

ADAC-Mobilitätsbefragung 2023

Zur Landtagswahl 2023

Verkehr, Technik und Umwelt Online Dialog | ADAC Nordbayern e.V. | 7. September 2023
Jürgen Hildebrandt

Inhalt

1. Einführung, Soziodemographie
2. Mobilitätsverhalten
3. Hauptverkehrsmittelnutzung
4. Größtes Ärgernis/Belastung im Straßenverkehr
5. Verkehrsinfrastruktur und Neubau
6. Änderungen des Mobilitätsverhaltens und Kfz-Verzicht
7. Mobilität im Urlaub
8. Präferierte Antriebsform bei Neuanschaffung
9. Umwelt- und Klimaschutz
10. Fazit

Inhalt

1. Einführung, Soziodemographie
2. Mobilitätsverhalten
3. Hauptverkehrsmittelnutzung
4. Größtes Ärgernis/Belastung im Straßenverkehr
5. Verkehrsinfrastruktur und Neubau
6. Änderungen des Mobilitätsverhaltens und Kfz-Verzicht
7. Mobilität im Urlaub
8. Präferierte Antriebsform bei Neuanschaffung
9. Umwelt- und Klimaschutz
10. Fazit

Einführung:

**Online-Befragung unter Verwendung des PEOPLE-Panels von infas quo
Konzeption und Auswertung durch
infas Institut für angewandte Sozialwissenschaft GmbH**

- Anzahl der durchgeführten Interviews: n = 2.112
- Durchschnittliche Befragungslänge (Zielgröße): 12 Minuten
- Aussteuerung: nach Alter (entlang von fünf Klassen), Geschlecht, Regierungsbezirk und Regionalstatistischer Raumtypologie (RegioStaR 2)
- Alter der Befragten: 18 bis 79 Jahre
- Feldzeit: 09.-16.05.2023
- Felddauer: 10 Tage

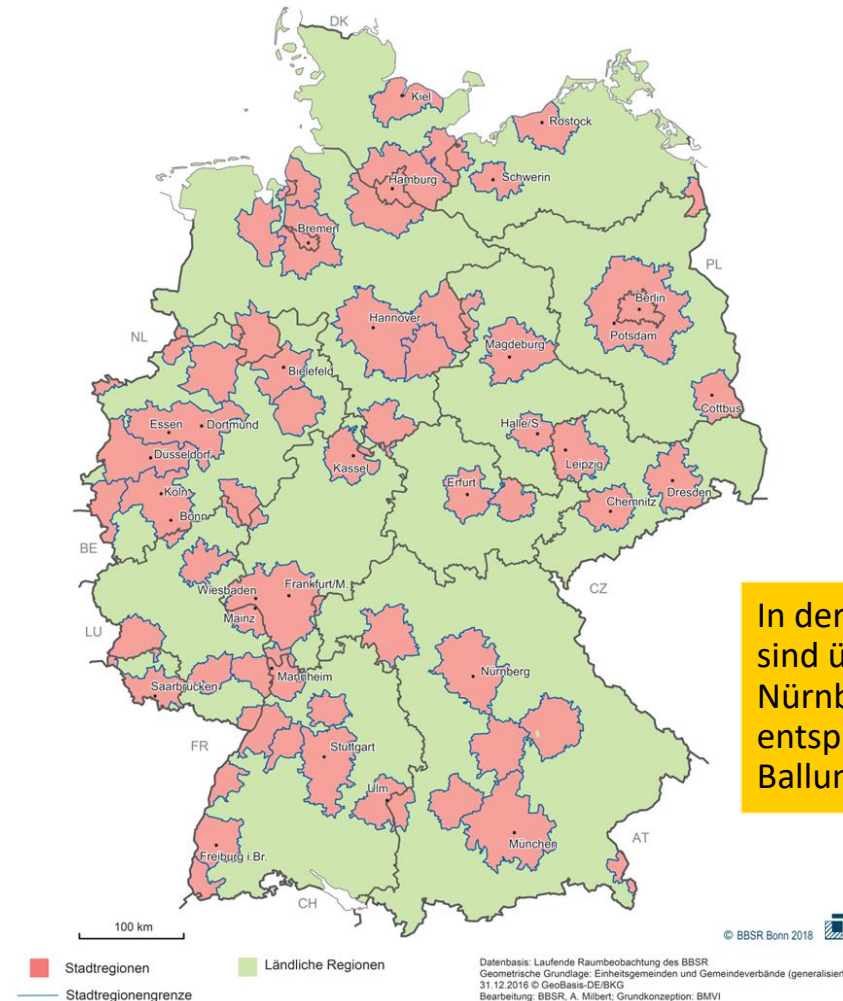
→ Repräsentative Abbildung der bayerischen Bevölkerung

RegioStaR 2 – Regionalstatistische Raumtypologie

Das BMDV hat eine neue Regionalstatistische Raumtypologie (RegioStaR) konzipiert und mit Unterstützung des Bundesinstituts für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) umgesetzt.

Diese Typologie bietet mit mehreren aufeinander aufbauenden siedlungsstrukturellen Raumtypen ein Instrument, Wirkungszusammenhänge zwischen Verkehr und räumlichen Strukturen zu analysieren und differenzierte Mobilitätskennwerte zu ermitteln.

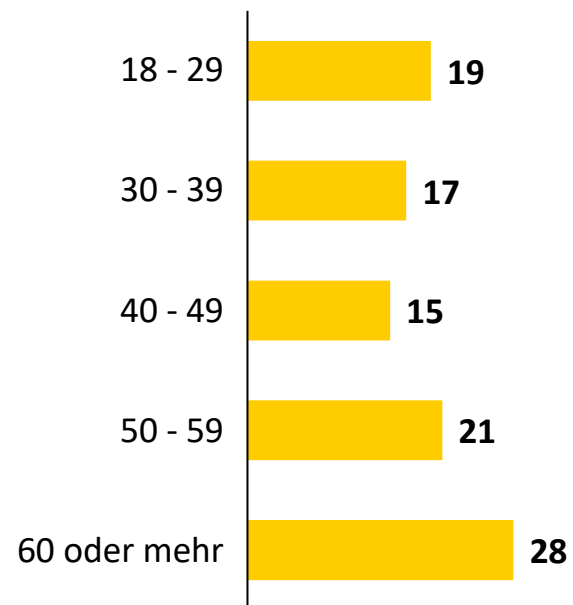
In der vorliegenden Studie wird RegioStaR 2 – Regionalstatistischer Regionstyp verwendet, um Aussagen für „Stadt“ und „Land“ zu treffen und beide Regionstypen miteinander vergleichen zu können.



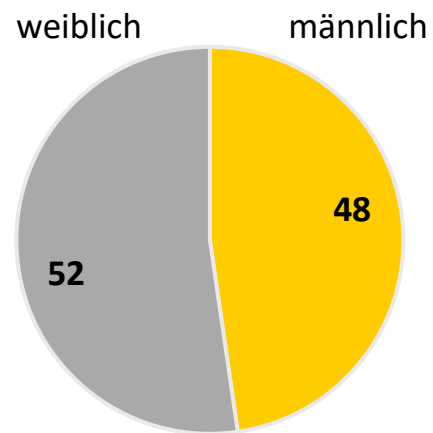
In der Kategorie „Stadtregionen“ sind über die Großstädte (z.B. Nürnberg, München) hinaus die entsprechenden umliegenden Ballungsgebiete mit inkludiert.

Soziodemographie I: Alter und Geschlecht

Alter in Jahren



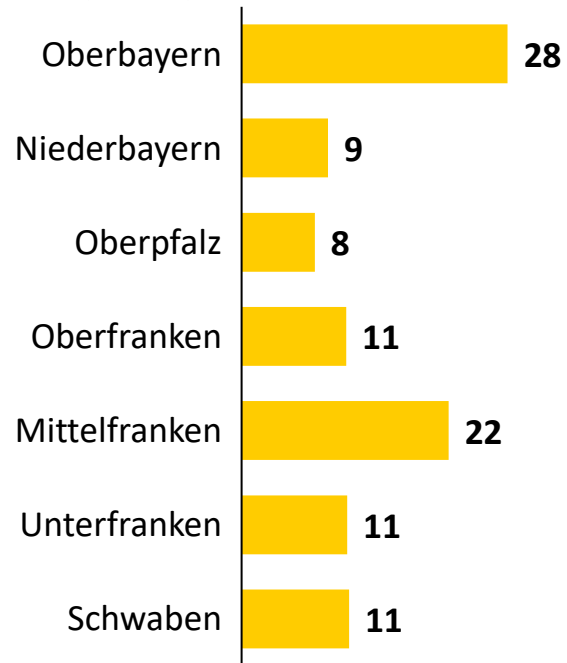
Geschlecht



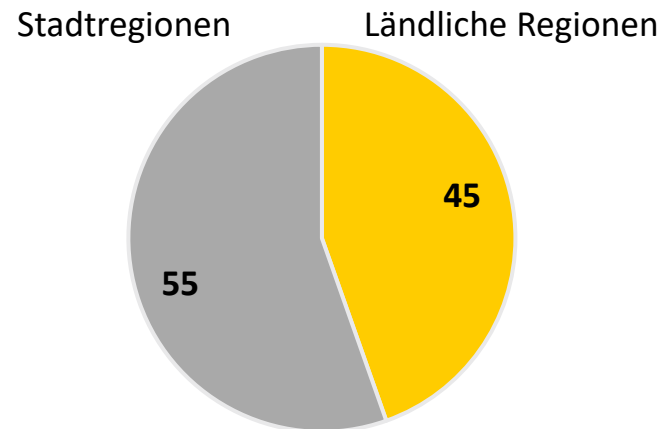
Angaben in Prozent; n = 2.112; +/- 100 Prozent: Kann bzw. möchte ich nicht beantworten/Rundungsdifferenzen. Die soziodemographischen Fragen wurden vorab von infas quo erhoben und sind nicht Teil des Fragebogens.
STA01: Wann sind Sie geboren?; Registrierung: Welchem Geschlecht gehören Sie an?

Soziodemographie II: Regierungsbezirk und RegioStaR 2

Anteile der Befragten
nach Regierungsbezirk



RegioStaR 2



Angaben in Prozent; n = 2.112; +/- 100 Prozent: Kann bzw. möchte ich nicht beantworten/Rundungsdifferenzen. Die soziodemographischen Fragen wurden vorab von infas quo erhoben und sind nicht Teil des Fragebogens.
STA17: Bitte nennen Sie uns Ihre Postleitzahl (PLZ); anschließende Herleitung des Regierungsbezirks und des RegioStaR 2 mittels Zuordnung der PLZ.

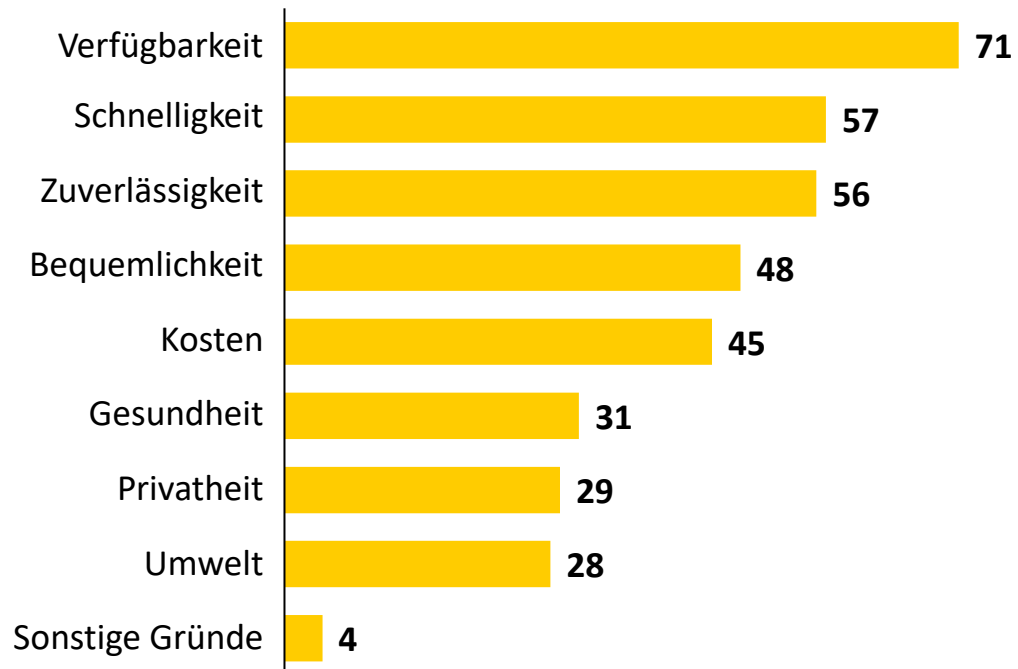
Inhalt

1. Management Summary, Einführung, Soziodemographie
2. **Mobilitätsverhalten**
3. Hauptverkehrsmittelnutzung
4. Größtes Ärgernis/Belastung im Straßenverkehr
5. Verkehrsinfrastruktur und Neubau
6. Änderungen des Mobilitätsverhaltens und Kfz-Verzicht
7. Mobilität im Urlaub
8. Präferierte Antriebsform bei Neuanschaffung
9. Umwelt- und Klimaschutz
10. Fazit

Mobilitätsverhalten II: alle Einflussfaktoren

„Verfügbarkeit“ der wichtigste Faktor für Verkehrsmittelwahl

Beweggründe (Einflussfaktoren) für die Wahl des persönlichen Verkehrsmittels



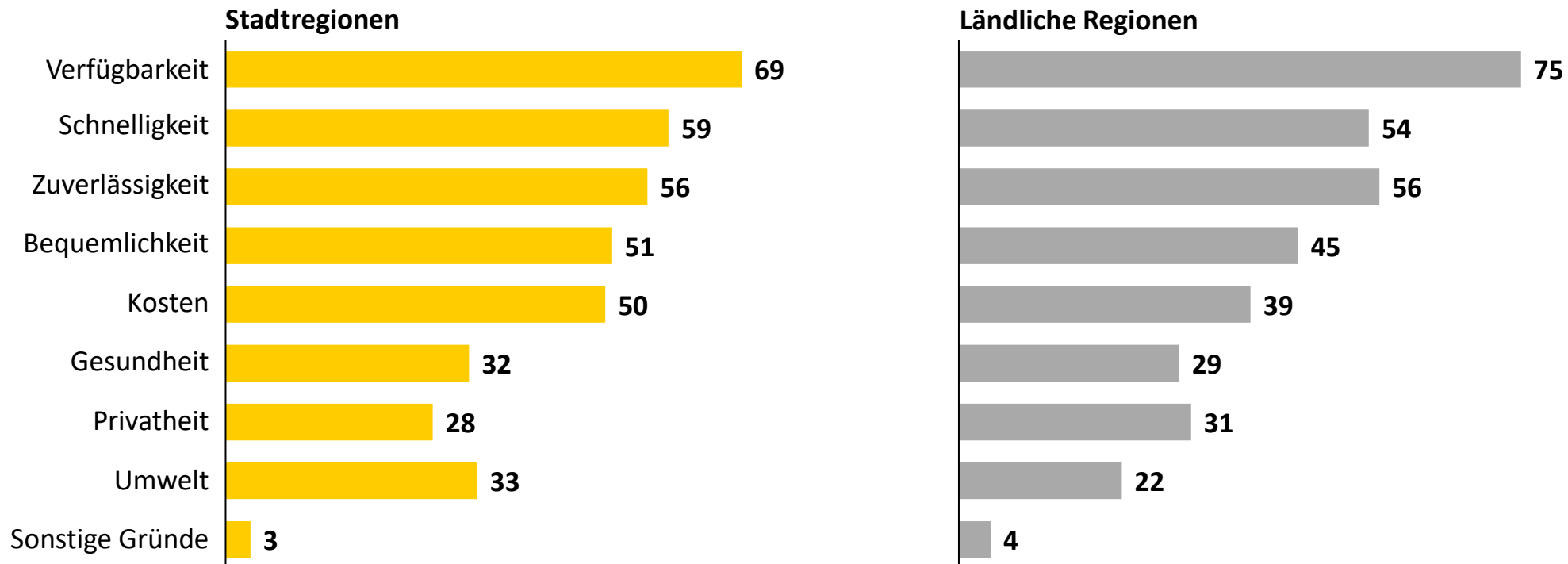
Angaben in Prozent; n = 2.112; über 100%: aufgrund von möglichen Mehrfachnennungen.

