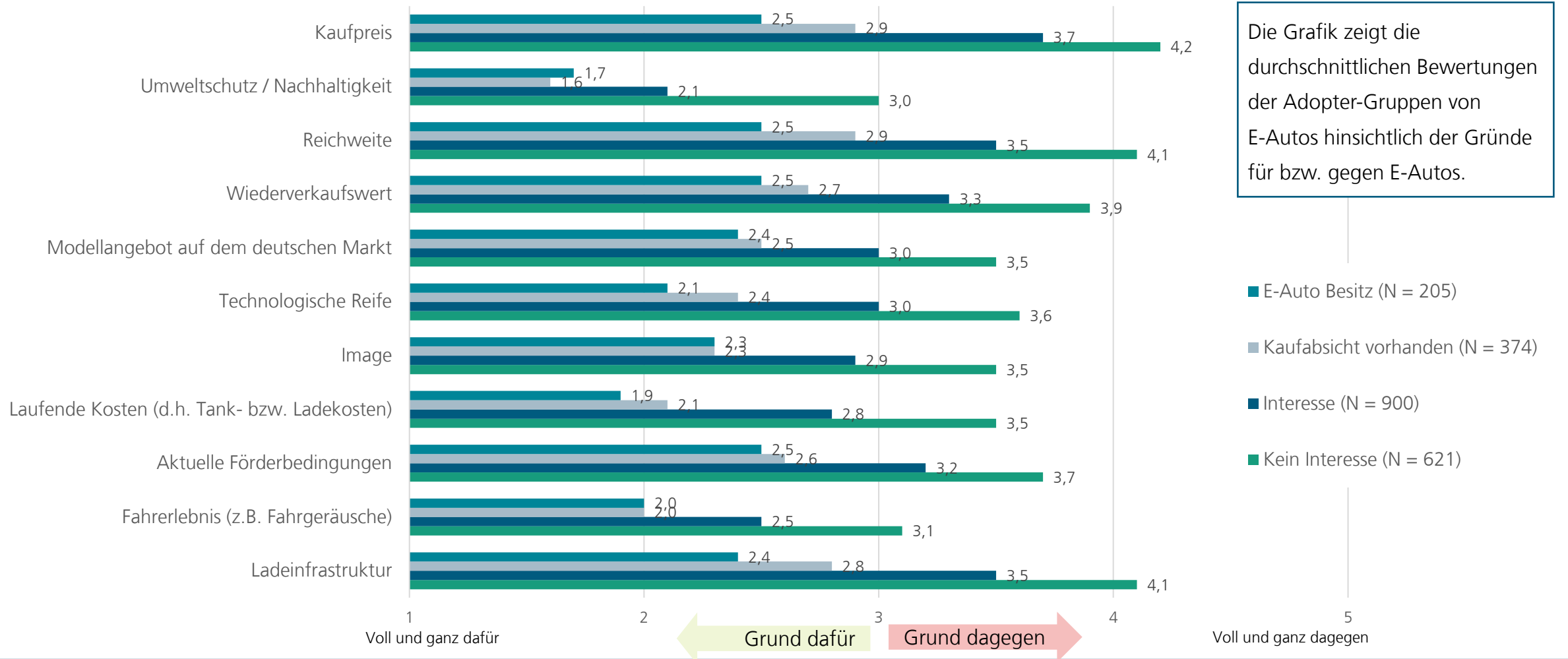
Bewertung politischer Maßnahmen

Vergleich zwischen den verschiedenen Adopter-Gruppen



Gründe für oder gegen E-Autos

Vergleich zwischen den verschiedenen Adopter-Gruppen



Spontane Antworten – Auszählung

Gründe gegen/für E-Autos gruppiert zu Schlagworten (Häufigkeit)

