Abschlussbericht

Qualitative Forschungen zur Mobilitätswendeskepsis in Zeiten von Covid19

Stand: 03.02.2021

Auftraggeber:
Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung gGmbH
Forschungsgruppe „Digitale Mobilität und gesellschaftliche Differenzierung“
z.H. Herrn Prof. Dr. Andreas Knie
Reichpietschufer 50
D-10785 Berlin

nexus Institut für Kooperationsmanagement
und interdisziplinäre Forschung GmbH
Willdenowstraße 38
12203 Berlin
Prof. Dr. Hans-Liudger Dienel
E-Mail: dienel@nexusinstitut.de
Tel.: 030 318 054 63
www.nexusinstitut.de

Mitarbeiter*innen:
Elisabeth Dienel (e.dienel@nexusinstitut.de)
Phoebe Fuhrmann (fuhrmann@nexusinstitut.de)
Milena Groß (gross@nexusinsitut.de)
Martin Schlecht (martin.t.schlecht@tu-berlin.de)

Inhalt

1. FORSCHUNGSOBJEKT UND FORSCHUNGSFRAGE 3

2. LITERATURANALYSE 5

2.1 ASPEKTE DER MOBILITÄTSWENDE 6
2.2 MOBILITÄTSVERHALTEN 7
2.3 MOBILITÄTSVERHALTEN WÄHREND CORONA 7
2.3.1 Veränderung des individuellen Mobilitätsverhalten 8
2.3.2 Wirtschaftliche und gesellschaftliche Auswirkungen auf die Mobilitätswende 8
2.4 EINSTELLUNGEN ZUR MOBILITÄTSWENDE 9
*2.4.1 Profile von Mobilitätswendeskeptiker*innen 10*

3. QUALITATIVE INTERVIEWS 11

3.1 METHODISCHES VORGEHEN 11
3.2 CHARAKTERISIERUNG DER STICHPROBE / INTERVIEWEES 13
3.2.1 Mobilitätsverhalten der Stichprobe 17
3.2.2 Profile der Stichprobe 19

4. ERGEBNISSE DER INTERVIEWS 22

4.1 EINGESCHRÄNKTE ZUSTIMMUNG 23
4.2 MOBILITÄTSWENDE IST REALITÄTSFREMD UND ALLTAGSFERN 23
4.3 STARKE MEHRHEIT ERWARTET ERHEBLICHE ZIELKONFLIKTE IN DER UMSETZUNG 26
4.4 BEWERTUNG DER MAßNAHMEN: EINSTELLUNGEN SIND AUSDIFFERENZIERT! 26
4.5 UMWELTSCHUTZ IST WICHTIG, DARF ABER NICHT EINSCHRÄNKEN 33
4.6 KULTURKAMPF UM DEN PLATZ: AUTO, RAD & GRÜN 34
4.6.1. Mehr Verständnis in Konflikten um Begrünung und Verkehrsberuhigung 35
4.7 VERBRENNUNGSMOTOR ALS KULTURGUT, E-AUTOS ALS MOGELPACKUNG 35
4.7.1 E-Autos haben schlechten Ruf 36
4.8 ÖPNV-AUSBAU BEFÜRWORTET, ABER BEI VIELEN MIT SCHLECHTEM RUF 36
4.8.1 Ländlicher Raum von ÖP(N)V abgehängt 37
4.9 VERANTWORTUNG FÜR DIE MOBILITÄTSWENDE 38
4.10. MOBILITÄTSWENDE AUCH WAHLENTSCHEIDEND 39
4.11 DIE CORONAPANDEMIE ALS GAMECHANGER 41
4.11.1 Mobilitätsveränderungen: Mehr Individualverkehr, mehr Zeit & mehr Spaziergänge 41
4.11.2 Coronapandemie: Mobilitätswende dringender oder weniger dringend als zuvor 43

5. ERGEBNISDISKUSSION UND EMPFEHLUNGEN 44

5.1 UNTERSCHIEDLICHES VERSTÄNDNIS UND ANNAHMEN 44
5.1.1 Das Maßnahmenbündel der Mobilitätswende hat für jeden etwas dabei. 44
5.2 REALITÄTEN DER SKEPTIKER*INNEN ERNST NEHMEN 45
5.3 BILDUNG UND BETEILIGUNG 46
5.4 CORONAPANDEMIE VERÄNDERT BEWUSSTSEIN 46

6. SHORTCOMINGS & AUSBLICK 47

7. LITERATUR 48

8. ANHANG 52

8.1 INTERVIEWLEITFADEN 52
8.2 PRÄSENTATION FÜR INTERVIEWS 55
8.3 TABELLE CHARAKTERISIERUNG DER INTERVIEWEES 58

1. Forschungsobjekt und Forschungsfrage

Dieses Forschungsprojekt identifiziert und befragt Menschen, die der Mobilitätswende skeptisch gegenüberstehen (hiernach als Mobilitätswendeskeptiker*innen bezeichnet), und untersucht, welche Haltung diese Menschen im Detail gegenüber der Mobilitätswende einnehmen, wie sich diese Haltung oder bestimmte Argumentationsmuster durch die Coronapandemie verändert haben und schließlich wie diese Mobiltitätswendeskeptiker*innen für die Mobilitätswende gewonnen werden können.

Mit der Mobilitätswende ist der Wandel des Mobilitätssystems hin zu einer nachhaltigen, stadt- und umweltfreundlichen und möglichst CO2-neutralen Mobilität gemeint. Mit den Mobilitätswendeskeptiker*innen sind Menschen gemeint, welche diesem durchgreifenden Wandel der Mobilität kritisch gegenüberstehen; - etwa, weil sie die Mobilitätswende für wirtschaftlich oder gesellschaftlich schädlich oder gefährlich halten oder weil sie die Notwendigkeit einer Mobilitätswende zwar grundsätzlich bejahen, aber für sich selbst nicht für umsetzbar halten oder nicht umsetzen wollen.

Es gibt in Deutschland in Politik, Wirtschaft und Gesellschaft inzwischen durchaus einen Konsens zur Notwendigkeit einer konsequenten Mobilitätswende, um die verbindlich vereinbarten Treibhausgas-Minderungsziele einzuhalten. Gleichzeitig ist die Mobilität aber bis zu ihrem teilweisen coronabedingten Shutdown der einzige große Emissionsbereich, der keine deutlichen CO2-Reduktionen aufweisen konnte. Im Gegenteil: Von 1990 bis 2017 stieg der CO2-Ausstoß des Straßenverkehrs in Deutschland um über 4% (Puls & Schaefer 2019). Das bedeutet, die nachhaltige Energiewende ist auf eine Mobilitätswende angewiesen. Gleichzeitig ist die praktizierte Mobilität für viele Deutsche Teil ihrer Identität, Lebensqualität und der wirtschaftlich geforderten Realität des Arbeits- und Lebensalltags. Die Beharrungskräfte der praktizierten Mobilität, der gebauten Infrastruktur und Mobilitätswerkzeuge sind enorm. Der Hinweis der sozialwissenschaftlichen Mobilitätsforschung auf den großen Handlungs- und Forschungsbedarf nicht nur im Bereich technologischer Entwicklungen, sondern auch hinsichtlich notwendiger Verhaltensänderungen, hat aber zu keinen durchgreifenden Veränderungen geführt.

Allerdings wurden in den vergangenen Jahren die Bedeutung von Ernstfallsituationen als Testfall und Lernchance für eine neue Mobilitätspraxis herausgestellt. Menschen lernen und verändern ihr Verhalten vor allem in bestimmten offenen Ernstfallsituationen, wenn sie umziehen, eine Familie gründen oder eine neue Arbeit aufnehmen. Die Möglichkeitsräume für Verhaltensänderungen sind in diesen Phasen größer und breiter. Auf Phasen größerer Offenheit gegenüber neuen Möglichkeiten folgen in der Regel Phasen einer Stabilisierung und Fixierung von Verhaltensformen. Lernen und Verhaltensänderungen folgen keiner stetigen, oder gar linearen Entwicklung, sondern erfolgen in Schüben, zwischen denen eher stabile, „gehärtete“ Phasen liegen. Die Ernstfallphasen sind dabei zeitlich kürzer, die stabilen, routinierten Phasen zeitlich länger. Ansätze für die Ermöglichung von Verhaltensänderungen sollten daher Ernstfallsituationen identifizieren und gezielt nutzen, wie etwa frisch zugezogene Bewohner*innen einer Großstadt für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPVN) zu gewinnen.

Das große Reallabor der coronabedingten massiven Veränderungen der Rahmenbedingungen für Mobilität bedeutet eine große Chance, die Veränderungsbereitschaft der Menschen in Richtung einer nachhaltigen Mobilität empirisch zu untersuchen. Dafür konzentriert sich dieses Forschungsprojekt auf Menschen, die der Mobilitätswende allgemein sowie konkret in ihrem Leben skeptisch und kritisch gegenüberstehen. In welchen Fällen und aus welchen Gründen führte die Corona-Pandemie zu einer Stabilisierung ihrer Skepsis oder zu Veränderungen ihrer Haltung?

Die qualitative Befragung hat also die Einstellungen, Meinungen und Kritikpunkte dieser Menschen in Bezug auf die Mobilitätswende sowie – in Ausschnitten – deren eigene Ideen und Vorstellungen für die Zukunft der Mobilität untersucht und versucht, zu beleuchten, ob und wenn ja, wie sich diese Einstellungen durch die Coronapandemie verändert haben.

Wir haben zwei übergeordnete Forschungsfragen (FF) entwickelt:

FF1: Warum lehnen Menschen die Mobilitätswende als Ganzes oder in ihren Teilaspekten ab?

FF2: Wie hat die Coronapandemie das Mobilitätsverhalten und die Einstellungen zur Mobilitätwende beeinflusst?

2. Literaturanalyse

Eine Verkehrs- und Mobilitätswende ist zwingend, um Klimaneutralität im Verkehrssektor zu erreichen. Durch strengere Vorschriften für die Kraftstoffqualität und technologische Neuerungen wurden Verbrennungsmotoren sauberer und effizienter und die Emissionen[1] pro gefahrenem Kilometer sanken. Jedoch betrug die Reduktion bei CO2-Emissionen von 1995 bis 2018 lediglich 9%. Da zudem immer mehr Fahrzeuge unterwegs sind, liegen die CO2-Emissionen heute weit unter dem politischen Soll-Wert (Umweltbundesamt 2020). Trotz des öffentlichen und politischen Diskurses zu Klimawandel und Mobilitätswende ist und bleibt das Auto das beliebteste Verkehrsmittel in Deutschland: von 2010 bis 2019 stieg der PKW-Besitz um weitere 12 % auf 569 Pkw pro 1.000 Einwohner*innen, dementsprechend sind mittlerweile 47,1 Millionen registrierte Fahrzeuge auf Deutschlands Straßen unterwegs (Statistische Bundesamt 2020a). Maßnahmen zur Einleitung der Mobilitätswende zielen in wesentlichen Aspekten darauf ab, Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren durch andere Antriebsformen zu ersetzen und durch Verhaltensänderungen die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel und des Fahrrads zu stärken.

Das Ziel, den CO2-Gesamtausstoß bis 2030 um 55 Prozent[2] zu verringern, ist Deutschlands Beitrag zum Pariser Klimaabkommen (Die Bundesregierung 2019). Nach Sektoren lag der Verkehr im Jahre 2017 mit 19 % an dritter Stelle nach Energiewirtschaft (36 %) und Industrie (22 %) (Die Bundesregierung 2020). Dabei hat sich die CO2-Bilanz im Verkehrssektor seit 1990 kaum verändert. Mit einem relativen Anteil von 96 % ist der Straßenverkehr weiterhin Hauptverursacher der Treibhausgasemissionen. Soll das Klimaziel bis 2030 (ein anvisiertes Minus von 40-42 %) noch erreicht werden, muss es eine grundlegende Mobilitäts- und Verkehrswende geben (Umweltbundesamt 2020). Im Europäischen Vergleich verzeichnet die Bundesrepublik einen der höchsten Werte mit 127 gr / km beim CO2-Ausstoß von Neuwagen. Dies verdeutlicht die Tatsache, dass allein 2018 mehr als 630.000 SUV-Modelle in der Bundesrepublik zugelassen wurden (Brandhofer et al. 2019), was einer Steigerung im Vergleich zum Referenzjahr 2013 um 156 % entspricht (Brandstetter et al. 2019). Auch heute (2020) fahren immer noch 95% der Fahrzeuge mit Diesel und Benzin (Bundesregierung 2019). Der Anteil von E-Fahrzeugen steigt, lag aber im Jahre 2018 weltweit bei 2,1 % (Brandhofer et al. 2019). Um die Klimaschutzziele im Verkehrssektor zu erreichen, will die Bundesrepublik die Elektromobilität und die dafür nötige Infrastruktur ausbauen. Auch der Ausbau des öffentlichen Personenverkehrs (ÖPV) / öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) sowie Investitionen in digitale Verkehrssysteme werden von der Bundesregierung priorisiert (Die Bundesregierung 2020).

Die Mobilitätswende zielt in Abgrenzung zur Verkehrswende nicht nur auf den Umstieg auf alternative Antriebe und den Wechsel auf nachhaltige Verkehrsträger, sondern stärker auf die Reduzierung des Energieverbrauchs im gesamten Mobilitätssystem und bezieht dabei auch kulturelle, sozio-ökonomische und räumliche Dynamiken mit ein, die Mobilität und Mobilitätsverhalten beeinflussen (vgl. Benamo-Projekt[3]). Die Mobilitätswende beschreibt nicht nur die Abkehr von fossilen Brennstoffen, sondern auch einen gesellschaftlichen Wandel und die Umgestaltung unserer urbanen Räume. In Politik, Gesellschaft und Medien besteht allerdings Dis-

[1] Schwefeldioxid bis zum Jahr 2018 gegenüber dem Ausgangsniveau im Jahr 1995 um rund 98 % und die von flüchtigen organischen Chemikalien ohne Methan (NMVOC) um etwa 89 %. Die spezifischen Abgasmengen an Stickstoffoxiden sanken im betrachteten Zeitraum um 41,3 %, die der Feinstaub-Emissionen um 82 % (Umweltbundesamt 2020).

[2] Am 11. Dezember beschloss die EU- Kommission CO2-Emissionen, anstatt von 40% auf 55% in Vergleich zum Referenzjahr 1990 bis 2030 zu reduzieren (Ursula von der Leyen, EU-Kommission auf Twitter)

[3] Vgl. Begleitforschung Nachhaltige Mobilität (nexus-Institut 2020)

sens über die Notwendigkeit und Priorisierung einzelner Maßnahmen. In einer Studie (Naoumis 2020)[4] wählten die Teilnehmer*innen Umwelt- und Klimaschutz an den Spitzenplatz der gesellschaftlichen und politischen Prioritäten. Eine weitere Studie (Freudenthal 2020), während der Coronapandemie (April 2020), wurde die Wichtigkeit des Klimaschutzes auch - oder gerade wegen der Coronakrise - bestätigt. Allerdings stieg mit der Pandemie auch die Skepsis der Befragten, ob die Energiewende tatsächlich umgesetzt werden kann. 65 % der Befragten bemängelten die Glaubwürdigkeit der Politik in diesem Kontext (Naomis 2020). Die Berichterstattung zu großen Infrastrukturprojekten (Stuttgart 21), der Ausbau des Autobahnnetzes durch Waldgebiete (bspw. Dannenröder Forst[5]), Mängel beim ÖPV / ÖPNV oder auch die Fehlplanungen der Pop-up Radwege in Berlin (Verwaltungsgericht Berlin 2020) sind vermutlich als Gründe hierfür zu nennen.

2.1 Aspekte der Mobilitätswende

In Medien, Politik und Gesellschaft werden Verkehrs- und Mobilitätswende verschiedenen Maßnahmen zugeordnet. Der Think-Tank Agora ordnet die Verkehrswende der 1) Mobilitätswende und der 2) Energiewende im Verkehr unter (Hochfeld et al. 2017). Die Mobilitätswende beschreibt die effizientere Gestaltung unseres Verkehrssystem ohne Einschränkung der Mobilität (zum Beispiel höhere Auslastungen im Schienenpersonenverkehr), die Energiewende im Verkehr beschreibt hingegen die zukünftige Dekarbonisierung des Antriebs (Hochfeld et al 2017).

Im Folgenden stellen wir häufig (und auch kontrovers) diskutierte Maßnahmen im politischen, medialen und gesellschaftlichen Diskurs bezüglich der Mobilitätswende vor (bspw. Baaske et al 2020, Hochfeld et al 2017, Ruhrort 2019). Diese Aspekte bzw. Teilmaßnahmen bilden ebenfalls die Grundlage dieser empirischen qualitativen Erhebung zur Skepsis der Mobilitätswende (vgl. Kapitel 4.1):

1) Eine Reduktion der Anzahl der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor;

2) Eine Verschärfung der Geschwindigkeitsbegrenzungen allgemein oder nur in Städten / auf dem Land;

3) Finanzielle und politische Förderung von Elektrofahrzeugen;

4) Ausbau / Aufstellen grüner Technologie zur nachhaltigen Energiegewinnung (bspw. Solar, Wind);

5) Regulierung in der Nutzung von Sportwagen und SUVs;

6) Abschaffung/Reduzierung von staatlichen Subventionen für umweltschädliche Mobilität;

7) Sicherer Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs;

8) Ausbau / Einsatz von Hochgeschwindigkeitsverkehrsmitteln, die Städte, Stadt und Land verbinden;

9) Stärkung von Sharing-Modellen (Fahrrad, Auto, Scooter, Roller) in der Stadt und auf dem Land;

10) Ausbau einer sicheren und besseren Radinfrastruktur;

11) Verkehrsberuhigung der Innenstädte bzw. autofreie Innenstädte;

12) Begrünung und urbaner Freiraum, auch für Fußgänger*innen;

13) Verstärkte Nutzung von autonom fahrenden Fahrzeugen (individuell, eigenes Fahrzeug);

---

[4] Repräsentative Studie unter 1.000 Privathaushalten in Hamburg (n=500) und Schleswig-Holstein (n=500). Die Umfrage erfolgte über Computer-Assisted Web Interviews (CAWI) und wurde zwischen dem 6.11.2019 und dem 13.11.2019 von Ipsos Public Affairs durchgeführt.

[5] Trotz dem Festhalten am Ausbau der A49 in Hessen konnten die Grünen im Dezember 2020 zwei Prozentpunkte zulegen (Hessenschau 2020).

14) Verstärkte Nutzung von autonom fahrenden ÖPNV (Mitbenutzung, öffentlich).

2.2 Mobilitätsverhalten

Vor etwa zwanzig Jahren begann die Projektgruppe Mobilität am Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) mit qualitativen Untersuchungen über die Bereitschaft von ausgewählten Gruppen, ihr Mobilitätsverhalten zu verändern. Diese Forschungen kulminierten in mehreren Dissertationen und Artikeln (Zuletzt: Sassa Franke, Christian Maertins: Die unentdeckte Spezies der Multimodalen. Möglichkeiten der Bindung und Gewinnung von ÖPNV-Kunden mit innovativen Mobilitätsdienstleistungen (Schöller 2005, S. 216-238). Es gelang dabei, ganz unterschiedliche Wege zum Car-Sharing zu beschreiben, aber die Identifikation und Dokumentation von quantitativ durchgreifende Veränderungsprozesse blieben aus. Gleichwohl kann die hier angebotene Forschung von damaligen Ansätzen profitieren. Die um die TU Eindhoven angesiedelte Forschungsgruppe zu urbanem Radverkehr hat dagegen seit 2015 in vielen konkreten Stadtstudien gezeigt, wo und wie ein quantitativ bedeutsamer Anstieg des Fahrradverkehrs mit allen Konsequenzen und Folgewirkungen möglich war (Ruth Oldenziel 2016). Diese Studien dokumentieren zwar die kurz- und langfristige Wirkung neuer Mobilitätsinfrastrukturen, berücksichtigen aber zu wenig die Ebene der individuellen Reflexion und Mobilitätsentscheidung. Die Individuen-basierten Simulationsansätze für das Mobilitätsverhalten sind in den vergangenen Jahrzehnten immer feingranulierter und individueller geworden, sind jedoch in ihren Simulationsansätzen auf die empathische Deutung qualitativer Ansätze angewiesen (Kay Axhausen, Andreas Horni, Kai Nagel: *The multi-agent transport simulation MATSim*. London: Ubiquity Press 2016.).

2.3 Mobilitätsverhalten während Corona

Das Mobilitätsverhalten in und seit der Coronapandemie lässt sich mit einem Realweltlabor vergleichen. Die Veränderungen im Mobilitätsverhalten haben eine örtliche und zeitliche Komponente. In dieser Erhebung werden wir neben dem Einfluss der Coronapandemie auf das individuelle Mobilitätsverhalten der Befragten, auch auf potenzielle Veränderung der Bewertung einzelner Maßnahmen der Mobilitätswende eingehen (Kapitel 3.1. und Kapitel 3.2.). Reisebeschränkungen sowie der Wegfall von Urlaubs- und Dienstreisen drückten den globalen Flugverkehr zwischenzeitlich um mehr als 70% (Stand Mai 2020) und liegt im Dezember 2020 mit 46 % weit unter Vorjahresniveau (Janson 2020). Neben dem Flugverkehr führte die Coronapandemie in Deutschland im ÖPV und ÖPNV zu einem enormen Einbruch der Fahrgastzahlen. Daten des statistischen Bundesamtes (2020) verdeutlichen die Dramatik des Rückgangs: Im Bahnfernverkehr lagen die Fahrgastzahlen im April mit 88 %, im August mit 30 % und im Oktober mit 50 % weit unter Vorjahresniveau. Noch schlimmer traf es den Fernverkehr mit Bussen. Hier reduzierte sich das Fahrgastaufkommen um 96% (2. Quartal 2020) und kam damit sprichwörtlich zum Erliegen (Statistisches Bundesamt 2020b). Die Bemessung des Rückgangs im ÖPNV lassen sich durch die größere Anzahl an Zeitkarten nicht abschließend bemessen. Erste Auswertungen zu den Rückgängen im 1. Halbjahr 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum liefern folgendes Ergebnis: Eisenbahnnahverkehr (-37 %), Busse (-22 %) und Straßenbahnen (-24 %) (Statistisches Bundesamt 2020b). Auch für Sharing-Dienste wurde die Pandemie zur Bewährungsprobe. Nach Jahren des Wachstums verzeichneten Car-Sharing Anbieter Umsatzeinbußen und einen Rückgang der Kund*innen (Bundesverband Car-Sharing 2020). Free-Floater Carsharing Primus SHARE NOWbspw. konnte nach dem Einbruch im April die Anzahl der gebuchten Fahrminuten wieder steigern und lag im Juni sogar über Vorjahresniveaus. Auswertungen aus der App zeigen stark veränderte Nutzungsmuster: Die Nutzung des Angebots verlagerte sich in die urbanen Randgebiete und mehr Kund*innen nutz(t)en während der Coronapandemie die Fahrzeuge abseits der normalen Stoßzeiten in den späten Morgenstunden bis nachmittags (Richert et al. 2020).

Das Statistische Bundesamt untersucht fortlaufend mit anonymisierten Mobilfunkdaten das kleinräumige individuelle Mobilitätsverhalten während der Coronapandemie. Im 1. Lockdown

Ende März 2020 zeigten die Auswertungen einen 30 %-igen Rückgang im Mobilitätsverhalten im Vergleich zum Vorjahr. Im November ist der Rückgang mit 8,5 % gegenüber dem Vorjahresmonat geringer. Interessanterweise ist der Unterschied zwischen ländlichen und urbanen Regionen relativ hoch: In den Stadtstaaten Berlin, Hamburg und Bremen ging die Mobilität um 16-19 % zurück, in den sehr ländlich geprägten Bundesländern Brandenburg (mit 12 %) und Mecklenburg-Vorpommern (9%) lag sie über dem Vorjahresniveau (Statistisches Bundesamt 2020c).

Szenarien über die Auswirkungen der Coronapandemie auf die Verkehrs- und Mobilitätswende gehen in Forschung, Politik und Medien auseinander. So erwarten Expert*innen der Bundesvereinigung Straßenbau- und Verkehrsingenieure bei der künftigen Verkehrsmittelwahl für den ÖPNV eine etwa gleich starke bis leicht geringere Nutzung. Beim Individualverkehr wird der PKW nicht an Bedeutung verlieren. Die Bedeutung des Radverkehrs wird deutlich zunehmen (Bundesverband der Straßenbau- und Verkehrsingenieure 2020). Kanda & Kivimaa (2020) fassen die möglichen langfristigen Auswirkungen der Pandemie in zwei grundlegende Aspekte zusammen: 1) Die Veränderung im individuellen Mobilitätsverhalten und 2) die Auswirkungen der Pandemie auf die Wirtschaft und auf politische Veränderungsprozesse und somit auf die Mobilitätswende.

2.3.1 Veränderung des individuellen Mobilitätsverhalten

Die Digitalisierung der Arbeit und anderer täglicher Aktivitäten während der Pandemie verringern den Mobilitätsbedarf und damit auch den Verbrauch fossiler Energie im Verkehrs-/Mobilitätssektor (Kanda & Kivimaa 2020). Die Forscher warnen jedoch davor, sollte die Coronapandemie zu einem langfristigen Sicherheits- und Gesundheitsrisiko werden, dass die Pandemie den Ausbau und die Weiterentwicklung nachhaltiger Mobilitätsmaßnahmen negativ beeinflussen kann. So können bspw. Sharing-Modelle und der ÖPNV durch COVID-19 zwangsläufig beeinträchtigt werden, sollten die Präferenzen zunehmend auf individuelle Mobilität ausgerichtet werden (Kanda & Kivimaa 2020). Studien offenbarten bereits, dass die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln bei einer Vielzahl von Menschen Unwohlsein erzeugt (Qualtrics 2020). Während sich besonders die Generation der 18- bis 29-jährigen unwohl fühlt (66%), war das Verhältnis bei den Geschlechtern ausgewogen (52 % der Männer / 53 % der Frauen). Andererseits zeigen Zahlen von Car-Sharing Angeboten, dass die Nutzung der Sharing-Modelle zu Beginn rückläufig war, aber neuere Zahlen eine Nutzung über dem Vorjahresniveau aufweisen (Richert et al. 2020). Jedoch gilt hier zu beachten, dass Korrelation nicht Kausalität bedeuten muss, da politische Regelungen und mangelnde Freizeitmöglichkeiten sicherlich einen Einfluss auf das Mobilitätsverhalten haben.

Das geänderte Mobilitätsverhalten führte unweigerlich auch zu einer Reduzierung der Emissionen. Neben direkten positiven Effekten sollten aber zusätzlich Rückkopplungseffekte in Betracht gezogen werden. Eine internationale Studie im Mai 2020 fand heraus, dass Menschen sich nach dem Lockdown sehnten, wieder mobil zu sein. Unter den Deutschen Befragten vermissten 57 % zu reisen; für genauso viele stehen Wochenendausflüge in den nächsten zwei Monaten (bzw. nach der Pandemie, Anmerkung der Autorenschaft) auf dem Plan (Criteo 2020).

2.3.2 Wirtschaftliche und gesellschaftliche Auswirkungen auf die Mobilitätswende

Eine veränderte und sich weiterhin verändernde wirtschaftliche Lage und sich ändernde Mobilitätsmuster infolge von COVID-19 und seinen Auswirkungen können die Mobilitätswende durch Verhaltens- und Konsumänderungen beeinflussen (Kanda & Kivimaa 2020). So änderte sich seit Ausbruch der Coronakrise und den damit verbundenen Einschränkungen auch das Konsumverhalten. Nicht nur vermehrte Online-Einkäufe und somit auch eine Änderung des Mobilitätsverhalten für Alltagserledigungen der Verbraucher*innen (Bitkom 2020), sondern auch eine Zurückhaltung bei größeren Anschaffungen wie Autos stellte eine weitere Studie fest (GfK Consumer Pulse Report 2020).

Die Erwartungen an die Mobilitätswende sind weiterhin stark damit verbunden, CO2-Emissionen zu senken und gerechte und nachhaltige Klimapolitik durchzusetzen. Laut einer Umfrage des Markt- und Meinungsforschungsunternehmens Ipsos sieht die Mehrheit der Deutschen (ca. 66%) in der Coronapandemie eine ebenso ernste Krise wie im Klimawandel. Weltweit sind dies sogar 71 %. Zudem befürworten in Deutschland 57 % Bundesbürger*innen, dass bei zukünftigen Wirtschaftsmaßnahmen die Klimapolitik mitbedacht werden muss. Lediglich 36 % der befragten Bundesbürger befürworten auch Maßnahmen, welche schlecht für die Umwelt sind. 55 %[6] lehnen diese ganz ab.

In diesem Zuge möchten wir, wie auch andere Fachexpert*innen (etwa Kühne 2020, Fischedick 2020, Bauer 2020, Axhausen 2020) hervorheben, dass gerade Krisenzeiten die Chance zu nachhaltigen Veränderungen bergen. Politik kann in Krisenzeiten agieren und geglaubte Barrieren sind schnell „Schnee von gestern“. Daher gilt es jetzt, dass Gesellschaft und Politik die Krise nutzen, um die Mobilitätswende voranzutreiben (vgl. Oxenfarth 2020, S. 7). Denn politischer und gesellschaftlicher Konsens und engere Verbundenheit müssen nicht zwingend ein Resultat von Angst, sondern vielmehr von einem neuen "Wir"-Gefühl sein[7].

2.4 Einstellungen zur Mobilitätswende

Mobilität spielt im Leben von uns Menschen eine große geschichtliche, wirtschaftliche und identitätsstiftende Rolle. Die Wechselwirkungen von wirtschaftlichem Fortschritt, technologischem Wandel und Mobilität ermöglicht(e)[8] einer Vielzahl an Menschen nicht nur breitere Arbeits- und Freizeitmöglichkeiten, sondern trägt auch zum Austausch in allen Bereichen der Gesellschaft bei.

Mobilität ist einem konstanten Wandel unterlegen. Ein fortschreitender Klimawandel mit steigenden CO2-Emissionen und einer wachsenden Anzahl an Menschen weltweit, welche mobil sein möchten, erfordert einen grundlegenden Wandel unserer Paradigmen der Mobilität sowie unserer Mobilitätsverhaltens. Die unterschiedlichen Aspekte der Mobilitätswende und der Umsetzungsmöglichkeiten bringen unterschiedliche Einstellungen der Mobilitätswende hervor.

Viele Menschen stehen aus verschiedenen, teilweise auch gegensätzlichen Gründen, der Mobilitätswende skeptisch gegenüber. Aus Fach- und Grauliteratur haben wir Argumentations- und Denkmuster der Mobilitätswendeskepsis zusammengefasst. Mobilitätswendeskeptiker*innen sind eine heterogene Gruppe: Utopien und Dystopien der Zukunft verlaufen nicht nach klaren Linien. Eine erfolgreiche Umsetzung der Mobilitätswende erfordert daher nicht nur den technologischen Wandel und den Um- und Ausbau der Infrastruktur, sondern auch gesellschaftlichen Diskurs und Konsens mit der Überzeugung einer heterogenen Gruppe von Skeptiker*innen.