Frage C03: Was sind Ihre Beweggründe (Einflussfaktoren) für die Wahl Ihres persönlichen Verkehrsmittels?

Mobilitätsverhalten III: alle Einflussfaktoren

Geringe Unterschiede zwischen Stadt und Land

Beweggründe (Einflussfaktoren) für die Wahl des persönlichen Verkehrsmittels



Angaben in Prozent; n = 2.112; Spaltensumme aufgrund von möglichen Mehrfachnennungen über 100 Prozent.

Frage C03: Was sind Ihre Beweggründe (Einflussfaktoren) für die Wahl Ihres persönlichen Verkehrsmittels?

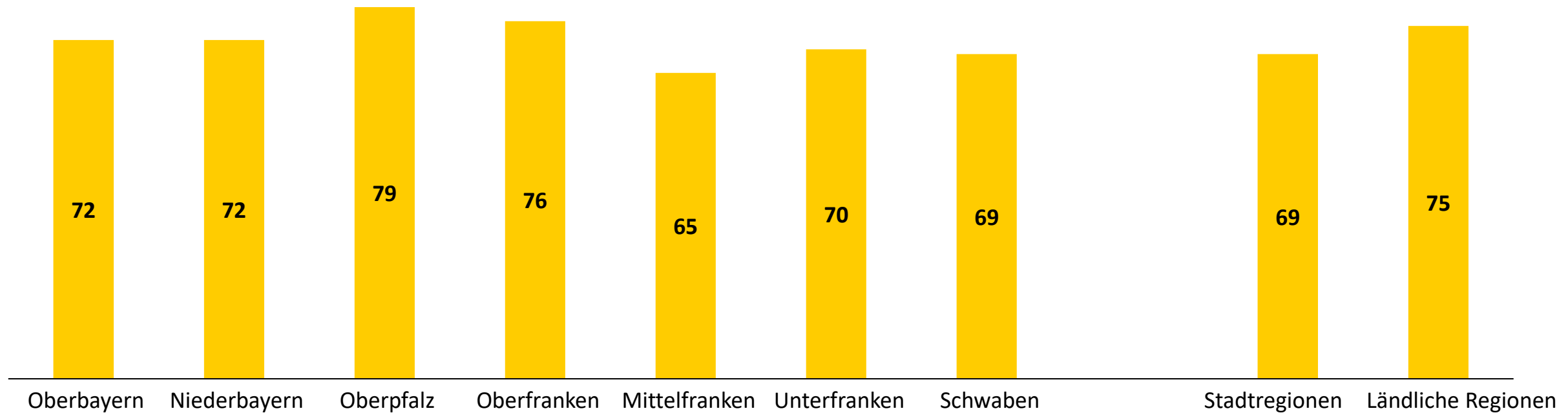
Mobilitätsverhalten IV: „Verfügbarkeit“ als Einflussfaktor

Geringe Unterschiede zwischen den Regierungsbezirken

Beweggründe (Einflussfaktoren) für die Wahl des persönlichen Verkehrsmittels
Anteil: Verfügbarkeit

Regierungsbezirk

RegioStaR 2



Angaben in Prozent; n = 2.112; +/- 100 Prozent: aufgrund von Rundungsdifferenzen.

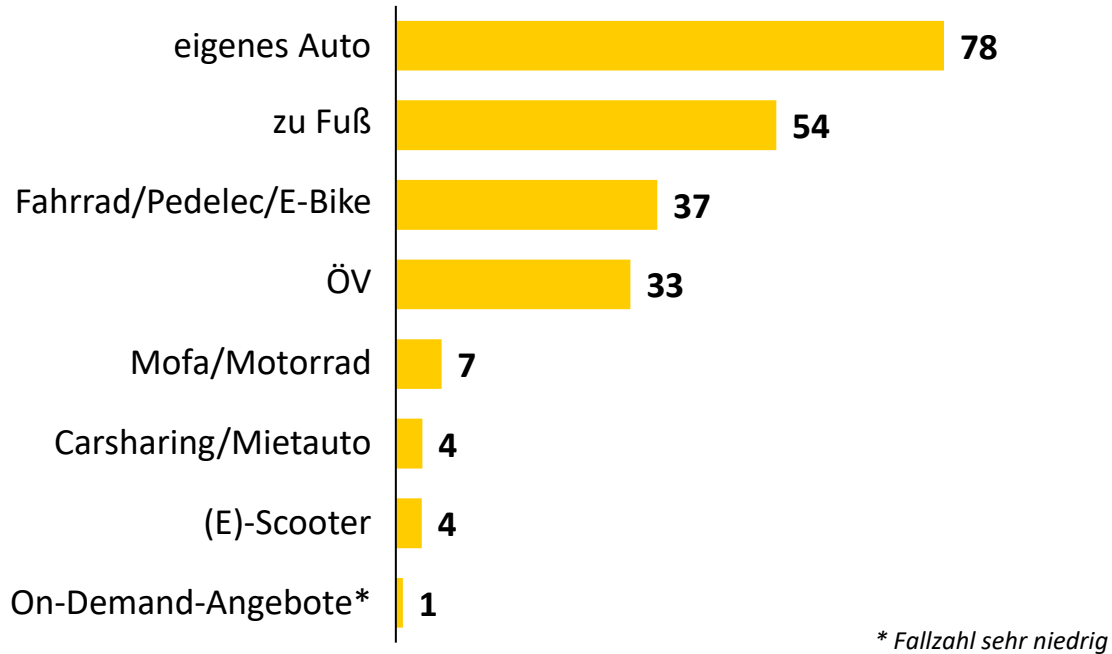
Frage C03: Was sind Ihre Beweggründe (Einflussfaktoren) für die Wahl Ihres persönlichen Verkehrsmittels?

Inhalt

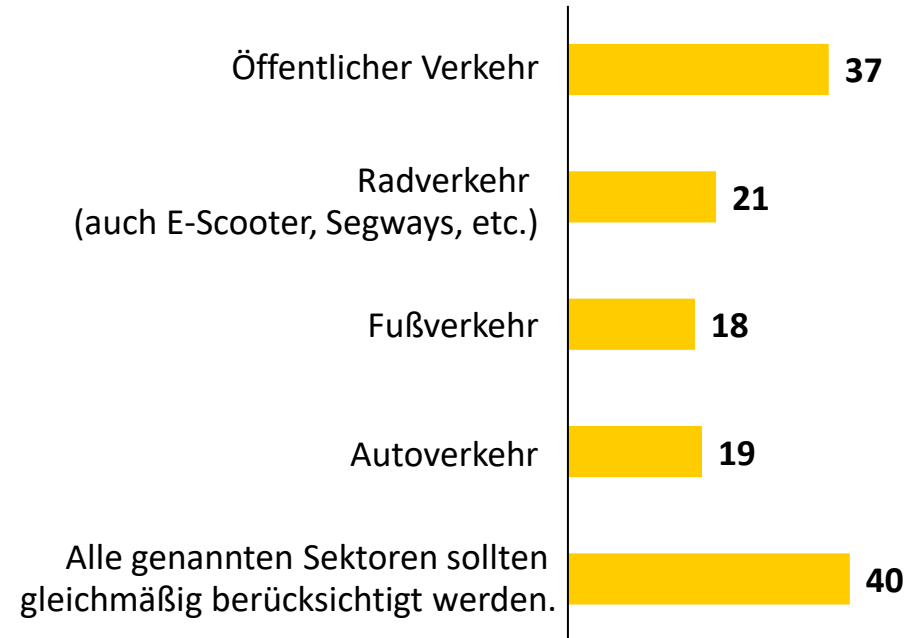
1. Management Summary, Einführung, Soziodemographie
2. Mobilitätsverhalten
3. Hauptverkehrsmittelnutzung
4. Größtes Ärgernis/Belastung im Straßenverkehr
5. Verkehrsinfrastruktur und Neubau
6. Änderungen des Mobilitätsverhaltens und Kfz-Verzicht
7. Mobilität im Urlaub
8. Präferierte Antriebsform bei Neuanschaffung
9. Umwelt- und Klimaschutz
10. Fazit

Hauptverkehrsmittelnutzung I: Fast vier Fünftel Auto, ein Drittel ÖV

Hauptsächliche Fortbewegungsarten in alltäglicher Mobilität



Verkehrspolitischer Fokus



Angaben in Prozent; n = 2.112; +/- 100 Prozent: aufgrund von möglichen Mehrfachnennungen, Rundungsdifferenzen und Nichtberücksichtigung von „Kann bzw. möchte ich nicht beantworten.“

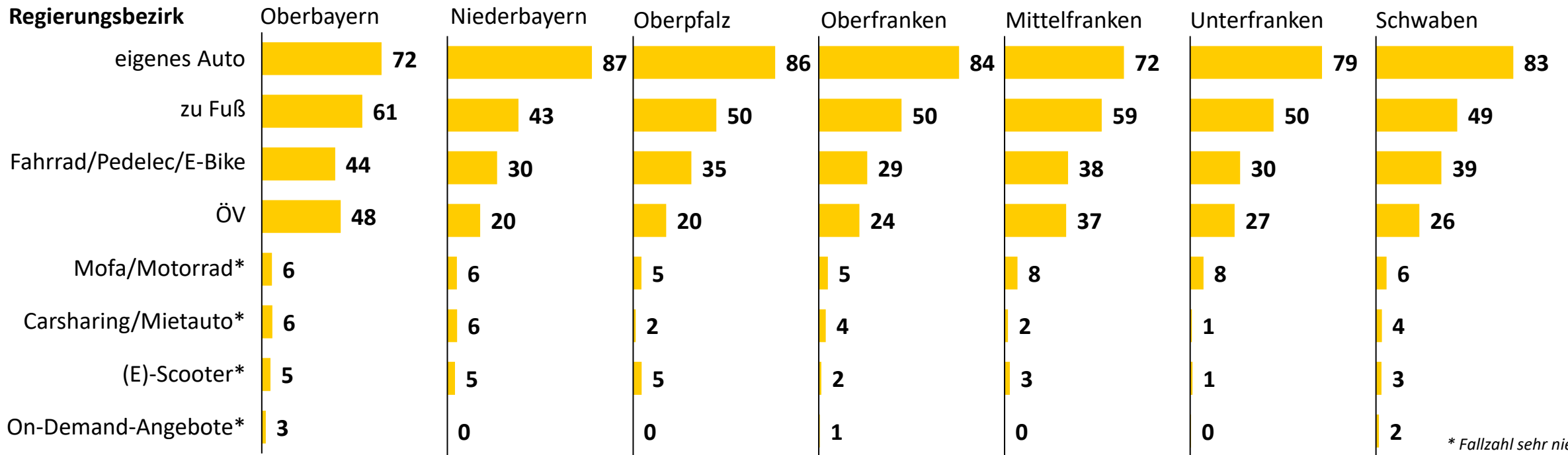
Linke Grafik: Frage C01: Welche Fortbewegungsarten nutzen Sie hauptsächlich für Ihre alltägliche Mobilität? Bitte kreuzen Sie die von Ihnen hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel an.

Rechte Grafik: Frage C14: Welchen zukünftigen verkehrspolitischen Fokus wünschen Sie sich?

Hauptverkehrsmittelnutzung II: Regierungsbezirke

eigenes Auto in ganz Bayern wichtigste Fortbewegungsart

hauptsächliche Fortbewegungsarten in alltäglicher Mobilität



* Fallzahl sehr niedrig

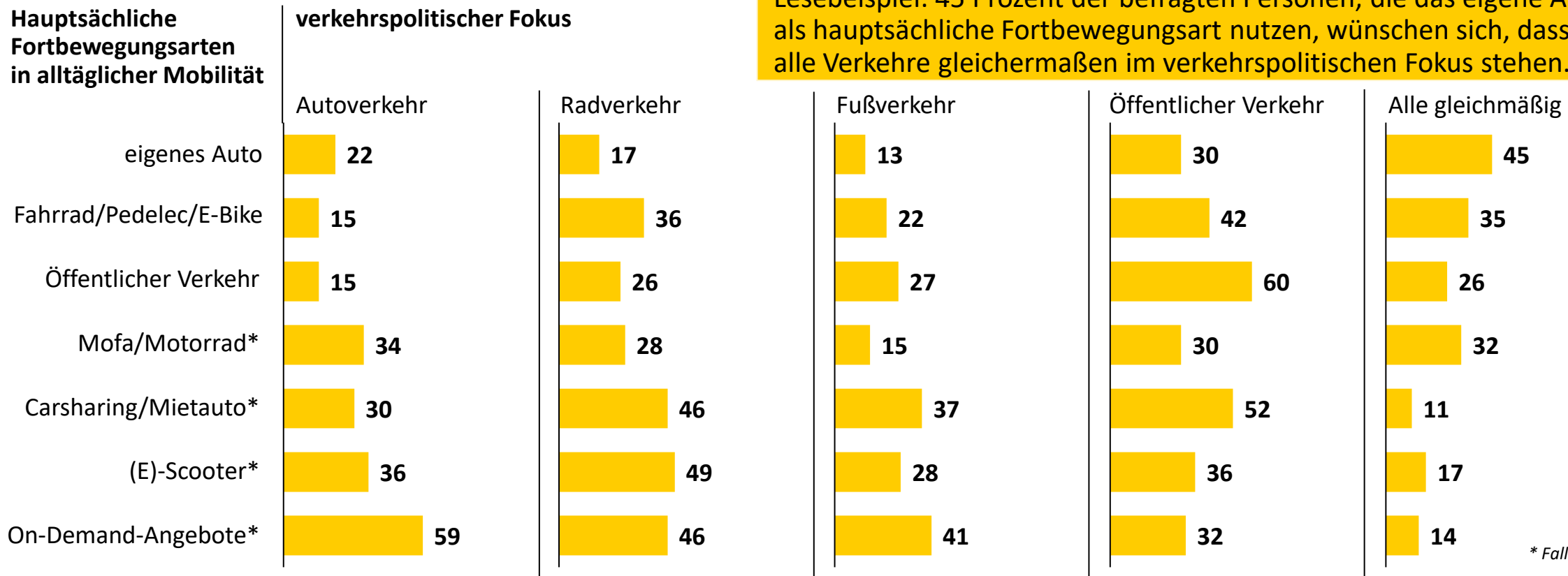
Angaben in Prozent; n = 2.112; +/- 100 Prozent: aufgrund von möglichen Mehrfachnennungen, Rundungsdifferenzen und Nichtberücksichtigung von „Kann bzw. möchte ich nicht beantworten.“

Frage C01: Welche Fortbewegungsarten nutzen Sie hauptsächlich für Ihre alltägliche Mobilität? Bitte kreuzen Sie die von Ihnen hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel an.

