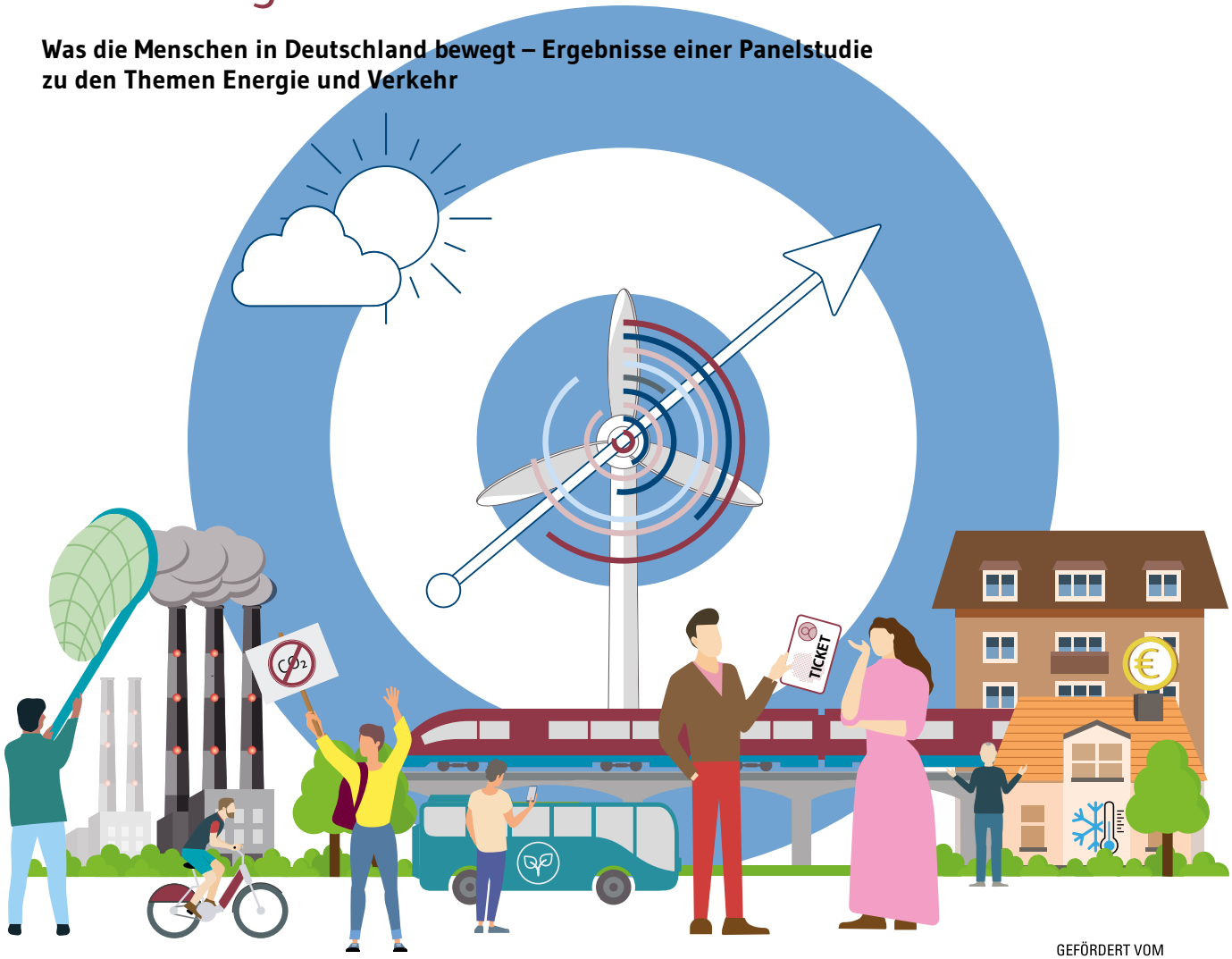
Soziales Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende 2023

Was die Menschen in Deutschland bewegt – Ergebnisse einer Panelstudie zu den Themen Energie und Verkehr



GEFÖRDERT VOM

KOPERNIKUS PROJEKTE
Ariadne
Die Zukunft unserer Energie

Bundesministerium
für Bildung
und Forschung

Impressum

Autorinnen und Autoren
Dr. Ingo Wolf
Benita Ebersbach
Jean-Henri Huttarsch

Unter Mitarbeit von
Katharina Propp und Lukas Meese

Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit – Helmholtz-Zentrum Potsdam (RIFS)

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 2023

Für weitere Informationen und die interaktive Datenvisualisierung den QR-Code scannen

Soziales Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende 2023

Was die Menschen in Deutschland bewegt – Ergebnisse einer Panelstudie zu den Themen Energie und Verkehr

Vorwort

Wie soll in Zukunft die Energie bereitgestellt werden, die Tag für Tag gebraucht wird zum Heizen, Kochen, Arbeiten, um Maschinen anzutreiben oder klimaneutral mobil unterwegs zu sein? Konsens besteht weltweit darin, dass in absehbarer Zeit die fossilen Energieträger durch CO_2-freie Energieträger ersetzt werden müssen. Aber welche sollen das sein?

Um die vielschichtigen Herausforderungen unserer Zeit wie Klimaschutz und umweltschonende Energieversorgung anzugehen und sinnvolle Lösungsansätze zu finden, sind umfangreiches Wissen und kontinuierliches Forschen notwendig. Aber die politischen und wirtschaftlichen Entscheidungsträger:innen tun sich schwer, die schon vorliegenden und empirisch bestätigten Erkenntnisse aus der Forschung in adäquates, gemeinsam getragenes politisches und wirtschaftliches Handeln zu übersetzen. Immer wieder trifft man auf das Argument, dass man die Wähler:innen nicht verprellen dürfe und man die Energie- und Verkehrswende sozialverträglich abfedern müsse, damit sie auch von der Bevölkerung akzeptiert werden könne.

In der Tat sind die Transformation der Energieversorgung und die Umgestaltung unseres Verkehrssystems in einer demokratisch verfassten Gesellschaft auf die Zustimmung, vielfach auch auf die aktive Mitwirkung der Bevölkerung angewiesen. Eine Energie- oder Verkehrswende, die nur von oben verordnet wird, hat kaum eine Chance, das ehrgeizige Ziel eines klimaneutralen Deutschlands bis 2045 zu erreichen. Wie sieht es also vor diesem Hintergrund mit der Zustimmung zu den Zielen und Maßnahmen des Klimaschutzes und der Bereitschaft zur Mitwirkung an diesen Maßnahmen in der Bevölkerung aus?

Um dieser Frage nachzugehen, führt das Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit (RIFS) seit 2017 – und seit 2021 im Rahmen des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Kopernikus-Projekts Ariadne – das Soziale Nachhaltigkeitsbarometer (SNB) durch: Gefragt werden Jahr für Jahr rund 6.500 repräsentativ ausgewählte Personen in Deutschland nach ihren Bewertungen der Energie- und Verkehrswende, nach Einschätzungen zur Wirksamkeit und Sozialverträglichkeit einzelner Maßnahmen oder Planungen und nach der Bereitschaft, selbst an Maßnahmen der Transformationsprozesse mitzuwirken. Aus dieser Langzeitstudie lassen sich inzwischen einige robuste Tendenzen ableiten, die für die Umsetzung der Energiepolitik wichtige Impulse setzen können.

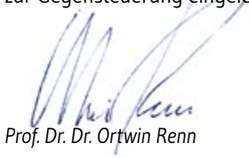
Zunächst die gute Nachricht: Über alle Jahre hinweg ist die grundlegende Zustimmung zur Energiewende bei über drei Viertel der Bevölkerung nahezu konstant geblieben. Die Deutschen wollen die klimafreundliche Umgestaltung des Energie- und Verkehrssystems und unterstützen diese aktiv. Ebenso erfreulich ist es, dass die Mehrheit der befragten Personen das eigene Verhalten an den Zielen der Energie- und Verkehrswende ausrichten wollen. Allerdings sehen viele aus strukturellen Gründen (etwa durch Mietverhältnisse) oder aus finanziellen Gründen (keine verfügbaren Geldmittel für Investitionen) wenig konkrete Möglichkeiten, diese Absicht in die Realität umzusetzen.

Entgegen des oftmals in den Medien vermittelten Bildes von massiven lokalen Widerständen gegen Infrastrukturmaßnahmen sind die meisten Menschen bereit, Windparks oder frei aufgestellte Solaranlagen in ihrer eigenen Umgebung zu tolerieren. Das gilt auch für die Standorte, in denen zurzeit solche Anlagen geplant sind. Wie stark das mediale Umfeld die Meinung der Menschen beeinflusst, zeigt sich auch darin, dass die meisten Menschen, die Windräder oder Solaranlagen in ihrer Umgebung akzeptieren oder sogar wünschen, davon überzeugt sind, dass sie eine Minderheit bilden und die Mehrheit der anderen Anwohner:innen die Planungen ablehnt. Diese verzerrte Wahrnehmung der sozialen Realität löst eine falsche Rückmeldung an die Politik aus: Vor Ort will angeblich keiner mitmachen, wenn es um die Umsetzung der Energiewende geht. Hier ist also Aufklärung über die wahren Mehrheits- und Minderheitsverhältnisse angebracht. Natürlich gibt es bei fast allen Standorten Minderheiten, die gegen die Vorhaben Sturm laufen. Auf deren Argumente sollte man auch konstruktiv eingehen. Aber im Endeffekt ist es wichtig zu wissen, dass die Mehrheit auch vor Ort dem Ausbau der erneuerbaren Energieträger zustimmt.

Ebenso erstaunlich ist die Aufgeschlossenheit der Mehrheit der Befragten für neue Maßnahmen in Richtung CO_2-Speicherung (CCS) oder CO_2-Nutzung (CCU). Die nationalen Pläne zu CCS und auch CCU wurden vor einigen Jahren politisch abgebrochen, weil man hier massive Proteste der Bevölkerung befürchtete. Die neuesten Daten aus dem SNB sprechen hier eine andere Sprache: Zwar werden CCS-Projekte nach wie vor als problematisch angesehen, wenn es um die wahrgenommenen Auswirkungen auf Umwelt und Gesundheit geht, aber lediglich jede:r Vierte lehnt die Förderung und den Ausbau der Technologie ab. Vor allem zur Transformation von Industrien, wie der Zementherstellung, sind CCS und in geringerem Ausmaß CCU durchaus Optionen für den Klimaschutz, die bei guter Planung und effektiver Kommunikation hinreichende gesellschaftliche Zustimmung erfahren könnten. Diese Entwicklung hin zu einer größeren Aufgeschlossenheit muss man aber mit Vorsicht interpretieren, weil mehr als 90 % angeben, dass sie sich mit beiden Technologien nicht genau auskennen.

Es gibt aber auch weniger gute, eher besorgniserregende Nachrichten: So sehr die breite Mehrheit der Menschen von der Notwendigkeit der Energie- und Verkehrswende überzeugt ist, so skeptisch ist sie, wenn es um deren praktische Umsetzung geht. Hier vermissen die Befragten in der Mehrheit eine klare, konsistente Linie bei der politischen Maßnahmenplanung, die sie teilweise für sozial unausgewogen und ungerecht halten. Die Wahrnehmung einer sozialen Schieflage zieht sich durch alle Bevölkerungsschichten und Einkommensklassen. Zwar sind den Befragten die vielen Ausgleichspakete und Kompensationsmaßnahmen bewusst, aber sie halten sie für wenig transparent und für weitgehend wirkungslos. Auch diejenigen, für die diese Maßnahmen gedacht sind, geben in großer Mehrheit an, dass sie von den Ausgleichsmaßnahmen noch wenig gespürt hätten.

Aus all diesen Daten lässt sich der Schluss ziehen, dass die Klimapolitik bei der Mehrheit der Menschen durchaus auf Zustimmung stoßen kann, wenn ambitionierte und hochwirksame Maßnahmen ergriffen werden. Auch der Ausbau der erneuerbaren Infrastruktur wird trotz lokaler Proteste von Minderheiten vom Gros der Bevölkerung toleriert, wenn nicht sogar unterstützt. Allerdings nimmt die Ungeduld der Menschen über die aus ihrer Sicht inkonsistente und ungerechte Umsetzung der Klimapolitik zu. Hieraus ergibt sich für die Entscheidungsträger:innen in Politik, Wirtschaft und Zivilgesellschaft die Konsequenz, neben der Effektivität von geplanten Maßnahmen auch deren Effizienz, aber vor allem auch deren Verteilungswirkungen von vornherein zu bedenken und die politischen Entscheidungen demgemäß zu modifizieren. Zur konkreten sozialverträglichen Ausgestaltung von Kompensationsmaßnahmen könnten zum Beispiel Bürgerräte helfen, einem Partizipationsformat, bei dem zufällig ausgewählte Bürger:innen gemeinsam nach Lösungen suchen. Damit könnte eine effektive Rückmeldung der Bürgerschaft an die Politik sichergestellt werden. Kurzum: Die neuen Daten des SNB sind eine Ermutigung für Politik und Gesellschaft, den Weg zur Klimaneutralität beherzt weiter zu beschreiten, aber auch ein Warnsignal, bei der Umsetzung von Maßnahmen zur Erreichung der Klimaziele mehr auf Kohärenz, Konsistenz und Nachvollziehbarkeit zu achten. Zudem sollten frühzeitig unerwünschte Nebenwirkungen identifiziert und, wo immer möglich, vermieden beziehungsweise minimiert werden. Dazu gehört auch ein funktionsfähiges Monitoring, bei dem die angestrebte Effektivität wie auch die Nebenwirkungen laufend gemessen und gegebenenfalls Maßnahmen zur Gegensteuerung eingeleitet werden.



Prof. Dr. Dr. Ortwin Renn

Das Soziale Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende

Für das Gelingen der Energie- und Verkehrswende ist es entscheidend, die sozialen Ziele der Nachhaltigkeit wie Gerechtigkeit, Teilhabe und Beteiligung sowie Sozialverträglichkeit zu berücksichtigen. Soziale Nachhaltigkeit ist als ein positives Leitbild der Transformationsprozesse auf dem Weg zur Klimaneutralität zu verstehen. Es zielt darauf ab, die Energie- und Verkehrswende an den Vorstellungen, Bedürfnissen und Wertvorstellungen der Bürger:innen 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 (SNB) die gesellschaftlichen Dimensionen dieser Transformationsprozesse untersucht. Auf Basis einer jährlich stattfindenden bevölkerungsrepräsentativen Onlinepanelbefragung von über 6.500 Personen 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 Bürger:innen ermöglicht. Die Ergebnisse sollen dazu dienen, die politische Entscheidungsfindung und Prioritätensetzung bei der Gestaltung eines klimaneutralen Deutschlands zu unterstützen.