Eine eigene Sichtung von Pressebeiträgen und Foren (bspw. die Internetportale der Tageszeitungen Tagesspiegel, Welt, Die Zeit, Der Spiegel) und Social Media (bspw. Facebook) bestätigt zwei gängige Narrative: 1) Mobilitätswende als Verkehrswende ohne / mit wenig KFZ-Aufkommen, sicherem und ausgebauten ÖPNV, Radverkehr und begrünten und beruhigten Fußgängerbereichen und 2) Mobilitätswende mit Energiewende durch Technologiewandel mit E-Autos, Wasserstoffantrieb und auch „Utopien“ wie Hyperloops und Seilbahnen über der

[6] Lediglich in China (59 Prozent) und Frankreich (58 Prozent) wären umweltschädliche Maßnahmen zum Wohle der Wirtschaft noch unbeliebter als in Deutschland. 28.029 Personen in 14 Ländern (Kanada und den USA: zwischen 18 und 74 Jahren alt, Befragte in Australien, Brasilien, China, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Indien, Italien, Japan, Mexiko, Russland und Spanien: zwischen 16 und 74 Jahren). Zeitraum 16. bis 19. April 2020

[7] https://www.marktforschung.de/aktuelles/marktforschung/corona-steigert-vertrauen-und-bindung-zum-arbeitgeber-von-seiten-der-arbeitnehmer/

[8] Die langfristigen Auswirkungen der Coronapandemie sind nicht abzusehen (Anm. der Autorenschaft).

Stadt. Zwar umfassen Mobilitätswende als Verkehrswende und Mobilitätswende als Energiewende den Zeitgeist für Klima- und Umweltschutz, allerdings werden diese oftmals unterschiedlich und mitunter auch gegensätzlich bewertet.

2.4.1 Profile von Mobilitätswendeskeptiker*innen

Auf Basis unserer Recherche in Tagespresse (bspw. Betschka 2019), in Literatur (bspw. Hochfeld et al 2017), in Meinungsumfragen (bspw. Bock 2020) zur Mobilitätswende haben wir gängige und wiederkehrende Annahmen und Befunde zu Mobilitätswendeskeptiker*Innen zusammengefasst und in Anlehnung fünf *Profiltypen* entwickelt. Diese fünf sogenannten Gruppen von Mobilitätswendeskeptiker*innen sind keineswegs vollständig, aber ein erster Ansatz, Gemeinsamkeiten unter den Befragten dieser Studie zu identifizieren. Um dieses detailliertere Bild der individuellen Realitäten zu erlangen, baten wir in der empirischen Studie daher die Befragten um eine Selbsteinschätzung anhand dieser ausgearbeiteten Profile als erster Ansatz einer Ausdifferenzierung der Mobilitäswendeskeptiker*Innen.

1. **Liebhaber*innen von Verbrennungsmotoren** (bspw. Sportwagen-, SUV- und Motorradfahrer): Für viele bedeutet der Verzicht auf den Verbrennungsmotor einen massiven Einschnitt in das Private. Es steht nicht nur die Einschränkung des Erlebnisses auf dem Spiel (bspw. durch verkehrsberuhigte Zonen oder Durchfahrtsverbote), sondern darüber hinaus auch der Verlust des eigenen Hobbies. Der Motor ist Lebensgefühl, Statussymbol mit individuellem Komfort und bedeutet Anerkennung. Motorrad- und SUV-/ Sportwagenliebhaber*innen fühlen sich bei der Diskussion über die Energie- und Verkehrswende ausgeschlossen (Weiss 2020; Poschardt 2019).

2. **Bewohner*innen der ländlichen Regionen (sogenannte *Abgehängte, aber zufrieden)***: Negative Effekte von Verkehr (Luftverschmutzung, Stau, Parkplatzsuche, Unsicherheit) sind weniger präsent als in urbanen Gebieten. Urbane Konzepte wie Fahrradwege, Ride-Sharing oder Mobility-as-a-Service (MaaS) gehen an der Realität vieler vorbei. Die Vorteile des motorisierten Individualverkehrs überwiegen und bedeuten Flexibilität und Freiheit. Die Versorgung mit öffentlichen Verkehrsangeboten ist schwach und nicht zufriedenstellend. Die langen Wege auf dem Land erfordern individuelle Lösungen (Weiss 2020). Bei einer Mobilitätswende fürchten viele, dass ihnen die Vorteile vorenthalten bleiben und sie durch Abschaffung von Privilegien wie der Entfernungspauschale zu den Verlierer*innen der Mobilitätswende gehören.

3. **Rationalist*innen mit Umsetzungsbedenken**: Die Rationalist*innen finden die Mobilitätswende an sich wünschenswert, aber zweifeln an der Umsetzbarkeit neuer Konzepte und vertrauen auf Bewährtes. In der Argumentation zum Erhalt des Verbrennungsmotors stellen die hohen Anschaffungskosten, die Sorge um unzureichende Reichweite und Infrastrukturvorkehrungen von E-Autos Ängste dar (Hochfeld et al. 2017). Breitenwirksame Sharing-Konzepte, die den Bedürfnissen aller gerecht werden, sind für diese Gruppe schwer vorzustellen. Utopien wie verkehrsfreie Innenstädte und begrünte Straßen sind eher eine „realitätsferne Träumerei“.

4. **Bewusst Auto-lose**, Wende ohne „E“: Ein Knackpunkt für einen gesamtgesellschaftlichen Konsens zur Mobilitätswende dürfte die Ansicht zu und die Einstellung über Elektromobilität spielen. Eine Umfrage des Vergleichsportals Verivox verdeutlicht, dass zwar eine Mehrheit den Umstieg auf E-Autos zustimmt, aber von einer CO2-Reduzierung nur 49 % überzeugt sind. Ganze 40,3 % halten E-Mobilität für eine "Mogelpackung", weil sie unter dem Strich einen genauso großen CO2-Fußabdruck habe wie für fossile Antriebe. Viele sehen eine erfolgreiche Mobilitätswende mit E-Fahrzeugen

als erstrebenswert an[9], allerdings nur 11 % glauben an einen Erfolg dieser Konzepte (Bock 2020). Viele wünschen sich komplett autofreie, begrünte und fahrradfreundliche Innenstädte. So sprach sich nach mehreren tödlichen Unfällen in Berlin durch SUVs und Sportwagen („Spritschleudern“, „Waffen“) eine Petition in Berlin für ein SUV-Verbot aus (Betschka 2019). Dem Wunsch zur Reduzierung von SUVs stimmten zwar viele Menschen zu (46%), aber nur wenige (21%) hielten dies für realistisch (Bock 2020).

5. **Faszinierte, aber Verunsicherte**: Technologische Entwicklung bringt neue Mobilitätsformen und Lösungen mit sich, welche zugleich faszinieren und verunsichern. Zusätzlich treten besonders Bedenken gegenüber autonomem Fahren auf der Straße und im ÖPNV zu Tage. Weitere Skepsis erzeugt der Umgang mit dem Datenschutz, bspw. ob eine Datensparsamkeit mit Neuerungen wie autonomem Fahren oder Lufttaxis überhaupt möglich ist (*Matthias Loebich 2020).* Der Sharing-Gedanke und MaaS mit seinem bunten Strauß an Möglichkeiten bereitet wegen der Zusammenkunft mit Fremden Angst. Dieses Gefühl scheint sich durch Corona noch verstärkt zu haben.

3. Qualitative Interviews

3.1 Methodisches Vorgehen

Zur Beantwortung der Forschungsfragen wurde eine qualitative Forschungsmethode gewählt, d.h. sogenannte semi-strukturierte Tiefeninterviews (semi-structured in-depth interviews) wurden entwickelt und mit 50 Teilnehmer*innen durchgeführt (48 Interviews wurden in dieser Auswertung berücksichtigt). Das Hauptkriterium bei der Auswahl der Interviewees war, dass es sich bei den Personen um Mobiliätswendeskeptiker*innen handelt.

Mit dem Ziel, die persönlichen Antworten der interviewten Menschen zu erhalten, wurden für den zweiten Teil des Interviewleitfadens (siehe 5.1) primär offene Fragen entwickelt. Die Vorstrukturierung des Leitfragens anhand der Forschungsfragen stellt hingegen sicher, dass die Antworten der Interviewten auch zur Beantwortung des Forschungsinteresses führen.

Da das Forschungsobjekt Mobilitätswende nicht für jede*n Interviewten bekannt ist und auch in der Literatur sowie Alltagssprache unterschiedlich verstanden wird, wurde den Interviewees eine detaillierte Definition (Frage 27 im Leitfaden) präsentiert. Zudem wurde die Mobilitätswende operationalisiert, indem 14 zentrale Maßnahmen der Mobilitätswende herausgearbeitet wurden. Diese 14 Maßnahmen haben keinen Anspruch auf Vollständigkeit, werden aber in der Literatur wiederkehrend als Aspekte einer umfassenden Mobilitätswende genannt. Im Gespräch wurden die Interviewees zu diesen Maßnahmen (z. B. Einstellung und Umsetzbarkeit / Alltagstauglichkeit (Frage 29a im Leitfaden) befragt. Meistens sollte die Antwort auch begründet werden, um den Antworten der Interviewees die gewünschte Tiefe zu geben. Zwecks Reduktion von Komplexität wurden den Interviewees die Definition sowie die 14 Maßnahmen mittels Bildschirmteilung während des Interviews oder in einer vorab gesandten PDF-Datei vorgelegt, falls das Interview per Telefon durchgeführt wurde (siehe Anhang 8.2).

[9] Die Zustimmung zur E-Mobilitätswende hängt stark vom Bildungsstand ab. Teilnehmer*innen mit Abitur stimmen zu über zwei Dritteln (70,2 %) ohne Abitur bei rund 50,4 % (Gesamt: 57,9 %). Auch welche Maßnahmen Priorität haben, beantworteten die Teilnehmer*innen: 53 % sind für den kostenlosen öffentlichen Nahverkehr, 37 % befürworten Anreize für den Kauf von Elektrofahrzeugen, die stärkere Besteuerung von fossilen Kraftstoffen unterstützen 14 %, 13 % sind für das Verbot von Verbrennungsmotoren in Innenstädten, eine Innenstadtmaut befürworten 12 %. Neben der Skepsis zur CO2-Reduktion durch Elektro-Mobilität glauben laut einer Umfrage 4/5 der Befragten nicht daran, dass diese sich bis 2045 im urbanen Verkehr durchsetzen wird (Bock 2020).

Der Interviewleitfaden gliedert sich in drei Abschnitte. Zuerst wurden Informationen zur Beschreibung der Stichproben und der Profilbildung erhoben. Im zweiten Teil wurden Fragen zum individuellen Mobilitätsverhalten und abschließend zur Mobilitätswende gestellt.

Die Tauglichkeit des Interviewleitfadens wurde in einem Pre-Test mit zwei Probanden durchgeführt und nachfolgend entsprechend angepasst. Bereits in diesen beiden Durchläufen wurde deutlich, dass die Verständlichkeit des Fragebogens insgesamt gegeben ist, daher wurde auf weitere verzichtet.

Voraussetzung für die Teilnahme am Interview war, dass die Personen der Mobilitätswende als Ganzes oder in Teilen „skeptisch“ gegenüberstehen, weil die Maßnahmen bspw. mit Einschränkungen der persönlichen Freiheit einhergehen, weil Menschen (insbesondere im ländlichen Raum) auf individuelle Mobilität angewiesen sind, oder der Meinung sind, dass die angestrebten Maßnahmen der Mobilitätswende nicht weitreichend genug sind (bspw. um die Folgen des Klimawandels sowohl ökologisch als auch sozial gerecht zu mindern). Dies wurde mittels Kontrollfragen überprüft. Zu den Skeptiker*innen der Mobilitätswende, so wie wir sie im Kapitel (2.1) definiert haben, gehören entsprechend sowohl Personen, welche die Mobilitätswende ablehnen, weil sie die Maßnahmen als zu weitreichend empfinden, als auch Personen, welche die aufgeführten Maßnahmen als nicht ausreichend, beziehungsweise in die falsche Richtung führend, empfinden. Um dieser Komplexität gerecht zu werden, wurden wie in Kapitel (2.4.1) beschrieben, fünf Profile von Mobilitätswendeskeptiker*innen beschrieben. Personen, welche die Maßnahmen der Mobilitätswende, so wie wir sie für dieses Projekt definiert haben, grundsätzlich ablehnen, weil sie sie als zu weitreichend empfinden wären solche, die tendenziell den Profilen "Fahrzeugliebhaber*innen" oder "Abgehängte" zuzuordnen sind. Personen, welche die Maßnahmen der Mobilitätswende ablehnen, weil sie sie als nicht ausreichend oder in die falsche Richtung führend empfinden wären tendenziell solche, die dem Profil "Bewusst Auto-lose" zuzuordnen sind. Anhand der fünf Profile wurde versucht sich den Gründen der Mobilitätswendeskepsis anzunähern. Für die Rekrutierung der Interviewees jedoch zählte für uns zunächst nur, dass die Personen (aus welchen Gründen auch immer) der Mobilitätswende, so wie wir sie in diesem Projekt definiert haben, skeptisch gegenüberstehen.

Die Interviewees wurden über Online-Anzeigen, Netzwerkkontakte, persönliche Ansprache, und ein Schneeballverfahren (d.h. Interviewte sprachen weitere potenzielle Interviewees an), rekrutiert. Um eine möglichst heterogene Stichprobe zu erhalten, unterschieden sich die Interviewten in Merkmalen wie z. B. Alter, Geschlecht, Wohnort und Bildungshintergrund, die in der Tabelle im Anhang (8.3) übersichtlich dargestellt sind.

Die Interviewees wurden vorab über die Rahmenbedingungen des Interviews schriftlich und mündlich aufgeklärt, dass u.a. Primärdaten nicht an Dritte weitergegeben werden; Daten pseudonym über eine personalisierte ID erhoben werden; wie lange Daten gespeichert werden und gelöscht werden (können). Die Interviewten mussten zudem eine Einverständniserklärung vor dem Interview unterzeichnen. So wurden die drei ethischen Prinzipien der sozialwissenschaftlichen Forschung erfüllt: 1) Das Prinzip der vollständigen Aufklärung, 2) das Prinzip der vorherigen freiwilligen Zustimmung nach erfolgter Aufklärung und 3) das Prinzip der Vertraulichkeit. Alle Interviewten erhielten eine Aufwandsentschädigung von 20€.

Die Interviews wurden nach Absprache mit den Interviewees als Videoanruf oder Telefonat durchgeführt. Die Interviews wurden mit einer Präsentation unterstützt, in der z. B. die Definition und die zentralen Maßnahmen der Mobilitätswende und teilweise die dazugehören Interviewfragen dargestellt wurden. Die Präsentation wurde während des Interviews mittels Bildschirmübertragung geteilt und im Fall eines Telefoninterviews vorab als PDF-Datei per E-Mail an den / die Interviewee verschickt. Um den Interviewees so weit wie möglich entgegenzukommen, war es uns wichtig, sie entscheiden zu lassen, ob das Interview per Telefon oder per Videocall geführt werden soll. Bei der Konzeption des Fragebogens wurde darauf geachtet durch entsprechende Fragestellung soziale Erwünschtheitseffekte abzumildern. Die Auswertung der Interviews wurde mit dem Wissen durchgeführt, dass bei face-to-face-Interviews diese Effekte tendenziell höher sind als bei den Interviews per Telefon.

Die Interviews wurden aufgezeichnet und in einem nur den Mitarbeiter*innen dieses Projekts zugänglichen Ordner auf dem Server des nexus Instituts gespeichert, wobei sie ein Jahr nach Ablauf des Projekts gelöscht werden (d.h. 15.12.2021). Die Interviews wurden protokollarisch zusammengefasst und zentrale Aussagen des Interviews wurden wörtlich verschriftlicht. Basierend auf einer Inhaltsanalyse wurde das Datenmaterial analysiert. Dafür wurde iterativ ein Kategoriensystem entwickelt, um dem Interviewmaterial deduktiv Kategorien zuordnen zu können (Mayring 2014).

3.2 Charakterisierung der Stichprobe / Interviewees

Für diese Studie wählten wir bewusst Menschen, welche der Mobilitätswende bzw. einzelnen Aspekten der Mobilitätswende kritisch gegenüberstehen. Die quantitativen und qualitativen Ergebnisse dieser Studie sind als Exploration lohnenswerter Thesen zu verstehen, die in größer angelegten Erhebungen zu verifizieren sind. Das Forschungsinteresse liegt darin, sehr detaillierte Daten zu erheben und verschiedene und gängige Argumentationsmuster zu identifizieren. Es ist notwendig zunächst die gängigen Identifikationsmuster zu identifizieren und zu verstehen, um in einem zweiten Schritt die Gründe dahinter nachvollziehen zu können. In einem dritten Schritt bestünde die Möglichkeit Maßnahmen zu erarbeiten, anhand derer die Gründe für die Mobilitätswendeskepsis aufgelöst werden können.

Aufgrund der qualitativen Ausrichtung der Studie und der daraus resultierenden niedrigen Stichprobengröße können die Ergebnisse auch keine Repräsentativität für die Grundgesamtheit der Mobilitätswendeskeptiker*innen in Deutschland beanspruchen und nur deskriptiv ausgewertet werden. Insbesondere bei den gruppenspezifischen Analysen ist von Stichprobenverzerrungen auszugehen.

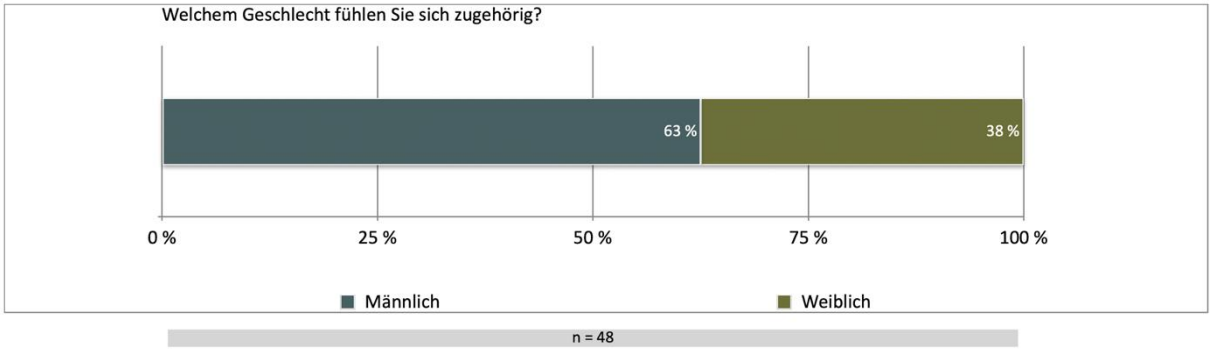
Zwar war das Hauptauswahlkriterium für Interviewees dieser qualitativen Studie eine Skepsis gegenüber der Mobilitätswende, dennoch wurde die Auswahl der Interviewten bewusst heterogen getroffen, um eine Bandbreite an Personen aus diversen Hintergründen und Lebensrealitäten (auch aus der Mitte der Gesellschaft) und diverse Aussagen und Argumente untersuchen zu können. Dies wurde sichergestellt, indem „Teilnahmevoraussetzungen" nach Merkmalen (bspw. Alter, Geschlecht, Wohnort, Bildungshintergrund und Mobilitätsverhalten) aufgestellt wurden. Allerdings lag das Augenmerk dabei nicht darauf – wie bereits erläutert – eine repräsentative Gruppe an Personen zu interviewen, wodurch beispielsweise auch der „Überhang" an Männern oder bestimmten Altersgruppen zu erklären ist.

Die Annahme der Autor*innen wurde bestätigt, dass keine*r der Interviewten alle Maßnahmen wünschenswert findet. (Hätte es einen Interviewee gegeben, der alle Maßnahmen wünschenswert findet, hätte diese Person aus der Stichprobe entfernt werden müssen, da sie unserem Kriterium einer*s Mobilitätswendeskeptiker*in nicht entspricht.)

Für die vorliegende Studie wurden 50 Menschen qualitativ interviewt. Für die Analyse wurden die Interviews von nur 48 Interviewees berücksichtigt, die in der Tabelle im Anhang 8.3. in Bezug auf die Merkmale sowie auf ihre Profiltypen dargestellt sind. Die Tabelle verdeutlicht die Heterogenität der Stichprobe: Auch unterschieden sich die Interviewees in ihren Merkmalen und ihrer Merkmalszusammensetzung (siehe Abbildungen 1-9):

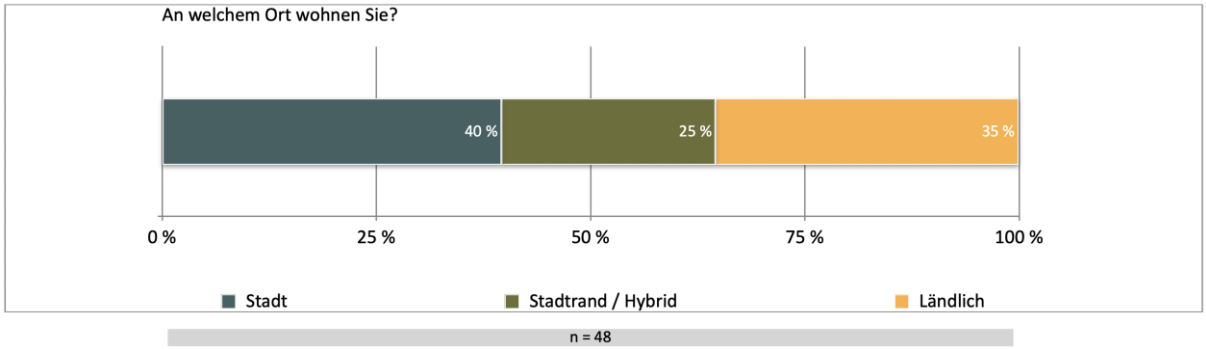
(Abbildung 1)

Mit einem Durchschnittsalter von 40 Jahren ist unsere Stichprobe etwas jünger als der gesamtdeutsche Altersdurchschnitt (44,5 Jahre) (Rudnicka, J. 2020). Leicht unterrepräsentiert ist die Altersgruppe der 50-59-Jährigen und deutlich überrepräsentiert ist die Altersgruppe der unter 30-Jährigen .



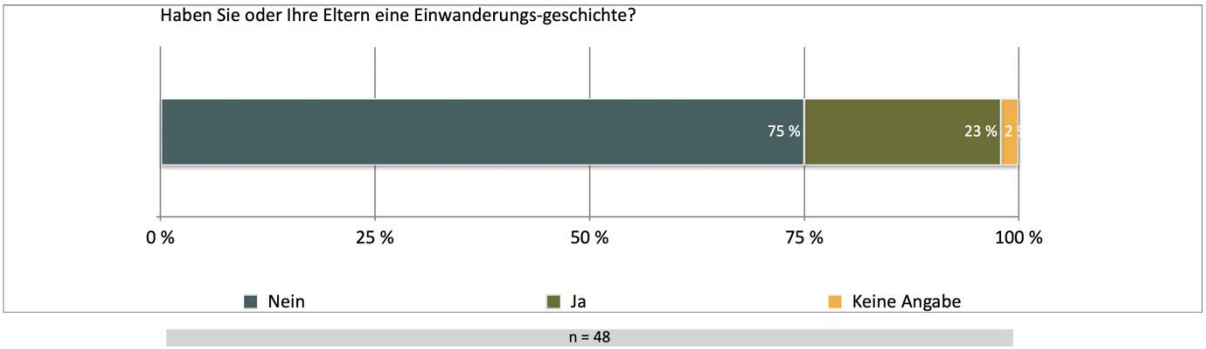
(Abbildung 2)

An der Umfrage haben 30 Männer und 18 Frauen teilgenommen. Es gibt also einen deutlichen Männerüberhang in der Stichprobe.



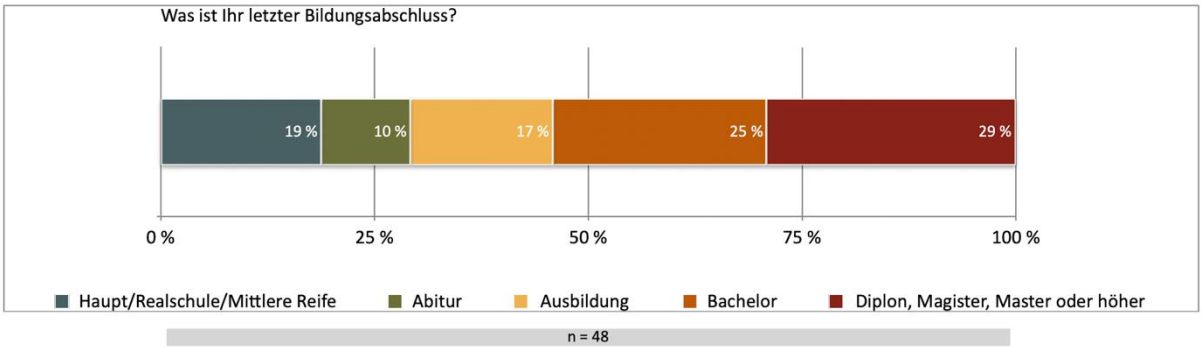
(Abbildung 3)

40% der Interviewees wohnen in der Stadt, 25% am Stadtrand und 35% in ländlichen Gebieten.



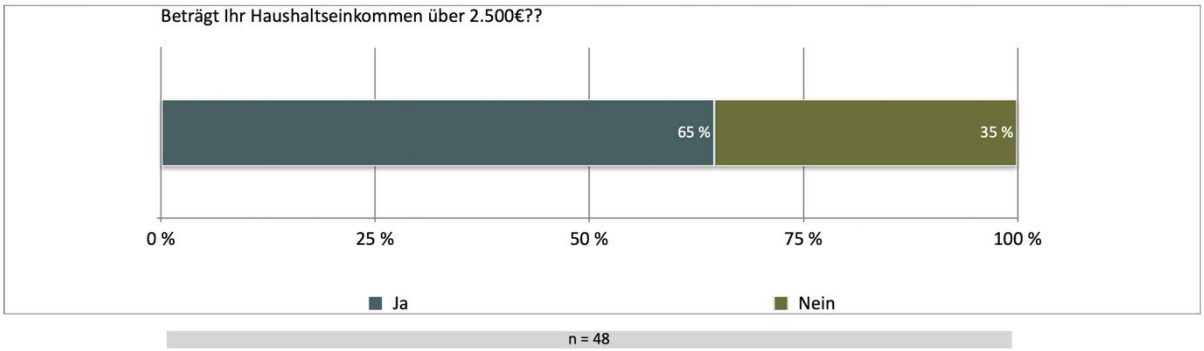
(Abbildung 4)

23% der Befragten gaben an, dass sie oder ihre Eltern eine Einwanderungsgeschichte haben. Damit liegt der Anteil der Personen mit Migrationsgeschichte leicht unter dem bundesdeutschen Durchschnitt (26%) (Statistisches Bundesamt 2020d). Menschen mit Migrationsgeschichte sind in dieser Umfrage in ihren Angaben der gesamten Stichprobe ähnlich, jedoch ist die Mobilitätswende für eine Mehrheit von ihnen wahlentscheidend (8 von 13; im Vergleich zu 9 von 36) und deutlich mehr von ihnen lehnen die Abschaffung des Verbrennungsmotors ab. Nur 4 der 13 Menschen mit Einwanderungsgeschichte finden dies erstrebenswert.



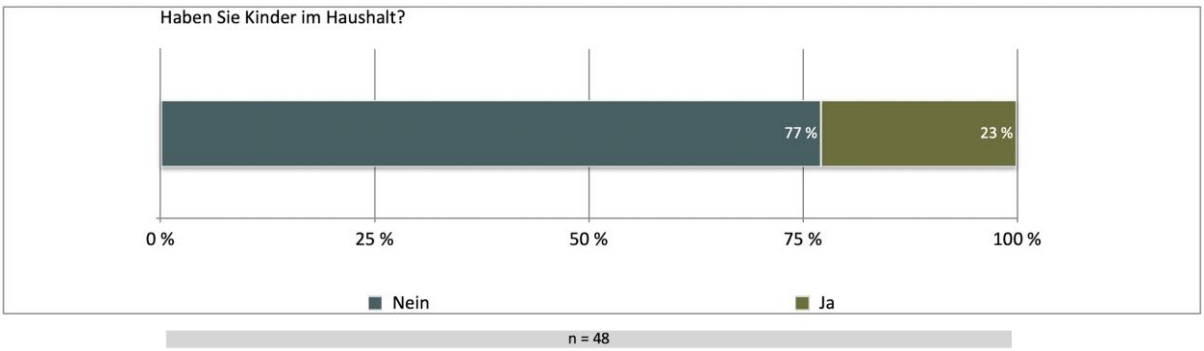
(Abbildung 5)

Hinsichtlich des letzten Bildungsabschlusses gaben 19% der Befragten an, dass ihr letzter Bildungsabschluss Haupt-/Realschulabschluss bzw. die mittlere Reife ist. Bei 10% der Befragten ist dieser das Abitur, bei 17% eine Ausbildung, bei 25% der Befragten der Bachelor und bei 29% der Befragten Diplom, Magister, Master oder ein höherer Berufsabschluss. Damit liegt der Akademiker*innen-Anteil deutlich über dem bundesdeutschen Durchschnitt.



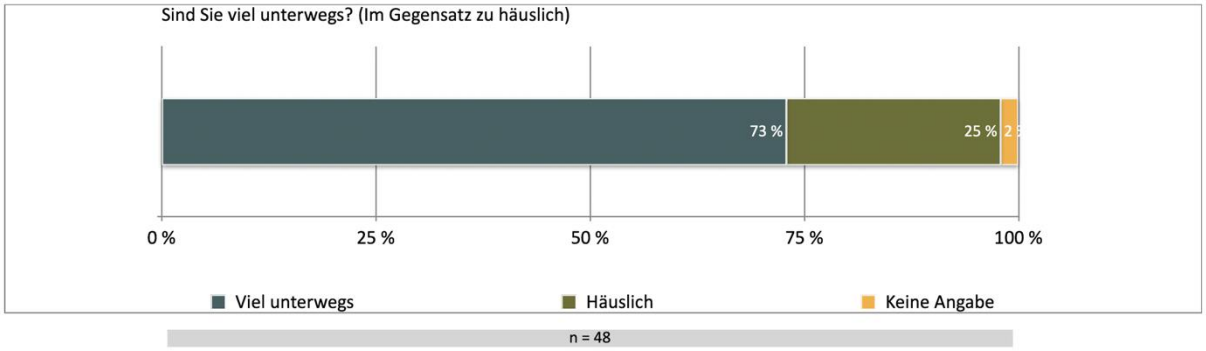
(Abbildung 6)

Das Haushaltseinkommen (als die Summe der Einkommen eines privaten Haushalts, welches sich aus dem Einkommen mehrerer Haushaltsmitglieder und verschiedenen EInkommensquellen, etwa Arbeitsentgelt, Vermögenserträge, Kindergeld oder Renten, zusammensetzt) von 65% der Befragten lag über 2.500€ und von 35% der Befragten darunter.



