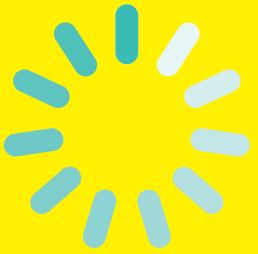


# MOBILITÄTSREPORT

KOMPAKT

L  S!

ZEIT FÜR DIE VERKEHRSWENDE



**1** Linienbus  
mit durchschnittlicher  
Besetzung ersetzt

**16** Pkw  
(mit 1,4 Personen  
pro Fahrzeug)

Quelle: VDV



# BITTE WENDEN



Susanne Risch  
Chefredaktion

Wir wissen es alle: Die Mobilität von heute kann unmöglich die von morgen sein. Straßen und Brücken ächzen unter Blechlawinen, das Schienennetz gehört saniert, auf Straßen und Gehwegen herrscht Gedränge, unsere Städte erstickten in Feinstaub. Und doch steigen wir jeden Morgen aufs Neue in unser Auto, übersehen neue Verkehrsangebote im Modalmix oder verweigern uns den Offerten von Arbeitgebern, die uns umweltfreundliche Transportmittel schmackhaft machen wollen. Warum nur stecken wir so konsequent im Stau und sperren uns wider besseres Wissen gegen die Mobilitätswende?

Auf der Suche nach Antworten haben wir zusammen mit Statista im Auftrag der Brancheninitiative Zukunft Nahverkehr (ZNV) im November 2024 mehr als 500 Menschen über 18 Jahre aus Deutschland zu diesem Thema befragt. Was die Teilnehmenden unserer repräsentativen Umfrage und drei ausgewiesene Expertinnen und Experten zu Protokoll gegeben haben, lesen Sie auf den folgenden Seiten.

Hätten Sie gedacht, dass nicht einmal ein Drittel der Menschen On-Demand-Angebote wie Sammeltaxis oder Rufbusse kennen? Dass für mehr als ein Fünftel der Beschäftigten hierzulande eine lange Pendelstrecke ein Kündigungsgrund ist? Und dass wir Deutschen das Auto zwar lieben, sich aber dennoch 62 Prozent von uns autofreie Innenstädte wünschen?

Vielleicht finden Sie ja auch ein paar neue, erstaunliche oder überraschende Informationen? Wir wünschen Ihnen jedenfalls viel Vergnügen beim Stöbern. ■

## IN DIESEM HEFT

### 04 BEWEGEND

Verkehrsexpertein Meike Jipp erklärt, welche grundlegende Bedeutung Mobilität für unser Zusammenleben hat.

### 08 ZAHLEN, DATEN I

Warum Mobilität ein Grundbedürfnis ist, wie sie Gemeinschaft stärkt und Lebensqualität erhöht.

### 14 FÖRDERND

Sozialwissenschaftler Oliver Schwedes zeigt, warum wir den ÖPNV als Wirtschaftsfaktor keinesfalls unterschätzen dürfen.

### 20 ZAHLEN, DATEN II

Warum Mobilität die Wirtschaft fördert, wie sie bezahlbar bleibt und wie wir Vorzüge vermitteln.

### 26 VERÄNDERND

Psychologin Isabella Uhl-Hädicke weiß, wie wir Routinen, die unsere Umwelt belasten, ablegen können.

### 30 IMPRESSUM

Mehr zur Brancheninitiative Zukunft Nahverkehr (ZNV) und zu brand eins

Foto: Michael Hudler

# „OHNE BEWEGUNG WÄRE DIE WELT ÄRMER“

Angebote zum öffentlichen Verkehr sollten unbedingt flexibler und individueller werden. Überhaupt müsse man Mobilität völlig neu denken, fordert Meike Jipp vom Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). Nur dann kann sie Garant für gesellschaftlichen Wohlstand bleiben.

Interview: Daniel Ramm

Foto: DLR

## Wo beginnt für Sie Mobilität, Frau Jipp? Und wo hört sie auf?

Mobilität ist ein komplexer Begriff, der unterschiedlichste Arten von Fortbewegung umfasst. In unserer Forschung steht die physische Mobilität im Vordergrund. Sie wird häufig mit Verkehr gleichgesetzt, geht aber darüber hinaus. Sie beginnt bereits, wenn der Mensch auch nur darüber nachdenkt, das zu Haus verlassen, um andere Menschen zu treffen, einkaufen oder arbeiten zu gehen, ein Hobby auszuüben – und sich dann zu Fuß oder auf dem Fahrrad, mit dem Auto oder öffentlichen Verkehrsmitteln in Bewegung setzt. Mobilität endet, wenn das ursprüngliche Bedürfnis befriedigt ist.

## Aber was ist sie nun genau?

Ein Mittel zum Zweck: Haben wir das grundlegende Bedürfnis nach Nahrungsaufnahme, fahren wir in den nächsten Supermarkt, jedenfalls in einem wohlhabenden Land wie unserem. So sichert uns die Möglichkeit, uns von A nach B zu bewegen, sozusagen das Überleben.

## Abgesehen vom Einkaufen, aus welchen anderen Gründen setzen sich Menschen in Bewegung?

Ein weiteres grundlegendes Bedürfnis, das durch Mobilität befriedigt wird, ist das nach Sicherheit. Wenn wir uns an einem Ort befinden, an dem wir uns nicht sicher fühlen, bewegen wir uns davon weg – und zwar möglichst schnell.

## Aber es muss ja nicht immer gleich um Leben und Tod gehen.

Nein, es gibt auch Bedürfnisse, deren Befriedigung nicht lebensnotwendig ist, die aber unsere Lebensqualität steigern. Menschen brauchen beispielsweise soziale Kontakte. Wir sind keine Einzelgänger, sondern wollen am Gemeinschaftsleben teilhaben.



MEIKE JIPP

„Wer sich professionell mit Mobilität beschäftigt, fühlt sich wie der Trainer der deutschen Fußballnationalmannschaft: Es gibt über 80 Millionen Experten im Land, die es besser wissen“, sagt die Professorin Meike Jipp. Und doch forscht die Psychologin beharrlich zu ihrer Grundfrage: Was braucht der Mensch vom System?, vor allem auch von Verkehrssystemen, deren Analyse und Optimierung sie sich seit 2010 am Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) widmet. Seit 2023 ist sie dort Bereichsvorständin für Energie und Verkehr.

Wir wollen Familie und Freunde treffen oder in Vereinen aktiv sein. Außerdem wollen Menschen lernen und sich weiterbilden: Wir gehen zur Schule, fahren zum Ausbildungsbetrieb, besuchen eine Universität. Und dann wollen wir uns selbst verwirklichen, auf Reisen über uns hinauswachsen, neue Orte kennenlernen. Auch das geht natürlich nur, wenn wir uns buchstäblich auf den Weg machen.

## Wie gehören Mobilität und Arbeit zusammen?

In den meisten Fällen bedingen sie einander. Man stelle sich einmal vor, wir alle könnten nur Berufe ausüben, für die wir nicht beweglich sein müssen. Die Welt würde nicht nur sehr klein, sie wäre auch ärmer. Mobilität ermöglicht uns eine Berufswahl und eine Verwirklichung durch Arbeit. Und sie wird zum Garanten für gesellschaftlichen Wohlstand. ▶

Denn erst wenn Menschen mobil sind, können sich auch Angebot und Nachfrage auf dem Arbeitsmarkt decken.

**Physisch mobil zu sein, ist also die Voraussetzung für eine Durchlässigkeit zwischen den sozialen Schichten der Gesellschaft?**

Ja, sie ist eine Voraussetzung, denn wenn Menschen über weite Strecken pendeln und dadurch geeignete Jobs annehmen, höhere Schulen besuchen oder studieren, können sie auch aufsteigen. Doch das ist keine Zwangsläufigkeit. Wer nicht aufsteigen möchte, weil er darin keinen Sinn sieht, dem bringt alle physische Mobilität nichts.

**Welche Rolle spielt der öffentliche Nahverkehr in diesem Zusammenhang?**

Der ÖPNV ist in Deutschland Teil der öffentlichen Daseinsvorsorge, also der staatlichen Verpflichtung, allen Bürgern eine menschenwürdige Existenz zu ermöglichen. Neben der Müllabfuhr und der Wasserversorgung gehört dazu auch der Personentransport – nicht zuletzt, weil er die Chancengleichheit gewährleistet, etwa bei der Berufswahl.

Was wir jedoch zunehmend feststellen, ist eine wachsende Mobilitätsarmut. Viele Menschen mit niedrigem Einkommen können sich weite Wege nicht mehr leisten. Sie sind arm – finanziell und/oder im Sinne von Zeit. Diese Gruppe kann zwar mehr oder weniger gut zur Arbeit oder zum Arzt kommen, hat aber einen zu hohen finanziellen oder zeitlichen Aufwand. Oder oftmals sogar beides.

**Wen betrifft Mobilitätsarmut?**

Auf dem Land ist sie häufiger anzutreffen als in der Stadt. Für den Weg zur Arbeit braucht ein Landbewohner durchschnittlich dreimal länger als ein Stadtbewohner. Das ist schon ein enormer Unterschied! Außerdem leiden ältere Menschen deutlich häufiger unter Mobilitätsarmut, weil sie sich oft kein Auto mehr leisten können. Menschen, die ein Auto besitzen, sind von dem Phänomen seltener betroffen als alle, die zu Fuß gehen, mit dem Fahrrad

**„Viele Menschen können sich weite Wege nicht mehr leisten.“**

fahren oder öffentliche Verkehrsmittel nutzen müssen. Und genau aus diesem Grund ist ein guter ÖPNV so entscheidend in der Daseinsvorsorge und für die Chance auf Teilhabe: Für viele Menschen ist er schlicht der einzige Zugang zu Mobilität.