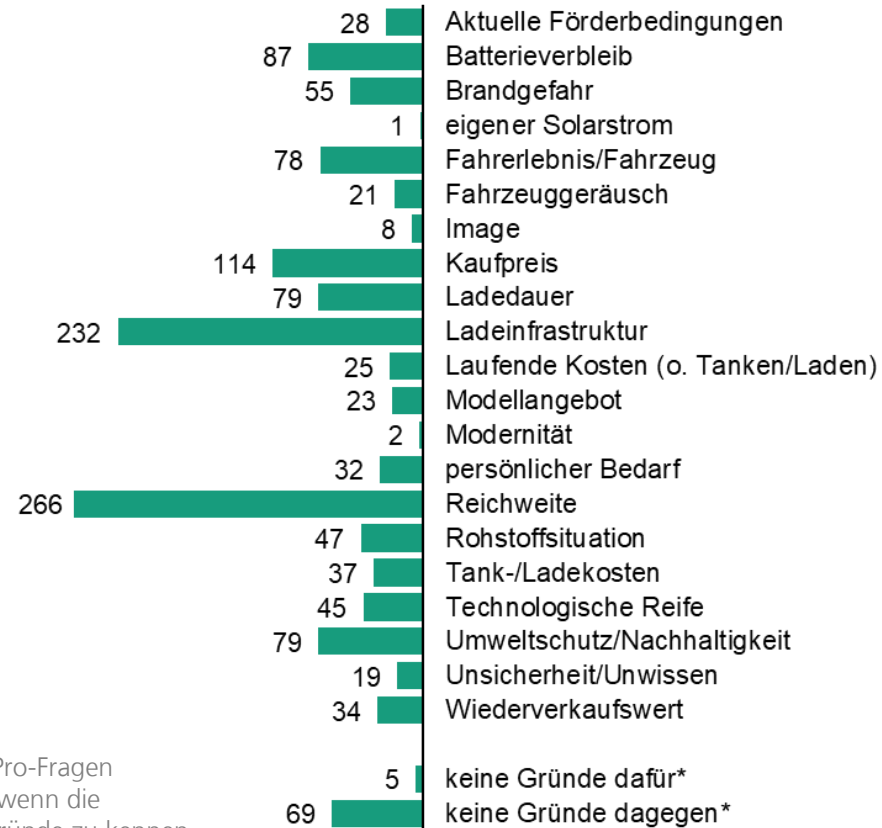
Anzahl Befragte

- 2.108 Befragte
- davon 1.207 mit freier Texteingabe

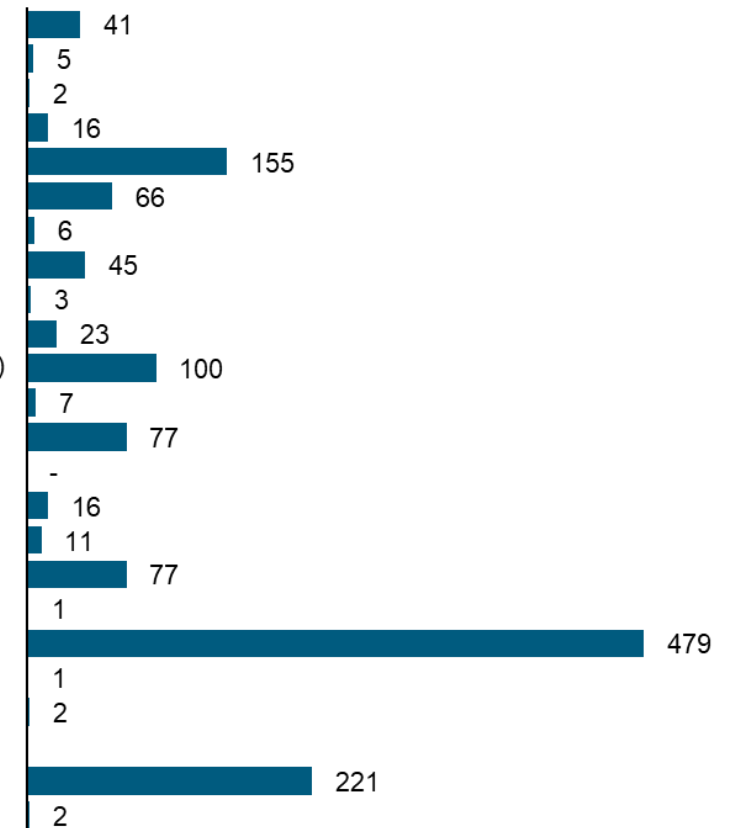
Anzahl freie Texteingaben

- 3.043 Eingaben bei Gründen für/gegen BEV
- jeweils bis zu drei Gründe nennbar

Welche weiteren Gründe sprechen aus Ihrer Sicht aktuell eher **gegen** die Anschaffung eines Elektroautos?



Welche weiteren Gründe sprechen aus Ihrer Sicht aktuell eher **für** die Anschaffung eines Elektroautos?



* Das Schlagwort wurde vergeben, wenn Contra-Gründe bei Pro-Fragen genannt wurden und umgekehrt. Zudem wurde es vergeben, wenn die Befragten ausdrücklich angaben, keinerlei Contra- bzw. Pro-Gründe zu kennen.

Spontane Antworten – Wortwolke

Gründe für E-Autos gruppiert zu Schlagworten (Textgröße entspricht Häufigkeit)