Der Befragung liegt ein neu entwickelter Ansatz zur Messung der subjektiven Bewertung sozialer Nachhaltigkeitsaspekte in den Bereichen Energie und Verkehr zugrunde. Das Konzept umfasst fünf verschiedene Dimensionen mit jeweils vier Indikatoren, die im Folgenden beschrieben werden. Dimension **gesellschaftliche Akzeptanz**: Für das Gelingen der Energie- und Verkehrswende ist die gesellschaftliche Verankerung durch soziale Akzeptanz entscheidend. *Allgemeine Einstellungen zur Energie- und Verkehrspolitik* ist einer der vier Indikatoren dieser Dimension. Im weiteren Indikator *sozio-politische Akzeptanz* wird unter anderem der Grad der Zustimmung zu politischen Zielen und konkreten Maßnahmen auf Bundesebene erfasst. Einstellungen zu lokalen Infrastrukturmaßnahmen bei den betroffenen Bürger:innen vor Ort sind Inhalt des Indikators der *lokalen Akzeptanz*. Ebenfalls ist bei dieser Dimension von Interesse, inwieweit die Bevölkerung die Transformationsprozesse mit ihrem Handeln mitträgt und ob und in welchen Bereichen die Menschen Konsum- und Verhaltensweisen geändert haben oder sich vorstellen können (Indikator *Verhaltensakzeptanz*). Dimension **Beteiligung**: Politische Mitsprache- und Beteiligungsmöglichkeiten bieten den Bürger:innen 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* und erfasst den Bedarf an Partizipationsmöglichkeiten. Die *Wahrnehmung und Bewertung lokaler Beteiligungsprozesse* sowie die Bewertung der allgemeinen *Mitsprache- und Beteiligungsmöglichkeiten* sind zwei weitere Indikatoren. Unter dem Indikator der *politischen Selbstwirksamkeit* wird untersucht, ob die Bürger:innen das Gefühl haben, selbst Einfluss auf den politischen Prozess ausüben zu können. Dimension **soziale Kohäsion**: Die Umstellung auf eine klimaneutrale Energieerzeugung und nachhaltige Mobilitätskonzepte erfordert einen starken gesellschaftlichen Zusammenhalt und stellt gleichzeitig eine große Herausforderung für ebendiesen dar. *Vertrauen* in die zentralen Akteure sowie *sozialer Zusammenhalt und Konflikte* im Kontext der Energie- und Verkehrswende in den Kommunen sind hierbei wesentliche Indikatoren, um den sozialen Zusammenhalt zu bewerten. In der Gesellschaft vorherrschende *Normen und Werte* stellen einen weiteren Indikator der Dimension soziale Kohäsion dar. Im Hinblick auf das soziale Gefüge werden zudem die *Ortsverbundenheit und soziale Identität* der Bürger:innen untersucht. Dimension **Lebensqualität**: Durch die Energie- und Verkehrswende soll die Lebensqualität der Bevölkerung verbessert werden. Zur Untersuchung dieser Dimension werden die Indikatoren *erwartete Umwelt-* und *wahrgenommene Gesundheitsauswirkungen* des bestehenden und zukünftigen Verkehrs- und Energiesystems sowie die *Bewertung der Umweltqualität* erhoben. Die *Zufriedenheit und das Wohlbefinden* der Bevölkerung sind ein weiterer Indikator der Dimension Lebensqualität. Dimension **sozio-ökonomische Sicherheit**: Die durch die Transformationsprozesse anfallenden (ökonomischen) Kosten und veränderten wirtschaftlichen Strukturen können zur Folge haben, dass die sozioökonomischen Bedürfnisse der Bevölkerung derzeitig oder zukünftig nicht hinreichend gedeckt werden. Zentrale Indikatoren für diese Dimension sind unter anderem die Wahrnehmung der Befragten zu ihrer *aktuellen wirtschaftlichen Situation* und *zukünftig erwarteten wirtschaftlichen Auswirkungen*, insbesondere im Hinblick auf Arbeitsplatzsicherheit sowie die finanzielle Belastung durch Energie- und Mobilitätskosten. Unter dem Indikator *Fairness* wird darüber hinaus erfasst, inwieweit die Verteilung von Kosten und Nutzen energie- und verkehrspolitischer Maßnahmen von der Bevölkerung als gerecht wahrgenommen wird. Schließlich ist von Interesse, in welchem Ausmaß die Menschen in Deutschland Zugang zu klimafreundlicher Energie und Mobilität haben (*Ressourcenzugang*).

Vor dem Hintergrund des Ukraine-Kriegs im vergangenen Jahr und der damit einhergehenden Energiekrise und Inflation befasst sich die vorliegende Broschüre schwerpunktmäßig mit den Reaktionen und Erfahrungen der Bürger:innen im Umgang mit den Folgen der Krise sowie den Bewertungen der (Entlastungs-)Maßnahmen der Bundesregierung. Darüber hinaus werden ausgewählte Ergebnisse zu der (wahrgenommenen) Akzeptanz von Technologien und Politikmaßnahmen im Rahmen der Ausgestaltung der Energie- und Verkehrswende vorgestellt. Dabei werden auch zeitliche Entwicklungen und Veränderungen dargestellt, soweit entsprechende Daten vorliegen. Weitere Informationen zum SNB sind auf der Projektwebsite zu finden. Zudem können auf dieser Website die gesamten Ergebnisse der Befragung über eine Datenvisualisierungsapplikation eingesehen und interaktiv erkundet werden. Diese enthält neben den neuesten Ergebnissen auch die Befunde aus den letzten beiden Jahren und ermöglicht neben der Betrachtung einzelner Variablen im Zeitverlauf auch die Analyse von Zusammenhängen mit soziodemografischen und allgemeinen Einstellungen der Befragten.

Hinweis:
Erläuterungen zur Abbildung finden Sie nach den Fußnoten auf der letzten Seite des Dokuments.

Die zentralen Ergebnisse im Überblick

Die wichtigsten politischen Probleme und wie darauf reagiert werden sollte

Kapitel 1

- Der Ukraine-Krieg, Klima- und Umweltschutz sowie Inflation sind die drei wichtigsten politischen Themen.
- Klimaschutz hat durch die Energiekrise bei einem großen Teil der Bürger:innen an Bedeutung gewonnen.
- Mehrheit wünscht sich eine Politik, die die Bewältigung der Energiekrise und den Klimaschutz gleichermaßen in den Blick nimmt.
- Uneinigkeit herrscht bei der Frage, ob die Protestaktionen der Klimaaktivisten zu einer ambitionierteren Klimapolitik führen.

Entlastungsmaßnahmen und ihre Wirksamkeit

Kapitel 2

- Für die Mehrheit haben die Entlastungspakete der Bundesregierung nur im geringen Maß zu einer finanziellen Entlastung des Haushalts geführt. Viele sehen vor allem Personen mit niedrigem Einkommen unzureichend unterstützt und halten die Maßnahmen für ungerecht verteilt.
- Gesetzlich festgelegte Höchstpreise für Strom und Gas werden von den meisten als bevorzugtes Entlastungsinstrument genannt.

Energiesparen – der Großteil der Menschen in Deutschland unterstützt die Ziele aktiv

Kapitel 3

- Zur Erreichung der Energieeinsparziele wird von einem Großteil der Befragten eine Vielzahl Sparmaßnahmen umgesetzt.
- Die größten Einsparpotenziale werden im Bereich Heizung und Warmwasserverbrauch gesehen. Für viele Menschen sind jedoch bereits alle Möglichkeiten des Energiesparens ausgeschöpft.
- Monatliche Abrechnungs- und Verbrauchsinformationen für Heizung, Warmwasser und Strom werden als besonders wirksame Maßnahme angesehen, um Energiesparverhalten weiter zu fördern.

Wo liegen Verantwortung und Potenziale für die Emissionsminderung?

Kapitel 4

- Sowohl im Energie- als auch im Verkehrsbereich sieht die Mehrheit an erster Stelle die Industrie und Wirtschaft in der Verantwortung, Emissionen zu mindern, und sieht dort auch die größten Einsparpotenziale für Klimagase.
- Auf Platz zwei sehen die Menschen die Politik in der Verantwortung, Rahmenbedingungen zu schaffen, die zu Emissionseinsparungen führen, und an letzter Stelle die Verbraucher:innen selbst. Die Bereitschaft zur Verantwortungsübernahme der Bürger:innen zeigt sich dennoch an den zunehmenden Investitionen in Erneuerbare-Energien-Technologien. Zudem hat fast die Hälfte der befragten Eigenheimbesitzer:innen mittlerweile eine energetische Gebäudesanierung durchgeführt.

Was denken die anderen über Klimaschutzmaßnahmen?

Kapitel 5

- Die von den Befragten geschätzte Befürwortung von Klimaschutzmaßnahmen in der deutschen Bevölkerung liegt teilweise deutlich unter dem tatsächlichen Niveau. Besonders hervorzuheben sind die Fehleinschätzungen bei der Zustimmung zum Ausbau von Windenergieanlagen und Solaranlagen auf Freiflächen im Wohnumfeld.
- Bei den geschätzten und tatsächlichen Zustimmungswerten der Anhängerschaft unterschiedlicher Parteien zeigen sich über das Parteienspektrum hinweg bedeutsame Unterschiede.

Was stört die Bürger:innen an der Umsetzung von Energie- und Verkehrswende?

Kapitel 6

- Bei der Umsetzung der Energie- und Verkehrswende stört die Befragten am meisten, dass sie zu langsam erfolgt, die Politik keine ausreichende Handlungsbereitschaft zeigt und die Gestaltung dieser Transformationen undurchdacht wirkt.
- Weitere Kritikpunkte sind: die Benachteiligung von einkommensschwachen Personen und der Landbevölkerung sowie die zu hohen finanziellen Belastungen im Zuge der Energie- und Verkehrswende.

Die Hoffnungen der Energie- und Verkehrswende

Kapitel 7

- Die mit der Energie- und Verkehrswende verbundenen Hoffnungen werden maßgeblich von der generellen Haltung zu den Transformationsprozessen beeinflusst.
- Befürworter:innen erhoffen sich von der Umgestaltung des Energiesystems vor allem mehr Klima- und Umweltschutz, ein erneuerbares Energiesystem und die Unabhängigkeit von fossilen Energieträgern.
- Befürworter:innen der Verkehrswende verbinden damit in erster Linie klimafreundliche Verkehrsangebote, worunter eine verbesserte Fahrradinfrastruktur und Anbindung an den ÖPNV zählt.
- Gegner:innen der Transformationen haben zu großen Teilen wenig bis keine Hoffnungen.

CCU, CCS und Fracking – Unsicherheit und Skepsis überwiegen

Kapitel 8

- Die meisten Befragten fühlen sich bislang über die CCUS-Technologien (engl. Carbon Capture, Usage and Storage) nur unzureichend informiert.
- Das Chance-Risiko-Verhältnis von CCU und CCS wird mehrheitlich positiv für die Bereiche Klima und Wirtschaft, für den Bereich Gesundheit ausgeglichen und in Bezug auf Umwelt für CCU positiv und für CCS negativ bewertet.
- Förderung und Ausbau von CCU wird im Gegensatz zu CCS von deutlich mehr Personen befürwortet.

Die Verkehrsflächen in Städten neu verteilen

Kapitel 9

- Aus Sicht der Bürger:innen soll durch eine Neuverteilung der Verkehrsflächen in Deutschland eine Abkehr vom motorisierten Individualverkehr (MIV) erfolgen. Dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) sollten idealerweise die größten Anteile zugewiesen werden, noch mehr als dem MIV. An dritter und vierter Stelle folgen die gewünschten Flächenanteile für Rad- und Fußverkehr.
- Mehr als die Hälfte findet es gerecht, wenn bei der Flächenzuweisung die Verkehrsmittel, die am klimaverträglichsten sind, bevorzugt würden.

Verlagern und vermeiden – was die Menschen für die Mobilitätswende tun

Kapitel 10

- Im Vergleich zu den Vorjahren sehen sich immer weniger Menschen in der Lage, ihre Mobilität künftig umwelt- und klimafreundlicher gestalten zu können.
- Die Hälfte der Bevölkerung hält es für unvorstellbar, auf das eigene Auto zu verzichten.
- Als wichtigste Anreize für die seltenere Autonutzung oder gar Abschaffung des eigenen Pkw werden eine bessere Anbindung und günstigere Preise im ÖPNV sowie der Ausbau von Radwegen genannt.

Bringt das Deutschlandticket die Wende im Verkehr?

Kapitel 11

- Den Erwerb eines Deutschlandtickets können sich deutlich weniger Personen vorstellen, als dies für das 9-Euro-Ticket der Fall war.
- Die meisten sehen sich durch das neue Angebot nicht veranlasst, den ÖPNV häufiger als bislang zu nutzen.
- Viele sind zudem skeptisch, ob die Maßnahme die Verkehrswende voranbringt und einen effektiven Beitrag zum Klimaschutz leistet.

1. Die wichtigsten politischen Probleme und wie darauf reagiert werden sollte

Der Krieg in der Ukraine, Inflation, die Energie- und Klimakrise – die Gleichzeitigkeit komplexer Krisen beeinflusst seit einiger Zeit die gesellschaftliche Stimmung und politischen Debatten. Vor diesem Hintergrund ist es wichtig zu verstehen, welche Themen die Problemwahrnehmung der Menschen besonders prägen, welchen Einfluss die Klimaproteste auf diese haben und wie Politik mit diesen Herausforderungen aus Sicht der Bürger:innen umgehen sollte.

Ukraine-Krieg, Klima und Inflation sind die wichtigsten Probleme in Deutschland

Zur Untersuchung der wichtigsten gesellschaftlichen Herausforderungen wurden die Teilnehmenden des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers offen nach den gegenwärtig wichtigsten und zweitwichtigsten politischen Problemen in Deutschland gefragt. Knapp die Hälfte der Personen (46 %) nennt in erster Linie den anhaltenden Ukraine-Krieg, einschließlich der damit einhergehenden außen-, sicherheits- und verteidigungspolitischen Aspekte. Danach folgen an zweiter und dritter Stelle annähernd gleichauf die Themen Klima und Umwelt (27 %) sowie Inflation (26 %). Fragen der Umsetzung der Energiewende und -versorgung sind für rund jede:n Vierte:n (23 %) besonders relevant, noch vor den Themen Einwanderung und Flüchtlingspolitik (19 %) und Sorgen über den Zustand unserer Demokratie (13 %). Zu den übrigen Themen, die ein geringerer Teil der Menschen für wichtig hält, gehören Armut und soziale Gerechtigkeit (8 %), Wirtschaft (7 %) sowie Arbeitslosigkeit (4 %) und Bildung (4 %).

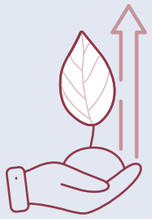
Die Bewältigung der Energie- und Klimakrise gemeinsam denken

Die Ergebnisse der Befragung zeigen zudem, dass sich die Problemwahrnehmung der Krisen gegenseitig beeinflusst: So geben vier von zehn (41 %) der Bundesbürger:innen an, dass für sie der Klimaschutz durch die Energiekrise an Bedeutung gewonnen hat. Ein ähnlich großer Anteil (47 %) sieht für sich keine Veränderung, während für jede:n Zehnte:n (11 %) das Thema Klimaschutz an Bedeutung verloren hat. Auf die Frage, wie die politischen Verantwortlichen auf die gleichzeitig ablaufenden Krisen reagieren sollten, unterstützen die meisten Bürger:innen (48 %) die Aussage, dass die Regierung Maßnahmen ergreifen sollte, die im gleichen Maße dem finanziellen Ausgleich der höheren Energiepreise und der Erreichung der Klimaschutzziele dienen. Ein Viertel (25 %) ist der Ansicht, dass die Krisenpolitik in erster Linie der Erreichung der Klimaschutzziele dienen sollte, auch wenn diese zur Folge hat, dass sich die Menschen aufgrund höherer Preise einschränken müssen. Ein ebenso hoher Anteil spricht sich hingegen für eine entgegengesetzte Priorisierung aus: 25 Prozent der Befragten wollen, dass die Interventionen der Politik vor allem auf finanzielle Entlastungen für die Menschen abzielen, und nehmen dabei in Kauf, dass die Klimaschutzziele vorerst zurückgestellt werden müssen.

Klimaproteste werden mehrheitlich kritisch gesehen

Während für die deutsche Bevölkerung Klimaschutz mehrheitlich ein wichtiges politisches Handlungsfeld darstellt, werden die Protestaktionen unterschiedlicher Gruppen von Klimaaktivist:innen eher kritisch bewertet. Mehr als die Hälfte (59 %) hat für die Aktionen (eher) kein Verständnis. Zudem befürchten rund zwei Drittel der Befragten (64 %), dass die Proteste die gesellschaftliche Unterstützung für mehr Klimaschutz gefährden. Für die große Mehrheit (72 %) führt das Vorgehen der Aktivisten nicht zu dem Ergebnis, dass sie sich persönlich mehr als bislang mit dem Thema Klimaschutz beschäftigen. Uneinigkeit herrscht bei der Frage, ob die Klimaaktivist:innen mit ihren Aktionen die Politik erreichen: 45 Prozent glauben nicht, dass die Protestaktionen bei politischen Handelnden zu mehr Aufmerksamkeit für den Klimaschutz führen, 27 Prozent sind unentschlossen, weitere 26 Prozent glauben an einen positiven Effekt.

