

## »» Verkehrswende in Deutschland braucht differenzierte Ansätze in Stadt und Land

Nr. 363, 11. Januar 2022

Autoren: Dr. Daniel Römer, Telefon 069 7431-6326, daniel.roemer@kfw.de  
Dr. Johannes Salzgeber, Telefon 069 7431-2306, johannes.salzgeber@kfw.de

Der Verkehr spielt eine entscheidende Rolle bei der Erreichung der Klimaschutzziele. Zuletzt fielen hier rund 20 % der deutschen Treibhausgasemissionen an, insbesondere durch den motorisierten Individualverkehr.

Pkw werden derzeit insbesondere auf dem Land und in schlecht angebundenen Regionen intensiv genutzt, wie das KfW-Energiewendebarmeter in Verbindung mit amtlichen Raumordnungsdaten zeigen kann. Hier bietet das Auto häufig die einzige Mobilitätsoption – und ist bis auf weiteres nicht wegzudenken. Vor diesem Hintergrund ist die Elektrifizierung ein wichtiger Hebel, allerdings kein ausreichender Schritt. Denn während der Pkw weiterhin wachsende absolute Nutzungszahlen aufweist, verbleibt er ein vergleichsweise energieineffizientes Verkehrsmittel. Daher ist eine Erhöhung der Fahrzeugauslastung und eine stärkere Nutzung von energieeffizienteren Alternativen anzustreben, wie bspw. von öffentlichen Verkehrsmitteln oder dem Fahrrad.

Die Ergebnisse der haushaltsrepräsentativen Befragung der KfW offenbaren substantielles Potenzial für eine solche Verlagerung. Rund drei Viertel der Haushalte können sich eine stärkere Nutzung des ÖPNV vorstellen, mit unterschiedlichen Ansatzpunkten je nach Wohnortgröße. In ländlichen Regionen stellt eine bessere Anbindung, in urbanen Räumen eine Erhöhung des Komforts den jeweils größten Hebel dar. Mit Blick auf den Fahrradverkehr liefert die Studie ein eher überraschendes Ergebnis: Ein Ausbau der Fahrradinfrastruktur bietet in Stadt und Land ein ähnlich hohes Potenzial, die Pkw-Nutzung zu reduzieren.

### Klimaschutzziele im Verkehr erfordern massive Senkung der Treibhausgasemissionen

Auf den Verkehrssektor entfällt fast ein Drittel der in Deutschland verbrauchten Endenergie.<sup>1</sup> Da diese zum größten Teil durch die Verbrennung von Öl gewonnen wird, zählt der Verkehr zu den wesentlichen Treibhausgasemittenten. Der Anteil des Verkehrs an den deutschen Treibhausgasemissionen ist von 13 % im Jahr 1990 über 16 % im Jahr 2005 auf rund 20 % im Jahr 2020 angestiegen.<sup>2</sup> Um die Klimaschutzziele zu erreichen, müssen daher gerade hier umfangreiche Reduktionen der Treibhausgasemissionen erfolgen. Der Löwenanteil der Emissionen lässt sich dabei auf Pkw, Nutzfahrzeuge, Lastkraftwagen und Busse zurückführen.<sup>3</sup>

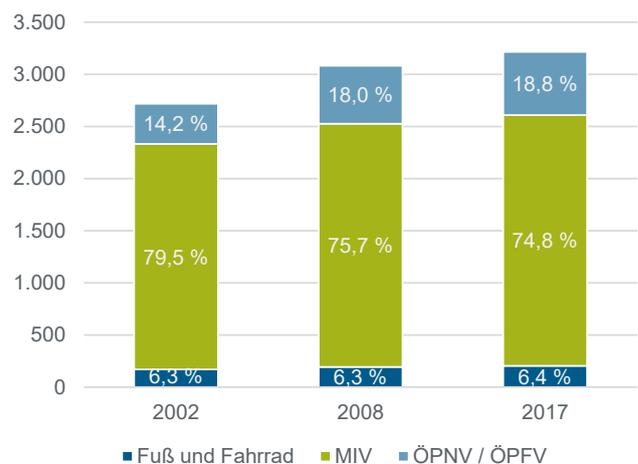
Die Treibhausgasemissionen im Verkehrssektor waren zwar im Jahr 2020 erstmals seit längerem leicht gesunken, allerdings wurde dieser Rückgang durch einen starken pande-

miebedingten Rückgang der Mobilität verursacht und ist daher nicht nachhaltig.<sup>4</sup> Der langfristige Mobilitätstrend zeigt vielmehr in eine gegenläufige Richtung: Die Menschen in Deutschland verbringen immer mehr Zeit im Verkehr und legen dabei immer weitere Strecken zurück. So ist die Anzahl der täglich zurückgelegten Personenkilometer zwischen 2002 und 2017 um fast 20 % auf rund 3,2 Mrd. gestiegen. Im Durchschnitt war 2017 jede Person pro Tag rund 80 Minuten unterwegs und hat dabei eine Strecke von durchschnittlich fast 40 Kilometern zurückgelegt.<sup>5</sup> Der Trend zu mehr Mobilität zeigte sich selbst während der Pandemie in den Phasen niedriger Inzidenzen: Von Juli bis September 2021 lag die Mobilität rund 4 % über dem Niveau des Vorkrisenjahres 2019.<sup>6</sup>

