Soziales Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende 2021

Kernaussagen und Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse

KOPERNIKUS PROJEKTE
Ariadne
Die Zukunft unserer Energie

GEFÖRDERT VOM
Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

Impressum

Autorinnen und Autoren
Ingo Wolf
Dr. Anne-Kathrin Fischer
Jean-Henri Huttarsch

Unter Mitarbeit von
Sophia Bachmann und Daniel Labarca Pinto

Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung e.V. (IASS)

Gestaltung
Gregor Wollenweber

Das vorliegende Soziale Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende wurde von den genannten Autorinnen und Autoren des Ariadne-Konsortiums ausgearbeitet. Es spiegelt nicht zwangsläufig die Meinung des gesamten Ariadne-Konsortiums oder des Fördermittelgebers wider. Die Inhalte der Ariadne-Publikationen werden im Projekt unabhängig vom Bundesministerium für Bildung und Forschung erstellt.

Herausgegeben von
Kopernikus-Projekt Ariadne
Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK)
Telegrafenberg A 31
14473 Potsdam

Juli 2021

Soziales Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende 2021

Kernaussagen und Zusammenfassung der wesentlichen Ergebnisse

Vorwort

Liebe Leserin, lieber Leser,

die Dringlichkeit des Themas Klimaschutz ist inzwischen bei den Bürgerinnen und Bürgern in Deutschland angekommen. Die Befragungen, die dem vorliegenden Sozialen Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende zugrunde liegen, erfolgten noch vor dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts, das die Politik in die Verpflichtung nimmt, einen belastbaren Plan für eine klimaneutrale Zukunft in absehbarer Zeit vorzulegen. Wie neueste Umfragen nahelegen, ist die Besorgnis um den Klimawandel inzwischen sogar noch gegenüber der Zeit vor dem Verfassungsschutzurteil angestiegen.

Ähnlich wie bei den Befragungen in den Jahren 2017 bis 2019 zeigt auch das diesjährige Barometer eine große Übereinstimmung mit den Zielen der Energiewende und auch der Verkehrswende, aber gleichzeitig eine relativ hohe Unzufriedenheit mit der Art, wie diese beiden wichtigen klimapolitischen Ziele in Deutschland umgesetzt werden. Die Umsetzung der Energiewende wird weiterhin als zu teuer, zu langsam und als zu wenig sozial ausgeglichen beurteilt. Auf der einen Seite wünschen die Bürgerinnen und Bürger mehr Maßnahmen von der Politik, um die ehrgeizigen Klimaziele zeitgerecht zu erzielen, auf der anderen Seite verlangen sie aber, dass die Belastungen fair verteilt und die besonders von den Maßnahmen betroffenen Gruppen aus unteren Einkommensschichten spürbar entlastet werden.

Vor allem im Bereich der Mobilität zeigt sich aber ebenfalls die Ambivalenz in der Beurteilung der verschiedenen Maßnahmen, um auch in diesem Sektor das Ziel der Klimaneutralität zu erreichen. Zwar ist der größte Teil der befragten Bürgerinnen und Bürger der Meinung, dass der öffentliche Nahverkehr weiter ausgebaut und das Potenzial für Fahrradwege stärker ausgeschöpft werden soll. Aber wenn es um das eigene Mobilitätsverhalten geht, will doch eine breite Mehrheit der Bevölkerung nicht auf das eigene Auto verzichten und steht auch Maßnahmen wie dem Verbot oder dem Auslaufen des Verbrennungsmotors mehrheitlich skeptisch gegenüber. Der Wunsch nach einer effektiven und zügigen Verkehrswende ist bei nahezu allen Bevölkerungsschichten stark ausgeprägt, aber die Bereitschaft, dafür selbst das eigene Mobilitätsverhalten grundlegend zu verändern, ist nach wie vor auf eine Minderheit begrenzt. Das Dilemma zwischen Wunsch und wahrgenommener Wirklichkeit wird noch dadurch verstärkt, dass eine relativ große Zahl an Bürgerinnen und Bürgern mit verhaltener Skepsis die Elektromobilität bewertet. Ein Enthusiasmus für Elektroautos ist nicht auszumachen und auch hier überwiegt der Zweifel, ob die Elektromobilität für die unteren Einkommensschichten erschwinglich sein wird.

Ein durchaus ähnliches Bild ergibt sich für den Ausbau der Erneuerbare-Energien-Anlagen, vor allem der Windenergie zu Lande. Bei der generellen Frage nach dem Ausbau gibt es in der Bevölkerung nur wenig Widerspruch. Mehr als drei Viertel der befragten Personen wünschen sich einen weiteren Ausbau erneuerbarer Energie aus regenerativen Quellen. Allerdings schmilzt dieser Zuspruch, wenn es um die Frage nach dem Ausbau und Neubau von Anlagen vor Ort geht. Dennoch ist im Bundesdurchschnitt auch hier eine deutliche Mehrheit für den Ausbau, aber diese Zahlen schwanken je nach Anlagentyp, geografischer Lage und den schon vorhandenen wahrgenommenen Belastungen vor Ort. Was schon in den letzten Jahren deutlich zu beobachten gewesen ist, zeigt sich auch in den Befragungsergebnissen: An den Orten, an denen neue Anlagen geplant sind, wächst der Widerstand in einem kleinen Teil der Bevölkerung. Gleichzeitig spricht sich aber auch die Mehrheit der betroffenen Bürgerinnen und Bürger durchaus für den Ausbau aus oder ist zumindest indifferent eingestellt. Die Sichtbarkeit der Anlagen, genossenschaftliche Teilhabe und Beteiligungsmöglichkeit sind dabei zentrale Faktoren, die insbesondere unter den Skeptikerinnen und Skeptikern eine wichtige Rolle für die Akzeptanz vor Ort spielen. Die Unterstützung für den Ausbau von Wind-, Solar- und Biogasanlagen ist in Deutschland also keinesfalls zusammengebrochen – auch nicht an den Orten, an denen weitere Anlagen geplant sind. Es bedarf offenkundig einer besseren Kommunikation sowie neuer Formen der Teilhabe und Beteiligung, um den Ausbau erneuerbarer Energien im Sinne der Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger so zu gestalten, dass sie auch vor Ort als eine legitime und sinnvolle Form der Energieerzeugung anerkannt werden.

Thema Beteiligung: Auch wenn viele Fallstudien nahelegen, dass eine gut strukturierte und frühzeitige Bürgerbeteiligung den Ausbau Erneuerbarer-Energien-Anlagen begünstigt und nicht verhindert, zeigen die vorliegenden Umfragedaten ein ambivalentes Bild. Zweifelsohne wird der Wunsch nach Beteiligung von den befragten Bürgerinnen und Bürgern geteilt. Gleichzeitig ist aber die Bereitschaft, selbst an einem Beteiligungsverfahren mitzuwirken, eher gering. Den meisten befragten Personen reicht es offensichtlich aus, dass es faire Beteiligungsverfahren gibt. Sie wollen selbst aber aus vielerlei Gründen nicht daran mitwirken. Dies stellt eine besondere Herausforderung für die Organisationen und Gremien dar, die Beteiligungsverfahren vor Ort planen und umsetzen. Entweder melden sich nur die ohnehin schon aktiven und in ihrer Meinung festgelegten Bürgerinnen und Bürger oder im Fall der Zufallsauswahl aus der Bürgerschaft (Losverfahren) kommen nur ganz wenige ausgewählte Bürgerinnen und Bürger der Einladung zur Mitwirkung nach. In beiden Fällen entsteht durch diese hohe Selektivität der Eindruck einer unfairen Repräsentation der Bürgerschaft. Diesen Teufelskreis zu durchbrechen, wird eine wichtige und nicht leicht zu lösende Aufgabe bei der Umsetzung der Energiewende auf lokaler Ebene sein.

Insgesamt aber sind die Ergebnisse des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers eine klare Botschaft an die Politik, ambitionierte Maßnahmen zur Umsetzung der Energiewende und der Verkehrswende vorzunehmen. Dabei spielt es weniger eine Rolle, ob die Maßnahmen ordnungspolitisch oder über Anreizpolitik (Abgaben, Besteuerung, Bepreisung) bestimmt werden. Den Bürgerinnen und Bürgern sind auch Gebote oder Verbote durchaus recht, solange die Belastungen fair verteilt sind und die besonders betroffenen Gruppen auch mit Entlastungen rechnen können. Natürlich gibt es besonders sensible Eingriffsbereiche, bei denen nach wie vor die Bereitschaft zu einer grundlegenden Verhaltensänderung schwer zu erzielen sein wird. Das gilt vor allem für den motorisierten Privatverkehr, der weiterhin als Leitbild für die eigene Mobilität stark verankert ist. Ob der forcierte Ausbau der Elektromobilität diese Lücke zwischen dem Wunsch nach Verkehrswende und der Vorliebe für individuelle Fahrzeuge ausgleichen kann, bleibt abzuwarten.

Dass die Bürgerinnen und Bürger in Deutschland die Notwendigkeit der Energiewende bejahen, die dazu notwendigen Schritte auch mittragen wollen und auch bereit sind, Belastungen für sich selbst zumindest in Maßen zu akzeptieren, sind positive Zeichen, die von der Politik jetzt auch als Ermutigung für einen effektiven Klimaschutz angesehen werden können. Dass dabei soziale Fairness und Gerechtigkeit, Augenmaß und Verhältnismäßigkeit als ausgleichende Pole stets mitbeachtet und dass vor allem vor Ort gut strukturierte und motivierende Formen der Bürgerbeteiligung eingeplant werden müssen, ist für den Erfolg der Energie- und Verkehrswende ausschlaggebend. Es bleibt zu hoffen, dass die neue Bundesregierung diese Herausforderung aktiv aufgreift und in entsprechende Politik umsetzt.

Prof. Dr. Ortwin Renn

Die zentralen Ergebnisse im Überblick

Energiewende

Einstellungen zur Energiewende und ihren Zielen Kapitel 1 & 2	Die Energiewende wird von der Mehrheit der Befragten befürwortet. Zudem sehen sich die Bürgerinnen und Bürger in der Verantwortung, zum Gelingen des Wandels beizutragen. Die Befragung zeigt auch, dass die Bevölkerung zu großen Teilen hinter den einzelnen energiepolitischen Zielsetzungen steht.
Umsetzung der Energiewende Kapitel 3	Die Befragten beurteilen die Umsetzung mehrheitlich kritisch. Viele sind mit den bisherigen Fortschritten unzufrieden und beschreibenden den Transformationsprozess als teuer, langsam und bürgerfern.
Herausforderungen und Probleme der Energiewende Kapitel 4	Aus Sicht der Befragten gibt es sowohl politische, wirtschaftliche als auch infrastrukturelle Hürden. Als besonders herausfordernd werden die Bürokratie, das zu langsame Vorankommen sowie hohe und steigende Kosten angeführt.
Maßnahmen und Erwartungen in der Energiewende Kapitel 5	Um die Energiewende in Deutschland voranzubringen, werden unterschiedliche Maßnahmen von den Befragten bevorzugt. Die stärkste Befürwortung erfahren Interventionen, die klimaschädliche Unternehmen stärker in die Verantwortung nehmen und umweltfreundliche Produkte und Verhaltensweisen stärker fördern.
Förderung erneuerbarer Technologien Kapitel 6	Die Förderung und der Ausbau erneuerbarer Energien findet technologieübergreifend breite Akzeptanz in der Bevölkerung. Als Standorte für den zukünftigen Aus- und Neubau werden vor allem Industrieflächen, ehemalige militärische Flächen sowie Gebiete in der Nähe von Straßen bevorzugt.
Bewertung der Erneuerbaren vor Ort Kapitel 7	Die Mehrheit der Befragten ist gegenüber den bestehenden Erneuerbare-Energien-Anlagen vor Ort positiv eingestellt. Beim Neubau von Anlagen im Wohnumfeld sind insbesondere die eingeschränkte Sichtbarkeit, die genossenschaftliche Teilhabe und die Beteiligung an Planungsprozessen akzeptanzsteigernde Faktoren.
Kommunen in der Energiewende Kapitel 8	Bei der Umsetzung der Energiewende auf lokaler Ebene ist den Menschen vor allem das Wohlgefühl der Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Erhalt der Landschaft und Natur wichtig. Am meisten Sorgen machen sich die Bürgerinnen und Bürger darüber, dass ihre Bedürfnisse nicht ernst genommen werden und es zu Konflikten in der Kommune kommt.
Bürgerbeteiligung in der Energiewende Kapitel 9	Die Befragung zeigt, dass eine stärkere Berücksichtigung von Bürgerinteressen ein Anliegen Vieler ist. Personen, die bereits Erfahrungen mit dem Ausbau erneuerbarer Energien im eigenen Wohnumfeld gemacht haben, nahmen den Prozess häufig als konfliktreich wahr und bewerten die Mitspracherechte der Menschen vor Ort häufig als unzureichend.
Unterstützung der Energiewende Kapitel 10	Viele Bürgerinnen und Bürger sind bereit, die Energiewende durch eigenes Handeln zu unterstützen oder sind bereits aktiv. Das Engagement reicht von dem Bezug von Ökostrom über die Installation von Solar- und Wärmepumpenanlagen bis hin zur Investition in klimafreundliche Geldanlagen und finanzielle Beteiligung an Erneuerbare-Energien-Anlagen vor Ort.
Verteilungsfragen der Energiewende Kapitel 11	Die Verteilung von Kosten und Nutzen der energiepolitischen Maßnahmen wird mehrheitlich als ungerecht empfunden. Die Ungleichheiten werden insbesondere zwischen Privatpersonen und Unternehmen wahrgenommen.
Wirtschaftliche Auswirkungen der Energiewende Kapitel 12	Hinsichtlich der Auswirkungen der Energiewende auf den Arbeitsmarkt und die Versorgungssicherheit sind die Befragten geteilter Meinung. Die steigenden Energiekosten werden von vielen Personen, insbesondere in einkommensschwachen Haushalten, mit Sorge betrachtet.

Verkehrswende

Einstellungen zur Verkehrswende und ihren Zielen Kapitel 13 & 14	Der überwiegende Teil der deutschen Bevölkerung hat eine positive Haltung gegenüber der Verkehrswende und befürwortet die zentralen verkehrspolitischen Zielsetzungen. Die Menschen sind allgemein an dem Thema interessiert und erachten eine breite aktive gesellschaftliche Unterstützung sowie weitere politische Maßnahmen als wichtige Voraussetzungen für den Erfolg des Transformationsprozesses.
Probleme und Herausforderungen der Verkehrswende Kapitel 15	Mit den Fortschritten der Verkehrswende sind die meisten Befragten unzufrieden. Die zentralen Herausforderungen und Probleme beim Umbau des Verkehrssystems sehen die Bürgerinnen und Bürger vor allem in dem Ausbau alternativer Verkehrsinfrastruktur, in den steigenden Kosten und der Verfügbarkeit umweltfreundlicher Verkehrsmittel.
Maßnahmen für klimafreundlichen Verkehr Kapitel 16	Allgemein befürworten die Befragten Pull-Maßnahmen stärker als Push-Maßnahmen. Ausnahmen sind die Verschärfung der CO2-Grenzwerte für Benzin- und Diesel-PKW, eine Reform der Kfz-Steuer in Richtung eines Bonus-Malus-Systems, die Abschaffung der steuerlichen Bevorteilung von Dieselkraftstoff sowie ein Tempolimit auf Autobahnen von 120 km/h.
Unterstützung der Verkehrswende Kapitel 17	Unter den Bürgerinnen und Bürgern besteht Uneinigkeit hinsichtlich der Zuversicht, die eigene Mobilität in absehbarer Zukunft umweltfreundlicher gestalten zu können. Ein Großteil kann sich vorstellen, mehr Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Eine vollständige Abschaffung des eigenen Autos kommt für die wenigsten in Frage.
Abkehr vom Verbrenner Kapitel 18	Eine verbesserte Qualität umweltfreundlicher Mobilitätsangebote wird als der wesentliche Treiber für eine schrittweise Abkehr vom eigenen Auto gesehen. Elektroautos stellen mittlerweile für viele Haushalte eine denkbare Alternative zu Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben dar. Dennoch gibt es auch reichlich Kritik und Zweifel an dieser Technologie.
Lebensqualität und Verkehr Kapitel 19	Allgemein herrscht eine hohe Zufriedenheit mit der Lebensqualität am Wohnort. Einige Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt werden jedoch als belastend wahrgenommen. Mit der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und klimafreundlichen Verkehrsangeboten sind weniger als die Hälfte zufrieden.
Kommunen in der Verkehrswende Kapitel 20	Für die erfolgreiche Gestaltung der Verkehrswende und die Stärkung des sozialen Zusammenhalts vor Ort werden Beteiligungsmöglichkeiten von den Befragten als relevant erachtet. Konkrete Überlegungen hinsichtlich der gewünschten Rolle der eigenen Kommune im Zuge der Verkehrswende können helfen, die bevorstehenden Veränderungen zu erleichtern und das gemeinschaftliche Engagement zu stärken.
Wirtschaftliche Auswirkungen der Verkehrswende Kapitel 21	Nur eine Minderheit der Befragten ist der Ansicht, dass die Verkehrswende dem Wirtschaftsstandort Deutschland insgesamt schaden oder dadurch der eigene Arbeitsplatz gefährdet wird. Die aktuellen und erwarteten Belastungen in Folge steigender Mobilitätskosten werden vor allem von Haushalten mit niedrigen Einkommen mit Sorge betrachtet. Die wahrgenommenen Chancen und Risiken für die eigene Beschäftigung halten sich die Waage.

Das Soziale Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende

Für das Gelingen der Energie- und Verkehrswende wird es entscheidend sein, die sozialen Ziele der Nachhaltigkeit wie Gerechtigkeit, Beteiligung und Sozialverträglichkeit zu berücksichtigen. Soziale Nachhaltigkeit ist als ein positives Leitbild der Gestaltung der Transformationsprozesse zu verstehen. Es zielt darauf ab, die Energie- und Verkehrswende an den Vorstellungen, Bedürfnissen und Werten der Bürgerinnen und Bürger zu orientieren sowie sozialverträgliche und faire Lösungen bei deren Umsetzung zu finden.

Im Rahmen des Kopernikus-Projekts Ariadne werden mithilfe des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers der Energie- und Verkehrswende die gesellschaftlichen Dimensionen der Transformationsprozesse untersucht. Auf Basis einer jährlich stattfindenden, bundesweit repräsentativen Panelbefragung werden Einstellungen, Anliegen und Bewertungen der deutschen Bevölkerung zur Ausgestaltung und Umsetzung der Energie- und Verkehrswende erhoben. Durch die jährlich wiederkehrende Erhebung wird ein Monitoring bestehender und neu aufkommender Herausforderungen, Probleme und Handlungsbedarfe in unterschiedlichen Lebensbereichen der Bürgerinnen und Bürger ermöglicht. Die Ergebnisse sollen dazu dienen, die politische Entscheidungsfindung und Prioritätensetzung zu unterstützen.

Das Soziale Nachhaltigkeitsbarometer ist in Ariadne in einen umfassenden Dialogprozess mit der Zivilgesellschaft eingebunden. Die in Fokusgruppen von (zufällig) ausgewählten Bürgerinnen und Bürgern geäußerten Ansichten, Werte und Erfahrungen zu energie- und verkehrspolitischen Themen sind in die Entwicklung des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers eingeflossen. Die Ergebnisse aus der Panelbefragung werden in einem nächsten Schritt in die Arbeiten zur Ausgestaltung von Politikoptionen zur Strom- und Verkehrswende in Ariadne aufgenommen.

Aufbauend auf den Vorarbeiten des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers der Energiewende der Jahre 2017 bis 2019 wurde das Konzept der sozialen Nachhaltigkeit weiterentwickelt und um den Bereich der Verkehrswende erweitert. Das erweiterte Konzept umfasst fünf verschiedene Dimensionen mit jeweils vier Indikatoren (siehe Abbildung). Die Fragen des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers lassen sich jeweils einem Indikator zuordnen. **(1) Gesellschaftliche Akzeptanz:** Für das Gelingen der Energie- und Verkehrswende ist eine gesellschaftliche Verankerung durch soziale Akzeptanz entscheidend. Die allgemeine Einstellung zur Energie- und Verkehrspolitik ist einer der vier Indikatoren dieser Dimension. Darüber hinaus wird auf der Ebene der sozio-politischen Akzeptanz unter anderem der Grad der Zustimmung bzw. Ablehnung von politischen Zielen und konkreten Maßnahmen auf Bundesebene erfasst. Einstellungen zu lokalen Infrastrukturmaßnahmen bei den Bürgerinnen und Bürgern vor Ort betreffen den Indikator der lokalen Akzeptanz. Ebenfalls ist bei dieser Dimension von Interesse, inwieweit die Bevölkerung an den Transformationsprozessen teilnimmt und ob und in welchen Bereichen sich die Menschen Verhaltensänderungen vorstellen können (sog. Verhaltensakzeptanz). **(2) Beteiligung:** Politische Mitsprache- und Beteiligungsmöglichkeiten bieten den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit, ihre eigenen Vorstellungen und Bewertungen im Hinblick auf die Umsetzung und Ausgestaltung der Energie- und Verkehrswende einzubringen. Ein Indikator dieser Dimension ist die aktive und gewünschte Beteiligung, wodurch der Bedarf an Partizipationsmöglichkeiten erfasst wird. Die Wahrnehmung und Bewertung lokaler Beteiligungsprozesse hinsichtlich unterschiedlicher Aspekte sowie die Einschätzung der allgemeinen Mitsprache- und Beteiligungsmöglichkeiten sind zwei weitere Indikatoren. Unter dem Indikator der politischen Selbstwirksamkeit wird untersucht, ob die Bürgerinnen und Bürger das Gefühl haben, selbst Einfluss auf den politischen Prozess ausüben zu können. **(3) Soziale Kohäsion:** Die Umstellung auf dezentrale Energieerzeugung und auf neue nachhaltige Mobilitätskonzepte erfordert einen starken gesellschaftlichen Zusammenhalt. Vertrauen in die zentralen Akteure sowie die Wahrnehmung von Konflikten im Kontext der Energie- und Verkehrswende in den Kommunen sind hierbei wesentliche Indikatoren, um den sozialen Zusammenhalt zu bewerten. Die in der Gesellschaft vorherrschenden Normen und Werte stellen einen weiteren Indikator der Dimension soziale Kohäsion dar. Im Hinblick auf das soziale Gefüge wird zudem die Ortsverbundenheit und soziale Identität der Bürgerinnen und Bürger untersucht. **(4) Lebensqualität:** Durch die Energie- und Verkehrswende soll die Lebensqualität der Bevölkerung verbessert werden. Zur Untersuchung dieser Dimension werden wahrgenommene und erwartete Umwelt- und Gesundheitsauswirkungen des bestehenden und zukünftigen Verkehrs- und Energiesystems sowie die Bewertung der Umweltqualität erhoben. Die Zufriedenheit und das Wohlbefinden der Bevölkerung ist ein weiterer Indikator der Dimension Lebensqualität. **(5) Sozio-ökonomische Sicherheit:** Die durch die Transformationsprozesse anfallenden (ökonomischen) Kosten und veränderten wirtschaftlichen Strukturen können zur Folge haben, dass die sozio-ökonomischen Bedürfnisse der Bevölkerung derzeitig oder zukünftig nicht hinreichend gedeckt sind. Zentrale Indikatoren für diese Dimension sind unter anderem die Wahrnehmung der Befragten zu ihrer aktuellen und zukünftig erwarteten wirtschaftlichen Situation insbesondere im Hinblick auf die Arbeitsplatzsicherheit sowie die finanzielle Belastung durch Energie- und Mobilitätskosten. Ebenso ist von Interesse, in welchem Ausmaß die Menschen in Deutschland Zugang zu klimafreundlicher Energie und Mobilität haben (Ressourcenzugang). Unter dem Indikator Fairness wird darüber hinaus erfasst, wie die Verteilung von Kosten und Nutzen energie- und verkehrspolitischer Maßnahmen in der Bevölkerung wahrgenommen wird.

Die vorliegende Broschüre fasst im ersten Teil die wesentlichen Ergebnisse zum Thema Energiewende zusammen. Die Darstellung der Ergebnisse zur Verkehrswende folgt im zweiten Teil. Es handelt sich hierbei jeweils um ausgewählte Befunde. Eine umfassende Darstellung aller Dimensionen und Indikatoren folgt in einem Langbericht, der zu einem späteren Zeitpunkt veröffentlicht wird. Weitere Informationen und Unterlagen zum Sozialen Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende sind auf der Projektwebseite zu finden (https://ariadneprojekt.de/nachhaltigkeitsbarometer-2021). Zudem können auf dieser Webseite die gesamten Ergebnisse der Befragung über eine speziell für die Studie entwickelte Datenvisualisierungapplikation eingesehen und interaktiv erkundet werden.