Für die interaktive Datenvisualisierung bitte scannen

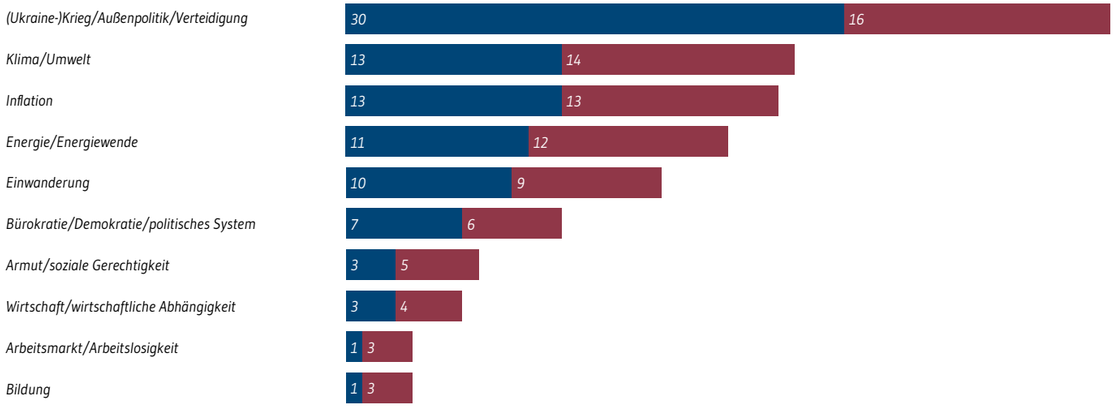


*Für **41 %** der Befragten hat der Klimaschutz durch die Energiekrise an Bedeutung gewonnen.*

***48 %** wünschen sich eine Politik, die Energie- und Klimakrise gleichzeitig in den Blick nimmt.*

***64 %** befürchten, dass die Klimaproteste die gesellschaftliche Unterstützung für Klimaschutz gefährden.*

Was sind Ihrer Meinung nach gegenwärtig die **wichtigsten** und **zweitwichtigsten** politischen Probleme in Deutschland?



Basis: 2023: wichtigstes politisches Problem (blau): n = 6.175; zweitwichtigstes politisches Problem (rot): n = 5.996 | Datenquelle: RIFS Potsdam | Angaben in Prozent |
Hinweis: Offene Antworten wurden von drei Personen unabhängig codiert. Weitere Informationen zur Methodik der qualitativen Inhaltsanalyse sind auf Seite 32 zu finden.
Für eine Detailansicht sowie soziodemografische Unterschiede im Antwortverhalten siehe interaktive Datenvisualisierung.

2. Entlastungsmaßnahmen und ihre Wirksamkeit

Die Bundesregierung hat angesichts der stark gestiegenen Energiepreise im vergangenen Jahr drei Entlastungspakete auf den Weg gebracht, die verschiedene Maßnahmen beinhalteten wie direkte (Einmal-)Zahlungen (z. B. die Energiepreispauschale), Senkung von Verbraucherpreisen im Energiesektor (z. B. der Tankrabatt) und die Preisbremsen für Strom, Wärme und Gas, die zu Beginn 2023 in Kraft traten. Außerdem wurde die geplante Erhöhung des CO_2-Preises um ein Jahr verschoben. Inwieweit diese Maßnahmen von den Bürger:innen befürwortet und als wirksam in Bezug auf Entlastung und Gerechtigkeit empfunden wurden, wird in der diesjährigen Befragung des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers in den Blick genommen.

Wirksamkeit der Entlastungsmaßnahmen wird kritisch bewertet

Drei Viertel der Befragten halten die Maßnahmen insgesamt für (eher) nicht (39 %) oder nur teilweise (37 %) wirksam, um die Menschen von den gestiegenen Energiepreisen zu entlasten. Aus Sicht der Mehrheit der Befragten (55 %) werden insbesondere Personen mit niedrigen Einkommen (eher) nicht ausreichend entlastet. Diese Einschätzung spiegelt sich auch in der Gerechtigkeitswahrnehmung der Entlastungsmaßnahmen wider: Mehr als die Hälfte der Personen (52 %) schätzt die Verteilung der Entlastungen in der Gesellschaft im Großen und Ganzen als (eher) nicht gerecht ein. Die Hoffnung auf weitere finanzielle Entlastungsmaßnahmen teilen rund vier von zehn Personen (43 %). Gleichzeitig hat ein Drittel die Sorge (33 %), dass durch die Preisbremsen der Anreiz zum Energiesparen verloren geht, während 44 Prozent dieser Aussage (eher) nicht zustimmen.

Insgesamt zeigt sich jedoch, dass sich die meisten Befragten nur mäßig (42 %) oder wenig bis gar nicht (25 %) über die Entlastungsmaßnahmen im Zuge der Energiekrise informiert fühlen. Lediglich etwa ein Drittel der Bürger:innen (32 %) hält sich für (eher) gut informiert.

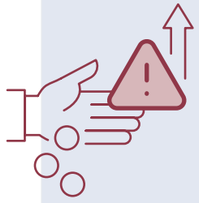
Finanzielle Entlastung wird mehrheitlich als unzureichend empfunden

Die im vergangenen Jahr umgesetzten Maßnahmen (Direktzahlungen und Preissenkungen) haben für annähernd zwei Drittel der Befragten (62 %) zu keiner bzw. zu einer geringen persönlichen finanziellen Entlastung geführt. Mehr als ein Drittel (37 %) der Bürger:innen gibt an, mittelmäßig bis sehr stark finanziell entlastet worden zu sein. Ebenso kritisch fällt die Einschätzung einer künftigen Entlastung durch die ab März 2023 rückwirkend in Kraft getretenen Preisbremsen aus: Die Mehrheit der Personen (58 %) rechnet (eher) nicht mit einer ausreichenden Entlastung. Etwa ein Drittel der Befragten (31 %) hält eine ausreichende Entlastung für wahrscheinlich, lediglich 6 Prozent für sicher. Bei der Frage nach der Haltung zur Verschiebung der für 2023 geplanten CO_2-Preiserhöhung ergibt sich ein uneinheitliches Meinungsbild: Ein Drittel befürwortet diese (35 %), ein weiteres Drittel (31 %) ist unentschlossen und etwa jede:r Fünfte lehnt sie (eher) ab (28 %).

Preisbremsen sind die bevorzugten Entlastungmaßnahmen

Bei der Frage nach dem bevorzugten Entlastungsinstrument zeigt sich unter den Befragten (41 %) eine Tendenz zu den gesetzlich festgelegten Höchstpreisen für Energie, wie der Strom- oder Gaspreisbremse. Weniger als ein Drittel (29 %) befürwortet steuerliche Entlastungen, wie die Pendlerpauschale. Etwa jede:r Fünfte (18 %) bevorzugt direkte Einmalzahlungen und lediglich jede:r Zehnte (10 %) hält keinen dieser Ansätze für geeignet, um den eigenen Haushalt zu entlasten.

Für die interaktive Datenvisualisierung bitte scannen

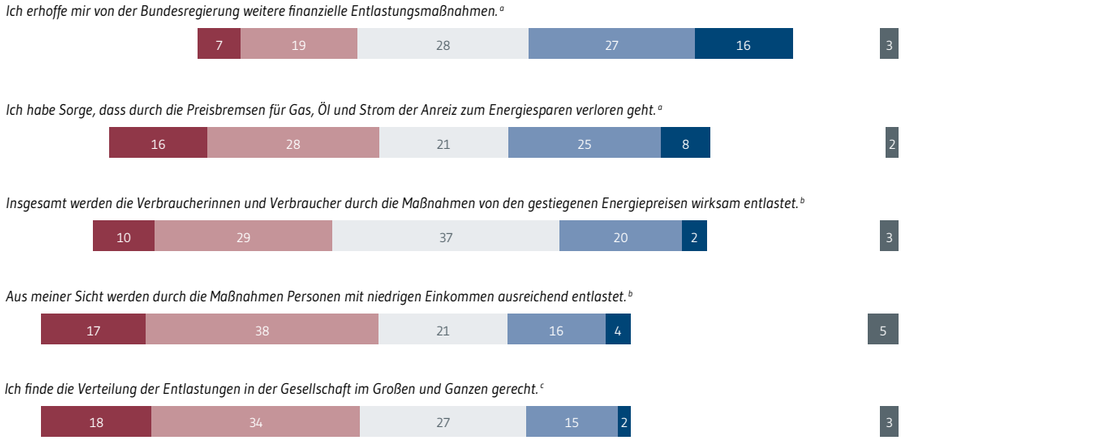


76 % *halten die Maßnahmen für nicht wirksam, um die Menschen von den gestiegenen Energiepreisen zu entlasten.*

Für **62 %** *stellen die Maßnahmen persönlich keine finanzielle Entlastung dar.*

17 % *halten die Verteilung der Entlastungen in der Gesellschaft im Großen und Ganzen für (eher) gerecht.*

Wenn Sie nochmals kurz über die Entlastungsmaßnahmen im letzten und in diesem Jahr nachdenken: Inwieweit stimmen Sie den unten stehenden Aussagen nicht zu oder zu?



Basis: 2023: n = 6.543 | Datenquelle: RIFS Potsdam | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

Eine Detailansicht der Items sowie soziodemografische Unterschiede im Antwortverhalten können in der interaktiven Datenvisualisierung im Indikator (a) sozio-politische Akzeptanz, (b) aktuelle wirtschaftliche Situation und (c) Fairness eingesehen werden.

3. Energiesparen – der Großteil der Menschen in Deutschland unterstützt die Ziele aktiv

Angesichts stark gestiegener Energiekosten und drohender Versorgungsengpässe sind die Menschen angehalten, in ihrem Alltag Energie einzusparen. Im Sozialen Nachhaltigkeitsbarometer wurde untersucht, welche Energiesparmaßnahmen Bürger:innen bereits umgesetzt haben, wie sie zu den Aufforderungen und Vorschlägen aus der Politik stehen und welche Energiesparpotenziale im eigenen Haushalt gesehen werden.

Gespart wird vor allem beim Heizen und Stromverbrauch

Die überwiegende Mehrheit der Befragten (81 %) fühlt sich über die Energiesparmöglichkeiten im eigenen Haushalt ausreichend informiert. Nur rund jede:r Zehnte (9 %) hat bereits eine kostenfreie Energieberatung in Anspruch genommen. Für die Hälfte der Personen (49 %) kommt dies jedoch (eher) nicht infrage. Die größten Sparpotenziale durch Verhaltensveränderungen im eigenen Haushalt sehen die Menschen im Bereich Heizung/Warmwasser (35 %), gefolgt von Mobilität/Reisen (25 %) und Stromverbrauch (20 %). Etwa jede:r Fünfte (18 %) gibt an, in keinem dieser Bereiche weiter Energie sparen zu können. Diese Einschätzungen spiegeln sich auch in den von den Bürger:innen bereits umgesetzten Sparmaßnahmen wider. Am häufigsten wurde im Bereich Heizung/Warmwasser gespart, zum Beispiel indem nicht alle Wohnräume beheizt, die Wohnungstemperatur herabgesetzt oder der Warmwasserverbrauch verringert wurde. Zur Reduktion der Stromkosten werden vor allem das Ausschalten von nicht benötigten Lampen und Geräten oder der Kauf von energiesparenden Haushaltsgeräten genannt. Kostenintensivere Energiesparmaßnahmen, wie die Verbesserung der Wärmedämmung des Hauses, die Umrüstung auf energieeffizientere Heizungsanlagen oder der Kauf eines spritsparenden Autos wurden dagegen seltener umgesetzt.

Kaum noch Potenzial zu weiteren Energiesparmaßnahmen vorhanden

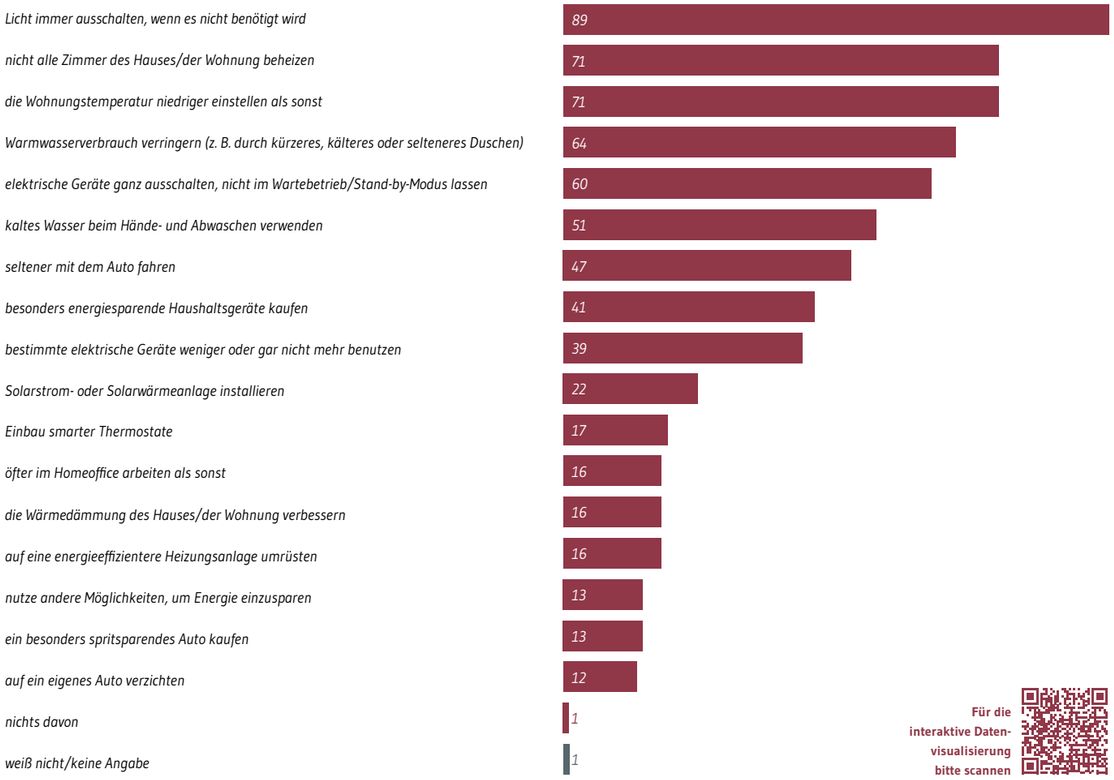
Für die Mehrheit der Bürgerinnen und Bürger (58 %) sind die Einsparpotenziale im eigenen Haushalt ausgeschöpft. Lediglich ein Fünftel (19 %) sieht sich in der Lage, noch mehr Energie einzusparen als bislang. Besonders kritisch bewerten die Menschen die Einsparmöglichkeiten durch Veränderungen ihres Mobilitätsverhaltens: Über die Hälfte (58 %) sieht hier geringe bis keine Möglichkeiten, während 41 Prozent mittlere bis erhebliche Sparpotenziale erkennen. Vor diesem Hintergrund ergibt sich auch ein uneinheitliches Bild bei der Frage, ob das 20-Prozent-Einsparziel von Gas für Verbraucher:innen seitens der Politik als umsetzbar bewertet wird: Etwas mehr als ein Drittel der Befragten (38 %) hält diese Forderung für machbar, für einen annähernd ebenso großen Anteil (34 %) ist sie unrealistisch und rund jede:r Vierte (27 %) ist unentschlossen.