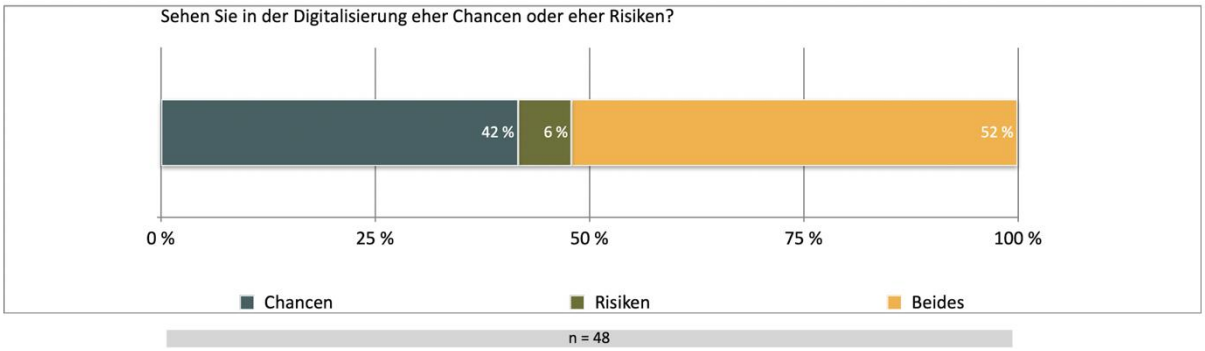
(Abbildung 7)

Bei 23% der Befragten leben Kinder im Haushalt. Der Anteil der mit Kinder im Haushalt lebenden Personen liegt unter dem Bundesdurchschnitt von 35,9% (Statistisches Bundesamt 2011). Insbesondere bei Eltern ist häufig das Umfeld auf ihre Mobillität angewiesen, unter anderem weil sie ihre Kinder zu Kindergarten, Schule oder andere Orte bringen müssen.



(Abbildung 8)

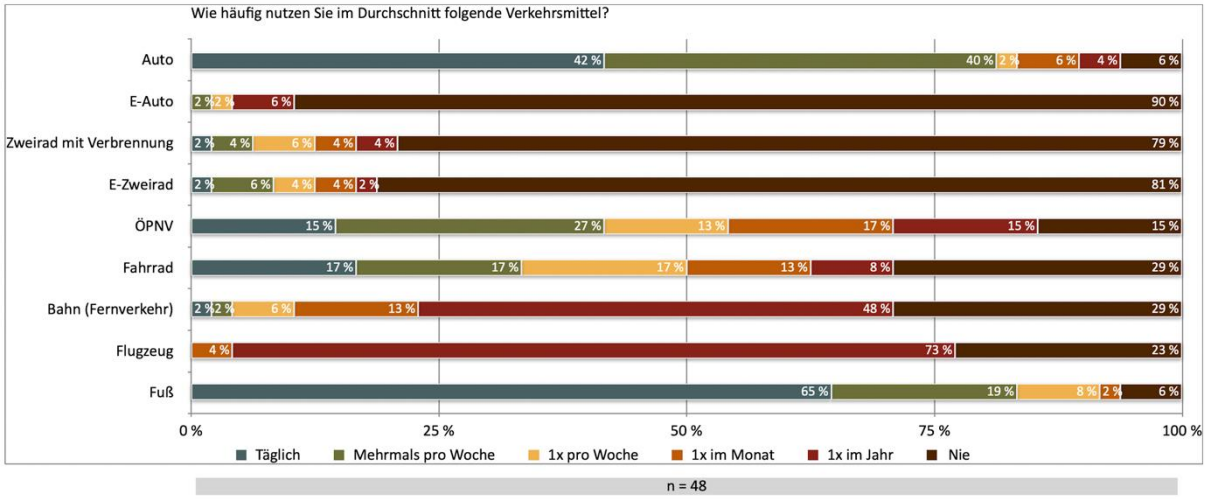
Neben der soziodemographischen Beschreibung sind für diese Studie noch eine Reihe anderer Merkmale von großer Relevanz. So wurde etwa die Frage gestellt, ob sich die Personen als häuslich (25%) beschreiben würden oder ob sie viel unterwegs (73%) sind.



(Abbildung 9)

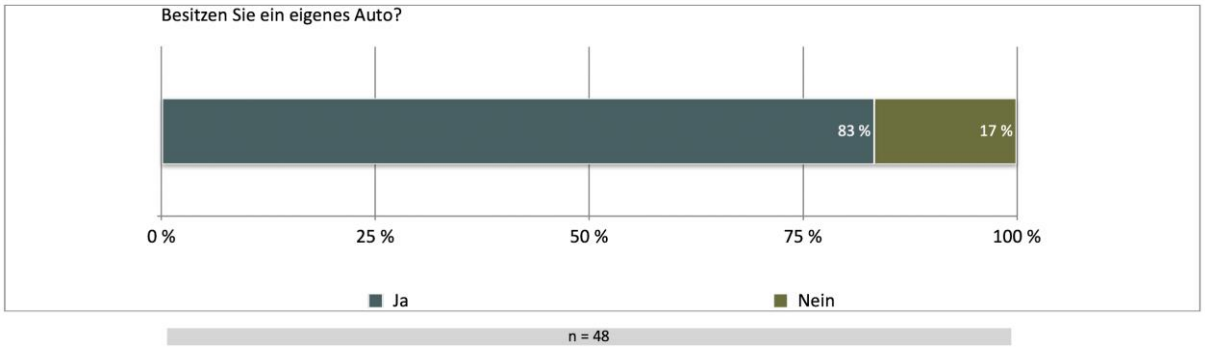
Hinsichtlich der Digitalisierung ist die Meinung der Befragten ambivalent. 52% der Befragten sieht sowohl Chancen als auch Risiken in der Digitalisierung.

3.2.1 Mobilitätsverhalten der Stichprobe



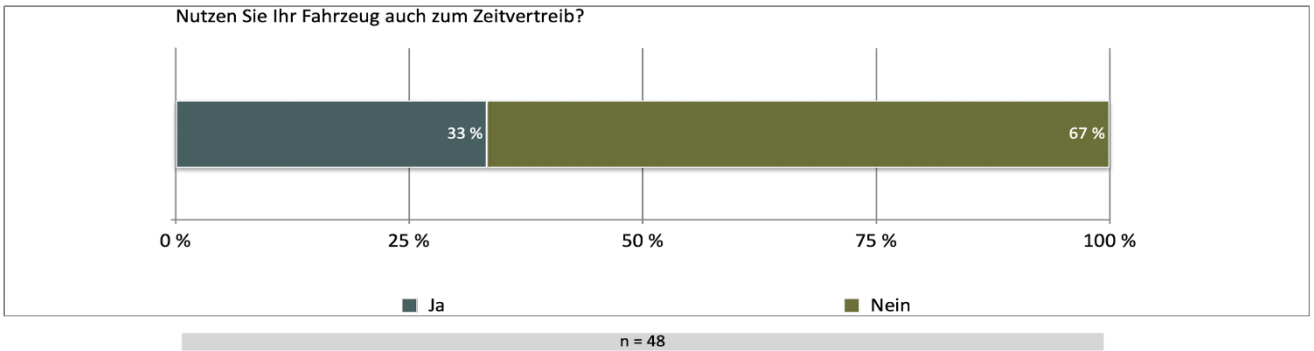
(Abbildung 10)

Ein KFZ wird von 82% der Befragten täglich oder mehrmals pro Woche genutzt. Immerhin 84% der Befragten sind täglich oder mehrmals pro Woche zu Fuß unterwegs. 42% der Befragten nutzen den ÖPNV täglich oder mehrmals pro Woche. 34% der Befragten nutzen das Fahrrad täglich oder mehrmals pro Woche. Das Zweirad mit Verbrennung (6%), das E-Zweirad (8%) und das E-Auto (4%) werden dagegen nur von einer kleinen Minderheit täglich oder mehrmals pro Woche genutzt. Eine Mehrheit von 75% nutzt das Flugzeug mindestens 1x im Jahr, während lediglich 71% die Bahn (Fernverkehr) mindestens 1x im Jahr nutzt.



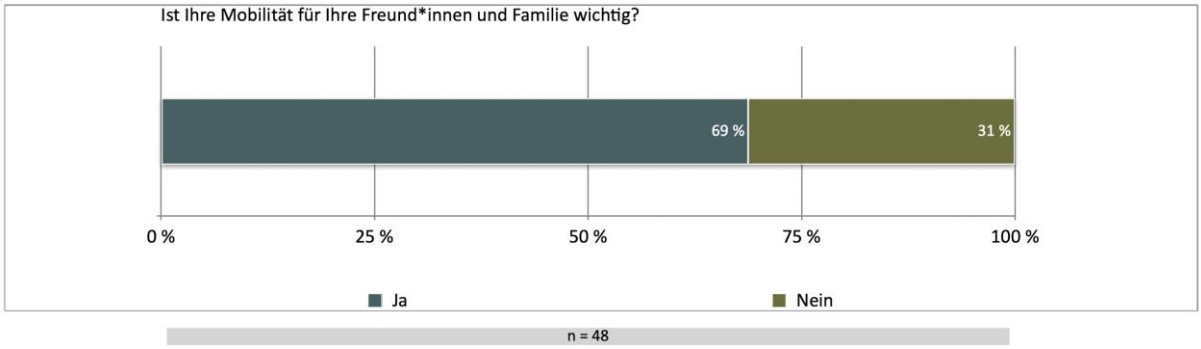
(Abbildung 11)

83% der Befragten besitzen ein eigenes Auto, 17% haben kein Auto.



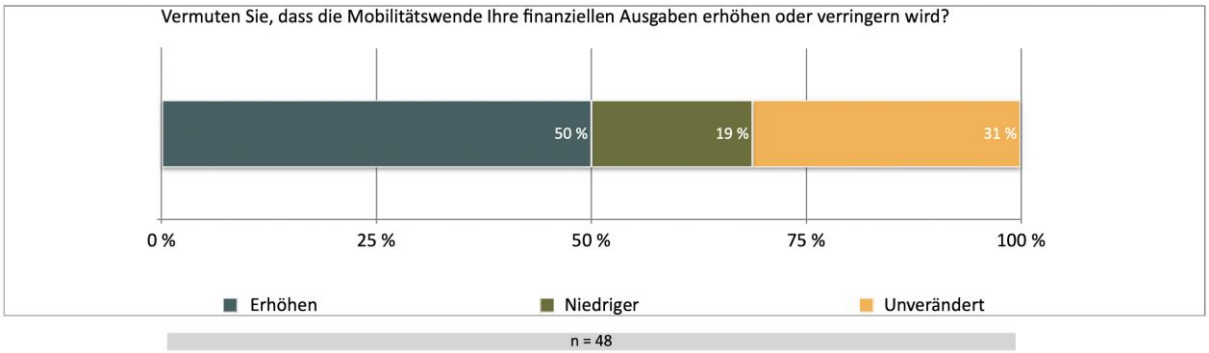
(Abbildung 12)

33% der Befragten nutzen ihr Fahrzeug auch zum Zeitvertreib (bspw. Spritztouren).



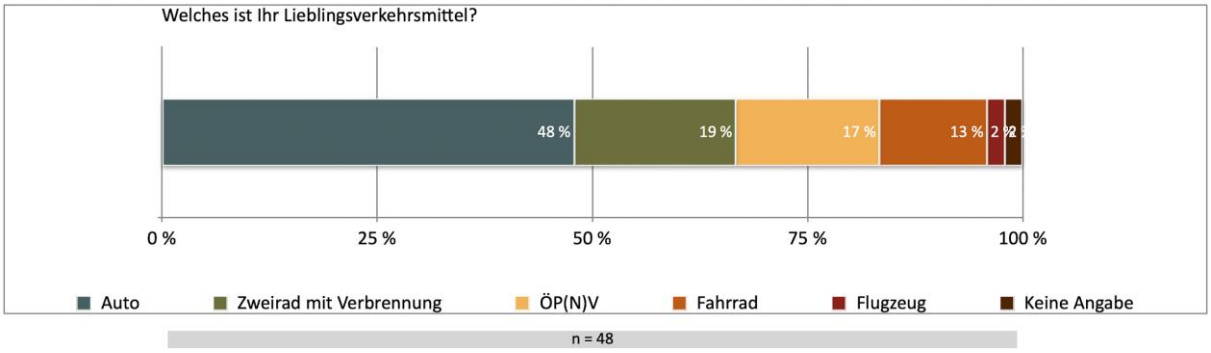
(Abbildung 13)

69% der Befragten geben an, dass es für sie und ihr Umfeld sehr wichtig ist, mobil zu sein. Wenn Skeptiker*Innen die Mobilitätswende mit dem Verlust von Individualität, Freiheit und Privilegien verbinden, verdeutlich dies die Gefahr, dass sich die Ablehnung der Mobilitätswende auch auf das Umfeld von Skeptiker*innen ausbreitet.



(Abbildung 14)

Nur 19 % glauben, dass die persönlichen Ausgaben durch die Mobilitätswende geringer werden. 50% der Befragten glauben hingegen, dass sich diese erhöhen werden. Der finanzielle Mehraufwand ist ein häufig genanntes Argument zur Begründung der Mobilitätswendeskepsis.

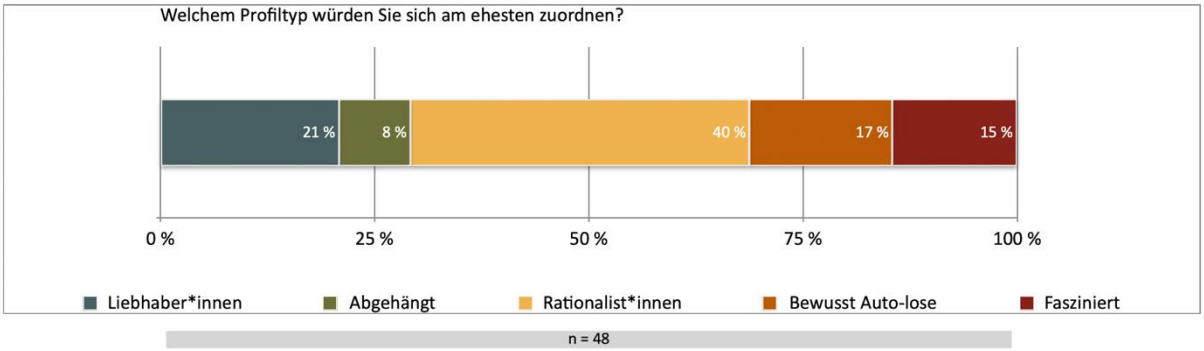


(Abbildung 15)

Das Lieblingsverkehrsmittel von knapp der Hälfte der Befragten ist das Auto, gefolgt von Zweirad mit Verbrennung (19%, also deutlich mehr Personen als solche, die es sehr häufig nutzen) und dem ÖP(N)V. Das Fahrrad wurde von den Befragten mit 13% eher selten als Lieblingsverkehrsmittel bezeichnet.

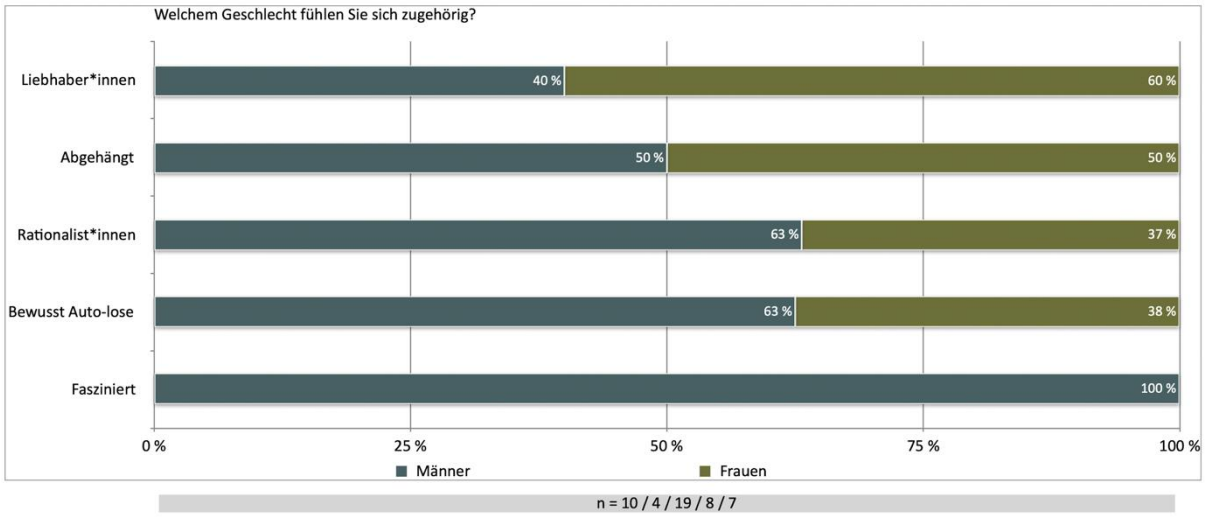
3.2.2 Profile der Stichprobe

Am Ende des Interviews baten wir die Teilnehmer*innen sich selbst einem bestimmten „Skeptiker*innen-Profil“ bezüglich der Mobilitätswende zuzuordnen.



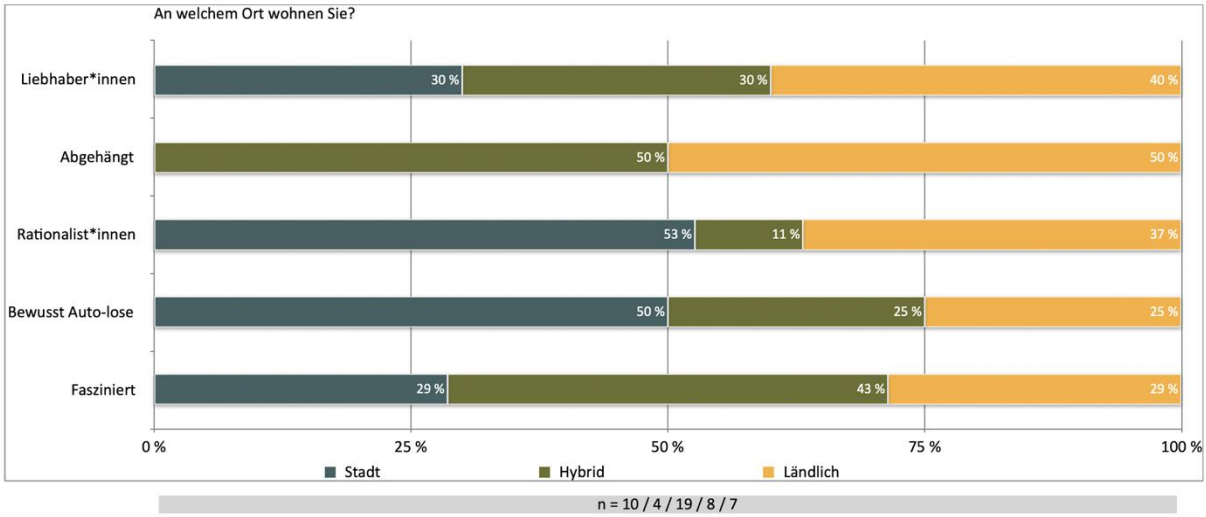
(Abbildung 16)

40% der Befragten (19 Personen) bezeichneten sich als Rationalist*innen, 21% der Befragten (10 Personen) als Auto-Liebhaber*innen, 17% der Befragten (8 Personen) als bewusst Auto-lose, 15% der Befragten (7 Personen) als Faszinierte aber Verunsichert und 8% der Befragten (4 Personen) als Abgehängte, aber Zufriedene. Um wen es sich bei den fünf Profilen handelt, soll anhand der folgenden Grafiken zu umschreiben versucht werden (hierbei ist zu beachten, dass aufgrund der geringen Fallzahl Stichprobenverzerrungen unvermeidbar sind):



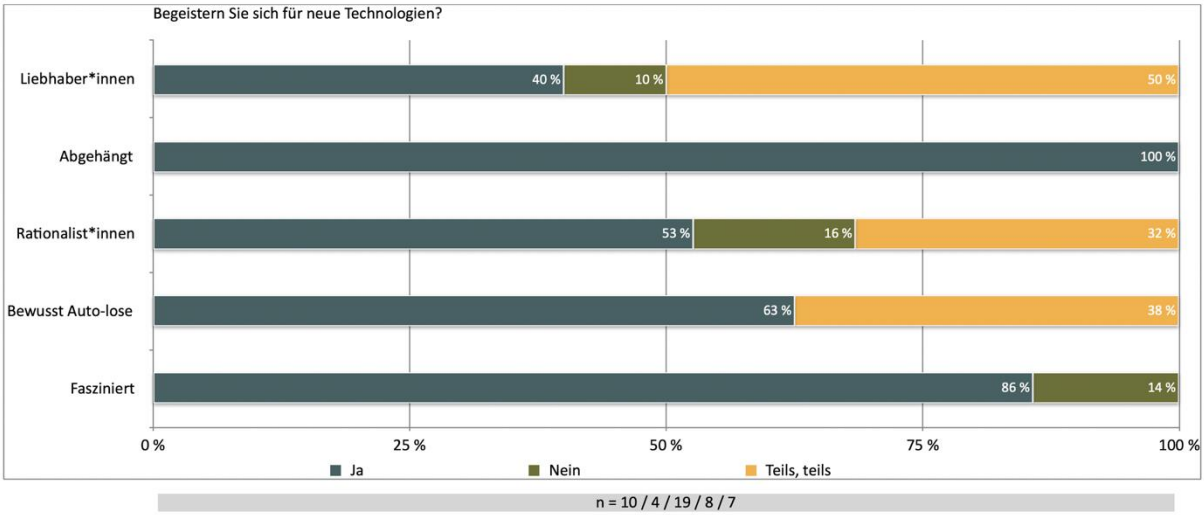
(Abbildung 17)

In der gesamten Stichprobe liegt der Frauenanteil bei 38%. In der Gruppe der Auto-Liebhaber*innen findet sich ein deutlich erhöhter Frauenanteil von 60% und in der Gruppe der Abgehängten ein leicht erhöhter Frauenanteil von 50% (verglichen mit den 38%). In den Gruppen der Rationalist*innen und der bewusst Auto-losen entspricht das Geschlechterverhältnis jenem in der gesamten Stichprobe. Diejenigen, die sich in ihrer ersten Wahl der Gruppe der Faszinierten zugeordneten haben, waren in unserer Stichprobe ausschließlich Männer.



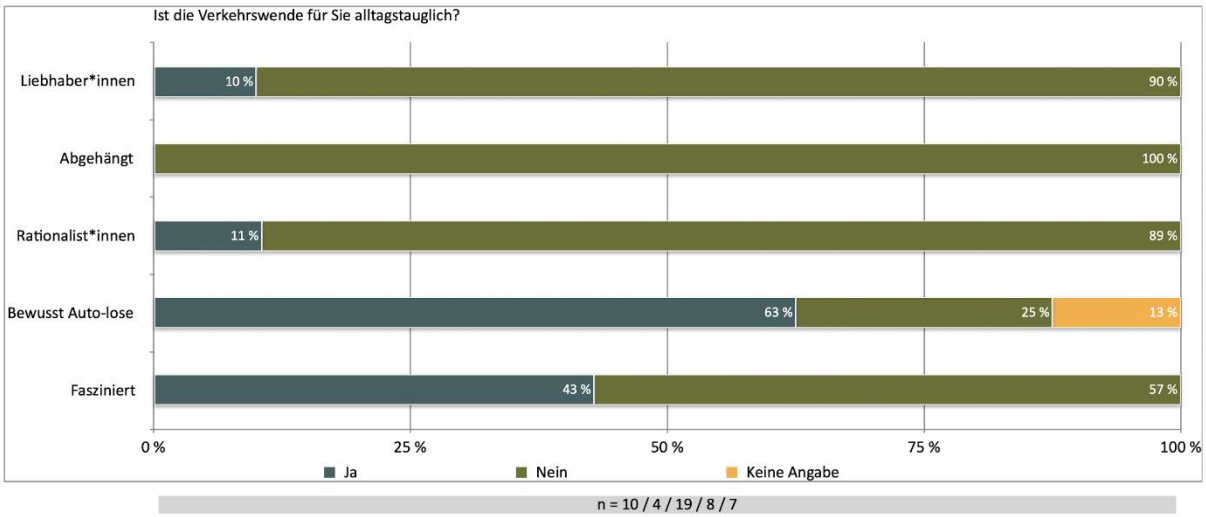
(Abbildung 18)

In der gesamten Stichprobe wohnen 35% in ländlichen, 25% in periurbanen und 40% in städtischen Gebieten. Verglichen damit wohnen Liebhaber*innen besonders häufig in ländlichen (40%) und hybriden (30%) Gebieten, genauso wie Abgehängte mit jeweils 50%. Bewusst Autolose und Rationalist*innen wohnen mit 50% und 53% besonders häufig in städtischen Gebieten. Faszinierte wohnen mit 43% besonders häufig am Stadtrand.



(Abbildung 19)

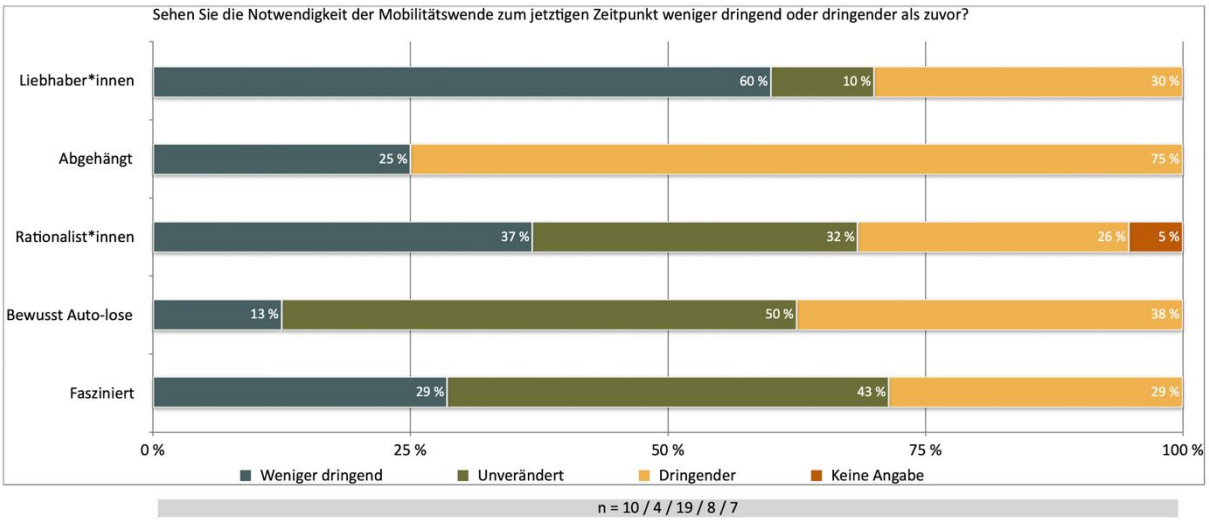
Über die gesamte Stichprobe gaben 60% an sich für neue Technologien zu begeistern, 39% gaben an, dass sie sich „teils, teils“ oder nicht für neue Technologien begeistern. In den Gruppen der Liebhaber*innen (60%) und der Rationalist*innen (48%) lag war Anteil derjenigen, die sich „teils, teils“ oder nicht für neue Technologien begeistern, überdurchschnittlich hoch. Querkorrelationen mit Geschlecht können hier nicht ausgeschlossen werden.



.

(Abbildung 20)

Insbesondere Abgehängte, Liebhaber*innen und Rationalist*innen gaben an, dass die Verkehrswende für sie nicht alltagstauglich ist. Unter den bewusst Auto-losen und den Faszinierten lag der Anteil derjenigen die angaben, dass die Verkehrswende für sie alltagstauglich ist mit 63% und 43% über dem Anteil in der gesamten Stichprobe (23%).



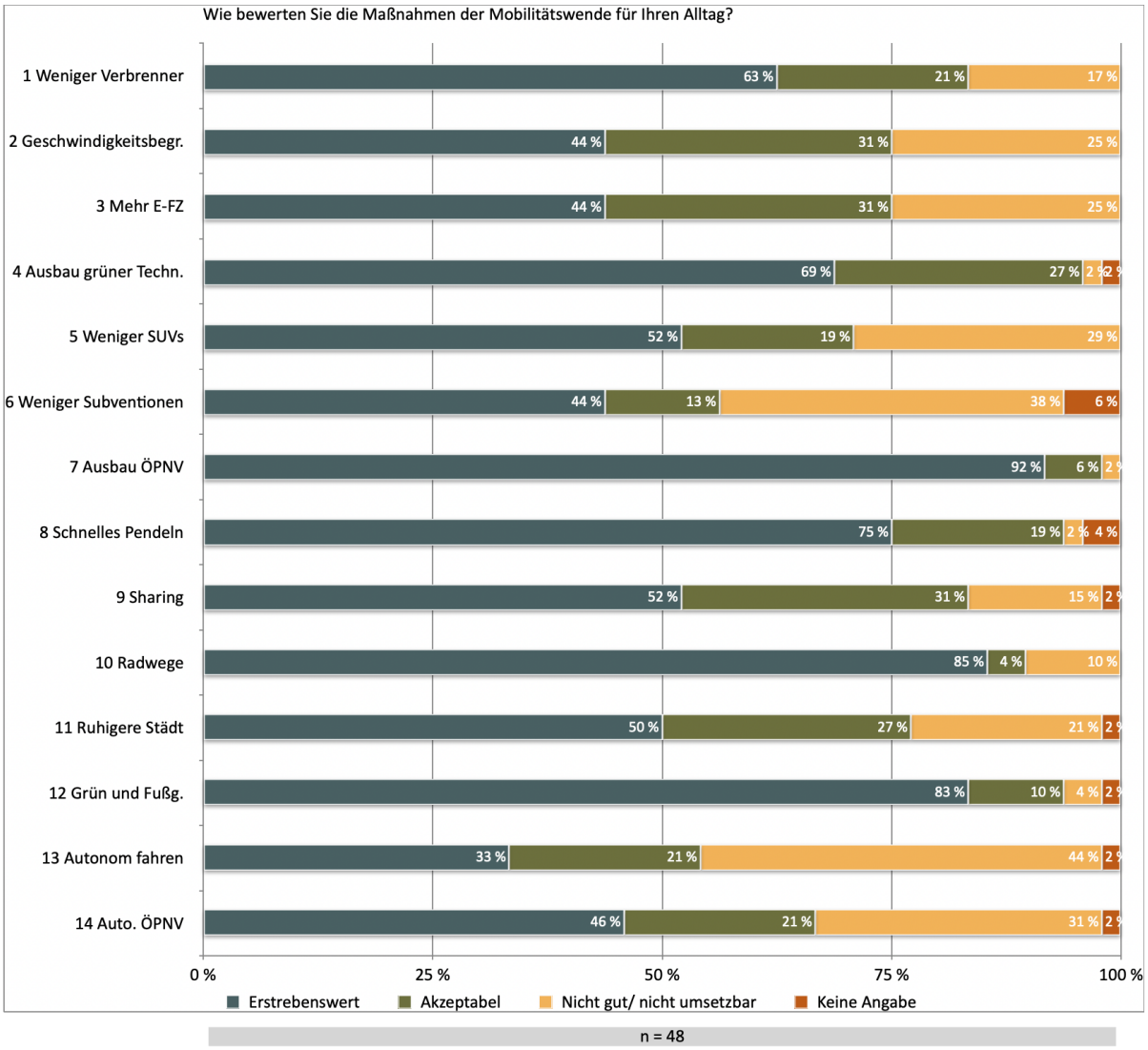
(Abbildung 21)

Abgehängte (75%) und bewusst Auto-lose (38%) sehen die Mobilitätswende jetzt dringender als vor der Coronapandemie (in der gesamten Stichprobe 33%). Liebhaber*innen (60%) sehen die Mobilitätswende weniger dringend als vor der Corona-Pandemie (in der gesamten Stichprobe 35%).