**Was sind die Herausforderungen dabei, diese Daseinsvorsorge zu gewährleisten?**

Dass der Zugang leicht ist. Nur zum Vergleich: Früher mussten Menschen, die den „Tatort“ sehen wollten, am Sonntagabend um Punkt 20 Uhr 15 das Erste einschalten. Heute kann jeder den Krimi in der Mediathek anschauen, wann immer er will. Eine so konsequente Flexibilisierung und Individualisierung sollte auch beim öffentlichen Verkehr möglich sein. Wir sollten uns mehr auf den Bedarf des Einzelnen konzentrieren. Und wir sollten mehr in Geschäftsmodellen denken.

**Wie könnten die aussehen?**

Mit Handydaten lässt sich heute datenschutzkonform leicht herausfinden, auf welche Art ein Mensch unterwegs ist. Aufgrund dieser Informationen könnte man ihm gezielt individuelle Angebote per App anbieten. Man könnte die Bezahlung deutlich vereinfachen und den Nutzer sogar leiten, wenn er es braucht: „Hey, dies hier wäre ein On-Demand-Shuttle, das du für deine Fahrt zum Supermarkt nehmen kannst, und dort hinten an der Straße würde es dich einsammeln.“ Mobilität würde um einiges einfacher – für alle.

**Welche Angebote braucht es außerdem?**

Ich sehe einen ganzen Koffer voller Möglichkeiten. Aus einem riesigen Baukasten kann jeder auswählen, was er heute oder morgen nimmt: den Bus, der Menschen ins Büro fährt, den Transporter, um das neue Bett vom Möbelhaus nach Hause zu bringen, ein Leihfahrrad oder einen E-Scooter für die letzte Meile zwischen S-Bahn und Wohnungstür – oder auch den gemieteten Sportwagen für den Wochenendtrip. Doch für so eine Trendwende braucht es zuerst eine neue Art, Mobilität zu denken.

**Klingt alles nach einer guten Zukunft – aber auch ziemlich teuer.**

So oder so muss Geld in den öffentlichen Verkehr investiert werden, allein um die Infrastruktur zu erhalten oder auszubauen. Sollten wir das nicht tun, wird uns das immer stärker ausbremsen.

Nicht anders ist es mit dem Fachkräftemangel. Die vielen Babyboomer, die jetzt in Rente gehen, können nur mithilfe von Automatisierung und Digitalisierung ersetzt werden. Automatisiertes Fahren einzuführen, ist erst mal teuer. Aber wenn wir uns den ÖPNV erhalten wollen, gibt es keine Alternativen.

**Wie sähe die Finanzierung aus?**

Beim Deutschland-Ticket haben wir gerade gesehen: Die Menschen sind bereit, Geld für ein Angebot zu bezahlen, das mehr flexible Mobilität ermöglicht. Im Idealfall könnte dies auch bei einem gut ausgebauten, geografisch engmaschigen ÖPNV funktionieren, der einen attraktiv getakteten Fahrplan hat. Man kann auch über Modelle der Mischfinanzierung nachdenken, bei denen private Unternehmen in den öffentlichen Nahverkehr investieren. Es muss nicht immer allein der Staat sein, der den ÖPNV trägt.

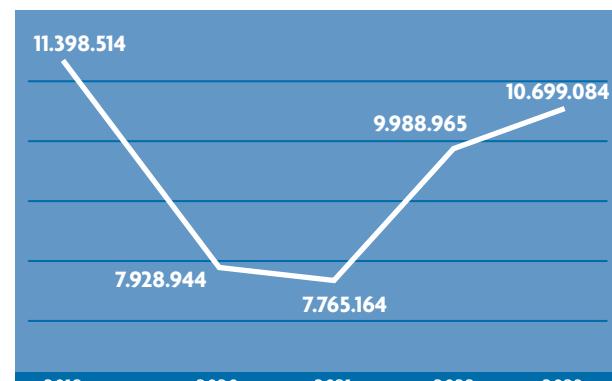
**Für wie groß halten Sie die Chancen, dass solche Zukunftsszenarien Wirklichkeit werden?**

Vor zehn Jahren war ich fest davon überzeugt, dass es nie so etwas wie das Deutschland-Ticket geben würde. Es kam bekanntlich anders. Und wenn man sich einmal überlegt, wie stark sich der öffentliche Nahverkehr in den vergangenen Jahren gewandelt hat, wie umfangreich das Angebot allein durch Sharing-Bikes oder Elektroroller geworden ist, kann man wohl behaupten: Es wäre machbar! ■

# MOBILITÄT IST EIN GRUNDBEDÜRFNIS.

## DEUTSCHLAND HEUTE

Fahrgäste im öffentlichen Nahverkehr in Deutschland in Millionen:



Quelle: Statistisches Bundesamt

## GLÜCKLICHE STÄDTER

Das nächste öffentliche Verkehrsmittel\* ist nur 15 Minuten Fußweg entfernt.

Das stimmt für:



\* Fährt mindestens alle halbe Stunde; Quelle: Statista im Auftrag von ZNV

## Kurz gesagt:

Die Verkehrswende stockt. Bis 2027 geht der Individualverkehr um nur 1,4 Prozent zurück. Der öffentliche Straßenverkehr steigt lediglich um 0,4 Prozent, der Bahnverkehr um 0,5 Prozent. Dabei beurteilen 72 Prozent aller Befragten das Angebot des ÖPNV in ihrer Stadt oder Region als gut oder sogar sehr gut. Das Grundbedürfnis nach Mobilität wäre somit durchaus befriedigt. Nun müssen Busse und Bahnen nur noch konsequenter genutzt werden.

## DEUTSCHLAND MORGEN

Öffentlich oder privat: Wie sich der Personenverkehr entwickelt

■ 2023 ■ 2027

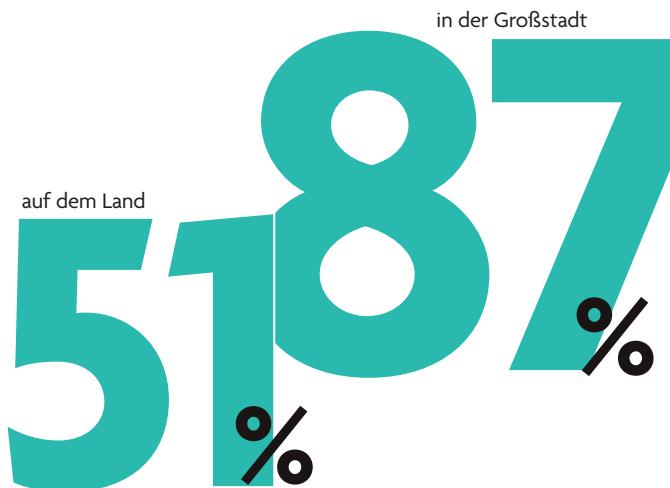
79,2% 77,8%



Quellen: DESTATIS, DLR, BALM

## EHER ZUFRIEDEN

Die Mobilitäts situation in der eigenen Stadt oder Region ist gut oder sogar sehr gut\* – das meinen:



\* Im Hinblick auf alltägliche Bedürfnisse (wie Erreichbarkeit von Zielen) und auf Erwartungen (wie Pünktlichkeit); Quelle: Statista im Auftrag von ZNV

## VERFÜGBAR, NUTZBAR, ERREICHBAR

Zufrieden oder sogar sehr zufrieden mit der...

... VERFÜGBARKEIT  
in der eigenen Stadt oder  
Region (z. B. ausreichend  
Fahrradwege oder Bus-  
haltestellen) sind:



... NUTZBARKEIT  
in der eigenen Stadt oder  
Region (z. B. Beschilderung oder  
Barrierefreiheit) sind:



... ERREICHBARKEIT  
von Zielen in der  
eigenen Stadt oder  
Region sind:

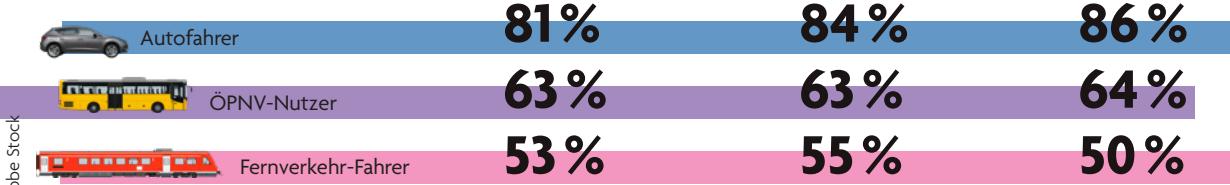
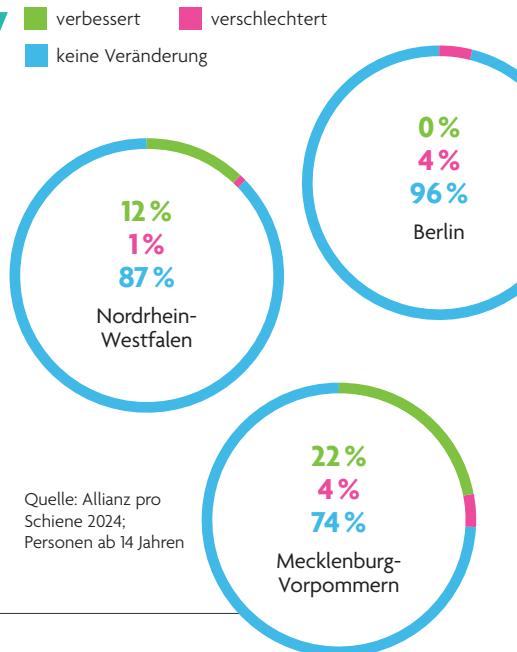


Foto: Adobe Stock

Quelle: Statista im Auftrag von ZNV

## EHER UNVERÄNDERT

Veränderung der Entfernung zur nächstgelegenen Haltestelle innerhalb der vergangenen fünf Jahre:

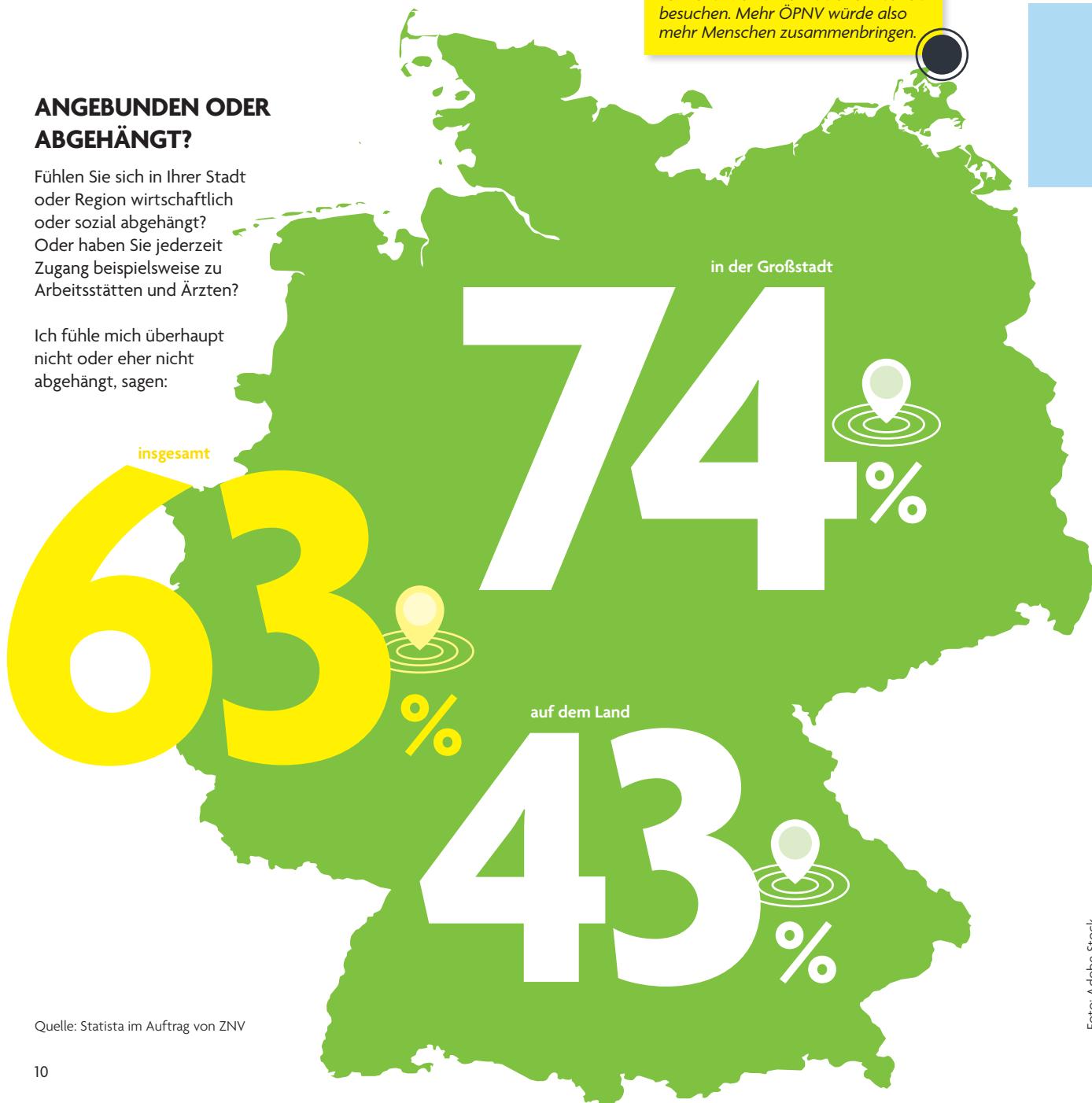


# MOBILITÄT STÄRKT DIE GEMEINSCHAFT.

## ANGEBUNDEN ODER ABGEHÄNGT?

Fühlen Sie sich in Ihrer Stadt oder Region wirtschaftlich oder sozial abhängig? Oder haben Sie jederzeit Zugang beispielsweise zu Arbeitsstätten und Ärzten?

Ich fühle mich überhaupt nicht oder eher nicht abhängig, sagen:



## Kurz gesagt:

Nein, abgehängt würden sie sich an ihrem Heimatort nicht fühlen – das sagen insgesamt fast zwei Drittel aller Befragten. Die Arbeit oder der Arzt wären jederzeit problemlos erreichbar. Bei einem Ausbau von Bus- und Bahnangeboten würden allerdings 32 Prozent abends häufiger essen gehen, 30 Prozent mehr Ausflüge unternehmen und 28 Prozent öfter Familie und Freunde besuchen. Mehr ÖPNV würde also mehr Menschen zusammenbringen.

## MEHR ÖPNV, MEHR KONTAKTE

Welche dieser Möglichkeiten würden Sie (häufiger) nutzen, wenn der ÖPNV in Ihrer Stadt oder Region besser ausgebaut wäre?\*

- |   |  |   |                             |   |
|---|--|---|-----------------------------|---|
| <b>26%</b>  | <b>32%</b>   | <b>30%</b>  | <b>28%</b>                  | <b>25%</b>                                  |
| kulturelle Veranstaltungen besuchen, etwa Theater oder Konzerte | abendliche Freizeitaktivitäten wahrnehmen, etwa Restaurants oder Feiern besuchen | Freizeitaktivitäten flexibler gestalten, etwa Ausflüge unternehmen oder Sport treiben | Freunde und Familie treffen | Erlledigungen und Einkäufe flexibler planen |

\* Mehrfachnennung möglich. Quelle: Statista im Auftrag von ZNV



## MEHR STRECKEN, MEHR WEGE

Würden Sie folgende Maßnahmen zur Förderung von Mobilität befürworten?

ja nein

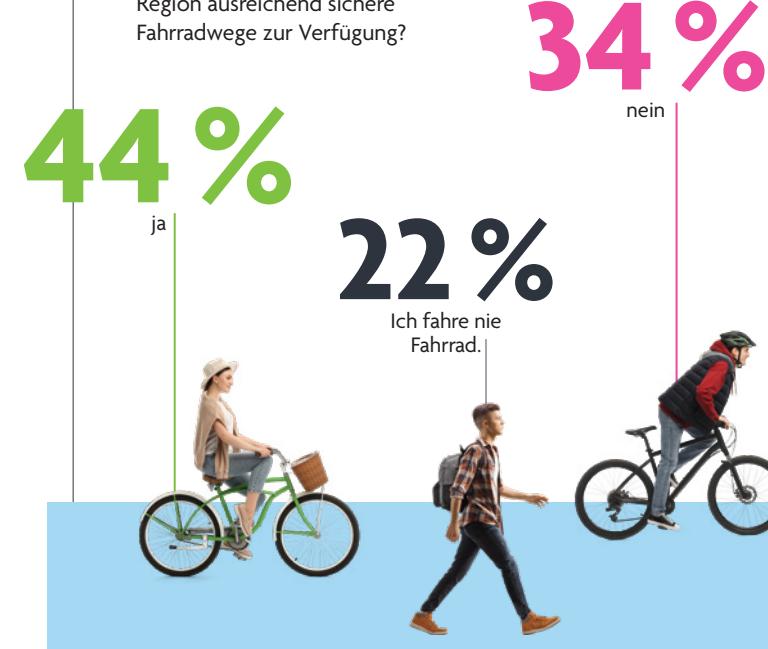
- |  |   |
|--|---|
| 96%  4%                                    | 93%  7%                                 |
| Ausbau von ÖPNV-Strecken auch überregional | Fahrradwege instand setzen und ausbauen |

- |                       |                                   |
|-----------------------|-----------------------------------|
| 90%  10%              | 86%  13%                          |
| ÖPNV günstiger machen | Fußgänger-freundlichkeit steigern |

- |                       |  |
|-----------------------|--|
| 62%  38%              | 48%  51%                                   |
| autofreie Innenstädte | Autobahnen und Landstraßen weiter ausbauen |

## SICHER AUF DEM RAD?

Stehen in Ihrer Stadt oder Region ausreichend sichere Fahrradwege zur Verfügung?



Quelle: dena; Deutschland 2023

Quelle: Mobilitätsbarometer 2024

# MOBILITÄT STEIGERT DIE LEBENSQUALITÄT.

## EINDEUTIGES VOTUM

Im Verkehrssektor müssen die CO<sub>2</sub>-Emissionen laut Gesetz bis 2030 um 48 Prozent gesenkt werden. Diese Schulnoten (1 = sehr gut) erteilen die Befragten folgenden Maßnahmen:

1-1,9 2-2,9 3-3,9 4-4,9  
5-5,9 6



3,72 Reduktion des Individualverkehrs durch strengere Regularien, etwa höhere Benzinsteuern

3,18 verstärkter Ausbau der E-Mobilität

Quelle: Statista im Auftrag von ZNV

## Kurz gesagt:

Der ÖPNV hat eine unmittelbare Wirkung auf seine (potenziellen) Nutzer: Für 44 Prozent aller Befragten würde der Ausbau von Bus- und Bahnnetzen die Lebensqualität in ihrer Stadt oder Region erhöhen. Gleichzeitig halten die meisten Deutschen eine stärkere Förderung des ÖPNV für die beste Maßnahme, um das Klima zu schützen. Ein positiver Ökoeffekt lässt sich nicht leugnen: Ein Linienbus ersetzt durchschnittlich 16 Autos.

## KLARE BILANZ

Umweltvorteile\* des ÖPNV im Vergleich zum Autoverkehr:

10 Millionen Tonnen

Das entspricht etwa dem jährlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von



1 modernen Braunkohlekraftwerk

Einsparung von Pkw-Kilometern durch ÖPNV im Jahr:

73 Milliarden Kilometer

Das entspricht etwa

252 -mal

der Strecke von der Erde zum Mars.