Hauptverkehrsmittelnutzung III: verkehrspolitischer Fokus

Autonutzer: Fokus sollte sich auf alle Verkehrsmittel richten

Lesebeispiel: 45 Prozent der befragten Personen, die das eigene Auto als hauptsächliche Fortbewegungsart nutzen, wünschen sich, dass alle Verkehre gleichermaßen im verkehrspolitischen Fokus stehen.



* Fallzahl sehr niedrig

Angaben in Prozent; n = 2.112; +/- 100 Prozent: aufgrund von möglichen Mehrfachnennungen, Rundungsdifferenzen und Nichtberücksichtigung von „Kann bzw. möchte ich nicht beantworten.“

Frage C01: Welche Fortbewegungsarten nutzen Sie hauptsächlich für Ihre alltägliche Mobilität? Bitte kreuzen Sie die von Ihnen hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel an.

Frage C14: Welchen zukünftigen verkehrspolitischen Fokus wünschen Sie sich?

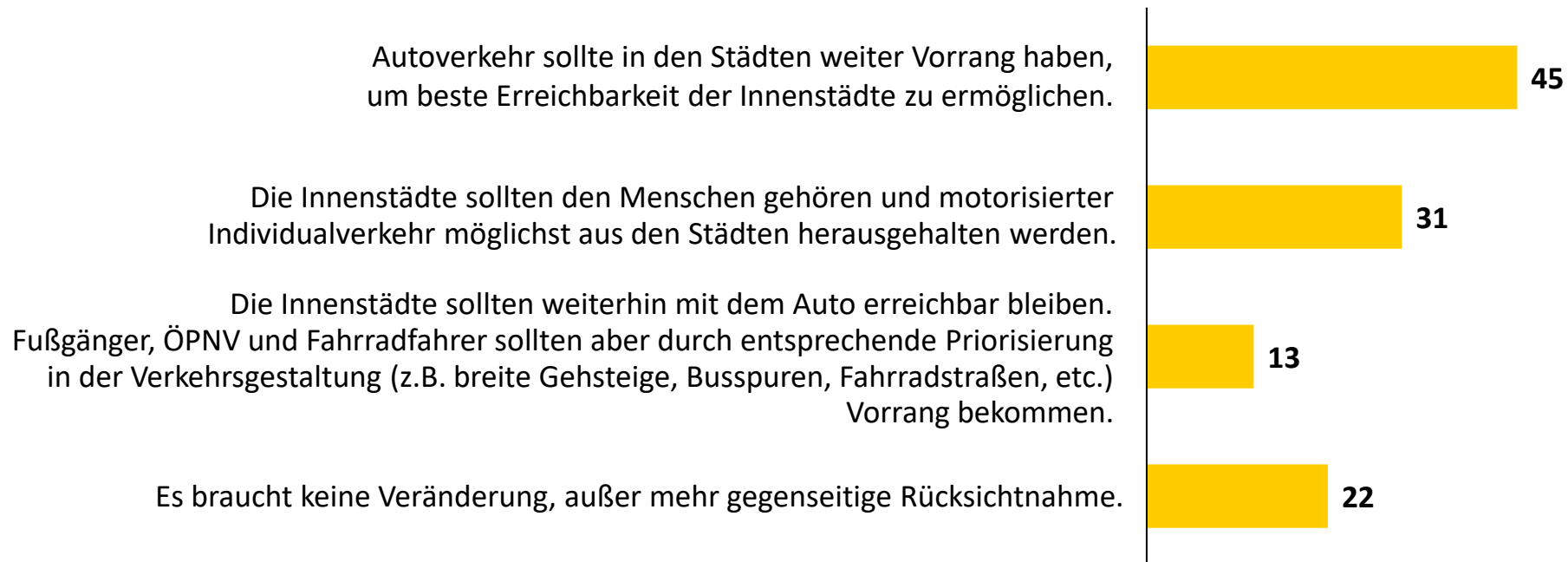
Inhalt

1. Management Summary, Einführung, Soziodemographie
2. Mobilitätsverhalten
3. Hauptverkehrsmittelnutzung
4. Größtes Ärgernis/Belastung im Straßenverkehr
5. Verkehrsinfrastruktur und Neubau
6. Änderungen des Mobilitätsverhaltens und Kfz-Verzicht
7. Mobilität im Urlaub
8. Präferierte Antriebsform bei Neuanschaffung
9. Umwelt- und Klimaschutz
10. Fazit

Lösungen für Konflikte zwischen Verkehrsteilnehmern

Fast jeder Zweite befürwortet Vorrang des Autos

Positionen der Befragten hinsichtlich zukünftiger städtebaulicher Verkehrsplanung

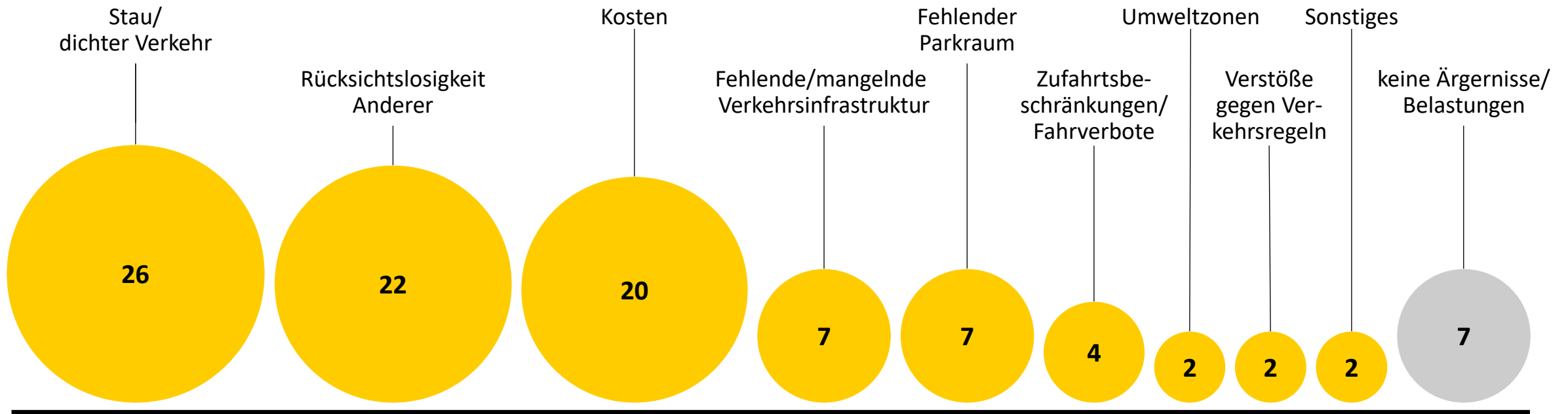


Angaben in Prozent; n = 2.112; über 100 Prozent: aufgrund von möglichen Mehrfachnennungen.

Frage C12: Besonders in Städten treten vermehrt Konflikte zwischen unterschiedlichen Verkehrsteilnehmern auf. Welche Position(en) vertreten Sie?

Größtes Ärgernis/Belastung im Straßenverkehr I: Mehr als jeder Vierte empfindet Stau als Hauptbelastung

Größte Belastungen/Ärgernisse im Straßenverkehr



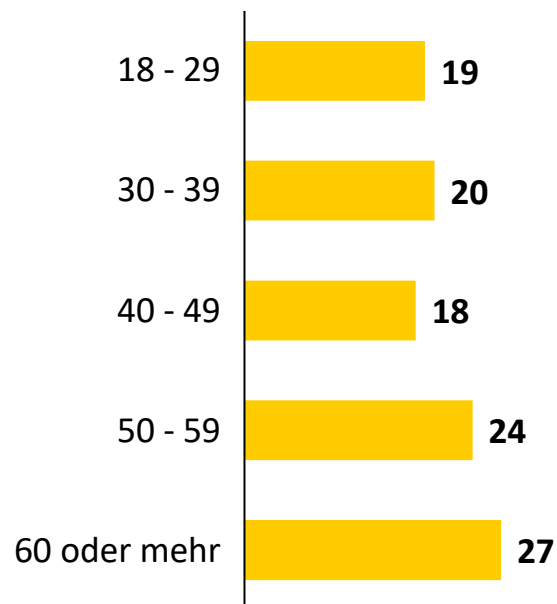
Angaben in Prozent; n = 2.112; an 100 Prozent Fehlende: aufgrund von Rundungsdifferenzen und Nichtberücksichtigung von „Kann bzw. möchte ich nicht beantworten.“

Frage C11: Was ist für Sie das größte Ärgernis bzw. die größte Belastung im Straßenverkehr?

Größtes Ärgernis/Belastung im Straßenverkehr II: Staus, Rücksichtslosigkeit, weniger der Parkraum

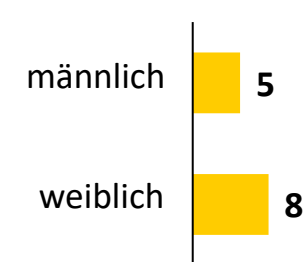
Rücksichtslosigkeit Anderer

Alter in Jahren



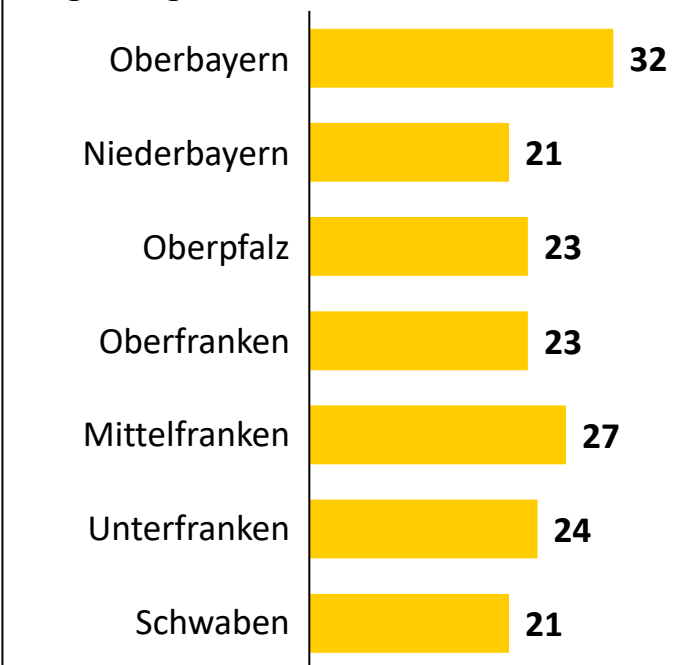
Fehlender Parkraum

Geschlecht



Stau bzw. dichter Verkehr

Regierungsbezirk

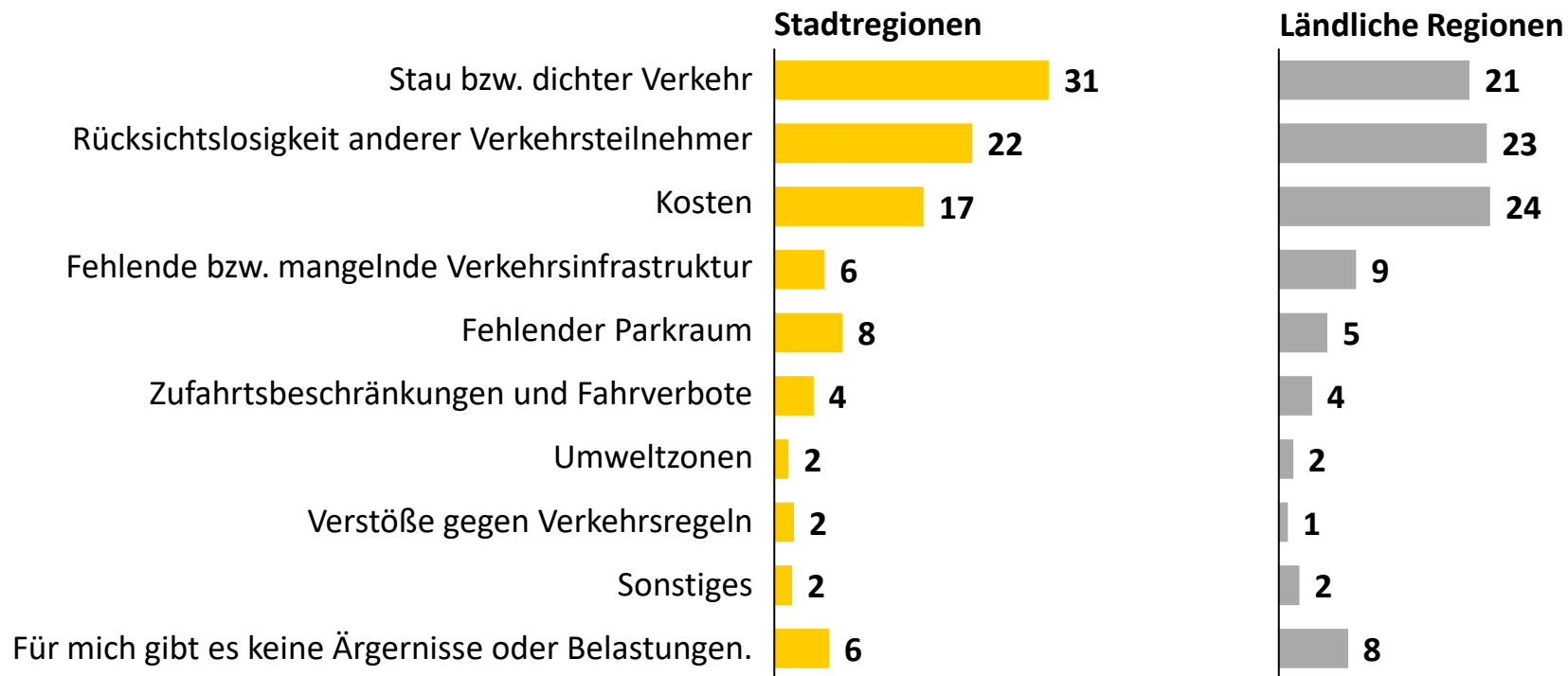


Angaben in Prozent; n = 2.112; an 100 Prozent Fehlende: aufgrund von Rundungsdifferenzen und Nichtberücksichtigung von „Kann bzw. möchte ich nicht beantworten.“

Frage C11: Was ist für Sie das größte Ärgernis bzw. die größte Belastung im Straßenverkehr?

Größtes Ärgernis/Belastung im Straßenverkehr III: Jeder dritte Städter empfindet Stau als größte Belastung

Was ist für Sie das größte Ärgernis bzw. die größte Belastung im Straßenverkehr?



Angaben in Prozent; Anteile: ja; n = 2.112; über 100 Prozent: aufgrund von Mehrfachnennungen und Rundungsdifferenzen.

Frage C11: Was ist für Sie das größte Ärgernis bzw. die größte Belastung im Straßenverkehr?

