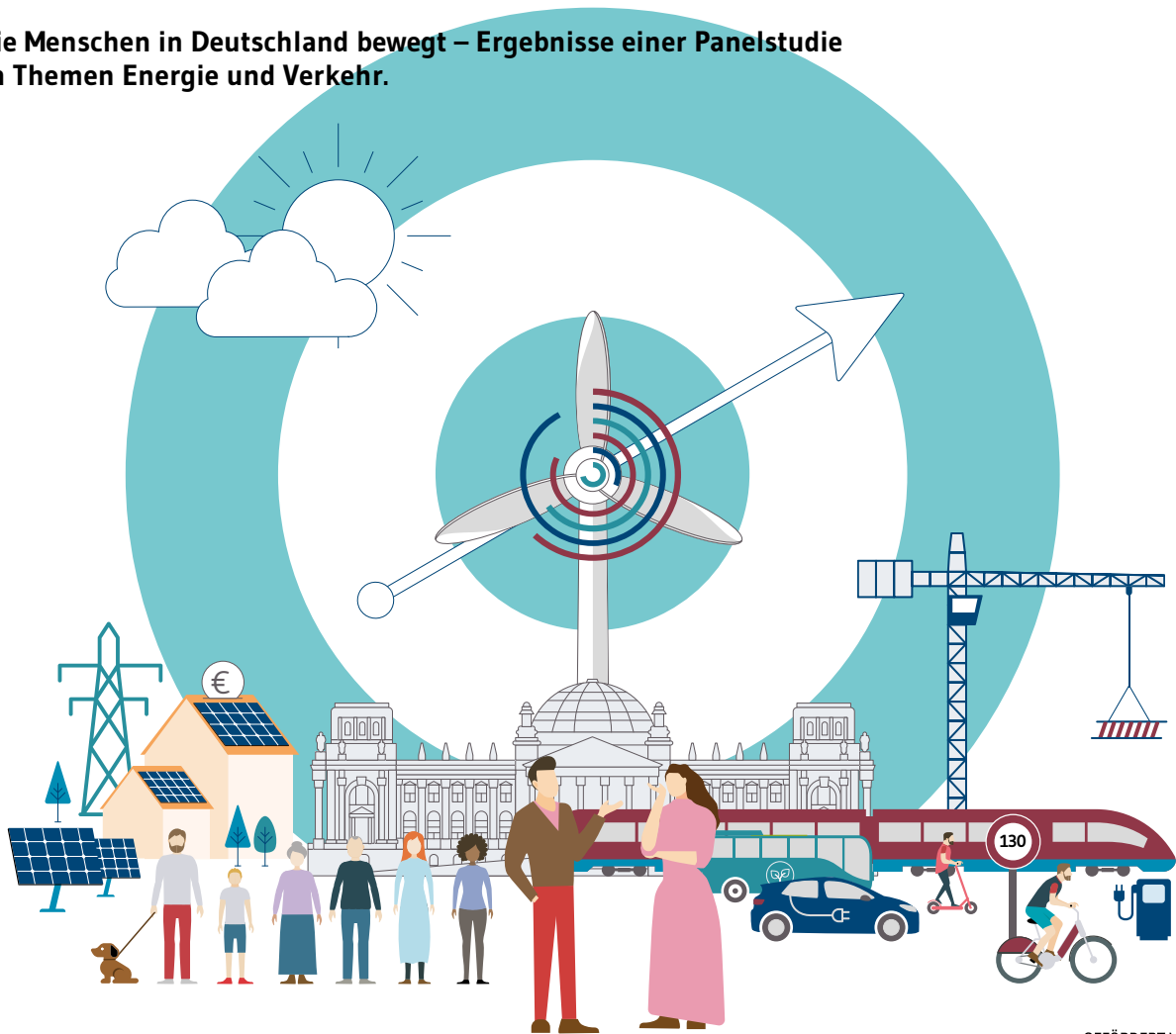


Soziales Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende 2022

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



GEFÖRDERT VOM

Impressum

Autorinnen und Autoren

Dr. Ingo Wolf
Jean-Henri Huttarsch
Dr. Anne-Kathrin Fischer
Benita Ebersbach

Unter Mitarbeit von
Katharina Propp und Daniel Labarca Pinto

Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung e. V. (IASS)

Gestaltung

Gregor Wollenweber

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

Herausgegeben von

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

Oktober 2022

Soziales Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende 2022

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

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



Vorwort – Energiewende ist und bleibt eine Priorität in der deutschen Bevölkerung

Angesichts der sich überlappenden Krisen, angefangen vom Ukraine-Krieg über die Coronapandemie bis hin zu den Versorgungsengpässen in vielen Wirtschaftszweigen und den sich anbahnenden Versorgungskrisen für Nahrungsmittel und Getreide im globalen Süden, ist die allseits in der Politik zu vernehmende Forderung nachvollziehbar, jetzt erst einmal auf durchgreifende Maßnahmen zum Klimaschutz zu verzichten und sich den vermeintlich dringenderen Krisen zu widmen. Dahinter steht leider die falsche Annahme, dass man sich beim Klimaschutz etwas Zeit lassen könnte, weil erst die Enkel und Urenkel von den negativen Auswirkungen betroffen sein würden.

Inzwischen dürfte aber auch den Kritikerinnen und Kritikern der Klimapolitik hautnah deutlich geworden sein, dass die Veränderungen des Klimas nicht erst in weiterer Zukunft eintreffen werden, sondern bereits jetzt allgegenwärtig sind. Waren einzelne heiße Sommer und die auftauenden Gletscher noch wenig belastende Vorboten des Klimawandels, so zeigen sich jetzt mit den anhaltenden Dürreperioden, den katastrophalen Überschwemmungen, den zunehmenden sommerlichen Trockenzeiten und den ausufernden Waldbränden die für alle spürbaren Konsequenzen des menschlichen Eingriffs in die globalen geophysikalischen Kreisläufe. Wenn jetzt nicht beherzt Gegenmaßnahmen ergriffen werden, werden sich diese negativen Auswirkungen in kurzer Zeit verstetigen und gleichzeitig noch verstärken. Inzwischen ist erwiesen, dass mit nahezu an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit sowohl die Intensität als auch die Häufigkeit von Extremwetterereignissen in der Welt aufgrund der vom Menschen verursachten Emissionen von klimarelevanten Gasen zunehmen. Wer jetzt glaubt, den Klimaschutz weiterhin auf

die lange Bank schieben zu können, wird der Menschheit einen Bärendienst erweisen.

Die gute Nachricht für die Politik ist, dass sich diese Einsicht zunehmend in der Bevölkerung Deutschlands ausbreitet. Dies ist eine der wesentlichen Erkenntnisse aus dem diesjährigen Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende, das im Rahmen des Kopernikus-Projekts Ariadne von dem Institut für transformative Nachhaltigkeitsforschung in Potsdam durchgeführt wurde. Nicht nur, dass über 70 Prozent der Bevölkerung den Klimawandel als menschlich verursacht bewerten und entsprechende Gegenmaßnahmen fordern, sondern die meisten sind auch persönlich bereit, für den Klimawandel ihr eigenes Verhalten zu ändern und politische Maßnahmen zu unterstützen, die selbst Einbußen beim Lebensstandard oder bei der Freiheit der Energieträgerwahl umfassen. Wenn es um die Unterstützung von staatlichen Maßnahmen geht, erfährt die Solaranlagenpflicht für gewerbliche (85 %) und private Neubauten (74 %) die größte Zustimmung. Weiterhin sind 68 Prozent der befragten Personen der Ansicht, die Energieversorgungsunternehmen sollten verpflichtet werden, die betroffenen Gemeinden an den Gewinnen aus Erneuerbare-Energien-Anlagen zu beteiligen. Nur beim Verbot von Verbrennungsmotoren tun sich die meisten Befragten schwer: Hier liegt die Zustimmung bei nur etwas mehr als einem Drittel.

Die Bereitschaft, auch unliebsame Maßnahmen für den Klimaschutz zu akzeptieren, ist also in der Bevölkerung bis auf wenige Ausnahmen groß. Dagegen ist aber die Zuversicht gering, dass die ambitionierten Klimaschutzziele der Bundesregierung auch wirklich erreicht werden.


Ob es um den Ausbau erneuerbarer Energien bis zur Klimaneutralität oder um die Verkehrswende geht, die meisten Bürgerinnen und Bürger äußern große Skepsis, dass es der Politik gelingen werde, diese Ziele mit den entsprechenden Maßnahmen zu erreichen. Daher sollten die Ergebnisse des Barometers auch als Unterstützung und Aufforderung für die Politik gesehen werden, bei den geplanten Maßnahmen zum Klimaschutz nicht nachzulassen und bei allem Verständnis für die Notwendigkeit, die anderen aktuellen Krisen zeitnah zu bewältigen, die Klimaschutzpolitik weiterhin im engen zeitlichen Fokus zu halten und gezielt Maßnahmen einzuleiten, die für alle diese Krisenerscheinungen positive Korrekturen oder Impulse setzen. Denn die überlappenden Krisen verstärken sich nicht nur gegenseitig, sie haben zum Teil auch die gleichen Ursachen. Hätten wir in der Vergangenheit beherzter fossile Energieträger mit erneuerbaren Energien ersetzt, wäre die inzwischen eingetretene Abhängigkeit von Öl und Gas aus Russland in der Form, wie wir sie heute erleben, nicht eingetreten. Kurzfristig mag es sinnvoll sein, in der Übergangszeit zum nachfossilen Zeitalter noch auf Gas zu setzen. Aber schon mittelfristig sollte die Politik alle Hebel in Bewegung setzen, um so schnell wie möglich auf eine klimaneutrale Energieversorgung ohne Kohle, Öl und auch Gas hin zu steuern. Dies verbessert nicht nur den Klimaschutz, es fördert auch die Gesundheit und verringert die Abhängigkeit von Ländern, auf deren fossile Energiereserven wir heute angewiesen sind.

Der Weg zur Klimaneutralität ist kein Spaziergang, sondern umfasst auch beschwerliche und risikoreiche Streckenabschnitte. Gleichzeitig kann dieser Weg gemeinsam begangen und bewältigt werden, wenn die Menschen in Deutschland diesen engagiert und überzeugt mittragen. Das Barometer zeigt deutlich, dass eine große Mehrheit in der Bevölkerung den weiteren Ausbau der Windenergie und anderer regenerativer Energieträger unterstützt. Nur eine Minderheit von knapp zehn Prozent gibt in der Umfrage an, sich aktiv gegen die Ansiedlung von Wind-

anlagen oder Freiflächensolaranlagen in ihrer Umgebung zu wehren. Natürlich ist es in der Demokratie wichtig, auch diese zehn Prozent von der Notwendigkeit der Energiewende vor Ort zu überzeugen. Aber es führt kein Weg daran vorbei, dass wir diesen Ausbau zügig vorantreiben müssen, auch wenn es in einzelnen Standorten zu Protesten kommt. Eine frühzeitige und transparente Kommunikation dort, wo solche Anlagen geplant sind, eine strukturierte Bürgerbeteiligung dort, wo es Optionen für unterschiedliche erneuerbare Energiestrategien gibt, und eine wirtschaftliche Teilhabe an den Erlösen in den Orten, in denen Erneuerbare-Energien-Anlagen Strom oder Wärme erzeugen, sind dabei wichtige demokratisch legitimierte und ökonomisch tragfähige Vorgehensweisen, um Bürgerinnen und Bürger als aktive Akteure der Energiewende zu gewinnen.

Das Soziale Nachhaltigkeitsbarometer zeigt: Viele, ja sogar die meisten Bürgerinnen und Bürger in Deutschland, sind in einigen Bereichen der offiziellen Politik voraus. Sie wünschen sich eine schnelle, effektive, aber auch sozial gerechte und ausgewogene Energie- und Verkehrswende, die es uns allen erlauben wird, eine lebenswerte Zukunft für die jetzige und die kommenden Generationen zu erhalten. Es ist davon auszugehen, dass sich diese Tendenzen durch die dynamischen Entwicklungen im Energiebereich seit dem Zeitpunkt der Erhebung noch verstärkt haben.

Potsdam, den 4.10.2022



Prof. Dr. Ortwin Renn

Das Soziale Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende

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

Im Rahmen des Kopernikus-Projekts Ariadne werden mithilfe des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers der Energie- und Verkehrswende die gesellschaftlichen Dimensionen dieser Transformationsprozesse untersucht. Auf Basis einer jährlich stattfindenden bevölkerungsrepräsentativen Onlinepanelbefragung von über 6.500 Personen werden Einstellungen, Anliegen und Bewertungen der deutschen Bevölkerung zur Ausgestaltung und Umsetzung der Energie- und Verkehrswende erhoben. Durch die jährlich wiederkehrende Erhebung wird ein Monitoring bestehender und neu aufkommender Herausforderungen, Probleme und Handlungsbedarfe in unterschiedlichen Lebensbereichen der Bürgerinnen und Bürger ermöglicht. Die Ergebnisse sollen dazu dienen, politische Entscheidungsprozesse und Prioritätensetzung bei der Auswahl der Klimaschutzmaßnahmen zu unterstützen.

Das Soziale Nachhaltigkeitsbarometer ist in Ariadne in einen umfassenden Dialogprozess mit der Zivilgesellschaft eingebunden. Die von Bürgerinnen und Bürgern im Rahmen der Ariadne-Bürgerdeliberation geäußerten Ansichten, Werte und Erfahrungen bezüglich energie- und verkehrspolitischer Fragen sind in die Entwicklung des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers eingeflossen. Die Ergebnisse aus der Panelbefragung werden in einem nächsten Schritt in die

Arbeiten zur Ausgestaltung von Politikoptionen zur Strom- und Verkehrswende in Ariadne aufgenommen.

Der Befragung liegt ein neu entwickelter Ansatz zur Messung der subjektiven Bewertung sozialer Nachhaltigkeitsaspekte in den Bereichen Energie und Verkehr zugrunde. Das Konzept umfasst fünf verschiedene Dimensionen mit jeweils vier Indikatoren, die im Folgenden knapp beschrieben werden. Dimension **Gesellschaftliche Akzeptanz**: Für das Gelingen der Energie- und Verkehrswende ist die gesellschaftliche Verankerung durch soziale Akzeptanz entscheidend. Allgemeine Einstellungen zur Energie- und Verkehrspolitik ist einer der vier Indikatoren dieser Dimension. Im weiteren Indikator sozio-politische Akzeptanz wird unter anderem der Grad der Zustimmung zu politischen Zielen und konkreten Maßnahmen auf Bundesebene erfasst. Einstellungen zu lokalen Infrastrukturmaßnahmen bei den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern vor Ort sind Inhalt des Indikators der lokalen Akzeptanz. Ebenfalls ist bei dieser Dimension von Interesse, inwieweit die Bevölkerung die Transformationsprozesse mit ihrem Handeln mittragen und ob und in welchen Bereichen die Menschen Konsum- und Verhaltensweisen geändert haben oder sich dies vorstellen können (Indikator Verhaltensakzeptanz). Dimension **Beteiligung**: Politische Mitsprache- und Beteiligungsmöglichkeiten bieten den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit, ihre eigenen Vorstellungen und Bewertungen im Hinblick auf die Umsetzung und Ausgestaltung der Energie- und Verkehrswende einzubringen. Ein Indikator dieser Dimension ist die aktive und gewünschte Beteiligung und erfasst den Bedarf an Partizipationsmöglichkeiten. Die Wahrnehmung und Bewertung lokaler Beteiligungsprozesse sowie die Bewertung der allgemeinen Mitsprache- und Beteiligungsmöglichkeiten sind zwei weitere Indikatoren. Unter dem Indikator der politischen Selbstwirksamkeit wird untersucht, ob die Bürgerinnen und Bürger

das Gefühl haben, selbst Einfluss auf den politischen Prozess ausüben zu können. Dimension **Soziale Kohäsion**: Die Umstellung auf eine dezentrale Energieerzeugung und auf neue nachhaltige Mobilitätskonzepte erfordert einen starken gesellschaftlichen Zusammenhalt und stellt gleichzeitig eine große Herausforderung für ebendiesen dar. Vertrauen in die zentralen Akteure sowie sozialer Zusammenhalt und Konflikte im Kontext der Energie- und Verkehrswende in den Kommunen sind hierbei wesentliche Indikatoren, um den sozialen Zusammenhalt zu bewerten. In der Gesellschaft vorherrschende Normen und Werte stellen einen weiteren Indikator der Dimension soziale Kohäsion dar. Im Hinblick auf das soziale Gefüge werden zudem die Ortsverbundenheit und soziale Identität der Bürgerinnen und Bürger untersucht. Dimension **Lebensqualität**: Durch die Energie- und Verkehrswende soll die Lebensqualität der Bevölkerung verbessert werden. Zur Untersuchung dieser Dimension werden die Indikatoren erwartete Umwelt- und wahrgenommene Gesundheitsauswirkungen des bestehenden und zukünftigen Verkehrs- und Energiesystems sowie die Bewertung der Umweltqualität erhoben. Die Zufriedenheit und das Wohlbefinden der Bevölkerung ist ein weiterer Indikator der Dimension Lebensqualität. Dimension **Sozio-ökonomische Sicherheit**: Die durch die Transformationsprozesse anfallenden (ökonomischen) Kosten und veränderten wirtschaftlichen Strukturen können zur Folge haben, dass die sozioökonomischen Bedürfnisse der Bevölkerung derzeit oder zukünftig nicht hinreichend gedeckt werden. Zentrale Indikatoren für diese Dimension sind unter anderem die Wahrnehmung der Befragten zu ihrer aktuellen wirtschaftlichen Situation und zukünftig erwarteten wirtschaftlichen Auswirkungen, insbesondere im Hinblick auf Arbeitsplatzsicherheit sowie die finanzielle Belastung durch Energie- und Mobilitätskosten. Unter dem Indikator Fairness wird darüber hinaus erfasst, inwieweit die Verteilung von Kosten und Nutzen energie- und verkehrspolitischer Maßnahmen in der Bevölkerung als fair und gerecht wahrgenommen wird. Schließlich ist von Interesse, in welchem Ausmaß die Menschen in Deutschland Zugang zu klimafreundlicher Energie und Mobilität haben (Ressourcenzugang).

Vor dem Hintergrund aktueller geopolitischer Entwicklungen und des Regierungswechsels im Jahr 2021 beginnt die vorliegende Broschüre mit den Einschätzungen und Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger im Hinblick auf die Energie- und Verkehrspolitik der deutschen Regierung. Anschließend werden ausgewählte Ergebnisse des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers getrennt für die Energie- und Verkehrswende vorgestellt. Dabei werden auch zeitliche Entwicklungen dargestellt, soweit entsprechende Daten vorliegen. Die Struktur der Kapitel orientiert sich an den zuvor dargestellten Dimensionen. Weitere Informationen und Unterlagen zum Sozialen Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende sind auf der [Projektwebsite](#) zu finden. Zudem können auf dieser Website die gesamten Ergebnisse der Befragung über eine speziell für diese Studie entwickelte Datenvisualisierungsapplikation eingesehen und interaktiv erkundet werden. Diese Applikation enthält neben den neuesten Ergebnissen auch die Befunde aus der letzten Erhebung in Jahr 2021 und ermöglicht neben der Betrachtung einzelner Variablen im Zeitverlauf auch die Analyse von Zusammenhängen mit soziodemografischen und allgemeinen Einstellungen der befragten Personen.



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

Zusammenfassung

Das Soziale Nachhaltigkeitsbarometer untersucht die gesellschaftlichen Dimensionen der Energie- und Verkehrswende. Dabei werden die Anliegen, Erwartungen und Erfahrungen der deutschen Bevölkerung rund um die Ausgestaltung und Umsetzung der Transformationsprozesse im jährlichen Abstand erhoben.

Die vorliegende Broschüre stellt die Ergebnisse der im Frühjahr 2022 im Rahmen des Kopernikus-Projekts Ariadne zum zweiten Mal in Folge durchgeführten Panelstudie vor. Dazu wurden in der Zeit vom 23. März bis 13. April 2022 mehr als 6.500 Personen ab 18 Jahren online befragt. Zusätzlich erfolgte im gleichen Zeitraum eine Kurzbefragung mit derselben Stichprobe zu dem Schwerpunktthema Energiekrise und Klimapolitik der Bundesregierung. Die im Folgenden dargestellten Befunde werden entlang des Befragungskonzepts beziehungsweise der Dimensionen und Indikatoren sozialer Nachhaltigkeit der Energie- und Verkehrswende dargestellt.

Akzeptanz – steigende Befürwortung einer ambitionierten Energie- und Verkehrspolitik

Die diesjährige Befragung fand vor dem Hintergrund des Ukraine-Kriegs und der damit verbundenen Energiekrise statt. Der Klimaschutz findet dennoch einen breiten Rückhalt in der Bevölkerung, mehr noch, die Befürwortung der Energie- und Verkehrswende steigt weiter um 5 bzw. 4 Prozentpunkte an. Mehr als zwei Drittel wünschen sich von der Politik weitere Maßnahmen, um die Transformationsprozesse voranzubringen. So befürwortet eine breite Mehrheit die Vorhaben der Bundesregierung, mehr Geld in den Schienen- als in den Straßenverkehr zu investieren und zwei Prozent der Fläche in Deutschland für Windkraft auszuweisen. Der Zuspruch für den klimafreundlichen Umbau des Energiesystems spiegelt sich auch in der zunehmenden

Akzeptanz des Baus von neuen Windkraft- und Solaranlagen im eigenen Wohnumfeld sowie der Bereitschaft der Befragten, sich an Klimaschutzmaßnahmen finanziell zu beteiligen, in klimafreundliche Technologien zu investieren und eigene Verhaltensweisen zu verändern.

Gleichzeitig nimmt die Kritik an der politischen Umsetzung der Energie- und Verkehrswende weiter zu. Drei von fünf Personen sind mit den Fortschritten unzufrieden und beklagen, dass die Transformationen zu langsam voranschreiten. Rund zwei Drittel der Befragten sind skeptisch, dass die Bundesregierung die selbst gesteckten Ziele, wie zum Beispiel bis zum Jahr 2030 die Fahrgastzahlen im Schienenverkehr zu verdoppeln und 80 Prozent des Stroms aus erneuerbaren Energien zu beziehen, erreicht.

Sozio-ökonomische Sicherheit – immer mehr Menschen stoßen an ihre Grenzen

Die steigenden Energie- und Mobilitätskosten stellen die Bürgerinnen und Bürger vor große Herausforderungen. Für rund die Hälfte der Befragten ist die finanzielle Belastungsgrenze bereits erreicht. Mehr als zwei Drittel berichten von aktuellen Einschränkungen oder Verzicht in unterschiedlichen Lebensbereichen infolge der Preissteigerungen. Gleichsam steigt bei der Mehrheit die Sorge, dass die finanziellen Belastungen durch Strom, Heizungs- und Mobilitätskosten für den eigenen Haushalt künftig zu hoch werden. Zuversichtlicher sind die Menschen hinsichtlich der Auswirkung der Energie- und Verkehrswende auf den eigenen Arbeitsplatz: Über 70 Prozent sehen diesen dadurch nicht gefährdet.

Die Umfrage zeigt auch: 51 bzw. 54 Prozent halten die Verteilung der Kosten und des Nutzens energie- bzw. verkehrspolitischer Maßnahmen für ungerecht. Die größten Ungleichheiten werden mehrheitlich zwischen finanziell besser

gestellten Haushalten und Personen mit niedrigen Einkommen gesehen. An zweiter Stelle wurden im Energiebereich die ungleiche Lastenverteilung zwischen Privatpersonen und Unternehmen und im Verkehrsbereich die Unterschiede zwischen Stadt- und Landbevölkerung genannt.

Soziale Kohäsion – Bereitschaft zur Verantwortungsübernahme und Sorge um den sozialen Frieden nehmen zu

Die Transformationen des Energie- und Verkehrssystems sind komplexe gesellschaftliche Aufgaben, die nur durch gemeinsames Handeln bewältigt werden können. Darüber herrscht unter den Bürgerinnen und Bürgern weitgehend Einigkeit. Rund die Hälfte der Befragten fühlt sich zudem persönlich verantwortlich, mit ihrem Verhalten das Vorankommen in den Transformationsfeldern zu unterstützen. Diese befürwortende Haltung wird auch von den meisten Befragten im eigenen, engeren sozialen Umfeld wahrgenommen.

Angesichts der umfassenden Veränderungen bekundet allerdings beinahe die Hälfte der Menschen die Sorge, dass die Energie- und Verkehrswende den gesellschaftlichen Zusammenhalt in Deutschland gefährdet. Derartige Bedenken sind auf kommunaler Ebene weit geringer ausgeprägt. Entsprechend berichtet eine breite Mehrheit der Betroffenen von der weitestgehend konfliktfreien Umsetzung von Energiewendeprojekten in ihrer Stadt oder Gemeinde. Insbesondere Bürgerinnen und Bürgern mit einer starken Ortsverbundenheit ist weiterhin eine Vorreiterrolle der eigenen Kommune im Zuge der Energie- bzw. Verkehrswende wichtig.

Lebensqualität – positive Erwartungen auf die Lebensqualitätsauswirkungen der Energie- und Verkehrswende

Bei der Frage, ob die Energie- und Verkehrswende die eigene Region gesünder und lebenswerter macht, herrscht unter den Befragten weitestgehend Einigkeit: Mehr als zwei Drittel gehen von positiven Effekten aus. Auch mit der aktuellen Lebensqualität im eigenen Wohnumfeld ist der

Großteil der Bürgerinnen und Bürger zufrieden. Erneuerbare-Energien-Anlagen vor Ort haben keinen bedeutsamen Einfluss auf diese Bewertungen. Zwei von drei Befragten empfinden durch den Verkehr in ihrem Wohnumfeld keine wesentlichen Beeinträchtigungen ihrer Lebensqualität und Gesundheit, obgleich die Urteile der Stadtbevölkerung in diesem Punkt wesentlich schlechter ausfallen als bei Menschen, die auf dem Land leben. Mehrheitlich werden der motorisierte Verkehr sowie der dadurch eingenommene Raum als besondere Belastung der eigenen Wohnqualität angesehen. Die Verfügbarkeit nachhaltiger Verkehrsinfrastruktur ist ein weiteres Kriterium der wahrgenommenen Lebensqualität. Jeweils nur gut ein Drittel der Befragten ist mit den bestehenden Angeboten im öffentlichen Personennahverkehr, der vorhandenen Fahrradinfrastruktur und Carsharing-Angeboten zufrieden.

Beteiligung – der Wunsch nach mehr Mitsprache und Bereitschaft zum Mitwirken an Beteiligungsformaten auf unterschiedlichem Niveau

Wichtige Voraussetzungen für die politische Beteiligung an der Gestaltung von Energie- und Verkehrswende sind das Interesse und die wahrgenommene Kompetenz hinsichtlich der Themenfelder. Beide Aspekte werden von der Mehrzahl der Bürgerinnen und Bürger in der Selbsteinschätzung positiv bewertet. Bei der Frage nach der Beteiligung bei energie- und verkehrspolitischen Entscheidungen in der eigenen Kommune ergibt sich ein klares Bild: Eine breite Mehrheit wünscht sich mehr Mitsprachemöglichkeiten der betroffenen Bürgerinnen und Bürger, mit leicht abnehmender Tendenz. Wie auch im vergangenen Jahr kommt für die relative Mehrheit die persönliche Beteiligung an Planungsverfahren zu Energie- oder Verkehrswendeprojekten jedoch eher nicht infrage. Als Gründe werden mehrheitlich unzureichende Informiertheit und fehlendes Fachwissen sowie ausbleibende tatsächliche Möglichkeiten, Einfluss auf Ergebnisse zu nehmen, genannt.

Fokussurvey – Auswirkungen und Forderungen infolge des Ukraine-Kriegs

Der Krieg in der Ukraine hat weitreichende Folgen für die Energieversorgung in Deutschland. Vor diesem Hintergrund wurden die Erwartungen der Bürgerinnen und Bürger an die Politik sowie deren Präferenz für Maßnahmen abgefragt. Weitere Ergebnisse zu diesem Thema, wie zum Beispiel inwieweit sich die Antworten zwischen verschiedenen Wählergruppen unterscheiden, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) abgerufen werden.

Versorgungssicherheit durch beschleunigten Ausbau von Erneuerbaren Energien

Derzeit werden verschiedene Maßnahmen zur Sicherung der Energieversorgung in Deutschland diskutiert. Die überwiegende Mehrheit der Befragten spricht sich für den beschleunigten Ausbau von erneuerbaren Energien durch vereinfachte Planungs- und Genehmigungsverfahren aus. Mehr als die Hälfte (53 %), jedoch mit einem deutlichen Abstand von 17 Prozentpunkten, hält es zudem für wichtig, die Abhängigkeiten von russischen Gaslieferungen durch eine Diversifizierung der Gasimporte zu überwinden. Darüber hinaus sind jeweils rund vier von zehn Personen der Ansicht, dass die Regierung die Investitionen in Energieeffizienz sowie den Einbau von Wärmepumpen durch zusätzliche Fördermaßnahmen schneller voranbringen sollte, um damit den Bedarf an fossilen Energieträgern im Gebäudebereich und in der Industrie zu senken. Auf die Frage, ob zur Sicherung

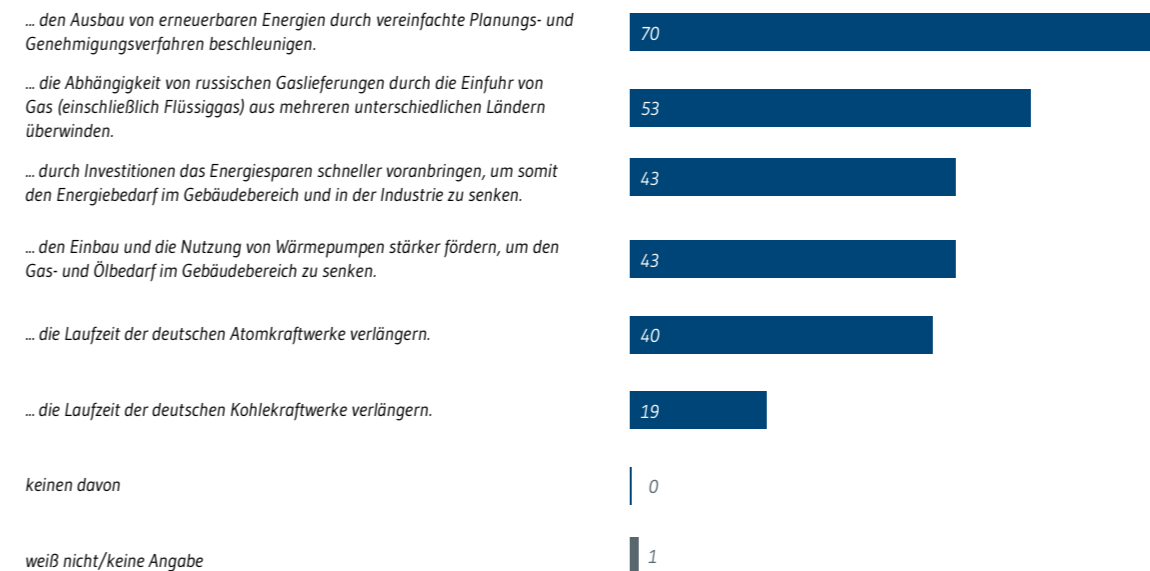
der Energieversorgung die Laufzeiten für bestehende Kohle- und Atomkraftwerke verlängert werden sollten, ergibt sich ein eher uneinheitliches Bild: Mit einem Anteil von 40 Prozent der Befragten wird der Weiterbetrieb von Kernkraftwerken von mehr als doppelt so vielen Menschen befürwortet als eine längere Laufzeit deutscher Kohlekraftwerke.