Potsdam, den 21.06.2021

Ingo Wolf, Anne-Kathrin Fischer und Jean-Henri Huttarsch

Hinweis:
Erläuterungen zu der Abbildung finden Sie in den Fußnoten auf der letzten Seite dieses Dokuments.

1. Einstellungen zur Energiewende – ausgeprägtes Interesse und hohe Akzeptanz in der Bevölkerung

Die Befürwortung der Energiewende ist in der deutschen Bevölkerung auf einem hohen Niveau. Es besteht ein ausgeprägtes Interesse an energiepolitischen Themen. Die Bürgerinnen und Bürger sehen sich zudem in der Verantwortung, zum Gelingen der Energiewende beizutragen. Allerdings verbinden sie mit dem Transformationsprozess auch Sorgen und Zweifel.

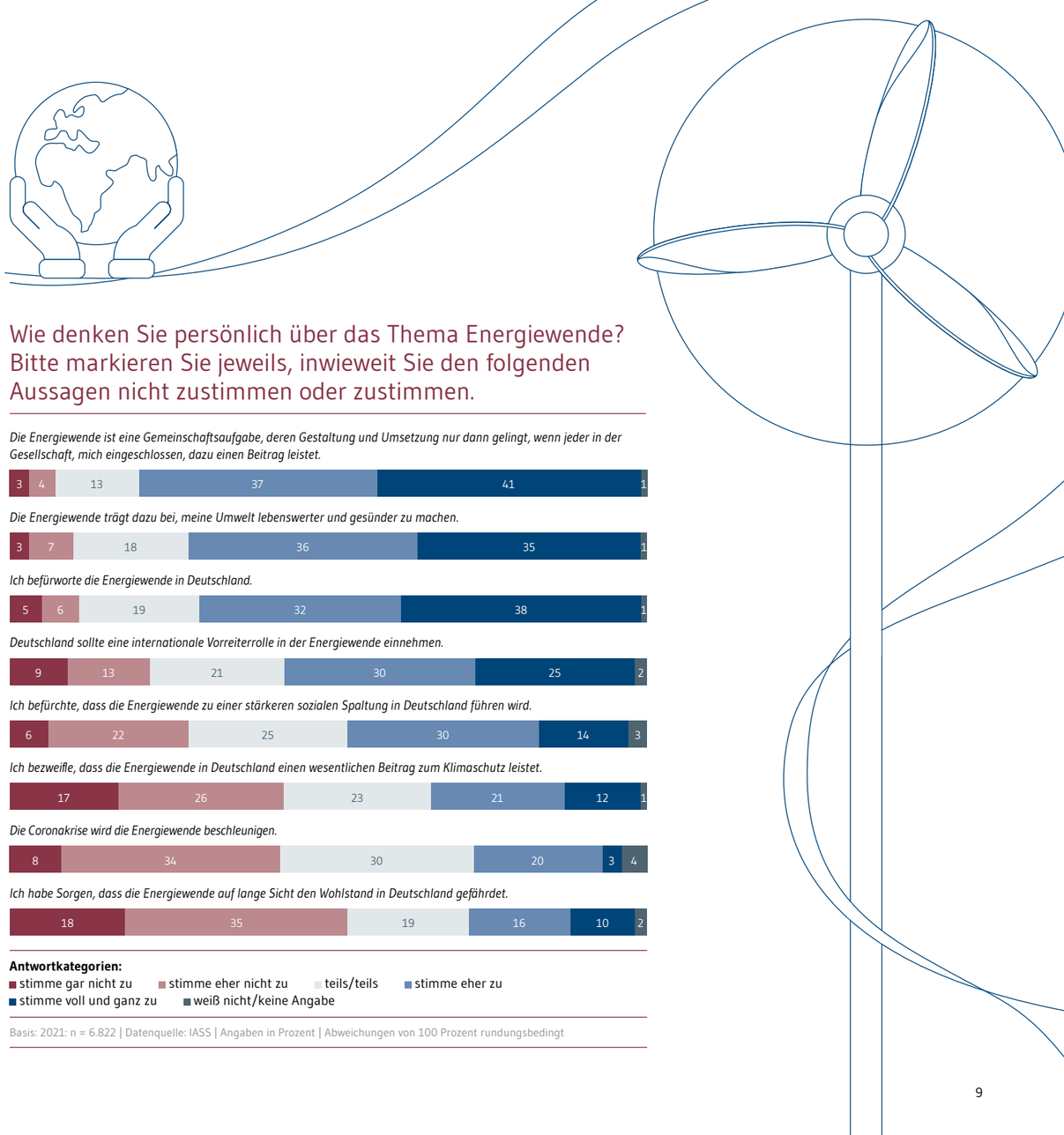
Generell sind vier von fünf (81 %) Befragten an Themen der Energiewende interessiert. Über ein Drittel (35 %) führt an, dass sie sich stärker für die Entwicklungen bei ihnen vor Ort als für deutschlandweite Auswirkungen interessieren. Lediglich jede(r) Zehnte (10 %) zeigt geringes oder kein Interesse. Der Großteil (58 %) der Befragten gibt an, wichtige energiepolitische Themen gut verstehen zu können.

Weitestgehende Einigkeit (78 %) herrscht darüber, dass die Energiewende eine Gemeinschaftsaufgabe ist, bei der jede(r) einen Beitrag zum Gelingen leisten sollte. Lediglich 7 Prozent stimmen dieser Aussage nicht zu. Die Energiewende als Ganzes wird in Deutschland von 70 Prozent der Befragten befürwortet. Am größten ist die Zustimmung unter den Anhängerinnen und Anhängern von Bündnis 90/Die Grünen. Die niedrigste Zustimmung findet sich bei Anhängerinnen und Anhängern der AfD, wo mehr als die Hälfte der Wende ablehnend gegenübersteht.

Eine breite Mehrheit (71 %) ist der Auffassung, dass die Energiewende zu einer lebenswerteren und gesünderen Umwelt beiträgt. Allerdings zweifelt gleichzeitig ein Drittel der Befragten an, dass die Energiewende einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leistet. Über die Hälfte (55 %) der Befragten wünscht sich, dass Deutschland international eine Vorreiterrolle einnimmt.

Bei 44 Prozent der Befragten besteht die Sorge vor einer sozialen Spaltung als Folge der Energiewende. Bei der Frage danach, ob sich die Energiewende auf lange Sicht negativ auf den Wohlstand in Deutschland auswirkt, zeigt sich ein geteiltes Bild. Jede(r) Vierte (26 %) hat die Sorge, während jede(r) Zweite (53 %) dieser Aussage gar nicht oder eher nicht zustimmt.

Die Mittel aus dem von der EU beschlossenen Konjunkturprogramm zur wirtschaftlichen Erholung von der Coronaviruspandemie werden in der Politik vielfach als Chance begriffen, die Krise für eine Beschleunigung der Energiewende zu nutzen. Von den Befragten wird dies skeptisch gesehen. Nur eine Minderheit (23 %) erwartet, dass die Coronakrise die Transformationsprozesse schneller vorantreiben wird.



Wie denken Sie persönlich über das Thema Energiewende? Bitte markieren Sie jeweils, inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen.

Basis: 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

2. Zielsetzungen der Energiewende – breite Zustimmung, entscheidend ist, dass sie erreicht werden

In Übereinstimmung mit der hohen allgemeinen Befürwortung der Energiewende zeigen sich beim Blick auf die konkreten Zielsetzungen ebenfalls hohe Zustimmungswerte. Der größte Konsens besteht beim Thema der Energieeffizienzsteigerung. Das neue EU-Emissionsreduktionsziel wird allerdings kritisch gesehen. Bei der Umgestaltung des Energiesystems wird stärker politischen Akteuren auf lokaler Ebene als auf Bundes- oder EU-Ebene vertraut, sinnvolle Lösungen zu erarbeiten.

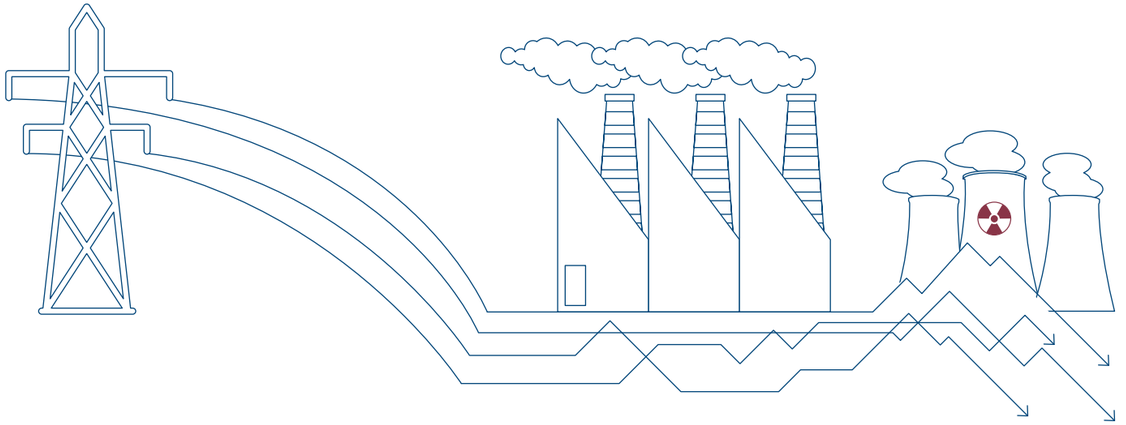
Das Ziel der Bundesregierung, die Energieeffizienz durch neue Technologien zu steigern, findet bei einer deutlichen Mehrheit der Befragten (91 %) Anklang. Ähnlich unstrittig ist das Ziel, den Stromanteil aus erneuerbaren Energien zu erhöhen, was von 83 Prozent befürwortet wird. Dass auch Privathaushalte zur Energiewende beitragen sollen, indem sie ihren Energieverbrauch senken, wird von 73 Prozent befürwortet. Die Abkehr von fossilen Energiequellen wird hingegen weniger stark befürwortet (67 %), aber dennoch mehrheitlich mitgetragen.

Hinter dem Ausbau überregionaler Stromnetze stehen zwei Drittel der Befragten (66 %), während ein verhältnismäßig großer Anteil (20 %) dieser Zielsetzung neutral gegenübersteht. In Mecklenburg-Vorpommern sowie in Berlin zeigen sich überdurchschnittliche Zustimmungswerte, während Befragte in Bayern und in Thüringen weniger häufig zustimmen.

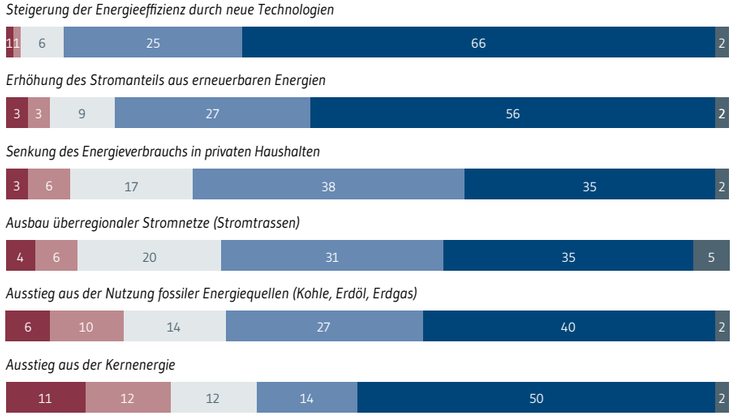
Von allen abgefragten politischen Zielsetzungen zur Transformation des Energiesystems findet der Atomausstieg die geringste Zustimmung. Jede(r) fünfte Befragte (23 %) spricht sich gegen die Abkehr von der Kernenergie aus. Insgesamt wird der Atomausstieg dennoch mehrheitlich unterstützt (64 %).

Das neue Emissionsreduktionsziel der EU-Kommission, Treibhausgase bis 2030 gegenüber 1990 um mindestens 55 Prozent, statt bisher 40 Prozent, zu senken, wird kritisch gesehen. Jede(r) zweite Befragte (50 %) ist der Auffassung, dass die beschlossene Veränderung der EU-Klimaziele nicht glaubwürdig ist, da die gesetzten Ziele ohnehin nicht eingehalten werden. Der Anteil derer, die das EU-Klimaziel für zu hoch halten, hält sich im Vergleich zu denen, die es für zu niedrig halten, in etwa die Waage (12 % zu 14 %). Für richtig und ausreichend hält jede(r) fünfte Befragte (19 %) das Emissionsreduktionsziel.

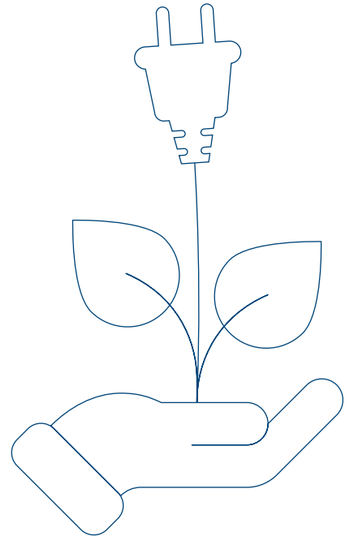
An der Umsetzung der Energiewende wirkt eine Vielzahl gesellschaftlicher Akteure mit. Die Befragten haben nicht in alle gleichermaßen das Vertrauen, dass diese sinnvolle Lösungen für Probleme beim Umbau des deutschen Energiesystems erarbeiten. Der Wissenschaft wird mit Abstand am meisten Vertrauen entgegengebracht (91 %). An zweiter Stelle stehen Unternehmen aus der Branche der erneuerbaren Energien (78 %). Umweltverbänden (76 %) und Bürgerinitiativen bzw. -bewegungen (69 %) wird ebenfalls mehrheitlich zugetraut, zur Problemlösung beizutragen. In Bezug auf politische Akteure zeigt sich, dass eher auf lokaler Ebene in die Handlungsfähigkeit vertraut wird. So sind die Vertrauenswerte für Gemeinde- bzw. Stadtverwaltungen (69 %) am höchsten. Absteigend wird die jeweilige Landesregierung (64 %), die Bundesregierung (57 %) und die Europäische Union (47 %) von den Befragten angeführt. Am wenigsten trauen die Bürgerinnen und Bürger großen Energiekonzernen (37 %) und der Industrie (42 %) zu, sinnvolle Lösungen zu erarbeiten.



Die Energiewende umfasst eine Reihe energiepolitischer Zielsetzungen. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie die jeweiligen Ziele ablehnen oder befürworten.



Basis: 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt



3. Umsetzung der Energiewende – Deutsche ziehen eine negative Bilanz

Während die allgemeine Befürwortung der Energiewende hoch ist und die konkreten politischen Zielsetzungen bei der Mehrheit Anklang finden, fällt das Urteil der Befragten zur Umsetzung wesentlich kritischer aus. Über die Hälfte beschreibt sie als teuer, schlecht, langsam und bürgerfern.

Bei der Umsetzung der Energiewende wird der Kostenaspekt am negativsten bewertet. Zwei Drittel (66 %) der Deutschen erachten sie als teuer. Diese Einschätzung fällt zwischen den Bundesländern unterschiedlich aus: Während in Sachsen 74 Prozent der Befragten die Kosten als zu hoch ansehen, sind es in Bremen lediglich 46 Prozent. In Ostdeutschland wird der Umbau des Energiesystems eher als teuer wahrgenommen.

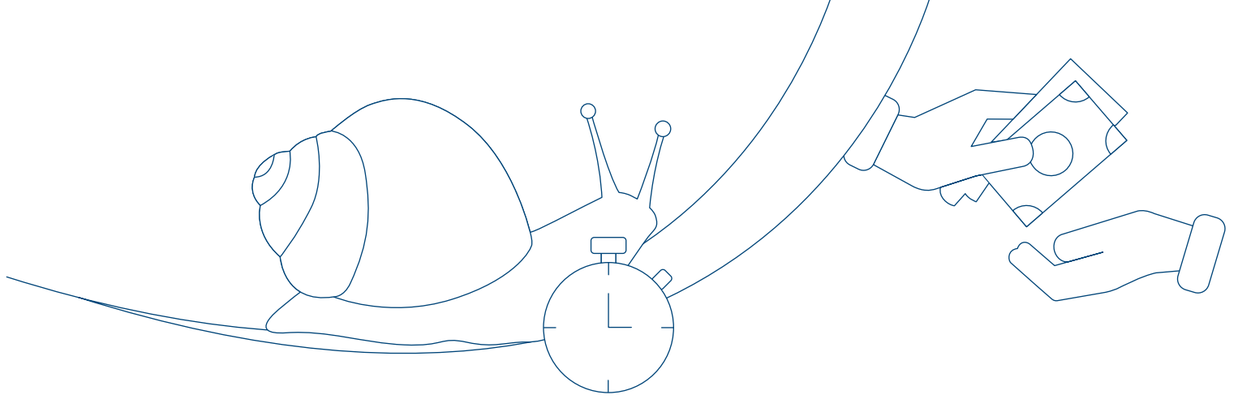
Mehr als die Hälfte (59 %) sind der Auffassung, die Energiewende ginge zu langsam voran. Diese Einschätzung wird insbesondere von jüngeren Befragten geteilt (unter 40-Jährige) und findet sich häufiger bei Frauen als bei Männern. Vor allem Personen, die sich Sorgen um den Klimawandel machen und ein höheres Umweltbewusstsein haben, kritisieren die zu geringe Geschwindigkeit des Transformationsprozesses. Auch zeigt sich an dieser Stelle ein Unterschied zwischen Stadt- und Landbevölkerung. Bewohnerinnen und Bewohner von Großstädten wünschen sich eher ein größeres Tempo bei der Umsetzung als Menschen, die in ländlichen Regionen leben.

Zwar beschreibt die Mehrheit der Deutschen den Prozess als langsam, allerdings ist gleichzeitig fast jede(r) Fünfte (19 %) der gegenteiligen Meinung, dass er zu schnell verläuft. Unter Anhängerinnen und Anhängern der AfD ist diese Auffassung dreimal so häufig zu finden (60 %). Auch kritisieren Personen, die sich der FDP nahe fühlen, die zu schnelle Umsetzung mit 32 Prozent stärker als die Anhängerinnen und Anhänger anderer Parteien.

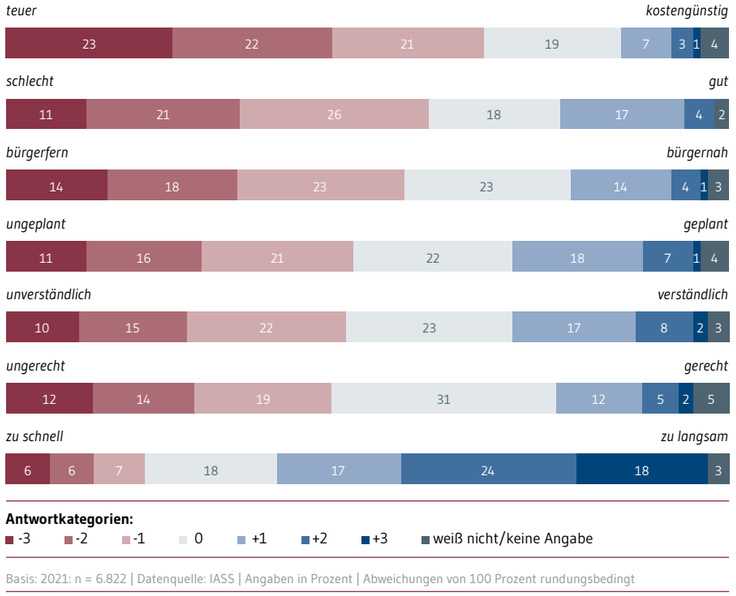
Bei Themen der Bürgernähe setzt sich die kritische Haltung der Deutschen fort. Über die Hälfte (55 %) ist der Auffassung, dass die Umstellung des Energiesystems bürgerfern vonstattengeht. Ostdeutsche sehen dieses Thema kritischer als Westdeutsche.

Die Umsetzung wirkt für fast jeden zweiten Befragten ungeplant (48 %) und wenig verständlich (47 %). Annähernd die Hälfte (45 %) bewertet die Energiewende darüber hinaus als ungerecht. Bei einkommensschwachen Haushalten ist dieser Kritikpunkt stärker ausgeprägt als bei höheren Einkommensgruppen.

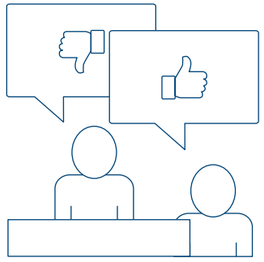
Das Gesamturteil über die politische Umsetzung der Energiewende fällt mehrheitlich negativ aus. Der Anteil derer, die die Umsetzung alles in allem als gut erachten, ist deutlich kleiner als der Anteil derer, die sie als schlecht bewerten (22 % zu 58 %). Unter den Kritikern sind vermehrt jüngere Menschen zu finden. Darüber hinaus kommen Personen, die sich der Partei Die Linken oder der AfD zugehörig fühlen, bei dieser Frage zu einer deutlich schlechteren Bewertung als Anhängerinnen und Anhänger anderer Parteien.



Im Folgenden sehen Sie eine Liste mit verschiedenen Eigenschaftspaaren. Bitte markieren Sie jeweils, wie Sie ganz spontan die Umsetzung der Energiewende in Deutschland bewerten würden.



Basis: 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt



4. Herausforderungen und Probleme der Energiewende – Bürokratie, Geschwindigkeit und Kostenbelastung

Für das Gelingen der Energiewende müssen einige Herausforderungen gemeistert und Probleme gelöst werden. Aus Sicht der Befragten gibt es sowohl politische, wirtschaftliche, gesellschaftliche als auch infrastrukturelle Hürden. Als besonders herausfordernd werden die Bürokratie, ein zu langsames Vorankommen sowie hohe finanzielle Belastungen angeführt.

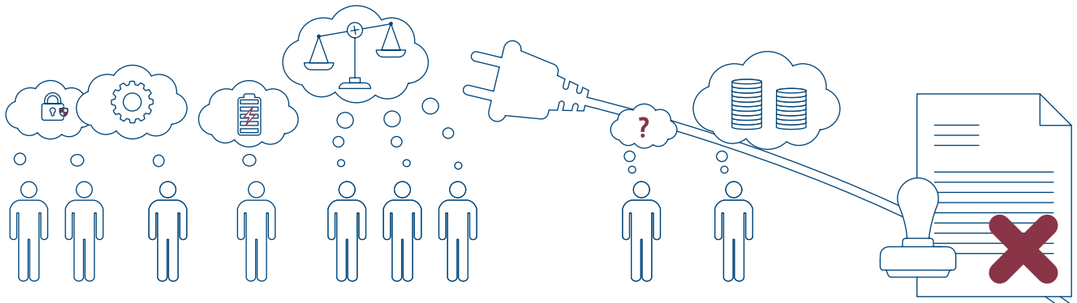
Im Hinblick auf die größten Probleme und Herausforderungen bei der Umsetzung der Energiewende liegen die häufigsten Nennungen nahe beieinander. Jeweils gut ein Drittel der Befragten gibt an, dass Bürokratie, ein zu langsamer Ausbau von Anlagen für erneuerbare Energien sowie von Stromnetzen, zu hohe und steigende Kosten sowie unzureichende Speichermöglichkeiten der aus erneuerbaren Quellen produzierten Energie der Umsetzung der Energiewende im Weg stehen.

Eine unzureichende Einigkeit der Politik bei der Umsetzung der Energiewende sieht annähernd ein Drittel der Befragten als ein Hindernis. Ähnlich viele sind der Auffassung, dass widersprüchliche politische Entscheidungen im Kontext der Energiewende ein Problem darstellen. Neben den Unstimmigkeiten auf politischer Ebene werden auch wirtschaftliche und gesellschaftliche Probleme angeführt. Knapp jede(r) vierte Befragte sieht den Widerstand traditioneller Energieunternehmen als eine Herausforderung für die Umgestaltung des deutschen Energiesystems. Jede(r) fünfte Deutsche ist der Meinung, dass mangelnde Akzeptanz und unzureichendes Problembewusstsein in der Bevölkerung die Energiewende vor Herausforderungen stellen. Soziale Gerechtigkeit und die Auffassung, dass Bürgerinnen und Bürger nicht ausreichend mitgenommen werden, ist für jeweils 13 Prozent hinderlich für die Umgestaltung des Energiesystems in Deutschland.