\* Ausgangsbasis: Ein Linienbus mit durchschnittlicher Besetzung ersetzt 16 Pkw mit 1,4 Personen pro Fahrzeug. Quellen: Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe, VDV, DLR, eigene Berechnungen

## DEUTLICHER ANSTIEG

Die größten durch den Verkehr verursachten Probleme:

2020 2024



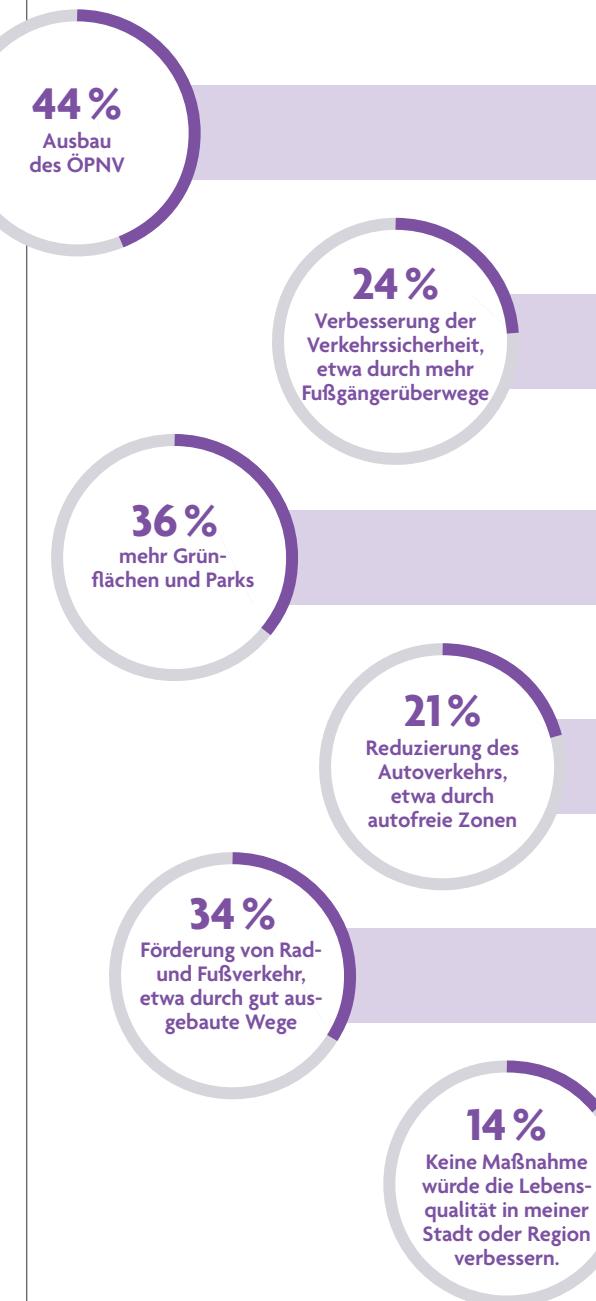
## STARKES SIGNAL

Wie stark beeinflussen Mobilitäts- und Verkehrswendethemen Ihre Entscheidung bei politischen Wahlen?



## BESSERES LEBEN

Welche Maßnahmen würden die Lebensqualität in Ihrer Stadt oder Region verbessern?\*



13

# „DIE LEUTE UNTER-SCHÄTZEN, WAS EIN AUTO KOSTET“

Foto: Technische Universität Berlin / Christian Kielmann

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist ein handfester Wirtschaftsfaktor, lässt Städte und Gemeinden florieren, sagt Oliver Schwedes. Der Politikwissenschaftler ist Experte für Verkehrsplanung. Er war Professor an der TU Berlin und hat mehrere Bücher zum Thema geschrieben. Im Interview erklärt er, warum Busse und Bahnen dem Pkw aus ökonomischer Sicht haushoch überlegen sind.

Interview: David Selbach



## OLIVER SCHWEDES

Der Sozialwissenschaftler forscht seit den 1990er-Jahren zur integrierten Verkehrsplanung im Zusammenspiel mit Politik und Stadtentwicklung. Der 57-Jährige hat Politikwissenschaft, Soziologie, Philosophie sowie Psychologie studiert und promovierte über die Entstehung von Großsiedlungen. Schwedes hat viele maßgebliche Forschungsprojekte zur Mobilität geleitet und ist Herausgeber des „Handbuch der kommunalen Verkehrsplanung“. Das Mitglied zahlreicher Fachgremien und Netzwerke veröffentlichte vergangenes Jahr bei Springer das Buch „Verkehr(t). Der mobile Mensch am Limit“.

**Herr Schwedes, der ÖPNV taucht in öffentlichen Debatten meist als Kostenfaktor auf und gilt in der Regel als zu teuer. Warum ist das so?**

Das passiert, wenn man sich nur einzelne Verkehrsmittel anschaut und nicht das gesamte Verkehrssystem. Insgesamt belaufen sich die Kosten dafür jedes Jahr auf rund 200 Milliarden Euro: Infrastruktur plus externe Kosten aus Gesundheits- und Umweltschäden. 90 Prozent dieser Kosten entstehen durch den Autoverkehr. Gleichzeitig subventionieren wir das Verkehrsmittel Auto mit mehreren Milliarden Euro pro Jahr. Die Steuerbegünstigung von Diesel kostet 8,2 Milliarden, die Pendlerpauschale 6 Milliarden und das Dienstwagenprivileg noch mal 3 Milliarden pro Jahr, also sind das round about 17 Milliarden.

Zum Vergleich: Die ICE-Strecke München-Berlin hat 10 Milliarden Euro gekostet. Würden wir die Pkw-Subventionen streichen, könnten wir mit dem Geld also jedes Jahr eine ICE-Strecke bauen und hätten immer noch 7 Milliarden übrig, um sie in die Rad- und Fußwege zu stecken. ➤

Wenn wir das zehn Jahre lang machen, haben wir so gute Eisenbahnverhältnisse wie in der Schweiz und so gute Radverhältnisse wie in den Niederlanden.

**Woran liegt es, dass wir das Autofahren derart begünstigen?**

Zum einen fördert die Politik die heimische Autoindustrie, etwa durch das Dienstwagenprivileg. Mehr als 60 Prozent der Premiumfahrzeuge sind Dienstwagen, und das ist für deutsche Hersteller ein ganz wichtiger Absatzmarkt. Die Politik profitiert aber auch direkt selbst von den Einnahmen über die Kfz-Steuer, die in den vergangenen zehn Jahren um rund 13 Prozent gestiegen sind, immerhin fast 10 Milliarden Euro.

Zum anderen spüren die Nutzer eines privaten Pkws die externen Kosten nicht, denn die Allgemeinheit trägt sie: den Verschleiß der Straßen, die Kosten des Gesundheitssystems durch Feinstaub, die Kosten von Umweltschäden. Es gibt Untersuchungen, wonach sich diese Kosten pro privatem Auto auf rund 5.000 Euro pro Jahr belaufen. Müssten die Besitzer das selbst zahlen, würden sich viele zweimal überlegen, ob sie sich ein Auto anschaffen.

**Inwiefern trägt umgekehrt der ÖPNV zum Wirtschaftswachstum einer Region bei?**

Ganz unmittelbar verringert ein effizienter ÖPNV die Pendelzeiten und verbessert damit die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen. Die Leute kommen einfacher und schneller zu ihrem Arbeitgeber und sind produktiver. Deshalb gibt es in Frankreich und in anderen Ländern Abgaben für Unternehmen, die gut an den öffentlichen Verkehr angeschlossen sind. Das Argument lautet: Ihr und eure Mitarbeiter profitieren davon, denn ihr müsst zum Beispiel keine Parkplätze vorhalten.

**Viele Pendler würden entgegnen, dass es besser und angenehmer ist, mit dem Auto zu fahren.**

Wenn ich mir das Stauaufkommen im Berufsverkehr anschau, habe ich da so meine Zweifel. Aus volkswirtschaftlicher Sicht ist aber noch ein ganz

anderes Argument wichtig: Wenn ich mit einem Pkw allein von A nach B fahre, muss ich zunächst ein bis zweieinhalb Tonnen Gewicht in Bewegung setzen. Wenn ich die Menschen stattdessen in Großgefäß – das ist der schöne Fachbegriff für Busse und Bahnen – auf derselben Strecke befördere, ist das vom Energieaufwand her erheblich effizienter. Autos mit Verbrennungsmotor stehen in diesem Vergleich besonders schlecht da, denn sie haben einen niedrigen Wirkungsgrad. Elektroautos schneiden etwas besser ab, aber dass sie für nur eine Person mehrere Tonnen Fahrzeug bewegen, gilt hier auch.

**Wenn man sich die Verspätungen und Ausfälle bei der Bahn anschaut, ist die – zumindest aktuell – keine Alternative, oder?**

Kurzfristig gesehen haben Sie womöglich recht. Es geht aber darum, in der langfristigen Planung umzudenken. Glücklicherweise verlassen wir langsam den alten Irrweg, wonach wir nur mehr Straßen mit mehr Spuren bauen müssen. Wir wissen längst, dass das nur für zusätzlichen Verkehr sorgt – so wie in Los Angeles, das übrigens in der ersten Hälfte des 20. Jahrhunderts das größte Straßenbahnnetz der Welt hatte. Heute fahren dort nur noch Autos, beziehungsweise: Sie stehen im Stau. Auf Autobahnen mit zehn Spuren.

**„Wir müssen Planungsverfahren vereinfachen. Sonst wird das nichts.“**

**Können wir in einem dicht besiedelten Land wie Deutschland denn einfach überall neue Bahnstrecken bauen?**

Das ist tatsächlich eine Herausforderung. Ich betreue gerade eine Dissertation, die sich mit der Frage beschäftigt, wie wir die Verkehrswende bürokratisch gestemmt bekommen. So wie bisher wohl eher nicht: Einen einfachen Radweg zu planen, dauert aktuell mindestens vier Jahre. Mit Bürgerbeteiligung kommen noch mal ein bis zwei Jahre drauf. Wir müssen die Planungsverfahren also dringend vereinfachen, sonst wird das nichts.