Betrachtet man den Anteil, den einzelne Fortbewegungsmittel an der Verkehrsleistung haben, zeigt sich eine dominante Rolle des motorisierten Individualverkehrs (MIV), sprich vor allem des Pkw (Grafik 1). Der öffentliche Personennah- und Fernverkehr (ÖPNV bzw. ÖPFV) haben dem Pkw zwar seit 2002 Anteile abgewonnen, allerdings entfallen auch in den aktuellen Zahlen immer noch rund drei Viertel der Verkehrsleistung auf den motorisierten Individualverkehr.

### Grafik 1: Entwicklung der Mobilität in Deutschland

Verkehrsleistung pro Tag (in Mio. Personenkilometern)



Quelle: BMVI – Mobilität in Deutschland 2017, eigene Darstellung.

Absolut betrachtet wurden im Jahr 2017 jeden Tag rund 240 Mio. Personenkilometer mehr im MIV zurückgelegt als noch 2002, das ist ein Anstieg von über 10 %. Auch der Pkw-Bestand hat sich im gleichen Zeitraum weiter erhöht, um rund 5 Mio. auf 43 Mio. Fahrzeuge. Im Jahr 2020 kamen 580 Fahrzeuge auf 1.000 Einwohner, das sind rund 10 % mehr

als noch zwanzig Jahre zuvor. Zusammengefasst belegen die Zahlen eindeutig: Der Pkw spielt eine ungebrochen zentrale Rolle für die Mobilität in Deutschland.

Die dominante Rolle des Pkw ist eine große Herausforderung für die erforderliche Dekarbonisierung des Verkehrssektors. Laut KBA wurden Anfang des Jahres rund 98 % der in Deutschland zugelassenen Pkw durch einen Verbrennungsmotor angetrieben. Die damit verbundenen Treibhausgasemissionen müssen nun reduziert werden, insbesondere durch Umstieg auf Elektroautos oder durch Nutzung effizienterer Verkehrsmittel.

**Rasche Elektrifizierung der PKW ist wichtig, aber nicht ausreichend**

Die Verbreitung von Elektromotoren schlägt sich zunehmend in den Zulassungszahlen nieder: Im November 2021 betrug der Anteil extern aufladbarer Fahrzeuge an den Neuzulassungen bereits 34 %. Allerdings waren fast die Hälfte hiervon Plug-in-Hybride (14 %) mit zwei Motoren.<sup>7</sup> Berücksichtigt man zudem, dass die Fahrzeuge eine durchschnittliche Lebensdauer von rund 14 Jahren besitzen, wird klar, dass noch lange Verbrenner auf deutschen Straßen unterwegs sein werden.

Es erscheint somit weiterhin wünschenswert, den Elektroanteil an den Neuzulassungen rasch zu steigern, um auch den Umwandlungsprozess zeitnah voranzutreiben. Die Elektrifizierung wird jedoch nicht ausreichend sein, da die energetische Ineffizienz eines – in der Regel gering besetzten – Pkw auch im Fall der Elektrifizierung bestehen bleibt. Auch im Verkehrssektor bedarf es einer Erhöhung der Energieeffizienz, da die verfügbare Menge an Strom aus Erneuerbaren Energien auf absehbare Zeit ein knappes Gut bleiben wird.

Effizienzgewinne lassen sich im Verkehr z. B. durch Verlagerung auf den effizienteren öffentlichen Verkehr oder verwandte Formen des Ridesharing erzielen. Nahverkehrsbusse

beispielsweise stoßen pro Personenkilometer nur rund die Hälfte der Treibhausgasemissionen aus als ein Pkw.<sup>8</sup> Der Anteil der öffentlichen Verkehrsmittel ist jedoch seit mehreren Jahren konstant – im letzten Jahr ist er pandemiebedingt sogar noch einmal zurückgegangen.

Um den Zielkonflikt zwischen gestiegenen Mobilitätsbedürfnissen und den Klimaschutzziele zu lösen, ist es deshalb entscheidend zu verstehen, unter welchen Umständen Haushalte sich einen Wechsel auf klimafreundliche Verkehrsmodi vorstellen können. Eine Sonderauswertung des KfW-Energiewendebarmeters 2021 gibt Einblick, welche Haushalte gegenwärtig besonders häufig das Auto nutzen und unter welchen Umständen sich diese einen Umstieg auf Elektromobilität, ÖPNV oder das Fahrrad vorstellen können.