Generelle Senkung von Energiesteuern und -abgaben wird als Entlastung gewünscht

Die infolge des Ukraine-Kriegs gestiegenen Energiepreise stellen für viele Haushalte eine starke finanzielle Belastung dar. Eine sehr breite Mehrheit der Menschen in Deutschland wünscht sich von der Politik entsprechende Gegenmaßnahmen. Die mit Abstand am häufigsten genannte Forderung ist eine generelle Senkung von Steuern und Abgaben auf Energie (48 %). Einem Fünftel der Befragten (19 %) ist insbesondere die finanzielle Entlastung von Haushalten mit niedrigem Einkommen wichtig und es wird eine direkte Einmalzahlung an einkommensschwache Personen befürwortet. Eine teilweise Rückerstattung der Einnahmen aus der CO₂-Steuer an alle Bürgerinnen und Bürger (13 %) oder eine zeitlich befristete Festschreibung von preislichen Obergrenzen für Energie durch die Politik (11 %) sind jeweils für rund jede(n) Zehnte(n) geeignete Interventionen. Lediglich eine kleine Minderheit von 5 Prozent ist der Meinung, dass der Staat in diesem Kontext nicht eingreifen sollte.

Der Russland-Ukraine-Konflikt hat auch Auswirkungen auf die Energieversorgung in Deutschland. Im Folgenden finden Sie eine Reihe von Vorschlägen, was die Regierung zur Sicherung der Energieversorgung tun könnte. Welche(n) Vorschläge befürworten Sie am meisten? Bitte wählen Sie maximal drei Antworten aus.

Die Regierung sollte ...



Basis: 2022; n = 5.673 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent

Fokussurvey – Bewertung der Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung

Zur Minderung der Treibhausgasemissionen hat die deutsche Bundesregierung im Koalitionsvertrag in den Bereichen Energie und Verkehr eine Vielzahl von Zielen und Maßnahmen vereinbart. Die Zustimmung in der Bevölkerung zu zentralen Vorhaben und deren Glaubwürdigkeit wird im Folgenden dargestellt. Weitere Bewertungen, zum Beispiel inwieweit die geplanten Maßnahmen als gerecht und wirksam im Sinne der Erreichung der Klimaziele erachtet werden, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) abgerufen werden.

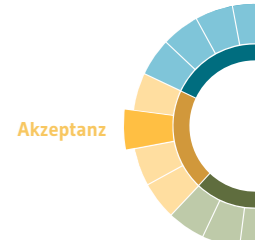
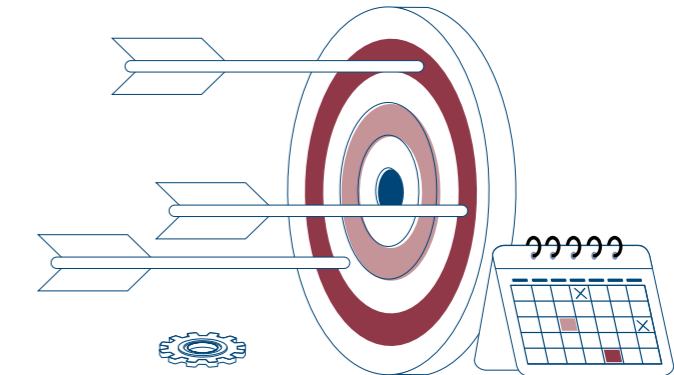
Deutliche Skepsis an der Erreichung der Ziele im Energie- und Verkehrsbereich

Die deutsche Bevölkerung hat mehrheitlich Zweifel an der Erreichung der im Koalitionsvertrag der Bundesregierung für den Strom- und Verkehrssektor bis zum Jahr 2030 vereinbarten Ziele. So hält ein Großteil der Befragten (77 %) eine Verdoppelung der Fahrgastzahlen im Schienenverkehr bis dahin für unrealistisch. Mehr als zwei Drittel glauben nicht, dass bis zum Ende dieses Jahrzehnts in Deutschland 15 Millionen E-Autos zugelassen sein werden (69 %) und die Hälfte der zum Heizen verwendeten Energie klimaneutral erzeugt wird (68 %). Weiterhin wird die Erreichung der Ziele, bis zum Jahr 2030 80 Prozent des Stroms in Deutschland aus erneuerbaren Energien zu erzeugen (63 %), den Kohleausstieg zu vollenden (62 %) und eine Million öffentliche Ladepunkte für E-Autos zu errichten (61 %), von der Mehrzahl

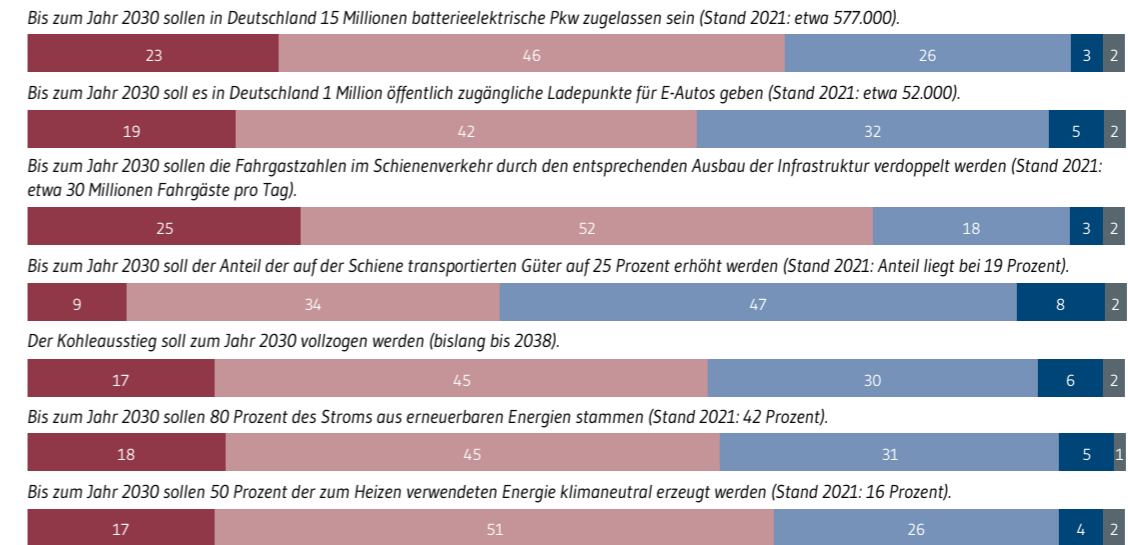
der Bürgerinnen und Bürger als (sehr) unwahrscheinlich bewertet. Im Hinblick auf ein Vorhaben herrscht jedoch Zuversicht: Mehr als die Hälfte der Befragten (55 %) geht davon aus, dass eine Erhöhung des Marktanteils des Schienengüterverkehrs von derzeit 19 auf 25 Prozent bis 2030 wahrscheinlich erreicht wird.

Der Großteil der Maßnahmen trifft auf große Zustimmung

Zur Erreichung der Ziele wurde eine Reihe von Maßnahmen vorgeschlagen, die in der Bevölkerung weitestgehend befürwortet werden. Die größte Zustimmung erfährt die Solaranlagenpflicht auf Dächern für gewerbliche (85 %) und private Neubauten (74 %). Weiterhin wird von einem Großteil der Befragten befürwortet; beim Straßenbau das Prinzip „Erhalt vor Aus- und Neubau“ einzuführen (69 %), die Pflicht, betroffene Gemeinden an den Gewinnen aus Erneuerbare-Energien-Anlagen zu beteiligen (68 %), 2 Prozent der Fläche in Deutschland für Windkraftanlagen auszuweisen (66 %) sowie mehr Geld in den Schienenverkehr als in den Straßenverkehr zu investieren (61 %). Dieses Bild ändert sich jedoch grundlegend, wenn es um die Frage geht, ob der Ausbau erneuerbarer Energien zeitlich begrenzt zulasten des Tier- und Naturschutzes vorstättgehen soll: Dies lehnt die Mehrheit der Befragten (58 %) etwas bzw. stark ab (Befürwortung: 22 %). Ebenso steht die Hälfte (50 %) dem Zulassungsverbot von Neufahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ab 2035 ablehnend gegenüber (Befürwortung: 35 %).



Die neue Bundesregierung hat sich im Kontext der Energie- und Verkehrswende die folgenden Ziele gesetzt. Glauben Sie, dass die gesetzten Ziele erreicht werden?



Antwortkategorien:
 ■ mit Sicherheit nicht ■ eher nicht ■ wahrscheinlich ■ ja, ganz sicher ■ weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2022: n = 5.673 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

1. Energiewende: wichtige Ergebnisse im Überblick

63
Prozent

sind nicht davon überzeugt,
dass der CO₂-Preis eine wirksame
Klimaschutzmaßnahme ist.

15
Prozentpunkte

–
von 28 auf 43 Prozent ist seit 2021 der Anteil derer gestiegen,
die sich durch Heizkosten belastet fühlen.

69
Prozent

–
die breite Mehrheit ist überzeugt: Heute müssen mehr
finanzielle Mittel in die Energiewende fließen, damit morgen
weniger Kosten durch Klimaschäden entstehen!



71
Prozent

würden die Möglichkeit begrüßen,
Mietstrom zu beziehen.

1
Prozentpunkt

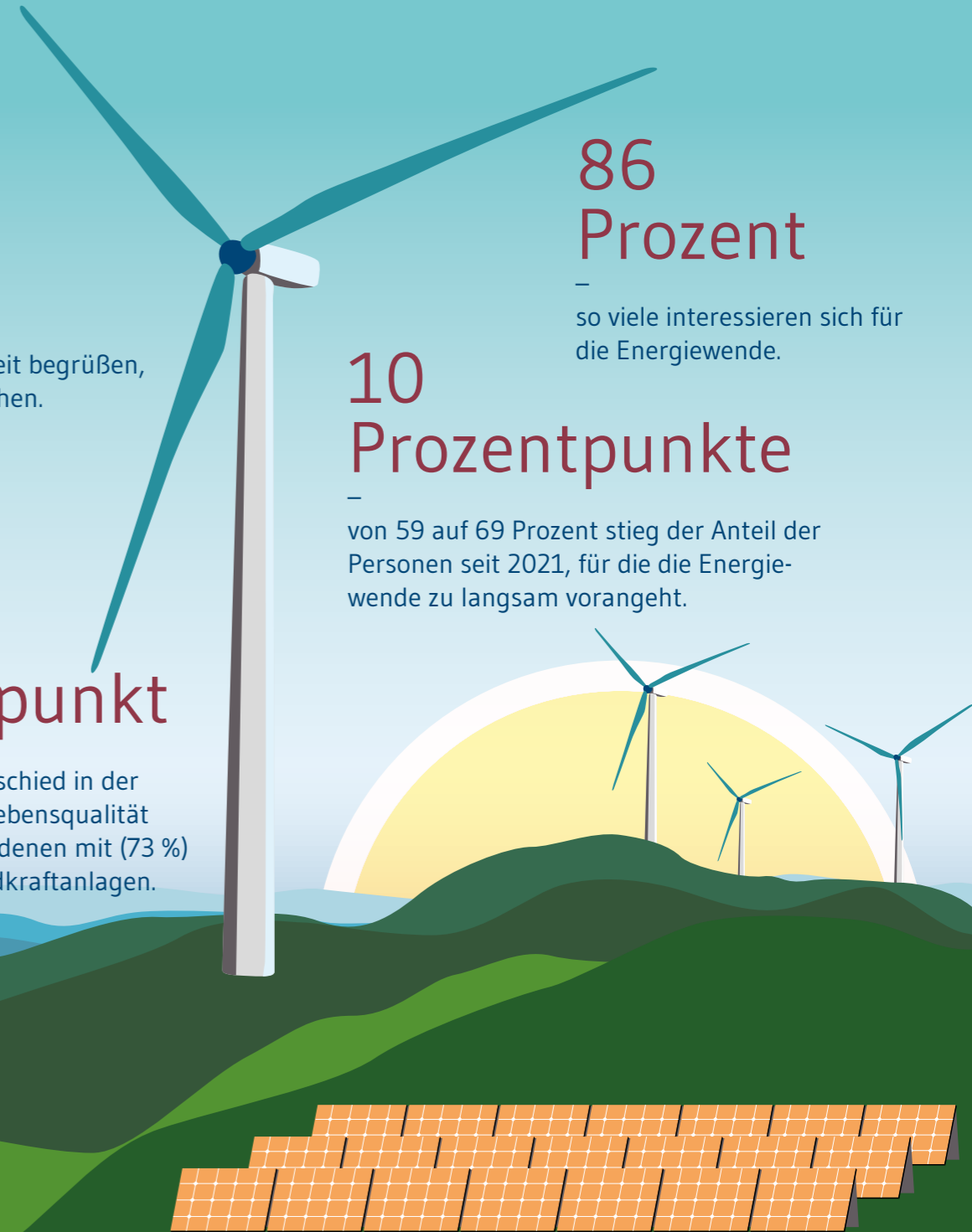
–
so groß ist der Unterschied in der
wahrgenommenen Lebensqualität
der Region zwischen denen mit (73 %)
und ohne (72 %) Windkraftanlagen.

86
Prozent

–
so viele interessieren sich für
die Energiewende.

10
Prozentpunkte

–
von 59 auf 69 Prozent stieg der Anteil der
Personen seit 2021, für die die Energie-
wende zu langsam vorangeht.



1.1 Akzeptanz – allgemeine Einstellungen & Bewertungen

Zur Erfassung der Akzeptanz der Energiewende in Deutschland werden zunächst allgemeine Einstellungen der Bürgerinnen und Bürger, Überzeugungen und Emotionen in Bezug auf die Umstellung der Energieversorgung auf erneuerbare Energien untersucht. Weitere Ergebnisse dieses Indikators, zum Beispiel diesbezügliche Herausforderungen, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) abgerufen werden.

Hohe generelle Befürwortung der Energiewende

Die generelle Befürwortung der Energiewende in Deutschland nimmt weiter zu. Im Vergleich zum Vorjahreszeitpunkt lässt sich ein Anstieg um 5 Prozentpunkte verzeichnen. Somit befürworten drei von vier Deutschen (75 %) die Energiewende (2021: 70 %). Ähnlich viele Befragte (73 %) sind der Auffassung, dass die deutsche Regierung zum Voranbringen der Energiewende weitere Maßnahmen ergreifen sollte. Der Wunsch nach einer internationalen Vorreiterrolle Deutschlands bleibt im Jahresvergleich unverändert und wird weiterhin von mehr als jedem zweiten Befragten (57 %) geäußert (2021: 55 %). Mit einem Drittel (2022: 34 % und 2021: 33 %) ist der Anteil der Personen, die der Aussage „Ich bezweifle, dass die Energiewende in Deutschland einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leistet.“ (eher) zustimmen, im Jahresvergleich beinahe unverändert. Immer mehr Menschen teilen diesen Standpunkt jedoch (eher) nicht (2022: 47 % und 2021: 43 %): Sie glauben an einen positiven Effekt der Energiewende für den Klimaschutz.

Unzufriedenheit mit dem Vorankommen der Energiewende steigt

Während immer mehr Menschen die Umstellung der Energieversorgung befürworten, steigt gleichzeitig

im Vergleich zum Vorjahr die Unzufriedenheit mit den Fortschritten in dem Transformationsfeld (2022: 58 % und 2021: 52 %). Eine deutliche Mehrheit (69 %) ist der Ansicht, dass die Umsetzung der Energiewende zu langsam vorangeht – ein Anstieg von 10 Prozentpunkten gegenüber 2021 (2021: 59 %).

Energiewende ruft gemischte Gefühle hervor

Neben den rationalen Überzeugungen und Bewertungen werden auch Reaktion und Haltung der Menschen gegenüber der Energiewende durch Gefühle beeinflusst. Insgesamt verbinden die Befragten mit dem Thema Energiewende am stärksten das positive Gefühl von Interesse (77 %), gefolgt von den Emotionen Sorge (49 %) und Ärger (35 %). Im Hinblick auf die emotionalen Reaktionen zeigen sich jedoch deutliche Unterschiede zwischen Befürwortern und Skeptikern der Energiewende: Personen mit einer positiven Haltung gegenüber der Energiewende äußern das Gefühl von Interesse deutlich (87 %) häufiger als die Skeptischen (49 %). In letzterer Gruppe dominieren die negativen Emotionen wie Ärger (70 % vs. Befürwortende: 29 %), Sorge (65 % vs. Befürwortende: 48 %) und Wut (58 % vs. Befürwortende: 20 %)

Mehrheit fordert, heute in Klimaschutz zu investieren

Bei der Frage nach den Investitionen in die Energiewende zeigt sich eine klare Tendenz: Mehr als zwei Drittel (69 %) der Befragten stimmen der Aussage zu, dass, wenn heute nicht ausreichend Mittel für die Energiewende zur Verfügung gestellt werden, Deutschland die Folgen des Klimawandels noch teurer zu stehen kommen werden.

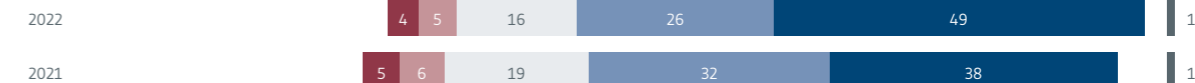


Akzeptanz



Wie denken Sie persönlich über das Thema Energiewende?

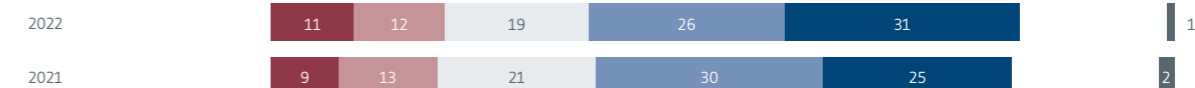
Ich befürworte die Energiewende in Deutschland.



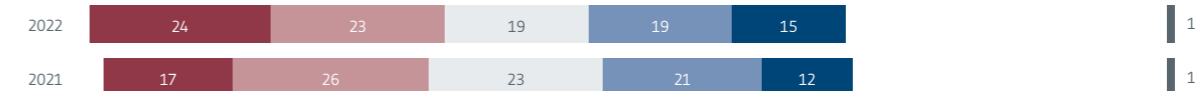
Die deutsche Regierung sollte weitere Maßnahmen ergreifen, um die Energiewende voranzubringen.



Deutschland sollte eine internationale Vorreiterrolle in der Energiewende einnehmen.



Ich bezweifle, dass die Energiewende in Deutschland einen wesentlichen Beitrag zum Klimaschutz leistet.



Antwortkategorien:

■ stimme gar nicht zu ■ stimme eher nicht zu ■ teils/teils ■ stimme eher zu ■ stimme voll und ganz zu
■ weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2022: n = 3.305 | 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

1.2 Akzeptanz – sozio-politische Akzeptanz

Unter sozio-politischer Akzeptanz werden die Einstellungen der deutschen Bevölkerung gegenüber politischen Zielen, Maßnahmen und Technologien gefasst. Die Bewertung des CO₂-Preises als zentrales politisches Instrument auf dem Weg zur Klimaneutralität wird im Folgenden dargestellt. Weitere Ergebnisse dieses Indikators, zum Beispiel die Befürwortung oder Ablehnung des Ausbaus unterschiedlicher Erneuerbare-Energien-Technologien, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) abgerufen werden.

Uneinigkeit über die Wirksamkeit und Ausgestaltung des CO₂-Preises

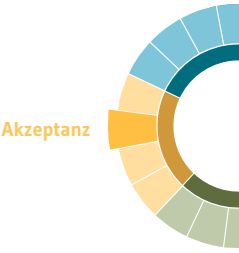
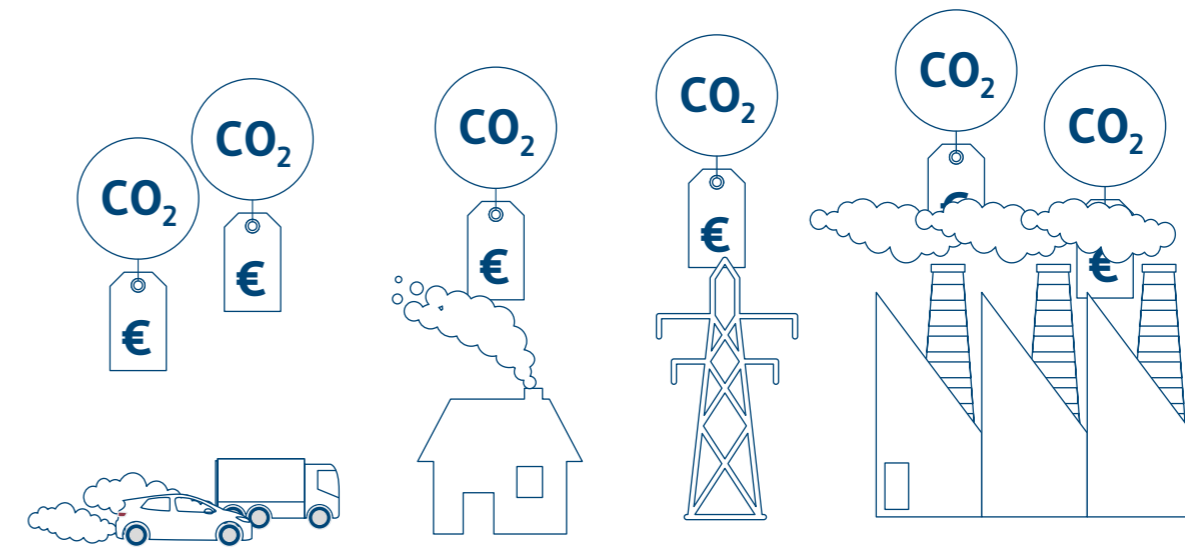
Den CO₂-Preis als Instrument zur gezielten Verteuerung fossiler Energieträger hält lediglich ein Drittel der Bürgerinnen und Bürger (33 %) generell für ein wirksames Mittel, um den Energieverbrauch und den Ausstoß klimaschädlicher Gase in Deutschland zu senken. Bei der Bewertung der konkreten Ausgestaltung des CO₂-Preises zeigt sich ein uneinheitliches Meinungsbild: Einerseits findet fast ein Drittel (30 %) der Befragten den beschlossenen CO₂-Preis von 55 Euro pro Tonne zu niedrig, um Verhaltensänderungen zu bewirken. Andererseits ist die Hälfte der Befragten (51 %) der Auffassung, dass die Menschen durch die aktuellen Energiekosten ohnehin zu stark belastet werden und der beschlossene CO₂-Preis damit zu hoch ist. Der schrittweise Anstieg des CO₂-Preises von derzeit 30 Euro pro Tonne auf 55 Euro im Jahre 2025 sollte laut 44 Prozent der Befragten langsamer als geplant erfolgen, damit sich die Bürgerinnen und Bürger besser darauf einstellen können.

Pro-Kopf-Rückerstattung der Einnahmen durch den CO₂-Preis wird kritisch gesehen

Um bei steigenden CO₂-Preisen die privaten Haushalte finanziell zu entlasten und die Mehrkosten sozialverträglich zu gestalten, wird vorgeschlagen, einen Teil der daraus entstehenden Einnahmen an alle Bürgerinnen und Bürger in gleicher Höhe zurückzuerstatten. Aus der Bewertung der Befragten lässt sich keine klare Tendenz ableiten: 38 Prozent würden diese Art der Rückerstattung befürworten, während 37 Prozent sich dagegen aussprechen. Ein ähnliches Muster setzt sich bei der Frage nach der Gerechtigkeit fort: Etwas weniger als die Hälfte (44 %) hält eine Rückerstattung in gleicher Höhe an alle Bürgerinnen und Bürger für ungerecht, ein Drittel (32 %) hingegen für gerecht. Dass dadurch einkommensschwächere Haushalte bei steigenden CO₂-Preisen ausreichend entlastet werden, halten knapp sechs von zehn Befragten (57 %) für (eher) nicht wahrscheinlich.

Im Gegensatz zu einer pauschalen Rückerstattung an alle Bürgerinnen und Bürger wird eine Erstattung, die ausschließlich an einkommensschwächere Haushalte gezahlt wird, von einer knappen Mehrheit (51 %) befürwortet. Etwa ein Drittel (30 %) der Befragten lehnt dies ab.

Dass die Einnahmen aus dem CO₂-Preis an die Bevölkerung direkt zurückerstattet werden, wird von vielen angezweifelt: Sechs von zehn der Befragten (62 %) haben diesbezüglich überhaupt kein bzw. nur sehr wenig Vertrauen.



Zum CO₂-Preis gibt es verschiedene Ansichten. Bitte geben Sie an, ob Sie den folgenden Aussagen nicht zustimmen oder zustimmen.

Der beschlossene CO₂-Preis ist zu hoch, die Menschen werden durch die aktuellen Energiekosten ohnehin zu stark belastet.



Der schrittweise Anstieg des CO₂-Preises sollte langsamer erfolgen, damit sich die Bürgerinnen und Bürger besser darauf einstellen können.



Der CO₂-Preis ist generell ein wirksames Mittel, um den Energieverbrauch und den Ausstoß klimaschädlicher Gase in Deutschland zu senken.



Der beschlossene CO₂-Preis ist zu niedrig, um Verhaltensänderungen zu bewirken.



Antwortkategorien:

■ stimme gar nicht zu ■ stimme eher nicht zu ■ teils/teils ■ stimme eher zu ■ stimme voll und ganz zu ■ weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2022: n = 6.615 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

Hinweis: Dieser Frage ging eine kurze Erläuterung des CO₂-Preises voraus. Diese kann dem Fragebogen entnommen werden (<https://ariadneprojekt.de/nachhaltigkeitsbarometer>).

1.3 Akzeptanz – lokale Akzeptanz

Der Indikator lokale Akzeptanz nimmt die Reaktionen von Anwohnerinnen und Anwohnern auf die Umsetzung konkreter Infrastrukturprojekte in den betroffenen Gemeinden in Betracht. Weitere Ergebnisse dieses Indikators, zum Beispiel unter welchen Umständen die Menschen bereit wären, dem Ausbau von erneuerbaren Energien in ihrem Wohnumfeld zuzustimmen, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) abgerufen werden.

Einverständnis zum lokalen Ausbau der erneuerbaren Energien nimmt leicht zu

Der Ausbau der Wind- und Sonnenenergie ist eines der zentralen infrastrukturellen Projekte bei der Umsetzung der Energiewende. Im Vergleich zum Vorjahreszeitpunkt ist die Zustimmung zum Ausbau beider Anlagenarten leicht gestiegen. Mit dem Bau von Solarstromanlagen auf Freiflächen im eigenen Wohnumfeld erklären sich sieben von zehn Befragte (71 %) (eher) einverstanden. Damit ist dieser Anteil im Verlauf eines Jahres um 4 Prozentpunkte leicht gestiegen (2021: 67 %). Sechs von zehn Befragten sind mit der Errichtung neuer Windkraftanlagen bei ihnen vor Ort (eher) einverstanden (2022: 60 % und 2021: 55 %).

Mehrheitlich positive Haltung zu bestehenden Anlagen

Zu bereits bestehenden Windkraftanlagen im eigenen Wohnumfeld zeigen wie auch im Vorjahr rund 60 Prozent

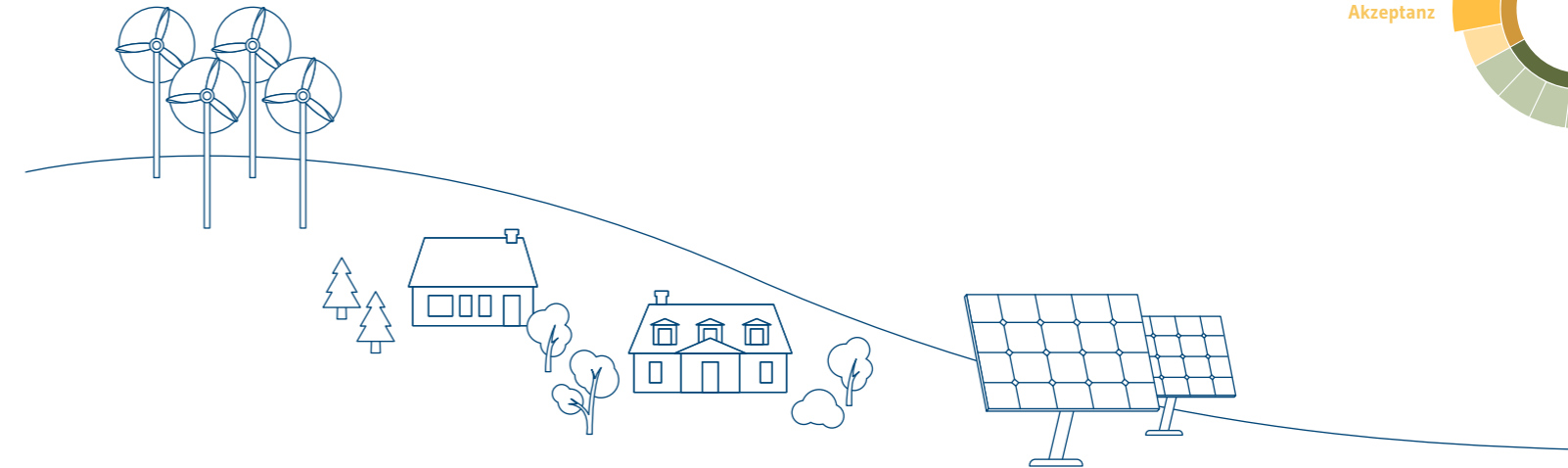
eine (sehr) positive Haltung (2021: 59 %). Mit 69 Prozent fällt die Haltung der Anwohnerinnen und Anwohner zu Freiflächensolarstromanlagen sogar etwas besser aus (2021: 66 %).