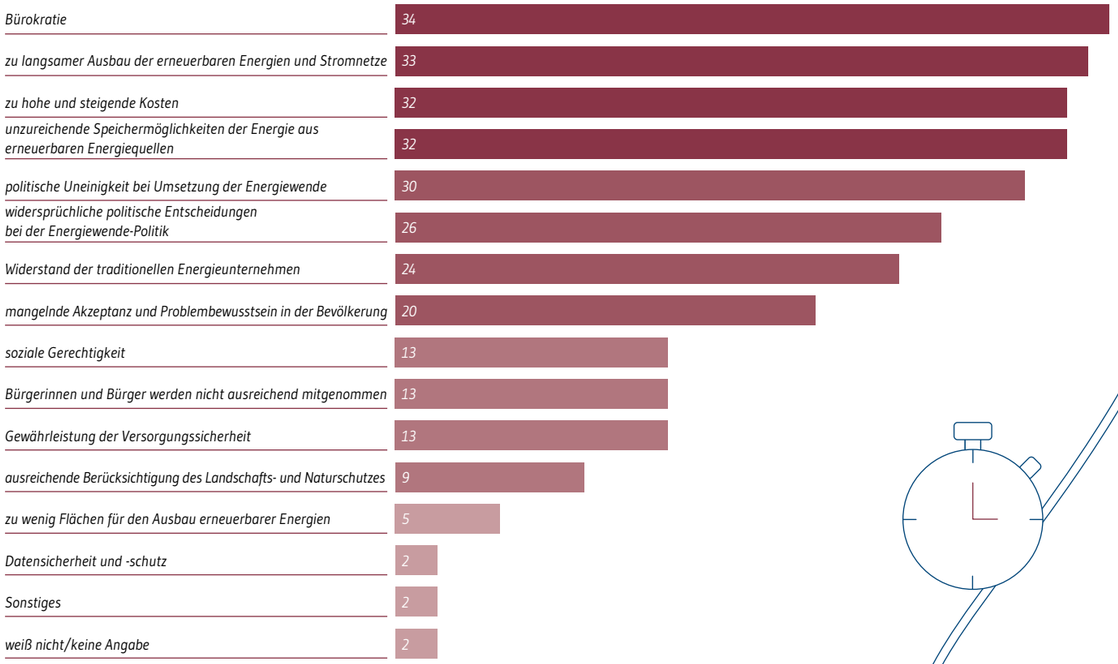
Als weitere Herausforderung der Energiewende wird die Versorgungssicherheit in der Stromerzeugung angeführt. Aspekte wie die Berücksichtigung des Landschafts- und Naturschutzes, fehlende Flächen für den Ausbau erneuerbarer Energien und Datenschutz sind lediglich in den Augen einer kleinen Minderheit besondere Herausforderungen für die Energiewende.

In der Tendenz sehen jüngere Personen (bis 29 Jahre) die Probleme eher bei dem Widerstand in der Wirtschaft und beim Ausbau der Anlagen für erneuerbare Energien sowie der Stromnetze als bei zu hohen Kosten oder Themen der sozialen Gerechtigkeit. Die zu hohen Kosten werden vor allem von Anhängerinnen und Anhängern der AfD und der FDP angeführt.

Gefragt nach der Zufriedenheit mit den derzeitigen Fortschritten der Energiewende in Deutschland sind lediglich 14 Prozent positiv gestimmt. Über die Hälfte der Bürgerinnen und Bürger (52 %) ist (eher) unzufrieden mit dem Vorankommen der Energiewende.



Welche Aspekte sind Ihrer Meinung nach die größten Probleme und Herausforderungen bei der Umsetzung der Energiewende?
Bitte wählen Sie maximal 3 Antworten aus.



Basis: 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent

5. Maßnahmen und Erwartungen in der Energiewende – mehr Verantwortung und mehr Förderung klimafreundlichen Verhaltens

Um die Energiewende in Deutschland weiter voranzubringen, werden unterschiedliche Maßnahmen von den Befragten präferiert. Die stärkste Befürwortung erfahren mit Abstand Interventionen, die klimaschädliches Verhalten von Unternehmen sanktionieren und umweltfreundliche Produkte und Verhaltensweisen stärker fördern. Die zur Reduktion des Ausstoßes von klimaschädlichem Kohlendioxid eingeführte CO2-Steuer wird kritisch gesehen.

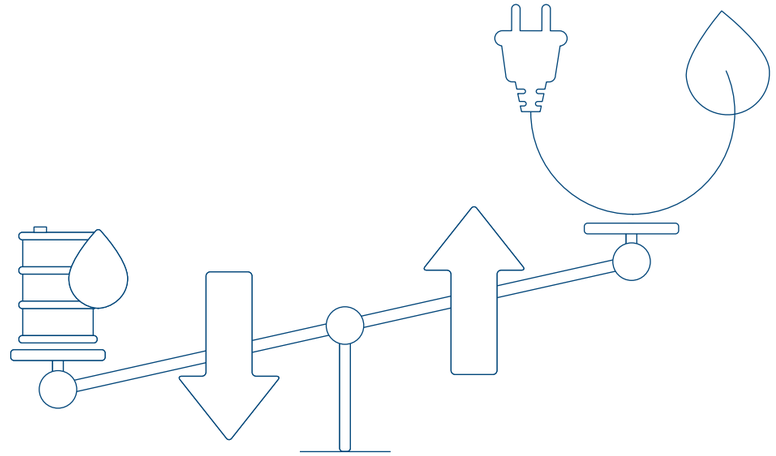
Eine deutliche Mehrheit der Deutschen befürwortet den Vorschlag, klimaschädliche Unternehmen für die Folgekosten aufkommen zu lassen. Hingegen gibt lediglich etwa jede(r) Zehnte an, dass Unternehmen generell nicht durch weitere Maßnahmen belastet werden sollten.

Während sich rund sechs von zehn Befragten eine stärkere Förderung von umwelt- und klimafreundlichen Produkten und Verhaltensweisen wünschen, ist nur etwa ein Drittel der Meinung, dass dies durch eine stärkere Besteuerung herbeigeführt werden sollte. Jede(r) Zehnte ist der Auffassung, dass nicht weiter in die Handlungsfreiheit der Bürgerinnen und Bürger eingegriffen werden sollte.

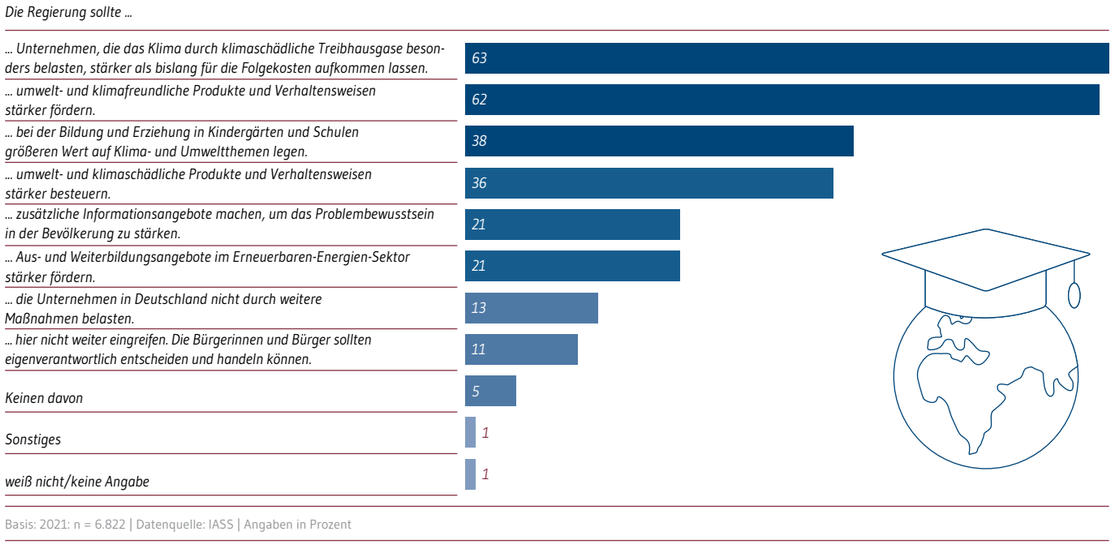
Dass Umweltthemen ein höherer Stellenwert bei der Bildung in Schulen und Kindergärten zukommen soll, wünscht sich mehr als ein Drittel der Befragten. Jede(r) Fünfte befürwortet zudem eine Ausweitung des Informationsangebots, um das Problembewusstsein in der Gesellschaft zu schärfen. Der Wunsch nach mehr Bildung zeigt sich auch beim Thema der Aus- und Weiterbildungsmöglichkeiten im Sektor der erneuerbaren Energien. Jede(r) Fünfte würde sich an dieser Stelle eine stärkere Förderung wünschen.

Über die zu Beginn 2021 eingeführte CO2-Steuer in den Bereichen Wärme und Verkehr besteht wenig Einigkeit. Die CO2-Steuer wird von 31 Prozent der Deutschen als ein wirksames Mittel angesehen, während 45 Prozent diese Auffassung nicht teilen. Gut jede(r) Fünfte (21 %) ist unentschlossen, ob diese Steuer generell ein wirksames Instrument darstellt. Ähnlich uneinig sind sich die Bürgerinnen und Bürger darin, ob die beschlossene Höhe des CO2-Preises angemessen ist, um Verhaltensänderungen zu bewirken. 27 Prozent sehen den derzeitigen Preis als zu niedrig an, während 43 Prozent dem (eher) nicht zustimmen. 23 Prozent der Befragten verorten sich dazwischen.

Die Frage nach der eigenen Bereitschaft, für den Klimaschutz höhere Kosten für Benzin, Diesel, Heizöl und Gas zu tragen, bejahten grundsätzlich 42 Prozent der Befragten. Erwähnenswert ist, dass der Anteil derer, die dazu voll und ganz bereit wären (20 %), in etwa gleich groß ist wie der Anteil derer, die sich das unter keinen Umständen vorstellen können (19 %). Etwas mehr als ein Fünftel (22 %) der Personen äußert keine klare Positionierung.



Hier ist eine Reihe von konkreten Vorschlägen, was die Regierung im weiteren Verlauf der Energiewende tun kann. Welche(n) der Vorschläge befürworten Sie am meisten? Bitte wählen Sie maximal 3 Antworten aus.



Basis: 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent

6. Förderung erneuerbarer Technologien – breite Befürwortung mit eindeutigen Standortpräferenzen

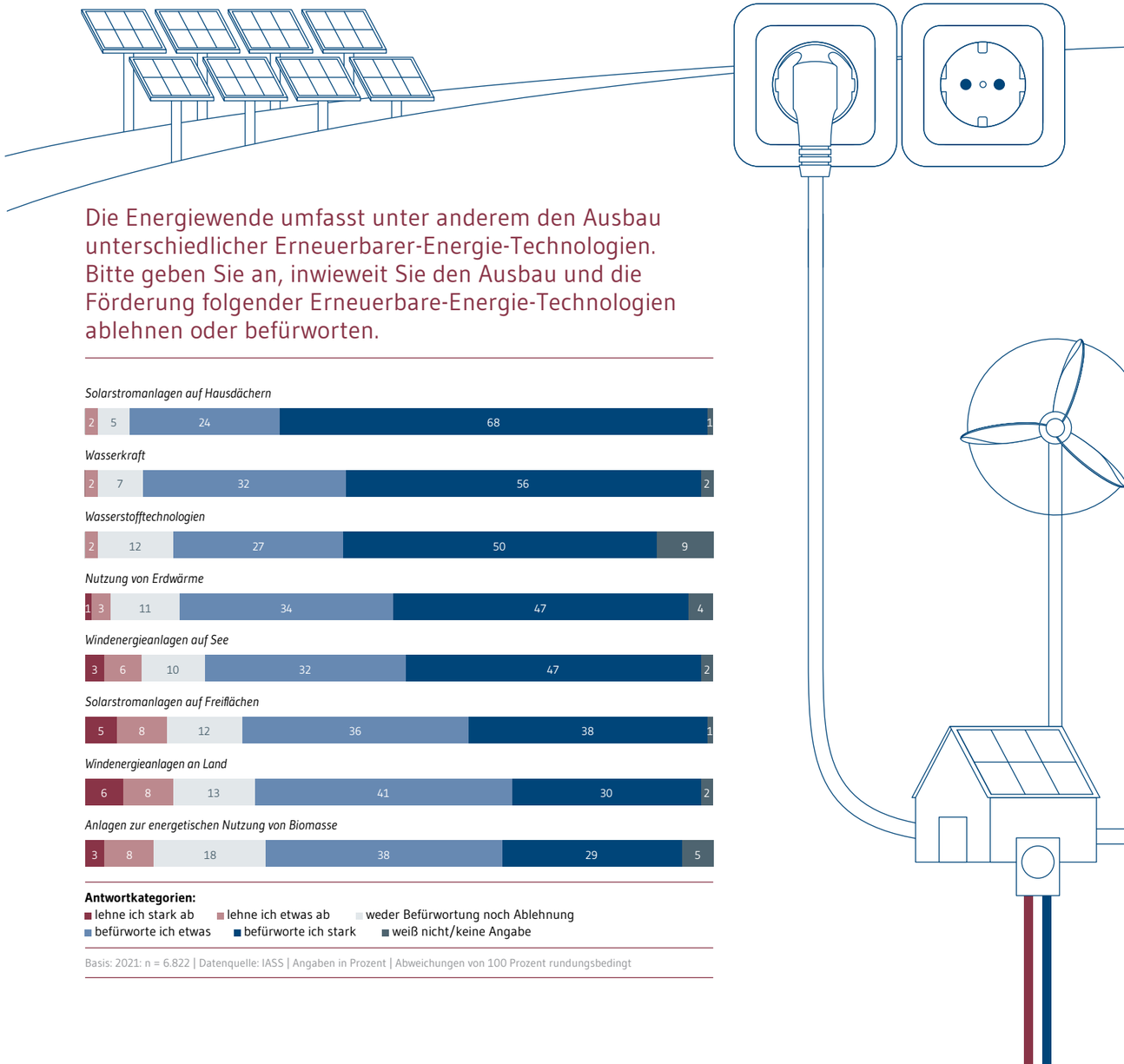
Im Zuge der Energiewende soll die Umstellung der Stromerzeugung auf erneuerbare Energien aus regenerativen Quellen weiter vorangetrieben werden. Generell findet der Ausbau und die Förderung technologieübergreifend breite Akzeptanz in der Gesellschaft. Als Standorte für den zukünftigen Aus- und Neubau werden insbesondere Industrieflächen, ehemalige militärische Flächen sowie Gebiete in der Nähe von Landstraßen oder Autobahnen bevorzugt.

Den höchsten Zuspruch erfährt die Förderung des Zubaus von Solarstromanlagen auf Hausdächern. Neun von zehn Deutschen (92 %) befürworten den Ausbau dieser Technologie. Die Befürwortung der Förderung von Wasserkraft (88 %) ist nur geringfügig niedriger. Die hohe Zustimmung zum weiteren Ausbau von erneuerbaren Energien setzt sich bei der Nutzung von Erdwärme (81 %) und dem Ausbau von Windenergieanlagen auf See (79 %) fort.

Die Nutzung von Wasserstoff als zukünftigen Energieträger und Stromspeicher wird vom Großteil der Befragten positiv gesehen (77 %). Die Bekanntheit dieses Energieträgers ist in der Bevölkerung relativ hoch. Jeweils mehr als ein Drittel (38 %) der Personen hat nach eigener Auskunft von dem Thema bereits gehört oder darüber gelesen. Ein kleiner Anteil (14 %) gibt an, sich in dem Thema gut auszukennen bzw. beschreibt sich als sehr fachkundig (3 %). Lediglich etwa jede(r) Zwanzigste (6 %) hat von der Thematik noch nie gehört.

Obgleich die Zustimmungsraten zum Ausbau von Solarstromanlagen auf Freiflächen nicht das Niveau derartiger Anlagen auf Hausdächern erreichen, ist ein deutlicher Zuspruch bei der Mehrheit (74 %) der Deutschen zu beobachten. Ebenso zeigen sich bei der Frage nach der Förderung von Windenergie standortabhängige Unterschiede in der Bewertung. Der Bau neuer Windkraftanlagen an Land wird weniger stark befürwortet als ein Ausbau auf See (71 % zu 79 %). Die Nutzung von Biomasse erfährt am wenigsten Zuspruch verglichen mit den anderen regenerativen Energiequellen. Dennoch äußern sich zwei Drittel der Befragten (67 %) zum Ausbau dieser Energiequelle befürwortend.

Bei der Frage nach den Standortpräferenzen für den Aus- und Neubau von Erneuerbaren-Energien-Anlagen gibt es drei klare Favoriten: auf Industrieflächen (87 %), auf ehemaligen militärischen Flächen (84 %) sowie in der Nähe von Landstraßen oder Autobahnen (79 %). Die Nutzung von städtischen Freiflächen wird von knapp der Hälfte (45 %) der Befragten befürwortet, während fast ein Drittel (31 %) dem ablehnend gegenüberstehen. Ähnlich viele (42 %) sprechen sich für die Nutzung von landwirtschaftlichen Flächen für den Ausbau von Anlagen erneuerbarer Energien aus. Die Befragten sind mehrheitlich gegen den Bau solcher Anlagen in der Nähe von ländlichen Wohngebieten (44 %). Jede(r) Fünfte (23 %) ist dazu neutral eingestellt. Am stärksten wird der Ausbau bei Wäldern oder am Waldrand abgelehnt. 59 Prozent sprechen sich gegen die Nutzung dieses Standorts aus.



Die Energiewende umfasst unter anderem den Ausbau unterschiedlicher Erneuerbarer-Energie-Technologien. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den Ausbau und die Förderung folgender Erneuerbare-Energie-Technologien ablehnen oder befürworten.

Basis: 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

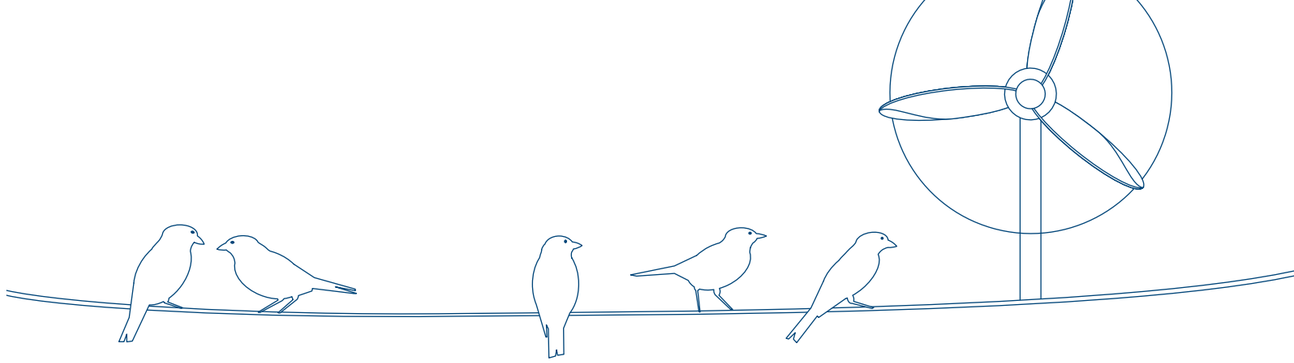
7. Bewertung der Erneuerbaren vor Ort – mehrheitlich positive Haltung und Bedingungen des Ausbaus

Richtet man den Blick auf die bereits bestehenden Erneuerbaren-Energien-Anlagen bei den Menschen lokal vor Ort, zeigt sich, dass die Mehrheit der Befragten den Erneuerbaren in ihrem Wohnumfeld positiv gegenüber eingestellt ist. Beim Neubau solcher Anlagen im Wohnumfeld sind insbesondere die eingeschränkte Sichtbarkeit, die genossenschaftliche Teilhabe und die Beteiligung an Planungsprozessen akzeptanzsteigernde Faktoren.

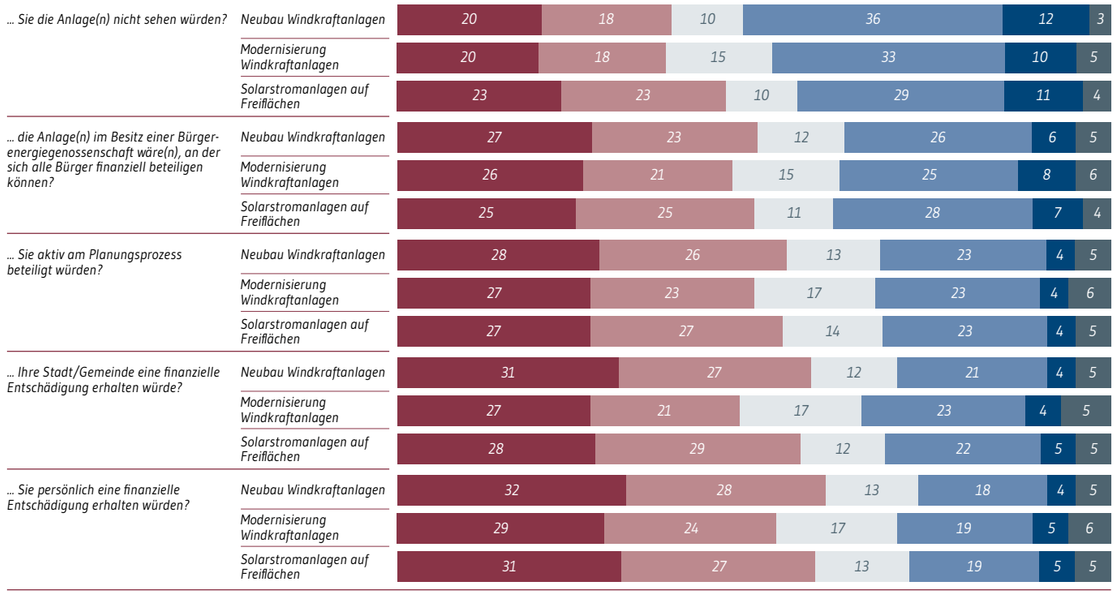
Unter allen bereits bestehenden Erneuerbare-Energien-Anlagen im Wohnumfeld der Befragten werden Solardachanlagen am positivsten bewertet. Die große Mehrheit der Betroffenen (87 %) hat eine positive Haltung gegenüber diesem Anlagentyp vor Ort. Bestehende Solaranlagen auf Freiflächen im eigenen Wohnumfeld sehen 11 Prozent negativ, etwa jede(r) Fünfte neutral, allerdings ist der Großteil der Menschen (66 %) auch gegenüber derartigen Anlagen positiv eingestellt. Zu den bestehenden Windkraftanlagen in der eigenen Stadt oder Gemeinde zeigen 59 Prozent der Bürgerinnen und Bürger eine positive Haltung.

Bei der Frage nach der Zustimmung zum Bau von neuen Erneuerbarer-Energien-Anlagen im Wohnumfeld der Menschen zeigt sich, dass Solaranlagen auf Freiflächen am stärksten befürwortet werden: Zwei Drittel der Befragten (65 %) wären mit der Errichtung neuer Freiflächensolaranlagen einverstanden. Für den Ersatz bestehender Windkraftanlagen durch leistungsstärkere und modernere Anlagen, das sogenannte Repowering, stimmen ähnlich viele Bürgerinnen und Bürger (65 %). Die Errichtung neuer Windkraftanlagen im Wohnumfeld befürworten etwas weniger Personen (55 %). Knapp die Hälfte (49 %) wäre mit dem Bau von Biogasanlagen in ihrer Stadt oder Gemeinde einverstanden. Auffällig ist, dass mehr als jede(r) Fünfte (23 %) dazu keine feste Meinung hat. Ein ähnliches Bild zeigt sich beim Bau von Hochspannungsleitungen vor Ort, zu dem sich ebenfalls viele Befragte (21 %) nicht klar positionieren. Der Anteil der Zustimmung (36 %) und Ablehnung (35 %) für den Bau neuer Leitungen hält sich die Waage.