Zurückhaltung bei der Einschätzung der Wirksamkeit von Energiesparanreizen

Nach der Wirksamkeit zusätzlicher Energiesparanreize gefragt, wird von der Mehrheit (52 %) die Zusendung von monatlichen Abrechnungsinformationen für Heizung, Warmwasser und Strom als effektiv eingeschätzt. Die Auszahlung von Prämien an Haushalte, die Energie sparen, zum Beispiel 100 Euro Bonus bei einer Einsparung von 20 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, halten 48 Prozent für wirksam. Unschlüssig sind sich die Befragten bei der Wirksamkeit einer Energiespar-App, die auf den Haushalt abgestimmte Tipps zum Energiesparen vermittelt. Weniger als ein Drittel (26 %) ist von der Wirksamkeit dieser Maßnahme überzeugt, während 38 Prozent diese bezweifeln.

1 % *der Bürger:innen hat bislang noch nichts unternommen, um im Haushalt Energie zu sparen.*

Bitte wählen Sie aus, was Sie in Ihrem Haushalt bereits tun, um Energie zu sparen. Mehrfachnennungen sind möglich.



Für die interaktive Datenvisualisierung bitte scannen

Basis: 2023: n = 6.543 | Datenquelle: RIFS Potsdam | Angaben in Prozent

Für eine Detailansicht sowie soziodemografische Unterschiede im Antwortverhalten siehe interaktive Datenvisualisierung.

4. Wo liegen Verantwortung und Potenziale für die Emissionsminderung?

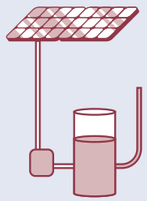
Zur Erreichung der Klimaschutzziele müssen im Energie- und Verkehrssektor Energieverbräuche und der Ausstoß von klimaschädlichen Emissionen in erheblichem Maße gesenkt werden. Dabei rücken Fragen der Verantwortung, Handlungsmöglichkeit und -bereitschaft von Politik, Wirtschaft und Verbraucher:innen ins Zentrum.

Industrie und Wirtschaft in der Verantwortung und mit den meisten Möglichkeiten, den Energieverbrauch und die Emissionen im Verkehr zu senken

In der diesjährigen Befragung wurden die Bürger:innen gebeten, die Verantwortung und Möglichkeiten der Verbrauchssenkung im Energiebereich bzw. der Reduktion von Klimagasen im Verkehrsbereich für unterschiedliche Akteursgruppen zu beurteilen. Insgesamt wird deutlich, dass allen drei Gruppen – Industrie/Wirtschaft, Politik und Bürger:innen – durchschnittlich eine mittlere bis hohe Verantwortung und Einsparpotenziale zugeschrieben werden. Dabei zeigt sich sowohl im Energie- als auch im Verkehrsbereich ein ähnliches Antwortmuster: Die größte Verantwortung wie auch die größten Potenziale sehen die Befragten bei der Industrie und Wirtschaft. An zweiter Stelle steht der Staat, welcher durchschnittlich etwas weniger Verantwortung trägt als die Industrie und Wirtschaft sowie aus Sicht der Menschen im Verhältnis einen geringeren Beitrag leisten kann. An letzter Stelle sehen die Bürger:innen sich selbst sowohl hinsichtlich der Frage nach der Verantwortung als auch bei der Frage, welchen Beitrag sie zur Senkung des Energieverbrauchs und der Emissionen leisten können.

Mehr Investitionen in klimafreundliche Technologien, doch auch teilweise steigende Ablehnung

Dass Bürger:innen immer mehr Verantwortung übernehmen, spiegelt sich auch in den zunehmenden Investitionen in klimafreundliche und effizienzsteigernde Technologien im Gebäude- sowie Mobilitätsbereich wider: So steigt im Vergleich zu 2021 der Anteil der installierten Solarstromanlagen unter Eigenheimbesitzer:innen von 17 auf 28 Prozent, bei Solarwärme von 15 auf 20 Prozent, bei Wärmepumpen von 9 auf 13 Prozent. Ebenso hat sich der Anteil der Personen, die sich ein E-Auto angeschafft haben, von 2021 bis 2023 von 5 auf 10 Prozent verdoppelt. Mit 44 Prozent ist der Anteil der Wohnungs- und Hauseigentümer:innen, die bereits Maßnahmen zur energetischen Gebäudesanierung durchgeführt haben, im Jahresvergleich mit 2021 hingegen unverändert. Betrachtet man im Jahresvergleich diejenigen, für die derartige Investitionen (eher) nicht infrage kommen, zeigt sich ein gemischtes Bild: Während deren Anteil bei der Frage zum Einbau von Solarstrom- und Solarwärmeanlagen von 36 auf 24 Prozent bzw. von 41 auf 38 Prozent gesunken ist und bei Wärmepumpen im Vergleich zu 2021 annähernd gleich bleibt (2023: 51 %, 2022: 42 %, 2021: 50 %), ist er bei E-Autos (2023: 48 %, 2022: 43 %, 2021: 42%) und Maßnahmen für die Steigerung der Gebäudeeffizienz (2023: 24 %, 2022: 20 %) leicht angestiegen. Weiterhin wurde erstmals in der diesjährigen Erhebung die Bereitschaft zum Kauf eines Smart Meters untersucht. In rund jedem zehnten Haushalt (9 %) ist ein derartiges Gerät bereits installiert, weitere 38 Prozent zeigen Bereitschaft für eine Anschaffung, während für etwa jede:n Vierte:n (28 %) ein Kauf (eher) nicht infrage kommt. Auffällig ist, dass annähernd jede:r Fünfte (19 %) noch nie von dieser Technologie gehört hat.



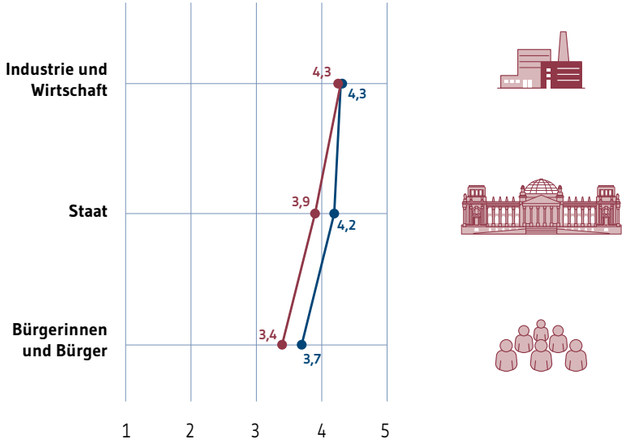
20 % *haben bereits eine Solarwärmeanlage in ihrem Haushalt installiert.*

Um **11 Prozentpunkte** *steigt im Jahresvergleich die Anzahl der Haushalte, die bereits eine eigene Solarstromanlage installiert haben.*

56 % *der einkommensarmen Haushalte können sich nicht vorstellen, ein E-Auto anzuschaffen – unter den einkommensreichen sind es nur* **24 %**.

Für die interaktive Datenvisualisierung bitte scannen

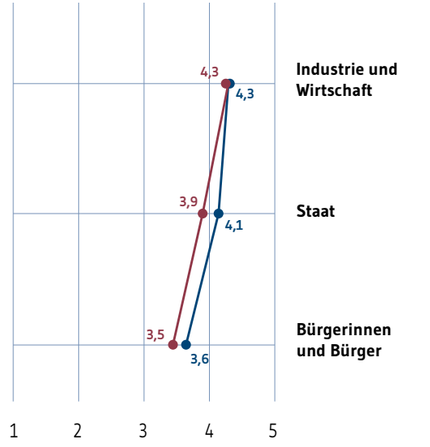
Wie sehr sehen Sie die folgenden Akteure in der Verantwortung, wenn es darum geht, den **Energieverbrauch** in Deutschland zu senken, und was glauben Sie, wie viel können diese dazu beitragen?



■ Möglichkeit ■ Verantwortung

Basis: 2023: Möglichkeit: n = 1.635, Verantwortung: n = 1.632
Datenquelle: RIFS Potsdam | Angaben in Mittelwerten
Für eine Detailansicht sowie soziodemografische Unterschiede im Antwortverhalten siehe interaktive Datenvisualisierung: Verantwortung, Möglichkeit.

Wie sehr sehen Sie die folgenden Akteure in der Verantwortung, wenn es darum geht, die **klimaschädlichen Treibhausgase im Verkehr** in Deutschland zu senken, und was glauben Sie, wie viel können diese dazu beitragen?



■ Möglichkeit ■ Verantwortung

Basis: 2023: Möglichkeit: n = 1.642, Verantwortung: n = 1.634
Datenquelle: RIFS Potsdam | Angaben in Mittelwerten
Für eine Detailansicht sowie soziodemografische Unterschiede im Antwortverhalten siehe interaktive Datenvisualisierung: Verantwortung, Möglichkeit.

5. Was denken die anderen über Klimaschutzmaßnahmen?

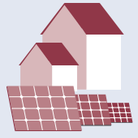
Wenn es um Fragen der gesellschaftlichen Befürwortung von Klimaschutzmaßnahmen geht, spielen neben den persönlichen Konsequenzen der Interventionen sowie Überzeugungen der Menschen die Einstellungen und Urteile anderer eine bedeutende Rolle. Systematische Fehleinschätzungen der öffentlichen Meinung (sogenannte pluralistische Ignoranz) zur Klimapolitik können dazu führen, dass Betroffene ihre eigenen Anstrengungen für den Klimaschutz verringern und weniger offen für ihre politischen Vorstellungen eintreten. Im Sozialen Nachhaltigkeitsbarometer wurde die wahrgenommene und tatsächliche Befürwortung verschiedener Maßnahmen im Energie- und Verkehrssektor untersucht und miteinander verglichen.

Die Befürwortung von Klimaschutzmaßnahmen in Deutschland wird unterschätzt

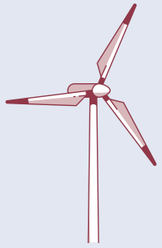
Die Mehrheit der Bürger:innen unterschätzt teilweise deutlich den Prozentsatz der deutschen Bevölkerung, die den untersuchten Maßnahmen zustimmen. Bei den Fragen nach der Befürwortung des Baus von Windkraft- und Solarstromanlagen auf Freiflächen im eigenen Wohnumfeld gehen die geschätzten und die tatsächlichen Zustimmungswerte mit 27 bzw. 25 Prozentpunkten (PP) am deutlichsten auseinander: Während die Befragten glauben, dass die Befürwortung für den Windausbau vor Ort in Gesamtdeutschland durchschnittlich bei einem Drittel (32 %) liegt, ist es tatsächlich mehr als die Hälfte (59 %). Die Annahmen über die Befürwortung des Baus von Solarstromanlagen auf Freiflächen im Wohnumfeld verfehlen mit geschätzten 48 Prozent ebenfalls deutlich den wirklichen Zustimmungswert von 73 Prozent. Etwas niedriger fallen die Fehleinschätzungen bei der gesellschaftlichen Unterstützung des Tempolimits von 120 km/h auf Autobahnen und des CO_2-Preises aus. Obwohl die Geschwindigkeitsbegrenzung von mehr als der Hälfte (60 %) der deutschen Bevölkerung befürwortet wird, liegen die Schätzungen lediglich bei 43 Prozent (Unterschätzung: 17 PP). Die gesamtgesellschaftliche Befürwortung für den CO_2-Preis wird auf 30 Prozent geschätzt, während sie in Wirklichkeit bei 35 Prozent liegt (Unterschätzung: 5 PP). Und auch bei der Frage nach der Bereitschaft zum Energiesparen weichen die tatsächlichen Anteile (77 %) von den geschätzten (52 %) um 25 Prozentpunkte ab.

Pluralistische Ignoranz ist in der Parteienlandschaft auf unterschiedlichem Niveau

Die Befragten wurden außerdem gebeten, den prozentualen Anteil der Befürworter:innen der Maßnahmen im eigenen Bundesland zu schätzen. Diese regionalen Ergebnisse weichen nur unwesentlich von den Einschätzungen auf nationaler Ebene ab. Vergleicht man jedoch die für die Anhängerschaft unterschiedlicher Parteien geschätzten Zustimmungswerte der Politikmaßnahmen mit den tatsächlichen Werten der Parteigruppen, zeichnen sich deutliche Unterschiede ab: So unterschätzen die Befragten – unabhängig von ihrer eigenen Parteipräferenz – über alle Maßnahmen hinweg am stärksten die Befürwortung der Anhänger:innen der FDP (19 PP), CDU/CSU (17 PP) und SPD (14 PP), während die Fehleinschätzungen der Zustimmungswerte der Wähler:innen von AfD und Bündnis 90/Die Grünen mit 8 bzw. 7 Prozentpunkten auf deutlich niedrigerem Niveau liegen.



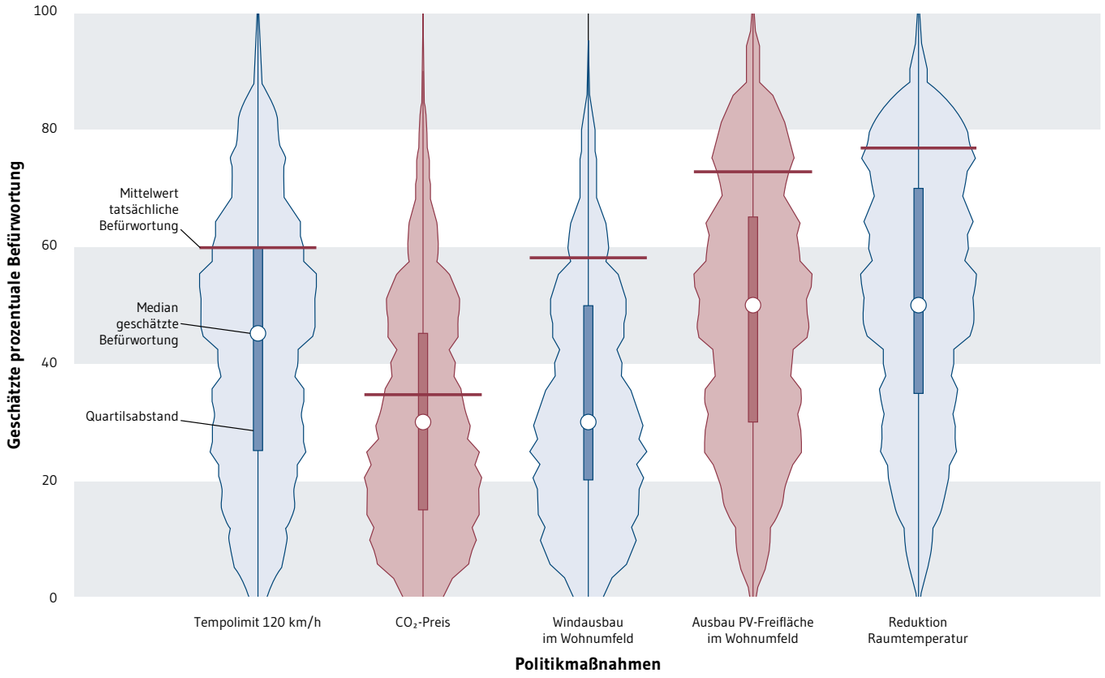
Die tatsächliche Befürwortung von Photovoltaik auf Freiflächen im Wohnumfeld von Anhänger:innen der CDU/CSU ist **31 Prozentpunkte** *höher als angenommen.*



Die Befürwortung des Ausbaus von Windkraftanlagen liegt unter Anhänger:innen der SPD um **22 Prozentpunkte** *höher als angenommen.*

Der Anteil der Zustimmung zum Tempolimit auf Autobahnen wird bei den FDP-Anhänger:innen um **15 Prozentpunkte** *unterschätzt.*

Geschätzte und tatsächliche Befürwortung von Klimaschutzmaßnahmen



Basis: 2023: n = 6.543 | Datenquelle: RIFS Potsdam | Angaben in Prozent
Hinweis: In der Abbildung sind die Antworthäufigkeiten der Kategorie „weiß nicht/keine Angabe" nicht dargestellt. Die Violinplots stellen die Häufigkeit der *geschätzten* prozentualen Befürwortung für jede Maßnahme in der deutschen Bevölkerung dar. Die roten horizontalen Linien stellen die *tatsächlichen* durchschnittlichen prozentualen Zustimmungswerte für jede Maßnahme in der deutschen Bevölkerung dar.
Für eine Detailansicht sowie soziodemografische Unterschiede im Antwortverhalten siehe interaktive Datenvisualisierung: Tempolimit bis PV-Freifläche, Reduktion Raumtemperatur.