Niedrige Protestbereitschaft

Für die große Mehrheit der Befragten kommt die Teilnahme an einer Protestaktion oder Demonstration gegen den Bau von Erneuerbare-Energien-Anlagen in der eigenen Stadt/Gemeinde nicht infrage (2022: 83 % und 2021: 81 %), lediglich 7 Prozent können sich das gut vorstellen (2021: 7 %), ein Prozent hat sich das fest vorgenommen (2021: 2 %) und 2 Prozent haben dies bereits getan (sowohl 2022 als auch 2021).

Wichtig ist der Erhalt von Natur und Arbeitsplätzen vor Ort

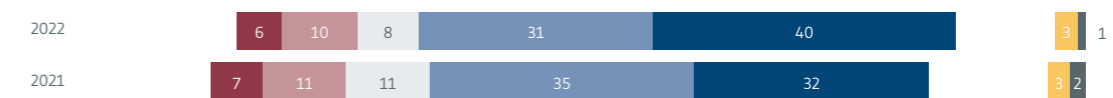
Im Hinblick auf die vielfältigen, durch den Umbau des Energiesystems verursachten Veränderungen im Wohnumfeld der Menschen gibt es einige Aspekte, die ihnen besonders wichtig sind. Für eine deutliche Mehrheit ist der Erhalt der Landschaft und Natur in ihrer Stadt oder Gemeinde bei der lokalen Umsetzung der Energiewende von zentraler Bedeutung (2022: 81 %). Bestehende Arbeitsplätze zu erhalten und neue vor Ort zu schaffen, nimmt ebenfalls einen hohen Stellenwert ein (71 %). Zwei Drittel der Befragten halten eine regional-eigenständige und unabhängige Energieproduktion für eher bzw. sehr wichtig (67 %).



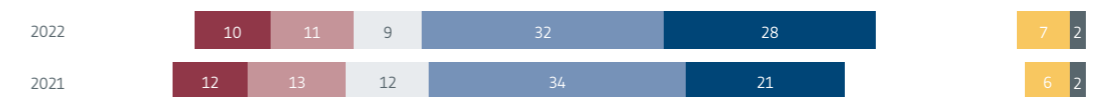
Akzeptanz

Wären Sie generell damit einverstanden, wenn in Ihrem Umfeld neue Erneuerbare-Energien-Anlagen errichtet würden?

Bau von Solarstromanlage(n) auf Freiflächen



Bau von neuen Windkraftanlagen



Antwortkategorien:

- damit bin ich ganz und gar nicht einverstanden
- damit bin ich eher nicht einverstanden
- habe dazu keine feste Meinung
- damit bin ich eher einverstanden
- damit bin ich voll und ganz einverstanden
- wäre in meiner Stadt/Gemeinde ohnehin nicht möglich
- weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2022: n = 3.305 | 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

1.4 Akzeptanz – Verhaltensakzeptanz

Die Bereitschaft zu Verhaltensänderungen sowie tatsächliche Investitions- und Konsumentscheidungen im Kontext der Energiewende werden unter Verhaltensakzeptanz erfasst. Über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) können zudem die verschiedenen Gründe, die gegen eine solche Beteiligung sprechen, wie auch die allgemein wahrgenommene Bereitschaft, das eigene Verhalten anzupassen, eingesehen werden.

Immer mehr Menschen beziehen Ökostrom

Niederschwellige Möglichkeiten, um im Alltag einen Beitrag zur Energiewende zu leisten, sind beispielsweise der Bezug von Öko-, Nachbarschafts- oder Mieterstrom. Im Vergleich zum Vorjahr ist der Anteil der Personen, die in ihrem Haushalt Ökostrom beziehen um 6 Prozentpunkte angestiegen (2022: 42 %, 2021: 36 %). In Bezug auf die beiden letztgenannten Optionen gab es bei der Nutzung zwischen den Jahren keine bzw. nur marginale Veränderungen (Nachbarschaftsstrom: 2022 und 2021: 11 %; Mieterstrom: 2022: 2% und 2021: 3 %). Dennoch ist das Interesse daran groß: 60 Prozent können sich den Bezug von Nachbarschaftsstrom gut vorstellen, 71 Prozent würden Mieterstrom beziehen.

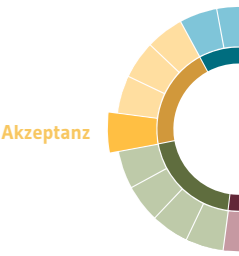
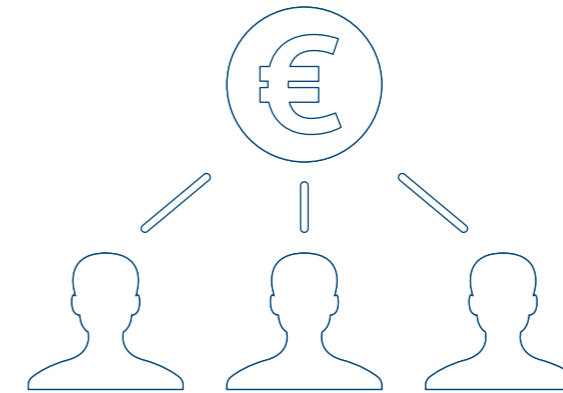
Die Bereitschaft, in Erneuerbare-Energien-Anlagen zu investieren, wächst

Investitionen in klimafreundliche Sparanlagen, Renten- und Aktienfonds sowie in Erneuerbare-Energien-Anlagen in Bürger- oder Unternehmenshand sind weitere Optionen der aktiven Teilhabe an der Energiewende. Während der Anteil der Personen, die bereits in klimafreundliche Geldanlagen investiert haben, in einem Jahr um 6 Prozentpunkte gestiegen ist (2022: 17 % und 2021: 11 %),

sind die Veränderungen bei der Teilhabe an Erneuerbare-Energien-Anlagen im Vergleich zum Vorjahr geringfügig (in Bürgerhand: 2022: 3 % und 2021: 3 %; in Unternehmenshand: 2022: 4 % und 2021: 2%). Die Bereitschaft jedoch, sich an Anlagen zu beteiligen, stieg um 4 bzw. 5 Prozentpunkte, sowohl bei Bürgerenergieanlagen (2022: 46 % und 2021: 42 %) als auch bei Anlagen, die von (Energieversorgungs-)Unternehmen betrieben werden (2022: 30 % und 2021: 25 %). Gleichzeitig wird deutlich, dass bei einem Teil der Bevölkerung die untersuchten Teilhabemöglichkeiten bislang noch unbekannt sind: Insgesamt antworten jeweils 18 Prozent der Befragten auf diese Fragen mit „davon habe ich noch nie gehört“ oder „weiß nicht/keine Angabe“

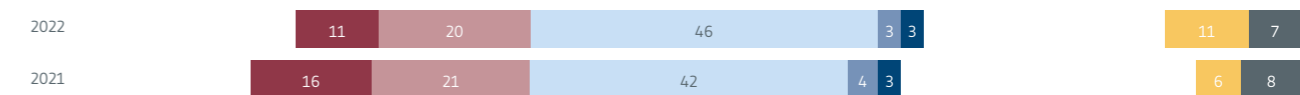
Steigende Investitionsbereitschaft in klimafreundliche Technologien

Im Vergleich zum Vorjahr wächst bei Eigenheimbesitzerinnen und -besitzern die Bereitschaft, in klimafreundliche Strom- und Wärmetechnologien oder energetische Gebäudesanierung zu investieren: Bei Solarstromanlagen steigt der Anteil von 9 auf 14 Prozent, bei Solarwärme von 4 auf 7 Prozent und bei Wärmepumpen von 3 auf 6 Prozent. Noch höher sind die jeweiligen Anteile der Eigenheime, die bereits derartige Investitionen getätigt haben. Rund jede(r) Fünfte gibt an, bereits eine Solarstrom- (2022: 22 %, 2021: 17 %) bzw. Solarwärmeanlage (2022: 18 %, 2021: 15 %) angeschafft zu haben. Ein Zehntel (2022: 10 %, 2021: 9 %) hat im Eigenheim eine Wärmepumpe installiert. Mehr als die Hälfte der Haushalte hat zudem Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz des Wohngebäudes durchgeführt (44 %) oder sich dies fest vorgenommen (10 %).

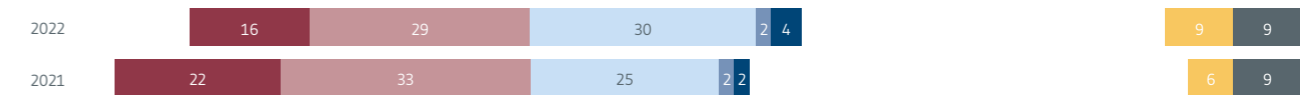


Im Folgenden werden unterschiedliche (finanzielle) Möglichkeiten genannt, sich aktiv an der Energiewende zu beteiligen.

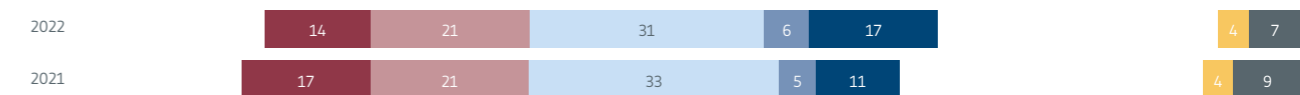
Finanzielle Beteiligung an einer Erneuerbare-Energien-Anlage, die sich in Bürgerhand befindet z. B. Energiegenossenschaft



Finanzielle Beteiligung an Erneuerbare-Energien-Anlagen, die sich z. B. in der Hand von (Energieversorgungs-)Unternehmen befinden



Geldanlagen in klimafreundliche Sparanlagen, Renten- und Aktienfonds



Bezug von Strom aus Erneuerbare-Energien-Anlagen aus der näheren Umgebung (sog. Nachbarschaftsstrom oder Regionalstrom)

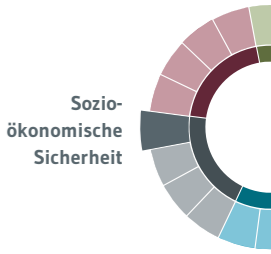


Antwortkategorien:

- Das kommt für mich auf keinen Fall infrage
- Das kommt für mich eher nicht infrage
- Das kann ich mir gut vorstellen
- Das habe ich mir fest vorgenommen
- Das habe ich bereits gemacht/mache ich bereits
- Davon habe ich noch nie gehört
- weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2022: n = 3.305 | 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

1.5 Sozio-ökonomische Sicherheit – aktuelle wirtschaftliche Situation



Ein zentrales Thema der sozio-ökonomischen Sicherheit ist die aktuelle wirtschaftliche Situation der Bürgerinnen und Bürger. Dabei werden die wahrgenommenen finanziellen Belastungen im Energiebereich sowie deren potenziellen Auswirkungen auf das Konsumverhalten der Haushalte erfasst. Weitere Ergebnisse des Indikators, zum Beispiel der Einfluss von soziodemografischen Merkmalen auf die Bewertungen, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) abgerufen werden.

Belastung durch Energiekosten für Haushalte ist stark gestiegen

Sowohl bei den Strom- als auch bei den Heizkosten ist die wahrgenommene Belastung für die deutschen Haushalte im Vergleich zum Vorjahreszeitpunkt deutlich gestiegen. Während im Jahr 2021 28 Prozent der Befragten die Heizkosten für ihren Haushalt als belastend empfanden, liegt dieser Anteil im Jahr 2022 bei 43 Prozent. Dies entspricht einem Anstieg um 15 Prozentpunkte. Bei den Stromkosten liegt der Anstieg im Jahresvergleich bei 6 Prozentpunkten (2022: 35 % und 2021: 29 %).

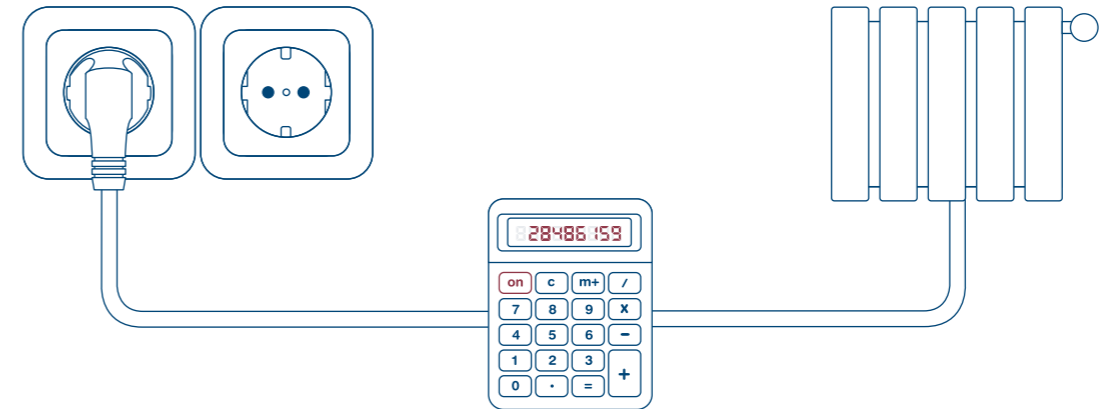
Kostenbelastung führt zu Einschränkungen beim Energieverbrauch

Auf die Frage, ob und wenn ja welche Auswirkungen steigende oder zu hohe Energiepreise auf das Konsumverhalten haben, berichten sieben von zehn der befragten Haushalte (69 %) von Einschränkungen oder Verzicht in unterschiedlichen Lebensbereichen. Die häufigste Nen-

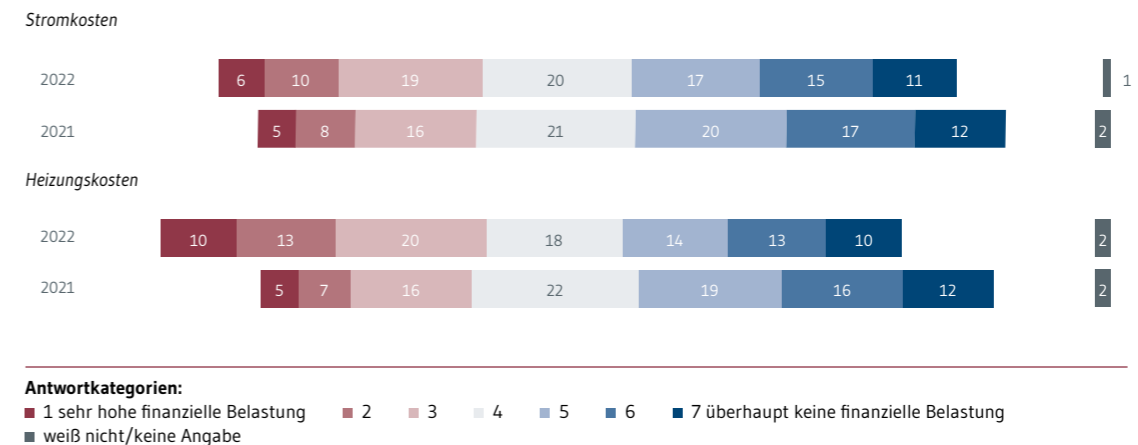
nung der Befragten bezieht sich auf Einschränkungen beim eigenen Stromverbrauch und/oder der Beheizung der eigenen Wohnung/des eigenen Hauses (39 %). 30 Prozent der Befragten geben an, infolge der steigenden Energiekosten bei Reisen und Urlaub einsparen zu müssen, jede(r) Fünfte (24 %) verzichtet auf bestimmte Freizeit, Unterhaltungs- oder kulturelle Aktivitäten. Weniger häufig werden notwendige Einsparungen in der Alltagsmobilität (21 %), im Bekleidungsbereich (18 %), beim Kauf von Einrichtungsgegenständen oder Haushaltsgeräten (17 %) sowie weiteren Bereichen (18 %) angeführt. Rund jede(r) Zehnte (12 %) muss sogar im Haushalt aufgrund der Energiekostenbelastung im Bereich Nahrungsmittel und Getränke sparen.

Führen steigende Stromkosten zum Anbieterwechsel?

Eine mögliche Maßnahme gegen steigende Stromkosten stellt der Wechsel des Stromanbieters dar. Allerdings verneinten 78 Prozent der Teilnehmenden die Frage, ob in den letzten zwölf Monaten, unabhängig von einem Umzug, der Stromanbieter gewechselt wurde. Die übrigen 22 Prozent haben einen Wechsel vorgenommen, wovon 40 Prozent angaben, dass sie künftig bei den Stromkosten sparen wollen bzw. müssen. Die Erhöhung der Preise durch den Stromanbieter war für 27 Prozent ein Auslöser für einen Wechsel. Der bewusste Wechsel zu einem umweltfreundlicheren Anbieter spielte für 17 Prozent eine Rolle. 16 Prozent der Personen, die von einem Anbieterwechsel berichten, begründen dies mit einer vorangegangenen Vertragskündigung.



Stellen die folgenden Kostenarten für Ihren Haushalt eine Belastung dar?



Basis: 2022: n = 3.305 | 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

1.6 Sozio-ökonomische Sicherheit – erwartete (wirtschaftliche) Auswirkungen

Bei den erwarteten wirtschaftlichen Auswirkungen der Energiewende wird erfasst, von welchen Entwicklungen die Bürgerinnen und Bürger in Bezug auf die zukünftige landesweite, lokale und individuelle wirtschaftliche Situation ausgehen. Weitere Ergebnisse dieses Indikators, zum Beispiel die Sorge, dass die Energiewende den Wohlstand in Deutschland gefährdet, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) abgerufen werden.

Deutlich mehr Menschen haben Sorge vor zu hohen Strom- und Heizkosten

Im Vergleich zum Vorjahr nimmt die Sorge über die finanziellen Belastungen durch künftig weiter steigende Energiekosten zu. Während im Jahr 2021 37 Prozent der Menschen die Sorge äußerten, die Heizkosten könnten für ihren Haushalt mittelfristig, also in den nächsten fünf Jahren, zu hoch werden, sind es in diesem Jahr über die Hälfte (51 %). Ähnliches gilt für die Stromkosten. Dort ist der Anteil der Besorgten um 9 Prozentpunkte gestiegen (2022: 45 % und 2021: 36 %).

Negative Auswirkungen auf persönliche finanzielle Situation erwartet

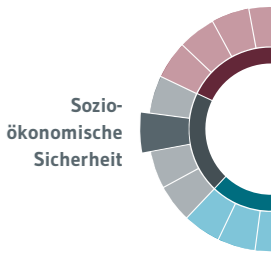
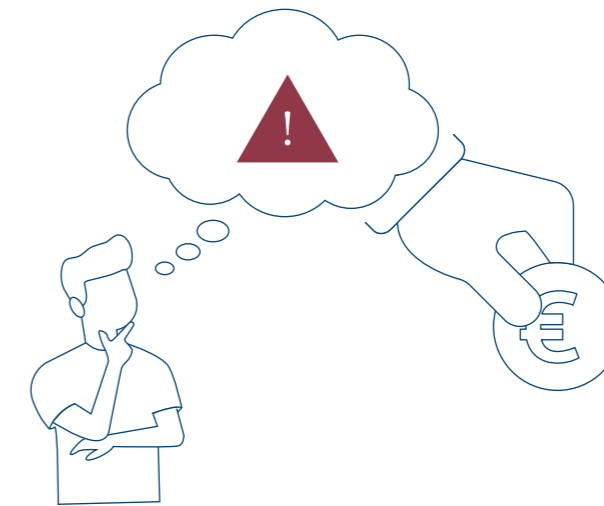
Der Blick auf die erwarteten Auswirkungen der Energiewende auf weitere Lebensbereiche der Befragten verstärkt dieses Bild. Zwei Drittel (66 %) gehen davon aus, dass sich die Energiewende in den nächsten fünf Jahren

generell (eher) negativ auf ihre finanzielle Situation auswirken wird.

Was die eigene Versorgung mit Strom- und Wärmeenergie betrifft, erwarten 39 Prozent keine Auswirkungen der Energiewende innerhalb der nächsten fünf Jahre, 41 Prozent (eher) negative Auswirkungen und 15 Prozent (eher) positive Auswirkungen.

Hoffnung auf günstigere Energieversorgung bei gleichzeitiger Sorge vor Versorgungsengpässen

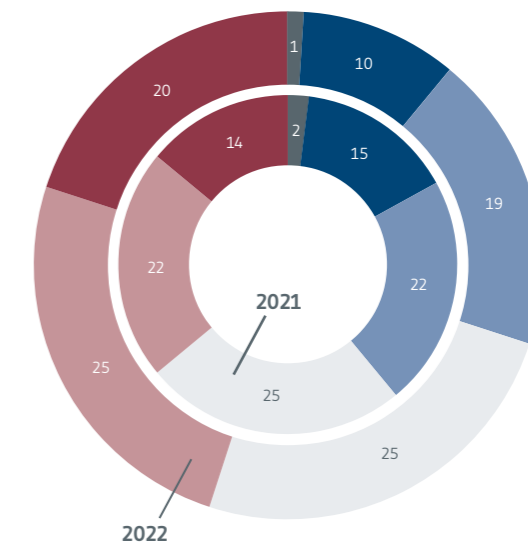
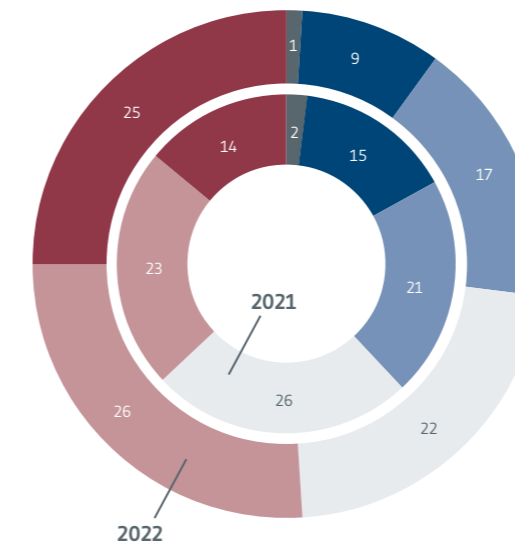
Im Vergleich zum Vorjahr zeigen sich außerdem Verschiebungen in Bezug auf die folgenden erwarteten Auswirkungen: Während 2021 ein Viertel der Befragten (26 %) davon ausging, dass die Energiewende die Energieversorgung in Deutschland auf lange Sicht kostengünstiger macht, sind es in diesem Jahr bereits mehr als ein Drittel (35 %). Annähernd jede(r) Zweite (42 %) stimmt dieser Aussage nicht zu (2021: 47 %). Das Vertrauen in die Versorgungssicherheit hat sich leicht verschlechtert: Während 2021 zwei von zehn Befragten (22 %) der Meinung waren, dass die Energiewende eine sichere Versorgung mit Strom- und Wärmeenergie gefährdet, sind es 2022 drei von zehn (30 %). Immer weniger Menschen gehen jedoch nicht davon aus, dass infolge der Energiewende die Energieabhängigkeit Deutschlands vom Ausland größer wird (2022: 44 % und 2021: 35 %). Der Anteil der Personen mit derartigen Bedenken liegt im Vergleich zum Vorjahr unverändert bei knapp über einem Drittel (35 % in den Jahren 2022 und 2021).



Wie besorgt sind Sie, falls überhaupt, dass zukünftig ...

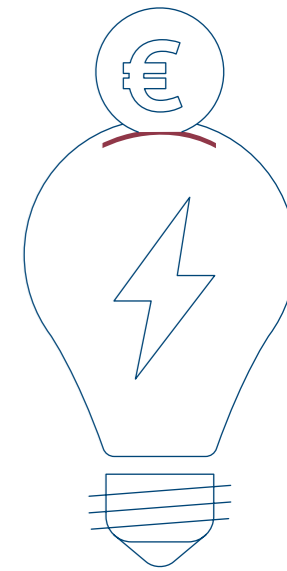
... die Heizkosten für Ihren Haushalt zu hoch werden könnten?

... die Stromkosten für Ihren Haushalt zu hoch werden könnten?



Antwortkategorien:
 1 sehr besorgt 2 3 4 überhaupt nicht besorgt weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2022: n = 3.305 | 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt



1.7 Sozio-ökonomische Sicherheit – Fairness

Vor dem Hintergrund der sozialen Nachhaltigkeit werden in diesem Indikator verschiedene Aspekte einer gerechten und fairen Verteilung der Kosten und Nutzen der Energiewende in den Blick genommen. Weitere Ergebnisse dieses Indikators, zum Beispiel die Einstellungen zu allgemeinen Gerechtigkeitsprinzipien, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) abgerufen werden.

Ungerechte Verteilung von Kosten und Nutzen

Ähnlich wie zum Vorjahreszeitpunkt ist jede(r) zweite Befragte (2022: 51 % und 2021: 49 %) der Auffassung, dass die Kosten und der Nutzen energiepolitischer Maßnahmen in Deutschland im Großen und Ganzen (eher) ungerecht verteilt sind. Jede(r) Dritte (2022: 34 % und 2021: 35 %) beantwortet diese Frage mit „teils, teils“. Lediglich eine kleine Minderheit empfindet diese Verteilung als eher oder sehr gerecht (2022 und 2021: 7 %).

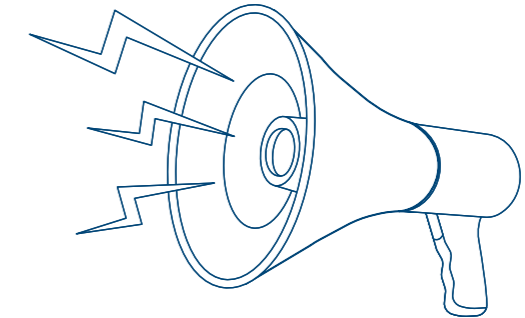
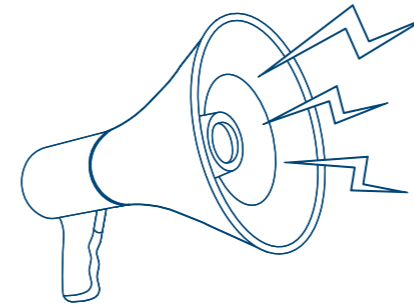
Stärkste Ungleichheit wird zwischen unterschiedlichen Einkommensgruppen gesehen

Die von einem Großteil (85 %) wahrgenommenen Ungerechtigkeiten werden von den Befragten zwischen verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen gesehen: Im Vergleich zum Vorjahr zeigt sich, dass die beiden häufigsten Nennungen die Plätze getauscht haben: Wäh-

rend 2021 am häufigsten auf die ungleiche Verteilung zwischen Privatpersonen und Unternehmen bzw. der Industrie verwiesen wurde (2022: 51 % und 2021: 60 %), wird dieses Jahr die Ungleichheit zwischen den unterschiedlichen Einkommensgruppen in der Bevölkerung am häufigsten genannt (2022: 57 % und 2021: 49 %). An dritter Stelle und weit weniger häufig als die beiden vorherigen Gruppen wird die Ungerechtigkeit zwischen den heutigen und zukünftigen Generationen hervorgehoben (2022: 33% und 2021: 27 %). Ungleichheiten zwischen der Stadt- und Landbevölkerung sowie zwischen unterschiedlichen Regionen in Deutschland allgemein kommen wie auch 2021 an vierter und fünfter Stelle der Nennungen. Auf die Gruppe der betroffenen Bürgerinnen und Bürger einerseits und auf die Unternehmen aus dem Bereich der erneuerbaren Energien andererseits entfallen die wenigsten Nennungen (2022: 16 % und 2021: 18 %).

Auswirkungen der Energiewende zulasten der kleinen Leute?