Zusätzlich wurden die Personen, die sich gegenüber dem Neubau beziehungsweise dem Repowering bestehender Windkraftanlagen sowie dem Neubau von Freiflächensolaranlagen in ihrem Wohnumfeld kritisch oder ambivalent geäußert haben, gefragt, ob sie unter bestimmten Voraussetzungen ihre Haltung ändern würden. Fast die Hälfte (48 %) fühlt sich durch die Sichtbarkeit der Anlagen gestört und wäre ohne diese Beeinträchtigung mit der Errichtung neuer Windkraftanlagen eher einverstanden. Unabhängig von der Anlagenart würde für gut ein Drittel der Befragten der Ausbau vor Ort in Frage kommen, wenn die entsprechenden Anlagen im Besitz einer Energiegenossenschaft wären. Jede(r) Vierte wäre (eher) mit dem Bau einverstanden, wenn er oder sie sich aktiv an einem Planungsprozess beteiligen könnte. Bei ähnlich vielen Befragten würde im Fall einer finanziellen Entschädigung für die eigene Stadt oder Gemeinde die Zustimmung steigen. Eine persönliche finanzielle Kompensation wäre für mehr als jede(n) Fünfte(n) ein Faktor, der zu einer positiveren Haltung gegenüber dem Neubau führen würde. Generell zeigt sich, dass unbeeinflusst von den untersuchten Faktoren die ablehnende Haltung bei relativ vielen Befragten weiterhin besteht.



Wären Sie mit dem Bau einverstanden, wenn ...



Basis: 2021: Neubau Windkraftanlagen: n = 2.536; Modernisierung Windkraftanlagen: n = 1.653; Solarstromanlagen auf Freiflächen: n = 1.909 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

Hinweis: Die Frage wurde nur Personen gestellt, die mit dem Neubau und der Modernisierung von Windkraftanlagen sowie dem Neubau von Solarstromanlagen auf Freiflächen eher oder ganz und gar nicht einverstanden sind bzw. dazu keine feste Meinung geäußert haben.

8. Kommunen in der Energiewende – Erhalt von Lebensqualität und Wohlbefinden ist die prioritäre Herausforderung

Städten, Gemeinden und Kommunen kommt bei der Energiewende eine zentrale Rolle zu. Bei der Umsetzung vor Ort ist den Menschen vor allem das Wohlgefühl aller Bewohnerinnen und Bewohner sowie der Erhalt der Landschaft und Natur wichtig. Am meisten Sorgen machen sich die Bürgerinnen und Bürger darüber, dass ihre Bedürfnisse nicht ernst genommen werden und es zu Konflikten in der Kommune kommt.

Für die große Mehrheit der Bevölkerung haben das Wohlbefinden aller Bewohnerinnen und Bewohner in ihrer Stadt oder Gemeinde (88 %) und der Erhalt der Landschaft und der Natur (86 %) einen hohen Stellenwert. Ein weiterer wichtiger Aspekt betrifft den Erhalt von bestehenden und die Schaffung neuer Arbeitsplätze: Drei von vier Befragten (74 %) sehen dies als wichtige Aufgabe für ihre Stadt oder Gemeinde an.

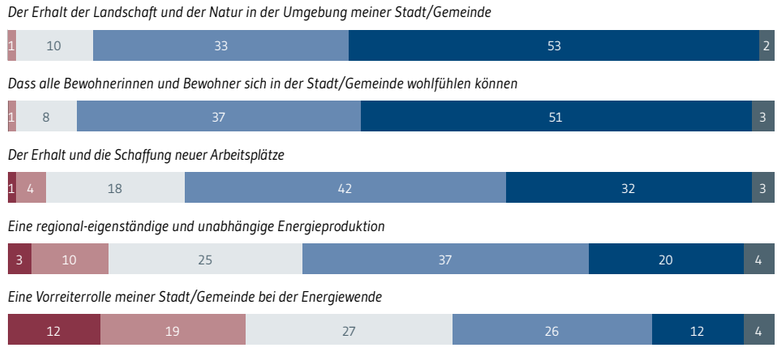
Uneinheitlicher ist das Bild bei dem Wunsch nach einer regional-eigenständigen und unabhängigen Energieproduktion. Während dies für mehr als die Hälfte (57 %) (sehr) wichtig ist, äußert sich jede(r) vierte Befragte (25 %) unentschlossen. Für etwa jede(n) Zehnte(n) (13 %) ist das Thema der lokalen Energieproduktion (eher) unwichtig.

Über ein Drittel (38 %) erachtet es als wichtig, dass die eigene Stadt oder Gemeinde eine Vorreiterrolle bei der Energiewende einnimmt. Zum Vergleich: Die Forderung nach einer Vorreiterrolle Deutschlands auf internationaler Ebene liegt deutlich darüber (55 %; siehe Kapitel 1). Etwa jede(r) Dritte (31 %) erachtet eine lokale Vorreiterrolle als (eher) unwichtig.

Während sich Personen mit formal höheren Bildungsabschlüssen häufiger wünschen, dass ihre Stadt oder Gemeinde eine Vorreiterrolle einnimmt, legen Personen mit formal niedrigerer Bildung verstärkt Wert auf den Erhalt und die Schaffung von Arbeitsplätzen. Befragte, die sich mehr Sorgen um den Klimawandel machen und ein ausgeprägtes Umweltbewusstsein aufweisen, legen größeren Wert auf eine regional-eigenständige Energieproduktion.

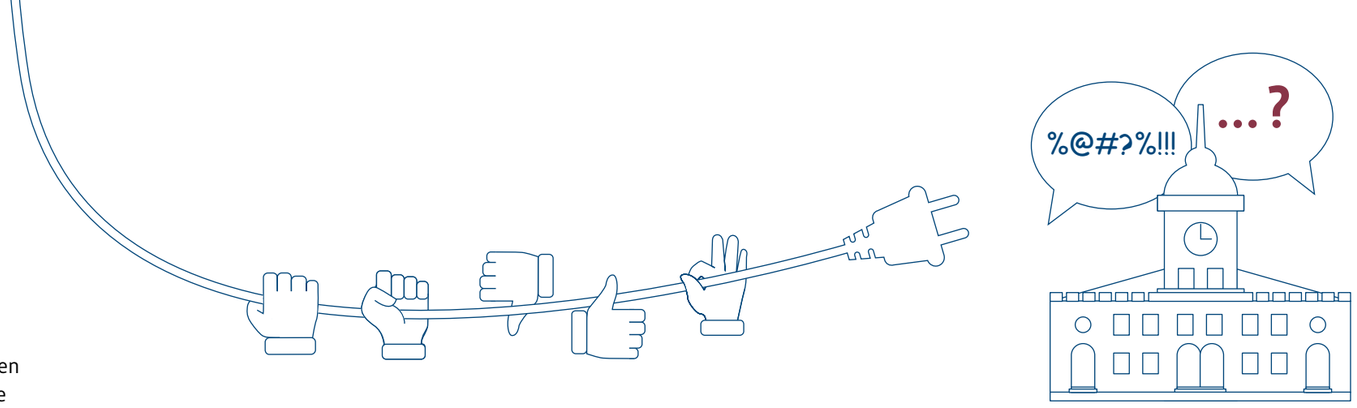
Im Hinblick auf die vielfältigen durch den Umbau des Energiesystems verursachten Veränderungen im Wohnumfeld der Menschen gibt es einige Aspekte, die ihnen Sorgen machen. Mehr als ein Drittel der Befragten (35 %) führt an, dass die Anliegen und Bedürfnisse mancher Bürgerinnen und Bürger in ihrer Kommune beim Ausbau von erneuerbaren Energien nicht ernst genommen werden. Ähnlich viele (32 %) befürchten, dass diese Veränderungen zu einer Spaltung der Kommune in Gewinner und Verlierer führt. Jede(r) Fünfte (21 %) ist sogar der Auffassung, dass der soziale Zusammenhalt und Frieden in der eigenen Kommune gestört wird.

Wenn es um die Energie- und Verkehrswende geht, wie wichtig sind Ihnen in Bezug auf Ihre Stadt/Gemeinde folgende Aspekte?



Basis: 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

9. Bürgerbeteiligung in der Energiewende – Wunsch nach mehr Einfluss und Kritik am Verfahren



Die Gestaltung der Mitsprache- und Beteiligungsmöglichkeiten der Bürgerinnen und Bürger ist ein wesentlicher Aspekt für das Gelingen der Energiewende. Die Befragung zeigt, dass eine stärkere Berücksichtigung von Bürgerinteressen ein Anliegen vieler ist. Personen, die bereits Erfahrungen mit dem Ausbau erneuerbarer Energien im eigenen Wohnumfeld gemacht haben, nahmen den Prozess mehrfach als konfliktreich wahr und bewerten die Mitspracherechte der Menschen vor Ort häufig als unzureichend.

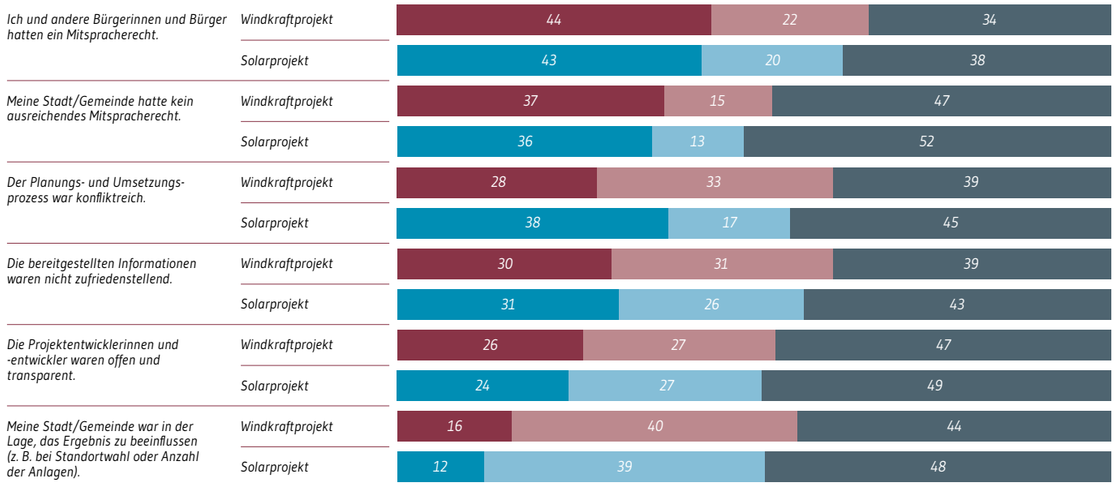
Auf lokaler Ebene wünschen sich drei von fünf (61 %) der befragten Personen, dass die Bevölkerung an den Entscheidungen über die Gestaltung der Energiewende in ihrer Stadt oder Gemeinde stärker beteiligt wird. Rund ein Viertel (27 %) ist mit dem Status quo zufrieden. Ein kleiner Anteil (6 %) ist der Ansicht, dass die betroffenen Menschen weniger Mitsprache haben sollten.

Der Anteil der Personen, die sich bereits an den Entscheidungen im Zuge von Energiewendevorhaben aktiv beteiligt haben, ist bislang gering (3 %). Etwas mehr als ein Drittel (35 %) der Befragten kann sich gut vorstellen, an einem Beteiligungsprozess mitzuwirken. Für 44 Prozent kommt dies hingegen (eher) nicht in Frage.

Ein beträchtlicher Anteil der Menschen kann oder will über die Qualität der stattgefundenen Beteiligungsverfahren von Windkraftanlagen und/oder Freiflächensolaranlagen vor Ort keine Aussage treffen. Zwei von fünf (Wind: 40 % und Solar: 39 %) der Betroffenen haben den Eindruck, dass die eigene Stadt bzw. Gemeinde die Entscheidungen beispielsweise über Standort oder Anzahl der Anlagen beeinflussen konnte. Gleichzeitig sind ähnlich viele (36 % und 37 %) Personen der Ansicht, dass das Mitspracherecht der Gemeinde und der Bürgerinnen und Bürger (44 % und 43 %) unzureichend war. Mit den im Zuge der Umsetzung der Vorhaben bereitgestellten Informationen war fast ein Drittel der Befragten (30 % und 31 %) unzufrieden. Zudem ist ein Viertel (24 % und 26 %) der Auffassung, dass die Projektentwickler den Prozess unzureichend offen und transparent gestaltet haben. Dabei zeigt sich, dass der Umsetzungsprozess bei Windkraftanlagen deutlich konfliktreicher (33 %) wahrgenommen wurde als bei der Errichtung von Freiflächensolaranlagen (17 %).

Alles in allem wurde die Planungs- und Bauphase der Anlagen für erneuerbaren Energien vor Ort trotz der zuvor angeführten Kritik nur von einem kleinen Anteil der Befragten (16 % und 9 %) als ungerecht empfunden. Von einem gerechten Prozess sprechen 21 Prozent bei Windkraftanlagenprojekten und 24 Prozent bei Solaranlagenprojekten. Bemerkenswert ist, dass auch bei dieser Frage der Großteil der Personen unentschlossen (41 % und 42 %) ist oder bei dieser Frage keine Angabe (23 % und 25 %) machte. Unter denen, die sich aktiv am Planungsverfahren beteiligt haben, fällt die Bewertung deutlich positiver aus. Etwa doppelt so viele geben an, dass es sich um ein gerechtes Verfahren gehandelt hat.

Wenn Sie an die Planungs- und Bauphase der Erneuerbaren-Energien-Anlagen zurückdenken, inwieweit treffen die folgenden Aussagen nicht zu oder zu? Wenn es mehrere solcher Projekte in Ihrer Stadt/Gemeinde gab, dann denken Sie bitte an das letzte.



Basis: 2021: Windkraftanlagen n = 1.847 | Freiflächensolaranlagen n = 1.526 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

Hinweis: Diese Fragen wurde ausschließlich Personen gestellt, die den entsprechenden Anlagentyp in ihrer Wohnumgebung haben und zum Zeitpunkt der Planungs- und Bauphase bereits dort gelebt haben.

10. Unterstützung der Energiewende – aktive Teilhabe in unterschiedlichen Bereichen

Die Energiewende erfährt in der deutschen Bevölkerung großen Zuspruch (siehe Kapitel 1). Werden die Menschen mit positiven Einstellungen zur Energiewende auch noch aktiv, beispielsweise indem sie sich an Bürgerenergieprojekten beteiligen, spricht man von Unterstützerinnen und Unterstützern. Viele Deutsche engagieren sich bereits in unterschiedlicher Form aktiv an der Energiewende.

Über ein Drittel der Befragten (36 %) bezieht bereits Ökostrom, ein größerer Anteil (46 %) hat sich dies fest vorgenommen oder könnte sich das gut vorstellen. Für eine Mehrheit (65 %) kommt der Bezug von Nachbarschafts- oder Regionalstrom durchaus in Frage, jede(r) Zehnte (11 %) macht dies bereits.

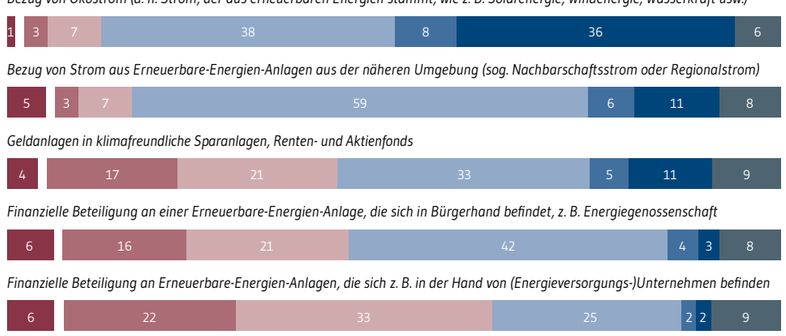
Geld in klimafreundliche Sparanlagen, Renten- und Aktienfonds zu investieren, kommt für weit weniger Menschen in Frage. Der Anteil derer, die sich das (eher) nicht vorstellen können, ist mit 38 Prozent genauso hoch wie der Anteil derer, die sich das (gut) vorstellen können. Jede(r) Zehnte (11 %) tätigt solche Investitionen bereits. Dabei ist die Investitionsbereitschaft bei unteren Einkommensgruppen deutlich geringer ausgeprägt. Mit steigendem Alter und formal höheren Bildungsabschlüssen kommt diese Beteiligungsform eher in Frage.

Bei der finanziellen Beteiligung an einer Erneuerbaren-Energien-Anlage wird danach unterschieden, ob sich diese in Bürgerhand oder in der Hand von (Energieversorgungs-)Unternehmen befindet. Die erste Option kommt mit 46 Prozent für deutlich mehr Befragte in Frage als die zweite Option (27 %). Unabhängig davon, in wessen Hand sich die Anlage befindet, sind Personen mit höherer Bildung an dieser Art der Beteiligung eher interessiert.

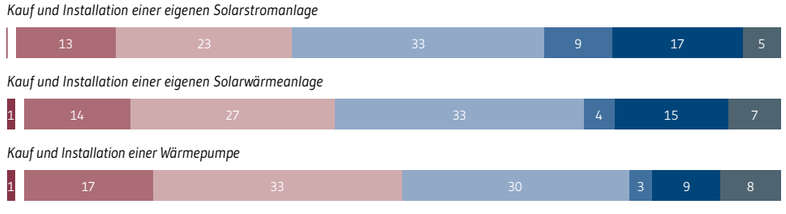
42 Prozent der Befragten, die in einer Eigentumswohnung oder im eigenen Haus leben, können sich vorstellen, in den nächsten Jahren eine Solarstromanlage anzuschaffen. 17 Prozent haben dies bereits gemacht. Ein ähnliches Bild zeigt sich beim Thema der Solarwärmeanlagen: Mehr als ein Drittel (37 %) kann es sich gut vorstellen bzw. hat es sich fest vorgenommen und 15 Prozent haben eine solche Anlage bereits bei sich installiert. Diese Werte sind für eine mögliche Anschaffung einer Wärmepumpe geringer. Jede(r) zweite Haus- bzw. Eigentumswohnungsbesitzer(in) kann sich dies (eher) nicht vorstellen. Dennoch hat bereits jede(r) Zehnte (9 %) in diese Technologie investiert und für jede(n) Dritte(n) (33 %) wäre dies eine Option. Mit steigendem Alter kommt die Anschaffung von einer der drei genannten Technologien weniger in Frage. Dies gilt insbesondere für die Gruppe der über 60-Jährigen.

Eine weitere Möglichkeit, sich als Bürgerin oder Bürger an der Energiewende zu beteiligen, ist der Bezug von sogenanntem Mieterstrom. Als Mieterstrom wird Strom bezeichnet, der von Solaranlagen auf dem Dach eines Wohngebäudes erzeugt und dort von den Mieterinnen und Mietern direkt verbraucht wird. Von allen zur Miete wohnenden Befragten wird derzeit nur von einem geringen Anteil (3 %) Mieterstrom bezogen. 0,7 Prozent hätten die Möglichkeit, Mieterstrom zu beziehen, nutzen dieses Angebot allerdings nicht. Während 43 Prozent ein entsprechendes Angebot annehmen würden, wäre es für 31 Prozent an die Bedingung geknüpft, dass der Preis für den Mieterstrom niedriger als der bisher von ihnen entrichtete Strompreis ist. Die übrigen 12 Prozent würden auch höhere Preise akzeptieren. 42 Prozent könnten sich vorstellen, Mieterstrom zu beziehen, halten allerdings mehr Wissen für eine Entscheidung für nötig. Lediglich 3 Prozent lehnen Mieterstrom gänzlich ab.

Im Folgenden werden unterschiedliche (finanzielle) Möglichkeiten genannt, sich aktiv an der Energiewende zu beteiligen. Bitte geben Sie jeweils an, inwiefern die einzelnen Optionen für Sie in Frage kommen oder ob Sie das bereits getan haben.

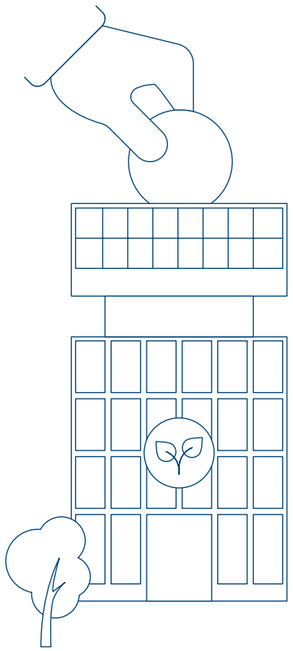


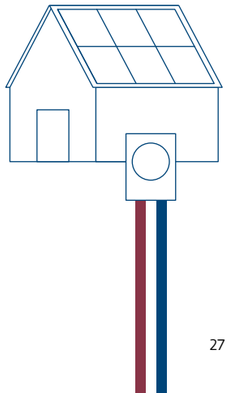
Basis: 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt



Antwortkategorien:
davon habe ich noch nie gehört | das kommt für mich auf keinen Fall in Frage | das kommt für mich eher nicht in Frage | das kann ich mir gut vorstellen | das habe ich mir fest vorgenommen | das habe ich bereits gemacht/mache ich bereits | weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2021: n = 4.151 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt
Hinweis: Diese Frage wurde ausschließlich Personen gestellt, die in einer Eigentumswohnung oder im eigenen Haus leben.
Fragetext: Können Sie sich vorstellen, in den nächsten Jahren folgende Technologien in Ihrem Haushalt anzuschaffen?
Bitte geben Sie jeweils an, inwiefern die einzelnen Optionen für Sie in Frage kommen oder ob Sie das bereits getan haben.





11. Verteilungsfragen der Energiewende – Ungerechtigkeiten zwischen bestimmten Gruppen

Die Energiewende wird als gesamtgesellschaftliche Aufgabe gesehen (siehe Kapitel 1). Allerdings empfinden viele die Verteilung von Kosten und Nutzen als ungerecht. Ungleichheiten werden insbesondere zwischen Privatpersonen und Unternehmen wahrgenommen. Bei der Verteilung der Kosten auf Haushaltsebene sieht eine Mehrheit der Befragten eine verbrauchsabhängige Regelung als gerecht an.

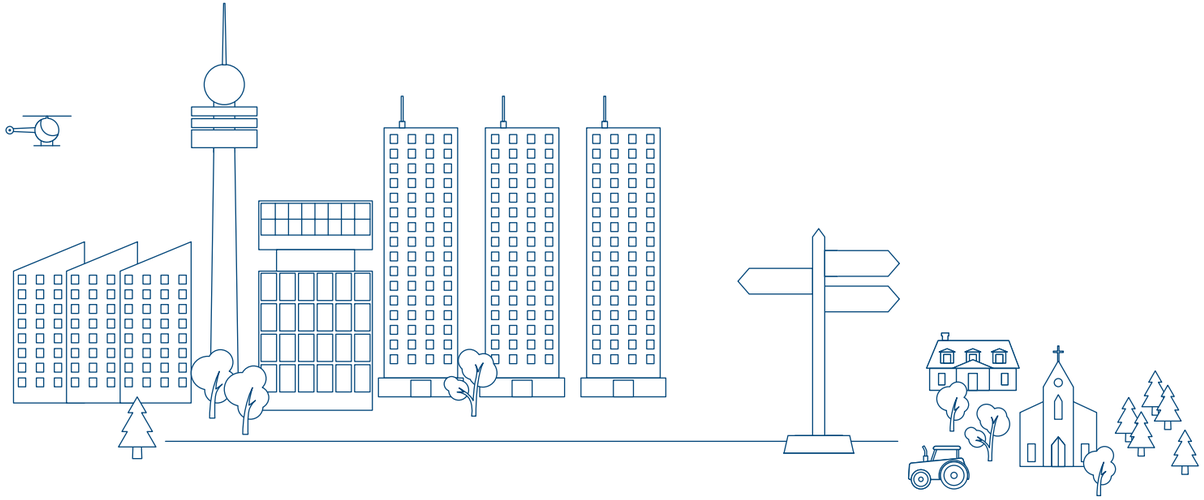
Fast die Hälfte der Befragten (49 %) ist der Meinung, dass die Kosten und der Nutzen der energiepolitischen Maßnahmen in Deutschland im Großen und Ganzen eher bzw. sehr ungerecht verteilt sind. Über ein Drittel (35 %) findet, dass es zumindest teilweise gerecht zugeht. Nur eine Minderheit schätzt die Verteilung eher oder sehr gerecht (7 %) ein.

Vor allem Anhängerinnen und Anhänger der AfD und der Linken empfinden die Verteilung von Kosten und Nutzen als ungerecht. Weiterhin äußern sich überwiegend Personen, die sich weniger Sorgen um den Klimawandel machen, und Menschen im Alter zwischen 30 und 59 Jahren im Hinblick auf die Verteilungsgerechtigkeit kritisch.