Für die interaktive Datenvisualisierung bitte scannen

6. Was stört die Bürger:innen an der Umsetzung von Energie- und Verkehrswende?

Der Großteil der Bevölkerung in Deutschland steht hinter den Zielen der Energie- und Verkehrswende. Gleichzeitig nimmt die Unzufriedenheit über die Fortschritte in den Transformationsfeldern und die Kritik an deren Umsetzung immer weiter zu. Doch welche konkreten Aspekte empfinden die Bürger:innen als störend? Dieser Frage hat sich das diesjährige Sozialen Nachhaltigkeitsbarometer in einer umfassenden qualitativen Analyse offener Antworten genauer gewidmet.

Mangelnde Handlungsbereitschaft und Vorausschau sowie Inkompetenz der Politik werden am häufigsten bemängelt

Danach gefragt, was die Menschen am meisten an der Umsetzung von Energiewende (EW) und Verkehrswende (VW) stört, wird in beiden Transformationsfeldern – von Befürworter:innen und Gegner:innen – am häufigsten die politische Gestaltung der Prozesse moniert (EW: 53%, VW: 38 %). Die konkreten Kritikpunkte dabei unterscheiden sich zwischen Energie- und Verkehrswende nur geringfügig. An erster Stelle werden in diesem Zusammenhang das zu langsame Vorankommen in der klimafreundlichen Umgestaltung des Energie- und Verkehrssystems bemängelt (Beispielantwort EW: „Es passiert nichts, alles braucht so viel Zeit. Gute Ideen werden nicht schnell genug verwirklicht."). Diesem folgen Äußerungen, die die fehlende Handlungsbereitschaft der Politik (Beispielantwort VW: „Es wird zu viel geredet, aber zu wenig gemacht!") sowie die mangelnde Vorausschau und Planung bei der Gestaltung kritisieren (Beispielantwort EW: „Die Umsetzung ist unüberlegt und nicht zu Ende gedacht."). Weiterhin fallen unter diese Kategorie Antworten, die der Politik im Kontext der Energiewende inkompetentes Handeln vorwerfen (Beispielantwort: „Mich stört, dass die Politiker, obwohl man meinen müsste, dass sie tatsächlich kompetente Berater haben sollten, oft nur reden, ohne wirklich Ahnung zu haben."). Im Hinblick auf die Verkehrswende wird die Unzufriedenheit mit der staatlichen Regulierung genannt. In den allermeisten Fällen bezieht sich dies darauf, dass zu wenig regulatorische Maßnahmen ergriffen werden (Beispielantwort: „Die fehlende Bereitschaft der Politik, rigorosere Maßnahmen, Verbote und [Straf-]Steuern einzuführen."). Mit deutlichem Abstand folgt an zweiter (VW: 13 %) bzw. dritter Stelle (EW: 7 %) das Thema soziale Ungleichheit. Im Kontext der Verkehrswende werden dabei am häufigsten ungleiche Belastungen von Stadt- und Landbevölkerung genannt (Beispielantwort VW: „Der Fokus auf Ballungszentren und das Missachten des ländlichen Raumes."), während im Kontext der Energiewende vor allem die asymmetrische Lastenverteilung zwischen verschiedenen Einkommensgruppen kritisiert wird (Beispielantwort EW: „Besserverdiener profitieren wie immer.").

Weitere besonders störende Aspekte der Energiewende

Neben den zu hohen Kosten für Staat und Gesellschaft (7 %) stören sich die Menschen bei der Umsetzung der Energiewende an zu viel Bürokratie (6 %), die von den Bürger:innen meist in Form von Kritik an den zu schwerfälligen Genehmigungsverfahren für Klimaschutzprojekte geäußert wird. Unter dem Thema gesellschaftliche Debatte (5 %) kritisieren die Menschen am häufigsten, dass der öffentliche Diskurs zunehmend ideologisch sei (Beispielantwort EW: „Die Priorisierung ideologischer Grundvorstellungen ohne ausreichende Berücksichtigung der praktischen Umsetzbarkeit.").

*Unter dem Hauptkritikpunkt „politische Umsetzung" werden in beiden Transformationsfeldern am häufigsten zu langsames Vorankommen (EW: **37 %**, VW: **30 %**) und fehlende Handlungsbereitschaft (EW: **14 %**, VW: **20 %**) genannt.*

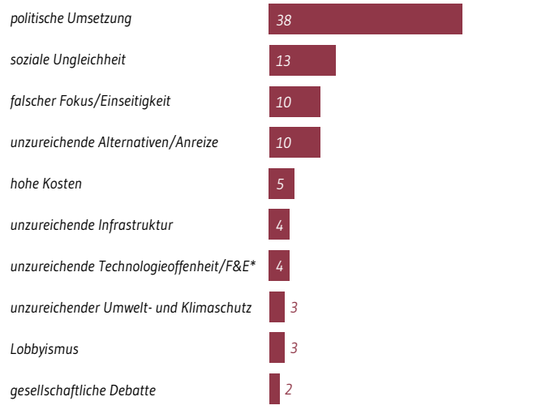
An der Verkehrswende stören Einseitigkeit und nicht zufriedenstellende klimafreundliche Verkehrsangebote

Zehn Prozent der Aspekte, die an der Umsetzung der Verkehrswende kritisiert wurden, fallen unter das Thema Einseitigkeit bzw. falscher Fokus. Dabei missfällt den meisten, dass bei der Umgestaltung des Verkehrssystems der motorisierte Individualverkehr nach wie vor die von der Politik priorisierte Fortbewegungsform zu sein scheint – zu wenig würde auf den Schienenverkehr gesetzt (Beispielantwort: „Statt endlich anzuerkennen, dass das Auto auf Dauer nicht bestehen kann, wird weiter in Autobahnen investiert, anstatt für eine wirklich starke Schiene auf dem Land wie in der Stadt zu sorgen."). Eine weitere häufig kritisierte Einseitigkeit bezieht sich auf den Elektromobilitätsfokus (Beispielantwort: „Die E-Mobilität wird als Heilsbringer forciert."). Dies könnte mitunter daran liegen, dass viele im Allgemeinen mit den in Diskussion stehenden klimafreundlichen Mobilitätsangeboten unzufrieden sind (10 %, Beispielantwort: „Es gibt keine wirklich besseren Alternativen [schlechter ÖPNV, zu teure E-Autos]."). Für die interaktive Datenvisualisierung bitte scannen

Was stört Sie am meisten an der Umsetzung der **Energiewende**?

Basis: 2023: Energiewende: 2.580 offene Antworten, 22 identifizierte Antwortkategorien
Datenquelle: RIFS Potsdam | Angaben in Prozent
Für eine Detailansicht sowie soziodemografische Unterschiede im Antwortverhalten siehe interaktive Datenvisualisierung.

Was stört Sie am meisten an der Umsetzung der **Verkehrswende**?



Basis: 2023: Verkehrswende: 2.545 offene Antworten, 18 identifizierte Antwortkategorien | Datenquelle: RIFS Potsdam | Angaben in Prozent | * F&E steht hier für „Forschung und Entwicklung".
Für eine Detailansicht sowie soziodemografische Unterschiede im Antwortverhalten siehe interaktive Datenvisualisierung.

Hinweis: Offene Antworten wurden von drei Personen unabhängig codiert. Weitere Informationen zur Methodik der qualitativen Inhaltsanalyse sind auf der Seite 32 zu finden.

7. Welche Hoffnungen verbinden Bürger:innen mit der Energie- und Verkehrswende?

Positive Erwartungen bei der klimafreundlichen Umgestaltung des Energie- und Verkehrssystems sind eine wichtige Voraussetzung für eine breite gesellschaftliche Akzeptanz und Unterstützung der Transformationsprozesse. Doch welche Hoffnungen verbindet die deutsche Bevölkerung mit der Energie- und Verkehrswende? Zur Untersuchung dieser Frage wurde im Rahmen der diesjährigen Befragung des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers eine umfassende qualitative Analyse durchgeführt.

Die Hoffnungen der Befürworter:innen der Energiewende

Die Hoffnungen der Menschen in Bezug auf das künftige Energie- und Verkehrssystem werden wesentlich von der generellen Haltung gegenüber dem Wandel bestimmt. Bei Befürworter:innen[1] der Energiewende, die in Deutschland die Mehrheit bilden (68 %), ist die am häufigsten genannte Hoffnung ein effektiver Klima- und Umweltschutz (43 %, Beispielantwort: „Die Erderwärmung möglichst gering zu halten und die Folgen einzudämmen."), gefolgt von dem Wunsch nach einem erneuerbaren Energiesystem (20 %, Beispielantwort: „Klimafreundliche und von fossilen Brennstoffen unabhängige Energieversorgung."). Rund jede:r sechste Befürworter:in (15 %) gibt darüber hinaus die Hoffnung auf Versorgungssicherheit (Beispielantwort: „Sichere im Inland produzierte Energie ohne Abhängigkeit von Lieferanten in anderen Staaten.") und bezahlbare Energie (13 %) an.

Die Hoffnungen der Befürworter:innen der Verkehrswende

Befürwortende der Verkehrswende – rund die Hälfte (54 %) der Befragten – erhoffen sich am häufigsten klimafreundliche Verkehrsangebote (Beispielantwort: „Mehr oder nur noch emissionsfreie Fahrzeuge.") und eine entsprechende Infrastruktur (40 %). In erster Linie kommen in den Antworten Hoffnungen auf eine Verbesserung der Fahrradinfrastruktur sowie Anbindung an den öffentlichen Personennahverkehr, insbesondere auf dem Land, sowie Zuverlässigkeit und engere Taktung zum Ausdruck. An zweiter und dritter Stelle wird von dieser Personengruppe die Hoffnung auf mehr Klima- und Umweltschutz (19 %, Beispielantwort: „Klimaschutz, weniger Lärmverschmutzung, sauberere Luft, bessere Lebensqualität in der Stadt.") und die Reduktion des Autoverkehrs (15 %, Beispielantwort: „Weniger Autoverkehr und Autolärm, das Auto sollte nicht mehr Vorrang vor allen anderen Verkehrsteilnehmern haben.") genannt.

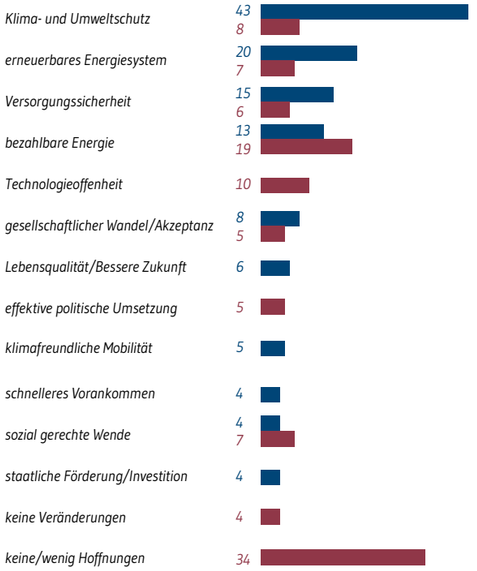
Gegner:innen beider Transformationsprozesse geben am meisten keine bis wenige Hoffnungen an

Zu großen Teilen verbinden die Gegner:innen mit der Energie- (34 %) und Verkehrswende (56 %) mehrheitlich keine oder nur wenige Hoffnungen mit dem Wandel (Beispielantwort: „Nicht viel. Die Deutschen wollen, schnell, komfortabel und im eigenen [dem verlängerten Wohnzimmer] fahren. Es wird sich so schnell nichts ändern."). Gegner:innen der Energiewende erhoffen sich aber bezahlbare Energie (19 %) und Technologieoffenheit (10 %, Beispielantwort: „Dass auf einen gesunden Mix aller Energieträger geachtet wird und nicht nur auf ganz bestimmte Energieträger gesetzt wird."). Bei Letzterem wird von vielen Skeptiker:innen der Energiewende der Wunsch nach einer Weiternutzung der Atomenergie genannt. Im Hinblick auf die Verkehrswende erhofft sich dagegen ein Drittel der Gegner:innen klimafreundliche Verkehrsangebote und -infrastrukturen (33 %), die sich wie bei den Befürwortenden mehrheitlich auf den Ausbau des öffentlichen Personennahverkehrs insbesondere im ländlichen Bereich beziehen. Rund jede:r Zehnte dieser Gruppe (8 %) teilt außerdem die Hoffnung auf eine sozial gerechte Wende, die insbesondere Ungleichheiten zwischen verschiedenen Einkommensgruppen sowie zwischen Stadt- und Landbevölkerung aufhebt (Beispielantwort: „Gesamtheitliche Berücksichtigung der Bevölkerung – auch der Landbevölkerung.").

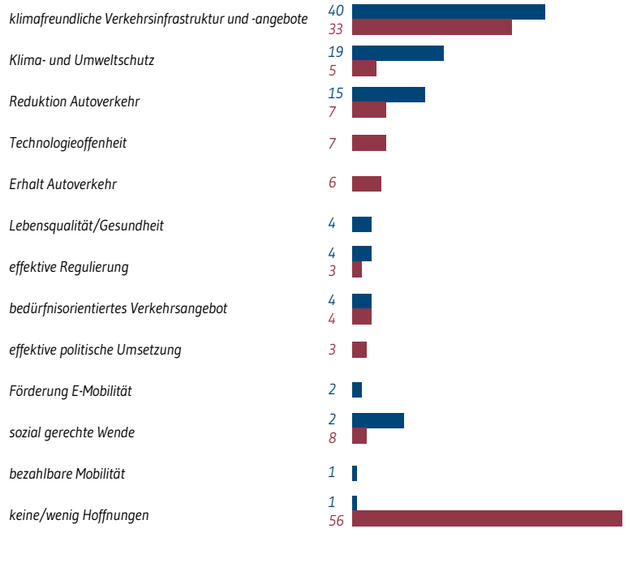
56 % *und* **34 %** *der Gegner:innen der Verkehrswende bzw. Energiewende verbinden wenige oder keine Hoffnungen mit den Transformationsprozessen.*

Für die interaktive Datenvisualisierung bitte scannen

Was erhoffen Sie sich von der **Energiewende**?



Was erhoffen Sie sich von der **Verkehrswende**?



■ Befürworter:innen ■ Gegner:innen

Basis: 2023: Befürwortung: 1.681 offene Antworten, Ablehnung: 281 offene Antworten
27 identifizierte Antwortkategorien | Datenquelle: RIFS Potsdam | Angaben in Prozent
Für eine Detailansicht sowie soziodemografische Unterschiede im Antwortverhalten siehe interaktive Datenvisualisierung.

Basis: 2023: Befürwortung: 1.428 offene Antworten, Ablehnung: 418 offene Antworten
22 identifizierte Antwortkategorien | Datenquelle: RIFS Potsdam | Angaben in Prozent
Für eine Detailansicht sowie soziodemografische Unterschiede im Antwortverhalten siehe interaktive Datenvisualisierung.

Hinweis: Offene Antworten wurden von drei Personen unabhängig codiert. Weitere Informationen zur Methodik der qualitativen Inhaltsanalyse sind auf Seite 32 zu finden.

8. CCU, CCS und Fracking - Unsicherheit und Skepsis überwiegen

Zur Erreichung der Klimaziele wird neben dem weiteren Ausbau erneuerbarer Energien und der Steigerung der Energieeffizienz die Nutzung oder Speicherung von klimaschädlichem Kohlenstoffdioxid (CO_2) diskutiert. Bei der CO_2-Speicherung (engl. Carbon Capture and Storage, CCS) werden unvermeidbare oder schwer vermeidbare CO_2-Emissionen aus der Luft abgeschieden, langfristig unterirdisch gespeichert und nicht weiter genutzt. Bei der CO_2-Nutzung (engl. Carbon Capture and Utilization, CCU) dagegen wird das abgeschiedene CO_2 wieder als Rohstoff für kohlenstoffhaltige Produkte verwendet, beispielsweise in der chemischen Industrie.