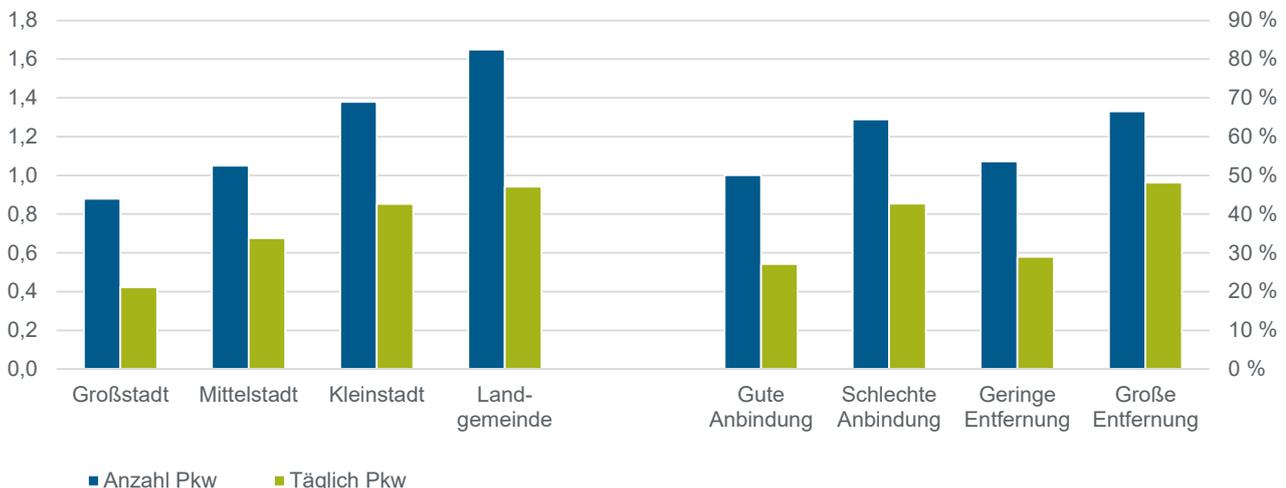
**Hohe Bedeutung des Autos vor allem in ländlichen und relativ schlecht angebundenen Regionen**

Im Durchschnitt entfiel auf einen Privathaushalt im Jahr 2020 rund 1,14 Pkw. Ungefähr ein Drittel der Haushalte nutzt den Pkw täglich (33,9 %). Dabei zeigen sich auf den ersten Blick keine großen Unterschiede zwischen den Regionen Deutschlands. Der Anteil der Haushalte, die täglich den Pkw nutzen, schwankt zwischen knapp 32 % im Westen Deutschlands und 38 % im Norden.<sup>9</sup> Bei der Anzahl der Pkw liegen Nord- (1,2) und Süddeutschland (1,3 Pkw je HH) etwas über dem Durchschnitt, Ost- (0,9) und Westdeutschland (1,1) liegen etwas darunter.

Ein aufschlussreiches Bild zeigt sich bei der Pkw-Nutzung nach Siedlungsstruktur bzw. Anbindung von Regionen (Grafik 2). Hier wird deutlich, je ländlicher die Region und je schlechter die Anbindung an die Verkehrsinfrastruktur und Leistungen der täglichen Daseinsvorsorge ist, desto intensiver werden Pkw genutzt und desto mehr Pkw besitzt ein Haushalt im Schnitt. In Landgemeinden fällt sowohl der Bestand der Pkw je Haushalt als auch der Anteil der Haushalte, die täglich einen Pkw nutzen, etwa doppelt so hoch aus wie

**Grafik 2: Bestand und Nutzung des Pkw durch Privathaushalte variieren zwischen Regionen**

Pkw je Haushalt (linke Achse) und Anteil der Haushalte, die täglich den Pkw nutzen (rechte Achse)



Quelle: KfW-Energiewendebarmeter 2021.

in Großstädten. In den Großstädten wird der Pkw nur von rund einem Fünftel der Haushalte täglich genutzt, rund 36 % haben gar kein Auto. Selbst unter den Autobesitzern steigen nur 32 % täglich in ihr Fahrzeug. Dies legt nahe, dass es hier gute Substitute gibt und der Pkw nur ein punktuelles Mobilitätsbedürfnis befriedigt. Ein weiterer Rückgang der Fahrzeuge erscheint hier möglich. In Landgemeinden nutzt fast die Hälfte der Haushalte täglich einen Pkw, hier stehen zudem 1,64 Fahrzeuge pro Haushalt zur Verfügung, etwa doppelt so viel wie im Schnitt in der Großstadt. Hier könnte Potenzial zum stärkeren Umsteigen liegen.

Ein ähnliches Bild zeigt sich in Abhängigkeit von der Verkehrsanbindung von Regionen. Regionen, die schlechter an Flughäfen, ICE-Bahnhöfe und das nächste Oberzentrum angebunden sind („Schlechte Anbindung“ in Grafik 2), nutzen wesentlich intensiver den Pkw als Regionen, die eine gute Anbindung zu diesen drei Infrastrukturen haben („Gute Anbindung“ in Grafik 2).<sup>10</sup> Und auch ein Blick auf die Erreichbarkeit von Leistungen der täglichen Daseinsvorsorge liefert ein ähnliches Bild. Regionen, in denen Haushalte eine überdurchschnittlich weite Distanz zu Supermarkt, Apotheke und Grundschule zurücklegen müssen („Große Entfernung“ in Grafik 2), nutzen das Auto deutlich öfter als Haushalte, bei denen dies nicht der Fall ist („Geringe Entfernung“ in Grafik 2).<sup>11</sup>

**In ländlichen Regionen ist auch die Elektromobilität weit verbreitet**

Positiv ist in diesem Zusammenhang, dass auf dem Land auch der Anteil der Elektroautos höher ausfällt als in städtischen Regionen. Der Anteil an Haushalten, die ein Elektroauto besitzen oder dessen Anschaffung planen, liegt in ländlichen Regionen mit 11 % deutlich über großstädtischen Regionen (7 %). Allerdings können sich in ländlichen Kreisen auch über ein Drittel aller Haushalte (33,9 %) grundsätzlich nicht vorstellen, ein Elektroauto zu fahren, in Großstädten nur etwas über ein Viertel (27 %).

Bei den Gründen gegen einen Umstieg auf Elektromobilität dominieren in ländlichen Regionen vor allem der Preis und die als zu gering wahrgenommene Reichweite. Diese zählen zwar auch in städtischen Regionen zu den wichtigsten Gründen, werden aber deutlich seltener genannt (Preis 45,5 % in Großstädten vs. 63,2 % in ländlichen Kreisen, Reichweite 50,1 vs. 64,5 %). Die Sorge um die Reichweite könnte auch ein Grund dafür sein, dass der Anteil von Haushalten mit Plug-in-Hybriden in ländlichen Regionen deutlich höher als in Großstädten ist (2,7 % in ländlichen Kreisen vs. 1,3 % in Großstädten). Hingegen ist das Fehlen eines geeigneten Stellplatzes in ländlichen Regionen kein häufiges Hindernis. In ländlichen Kreisen wird dies nur von rund einem Viertel der Haushalte genannt, in Großstädten sind es über 40 %.<sup>12</sup>

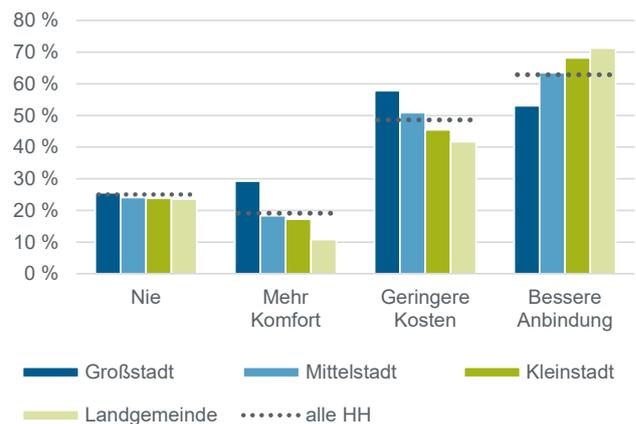
**Gute Anbindung ist zentrale Voraussetzung für eine stärkere Nutzung des ÖPNV**

Haushalte, die momentan mehrmals in der Woche einen Pkw nutzen, wurden befragt, was sie zum Umstieg auf den ÖPNV anreizen könnte (Grafik 3). Fast zwei Drittel (63 %) nannten

eine bessere Anbindung (inkl. Pünktlichkeit, Taktung und Flexibilität) als Anreiz für eine stärkere Nutzung. Je kleiner die Stadt, desto größer der Mehrwert einer besseren Anbindung. In Landgemeinden würden rund 71 %, in Großstädten nur noch jeder zweite Haushalt den ÖPNV häufiger nutzen, wenn die Anbindung besser wäre.

**Grafik 3: Anreize zum Umstieg auf ÖPNV**

Anteil der Antworten in Prozent



Quelle: KfW-Energiewendebarmeter.

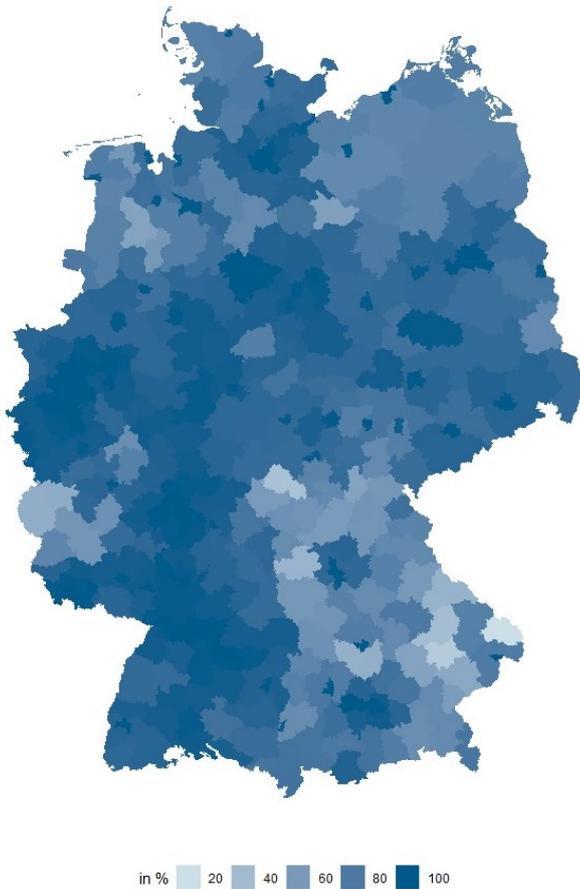
Diese Ergebnisse sind intuitiv plausibel, denn die Anbindung durch den ÖPNV unterscheidet sich zwischen den Regionen Deutschlands erheblich, insbesondere zwischen urbanen und ländlichen Räumen (Grafik 4). Betrachtet man die Abdeckung von Regionen mit Haltestellen des ÖPNV auf Kreisebene zeigt sich ein deutlicher „Flickenteppich“. <sup>13</sup> Dieser deutet darauf hin, dass es in den Regionen Deutschlands teilweise starke Unterschiede in der Versorgung mit öffentlichen Verkehrsmitteln gibt.

So zeigen die Daten, dass es Regionen gibt, in denen alle Einwohner max. 1 km Luftliniendistanz zur nächsten Haltestelle des ÖPNV (mit mindestens 10 Abfahrten pro Tag) zurücklegen müssen. Gleichzeitig gibt es aber auch Regionen, in denen das nur für 20 % der Bevölkerung gilt. Anders gesagt, 80 % der Bevölkerung müssen hier mehr als 1 km zur nächsten regelmäßig frequentierten ÖPNV-Haltestelle zurücklegen. Häufig betrifft dies eher peripher gelegene bzw. relativ dünn besiedelte Regionen. Dass der Wunsch nach einer besseren Anbindung in diesen Regionen besonders stark ausgeprägt ist, ist somit nachvollziehbar.

Diese Ergebnisse spiegeln sich auch in der jeweiligen Bedeutung des Autos wider. In ländlichen Kreisen und in schlecht angeschlossenen Regionen sehen rund vier von fünf Haushalten das Auto als ein Symbol der Unabhängigkeit an. In Großstädten liegt dieser Wert nur bei rund 60 %. Mit Blick auf das Alter ist die höchste Nennung der Unabhängigkeit bei älteren Haushalten (mit 76 %), am geringsten bei den Haushalten mittleren Alters mit (65 %). Gerade in ländlichen Regionen und bei älteren Personen wird die Verkehrswende deshalb bis zu einem gewissen Maß nur mit und nicht ohne den Pkw umsetzbar sein.

**Grafik 4: Geringe Abdeckung durch ÖPNV in vielen ländlichen Bereichen Deutschlands**

Anteil der Bevölkerung mit max. 1 km Luftliniendistanz zur nächsten ÖPNV-Haltestelle mit mindestens 10 Abfahrten am Tag



Quelle: INKAR, Ausgabe 2020 (siehe Endnote 13), eigene Darstellung.

**Auch Kosten sind ein wichtiger Faktor – Komfort eher nachrangig**

Neben einer besseren Anbindung würden für viele Haushalte niedrigere relative Kosten (49 %) den ÖPNV attraktiver machen. Dies betrifft im Wesentlichen günstigere Tickets (41,7 %), aber auch höhere Kosten für die Pkw-Nutzung würden jeden fünften Haushalt dazu bewegen, den ÖPNV häufiger zu nutzen (20,5 %). Angesichts steigender CO<sub>2</sub>-Preise dürfte der ÖPNV perspektivisch kosteneffizienter gegenüber dem PKW werden, was verstärkte Anreize zum Umstieg mit sich bringt. Der Komfort im ÖPNV spielt hingegen eher eine nachrangige Rolle. Knapp ein Fünftel der Haushalte würde ihre Nutzung des ÖPNV ausweiten, wenn dieser z. B. hinsichtlich Sauberkeit, Hygiene oder Einstiegsmöglichkeiten komfortabler wäre (19 %).

Auch in diesem Fall zeigt sich ein Einfluss der Stadtgröße, allerdings in entgegengesetzter Richtung: Insbesondere in Großstädten wünschen sich Haushalte einen kostengünstigeren ÖPNV (58 %), während dies in den Landgemeinden nur 42 % der Haushalte für einen Nutzungsanreiz halten. Mit Blick auf den Komfort sind dies 29 % der Haushalte in Großstädten und nur 11 % in Landgemeinden. Eine mögliche Erklärung hierfür ist, dass es in den Städten zwar häufig eine bessere ÖPNV-Anbindung gibt, die jedoch zugleich inten-

siver genutzt wird, sodass es zu empfundenen Defiziten bzgl. Hygiene und Sauberkeit kommt. Hier könnte auch ein Ausbau der Kapazität die Attraktivität erhöhen.

**Der ÖPNV ist nicht für alle eine denkbare Alternative**

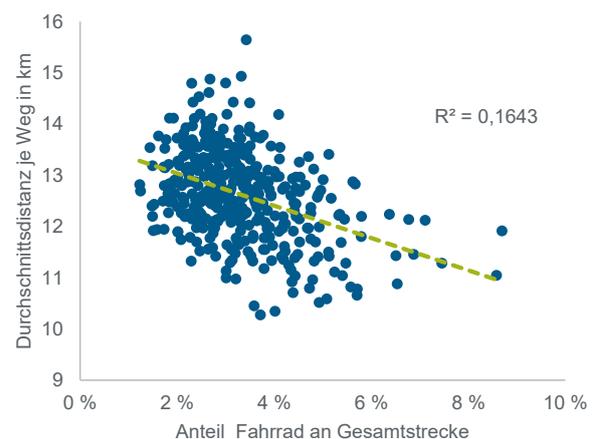
Immerhin rund 25 % der Haushalte können sich grundsätzlich keinen Umstieg auf den ÖPNV vorstellen. Diese Einschätzung ist nahezu unabhängig von der Stadtgröße. Dafür spielen hier andere Faktoren eine Rolle, z. B. das Alter. Fast ein Drittel aller Personen über 70 kann sich grundsätzlich nicht vorstellen, den ÖPNV stärker zu nutzen (31 %), bei Personen unter 40 sind das nur 17 %.

Ein zweiter Faktor, der hier relevant ist, ist die persönliche Einstellung zum Auto. Bei Haushalten, für die der Pkw ein Statussymbol ist, können sich rund 40 % unter keinen Umständen eine stärkere Nutzung des ÖPNV vorstellen. Eine solche symbolische Bedeutung des Autos liegt bei insgesamt 11 % der Haushalte vor und ist verstärkt bei jungen Haushalten (15 vs. 7 % bei älteren Haushalten) sowie bei Haushalten mit niedrigem Einkommen (20 vs. 10 % bei Haushalten mit hohem Einkommen) anzutreffen.<sup>14</sup> In dieser Gruppe könnte ein Imagegewinn des ÖPNV dabei helfen, die Abkehr vom Auto zu ermöglichen.

**Bessere Infrastruktur und Verknüpfung mit ÖPNV könnte den Umstieg auf das Fahrrad attraktiver machen**

Neben dem ÖPNV kann auch der Fahrradverkehr einen Beitrag zu klimaneutraler Mobilität leisten. Dabei bietet sich das Fahrrad vor allem für kurze und mittlere Strecken an. Dies zeigt sich auch im Nutzerverhalten. So wird das Fahrrad vor allem in solchen Kreisen intensiver genutzt, wo die Durchschnittsdistanzen niedriger sind (Grafik 5).

**Grafik 5: Bedeutung des Fahrrads sinkt mit den zurückgelegten Distanzen**



Quelle: BMVI – Mobilität in Deutschland 2017, eigene Darstellung.

Die Nutzung des Fahrrads schwankt zwischen einem und fast 10 % der gesamten Wegstrecken innerhalb eines Kreises, im Mittel werden rund 3 % der Gesamtkilometer mit dem Fahrrad zurückgelegt. Dabei liegt der Anteil des Fahrrads an den täglich zurückgelegten Wegen in einer Region jedoch deutlich höher.<sup>15</sup> In fahrradfreundlichen Städten wie Münster werden rund 30 % aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt,

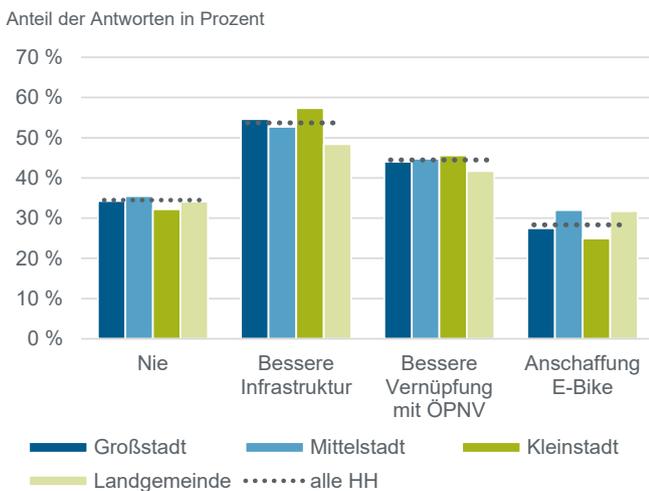
der Anteil an der Gesamtstrecke beträgt auch in Münster hingegen nur rund 8,5 %, gegenüber 6,5 % im Durchschnitt. Das Fahrrad wird somit zwar häufiger, aber vor allem für kürzere Distanzen eingesetzt.

Auf die Frage, unter welchen Umständen Haushalte mit häufiger Pkw-Nutzung auf das Fahrrad umsteigen würden, gab die Mehrheit der befragten Haushalte (54 %) eine bessere Infrastruktur an, wie z. B. mehr Fahrradwege, Leihräder oder sichere und trockene Abstellplätze. Immerhin noch fast die Hälfte nannte eine bessere Kombinierbarkeit des Fahrradfahrens mit dem ÖPNV (45 %). Die Bedeutung dieser beiden Aspekte ist erwartungsgemäß bei den Landgemeinden am geringsten, allerdings sind die Unterschiede zwischen den Stadtgrößen deutlich weniger stark ausgeprägt als beim Umstieg auf den ÖPNV und nahezu vernachlässigbar (Grafik 6). Auch die regionalen Maße zur Anbindung und Entfernung üben hier keinen signifikanten Einfluss aus.<sup>16</sup>

Dies ist ein durchaus bemerkenswerter Aspekt, weil ein Ausbau des Fahrradverkehrs bisher in erster Linie im urbanen Kontext diskutiert wird. Aber auch in Klein- und Mittelstädten gibt es den Befunden des KfW-Energiewendebarmeters zufolge großes Potenzial, Autofahrten künftig stärker durch das Fahrrad abzuwickeln, etwa durch eine stärkere Berücksichtigung und Integration des Fahrradverkehrs in der Verkehrsplanung.

Die Anschaffung eines E-Bikes könnte immerhin fast 28 % der Haushalte zu einem Umstieg anreizen. Am höchsten liegt dieser Wert in den Mittelstädten und Landgemeinden - möglicherweise gibt es gerade hier längere Strecken, die mit dem normalen Fahrrad nicht zu absolvieren sind. In jedem Fall dürfte auch das E-Bike eine Möglichkeit bieten, den Verkehr künftig effizienter abzuwickeln. Entsprechende Infrastrukturen sollten in künftigen Planungen mitgedacht werden.

**Grafik 6: Anreize zum Umstieg auf das Fahrrad**



Quelle: KfW-Energiewendebarmeter.

Rund 35 % der Haushalte können sich grundsätzlich keinen Wechsel auf das Fahrrad vorstellen, das sind noch einmal etwas mehr als mit Blick auf den ÖPNV. Der besondere Bezug zum Auto als Statussymbol spielt auch hier eine Rolle. Die grundsätzliche Ablehnung liegt in dieser Gruppe mit 40 % aber nur leicht über dem Durchschnitt. Deutlicher schlägt sich hier das Alter nieder. Von den Menschen mit mehr als 70 Jahren sehen mehr als die Hälfte keine Möglichkeit, ihr Auto durch das Fahrrad zu ersetzen (53 %).

**Fazit**

Die Verkehrswende ist ein elementarer Baustein zur Erreichung der Klimaschutzziele in Deutschland. Zu ihrem Gelingen muss auch die zukünftige Mobilität der Privathaushalte deutlich emissionsärmer gestaltet werden. Zentrale Bausteine dafür sind einerseits die konsequente Elektrifizierung des Pkw und andererseits ein Ausbau der ÖPNV-Angebote sowie eine verbesserte Fahrrad- und Fußgängerinfrastruktur.

Keines dieser Instrumente ist den anderen strikt überlegen oder eine Allheillösung. Im Gegenteil, jede Region hat andere Voraussetzungen, um das Mobilitätsbedürfnis seiner Einwohner zu befriedigen. Für eine erfolgreiche Verkehrswende müssen deshalb unterschiedliche Lösungen für unterschiedliche Regionen gefunden werden. Dabei gilt es die jeweils geeignetsten Verkehrsmittel gezielt zu fördern.

In schlecht angebundenen Regionen und bei älteren Menschen wird auch zukünftig der Pkw eine zentrale Rolle spielen und ist hier bis auf weiteres nicht wegzudenken. Hier gilt es einerseits die Elektrifizierung der Fahrzeuge weiter voranzutreiben und andererseits, die Auslastung der Pkw zu erhöhen. Zudem bieten sich hier auch Ansatzpunkte zur Verkehrsvermeidung, z. B. durch Ausbau von Homeoffice und digitalen Verwaltungsleistungen sowie durch Stärkung lokaler (innenstadtnaher) Infrastrukturen.

Das KfW-Energiewendebarmeter 2021 zeigt darüber hinaus auch ein großes Potenzial zur Verkehrsverlagerung. Drei Viertel der Haushalte, die aktuell mehrmals pro Woche den Pkw nutzen, können sich vorstellen, künftig häufiger auf den ÖPNV umzusteigen. In ländlichen Regionen steht dabei die eigentliche Anbindung bzw. Taktung der Verbindungen im Vordergrund. In dichter besiedelten Gebieten wird der ÖPNV hingegen eher als zu teuer und zu unkomfortabel wahrgenommen. Hier gilt es, die Qualität des Angebots zu verbessern, etwa auch durch mehr Sauberkeit und mehr Platz in den Fahrzeugen des ÖPNV.

Auch der Fahrradverkehr kann zu einer wichtigen Säule der Verkehrswende werden – immerhin fast zwei Drittel der regelmäßigen Pkw-Nutzer sieht die Möglichkeit, künftig das Fahrrad stärker zu nutzen. Interessanterweise gilt dies unabhängig von der Stadtgröße, sodass es sich bei Kommunen aller Größen lohnen dürfte, durch einen entsprechenden Ausbau der Fahrradinfrastruktur dem Klima zu helfen und zugleich die Lebensqualität vor Ort zu steigern.

### Das KfW-Energiewendebarmeter

ist eine jährlich erscheinende haushaltsrepräsentative Befragung von etwa 4.000 in Deutschland ansässigen privaten Haushalten zu Entscheidungen und Einstellungen rund um das Thema Klimaschutz.

Weitere Informationen zum KfW-Energiewendebarmeter unter: [kfw.de/energiewendebarmeter](https://www.kfw.de/energiewendebarmeter).

<sup>1</sup> Vgl. Umweltbundesamt (2020).

<sup>2</sup> Vgl. Umweltbundesamt (2021): Nationales Treibhausgasinventar 2021, 12/2020; Presseinformation 07/2021 vom 15.03.2021.

<sup>3</sup> Laut Daten der Europäischen Energieagentur gehen über 70 % aller Emissionen von Treibhausgasen im Verkehrssektor auf diese Fahrzeuge zurück. Der Rest entfällt im Wesentlichen auf den Schiffs- und Luftverkehr, vgl. <https://www.eea.europa.eu/de/themes/transport/intro>.

<sup>4</sup> Vgl. Römer, D. und J. Steinbrecher (2021): [KfW-Energiewendebarmeter 2021](#), KfW Research.

<sup>5</sup> Vgl. Mobilität in Deutschland – MiD, Zeitreihenbericht 2002 – 2008 – 2017, Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur.

<sup>6</sup> Vgl. Destatis (2021): Pressemitteilung Nr. 422 vom 9. September 2021. Während der stark gestiegenen Inzidenzen im November 2021 zeigte sich wieder ein Rückgang von 2 % im Vergleich zum Vergleichszeitraum vor der Krise in 2019, vgl. Pressemitteilung Nr. 546 vom 2. Dezember 2021.

<sup>7</sup> Vgl. KBA (2021), Neuzulassungen im November 2021.

<sup>8</sup> Umweltbundesamt (2020): Ökologische Bewertung von Verkehrsarten, Abbildung 10.

<sup>9</sup> Westdeutschland umfasst die Länder Hessen, Nordrhein-Westfalen, Rheinland-Pfalz und Saarland, Norddeutschland umfasst Schleswig-Holstein, Hamburg, Niedersachsen und Bremen. Ostdeutschland (die neuen Bundesländer und Berlin) und Süddeutschland (Bayern und Baden-Württemberg) liegen mit 33,5 bzw. 34,7 % zwischen Nord- und Westdeutschland.

<sup>10</sup> Als gute Anbindung wird hier definiert, wenn in einem betreffenden Kreis die Fahrzeit zu jedem der drei Infrastrukturen (Flughäfen, ICE-Bahnhöfe, Oberzentrum) unter 30 Minuten liegt. Eine schlechte Anbindung wird kodiert, wenn die Fahrzeit zu allen drei Infrastrukturen über 30 Minuten beträgt. Datengrundlage sind das "Zentrale Orte Monitoring" in der INKAR-Datenbank auf Kreisebene.

<sup>11</sup> Als große Entfernung (geringe Entfernung) wird eine Region definiert, bei der die Entfernung zu allen drei Daseinsvorsorgeangeboten (Supermarkt, Apotheke und Grundschule) über der Mediandistanz für alle Kreise liegt. Datengrundlage sind das "Zentrale Orte Monitoring" in der INKAR-Datenbank auf Kreisebene.

<sup>12</sup> Für eine ausführliche Diskussion der Charakteristika von Elektroautonutzern siehe Römer, D. und J. Steinbrecher (2021): [Die Elektromobilität nimmt Fahrt auf – doch wer setzt sich eigentlich ans Steuer?](#) Fokus Volkswirtschaft Nr. 331, KfW Research.

<sup>13</sup> Verwendet werden hier die Daten des Zentrale Orte Monitorings in der INKAR-Datenbank, die für die Kreisebene aggregiert wurden. Vgl. Indikatoren und Karten zur Raum- und Stadtentwicklung. INKAR. Ausgabe 2020. Hrsg.: Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) im Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBR) – Bonn 2020.

<sup>14</sup> Verglichen werden hier einerseits Haushalte mit Haushaltsvorstand unter 40 Jahren mit Haushalten, deren Haushaltsvorstand über 60 Jahre alt ist, und andererseits Haushalte im untersten Quartil des Haushaltsnettoeinkommens mit denen im obersten Quartil des Haushaltsnettoeinkommens.

<sup>15</sup> Vgl. BMVI (2019): Mobilität in Deutschland – MiD. Analysen zum Fahrradverkehr und Fußverkehr.

<sup>16</sup> Durch eine bessere Fahrradinfrastruktur würde durchweg eine Mehrheit der Haushalte häufiger auf das Fahrrad steigen, sowohl bei schlechter Anbindung mit (55 %) als auch bei guter Anbindung (54 %), sowie bei hohen Entfernungen (53 %) und niedrigen Entfernungen (55 %) zur täglichen Daseinsvorsorge. Ähnliches gilt für eine bessere Anbindung an den ÖPNV, sowohl bei schlechter Anbindung mit (47 %) als auch bei guter Anbindung (44 %), und sowie bei hohen Entfernungen (44 %) und niedrigen Entfernungen (45 %) zur täglichen Daseinsvorsorge.