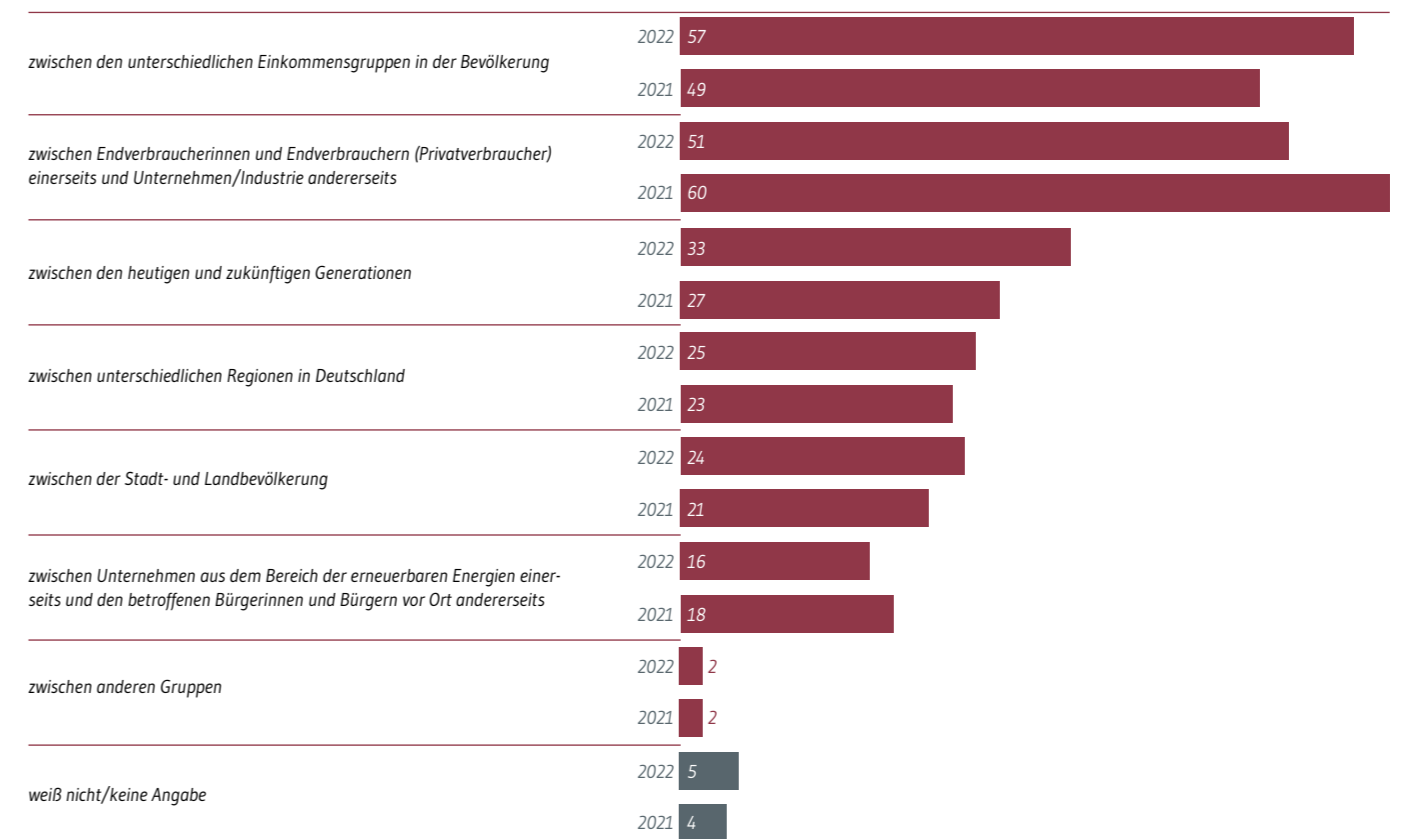
Dass die Verteilung zuungunsten schwächerer Einkommensgruppen wahrgenommen wird, spiegelt sich noch in einem weiteren Befund wider. Jede(r) zweite Befragte ist der Auffassung, dass die Kosten der Energiewende von den kleinen Leuten getragen werden (52 %). Annähernd jede(r) Vierte (24 %) stimmt dieser Aussage nur teilweise zu und jede(r) Fünfte (21 %) teilt diese Einschätzung (eher) nicht.



Sozio-
ökonomische
Sicherheit



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



Basis: 2022: n = 2.793 | 2021: n = 5.759 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent

Hinweis: Diese Frage wurde nur Personen gestellt, die zuvor angegeben haben, dass Kosten und Nutzen energiepolitischer Maßnahmen in Deutschland (eher) nicht gerecht verteilt sind.

1.8 Sozio-ökonomische Sicherheit – Ressourcenzugang

Als ein weiterer Aspekt der sozioökonomischen Sicherheit wird untersucht, ob die Bürgerinnen und Bürger derzeit Zugang zu wichtigen Ressourcen in den Bereichen Strom und Wärme haben. Dies beinhaltet die Verfügbarkeit von Informationen, aber auch die Möglichkeit zu beruflichen Tätigkeit im Kontext der Energiewende. Weitere Ergebnisse des Indikators, zum Beispiel der Einfluss von soziodemografischen Merkmalen auf die Angaben, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) abgerufen werden.

Mehr Wissen über finanzielle Be- und Entlastungen der Haushalte

Der Vergleich zum Vorjahr zeigt, dass die Menschen nach eigener Einschätzung besser über die mit der Energiewendepolitik verbundenen finanziellen Be- und Entlastungen für den eigenen Haushalt informiert sind. Stand 2022 fühlt sich jede(r) Fünfte (21 %) (sehr) gut informiert (2021: 17 %). Der Anteil der mäßig gut Informierten ist mit 41 Prozent ähnlich hoch wie im Vorjahr (2021: 40 %). Der Anteil der Personen, der sich wenig bis gar nicht informiert fühlt, ist gegenüber 2021 um 5 Prozent gesunken (2022: 35 %, 2021: 40 %).

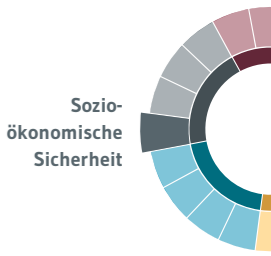
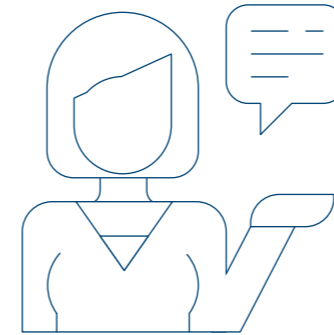
Weniger Angst vor Arbeitsplatzverlust als berufliche Perspektive

Unter den Befragten haben 8 Prozent im Beruf Berührungspunkte mit Themen der Energiewende (2021: 6 %).

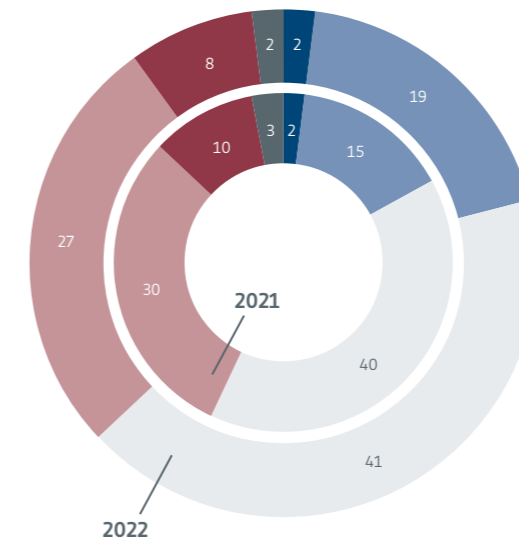
Für 5 Prozent bieten neue Arbeitsplätze im Bereich der erneuerbaren Energien eine interessante berufliche Perspektive (2021: 4 %). Wie auch 2021 ist 1 Prozent der Befragten im Bereich der erneuerbaren Energien beruflich tätig. Schließlich haben etwa 3 Prozent (eher) Angst davor, durch die Energiewende ihren Arbeitsplatz zu verlieren. Eine deutliche Mehrheit (76 %) sieht den eigenen Arbeitsplatz durch die Umstellung auf erneuerbare Energien (eher) nicht gefährdet.

Häufig entfällt die finanzielle Beteiligung an der Energiewende aus Geldmangel

Die Energiewende bietet den Bürgerinnen und Bürgern die Möglichkeit, durch die direkte Teilhabe an Energiewendeprojekten und Investitionen in klimafreundliche Strom- und Wärmeerzeugung am eigenen Wohnsitz wirtschaftlich von der Energiewende zu profitieren bzw. den Zugang zu preisgünstiger Energie zu sichern. Teile der Bevölkerung haben jedoch keinen Zugang zu den dafür notwendigen Voraussetzungen: Die eigene finanzielle Situation wird am häufigsten als Grund gegen die Investition in klimafreundliche Geld- (35 %) und Energieanlagen (37 %) genannt. Als häufigster Grund gegen den Kauf von Solarstromanlagen, -wärmeeinheiten und Wärmepumpen wird die eigene Wohnsituation angegeben.



Wie gut fühlen Sie sich über die mit der Energiewendepolitik in Deutschland verbundenen finanziellen Be- und Entlastungen für Ihren Haushalt informiert?



Antwortkategorien:

■ uninformiert ■ wenig informiert ■ mäßig informiert ■ eher gut informiert ■ sehr gut informiert
■ weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2022: n = 3.305 | 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt



1.9 Soziale Kohäsion – Normen & Werte

Inwieweit sich Menschen aufgrund ihres persönlichen Wertesystems zur aktiven Beteiligung an der Energiewende verpflichtet fühlen und welche diesbezüglichen gesellschaftlichen Erwartungen im sozialen Umfeld vorherrschen, wird im Indikator Normen und Werte erfasst. Ob und in welchem Umfang sich die wahrgenommenen Normen zwischen Jung und Alt oder Stadt und Land unterscheiden, kann über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) abgerufen werden.

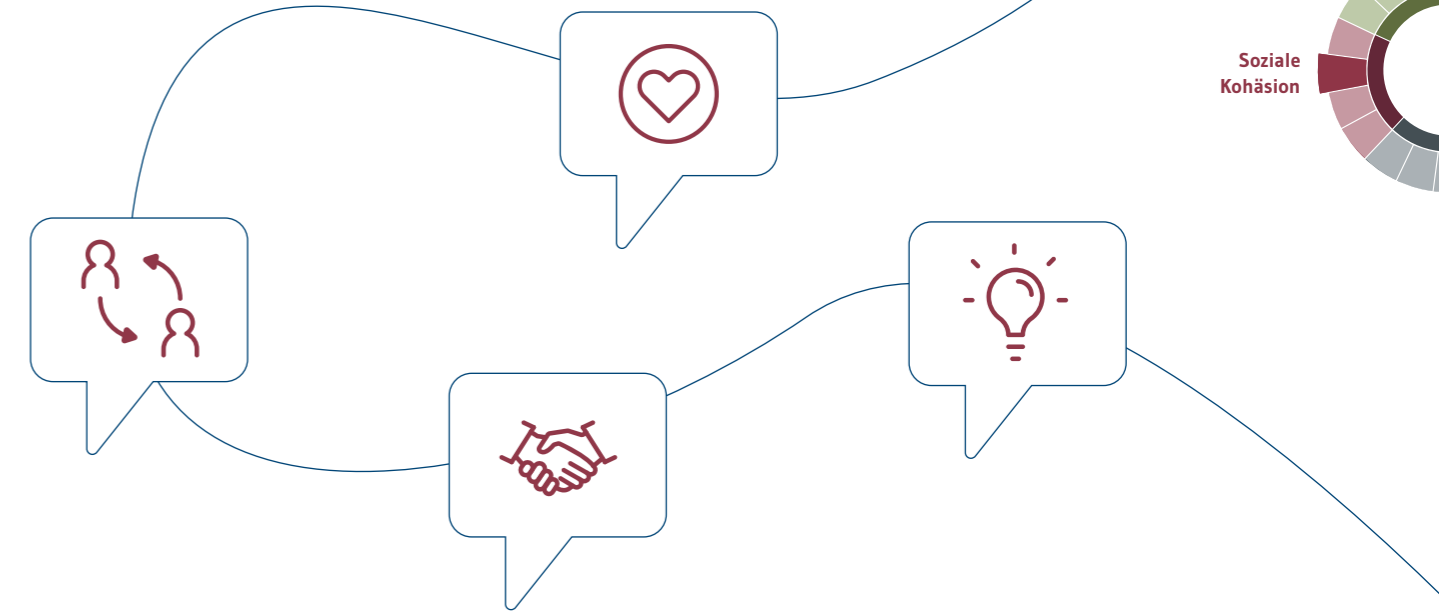
Mehrheit fühlt sich verpflichtet, der Energiewende zum Erfolg zu verhelfen

Ebenso wie im Vorjahr sind über drei Viertel der Befragten (eher) der Meinung, dass die Energiewende eine Gemeinschaftsaufgabe ist, die nur gelingen kann, wenn jede(r) einen Beitrag leistet (2022 und 2021: 78 %). Gleichbleibend für die beiden Erhebungsjahre stimmen nur 7 Prozent (eher) nicht dieser Aussage zu. Das Verantwortungsbewusstsein der Bürgerinnen und Bürger in diesem Kontext zeigt sich auch bei der Frage zur persönlichen Norm: Über die Hälfte (56 %) der Befragten fühlt sich persönlich (eher) dafür verantwortlich, sich aktiv an der Energiewende zu beteiligen. Ein weiteres Viertel (25 %) ist diesbezüglich unentschlossen und nur etwas mehr als jede(r) Sechste (17 %) empfindet diese Verantwortung (eher) nicht. Die Frage, ob die Menschen erst dazu bereit sind, etwas für die Transformation zu tun, wenn viele andere auch mitmachen, bejahen drei von

zehn der Befragten (29 %). Mit 48 Prozent sieht allerdings eine relative Mehrheit dies nicht als Bedingung für ihr eigenes Handeln.

Hohe allgemeine Befürwortung im unmittelbaren sozialen Umfeld der Befragten

Beinahe zwei Drittel der Befragten (64 %) sind der Ansicht, dass die Mehrheit der Menschen, die ihnen wichtig sind, eine etwas oder stark befürwortende Haltung gegenüber der Energiewende einnehmen, während nur rund ein Zehntel (12 %) Gegenteiliges angibt. Betrachtet man die wahrgenommene Haltung der Menschen in der eigenen Wohngegend, fällt die Zustimmung zur Energiewende geringer aus. Weniger als die Hälfte (43 %) der Befragten gibt an, ihre Wohngegend befürworte den Wandel mehrheitlich etwas oder stark. Ein Fünftel der Befragten (20 %) ist der Meinung, dass die Mehrheit der Menschen in deren Wohngegend eine etwas oder stark ablehnende Haltung gegenüber der Energiewende einnimmt. Ein etwas anderes Bild ergibt sich bei der Frage zum konkreten Ausbau von Erneuerbare-Energien-Technologien vor Ort: 29 Prozent der Bürgerinnen und Bürger stimmen der Aussage „Die meisten Menschen in meinem Wohnumfeld sind der Ansicht, dass sich unsere Stadt/Gemeinde am Windausbau beteiligen sollte“ (eher) zu. Jede(r) Vierte (25 %) antwortet mit „teils/teils“ bzw. „weiß nicht/keine Angabe“ und ein Fünftel (20 %) stimmt der Aussage (eher) nicht zu.



Fragen zur eigenen Person, dem sozialen Umfeld und sozialer Verantwortung

Die Energiewende ist eine Gemeinschaftsaufgabe, deren Gestaltung und Umsetzung nur dann gelingt, wenn jede(r) in der Gesellschaft, mich eingeschlossen, dazu einen Beitrag leistet.



Ich fühle mich persönlich verantwortlich dafür, einen aktiven Beitrag zur Energiewende zu leisten.



Ich bin erst bereit, meinen Beitrag zur Energiewende zu leisten, wenn die meisten anderen auch mitmachen.



Antwortkategorien:

■ stimme gar nicht zu ■ stimme eher nicht zu ■ teils/teils ■ stimme eher zu ■ stimme voll und ganz zu
■ weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2022: n = 3.305 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

1.10 Soziale Kohäsion – Ortsverbundenheit & soziale Identität



Ortsverbundenheit und die Identifikation mit der eigenen Stadt oder Gemeinde sind bedeutende Einflussfaktoren des sozialen Zusammenhalts auf kommunaler Ebene. Ob und inwieweit diese Aspekte die Unterstützung klimapolitischer Maßnahmen vor Ort sowie kollektive Wirksamkeitserwartungen in der Energiewende beeinflussen, wird in diesem Indikator erhoben. Weitere Ergebnisse, zum Beispiel regionale Unterschiede der in diesem Zusammenhang untersuchten Einstellungen, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) abgerufen werden.

Starke Verbundenheit mit der eigenen Stadt oder Gemeinde

Deutschlandweit fühlt sich knapp über die Hälfte der Befragten (51 %) (sehr) stark mit der eigenen Stadt oder Gemeinde verbunden. Etwas mehr als ein Drittel (36 %) berichtet lediglich eine mittelmäßige Verbundenheit, während nur 12 Prozent sich wenig oder überhaupt nicht mit der eigenen Stadt oder Gemeinde verbunden fühlen. Dies gilt interessanterweise für städtische und ländliche Räume annähernd gleichermaßen: So sehen sich mit einem Anteil von 55 Prozent der Befragten, die in Dörfern leben, annähernd gleich viele Personen mit ihrem Wohnort (stark) verbunden, wie dies unter Bewohnerinnen und Bewohnern von Klein- und Großstädten der Fall ist (49 %).

Vorreiterrolle der eigenen Kommune ist besonders für ortsv Verbundene Personen wichtig

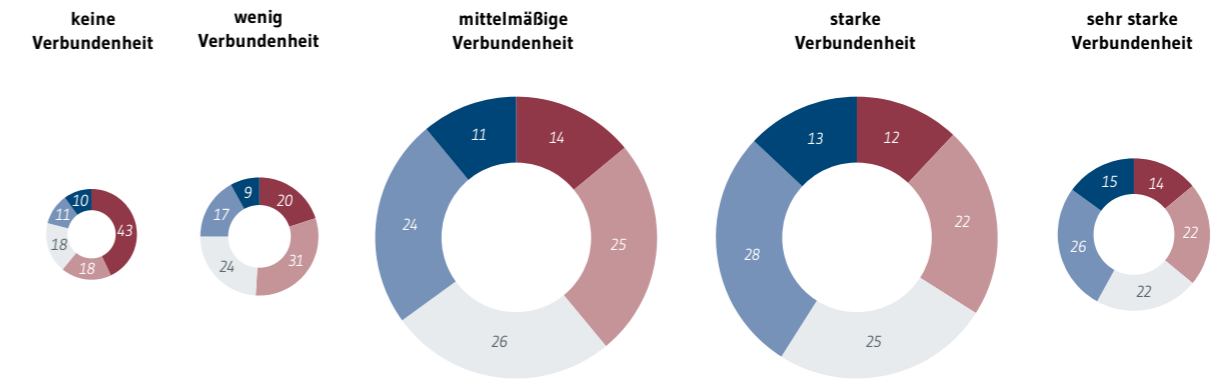
Im Allgemeinen ist etwas mehr als einem Drittel eine Vorreiterrolle der eigenen Stadt oder Gemeinde bei der

Energiewende eher oder sehr wichtig (36 %). Hierbei zeigen sich jedoch deutliche Unterschiede zwischen Personen mit starker und schwacher Ortsverbundenheit: Unter den Befragten, die sich (sehr) stark mit dem eigenen Ort verbunden fühlen, liegt dieser Anteil bei 41 Prozent. Im Gegensatz hierzu liegt er bei denen, die sich überhaupt nicht oder wenig mit dem eigenen Ort verbunden fühlen, nur bei 24 Prozent. Zudem sind in diesem Punkt auch in Bezug auf den Wohnort Unterschiede feststellbar. Unter den in Großstädten lebenden Menschen wird eine entsprechende Vorreiterrolle der eigenen Kommune häufiger als (sehr) wichtig erachtet (43 %), als dies bei Befragten in ländlichen Regionen (Dörfern) der Fall ist (31 %).

Ortsverbundene: „Unsere Gemeinde kann es schaffen!“

Ähnlich verhält es sich auch im Hinblick auf die kollektive Wirksamkeitserwartung, also die Überzeugung, dass künftige Herausforderungen der Kommune gemeinsam bewältigt werden können. Personen mit keiner oder geringer Ortsverbundenheit sind lediglich zu 38 Prozent (eher) zuversichtlich, dass die im Zusammenhang mit der Energiewende auftretenden Probleme in deren Kommune gemeinsam gelöst werden können. Bewohner, die sich (sehr) stark mit ihrem eigenen Ort verbunden fühlen, sind hingegen zu 57 Prozent (eher) zuversichtlich. Im Gesamtdurchschnitt sind in Deutschland knapp die Hälfte (48 %) der Bürgerinnen und Bürger diesbezüglich zuversichtlich, 31 Prozent sind unentschlossen und knapp jede(r) Sechste (16 %) ist (eher) skeptisch.

Wenn es um die Energiewende geht, wie wichtig ist es Ihnen, dass Ihre Stadt/Gemeinde dabei eine Vorreiterrolle spielt?

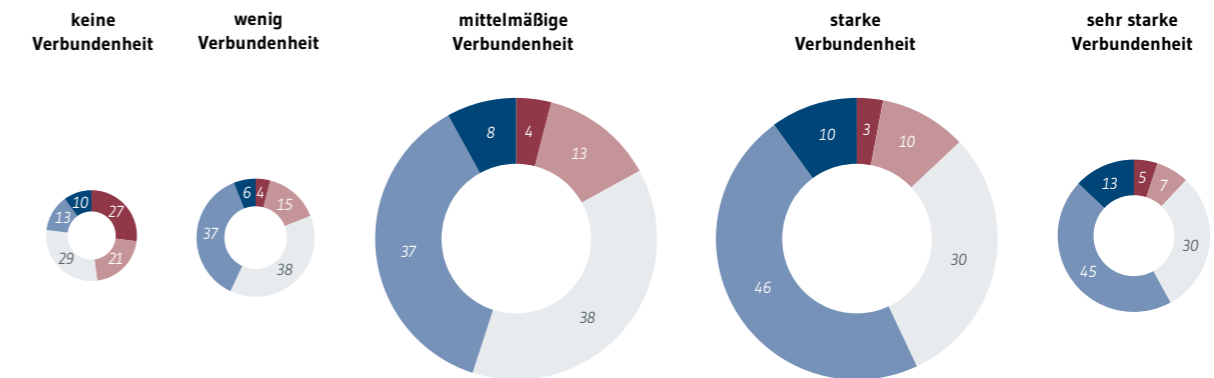


Antwortkategorien:

■ überhaupt nicht wichtig ■ eher nicht wichtig ■ teils/teils ■ eher wichtig ■ sehr wichtig

Basis: 2022: n = 3.094 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt
Hinweis: Die Antwortkategorie „weiß nicht/keine Angabe“ wurde bei den dargestellten Abbildungen ausgeschlossen.

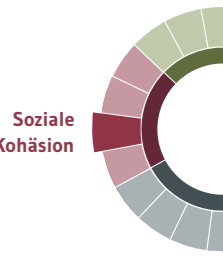
Ich bin zuversichtlich, dass wir die im Zusammenhang mit der Energiewende in unserer Stadt/Gemeinde auftretenden Probleme gemeinsam lösen können.



Antwortkategorien:

■ stimme gar nicht zu ■ stimme eher nicht zu ■ teils/teils ■ stimme eher zu ■ stimme voll und ganz zu

Basis: 2022: n = 3.094 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt
Hinweis: Die Antwortkategorie „weiß nicht/keine Angabe“ wurde bei den dargestellten Abbildungen ausgeschlossen.



1.11 Soziale Kohäsion – sozialer Zusammenhalt & Konflikte

Weitreichende gesellschaftliche Veränderungen, wie sie die Energiewende mit sich bringt, können den gesellschaftlichen Zusammenhalt gefährden. So wird in diesem Indikator untersucht, ob der Ausbau erneuerbarer Energien bislang zu Konflikten in den Kommunen geführt hat und wie mit diesen Interessenkonflikten umgegangen worden ist. Weitere Ergebnisse des Indikators, zum Beispiel die Sorge, dass die Energiewende zu einer stärkeren sozialen Spaltung in Deutschland führen wird, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) abgerufen werden.

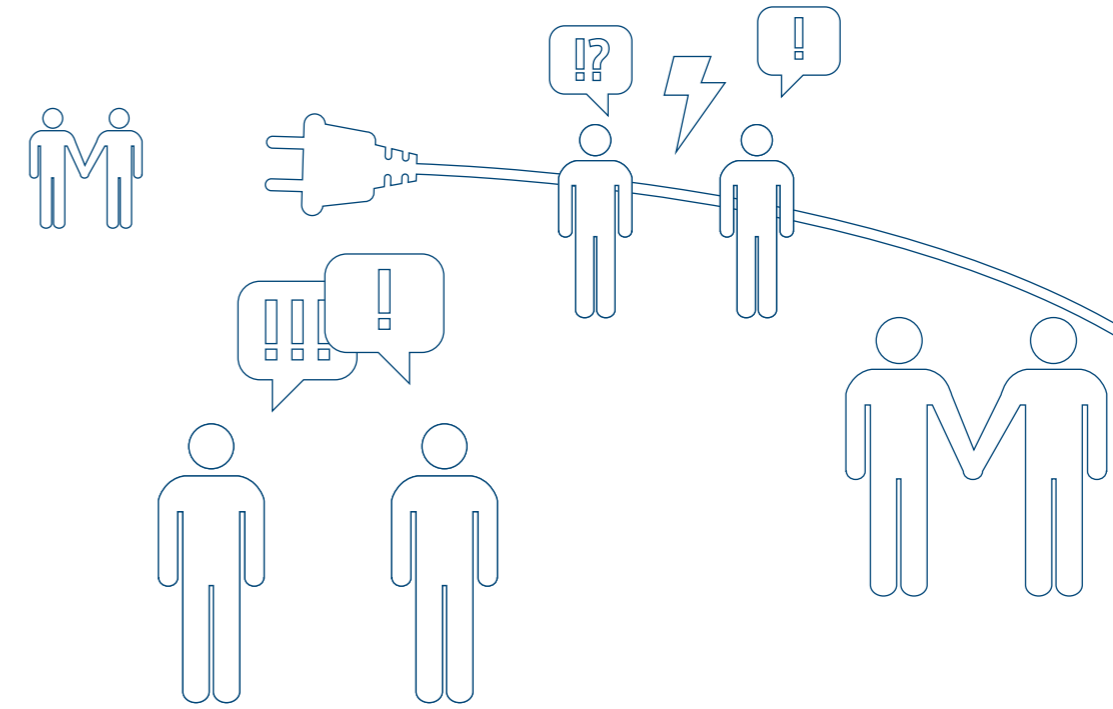
Großteil der lokalen Energiewendeprojekte wird als konfliktfrei wahrgenommen

Ein Drittel der Befragten (32 %) gibt an, dass die eigene Stadt oder Gemeinde bislang nicht von Energiewendeprojekten, wie etwa dem Neubau von Windkraftanlagen oder Freiflächensolaranlagen, betroffen ist. Bei fast der Hälfte (46 %) ist dies der Fall. Innerhalb dieser Gruppe berichten 63 Prozent von weitestgehend konfliktfreien und 37 Prozent dagegen von konfliktbehafteten Projekten. Bei Letzteren drehten sich diese in erster Linie um den (Aus-)Bau von Windkraftanlagen (67%) oder die Errichtung von Stromtrassen (27%). Rund ein Zehntel gibt an, dass es im Zuge des (Aus-)Baus von Solaranlagen

(13 %), des Kohleausstiegs in der eigenen Region (12 %) sowie von Projekten zum (Aus-)Bau von Biogasanlagen (10 %) zu Konflikten kam.

Der Umgang mit Konflikten wird unterschiedlich wahrgenommen

Weiterhin wurde diese Personengruppe gefragt, in welcher Art und Weise der Konflikt geführt wurde. Dazu wurde den Befragten eine Reihe von Aussagen vorgelegt. Eine große Mehrheit (71 %) hat den Eindruck, dass in der Auseinandersetzung verschiedene Positionen gehört wurden. Annähernd jede(r) Dritte (32 %) gibt an, der Konflikt in der eigenen Stadt oder Gemeinde wurde von den Beteiligten fair geführt, wohingegen 26 Prozent (eher) die gegenteilige Auffassung vertreten. Aus Sicht von mehr als einem Drittel (36 %) gibt es für die berichteten Konflikte bislang noch keine Lösung, für 33 Prozent ist diese Aussage (eher) nicht zutreffend. Dass durch den Konflikt ein neuer Gemeinschaftssinn entstanden ist, bejahen 17 Prozent, für 32 Prozent trifft dies (eher) nicht zu. Rund jede(r) Fünfte (18 %) hat den Eindruck, dass eine Verschlechterung des Zusammenhalts in der eigenen Kommune infolge des Konflikts zum Ausbau von Erneuerbare-Energien-Anlagen (eher) nicht erfolgte.



Einige Projekte der Energiewende (z. B. der Neubau von Windkraftanlagen, Solarstromanlagen auf Freiflächen, Stromtrassen oder Kohleausstieg) sind umstritten und können zu Auseinandersetzungen in den betroffenen Städten/Gemeinden führen. Wie ist das in Ihrer Stadt/Gemeinde?

Meine Stadt/Gemeinde ist von derartigen Projekten bislang nicht betroffen.

32

In meiner Stadt/Gemeinde gibt oder gab es derartige Projekte, jedoch kam es meines Wissens nicht zu besonderen Konflikten.

29

In meiner Stadt/Gemeinde gibt oder gab es derartige Projekte, die meines Wissens zu Konflikten geführt haben.

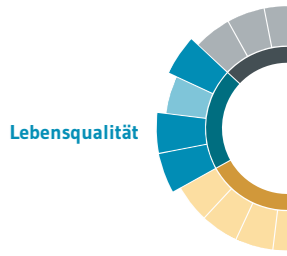
17

weiß nicht/keine Angabe

23

Basis: 2022: n = 3.305 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

1.12 Lebensqualität – Umweltauswirkungen, Gesundheit, Zufriedenheit & Wohlbefinden



Inwieweit die Energiewende zentrale Faktoren von Lebensqualität beeinflusst, wird anhand unterschiedlicher Indikatoren in dieser Dimension sozialer Nachhaltigkeit untersucht. Weitere Ergebnisse zu [erwarteten Umweltauswirkungen](#), [Umweltqualität](#), [Gesundheit](#) sowie [Zufriedenheit und Wohlbefinden](#) können mit der interaktiven Datenvisualisierung auf der Ariadne-Website erkundet werden.

Energiewende macht die eigene Umwelt lebenswerter und gesünder

Wie auch im Vorjahr geht die deutliche Mehrheit der Befragten (eher) davon aus, dass die Energiewende die eigene Umwelt gesünder und lebenswerter macht (2022: 70 %, 2021: 71%). Rund jede(r) Sechste (2022: 17 % und 2021: 18%) ist unentschlossen und eine Minderheit (2022: 12 % und 2021: 10 %) stimmt dieser Aussage nicht zu.