* Das Schlagwort wurde vergeben, wenn Contra-Gründe bei Pro-Fragen genannt wurden und umgekehrt. Zudem wurde es vergeben, wenn die Befragten ausdrücklich angaben, keinerlei Contra- bzw. Pro-Gründe zu kennen.

Spontane Antworten – Wortwolke

Gründe gegen E-Autos gruppiert zu Schlagworten (Textgröße entspricht Häufigkeit)



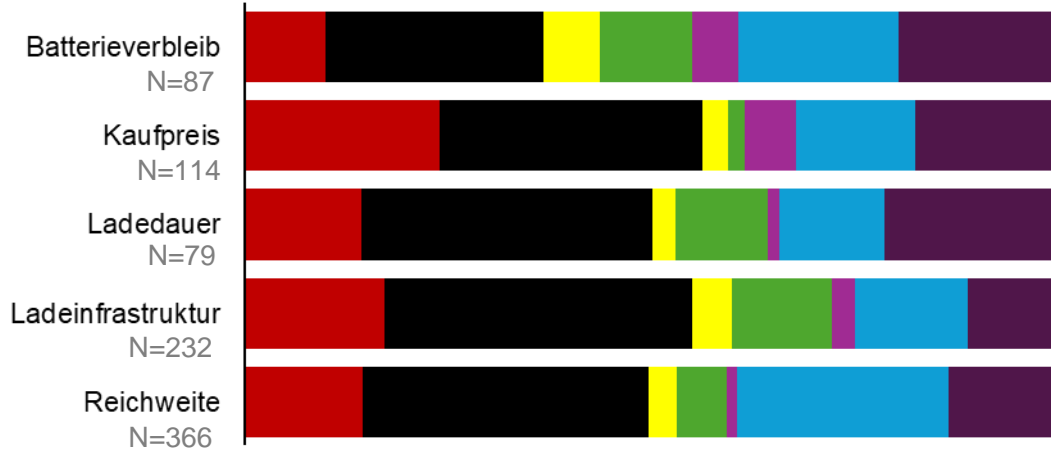
* Das Schlagwort wurde vergeben, wenn Contra-Gründe bei Pro-Fragen genannt wurden und umgekehrt. Zudem wurde es vergeben, wenn die Befragten ausdrücklich angaben, keinerlei Contra- bzw. Pro-Gründe zu kennen.

Spontane Antworten

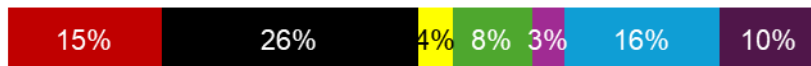
Häufigste Gründe gegen/für E-Autos gruppiert zu Schlagworten (Häufigkeit anteilig nach Parteipräferenz)

Top 5 gegen

Welche weiteren Gründe sprechen aus Ihrer Sicht aktuell eher **gegen** die Anschaffung eines Elektroautos?