4. Ergebnisse der Interviews

Keine*r der Befragten bewerte alle Maßnahmen der Mobilitätswende für sich persönlich erstrebenswert, nur vier der Befragten lehnen keine Maßnahme kategorisch ab. Dies unterstreicht, dass alle Interviews mit Skeptiker*innen geführt wurden und die Stichprobe nicht zu bereinigen war.

Abbildung 22 zeigt deutlich, dass die Maßnahmen Ausbau ÖPNV (92 %), Ausbau Radinfrastruktur (85%) und Begrünung (83%) die meiste Zustimmung erhalten; Autonomes fahren (33 %), Geschwindigkeitsbegrenzungen, Regulierung von Sportwagen und SUVs und „mehr E-Fahrzeuge" (je 44%) erfahren hingegen die geringste Unterstützung. Dies unterstreicht die Notwendigkeit auch beliebte Maßnahmen im öffentlichen Diskurs noch stärker in den Vordergrund zu rücken.



(Abbildung 22)

4.1 Eingeschränkte Zustimmung

In der Analyse fällt auf, dass Maßnahmen zur Mobilitätswende zwar befürwortet, aber die persönliche Zustimmung an Bedingungen gebunden wird. Hierbei beobachten wir folgende Phänomene:

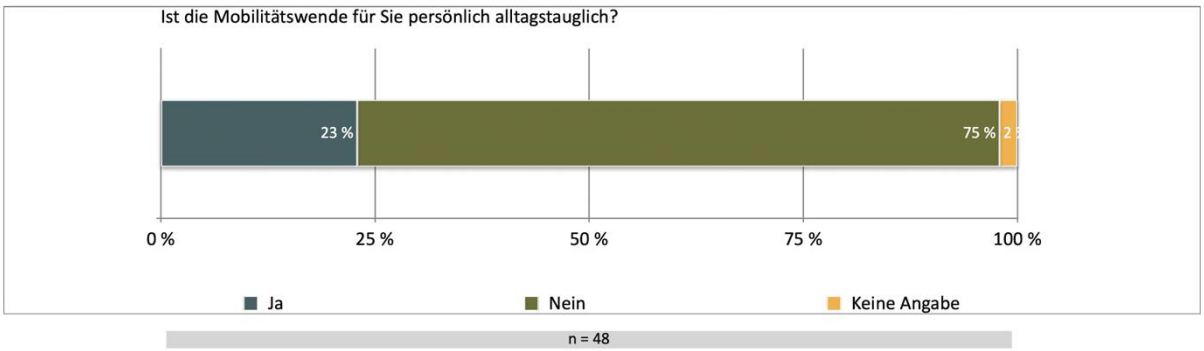
(1) Erstens wird insbesondere Maßnahme 4 (Ausbau und Aufstellen von Technologie zur grünen Energiegewinnung) zwar *allgemein* zugestimmt, aber mit einer differenzierten Begründung, d.h. auch einer unerwünschten Haltung, gegenüber einzelnen Typen der erneuerbaren Energien, wie Windkrafträder, ergänzt.

(2) Zweitens werden Maßnahmen zwar als erstrebenswert oder akzeptabel bewertet, aber die Umsetzung der Maßnahme soll nicht z. B. die eigene Freiheit negativ beeinflussen oder zu eigenen finanziellen Lasten fallen und dafür sollte eine vergleichbare Alternative, z. B. hinsichtlich Leistungsstärke, existieren.

Dies verdeutlicht die Annahme, dass Antworten aufgrund von sozialen Erwünschtheitseffekten verzerrt sein können. Im Kapitel 4.4. Bewertung der Maßnahmen wird deshalb nicht nur die Bewertung „nicht gut/umsetzbar" sondern auch „akzeptabel" als Skepsis gegenüber einer Maßnahme verstanden. Oft machen erst die Erläuterungen der Interviewees ihre eigentliche (oft eher kritische bzw. einschränkende) Einstellung zu Maßnahmen deutlich. Auffällig ist dies beispielsweise bei der Maßnahme 1, die zwar 63% erstrebenswert finden, die aber in den Begründungen viel Kritik und Einschränkungen erfährt.

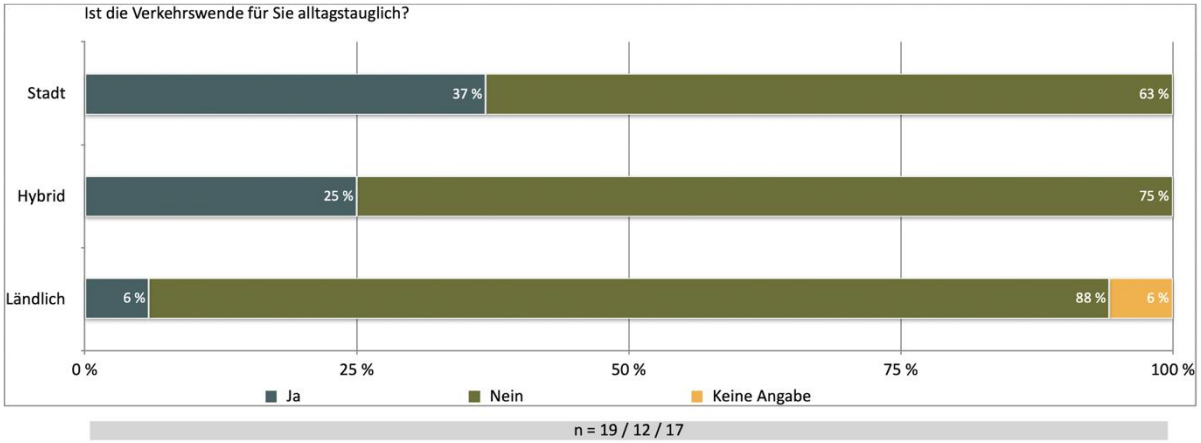
4.2 Mobilitätswende ist realitätsfremd und alltagsfern

Für den Großteil der Befragten ist die Mobilitätswende nicht alltagstauglich. Lediglich 23% der Befragten geben an, dass die Mobilitätswende für sie alltagstauglich ist.



(Abbildung 23)

Unterzieht man dieses Item einer gruppenspezifischen Analyse wird deutlich, dass ein Zusammenhang mit der Ortslage naheliegend ist: Insbesondere Personen in ländlichen Gebieten halten die Mobilitätswende für nicht alltagstauglich.



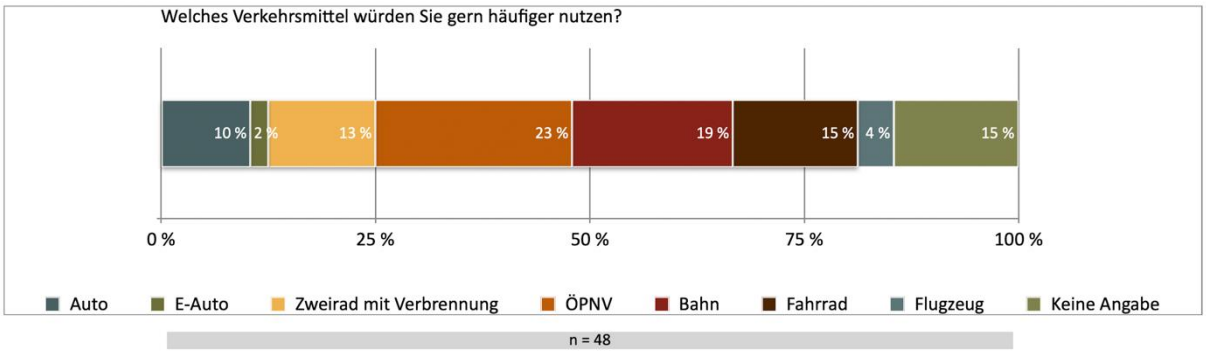
(Abbildung 24)

Allerdings ist der Wohnort nicht der einzige Faktor, der Einfluss auf eine negative Einstellung zur Mobilitätswende hat.

Dies zeigt sich im Verständnis beziehungsweise den Definitionen der Mobilitätswende, die die Interviewten geben[10]. Nur einige wenige kennen den Begriff nicht. Nahezu alle Befragten verbinden die Mobilitätswende zuerst mit der Abkehr vom Verbrennungsmotor und dem Umstieg auf E-Autos. Car-Sharing-Modelle und der Ausbau des ÖPNVs / ÖPFVs spielen zudem oft eine Rolle: *„Dieses Car-Sharing, zum Beispiel, das gehört dazu. Ja? Ja und das mit der Elektro-Geschichte da. Hybrid, Elektro, das alles“ (ID 55).* Umwelt- und Klimaschutz werden häufig als Gründe für die Wende angeführt (*„Wichtig ist, dass die Mobilitätswende wegen Klimaschutz umgesetzt wird.”, ID 13*) und auch Digitalisierung ist ein wiederkehrendes Thema: *„Ich hätte unter der Mobiltätswende verstanden, dass alles digitalisiert wird, dass das Auto mehr von den Leistungen übernimmt“ (ID 49).*

Weniger Menschen verbinden die Mobilitätswende hingegen mit Radinfrastruktur. Keine*r der Befragten verbindet sie mit den sehr populären Themen Begrünung und E-Bikes. Dass Aspekte der Mobilitätswende zu besserer Luftqualität und Lärmreduzierung beitragen werden, findet nur am Rande Erwähnung.

Die Mobilitätswende wird stark mit E-Mobility verbunden; jedoch wollen nur 2% E-Autos gerne häufiger nutzen, was die ablehnende Haltung zur Mobilitätswende unterstreicht. Im Gegensatz dazu wollen die Befragten mehr ÖPNV (23%), Bahn (19%) und Fahrrad (15%) nutzen, jedoch verbinden Menschen die Mobilitätswende nicht primär mit diesen Verkehrsmitteln.



(Abbildung 25)

Im Umkehrschluss bedeutet das, wenn wir diese Definitionen mit den Einstellungen zu den einzelnen Maßnahmen vergleichen, dass Mobilitätswendeskeptiker*innen die Mobilitätswende

[10] Für die Mobilitätswende gibt es keine einheitliche Definition, in dieser Studie bedienen wir uns 14 gängigen Maßnahmen, welche besonders oft in Gesellschaft, Medien und Politik diskutiert werden (siehe Kapitel 2.1).

vornehmlich mit als einschränkend-empfundenen und unpopulären Aspekten verbinden (vgl. Kapitel 4.4). Gut bewertete Aspekte, wie der Ausbau der Radinfrastruktur oder Begrünung verbinden hingegen kaum Menschen mit der Mobilitätswende.

Vier dominante und wiederkehrende Argumente lassen sich in den Begründungen in Bezug auf die Ablehnung der Mobilitätswende oder einzelner Maßnahmen finden (Genaueres zu den einzelnen Argumenten und Gründen in Kapitel 4.4):

1) Die Mobilitätswende ist eine gute Idee, aber nicht für mich (siehe Kapitel 4.1): Teilnehmer*innen, welche die Mobilitätswende prinzipiell gut finden, empfinden die Maßnahmen als persönlich nicht-realisierbar, da sie auf das Auto angewiesen sind bzw. das Auto die bessere Lösung ist. Hierzu sind die gängigen Argumente, dass man für die Familie mobil sein muss, dass man aufgrund von Alter, Wohnort, Arbeit(szeiten) oder auch Hundebesitz, keine öffentlichen Verkehrsmittel nutzen kann. Bspw.: *„Für meinen Beruf ist sehr zentral, weil ich Schichtdienst arbeite und da würde ich ohne Auto einfach nicht zum Arbeiten kommen." (ID 24) oder „Auf dem Land ist es wichtig beweglich zu sein und dafür brauch ich letztendlich ein Auto. Wenn ich etwas möchte, muss ich irgendwo hinfahren." (ID 37)*
2) Alternativen sind nicht gleichwertig: Teilnehmer*innen finden die Aspekte fernab der Realität, da es nicht die notwendige Infrastruktur gibt und der „Eintritt der Mobilitätswende" persönliche Mehrkosten mit steigenden Einschränkungen (sinkender Komfort, sinkende Freiheit, mehr Zeitverbrauch) mit sich bringt: *„Aber zurzeit kann ich noch nicht alle Dinge mitgehen. […] Solange ich mit dem Auto kürzer brauche als mit den Öffis ist das für mich keine Option. […]" (ID 39) oder „Solange Städtereisen länger dauern als mit dem Auto ist es für mich kein Anreiz mit der Bahn zu fahren" (ID 7).* Wiederkehrend ist das Argument, dass E-Autos teurer, umweltschädlicher und leistungsschwächer sind als Verbrenner (*„Dieser Scheißdreck, mit Elektrofahrzeugen. Das finde ich eigentlich überhaupt nicht gut, weil das Elektrofahrzeug ist meiner Meinung nach der falsche Weg, wenn Sie denken, was die Herstellung kostet.", ID 16 oder „Also die Anschaffungskosten eines E-Autos sind einfach noch zu hoch" (ID 49).* Weiterhin werden steigende Preise durch Strompreiserhöhungen befürchtet. Zudem finden viele die Ziele zu ambitioniert, auf die dann Ernüchterung folgen kann.
3) Mobilitätswende als staatliches Eingreifen und persönliche Einschränkung: Teilnehmer*innen sehen die Maßnahmen als pauschalisierend und einseitig: *„Nicht pauschalisieren und nicht alles sofort wegrationalisieren, denen, die das [Fahren von „Verbrennern"] noch gut finden, die Möglichkeit zu geben, das auszuleben." (ID 8).* Außerdem empfinden sie die Mobilitätswende als freiheitsberaubend und einschränkend: *„So ein bisschen, ein Stück weit ist es eine Enteignung, finde ich. Das gerade jemand der gerne das Auto als Mobilitätsmittel nutzt, dass dem ein Teil der Straße weggenommen wird, vielleicht sogar der Besitz des KFZs." (ID 26).* Den Leuten werde außerdem der Spaß und die Freizeitbeschäftigung genommen: *„Das [Autofahren] ist ja eine Freizeitbeschäftigung für manche Leute, wie Tennis spielen oder irgendwelchen anderen Sport zu betreiben. Das ist, ich finde das unnötig sowas, wenn man sagt man muss das abschaffen." (ID 5).* In Verbindung damit wird auch der Verlust des Motorgeräuschs von Verbrennern als *„vernünftiger Sound" (ID 18)* gebracht.
4) Gerade die individuelle Mobilität ist in Deutschland ein Statussymbol, über das sich verschiedene Gruppen identifizieren: während dies vor allem in Großstädten auch das Rad sein kann (vgl. Kapitel 4.6), bleibt das Auto ein zentrales Statussymbol für viele (bspw.: *„Also ich arbeite auch mit Schülern zusammen und wenn dann mal die Frage kommt, was möchtet ihr in zehn Jahren erreichen, dann nennen auch viele das Auto. Und ich seh das schon auch so, also das Auto gibt mir schon auch einen Stellenwert in der Gesellschaft", ID 53).* Wir möchten an dieser Stelle noch weiter gehen und in den Raum werfen, dass die individuelle Mobilität ein sozialer Kitt der Gesellschaft bzw. einzelner Gruppen ist.

4.3 Starke Mehrheit erwartet erhebliche Zielkonflikte in der Umsetzung

Mehr als drei Viertel (77 %; 37 von 48) der Befragten sehen einen Widerspruch zwischen den einzelnen Maßnahmen und halten daher die Mobilitätswende nicht für nachhaltig umsetzbar. Stark wiederkehrend sind folgende Konflikte:

1) Konkurrenz um begrenzten Raum: Mobilitätsformen selbst konkurrieren um begrenzten Raum besonders in Städten. Die Angst, dass Radfahrer*innen und Fußgänger*innen den Autofahrer*innen Raum wegnehmen ist groß. Weiter sehen Befragte keine Möglichkeit, dass mit der Transformation mehr Raum für Begrünung verfügbar ist. Stromtrassen sind sichtbar und können die Raumkonflikte gerade auf dem Land noch vergrößern (vgl. Kapitel 4.6)
2) Mobilitätswende geht am Ziel vorbei: Argumentiert wird, dass Maßnahmen wie Verkehrsberuhigung, Geschwindigkeitsbegrenzungen oder Verbesserung von Radinfrastruktur Staus verursachen und somit Emissionen und Lärm erhöhen.
3) Innovation und Ökologie: Umstieg auf E-Autos, falls der Strom aus fossilen Quellen stammt bzw. importiert werden muss, ist dies nicht nachhaltig und *„schizophren" (ID 37).* Das entspricht auch der Argumentation in der Ablehnung der Mobilitätswende.
4) Digitalisierung und Arbeitsplätze: Die Befürchtung, dass Technik Menschen überflüssig macht, ist gerade bei autonomem Fahren und autonomer ÖP(N)V groß (*„Ich schätze es, wenn ein Fahrer im Bus ist. […] Zudem kostet das dann Arbeitsplätze.", ID 14*). Ebenfalls befürchtet wird der Wegfall der Arbeitsplätze an Tankstellen (ID 44)
5) Technologie und Freiheit: Innovative Mobilitätsformen sind datenhungrig, diese Ansicht vertreten Kritiker*innen. Kameraüberwachung und Datensammlung (insbesondere bei autonomem ÖPNV) dürfen die Freiheit nicht einschränken.
6) Stärkung von Sharing und Ausbau von ÖPNV: Zwischen diesen Maßnahmen könnte es Konkurrenz geben, falls die intermodale Verkehrsnutzung nicht richtig funktioniert und Menschen durch Sharing weiterhin vor allem auf individuelle Verkehrsnutzung setzen.

4.4 Bewertung der Maßnahmen: Einstellungen sind ausdifferenziert!

Die Meinungen zu den 14 Maßnahmen der Mobilitätswende fallen sehr unterschiedlich aus (vgl. Abbildung 22). Wiederkehrende Argumentationsmuster (vgl. Kapitel 4.2), mögliche Zusammenhänge zwischen Ablehnung/Befürwortung und Einstellungen oder Eigenschaften der Interviewees sind divers. In der Interpretation sehen wir „nicht gut/umsetzbar" und „akzeptabel" als Indikatoren für eine Skepsis oder Ablehnung, wohingegen einzig „erstrebenswert" als eindeutige Zustimmung erachtet wird.

Verbrenner weg - Freiheit weg (Maßnahme 1)

Die Mehrheit der Interviewten befürwortet diese Maßnahme und argumentiert dies vor allem *„der Umwelt zuliebe" (ID 7)*: Verbrennungsmotoren sind umweltschädlich und treiben den Klimawandel voran. Dennoch problematisieren viele dieser Personen den Mangel an geeigneten Alternativen: *„Absolut notwendig! Aber die anderen Technologien müssen ausgereift sein." (ID 20)*

Hingegen sehen Menschen mit eigenem KFZ, das sie täglich bis mehrmals die Woche fahren und das für die individuelle Mobilität und das persönliche Umfeld wichtig ist, diese Maßnahme kritisch. Verständlicherweise ist für mehr als die Hälfte der Kritiker*innen das Auto außerdem das Lieblingsverkehrsmittel.

Der Zusammenhang zwischen hoher Autoaffinität und Autonutzung und der Ablehnung der Reduzierung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ist nachvollziehbar: Viele Menschen

haben Angst ihr eigenes Auto zu verlieren. Dieses sehen sie allerdings sowohl als Notwendigkeit, um ihr alltägliches Leben zu meistern, als auch als geliebtes Objekt (*„Ich. Liebe. Mein. Auto. Weil es einfach für mich eine Schutzzone ist. Ne Arbeitszone. Ne Komfortzone.“ (ID 39)*.

Auch das Freiheitsgefühl, dass die Interviewten mit ihrem eigenen Fahrzeug verbinden, ist ein Grund ihren Benziner oder Diesel nicht abzugeben: *„Ich denke, dass es für mich gar nicht geht. Mobilität ist auch für das Freiheitsgefühl und es ist auch schön, nicht alles zu sharen“ (ID 9); „Was würde ich am meisten vermissen? Einfach so ins Auto zu steigen! Nicht lange überlegen, wann ich den nächsten Bus kriege“ (ID 17).*

Ein Auto ist für viele Menschen in ländlichen oder periurbanen Gebieten alternativlos (*„Und der öffentliche Verkehrsmittelausbau ist hier einfach katastrophal. Also man braucht hier schon eigentlich sein eigenes Auto. Sonst sitzt man zuhause fest.”, ID 24*). Auch das eigene Alter oder Gebrechlichkeit werden genannt. Eine Interviewte in ihren 70ern „rechtfertigt” ihr Auto mit den Worten *„Wenn ich nicht mehr beweglich bin, dann ja, kann ich aufgeben. Ich brauche Mobilität […] um mein Leben gestalten zu können.” (ID 20).*

Aber auch Schwierigkeiten mit neuen technologischen Alternativen für den Individualverkehr, allen voran E-Autos, sind Motive für die Ablehnung der Maßnahme. Dabei spielen sowohl Zweifel an der Umwelt- und Ressourcenfreundlichkeit sowie finanzielle und alltagstaugliche Überlegungen eine große Rolle: *„Dafür sind die Netze einfach noch nicht ausgebaut genug. Und wenn man damit mal ins Ausland fahren möchte, ist es –selbst wenn man es in Deutschland gut findet– in anderen Ländern noch nicht so gut umgesetzt. Ein E-Auto zu laden dauert auch momentan noch deutlich länger als einfach tanken zu gehen“ (ID 49).*

Geschwindigkeitsbegrenzungen sinnvoll? (Maßnahme 2)

Aus Sicht der Interviewten: Nein. 60% der befragten Personen, die angaben auch mit Motorrad oder Roller unterwegs zu sein, sprachen sich eher gegen eine Geschwindigkeitsbegrenzung aus. Ebenso wie 75% der Personen, die ihr Verkehrsmittel gerne zum Zeitvertreib, also für Spritztouren oder Ähnliches, nutzen. Gleiches gilt für 80% der Personen, die sich bei der 1. Wahl ihres Profiltypen für „Liebhaber*innen des eigenen Fahrzeugs“ entschieden.

Was dies verdeutlicht und auch durch weitere Aussagen der Interviewten bestätigt wird, ist, dass viele, denen das Fahrerlebnis wichtig ist und die Spaß am Auto- oder Motorradfahren haben, eine Geschwindigkeitsbegrenzung ablehnen. Aussagen wie *„Schnelles Fahren macht schon Spaß” (ID 1), „Ehrlich gesagt fahre ich auf der Autobahn schon gerne 150km/h. Früher bin ich noch schneller gefahren.” (ID 46)* oder *„Das gehört so ein bisschen zur Grundfreiheit, dass man sich aussuchen kann, wie schnell man unterwegs ist, wenn man mobil ist.“ (ID 26)* unterstützen dies. Andere befürchten, dass sie dadurch langsamer an ihr Ziel kommen: *„Halb Schöneberg ist schon 30er Zone, da braucht man ewig” (ID 54*) oder, dass das Abbremsen und ständige Schalten für die Umwelt schädlich ist und Stau verursacht: *„Es ist wichtiger einen guten Verkehrsfluss zu haben als niedrige Geschwindigkeit, da ist mehr Potential drinnen, um Emissionen zu sparen!“ (ID 8).*

Förderung von Elektrofahrzeugen als zentrale Problematik (Maßnahme 3)

Das Thema der Elektromobilität, allen voran die Befürchtungen, dass diese keine gute Alternative, sondern umweltschädlich, teuer, unpraktisch und unausgereift sei, ist ein sehr dominantes Motiv, wenn es um Skepsis gegenüber der Mobilitätswende geht. Deswegen wird sich diesem Punkt in einem eigenen Kapitel (vgl. Kapitel 5.8) ausführlich gewidmet. Hier soll nur gesagt sein, dass 56% der interviewten Personen diese Maßnahme mit „akzeptabel“ oder „nicht gut/umsetzbar“ bewerten und, dass auch jene, die sie als „erstrebenswert“ ansehen, Zweifel an der aktuellen Tauglichkeit der Technologie hegen und sich durch eine stärkere Förderung und Subventionierung deutliche Verbesserung erhoffen (bspw.: *„Die [E-Autos] müssen dann besser werden. Da würde ich hohe Anforderungen stellen.“, ID 20*).

Bemerkenswert ist auch, dass die Befragten aus ländlichen und hybriden Gebieten dieser Maßnahme eher kritisch gegenüberstehen als Städter*innen. Dies könnte damit zusammenhängen, dass die Landbevölkerung ein noch größeres Problem mit der mangelnden Infrastruktur und der geringen Reichweite erkennen als Menschen in größeren Städten.

Ausbau grüner Energiegewinnung differenziert bewertet (Maßnahme 4)

Diese Maßnahme wird zwar von 69% der Mobilitätswendeskeptiker*innen befürwortet, allerdings zeigt sich in den Begründungen ein differenziertes und teilweise sehr kritisches Bild. Die Befürwortung wird nicht immer genauer begründet. Vielmehr scheinen es einige Mobilitätswendeskeptiker*innen als etwas Gegebenes, das *„eh kommt" (ID 8)*, anzusehen. Trotzdem ist ersichtlich, dass die Reduktion des CO2-Ausstoßes sowie die Abkehr vom Atomstrom eine große Rolle spielen.

Vor allem Windkrafträder, welche die Natur zerstören, in ländlichen Gebieten immer mehr auftauchen und *„furchtbar hässlich" (ID 14)* seien, werden als Grund für die Skepsis gegenüber dieser Maßnahme angeführt: *„Windkrafträder machen den ganzen Boden unnutzbar" (ID 52)* oder *„Wobei ich mit den Windkrafträdern nen Problem hab, wenn ich rausguck bei uns und ständig Windkrafträder sehe. Weil wir in Baden-Württemberg schon ziemlich zugebaut werden im Moment." (ID 36)*. Vor allem Menschen, die sich direkt von Windkrafträdern beeinträchtig sehen, weil sie selbst in eher ländlichen Regionen leben stehen dieser Maßnahme kritisch gegenüber.

Außerdem werden grüne Technologien generell als unsicher bewertet und bezweifelt, ob diese den Strombedarf auch wirklich decken können und nachhaltig sind: *„Wo wir hingehen mit unserer Energieversorgung halte ich für eine gewagte Geschichte" (ID 18)* oder *„Ich würde sagen, es gibt keine wirkliche Wunder-Energiequelle, die haben ja alle ihre Nachteile." (ID 2).*

Konflikt Freiheit oder Umweltschutz bei SUVs (Maßnahme 5)

Bei der Maßnahme „Regulierung von Sportwagen und SUVs" sind die Interviewten sehr geteilter Meinung. Allerdings befürworten ein wenig mehr als die Hälfte die Regulierung von SUVs und Sportwagen. Als Gründe werden vor allem angeführt, dass Sportwagen und SUVs bei Privatpersonen unnötige, gefährliche, umweltschädliche Luxusgüter oder Prestigeobjekte seien: *„Von solchen großen und lauten Autos geht eine starke Belastung für Menschen und Umwelt aus." (ID 12)*; *„Weil sie einfach Statussymbole sind und die wenigsten Leute die ein SUV fahren brauchen eins." (ID 16*).

Auffällig ist, dass unter den Skeptiker*innen dieser Maßnahme ein sehr großer Anteil politisch konservativ oder liberal eingestellt ist: 89 % der befragten Menschen mit konservativer politischer Einstellung und 80% der politisch liberal eingestellten Befragten sind eher gegen die Regulierung von SUVs und Sportwagen. Dazu passt, dass vor allem das Eingreifen in die individuelle Freiheit und Privatsphäre der Menschen als Gegenargument angeführt wird: *„weil ich finde, wenn die Leute einen Sportwagen oder SUV fahren wollen, dann sollen Sie das machen. Ich meine, ich finde es nicht super, wenn man da wirklich in die Freiheit von den Leuten eingreift, selbst zu entscheiden was sie fahren." (ID 2)* oder *„Ich bin jemand, der sehr freiheitsliebend ist. […] Leute brauchen auch Spielzeuge." (ID 52)*. Auffällig und recht selbstverständlich ist auch, dass viele der Kritiker*innen selbst einen SUV fahren und deswegen gegen eine Regulierung sind: *„Hm, wir fahren selber den SUV." (ID 45)*.

Jedoch erkennen viele SUV-Fahrer*innen trotzdem, dass es sinnvoll und notwendig sein könnte auf den eigenen SUV zu verzichten: *„Ich finde es halt schön 'nen SUV zu fahren. Aber ich bin da jetzt nicht so eingestellt: Hey, nehmt mir nicht meine SUVs weg. […] Man muss halt manchmal auf einiges verzichten können."* (ID 43) oder *„Ich hänge nicht am SUV, auch wenn ich ihn toll finde."* (ID 39). Allerdings scheinen sie nicht bereit, von sich aus diesen Verzicht einzuläuten, sondern scheinen auf eine *Regelung von oben* zu warten.

Keine Subventionskürzungen für die Mobilitätswende (Maßnahme 6)

Eine Mehrheit der Mobilitätswendeskeptiker*innen lehnt diese Maßnahme ab. In den Argumenten wird meist einzeln zu den beiden angeführten Beispielen - Abschaffung der Subvention von Diesel sowie der Pendlerpauschale - Stellung bezogen.

Ein häufiges Argument gegen die Abschaffung der Pendlerpauschale ist, dass dies nicht sozialverträglich und unfair gegenüber jenen Menschen (v.a. auf dem Land) sei, die für ihren Arbeitsweg auf das Auto angewiesen sind: *„Pendlerpauschale abschaffen geht gar nicht. Weil mittlerweile die Leute nicht mehr in der Nähe ihrer Produktionsstätten wohnen, sondern eigentlich durch die Bank weg darauf angewiesen sind irgendwelche Fahrzeuge zu nutzen, um zur Arbeit zu kommen." (ID 46)* oder *„Finde ich erstmal nicht so gut, weil es gibt bestimmt viele Menschen gibt, die angewiesen sind zu pendeln. Vielleicht sind's auch oft Menschen aus der Arbeiterklasse. Denen es dann auch gut tut, es steuerlich absetzen zu können." (ID 43)*. Viele Kritiker*innen dieser Maßnahme kommen selbst aus ländlichen oder periurbanen Gebieten (69%) und die Vermutung liegt nahe, dass sie einen eigenen finanziellen Nachteil durch diese Maßnahme befürchten. Ein Interviewee gibt selbst an: *„Ich bin ein Super-Pendler" (ID 18)*.