**Sie haben gesagt, der Nahverkehr erleichtert das Pendeln. Gibt es weitere ökonomische Effekte? Immobilienmakler argumentieren gern mit der „guten ÖPNV-Anbindung“ für ihre Wohnungen. Ist der Zusammenhang belegt? Steigen Immobilienpreise mit einem neuen S-Bahn-Anschluss?**

Ja, der Zusammenhang ist klar nachgewiesen. Eine gute Verkehrsanbindung – und damit ist immer vor allem der ÖPNV gemeint – macht eine Stadt zudem interessanter für Investoren. Unternehmen siedeln sich eher dort an. Ein guter öffentlicher Nahverkehr bringt auch mehr Kunden in die Zentren. Die City wird dadurch als Ort zum Einkaufen attraktiver. Das Gegenbeispiel lässt sich in den USA besichtigen, wo man die Innenstädte regelrecht kaputt gemacht hat mit der jahrzehntelangen Fixierung auf den Pkw. Da fährt man nur in die Stadt rein, wenn man unbedingt muss, und ansonsten lieber in die nächste Shopping Mall.

**Es gibt aber auch viele Stimmen, die vor der autofreien Stadt warnen. Wenn die Leute nicht mehr vor den Geschäften parken können, sterben die Innenstädte, heißt es.**

Wir haben mittlerweile sehr viele Studien, die zeigen, dass das Gegenteil richtig ist. Hier in Berlin haben wir etwa im Rahmen eines Forschungsprojekts mit Gewerbetreibenden der Schönhauser Allee zusammengearbeitet, die hervorragend an U-Bahn, S-Bahn und Straßenbahn angebunden ist. Man >

kommt ohne Auto gut hin. Die dort ansässige Shopping Mall „Schönhauser Allee Arcaden“ erhebt seit vielen Jahren, wer ihre besten Kunden und Kundinnen sind und stellt regelmäßig fest, dass neben den Fußgängern und den Radfahrenden, die aus dem näheren Umfeld dort einkaufen, die Nutzer des öffentlichen Verkehrs das meiste Geld dort lassen. Das Parkhaus hingegen steht immer zur Hälfte leer.

Die Straße wurde dann jüngst zu einer Fahrradeinkaufsstraße umgebaut auf Kosten von Pkw-Stellplätzen. Das Ergebnis: Es gibt keine Hinweise auf Umsatzeinbußen.

#### Wie müsste eine Stadt aussehen, die stark auf ÖPNV setzt?

Dazu gibt es das Konzept des sogenannten Transit Oriented Planning. Dabei sind die Quartiere von vornherein so angelegt, dass ich fußläufig alles erreiche, was ich brauche: das Büro und die Schule, aber auch die Arztpraxis, den Supermarkt oder das Schuhgeschäft. Man trennt also nicht mehr funktional, legt nicht mehr fest, dass in einem Viertel gearbeitet wird und die Freizeit woanders stattfindet.

Die Kieze in Berlin sind ein gutes Beispiel dafür: Wenn ich in Kreuzberg wohne oder mit der U-Bahn dorthin fahre, muss ich das Viertel eigentlich nicht mehr verlassen, weil ich da alles beieinander habe. Wien wiederum ist ein gutes Beispiel für die proaktiv am öffentlichen Verkehr orientierte Planung: Bevor etwa am Stadtrand auf freiem Feld die Seestadt Aspern gebaut wurde, ein Neubauquartier, hat man eine U-Bahn dorthin verlängert und anschließend eine autoarme Stadtverweiterung geplant.

#### Sinkt umgekehrt die Wirtschaftsleistung, wenn S-Bahn-Strecken und Regionalbahnen verschwinden?

Das ist nicht untersucht, ich halte es aber für plausibel. Auf jeden Fall verlagert sich Verkehr auf die Straße. Als die Post in den 1990er-Jahren privatisiert wurde, hat sie alle Schienenanschlüsse gekappt, die sie in innenstadtnahen Bereichen noch hatte und stattdessen auf der grünen Wiese Logistikzentren gebaut, die nur mit dem Lkw erreichbar

sind. Aus betriebswirtschaftlicher Sicht ist das für ein Logistikunternehmen völlig rational, weil es für die Schiene bezahlen muss, während die Straße kostenlos ist. Aber es entstehen dann Ballungskosten in Form von Stau, Straßen und Brücken gehen schneller kaputt. Doch dafür zahlen nicht die Nutzer, das finanziert die Allgemeinheit mit ihren Steuern. Insgesamt dürfte der Wohlstand sinken.

#### Ökonomen sprechen von einer Allmende, wenn Menschen eine Ressource gemeinsam nutzen. Der klassische Vergleich ist die Viehweide, auf die alle Bauern ihre Tiere stellen dürfen. Das kostet nichts, deshalb lässt jeder sein Vieh so oft wie möglich dort grasen – bis nichts mehr wächst. Ist das öffentliche Straßennetz eine Allmende?

Das kann man durchaus so sehen. Deswegen diskutieren wir seit Jahrzehnten über eine Maut, denn damit bekommt die Straßennutzung einen Preis. Wir haben angefangen, den Lkw-Verkehr auf Autobahnen mit einer Maut zu belegen. Der nächste Schritt wird die Citymaut sein, mit der sich die externen Kosten, die durch den Autoverkehr entstehen, decken lassen, zumindest die Kosten für die Infrastruktur.

#### Bisher haben wir vor allem Straße und Schiene verglichen. Wie fällt der Vergleich Bus zu Pkw aus?

Ein Expressbus auf einer stark frequentierten Pendlerstrecke ersetzt bis zu 30 Pkw. Der Busbetrieb erfordert also viel weniger Energie pro Person, und die Infrastruktur wird deutlich weniger belastet.

#### Auf dem Land bekommt man oft nicht mal fünf Leute für eine Busfahrt zusammen. Wie sieht die Rechnung dann aus?

In bestimmten Randgebieten, etwa im Speckgürtel von Berlin bis nach Brandenburg hinein, sind die Strukturen zersiedelt. Der Schienenverkehr rechnet sich da in vielen Fällen nicht, und auch eine Buslinie hat kein gutes Kosten-Nutzen-Verhältnis. Zur Wahrheit gehört aber auch, dass sich der Privat-Pkw dort meist ebenso wenig rechnet.

#### Aber auf dem Dorf kann ich mich ohne Auto doch gar nicht fortbewegen?

Ja, aber viele Menschen, die aus der Stadt aufs Land ziehen, schaffen sich dafür extra ein Auto an. In der Stadt brauchten sie keins. Natürlich sind die Mieten und die Immobilienpreise auf dem Land niedriger, aber die Leute unterschätzen dramatisch, was ein Pkw kostet.

Rechnet man Anschaffung, Verschleiß, Reparaturen und Sprit realistisch zusammen, dann sind das leicht 350 bis 400 Euro pro Monat. In zehn Jahren kommen damit über 40.000 Euro zusammen. Und da sind die 5.000 Euro externe Kosten pro Auto, die die Allgemeinheit trägt, nicht mit drin. Hätten die Leute das auf dem Schirm, würden viele vielleicht in der Stadt bleiben.

#### Oder jemand findet eine technische Lösung, mit der Busse auf dem Land rentabel sind.

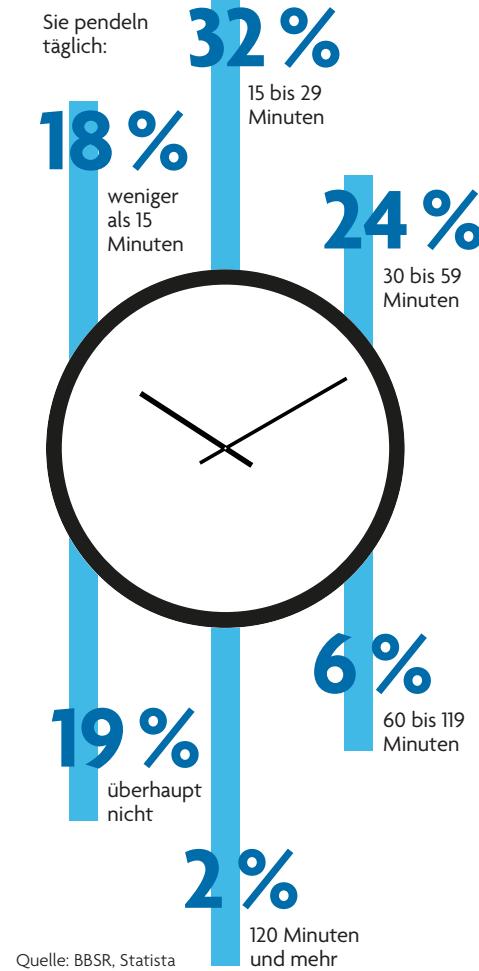
Das wird erst mal nicht passieren. Aber ländliche Regionen sind das ideale Anwendungsfeld für autonom fahrende Busse. Bisher sind Personalkosten die höchsten Kosten für Busunternehmen – abgesehen davon, dass die Verkehrsbetriebe kaum noch Busfahrer finden. Gewinn wird man mit autonomen Fahrzeugen dann zwar immer noch nicht machen, die öffentliche Hand müsste den Betrieb übernehmen oder bezuschussen. Aber zumindest würde das Ganze realistisch und finanziell darstellbar. ■

„Mit einer Citymaut lassen sich die externen Kosten des Autoverkehrs decken.“

# MOBILITÄT HILFT DER WIRTSCHAFT.

## SO PENDELN DIE DEUTSCHEN

Es gibt  
**20,5** Millionen  
Pendler in Deutschland

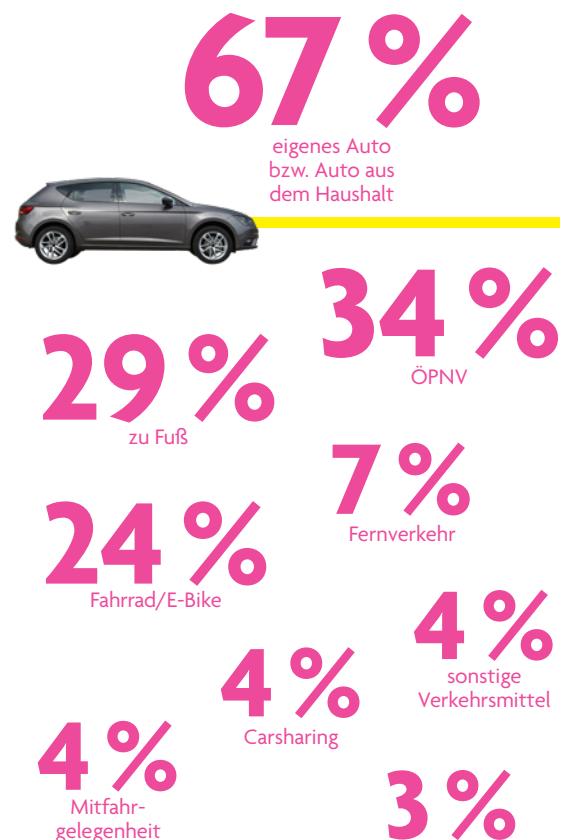


## Kurz gesagt:

Die Deutschen sind eine Nation von Pendlern. Nur 19 Prozent aller Befragten müssen keine größeren Wege zu Arbeit, Uni oder Schule zurücklegen. Für fast ein Viertel der Beschäftigten ist eine zu lange Pendelzeit ein Kündigungsgrund. Zwei Drittel der Befragten setzen beim Pendeln aufs Auto. Ein günstiges Jobticket für den ÖPNV oder ein Mobilitätsbudget vom Arbeitgeber könnte 41 Prozent der Befragten aber zum Umdenken bewegen.