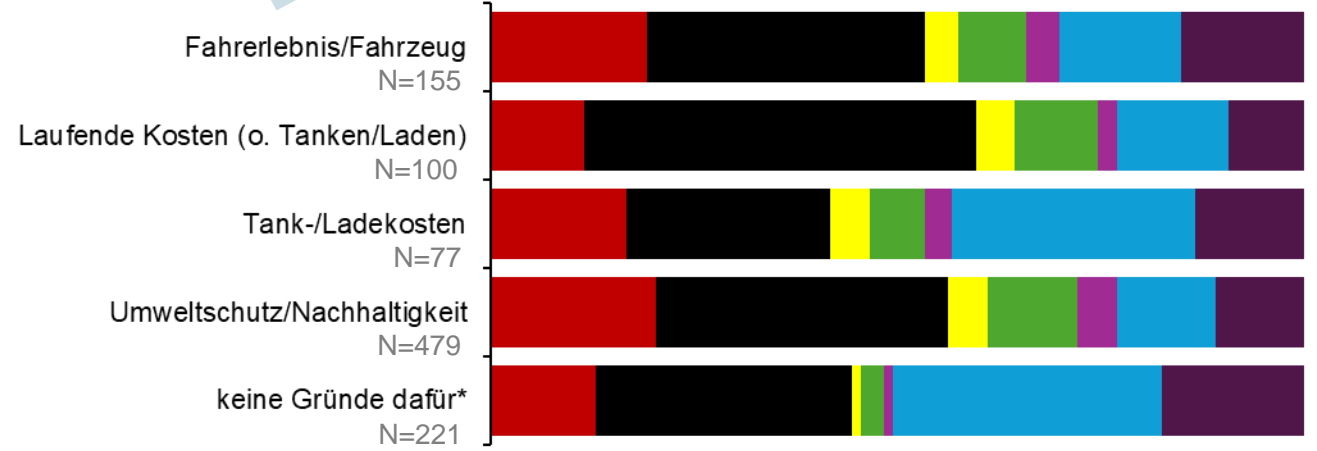


Anteile der Teilnehmenden nach Wahlpräferenz

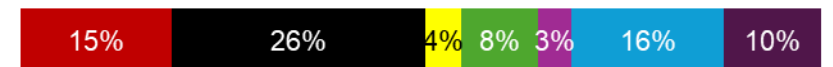


Top 5 dafür

Welche weiteren Gründe sprechen aus Ihrer Sicht aktuell eher **für** die Anschaffung eines Elektroautos?



Anteile der Teilnehmenden nach Wahlpräferenz



* Das Schlagwort wurde vergeben, wenn Contra-Gründe bei Pro-Fragen genannt wurden und umgekehrt. Zudem wurde es vergeben, wenn die Befragten ausdrücklich angaben, keinerlei Contra- bzw. Pro-Gründe zu kennen.

Kontakt

Team Fraunhofer ISI



Dr. Josephine Tröger
josephine.troeger@isi.fraunhofer.de



Dr. Elisabeth Dütschke
elisabeth.duetschke@isi.fraunhofer.de



Marvin Helferich
marvin.helferich@isi.fraunhofer.de



Fraunhofer-Institut für System- und
Innovationsforschung ISI



M-Five GmbH Mobility, Futures,
Innovation, Economics

Team M-FIVE



Dr. Christian Scherf
christian.scherf@m-five.de



Julian Emmerich
julian.emmerich@m-five.de

Allgemeines zur Studie

Zusammensetzung der Stichprobe (1/2)