Auch ein Beenden der Subventionierung des Diesels wird kritisiert primär, weil Diesel-Fahrzeuge nicht immer umweltschädlicher seien als jene, die Benzin als Kraftstoff nutzen: *„Moderne Dieselfahrzeuge oder so was sind teilweise weniger schädlich als Benziner, aber es wird einfach immer schlecht geredet." (ID 45)*.

ÖPNV soll besser, billiger und sicher werden (Maßnahme 7)

Der Ausbau des ÖPNVs sticht als besonders beliebt heraus: die überwältigende Mehrheit - 44 der 48 interviewten Mobilitätswendeskeptiker*innen - bewertet den Ausbau des ÖPNV als „erstrebenswert". Begründet wird dies vor allem mit dem derzeitigen mangelhaften Zustand des ÖPNVs: Sehr häufig wird der fehlende Ausbau sowie eine zu niedrig frequentierte Taktung primär in ländlichen aber auch periurbanen Gebieten angeführt: *„(…) wenn ich besseren ÖPNV mit besserer Taktung habe, wir kämpfen hier seit 20 Jahren für bessere Taktung der S-Bahn und die fährt nur alle 20min"* (*ID 46*). *„Als unter 16-Jährige kommst du hier nirgends hin, ohne dass dich deine Mutter fährt" (ID 1)*. Für einer Verbesserung solle der ÖPNV nicht nur besser ausgebaut sein und häufiger fahren, sondern auch billiger werden: *„also es würde wahrscheinlich sogar meine Situation entspannen. Wenn z. B. eine höhere Taktung wäre oder billigere Dings [Tickets, Anmerkung der Autorenschaft] usw., da würde ich von profitieren" (ID 23)*.

Die aus Sicht der Interviewten mangelnde Sicherheit – vor allem für Frauen – wird sowohl von Männern als auch Frauen thematisiert: *„Wenn ich mit meiner Frau am Wochenende irgendwo hingehe und wir dann, sag ich mal, spät zurückkommen, also da bin ich ungern mit der Bahn unterwegs, weil's einfach ein bisschen gefährlich ist. […] Was in der Bahn so passiert, das bekommt man ja oft mit. (Mann, ID 43)".* Die Maßnahme wird also auch positiv bewertet, weil sich ein größeres Sicherheitsgefühl dadurch erhofft wird: *„dass man ein sichereres Gefühl bekommt, wenn man abends S-Bahn oder U-Bahn fährt oder auch mehr Nachtbusse fahren" (Frau, ID 54)* oder *„Das mit der Sicherheit im öffentlichen Nahverkehr müsste man auch ausbauen, also ich habe bspw. auch kein Problem damit, dass es an öffentlichen Haltestellen eine Kameraüberwachung gibt, dass man da Hoheitsdelikte auch intensiver ahndet." (Mann, ID 10).*

Viele sind der Meinung, dass durch eine Verbesserung des ÖPNV die Mobilitätswende gut vorangetrieben werden könnte: *„Je besser der öffentliche Nahverkehr ausgebaut ist, sag ich mal, wenn der besser angebunden ist, würden wahrscheinlich mehr Leute öffentlichen Nahverkehr nutzen als ihr eigenes Auto"* (ID 48) oder *„Ich glaub, das ist einer der erste Schritte, den man machen könnte, damit […] dass Leute merken Sie sind gar nicht mehr so auf ihr Auto angewiesen*." (ID 6). Trotzdem bezweifeln vor allem Personen mit ländlichem Wohnort, ob dies tatsächlich realisierbar und wirtschaftlich tragbar sei.

Der kleine Anteil der Befragten, der diese Maßnahme eher kritischer sieht, begründet dies vor allem damit, dass die Notwendigkeit nicht so sehr gegeben ist: *„Ist schon perfekt an meinem Wohnort. Da braucht es nicht mehr." (ID 34)* oder *„Für Berlin würde ich das nicht unbedingt sagen, weil der Nahverkehr in Berlin wirklich unheimlich gut ist […], aber da würde ich einfach gut finden, wenn das auch in ländlichen Gegenden besser ausgebaut wäre" (ID 21)*.

Hochgeschwindigkeitszüge? Zuerst bestehendes Netz ausbessern (Maßnahme 8)

Auch der Einsatz und Ausbau von Hochgeschwindigkeitsverkehrsmitteln (v.a. Züge) wird von einer großen Mehrheit sehr positiv bewertet. Begründet wird dies vor allem damit, dass sie - vor allem für Inlandsreisen - eine gute und komfortable Alternative zum Flugzeug und Auto darstellen und das eigene Leben erleichtern könnte: *„Alles ist besser als Stau" (ID 4)* begründete ein Skeptiker seine Zustimmung.

Sowohl von jenen, die diese Maßnahme negativer bewerteten, als auch von jenen, die hier zustimmen, werden jedoch einige Sorgen und Gegenargumente angeführt. Einige sehen die Relevanz von Hochgeschwindigkeitszügen nicht und finden, dass aktuelle Schienennetz solle eher verbessert werden: *„Es gibt ja schon einiges" (ID 14)* oder *„Wir sollten lieber das optimieren, was wir schon haben. Das Schienennetz ist ziemlich marode." (ID 35)*. Damit einhergehend wird auch angesprochen, dass das Fahren mit der Bahn dadurch nicht nur teurer, sondern auch das Zugfahren generell für die Passagiere günstiger werden sollte: *„Man muss etwas am Preis machen" (ID 6)*. Eventuell kann dieser Punkt auch den Zusammenhang erklären, dass 70% der Personen, die diese Maßnahme mit „akzeptabel" oder „nicht gut/umsetzbar" bewerten, Studierende sind. Allerdings können wir hier nur spekulieren, ob tatsächlichen eine Verbindung zwischen dem Wunsch nach billigerem Bahnfahren und dem Faktor der Studierenden, die oft nicht allzu viel Geld zur Verfügung haben, besteht.

Ein Grund zur Sorge ist auch, ob dadurch die Anzahl der Stopps in kleineren Orten verringert würde. Zudem werden Einwände in Bezug auf die Praktikabilität vorgebracht. Sowohl in Bezug auf die Dauer der Umsetzung (*„Finde ich gut. Nur, es ist manchmal halt doch sehr langwierig, bis solche Maßnahmen umgesetzt werden. Stuttgart 21 […], dauert Ewigkeiten bis sowas kommt. Dann sind manche Planungen doch schon veraltet", ID 15*) als auch Bedenken über die Schnelligkeit (*„Solange Städtereisen länger dauern als mit dem Auto ist es für mich kein Anreiz mit der Bahn zu fahren.", ID 7*). Auch der erhöhte Strombedarf ist ein kritischer Punkt: *„Halte ich für erstrebenswert. Wobei die Frage ist […] die fahren ja letztendlich auch mit Strom. Der muss ja auch irgendwo herkommen." (ID 32)*

Sharing-Modellen in der Stadt: ja, aber ohne E-Scooter! (Maßnahme 9)

Der Ausbau und die Verbesserung von Sharing-Angeboten wird zwar von den befragten Mobilitätswendeskeptiker*innen eher positiv bewertet, allerdings werden die verschiedenen Transportmittel differenziert betrachtet und vor allem E-Scooter in urbanen Gebieten als nervig, gefährlich und unnötig aufgefasst: *„Dinger stehen versifft an der Straße rum, nichts reizt mich daran." (ID 20)*, *„Die meisten Leute können die nicht bedienen." (ID 39) oder „Überall liegen Roller kaputt rum." (ID 44)*. Vereinzelt werden sie auch positiv bewertet: *„Ich hätte nicht gedacht, dass E-Scooter so viel Spaß machen." (ID 53)*. Die Ablehnung der E-Roller wird auch dadurch bestätigt, dass nur 3 von 48 Personen diese hin und wieder benutzen. Auch grundsätzlich nehmen die interviewten Mobilitätswendeskeptiker*innen Sharing-Angebote weniger wahr (ein Drittel nutzen sie).

50% derjenigen, die Sharing eher negativ bewerten, leben in urbanen Gebieten und sind damit überproportional vertreten (sie sind 40% der gesamten Interviewees). Erklärt werden kann dies womöglich zumindest teilweise damit, dass Menschen in den Städten die „nervigen" Nebeneffekte der E-Roller eher zu spüren bekommen. Hingegen denken vor allem Leute, die in ländlichen Gebieten wohnen, dass Sharing dort keinen Sinn macht: *„Ich kann mir kaum vorstellen, dass wenn ich jetzt beispielsweise mit einem Sharing-Fahrzeug in unseren 400-Einwohner-Ort fahre, dass das für die Anbieter attraktiv ist bzw. dass das Fahrzeug, dann in dem Sinne*

von hier aus, von dem kleinen Ort aus wieder sinnvoll weiterverwendet werden kann" (ID 10). Außerdem ist für ältere Menschen die Nutzung von Sharing-Angeboten oft schwierig, weil sie dafür Internet und Smartphones brauchen, die sie nicht besitzen oder mit deren Bedienung sie nur unzureichend vertraut sind (bspw. Apps für Car-Sharing).

Ausbau Radinfrastruktur beliebt, Konflikt Rad / Auto wird deutlich (Maßnahme 10)

Die Verbesserung der Radinfrastruktur wird von 85% als „erstrebenswert" bewertet. Die Sicherheit beim Fahrradfahren und die Vermutung, dass durch bessere Infrastruktur mehr Menschen auf das Rad umsteigen würden, sind wichtige Begründungen dafür: *„Ich würde es mehr benutzen, wenn es sicherer wäre." (ID 19)*. Vor allem jene Personen, deren Fahrradaffinität während des Interviews deutlich wurde, heben diese Maßnahme hervor: *„mein Lieblingsverkehrsmittel, da es sicherer wird und Menschenleben retten kann. Weil es gerecht ist, Menschen, die auf das Rad angewiesen sind, eine sichere Infrastruktur bereit zu stellen" (ID 13)*.

Viele Mobilitätswendeskeptiker*innen bewerteten die Maßnahme zwar positiv, geben aber an, selbst nicht auf das Rad umsteigen zu wollen: *„Also ja, erstrebenswert würde ich sagen. Aber ich würde, glaub ich, egal was passiert nie auf ein Fahrrad umsteigen. […] Zum einen will ich nicht verschwitzt an dem Ort ankommen, wo ich hingehen will. Ich will nicht dreckig werden. […] Auch weil's zu kalt ist, auch zu gefährlich." (ID 43)* oder *„Selbst wenn es in der Innenstadt mehr Radwege geben würde, würde ich die trotzdem nicht nutzen, wenn es da auch Autos gibt. Fahre gerne Rad aber nicht in der Stadt." (ID 39)* oder *„Und mit dem Fahrrad zu fahren, das liegt an mir selbst. […] Ich weiß nicht, ob ich dann teilweise auch zu faul bin. Also das liegt aber an mir selber. Das hat nichts mit den Radwegen zu tun." (ID 45)*

Ein wichtiger Grund für die Skepsis gegenüber dieser Maßnahme ist die Befürchtung, dass die Radfahrer*innen den Autos den Platz wegnehmen und sich dreist verhalten: *„Die [Radfahrer*innen] blockieren dann auch wieder den Verkehr und bürgen irgendwelche Gefahren, sind unfreundlich, achten nicht drauf und denken sie haben das Recht, weil sie grün sind." (ID 5)* oder *„Diese Radinfrastruktur, die führt auch zu diesem Gefühl: Ich habe immer Vorfahrt als Fahrradfahrer" (ID 34)*.

Auffällig dabei ist auch, dass der Großteil der Kritiker*innen der Maßnahme 10 sich dem Profil der Autoliebhaber*innen zuordnen: Menschen, deren Auto eine wichtige Stellung in ihrem Leben einnimmt, scheinen sich von Radfahrer*innen bedroht und eingeschränkt zu fühlen. Auf dieses oft konfliktbelastete Verhältnis zwischen Auto- und Radfahrer*innen wird im Kapitel 4.6 genauer eingegangen.

Verkehrsberuhigung für Lebensqualität, aber auch problematisch (Maßnahme 11)

Diese Maßnahme scheidet die Geister: 50% der befragten Mobilitätswendeskeptiker*innen bezeichnen sie als „erstrebenswert" und 48% finden sie nur „akzeptabel" oder „nicht umsetzbar/gut" (2% Enthaltung).

Die Zustimmung wird vor allem damit begründet, dass eine Verkehrsberuhigung das Leben und Verweilen in Städten angenehmer, gesünder und sicherer macht und generell *„mehr Lebensqualität" (ID 22)* gibt. Allerdings ist den meisten wichtig, dass die Stadt weiter für Lieferverkehr offen bleibt: *„[…] weil hier in den Innenstädten, zumindest bei uns, sind halt viele kleine Läden, auch Familienbetriebe, die irgendwie ihre Lieferungen bekommen müssen. Und wenn da komplettes Fahrverbot wäre, würden die wahrscheinlich zu Grunde gehen. Das fänd' ich schade." (ID 24)*.

Letzteres ist auch die Begründung für viele, die die Maßnahme kritischer sehen: eine vollkommen autofreie Innenstadt ist nicht angemessen, unrealistisch und *„vielleicht ein bisschen zu radikal" (ID 10)*. Nicht nur für Geschäfte in der Innenstadt, sondern auch für Familien und ältere oder gehbehinderte Menschen wäre dies ein Problem: *„Also wenn wir Innenstädte frei haben, dann hat das auf viele Geschäfte Auswirkungen, auf Familien Auswirkungen. […] Das klappt nicht mit vielen Kindern." (ID 52)*. Eine Frau Ende 70 sagt dazu auch: *„Wenn ich abends ins*

Theater, ins Konzert gehe, möchte ich nicht erst kilometerweit laufen müssen. Durch irgendwelche Fußgängerzonen, die dann auch dunkel sind, und wo […] auch eine gewisse Gefahr besteht. […] Wenn ich nicht irgendwo mit meinem Auto hinfahren kann, dann lass ich das." (ID 20). Vor allem in sehr großen Städten wird zudem die Sinnhaftigkeit hinterfragt: *„Bei Berlin macht es wenig Sinn, die Zentren müssen verbunden werden" (ID 8)*.

Grünere Städte: Grün ist geil (Maßnahme 12)

Mehr Begrünung und Freiraum für Fußgänger*innen in den Städten wird von 81% der interviewten Mobilitätswendeskeptiker*innen begrüßt. Vor allem die Begrünung wird positiv bewertet. Einerseits, weil sie als *„grüne Lunge" (ID 20)*, CO2 reduziert, und andererseits, weil sie Städte lebenswerter und schöner macht: *„Auf jeden Fall. Alles, was grün ist, ist geil!" (ID 51)*.

Während auch Leute, die auf dem Land leben, dies als wichtigen Punkt erachten („*Mich freut es immer, wenn ich in Stuttgart in die Stadt komme, oder egal welche Großstadt und man sieht einfach mal eine grüne Lunge. Finde ich auch nötig für die Leute, die in der Stadt wohnen, dass die wirklich auch mal sich im Grünen bewegen können und sich ein bisschen entspannen.*", ID 15) leben fast alle der Kritiker*innen der Maßnahme (6 von 7) in der Stadt (1 Person im periurbanen Raum). Viele Städter*innen sehen nicht die Notwendigkeit und fühlen sich in ihrer Stadt wohl so wie sie ist: „*Berlin ist eine der grünsten Hauptstädte*" (ID 54). Auch besteht die Sorge, dass Begrünung auf Kosten von Wohnraum („*Wir haben so einen Wohnungsmangel in Berlin*", ID 27) Straßen und Parkplätzen geht. Deswegen wird vorgeschlagen, Hausfassaden und Dächer zu begrünen. Dadurch könnte mehr Grün in die Stadt gebracht werden ohne, „*dass 'ne Autostraße platt gemacht wird*" (ID 52).

Wenig Vertrauen in autonomes Fahren (Individualverkehr; Maßnahme 13)

65% der Mobilitätswendeskeptiker*innen sind skeptisch gegenüber autonom fahrenden Fahrzeugen bei individueller Nutzung. 44% bewerten diese Maßnahme sogar als „nicht umsetzbar/gut". Damit erfährt diese Maßnahme die größte Ablehnung verglichen mit den anderen Maßnahmen. Menschen, die in ländlichen Gebieten leben scheinen dieser Maßnahme kritischer gegenüber eingestellt zu sein.

Vielen ist die neue Technik suspekt und zu gefährlich. Sie haben wenig Vertrauen in die neue Technik und empfinden autonom fahrenden PKWs als unsicher und als unnötig: *„Da reicht meine Vorstellungskraft nicht, was das wirklich heißt. […] Ich glaube, dass ein Mensch da noch ganz andere Reaktionen hat als ein programmierter Computer." (ID 52)*, *„Autonomes Fahren ist nichts, was ich brauche!" (ID 11)* oder *„Ist mir nicht geheuer, wegen der Sicherheit, warum soll man nicht selbst fahren, wenn man es kann. […] Finde ich nicht gut."* (ID 14). Viele reagieren in ihrer Ablehnung recht heftig: *„Nä! Eh, möchte ich nicht! Ja bin ich anders als Männer, die das technisch total toll finden. Ich nicht. […] Ich schreib auch noch mit nem Stift. […] Da bin ich old school." (ID 39)*.

Allerdings begrüßen einige interviewte Personen das autonome Fahren auch und sehen es als die Zukunft: *„Die Zukunft liegt auch im autonomen Fahren, weil die Menschen viele Fehler machen und noch 'n großer Fahrkomfort vorhanden ist. […] Dass da weniger Unfälle passieren werden in Zukunft. Weil die noch besser sind als Menschen"* (ID 54) *oder „Das Fahren selber ist nicht der Inhalt meines Lebens. Sondern das von A nach B kommen. Und wenn es autonome Fahrzeuge gibt oder teilautonome, dann wäre das ne gute Lösung."* (ID 38).

Autonom fahrende Busse & Züge kosten Arbeitsplätze (Maßnahme 14)

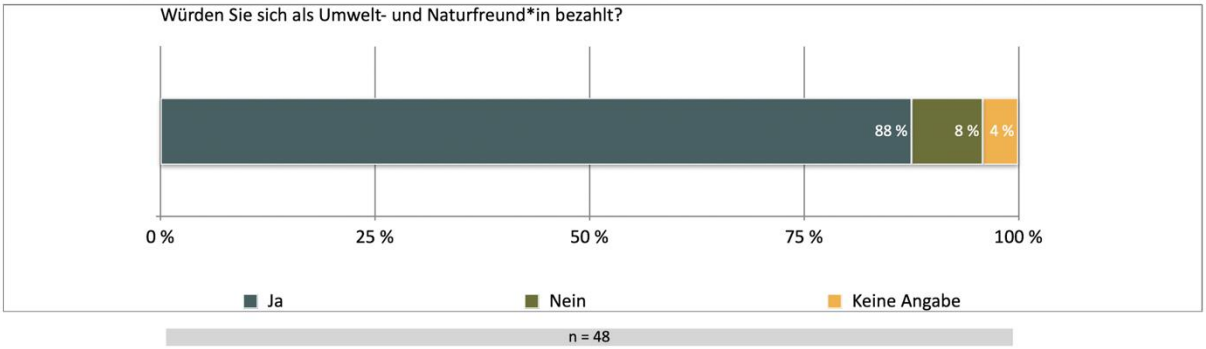
Auch gegenüber autonom fahrenden öffentlichen Verkehrsmitteln ist die Mehrheit der interviewten Mobilitätswendeskeptiker*innen aus den gleichen Gründen skeptisch eingestellt. Eine weitere kritische Frage ist oftmals: *„Verliert man dann nicht wieder Arbeitsplätze?" (ID 43)*. Außerdem finden sie es unpersönlich und fühlen sich weniger sicher in ein Gefährt ohne Fahrer*in einzusteigen: *„Finde es auch ganz nett, wenn da ein Busfahrer drin sitzt. […] Ach ich*

weiß nicht...so ganz anonym…" (ID 27) oder *„Also ich persönlich würd, glaub ich. nicht in nen Bus einsteigen, der ohne Busfahrer fährt. […] Ich glaub, da fühl ich mich nicht sicher genug." (ID 6)*

Bei der Bewertung der Maßnahme wird allerdings häufig zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln differenziert und S- oder U-Bahnen, die sich auf Schienen befinden, weniger kritisch bewertet: *„Kommt drauf an. Straßenbahnen akzeptabel. Bus nicht umsetzbar. […] Dafür ist bei uns zumindest viel zu viel los auf den Straßen." (ID 24).* Eventuell könnte dies sogar angenehme Effekte haben: *„[D]ass Züge auch zu den Zeiten fahren wo ein normaler Mensch sich am liebsten mal ausruhen würde, das macht Sinn." (ID 6).*

4.5 Umweltschutz ist wichtig, darf aber nicht einschränken

Die Unterstützung von Natur- und Umweltschutz definiert sich in dieser Stichprobe nicht entlang des Alters, Geschlecht, Wohnort oder Bildung, sondern wird vom Großteil der Befragten als wichtig erachtet. Die überwiegende Mehrheit von 88% der befragten Mobilitätswendeskeptiker*innen bezeichnet sich als Umwelt- und Naturfreund*in.



(Abbildung 26)

Wir nehmen aber auch an, dass soziale Erwünschtheit hier eine Rolle spielt. Denn auch wenn die Wichtigkeit von Klima- und Umweltschutz in Interviews immer wieder unterstrichen wird, widersprechen andere Aussagen, z.B. das tatsächliche Mobilitätsverhalten und ein genereller Widerstand gegen das Aufgeben von mit dem Besitz eines eigenen Autos assoziierten Privilegien, dieser Zuschreibung. Beispielsweise: *„Ich finde es ist wichtig das voranzutreiben, weil einfach unsere Umwelt so leidet" (ID 17)* versus *„Ich meine, wenn du halt ein eigenes Auto hast, ist es immer bequemer" (ID 17)* oder *„[E]ntlastet wird vor allem auch die Umwelt, was mir ja auch zugutekommt, als Umweltliebhaber." (ID 26) versus „Einfach den Luxus zu haben, Spaßfahrten zu machen z.B., gerade sich in den Sportwagen zu setzen und schnell durch die Gegend zu fahren." (ID 26).* Ein Interviewee reflektiert diese Kluft zwischen theoretischer Unterstützung für die Umwelt und den praktischen Handlungen und Einstellungen, indem er auf die Frage, ob er ein Naturfreund sei, antwortet: *„Im Herzen ja, in der Praktik weniger" (ID 43).*

In den Argumentationsmuster vieler Befragter wird das eigene, auch *bedauernde umweltschädliche* Mobilitätsverhalten gerechtfertigt. Dabei ist diese Dissonanz den Befragten oft bewusst, aber viele priorisieren in ihrem Alltag Freiheit und Flexibilität, Komfort und Freizeitvergnügen vor dem Schutz der Umwelt. Zeitliche Flexibilität und die Möglichkeit unabhängig mobil zu sein, sind dabei zentral (*„Man ist [mit dem Auto] unabhängig, man ist flexibel.", ID 32 oder „Ich muss schon zu meiner Schande gestehen, dass ich des wunderbar finde ein Auto zu haben. […] Also die Möglichkeit, dass man einfach einsteigen kann und sagen kann, heute machen wir einen Ausflug.", ID 14).* Obwohl Alternativen zum KFZ (ID 24, ID 22) gefordert werden, ist Komfort und Zeitersparnis oft wichtiger als Umweltschutz: *„Man gibt sich Mühe, weil man will ja auch was für die Umwelt tun und nicht immer mit dem Auto rumfahren. Aber wenn man dann halt merkt, dass es wirklich keine ordentlichen Busverbindungen gibt und die Busse gefühlt von 8 Uhr bis mittags um 5 fahren, dann hat man irgendwann keine Lust mehr."* (ID 24).

Viele sind zwiegespalten**,** wenn es einerseits um den Umweltschutz geht, dies aber einen Verlust ihres Freizeitvergnügens mitbringt und sind mehr oder weniger bereit darauf zu verzichten: ***„****Weil das, auf gut deutsch, den Staat (…) einen feuchten Kehricht angeht, wer was für ein Auto fährt. Was der Markt anbietet, kann gefahren werden. Ich kann vielleicht den Markt ändern, aber ich kann dem einzelnen Nutzer nicht vorschreiben, was er zu fahre hat.“ (ID37).*

Unterstützend für den Umweltschutz werden der Ausbau von Radinfrastruktur, ÖP(N)V und auch E-Bikes genannt. Dies spiegelt sich allerdings nicht bei allen in der Nutzung dieser Verkehrsmittel wider, auch wenn diese verfügbar sind. Sharing-Modelle und autonomes Fahren, die in der Stadt und – vor allem in Bezug auf autonomes Fahren – auch auf dem Land Potentiale bieten Emissionen zu senken und Flexibilität zu bewahren, finden in Überlegungen zum Umweltschutz keine intensive Erwähnung.

Wie und ob Elektromobilität für den Umweltschutz geeignet ist, wird von vielen bezweifelt, hierauf gehen wir noch vertieft im Kapitel 4.8.

4.6 Kulturkampf um den Platz: Auto, Rad & Grün

Wie in Kapitel 4.4 beschrieben, spiegelt sich die Breite der Mobilitätswende in den einzelnen Maßnahmen, aber auch in der Heterogenität der Ansichten der Skeptiker*innen wider. Ein schwelender Konflikt, von dem auch oft in der lokalen und regionalen Tagespresse (bspw. Schubert 2020; Süddeutsche) berichtet wird, ist die Frage nach der Vorherrschaft des öffentlichen Raumes: Wem gehören die Straßen?

Der Konflikt zwischen Radfahrer*innen und Autofahrer*innen - von einem Interviewee sogar als *„Krieg zwischen Radfahrern und Auto” (ID 43)* bezeichnet - tritt aus den Interviews immer wieder deutlich hervor. Beide Gruppen beschweren sich über das Verhalten der jeweils anderen, bezeichnen es als gefährlich und rücksichtslos und finden die Anderen hätten zu viel Platz:

Autofahrer*innen: „*Die Radfahrer haben ein sehr rücksichtsloses Verhalten*.” (ID 20*), „[B]in ich der Meinung, das klaut dem normalen Verkehr den Platz. Vermittelt dem Radfahrer irgendwie, dass er viel mehr Rechte hat und wird dazu führen, dass wir immer mehr Fahrradtote haben*.“ (ID 34), „G*enauso finde ich es kritisch als Autofahrer, wenn irgendwelche vermeintlichen Radprofis die Radwege nicht benutzen*.” (ID 45).

Radfahrer*innen: „*Wo die Leute dann mit 80 Km/h an einem vorbeifahren, das ist ein bisschen zu gefährlich, mit dem Kinderwagen*.” (ID 10) oder „*Ich kann den Kommentaren in den Zeitungen nur zustimmen, die sagen, ich lache ich mir tot, dass Oldenburg - zum Beispiel - sich als Fahrradhaupstadt in Niedersachen […] betitelt,bei diesen Fahrradwegen. Wo die Leute halt auf irgendwelche 70 cm Rumpelpisten verbannt werden, die glatt sind. Und nebendran ist eine breite frisch asphaltierte Straße für die Autos, die man nutzen dürfte, aber wo die Leute halt Angst haben*.” (ID 35)

Auch wenn dies nicht bedeutet, dass alle Interviewees, die Radfahrer*innen kritisieren oder den Ausbau der Radinfrastruktur ablehnen, fordern sie, dass sich diese mehr an die Regeln halten und Radwegen nicht zu viel Platz eingeräumt wird: „*Radewege unbedingt. Sind notwendig, ja. Aber keine super breiten Radwege und nicht unbedingt den Autoverkehr völlig zum Erliegen zu bringen oder einzuschränken” (ID 20)* oder *„Also finde ich nicht erstrebenswert, weil ich selten Rad fahre und wenn dann nutze ich einfach nur die normalen Gehwege oder fahre auf der Straße und habe damit überhaupt keine Probleme mit gehabt. Aber als Autofahrer wiederum, ist man ziemlich häufig genervt von der Radinfrastruktur, also es bringt mehr Nachteile als Vorteile sozusagen.” (ID 26)*

Mobilität ist und bleibt identitätsstiftend. Die Statussymbole sind hingegen im Wandel. Der Wechsel des Statussymbols spiegelt sich auch in den Lebensrealitäten wider: Für viele Menschen - vor allem in Städten - hat das Fahrrad mittlerweile den Status als Freiheitssymbol erlangt (*„Für mich ist Fahrrad das Multifunktionsfahrzeug. Ich hab ein Rennrad. Ein Tourenrad. Ein Stadtrad […]. Ich bin sehr Fahrrad-affin.” (ID 35),* Fahrrad als Frage des *„Lebensstils” (ID 12).* Besonders für Menschen auf dem Land aber auch für ältere Menschen bleibt das Auto

Freiheitssymbol. So ist das Auto für eine ältere Interviewte (ID 20), die sich als *„passionierter Autofahrer"* bezeichnet, absolut notwendig *„um mein Leben gestalten zu können".*

Das sind Konflikte, welche gelöst werden müssen. Menschen an den Konfliktlinien müssen an einen Tisch gebracht werden, denn eines haben die Kritiker*innen oft gemeinsam: ein fehlendes Verständnis der Realitäten anderer Menschen.

4.6.1. Mehr Verständnis in Konflikten um Begrünung und Verkehrsberuhigung

Begrünung ist beliebt. Raumkonflikte zwischen Autofahrer*innen und Fußgänger*innen sowie Begrünung werden im Vergleich zu den Konflikten zwischen Auto- und Radfahrer*innen sachlicher ausgetragen. Zwar wird über mögliche Zielkonflikte zwischen der Schaffung von Wohnraum und Begrünung (ID 54) und möglichen Einschränkungen von weniger mobilen Menschen gesprochen, aber *Grün* hat einen sehr hohen Stellenwert und Menschen scheinen hier Kompromisse einzugehen (bspw. ID 10), es wird aber auch ein Ausgleich gefordert: *„[...] in der Stadt braucht man eher Ärztehäuser und Einkaufsmöglichkeiten [...]. Parkplätze müssen erhalten werden. Aber es sollte schon mehr Grün und Bäume geben." (ID 44).*

4.7 Verbrennungsmotor als Kulturgut, E-Autos als Mogelpackung

Deutschland identifiziert sich noch immer als Technologie- und Autofahrer*innennation. Die Autoindustrie ist eine Leit- und Schlüsselindustrie, welche für eine Vielzahl an Menschen Arbeitsplätze direkt oder bei Zulieferbetrieben schafft. Allerdings befindet sich die Automobilbranche in Deutschland durch mittelfristige Abkehr von fossilen Brennstoffen in Deutschland und in der gesamten EU im Umbruch.