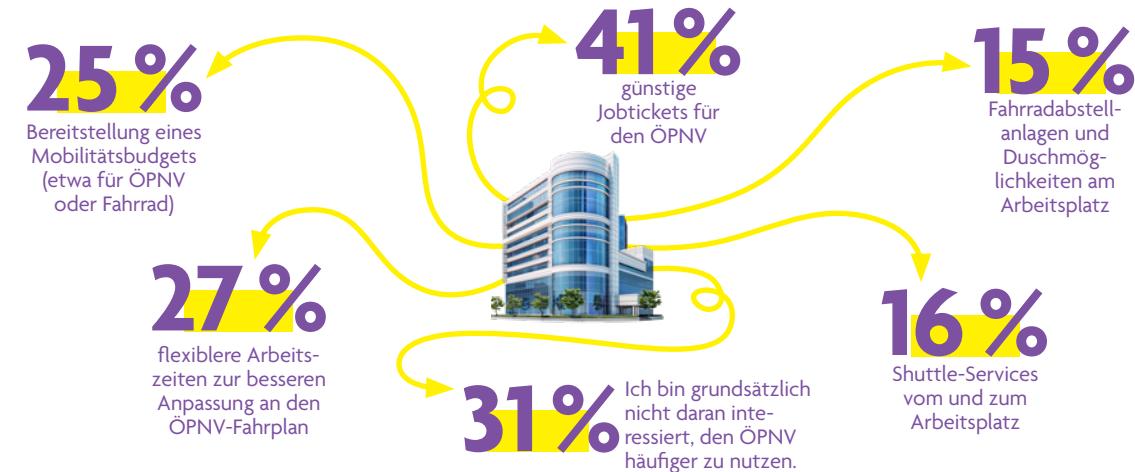
## AM LIEBTESTEN: DIE EIGENEN VIER RÄDER

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie, um zur Arbeit, zur Schule oder zur Universität zu kommen?\*



## AM ATTRAKTIVSTEN: GÜNSTIGE JOBTICKETS

Welche der folgenden Angebote von Ihrem Arbeitgeber würden Sie motivieren, den ÖPNV (noch) häufiger zu nutzen?\*



\* Nur Befragte, die Auszubildende oder berufstätig sind; Mehrfachnennung möglich. Quelle: Statista im Auftrag von ZNV

## AM UNBEQUEMSTEN: VIELE PERSONEN

Ein Blick auf die Mobilität von Familien mit Kindern. Fühlen Sie sich in Ihrer Stadt oder Region gut an den ÖPNV angebunden?

Mit Ja antworteten Haushalte mit ...

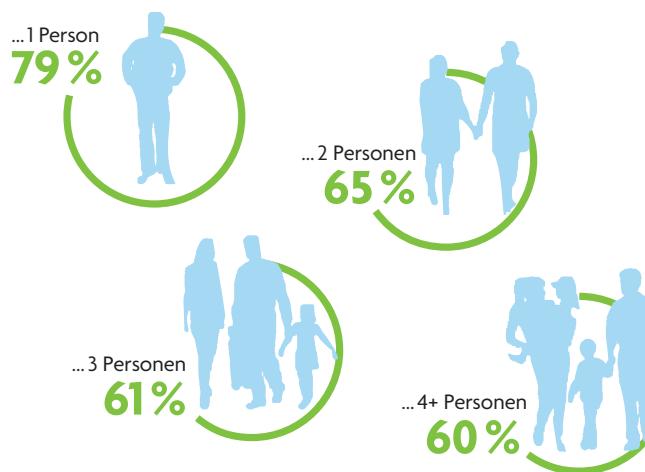


Foto: Adobe Stock

Quelle: Mobilitätsbarometer 2024

## AM BEQUEMSTEN: VERWEIGERER

Anteil der Beschäftigten in Deutschland, für die eine zu lange Pendelzeit ein Kündigungsgrund ist:

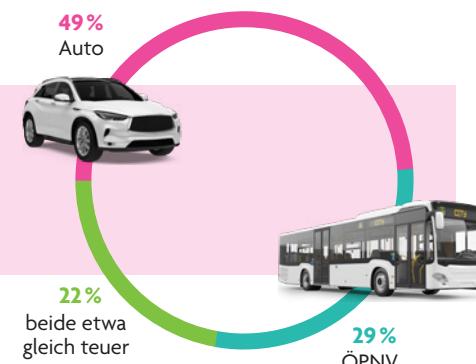


Quelle: Randstad (2023)

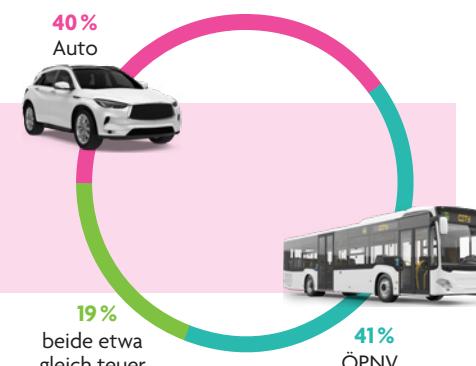
# MOBILITÄT IST EINE FRAGE DES PREISES.

## GEFÜHLTE KOSTEN

Welches dieser Verkehrsmittel empfinden Sie insgesamt als kostengünstiger?



Wenn Sie jetzt einmal sämtliche anfallenden Kosten bei einer alltäglichen Fahrt mit dem Auto einbeziehen, welches Verkehrsmittel empfinden Sie dann insgesamt als kostengünstiger?



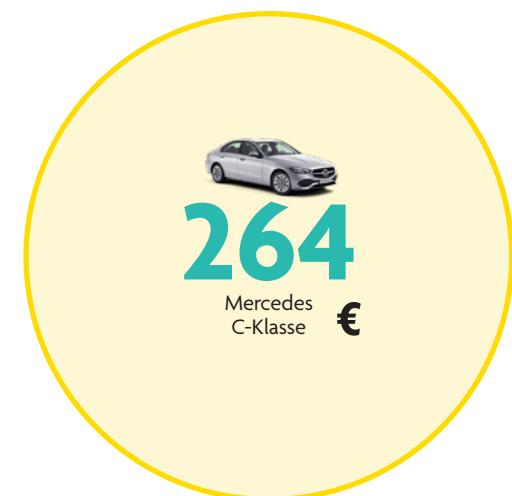
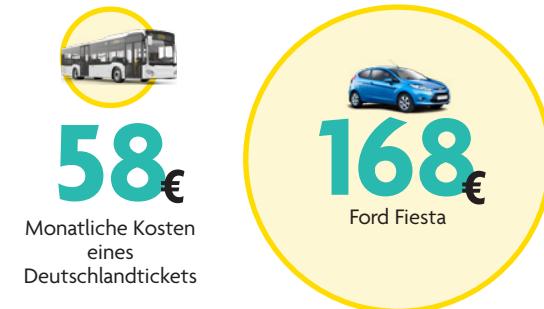
Quelle: Statista im Auftrag von ZNV

## Kurz gesagt:

Wie man sich irren kann! Auf den ersten Blick hält fast die Hälfte aller Befragten das Auto für kostengünstiger als den ÖPNV. Und selbst bei genauerem Hinsehen sind es immer noch 40 Prozent. Tatsächlich fallen für einen Kleinwagen monatlich etwa 168 Euro an Kosten an, für eine Limousine sogar 264 Euro. Ein Deutschlandticket hingegen kostet nur 58 Euro im Monat. Dieser Zugang zu erschwinglicher Mobilität sollte dauerhaft erhalten bleiben – das wünschen sich zumindest 75 Prozent aller Deutschen.

## TATSÄCHLICHE KOSTEN

Ein Auto kostet im Monat durchschnittlich (ohne Anschaffung):



Anschaffungskosten Ford Fiesta: ab 15.350 Euro  
Anschaffungskosten Mercedes C-Klasse: ab 41.138 Euro

Quellen: Allianz, Autoscout24, Carwow, Deutsche Bahn

## WAS UNS DAS TICKET WERT IST

Welcher Preis erscheint Ihnen für das Deutschlandticket als ...

- ... günstig
- ... hoch, aber noch vertretbar
- ... so hoch, dass es für Sie nicht mehr in Frage kommt?