Unzureichende Informiertheit über die CCUS-Technologien

Auf die Frage, wie gut sich die Menschen in Bezug auf die CCUS-Technologien (engl. Carbon Capture, Usage and Storage) informiert fühlen, zeigt sich ein einheitliches Bild: Die Hälfte der Befragten (50 %) fühlt sich über Verfahren der CO_2-Nutzung gar nicht informiert, bei der CO_2-Speicherung liegt dieser Anteil mit 45 Prozent etwas niedriger. Ein Drittel der Befragten fühlt sich etwas informiert (CCU: 36 %, CCS: 39 %), lediglich rund jede:r Zehnte (CCU: 9 %, CCS: 11 %) fühlt sich (sehr) gut informiert.

Chancen vor allem für das Klima und die deutsche Wirtschaft

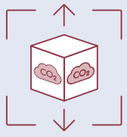
Wie werden die Chancen und Risiken der Technologien bewertet? Um diese Frage zu beantworten, wurden die Bürger:innen gebeten, das Chance-Risiko-Verhältnis der CCUS-Technologien für die Bereiche Klima, Umwelt, Wirtschaft und Gesundheit einzuschätzen. Aus Sicht der Befragten überwiegen die Chancen in Bezug auf Klima und Wirtschaft für beide Technologien die Risiken. Für den Bereich der Gesundheit sieht eine relative Mehrheit sowohl für CCU (29 %) als auch für CCS (26 %) ein ausgeglichenes Verhältnis von Chancen und Risiken. Geht es jedoch um die Umwelt, zeigen sich im Vergleich der Risikobewertungen der beiden Technologien Unterschiede: Bei der CO_2-Nutzung werden von den meisten Personen (30 %) mehr Chancen als Risiken gesehen. Bei der CO_2-Speicherung verhält es sich umgekehrt: Hier stehen für einen größeren Anteil (26 %) die Risiken für die Umwelt im Vordergrund. Generell ist über alle Fragen hinweg anzumerken, dass rund ein Drittel der Befragten keine Aussage dazu macht, was möglicherweise auf den niedrigen Wissensstand in der Bevölkerung zu den Technologien zurückgeführt werden kann.

Zurückhaltende Befürwortung der Förderung von CCUS-Technologien

Schließlich zeigt sich auch bei der Zustimmung zum Ausbau und zur Förderung der CCUS-Technologien die positivere Haltung gegenüber der CO_2-Nutzung: Knapp die Hälfte der Befragten (CCU: 45 %) befürwortet diese Maßnahmen, während lediglich etwa jede:r Vierte (CCS: 28 %) dem Ausbau von CO_2-Speicherung zustimmt. Dementsprechend verteilt sich das Verhältnis der Personen, die derartigen Fördermaßnahmen skeptisch oder ablehnend gegenüberstehen (CCU: 8 %, CCS: 24 %). Doch auch hier ist zu beobachten, dass ein bedeutsamer Prozentteil unentschlossen ist bzw. keine Angabe zu diesem Thema machen kann oder will (CCU: 49 %, CCS: 48 %).

Fracking in Deutschland kritisch gesehen

Angesichts der Energiekrise wird auch wieder die Debatte über die Nutzung der in Deutschland vorhandenen Gasvorkommen mittels Fracking geführt. Bei diesem Verfahren wird unter hohem Druck ein Gemisch aus Wasser, Sand und Chemikalien in den Boden gepresst, wodurch das Gestein aufgebrochen und das darin enthaltene Erdgas freigesetzt wird. Mehr als zwei Drittel der deutschen Bevölkerung (67 %) lehnen den Einsatz von Fracking ab. Lediglich 16 Prozent sprechen sich für den Einsatz der Technologie zur Gasgewinnung in Deutschland aus.

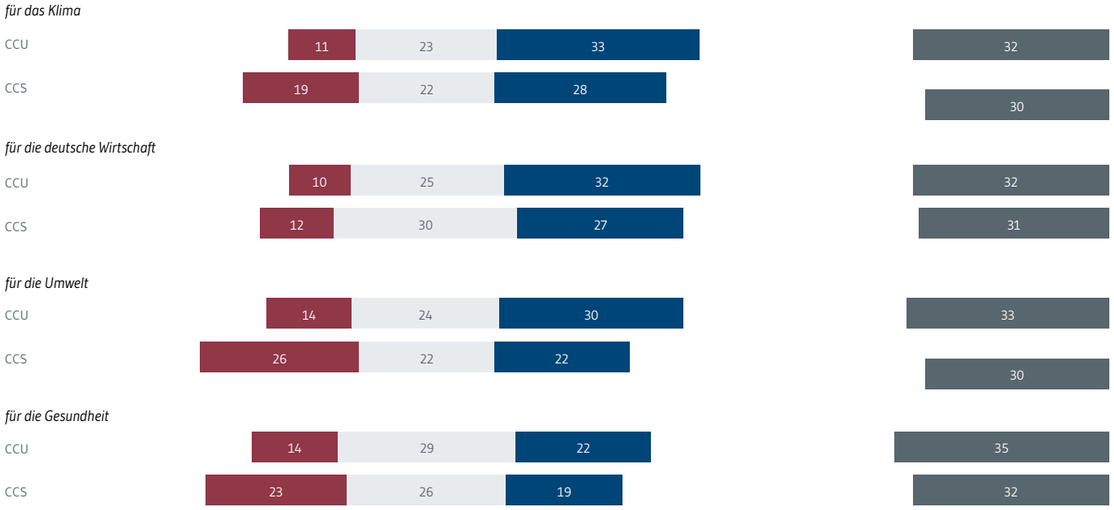


45 % *befürworten den Ausbau und die Förderung von CCU, bei CCS nur* **28 %**.

50 % *bzw.* **45 %** *fühlen sich über die Themen CO_2-Nutzung und -Speicherung unzureichend informiert.*

37 % *statt* **13 %** *– Personen mit sehr großen Sorgen vor dem Klimawandel verbinden mit CCU wesentlich mehr Chancen für das Klima als diejenigen ohne Sorgen.*

Bitte geben Sie bei den folgenden Aspekten an, ob aus Ihrer Sicht mit der **CO_2-Speicherung (CCS)** oder **-Nutzung (CCU)** alles in allem mehr Chancen oder mehr Risiken verbunden sind.



Antwortkategorien:
■ mehr Risiken ■ Chancen und Risiken gleichen sich aus ■ mehr Chancen ■ weiß nicht/keine Angabe

Basis: CCU: n = 3.269, CCS: n = 3.274 | Datenquelle: RIFS Potsdam | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt
Für eine Detailansicht sowie soziodemografische Unterschiede im Antwortverhalten siehe interaktive Datenvisualisierung: CCU, CCS.

Für die interaktive Datenvisualisierung bitte scannen

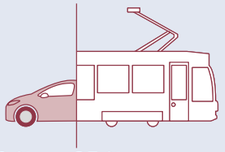
9. Die Verkehrsflächen in Städten neu verteilen

In den meisten deutschen Städten wird aktuell mehr als die Hälfte der Verkehrsflächen für fahrende oder parkende Autos zur Verfügung gestellt. Im Rahmen der Verkehrswende wird hier zunehmend eine Umverteilung der Flächen zugunsten des Fuß-, Radverkehrs sowie öffentlicher Verkehrsmittel gefordert. Doch welche Aufteilung wünschen sich die Bürger:innen in Deutschland, und welches Verteilungsprinzip empfinden sie als gerecht?

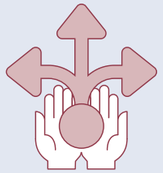
Mehr Platz für ÖPNV, Fuß- und Radverkehr in Städten und Gemeinden

Um die Frage der bevorzugten Flächenaufteilung der verschiedenen Verkehrsmittel zu klären, wurden die Befragten um Angaben gebeten, wie die verfügbaren Verkehrsflächen in ihrer Stadt oder Gemeinde idealerweise zwischen motorisiertem Individual- (MIV), Rad-, Fuß- und öffentlichem Personennahverkehr (ÖPNV) prozentual aufgeteilt werden sollten. Die Ergebnisse zeigen, dass sich die Menschen in Deutschland eine Abkehr von der Dominanz des MIV wünschen. Im Durchschnitt (Median) wird dem MIV nur ein Viertel (25 %) und dem ÖPNV etwa ein Drittel (30 %) der verfügbaren Verkehrsfläche zugebilligt. Rad- und Fußverkehr sollen aus Sicht der Bürger:innen jeweils ein Fünftel (Rad: 20 %, Fuß: 20 %) zugeteilt werden.

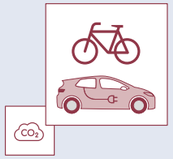
Bei genauerer Betrachtung entlang unterschiedlicher sozioökonomischer Merkmale, Lebensstile und Werteorientierungen werden jedoch auch deutliche Unterschiede in den Vorstellungen der Menschen sichtbar. So wünschen sich Personen mit überdurchschnittlich hohem Einkommen, die tendenziell auch über mehrere Pkw verfügen, durchschnittlich erheblich mehr Verkehrsflächen für den MIV (40 %) als Haushalte mit niedrigem Einkommen (25 %). Aus Sicht derer, die derzeit (nahezu) täglich mit dem Auto unterwegs sind, sollen dem MIV zehn Prozentpunkte mehr Verkehrsfläche (30 %) bereitgestellt werden, als aus der Sicht von Personen, die nie das Auto nutzen (20 %). Im Vergleich der Wählergruppen wird von Anhänger:innen der SPD, Linken und Grünen dem ÖPNV der größte Flächenanteil (30 %) zugeschrieben, die Flächenzuteilung für Radverkehr (25 %) ist unter den Grünen zugeneigten Personen am höchsten. Den größten Platzbedarf mit 40 Prozent für den MIV sehen AfD- und FDP-nahe Bürger:innen. Der Wunsch nach Veränderungen des Status quo wird jedoch am deutlichsten bei Personen sichtbar, die sich große Sorgen über den Klimawandel machen: Aus ihrer Sicht sollten die meisten Flächen für den ÖPNV (30 %), gefolgt von Rad- (25 %) und Fußverkehr (25 %) bereitgestellt werden. Der MIV ist mit einem Fünftel der Flächen an letzter Stelle (20 %).



30 % *und* **25 %** *– die Bürger:innen wünschen sich mehr Flächenanteile für den ÖPNV als für das Auto.*



73 % *halten das Bedarfsprinzip bei der Verteilung von Verkehrsflächen am gerechtesten.*



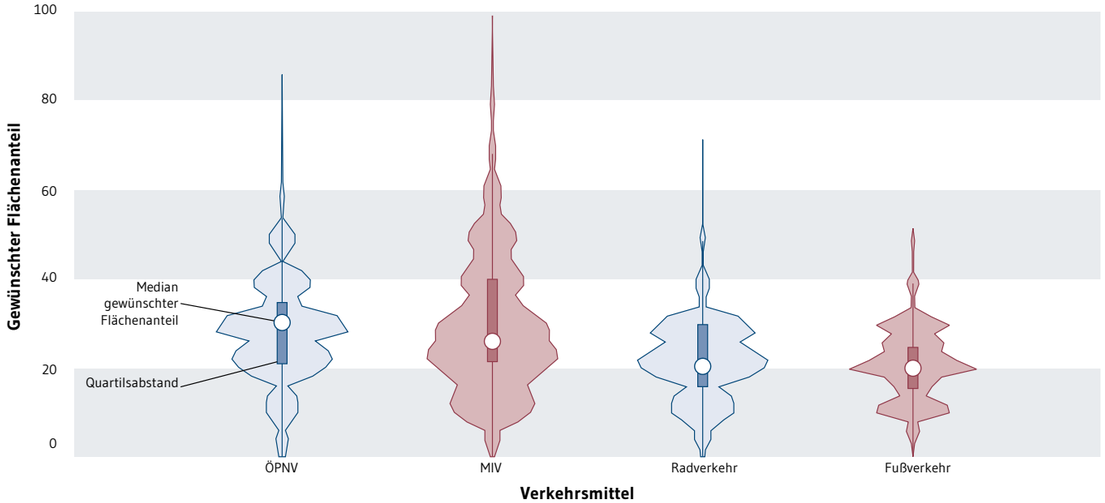
54 % *finden es gerecht, wenn die klimafreundlichsten Verkehrsmittel den größten Flächenanteil erhalten.*

Aufteilung der Verkehrsflächen soll vor allem die Bedürfnisse von benachteiligten Menschen berücksichtigen

Bei der Frage, welchen Gerechtigkeitsprinzipien die Aufteilung von Verkehrsflächen folgen sollte, erfährt das Bedarfsprinzip am meisten Zustimmung (73 %), nach welchem eine Verteilung bevorzugt wird, die es Kindern, Älteren und Menschen mit Behinderung oder niedrigen Einkommen ermöglicht, ihre Wege selbstständig und sicher zurückzulegen. Mehr als die Hälfte der Befragten (54 %) empfindet es als gerecht, wenn bei der Flächenzuweisung die Verkehrsmittel, die für das Klima am verträglichsten sind, bevorzugt würden (Verursacherprinzip). Eine Verteilung, die dem bisherigen Status quo folgt, ohne dabei die Klimabilanz oder die Bedarfsgerechtigkeit der jeweiligen Verkehrsmittel zu berücksichtigen (Anrechtsprinzip), ist umstrittener: Die Hälfte empfindet diese als (eher) ungerecht (49 %), lediglich jede:r Vierte als (eher) gerecht (25 %). Ebenso geteilt ist die Meinung bei einer Flächennutzung, die dem Gleichheitsprinzip folgt: Werden allen Verkehrsmitteln gleiche Flächenanteile zur Verfügung gestellt, unabhängig von deren Klimafreundlichkeit und Zugänglichkeit, bewertet dies die Mehrheit als (eher) ungerecht (51 %) und nur eine Minderheit von 22 Prozent als (eher) gerecht.

Für die interaktive Datenvisualisierung bitte scannen

Gewünschte Flächenverteilung zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln



Basis: 2023: n = 3.276 | Datenquelle: RIFS Potsdam | Angaben in Prozent
Hinweis: In der Abbildung sind die Antworthäufigkeiten der Kategorie „weiß nicht/keine Angabe" nicht dargestellt. Die Violinplots stellen den Prozentanteil der Verkehrsfläche dar, die sich die Befragten in ihrer eigenen Stadt/Gemeinde idealerweise für die verschiedenen Verkehrsmittel wünschen. Instruktion und Fragetext lauteten: „In den meisten deutschen Städten ist aktuell mehr als die Hälfte der Verkehrsflächen (z. B. Straßen, Parkplätze, Gehwege) für die Autonutzung angelegt. In welchem Verhältnis sollte aus Ihrer Sicht dieser Raum idealerweise in Ihrer Stadt/Gemeinde für die unten genannten Verkehrsmittel aufgeteilt werden? Verteilen Sie hierzu bitte 100 Prozent auf die unten genannten Verkehrsmittel. Alle vier Fortbewegungsformen zusammengezählt sollen genau 100 Prozent ergeben. Items: Radverkehr, Fußverkehr, privater Autoverkehr, öffentlicher Personennahverkehr.
Für eine Detailansicht sowie soziodemografische Unterschiede im Antwortverhalten siehe interaktive Datenvisualisierung.