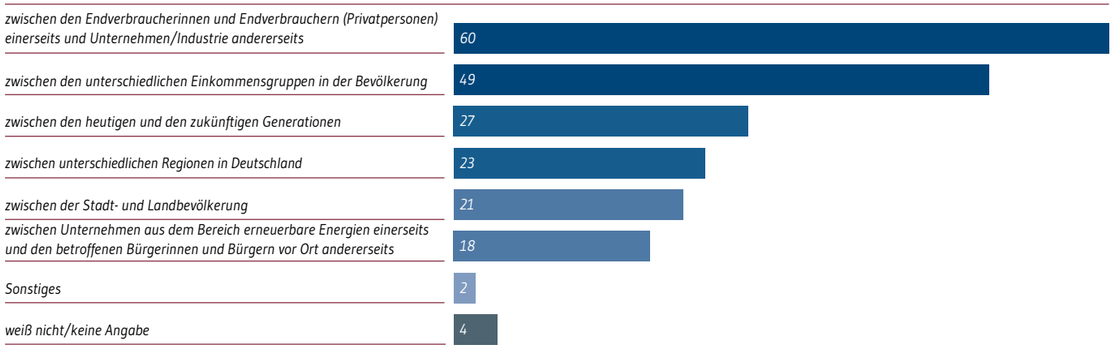
Personen, die die Verteilung der Kosten und Nutzen nicht oder nur teilweise als gerecht ansehen, wurden gefragt, zwischen welchen Gruppen sie diese am stärksten wahrnehmen. Am häufigsten (60 %) werden Ungleichheiten zwischen Privatpersonen und Unternehmen bzw. der Industrie gesehen. An zweiter Stelle (49 %) werden die unterschiedlichen Einkommensgruppen in der Bevölkerung angeführt. Weit weniger häufig (27 %) werden Ungleichheiten zwischen heutigen und zukünftigen Generationen genannt.

Etwa jeweils jede(r) Fünfte empfindet besonders die ungleiche Verteilung zwischen unterschiedlichen Regionen in Deutschland (23 %) oder zwischen der Stadt- und Landbevölkerung (21 %) als ungerecht. Schließlich werden Ungerechtigkeiten zwischen Unternehmen aus dem Bereich erneuerbare Energien einerseits und den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern vor Ort andererseits von fast jedem fünften Befragten (18 %) angeführt.

Im Hinblick auf die Verteilung der Kosten der Energiewende haben die Deutschen unterschiedliche Vorstellungen. Zwei Drittel der Befragten (67 %) sind der Auffassung, dass sich jeder Haushalt entsprechend seines Energieverbrauchs an den Kosten beteiligen sollte. Somit würden Haushalte mit einem hohen Energieverbrauch einen höheren Anteil der Kosten tragen. Deutlich weniger Zustimmung (42 %) erfährt der Vorschlag, dass sich jeder Haushalt entsprechend seines Einkommens an den Kosten beteiligen sollte. Somit würden Haushalte mit hohem Einkommen einen höheren Anteil an den Kosten tragen. Dass jede(r) den gleichen Anteil an den Kosten tragen sollte, unabhängig vom Einkommen und dem Energieverbrauch des Haushalts, findet mit Abstand am wenigsten Zustimmung (10 %). Eine deutliche Mehrheit der Befragten (71 %) lehnt eine solche Verteilung der Kosten auf Haushaltsebene ab.



Zwischen welchen Gruppen nehmen Sie diese Ungerechtigkeiten/Ungleichheiten am stärksten wahr? Mehrfachnennungen sind möglich.



Basis: 2021: n = 5.759 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent
Hinweis: Diese Frage wurde nur Personen gestellt, die zuvor angegeben haben, dass die Kosten und der Nutzen energiepolitischer Maßnahmen in Deutschland nicht gerecht verteilt sind.

12. Wirtschaftliche Auswirkungen der Energiewende – Gelassenheit, Zuversicht und Sorge

Die mit dem Umbau des Energiesystems verbundenen Auswirkungen sind vielfältig und weitreichend. Wichtige Themen sind insbesondere eine mögliche Abhängigkeit vom Ausland bei der Energieversorgung, Auswirkungen auf den Arbeitsmarkt und der Aspekt der Versorgungssicherheit. Die steigenden Energiekosten werden von vielen Menschen mit Sorge betrachtet.

Eines der Ziele der Energiewende ist es, die derzeitige Importabhängigkeit Deutschlands bei Energieträgern zu verringern. Ein Drittel der Deutschen (35 %) ist jedoch vom Gegenteil überzeugt und nimmt an, dass die Umstellung auf regenerative Energiequellen die Energieabhängigkeit aus dem Ausland eher erhöhen wird. Ebenso viele Personen (35 %) stimmen dieser Aussage nicht zu. Anhängerinnen und Anhänger der AfD, FDP und CDU/CSU gehen vermehrt von einer verstärkten Energieabhängigkeit Deutschlands aus.

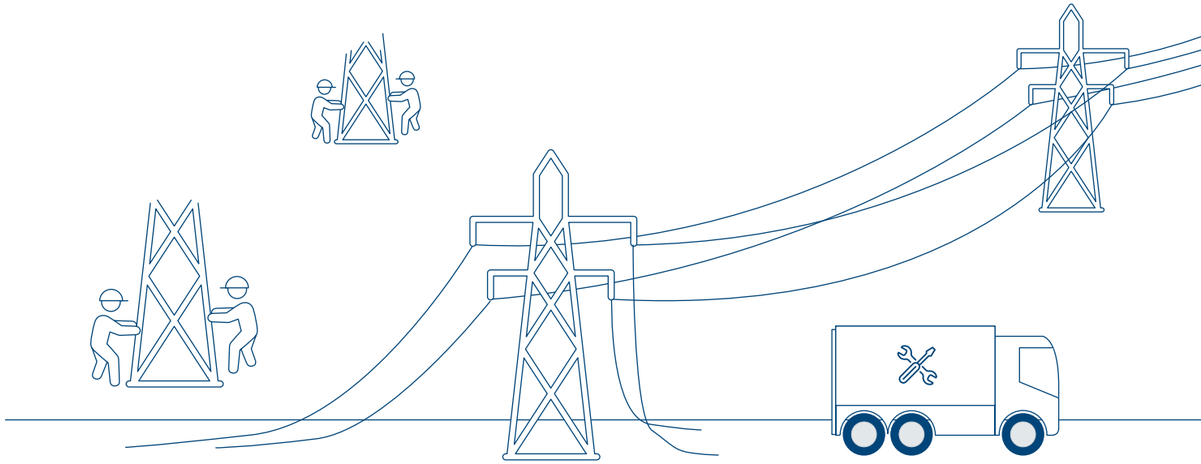
Im Hinblick auf die Frage, ob die Energie- und Verkehrswende gemeinsam betrachtet einen positiven Effekt auf den deutschen Arbeitsmarkt haben werden, zeigt sich ein geteiltes Meinungsbild. 29 Prozent der Befragten stimmen der Aussage zu, dass die Transformationsprozesse mehr Arbeitsplätze schaffen, als sie vernichten. Ähnlich viele (28 %) stimmen dem nicht zu. Der größte Anteil (30 %) ist bei dieser Frage ambivalent.

Fast die Hälfte (48 %) der Befragten geht nicht davon aus, dass die Energiewende die Energieversorgung auf lange Sicht kostengünstiger machen wird. Jede(r) Vierte (26 %) hingegen stimmt dieser Aussage zu. Insbesondere junge Menschen (unter 30-Jährige) und Personen mit formal höheren Bildungsabschlüssen glauben, dass die Kosten für Energie langfristig sinken werden.

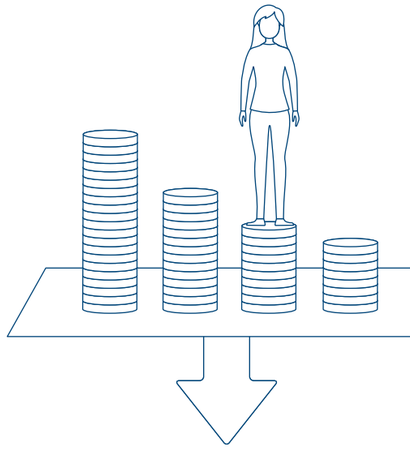
Die Mehrheit der Befragten (54 %) macht sich keine Sorgen, dass durch die Energiewende die sichere Versorgung mit Strom und Wärmeenergie in Deutschland gefährdet wird. Jede(r) fünfte Befragte (22 %) ist der gegenteiligen Meinung. Personen mit formal niedrigeren Bildungsabschlüssen befürchten häufiger, dass es zu Versorgungsengpässen kommen kann.

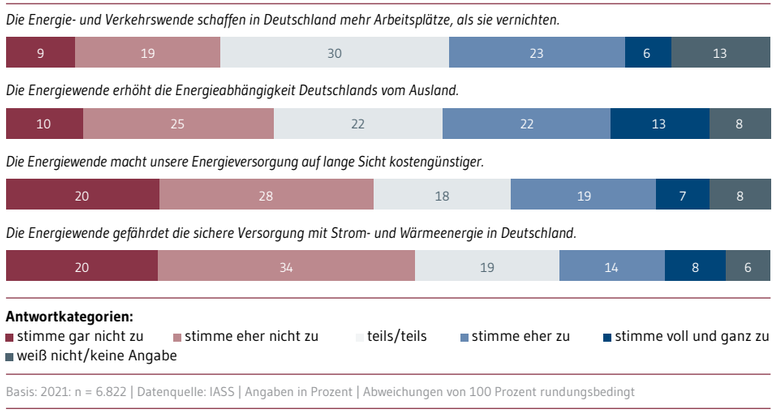
Durch die Energiewende sind bereits Mehrkosten für die Haushalte in Deutschland angefallen. Für rund die Hälfte der Befragten stellen die derzeitigen Ausgaben für Strom (49 %) und Wärme (47 %) (eher) keine Belastung für ihren Haushalt dar. Für fast 30 Prozent hingegen sind die Ausgaben für diese beiden Posten bereits jetzt belastend. Erwartungsgemäß fällt die Höhe der Belastung durch diese Kosten je nach Haushaltseinkommen unterschiedlich aus. Betrachtet man die beiden Kostenarten zusammen, liegt der Anteil der belasteten Haushalte in der untersten Einkommensgruppe bei 47 Prozent, bei mittleren Haushaltseinkommen bei etwa 27 Prozent und bei der obersten Einkommensgruppe bei 12 Prozent.

Viele Menschen haben Sorge, dass die Heizungs- (37 %) und Stromkosten (36 %) zu hoch werden könnten. In der untersten Einkommensgruppe liegt der Anteil der besorgten Bürgerinnen und Bürger bei über der Hälfte (Heizungskosten: 55 %; Stromkosten: 57 %), bei Haushalten mit mittlerem Einkommen bei etwas über einem Drittel (Heizungskosten: 35 %; Stromkosten: 34 %) und bei der obersten Einkommensgruppe bei 14 Prozent (Heizungs- und Stromkosten).



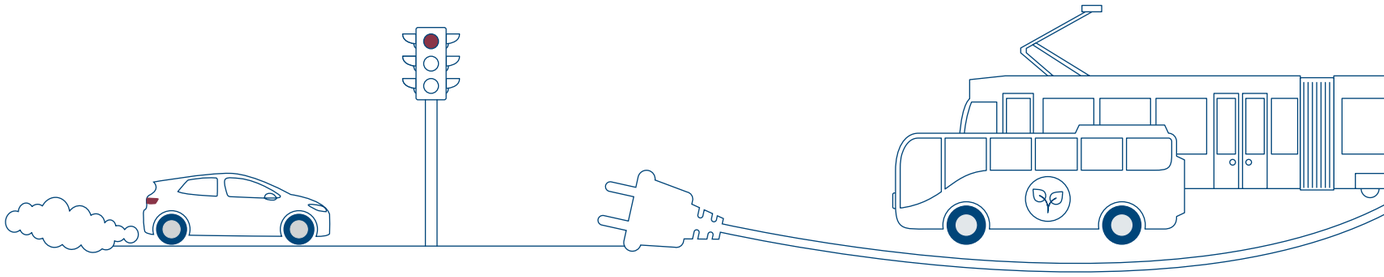
Zu den möglichen Auswirkungen der Energie- und Verkehrswende gibt es unterschiedliche Meinungen und Erwartungen. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen.





Basis: 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

13. Einstellungen zur Verkehrswende – breite Akzeptanz, jedoch auch teilweise Bedenken



Bei dem überwiegenden Teil der deutschen Bevölkerung besteht eine positive Haltung gegenüber der Verkehrswende. Die Menschen sind allgemein an dem Thema interessiert und erachten eine breite aktive gesellschaftliche Unterstützung sowie weitere politische Maßnahmen als wichtige Voraussetzung für den Erfolg des Transformationsprozesses. Gleichzeitig werden jedoch auch Bedenken und Sorgen über die sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen der Verkehrswende geäußert.

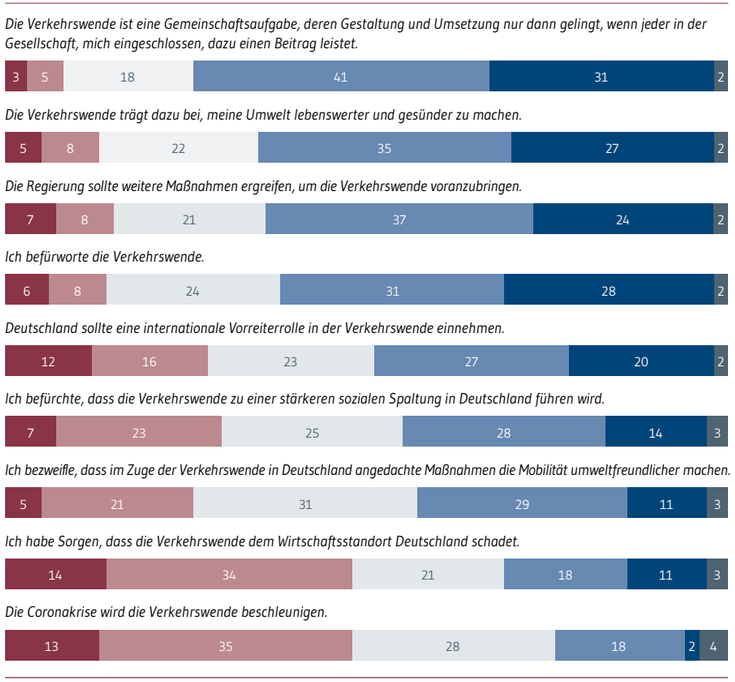
Den Deutschen geht es beim Thema Verkehrswende nicht nur um Gestaltungsfragen in ihrer Stadt oder Gemeinde. Vielmehr ist eine breite Mehrheit (73 %) generell an Fragen zur Umgestaltung des Verkehrssystems interessiert. Dennoch liegen für fast die Hälfte der Befragten (43 %) lokale Aspekte im Themenkontext im Fokus des Interesses. Dabei zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen der Stadt- und Landbevölkerung. Der Großteil (59 %) der Befragten fühlt sich in der Beurteilung wichtiger verkehrspolitischer Themen kompetent.

Dass die Verkehrswende eine Gemeinschaftsaufgabe ist und nur durch das Mitwirken aller gesellschaftlichen Akteure gelingen kann, ist weitestgehend Konsens in der Bevölkerung (72 %). Etwa zwei Drittel (62 %) erwarten, dass die Umstellung auf klimafreundliche Mobilität ihre eigene Umwelt lebenswerter und gesünder macht. Ein ähnlich hoher Anteil (61 %) wünscht sich von Regierungen weitere Maßnahmen, um die Umgestaltung des Verkehrssystems voranzubringen. Die mehrheitliche (59 %) Befürwortung der Verkehrswende sowie die Forderung von fast der Hälfte der Befragten (47 %) nach einer internationalen Vorreiterrolle Deutschlands in dem Politikfeld verdeutlichen deren breite Akzeptanz bei den Bürgerinnen und Bürgern.

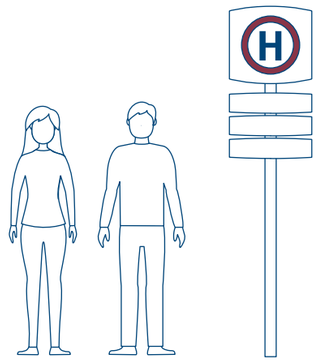
Uneinheitlicher ist das Bild bei den Fragen zu den potenziellen Auswirkungen: Ein Drittel (30 %) befürchtet nicht, dass die Wende hin zu umweltfreundlicher Mobilität zu einer stärkeren sozialen Spaltung in Deutschland führen wird, ein Viertel ist in diesen Fragen unentschlossen (25 %), während 42 Prozent diese Sorge teilen. Ebenso heterogen ist auch der Zweifel daran, dass die bislang angedachten Maßnahmen den Verkehr tatsächlich umweltfreundlicher machen: Zwei von fünf (40 %) der Befragten äußern Zweifel, ein Drittel ist ambivalent (31 %) und rund ein Viertel (26 %) teilt diese Bedenken (eher) nicht. Ein Anteil von 29 Prozent der Bürgerinnen und Bürger macht sich Sorgen, dass die Verkehrswende dem Wirtschaftsstandort Deutschland schaden könnte. Annähernd die Hälfte (48 %) teilt diese Bedenken nicht.

Im Zuge der Coronapandemie hat sich das Mobilitätsverhalten vieler Menschen verändert. Die Befragten sind jedoch skeptisch, dass sich die Coronakrise künftig positiv auf das Vorankommen in der Verkehrswende auswirken wird: Lediglich jede(r) Fünfte (20 %) hat diesbezüglich positive Erwartungen.

Wie denken Sie persönlich über das Thema Verkehrswende? Bitte markieren Sie jeweils, inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen.



Basis: 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt



14. Zielsetzungen der Verkehrswende – deutliche Befürwortung mit einer Ausnahme

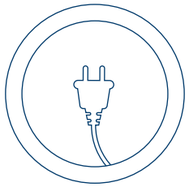
Die zentralen verkehrspolitischen Zielsetzungen Verkehrsvermeidung, Umstieg auf alternative Antriebe und Verlagerung auf umweltfreundliche Transportmittel werden von einer deutlichen Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger befürwortet. Uneinheitlicher ist das Bild bei dem Vorhaben, die Nutzung des privaten PKWs zu reduzieren. Bei der Umgestaltung des deutschen Verkehrssystems wird im Besonderen der Wissenschaft und den Umweltverbänden vertraut, sinnvolle Lösungen zu erarbeiten.

Annähernd vier von fünf der Befragten (78 %) stehen dem Ziel der Vermeidung von Verkehr positiv gegenüber. Die Zustimmung zum Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge liegt mit 68 Prozent auf einem ähnlich hohen Niveau. Mehr als die Hälfte (56 %) spricht sich für die Verlagerung des PKW-Verkehrs auf Fahrrad und öffentlichen Personennahverkehr aus. Bei dem Ziel, die private PKW-Nutzung zu verringern, ist der Anteil der Skeptikerinnen und Skeptiker am höchsten (37 %). Die Mehrheit (44 %) befürwortet jedoch auch dieses Vorhaben.

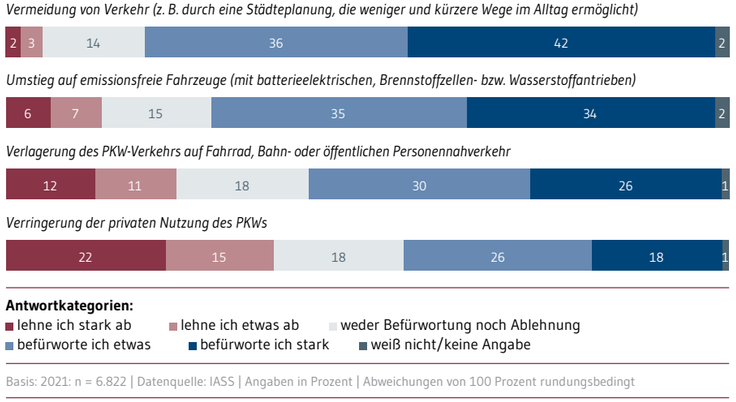
Betrachtet man das soziale und politische Profil der Menschen ergibt sich über alle Fragen hinweg ein relativ einheitlicher Befund: Je höher der formale Bildungsstand und die Sorge um den Klimawandel ausfällt, desto höher ist auch die Zustimmung zu den verkehrspolitischen Zielsetzungen. Die Einstellungen unterscheiden sich auch nach der Parteineigung der Befragten deutlich: Unter den Anhängerinnen und Anhängern von Bündnis 90/Die Grünen sind die Anteile der Unterstützerinnen und Unterstützer am höchsten, gefolgt von den Anhängerinnen und Anhängern der Linken, der SPD, der CDU/CSU und der FDP. Unter den Personen, die sich mit der AfD identifizieren, ist der Anteil der kritischen Stimmen gegenüber den politischen Zielen am höchsten.

Die Antworten auf die Frage nach dem Vertrauen in Einrichtungen und Personengruppen, sinnvolle Lösungen für die Probleme beim Umbau des deutschen Verkehrssystems zu erarbeiten, verdeutlichen die kritische Haltung gegenüber der Automobilindustrie und politischen Entscheidungsträgerinnen und Entscheidungsträgern in dem Themenfeld: Während der Wissenschaft (89 %), den Umweltverbänden (71 %), Mobilitätsunternehmen (69 %) und Bürgerinitiativen/-bewegungen (66 %), Gemeinde- und Stadtverwaltungen (65 %), Landesregierungen (59 %) und Arbeitgeberinnen und -gebern (58 %) bei der Gestaltung des Transformationsfelds etwas bis (sehr) viel Vertrauen entgegengebracht wird, ist das Misstrauen gegenüber Automobilkonzernen (66 %), der Europäischen Union (57 %) und der Bundesregierung (48 %) unter den Befragten besonders ausgeprägt.

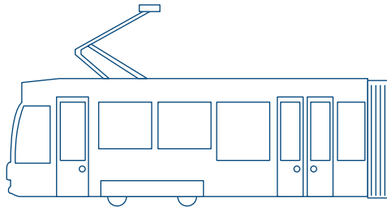
Bei den Personen mit ausgeprägter Skepsis gegenüber den letztgenannten Organisationen bzw. Institutionen handelt es sich überdurchschnittlich häufig um Menschen mit niedriger formaler Bildung, niedrigem Haushaltseinkommen und um Wählerinnen und Wähler, die sich mit der AfD identifizieren.

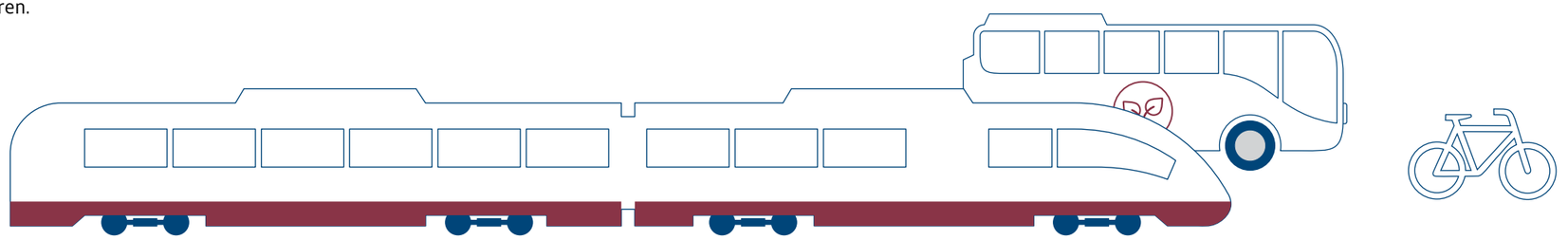


Im Rahmen der Verkehrswende wurde eine Reihe politischer Zielsetzungen formuliert. Bitte geben Sie an, inwieweit Sie die jeweiligen Ziele ablehnen oder befürworten.



Basis: 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt





15. Probleme und Herausforderungen der Verkehrswende – Infrastruktur, Kosten und Politik stehen in der Kritik

Mit den Fortschritten der Verkehrswende sind die meisten Befragten unzufrieden. Die zentralen Herausforderungen beim Umbau des Verkehrssystems sehen die Bürgerinnen und Bürger vor allem in dem Ausbau alternativer Verkehrsinfrastruktur und hinsichtlich der steigenden Kosten für Mobilität.