Quotenvariable ¹	Anzahl (N = 2108)	Prozent (in der Stichprobe)	In der Bevölkerung	Quotenvariable ¹	Anzahl (N = 2108)	Prozent (in der Stichprobe)	In der Bevölkerung
Geschlecht				Bundesland			
Männlich	983	46,63 %	49,35 %	Baden-Württemberg	285	13,52 %	13,39 %
Weiblich	1119	53,08 %	50,65 %	Bayern	319	15,13 %	15,87 %
Nicht-binär	6	0,28 %	0,20 %	Berlin	95	4,51 %	4,47 %
Alter				Brandenburg			
16-19	87	4,13 %	5,50 %	Bremen	17	0,81 %	0,82 %
20-39	575	27,28 %	28,50 %	Hamburg	40	1,90 %	2,26 %
40-59	687	32,59 %	31,23 %	Hessen	159	7,54 %	7,58 %
Ab 60	759	36,01 %	34,70 %	Mecklenburg-Vorpommern	42	1,99 %	1,92 %
Haushaltsnettoeinkommen in €				Niedersachsen			
Weniger 1250	248	11,76 %	13,00 %	Nordrhein-Westfalen	471	22,34 %	21,48 %
1251-2500	637	30,22 %	30,87 %	Rheinland-Pfalz	98	4,65 %	4,93 %
2501-3500	411	19,50 %	19,00 %	Saarland	22	1,04 %	1,17 %
3501-5000	424	20,11 %	18,92 %	Sachsen	107	5,08 %	4,83 %
Über 5000	388	18,41 %	18,21 %	Sachsen-Anhalt	53	2,51 %	2,57 %
				Schleswig-Holstein	80	3,80 %	3,50 %
				Thüringen	51	2,42 %	2,51 %

Allgemeines zur Studie

Zusammensetzung der Stichprobe (2/2)

Weitere soziostrukturelle Variablen ²	Anzahl (N = 2108)	Prozent (in der Stichprobe)	In der Bevölkerung
Höchster Bildungsabschluss			
Keine Schulbildung, Grundschule, Sekundarstufe	652	30,93 %	25,2 % ³
Berufsausbildung	932	44,21 %	55,9 %
Akademischer Abschluss	521	24,72 %	18,5 %
Keine Angabe	3	0,14 %	
Urbanisierungsgrad			
Stadt	909	42,98 %	38,7 %
Vorstadt	775	36,76 %	41,3 %
Land	370	17,55 %	20,1 %
Unbekannt	57	2,70 %	-

¹ Die Quotierung nach Geschlecht, Alter, Einkommen und Bundesland wurden auf Basis von aktuellen Statistiken des statistischen Bundesamts (Statistisches Bundesamt, 2024) erstellt.

² Die Variablen *Bildungsabschluss* und *Urbanisierungsgrad* wurden auf Basis der Angaben der Personen im Fragebogen nachträglich erstellt. Der Urbanisierungsgrad wurde anhand der Postleitzahlen nach Eurostat (2023) kategorisiert und berechnet.