10. Verlagern und vermeiden – was die Menschen für die Mobilitätswende tun

Ein wesentliches Element der Verkehrswende ist die Reduktion des motorisieren Individualverkehrs (MIV). Durch Verlagerung und Vermeidung des Autoverkehrs, zum Beispiel durch die häufigere Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) oder des Fahrrads, kann jede:r Einzelne einen Beitrag leisten, die Mobilitätswende voranzubringen. Die Handlungsbereitschaft und das Nutzungsverhalten werden durch eine Vielzahl von Faktoren beeinflusst. Unter welchen Umständen sich Menschen einen Umstieg oder gar die Abschaffung des eigenen Pkws vorstellen können, wurde in der diesjährigen Befragung untersucht.

Verbesserte Infrastruktur und günstigere Preise als Anreiz, das Auto stehen zu lassen oder darauf zu verzichten

Anreize, unter denen sich Bürger:innen vorstellen könnten, ihr Auto seltener zu nutzen, sind für die meisten eine verbesserte Anbindung und günstigere Preise im ÖPNV. Rund jede:r Fünfte gibt an, dass der Ausbau von Radwegen zur selteneren Nutzung des Pkws beitragen würde. Diese Verbesserungen im ÖPNV und der Fahrradinfrastruktur sind auch am bedeutendsten bei der Frage, unter welchen Umständen sich die Befragten vorstellen könnten, ihr Auto ganz abzuschaffen. In dieser Hinsicht gibt jedoch die Hälfte der Befragten an, dass es für sie generell unvorstellbar ist, auf das Auto zu verzichten. Weiterhin zeigt sich, dass Preiserhöhungen von Kraftstoffen, der Kfz-Steuer oder die Erhebung von Mautgebühren nur für eine kleine Minderheit ein Anreiz wäre, das Auto seltener zu nutzen oder gar darauf zu verzichten.

Zuversicht zur klimafreundlichen Veränderung des eigenen Mobilitätsverhaltens rückläufig

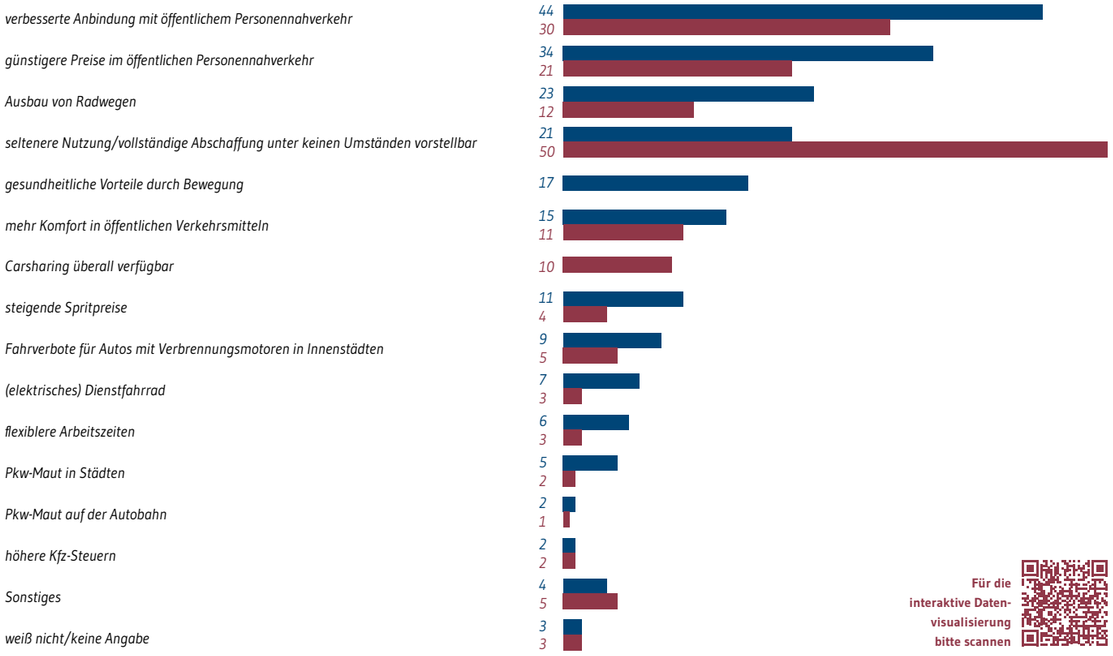
Nachdem von 2021 auf 2022 hinsichtlich der Frage, inwiefern sich die Befragten in der Lage sehen, ihre eigene Mobilität künftig umwelt- und klimafreundlicher zu gestalten, eine leichte Steigerung zu erkennen war (2021: 37 %, 2022: 44 %), ist dieser Trend in diesem Jahr rückläufig: 37 Prozent halten es im Jahr 2023 für (eher) wahrscheinlich, dass sie sich in Zukunft umwelt- und klimafreundlicher fortbewegen. Parallel steigt der Anteil der Personen, die umweltfreundlicheres Mobilitätsverhalten für (sehr) unwahrscheinlich halten, auf 38 Prozent (2021: 35 %, 2022: 34 %). Auf die Frage, welche Verhaltensänderungen hin zur umweltfreundlichen Fortbewegung sich die Menschen am ehesten vorstellen könnten, antworten die meisten (40 %) mehr Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen (2022: 42 %, 2021: 50 %), weniger mit dem Auto fahren (2023: 24 %, 2022: 26 %, 2021: 27 %) oder häufiger den ÖPNV nutzen (2023: 21 %, 2022: 21 %, 2021: 22 %). Die Anschaffung eines E-Autos kommt für jede:n Sechsten (17 %) infrage – der niedrigste Anteil im Vergleich der letzten drei Jahre (2022: 24 %, 2021: 20 %). 14 bzw. 12 Prozent können sich vorstellen, zum Schutz von Klima und Umwelt weniger zu fliegen (2022: 13 %, 2021: 18 %) oder im Alltag weniger Wege zurückzulegen (2022: 14 %, 2021: 15 %). Interessant ist der zunehmende Anteil der Personen, die angeben, dass sie künftig keine Möglichkeit sehen, sich umwelt- bzw. klimafreundlicher fortzubewegen: Während im Jahr 2021 lediglich 14 Prozent diese Einschätzung trafen, hat sich der Anteil im Jahr 2023 auf ein Viertel der Befragten (25 %) erhöht.

*Für **50 %** ist es unvorstellbar, auf das Auto zu verzichten.*

***25 %** – immer mehr Menschen sehen für sich keine Möglichkeit, sich künftig umwelt- und klimafreundlicher fortzubewegen. 2021 waren es noch 19 %.*

***40 %** sind bereit, mehr Wege zu Fuß oder mit dem Fahrrad zurückzulegen.*

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



Basis: 2023: Seltenere Nutzung: n = 1.402, Verzicht: n = 1.405 | Datenquelle: RIFS Potsdam | Angaben in Prozent

Für eine Detailansicht sowie soziodemographische Unterschiede im Antwortverhalten siehe interaktive Datenvisualisierung: Seltenere Nutzung, vollständige Abschaffung.

11. Bringt das Deutschlandticket die Wende im Verkehr?

Als Nachfolger des 9-Euro-Tickets ist seit Mai dieses Jahres das bundesweit gültige Deutschlandticket (auch 49-Euro-Ticket genannt) für den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr erhältlich. Wie die deutsche Bevölkerung das neue Angebot bewertet und welche Personengruppen vorhaben, sich den Fahrschein anzuschaffen, wurde in der Befragung des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers im Frühjahr 2023 untersucht.

Wirksamkeit für Klimaschutz, Verkehrswende und individuelle Verhaltensänderung wird mehrheitlich kritisch gesehen

Zunächst wurden die Bürger:innen nach ihren Einschätzungen hinsichtlich der Klimaschutzwirkung der Maßnahme gefragt. Dabei ergibt sich ein gemischtes Meinungsbild: 39 Prozent der Befragten stimmen der Aussage (eher) zu, dass das Ticket den Staat viel Geld kostet, ohne den Klimaschutz voranzubringen, 36 Prozent sind nicht dieser Ansicht. Eindeutiger und kritischer fallen die Antworten auf die Frage aus, ob das 49-Euro-Ticket die Verkehrswende in Deutschland voranbringt: Knapp die Hälfte schätzt das Ticket (eher) nicht als Treiber der Verkehrswende ein (48 %), während sich jede:r Vierte (26 %) in dieser Hinsicht positive Effekte verspricht. Darüber hinaus scheint das Deutschlandticket für die Mehrheit der Befragten kein wirksamer Anreiz zur Veränderung bestehender Verhaltensmuster zu sein: Annähernd zwei Drittel bzw. knapp die Hälfte der deutschen Bevölkerung sehen sich durch das neue Fahrscheinangebot nicht dazu veranlasst, den öffentlichen Personennah- und Regionalverkehr häufiger als bislang zu nutzen (64 %) oder das eigene Auto stehen zu lassen (49 %). Für jede:n Fünfte:n (20 %) wird dagegen durch das Ticket ein Umstieg auf den ÖPNV und für mehr als jede:n Vierte:n (28 %) die Vermeidung von Wegen mit dem Pkw wahrscheinlicher.

Potenzielle Käuferinnen und Käufer nutzen bereits den ÖPNV, sind jung und leben in Großstädten

Unter den befragten Personen hatte im Jahr 2022 die Hälfte (50 %) das 9-Euro-Ticket für einen oder mehrere Monate erworben. Die Kaufbereitschaft für das Deutschlandticket liegt zum Zeitpunkt der Befragung deutlich darunter: So hat lediglich jede:r Fünfte (21 %) vor, es zu erwerben. Mehr als die Hälfte der Befragten (56 %) lehnt dies ab, während 22 Prozent noch unsicher sind.

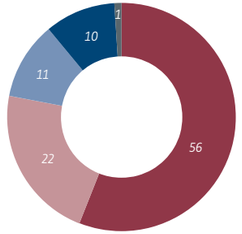
Bei genauerem Blick auf unterschiedliche Personengruppen zeigt sich, dass vor allem Personen, die bereits Monats- oder Jahreskarten bzw. Job- oder Semestertickets für den ÖPNV besitzen, künftig das Deutschlandticket erwerben wollen (Monatskarte mit Abonnement: 68 %, ohne Abonnement: 67 %, Job-/Semesterticket: 51 %). Die Mehrheit der Befragten, die nie mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, wollen sich das Ticket nicht anzuschaffen (82 %). Je häufiger eine Person im Alltag den eigenen Pkw nutzt, desto geringer ist ihre Bereitschaft, das Ticket anzuschaffen: Nur etwa jede:r Zehnte (11 %), die:der (nahezu) täglich den Pkw nutzt, möchte dieses erwerben. Unter den Personen, die das Auto fast nie nutzen, sind es hingegen vier von zehn Personen (41 %). Weiterhin zeigt sich, dass vor allem junge Menschen zwischen 18 und 29 Jahren das Ticket kaufen wollen oder über den Kauf nachdenken (63 %). Am wenigsten können sich 40- bis 49- und über 60-Jährige vorstellen, dieses zu erwerben (jeweils 61 %). Ferner wird deutlich, dass die Kaufbereitschaft sinkt, je ländlicher die Personen wohnen. In Großstädten hat etwa ein Drittel der Befragten vor, das Ticket zu kaufen (31 %); auf dem Land ist es etwa jede:r Zehnte (14 %).

21 % *wollen das 49-Euro-Ticket erwerben.*

Nur **4 %** *der Personen, die bislang nie öffentliche Verkehrsmittel genutzt haben, haben sicher vor, sich das Deutschlandticket anzuschaffen.*

48 % *– fast die Hälfte denkt, dass das Deutschlandticket die Verkehrswende nicht voranbringt.*

Haben Sie vor, sich das Deutschlandticket anzuschaffen?

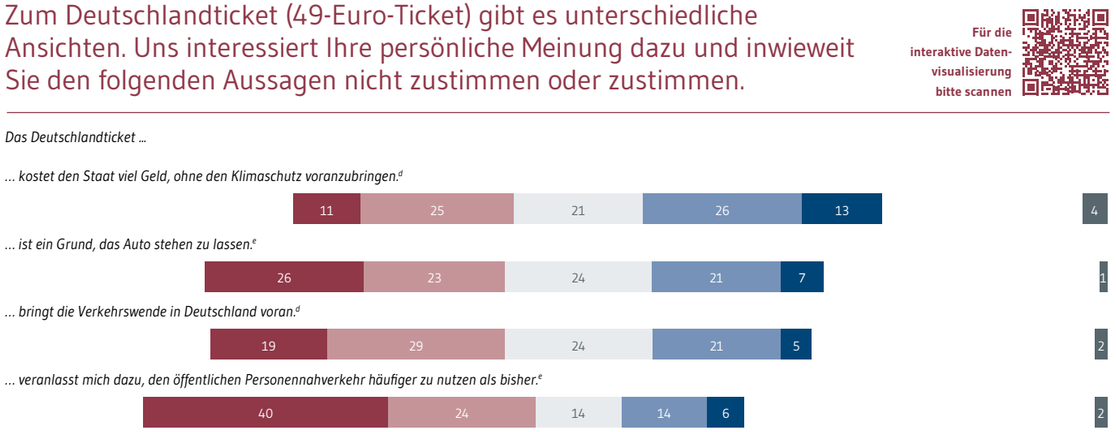


Antwortkategorien:
Nein | Bin mir noch nicht sicher | Ja, wahrscheinlich | Ja, auf jeden Fall | weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2023: n = 6.543 | Datenquelle: RIFS Potsdam | Angaben in Prozent
Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt
Für eine Detailansicht sowie soziodemografische Unterschiede im Antwortverhalten siehe interaktive Datenvisualisierung.

Zum Deutschlandticket (49-Euro-Ticket) gibt es unterschiedliche Ansichten. Uns interessiert Ihre persönliche Meinung dazu und inwieweit Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen.

Für die interaktive Datenvisualisierung bitte scannen



Antwortkategorien:
stimme gar nicht zu | stimme eher nicht zu | teils/teils | stimme eher zu | stimme voll und ganz zu | weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2023: n = 6.543 | Datenquelle: RIFS Potsdam | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt
Eine Detailansicht der Items sowie soziodemografische Unterschiede im Antwortverhalten können in der interaktiven Datenvisualisierung im Indikator (d) sozio-politische Akzeptanz, und (e) Verhaltensakzeptanz werden.

Zusammenfassung und Fazit

In diesem Bericht wurden die zentralen Ergebnisse der im dritten Jahr in Folge durchgeführten Befragung des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers der Energie- und Verkehrswende dargestellt. Die Schwerpunkte der diesjährigen Erhebung lagen auf dem Umgang der Menschen mit den Auswirkungen der Energiekrise, deren Bewertung der Entlastungsmaßnahmen sowie Vorstellungen im Umgang mit den multiplen Krisen. Darüber hinaus wurde untersucht, welche Vorstellungen, Hoffnungen und Bedenken die Bürger:innen bei der Umsetzung der Energie- und Verkehrswende haben und wie sie die gesellschaftliche Unterstützung für unterschiedliche Klimaschutzmaßnahmen einschätzen. Eine Vielzahl weiterer Ergebnisse zu dem fortlaufenden Monitoring der sozialen Nachhaltigkeit der Transformationsprozesse sind über die interaktive Datenvisualisierung auf der Projektwebsite einsehbar.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Bürger:innen in Deutschland den Klimaschutz trotz Energiekrise und hoher Inflation weiterhin als eine der wichtigsten gesellschaftlichen Herausforderungen anerkennen. Dabei sprechen sich die Menschen mehrheitlich für aufeinander abgestimmte Lösungsansätze aus, die gleichermaßen den Klimaschutz stärken und zur Bewältigung der Energiekrise beitragen. Neben den kurzfristigen Entlastungsmaßnahmen können somit zusätzliche Investitionsprogramme für den weiteren Ausbau von erneuerbaren Energien, die Steigerung der Energieeffizienz, den Heizungstausch in Gebäuden sowie klimafreundliche Verkehrsangebote dazu beitragen, die strukturelle Abhängigkeit von fossilen Energien zu überwinden und die Ausgaben von Haushalten für Energie mittel- und langfristig zu senken.