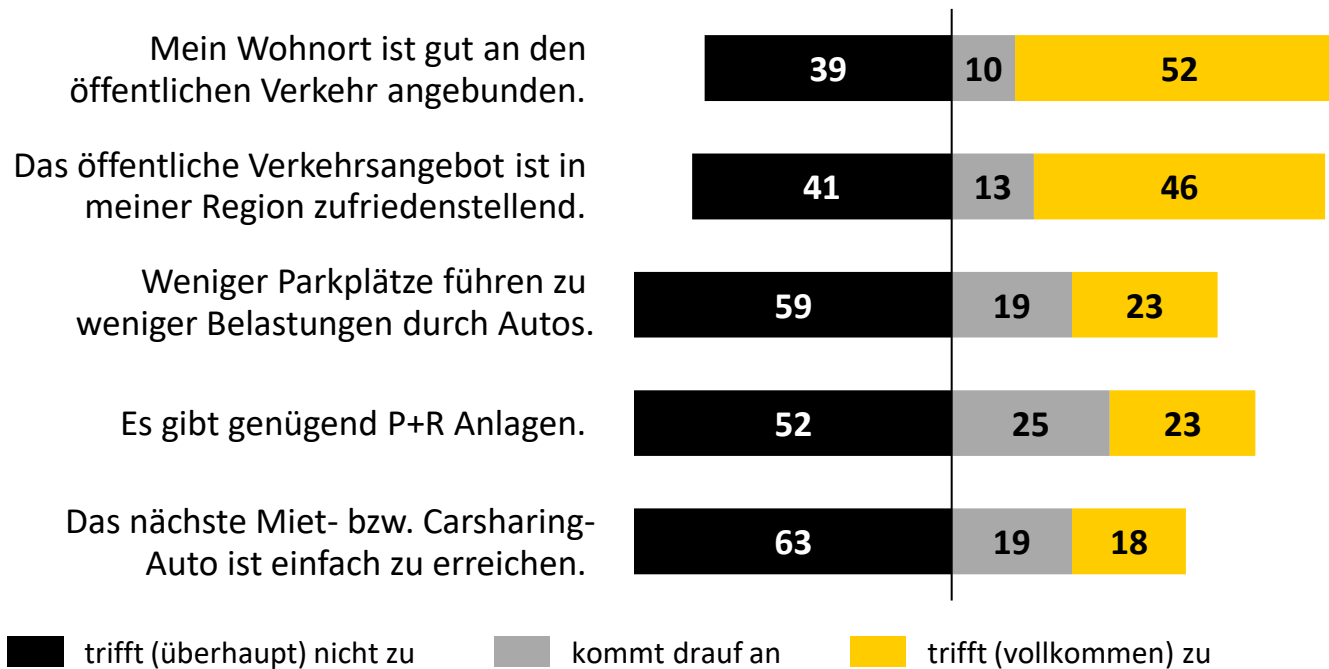
Inhalt

1. Management Summary, Einführung, Soziodemographie
2. Mobilitätsverhalten
3. Hauptverkehrsmittelnutzung
4. Größtes Ärgernis/Belastung im Straßenverkehr
5. Verkehrsinfrastruktur und Neubau
6. Änderungen des Mobilitätsverhaltens und Kfz-Verzicht
7. Mobilität im Urlaub
8. Präferierte Antriebsform bei Neuanschaffung
9. Umwelt- und Klimaschutz
10. Fazit

Verkehrsinfrastruktur I: Bewertung von Thesen

Wohnortanbindung an ÖV überwiegend gut bewertet

Thesenbewertung zur Verkehrsinfrastruktur



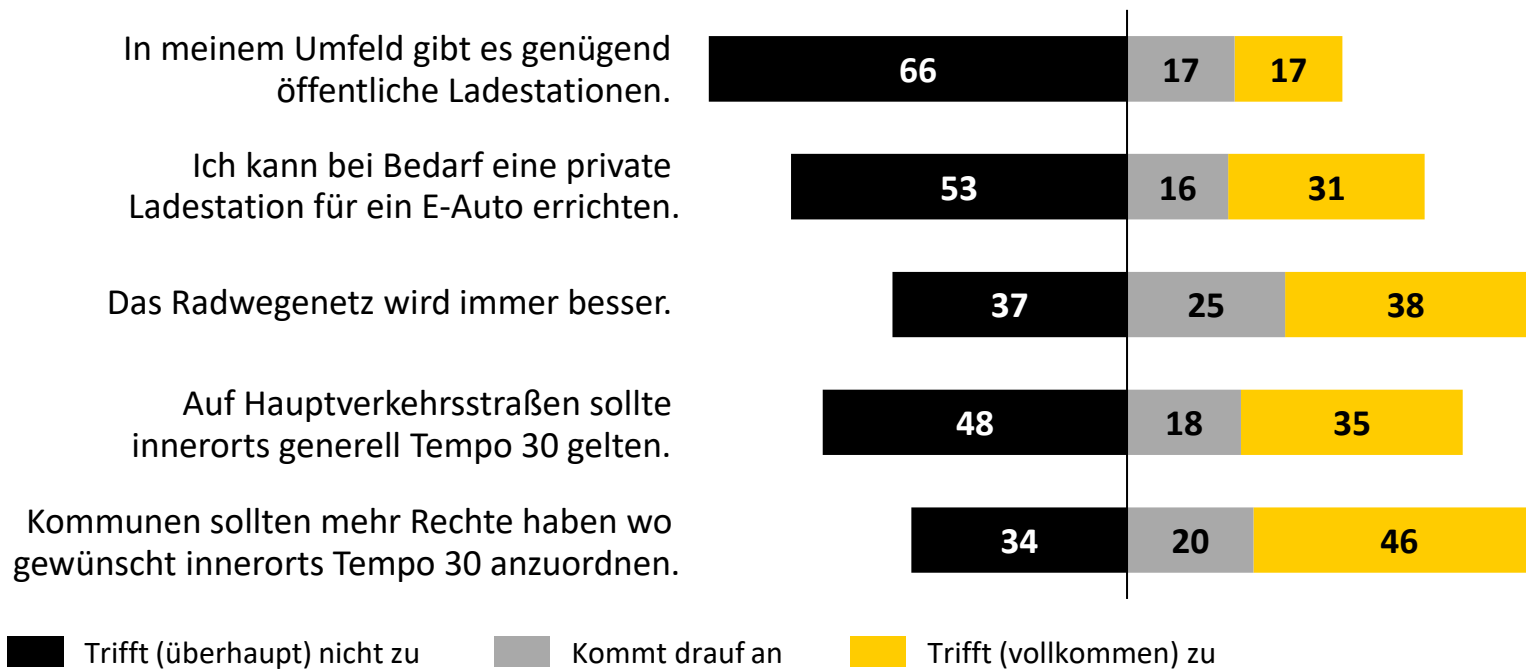
Angaben in Prozent; n = 2.112; +/- 100 Prozent: aufgrund von Rundungsdifferenzen.

Frage C15: Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen auf einer Skala von -3 bis +3, in wie weit diese auf Sie zutreffen. -3 bedeutet, die Aussage trifft überhaupt nicht zu, +3 bedeutet, die Aussage trifft voll und ganz zu.

Verkehrsinfrastruktur II: Bewertung von Thesen

Öffentliche Ladeinfrastruktur unzureichend

Thesenbewertung zur Verkehrsinfrastruktur



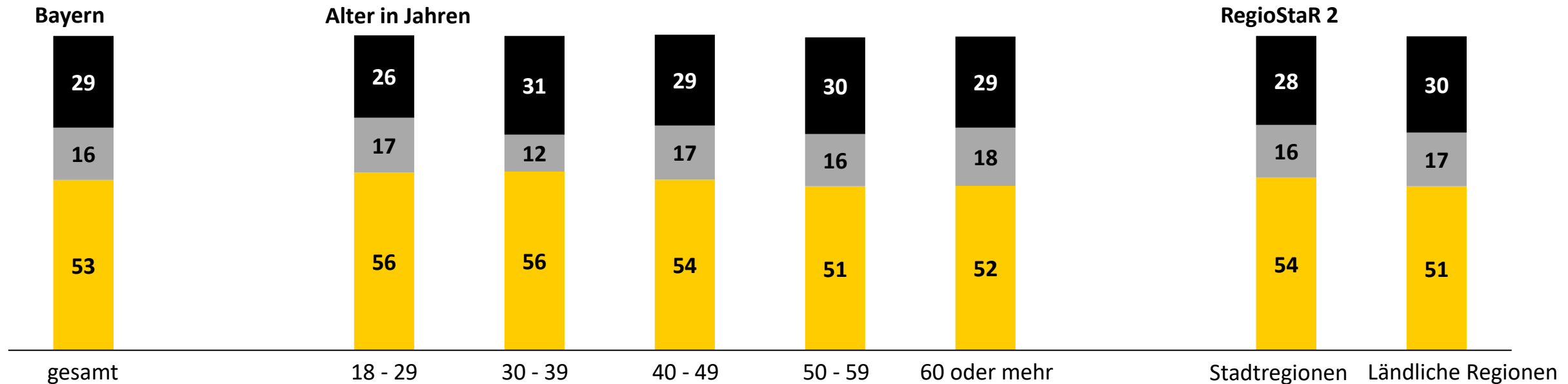
Angaben in Prozent; n = 2.112; +/- 100 Prozent: aufgrund von Rundungsdifferenzen.

Frage C15: Bitte bewerten Sie die folgenden Aussagen auf einer Skala von -3 bis +3, in wie weit diese auf Sie zutreffen. -3 bedeutet, die Aussage trifft überhaupt nicht zu, +3 bedeutet, die Aussage trifft voll und ganz zu.

Verkehrsinfrastruktur-Neubau I: ja vs. nein

Über die Hälfte sieht Neubau im Verkehr als notwendig an

Notwendigkeit von Neubauprojekten in der Verkehrsinfrastruktur



ja nein weiß nicht

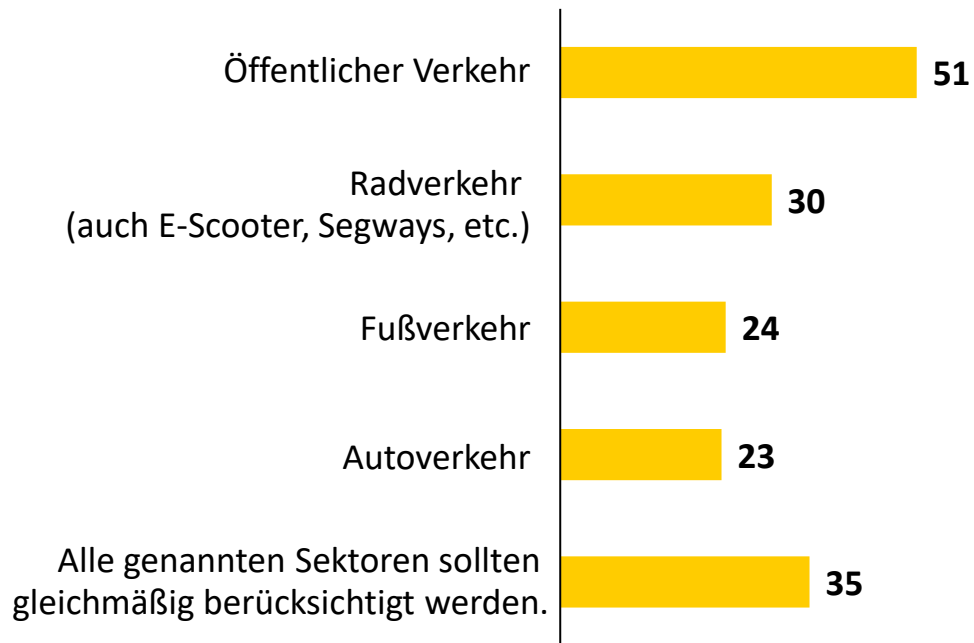
Angaben in Prozent; Anteile: ja; n = 2.112; an 100% Fehlende: aufgrund von Rundungsdifferenzen und Nichtberücksichtigung von „Kann bzw. möchte ich nicht beantworten.“

Frage C13: Sind Neubauprojekte in der Verkehrsinfrastruktur grundsätzlich nötig?

Verkehrsinfrastruktur-Neubau III: Priorisierung

Jeder Zweite für stärkeren Ausbau des ÖV

Priorisierung von Neubauprojekten



Angaben in Prozent; n = 1.127; +/- 100 Prozent: aufgrund von möglichen Mehrfachnennungen sowie Nichtberücksichtigung von „Kann bzw. möchte ich nicht beantworten.“

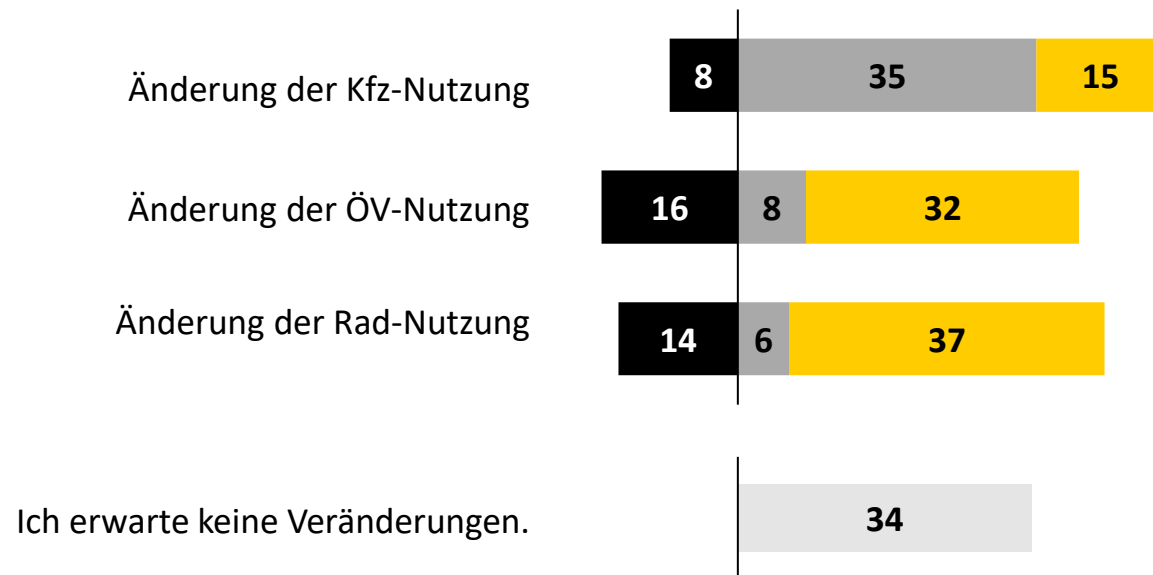
Frage C13a: Wie sind die Neubauprojekte zu priorisieren? Auf welchen Sektoren soll dabei der Fokus liegen? TG: Neubauprojekte sind nötig

Inhalt

1. Management Summary, Einführung, Soziodemographie
2. Mobilitätsverhalten
3. Hauptverkehrsmittelnutzung
4. Größtes Ärgernis/Belastung im Straßenverkehr
5. Verkehrsinfrastruktur und Neubau
6. Änderungen des Mobilitätsverhaltens und Kfz-Verzicht
7. Mobilität im Urlaub
8. Präferierte Antriebsform bei Neuanschaffung
9. Umwelt- und Klimaschutz
10. Fazit

Änderung des Mobilitätsverhaltens I: Rund ein Drittel will ÖV und Rad bis 2030 häufiger nutzen

Veränderung des Mobilitätsverhalten bis 2030



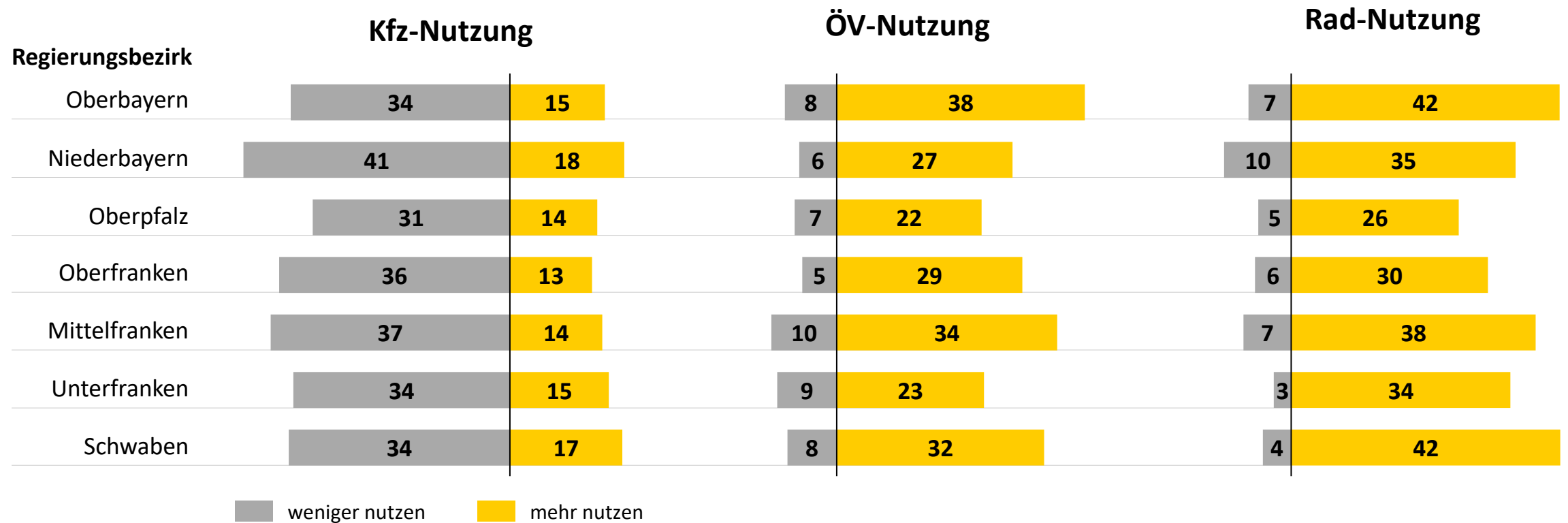
■ keine Nutzung ■ weniger nutzen ■ mehr nutzen

Angaben in Prozent; n = 2.112; +/- 100 Prozent: aufgrund von möglichen Mehrfachnennungen sowie Nichtberücksichtigung von „Kann bzw. möchte ich nicht beantworten.“

Frage C04: Mit Blick auf die Zukunft: Haben Sie eine Vorstellung davon, wie sich Ihr eigenes Mobilitätsverhalten bis 2030 ändern wird?

Änderungen des Mobilitätsverhaltens II: Weniger Kfz-Nutzung, mehr ÖV und Rad erwartet

Veränderung des Mobilitätsverhalten bis 2030



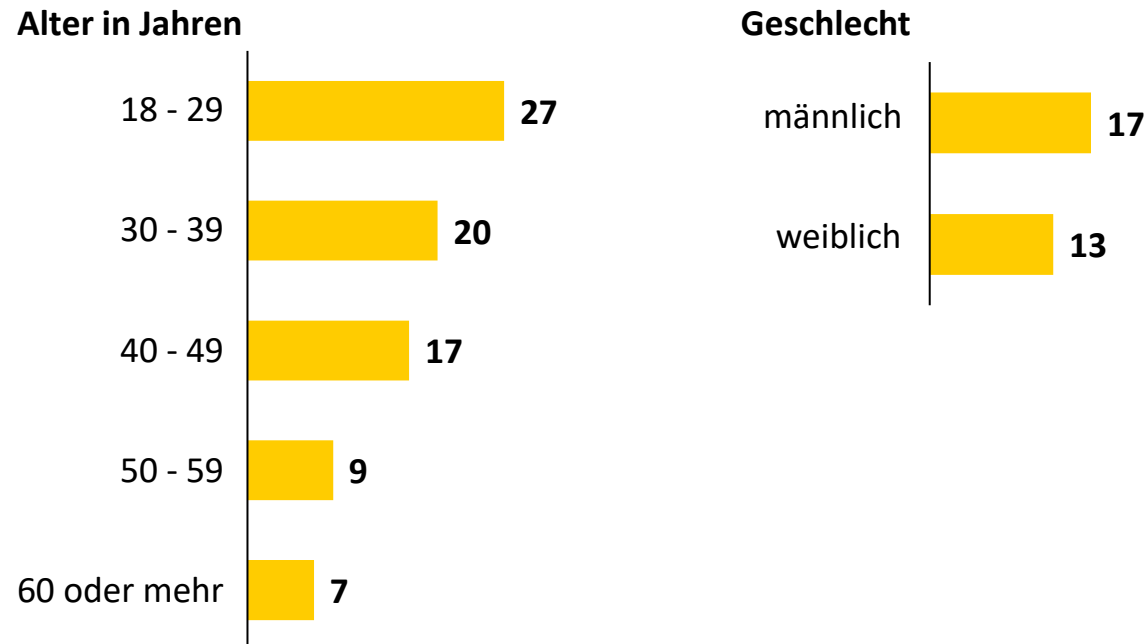
Angaben in Prozent; n = 2.112; an 100 Prozent Fehlende: aufgrund von Nichtberücksichtigung von Nichtnutzung, „Ich erwarte keine Veränderungen“ sowie „Kann bzw. möchte ich nicht beantworten.“

Frage C04: Mit Blick auf die Zukunft: Haben Sie eine Vorstellung davon, wie sich Ihr eigenes Mobilitätsverhalten bis 2030 ändern wird?

Änderungen der Kfz-Nutzung:

Jeder Vierte unter 30 gibt an, zukünftig mehr Kfz zu fahren

Ich werde mehr mit dem eigenen Kfz fahren.



Junge Menschen besitzen häufig noch kein eigenes Auto und weisen daher eine geringe Kfz-Nutzung auf, die voraussichtlich mit dem Kauf eines Autos (Berufseinstieg, Familiengründung) ansteigen wird.

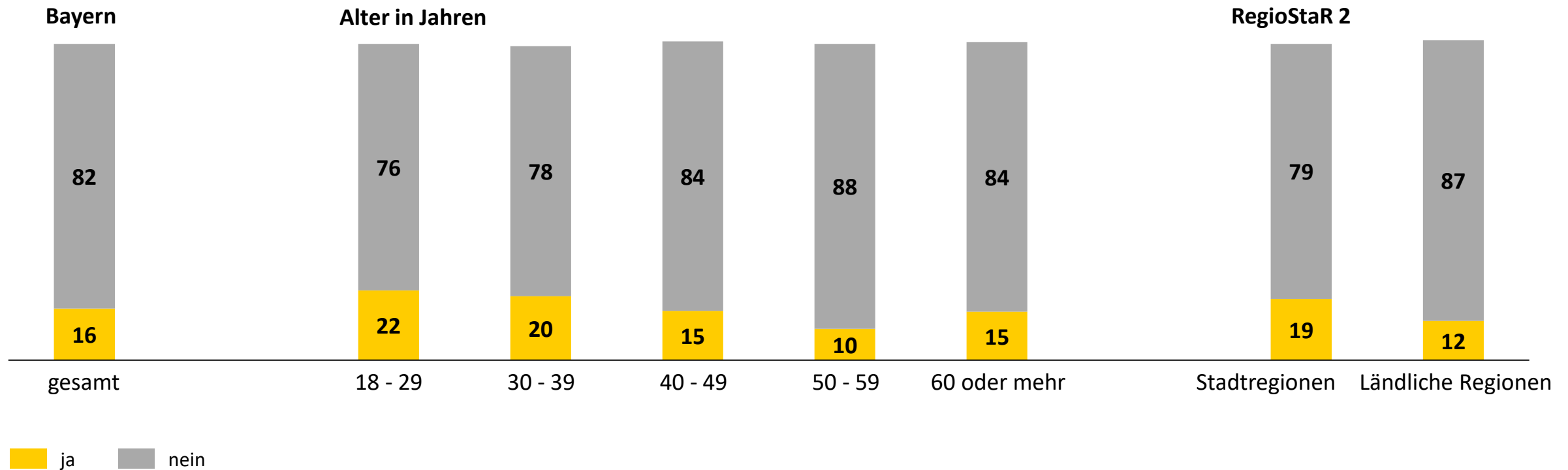
Umgekehrt zeigt die Altersgruppe der 50-59-Jährigen gewöhnlich die höchste Fahrleistung, die zukünftig, mit dem Ende der Erwerbstätigkeit, zurückgehen wird.

Angaben in Prozent; n = 2.112. an 100 Prozent Fehlende: aufgrund von Rundungsdifferenzen.

Frage C04: Mit Blick auf die Zukunft: Haben Sie eine Vorstellung davon, wie sich Ihr eigenes Mobilitätsverhalten bis 2030 ändern wird?

Zukünftiger Verzicht von Kfz als Fortbewegungsmittel I: 16 Prozent der Kfz-Fahrer zukünftig zu Verzicht bereit

Können Sie sich vorstellen, zukünftig auf ein Kfz als Fortbewegungsmittel zu verzichten?

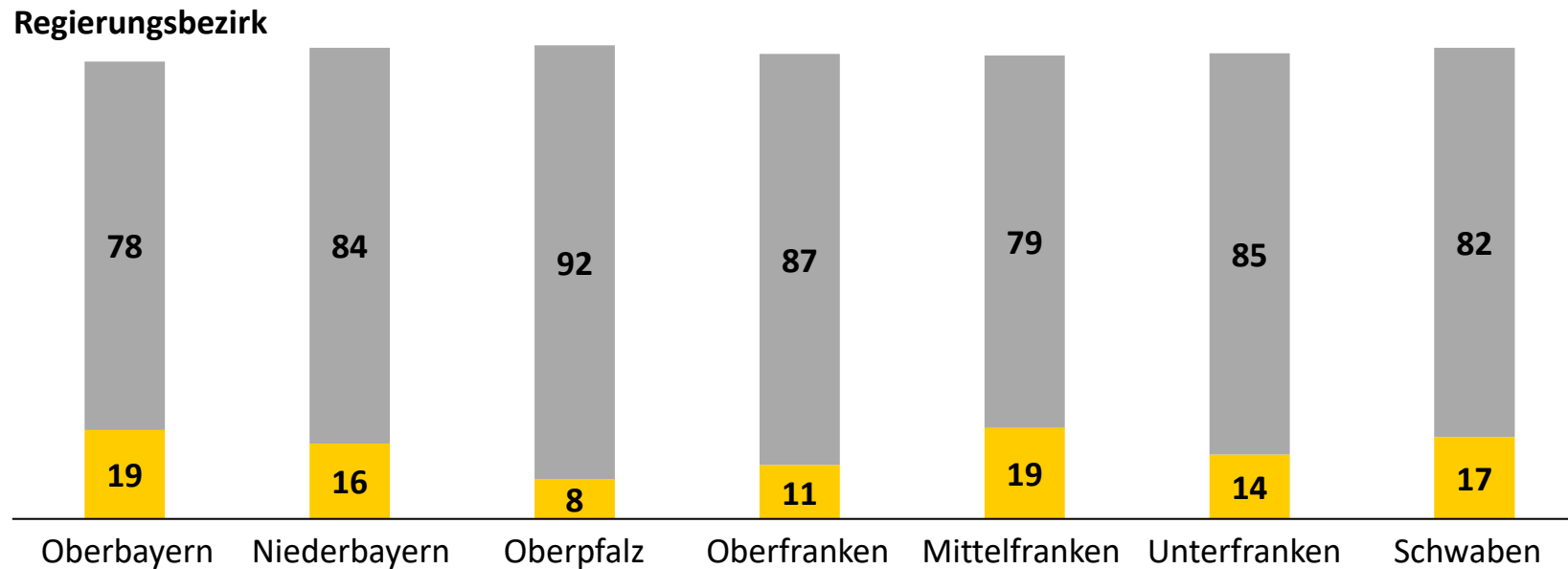


Angaben in Prozent; Basis: Kfz-Fahrer n = 1.686; an 100 Prozent Fehlende: aufgrund von Nichtberücksichtigung von „Kann bzw. möchte ich nicht beantworten“ sowie Rundungsdifferenzen.

Frage C05: Können Sie sich vorstellen, zukünftig auf ein Kfz als Fortbewegungsmittel zu verzichten?

Zukünftiger Verzicht von Kfz als Fortbewegungsmittel II: In Oberbayern und Mittelfranken fast jeder Fünfte bereit

Können Sie sich vorstellen, zukünftig auf ein Kfz als Fortbewegungsmittel zu verzichten?



ja nein

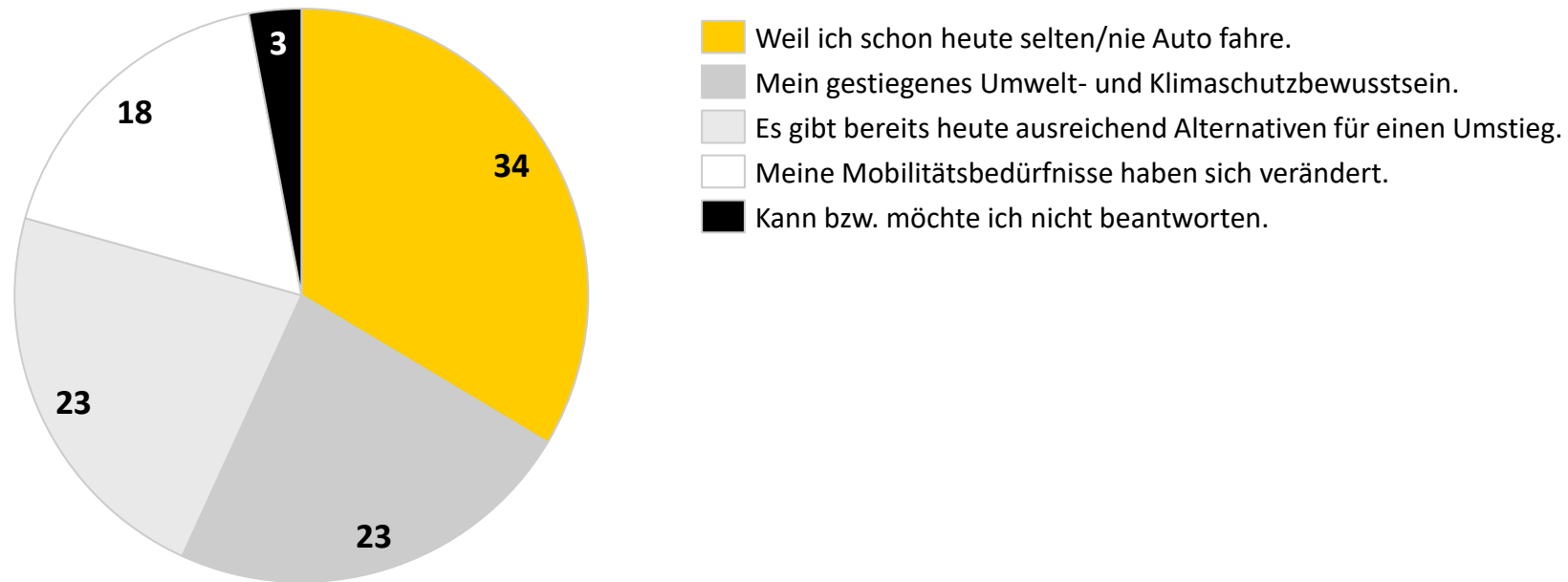
Angaben in Prozent; Basis: Kfz-Fahrer n = 1.686; an 100 Prozent Fehlende: aufgrund von Nichtberücksichtigung von „Kann bzw. möchte ich nicht beantworten“ sowie Rundungsdifferenzen.