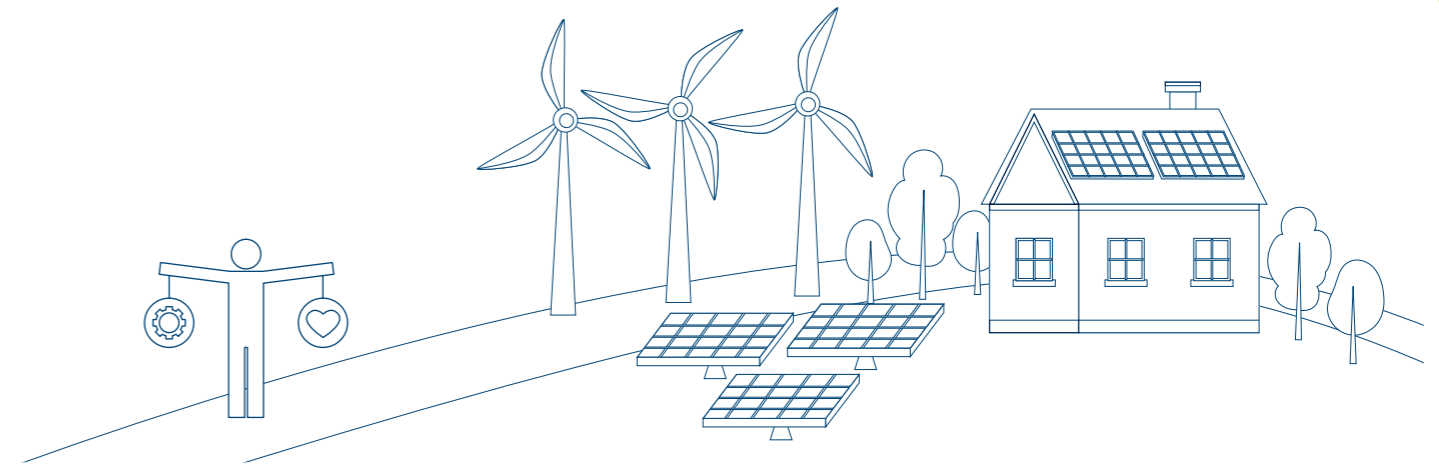
Zufriedenheit mit der Lebensqualität ist unabhängig von Erneuerbare-Energien-Anlagen

Die meisten Befragten (2022: 72 % und 2021: 70%) sind mit der aktuellen Lebensqualität in ihrer Region zufrieden. Dabei zeigen sich geringfügige Unterschiede zwischen Personen mit und ohne Erneuerbare-Energien-

Anlagen vor Ort: In Städten/Gemeinden mit Windkraftanlagen liegt der Anteil der Zufriedenen bei 73 Prozent und ohne derartige Anlagen bei 72 Prozent, mit Solaranlagen auf Freiflächen bei 74 Prozent und ohne bei 72 Prozent. Im Vergleich von Wohngebieten mit und ohne Biogasanlagen ist der Grad der Zufriedenheit auf dem gleichen Niveau (73 %).

Erneuerbare-Energien-Anlagen beeinträchtigen die Menschen kaum bis gar nicht

Ein ähnliches Bild ergibt sich bei der konkreten Frage, in welchem Maße sich die Betroffenen durch bestehende Erneuerbare-Energien-Anlagen in ihrem Wohnumfeld in ihrer Lebensqualität und Gesundheit beeinträchtigt fühlen. Im Fall von Solaranlagen auf Hausdächern nehmen beinahe alle betroffenen Bürgerinnen und Bürger (95 %) keine oder geringfügige Beeinträchtigungen dieser Art wahr. Ebenso fühlen sich die wenigsten durch Solaranlagen auf Freiflächen (keine oder wenig Beeinträchtigung: 87 %) oder durch vorhandene Biogasanlagen (keine oder wenig Beeinträchtigung: 83 %) in ihrer Lebensqualität beeinträchtigt. Schließlich haben auch Windkraftanlagen für mehr als drei Viertel der Befragten (77 %) in dieser Hinsicht keine bedeutsamen negativen Auswirkungen.



Wie stark fühlen Sie sich durch die Erneuerbare-Energien-Anlagen in Ihrer Wohnumgebung in Ihrer Lebensqualität/Gesundheit beeinträchtigt?



Basis: 2022: Windkraftanlagen n = 1.340 | Freiflächen-Solaranlagen n = 1.344 | Biogasanlagen n = 1.304 | Dach-Solaranlagen n = 3.061 | Datenquelle: IASS
 Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt
 Hinweis: Diese Frage wurde ausschließlich Personen gestellt, die angegeben haben, den entsprechenden Anlagentyp in ihrer Wohnumgebung zu haben.

1.13 Beteiligung – aktive & gewünschte Beteiligung

Bedürfnis nach und Bereitschaft zur Beteiligung an Planungs- und Umsetzungsprozessen im Zuge konkreter Energiewendevorhaben vor Ort sowie die damit verbundenen Vorstellungen und Motive der aktiven Teilnahme an derartigen Verfahren werden in diesem Indikator betrachtet. Ideologische oder soziodemografische Unterschiede in diesen Präferenzen und Begründungen können auf der [Ariadne-Website](#) in der interaktiven Datenvisualisierung eingesehen werden.

Der Wunsch nach mehr Mitsprache bei der Gestaltung der Energiewende geht zurück

Wie auch im Vorjahr fordert die Mehrheit (54 %) der befragten Personen eine stärkere Mitsprache bei Entscheidungen über die Gestaltung der Energiewende in der eigenen Stadt oder Gemeinde. Interessanterweise ist deren Anteil im Jahresvergleich um 7 Prozentpunkte zurückgegangen (2021: 61 %). Gleichzeitig hat sich der Anteil der Personen, die sich weniger Beteiligung der betroffenen Bürgerinnen und Bürger wünschen – ausgehend von einem niedrigen Niveau, mehr als verdoppelt (2022: 14 %, 2021: 6 %). Rund jede(r) Vierte (28 %) ist weiterhin mit dem Status quo zufrieden (2021: 27 %).

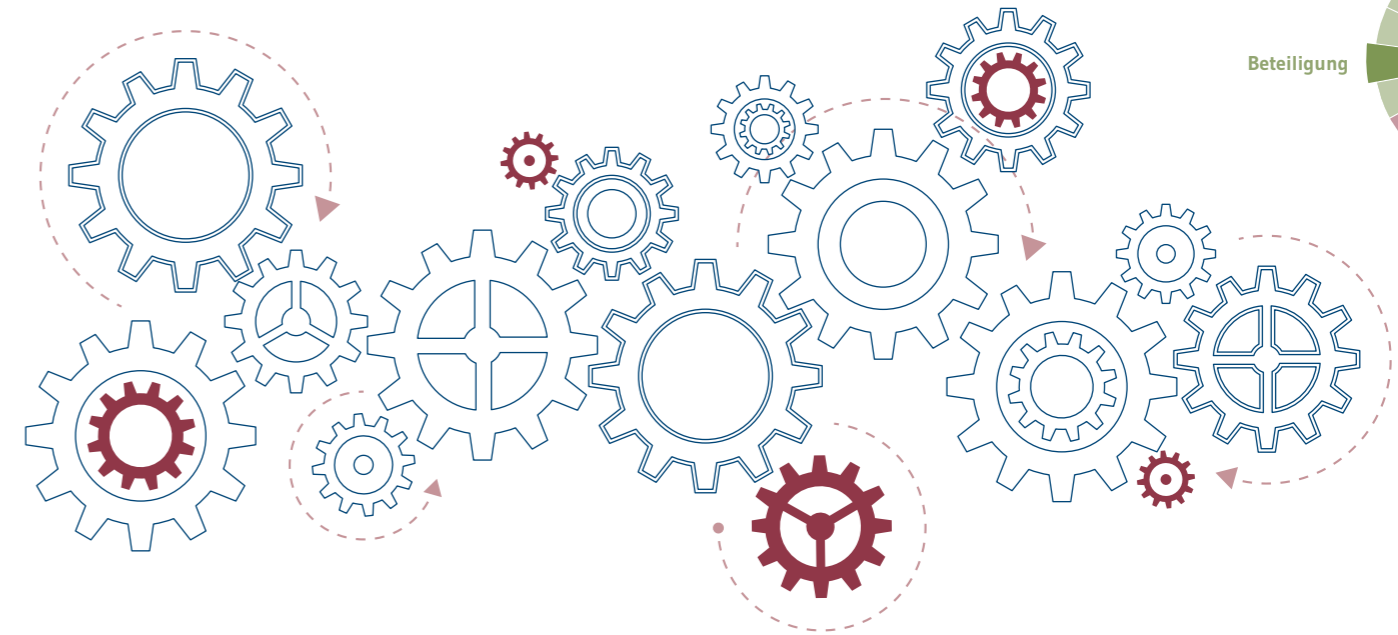
Informierte Meinungsäußerung ist die wichtigste Form der Einflussnahme

Analog dazu ist die Anzahl der Bürgerinnen und Bürger, die sich vorstellen können bzw. fest vorgenommen haben, aktiv an Beteiligungsverfahren im Zuge der Planung von Energiewendevorhaben in ihrer Kommune mitzuwirken, im Jahr 2022 etwas niedriger als im Vorjahr (2022: 33 %, 2021: 38 %). Eine kleine Minderheit (2022 und 2021:

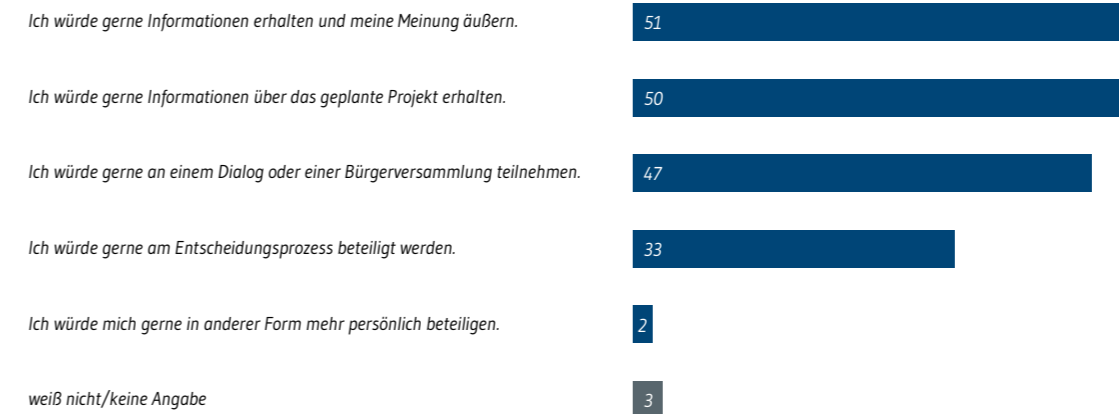
2 %) hat sich bereits in der Vergangenheit an Planungsverfahren beteiligt. Danach gefragt, welche Formen und welcher Grad der Beteiligung bevorzugt werden, geben die meisten Personen (51 %) an, dass sie gerne Informationen über geplante Projekte erhalten und dazu ihre Meinung äußern wollen würden. Für eine ähnliche Anzahl der Befragten (50 %) ist die bloße Informationsgabe in diesem Kontext ausreichend. Knapp die Hälfte (47 %) gibt an, dass sie gerne an einer Dialogveranstaltung oder Bürgerversammlung teilnehmen würde. Ein Drittel (33 %) will an den Entscheidungsprozessen aktiv beteiligt werden.

Großteil will sich wegen mangelnder Informiertheit nicht beteiligen

Die relative Mehrheit der Befragten (2022: 45 %, 2021: 44 %) ist allerdings eher nicht oder auf keinen Fall bereit, an Bürgerbeteiligungsverfahren in ihrer Stadt oder Gemeinde beim Bau von Erneuerbare-Energien-Anlagen mitzuwirken. Knapp die Hälfte dieser Personengruppe (48 %) wünscht sich jedoch gleichzeitig eine generell stärkere Einbeziehung von Bürgerinnen und Bürgern bei der Gestaltung der Energiewende in ihrer Kommune. Gefragt nach den Gründen dieser scheinbar widersprüchlichen Äußerungen geben die meisten Befragten (65 %) an, dass sie sich als nicht fachkundig genug einschätzen, um sich an derartigen Verfahren zu beteiligen. Ein Drittel (31 %) ist der Ansicht, dass die Anliegen und Bedürfnisse der Bürgerschaft durch ausgewählte Personen vertreten werden sollten. Jede(r) Vierte (27 %) nennt als Grund, dass der damit verbundene zeitliche Aufwand für sie/ihn persönlich zu hoch wäre. Weiterhin sind zwei von zehn Personen (18 %) von den bisherigen Beteiligungsformaten nicht überzeugt.



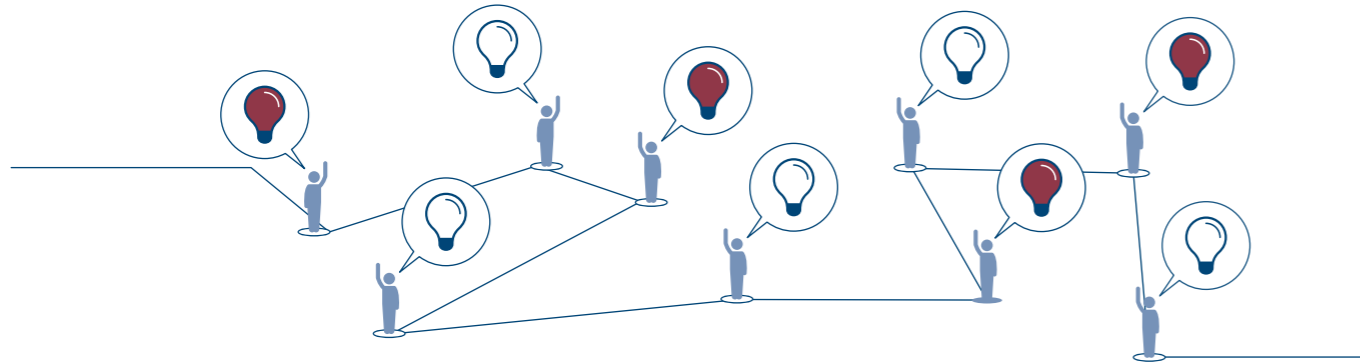
In welcher Form würden Sie sich gerne persönlich beteiligen? Mehrfachnennungen sind möglich.



Basis: 2022: 1.110 | Datenquelle: IAASS | Angaben in Prozent

Hinweis: Diese Frage wurde ausschließlich Personen gestellt, die angegeben haben, dass sie sich gut vorstellen können bzw. sich fest vorgenommen haben, sich an Planungsverfahren beim Bau von Erneuerbare-Energien-Anlagen in der eigenen Stadt oder Gemeinde zu beteiligen.

1.14 Beteiligung – politische Selbstwirksamkeit



Die wahrgenommenen Einflussmöglichkeiten und die Überzeugung, individuell erfolgreich handeln zu können, auch Selbstwirksamkeit genannt, sind wichtige Einflussfaktoren für die Teilnahmebereitschaft an Beteiligungsprozessen im Zuge der Energiewende. Weitere Ergebnisse des Indikators, zum Beispiel die wahrgenommene kollektive Wirksamkeit im Themenfeld, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) exploriert werden.

Interesse an energiepolitischen Themen gestiegen

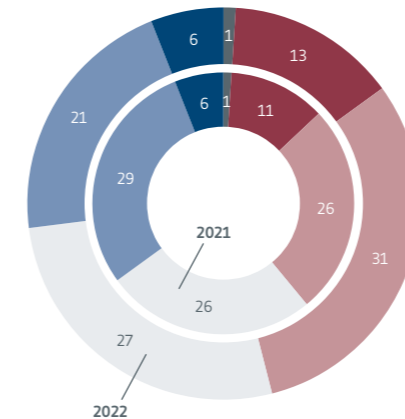
Eine Voraussetzung für das Empfinden von politischer Selbstwirksamkeit ist unter anderem das Vorhandensein von grundlegendem Interesse an (energie-)politischen Themen. Deutschlandweit ist die Aufmerksamkeit für Fragestellungen im Kontext der Energiewende auf einem sehr hohen Niveau und sie ist im Vergleich zum Vorjahr sogar noch gestiegen: So gibt die deutliche Mehrheit der Befragten an, sich für das Thema Energiewende (eher) zu interessieren (2022: 86 % und 2021: 81 %). Dabei nimmt der Fokus auf die lokalen Auswirkungen im Zuge der

Umgestaltung des Energiesystems etwas ab: Während im Jahr 2021 noch mehr als jede(r) Dritte (35 %) ein stärkeres Interesse an den Auswirkungen der Energiewende in der eigenen Kommune als an jenen in Deutschland im Gesamten äußerte, ist es in diesem Jahr etwa jede(r) Vierte (27 %).

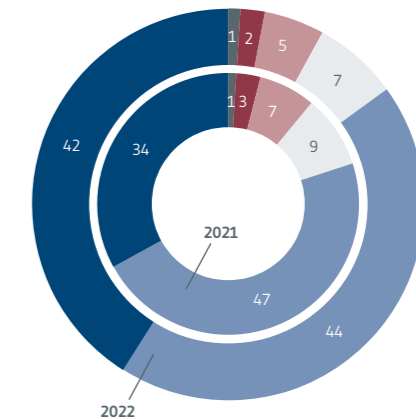
Hohe Selbstwirksamkeit und Kompetenz in energiepolitischen Themen

Dagegen hat sich die Einschätzung der Kompetenz auf individueller Ebene im Vergleich zum Vorjahr kaum verändert: Der Großteil der Bürgerinnen und Bürger (59 %) stimmt in diesem Jahr der Aussage „Wichtige energiepolitische Themen kann ich gut verstehen und einschätzen.“ eher oder voll und ganz zu (2021: 58 %). Weiterhin traut sich knapp die Hälfte der Befragten (48 %) zu, sich aktiv an einer Diskussion mit energiepolitischen Inhalten zu beteiligen. Annähernd jede vierte Person stimmt dieser Aussage teils/teils (28 %) bzw. eher oder gar nicht zu (24 %).

Die Auswirkungen der Energiewende in meiner eigenen Stadt/Gemeinde interessieren mich mehr als die Auswirkungen auf Deutschland im Gesamten.



Ich bin am Thema Energiewende interessiert.



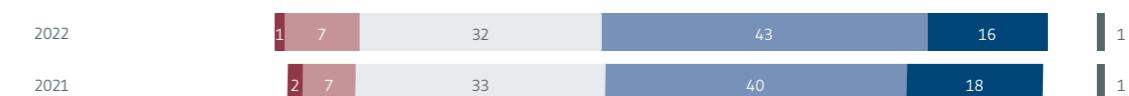
Antwortkategorien:

■ trifft überhaupt nicht zu ■ trifft eher nicht zu ■ weder noch ■ trifft eher zu ■ trifft voll und ganz zu ■ weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2022: n = 3.305 | 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

Inwieweit stimmen Sie folgenden Aussagen in Bezug auf Ihre Kompetenz im Bereich von energiepolitischen Themen nicht zu oder zu?

Wichtige energiepolitische Themen kann ich gut verstehen und einschätzen.



Ich traue mir zu, mich aktiv an einer Diskussion über energiepolitische Themen zu beteiligen.



Antwortkategorien:

■ stimme gar nicht zu ■ stimme eher nicht zu ■ teils/teils ■ stimme eher zu ■ stimme voll und ganz zu ■ weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2022: n = 3.305 | 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt



2. Verkehrswende: wichtige Ergebnisse im Überblick

53
Prozent

finden ein Mobilitätsgeld gerecht, die Entfernungspauschale nur 36 Prozent.

57
Prozent

stört der vom Verkehr eingenommene Raum im Wohnumfeld.

17
Prozentpunkte

– von 23 auf 40 Prozent stieg seit 2021 der Anteil derer, die die Wirksamkeit verkehrspolitischer Maßnahmen für den Klimaschutz bezweifeln.

51
Prozent

– die Hälfte will nicht erst auf die Tätigkeit anderer warten, bevor der eigene Beitrag zur Verkehrswende geleistet wird.

50
Prozent

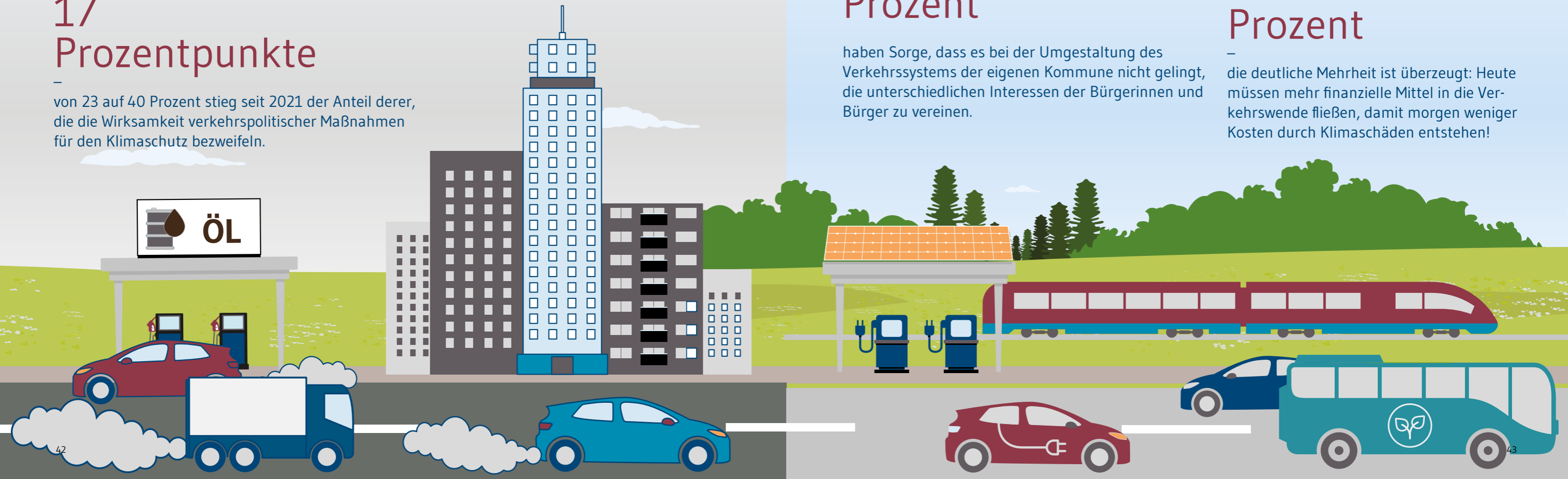
haben Sorge, dass es bei der Umgestaltung des Verkehrssystems der eigenen Kommune nicht gelingt, die unterschiedlichen Interessen der Bürgerinnen und Bürger zu vereinen.

52
Prozent

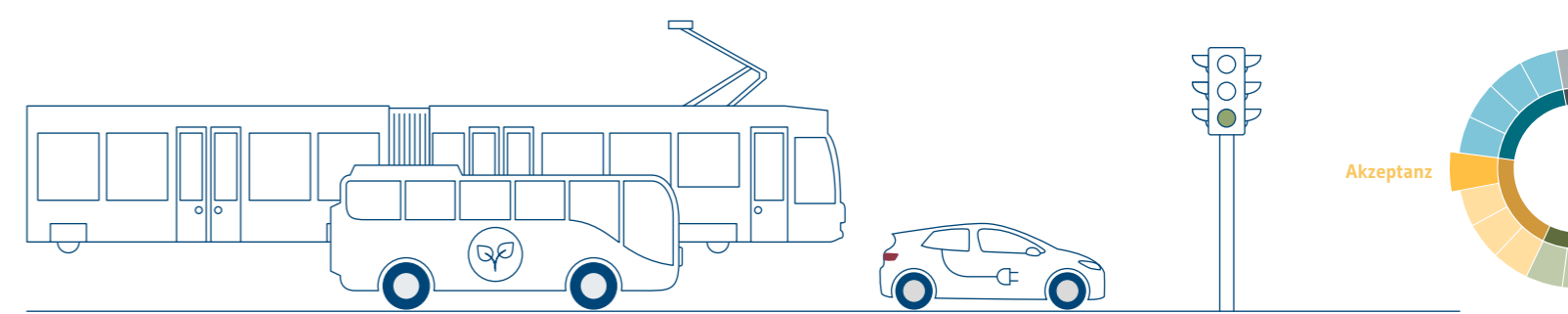
befürworten den Ausbau von Radwegen zulasten des Autoverkehrs in ihrer Gemeinde. Ebenso viele lehnen aber ein innerstädtisches Tempolimit von 30 km/h ab.

67
Prozent

– die deutliche Mehrheit ist überzeugt: Heute müssen mehr finanzielle Mittel in die Verkehrswende fließen, damit morgen weniger Kosten durch Klimaschäden entstehen!



2.1 Akzeptanz – allgemeine Einstellungen & Bewertungen



Um die generelle Akzeptanz der Verkehrswende in der deutschen Bevölkerung zu untersuchen, werden die Einstellungen, Überzeugungen und Emotionen der Menschen gegenüber verschiedenen allgemeinen Aspekten des Umbaus des Verkehrssystems erfragt. Weitere Ergebnisse dieses Indikators, zum Beispiel diesbezügliche Herausforderungen, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) abgerufen werden.

Befürwortung der Verkehrswende nimmt weiter zu

Der Vergleich zum Vorjahr zeigt: Die Zustimmung der Verkehrswende nimmt weiter zu. Während 2021 eine Mehrheit von 59 Prozent die Verkehrswende befürwortete, sind es in diesem Jahr annähernd zwei Drittel der Befragten (63 %). In ähnlichem Umfang steigt der Anteil der Personen, die der Ansicht sind, dass die deutsche Regierung mehr Maßnahmen ergreifen sollte, um die Verkehrswende voranzubringen (2022: 66 % und 2021: 61 %). Zurückhaltender sind die Befragten hinsichtlich der internationalen Vorreiterrolle Deutschlands in der Verkehrswende geworden. Weniger als die Hälfte der Befragten (47 %) sieht Deutschland in diesem Zusammenhang in der Pflicht. Im Jahr 2021 war noch eine knappe Mehrheit (55 %) dieser Ansicht. Deutlich zugenommen hat die Skepsis gegenüber der Wirksamkeit der im Verkehr geplanten Maßnahmen. Während 2021 etwa jede(r) Fünfte (23 %) bezweifelte, dass durch die anvisierten Schritte die Mobilität umweltfreundlicher wird, hat sich der Anteil der Personen mit kritischem Urteil (40 %) in diesem Jahr nahezu verdoppelt.

Unzufriedenheit mit den Fortschritten steigt weiter an

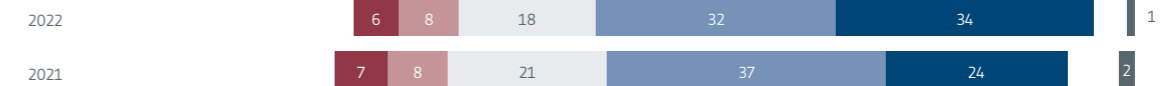
Bereits im letzten Jahr war die Mehrheit (55 %) der deutschen Bevölkerung mit den Fortschritten in der Verkehrswende unzufrieden. Diese Kritik hat sich in diesem Jahr noch verstärkt: Mittlerweile sind drei von fünf (61 %) Personen der Ansicht, dass die Verkehrswende in Deutschland nicht ausreichend vorankommt. Weiterhin ist sich eine deutliche Mehrheit der Befragten der Kosten des Nichthandelns in diesem Transformationsfeld bewusst: So stimmen 67 Prozent der Bürgerinnen und Bürger der Aussage „Wenn wir heute nicht genügend finanzielle Mittel für die Verkehrswende zur Verfügung stellen, werden uns die Folgen des Klimawandels noch teuer zu stehen kommen“ (eher) zu. Lediglich 14 Prozent stimmen gar nicht oder eher nicht zu.

Interesse und Sorge sind die vorherrschenden Emotionen

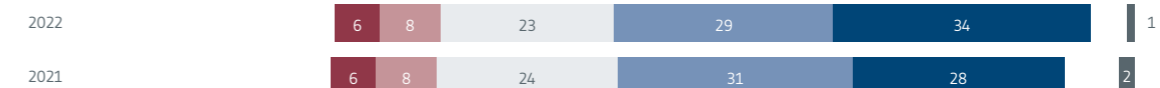
Die Haltung der Menschen zur Verkehrswende wird nicht nur von Überzeugungen und rationalen Argumenten beeinflusst. Emotionen spielen in diesem Zusammenhang auch eine wichtige Rolle. Am stärksten verbinden die Befragten mit dem Thema das positive Gefühl von Interesse (73 %). Des Weiteren verursacht die Verkehrswende bei 42 Prozent die negative Emotion Sorge. Für die weiteren Emotionen ergibt sich ein uneinheitlicheres Bild: Rund jede(r) Dritte verbindet mit der Verkehrswende negative Gefühle wie Ärger (37 %) und Hilflosigkeit (32 %) und rund jede(r) Vierte bzw. Fünfte positive Emotionen wie Freude (24 %) und Erleichterung (20 %).

Wie denken Sie persönlich über das Thema Verkehrswende?

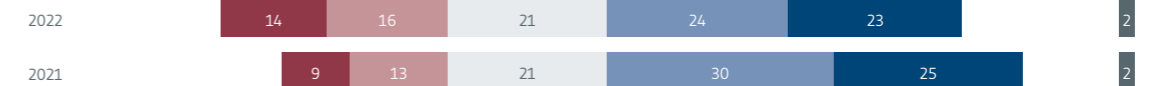
Die deutsche Regierung sollte weitere Maßnahmen ergreifen, um die Verkehrswende voranzubringen.



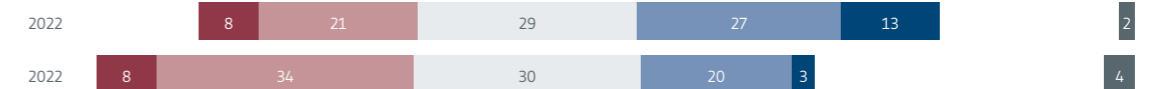
Ich befürworte die Verkehrswende.