Der Status als Technologiemacht in einer weltweiten Schlüsselindustrie ist für viele auf dem Rückzug. Dabei sind Verbrennungsmotoren für *viele „ingenieurwissenschaftliche Höchstleistung und Passion, und zugleich kulturelles Gut" (ID 34)*. Das Motorengeräusch ist für viele ein Gefühl , das schwer zu ersetzen sein wird: *„Den Sound, den kann man ja jetzt nicht mehr in den neuen Fahrzeugen erleben." (ID 43), „Den Sound von den Fahrzeugen, das Gefühl von einem Verbrennermotor ist einfach was anderes als bei einem Elektrofahrzeug. Die Emotionen sind anders bei einem Verbrenner" (ID 5)* oder *„Die Geräuschkulisse würde fehlen und die Emotionen dabei. […] Klar kann das über Soundgeneratoren nachempfunden werden aber das ist halt nicht dasselbe Gefühl" (ID 48).*

Insbesondere mit dem Wegfall des Dieselmotors verbinden Menschen Wehmut, aber auch Wut, nicht nur über den Verlust der Ingenieurskunst, sondern auch darüber, nur noch Mittelfeld im internationalen Vergleich zu sein. Dieselmotoren werden in den Gesprächen mit den folgenden Vorteilen hervorgehoben:

1) Sauber und effizient: Moderne Diesel sind sauberer und effizienter als Benziner: „*Moderne Diesel sind der effektivste Antrieb den wir momentan haben*." (ID 37)
2) Kostengünstig: Diesel sind günstiger durch die Subventionen und sind deswegen für Menschen, mit geringerem Einkommen wichtig: „*Auch wenn ich die [E-Autos] mega billig anbiete, es wird immer Leute geben, die sich das nicht leisten können. Und wenn man denen auch noch das Geld für ihren Diesel wegnimmt […], das würd ich echt gemein finden*." (ID 51)
3) Schaffen / Erhalten von Arbeitsplätzen: Mit dem Wegfall des Verbrennungsmotors wird auch der Verlust von Arbeitsplätzen verbunden *(„da hängt eine Industrie mit dran"; ID 2*). Die Angst vor dem Verlust von Arbeitsplätzen im Verkehrs- und Autosektor empfinden die Befragten aber noch deutlicher bezüglich des autonom fahrenden ÖP(N)V (vgl. Kapitel 4.4).

4.7.1 E-Autos haben schlechten Ruf

Auch wenn die Förderung von E-Autos nicht die am schlechtesten bewertete Maßnahme ist, haben sie unter den Befragten einen sehr schlechten Ruf (vgl. Kapitel 4.4). Die zwei wichtigsten Gründe für die Ablehnung gegen E-Autos sind:

1) E-Autos sind umweltschädlich: Viele bemängeln, dass sowohl die Herstellung der Batterien viel Energie sowie endliche Ressourcen verbraucht als auch die Entsorgung schwierig ist. Außerdem wird viel Strom für das Laden der E-Autos benötigt: *„Nachteil ist der Verbrauch der seltenen Erden und der Ausbeutung der Menschen vor Ort. […] Wenn Elektrofahrzeuge funktionieren, wie sie jetzt funktionieren, halte ich die nicht als ökologischer als einen Verbrenner" (ID 38)*, *„Strom fällt ja nicht vom Himmel. Wenn wir den Strom dann doch aus Frankreich beziehen müssen, dann ist das nicht akzeptabel." (ID 35)* oder *„Nicht Akkus zu verwenden, die man am Ende nicht recyceln kann, die dann am Ende auch wieder nur vergraben werden. Oder auch mit speziellem Müll landen, es entsteht ja neuer Müll, gefährlicherer Müll und das weiß man." (ID 5).*
2) E-Autos sind unpraktisch und teuer: Die Interviewees sind der Meinung sich E-Autos nicht leisten zu können und sehen deren Praktikabilität zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht gegeben, da ihre Reichweite nicht hoch genug und die Ladeinfrastruktur mangelhaft sei: *„Noch nicht die ideale Lösung. Ist ein Zwischenschritt aber noch nicht ideal. Und auch noch nicht umsetzbar im Alltag, weil die einfach noch zu wenig Reichweite haben." (ID 24), „Finanzen. Kann mir kein E-Auto leisten." (ID 33)* oder *„Und das soll auch kein E-Auto sein, weil ich nicht auf einer Strecke von 45 Kilometer irgendwo im Wald stehen bleiben will, weil die Batterie leer ist, sondern ich brauch ein zuverlässiges Fahrzeug." (ID 37)*

Auch das Motorengeräusch und das Auto als Kulturgut, das im vorherigen Unterkapitel angesprochen wurde, halten viele von der Unterstützung der E-Autos ab. In den Gesprächen kam der Eindruck einer nationalen Wehmut durch den endgültigen Wegfall des Verbrennungsmotors auf.

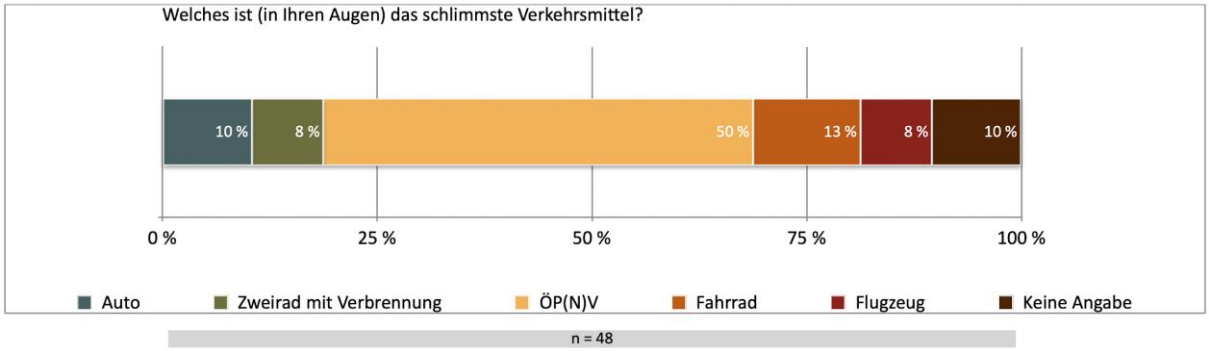
E-Mobility ist also einer der unbeliebtesten Aspekte, aber oder gerade deswegen für die Mehrheit das Synonym für Mobilitätswende. Auch ein Blick in die Presse verdeutlicht, dass E-Mobility zwar als zukunftsweisend beschrieben wird, aber die Berichte sich an den Nachteilen (bspw. Reichweite, Preis, Umweltschädlichkeit) abarbeiten, von denen auch unsere Befragten sprechen. Wenn E-Mobility in der öffentlichen Darstellung ein zentraler Aspekt der Mobilitätswende bleiben soll, müssen diese Bedenken von der Politik adressiert und angegangen werden.

4.8 ÖPNV-Ausbau befürwortet, aber bei vielen mit schlechtem Ruf

Der Ausbau des ÖPNVs ist die beliebteste Maßnahme und wird von 92% der Befragten als erstrebenswert bewertet. Als Grund dafür wird oft angeführt, dass der derzeitige Zustand des ÖPNV vor allem auf dem Land *„katastrophal" (ID 24)* ist. Dabei spielt vor allem eine Rolle, dass der Ausbau mangelhaft oder nicht vorhanden ist und der ÖPNV teuer, schmutzig, unkomfortabel und unsicher ist (*„Das schlimmste ist eine sehr volle U-Bahn […] Noch im Sommer. Ohne Klimaanlage", ID 14; „dass man asoziale Menschen trifft", ID 38*).

Wie unbeliebt der ÖP(N)V momentan ist, wird auch dadurch gezeigt, dass 50% ihn als das für sie persönlich „schlimmste" Verkehrsmittel empfinden[11]:

[11] Bei der Frage um das „schlimmste" Verkehrsmittel ging es nicht darum, die rationalen Abwägungen der Interviewees in Bezug auf Verkehrsmittel zu ermitteln, sondern eine schnelle, fast „intuitive" Reaktion zu dem Verkehrsmittel, das sie persönlich am wenigsten mögen, zu bekommen.



(Abbildung 27)

Dennoch: Die Argumentationsmuster in Bezug auf die Bewertung von ÖPNV in der Gegenwart und in der Zukunft deuten auf das <u>große Potential des ÖPNV</u> für die Mobilitätswende hin. Damit das Potential genutzt werden kann, sollte die <u>Wunschliste</u> der Skeptiker*innen ernst genommen werden. Dies umfasst, dass der ÖPNV...

1. <u>Sicherer:</u> Es ist wichtig, dass nicht nur ein Ausbau vorangetrieben, sondern auch das subjektive Sicherheitsgefühl adressiert und verbessert wird.
2. <u>Komfortabler:</u> Für viele muss der ÖPNV schneller werden, um sich gegenüber dem Auto behaupten zu können. Auch sehr volle Verkehrsmittel und unangenehme Zusammenkünfte mit Fremden werden als unkomfortabel wahrgenommen. Darauf sollte eingegangen werden.
3. <u>Günstiger:</u> Viele wünschen sich mehr finanzielle Anreize für die Nutzung des ÖPNVs, einige schlagen gar einen kostenlosen ÖPNV vor (bspw. ID 51 und ID 14). Skeptiker*innen wünschen sich auch eine faire Kostenverteilung beim Ausbau des ÖPNV: Dies sollte zwischen Nutznießer*innen und Menschen, welche diesen nicht benutzen können oder wollen, fair verteilt werden (*„ich könnt mir vorstellen, dass das dann als unfair angesehen würde; ID 4).* Dies unterstreicht, dass der ÖPNV nicht nur ausgebaut werden muss, sondern auch auf die sozialen Gegebenheiten angepasst werden muss.
4. <u>Zuverlässiger:</u> Gerade Menschen auf dem Land fühlen sich abgehängt, glauben allerdings auch nicht, dass ein flächendeckender Ausbau in ländlichen Gebieten möglich ist: *„Nur ist es, im ländlichen Raum, die Wirtschaftlichkeit. Man möchte dann doch, in einem Halbe-Stunden-Takt evtl. einen Bus haben und das würde sich einfach nicht rechnen." (ID 15).* Ein autonomer ÖPNV ist hier eine potentielle Lösung, ländliche Regionen mit Mobilität zu versorgen. Gerade aber der <u>autonome ÖPNV</u> als Maßnahme wird auf dem Land noch stärker abgelehnt als in urbanen Gebieten.

4.8.1 Ländlicher Raum von ÖP(N)V abgehängt

Die Interviewten aus dem ländlichen Raum bemängeln, dass die öffentliche Mobilitätsinfrastruktur nicht zufriedenstellend ist (vgl. Kapitel 4.4 Maßnahme 7). Viele fühlen sich in der öffentlichen Daseinsvorsorge der Mobilität abgehängt, weswegen das Auto in Arbeitsalltag und Freizeit eine sehr große Rolle spielt.

Bei genauerem Blick ist festzustellen, dass Menschen des ländlichen Raumes sich in ihren Ansichten in der Bewertung der Mobilitätswende von Menschen in urbanen und periurbanen Gebieten unterscheiden. 88% finden die Mobilitätswende mehrheitlich nicht alltagstauglich und lehnen insbesondere die Maßnahmen 1) Geschwindigkeitsbegrenzungen, 2) Regulierung von Sport- und SUV-Wagen, 3) Subventionsabbau 4) autonomes Fahren und 5) autonomen ÖPNV ab. (mit Zahlen belegen)

Der Ausbau von ÖPNV und Radinfrastruktur wird befürwortet, obwohl diese im Alltag der Menschen vor Ort keine, oder nur eine geringe Rolle spielen. Besonders interessant ist, dass trotz der Befürwortung des Ausbaus, die Hälfte den öffentlichen Personenverkehr als das schlimmste Verkehrsmittel (vor dem Fahrrad) bewertet.

Menschen auf dem Land (10 von 17) sehen die Notwendigkeit der Mobilitätswende im Zuge der Coronapandemie weniger dringend als in Menschen aus der Stadt (4 von 19).

4.9 Verantwortung für die Mobilitätswende

Auch wenn – wie bereits erläutert (vgl. Kapitel 4.4 und 4.5) –, der Großteil der Interviewees die ökologische Notwendigkeit für eine Veränderung der Mobilität sieht und niemand alle Maßnahmen der Mobilitätswende ablehnt, sehen sich viele nicht in der Verantwortung, das eigene Verhalten zu ändern und die Mobilitätswende mitzutragen und zu lenken.

Ich persönlich trage die Verantwortung nicht:

Ein sehr gängiges Argument folgt dem Muster „Die Mobilitätswende ist eine gute Idee, aber nicht für mich". Umstände, wie der ländliche Wohnort (siehe Kapitel 4.8.1.) oder Kinder („*Das klappt nicht mit vielen Kindern. Also es ist nicht wirklich familienfreundlich, wenn die so umgesetzt wird, die Mobilitätswende", ID 54* oder *„Und wenn die Mobilitätswende beinhaltet, dass ich überhaupt kein individuelles Fahrzeug mehr habe, würde mir definitiv, auch der gesamten Familie, ne Menge fehlen. Der Transport der Kinder, der Lebensmittel, wie auch immer",* ID 38), der Arbeitsweg, das eigene Alter oder auch Haustiere (*„Ich kann meine Katzen nicht in der U-Bahn transportieren", ID 44 oder „mein Hund muss ein Maulkorb tragen", ID 9*) werden als Erklärung, warum die Wende persönlich nicht im notwendigen Maße mitgetragen werden kann, angeführt (vgl. Kapitel 4.2 und 4.4). Ein Interviewter formulierte treffend: *„Viele Leute sagen: Die anderen sollen doch die Mobilitätswende machen. Ich nicht."* (ID 35). Doch wer trägt dann die Verantwortung?

Die Politik trägt die größte Verantwortung:

Auch das Verhalten von Politiker*innen und Regierungen wird kritisiert – bspw. *„Also da hat Herr Scheuer noch nicht viel Großes geleistet. Und natürlich die Bundesregierung auch nicht." (ID 46)* –, um diese dann in die Pflicht zu nehmen und zu fordern *„die Politik muss bei der ganzen Sache vorausgehen und einen Plan haben. […] Diese Konzeptionslosigkeit [der Politik] ärgert mich." (ID 46), „Vielleicht müsste die Politik da ein offeneres Ohr für haben, was die tatsächliche Technik anbelangt." (ID 45) oder „Ich finde das [Mobilitätswende] wird nicht stark genug von Regierungsseite betrieben, sondern immer nur eingefordert." (ID 14)*.

Zwar wird die Politik dazu aufgefordert mehr zu tun, andererseits wird kritisiert, dass diese einfach vorschreiben würde und man selbst keine Möglichkeit der Einfluss- und Verantwortungsnahme habe: *„[…] [A]ndererseits sehe ich einfach, die Politik gibt etwas vor. Man fragt sich über die Sinnhaftigkeit, aber sieht einfach keine Möglichkeit, das aktiv zu ändern oder beizusteuern […] Das wird einfach wieder von oben herab diktiert." (ID 15)* oder *„Die Mobilitätswende findet immer statt, indem Frau Merkel oder irgendjemand anders verkündet, dies oder jenes müssen wir jetzt machen. Aber ich habe darauf keinen Einfluss." (ID 14)*.

Die junge Generation trägt die Verantwortung:

Vor allem ältere Interviewte ziehen sich aus der Verantwortung und übertragen diese auf die jüngeren Generationen: *„Also, wenn es da ein Vorangebot gäbe, dem ich mich anschließen könnte. Das würde ich möglicherweise einfach so unterstützen. Aber ich bin zu alt, um jetzt noch irgendetwas auf den Weg zu bringen. Ich hab viel bewegt, auch politisch. Aber das mach ich nicht mehr. […] Das überlasse ich der jüngeren Generation." (ID 38)* oder *„Naja gut, ich bin nicht die Jüngste. Diese ganzen Fridays-for-Future Teenager, die sind natürlich […] noch mehr in dem Glauben, dass freitags da hinzugehen, was ändern wird. Und das ist vielleicht in meiner Generation weniger stark so, weil wir das schon erlebt haben, dass die Dinge, die wir versucht haben als junge Leute […] zu verändern, dass die sich nur minimal behoben haben." (F 33).*

Jüngere Mobilitätswendeskeptiker*innen erkennen zwar oft selbst die Wichtigkeit und Verantwortung der jungen Menschen für die Mobilitätswende: *„Es ist von vorteilhaft, wenn man wirklich in der jungen Generation anfangen sollte […] Es macht ja auch keinen Sinn, dass einem 60-Jährigen oder 80-Jährigen zu erklären" (ID 53)* oder *„Ich glaub […], dass […] auch vor allem jetzt vielleicht die Bevölkerung im mittleren Alter, so 40 bis 60, sich da auch ein bisschen zu*

wenig Gedanken darüber macht. Dass es mehr jetzt an den Jungen liegt." (ID 6). Gleichzeitig sehen sich diese jungen Menschen nicht in der Position etwas zu verändern: „*Ich fühl mich grad nicht so in der Position da viel verändern zu können. Also das man einfach zu machtlos ist in der jetzigen Situation als Student*." (ID 6) oder „*Im Prinzip hält mich nichts davon ab politisch gesehen. Aber naja, […] es gibt ja schon viel beispielsweise Fridays for Future*" (ID 53).

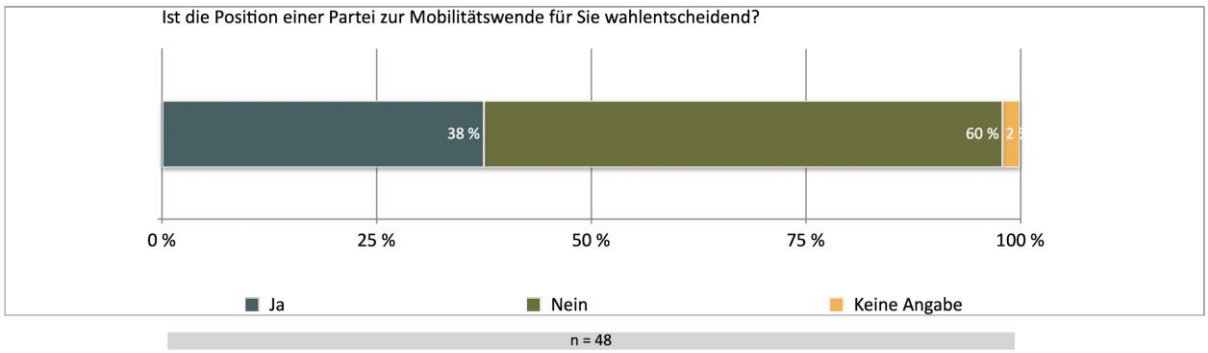
Ich selbst trage die Verantwortung:

Vor allem Interviewte, die sich dem Profil „Bewusst Auto-lose – Mobilitätswende ohne E" zuschreiben, erklären, wie sie bereits Verantwortung für die Mobilitätswende tragen, beispielsweise indem sie zu Demonstrationen gehen, auf das Auto verzichten, wenig fliegen oder sich zu dem Thema weiterbilden.

Da für diese Studie primär Menschen, die der Mobilitätswende skeptisch gegenüberstehen, ausgewählt wurden, ist es nicht verwunderlich, dass die meisten Menschen sich nicht in der Verantwortung sehen. Es ist jedoch ein wichtiger Hinweis für die Politik, sowohl besser zu vermitteln, was ihre Konzepte für die Mobilitätswende sind, als auch zu zeigen und dabei zu unterstützen, wie jede*r im eigenen Alltag eine kleine oder größere Verantwortung übernehmen und die Mobilitätswende mittragen kann.

4.10. Mobilitätswende auch wahlentscheidend

Für 38 % der 48 Befragten ist die Mobilitätswende ein wahlentscheidendes Thema.

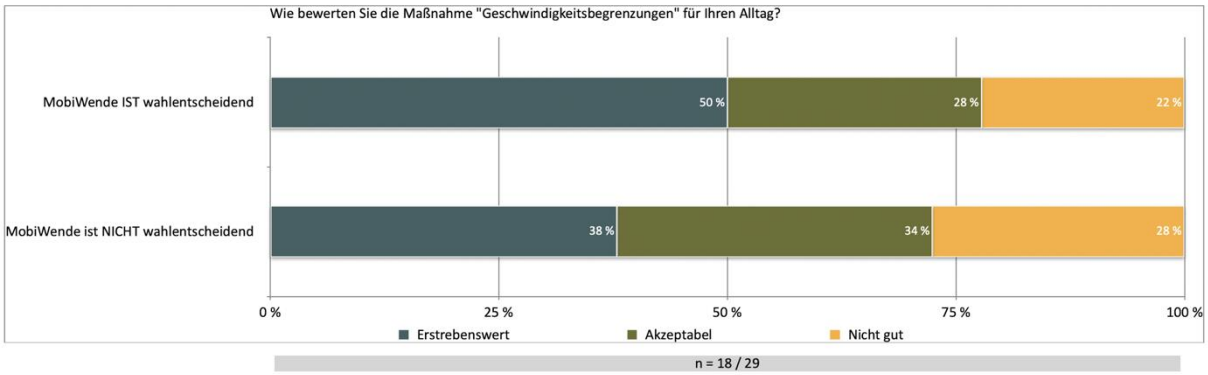


(Abbildung 28)

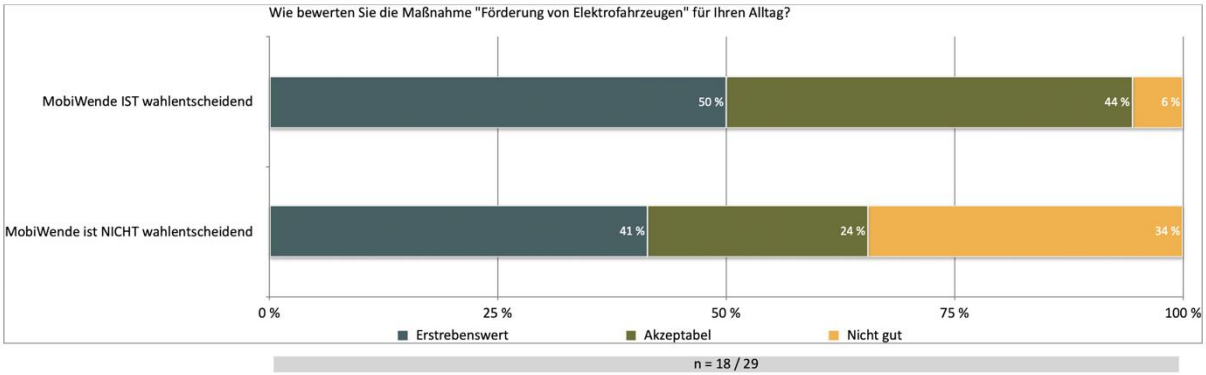
Wie im Kapitel 4.7 und 4.7.1 beschrieben wird, handelt es sich bei den Personen, für die die Position einer Partei zur Mobilitätswende wahlentscheidend ist, eher um Menschen, welche die Maßnahmen der Mobilitätswende als erstrebenswert bewerten, als um Personen, für die die Position einer Partei zur Mobilitätswende nicht wahlentscheidend ist[12].

[12] Eine Ausnahme ist jedoch ein Autoliebhaber, der eine andere Partei wählen würde, wenn seine *Stammpartei* seinen Mobilitätswunsch nicht erfüllt: "*Und wenn es die AFD ist, die da gut Maßnahmen hat, würde ich vielleicht. sogar AFD wählen*" (ID 34).

In dieser Gruppe finden sich mehr Frauen, mehr selbst-beschriebene Rationalist*innen und mehr Menschen, welche sich zu den Gewinner*innen der Mobilitätswende zählen. Ebenfalls unterstützen Befragte, für die die Mobilitätswende wahlentscheidend ist, besonders die Maßnahmen Geschwindigkeitsbegrenzungen und Förderung der E-Mobilität (siehe Abbildung 29 und 30).



(Abbildung 29)



(Abbildung 30)

In den qualitativen Befragungen zeigt sich die Unzufriedenheit mit der Politik bezüglich der Mobilitätswende in drei Themenbereichen: Angst vor Mehrausgaben, Vertrauensverlust und Verquickung mit der Autoindustrie:

<u>Angst vor Kostenexplosion:</u>

Menschen verbinden die Mobilitätswende mit einer Klientel-Politik, von denen größtenteils die Bessergestellten profitieren werden. Sie befürchten, dass *„das Finanzielle auf den Bürger abgewälzt wird" (ID 36)* und man von der *„Politik alleine gelassen [wird]" (ID 14).* Die Maßnahmenpakete machen vielen Angst und manche bezweifeln den Sinn dieser. Sie befürchten steigende Ausgaben für Kraftstoff durch den Wegfall der Pendlerpauschale und einen ineffizienten ÖPNV (ID 27).

<u>Vertrauensverlust:</u>

Die Befragten glauben nicht, dass die Politik in der Lage ist, die Mobilitätswende inklusiv zu gestalten. Sie nehmen das Agieren der Politik zu konzeptlos, langsam, und/oder instrumentalisiert wahr (bspw. ID 47, ID 32). Dabei haben die Befragten sehr konkrete Erwartungen an die Politik sowie Befürchtungen vor der Politik: Diese soll *„alle Möglichkeiten ausloten, welche Verkehrsmittel wirklich effektiv und umweltfreundlich" sind (ID 15)* und endlich auch Anreize (bspw. die Nutzung des ÖPNVs unterstützen) setzten (ID 23). Momentan sind die Angebote der Politik hierzu *„nicht schmackhaft" (ID 46).* Befragte wünschen sich stichhaltige Konzepte und befürchten eine „Hauruck-Aktion" wie mit der *„Atomenergie, die uns vor viele Probleme (höchste Strompreise der EU) gestellt hat" (ID 46).* Im Gedächtnis der Bürger*innen wirkt auch die *„Dieselgeschichte" (ID 21)* nach und sie bezweifeln, ob das Verkehrsministerium das richtige Aushängeschild für Vertrauen und Wandel ist. Mit der Mobilitätswende werden Einschnitte

befürchtet, die sich in der Angst manifestiert, dass ihnen *„das eigene KFZ und [ihre] Straße weggenommen [wird]“ (ID 26).* Um die Mobilitätswende zielführend umzusetzen, fordert bspw. ID 23 Anreize zu setzen und der Marktlogik zu folgen. Beispiele einer gelungenen Mobilitätswende werden aus dem chinesischen Shenzen (ganze Busflotte komplett elektrisch; ID 23) oder der Schweiz (Schienengütertransport strecken) genannt (ID 22). Die Menschen fordern, dass sich die Politik um die Probleme der mangelnden Infrastruktur kümmert.

Verquickung der Autoindustrie mit der Politik:

Für einige Befragte befindet sich die Gesellschaft in einer misslichen Situation, befördert vom Lobbyismus der Autoindustrie, welche „*Fehlentwicklungen weiter am Leben hält” (ID 34),* da es mit „*diesen alten Strukturen keine Mobilitätswende geben*” wird (ID 35). Diesen Punkt greift auch ein anderer Befragter auf und meint, dass es der „*Auto-Lobby*” gar nicht gefällt, wenn „*meine halbe Straße E-Auto hat” (ID 44).* Ein Befragter sieht keine klare Haltung der Politik: „*Immer nur Bedenken! Stakeholder sagen nur wie es nicht geht*” und wünscht sich Visionen *(ID 22).*

4.11 Die Coronapandemie als Gamechanger

Die Coronapandemie zeigt die Möglichkeiten für Wandel und Transformation in der Gesellschaft und der Politik (bspw. *„radikale Maßnahmen sind möglich”, ID 25*). Die Coronapandemie beeinflusst nicht nur das Mobilitätsverhalten der Menschen, sondern trägt bei mehr als zwei Dritteln (70%) zu einem Einstellungswandel zur Mobilitätswende bei.

Wir fragten auf zwei Ebenen nach Veränderungen durch die Coronapandemie: 1) Veränderungen der individuellen Mobilität und 2) Einstellungsveränderungen zur Mobilitätswende.

4.11.1 Mobilitätsveränderungen: Mehr Individualverkehr, mehr Zeit & mehr Spaziergänge

Erwartungsgemäß berichten die Befragten, dass sich das individuelle Mobilitätsverhalten während der Coronapandemie erheblich reduziert hat. Dies steht im Einklang mit aktuellen Bewegungsdaten (Janson 2021).

Der Großteil der Befragten nimmt die Einschränkungen hin, aber bedauert die mangelnde Mobilität und den Verlust der eigenen Freiheit und des Reisens (bspw. ID 8).

Erwartungsgemäß ist bei den Befragten zu erkennen, dass das Homeoffice an Bedeutung zunahm (während der Coronapandemie). 23 der 48 Befragten sind nun im Vergleich zur *Vor-Corona-Zeit* häufiger im Homeoffice als vor der Pandemie, für 15 der Befragten ergab sich keine Veränderung. Andere Nutzungsmuster sind – ebenfalls erwartungsgemäß – zwischen individueller und gemeinschaftlicher Fortbewegung zu erkennen: Größte Zuwächse gibt es in der Nutzung des Autos (4 Befragte), des Fahrrads (4) und des zu-Fuß-Gehens (4). Eine Abnahme zeigt sich bei Flugreisen (8), ÖPNV (10) und ÖPV (8). Die Zuwächse beim „Auto“ scheinen auf Kosten des „ÖPNVs“ zurückzuführen zu sein. Gängige Argumentationsmuster sind, dass die Befragten Gründe, wie die Ansteckungsgefahr „*Rote Meldungen auf der App, (…) gefährliche Begegnungen im ÖPNV“ (ID 21),* oder „*wegen der Ansteckungsgefahr“ (ID 21)* angeben. Keine*r der befragten Mobilitätswendeskeptiker*innen ist weniger zu Fuß unterwegs. Im Gegenteil nehmen sich viele nun die Zeit für „*gemeinsame*“ Spaziergänge im Freien *(„Wir gehen jetzt viel mehr in den Wald“, ID 19*) oder Ausflüge mit dem E-Bike (*„E-Bike macht Spaß, macht Sinn, man ist draußen an der Luft. Alles bei Kurzstrecken“, ID 22*).