Frage C05: Können Sie sich vorstellen, zukünftig auf ein Kfz als Fortbewegungsmittel zu verzichten?

Pro Kfz-Verzicht I: Gründe unter den Verzichtsbereiten

Bei einem Viertel Änderung durch Umweltbewusstsein?

Gründe für zukünftigen Autoverzicht

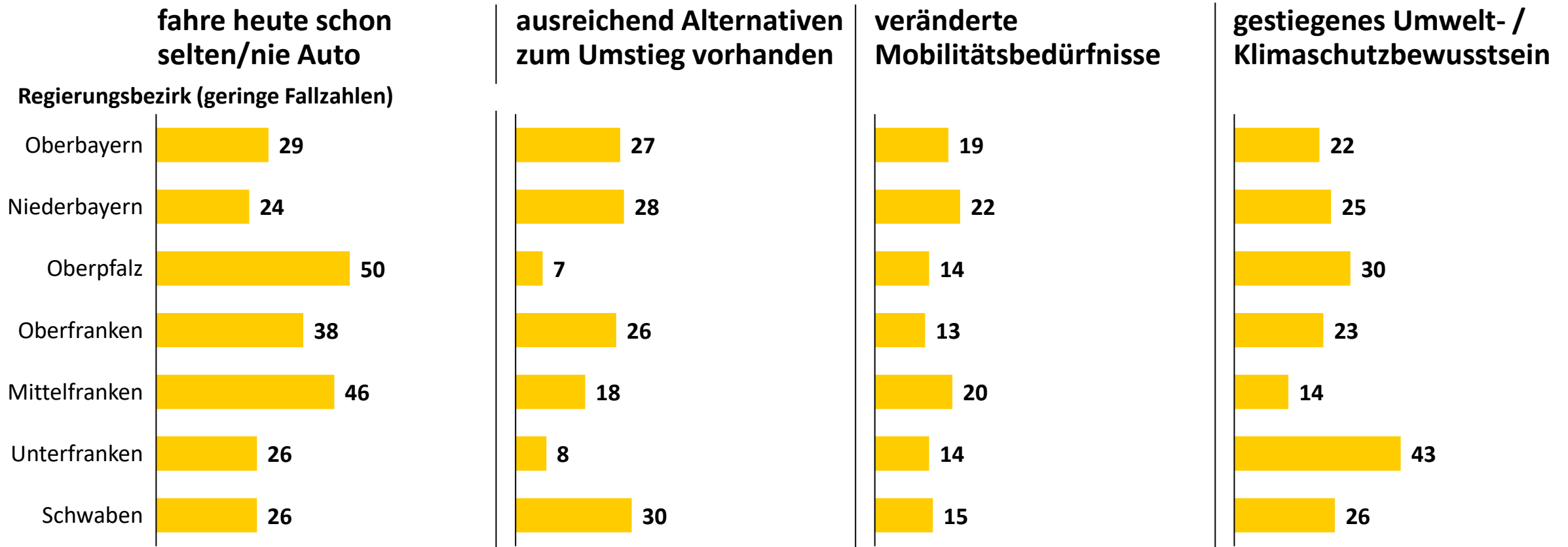


Angaben in Prozent; Basis: Kfz-Verzicht n = 271; über 100 Prozent: aufgrund von Rundungsdifferenzen.

Frage C05a: Sie haben angegeben, dass Sie sich vorstellen können zukünftig auf ein Kfz zu verzichten. Welche Gründe tragen dazu bei?

Pro Kfz-Verzicht III: Gründe unter den Verzichtsbereiten

Verfügbare Alternativen mit entscheidend



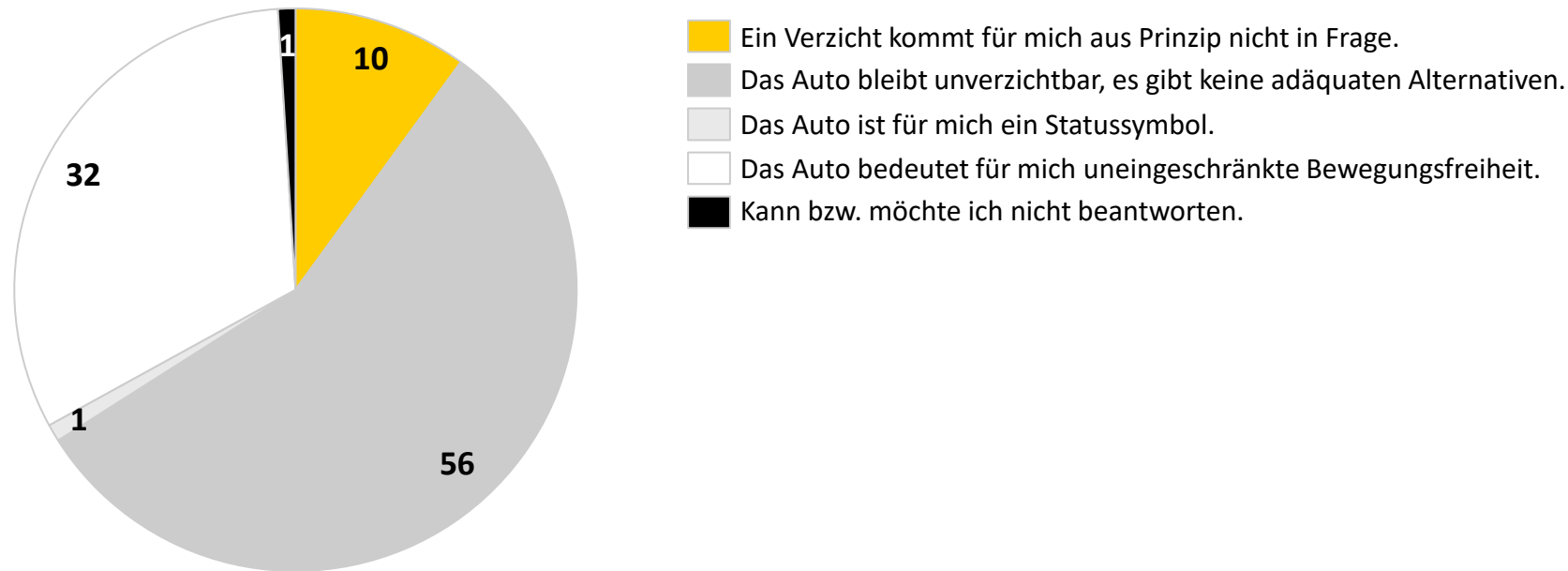
Angaben in Prozent; Basis: Kfz-Verzicht n = 271; an 100 Prozent Fehlende: Kann bzw. möchte ich nicht beantworten/Rundungsdifferenzen.

Frage C05a: Sie haben angegeben, dass Sie sich vorstellen können zukünftig auf ein Kfz zu verzichten. Welche Gründe tragen dazu bei?

Contra Kfz-Verzicht I: Gründe

Mehr als der Hälfte fehlen adäquate Alternativen

Gründe gegen Autoverzicht



Angaben in Prozent; n = 1.384.

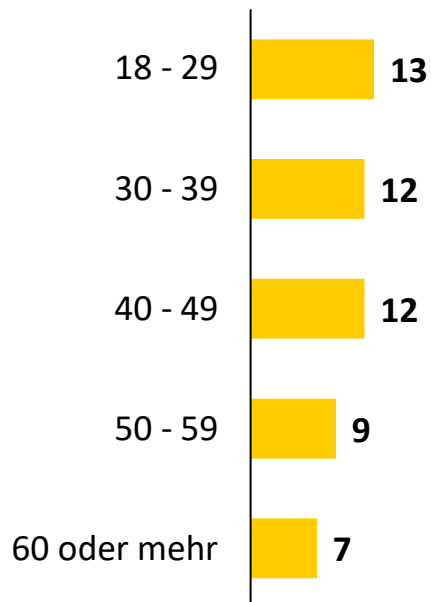
Frage C05b: Sie haben angegeben, dass Sie sich nicht vorstellen können zukünftig auf das Kfz zu verzichten. Welche Gründe tragen dazu bei?

Contra Kfz-Verzicht III: Gründe unter den Gegnern

Auto oft unverzichtbar

Verzicht kommt aus Prinzip nicht in Frage

Alter in Jahren

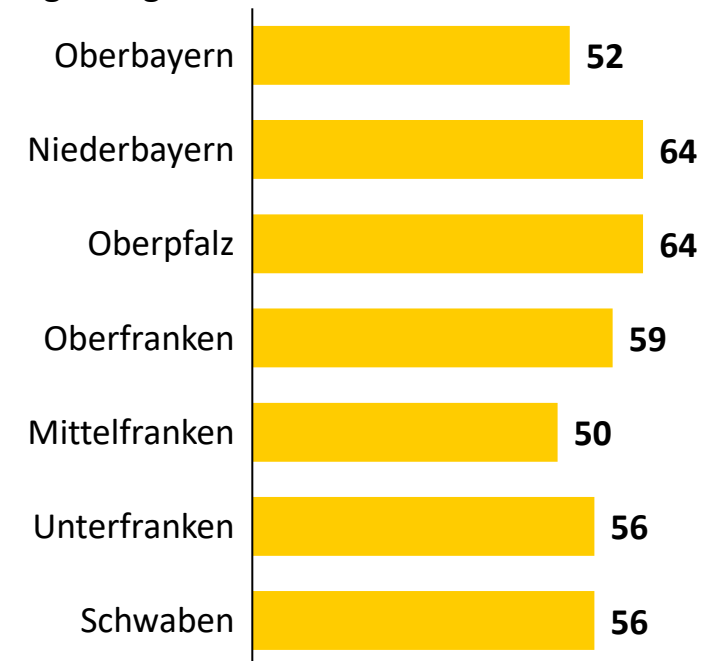


Auto unverzichtbar, keine adäquaten Alternativen

Geschlecht



Regierungsbezirk



Angaben in Prozent; n = 1.384; an 100% Fehlende: Kann bzw. möchte ich nicht beantworten/Rundungsdifferenzen.

Frage C05b: Sie haben angegeben, dass Sie sich nicht vorstellen können zukünftig auf das Kfz zu verzichten. Welche Gründe tragen dazu bei?

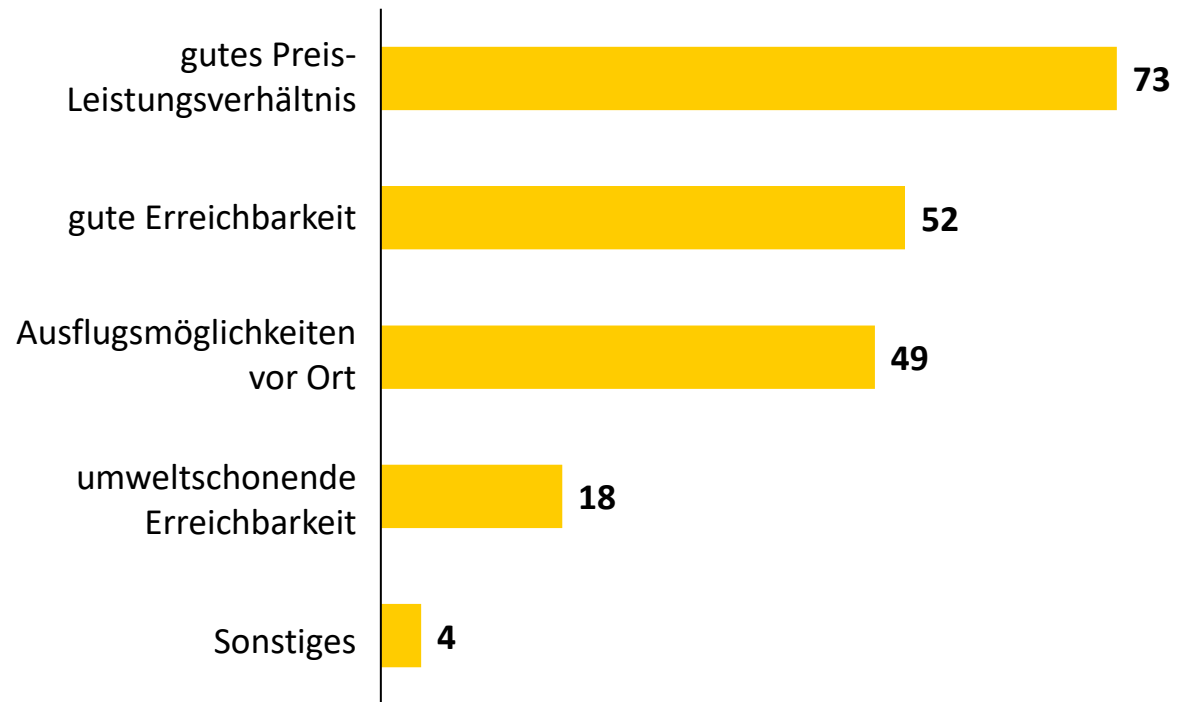
Inhalt

1. Management Summary, Einführung, Soziodemographie
2. Mobilitätsverhalten
3. Hauptverkehrsmittelnutzung
4. Größtes Ärgernis/Belastung im Straßenverkehr
5. Verkehrsinfrastruktur und Neubau
6. Änderungen des Mobilitätsverhaltens und Kfz-Verzicht
7. Mobilität im Urlaub
8. Präferierte Antriebsform bei Neuanschaffung
9. Umwelt- und Klimaschutz
10. Fazit

Entscheidungskriterium für Urlaubswahl „Deutschland“

Für drei Viertel das Preis-Leistungsverhältnis entscheidend

Entscheidungskriterien für die Wahl des Urlaubsortes in Deutschland



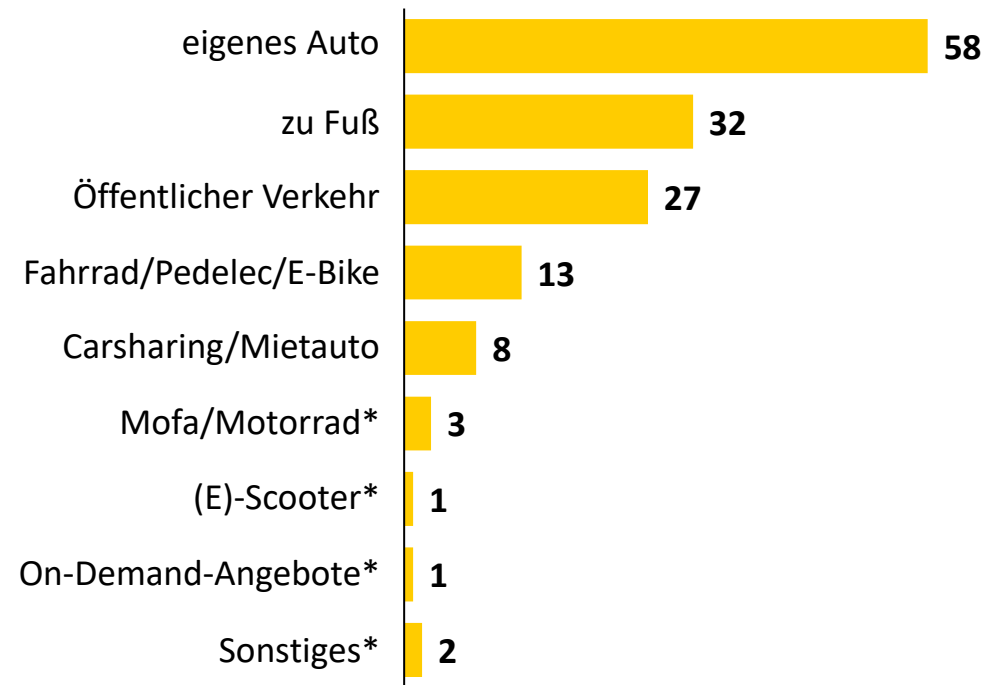
Angaben in Prozent; n = 2.112; über 100 Prozent: aufgrund von Mehrfachnennungen und Rundungsdifferenzen.