Deutschland sollte eine internationale Vorreiterrolle in der Verkehrswende einnehmen.



Ich bezweifle, dass die im Zuge der Verkehrswende von Deutschland angedachten Maßnahmen die Mobilität umweltfreundlicher machen.



Die Nutzung von privaten Pkw und Kraftfahrzeugen (motorisierter Individualverkehr) in Städten ist ein Auslaufmodell.

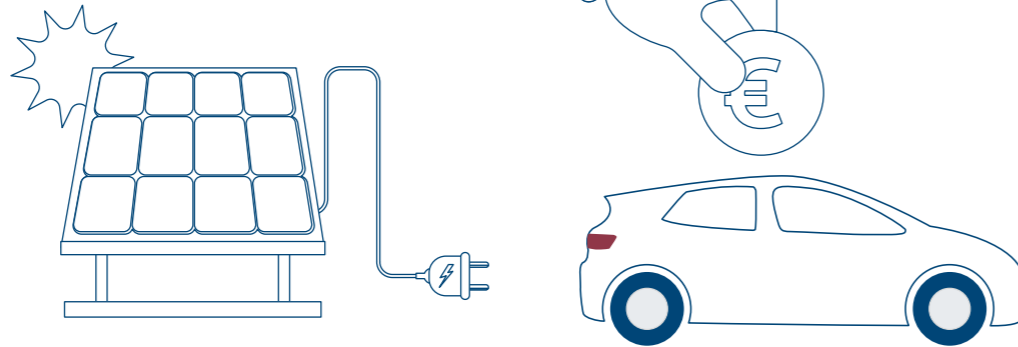


Antwortkategorien:

■ stimme gar nicht zu ■ stimme eher nicht zu ■ teils/teils ■ stimme eher zu ■ stimme voll und ganz zu ■ weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2022: n = 3.310 | 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

2.2 Akzeptanz – sozio-politische Akzeptanz



Zur Untersuchung der sozio-politischen Akzeptanz der Verkehrswende werden die Erwartungen und Vorstellungen der Bürgerinnen und Bürger an die Politik in diesem Transformationsfeld erfasst. Weitere Ergebnisse dieses Indikators, zum Beispiel die Befürwortung/Ablehnung verkehrspolitischer Maßnahmen und Ziele, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) abgerufen werden.

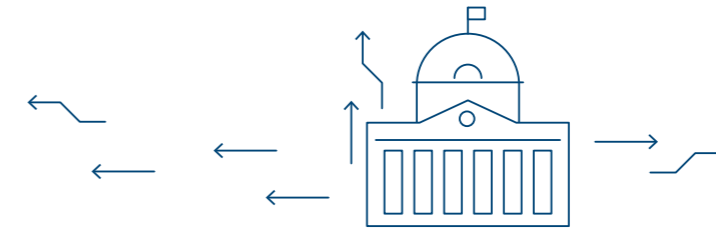
Mehr Förderung für umwelt- und klimafreundliches Verhalten

Unter den Vorschlägen zu weiteren Maßnahmen für den weiteren Verlauf im Verkehrssektor wird von einer deutlichen Mehrheit die stärkere Förderung von umwelt- und klimafreundlichem Verkehrsverhalten befürwortet, während sich lediglich ein Drittel für eine stärkere Besteuerung klimaschädlichen Verhaltens ausspricht. Über die Hälfte ist der Ansicht, dass besonders klimaschädliche Unternehmen stärker als bislang an den damit verbundenen Folgekosten beteiligt werden sollen. Weniger als ein Fünftel vertritt dagegen die Meinung, dass Unternehmen in Deutschland nicht durch weitere Maßnahmen belastet werden sollten. Der Vorschlag, in den Bereichen Bildung und Erziehung einen größeren Wert auf Klima- und

Umweltfragen zu legen, wird von mehr als einem Drittel der befragten Personen befürwortet. 23 Prozent sprechen sich für zusätzliche Informationsangebote zur Stärkung des Problembewusstseins im Themenfeld aus. Eine Minderheit vertritt die Meinung, dass die Politik in diesem Kontext nicht weiter eingreifen sollte, da die Bürgerinnen und Bürger eigenverantwortlich entscheiden und handeln sollten. Schließlich wünscht sich jede(r) Zehnte, dass Aus- und Weiterbildungsangebote im Verkehrssektor stärker gefördert werden.

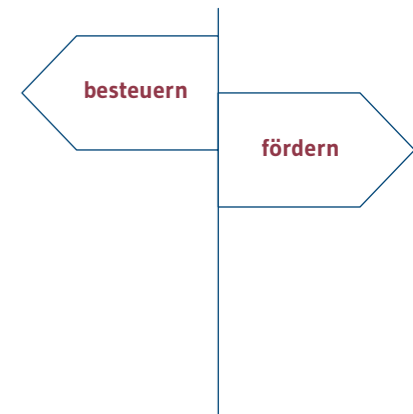
Zustimmung zu Mobilitätsgeld als gerechtere Maßnahme

Als Alternative zur bestehenden Entfernungspauschale wird die Einführung eines einkommensunabhängigen Mobilitätsgeldes vorgeschlagen. Während sich 56 Prozent der Bürgerinnen und Bürger für die Einführung eines Mobilitätsgeldes aussprechen, fällt die Zustimmung für die Entfernungspauschale mit 44 Prozent deutlich geringer aus. Entsprechend werden die Maßnahmen hinsichtlich ihrer wahrgenommenen Gerechtigkeit bewertet: Mit einem Anteil von 53 Prozent wird das Mobilitätsgeld als deutlich gerechtere Maßnahme empfunden als die Entfernungspauschale (36 %).

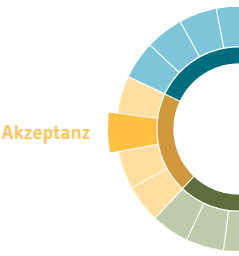


Hier ist eine Reihe von konkreten Vorschlägen, was die Regierung im weiteren Verlauf der Verkehrswende tun kann. Welche(n) der Vorschläge befürworten Sie am meisten? Bitte wählen Sie maximal drei Antworten aus.

Die Regierung sollte ...



Basis: 2022: n = 3.310 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent



2.3 Akzeptanz und Soziale Kohäsion – lokale Akzeptanz & sozialer Zusammenhalt

Auf der Ebene der lokalen Akzeptanz werden die Einstellungen und Prioritäten der Bevölkerung bei der Umsetzung von Verkehrswendeprojekten vor Ort in den Blick genommen. Welche Aspekte den Anwohnerinnen und Anwohnern in diesem Kontext Sorgen bereiten und ihnen dabei wichtig sind, werden im Folgenden dargestellt. Weitere Ergebnisse der Indikatoren [lokale Akzeptanz](#) und [sozialer Zusammenhalt](#) können über die interaktive Datenvisualisierung auf der Ariadne-Website eingesehen werden.

Sorge um Uneinigkeit, Berücksichtigung von Interessen und Protesten

Die meisten Befragten sind der Ansicht, dass es im Zusammenhang mit der Verkehrswende nicht gelingen wird, die unterschiedlichen Interessen der Bürgerinnen und Bürger in der eigenen Kommune zusammenzuführen. Gleichzeitig treibt mehr als ein Drittel dabei die Sorge um, dass die Anliegen und Bedürfnisse der Menschen bei der Umsetzung von Verkehrswendeprojekten vor Ort nicht ernst genommen werden. Geringfügig niedriger ist der Anteil der Personen, die befürchten, dass der Transformationsprozess die Bevölkerung in der eigenen Kommune in Gewinner und Verlierer spaltet. Annähernd jede(r) Fünfte sieht sogar die Gefahr, dass dadurch der soziale Zusammenhalt und Frieden in der Gemeinde gestört wird. Neben Aspekten des sozialen Zusammenhalts und der Verfahrensgerechtigkeit äußert mehr als jede(r) Dritte die Sorge, dass die Umsetzung lokaler Verkehrswendeprojekte durch Proteste und Widerstände der betroffenen Bevölkerung ausgebremst wird. Eine Minderheit von 15

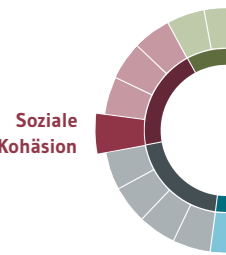
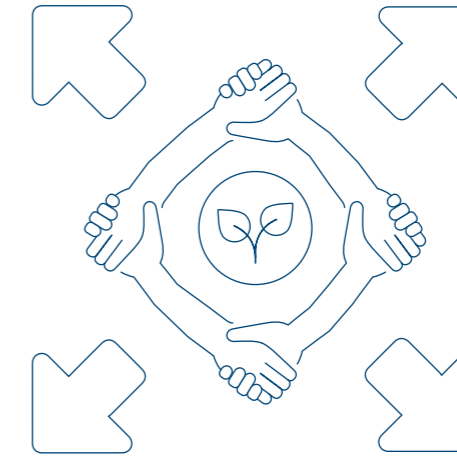
Prozent ist besorgt, dass die Verkehrswende die Innenstädte in ihrer Region weniger lebenswert macht.

Erhalt von Natur und Arbeitsplätzen vor Ort von großer Bedeutung

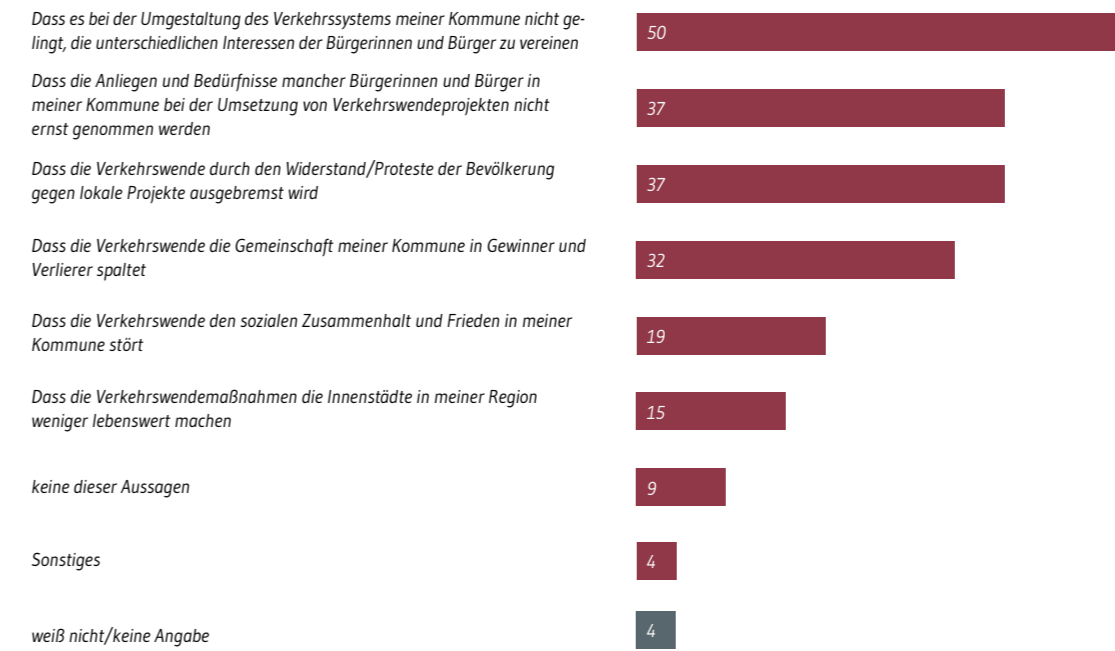
Bei der Umsetzung der Verkehrswende haben für Befragte ökologische und ökonomische Aspekte in Bezug auf ihre Stadt oder Gemeinde unterschiedliche Priorität. Für eine deutliche Mehrheit von 87 Prozent ist der Erhalt der Landschaft und Natur eher bzw. sehr wichtig. Ein etwas geringerer Anteil (65 %) gibt an, dass in diesem Zusammenhang der Erhalt und die Schaffung von neuen Arbeitsplätzen in ihrer Kommune wichtig ist.

Mehr Radwege zulasten des Autoverkehrs, jedoch Skepsis bei Tempo 30 in der eigenen Stadt

In einigen Kommunen wurden bereits verkehrliche Maßnahmen eingeführt, um diese klimafreundlicher und lebenswerter zu machen. Eine Mehrheit von 52 Prozent der Befragten befürwortet den Ausbau von Radwegen zulasten des Autoverkehrs in der eigenen Stadt/Gemeinde. Jede(r) Sechste (16 %) ist unentschlossen und rund ein Drittel (31 %) lehnt diese Maßnahme ab. Etwas kritischer wird die Einführung eines allgemeinen Tempolimits von 30 km/h in der eigenen Stadt/Gemeinde gesehen: Nahezu die Hälfte (46 %) spricht sich gegen diese Maßnahme aus, jede(r) Zehnte (11 %) ist unentschlossen und 42 Prozent befürworten die Herabsetzung der Höchstgeschwindigkeit.



Welche der folgenden Aspekte bereitet Ihnen im Zusammenhang mit der Verkehrswende am meisten Sorgen? Mehrfachnennungen sind möglich.



Basis: 2022; n = 3.310 Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent

2.4 Akzeptanz – Verhaltensakzeptanz

Die Verhaltensakzeptanz umfasst verschiedene beabsichtigte und tatsächliche Verhaltensänderungen im Sinne eines umwelt- und klimafreundlichen Verkehrs. Im Folgenden werden die Auswirkungen der Coronapandemie auf das Mobilitätsverhalten sowie die allgemeine Änderungsbereitschaft des derzeitigen Mobilitätsverhaltens im Verkehr dargestellt. Weitere Ergebnisse des Indikators, zum Beispiel unter welchen Umständen die Menschen sich vorstellen können, ihr Auto seltener zu nutzen, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) abgerufen werden.

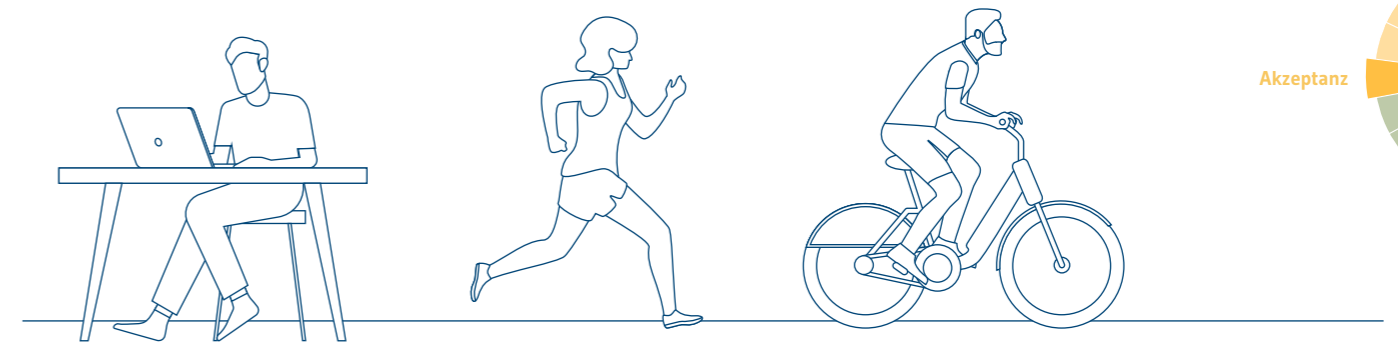
Verhaltensänderungen nach Corona: seltener mit dem Auto fahren und häufiger zu Fuß gehen

Die Maßnahmen, die zur Eindämmung des Coronavirus seit Anfang 2020 in Deutschland eingeführt wurden, haben auch die Mobilität der Bürgerinnen und Bürger verändert. Wird dieses zum Teil nachhaltigere Mobilitätsverhalten auch nach Aufhebung der Coronabeschränkungen fortgeführt, können die veränderten Gewohnheiten zum Gelingen der Verkehrswende beitragen. Knapp die Hälfte der Befragten gibt an, dass sie sich vorstellen kann, auch nach Wegfall der Coronamaßnahmen häufiger zu Fuß zu gehen, jede(r) Zwanzigste will diese Veränderung nicht beibehalten. Weiterhin seltener mit dem Auto zu fahren, können sich hingegen nur 35 Prozent der Befragten vorstellen. Annähernd jede(r) Zehnte gibt an, diese Verhaltensänderung nicht weiterführen zu wollen.

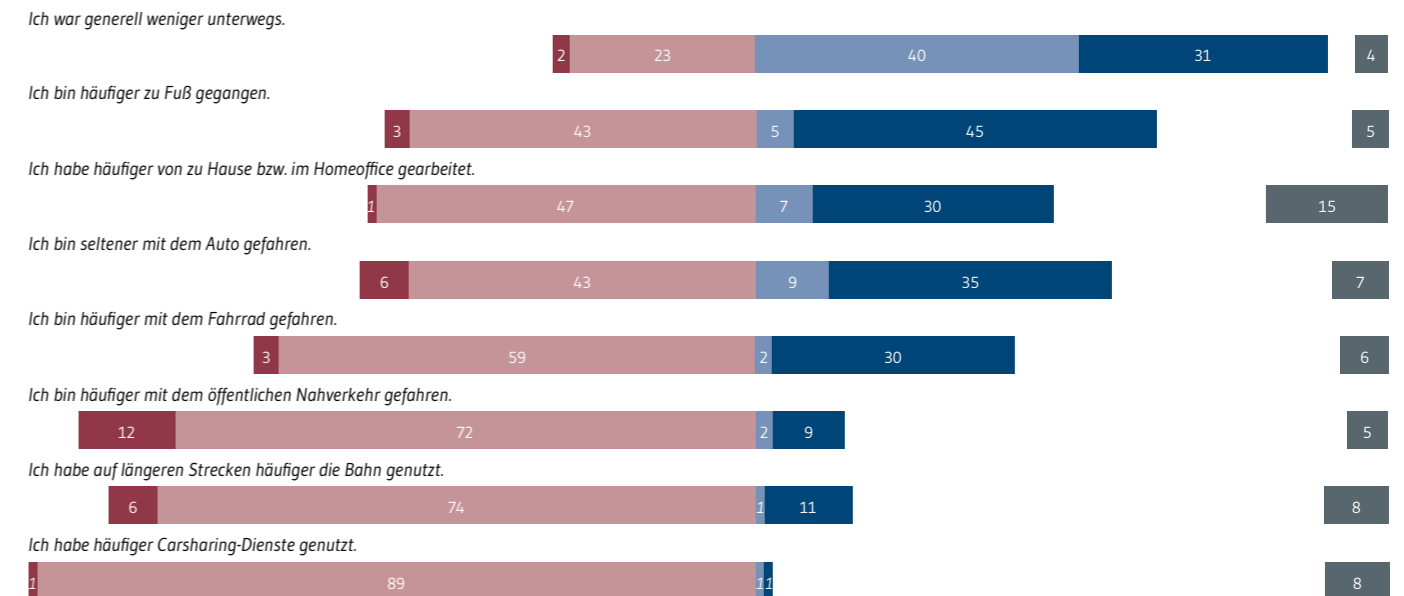
Jeweils annähernd ein Drittel der befragten Personen ist während der Pandemie häufiger mit dem Fahrrad gefahren, hat im Homeoffice gearbeitet und will dies auch in Zukunft tun (2 % bzw. 7 % lehnen dies ab). Anders verhält es sich bei der generellen Mobilität: Vier von zehn waren aufgrund der Coronabeschränkungen insgesamt weniger unterwegs, wollen diese Verhaltensänderung aber nicht fortführen. Dazu sind hingegen 31 Prozent bereit. Im Allgemeinen hat sich die Nutzung von Bahn auf längeren Strecken, dem öffentlichen Personennahverkehr und Carsharing coronabedingt nur geringfügig geändert. Folglich sind auch die Anteile derer, die auch nach Corona diese Verkehrsmittel weiterhin häufiger nutzen wollen, relativ niedrig: 11 Prozent bei der Bahn für längere Strecken, 9 Prozent beim öffentlichen Personennahverkehr und 1 Prozent beim Carsharing.

Die Zuversicht zur persönlichen Verhaltensänderung steigt

Hinsichtlich der Frage, inwieweit sich die Bürgerinnen und Bürger in der Lage sehen, ihre eigene Mobilität künftig umwelt- und klimafreundlicher zu gestalten, zeigt sich im Vergleich zum Vorjahr eine leicht positive Tendenz. So ist der Anteil der Personen, die eine derartige Veränderung als (sehr) wahrscheinlich erachten von 37 Prozent im Jahr 2021 auf 44 Prozent im Jahr 2022 gestiegen. Rund ein Drittel (34 %) ist in diesem Punkt (eher) skeptisch (2021: 35 %), jede(r) Fünfte (20 %) ist unentschieden (2021: 24 %).



Aufgrund der Coronasituation haben viele Menschen ihr Mobilitätsverhalten geändert. Wie ist das bei Ihnen? Haben Sie in dieser Zeit eine der folgenden Änderungen gemacht und können Sie sich vorstellen, diese auch nach Corona beizubehalten?

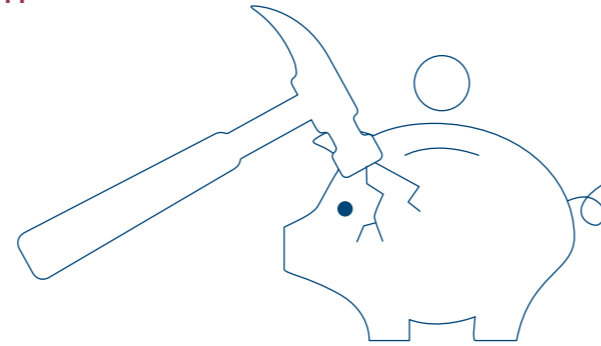


Antwortkategorien:

■ nein, das Gegenteil ist bei mir der Fall ■ nein, habe ich nicht gemacht ■ ja, habe ich gemacht und möchte ich nach Corona nicht beibehalten
■ ja, habe ich gemacht und möchte ich auch nach Corona beibehalten ■ weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2022: n = 3.310 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

2.5 Sozio-ökonomische Sicherheit – aktuelle wirtschaftliche Situation



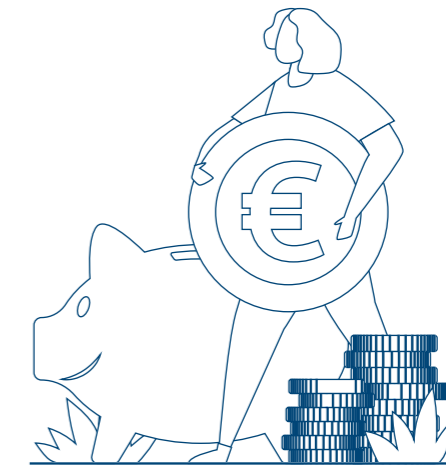
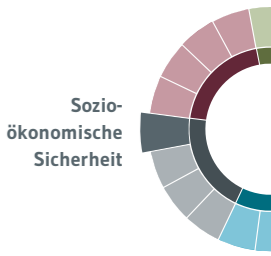
Steigende Energie- und Mobilitätspreise beeinflussen die aktuelle wirtschaftliche Situation der Haushalte und haben Konsequenzen für das Konsumverhalten in vielen unterschiedlichen Lebensbereichen. Neben den hier dargestellten Ergebnissen können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) weitere Resultate des Indikators, zum Beispiel Unterschiede der Bewertungen zwischen verschiedenen Einkommensgruppen, abgerufen werden.

Belastung durch Mobilitätskosten ist stark gestiegen, für die meisten ist die Grenze erreicht

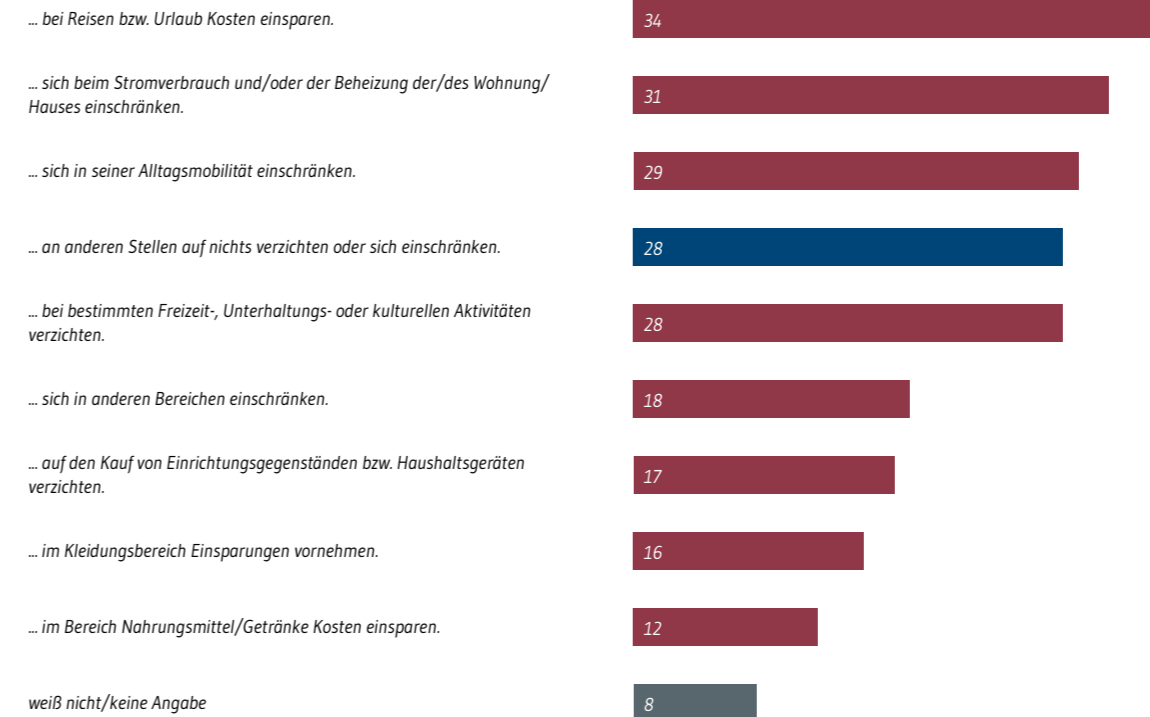
Im Vergleich zum Vorjahr ist die durch die aktuellen Mobilitätspreise wahrgenommene Belastung in der Bevölkerung deutlich gestiegen. Während im Jahr 2021 25 Prozent der Befragten die Mobilitätskosten für ihren Haushalt als belastend empfanden, liegt dieser Anteil in 2022 bei 43 Prozent. Dies entspricht einem Anstieg um 18 Prozentpunkte. Weiterhin stimmt mehr als die Hälfte (53 %) der Befragten der Aussage „Die aktuellen Energiepreise sind bereits zu hoch, meine Belastungsgrenze ist erreicht.“ zu. 21 Prozent der Antworten fallen auf die mittlere Antwortkategorie „teils/teils“ und jede(r) Vierte (24 %) stimmt dieser Aussage (eher) nicht zu.

Der Großteil der Bevölkerung muss sich einschränken oder an anderer Stelle auf Konsum verzichten

Die Kostenbelastungen haben auch Einschränkungen oder Verzicht in anderen Lebensbereichen zur Folge. Dies betrifft die deutliche Mehrheit (72 %) der befragten Personen. Lediglich annähernd drei von zehn geben an, an anderen Stellen auf nichts verzichten oder sich einschränken zu müssen. Am häufigsten werden von den Befragten Einsparungen im Bereich Reisen und Urlaub angegeben. Knapp ein Drittel gibt an, dass sie sich beim Stromverbrauch und/oder Beheizen der eigenen Wohnung oder des Hauses einschränken müssen. Ähnlich viele Personen müssen sich in ihrer Alltagsmobilität einschränken oder auf bestimmte Freizeit-, Unterhaltungs- oder kulturelle Aktivitäten verzichten. Weniger häufig werden Einsparungen in anderen, nicht in der Liste enthaltenen Lebensbereichen, beim Kauf von Einrichtungsgegenständen oder Haushaltsgeräten sowie im Bekleidungsbereich genannt. Schließlich gibt rund jede(r) Zehnte an, dass der Haushalt sogar im Bereich Nahrungsmittel und Getränke einsparen muss.



Aufgrund steigender bzw. zu hoher Mobilitätskosten muss unser Haushalt ... (Mehrfachnennungen sind möglich)



Basis: 2022: n = 2.867 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent

2.6 Sozio-ökonomische Sicherheit – erwartete (wirtschaftliche) Auswirkungen

Die Sicht der Bevölkerung auf die erwarteten (wirtschaftlichen) Auswirkungen der Verkehrswende werden auf persönlicher und gesamtgesellschaftlicher Ebene erfasst. Weitere Ergebnisse des Indikators, zum Beispiel der Einfluss von soziodemografischen Merkmalen auf die Bewertungen, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) abgerufen werden.

Die steigenden Mobilitätskosten werden immer mehr zur Belastung

Immer mehr Menschen in Deutschland haben die Sorge, dass die alltäglichen Mobilitätskosten in Zukunft für ihren Haushalt zu hoch werden. Während im letzten Jahr rund ein Drittel der Befragten (34 %) sich (sehr) besorgt äußerte, ist dieser Anteil 2022 auf 40 Prozent gestiegen. Ein weiteres Drittel (34 %) teilt diese Sorgen nicht, ein Viertel (25 %) ist unentschlossen. Auch auf lange Sicht erwarten die meisten Befragten durch den klimafreundlichen Umbau des Verkehrssystems keine kostenbezogenen Vorteile. Weniger als ein Drittel (29 %) geht davon aus, dass die Mobilität langfristig kostengünstiger wird.