Der vorhandene Problemdruck und die Notwendigkeit politischen Handelns werden auch in der Bewertung der Entlastungspakete der Bundesregierung deutlich: Die Mehrheit der Befragten empfindet diese als unzureichend und bemängelt deren ungerechte Verteilungswirkung. Insbesondere einkommensschwache Haushalte werden aus Sicht der Bürger:innen in zu geringem Maße entlastet. Die Ergebnisse legen jedoch auch nahe, dass die Menschen selbst Verantwortung übernehmen: Die Verbrauchenden fühlen sich zum Großteil über Einsparmöglichkeiten im Haushalt gut informiert und setzen diese in vielfältiger Form um. Sie leisten somit einen aktiven Beitrag zur Erreichung der Energiesparziele. Zusätzliche Einsparpotenziale durch weitere Verhaltensänderungen sieht allerdings nur noch eine Minderheit der Befragten. Neben gezielten ökonomischen Anreizen und regulatorischen Vorgaben können weitere politische Instrumente einerseits das Wissen und Bewusstsein über die Konsequenzen des eigenen Handelns stärken, andererseits komplexe Investitionsentscheidungen im Wärmebereich durch Beratungsangebote und Dienstleistungen besser strukturieren und unterstützen.[2]

Derartige Ansätze können die in den letzten Jahren steigende Motivation zur aktiven Teilnahme an der Energiewende stärken, die unter anderem durch die Bereitschaft zur Anschaffung klimafreundlicher Technologien wie Solaranlagen und Wärmepumpen in Eigenheimen deutlich wird. Die Befragten sehen aufseiten der Privathaushalte weitere Emissionsminderungspotenziale, erwarten jedoch von der Politik, dass sie die Verantwortung nicht alleinig den Verbrauchenden zuweist, sondern auch die entsprechenden Rahmenbedingungen auf Produktions- und Konsumseite schafft. Darüber hinaus fordern die Bürger:innen eine stringentere Klimaschutzpolitik, die ein besonderes Augenmerk auf die faire Verteilung der durch die Transformationen entstehenden Kosten und Nutzen in der Gesellschaft hat sowie soziale Ausgleichsmaßnahmen für einkommensschwache Haushalte vorsieht. Am bisherigen politischen Vorgehen bei der Umsetzung der Energie- und Verkehrswende werden vor allem das zu langsame Vorankommen, die unzureichende Handlungsbereitschaft sowie mangelnde Vorausschau und Planung kritisiert. Unter den Skeptiker:innen des Wandels fehlt vielfach generell die Hoffnung darauf, dass die Transformationsprozesse positive Auswirkungen mit sich bringen. Mittels informationeller Instrumente, wie zum Beispiel Informationskampagnen oder Beratungsangebote in konkreten Entscheidungssituationen, sollten daher der Zusatznutzen von Klimaschutz, beispielsweise für Gesundheit und Lebensqualität, die wirtschaftliche Entwicklung oder die Unabhängigkeit von fossilen Energieimporten zielgruppenspezifisch und effektiv verdeutlichen.

Gerechtigkeits- und soziale Aspekte spielen auch bei der klimafreundlichen Umgestaltung des Verkehrssystems eine bedeutsame Rolle. Die Untersuchung zeigt, dass sich die Menschen in Deutschland eine Neuverteilung der Verkehrsflächen zulasten des motorisierten Individualverkehrs (MIV) wünschen. Besonders wichtig ist ihnen dabei, dass Personen mit niedrigem Einkommen, Kinder und ältere Menschen eine gleichberechtigte Teilhabe am Verkehrssystem ermöglicht wird. Dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) und MIV sollten aus Sicht der Bürger:innen idealerweise in städtischen Räumen gleich große Anteile zugewiesen werden, gefolgt von Rad- und Fußwegen. Die Ergebnisse können als empirische Grundlage für eine politische und gesellschaftliche Debatte über eine an den Vorstellungen der Menschen orientierte Planung der Flächenverteilung in Städten dienen. Zudem liefern diese eine Antwort auf die Frage, welche infrastrukturellen Veränderungen nötig sind, um den Verkehrsteilnehmenden den Umstieg auf klima- und umweltfreundlichere Mobilität zu erleichtern: Für die Mehrheit der Befragten sind ein attraktiveres ÖPNV-Angebot und eine bessere Fahrradinfrastruktur die Voraussetzung für die seltenere Nutzung bzw. Abschaffung des eigenen Pkws – wenngleich Letzteres für viele befragte Autofahrer:innen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht infrage kommt.

Neben der Schaffung geeigneter Rahmenbedingungen durch die Politik wird das Gelingen der Energie- und Verkehrswende auch von den tatsächlichen Verhaltensänderungen in der Bevölkerung abhängen. Dabei ist es entscheidend, welche Einstellungen, Normen und Verhaltensweisen Menschen für gesellschaftlich akzeptiert und weitverbreitet halten. Die vorliegende Studie macht deutlich, dass die Befürwortung von Klimaschutzmaßnahmen in der deutschen Bevölkerung teilweise deutlich unterschätzt wird. Besonders stark ausgeprägt sind die Fehleinschätzungen der Zustimmung zum Ausbau von Windausbau und Freiflächensolaranlagen im Wohnumfeld. Mögliche Gründe dafür könnten die mediale Berichterstattung sein – insbesondere über Proteste und Gegner:innen derartiger Maßnahmen – oder schlicht die Tatsache, dass die befragten Personen ihre eigene Einstellung gut kennen, aber über die Meinung ihrer Mitmenschen oft wenig wissen und nur Vermutungen anstellen.[3] Diese Fehlwahrnehmungen können weitreichende Konsequenzen für den Klimaschutz haben: Sie untergraben potenziell die Bereitschaft in der Bevölkerung, mit anderen vermeintlich kontroverse Themen zu diskutieren, die eigene Haltung zu äußern und den Kritiker:innen der Klimapolitik entgegenzutreten. Dies verringert schließlich den gesellschaftlichen Druck auf die Politik, wirksame Klimaschutzinstrumente auf den Weg zu bringen. Medien, Politik und Gesellschaft sind hier gleichermaßen gefordert, intensiver über die sozialen Realitäten zu berichten, öffentliche Debatten zu fördern bzw. in den Austausch mit Mitmenschen über die eigenen Überzeugungen zu kommen.

[2] Siehe auch SRU Sachverständigenrat für Umweltfragen (2023). Politik in der Pflicht: Umweltfreundliches Verhalten erleichtern. ISBN 978-3-947370-23-8
[3] Sparkman, G., Geiger, N., & Weber, E. U. (2022). Americans experience a false social reality by underestimating popular climate policy support by nearly half. Nature communications, 13(1), 4779.

Methodik

Das Soziale Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende ist eine Panelstudie, die im jährlichen Rhythmus seit 2021 durchgeführt wird. Die Befragungen wurden jeweils im Frühjahr der Jahre 2021 bis 2023 als Onlineerhebung von Forsa (forsa.omninet) ins Feld geführt. Bei forsa.omninet handelt es sich um ein für die deutsche Onlinebevölkerung ab 14 Jahren repräsentatives Panel mit derzeit rund 100.000 Personen. Die Rekrutierung der Panelteilnehmerinnen und -teilnehmer erfolgt per Telefon über ein mehrstufiges Zufallsverfahren (ADM-Telefonstichproben-System). Im forsa.omninet-Panel sind somit 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. Als Grundgesamtheit gelten alle in Privathaushalten lebenden deutschsprachigen Personen ab 18 Jahren in der Bundesrepublik Deutschland, die das Internet nutzen. Dabei sind auch Teiloffliner (z. B. Personen, die nur E-Mail, aber keine anderen Onlinedienste nutzen) im Panel vertreten. Tabelle 1 zeigt die Verteilung der soziodemografischen Merkmale in der Stichprobe und in der Grundgesamtheit[4].

Die Erhebung der dritten Welle des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers der Energie- und Verkehrswende erfolgte im Zeitraum vom 17. Februar bis 9. März 2023.

Die Nettostichprobe umfasst 6.543 Personen (Bruttostichprobe: 14.624; keine Teilnahme: 7.015; Abbruch: 1.066 Personen). Aufgrund des Befragungsumfangs wurde die Stichprobe wie in der Welle im vergangenen Jahr in zwei Gruppen aufgeteilt. Die spezifischen Fragen zu den Themenfeldern Energie und Verkehr wurden jeweils nur einer Gruppe (Energiewende: n = 3.267; Verkehrswende: n = 3.276) gestellt. Über beide Gruppen hinweg wurden 5.311 Personen befragt, die mindestens an einer der vorangegangenen Wellen teilgenommen haben.

Den Befragungen des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers liegt ein standardisierter Fragebogen mit einer durchschnittlichen Interviewdauer von ca. 35 Minuten zugrunde. Das Befragungsinstrument wurde auf Basis theoretischer Überlegungen zur subjektiven Messung sozialer Nachhaltigkeit sowie qualitativer Vorarbeiten (Mixed-Method-Ansatz) entwickelt. Die Tauglichkeit des Fragebogens wurde mithilfe kognitiver Interviews sowie eines quantitativen Pretests vor der Haupterhebung überprüft.

Für die Kapitel 1, 6 und 7 wurden die Antworten der Befragten auf Fragen im offenen Format mit einer umfangreichen qualitativen Inhaltsanalyse nach Mayring (2010)[5] ausgewertet. Dabei wurde in einem induktiven Prozess jeder bedeutungsvollen Aussage eine Kategorie zugeordnet, die dann in übergeordneten Überkategorien zusammengefasst wurde. Jede Fragestellung wurde dabei von drei Personen kodiert, wobei eine Person die erste Analyse durchgeführt hat und die übrigen Personen als Zweitkodierer:innen die erste Kodierung überprüft und verglichen haben. In diesem iterativen Prozess wurde die Kategorisierung der Antworten der Befragten mehrfach überdacht und verfeinert, bis ein Konsens zwischen allen kodierenden Personen erzielt wurde, der zu einem repräsentativen Kategoriensystem aus Unter- und Überkategorien geführt hat.

[4] Zu beachten ist, dass die Stichprobe des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers (gezogen aus dem forsa.omninet-Panel) repräsentativ für die deutschsprachige Onlinebevölkerung ab 18 Jahren ist. Bei den hier vorgenommenen Vergleichen der Strukturmerkmale der Stichprobe des Barometers mit der Grundgesamtheit werden allerdings auch Personen berücksichtigt, die kein Internet nutzen.
Weitere Details siehe https://ariadneprojekt.de/publikation/methodenberichtsnb2021/.

[5] Mayring, P. (2010): Qualitative Inhaltsanalyse. Grundlagen und Techniken. Weinheim und Basel: Beltz Juventa.

Tabelle 1: Verteilung soziodemografischer Merkmale in der Stichprobe und Grundgesamtheit

Variable	Merkmalsausprägungen	Stichprobe (%)	Grundgesamtheit (%)
Geschlecht[6]	Mann	51,6	48,9
	Frau	48,4	51,1
Alter[7]	18–29 Jahre	10,4	15,8
	30–39 Jahre	18,1	15,7
	40–49 Jahre	15,9	14,4
	50–59 Jahre	23,1	18,8
	60+ Jahre	32,5	35,2
Einkommen[8]	Einkommensarme	11,5	20,2
	Einkommensschwache Mitte	19,1	15,7
	Mitte im engeren Sinne	45,8	44,2
	Einkommensstarke Mitte	22,1	13,7
	Einkommensreiche	1,6	6,3
Wohnform[9,10]	Miete[9]	39,6	58,0
	Eigentum[10]	59,2	42,0
Ost/West[6]	Ost (mit Gesamtberlin)	17,4	19,6
	West	82,6	80,4
Bildung[11]	Kein Abschluss	0,4	4,0
	Haupt-/Volksschulabschluss	14,1	28,6
	Realschulabschluss	34,5	30,0
	Fachhochschulreife/Allgemeine Hochschulreife	49,3	33,5

Fußnoten

(1) Die Unterteilung zwischen Befürworter:innen und Gegner:innen der Energie- und Verkehrswende wurde anhand der Items „Ich befürworte die Energiewende" bzw. „Ich befürworte die Verkehrswende" vorgenommen. Personen, die auf der 5-stufigen Likert-Skala mit „stimme gar nicht zu" oder „stimme eher nicht zu" geantwortet haben, wurden der Gruppe der Gegner:innen zugeordnet; Befragte, die mit „stimme eher zu" oder „stimme voll und ganz zu" der Gruppe der Befürworter:innen.

(6) Statistisches Bundesamt (2022): Bevölkerung: Bundesländer, Stichtag, Geschlecht, Altersjahre. https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?operation=table&code=12411-0013&bypass=true&levelindex=1&levelid=1616060229272#abreadcrumb. Letzter Zugriff: 25.04.2023.

(7) Statistisches Bundesamt (2022): Bevölkerung: Deutschland, Stichtag, Altersjahre. https://www-genesis.destatis.de/genesis//online?operation=table&code=12411-0005&bypass=true&levelindex=1&levelid=1688386973641#abreadcrumb. Letzter Zugriff: 25.04.2023

(8) Eigene Berechnung auf Grundlage folgender Daten für die Grundgesamtheit: Sozio-oekonomisches Panel (SOEP), Version 37, Daten der Jahre 1984-2020 (SOEP-Core v37, EU-Edition). 2022. DOI: 10.5684/soep.core.v37eu. 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.

(9) Statistisches Bundesamt (2023): Haushalte in Mietwohnungen. https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Wohnen/Tabellen/tabelle-wo-haushalte-mietwohnungen.html. Letzter Zugriff: 25.04.2023. Anmerkung: Wohngemeinschaften sowie Dienst- und Werkswohnungen wurden der Kategorie „Miete" zugeteilt.

(10) Statistisches Bundesamt (2023): Haushalte in Eigentümerwohnungen. https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Wohnen/Tabellen/tabelle-wo-haushalte-eigentuemerwohnungen.html Letzter Zugriff: 25.04.2023.

(11) Statistisches Bundesamt (2019): Deutschland, Jahre, Geschlecht, Altersgruppen, Allgemeine Schulausbildung. https://www-genesis.destatis.de/genesis//online?operation=table&code=12211-9012&bypass=true&levelindex=0&levelid=1656705102492#abreadcrumb. Letzter Zugriff: 25.04.2023. 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 Tabelle auf Seite 33 nicht dargestellt.

Dimensionen und Indikatoren des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers

- erwartete Umwelt-auswirkungen
- Umweltqualität
- Gesundheit
- Zufriedenheit und Wohlbefinden
- aktuelle wirtschaftliche Situation
- erwartete wirtschaftliche Auswirkungen
- Fairness
- Ressourcen-zugang
- Vertrauen
- Normen & Werte
- Ortsverbundenheit und soziale Identität
- sozialer Zusammenhalt und Konflikte
- Mitsprache & Beteiligungs-möglichkeiten
- Wahrnehmung und Bewertung lokaler Beteiligungsprozesse
- aktive & gewünschte Beteiligung
- politische Selbstwirksamkeit
- allgemeine Einstellung zur Energie- und Verkehrspolitik
- sozio-politische Akzeptanz
- lokale Akzeptanz
- Verhaltens-akzeptanz

Die Ergebnisse des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers erkunden und ins Detail gehen auf https://snb.ariadneprojekt.de/start

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

Kopernikus-Projekt Ariadne

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 Energiewendeprojekt 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 | Forschungsinstitut für Nachhaltigkeit – Helmholtz-Zentrum Potsdam (RIFS) | 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 | Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change (MCC) | Öko-Institut | Potsdam-Institut für Klimafolgenforschung (PIK) | RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung | Stiftung KlimaWirtschaft | Stiftung Umweltenergierecht | Technische Universität Darmstadt | Technische Universität München | Universität Greifswald | Universität Hamburg | Universität Potsdam | Universität Stuttgart – Institut für Energiewirtschaft und Rationelle Energieanwendung (IER) | ZEW – Leibniz-Zentrum für Europäische Wirtschaftsforschung