Frage B06: Was ist für Sie bei der Wahl Ihres Urlaubsortes in Deutschland entscheidend?

Verkehrsmittelnutzung im Haupturlaub

Fast 60 Prozent mit dem eigenen Auto, jeder Dritte zu Fuß

Fortbewegungsart im Haupturlaub (im vergangenen Jahr)



* Fallzahl sehr niedrig

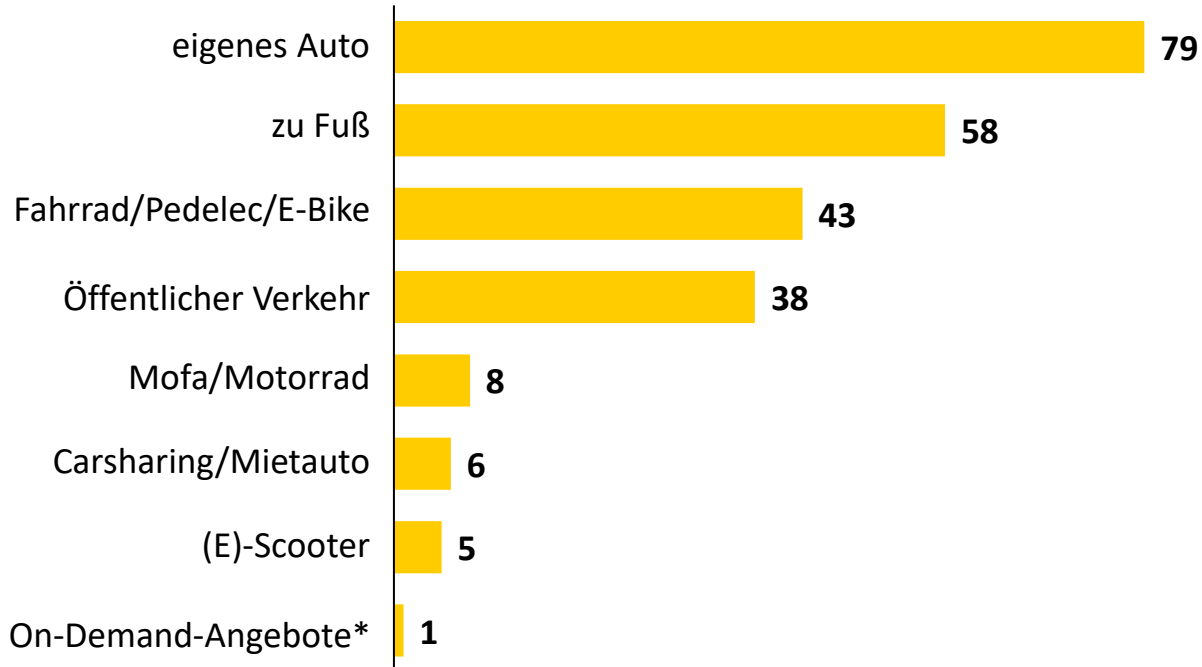
Angaben in Prozent; Basis: n = 1.043; +/- 100 Prozent: Kann bzw. möchte ich nicht beantworten/Rundungsdifferenzen.

Frage B01b: Wie haben Sie sich vergangenes Jahr während Ihres Haupturlaubs fortbewegt? Denken Sie auch hier an Ihren einprägsamsten Urlaub. TG: Urlauber

Urlaub in Deutschland II: Hauptverkehrsmittelnutzung

Fast jeder Vierte mit eigenem Pkw unterwegs

hauptsächliche Verkehrsmittelwahl bei Personen, die innerhalb Deutschlands in den Urlaub gefahren sind



* Fallzahl sehr niedrig

Angaben in Prozent; n = 2.112; über 100 Prozent: aufgrund möglicher Mehrfachnennungen und Rundungsdifferenzen.

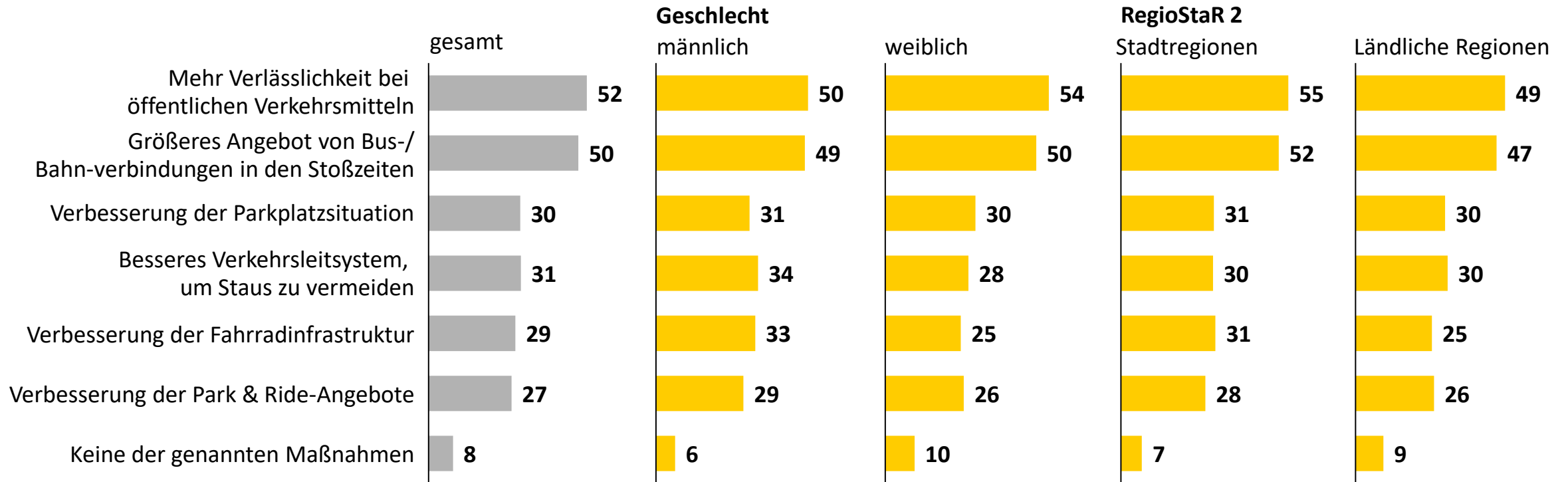
Frage B01: Sind Sie 2022 mindestens einmal innerhalb Deutschlands in den Urlaub gefahren? Berücksichtigen Sie dabei bitte ausschließlich eine Reise von mindestens fünf Tagen. berücksichtigte Antwort: ja.

Frage C01: Welche Fortbewegungsarten nutzen Sie hauptsächlich für Ihre alltägliche Mobilität? Bitte kreuzen Sie die von Ihnen hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel an.

Urlaub in Deutschland III: Verkehrliche Maßnahmen

Jeder Zweite wünscht sich besseren öffentlichen Verkehr

Verkehrliche Maßnahmen zur Verbesserung der Mobilitätssituation in deutschen Urlaubsorten



Angaben in Prozent; n = 2.112; +/- 100 Prozent: aufgrund von möglichen Mehrfachnennungen, Rundungsdifferenzen und Nichtberücksichtigung von „Kann bzw. möchte ich nicht beantworten.“

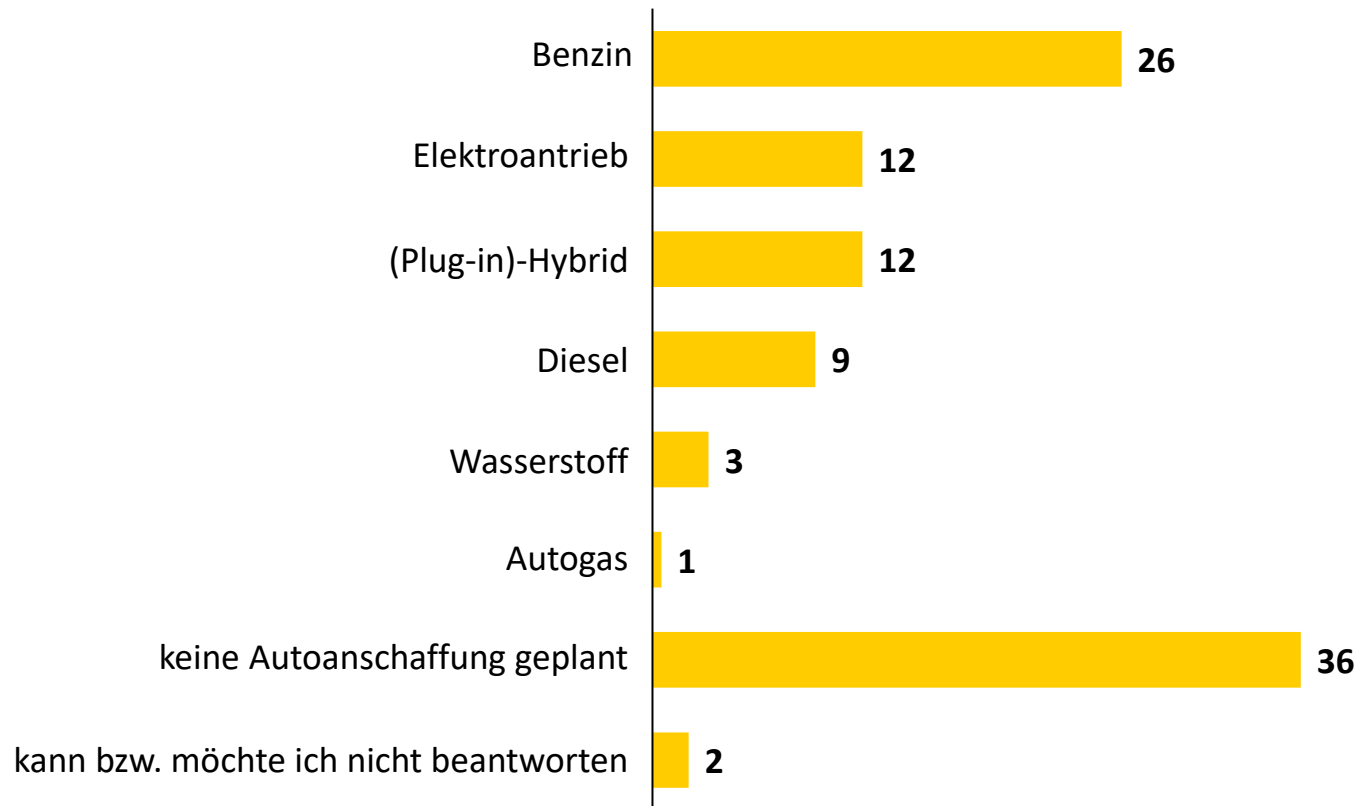
B02: Welche verkehrlichen Maßnahmen würden Ihrer Meinung nach zu einer deutlichen Verbesserung der Mobilitätssituation in Urlaubsorten in Deutschland beitragen?

Inhalt

1. Management Summary, Einführung, Soziodemographie
2. Mobilitätsverhalten
3. Hauptverkehrsmittelnutzung
4. Größtes Ärgernis/Belastung im Straßenverkehr
5. Verkehrsinfrastruktur und Neubau
6. Änderungen des Mobilitätsverhaltens und Kfz-Verzicht
7. Mobilität im Urlaub
8. Präferierte Antriebsform bei Neuanschaffung
9. Umwelt- und Klimaschutz
10. Fazit

Präferierter Antrieb bei möglicher Neuanschaffung I

Mehrheit präferiert Benziner



Angaben in Prozent; n = 2.112; über 100 Prozent: aufgrund von Rundungsdifferenzen.

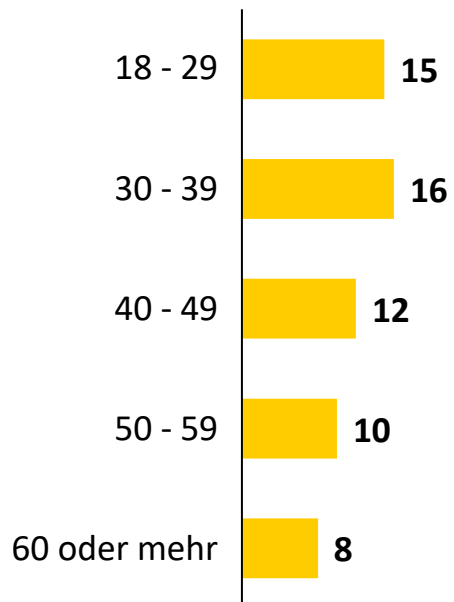
Frage C06: Für den Fall, dass Sie sich in den nächsten sechs Monaten ein neues Auto anschaffen werden: Welche Antriebsform wählen Sie?

Präferierter Antrieb bei möglicher Neuanschaffung II

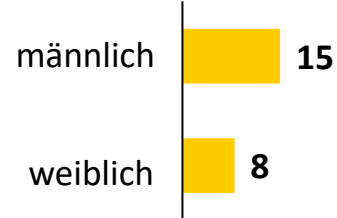
Elektroantrieb primär bei Jüngeren und Männern

Elektroantrieb

Alter in Jahren



Geschlecht



Angaben in Prozent; n = 2.112; an 100 Prozent Fehlende: Kann bzw. möchte ich nicht beantworten/Rundungsdifferenzen.

Frage C06: Für den Fall, dass Sie sich in den nächsten sechs Monaten ein neues Auto anschaffen werden: Welche Antriebsform wählen Sie?