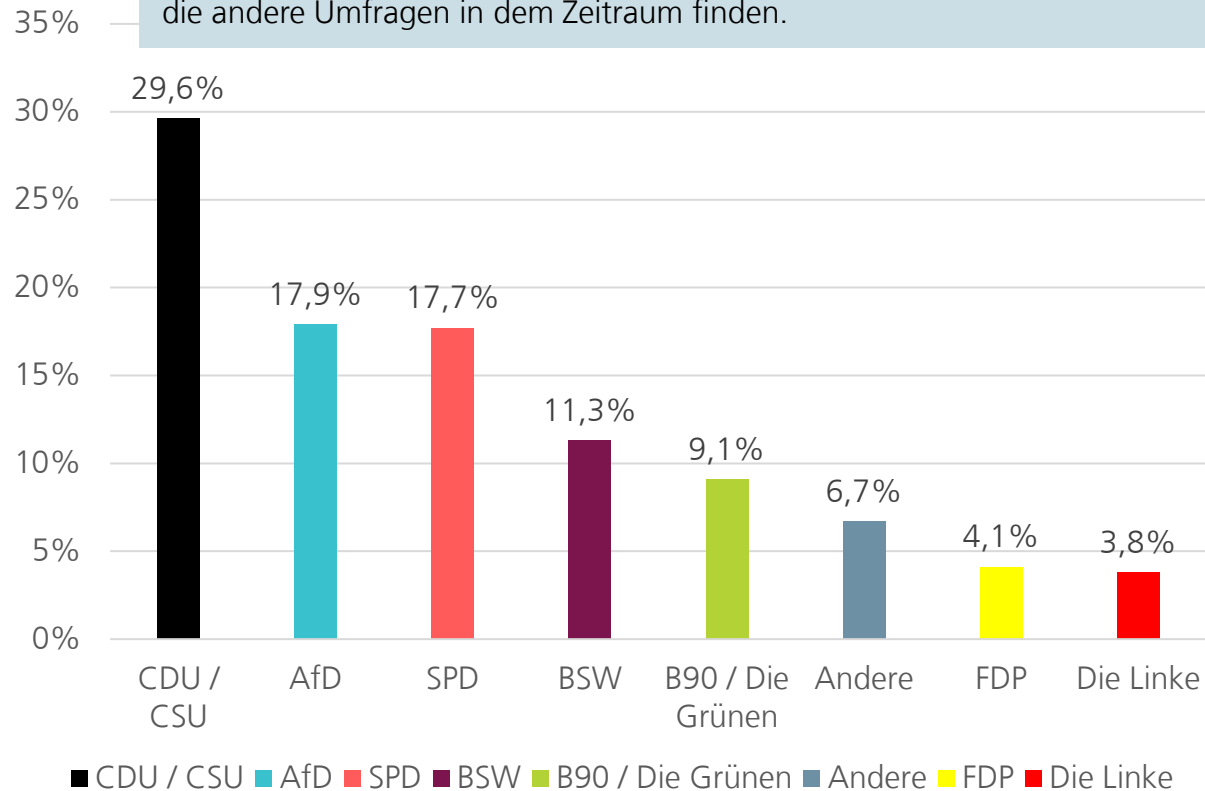
³ Ohne beruflichen Bildungsabschluss

Die Abbildung der Bevölkerung in den Variablen, nach denen rekrutiert wurde (Quotenvariablen), zeigen eine hohe Repräsentativität. Weitere sozio-ökonomische Merkmale verweise auf Abweichungen, wie die leichte Unterrepräsentation von mittleren Bildungsgraden, hin.

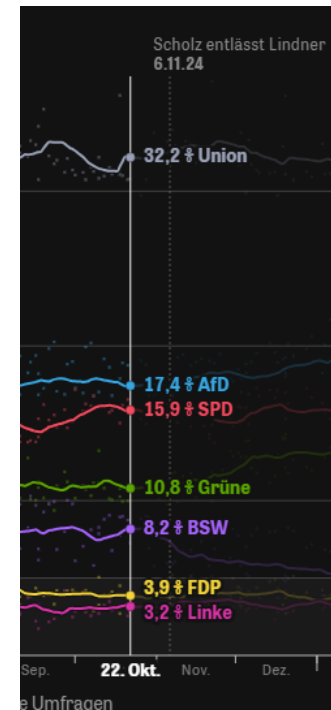
Parteipräferenzen

In der vorliegenden Stichprobe (N = 2108)

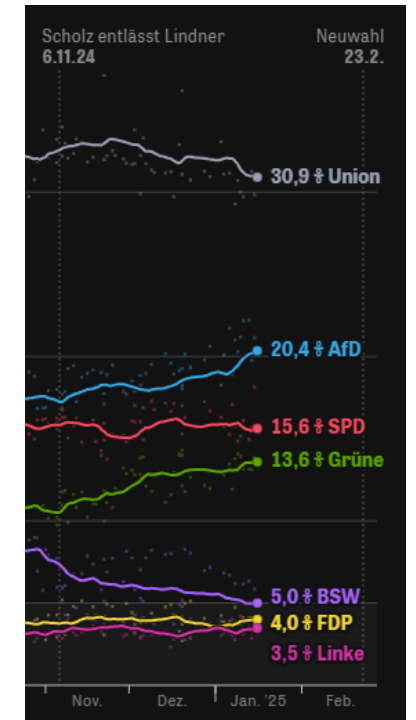
Die Parteipräferenzen in der Stichprobe der Befragten liegen nahe an denen, die andere Umfragen in dem Zeitraum finden.