Das sagen Nutzer:

34,78€  
56,62€  
83,02€

Das sagen Nicht-Nutzer:

31,97€  
50,97€  
70,92€

Foto: Adobe Stock, Mercedes

Quellen: VDV, Fraunhofer-Allianz Verkehr

## WEN DAS TICKET BEWEGT

Anteil der Deutschen, die ein Deutschlandticket besitzen – und ihr Nutzungsverhalten

18,5%  
Ende 2023  
20,7%  
Ende 2024



61%  
Anteil der Deutschlandticket-Besitzer, die den ÖPNV nach Erwerb häufiger nutzen

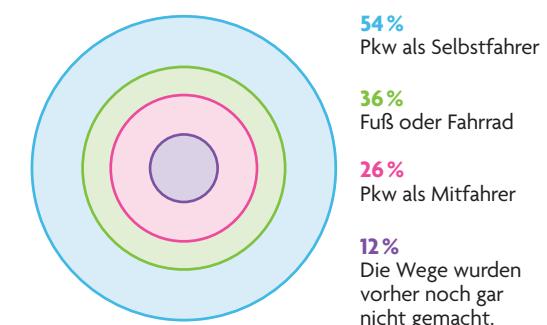


96%  
Anteil der zufriedenen Deutschlandticket-Nutzer  
67%  
Anteil der Deutschlandticket-Besitzer in Bussen und Bahnen  
75%  
Anteil der Besitzer, die ihr Deutschlandticket dauerhaft behalten wollen  
8%  
Anteil der Fahrten, die vom Auto auf den ÖPNV verlagert wurden



## WAS DAS TICKET VERÄNDERT

Verkehrsmittel, die durch das Deutschlandticket abgelöst wurden: \*

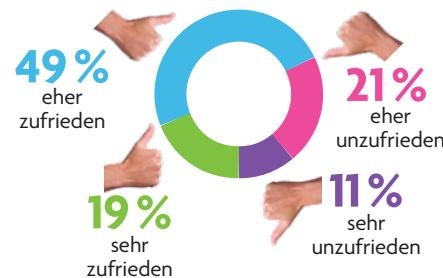


\* Es wurden nur Personen befragt, die den ÖPNV aufgrund des Deutschlandtickets häufiger nutzen.

# MOBILITÄT BRAUCHT KOMMUNIKATION.

## ZUFRIEDENHEIT MIT DEM ÖPNV ...

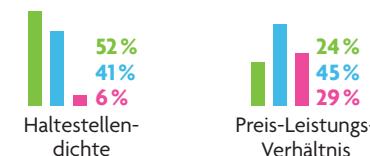
... im Allgemeinen



Quelle: Statista im Auftrag von ZNV

... im Speziellen

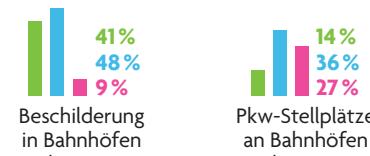
■ gut ■ mittel ■ schlecht



24%  
45%  
29%



22%  
46%  
30%



14%  
36%  
27%

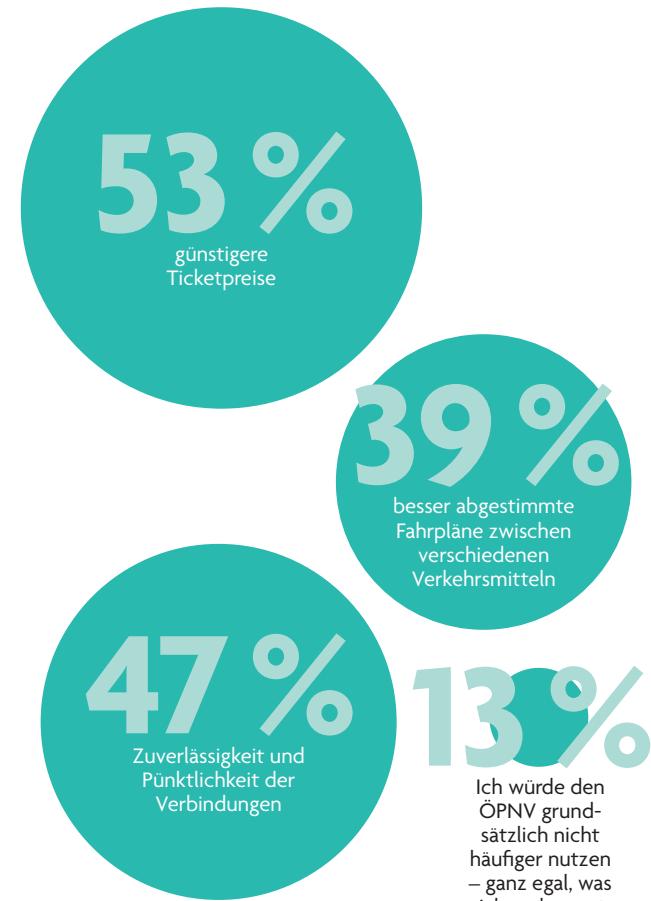
Befragt wurden Einwohner und Pendler ab 18 Jahren, die Wege mit dem ÖPNV in den 15 größten Großstädten zurücklegen; Quelle: ADAC 2023

## Kurz gesagt:

Alles eine Frage des Geldes – und des Wissens. Mehr als die Hälfte der Deutschen würde den ÖPNV häufiger nutzen, wenn die Tickets günstiger wären. Mehr als ein Drittel würde auch On-Demand-Angebote ausprobieren, wenn sich so sparen ließe. Und wenn sie davon überhaupt wüssten: Mehr als zwei Dritteln sind beispielsweise Anrufsammeltaxis gar nicht bekannt. Bedeutet in der Konsequenz: Vorzüge und Innovationen des ÖPNV müssen stärker kommuniziert werden.

## WO POTENZIALE SCHLUMMERN

Welche Verbesserungen im ÖPNV wären Ihnen wichtig, um ihn (noch) häufiger zu nutzen?\*



\* Mehrfachnennung möglich. Quelle: Statista im Auftrag von ZNV

## ZU WENIG KOMFORTABEL

Was müsste passieren, damit Sie On-Demand-Mobilitätsangebote ausprobieren würden?\*

Ich würde das Angebot ausprobieren, wenn ...

... es einfacher zu nutzen wäre, zum Beispiel per App buchbar.

32%

... es kostengünstiger wäre als meine derzeitige Mobilitätsoption.

34%

... es deutlich schneller und zuverlässiger wäre als meine bisherigen Optionen.

27%

... es komfortabler wäre als meine bisherigen Optionen.

23%

Ich bin grundsätzlich nicht daran interessiert, meine gewohnten Mobilitätsroutinen zu ändern.

22%

\* Nur Befragte, die On-Demand-Mobilitätsangebote noch nicht genutzt haben; Mehrfachnennung möglich. Quelle: Statista im Auftrag von ZNV

## ZU WENIG BEKANNT

Kennen Sie On-Demand-Mobilitätsangebote in Ihrer Stadt oder Region, etwa Anrufsammeltaxis?

Ja

82%

Nein

%

Foto: Adobe Stock, Werner Pluta / Golem.de

Quelle: Statista im Auftrag von ZNV

# „DIE ERZÄHL-LUNGEN INS POSITIVE WENDEN!“

Foto: Alex Gotter

Mit dem Auto zur Arbeit, mit dem Flugzeug in den Urlaub: Viele Deutsche weigern sich beharrlich, die Umwelt belastende Routinen abzulegen – als wäre die Klimakrise nur eine Erfindung von Greenpeace. Psychologin Isabella Uhl-Hädicke weiß, wie sich selbst hartnäckige Gewohnheitstiere zu Verhaltensveränderungen bewegen lassen.

Interview: Laslo Seyda

**Zu Beginn eine Frage, die Sie sicher routiniert beantworten werden, Frau Uhl-Hädicke: Wie mächtig ist die Macht der Gewohnheit?**

In der Psychologie sprechen wir von Gewohnheiten, wenn Handlungen automatisch ablaufen, wir also nicht mehr über sie nachdenken müssen. Und das ist auch gut so! Wie viel Energie würde es uns kosten, wenn wir ständig aufs Neue überlegen müssten, wie wir Zähne putzen oder Auto fahren!

**Apropos: Wir alle wissen, dass wir das Auto der Umwelt zuliebe öfter mal stehen lassen und stattdessen mit Bus und Bahn fahren sollten. Doch selbst die Klimakrise scheint uns nicht zum Ablegen unserer Gewohnheiten bewegen zu können. Warum nicht?**

Menschen sind keine rationalen Wesen! Sie leben nach sozialen Normen, ungeschriebenen Gesetzen, auf die sich die Gesellschaft mit der Zeit verständigt hat. Dass Familien auf dem Land zwei, drei Autos besitzen und fast jeden Weg damit zurücklegen, ist dort weit verbreitet und völlig normal. Eine solche Verhaltensweise braucht keine logische Begründung mehr. Der Gedanke dahinter: Das machen alle so, das kann nicht so schlimm sein! Unser Umfeld hat also erheblichen Einfluss auf unser Verhalten.



**ISABELLA UHL-HÄDICKE**

Die 36-jährige hat Psychologie und Kommunikationswissenschaften an der Universität Salzburg studiert, bevor sie zur Kommunikation des Klimawandels promovierte. Heute forscht und lehrt sie im Bereich Umweltpsychologie. 2022 erschien ihr Buch „Warum machen wir's nicht einfach. Die Psychologie der Klimakrise“ (Molden Verlag). Ein Auto besitzt Uhl-Hädicke nicht. Sie pendelt ein- bis einhalb Stunden mit dem Zug zur Arbeit.

**Der Einfluss der Gruppe auf den Einzelnen scheint größer als man gemeinhin annimmt.**

Ich stand mal mit einer Gruppe von Menschen an einer roten Fußgängerampel, als plötzlich jemand kam, der einfach über die Straße rannte. Nach und nach trotteten alle anderen, die vorher noch mit mir gewartet hatten, hinterher. Obwohl die Ampel immer noch Rot zeigte. Auch bei der Einstellung zum Auto zeigt sich eine solche Art von Gruppenzwang.