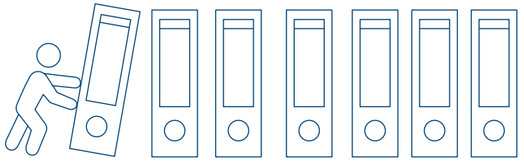
Die meisten Befragten (56 %) sind mit dem derzeitigen Vorankommen der deutschen Verkehrswende unzufrieden, ein Drittel (29 %) ist unentschlossen und lediglich jede(r) Zehnte (9 %) hat an dem Transformationsprozess nichts auszusetzen. Dieses mehrheitlich negative Urteil wird besonders durch verkehrsbedingte Beeinträchtigungen der Lebensqualität und Gesundheit im Wohnumfeld der Befragten beeinflusst: Unter den Menschen mit (sehr) stark wahrgenommenen Belastungen ist der Anteil der Kritikerinnen und Kritiker mit 63 bzw. 71 Prozent überdurchschnittlich hoch. Zudem äußern Personen mit hohem Bildungsniveau, jüngere Menschen im Alter zwischen 18 und 29 Jahren und Befragte, die sich besondere Sorgen um die Folgen des Klimawandels machen, überdurchschnittlich häufig Unmut über das bisherige Vorankommen in dem Transformationsfeld.

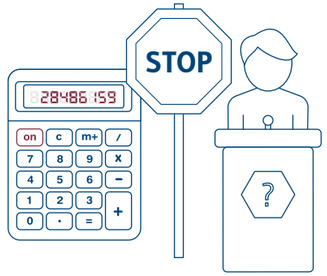
Die Herausforderungen und Probleme der Verkehrswende lassen sich in vier Handlungsfelder unterteilen: Verkehrsinfrastruktur, Kosten und Gerechtigkeit, Politik und Wirtschaft, gesellschaftliches Handeln. Die Reihenfolge spiegelt auch deren Wichtigkeit für die Bürgerinnen und Bürger wider.

Der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur wird mit deutlichem Abstand als die bedeutendste Herausforderung in dem ersten Handlungsbereich gesehen, gefolgt von der Verfügbarkeit und Verlässlichkeit umweltfreundlicher Verkehrsmittel. Ein marginaler Anteil sieht Aspekte der Datensicherheit und des -schutzes problematisch.

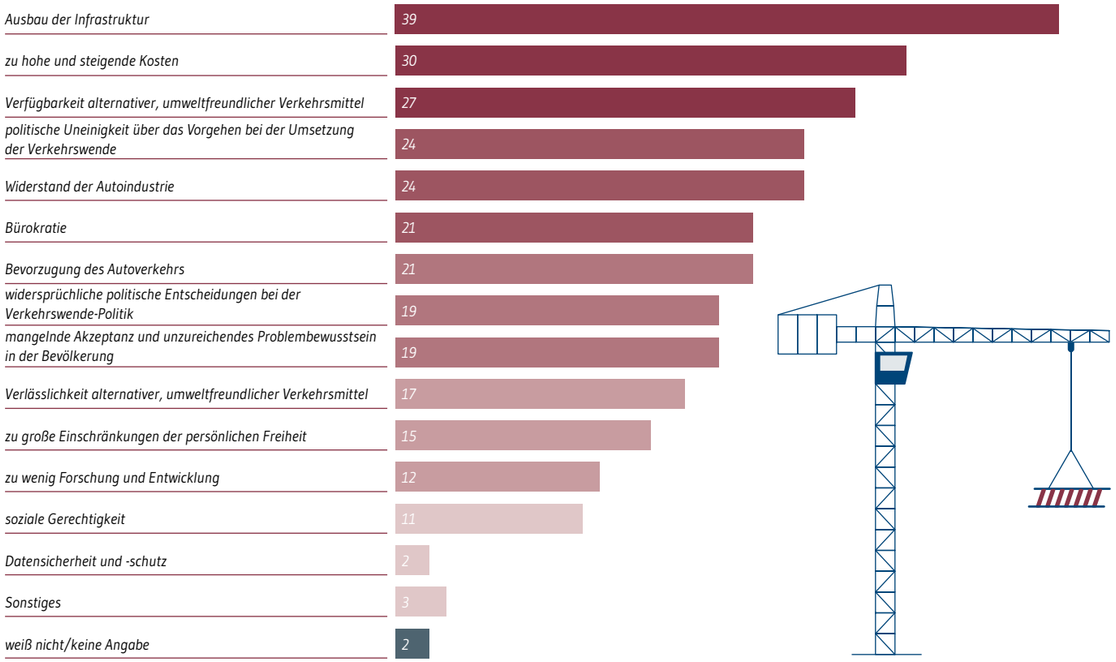
Ein Drittel der Menschen erachtet die mit der Verkehrswende verbundenen zu hohen Kosten als problematisch. Jede(r) Zehnte benennt Fragen der sozialen Gerechtigkeit als eine relevante Herausforderung in diesem Zusammenhang. Im politischen/wirtschaftlichen Bereich werden Uneinigkeit über das Vorgehen, der Widerstand der Automobilindustrie, die Bevorzugung des Autoverkehrs und widersprüchliche politische Entscheidungen als zentrale Kritikpunkte genannt. Zudem werden unzureichende Forschung und Entwicklung bei der Umgestaltung des Verkehrssystems kritisch gesehen. Schließlich wurde in dem offenen Antwortformat unter Sonstiges am häufigsten die Fokussierung auf die Elektromobilität als vermeintlich umweltfreundliche Alternative als Problem benannt.

Auf der Ebene gesellschaftlicher Akteurinnen und Akteure werden mangelnde Akzeptanz und Problembewusstsein sowie die im Zuge der Verkehrswende erwarteten Einschränkungen der persönlichen Freiheit als Herausforderungen gesehen.





Welche Probleme sind Ihrer Meinung nach die größten Probleme und Herausforderungen bei der Umsetzung der Verkehrswende? Bitte wählen Sie maximal 3 Antworten aus.



Basis: 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent

16. Maßnahmen für klimafreundlichen Verkehr – Präferenz für Anreize, Skepsis gegenüber Einschränkungen

Um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, ist eine Reihe von Instrumenten vorgesehen, die entweder darauf abzielen, klimafreundliche Verkehrsangebote zu verbessern (Pull-Maßnahmen) oder umweltbelastende Verkehrsträger unattraktiver zu machen (Push-Maßnahmen). Im Allgemeinen befürwortet der Großteil der Bevölkerung Pull-Maßnahmen und steht Push-Maßnahmen ablehnender gegenüber. Dennoch gibt es einige Ausnahmen, die von der Mehrheit akzeptiert werden. Generell ist der Anteil der unentschlossenen Personen relativ hoch.

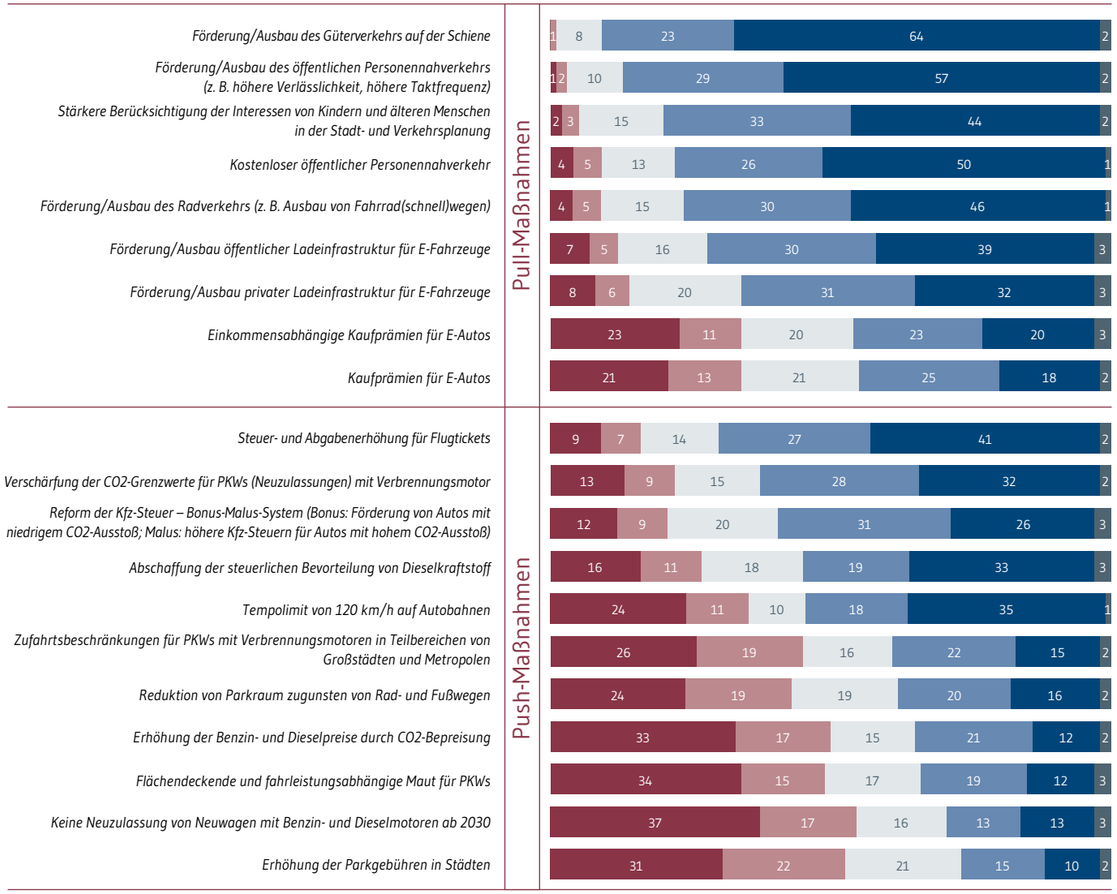
Unter den Pull-Maßnahmen finden insbesondere Förderinstrumente zur Verbesserung nachhaltiger Verkehrsinfrastruktur breite Zustimmung. So befürworten annähernd neun von zehn Personen (87 %) die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Ähnlich hoch ist der Anteil der Menschen (86 %), die sich für den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs aussprechen. Um Städte und Gemeinden sicherer und lebenswerter zu gestalten, wünscht sich die große Mehrheit (77 %) eine stärkere Berücksichtigung der Interessen von Kindern und älteren Menschen in der Stadt- und Verkehrsplanung. Drei von vier der Befragten (76 %) begrüßen jeweils die Einführung eines kostenlosen öffentlichen Nahverkehrs und den Ausbau der Fahrradinfrastruktur. Die Anteile der Befragten, die diesen Maßnahmen ablehnend gegenüberstehen, sind durchweg auf einem niedrigen Niveau (2 % bis 9 %).

Um die Nutzung von Elektrofahrzeugen attraktiver zu machen, befürwortet die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung den Ausbau der öffentlichen (69 %) und der privaten (63 %) Ladeinfrastruktur. Weniger positiv fällt die Bewertung der Kaufprämien für Elektroautos aus. Dennoch erfahren sowohl einkommensabhängige als auch -unabhängige Kaufanreize mehr Zustimmung (jeweils 43 %) als Ablehnung (jeweils 34 %).

Von den abgefragten Push-Maßnahmen erfährt die Erhöhung der Steuern und Abgaben für Flugtickets die höchste Zustimmung (68 %). Maßnahmen, die umweltschädliche PKWs bzw. das Autofahren generell unattraktiver machen sollen, wie die Verschärfung der CO2-Grenzwerte für neu zugelassene Fahrzeuge (60 %), die Reform der Kfz-Steuer und die Einführung eines Bonus-Malus-Systems (57 %), die Abschaffung der steuerlichen Bevorteilung von Dieselkraftstoff (52 %) sowie ein Tempolimit auf Autobahnen von 120 km/h (53 %), wird mehrheitlich von den Befragten begrüßt. Mit 16 bis 35 Prozent sind Ablehnungswerte auf einem niedrigen bis mittleren Niveau.

Regulatorische Instrumente, die vor allem auf den motorisierten Individualverkehr abzielen, werden überwiegend kritisch bewertet. Zufahrtsbeschränkungen in Teilbereichen von Städten für PKWs mit Verbrennungsmotoren werden von 45 Prozent der Befragten abgelehnt, etwas mehr als ein Drittel (37 %) spricht sich dafür aus. Die Reduktion von Parkraum zugunsten von Rad und Fußwegen sehen 43 Prozent kritisch, während 36 Prozent diese Maßnahme begrüßen. Fast die Hälfte (49 %) ist gegen eine flächendeckende und fahrleistungsabhängige PKW-Maut, weniger als ein Drittel (31 %) ist dafür. Mehrheitliche Ablehnung erfahren das Verbot von Neuwagen mit Verbrennungsmotor ab 2030 (54 %) und die Erhöhung der Parkgebühren in Städten (53 %). Ebenso wird das ökonomische Instrument der CO2-Bepreisung von der Hälfte der Personen (50 %) nicht befürwortet. Zustimmungswerte der letztgenannten Maßnahmen liegen zwischen 25 und 33 Prozent auf einem mittleren Niveau.

Im Rahmen der Verkehrswende wurde eine Reihe verkehrspolitischer Maßnahmen vorgeschlagen. Bitte geben Sie jeweils an, inwieweit Sie folgende Maßnahmen ablehnen oder befürworten.



Antwortkategorien: lehne ich stark ab | lehne ich etwas ab | weder Befürwortung noch Ablehnung | befürworte ich etwas | befürworte ich stark | weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

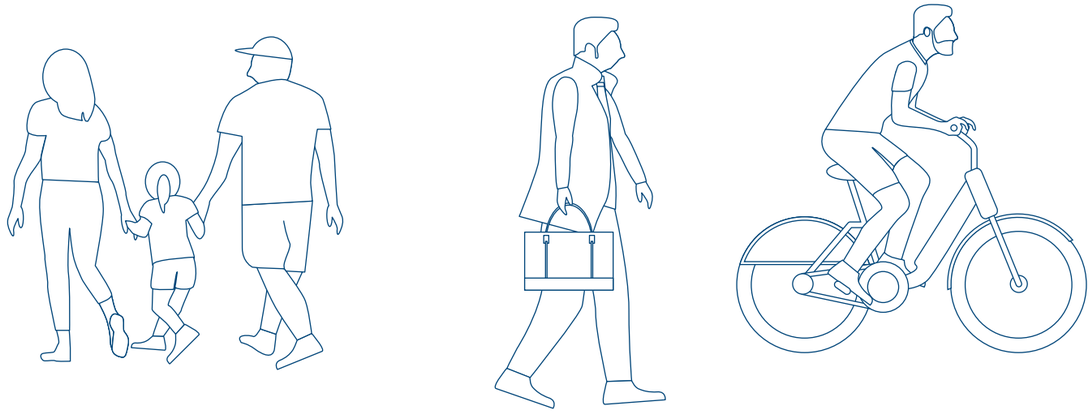
17. Unterstützung der Verkehrswende – gleichermaßen Skepsis und Bereitschaft, das eigene Verhalten zu verändern

Verändern Menschen ihr Mobilitätsverhalten in eine nachhaltige Richtung, werden aus Befürworterinnen und Befürwortern der Verkehrswende Unterstützerinnen und Unterstützer. Hinsichtlich der Zuversicht, die eigene Mobilität in absehbarer Zukunft umweltfreundlicher gestalten zu können, sind die Bürgerinnen und Bürger gespalten. Ein Großteil kann sich vorstellen, mehr Wege mit dem Fahrrad zurückzulegen. Eine vollständige Abschaffung des eigenen Autos kommt für die wenigsten in Frage.

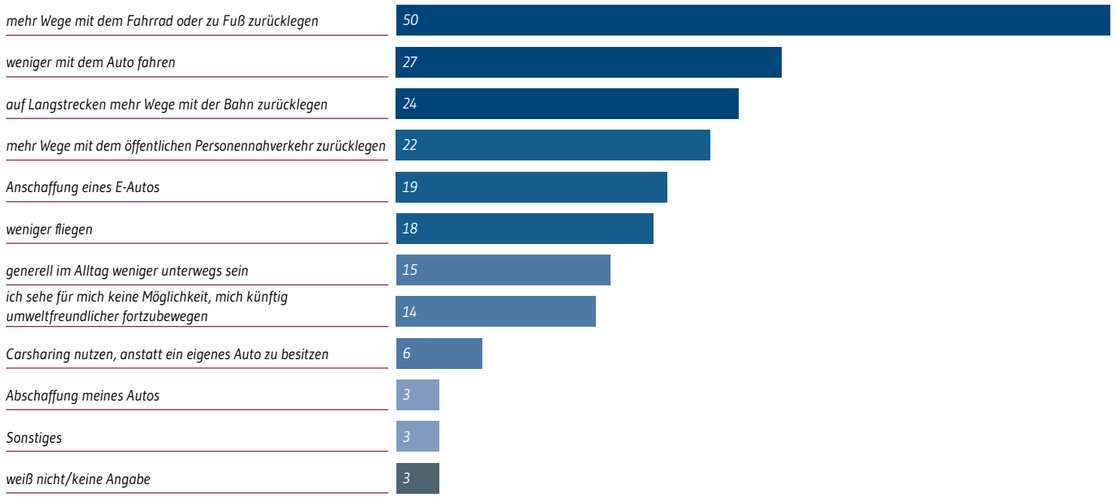
Bei der Frage, für wie wahrscheinlich die Menschen ihre eigenen Möglichkeiten halten, sich künftig umweltfreundlicher fortzubewegen, zeigt sich ein uneinheitliches Bild: Die überwiegende Anzahl (38 %) ist (sehr) zuversichtlich, ähnlich viele (35 %) sind (sehr) skeptisch und jede(r) Vierte (24 %) ist unentschlossen. Differenziert man nach dem aktuellen Verkehrsverhalten und dem Wohnort der Befragten, lassen sich relevante Unterschiede feststellen: Je häufiger das Auto im Alltag genutzt wird und je ländlicher der Wohnort ist, desto geringer ist die Zuversicht, das eigene Mobilitätsverhalten ändern zu können.

Bereits heute nutzt ein Drittel der Bevölkerung (31 %) für ihre Wege im Alltag das Fahrrad, öffentliche Verkehrsmittel oder geht zu Fuß. Doch welche künftigen Verhaltensveränderungen können sich die Deutschen im Verkehrsbereich am ehesten vorstellen? Die Hälfte der Personen ist bereit, im Sinne einer klimafreundlichen Mobilität mehr Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen. Rund jede(r) Vierte sieht sich in der Lage, weniger Auto zu fahren und mehr Wege im Alltag mit der Bahn oder dem öffentlichen Personennahverkehr zurückzulegen. Ein Fünftel der Bürgerinnen und Bürger kann sich vorstellen, ein E-Auto als umweltfreundlichere Alternative zur heutigen Art der Fortbewegung anzuschaffen und seltener das Flugzeug zu nutzen. Jede(r) Siebte ist bereit, im Alltag generell weniger unterwegs zu sein. Optionen wie die Nutzung von Carsharing als Alternative zum eigenen Auto oder gar dessen gänzliche Abschaffung kommen nur für eine Minderheit in Frage.

Die Einschätzungen der Befragten werden von regionalen und soziodemographischen Faktoren beeinflusst. So zeigen sich hinsichtlich der Bereitschaft, mehr Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurückzulegen, große Unterschiede zwischen den Bundesländern, die zwischen Mecklenburg-Vorpommern und Hessen am deutlichsten ausfallen. Geht es um die Frage, ob man sich vorstellen kann, weniger Wege mit dem Auto zurückzulegen, sind interessanterweise Dorfbewohnerinnen und -bewohner zu einer derartigen Veränderung eher bereit als Großstädter. Umgekehrt verhält es sich, wenn es um den Umstieg auf den öffentlichen Personennahverkehr geht. Dort ist die Handlungsbereitschaft bei den in Großstädten lebenden Personen größer als bei Menschen, die auf dem Dorf leben. Mit steigendem Bildungsniveau nimmt der Anteil der Personen, die längere Strecken mit der Bahn zurücklegen würden, zu. Schließlich ist zu beobachten, dass der Anteil derer, die beabsichtigen, sich ein E-Auto anzuschaffen, mit zunehmendem Einkommen der Befragten steigt.



Welche Veränderungen könnten Sie sich am ehesten vorstellen, um sich künftig umweltfreundlicher fortzubewegen? Bitte wählen Sie maximal 3 Möglichkeiten aus.



Basis: 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent

18. Abkehr vom Verbrenner – Wunsch nach attraktiveren Alternativen und Skepsis gegenüber Elektroautos

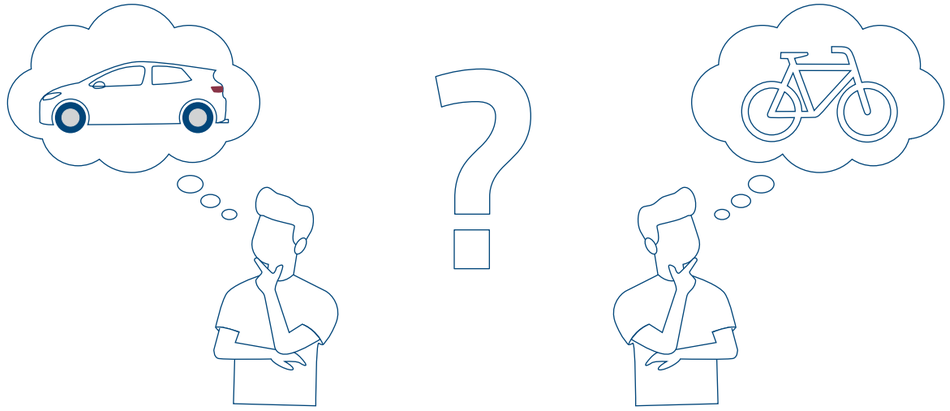
Für die deutliche Mehrheit der Befragten ist das Auto mit Verbrennungsmotor immer noch das im Alltag am häufigsten genutzte Verkehrsmittel. Eine verbesserte Qualität umweltfreundlicher Mobilitätsangebote wird als der wesentliche Treiber für eine schrittweise Abkehr vom Auto gesehen. Elektroautos stellen mittlerweile für viele Haushalte eine denkbare Alternative zu Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben dar. Dennoch gibt es auch reichlich Kritik und Zweifel an dieser Technologie.

Die Bedingungen, unter denen sich die Autofahrerinnen und -fahrer vorstellen können, ihr Auto im Alltag seltener zu nutzen, sind unterschiedlich. Nur wenige Befragte (2 %) verzichten bereits heute aus Umweltschutzgründen bewusst auf das eigene Auto. Ein Anteil von 14 Prozent kann sich unter keinen Umständen vorstellen, generell auf das eigene Auto zu verzichten. Für die meisten sind jedoch eine verbesserte Anbindung (38 %) und günstigere Preise im öffentlichen Personennahverkehr (36 %) eine wichtige Voraussetzung dafür. Zudem wäre für 16 Prozent mehr Komfort in diesen Verkehrsmitteln ein Grund, das Auto öfter stehen zu lassen. Für ein Viertel (25 %) der Befragten sind gesundheitliche Aspekte und eine verbesserte Qualität der Fahrradwege (24 %) entscheidende Bedingungen. Weiterhin werden von einer Minderheit die Verfügbarkeit eines elektrischen Dienstfahrrads (8 %) und flexiblere Arbeitszeiten (6 %) als Gründe für den gelegentlichen Verzicht auf den PKW genannt.

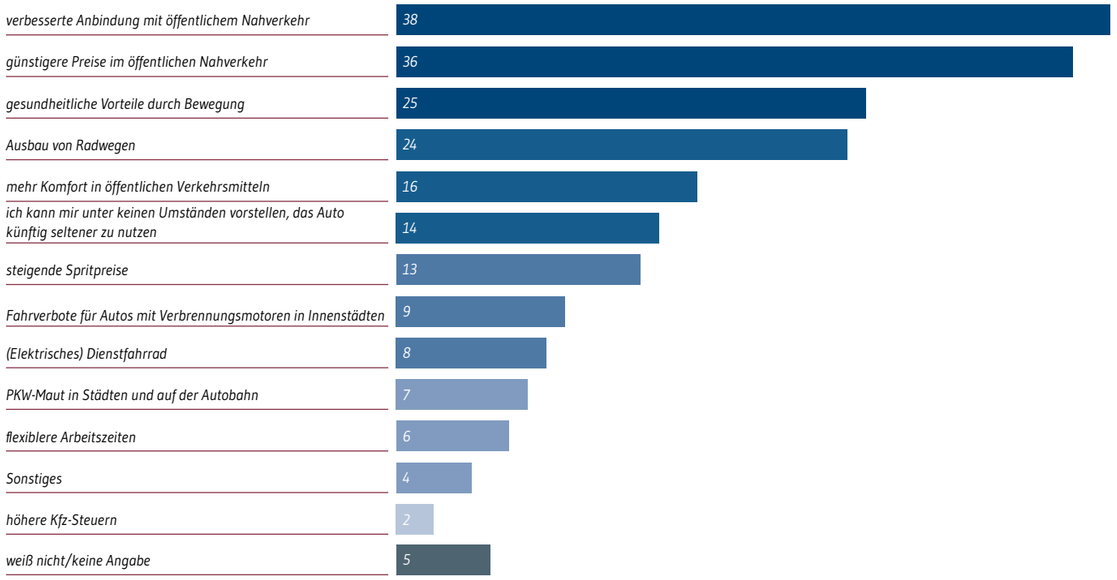
Maßnahmen, die das Autofahren unattraktiver machen, werden generell deutlich seltener als Anlass für Verhaltensveränderungen gesehen. Für 13 Prozent wären steigende Spritpreise ein Grund, seltener mit dem Auto zu fahren. Nicht einmal jede(r) Zehnte würde seine PKW-Nutzung durch Fahrverbote in Innenstädten (9 %), Mautgebühren in Städten und auf Autobahnen (7 %) oder höhere Kfz-Steuern (2 %) ändern.