Die Coronapandemie führte bei den Befragten zu keinen wesentlichen Einstellungsänderungen in Bezug auf die einzelnen Maßnahmen der Mobilitätswende. Veränderte Einstellungen gab es bei ca. einem Viertel der Befragten in Bezug auf den Radverkehr (9 von 48), Sharing-Modelle (7 von 48) und ÖPNV (10 von 48). Während Sharing-Dienste wegen Ansteckungsrisiko (ID 6, ID 51, ID 16) und Kontaktbeschränkungen (ID 1, ID 20) weniger Zuspruch erfahren, wird zwar auch der ÖPNV aus gleichen Gründen weniger genutzt (ID 16, ID 19), aber zugleich

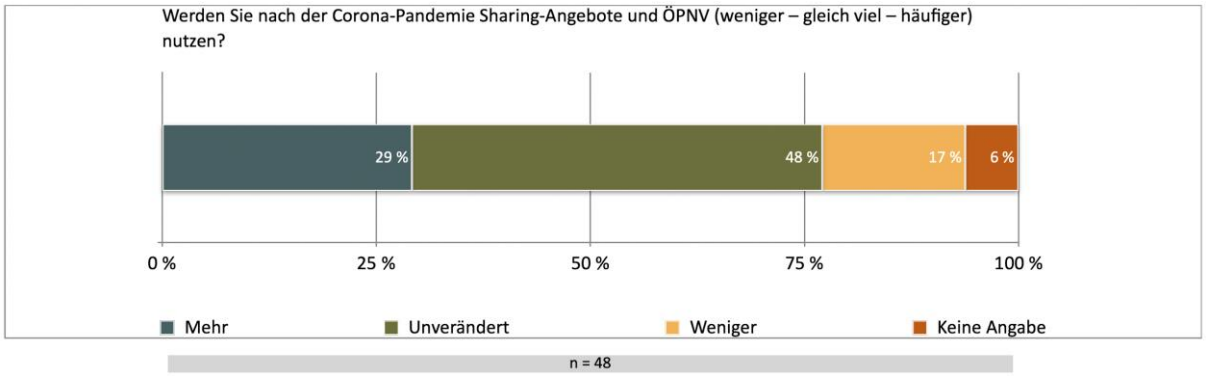
sein Ausbau gewünscht *(„Momentan meide ich den. Aber bitte nicht den Ausbau stoppen. Irgendwann ist Corona dann vorbei!", ID 19*).

Ebenfalls gibt es keine wesentlichen Einstellungsänderungen zur Mobilitätswende zwischen den Befragten, die seit der Coronapandemie nun häufiger im Homeoffice arbeiten, als bei Befragten, bei denen sich die Arbeitsplatzsituation nicht geändert hat. Jeweils ca. ein Drittel sieht die Mobilitätswende nun dringender. Unterschiede gibt es beim Wohnort: Menschen auf dem Land (10 von 17) sehen die Notwendigkeit der Mobilitätswende im Zuge der Coronapandemie weniger dringend als in Menschen aus der Stadt (4 von 19)

Der Ausbau der Radinfrastruktur wird als wichtig betont: Interessanterweise wird dieser Einstellungswandel von einer sehr heterogenen Gruppe aus bspw. Stadt- und Landbevölkerung, viel und wenig Verbrennungsmotorfahrer*innen und unterschiedlichem Haushaltseinkommen vertreten. „[*Der Ausbau der Radinfrastruktur, Anmerkung der Autorenschaft*] *ging während Corona sehr schnell. Hat mich gewundert, weil das davor ja gesagt wurde, dass das gar nicht geht." (ID 14).* Zwei Befragte bewerten urbanen Freiraum und Begrünung als wichtiger (bspw. *„das nehme ich jetzt mehr war, da ich mehr Zeit draußen verbringe", ID 13*).

Aufschlussreich ist die Frage nach den angenommenen Auswirkungen der Coronapandemie auf Sharing-Dienste und den ÖPNV; 29% (13) wollen nach der Pandemie Sharing und ÖPNV verstärkt nutzen, eine knappe Mehrheit (48%) erwartet keine Veränderung, 17 % (8) erwarten zumindest mittelfristig, dass Sharing-Dienste und ÖPNV weniger genutzt werden.

Interessanterweise sehen die Befragten nicht so sehr in der Angst vor Zusammenkünften, sondern in den neuen Verhaltensmustern die größeren Hemmnisse in der Nutzung von Sharing-Modellen und ÖPNV: *„Ich bin nicht sicher, ob das wirklich so ist, dass nach der Pandemie alles wieder so ist, wie's vorher war […] Weil der Mensch ja auch ein Gewohnheitstier ist"* (ID 21), *„jeder auf seine Bequemlichkeit aus ist" (ID 17), „Bin sensibler geworden, wenn es um große Menschenmengen geht." (ID 54), „es wird anfangs sehr lange dauern" (ID 9)* oder *„viele fühlen sich vom individuellen Lifestyle bestätigt" (ID 23).* Der Anteil der Autofahrer*innen ist in dieser Gruppe besonders hoch, was vermuten lässt, dass es sich hier um die eigene gewünschte Rückkehr zum Individualverkehr handelt.

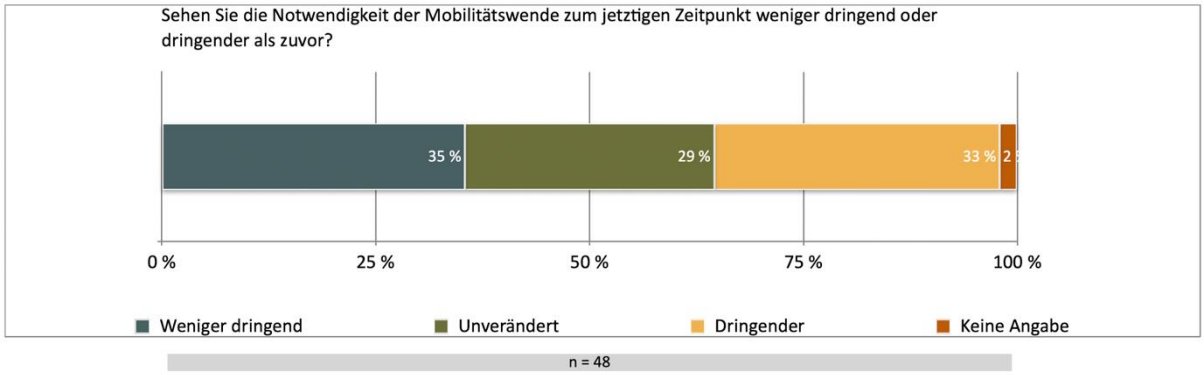


(Abbildung 31)

Sharing-Modelle und ÖPNV in der *nach-Corona-Zeit*: Knappe Mehrheit glaubt nicht an Veränderung.

4.11.2 Coronapandemie: Mobilitätswende dringender <u>oder</u> weniger dringend als zuvor

Überraschende Ergebnisse ergab die Nachfrage, ob die Interviewten die Notwendigkeit einer Mobilitätswende durch die Coronapandemie dringender oder weniger dringend sehen. Weniger als ein Drittel sieht die Wichtigkeit unverändert; bei mehr als zwei Drittel hat sich die Einstellung durch Corona verändert, je ein Drittel empfindet die Mobilitätswende als dringender oder weniger dringend.



(Abbildung 32)

Die Befragten, welche die Mobilitätswende als weniger dringend ansehen, finden, dass *„wir gerade andere Sorgen haben" (ID 36)* und dass Wirtschaft (*„Wirtschaft ist wichtiger als Mobilitätswende", ID 9*), Bildung (*„Bildung ist die Investition in die Zukunft", ID 34*), oder Gesundheit (*„es sterben viele", ID 2*) nun priorisiert werden sollten. Eine Befragte kann sich vorstellen, dass durch die Änderung der Arbeitsabläufe (z. B. Homeoffice) direkte Maßnahmen weniger wichtig werden (*„die Mobilitätswende könnte sich reduzieren, weil es nicht mehr so wichtig ist mobil zu sein", ID 7*). Unter den Befragten, welche die Mobilitätswende nun weniger dringend sehen, sind Menschen aus der Stadt (4 von 17) und Männer (9 von 17) unterrepräsentiert. Menschen mit Kindern im Haushalt sehen die Mobilitätswende durch die Coronapandemie nun dringender (6 von 10).

Andere sehen die Mobilitätswende durch Corona jedoch als dringender an und verstehen die Pandemie als potentiellen Treiber für die Mobilitätswende: *„Ich glaube, dass schon viele Leute mehr Fahrradfahren jetzt. Oder dadurch in Zukunft." (ID 12)*, *„Die Leute verlassen ungern ihre Komfortzone sag ich mal und wollen halt nichts Neues ausprobieren. […] Die haben Angewohnheiten und alles Mögliche. Deswegen würde ich sagen, dass man jetzt die Chance ergreifen sollte." (ID 44)* oder *„Ist für viele gerade ein guter Punkt zu überdenken, brauche ich überhaupt ein Auto. […] Ich glaube nach der Pandemie wird vieles anders sein, warum nicht auch die Mobilität." (ID 51).*

Außerdem macht für viele die Pandemie bestehende Probleme sichtbarer, wodurch Einstellungsänderung stattfinden: *„Ich würde sagen, dass die Umwelt zu retten eine größere Rolle bei mir in meinem Denken spielt seit der Pandemie. Vorher konnte man das besser verdrängen" (ID 14).* Die positiven Auswirkungen wie leere Straßen und mehr Zeit zu haben, spielen auch bei einem anderen Befragten eine Rolle für seine Einstellungsänderung*: „man hat es jetzt gemerkt (…) die Straße ist leerer, man ist (…) entspannter unterwegs und nicht heizt*" und weiter *„die Reduktion der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor (…) sowas wie Sportwagen, SUV braucht man weniger, noch weniger. Geht auch ohne Auto, wenn man weniger unterwegs ist, ist es auch positiv." (ID 11).*

5. Ergebnisdiskussion und Empfehlungen

Folgend die zentralen Ergebnisse und Folgerungen noch einmal kurz zusammengefasst:

1. Mobilitätswendeskeptiker*innen sind eine sehr heterogene Gruppe mit diversen Gründen für ihre Ablehnung. Die Einstellungen und Handlungen der einzelnen Personen sind oft in sich widersprüchlich.
2. Die Alternativen der Mobilitätswende sind für viele nicht gleichwertig.
3. Die Mobilitätswende wird mit E-Mobility gleichgesetzt und die Vielfalt nicht erkannt.
4. Die Politik muss darauf reagieren: Die Mobilitätswende anders kommunizieren und framen und die diversen Sorgen und Realitäten empathisch ansprechen.
5. Corona wird das Mobilitätsverhalten nachhaltig beeinflussen, allerdings ist der Einfluss auf die Mobilitätswende noch offen

Die Argumentationsmuster aus der qualitativen Befragung und die quantitativen Ergebnisse aus den Interviews dienen abgeleiteten Empfehlungen an die Auftraggeberin. Die Empfehlungen zielen darauf ab, welche Möglichkeiten es gibt, Menschen die Skepsis an der Mobilitätswende – bzw. an einzelnen Aspekten daran – zu nehmen.

5.1 Unterschiedliches Verständnis und Annahmen

Die Mobilitätswende beinhaltet ein Maßnahmenbündel. In dieser Umfrage wurden der Mobilitätswende 14 Maßnahmen (vgl. Kapitel 2.1) zugeordnet. Dennoch fehlt eine klare Definition mit Konzept und Zielen der Mobilitätswende im öffentlichen Diskurs.

Wie die vorliegende Studie zeigt, sind es vor allem einzelne Maßnahmen der Mobilitätswende, welche Ablehnung erfahren. Diese Maßnahmen sind divers. Daher ist auch die Gruppe der Mobilitätswendeskeptiker*innen heterogen. Sie zu erreichen und von der ökologischen und gesellschaftlichen Notwendigkeit zu überzeugen, bietet auch die Chance, mit den einzelnen Maßnahmen gezielte Gruppen anzusprechen und zu überzeugen.

Da viele Befragten die Mobilitätswende mit Aspekten verbinden, welche persönliche Nachtteile beinhaltet, empfehlen wir eine Kraftanstrengung, populäre und befürworte Maßnahmen stärker in den Diskurs zu rücken.

5.1.1 Das Maßnahmenbündel der Mobilitätswende hat für jeden etwas dabei.

Während die Maßnahmen Begrünung, Ausbau der Radinfrastruktur und Ausbau des ÖPNVs von über 80% der Befragten begrüßt wurde, stehen sie vor allem den technologischen Maßnahmen wie mehr E-Autos, autonomes Fahren und autonomer ÖPNV kritisch gegenüber. Dies zeigt einerseits, dass hier noch besonderer Arbeit geleistet werden muss, aber auch, dass hier großes Potential liegt, in der Mobilitätswende einen gesellschaftlichen Konsens zu erzeugen.

Radinfrastruktur, Begrünung und Ausbau des ÖPNVs haben das Potential Menschen von der Mobilitätswende zu überzeugen. Wir empfehlen die beliebten Maßnahmen verstärkt in den Diskurs einzubringen und untrennbar mit dem Gesamtkonzept der Mobilitätswende zu verbinden. Abbildung 25 (Kapitel 4.2) zeigt, dass mehr als 59 % zukünftig öfters ein nachhaltiges Verkehrsmittel aus dem „Maßnahmenkatalog" benutzen würden.

E-Mobility und autonomes Fahren benötigen im öffentlichen Diskurs einen Re-Start bzw. es muss auch über ein „Re-framing" diskutiert werden. Wir halten fest, dass E-Mobility nicht als umweltfreundlich wahrgenommen, sondern als Mogelpackung verstanden wird. Für ein anderes Framing könnte eventuell auf die oft positivere Einstellung zu E-Bikes aufgebaut und stärker hervorgehoben werden. Außerdem muss auch besser auf die vielen Kritikpunkte – vor allem in Bezug auf die Umweltbelastung und Praktikabilität im Alltag - gegenüber der E-Mobilität eingegangen werden.

Autonomes Fahren bleibt weiterhin bei vielen suspekt und der Sicherheitsaspekt muss adressiert werden. Wir möchten hervorheben, dass ein autonomer ÖPNV trotz seiner Möglichkeiten

für den ländlichen Raum insbesondere dort negativ bewertet wird. Dabei ist der autonome ÖPNV vermutlich die profitabelste Lösung aller Maßnahmen für den ländlichen Raum, um auch in Zukunft im Angesicht von Arbeitskräftemangel und Klimaschutzinitiativen diesen mit der notwendigen Daseinsvorsorge der Mobilität zu bedienen.

Mit der Mobilitätswende und dem Wegfall des Verbrenners befürchten Menschen, dass Ihnen etwas weggenommen wird – und zwar nichts weniger als die individuelle Freiheit – der (kognitiv) angenommene „Ersatz“ Sharing-Modelle und E-Autos sind nicht gleichwertig, sondern werden mit finanziellen Einbußen, weniger Komfort und persönlichen Einschränkungen der Freiheit und Flexibilität verbunden. Vorteile wie weniger Lärm und bessere Luft müssen in den Vordergrund.

Technologien der erneuerbaren Energiegewinnung werden zwar grundsätzlich positiv bewertet. Allerdings gibt es recht große Widerstände gegen Windkrafträder, die als hässlich und umweltschädlich wahrgenommen werden. In der Solarenergie hingegen sehen viele große Potentiale und schlagen kreativere Nutzung und bessere Integration und Architektur und Infrastruktur vor, z.B. Solarpanele auf allen Häuserdächern, Radwegen oder Autobahnüberdachungen.

5.2 Realitäten der Skeptiker*innen ernst nehmen

Mobilitätswendeskeptiker*innen sind eine sehr heterogene Gruppe: sie lassen sich in Städten und auf dem Land, in unterschiedlichen Berufs- und Einkommensgruppen, kulturellen Hintergründen und politischen Richtungen finden. Ihre Lebensumstände und Gründe für Skepsis sind vielseitig. Allerdings haben sie gemeinsam, dass sie sich einerseits vor dem Verlust von Flexibilität, Freiheit und Komfort fürchten aber andererseits auch Maßnahmen der Mobilitätswende unterstützen.

Das macht die Ansprache von Mobilitätswendeskeptiker*innen komplexer, denn die diversen Realitäten müssen ernst genommen und auf die vielseitigen Sorgen empathisch eingegangen werden. Dies scheint bisher versäumt geworden zu sein: viele der Interviewten haben nicht den Eindruck, dass die Politik ihre (individuellen) Probleme versteht, und fühlen sich allein gelassen. Das birgt die Gefahr, dass die Mobilitätswende zu Frust führt, wenn sich Skeptiker*innen in der Ausgestaltung der Maßnahmen unfair behandelt fühlen. Politik und die Zivilgesellschaft müssen deshalb eine Vision der Zukunft teilen, welche transparent, inklusiv und ökologisch sowie sozial gerecht ist. Dabei ist es nicht nur wichtig Verständnis für die Probleme zu zeigen, sondern auch die Vorteile für das persönliche Leben, die sich aus der Mobilitätswende ergeben können, hervorzuheben und Ausgleichsmöglichkeiten und Alternativen aufzuzeigen.

Gleichzeitig zeigt die Bewertung der Maßnahmen, dass alle Skeptiker*innen der Mobilitätswende – wenn sie mit den konkreten Aspekten konfrontiert werden – Positives abgewinnen können und persönliche Vorteile finden können: Alle von uns interviewten Skeptiker*innen können also mit der einen oder anderen Maßnahme gewonnen werden. Daher müssen die beliebten Maßnahmen (Ausbau des ÖPNV, der Bahn- und Radinfrastruktur und grünere Städte) in der Politik stärker vorangetrieben und im öffentlichen Diskurs als Teil der Mobilitätswende in den Vordergrund gerückt werden.

Außerdem müssen die Alternativen für Verbrennungsautos, die nach wie vor die beliebtesten Fahrzeuge des Individualverkehrs sind, verbessert werden: Elektro-Autos sind für viele (noch) keine gleichwertige und praktikable Alternative. Eine ganz konkrete Ausgleichsmöglichkeit für Auto- und Geschwindigkeitsliebhaber*innen könnte beispielsweise die Einrichtung von „Raser-Freizeitparks” auf stillgelegten Autorennstrecken sein.

5.3 Bildung und Beteiligung

Einige Befragten fordern mehr Bildung und Partizipationsverfahren über die Mobilitätswende. Sie argumentieren, dass dann mehr Bürger*innen die Mobilitätswende unterstützen, akzeptieren und umsetzen würden (Ziel: Verhaltensveränderung) oder gar sehr optimistisch formuliert: sie sich durch Bildung und Beteiligung wie von allein vollzieht, weil es doch „logisch" ist so zu handeln. Die Literatur belegt diese Kausalität leider nicht (Hamann et al. 2016, Scheuthle & Kaiser o.J.). Sie kommt zum gegenteiligen Ergebnis: Wissen und Akzeptanz sind kein Allheilmittel und führen nicht zwangsläufig zu einer Verhaltensveränderung (Hellbrück & Kals 2012, O'Brien 2012, Sipos et al. 2008). Sie sind notwendig, aber nicht hinreichend für eine Verhaltensänderung. Aus (umwelt-)psychologischen Studien ist bekannt, dass Menschen eher ihr Verhalten ändern, wenn sie intrinsisch motiviert sind, dadurch die Veränderung selbstbestimmt vornehmen können und Selbstwirksamkeit wahrnehmen (Hamann et al. 2016). Daher sollte die Leitfrage eher lauten - und daraus Maßnahmen abgeleitet werden können -, wie u.a. intrinsische Motivation und Selbstwirksamkeit für die Mobilitätswende zugunsten anderer Mit-Lebewesen und der Umwelt getriggert und erhöht und wie bürgerlicher Realitätsbezug und -nähe zu abstrakten und zukünftigen Herausforderungen der Nachhaltigkeit gesteigert werden kann (O'Brien 2012, Ives et al. 2019, Shrivastava et al. 2020).

Zudem ist hervorzuheben, dass das zentrale Ziel von Partizipationsverfahren niemals die Gewinnung/Steigerung von Akzeptanz sein darf und diese daher nicht von der Politik zwecks Erhöhung von Akzeptanz bzw. insgeheim als „Legitimationsmaßnahme" eingesetzt werden dürfen (Enke & Reinhardt 2014). Bei Bürgerbeteiligungen geht es um Neutralität, Offenheit, Meinungsvielfalt, Kontroversität sowie darum, dass alle Partizipierenden ihre Meinungen äußern und über ein Thema kontrovers diskutieren können, auch wenn sie der Zielsetzung widersprechen. Akzeptanz kann sich dabei nur als „Nebenergebnis" ergeben.

Dennoch erachten wir ein „echtes" und neutral durchgeführte Partizipationsverfahren wie zum Beispiel einen Bürgerrat zu den Maßnahmen der Mobilitätswende als sinnvoll, weil sie - zufällig und somit mit großer Wahrscheinlichkeit auch politisch unbeteiligte - Menschen an der Diskussion teilhaben lassen und dabei sich auch - durch kluges Stellen von Fragen - Erkenntnisse ableiten werden, welche Gründe die Skeptiker*innen für die Ablehnung der Mobilitätswende nennen und wie sie eine umwelt- und sozialverträgliche Mobilitätswende durchführen würden.

5.4 Coronapandemie verändert Bewusstsein

Die Coronapandemie ist mit Verfassen dieses Berichtes noch nicht abgeschlossen (Stand Januar 2021) und es lässt sich nicht vorhersagen, wie sie sich auf Mobilität, Einstellungen zur Mobilität, aber auch zu den Stellgrößen wie Wirtschaft, Politik oder Gesellschaft mittel- bis langfristig verhalten wird.

In dieser Untersuchung haben wir festgestellt, dass die Coronapandemie bei mehr als 70% der Skeptiker*Innen einen Einstellungswandel der Notwendigkeit einer Mobilitätswende - in die eine (dringender; 33%) oder anderer Richtung (weniger dringend 35 %) - erzeugt. In Zukunft wird es für den Erfolg der Mobilitätswende von zentraler Wichtigkeit sein, die Skeptiker*innen zu überzeugen, welche sich in Ihrer Annahme bestärkt sehen, dass wir momentan wichtigeres zu tun haben. Stakeholder müssen in der Kommunikation der Mobilitätswende auf die Gruppe eingehen, welche die Mobilitätswende nun weniger dringend sieht und von ihr lernen, was die Beweggründe für Einstellungswandel sind.

6. Shortcomings & Ausblick

Die quantitative Auswertung ist als explorative Analyse zu verstehen. Es lassen sich erste Hinweise ableiten, die anhand einer größeren Stichprobe zu überprüfen sind. Es ist eine größer angelegte Erhebung notwendig, bei der die Zufallsauswahl der Befragten aus der Grundgesamtheit, etwa durch die zweistufige Einwohnermelderegister-Stichprobe (Wasmer et al. 2017, S. 14) sichergestellt ist, um Aussagen zu erhalten die repräsentativ für die Gesamtbevölkerung in Deutschland ist. Nur so ließe sich feststellen, inwiefern die Zusammenhänge zwischen Mobilitätswendeskepsis und soziodemographischen Merkmalen auch in der Grundgesamtheit vorliegen. Um die Validität der oben beschriebenen, festgestellten Bewertungsunterschiede zwischen den Profiltypen bzw. zwischen der Stadt und der Landbevölkerung zu prüfen, wäre es zudem notwendig die Daten in ein Statistikprogramm zu übertragen und dort mit Hilfe von Mittelwert-Tests (T-Tests) zu analysieren. Dennoch liefert diese Untersuchung spannende Thesen, die jedoch überwiegend an die nachfolgende Forschung zum Mobilitätsverhalten und der Bewertung der Maßnahmen der Mobilitätswende weitergegeben werden müssen.

Diese Studie verdeutlicht die Wichtigkeit, dass Widersprüche der und Transformationen durch die Mobilitätswende in der Gesellschaft transparent und empathisch angesprochen und diskutiert werden müssen. Dennoch schlagen wir weitere Untersuchungen mit folgender Thematik vor:

- Up-Framing von E-Mobility: E-Mobility ist mit Widersprüchen belastet. Welche Chancen und Risiken bietet eine gezielte Verbesserung des öffentlichen Diskurses zu E-Mobility oder welche akzeptablen Alternativen gibt es?
- Anschlussverwendung der Batterien: Wie können Batterien im Anschluss verwenden werden? Welche Möglichkeiten gibt es?
- Ablehnung von autonomem Fahren, spezielle autonomer ÖPNV auf dem Land, aber gleichzeitig könnte dies gerade für das Land Vorteile bringen
- Fokusgruppengespräche: Den „Ablehnungsmustern" in Fokusgruppendiskussionen auf den Grund gehen. Oder auch zum Einstellungswandel, während der Coronapandemie: Warum haben sich die Einstellungen bei über 70% der Befragten gewandelt?
- Gespräche mit Befürworter*innen: Vergleichende Studien und ggf. Austausch mit Befürworter*innen der Maßnahmen aus vergleichbaren Situationen
- Die Energiewende in Deutschland wurde von der Zivilgesellschaft stark vorangetrieben und erfährt gesellschaftliche Akzeptanz. Welche Faktoren haben dazu geführt und lassen sich möglicherweise Gelingfaktoren auch auf die Mobilitätswende übertragen?

7. Literatur

Axhausen, Kay W. (2020): COVID19 and a sustainable transport system. In: ETH Klimarunde. IVT ETH Zürich.

Bundesverband Carsharing (2020): Mitteilung des bcs. CarSharing während der Corona-Krise. Abgerufen am 13.12.2020 https://www.carsharing.de/carsharing-waehrend-corona-krise

Baaske, Seigfried et al (2020): Solche Straßen will Berlin. Über 21.000 Menschen haben uns gesagt, was ihnen auf der Straße Angst macht – und wie Berlins Radwege in Zukunft aussehen sollen. Die wichtigsten Ergebnisse in Grafiken in Tagesspiegel. Abgerufen am 13.12.2020 unter https://interaktiv.tagesspiegel.de/lab/strassencheck-ergbnisse-diese-strassen-will-berlin/

Bauer, Uta; Bracher, Tilman; Gies, Jürgen (2020):. Ein anderer Stadtverkehr ist möglich. Neue Chancen für eine krisenfeste und klimagerechte Mobilität. Studie.

Betschka, Julius (2019): Verkehrspolitik in Berlin Wie der SUV-Unfall einen Vater zum Aktivisten machte. In Tagesspiegel. Abgerufen am 13.12.2020 unter https://www.tagesspiegel.de/themen/reportage/verkehrspolitik-in-berlin-wie-der-suv-unfall-einen-vater-zum-aktivisten-machte/25060604.html

Bitkom (2020): 3 von 10 Verbrauchern bestellen in der Corona-Krise online Lebensmittel in Pressebereich – Bitkom. Abgerufen am 13.12.2020 unter https://www.bitkom.org/Presse/Presseinformation/3-von-10-Verbrauchern-bestellen-in-der-Corona-Krise-online-Lebensmittel

Bock, Alexander (2020): Zehn Standpunkte zur Mobilitätswende: von der Vision zur Realität (Pressemitteilung) in Bearing Point. Abgerufen am 13.12.2020 unter https://www.bearingpoint.com/de-de/ueber-uns/pressemitteilungen-und-medienberichte/pressemitteilungen/zehn-standpunkte-zur-mobilitaetswende-von-der-vision-zur-realitaet/

Brandhofer, Katharina et al. (2019): So haben wir in diesem Jahrzehnt die Welt verändert. Verkehr, Vernetzung, Klima. Das sind die wichtigsten messbaren Veränderungen der 2010er in Tagesspiegel. Abgerufen am 13.12.2020 unter https://interaktiv.tagesspiegel.de/lab/so-haben-wir-in-diesem-jahrzehnt-die-welt-veraendert/

Criteo (2020): Post-Lockdown-Umfrage von Criteo: Lieber arbeiten als daten - lieber daten als trainieren. Abgerufen am 13.12.2020 unter https://www.presseportal.de/pm/136238/4653564

Enke N.; Reinhardt I. (2015): Akzeptanz durch Beteiligung. In: Bentele G., Bohse R., Hitschfeld U., Krebber F. (Hrs.) Akzeptanz in der Medien- und Protestgesellschaft. Springer VS, Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-658-06167-8_4

Fischedick, Manfred; Schneidewind, Uwe (2020): Folgen der Corona-Krise und Klimaschutz–Langfristige Zukunftsgestaltung im Blick behalten. Retrieved 25(2020).

Freudenthal (2020): Presse-Information. Klimawandel bereitet Deutschenebensogroße Sorgen wie das Coronavirus https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2020-04/ipsos-pi_coronatracker_wave_9_climate_change_apr2020.pdf

Growth from Knowledge (2020): #MasterTheCrisis. Understand your consumer insights to identify opportunities and mitigate risks during the COVID-19 crisis and beyond. GfK Consumer Pulse Report. Abgerufen am 13.12.2020 unter https://insights.gfk.com/gfk-covid-19-consumer-pulse-report

Hamann, Karen; Baumann, Anna; Löschinger, Daniel (2016) : Psychologie im Umweltschutz. Handbuch zur Förderung nachhaltigen Handelns. Abgerufen am 27.01.202. unter http://www.wandel-werk.org/media/pages/materialien/handbuch-psychologie-im-umweltschutz/3938845672-1604866441/20171007-handbuch_deutsch.pdf

Hellbrück Jürgen; Kals Elisabeth (2012): Werte, Umweltbewusstsein und Nachhaltigkeit. In: Umweltpsychologie. Basiswissen Psychologie. VS Verlag für Sozialwissenschaften, Wiesbaden. https://doi.org/10.1007/978-3-531-93246-0_8

Hessenschau (2020): hr-Hessentrend zum Dannenröder Forst A49-Ausbau schadet den Grünen derzeit nicht. Abgerufen am 13.12.2020 unter https://www.hessenschau.de/politik/hr-hessentrend-a49-ausbau-schadet-den-gruenen-derzeit-nicht,hessentrend-dannenroeder-forst-100.html

Hochfeld, Christian et al (2017): Agora Verkehrswende (2017): Mit der Verkehrswende die Mobilität von morgen sichern. 12 Thesen zur Verkehrswende. Abgerufen am 13.12 unter https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2017/12_Thesen/Agora-Verkehrswende-12-Thesen_WEB.pdf

Ives, C.D.; Freeth, R.; Fischer, J. (2020): Inside-out sustainability: The neglect of inner worlds. Ambio. 49, 208–217. https://doi.org/10.1007/s13280-019-01187-w

Kanda, Wisdom; Kivimaa Paula (2020): What opportunities could the COVID-19 outbreak offer for sustainability transitions research on electricity and mobility?, Energy Research & Social Science, 68.

Janson, Matthias (2020): Weltweiter Flugverkehr von Erholung weit entfernt in Corona-Pandemie, Themen, Auswirkungen des Coronavirus auf die Wirtschaft. In Statista. Abgerufen am 13.12.2020 unter https://de.statista.com/infografik/21113/anzahl-der-abfluege-an-flughaefen-weltweit/

Janson, (Matthias (2021): Corona-Krise. So entwickelt sich die Mobilität der Deutschen

In Statista. Abgerufen am 13.12.2020 unter: https://de.statista.com/infografik/21610/mobilitaet-in-deutschland-im-vergleich-zum-maerz-2019-auf-basis-von-mobilfunkdaten/

Kühne, Simon, et al (2020): Gesellschaftlicher Zusammenhalt in Zeiten von Corona: Eine Chance in der Krise?. SOEPpapers on Multidisciplinary Panel Data Research

Mayring, Philipp (2014): Qualitative content analysis: theoretical foundation, basic procedures and software solution. In: Forum Qualitative Sozialforschung/Forum: Qualitative Social Research.

Naoumis (2020): Pressemitteilung, Hamburg, 14. Mai 2020. NEW 4.0 – Mehr als 84 Prozent der Norddeutschen beunruhigt vom Klimawandel Abgerufen am 13.12.2020 unter https://new4-0.erneuerbare-energien-hamburg.de/de/new-40-blog/details/new-4-0-mehr-als-84-prozent-der-norddeutschen-beunruhigt-vom-klimawandel.html

Nexus-Institut (2020): Begleitforschung Nachhaltige Mobilität (BeNaMo): Glosar. https://www.zukunft-nachhaltige-mobilitaet.de/glossar/

O'Brien, Karin (2013): Global environmental change III: Closing the gap between knowledge and action. Progress in Human Geography. 37, 587-596. doi:10.1177/0309132512469589

Oldenziel, Ruth et. al (2016): Cycling cities: The European experience: Hundred years of policy and practice. Einhoven: Foundation for the History of Technology.

Poschardt, Ulf (2019): Ein Herz fürs Auto. Warum das Automobil weiterhin Zukunft hat – Essay. Abgerufen am 02.02.2021 unter https://www.bpb.de/apuz/298738/ein-herz-fuers-auto

Puls, Thomas; Schaefer, Thilo (2019): CO2-Reduktion im Verkehr: Was kann Deutschland von Schweden lernen? IW Policy Paper.

Qualtrics (2020): Was denken Beschäftigte und Konsumenten in Deutschland über die „neue Normalität". PNG-Datei. Abgerufen am 13.12.2020 unter http://www.messerpr.com/kunden/qualtrics.

Richert, Jörn et al. (2020): 1V 1.0Mehr Schutz, weniger Stau-Die Rolle des Carsharing in Zeiten von Corona.Abgerufen am 13.12.2020 unter https://mobilityinstitute.com/wp-content/uploads/2020/06/Die-Rolle-des-Carsharing-in-Zeiten-von-Corona_mib_sharenow_V1.01.pdf

Ruhrort, Lisa (2019): Transformation im Verkehr: Erfolgsbedingungen für verkehrspolitische Schlüsselmaßnahmen. Springer-Verlag.

Rudnicka, J. (2020). Durchschnittsalter der Bevölkerung in Deutschland nach Staatsangehörigkeit 2019. Online verfügbar unter https://de.statista.com/statistik/daten/studie/723069/umfrage/durchschnittsalter-der-bevoelkerung-in-deutschland-nach-staatsangehoerigkeit/, letzter Zugriff 27.01.2021.

Scheuthle, Hannah; Kaiser, Florian G. (o.J.): Umweltpsychologisch Interventieren: Personenbezogene und strukturelle Methoden der Verhaltensänderung. Abgerufen am 27.01.2021 unter https://home.zhaw.ch/~cahu/dateien/Umweltpsych%20Intervenieren.pdf.

Schöller, Oliver (Hg.): Öffentliche Mobilität. Perspektiven für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung, Wiesbaden: VS Verlag 2005, 216-238.

Schubert (2020): Verkehr in Münschen - Runter vom Radweg. In Süddeutsche online. Abgerufen am 2701.2021 unter https://www.sueddeutsche.de/muenchen/muenchen-radwege-sicherheit-1.5001437

Senders, Julian (2020): Radverkehrsplanung und der Gesundheitsschutz – neue Radwege in Pandemiezeiten und darüber hinaus? In Zukunft Mobilität. Analyse. Europa. Fußgänger- und Radverkehr. Verkehrspolitik. Abgerufen am 13.12.2020 unter https://www.zukunft-mobilitaet.net/171346/analyse/corona-temporaere-radwege-stvo-langfristig-rechtliche-situation/

Sipos, Y.; Battisti, B.; Grimm, K. (2008): Achieving transformative sustainability learning: engaging head, hands and heart. International Journal of Sustainability in Higher Education. 9, 68-86. https://doi.org/10.1108/14676370810842193

Shrivastava, Paul; Stafford Smith, Mark; O'Brien, Karen; Zsolnai, Laszlo (2020): Transforming Sustainability Science to Generate Positive Social and Environmental Change Globally. Perspective. 2, 329-340. https://doi.org/10.1016/j.oneear.2020.04.010

Statistisches Bundesamt (2020a): Pressemitteilung Nr. N 055 vom 11. September 2020. Pkw-Dichte in Deutschland in den vergangenen zehn Jahren um 12 % gestiegen in Presse. Abgerufen am 13.12.2020 unter https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/09/PD20_N055_461.html

Statistisches Bundesamt (2020b): Pressemitteilung Nr. 424 vom 28. Oktober 2020. KORREKTUR: 46 % weniger Fahrgäste im Fernverkehr mit Bussen und Bahnen. Abgerufen am 13.12.2020 unter https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/10/PD20_424_461.html

Statistisches Bundesamt (2020c): Pressemitteilung Nr. 479 vom 3. Dezember 2020. Corona-Pandemie: Mobilität geht im November 2020 um 8,5 % gegenüber dem Vorjahr zurück. Abgerufen am 13.12.2020 unter https://www.destatis.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2020/12/PD20_479_p001.html

Statistisches Bundesamt (2020d). Pressemitteilung: Bevölkerung mit Migrationshintergrund 2019 um 2,1 % gegenüber Vorjahr gestiegen. Online verfügbar https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Migration-Integration/_inhalt.html, letzter Zugriff 27.01.2021.

Statistisches Bundesamt (2011). Mikrozensus 2011. Bundeszentrale Politische Bildung 2012. Online verfügbar unter https://www.bpb.de/nachschlagen/zahlen-und-fakten/soziale-situation-in-deutschland/61594/eltern-und-kinder, letzter Zugriff 27.01.2021.

Umweltbundesamt (2020): Emissionen des Verkehrs Abgerufen am 13.12.2020 unter https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/emissionen-des-verkehrs#pkw-fahren-heute-klima-und-umweltvertraglicher

Von der Leyen, Ursula (2020): Great way to celebrate the first anniversary of our #EUGreenDeal! Am 11. Dezember 2020 Auf Twitter. Abgerufen am 13.12.2020 unter https://twitter.com/vonderleyen/status/1337296607860101120

Verivox (2019): Mehrheit der Deutschen befürwortet Elektromobilität – doch viele glauben nicht an CO2-Einsparung (Pressemitteilung). Abgerufen am 13.12.2020 unter https://www.verivox.de/presse/mehrheit-der-deutschen-befuerwortet-elektromobilitaet-doch-viele-glauben-nicht-an-co2-einsparung-122086/

Verwaltungsgericht Berlin (2020): Eilantrag gegen sog. Pop-up-Radwege erfolgreich (Nr. 44/2020) Pressemitteilung vom 07.09.2020. Abgerufen unter am 13.12.2020 unter https://www.berlin.de/gerichte/verwaltungsgericht/presse/pressemitteilungen/2020/pressemitteilung.987343.php

Wasmer, Martina, Michael Blohm, Jessica Walter, Regina Jutz und Evi Scholz (2017): Konzeption und Durchführung der "Allgemeinen Bevölkerungsumfrage der Sozialwissenschaften" (ALLBUS) 2014. Köln: Leibniz-Institut für Sozialwissenschaften. GESIS Papers 2017/20. Online verfügbar, letzter Zugriff 16/05/2020.

Weiss, Clemens (2020): Stand der Mobilitätswende in ländlichen Regionen. Analyse. Abgerufen am 13.12.2020 unter https://www.zukunft-mobilitaet.net/171427/analyse/laendliche-regionen-mobilitaetswende-zukunft-der-mobilitaet-auf-dem-land/

8. Anhang

8.1 Interviewleitfaden

Meta-Daten

1. Wie alt sind Sie?
2. In welchem Ort wohnen Sie? Stadt; Stadtrand/hybrid; ländlich.
3. Welches Geschlecht haben Sie?
4. Haben Sie oder Ihre Eltern eine Einwanderungsgeschichte?
5. Haben Sie Kinder im Haushalt? Wie alt sind sie?
6. Welcher ist Ihr letzter Bildungsabschluss?
7. Angaben zur Arbeitsstelle und indirekt zum Verdienst
    a. Was machen bzw. haben Sie beruflich gemacht?
    b. Ist Ihr Haushaltseinkommen höher als 2500€? [Info: Summe der Einkommen eines privaten Haushalts, welches sich aus dem Einkommen mehrerer Haushaltsmitglieder und verschiedenen Einkommensquellen (z. B. Arbeitsentgelt, Einkommen aus unternehmerischer Betätigung, Vermögenserträge, Kindergeld oder Renten)]
8. An wie vielen Tagen pro Woche arbeiten Sie im Home-Office?
9. Im Vergleich zur Vor-Corona-Zeit arbeiten Sie mehr/weniger/unverändert im Home-Office?
10. Welcher politischen Richtung ordnen Sie sich zu? (konservativ / links / grün / liberal / alternativ/ national
11. Bezeichnen Sie sich als Umwelt- und Naturfreund*in?
12. Begeistern Sie sich für neue Technologien?
13. Sehen sie in der Digitalisierung eher Chancen oder Risiken?
14. Sind Sie viel unterwegs?
15. Engagieren Sie sich ehrenamtlich und wenn ja in welchem Bereich?

Einstiegsfragen zum Mobilitätsverhalten

16. Verkehrsmittel auf Basis des Erhebungsbogens vorlesen: Welche Verkehrsmittel nutzen Sie? Wie häufig im Durchschnitt (täglich, mehrmals die Woche, 1x pro Woche, 1x im Monat, 1 x im Quartal, 1 x im Jahr, nie?
17. Hat sich ihre Nutzung von Verkehrsmitteln seit Corona verändert? Wenn ja: Welches der von Ihnen genannten Verkehrsmittel nutzen sie jetzt mehr – gleich viel – weniger als vor Corona? Warum?
18. Besitzen Sie ein eigene/s Fahrzeug/e? Welches? (Motorrad, PKW...) Seit wann besitzen Sie ein eigenes Fahrzeug?
19. Falls Sie ein eigenes Fahrzeug besitzen, nutzen Sie ihr Fahrzeug auch zum Zeitvertreib (Spritztouren etc.)?
20. Ist Ihre Mobilität für Ihre Freund*innen und Familie wichtig, z.B. dass Sie jemanden von A nach B bringen?
21. Welche Sharing-Angebote nutzen Sie?
22. Welche verschiedenen Verkehrsmittel nutzen Sie innerhalb eines „Weges“, um von einem Ort zum anderen zu kommen? (multi-modal)
23. Welches ist ihr Lieblingsverkehrsmittel? Welches ist das schlimmste? Welches würden Sie gern öfter nutzen? (kann Lieblingsverkehrsmittel oder anderes sein)
24. Welche Rolle spielen Mobilität und „Verkehrsmittel“ in Ihrem Leben, für Ihre Identität und Ihre Lebensqualität?

Inhaltliche Fragen

Teil 1: Interpretation/Verständnis des Begriffs: Mobilitätswende

25. Kennen Sie den Begriff Mobilitätswende? Was verstehen Sie darunter? Können Sie dazu einzelne Aspekte nennen?

26. Frage entfernt

Bildschirm teilen

Erklärungstext Mobilitätswende: Im Rahmen der Mobilitätswende soll der Energieverbrauch im gesamten Mobilitätssystem reduziert werden, ohne die individuelle Bewegungsfreiheit einzuschränken. Dafür soll die Anzahl der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, insbesondere von sogenannten „Sprittschleudern“,reduziert werden. Dahingegen sollen alternative Antriebe wie Wasserstoff- und elektrische Antriebe und Hightechlösungen, z.B. Hochgeschwindigkeitszüge, gestärkt und der Wechsel auf weitere nachhaltige Verkehrsträger unterstützt werden, z.B. durch den Ausbau von multimodalen Angeboten (Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln bei einer „Reise“, z.B. Auto + Bahn -> Park and Ride), Sharing-Angeboten, der Fahrradinfrastruktur sowie besseren und sicheren öffentlichen Nahverkehr. Innenstädte sollen autofrei und verkehrsberuhigt gestaltet werden, so dass mehr Freiraum in den Innenstädten, Raum für Fußgänger*innen entsteht und mehr grüne Flächen angelegt werden können. Barrierefreiheit soll im gesamten öffentlichen Raum gewährleistet sein. Zur Energiegewinnung sollen grüne Energieträger genutzt werden, wofür Technologien entwickelt wurden / werden, die im öffentlichen / privaten Raum aufgestellt werden, z.B. Solarpanelle, Windkrafträder, Wasserstoffzapfsäulen.

Teil 2: Allgemeine Fragen zu Befürwortung, Ablehnung, Bedenken und Motivatoren

27. Was sagen Sie dazu? Was halten Sie von der Mobilitätswende?
28. Ist die Mobilitätswende für Sie persönlich alltagstauglich? Warum (nicht)?
29. Einstellung zur Mobilitätswende. (Bildschirm teilen)
    a. Welche Maßnahmen finden Sie für ihren Alltag erstrebenswert – akzeptabel – nicht umsetzbar/gut? Warum?
        i. Reduktion der Anzahl der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor
        ii. Geschwindigkeitsbegrenzungen
        iii. Förderung von Elektrofahrzeugen
        iv. Ausbau und Aufstellen von Technologie zur grünen Energiegewinnung, z.B. Solarpanelle, Windkrafträder
        v. Regulierung der Nutzung von Sportwägen und SUV
        vi. Abschaffung/Reduzierung von staatlichen Subventionen für umweltschädliche Mobilität wie der Pendlerpauschale, Subvention für Diesel
        vii. Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs (besser und sicherer)
        viii. Einsatz von Hochgeschwindigkeitsverkehrsmitteln, die Städte bzw. Stadt und Land miteinander verbinden
        ix. Stärkung von Sharing-Modellen (Fahrrad, Auto, Scooter, Roller)
        x. Ausbau einer sicheren und besseren Radinfrastruktur
        xi. Verkehrsberuhigung der Innenstädte bzw. autofreie Innenstädte
        xii. Begrünung und urbaner Freiraum, auch für Fußgänger*innen
        xiii. Verstärkte Nutzung von autonom fahrenden Fahrzeugen (eigenes Fahrzeug)
        xiv. Verstärkte Nutzung von autonom fahrenden ÖPNV (Mitbenutzung)
    b. Zwischen welchen Maßnahmen könnte es Konflikte geben? *Wo gibt es Widersprüche zwischen den Maßnahmen?* (Folie mit Maßnahmen zeigen)
30. Hat sich Ihre Meinung zu bestimmten der Maßnahmen durch die Corona-Pandemie geändert? Welche? Warum?
    a. Werden Sie nach der Corona-Pandemie Sharing-Angebote und ÖPNV (weniger – gleich viel – häufiger) nutzen und warum?
    b. Wir befinden uns mitten in einer Pandemie. Unsere Gesellschaft ändert sich drastisch. Sehen Sie die Notwendigkeit der Mobilitätswende zum jetzigen Zeitpunkt weniger dringend oder dringender als zuvor? Warum?
31. Vermuten Sie, dass die Mobilitätswende Ihre finanziellen Ausgaben erhöhen oder verringern wird oder sie unverändert bleiben?
32. Sehen Sie sich persönlich als Verlierer*in oder Gewinner*in der Mobilitätswende?

33. Was hält Sie davon ab, die Mobilitätswende (wie eben beschrieben) aktiv zu unterstützen (bspw. indem sie die Angebote nutzen oder indem sie sich dafür politisch engagieren) und was wären Anreize es aktiver zu tun? *Wenn das der Fall ist*
34. Ist der Standpunkt einer Partei zur Mobilitätswende wahlentscheidend (bspw. Bundestagswahl 2021)?
35. Was empfinden Sie persönlich in Bezug auf die Maßnahmen der Mobilitätswende als Belastung und warum? Oder nehmen Sie auch etwas als Entlastung wahr und warum?
36. Frage entfernt
37. Was würden Sie vermissen, wenn die vorhin besprochenen Maßnahmen der Mobilitätswende alle umgesetzt werden würden? Wie würden Sie einen Ausgleich finden?
38. Wenn Sie die Aufgabe hätten die Mobilitätswende umzusetzen, wie würden Sie das machen? Wie sieht für Sie eine gerechte Mobilitätswende aus? Haben Sie Ideen?

Abschluss:

39. Welche der fünf hier abgebildeten Gruppen beschreibt ihre Haltung zur Mobilitätswende am besten? Falls Sie sich zwischen zwei Gruppen nicht entscheiden können, dann nennen Sie uns bitte beide Gruppen und, welche davon etwas eher auf Sie zutrifft als die andere.
40. Möchten Sie Ihrem Interview etwas hinzufügen?

8.2 Präsentation für Interviews

Mobilität in der Zukunft

Material zum Interview

nexus

Definition der Mobilitätswende

Im Rahmen der Mobilitätswende soll der **Energieverbrauch im gesamten Mobilitätssystem reduziert** werden, **ohne die individuelle Bewegungsfreiheit einzuschränken**. Dafür soll die Anzahl der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, insbesondere von sogenannten „Spritschleudern“, reduziert werden. Dahingegen sollen alternative Antriebe wie Wasserstoff- und elektrische Antriebe und Hightechlösungen, z.B. Hochgeschwindigkeitszüge, gestärkt und der Wechsel auf weitere nachhaltige Verkehrsträger unterstützt werden, z.B. durch den Ausbau von multimodalen Angeboten (Nutzung von verschiedenen Verkehrsmitteln bei einer „Reise“, z.B. Auto + Bahn -> Park and Ride), Sharing-Angeboten, der Fahrradinfrastruktur sowie besserem und sicherem öffentlichen Nahverkehr. Innenstädte sollen autofrei und verkehrsberuhigt gestaltet werden, sodass mehr Freiraum in den Innenstädten und Raum für Fußgänger*innen entsteht und mehr grüne Flächen angelegt werden können. Barrierefreiheit soll im gesamten öffentlichen Raum gewährleistet sein. Zur Energiegewinnung sollen grüne Energieträger genutzt werden, wofür Technologien entwickelt wurden / werden, die im öffentlichen / privaten Raum aufgestellt werden, z.B. Solarpanele, Windkrafträder, Wasserstoffzapfsäulen.

nexus Mobilität in der Zukunft 2

Welche Maßnahmen finden Sie für ihren Alltag erstrebenswert – akzeptabel – nicht umsetzbar/gut? Warum?

1. Reduktion der Anzahl der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor
2. Geschwindigkeitsbegrenzungen
3. Förderung von Elektrofahrzeugen
4. Ausbau und Aufstellen von Technologie zur grünen Energiegewinnung, z.B. Solarpanelle, Windkrafträder
5. Regulierung der Nutzung von Sportwägen und SUV
6. Abschaffung/Reduzierung von staatlichen Subventionen für umweltschädliche Mobilität wie der Pendlerpauschale, Subvention für Diesel
7. Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs (besser und sicherer)
8. Einsatz von Hochgeschwindigkeitsverkehrsmitteln, die Städte bzw. Stadt und Land miteinander verbinden
9. Stärkung von Sharing-Modellen (Fahrrad, Auto, Scooter, Roller)
10. Ausbau einer sicheren und besseren Radinfrastruktur
11. Verkehrsberuhigung der Innenstädte bzw. autofreie Innenstädte
12. Begrünung und urbaner Freiraum, auch für Fußgänger*innen
13. Verstärkte Nutzung von autonom fahrenden Fahrzeugen (individuell, eigenes Fahrzeug)
14. Verstärkte Nutzung von autonom fahrenden ÖPNV (Mitbenutzung, öffentlich)

Zwischen welchen Maßnahmen könnte es Konflikte geben?

1. Reduktion der Anzahl der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor
2. Geschwindigkeitsbegrenzungen
3. Förderung von Elektrofahrzeugen
4. Ausbau und Aufstellen von Technologie zur grünen Energiegewinnung, z.B. Solarpanelle, Windkrafträder
5. Regulierung der Nutzung von Sportwägen und SUV
6. Abschaffung/Reduzierung von staatlichen Subventionen für umweltschädliche Mobilität wie der Pendlerpauschale, Subvention für Diesel
7. Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs (besser und sicherer)
8. Einsatz von Hochgeschwindigkeitsverkehrsmitteln, die Städte bzw. Stadt und Land miteinander verbinden
9. Stärkung von Sharing-Modellen (Fahrrad, Auto, Scooter, Roller)
10. Ausbau einer sicheren und besseren Radinfrastruktur
11. Verkehrsberuhigung der Innenstädte bzw. autofreie Innenstädte
12. Begrünung und urbaner Freiraum, auch für Fußgänger*innen
13. Verstärkte Nutzung von autonom fahrenden Fahrzeugen (individuell, eigenes Fahrzeug)
14. Verstärkte Nutzung von autonom fahrenden ÖPNV (Mitbenutzung, öffentlich)

Hat sich Ihre Meinung zu bestimmten der Maßnahmen durch die Corona-Pandemie geändert? Welche? Warum?

1. Reduktion der Anzahl der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor
2. Geschwindigkeitsbegrenzungen
3. Förderung von Elektrofahrzeugen
4. Ausbau und Aufstellen von Technologie zur grünen Energiegewinnung, z.B. Solarpanelle, Windkrafträder
5. Regulierung der Nutzung von Sportwägen und SUV
6. Abschaffung/Reduzierung von staatlichen Subventionen für umweltschädliche Mobilität wie der Pendlerpauschale, Subvention für Diesel
7. Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs (besser und sicherer)
8. Einsatz von Hochgeschwindigkeitsverkehrsmitteln, die Städte bzw. Stadt und Land miteinander verbinden
9. Stärkung von Sharing-Modellen (Fahrrad, Auto, Scooter, Roller)
10. Ausbau einer sicheren und besseren Radinfrastruktur
11. Verkehrsberuhigung der Innenstädte bzw. autofreie Innenstädte
12. Begrünung und urbaner Freiraum, auch für Fußgänger*innen
13. Verstärkte Nutzung von autonom fahrenden Fahrzeugen (individuell, eigenes Fahrzeug)
14. Verstärkte Nutzung von autonom fahrenden ÖPNV (Mitbenutzung, öffentlich)

nexus Mobilität in der Zukunft 5

Welche der fünf hier abgebildeten Gruppen beschreibt Ihre Haltung zur Mobilitätswende am besten?

Liebhaber*innen des eigenen Fahrzeuges

- Fahrzeug mit Verbrennungsmotor ist persönlich wichtig
- Mögliches Verbot (Wandel) als Einschnitt in das Private
- Angst vor Verlust des Fahrerlebnisses / des Hobbies
- SUVs & Sportwägen bedeutet für Viele individuellem Komfort & Stolz.

„Abgehängt", aber zufrieden

- Negative Effekte (Luftverschmutzung, Stau, Parkplatzsuche, Unsicherheit) des motorisierten Individualverkehres sind weniger präsent wie in urban Gebieten.
- Örtliche Gegebenheiten erfordern individuelle Lösungen (schlechte ÖPNV-Versorgung, lange Wege)
- Urbane Konzepte wie Fahrradwege, Ride-sharing oder MaaS gehen an der Realität vorbei.
- Ggfl. Nachteile durch die Mobilitätswende (bspw. durch Kürzung von Subventionen).

„Rationalist*innen" mit Bedenken an der Umsetzung

- Finden die Mobilitätswende „an sich" wünschenswert, aber zweifeln an der Umsetzbarkeit
- Argumente gegen die Verbannung des Verbrennungsmotors: Anschaffungskosten, geringe Reichweite, Ladepunkte und geringe Lademöglichkeiten von E-Autos.
- Zweifel, ob sich Sharing-Konzepte durchsetzen werden.
- Verkehrsfreie Innenstädte eher unpraktische „Träumerei"

Bewusst Auto-lose – Mobilitätswende ohne „E"

- Konsequente Ablehnung von Sportwägen, SUVs (auch Tesla-Autos).
- Die Verkehrswende mit bloßer Umstellung auf e-Autos falsch, weil unter dem Strich genauso großer CO2-Fußabdruck wie fossile Antriebe
- Wunsch ist eher, dass sich das Konsumverhalten ändert
- Vision einer komplett autofreien, begrünten und fahrradfreundlichen Innenstadt

Interessiert / Fasziniert – aber verunsichert

- Neue Mobilitätsformen faszinieren, verunsichern aber zugleich
- Bedenken, ob bspw. autonome Autos sicher sind
- Datenschutz? Bspw. was weiß die Paketdrohne über mich?
- Sharing-Gedanke wegen der Zusammenkunft mit Fremden nicht mehr zeitgemäß.

nexus Mobilität in der Zukunft 6

8.3 Tabelle Charakterisierung der Interviewees

Sortiert nach den Profiltypen 1. Wahl (alphabetisch).

ID	Alter	Geschlecht	Wohnort	Einwanderungsgeschichte	Bildungshintergrund + Tätigkeit	Profiltypen (1.Wahl)	Profiltypen (2. Wahl)
10	34	m	periurban	ja	Staatsexamen; Arzt	Bewohner*innen der ländlichen Regionen - abgehängt, aber zufrieden	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung
15	48	m	ländlich	nein	Ausbildung; Konstruktion Sondermaschinen	Bewohner*innen der ländlichen Regionen - abgehängt, aber zufrieden	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung
17	61	f	ländlich	nein	Ausbildung; Behindertenpflegerin	Bewohner*innen der ländlichen Regionen - abgehängt, aber zufrieden	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung
24	20	f	periurban	ja	Abitur; Auszubildende	Bewohner*innen der ländlichen Regionen - abgehängt, aber zufrieden	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung
1	17	f	ländlich	nein	Mittlere Reife; Auszubildende (Elektronikerin)	Bewusst Auto-lose	Faszinierte, aber Verunsicherte
6	24	f	periurban	nein	Ausbildung; Studentin Elektro und Informationstechnik	Bewusst Auto-lose	NA
11	29	m	ländlich	nein	Mittlere Reife; Projektleiter (Systemtrennwände)	Bewusst Auto-lose	NA

12	28	m	urban	nein	Bachelor; Student + studentische Hilfskraft	Bewusst Auto-lose	Faszinierte, aber Verunsicherte
13	27	m	urban	nein	Bachelor; Student + studentische Hilfskraft	Bewusst Auto-lose	NA
23	21	m	urban	ja	Abitur; FÖJler	Bewusst Auto-lose	NA
36	51	f	ländlich	nein	Mittlere Reife; Betreuungsfachkraft	Bewusst Auto-lose	NA
42	36	f	periurban	ja	Master/Magister; Künstlerin	Bewusst Auto-lose	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung
25	26	m	ländlich	nein	Bachelor; Student	Faszinierte, aber Verunsicherte	NA
27	35	m	urban	nein	Master; Lehramtsanwärter	Faszinierte, aber Verunsicherte	Liebhaber*innen von Verbrennungsmotoren
32	66	m	periurban	nein	Mittlere Reife; Rentner (zuvor Angestellter)	Faszinierte, aber Verunsicherte	Liebhaber*innen von Verbrennungsmotoren
33	41	m	urban	nein	Dilpom; Erzieher	Faszinierte, aber Verunsicherte	Bewusst Auto-lose
46	70	m	periurban	nein	Staatsexamen; in Rente (zuvor Hausarzt)	Faszinierte, aber Verunsicherte	Landbevölkerung
47	39	m	urban	ja	Bachelor; Student	Faszinierte, aber Verunsicherte	Landbevölkerung
48	27	m	ländlich	nein	Bachelor; Student	Faszinierte, aber Verunsicherte	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung

51	33	m	periurban	nein	Ausbildung; Koordinator Postproduction	Faszinierte, aber Verunsicherte	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung
5	22	m	ländlich	nein	Mittlere Reife; KFZ-Mechatroniker	Liebhaber*innen von Verbrennungsmotoren	Bewohner*innen der ländlichen Regionen - abgehängt, aber zufrieden
7	25	f	ländlich	nein	Master; Agri-Bussiness	Liebhaber*innen von Verbrennungsmotoren	Bewohner*innen der ländlichen Regionen - abgehängt, aber zufrieden
8	26	m	urban	nein	Bachelor; Student, Fahrzeugtechnik. Mechaniker	Liebhaber*innen von Verbrennungsmotoren	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung
14	57	f	periurban	nein	Ausbildung; Diakonin + Kindergärtnerin	Liebhaber*innen von Verbrennungsmotoren	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung
16	43	f	ländlich	nein	Ausbildung; Ausbildung (Gartenbau)	Liebhaber*innen von Verbrennungsmotoren	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung
19	68	f	periurban	nein	Realschule; in Rente (zuvor Bankkauffrau)	Liebhaber*innen von Verbrennungsmotoren	NA
26	25	m	ländlich	nein	Bachelor; Technical Consultant	Liebhaber*innen von Verbrennungsmotoren	NA
35	44	m	urban	nein	Diplom/Magister; Angestellter Privatwirtschaft	Liebhaber*innen von Verbrennungsmotoren	NA
45	27	f	urban	nein	Bachelor; Innenarchitektin	Liebhaber*innen von Verbrennungsmotoren	Bewusst Auto-lose
53	27	f	periurban	ja	Bachelor; Studentin Lehramt	Liebhaber*innen von Verbrennungsmotoren	Faszinierte, aber Verunsicherte

2	21	m	ländlich	nein	Abitur; Student (Geographie)	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung	NA
4	21	m	urban	nein	Mittlere Reife; Postbote	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung	Faszinierte, aber Verunsicherte
9	35	m	periurban	ja	Master; arbeitssuchend	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung	NA
18	62	m	periurban	nein	Diplom; Dezernent in Bergbaubehörde	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung	Liebhaber*innen von Verbrennungsmotoren
20	77	f	urban	nein	Diplom; in Rente (zuvor Abteilungsleiterin Verwaltung in Bauwesen + in Krankenhaus)	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung	NA
21	66	m	urban	nein	Meisterprüfung; in Rente (aber selbstständig tätig als Handwerker und Energieberater)	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung	Liebhaber*innen von Verbrennungsmotoren
22	65	m	urban	nein	Realschule; in Rente (zuvor Autohändler)	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung	Faszinierte, aber Verunsicherte
34	64	m	urban	nein	Diplom; Ingenieur	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung	NA

37	53	m	ländlich	nein	Mittlere Reife; Soldat	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung	NA
38	69	m	urban	nein	Staatsexamen; in Rente (aber freiberuflicher Coach; früher Arzt)	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung	NA
39	54	f	periurban	nein	Magister; Seminarleiterin Behörde	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung	Faszinierte, aber Verunsicherte
43	27	m	urban	ja	Bachelor; Student	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung	NA
44	29	m	urban	ja	Abitur; Student + Einzelhandel	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung	Faszinierte, aber Verunsicherte
49	25	f	ländlich	nein	Abitur; Studentin	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung	Faszinierte, aber Verunsicherte
50	43	m	urban	ja	Bachelor; Fundraising Manager	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung	NA
52	41	f	ländlich	ja	Magister/Diplom; Pädagogin	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung	NA
54	26	f	urban	ja	Bachelor; Studentin	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung	NA

55	55	f	ländlich	nein	Ausbildung; Hausfrau	Rationalist*innen mit Bedenken bei der Umsetzung	Faszinierte, aber Verunsicherte