**Wie könnte man solche kollektiven Zwänge durchbrechen und die Menschen von einer Mobilitätswende überzeugen?**

Neue nachhaltige Fortbewegungsarten müssen intelligent kommuniziert werden! Wir müssen die Erzählungen zur Mobilität ins Positive wenden. Wenn Umfragen verkünden, dass ein Großteil der Menschen nicht auf den Pkw verzichten will, führt das dazu, dass eine Mehrheit weiter auf das Auto setzt. Wenn man sagen würde, dass immer mehr →

## DAS GEHIRN BRAUCHT TRAINING:

Ohne Gewohnheiten kann der Mensch nicht überleben. Mit all den täglichen Entscheidungen wäre sein Gehirn völlig überfordert. Routinen ermöglichen ihm, Energie zu sparen, um anderweitig planen zu können. Der Haken: Das Gehirn unterscheidet nicht zwischen guten und schlechten Gewohnheiten. Fährt jemand schnell Auto, wird das Belohnungssystem durch die Geschwindigkeit aktiviert. Glückshormone werden ausgeschüttet.

Das Gehirn registriert nur diesen positiven Effekt, Vernunft interessiert es nicht. Je öfter nun dieser Zusammenhang hergestellt wird, desto stärker werden die neuronalen Verbindungen. Will man schlechte Angewohnheiten loswerden, muss man sie durch gute ersetzen, statt mit dem Auto etwa mit dem Fahrrad zur Arbeit fahren. Entscheidend dabei: Die neue Verhaltensweise sollte dem Gehirn attraktiv erscheinen, also das Belohnungssystem zur Ausschüttung von Dopamin veranlassen. Wer auf dem Rad mit Freude Musik hört, motiviert sein Gehirn, das Verhalten zu wiederholen.

## KULTURELLE TRÄGHEIT LÄHMT:

Warum bauen Amerikaner ihre Häuser heute noch aus Holz, obwohl es längst bessere, vor allem feuerfeste Materialien gibt? Weil sie in ihrer kulturellen Trägheit gefangen sind. In den dicht bewaldeten USA war Holz stets ein in Massen verfügbarer und somit billiger Baustoff. In den Köpfen verfestigte sich über die Zeit das Bild vom Holzhaus als Heim für die Familie. Es wurde zu einem Symbol der Zusammengehörigkeit.

Hat sich eine Gesellschaft auf bestimmte Haltungen verständigt, beginnt sich auch die Wirtschaft daran auszurichten. Erst spezialisierten sich Handwerker auf den Bau mit Holz, später ganze Branchen. Haben sich die Strukturen verfestigt, wird es schwer, Veränderungen herbeizuführen. Der Weckruf muss schon laut ausfallen. Erst als San Francisco 1906 fast komplett abbrannte, griffen die Einwohner beim Wiederaufbau nicht zu Holz, sondern zu Stein. Gewohnheit durchbrochen!

Menschen mit Bus und Bahn fahren, auch wenn es noch keine Mehrheit ist, ist die Wahrscheinlichkeit höher, dass andere dieses Verhalten adaptieren.

### Welche Kommunikationsmaßnahmen versprechen außerdem Erfolg?

Zielgruppen müssen individuell angesprochen werden. Die Kommunikation sollte auf ihre speziellen Bedürfnisse zugeschnitten sein. Konservative Personen interessieren sich vielleicht weniger für die Klimagerechtigkeit, aber dafür durchaus für die eigene Wohlstandssicherung. Man könnte ihnen gegenüber wirtschaftliche Belastungen thematisieren, die der Gesellschaft etwa infolge von Abgasbelastungen durch Verbrenner entstehen. So ließen sich auch bei kritischen Bevölkerungsgruppen Vorbehalte gegenüber einer Mobilitätswende abbauen.

### Was ist noch wichtig?

Die Aussagen müssen Menschen emotional berühren, damit sie ins Handeln kommen. Über den Klimawandel und seine Konsequenzen sprechen wir aber immer noch weitestgehend theoretisch und abstrakt. 1,5 oder 2 Grad Temperaturanstieg ist nichts, was irgendjemand spürt, was irgendjemanden auf der Gefühlebene erreicht. So bleibt der Klimawandel weiter nur schwer greifbar.

### Haben Sie ein Beispiel von gelungener Überzeugungsarbeit?

Stockholm hat 2006 eine Mautgebühr für seine Innenstadt eingeführt. Es gab wütende Proteste, viele Einwohner waren auf den Barrikaden! Doch in einer Testphase konnten sich die Menschen von den Vorteilen selbst überzeugen: weniger Staus, mehr Parkplätze, bessere Luft, ein Gewinn an Lebensqualität und Lebenszeit. Danach sprach sich eine Mehrheit für die Beibehaltung der Citymaut aus. Der entscheidende Faktor war hier: ein Mitspracherecht für die Bürger. Nur wenn man das Gefühl erzeugt, dass anfallende Belastungen fair verteilt und Umweltmaßnahmen dadurch gerecht werden, gewinnt man den Rückhalt in der Bevölkerung.

„Politiker sollten sich auf die Ansprache kleinerer Gruppen konzentrieren.“

## Was sollten Politiker bei ihrem Engagement für eine Mobilitätswende unbedingt beachten, um eben diesen Rückhalt zu gewinnen?

Sie sollten sich konsequent auf die möglichst persönliche Ansprache von spezifischen Gruppen konzentrieren. Die Klimakrise ist ein globales Problem. Die Verantwortung für Veränderungen liegt bei uns allen. Dieses diffuse globale Gefüge erleichtert es Einzelpersonen, ihre individuelle Verantwortung wegzuschieben und vorrangig eigeninteressiert zu handeln. Durch diese Abwärtsspirale wird zu wenig Veränderung in Gang gesetzt. Eine Studie der New Yorker Cornell-Universität hat jedoch gezeigt, dass in kleineren Gruppen ein direkter Austausch auf persönlicher Ebene die Bereitschaft zur Kooperation um bis zu 45 Prozent erhöht. Wenn man Menschen unmittelbar verständlich macht, wie wichtig ihr Mitwirken ist, kann ein Sinneswandel einsetzen, weil die Selbstwirksamkeit gesteigert wird.

### Hilft allein gutes Zureden? Braucht es für Verhaltensveränderungen nicht auch Druck, einen angeordneten autofreien Sonntag zum Beispiel?

Ein Balanceakt! Verpflichtungen haben zwar ein größeres Potenzial für umfassendere Verhaltensänderungen, können aber auch schnell zu Wut gegenüber den ausführenden Instanzen führen. Oft werden Zwangsmaßnahmen als Einschränkung der eigenen Freiheit empfunden und rufen den starken Drang hervor, diese mit allen Mitteln wiederherzustellen. Diese Trotzhaltung nennen Psychologen „psychologische Reaktanz“. Es ist deshalb ungewöhnlich wichtig, dass Verbote auch immer von positiven Anreizen begleitet werden.

## DIE SINGLE ACTION BIAS BREMST:

Eine Herausforderung bei jedem Veränderungsprozess ist die Single Action Bias. Selbst wenn wir uns unwohl fühlen, etwa wegen der Klimakrise, genügt unter Umständen schon eine einzelne Handlung, damit es uns wieder besser geht. Und das reicht uns dann fürs Erste aus. Wenn ich am Montag wegen meiner Sorgen ums Klima nicht mit dem Auto, sondern mit dem ÖPNV ins Büro fahre, fühle ich mich besser – und denke den Rest der Woche nicht mehr über mein Verhalten nach. Und wahrscheinlich schleicht sich die Routine wieder ein, ins Auto zu steigen. Die Verhaltensänderung endet, bevor sie wirklich begonnen hat.

### Wie könnten positive Anreize aussehen?

Ein Tempolimit würde von der Allgemeinheit eher angenommen, wenn gleichzeitig an anderen Stellen Vergünstigungen eingeführt würden, preiswerte Tickets für den ÖPNV etwa. Es braucht beides gleichzeitig: ein bisschen Push, ein bisschen Pull! ●

## DIE INITIATIVE

**Zukunft Nahverkehr (ZNV)** ist eine Brancheninitiative mit der Überzeugung: Menschen müssen mobil sein dürfen. In jeder unserer Geschichten auf den vorherigen Seiten steckt dieser eine entscheidende Gedanke – in den unterschiedlichsten Variationen.

Und unterschiedlich sind auch die Meinungen, wie man Menschen in Zukunft am besten mobil sein lässt. Eine Möglichkeit, sich über all die verschiedenen Wege auszutauschen, bietet die ZNV. Eine Plattform, die allen offensteht, die die Mobilität von morgen und damit auch den ÖPNV der Zukunft zusammen gestalten wollen.

Gemeinsam nachdenken, diskutieren, Herausforderungen erkennen und Lösungen benennen – mit Fahrgästen, Branchenmitarbeitenden, Unternehmensvertreterinnen oder Politikern.

Gedanken machen, mitmachen! Denn die Mobilitätswende beginnt im Kopf.

ZUKUNFT  
NAH  
VERKEHR

[www.zukunftnahverkehr.de](http://www.zukunftnahverkehr.de)

## DAS MEDIENHAUS

**brand eins** steht für unabhängigen, intelligenten Wirtschaftsjournalismus – mit Magazinen und Podcasts, bei Events und Seminaren.

[www.brandeins.de](http://www.brandeins.de)

brand eins

## IMPRESSUM

**Herausgeber:** brand eins Medien AG / Redaktion Corporate Publishing  
im Auftrag der DB Regio AG

**Chefredaktion:** Susanne Risch (verantwortlich)

**Redaktionsleitung:** Margitta Schulze Lohoff

**Artdirektion:** Britta Max, Deborah Tyllack

**Infografik:** Deborah Tyllack

**Redaktion:** Lydia Gless, Dirk Hempel (f. M.), Dorit Kowitz (f. M.),

Daniel Ramm, Michaela Streimelweger

**Text:** David Selbach, Laslo Seyda

**Marktforschung, Recherche, Daten und Quellen:** Cindy Karwowski, Robin Rehfeldt

**Konzept:** brand eins Medien AG / Redaktion Corporate Publishing  
Friesenweg 4 (Haus 1-3), 22763 Hamburg ([www.brandeins.de](http://www.brandeins.de))  
© brand eins, Hamburg 2025



Quellen: Bundesregierung, T&E

**ZUKUNFT  
NAH  
VERKEHR**      brand eins