Zum Vergleich: Ergebnisse der Befragung von ZEIT Online im untersuchten Befragungszeitraum (18.10.-9.11.2024)



Quelle: [ZEIT Online](#), 22.10.24



Quelle: [ZEIT Online](#), 16.01.25

Bildnachweise

Fotos von www.unsplash.com und www.pixabay.com

Icons von www.flaticon.com



Fraunhofer-Institut für System- und
Innovationsforschung ISI



Seite	Nachweis
12	Ok icons created by Freepik - Flaticon Options icons created by Freepik – Flaticon Mobility icons created by NeXore88 – Flaticon
5ff	Marketing icons created by Freepik – Flaticon Hacktivisit icons created by Adury5711 – Flaticon Ballot icons created by juicy_fish – Flaticon Riot icons created by noomtah – Flaticon Initiative icons created by logisstudio – Flaticon
13	Urbanization icons created by noomtah Euro icons created by Kiranshastry – Flaticon Gender icons created by Freepik – Flaticon Student icons created by miftahulniqi – Flaticon Adult icons created by Freepik – Flaticon Democracy icons created by Freepik - Flaticon

Quellen

Eurostat (2023). Degree of urbanization - Information on data. Zugriff am 10. Februar 2025, von <https://ec.europa.eu/eurostat/web/degree-of-urbanisation/information-data>

Mau, S., Lux, T., & Westheuser, L. (2024). Triggerpunkte: Konsens und Konflikt in der Gegenwartsgesellschaft. 6. Auflage, Frankfurt am Main: Suhrkamp, S. 7f.

Statistisches Bundesamt (14. Juni, 2024). Bevölkerung nach Nationalität und Geschlecht. Zugriff am 10. Februar 2025, von <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/deutsche-nichtdeutsche-bevoelkerung-nach-geschlecht-deutschland.html>

Statistisches Bundesamt (14. Juni, 2024). Bevölkerung nach Altersgruppen. Zugriff am 10. Februar 2025, von <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/bevoelkerung-altersgruppen-deutschland.html>

Statistisches Bundesamt. (2. April, 2024). Anzahl der Privathaushalte in Deutschland nach monatlichem Haushaltsnettoeinkommen im Jahr 2023 (in 1.000) [Graph]. In Statista. Zugriff am 10. Februar 2025, von <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/3048/umfrage/privathaushalte-nach-monatlichem-haushaltsnettoeinkommen/>

Statistisches Bundesamt. (14. Juni, 2024). Bevölkerung - Anzahl der Einwohner in den Bundesländern in Deutschland am 31. Dezember 2023 (in 1.000) [Graph]. In Statista. Zugriff am 10. Februar 2025, von <https://de.statista.com/statistik/daten/studie/71085/umfrage/verteilung-der-einwohnerzahl-nach-bundeslaendern/>



Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI



Zitiernachweis:

Tröger, J.; Dütschke, E.; Helferich, M.; Emmerich, J.; & Scherf, C. (2025). *Akzeptanz von Mobilitätspolitiken für den Klimaschutz in verschiedenen Bevölkerungsgruppen - Ergebnisse einer deutschlandweit repräsentativen Umfrage 2024* [Foliensatz zur Berichterstattung]. Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI Karlsruhe und M-Five GmbH Mobility, Futures, Innovation, Economics Karlsruhe. Studie im Auftrag des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr. Doi: 10.24406/publica-4289