Inhalt

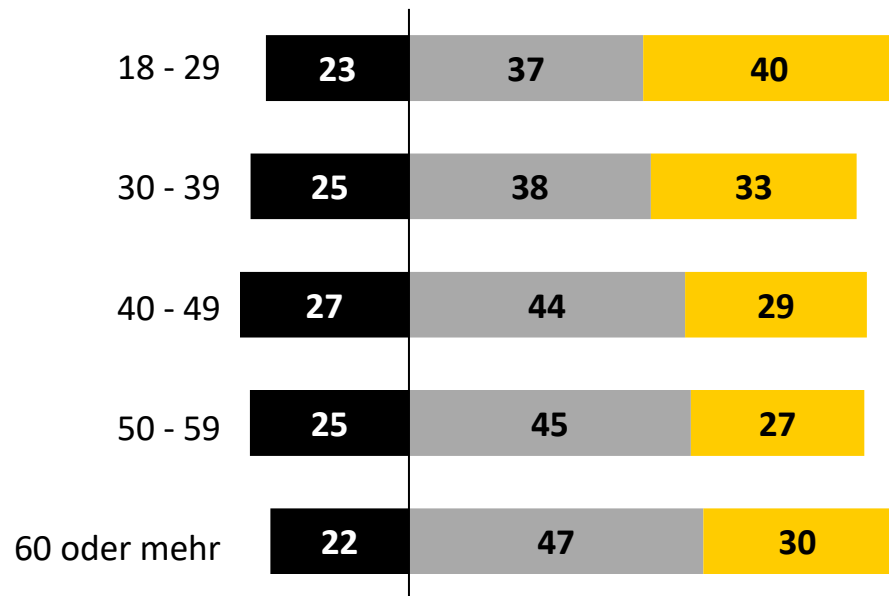
1. Management Summary, Einführung, Soziodemographie
2. Mobilitätsverhalten
3. Hauptverkehrsmittelnutzung
4. Größtes Ärgernis/Belastung im Straßenverkehr
5. Verkehrsinfrastruktur und Neubau
6. Änderungen des Mobilitätsverhaltens und Kfz-Verzicht
7. Mobilität im Urlaub
8. Präferierte Antriebsform bei Neuanschaffung
9. Umwelt- und Klimaschutz
10. Fazit

Umwelt- und Klimaschutz I: Einschränkungsbereitschaft

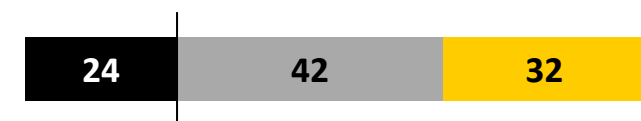
Jüngere Menschen eher für Einschränkungen bereit

Bereitschaft persönliche Einschränkungen zur Erreichung von Umwelt- und Klimaschutzzielen in Kauf zu nehmen

Alter in Jahren



Bayern



RegioStaR 2



Ländliche Regionen



eher nein/nein, auf gar keinen Fall
 kommt drauf an
 vollkommen/eher ja

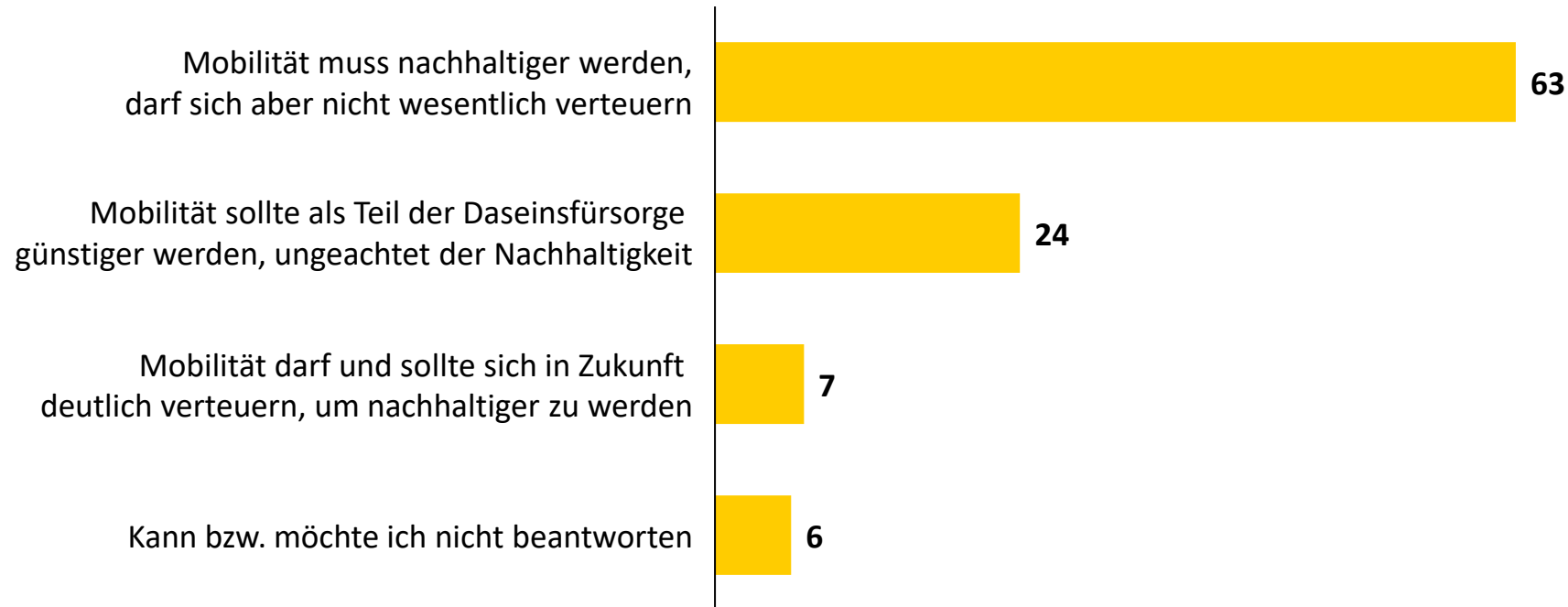
Angaben in Prozent; n = 2.112; an 100 Prozent Fehlende: Kann bzw. möchte ich nicht beantworten/Rundungsdifferenzen/Nichtnutzung.

Frage C10: Inwiefern sind Sie bereit, persönliche Einschränkungen zur Erreichung von Umwelt- und Klimaschutzzielen in Kauf zu nehmen?

Umwelt- und Klimaschutz II: Mobilitätskosten

Nachhaltige Mobilität ja, aber möglichst kostenneutral

Zustimmung zu Aussagen zu den Themen Nachhaltigkeit und Mobilitätskosten



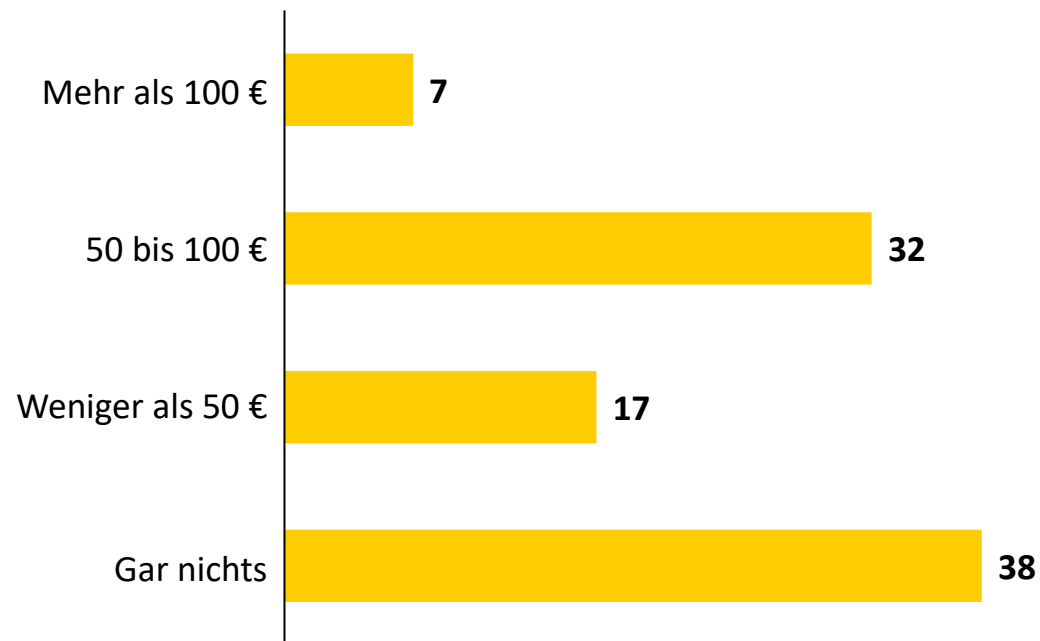
Angaben in Prozent; n = 2.112

Frage C09: Wie stehen Sie zu den Themen Nachhaltigkeit und Mobilitätskosten?

Umwelt- und Klimaschutz IV: Im Urlaub mehr bezahlen?

Knapp ein Drittel bereit 50 bis 100 € mehr zu bezahlen

Bereitschaft für einen besseren Umwelt- und Klimaschutz bei einer Urlaubsreise in Höhe von 1.000 € zukünftig mehr zu bezahlen



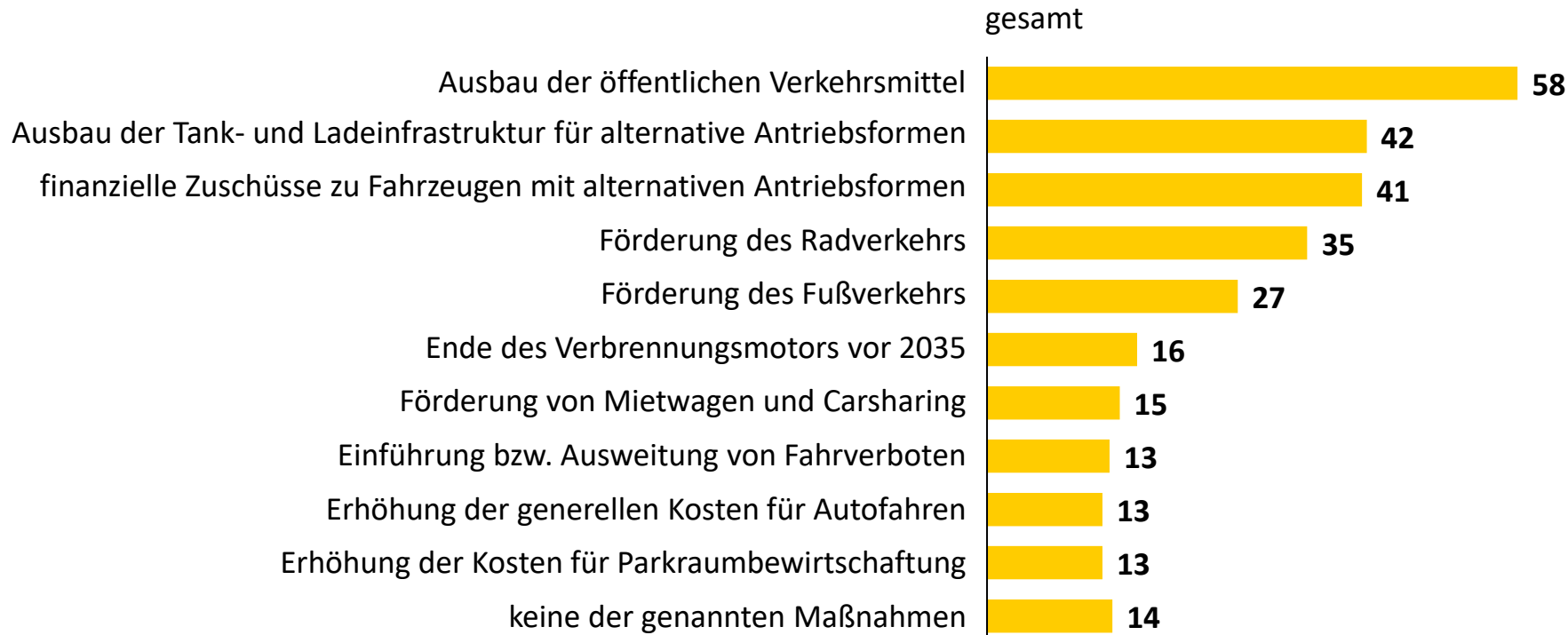
Angaben in Prozent; n = 2.112; an 100 Prozent Fehlende: Kann bzw. möchte ich nicht beantworten/Rundungsdifferenzen.

B04: Wie viel sind Sie bereit für einen besseren Umwelt- und Klimaschutz beispielsweise bei einer Urlaubsreise in Höhe von 1.000 € zukünftig mehr zu bezahlen?

Umwelt- und Klimaschutz V: zukünftige Umsetzung

Ausbau von ÖV beste Maßnahme für Umweltschutz

Maßnahmen zur Umsetzung des Klima- und Umweltschutzes

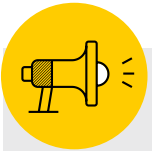


Angaben in Prozent; n = 2.112; +/- 100 Prozent: aufgrund von möglichen Mehrfachnennungen, Rundungsdifferenzen und Nichtberücksichtigung von „Kann bzw. möchte ich nicht beantworten.“
C07a: Und wie lässt sich der Umwelt- und Klimaschutz in der zukünftigen Mobilität konkret umsetzen? Durch ...

Inhalt

1. Management Summary, Einführung, Soziodemographie
2. Mobilitätsverhalten
3. Hauptverkehrsmittelnutzung
4. Größtes Ärgernis/Belastung im Straßenverkehr
5. Verkehrsinfrastruktur und Neubau
6. Änderungen des Mobilitätsverhaltens und Kfz-Verzicht
7. Mobilität im Urlaub
8. Präferierte Antriebsform bei Neuanschaffung
9. Umwelt- und Klimaschutz
10. Fazit

Fazit



Eckpunkte zur Erhebungsmethode:

Zeitraum: 09.-16.05.2023

Felddauer: 10 Tage

Fallzahl: n = 2.112

Alter: 18 bis 79 Jahre


Methode: Online-Befragung

- Repräsentative Abbildung der Mobilitätsverhaltens der bayerischen Bevölkerung.
- Menschen in Bayern pro Verkehrswende, aber häufig auf Auto angewiesen; hier zeigt sich ein Bild des hin- und hergerissen seins.
- „Verfügbarkeit“ als zentraler Einflussfaktor für Verkehrsmittelwahl; Umweltgründe wenig ausschlaggebend.
- Auto ist unter den Befragten das meistgenutzte Verkehrsmittel.
- Wahl des Hauptverkehrsmittels beeinflusst verkehrspolitische Prioritäten.
- Problem Nr. 1 im Straßenverkehr: Stau, gefolgt von mangelnder Rücksicht anderer Verkehrsteilnehmer.
- Zwei Drittel der Bewohner in Städten grundsätzlich zu Autoverzicht bereit – auf dem Land etwas weniger als jeder Zweite.
- Oft schwierig: Alternativen gewünscht, aber zu selten vorhanden oder attraktiv.
- Öffentlicher Verkehr in deutschen Urlaubsorten ausbaufähig: zwei Drittel wünschen sich Verbesserungen hinsichtlich Verlässlichkeit und Angebot.
- Mehrheit präferiert Benziner bei Neuanschaffung.


Ansprechpartner bei infas

Treutlein, Justin

Junior Projektleiter


 +49 (0)228 3822-545

 j.treutlein@infas.de


 infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH
Kurt-Schumacher-Straße 24
53113 Bonn

Schelewsky, Marc

Senior Projektleiter

 +49 (0)228 3822-952

 m.schelewsky@infas.de

 infas Institut für angewandte
Sozialwissenschaft GmbH
Wikingerufer 7
10555 Berlin

**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit!**