Ein gemischtes Bild bei den mittelfristigen Auswirkungen

Noch deutlicher werden derartige Bedenken bei der Frage zu den erwarteten Auswirkungen der Verkehrswende in den nächsten fünf Jahren: Mehr als die Hälfte

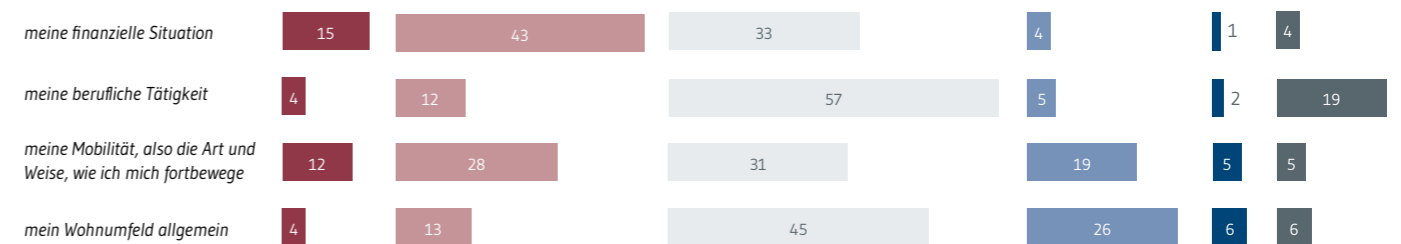
der deutschen Bevölkerung befürchtet, dass sich aufgrund der Umstellung auf klimafreundliche Mobilität ihre persönliche finanzielle Situation verschlechtert. Ähnlich skeptisch werden Konsequenzen für die eigene Mobilität bewertet: Vier von zehn Personen gehen (eher) von einer Verschlechterung des Status quo aus. Hinsichtlich des Einflusses auf die eigene berufliche Tätigkeit werden mehrheitlich keine Veränderungen erwartet. Dies zeigt sich auch daran, dass eine deutliche Mehrheit von 72 Prozent keine Angst hat, im Zuge der Verkehrswende den eigenen Arbeitsplatz zu verlieren. Die positivsten Aussichten werden im Hinblick auf die eigene Wohnsituation geäußert. Etwa ein Drittel der Befragten erwartet positive Effekte der Verkehrswende auf das eigene Wohnumfeld.

Der Wirtschaftsstandort Deutschland kann profitieren

Fragt man die Bürgerinnen und Bürger nach ihrer Einschätzung zu den gesamtwirtschaftlichen Auswirkungen der Verkehrswende, zeigt sich ein weitestgehend positives Bild. So haben lediglich 30 Prozent der deutschen Bevölkerung die Sorge, dass der Transformationsprozess dem Wirtschaftsstandort Deutschland schadet. Fast die Hälfte (49 %) hat diese Sorge (eher) nicht. Jede(r) Vierte (25 %) ist der Ansicht, dass die Verkehrswende in Deutschland mehr Arbeitsplätze schafft, als sie vernichtet. Der Anteil der Personen, die diese Ansicht (eher) nicht teilen, liegt bei 35 Prozent.



Was denken Sie? Wird die Verkehrswende in den nächsten fünf Jahren für Sie in den folgenden Lebensbereichen negative oder positive Auswirkungen haben?

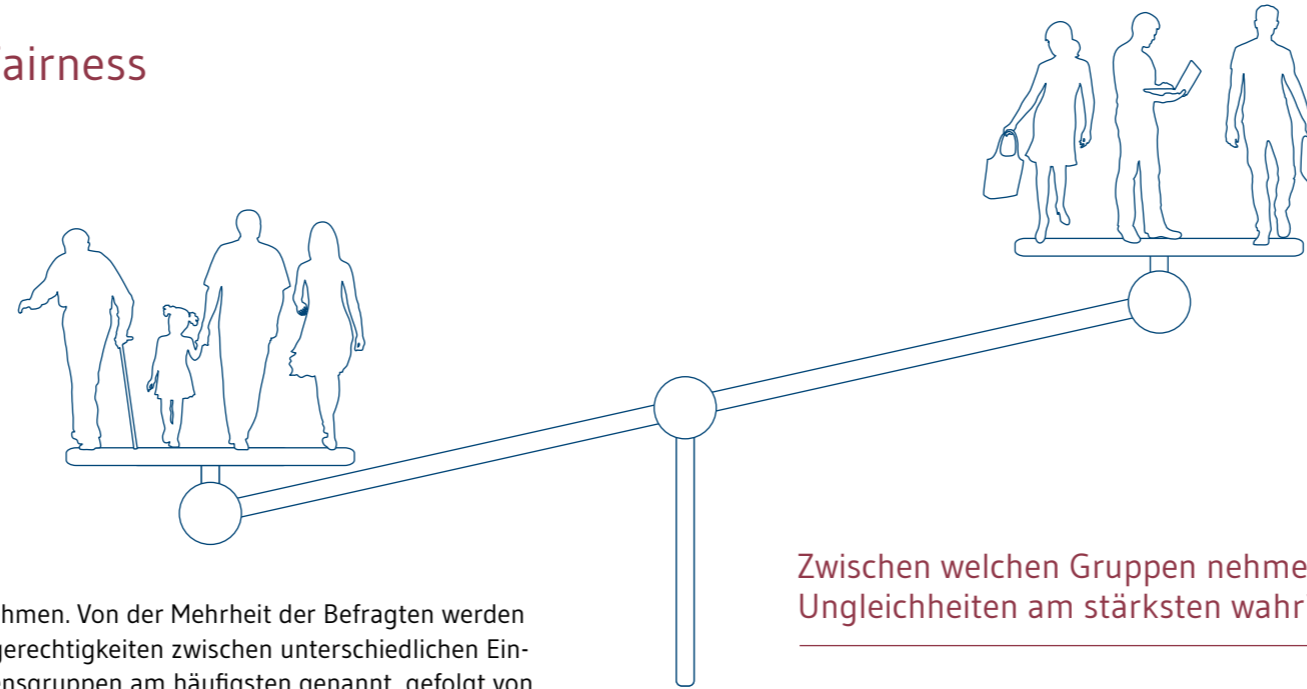
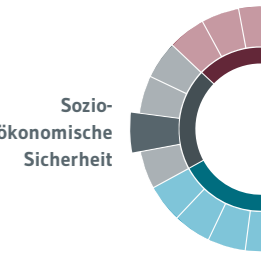


Antwortkategorien:

■ negative Auswirkungen ■ eher negative Auswirkungen ■ keine Auswirkungen ■ eher positive Auswirkungen ■ positive Auswirkungen ■ weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2022: n = 3.310 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

2.7 Sozio-ökonomische Sicherheit – Fairness



Gerechtigkeit und Fairness sind zentrale Konzepte sozialer Nachhaltigkeit. In diesem Zusammenhang werden sowohl allgemeine Gerechtigkeitsprinzipien als auch konkrete Verteilungsfragen in den Blick genommen. Weitere Ergebnisse des Indikators, zum Beispiel der Einfluss von soziodemografischen Merkmalen auf die Bewertungen, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) abgerufen werden.

Vor- und Nachteile verkehrspolitischer Maßnahmen sind ungerecht verteilt

Lediglich eine kleine Minderheit von 6 Prozent ist der Ansicht, dass die Kosten und der Nutzen verkehrspolitischer Maßnahmen in Deutschland (eher) gerecht verteilt sind. Jede(r) Dritte (33 %) beantwortet diese Frage mit „teils/teils“ und mehr als die Hälfte (54 %) bewertet die Verteilung als (eher) ungerecht.

Besonders ungerecht wird die Verteilung zwischen Einkommensgruppen wahrgenommen

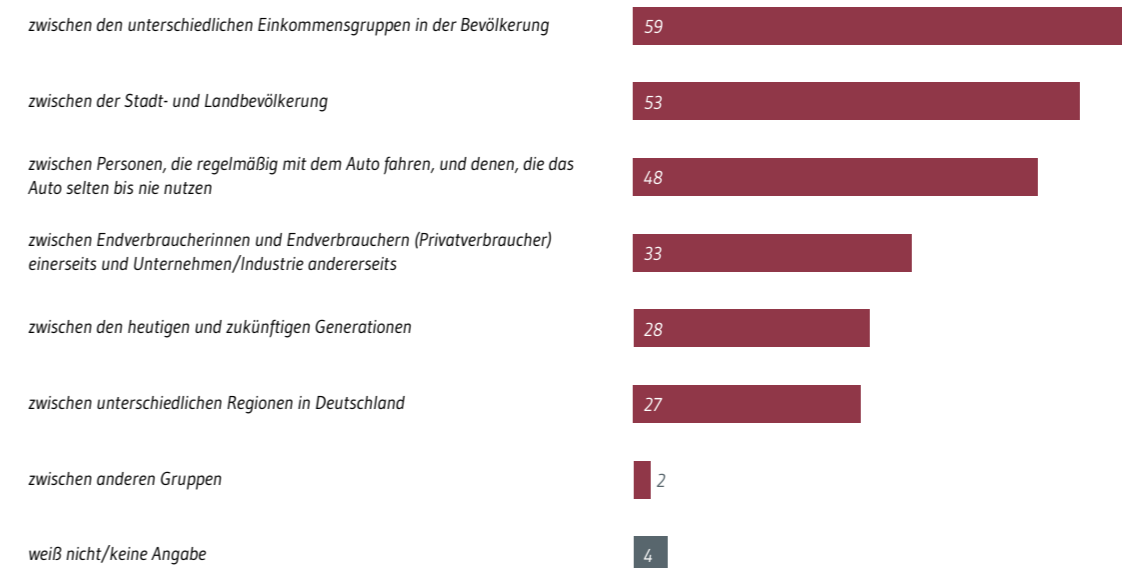
Bei den Personen, die die Kosten-Nutzen-Verteilung innerhalb der Gesellschaft als eher oder sehr ungerecht bewerten, wurde zudem nachgefragt, zwischen welchen Gruppen sie diese Ungleichheiten besonders stark

wahrnehmen. Von der Mehrheit der Befragten werden die Ungerechtigkeiten zwischen unterschiedlichen Einkommensgruppen am häufigsten genannt, gefolgt von Unterschieden zwischen der Stadt- und Landbevölkerung. Am dritthäufigsten werden die Ungleichheiten zwischen Autonutzerinnen und -nutzern sowie Personen, die den Pkw selten bis nie nutzen, genannt. Mit deutlichem Abstand folgen an vierter bis sechster Stelle die ungleiche Verteilung zwischen Privatpersonen und Unternehmen, heutigen und künftigen Generationen sowie unterschiedlichen Regionen in Deutschland.

Auswirkungen der Verkehrswende zulasten der kleinen Leute?

Weiterhin zeigen die Ergebnisse, dass die Befragten davon ausgehen, dass nicht alle Bevölkerungsteile gleichermaßen von der Verkehrswende profitieren. So ist mehr als die Hälfte (53 %) der Ansicht, dass sich die Situation der einfachen Leute durch die Verkehrswende eher verschlechtern als verbessern wird. Rund jede(r) Fünfte (21 %) stimmt dieser Aussage nur teilweise zu und ein gleich großer Anteil ist eher oder überhaupt nicht dieser Auffassung.

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



Basis: 2022: n = 2.867 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent

Hinweis: Die Frage wurde nur Personen gestellt, die die Verteilung der Kosten und des Nutzens verkehrspolitischer Maßnahmen in Deutschland als eher oder sehr ungerecht bewerten.

2.8 Sozio-ökonomische Sicherheit – Ressourcenzugang

Der Zugang zu Ressourcen im Sektor Mobilität umfasst das Vorhandensein und die Qualität nachhaltiger Mobilitätsangebote, die Verfügbarkeit von themenrelevanten Informationen sowie die beruflichen Perspektiven in diesem Transformationsfeld. Weitere Ergebnisse des Indikators, zum Beispiel der Einfluss von soziodemografischen Merkmalen auf die Bewertungen, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) abgerufen werden.

Die Mehrheit ist mit den alternativen Verkehrsangeboten nicht zufrieden

Der Großteil der Befragten (2022: 91 % und 2021: 87 %) gibt an, dass vor Ort bzw. auf den Wegen im Alltag Angebote des öffentlichen Personennahverkehrs verfügbar sind. Die Zufriedenheit mit diesen Angeboten ist im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken (2022: 35 % und 2021: 37 %). Die, laut den Angaben der Befragten, an den meisten Wohnorten vorhandene Fahrradinfrastruktur (2022: 83 % und 2021: 80%) wird von rund einem Drittel (2022 und 2021: 34 %) als (eher) zufriedenstellend beurteilt. Ein annähernd ebenso großer Anteil (2022 und 2021: 34 %) ist damit (eher) unzufrieden. Carsharing-Angebote sind in der Wohnumgebung der meisten Menschen nicht verfügbar und dennoch ist im Vergleich zu 2021 ein leichter Anstieg in deren Verfügbarkeit zu verzeichnen (2022: 37 % und 2021: 34 %). Gleichzeitig ist jedoch die Zufriedenheit

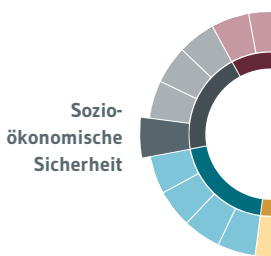
mit diesen Angeboten mit einem Anteil von 20 Prozent im Jahr 2021 auf 17 Prozent im Jahr 2022 leicht rückläufig.

Unzureichende Informiertheit über finanzielle Be- und Entlastungen

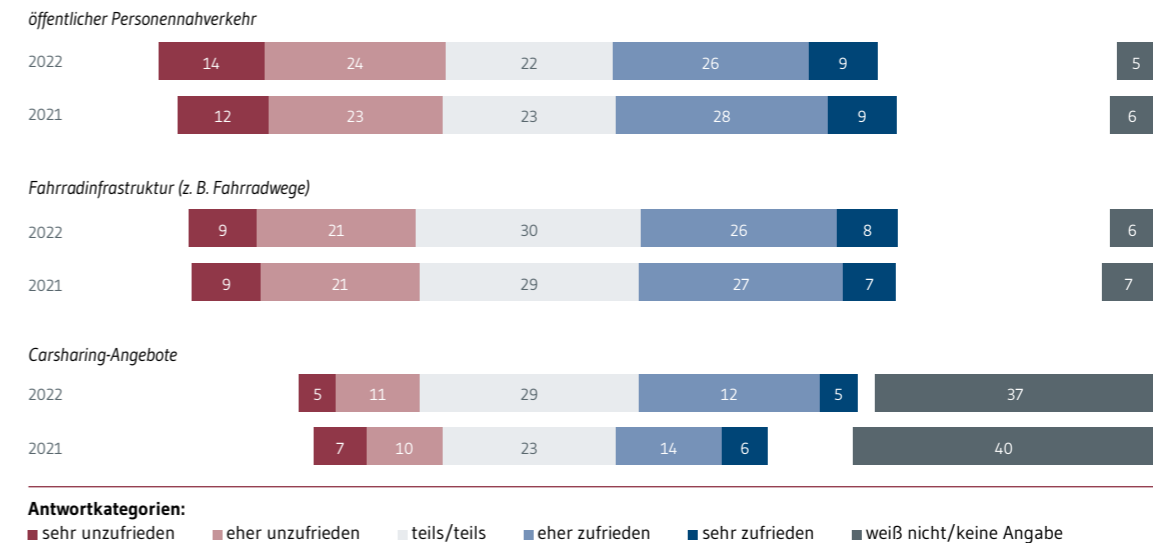
Die Verfügbarkeit und der Zugang zu Informationen über die mit der Verkehrspolitik in Deutschland verbundenen finanziellen Be- und Entlastungen sind eine wichtige Voraussetzung für eine effektive Gestaltung der eigenen sozio-ökonomischen Sicherheit der Menschen. Lediglich knapp jede(r) Fünfte (19 %) fühlt sich in dieser Hinsicht (eher) gut informiert. Der größte Anteil (42 %) hat den Eindruck, nur mäßig informiert zu sein, und ein weiteres Drittel (36 %) ist der Ansicht, wenig bis uninformiert zu sein.

Die Verkehrswende als berufliche Perspektive

Der Wandel des Verkehrssystems führt auch zu Verschiebungen in der Arbeitswelt. Damit bieten sich auch Chancen für Arbeitnehmerinnen und -nehmer. 5 Prozent der Befragten arbeiten bereits im Bereich Verkehr/Mobilität und 6 Prozent haben in ihrem Beruf mit Themen der Verkehrswende zu tun. Für 5 Prozent bieten neue Arbeitsplätze im Bereich umweltfreundlicher Mobilität eine interessante berufliche Perspektive.



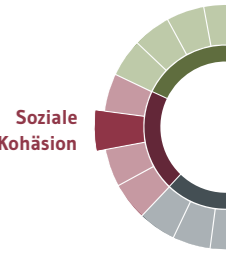
Nun geht es um die Verkehrsinfrastrukturangebote bei Ihnen vor Ort bzw. auf Ihren Wegen im Alltag. Wie unzufrieden oder zufrieden sind Sie damit?



Antwortkategorien:
 ■ sehr unzufrieden ■ eher unzufrieden ■ teils/teils ■ eher zufrieden ■ sehr zufrieden ■ weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2022: n = 3.310 | 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

2.9 Soziale Kohäsion – Normen & Werte



Im Kontext von Normen und Werten werden persönliche Zielorientierungen und sozial vermittelte Regeln sowie von anderen Menschen als angemessen erachtete Verhaltensweisen im Themenfeld Mobilität in den Blick genommen. Weitere Ergebnisse dieses Indikators, zum Beispiel inwieweit sich deskriptive Normen in verschiedenen ideologischen Gruppen unterscheiden, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) abgerufen werden.

Mit Übernahme von Verantwortung und persönliche Verpflichtung zum Gelingen der Verkehrswende beitragen

Die überwiegende Mehrheit der Befragten (74 %) ist der Ansicht, dass die Verkehrswende nur dann gelingen kann, wenn jede(r) in der Gesellschaft, einschließlich der eigenen Person, dazu einen Beitrag leistet. Knapp die Hälfte (46 %) fühlt sich sogar persönlich verantwortlich, einen aktiven Beitrag zum Transformationsprozess zu leisten. Jede(r) Fünfte (24 %) empfindet diese Verantwortung (eher) nicht. Diese mehrheitliche Bereitschaft zur Verantwortungsübernahme und Motivation des Handelns zeigt sich auch daran, dass die Mehrheit (51 %) der befragten Personen der Aussage „Ich bin erst bereit, meinen

Beitrag zur Verkehrswende zu leisten, wenn die meisten anderen auch mitmachen“ nicht zustimmt. Die Zustimmung liegt hier bei einem Viertel (25 %).

Befürwortung im engeren sozialen Umfeld

Die Einstellungen und Verhaltensweisen von Menschen werden in erheblichem Maße durch ihr soziales Umfeld beeinflusst. Annähernd die Hälfte (48 %) der Befragten hat den Eindruck, dass die Personen, die ihnen besonders nahestehen, der Verkehrswende (eher) befürwortend gegenüberstehen. Etwa jede(r) Fünfte nimmt bei den für sie oder ihn wichtigen Menschen in diesem Zusammenhang eine (eher) ablehnende Haltung wahr, 23 Prozent werden als unentschlossen angesehen. Ein gemischteres Bild ergibt sich bei der Frage nach der Haltung der Personen im eigenen Wohnumfeld: 31 Prozent der Befragten haben den Eindruck, dass die Mehrheit der Menschen in ihrer Wohngegend dem klimafreundlichen Umbau des Verkehrssystems (eher) skeptisch gegenüberstehen, 27 Prozent nehmen eine ambivalente Haltung bei den Mitmenschen wahr und ein ähnlich hoher Anteil (28 %) der befragten Personen denkt, dass die Anwohnerinnen und Anwohner die Verkehrswende (eher) befürworten.

Fragen zur eigenen Person, dem sozialen Umfeld und sozialer Verantwortung

Die Verkehrswende ist eine Gemeinschaftsaufgabe, deren Gestaltung und Umsetzung nur dann gelingt, wenn jede(r) in der Gesellschaft, mich eingeschlossen, dazu einen Beitrag leistet.



Ich fühle mich persönlich verantwortlich dafür, einen aktiven Beitrag zur Verkehrswende zu leisten.



Ich bin erst bereit, meinen Beitrag zur Verkehrswende zu leisten, wenn die meisten anderen auch mitmachen.



Antwortkategorien:

■ stimme gar nicht zu ■ stimme eher nicht zu ■ teils/teils ■ stimme eher zu ■ stimme voll und ganz zu
■ weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2022: n = 3.305 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

2.10 Soziale Kohäsion – Ortsverbundenheit & soziale Identität



Die Verbundenheit und Identifikation der Bürgerinnen und Bürger mit ihrer Stadt oder Gemeinde sowie die Erwartungen und Vorstellungen im Hinblick auf die Rolle der eigenen Kommune in der Verkehrswende werden in dem Indikator Ortsverbundenheit und soziale Identität erfasst. Weitere Ergebnisse dieses Indikators, zum Beispiel Unterschiede dieser Bewertungen zwischen verschiedenen Altersgruppen, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) abgerufen werden.

Ortsverbundenheit ist unter Dorfbewohnerinnen und -bewohnern am höchsten

Mehr als die Hälfte der Befragten (51 %) fühlt sich mit der eigenen Stadt oder Gemeinde (sehr) stark verbunden. Bei etwa jeder dritten Person (36 %) ist dieses Gefühl der Verbundenheit mittelmäßig ausgeprägt. Eine kleine Minderheit von 12 Prozent gibt an, sich wenig bis überhaupt nicht mit der eigenen Kommune verbunden zu fühlen. Hierbei zeigen sich keine signifikanten Unterschiede zwischen Ost- und Westdeutschland. Die persönliche Bindung an die eigene Kommune ist jedoch unter Menschen, die angeben, in Dörfern zu leben (55 %), am höchsten.

Bindung an die eigene Kommune stärkt den Wunsch nach Vorreiterrolle

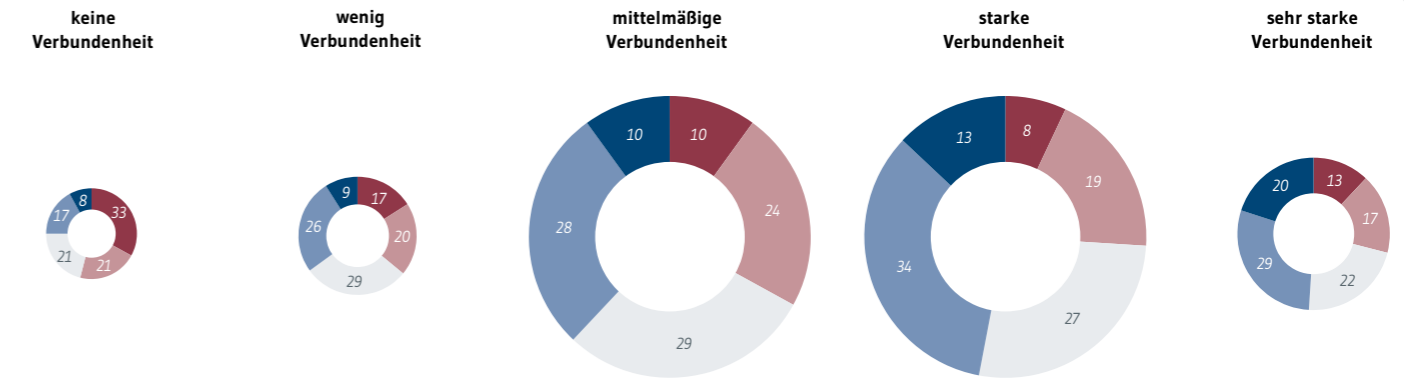
Die Ortsverbundenheit kann auch für Haltungen gegenüber lokalen verkehrspolitischen Zielen bedeutsam

sein. Generell ergibt sich bei der Frage, wie wichtig den Menschen in Deutschland eine Vorreiterrolle der eigenen Stadt oder Gemeinde auf dem Weg zu umweltfreundlichem Verkehr ist, ein geteiltes Meinungsbild: Für 41 Prozent ist dies (eher) wichtig, annähernd jede(r) Vierte (26 %) ist unentschlossen und knapp ein Drittel (31 %) bewertet dieses Ziel als (eher) unwichtig. Dabei gibt es einen deutlichen Zusammenhang zwischen der Verbundenheit mit der eigenen Kommune und deren gewünschten Rolle in der Verkehrswende: Unter den Befragten mit einer (sehr) starken persönlichen Bindung an die eigene Stadt/Gemeinde ist der Anteil derer, denen eine entsprechende Vorreiterrolle (eher) wichtig ist, mit 47 Prozent deutlich höher als unter den Menschen mit geringer Ortsverbundenheit (32 %).

Ortsverbundenheit erhöht das Gefühl der kollektiven Wirksamkeit

Dieser Zusammenhang ist auch hinsichtlich der wahrgenommenen kollektiven Wirksamkeit zu finden. Während Menschen mit (hoher) Ortsverbundenheit größtenteils (45 %) zuversichtlich sind, dass die im Zusammenhang mit der Verkehrswende in ihren Städten und Gemeinden aufkommenden Probleme gemeinsam gelöst werden können, sind es unter den Befragten mit einem geringen bzw. keinem derartigen Näheverhältnis lediglich 27 Prozent. Im bundesweiten Durchschnitt stimmen 38 Prozent der Befragten dieser Aussage (eher) zu, etwas mehr als ein Drittel (34 %) ist unentschlossen und annähernd jede(r) Vierte (23 %) ist in diesem Punkt (eher) skeptisch.

Wenn es um die Verkehrswende geht, wie wichtig ist es Ihnen, dass Ihre Stadt/Gemeinde dabei eine Vorreiterrolle spielt?

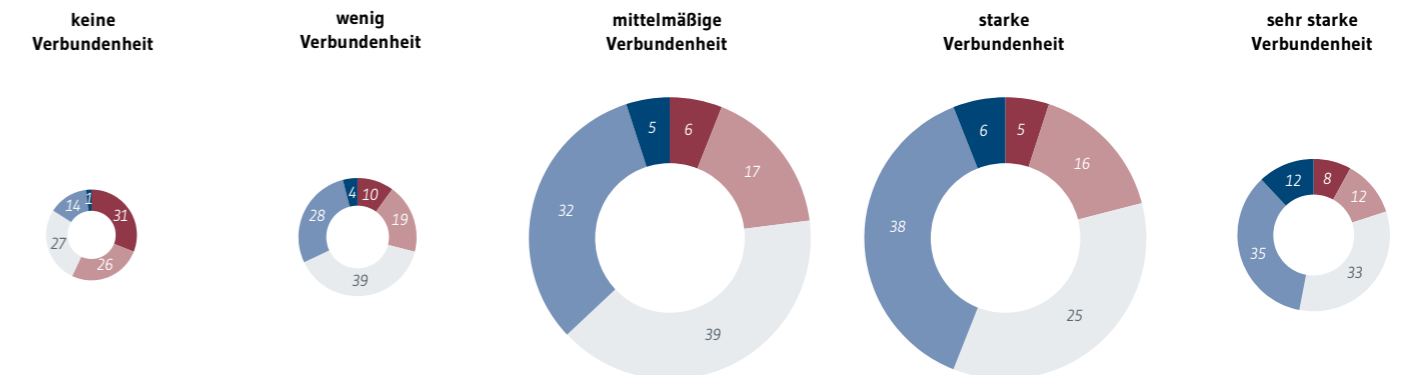


Antwortkategorien:

■ überhaupt nicht wichtig ■ eher nicht wichtig ■ teils/teils ■ eher wichtig ■ sehr wichtig

Basis: 2022: n = 3.205 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt
Hinweis: Die Antwortkategorie „weiß nicht/keine Angabe“ wurde bei den dargestellten Abbildungen ausgeschlossen.

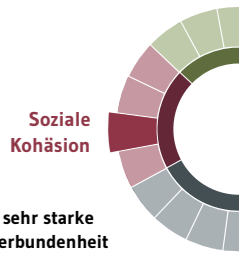
Ich bin zuversichtlich, dass wir die im Zusammenhang mit der Verkehrswende in unserer Stadt/Gemeinde aufkommenden Probleme gemeinsam lösen können.



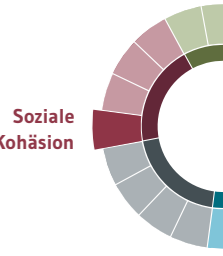
Antwortkategorien:

■ stimme gar nicht zu ■ stimme eher nicht zu ■ teils/teils ■ stimme eher zu ■ stimme voll und ganz zu

Basis: 2022: n = 3.094 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt
Hinweis: Die Antwortkategorie „weiß nicht/keine Angabe“ wurde bei den dargestellten Abbildungen ausgeschlossen.



2.11 Soziale Kohäsion – sozialer Zusammenhalt & Konflikte



Unter dem Indikator sozialer Zusammenhalt und Konflikte werden die diesbezüglichen Bewertungen, Sorgen und Interessenkonflikte auf gesamtgesellschaftlicher sowie lokaler Ebene untersucht. Weitere Ergebnisse des Indikators, zum Beispiel diesbezügliche Unterschiede zwischen verschiedenen Regionen in Deutschland, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) abgerufen werden.

Die Sorge um den gesellschaftlichen Zusammenhalt nimmt zu

Die Mehrheit der Befragten (53 %) nimmt den sozialen Zusammenhalt in der eigenen Wohngegend als eher bzw. sehr gut wahr, ein Drittel (34 %) ist unentschlossen und jede(r) Zehnte (10 %) beurteilt diesen als eher bzw. sehr schlecht. Im Vergleich zum Vorjahr hat jedoch die Sorge um die gesellschaftliche Spaltung infolge der Verkehrswende um 6 Prozentpunkte (2022: 49 % und 2021: 42 %) zugenommen. Das Risiko einer Spaltung wird im Jahr 2022 von rund einem Viertel der Befragten (27 %) (eher) nicht wahrgenommen (2021: 30 %).