Der Umstieg auf PKWs mit elektrischen Antrieben ist eine weitere Option, die Emissionen im Verkehr zu reduzieren. Die Mehrheit der Haushalte kann sich vorstellen (36 %) oder hat sich bereits fest vorgenommen (11 %), in den nächsten Jahren ein E-Auto zu kaufen. Für zwei von fünf Personen kommt eine Anschaffung eher nicht (22 %) oder auf keinen Fall (20 %) in Frage. Als Gründe für ihre Ablehnung geben 35 Prozent ihre wirtschaftliche bzw. 15 Prozent ihre Wohnsituation an. Bereits 5 Prozent der Befragten haben sich ein Auto mit batterieelektrischem, Hybrid- oder Brennstoffzellenantrieb angeschafft. Von diesen Haushalten verfügen mehr als zwei Drittel (67 %) über mindestens ein weiteres Auto mit Verbrennungsmotor.

Unabhängig davon, ob die Befragten planen, ein Elektroauto zu kaufen, werden diverse Gründe genannt, die gegen eine Anschaffung sprechen. Generell wollen sich 13 Prozent der Menschen ohnehin kein Auto mehr anschaffen. Beinahe die Hälfte (45 %) hat Zweifel an der Umweltfreundlichkeit der Technologie, für 41 Prozent ist die Reichweite der Fahrzeuge zu gering und für mehr als ein Drittel (36 %) ist der Anschaffungspreis zu hoch. Weiterhin werden die unzureichende Anzahl der Ladestationen (29 %), unausgereifte Technologie (19 %), zu lange Ladezeiten (18 %) und keine Lademöglichkeiten am Wohnort (17 %) als Anschaffungshindernisse genannt. Selten genannte Kritikpunkte sind Sicherheitsbedenken (3 %), ungeeignete Fahrzeugmodelle (3 %) und zu lange Wartezeiten beim Kauf (1 %).



Unter welchen Umständen könnten Sie sich vorstellen, Ihr Auto für Ihre Wege im Alltag seltener zu nutzen? Bitte wählen Sie maximal 3 Gründe aus.



Basis: 2021: n = 6.308 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent
Hinweis: Diese Frage wurde ausschließlich Autofahrerinnen und Autofahrern gestellt.

19. Lebensqualität und Verkehr – das Angebot klimafreundlicher Mobilitätsalternativen ist verbesserungswürdig

Allgemein herrscht eine hohe Zufriedenheit mit der Lebensqualität am Wohnort. Einige Auswirkungen des Verkehrs auf die Umwelt werden jedoch als belastend wahrgenommen. Mit der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und klimafreundlichen Verkehrsangeboten ist weniger als die Hälfte zufrieden.

Der überwiegende Teil der Bürgerinnen und Bürger (69 %) ist mit der Lebensqualität in seiner Region zufrieden. Bei der Bewertung lassen sich regionale Unterschiede feststellen: Die Lebensqualität wird von der Bevölkerung in Hessen, Baden-Württemberg und Bayern am höchsten eingeschätzt, in Brandenburg, Berlin und Bremen am niedrigsten.

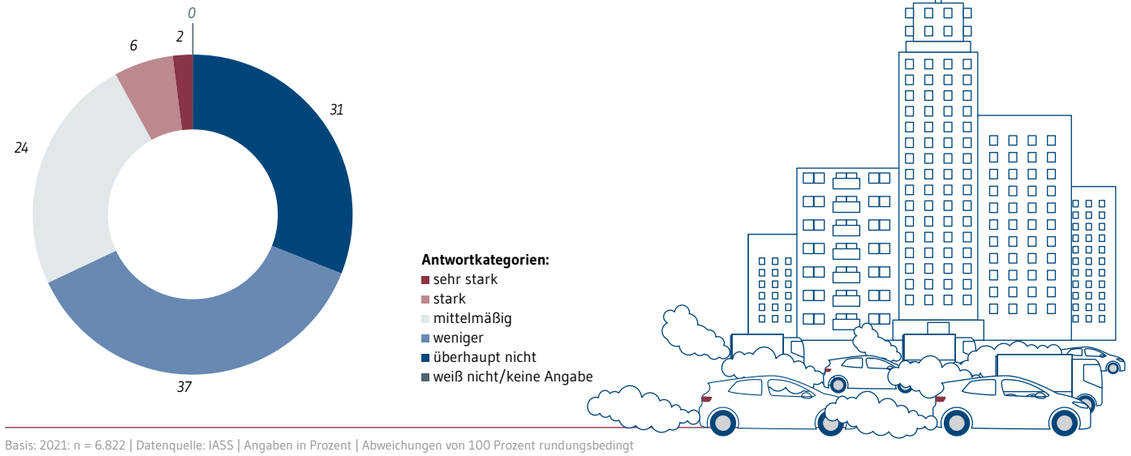
Die persönliche Lebensqualität und Gesundheit sehen die meisten (68 %) durch den Verkehr in ihrer Wohnumgebung wenig bis gar nicht beeinträchtigt. Fast ein Drittel der Befragten (32 %) empfindet einen mittelmäßigen bis stark negativen Einfluss des Verkehrs. Besonders hoch wird die Beeinträchtigung von Großstädtern wahrgenommen. Die meisten der betroffenen Personen (42 %) nehmen den verkehrsbedingten Lärm als besonders belastend wahr. Etwa jeweils ein Fünftel fühlt sich durch den vom Autoverkehr eingenommenen Raum und die verkehrsbedingte Luftverschmutzung beeinträchtigt. Nahezu jede(r) Zehnte sieht sich durch verkehrsbedingte Sicherheitsrisiken und Staus in seiner Lebensqualität und Gesundheit belastet.

Vom Verkehrslärm fühlen sich überwiegend Bewohnerinnen und Bewohner von Dörfern und Kleinstädten und Personen mittleren Alters von 40 bis 49 Jahren gestört. Der vom Verkehr eingenommene Raum wird vor allem von Großstädtern und jüngeren Menschen (bis 29 Jahre) als unangenehm empfunden. Es sind mehrheitlich ältere Menschen über 60 Jahre und in Großstädten Lebende, die die verkehrsbedingte Luftverschmutzung als besondere Belastung nennen. Das Sicherheitsrisiko wird überwiegend von Dorfbewohnerinnen und -bewohnern und Befragten in der Altersgruppe der 30- bis 39-Jährigen als kritischer Aspekt gesehen. Verkehrsstaus beeinträchtigen am häufigsten Menschen in Vororten und insbesondere ältere Personen in der Gruppe der 50- bis 59-Jährigen.

Die Lebensqualität in Städten und Gemeinden hängt auch von der Qualität und Verfügbarkeit umweltfreundlicher Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote ab. Öffentlicher Personennahverkehr ist am Wohnort und auf den Wegen des Alltags bei dem Großteil (87 %), Fahrradinfrastruktur wie zum Beispiel Fahrradwege bei 80 Prozent und Carsharingangebote sind bei rund einem Drittel (34 %) der Befragten verfügbar.

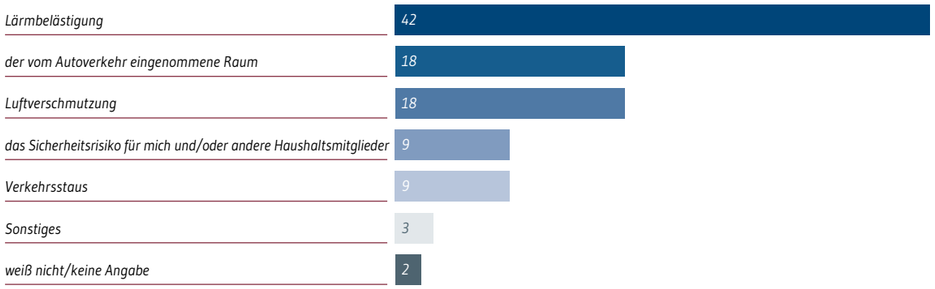
Fragt man die Personen zu der Qualität der vorhandenen Infrastruktur, geben 39 Prozent der Befragten an, dass sie mit dem öffentlichen Personennahverkehr zufrieden sind. 34 Prozent sind mit der bestehenden Fahrradinfrastruktur vor Ort (sehr) zufrieden, 35 Prozent bzw. 30 Prozent sind (sehr) unzufrieden, die Übrigen (23 % bzw. 29 %) sind unentschlossen. Jede(r) Fünfte (20 %) bewertet die verfügbaren Carsharingangebote am Wohnort zufriedenstellend, 17 Prozent sind damit nicht zufrieden, 23 Prozent sind unentschlossen. Erwartungsgemäß ist die Unzufriedenheit mit den bestehenden Nahverkehrs- und Carsharingangeboten in dünn besiedelten Gegenden besonders hoch. Bei der Bewertung der bestehenden Fahrradinfrastruktur gibt es keine bedeutsamen Unterschiede zwischen der Stadt- und Landbevölkerung.

Wie stark fühlen Sie sich durch den Verkehr in Ihrer Wohnumgebung in Ihrer Lebensqualität/Gesundheit beeinträchtigt?



Basis: 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

Welchen der folgenden Aspekte empfinden Sie dabei als besonders belastend? Bitte wählen Sie die Antwort aus, die am ehesten auf Sie zutrifft.



Basis: 2021: n = 2.177 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent
Hinweis: Diese Frage wurde ausschließlich Personen gestellt, die sich in ihrer Lebensqualität/Gesundheit durch den Verkehr in ihrer Wohnumgebung beeinträchtigt fühlen.

20. Kommunen in der Verkehrswende – Sorge um Konflikte und der Wunsch nach mehr Partizipation

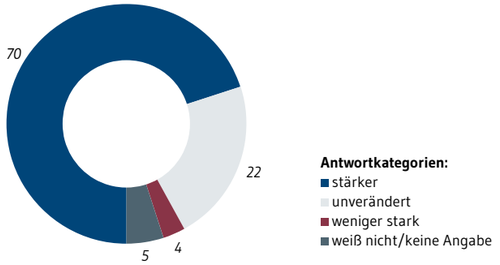
Bei den Planungen und Entscheidungen über die Umsetzung der Verkehrswende nehmen die Städte und Gemeinden eine bedeutsame Rolle ein. Für die erfolgreiche Gestaltung des Transformationsprozesses und die Stärkung des sozialen Zusammenhalts vor Ort werden Beteiligungsmöglichkeiten als relevant erachtet. Konkrete Überlegungen hinsichtlich der gewünschten Rolle der eigenen Kommune im Zuge der Verkehrswende können helfen, die bevorstehenden Veränderungen zu erleichtern und das gemeinschaftliche Engagement zu stärken.

Mit Blick auf die nationale Ebene befürchten 42 Prozent der Befragten, dass die Verkehrswende zu einer stärkeren sozialen Spaltung in Deutschland führen wird (siehe Kapitel 13). Auf lokaler Ebene sind derartige Bedenken noch stärker ausgeprägt. So macht sich mehr als die Hälfte der Befragten (55 %) Sorgen, dass es bei der Umgestaltung des Verkehrssystems den jeweiligen Kommunen nicht gelingt, die unterschiedlichen Interessen der Bürgerinnen und Bürger zu vereinen. Die Bedenken sind in Ost- und in Westdeutschland gleichermaßen ausgeprägt. Dennoch zeigen sich regionale Unterschiede: Am häufigsten werden derartige Befürchtungen von Berlinerinnen und Berlinern geäußert und unter den Menschen in Mecklenburg-Vorpommern ist der Anteil am geringsten. Gleichzeitig überwiegt unter den Befragten die Zuversicht (44 %), dass die Probleme im Kontext der Energie- und Verkehrswende gemeinsam gelöst werden können (siehe Kapitel 10).

Die große Mehrheit der Bevölkerung (70 %) ist sich darin einig, dass die Bürgerinnen und Bürger an den Entscheidungen über die Gestaltung der Verkehrswende in ihrer Stadt oder Gemeinde stärker beteiligt werden sollten. Etwas mehr als ein Fünftel (22 %) ist der Meinung, dass die bestehenden Beteiligungsmöglichkeiten ausreichend sind. Der Wunsch nach mehr Mitsprache wird häufiger von Personen mit niedrigem Einkommen und von Anhängerinnen und Anhängern der AfD genannt. Besonders hoch ist der Ruf nach mehr Beteiligung in Sachsen, am geringsten in Bayern und Baden-Württemberg. Zwischen Stadt- und Landbevölkerung zeigen sich keine Unterschiede.

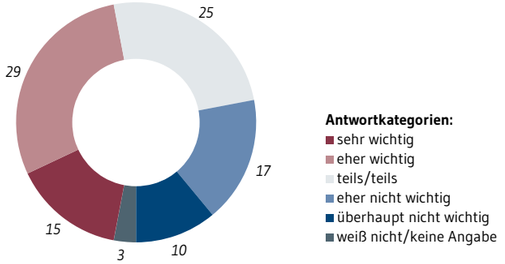
Annähernd die Hälfte der Bevölkerung (47 %) vertritt die Meinung, dass Deutschland eine internationale Vorreiterrolle in der Verkehrswende einnehmen sollte (siehe Kapitel 13). Auf lokaler Ebene findet es ein ähnlich großer Anteil (44 %) eher oder sehr wichtig, dass die eigene Gemeinde eine Vorreiterrolle in Bezug auf umweltfreundlichen Verkehr einnimmt. Jede(r) Vierte (25 %) ist unentschlossen und 27 Prozent halten diesen Aspekt für eher nicht oder überhaupt nicht wichtig. Die Personen, die eine Vorreiterrolle der eigenen Kommune für sehr wichtig halten, sind überwiegend Großstädter, jüngere Menschen (bis 29 Jahre) und Personen über 60 Jahre. Es sind vor allem Menschen, die häufiger den öffentlichen Nahverkehr anstelle des Autos nutzen, und Personen mit überdurchschnittlichem Haushaltseinkommen.

Sollten Ihrer Meinung nach die Bürgerinnen und Bürger an Entscheidungen über die Gestaltung der Verkehrswende in Ihrer Stadt/Gemeinde generell weniger stark oder stärker beteiligt werden?



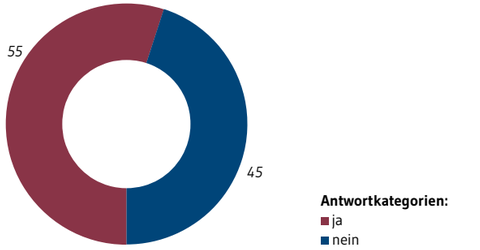
Basis: 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

Wie wichtig ist es für Sie, dass Ihre Stadt/Gemeinde eine Vorreiterrolle in Bezug auf umweltfreundlichen Verkehr einnimmt?

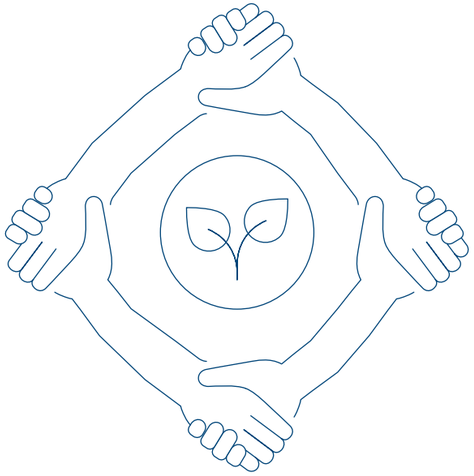


Basis: 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

Machen Sie sich Sorgen, dass es bei der Umgestaltung des Verkehrssystems Ihrer Kommune nicht gelingt, die unterschiedlichen Interessen der Bürgerinnen und Bürger zu vereinen?



Basis: 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt



21. Wirtschaftliche Auswirkungen der Verkehrswende – Bedenken und Sorgen über die steigenden Mobilitätskosten

Durch die Verkehrswende verändern sich neben der Art der Fortbewegung auch die mit bestimmten Mobilitätsformen einhergehenden Kosten. Zudem entstehen durch neue Technologien und Servicedienstleistungen in diesem Bereich neue Arbeitsplätze, während andere verloren gehen. Die aktuellen und erwarteten Belastungen in Folge steigender Mobilitätskosten werden vor allem von Haushalten mit niedrigem Einkommen mit Sorge betrachtet. Die wahrgenommenen Chancen und Risiken für die eigene Beschäftigung halten sich die Waage.

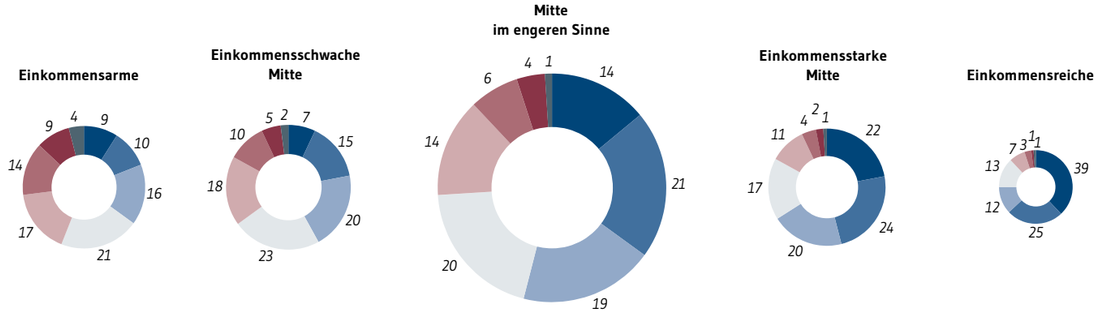
Die heutigen Mobilitätskosten stellen für die Mehrzahl der Bürgerinnen und Bürger (51 %) keine Belastung dar. Jede(r) vierte (25 %) Haushalt gibt jedoch an, dass Zahlungen, beispielsweise für Kraftstoffe oder Fahrscheine, als belastend wahrgenommen werden. In der differenzierten Betrachtung unterschiedlicher Einkommensgruppen zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen einkommensarmen und einkommensreichen Haushalten. Während in der untersten Einkommensgruppe der Anteil der belasteten Haushalte bei 40 Prozent liegt, sinkt er bei mittlerem Haushaltseinkommen auf 24 Prozent und in der obersten Einkommensklasse auf 10 Prozent.

Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Frage nach der Sorge, dass die künftigen Mobilitätskosten für den Haushalt zu hoch werden könnten. 39 Prozent der Bevölkerung sind eher nicht oder überhaupt nicht besorgt, mehr als ein Drittel (34 %) sieht jedoch die aufkommenden Kosten eher oder sehr kritisch. Im Vergleich der Einkommensgruppen lassen sich erneut deutliche Unterschiede zwischen finanziell schlechter gestellten und wohlhabenden Menschen erkennen. In der untersten Einkommensgruppe liegt der Anteil der besorgten Bürgerinnen und Bürger bei mehr als der Hälfte (51 %), bei Haushalten mit mittlerem Einkommen bei etwas weniger als einem Drittel (30 %) und unter Menschen der höchsten Einkommensgruppe bei 14 Prozent.

Steigende Energie- und Mobilitätskosten können dazu führen, dass Haushalte in anderen Lebensbereichen Einsparungen vornehmen müssen. Lediglich ein Drittel (34 %) der Befragten gibt an, dass sie in Folge dieser Kostenbelastungen im Alltag auf nichts verzichten müssen. Von dem Großteil der Bevölkerung wird jedoch in verschiedenen Lebensbereichen die Notwendigkeit für Einsparungen berichtet: Reisen und Urlaub (28 %), Stromverbrauch und Beheizung von Wohnräumen (24 %), Freizeit-, Unterhaltungs- und kulturelle Aktivitäten (22 %), Kauf von Einrichtungsgegenständen und Haushaltsgeräten (16 %), Alltagsmobilität (14 %), Bekleidungsbereich (13 %), Lebensmittelbereich (7 %) und in anderen Bereichen (18 %).

Die Mobilitätsbranche ist für den deutschen Arbeitsmarkt von großer Bedeutung. Jede(r) Zwanzigste (5%) gibt an, im Verkehrs-/Mobilitätsbereich beschäftigt zu sein. Weitere 3 Prozent haben in ihrem Beruf mit Themen der Verkehrswende zu tun. Perspektivisch stellen für 4 Prozent der Menschen Arbeitsplätze im Bereich umweltfreundlicher Mobilität eine interessante berufliche Option dar. Mit Blick auf die möglichen beruflichen Auswirkungen der Verkehrs- und Energiewende gibt ein Anteil von 5 Prozent der Deutschen an, Angst um den eigenen Arbeitsplatz zu haben. Relativ viele Personen (20 %) sind in der Sache unsicher oder machen keine Angabe. Wenig überraschend sind die Sorgen unter Beschäftigten der Automobilwirtschaft sowie Personen ohne Berufsabschluss, mit gewerblicher Lehre sowie Meister- oder Technikerfachabschluss am höchsten.

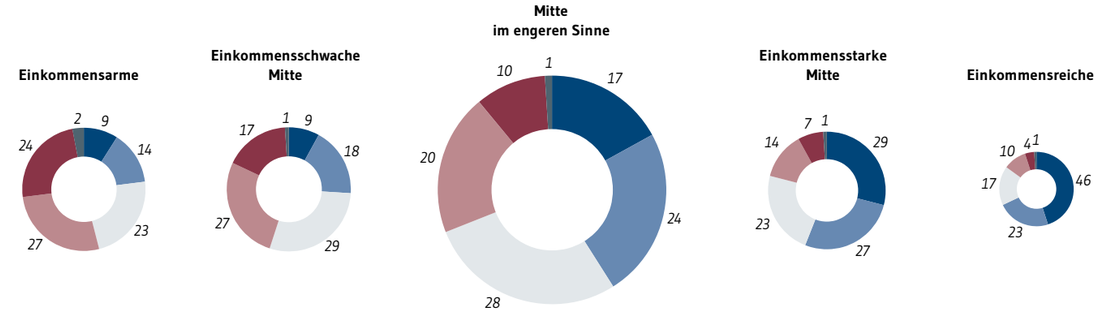
Stellen die Mobilitätskosten für Ihren Haushalt eine Belastung dar?



Antwortkategorien:
■ überhaupt keine finanzielle Belastung (1) ■ (2) ■ (3) ■ (4) ■ (5) ■ (6) ■ sehr hohe finanzielle Belastung (7) ■ weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2021: n = 5.965 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

Wie besorgt sind Sie, falls überhaupt, dass künftig die alltäglichen Mobilitätskosten für Ihren Haushalt zu hoch werden könnten?



Antwortkategorien:
■ überhaupt nicht besorgt (1) ■ (2) ■ (3) ■ (4) ■ sehr besorgt (5) ■ weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2021: n = 5.965 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

Fazit für die Energiewende

Insgesamt setzt sich das Bild der vergangenen Befragungswellen fort: Die Mehrheit der deutschen Bevölkerung steht hinter dem Projekt der Energiewende und teilt die angestrebten Ziele. Den Wandel zu vollziehen, verstehen die Deutschen als eine Aufgabe, bei der allen Bürgerinnen und Bürgern Verantwortung zukommt. Dies sind positive Erkenntnisse für die Politik. Jedoch werden die Umsetzung und die Fortschritte des Transformationsprozesses weitestgehend kritisch bewertet. Geschwindigkeit, Kosten und fehlende Bürgernähe stehen im Fokus der Kritik. Als größte Herausforderung wird neben dem zu langsamen Vorankommen und zu hohen finanziellen Belastungen der schleppende Ausbau der Infrastruktur genannt. Die Bürokratie als ordnungspolitischer Rahmen wird an dieser Stelle als ein Hindernis für ein zügiges Vorankommen angeführt. Auf Ebene der politischen Akteure werden häufig Uneinigkeit und widersprüchlich anmutende Entscheidungen als Probleme angesehen. Damit es nicht zu Akzeptanzproblemen in der Bevölkerung kommt, besteht dringender politischer Handlungsbedarf.