Die stärksten Interessenkonflikte zwischen Stadt- und Landbevölkerung

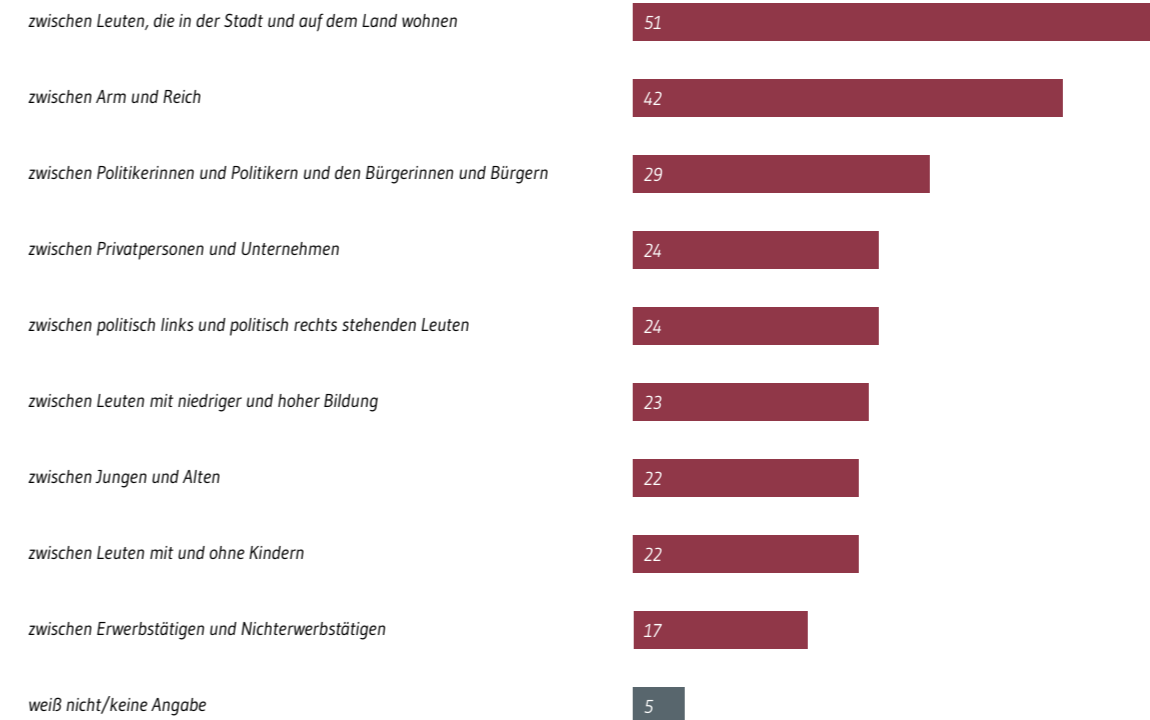
Bei der Umsetzung der Verkehrswende werden auf nationaler Ebene die Interessenkonflikte zwischen verschiedenen gesellschaftlichen Gruppen unterschiedlich stark wahrgenommen. Am häufigsten werden hierbei Konflikte zwischen der Stadt- und Landbevölkerung sowie armen und wohlhabenden Menschen erwartet. Mit deutlichem

Abstand folgen widersprüchliche Interessen zwischen Politik und Bürgerinnen und Bürgern, Privatpersonen und Unternehmen, Personen, die am linken und rechten Rand des politischen Spektrums stehen, sowie Menschen mit unterschiedlichem Bildungsniveau. Schließlich geht weniger als ein Viertel der Befragten bei der Umstellung auf klimafreundlichen Verkehr von Intergenerationenkonflikten, Kontroversen zwischen Eltern und Kinderlosen sowie berufstätigen Personen und Erwerbslosen aus.

Bedenken bei der Zusammenführung unterschiedlicher Interessen und lokaler Widerstände

Die Menschen sehen im Zuge der Umsetzung der Verkehrswende unterschiedliche Risiken für ihr Lebensumfeld. Von der Hälfte (50 %) wird in diesem Zusammenhang die Sorge genannt, dass es nicht gelingen wird, die unterschiedlichen Interessen der Bürgerinnen und Bürger in der eigenen Kommune zu vereinen. Mehr als ein Drittel (37 %) geht davon aus, dass durch Widerstand oder Proteste der Bevölkerung gegen lokale Projekte die Umgestaltung des Verkehrssystems ausgebremst wird. Etwas niedriger ist der Anteil der Personen (32 %), die die Sorge äußern, dass die soziale Gemeinschaft in ihrer Kommune in „Gewinner“ und „Verlierer“ gespalten wird. Etwa jede(r) Fünfte (19 %) hat Bedenken, dass die Verkehrswende den sozialen Zusammenhalt und Frieden in der eigenen Kommune stört. Schließlich ist eine Minderheit (15 %) der Ansicht, dass verkehrspolitische Maßnahmen die Innenstädte in ihrer Region weniger lebenswert machen. Etwa jede(r) Zehnte (9 %) stimmt keiner dieser Aussagen zu.

Bitte wählen Sie aus der folgenden Liste an Gruppen, die im Zuge der Verkehrswende verschiedene Interessen haben können, maximal drei aus, bei denen Sie die ausgeprägtesten Interessenkonflikte vermuten.



Basis: 2022: n = 3.310 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent

2.12 Lebensqualität – Umweltqualität und Gesundheit



Die verkehrsbedingten Auswirkungen auf die Umweltqualität und Gesundheit in der eigenen Wohngegend werden anhand verschiedener Kriterien wie zum Beispiel Verkehrssicherheit oder Luftqualität erfasst. Weitere Ergebnisse der Indikatoren [Umweltqualität](#) und [Gesundheit](#), zum Beispiel die Zufriedenheit mit nachhaltigen Verkehrsangeboten vor Ort oder welche Aspekte des Verkehrs als besonders belastend empfunden werden, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der Ariadne-Website abgerufen werden.

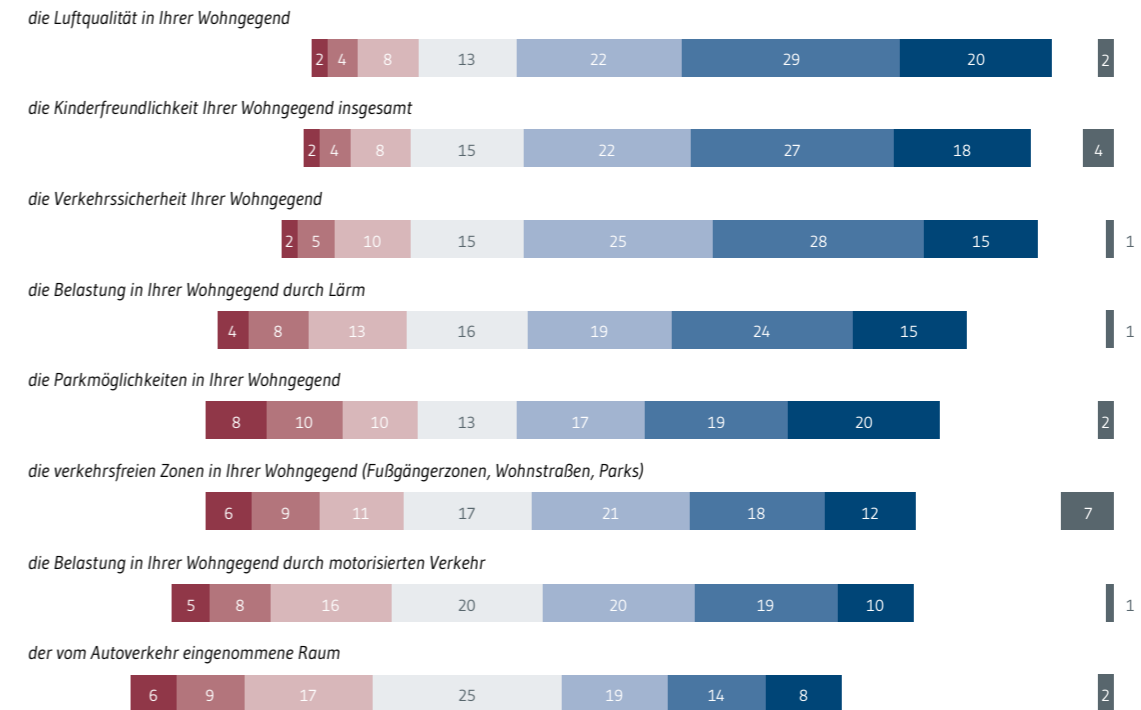
Verkehr wird vor allem für die Lebensqualität und Gesundheit der Stadtbevölkerung zur Belastung

Der Anteil der Menschen, die sich durch den Verkehr in ihrem Wohnumfeld mittelmäßig bis sehr stark beeinträchtigt fühlen, ist in beiden Befragungswellen auf annähernd gleichem Niveau geblieben (2022: 33 % und 2021: 32 %). Zwei von drei Personen (2022: 67 % und 2021: 68 %) empfinden wenig oder keine Beeinträchtigungen dieser Art. Dabei zeigen sich erwartbare Unterschiede zwischen Stadt und Land: Die Bevölkerung in Großstädten (44 %) gibt beinahe doppelt so häufig an, dass sie sich verkehrsbedingt in der eigenen Lebensqualität und Gesundheit beeinträchtigt fühlt, als dies in ländlichen Gegenden (25 %) der Fall ist.

Der vom Verkehr eingenommene Raum belastet die Wohnqualität am stärksten

Die differenziertere Bewertung der Qualität der eigenen Wohngegend anhand vorgegebener Kriterien erlaubt die Identifikation besonders kritischer Aspekte des Verkehrs vor Ort. Die Wohnqualität wird im Hinblick auf die Luftqualität von den meisten Personen (71 %) (sehr) positiv bewertet. Ebenso nehmen jeweils mehr als zwei Drittel der Befragten die Qualität der eigenen Wohngegend hinsichtlich Verkehrssicherheit (68 %) und Kinderfreundlichkeit (67 %) (sehr) positiv wahr. Die Mehrheit (58 %) empfindet zudem keine besondere Belastung durch Lärm im Wohnumfeld und ist mit den Parkmöglichkeiten (56 %) sowie den verkehrsfreien Zonen (51 %) in der eigenen Wohngegend zufrieden. Die Qualität des Wohnumfelds leidet für knapp die Hälfte (49 %) nicht unter den Belastungen durch den motorisierten Verkehr. Mehrheitlich (57 %) wird die Wohnqualität jedoch hinsichtlich des durch den Autoverkehr eingenommenen Raums mittelmäßig bis sehr negativ bewertet. Beim Blick auf die Einkommensgruppen zeigt sich, dass vor allem hinsichtlich der Verkehrssicherheit die Bewertungen bei Personen mit niedrigem Einkommen deutlich schlechter ausfallen als bei besser gestellten Haushalten.

Bitte bewerten Sie die Qualität Ihrer Wohngegend anhand der folgenden Merkmale auf einer Skala von 1 (= sehr schlecht) bis 7 (= sehr gut).



Antwortkategorien:
 ■ 1 sehr schlecht ■ 2 ■ 3 ■ 4 ■ 5 ■ 6 ■ 7 sehr gut ■ weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2022: n = 3.305 | 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

2.13 Beteiligung – aktive & gewünschte Beteiligung

Ob und in welcher Form sich Bürgerinnen und Bürger an politischen Entscheidungsprozessen im Zuge von Verkehrswendevorhaben vor Ort beteiligen wollen und aus welchen Gründen sie dies eher ablehnen, wird in diesem Indikator in den Blick genommen. Weitere Ergebnisse in diesem Themenfeld, zum Beispiel inwieweit sich die Beteiligungsbereitschaft zwischen Personen mit verschiedenen ideologischen Haltungen unterscheidet, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) eingesehen werden.

Der Großteil wünscht sich mehr Beteiligung bei der Umsetzung der Verkehrswende vor Ort

Der Wunsch nach mehr Mitsprache der Bürgerinnen und Bürger bei verkehrspolitischen Entscheidungen in der eigenen Kommune wird von einer deutlichen Mehrheit (64 %) geäußert. Bemerkenswerterweise ist dieser Anteil im Vergleich zum Vorjahr um 6 Prozentpunkte zurückgegangen (2021: 70 %). Ein Viertel der Befragten (25 %) ist mit dem aktuellen Status quo zufrieden (2021: 22 %) und ein kleiner Anteil von 6 Prozent ist der Ansicht, dass den Menschen vor Ort weniger Möglichkeiten der Mitgestaltung gegeben werden sollten (2021: 4 %).

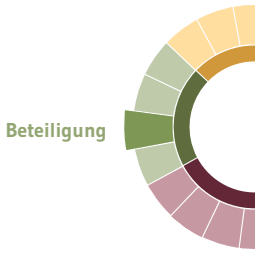
Unzureichende Informationen und mangelnde Einflussmöglichkeiten sind zentrale Gründe für die geringe Beteiligungsbereitschaft

Das mehrheitlich geäußerte Bedürfnis nach einer stärkeren Einbeziehung der Bürgerinnen und Bürger bei lokalen Verkehrswendevorhaben spiegelt sich jedoch nicht in gleichem Maße in der persönlichen Teilnahmebereitschaft an Beteiligungsprozessen wider. Für vier von zehn Personen

(41 %) kommt es eher nicht oder auf keinen Fall infrage, persönlich an Planungsverfahren im Zuge der Verkehrswende in ihrer Stadt oder Gemeinde teilzunehmen. Als Begründung für die mangelnde Bereitschaft werden von dieser Personengruppe am häufigsten unzureichende Informationen, mangelnde Einflussmöglichkeiten, das eigene Alter sowie andere, nicht konkretisierte Gründe genannt. Rund jede(r) Zehnte (11 %) ist von dem Konzept nicht überzeugt oder befürchtet, dass durch Beteiligungsverfahren das Vorankommen in der Verkehrswende verlangsamt wird (8 %).

Die meisten wollen ihre Meinung äußern und sind bereit, an Dialogformaten teilzunehmen

Mehr als ein Drittel (34 %) kann sich eine aktive Rolle bei Beteiligungsverfahren in diesem Themenkontext gut vorstellen und ein kleiner Anteil von 7 Prozent hat sich dies fest vorgenommen bzw. hat sich in der Vergangenheit bereits in dieser Form engagiert. Die Mitsprache und Mitgestaltung von Bürgerinnen und Bürgern an Planungs- und Entscheidungsprozessen kann in vielfältiger Form geschehen. Unter den Personen, die eine grundsätzliche Beteiligungsbereitschaft äußern, gibt mehr als die Hälfte (56 %) an, dass sie sich Informationen zum konkreten Vorhaben und zudem die Möglichkeit der Meinungsäußerung wünschen. Ein etwas geringerer Anteil (45 %) ist bereit, an Dialogformaten oder Bürgerversammlungen teilzunehmen, während für vier von zehn Personen (40 %) mehr Informationen zum geplanten Projekt ausreichend sind. Jede(r) Dritte will aktiv am Entscheidungsprozess beteiligt werden (33 %). Andere, nicht spezifizierte Formen der Beteiligung werden von einem geringen Anteil (1 %) als gewünschte Option genannt.



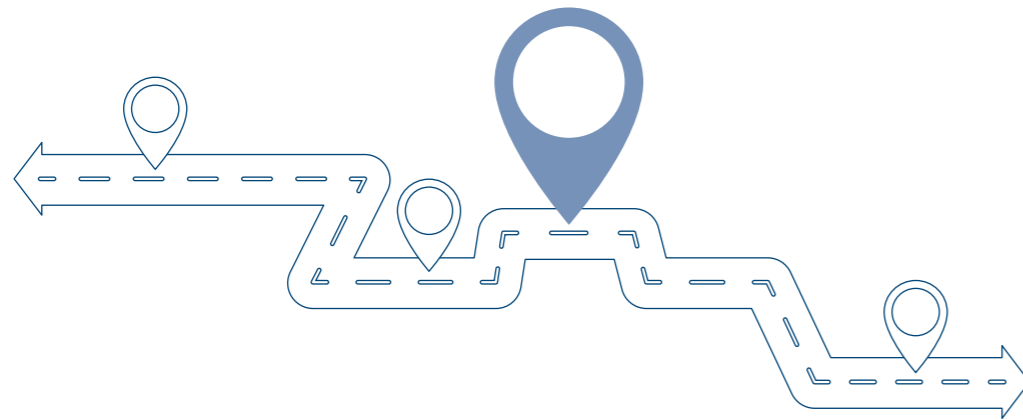
Aus welchen Gründen kommt diese Beteiligungsmöglichkeit für Sie (eher) nicht infrage? Mehrfachnennungen sind möglich.



Basis: 2022: 1.375 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent

Hinweis: Diese Frage wurde ausschließlich Personen gestellt, die angegeben haben, dass es für sie eher oder auf keinen Fall infrage kommt, sich an Planungsverfahren zur Umsetzung von Verkehrswendeprojekten in der eigenen Stadt oder Gemeinde zu beteiligen.

2.14 Beteiligung – politische Selbstwirksamkeit



Im Hinblick auf die Beteiligungsbereitschaft an Planungsprozessen im Zuge der Verkehrswende sind das Interesse am Transformationsfeld sowie die wahrgenommene Selbstwirksamkeit relevante Aspekte. Die Ergebnisse zu diesen Fragen werden im Folgenden dargestellt. Weitere Resultate des Indikators, zum Beispiel die wahrgenommene kollektive Wirksamkeit im Themenkontext, können über die interaktive Datenvisualisierung auf der [Ariadne-Website](#) exploriert werden.

Steigende Aufmerksamkeit für die Transformation des Verkehrssystems in Deutschland

Die Aufmerksamkeit der deutschen Bevölkerung für allgemeine Fragestellungen rund um den Umbau des heutigen Verkehrssystems hin zu einer nachhaltigen Mobilität hat im Vergleich zum Vorjahr, ausgehend von einem hohen Niveau, nochmals zugenommen: Während bereits im Jahr 2021 ein Großteil der Befragten (73 %) Interesse an der Verkehrswende äußerte, ist im Jahr 2022 ein Anstieg um 6 Prozentpunkte auf 79 Prozent zu

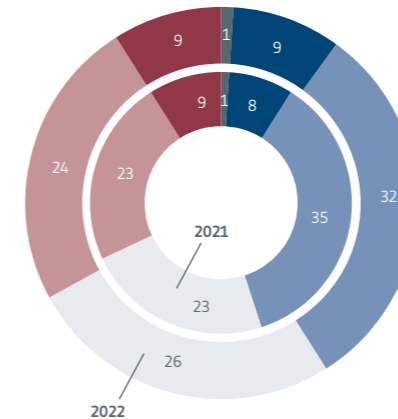
beobachten. Gleichzeitig nimmt der Anteil der Personen, die angeben, dass sie die Gestaltung der Verkehrswende in ihrer eigenen Stadt oder Gemeinde mehr interessiert als in Deutschland im Gesamten, im Jahr 2022 leicht ab (2022: 41 % und 2021: 43 %).

Die meisten Menschen empfinden sich im Themenfeld als kompetent

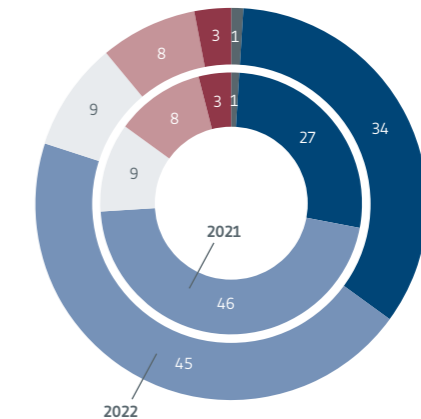
Weiterhin fühlen sich immer mehr Bürgerinnen und Bürger in der Lage, sich kompetent zu verkehrspolitischen Themen zu äußern: Die Mehrheit der befragten Personen (62 %) stimmt der Aussage „Wichtige verkehrspolitische Themen kann ich gut verstehen und einschätzen.“ eher oder voll und ganz zu (2021: 58 %). Weniger als jede(r) Zehnte (2022: 7 % und 2021: 10 %) stimmt dieser Aussage eher oder gar nicht zu. Mehr als die Hälfte der Befragten (53 %) traut sich zudem zu, sich aktiv an einer Diskussion über verkehrspolitische Themen zu beteiligen. Ein Viertel der Befragten (25 %) stimmt dieser Aussage „teils/teils“ und jede(r) Fünfte (20 %) eher bzw. gar nicht zu.

Nun geht es um Ihr Interesse am Thema Verkehrswende.

Die Gestaltung der Verkehrswende in meiner eigenen Stadt bzw. Gemeinde interessiert mich mehr als in Deutschland im Gesamten.



Ich bin am Thema Verkehrswende interessiert.



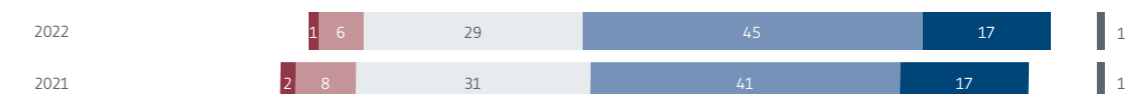
Antwortkategorien:

■ trifft überhaupt nicht zu ■ trifft eher nicht zu ■ weder noch ■ trifft eher zu ■ trifft voll und ganz zu
■ weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2022: n = 3.305 | 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt

Inwieweit stimmen Sie folgenden Aussagen in Bezug auf Ihre Kompetenz im Bereich von verkehrspolitischen Themen zu?

Wichtige verkehrspolitische Themen kann ich gut verstehen und einschätzen.



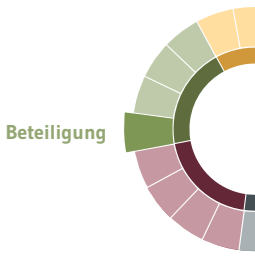
Ich traue mir zu, mich aktiv an einer Diskussion über verkehrspolitische Themen zu beteiligen.



Antwortkategorien:

■ stimme gar nicht zu ■ stimme eher nicht zu ■ teils/teils ■ stimme eher zu ■ stimme voll und ganz zu
■ weiß nicht/keine Angabe

Basis: 2022: n = 3.305 | 2021: n = 6.822 | Datenquelle: IASS | Angaben in Prozent | Abweichungen von 100 Prozent rundungsbedingt



Methodik

Das Soziale Nachhaltigkeitsbarometer der Energie- und Verkehrswende ist eine Panelstudie, die im jährlichen Rhythmus seit 2021 durchgeführt wird. Die zweite Erhebungswelle erfolgte im Frühjahr 2022, die dritte ist Anfang 2023 geplant. Die Befragungen des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers werden als Onlineerhebung von Forsa (forsa.omninet) durchgeführt. Bei forsa.omninet handelt es sich um ein für die deutsche Onlinebevölkerung ab 14 Jahren repräsentatives Panel mit derzeit rund 100.000 Personen. Die Rekrutierung der Panelteilnehmerinnen und -teilnehmer erfolgt per Telefon über ein mehrstufiges Zufallsverfahren (ADM-Telefonstichproben-System). Im forsa.omninet-Panel sind somit sowohl Internetnutzerinnen und -nutzer als auch Personen ohne Internetzugang vertreten.

Die Auswahl der Befragten der vorliegenden Studie wurde nach dem Zufallsprinzip aus dem gesamten forsa-omninet-Panel vorgenommen. Als Grundgesamtheit gelten alle in Privathaushalten lebenden deutschsprachigen Personen ab 18 Jahren in der Bundesrepublik Deutschland, die das Internet nutzen. Dabei sind auch Teiloffliner (z. B. Personen, die nur E-Mail, aber keine anderen Onlinedienste nutzen) im Panel vertreten. Tabelle 1 zeigt die Verteilung der soziodemografischen Merkmale in der Stichprobe und in der Grundgesamtheit².

Die Erhebung der zweiten Welle des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers der Energie- und Verkehrswende

erfolgte im Zeitraum vom 23. März bis 13. April 2022. Die Nettostichprobe umfasst 6.615 Personen (Bruttostichprobe: 21.310; keine Teilnahme: 13.480; Abbruch: 1.215 Personen). Aufgrund des Befragungsumfanges wurde die Stichprobe in dieser Welle erstmals in zwei Gruppen aufgeteilt und die spezifischen Fragen zu den Themenfeldern Energie und Verkehr wurden jeweils nur einer Gruppe (Energiewende: n = 3.305; Verkehrswende: n = 3.310) gestellt. Die in den ersten beiden Kapiteln *Fokussurvey – Auswirkungen und Forderungen infolge des Ukraine-Kriegs* sowie *Fokussurvey – Bewertung der Ziele und Maßnahmen der Bundesregierung* vorgestellten Ergebnisse waren nicht Teil der Hauptbefragung. Diese Fragen wurden im Zeitraum vom 20. April bis 10. Mai 2022 im Rahmen einer Kurzbefragung separat erhoben. Die Erhebung erfolgte mit derselben Stichprobe wie bei der Hauptbefragung (n = 5.673).

Den Befragungen des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers liegt ein standardisierter Fragebogen mit einer durchschnittlichen Interviewdauer von ca. 30 Minuten zugrunde. Das Befragungsinstrument wurde auf Basis theoretischer Überlegungen zur Messung sozialer Nachhaltigkeit sowie qualitativer Vorarbeiten (Mixed-Method-Ansatz) entwickelt. Die Tauglichkeit des Fragebogens wurde mithilfe kognitiver Interviews sowie eines quantitativen Pretests vor der Haupterhebung überprüft.

² Zu beachten ist, dass die Stichprobe des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers (gezogen aus dem forsa.omninet-Panel) repräsentativ für die deutschsprachige Onlinebevölkerung ab 18 Jahren ist. Bei den hier vorgenommenen Vergleichen der Strukturmerkmale der Stichprobe des Barometers mit der Grundgesamtheit werden allerdings auch Personen berücksichtigt, die kein Internet nutzen. Weitere Details siehe <https://ariadneprojekt.de/publikation/methodenberichtsbn2021/>.

Tabelle 1: Verteilung soziodemografischer Merkmale in der Stichprobe bzw. Grundgesamtheit

Variable	Merkmalsausprägungen	Stichprobe (%)	Grundgesamtheit (%)
Geschlecht³	Mann	52,3	48,9
	Frau	47,7	51,1
Alter⁴	18–29 Jahre	12	15,8
	30–39 Jahre	17,7	15,7
	40–49 Jahre	14,5	14,4
	50–59 Jahre	21,8	18,8
	60+ Jahre	34,1	35,2
Einkommen⁵	Einkommensarme	12,9	20,4
	Einkommensschwache Mitte	14,3	16,8
	Mitte im engeren Sinne	51,3	36,5
	Einkommensstarke Mitte	15,6	21,1
	Einkommensreiche	6,0	5,4
Wohnform⁶	Miete	40,0	56,0
	Eigentum	48,8	44,0
Ost/West⁷	Ost (mit Gesamtberlin)	17,1	19,6
	West	82,9	80,4
Bildung⁸	Kein Abschluss	0,2	4,0
	Haupt-/Volksschulabschluss	15,6	28,6
	Realschulabschluss	36,8	30,0
	Fachhochschulreife/Allgemeine Hochschulreife	45,2	33,5

Fußnoten

- (1) Agora Verkehrswende und Agora Energiewende (2019): Klimaschutz auf Kurs bringen: Wie eine CO2-Bepreisung sozial ausgewogen wirkt. https://static.agora-energiewende.de/fileadmin/Projekte/2017/Abgaben_Umlagen/CO2-Rueckverteilungsstudie/Agora-Verkehrswende_Agora-Energiewende_CO2-Bepreisung_WEB.pdf.
Letzter Zugriff: 30.06.2022.
- (3) Statistisches Bundesamt (2022): Bevölkerung: Bundesländer, Stichtag, Geschlecht, Altersjahre. <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?operation=table&code=12411-0013&bypass=true&levelindex=1&levelid=1616060229272#abreadcrumb>.
Letzter Zugriff: 01.07.2022.
- (4) Statistisches Bundesamt (2022): Bevölkerung: Deutschland, Stichtag, Altersjahre. <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?operation=table&code=12411-0005&bypass=true&levelindex=0&levelid=1623416612664#abreadcrumb>.
Letzter Zugriff: 01.07.2022.
- (5) Eigene Berechnung auf Grundlage folgender Daten für die Grundgesamtheit: Sozio-oekonomisches Panel (SOEP) (2019): Version 35, Daten der Jahre 1984–2018 (SOEP-Core v35). DOI: 10.5684/soep-core.v35. Die in dieser Studie verwendeten Einkommenskategorien wurden auf Basis folgender Veröffentlichung gebildet. Niehues, J. (2017): Die Mittelschicht in Deutschland. Vielschichtig und stabil. IW-Trends – Vierteljahrszeitschrift zur empirischen Wirtschaftsforschung. 44 (1): 3–20.

- (6) Statistisches Bundesamt (2018): Art der Nutzung der Wohneinheit von Haushalten. <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Wohnen/Tabellen/haushaltsstruktur-deutschland-nutzung-wohneinheit.html>. Letzter Zugriff: 01.07.2022.

Anmerkung: Wohngemeinschaften sowie Dienst- und Werkwohnungen wurden der Kategorie „Miete“ zugeteilt.
- (7) Statistisches Bundesamt (2022): Bevölkerung: Bundesländer, Stichtag, Geschlecht, Altersjahre. <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?operation=table&code=12411-0013&bypass=true&levelindex=1&levelid=1616067485038#abreadcrumb>.
Letzter Zugriff: 01.07.2022.
- (8) Statistisches Bundesamt (2019): Deutschland, Jahre, Geschlecht, Altersgruppen, Allgemeine Schulausbildung. <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?operation=table&code=12211-9012&bypass=true&levelindex=0&levelid=1656705102492#abreadcrumb>. Letzter Zugriff: 01.07.2022.

Anmerkung: Die Daten des Statistischen Bundesamtes beziehen sich auf Personen ab 20 Jahren. Die Kategorien „anderer Schulabschluss“, „aktueller Besuch einer Schule“ und „keine Angabe“ wurden in der obigen Tabelle nicht dargestellt.

Dimensionen und Indikatoren des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers



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

Die Ergebnisse des Sozialen Nachhaltigkeitsbarometers erkunden und ins Detail gehen auf <https://ariadneprojekt.de/nachhaltigkeitsbarometer/>

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

Folgen Sie dem Ariadnefaden:



@AriadneProjekt



Kopernikus-Projekt Ariadne



ariadneprojekt.de

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

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

Wir sind Ariadne:

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