Die deutschen Bürgerinnen und Bürger teilen vielfach die Erwartung, dass zum Voranbringen der Energiewende weitere Maßnahmen und ein Umsteuern notwendig sind. Etwa wünscht sich weit mehr als die Hälfte der Befragten, dass klimaschädliche Unternehmen stärker in die Verantwortung genommen und klimafreundliche Verhaltensweisen in der Bevölkerung gefördert werden. Über ein Drittel erwartet von der Regierung, dass bei der Bildung ein größerer Wert auf Klima- und Umweltthemen gelegt wird sowie auch im privaten Bereich umweltverschmutzende Verhaltensweisen durch höhere Kosten gehemmt werden. Die vorliegenden Befunde weisen darauf hin, dass seitens der Bevölkerung vielfältige Erwartungen und Bedürfnisse bestehen und dass es Aufgabe der Politik ist, diese bei der Erarbeitung von Lösungsoptionen im Blick zu haben und Bürgerinnen und Bürger in diesen Prozess einzubinden. Die Kommunikation der Regierung bezüglich Energiewendemaßnahmen sollte sich darum bemühen, durch geeignete Informations- und Kommunikationsangebote Entscheidungen transparent und nachvollziehbar zu machen.

Für zukünftige politische Entscheidungen hinsichtlich des Ausbaus von erneuerbaren Energien ist positiv zu vermerken, dass es auf verschiedenen Ebenen eine hohe Akzeptanz in der Bevölkerung zu verzeichnen gibt. Die durchweg positiven Einstellungen gegenüber den im Rahmen der Energiewende diskutierten und vorangetriebenen Technologien weisen auf eine ausgeprägte gesellschaftliche Akzeptanz hin. Nahezu unstrittig ist die Förderung von Solarstromanlagen auf Hausdächern, die Nutzung von Wasserkraft und Erdwärme sowie der Ausbau von Windenergieanlagen auf See. Die Befürwortung von erneuerbaren Energien ist nicht nur genereller Natur. Auch zu den Erneuerbaren-Energien-Anlagen im eigenen Wohnumfeld zeigen sich überwiegend positive Einstellungen. Dies zeugt von einer ausgeprägten lokalen Akzeptanz. Für den weiteren Ausbau der Erneuerbaren in den Städten und Gemeinden der Befragten sind insbesondere eine genossenschaftliche Teilhabe sowie die Beteiligung an Planungsprozessen als Akzeptanz steigernde Faktoren anzuführen. Um Wälder, Tiere und Menschen in ihrem Wohnumfeld zu schützen, sollen neue Anlagen vornehmlich auf bereits anderweitig genutzten Flächen errichtet werden: dort, wo es wenig Natur gibt und keine Bürgerinnen und Bürger wohnen.

Eine weitere gute Nachricht für die Bewältigung der gesellschaftlichen Aufgabe Energiewende ist, dass bereits eine Mehrzahl der Bürgerinnen und Bürger an dem Transformationsprozess teilhat und bereit ist, sich zu aktiv zu engagieren. So bezieht beispielsweise bereits ein Drittel der Befragten Ökostrom und die übrigen intendieren mehrheitlich, sich in dieser Form an der Energiewende zu beteiligen. Im Einklang mit der überwiegenden Befürwortung von Erneuerbare-Energien-Anlagen steht eine verhältnismäßig hohe Bereitschaft, entsprechende Anlagen im privaten Rahmen anzuschaffen. Andere Möglichkeiten, durch eigenes Verhalten die Energiewende zu unterstützen, werden weit weniger als gangbare Optionen gewertet. So etwa die finanzielle Beteiligung an einer Erneuerbaren-Energien-Anlage vor Ort. Die lokale Wertschöpfung erweist sich an dieser Stelle als ein wichtiges Instrument zur Ermöglichung der Teilhabe der Bevölkerung. Der durch den Bau der Anlage generierte Mehrwert sollte deshalb zu einem angemessenen Grad an die Bürgerinnen und Bürger in der entsprechenden Stadt bzw. Gemeinde zurückgegeben werden.

Ein Weckruf sind die Befunde, dass zum einen nur sehr wenige Menschen bisher an Beteiligungsverfahren teilgenommen haben. Zum anderen ist bemerkenswert, dass sich viele Menschen, die während Planung und Bau einer Anlage in jenem Ort gewohnt haben, nicht über die dazugehörigen Beteiligungsangebote äußern können oder wollen. Stellt man dies dem ausgeprägten Wunsch nach mehr Beteiligung gegenüber, ergibt sich daraus Handlungsdruck. Es reicht nicht, mehr Beteiligungsmöglichkeiten anzubieten, vielmehr müssen zudem bestehende Beteiligungsverfahren attraktiver gestaltet und sichtbarer werden. Eine niedrigschwellige Beteiligung könnte beispielsweise durch die Hinzunahme digitaler Beteiligungsformate sichergestellt werden.

Auf lokaler Ebene ist der Bevölkerung in Deutschland das eigene Wohlbefinden und das der Mitbürgerinnen und Mitbürger wichtig. Die Bevölkerung ist sensibel für Fragen des sozialen Zusammenhalts im Kontext der Energiewende und sorgt sich um eventuell auftretende Konflikte. Politische Rahmenbedingungen müssen bis auf die kommunale Ebene hinunter derart gestaltet werden, dass die Sorgen der Bürgerinnen und Bürger in Bezug auf soziale Auswirkungen und Umweltbelastungen ernst genommen werden und sich idealerweise nicht bewahrheiten.

Beinahe die Hälfte der Befragten ist der Ansicht, dass die Kosten und der Nutzen der Energiewende ungerecht verteilt sind. Die Bürgerinnen und Bürger sind sich überwiegend einig, dass sie diesbezügliche Ungerechtigkeiten vor allem zwischen Unternehmen bzw. Industrie und Privatpersonen wahrnehmen. Dies entspricht auch der stärkeren Forderung nach mehr Regulierung im wirtschaftlichen Sektor. Trotz der überwiegend vorherrschenden Einsicht in die Notwendigkeit der Energiewende gibt es Sorgen vor negativen wirtschaftlichen Auswirkungen im Allgemeinen und Speziellen. Uneins sind sich die Bürgerinnen und Bürger darin, ob die Energiewende die Arbeitsmarktsituation in Deutschland verbessern oder verschlechtern wird. Viele Personen sorgen sich darüber, inwieweit energiebezogene Kosten weiter steigen werden und ob dies zu Verzicht in anderen Lebensbereichen führen wird. Diese Sorgen sind am unteren Ende der Einkommensverteilung nochmals ausgeprägter. Auf dem Weg zu einer nachhaltigen Energieversorgung geht es also darum, Konflikte zwischen Umwelt- und Klimaschutz einerseits und finanziellen Belastungen andererseits so weit wie möglich zu vermeiden. Es ist Aufgabe der Regierung, einen gesetzlichen Rahmen zu schaffen, der sozial Schwächere schützt und Verursacher stärker in die Verantwortung nimmt.

Fazit für die Verkehrswende

Bei der Transformation des Verkehrssystems hin zu einer umwelt- und klimafreundlichen Mobilität geht es nicht nur um einen technologischen Wandel. Die Verkehrswende ist vielmehr eine gesamtgesellschaftliche Aufgabe, deren Gelingen durch eine faire Verteilung von Nutzen und Lasten, das Vertrauen in die handelnden Akteure, eine aktive Beteiligung, Verhaltensänderungen der Menschen und letztlich durch die breite gesellschaftliche Akzeptanz bestimmt wird.

In weiten Teilen der deutschen Bevölkerung ist die Einsicht für die Notwendigkeit der Umgestaltung des Verkehrssystems im Sinne des Klimaschutzes vorhanden. Die Mehrheit steht diesem komplexen Unterfangen positiv gegenüber und ist bereit, einen aktiven Beitrag zu leisten. Die öffentliche Akzeptanz der Verkehrswende verdeutlicht sich zudem in der breiten Befürwortung der damit verbundenen politischen Ziele: Verkehrsvermeidung und -verlagerung sowie Umstellung auf alternative Antriebe. Allerdings ist ein Großteil der Bürgerinnen und Bürger mit den bisherigen Fortschritten der Verkehrswende unzufrieden und wünscht sich ein entschiedeneres Vorgehen der Politik, um den Wandel schneller voranzubringen.

Dass dieser Prozess kein Selbstläufer ist und mit bedeutsamen Herausforderungen verbunden ist, wird von den Bürgerinnen und Bürgern anerkannt. Als zentrale Probleme werden dabei der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur, die mit der Umgestaltung des Verkehrs verbundene Kostensteigerung und eine ausreichende Verfügbarkeit klimaschonender Verkehrsmittel gesehen. Auch an anderer Stelle zeigen die Befunde, dass die Bereitschaft zum Umstieg vom Auto auf umweltfreundlichere Verkehrsmittel wesentlich von der Attraktivität der Alternativen beeinflusst wird. Die Befragten erwarten von der Politik ein konsistentes und unbürokratisches Vorgehen beim Ausbau und der Förderung öffentlicher Verkehrsmittel, des Radverkehrs sowie weiterer emissionsarmer Fortbewegungsformen. Dabei vertrauen sie insbesondere den Gemeinde- und Stadtverwaltungen sowie den regionalen Regierungen, dass sie geeignete Lösungen erarbeiten und entsprechende Schritte zu deren Umsetzung unternehmen.

Ungeachtet der Tatsache, dass die Abkehr vom eigenen Auto (mit Verbrennungsmotor) noch nicht in Sicht ist, werden von der Mehrheit der Befragten verschiedene ordnungsrechtliche und fiskalpolitische Instrumente akzeptiert, die darauf abzielen, den motorisierten Individualverkehr unattraktiver zu machen. Die hohen Zustimmungswerte beziehen sich unter anderem auf die Verschärfung der CO2-Grenzwerte für Benzin- und Diesel-PKW, eine Reform der Kfz-Steuer in Richtung eines Bonus-Malus-Systems, die Abschaffung der steuerlichen Bevorteilung von Dieselkraftstoff und ein Tempolimit auf Autobahnen von 120 km/h. Anders sieht es bei Maßnahmen wie der durch die CO2-Steuer bedingten Erhöhung der Kraftstoffpreise, einer flächendeckenden PKW-Maut oder einem Zulassungsverbot für Neuwagen mit Verbrennungsmotoren ab 2030 aus. Diese Instrumente werden von den meisten Befragten abgelehnt. Die Antwortunterschiede zwischen Stadt- und Landbevölkerung, Familien mit Kindern und Alleinstehenden und unterschiedlichen Einkommensgruppen verdeutlichen, dass bei der Ausgestaltung der Maßnahmen die jeweiligen Bedürfnisse verschiedener Bevölkerungsgruppen berücksichtigt werden müssen, um soziale Schieflagen und Mobilitätseinschränkungen zu vermeiden.

Dieser Aspekt betrifft auch einen der zentralen Handlungsansätze der Verkehrswende: den Umstieg auf emissionsfreie Fahrzeuge. Während dieser Ansatz vom Großteil der Befragten grundsätzlich befürwortet wird, besteht in Teilen der Bevölkerung deutliche Skepsis hinsichtlich konkreter Fördermaßnahmen und der Umweltbilanz von Elektrofahrzeugen. Für zwei von fünf der befragten Personen kommt der Kauf eines Elektroautos vorerst nicht in Frage – meist aus wirtschaftlichen Gründen. Das erklärt auch die ambivalente Haltung gegenüber der Kaufprämie von Elektrofahrzeugen in der Bevölkerung. Von dieser Maßnahme profitieren vornehmlich Haushalte mit hohem Einkommen, während Haushalte mit niedrigem Einkommen damit keinen unmittelbaren Nutzen verbinden können. Mehrheitliche Zustimmung erfährt hingegen der Ausbau der öffentlichen und privaten Ladeinfrastruktur. Die wahrgenommenen sozialen Ungleichheiten beim Zugang zu Elektromobilität, Unsicherheiten hinsichtlich der Klimafreundlichkeit sowie die Reichweitenangst sind Hemmnisse, die einer breiteren Akzeptanz und Teilhabe momentan noch im Weg stehen. Die Politik ist daher aufgefordert, durch gezielte Förderprogramme die Anschaffung von Elektrofahrzeugen für Pendler mit niedrigem Einkommen zu erleichtern und durch entsprechende Standards bei Batteriespeichern und beim Batterierecycling dazu beizutragen, die Umweltbilanz zu verbessern.

Die Bürgerinnen und Bürger erwarten von der Verkehrswende einen Zugewinn an Lebensqualität. Dies betrifft vor allem eine Reduktion der wahrgenommenen Umweltbelastungen wie Lärm, vom Verkehr eingenommener Raum, Luftverschmutzung und das vom derzeitigen Verkehrssystem ausgehende Sicherheitsrisiko. Die verkehrsbedingten Belastungen sind in der Bevölkerung je nach Wohnort, Alter und Einkommen der Befragten ungleich verteilt. Ein wichtiger Schritt, um die Lebensqualität der betroffenen Menschen in ihrer Wohnumgebung zu verbessern, ist die verbesserte Verfügbarkeit und Qualität umweltfreundlicher Mobilitätsformen. Der Großteil ist mit den verfügbaren Angeboten und der Qualität des öffentlichen Nahverkehrs, der Fahrradinfrastruktur und von Carsharingdiensten nicht zufrieden und sieht an dieser Stelle noch deutlichen Handlungsbedarf.

Neben dem Ausbau klimafreundlicher Verkehrsinfrastruktur sorgen kompaktere Siedlungsstrukturen und kürzere Wege für die Vermeidung von Verkehr. Die zukünftige Gestaltung von Städten und Gemeinden setzt die Verständigung über Konzepte und Leitbilder voraus, an der die Bürgerinnen und Bürger stärker beteiligt werden wollen. Ein großer Anteil der Befragten hat den Anspruch, dass die eigene Stadt oder Gemeinde eine Vorreiterrolle in der Verkehrswende einnimmt. Dabei stehen die Kommunen vor der Herausforderung, ein neues Selbstverständnis zu entwickeln, das einerseits dem Bedürfnis nach Erhalt von Landschaft und Natur sowie andererseits den ökonomischen Interessen der Bevölkerung gerecht wird. Die Mehrheit der Befragten hat jedoch Sorgen, dass es nicht gelingen wird, die widersprüchlichen Interessen in der eigenen Kommune zusammenzuführen, und dass dies den sozialen Zusammenhalt vor Ort gefährdet. Wenn deutlich wird, dass der Transformationsprozess die Lebensqualität und den Wohlstand der Bewohnerinnen und Bewohner verbessert, und wenn eine positive Identifikation mit den Vorhaben ermöglicht wird, ist mit einer höheren lokalen Akzeptanz zu rechnen.

Die wirtschaftlichen und finanziellen Auswirkungen nehmen in diesem Zusammenhang eine wesentliche Bedeutung ein. Die meisten Befragten sind nicht der Ansicht, dass die Verkehrswende dem Wirtschaftsstandort Deutschland insgesamt schaden oder dadurch der eigene Arbeitsplatz gefährdet wird. Die Mehrheit erachtet es jedoch als wichtig, dass durch den Wandel neue Arbeitsplätze in der Region geschaffen werden. Gleichzeitig zeigen die Vorbehalte gegen Maßnahmen, die die Alltagsmobilität verteuern, dass es den Menschen wichtig ist, dass die Politik ein Augenmerk auf bezahlbare Mobilität für alle hat. Menschen mit niedrigem Einkommen fühlen sich bereits von den derzeitigen Mobilitätskosten überdurchschnittlich hoch belastet und haben Sorgen, zukünftig keinen Zugang zu erschwinglicher Mobilität zu haben. In diesem Sinne ist die Politik gefordert, sozial gerechte und ökologisch wirksame Lösungen für die Umsetzung und Ausgestaltung der Verkehrswende zu finden.

Methodik

Das Soziale Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende ist eine Längsschnittstudie, die in einjährigem Abstand über einen Zeitraum von drei Jahren erfolgen wird. 2021 wurde sie als Onlineerhebung von Forsa (forsa.omninet) durchgeführt. Bei forsa.omninet handelt es sich um ein für die deutsche Bevölkerung repräsentatives Panel mit derzeit rund 75.000 Personen. Die Rekrutierung der Panelteilnehmerinnen und -teilnehmer erfolgt offline, das heißt per Telefon, über ein mehrstufiges Zufallsverfahren (ADM-Telefonstichproben-System). Im forsa.omninet-Panel sind sowohl Internetnutzerinnen und -nutzer als auch Personen ohne Internetzugang vertreten.

Die Auswahl der Befragten der vorliegenden Studie wurde nach dem Zufallsprinzip aus dem gesamten forsa.omninet-Panel vorgenommen. Die Stichprobe entspricht den Anforderungen an Repräsentativität. Als Grundgesamtheit gelten alle in Privathaushalten lebenden deutschsprachigen Personen ab 18 Jahren in der Bundesrepublik Deutschland. Die Tabelle rechts zeigt die Verteilung der soziodemographischen Merkmale in der Stichprobe und in der Grundgesamtheit.

Die Erhebung erfolgte im Zeitraum vom 18. März bis 12. April 2021. Die Nettostichprobe umfasst 6.822 Personen (Bruttostichprobe: 13.000; Abbruch: 1.029 Personen). Den Befragungen liegt ein standardisierter Fragebogen mit einer durchschnittlichen Interviewdauer von ca. 30 Minuten zugrunde. Das Befragungsinstrument wurde auf Basis des früheren Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers sowie qualitativer Vorarbeiten (Mixed-Method-Ansatz) entwickelt. Die Tauglichkeit des Fragebogens wurde mithilfe kognitiver Interviews sowie eines quantitativen Pretests vor der Haupterhebung überprüft.

In den vorangegangenen Kapiteln wurden an einigen Stellen bivariate Zusammenhänge dargestellt. Dies erfolgte, wenn die Zusammenhänge besonders ausgeprägt oder von Relevanz für Fragen praktischer Politik sind. Die Prüfung der Ergebnisse auf statistische Signifikanz wurde mittels Chi-Quadrat-Test oder einfaktorieller Varianzanalyse vorgenommen.

Verteilung soziodemographischer Merkmale in der Stichprobe bzw. Grundgesamtheit

Variable	Merkmalsausprägungen	Stichprobe (%)	Grundgesamtheit (%)
Geschlecht [1]	Mann	51,1	48,9
	Frau	48,8	51,1
Alter [2]	18 – 29 Jahre	9,3	13,6
	30 – 39 Jahre	11,6	13,0
	40 – 49 Jahre	17,6	12,2
	50 – 59 Jahre	21,4	16,2
	60+ Jahre	40,0	28,5
Einkommen [3]	Einkommensarme	14,3	20,4
	Einkommensschwache Mitte	16,0	16,8
	Mitte im engeren Sinne	51,2	36,5
	Einkommensstarke Mitte	13,5	21,1
	Einkommensreiche	5,1	5,4
Wohnform [4]	Miete	38,3	56,0
	Eigentum	61,7	44,0
Ost/West [5]	Ost	16,2	15,3
	West (mit Gesamt-Berlin)	83,8	84,7
Bildung [6]	Kein Abschluss	0,3	4,0
	Haupt-/Volksschulabschluss	20,0	28,6
	Realschulabschluss	38,5	30,0
	Fachhochschulreife/Allgemeine Hochschulreife	38,1	33,5

Fußnoten

(1) Statistisches Bundesamt (2019): Bevölkerung: Bundesländer, Stichtag, Geschlecht, Altersjahre. 12411-0013. https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?operation=table&code=12411-0013&bypass=true&levelindex=1&levelid=1616060229272#abreadcrumb. Letzter Zugriff: 14.06.2021.

(2) Statistisches Bundesamt (2019): Bevölkerung: Deutschland, Stichtag, Altersjahre. 12411-0005. https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?operation=table&code=12411-0005&bypass=true&levelindex=0&levelid=1623416612664#abreadcrumb. Letzter Zugriff: 14.06.2021.

(3) Eigene Berechnung auf Grundlage folgender Daten für die Grundgesamtheit: Sozio-oekonomisches Panel (SOEP) (2019): Version 35, Daten der Jahre 1984–2018 (SOEP-Core v35). DOI: 10.5684/soep-core.v35. Die in dieser Studie verwendeten Einkommenskategorien wurden auf Basis folgender Veröffentlichung gebildet. Niehues, J. (2017): Die Mittelschicht in Deutschland. Vielschichtig und stabil. IW-Trends - Vierteljahreszeitschrift zur empirischen Wirtschaftsforschung. 44 (1): 3–20.

(4) Statistisches Bundesamt (2018): Art der Nutzung der Wohneinheit von Haushalten. https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Wohnen/Tabellen/haushaltsstruktur-deutschland-nutzung-wohneinheit.html. Letzter Zugriff: 14.06.2021. Anmerkung: Wohngemeinschaften sowie Dienst- und Werkswohnungen wurden der Kategorie „Miete“ zugeteilt.

(5) Statistisches Bundesamt (2019): Bevölkerung: Bundesländer, Stichtag, Geschlecht, Altersjahre. 12411-0013. https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?operation=table&code=12411-0013&bypass=true&levelindex=1&levelid=1616067485038#abreadcrumb. Letzter Zugriff: 14.06.2021.

(6) Statistisches Bundesamt (2019): Deutschland, Jahre, Geschlecht, Altersgruppen, Allgemeine Schulausbildung. 12211-0040. https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?operation=tablecode=12211-0040&bypass=true&levelindex=1&levelid=1617262409915#abreadcrumb. Letzter Zugriff: 14.06.2021. Anmerkung: Die Daten des Statistischen Bundesamts beziehen sich auf Personen ab 20 Jahren. Die Kategorien „anderer Schulabschluss“, „aktueller Besuch einer Schule“ und „keine Angabe“ wurden in der obigen Tabelle nicht dargestellt.

Dimensionen und Indikatoren des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers

- erwartete Umwelt-auswirkungen
- erwartete wirtschaftliche Auswirkungen
- Vertrauen
- Mitsprache & Beteiligungs-möglichkeiten
- Allgemeine Einstellungen & Bewertungen
- Umweltqualität
- Fairness
- Normen & Werte
- Wahrnehmung & Bewertung lokaler Beteiligungsprozesse
- Sozio-politische Akzeptanz
- Gesundheit
- Ressourcen-zugang
- Ortsverbundenheit & soziale Identität
- aktive & gewünschte Beteiligung
- Lokale Akzeptanz
- Zufriedenheit & Wohlbefinden
- aktuelle wirtschaftliche Situation
- sozialer Zusammenhalt & Konflikte
- politische Selbstwirksamkeit
- Verhaltens-akzeptanz

Der rote Faden durch die Energiewende: Das Kopernikus-Projekt Ariadne führt durch einen gemeinsamen Lernprozess mit Politik, Wirtschaft und Gesellschaft, um Optionen zur Gestaltung der Energiewende zu erforschen und politischen Entscheidern wichtiges Orientierungswissen auf dem Weg zu einem klimaneutralen Deutschland bereitzustellen.

Folgen Sie dem Ariadnefaden:

@AriadneProjekt

ariadneprojekt.de

Mehr zu den Kopernikus-Projekten des BMBF auf kopernikus-projekte.de

Wer ist Ariadne? In der griechischen Mythologie gelang Theseus durch den Faden der Ariadne die sichere Navigation durch das Labyrinth des Minotaurus. Dies ist die Leitidee für das Energiewende-Projekt Ariadne im Konsortium von mehr als 25 wissenschaftlichen Partnern.

Wir sind Ariadne:
adelphi | Brandenburgische Technische Universität Cottbus – Senftenberg (BTU) | Deutsche Energie-Agentur (dena) | Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung (DIW) | Deutsches Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) | Ecologic Institute | Fraunhofer Cluster of Excellence Integrated Energy Systems (CINES) | Guidehouse Germany | Helmholtz-Zentrum Hereon | Hertie School | Hochschule für Wirtschaft und Umwelt Nürtingen-Geislingen (HfWU) | ifok | Institut der deutschen Wirtschaft Köln | Institut für Klimaschutz, Energie und Mobilität | Institute For Advanced Sustainability Studies (IASS) | Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change (MCC) | Öko-Institut | Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK) | RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung | Stiftung 2° - Deutsche Unternehmer für Klimaschutz | Stiftung Umweltenergierecht | Technische Universität Darmstadt | Technische Universität München | Universität Hamburg | Universität Münster | Universität Potsdam | Universität Stuttgart – Institut für Energiewirtschaft und Rationelle Energieanwendung (IER) | ZEW - Leibniz-Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung