

# Lebenswerte Mobilität

Verkehrsräume sicher, nachhaltig  
und digital gestalten



# Inhalt

## Vorwort

> Dr. Joachim Bühler

---

## Kernergebnisse

---

## 1 Mobilitätsverhalten

- > Die breite Mehrheit hat ein Auto
  - > Elektroautos legen zu
  - > Auto bleibt wichtigstes Verkehrsmittel
  - > Autonutzung sinkt mit zunehmender Größe der Heimatorte
  - > Breite Mehrheit auf das eigene Auto angewiesen
  - > In Metropolen ist der Privat-Pkw weniger wichtig
- 

## 2 Lebenswerte Städte

### 2.1 Verkehrsraum neu gestalten

- > Mehrheit unterstützt stärkere Förderung von ÖPNV und Bahn
  - > Rad- und Fußverkehr zu wenig berücksichtigt
  - > Familien, Kinder, Ältere und Menschen mit Behinderung kommen zu kurz
  - > Faktoren für Lebensqualität: die Kosten
  - > Faktoren für Lebensqualität: Sicherheit
  - > Faktoren für Lebensqualität: Zuverlässigkeit
  - > Faktoren für Lebensqualität: Umwelt und Wohlbefinden
  - > Lebenswerte Städte: Schlüsselrolle für die Infrastruktur
  - > Finanzielle Anreize: ja – zusätzliche Kosten: eher nein
  - > Einschränkungen für den Autoverkehr in Städten sind umstritten
  - > Innenstadtverkehr verringern: Anreize überzeugen, Belastungen nicht
- 

### 2.2 Sichere Infrastruktur

- > Defizite bei der Sicherheit von Radfahrenden
  - > Bewertung der Infrastruktur: viele Baustellen
  - > Maßnahmen für mehr Sicherheit von Fußgänger:innen
  - > Maßnahmen für mehr Sicherheit im Radverkehr
- 

## 3 Verhalten im Straßenverkehr

### 3.1 Rücksichtsloses Verhalten

- > Klare Mehrheit findet andere rücksichtslos
  - > Fast zwei von drei beobachten zunehmende Rücksichtslosigkeit
  - > Viele beobachten gefährliches Verhalten
  - > Führerscheinentzug als geeignetes Druckmittel
-

# Inhalt

## 3.2 Alkohol und andere Drogen

- › Alkohol und Drogen: größtes Risiko für Fahrtüchtigkeit
- › Die Hälfte befürwortet ein Alkoholverbot für alle
- › Uneinigkeit über die Folgen der Cannabis-Legalisierung
- › Mehrheit befürchtet Verkehrsgefährdung durch Cannabis-Konsum
- › Unsicherheit über Cannabis-Grenzwert
- › Ein Drittel glaubt an Führungsrolle für E-Autos
- › Brandgefahr und Batteriesicherheit bereiten Sorgen
- › Besondere Herausforderungen für E-Auto-Besitzer:innen
- › Wem E-Auto-Käufer:innen bei der Batterie-Prüfung vertrauen

## 4 E-Mobilität

- › Autokauf: Verbrenner liegen vorne, E-Autos knapp dahinter
- › E-Autokauf ist für ein Viertel der Verbrenner-Fans eine Option
- › Reichweitenangst und Kostenskepsis bremsen die E-Mobilität weiter
- › Kosten und Reichweite dominieren die E-Auto-Diskussion schon lange

## 5 Digital und vernetzt unterwegs

### 5.1 Vertrauen in Assistenzsysteme

- › Mehr als die Hälfte haben bereits Assistenzsysteme genutzt
- › Spurhalteassistent und Tempomat am häufigsten im Einsatz
- › Vertrauen in digitale Assistenten nimmt ab
- › Vorteile im Stau oder bei Dunkelheit
- › Assistenzsysteme überfordern viele Autofahrer:innen

### 5.2 Autonome Fahrfunktionen

- › Ein Viertel würde ein autonomes Auto fahren

## 6 Fazit und politische Empfehlungen

- › Fazit
- › Politische Empfehlungen

## Methodik

# Mobilität lebenswert gestalten

Mobilität ist das Leben. Nicht selten laut, nervig und belastend. Aber auch freudvoll, bereichernd und sogar gesund, besonders, wenn man sich an der frischen Luft bewegt. Wie Mobilität unsere Wohnorte lebenswerter machen kann, das ist ein Schwerpunkt der „TÜV Mobility Studie 2026“. In der breit angelegten Umfrage herrscht weitgehend Einigkeit darüber, welche Faktoren für eine hohe Lebensqualität wichtig sind: Mobilität sollte sicher, zuverlässig, gesund und nicht zuletzt bezahlbar sein.

Die Realität sieht vielerorts anders aus. Zwei von drei beklagen den schlechten Zustand von Straßen, Rad- und Gehwegen in ihrem Wohnort. Es fehlen gut ausgebauter Radfahrstreifen, ausreichend Stellplätze sowie barrierefreie Ampeln und Querungen. Die Verfügbarkeit des öffentlichen Nahverkehrs nehmen viele als unzureichend wahr, insbesondere in ländlichen Regionen. Defizite sehen die Befragten aber auch an anderer Stelle: Eine breite Mehrheit ist der Meinung, dass die Belange der schwächeren Verkehrsteilnehmer, etwas von Kindern, Älteren und Menschen mit Beeinträchtigungen, bei der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur zu wenig berücksichtigt werden.

Wir halten es deshalb für notwendig, die Verkehrspolitik stärker an den Bedürfnissen der besonders

Schutzbedürftigen auszurichten. Die Vision Zero mit dem Ziel von null Verkehrstoten sollte vom Schlagwort in Sonntagsreden zum verbindlichen Leitprinzip werden. In der Praxis bedeutet das einen stärkeren Ausbau der Radverkehrsinfrastruktur, bessere Bedingungen für einen barrierefreien und sicheren Fußverkehr sowie eine bessere Instandhaltung von Straßen und Wegen. Darüber hinaus gehört der öffentliche Personenverkehr ganz oben auf die politische Agenda. Wenn es einen gemeinsamen Nenner in der Bevölkerung gibt, dann ist es eine stärkere Förderung von Bussen und Bahnen. Was sind aktuelle Trends? Wenig überraschend: Das Auto bleibt das Verkehrsmittel Nummer eins. Viele gehen zu Fuß, nutzen den ÖPNV oder fahren mit einem klassischen Fahrrad. Daneben etablieren sich Elektrofahrräder, E-Scooter und Lastenräder im Alltag vieler Menschen. Interessant ist, dass Pedelecs vor allem in Klein- und Mittelstädten gefahren werden, während in Metropolen „normale“ Fahrräder dominieren.

Ein weiterer Befund der Studie: Die Elektromobilität steht vor dem Durchbruch. Jede:r Vierte würde bei einem Autokauf ein reines Elektroauto bevorzugen und ebenfalls ein Viertel ein Hybridfahrzeug. Nur gut ein Drittel würde noch einen Verbrenner vorziehen. Das Potenzial ist sogar noch etwas größer.

Auch für ein Viertel derjenigen, die eigentlich einen Verbrenner oder ein Hybridfahrzeug bevorzugen, käme grundsätzlich ein E-Auto infrage. Ein breites Angebot an E-Modellen, neue staatliche Förderungen und nicht zuletzt die hohen Spritpreise haben viele Autokäufer zum Umdenken bewegt.

Es gibt aber weiterhin die altbekannten Vorbehalte: Hohe Anschaffungskosten, zu geringe Reichweiten und zu wenige Ladestationen. Letzteres beklagen überdurchschnittlich viele Bewohner:innen von Großstädten. Herausforderungen im Alltag sind für die Besitzer von E-Autos vor allem die deutlich sinkenden Reichweiten im Winter, intransparente Preise an öffentlichen Ladesäulen sowie die Vielfalt und Komplexität der Bezahlssysteme. Für die Politik heißt das: Nach dem politischen Hin- und Her der vergangenen Jahre darf das Vertrauen der E-Autokäufer nicht wieder enttäuscht werden. Der Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur muss mit der Marktdynamik bei E-Autos Schritt halten, vor allem in den Ballungsräumen. Auch der Ladefrust durch fehlende oder defekte Ladesäulen, intransparente Preise und komplexe Bezahlssysteme muss ein Ende haben.

Die Ergebnisse unserer Studie zeigen: Die Menschen erwarten keine Revolution. Sie wollen konkrete

Verbesserungen in ihrem Alltag – mehr Sicherheit, zuverlässige Angebote, bezahlbare Mobilität und echte Wahlmöglichkeiten. Eine Mobilität, die funktioniert und unsere Städte und Gemeinden lebenswerter macht. Politik, Wirtschaft und Gesellschaft sind gefordert, dafür die Voraussetzungen zu schaffen.

**Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre!**



**Herzlich,**  
**Ihr Dr. Joachim Bühler**  
Geschäftsführer TÜV-Verband e. V.

# Kernergebnisse

## 96 %

erachten bezahlbare  
Mobilität als wichtig für  
die Lebensqualität



## 88 %

besitzen in ihrem Haushalt  
mindestens einen Pkw



## 74 %

sind der Meinung, dass Menschen mit  
Behinderung vernachlässigt werden

## 81 %

sind auf ein privates  
Auto angewiesen

## 58 %

finden, dass der Verkehrsraum  
nicht gerecht verteilt ist



## 56 %

halten die Sicherheit von  
Radfahrer:innen für gering





# 22 %

befürworten eine  
City-Maut in Metropolen



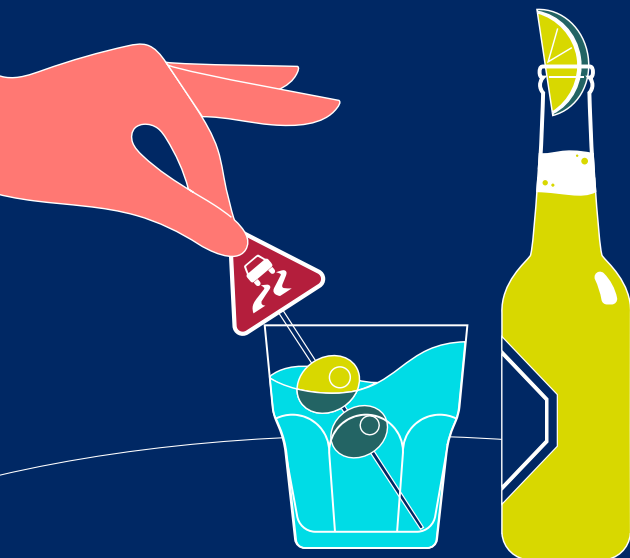
# 81 %

plädieren für Führerscheinentzug bei  
wiederholten Verkehrsverstößen



# 62 %

erkennen eine zunehmende  
Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr

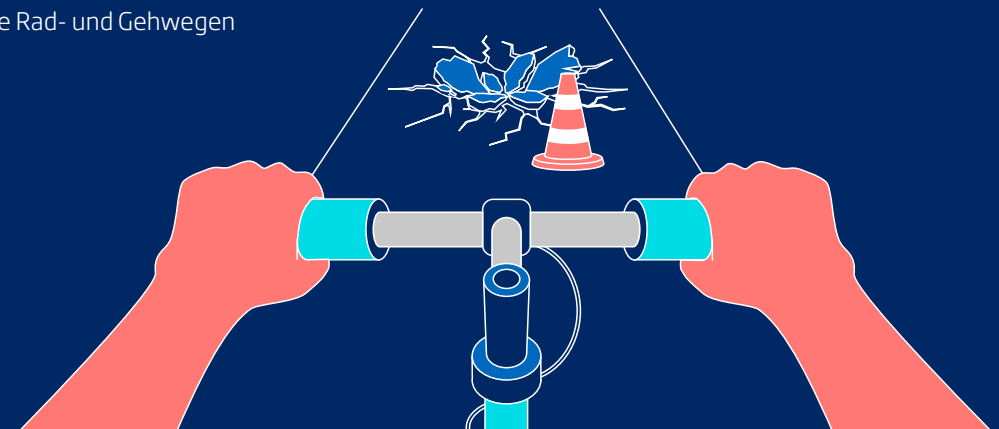


# 49 %

sind für ein absolutes  
Alkoholverbot im  
Straßenverkehr

# 67 %

bemängeln den Zustand von  
Straßen sowie Rad- und Gehwegen



9%

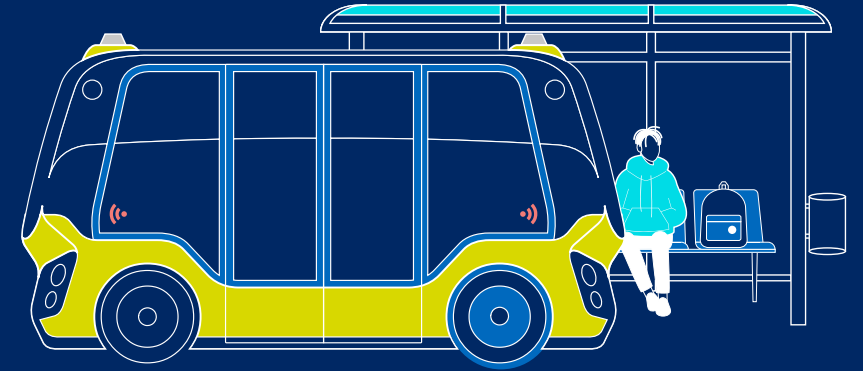
der privat genutzten  
Fahrzeuge sind E-Autos

25%

würden als Nächstes ein  
E-Auto anschaffen

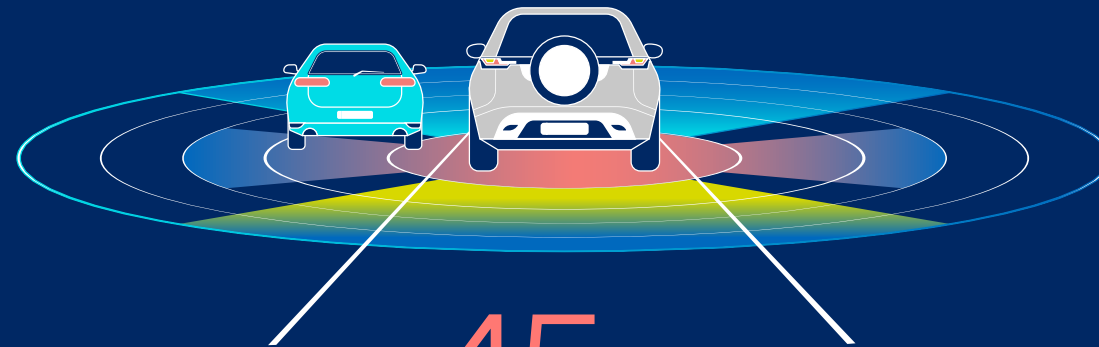
35%

glauben an E-Autos als  
neue Normalität



61%

machen sich Sorgen wegen einer  
möglichen Brandgefahr bei E-Autos



27%

würden ein autonom  
fahrendes Auto nutzen

52%

betrachten Reichweitenprobleme  
als Kaufhindernis bei E-Autos

45%

sind skeptisch gegenüber  
Fahrassistenzsystemen

93%

erwarten intuitive Bedienung  
von Fahrassistenzsystemen



78%

vertrauen unabhängigen  
Prüforganisationen beim  
Batteriecheck



# Mobilitätsverhalten

Die breite Mehrheit hat ein Auto »

Elektroautos legen zu »

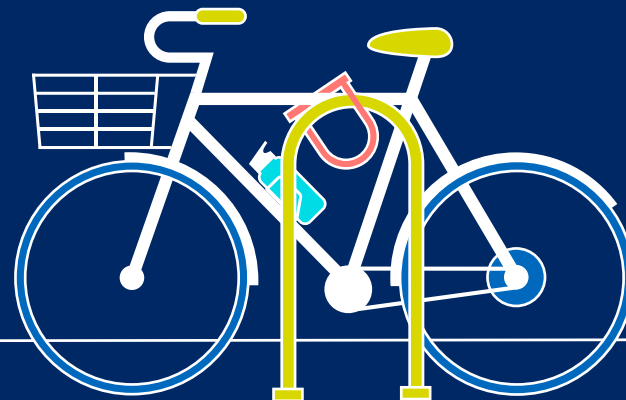
Auto bleibt wichtigstes Verkehrsmittel »

Autonutzung sinkt mit zunehmender Größe der Heimatorte »

Breite Mehrheit auf das eigene Auto angewiesen »

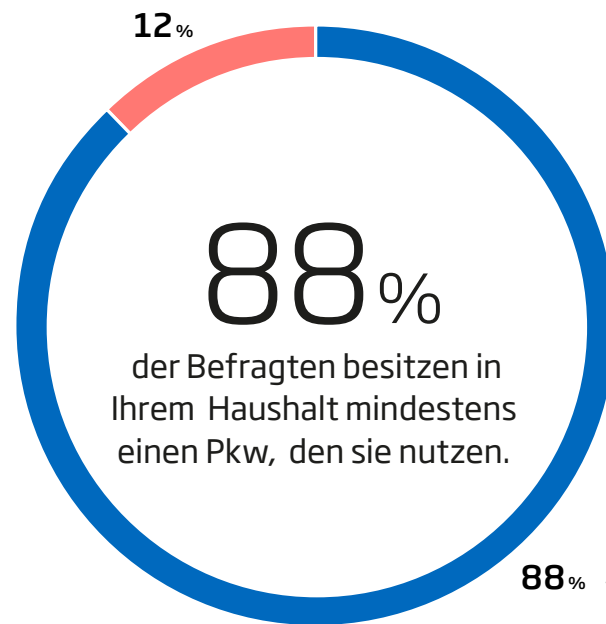
In Metropolen ist der Privat-Pkw weniger wichtig »

# 1

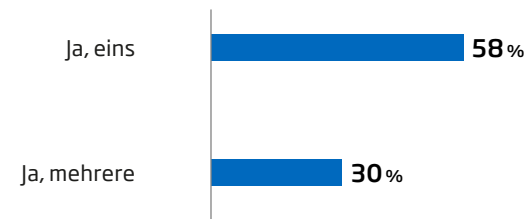


# Die breite Mehrheit hat ein Auto

Besitzen Sie ein Auto im Haushalt, das Sie auch selbst nutzen?



■ Ja  
■ Nein

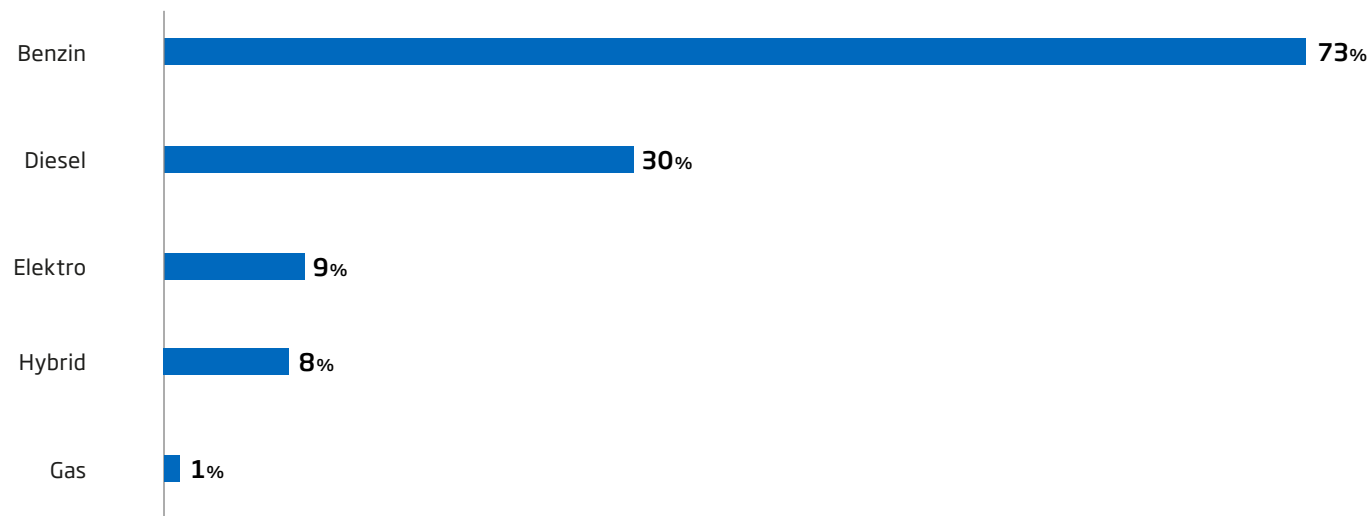


**Die meisten Haushalte besitzen zumindest ein Auto, das sie auch selbst nutzen. Auf das eigene Fahrzeug verzichtet eine Minderheit.**

Knapp neun von zehn Befragten (88 Prozent) leben in Haushalten, die mindestens ein Auto besitzen. Etwa ein Drittel (30 Prozent) hat sogar mehrere Fahrzeuge. Kein Auto im Haushalt zu haben bildet eine Ausnahme (12 Prozent). Allerdings steigt die Zahl der autolosen Haushalte mit der Größe der Heimatorte. In Städten ab 500.000 Einwohner:innen verzichten rund ein Viertel (27 Prozent) der Befragten auf ein eigenes Fahrzeug. In kleineren Orten mit unter 5.000 Einwohner:innen dagegen ist das Auto Standard (98 Prozent). Unabhängig vom Wohnort liegt die Zahl der Haushalte ohne Auto bei den 18- bis 29-Jährigen mit 22 Prozent deutlich über dem Durchschnitt.

# Elektroautos legen zu

## Welche Antriebsart haben die Autos in Ihrem Haushalt?



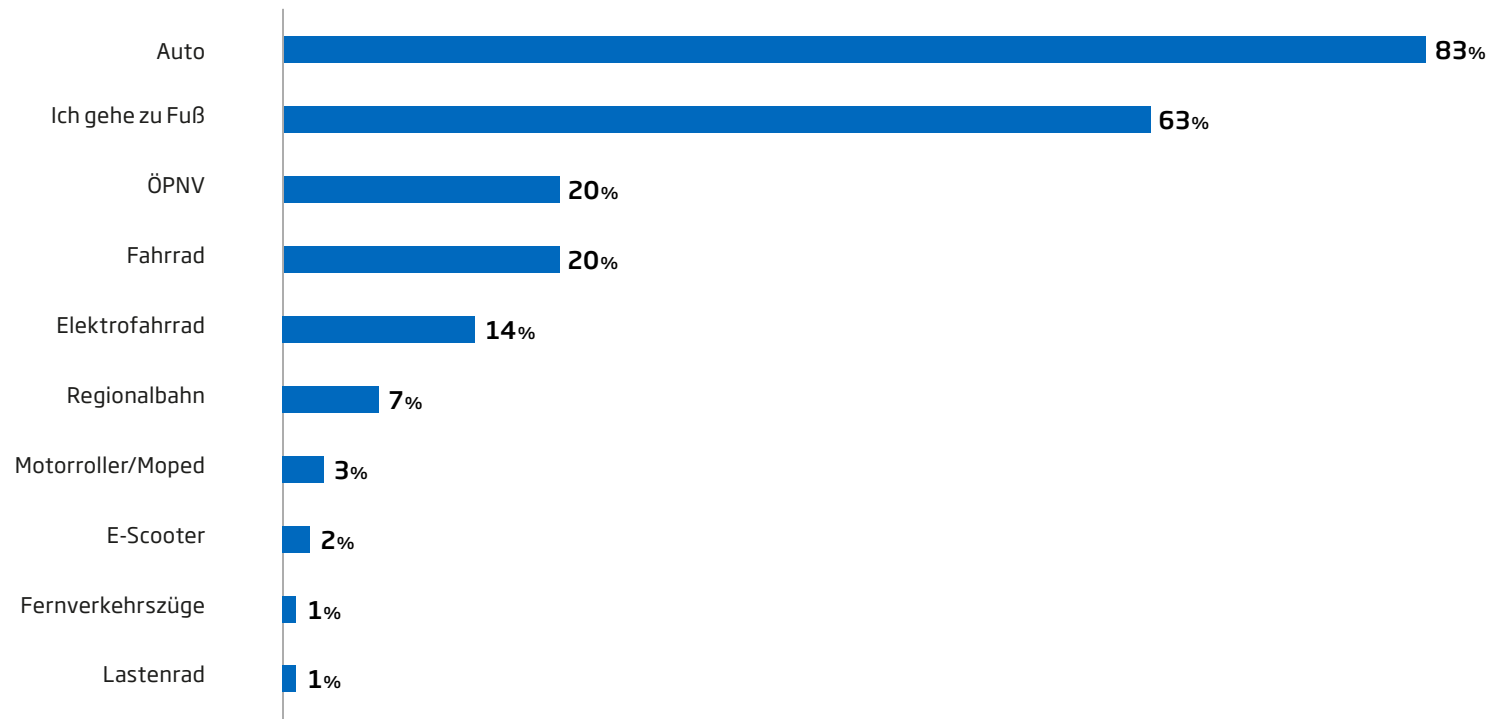
**Verbrenner dominieren im Fahrzeugbestand. Doch der Anteil der Haushalte, die ein E-Auto angeschafft haben, ist gestiegen.**

Wenn Haushalte ein Auto nutzen, dann fährt es in den meisten Fällen klassisch mit Benzin (73 Prozent), gefolgt von Diesel mit 30 Prozent. Noch deutlich seltener sind reine E-Autos (9 Prozent) oder Hybridfahrzeuge (8 Prozent) im Einsatz. Im Vergleich zur Befragung 2024 ist der Anteil der Elektrofahrzeuge um rund zwei Prozentpunkte gestiegen, Hybridantriebe legten um einen Prozentpunkt zu. Gasantriebe (1 Prozent) spielen weiterhin nur eine untergeordnete Rolle.

# Auto bleibt wichtigstes Verkehrsmittel

Wenn Sie an die letzten 12 Monate denken:

Wie häufig haben Sie die folgenden Verkehrsmittel genutzt?



■ (fast) täglich / mindestens einmal pro Woche

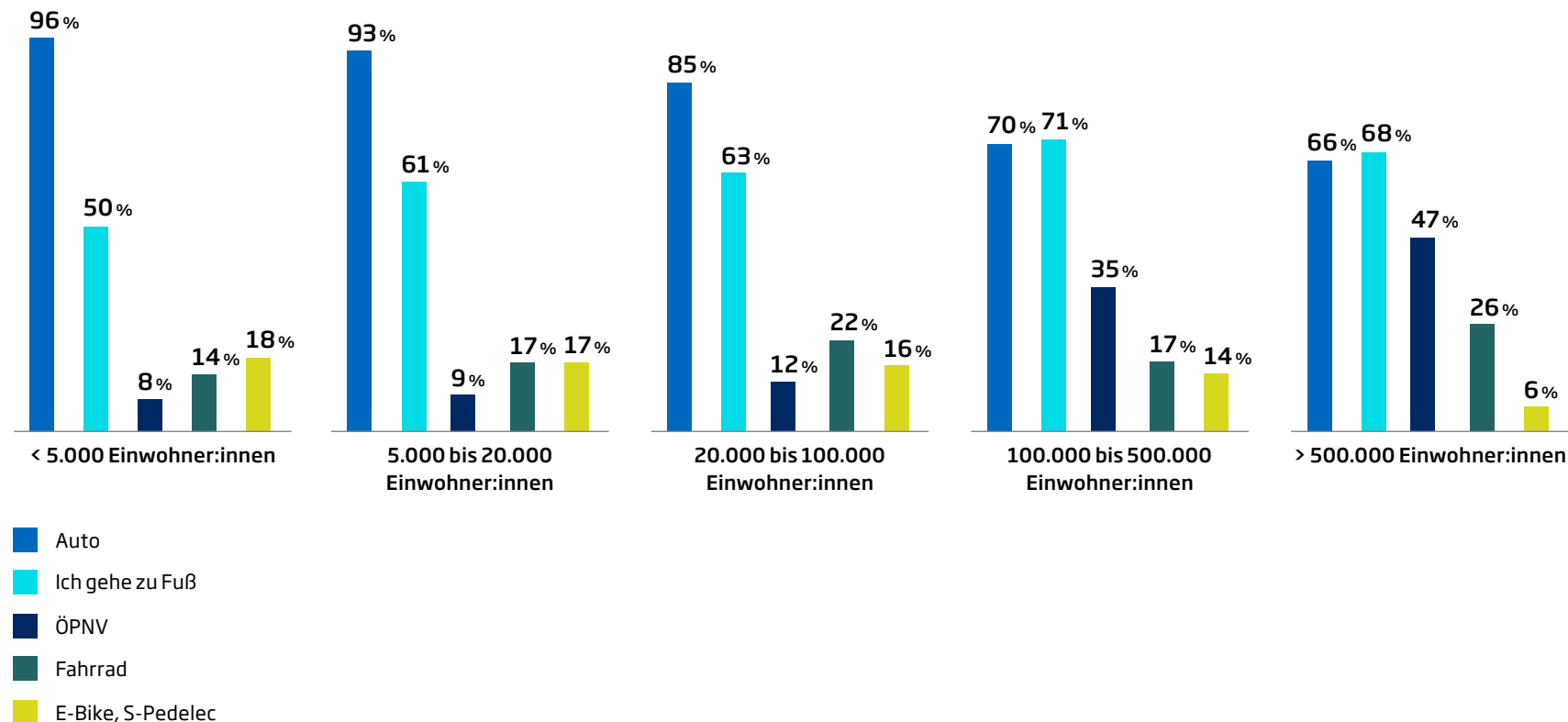
Frage: Wenn Sie an Ihr Verkehrsverhalten der letzten 12 Monate denken: Wie häufig haben Sie die folgenden Verkehrsmittel genutzt?  
Basis: Alle Befragten (n=2.504)

**Die Mehrheit der Befragten geht regelmäßig zu Fuß, um im Alltag Wege zurückzulegen. Häufiger sind sie nur mit dem Auto unterwegs. ÖPNV und das Fahrrad haben eine deutlich geringere Bedeutung.**

Das Auto ist weiterhin das beliebteste Verkehrsmittel. Gut vier von fünf Personen sind damit (fast) täglich oder mindestens einmal pro Woche unterwegs. Deutlich dahinter rangieren der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) sowie das Fahrrad. Sie werden von jeweils einem Fünftel fast täglich oder mindestens einmal pro Woche genutzt. Elektrofahrräder (Pedelects, S-Pedelects) folgen danach (14 Prozent). Nur selten kommen in dieser Frequenz Motorroller, Moped und Motorrad (3 Prozent) sowie E-Scooter (2 Prozent) zum Einsatz. Statistisch noch weitgehend unter dem Radar sind die beliebter werdenden Lastenräder (1 Prozent). Bei der Regionalbahn liegt die tägliche oder zumindest wöchentliche Nutzung bei 7 Prozent. Für fast zwei Drittel ist es auch normal, zu Fuß zu gehen.

# Autonutzung sinkt mit zunehmender Größe der Heimatorte

Nutzung von Verkehrsmitteln in den letzten 12 Monaten:  
(Fast) täglich / mind. einmal pro Woche

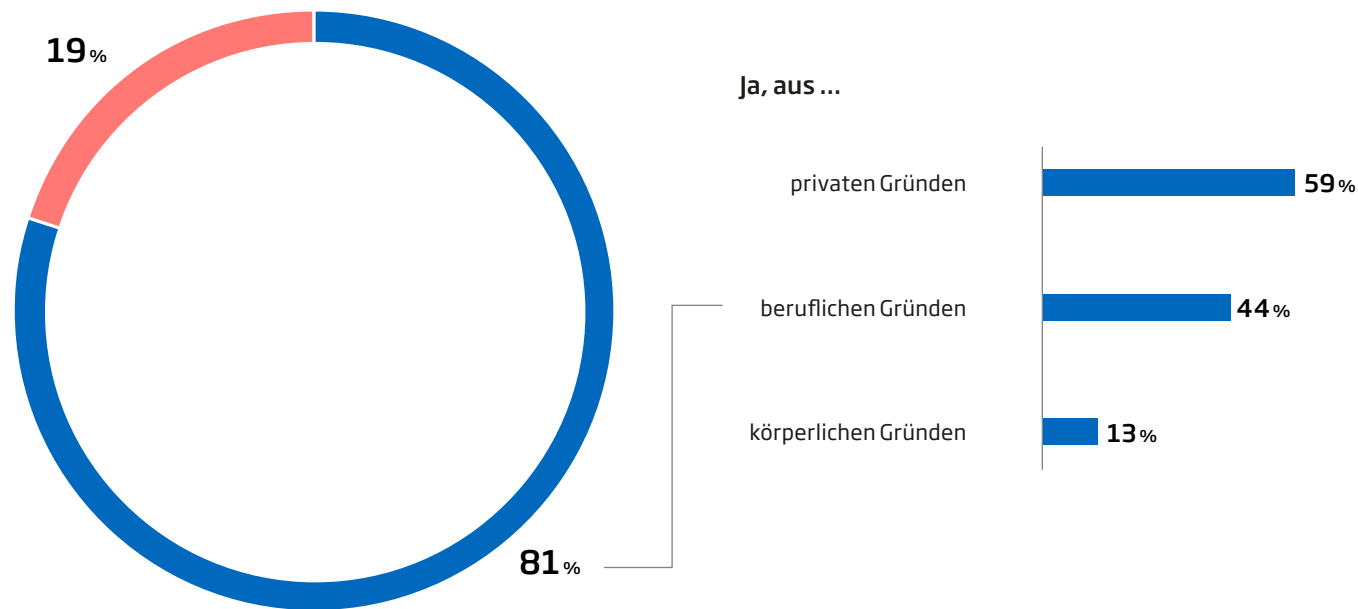


In kleinen Gemeinden ist das Auto für fast alle unverzichtbar. In Großstädten dagegen verliert es an Bedeutung. Hier sind die Menschen nahezu gleich häufig zu Fuß unterwegs und nutzen häufiger den ÖPNV.

Ob zum Einkauf oder zur Arbeit: In Dörfern oder Kleinstädten sind fast alle täglich oder mindestens einmal pro Woche mit dem Auto unterwegs. Besonders häufig wird der eigene Pkw in Ortschaften mit weniger als 5.000 Einwohner:innen regelmäßig genutzt (96 Prozent). Dieser Wert sinkt stetig mit wachsender Einwohnerzahl. So fahren zwei Drittel in Städten mit mehr als 500.000 Einwohner:innen täglich oder mindestens einmal pro Woche mit dem Auto. Dort gehen sogar mehr Menschen regelmäßig zu Fuß (68 Prozent). Auch der ÖPNV (47 Prozent) und das Fahrrad (26 Prozent) haben hier den höchsten Zuspruch. Elektroräder dagegen werden in kleinen Ortschaften am häufigsten genutzt (18 Prozent) – in Metropolen mit mehr als 500.000 Einwohner:innen am wenigsten (6 Prozent).

# Breite Mehrheit auf das eigene Auto angewiesen

Sind Sie in Ihrem Alltag zwingend auf ein privates Auto angewiesen?



■ Ja

■ Nein

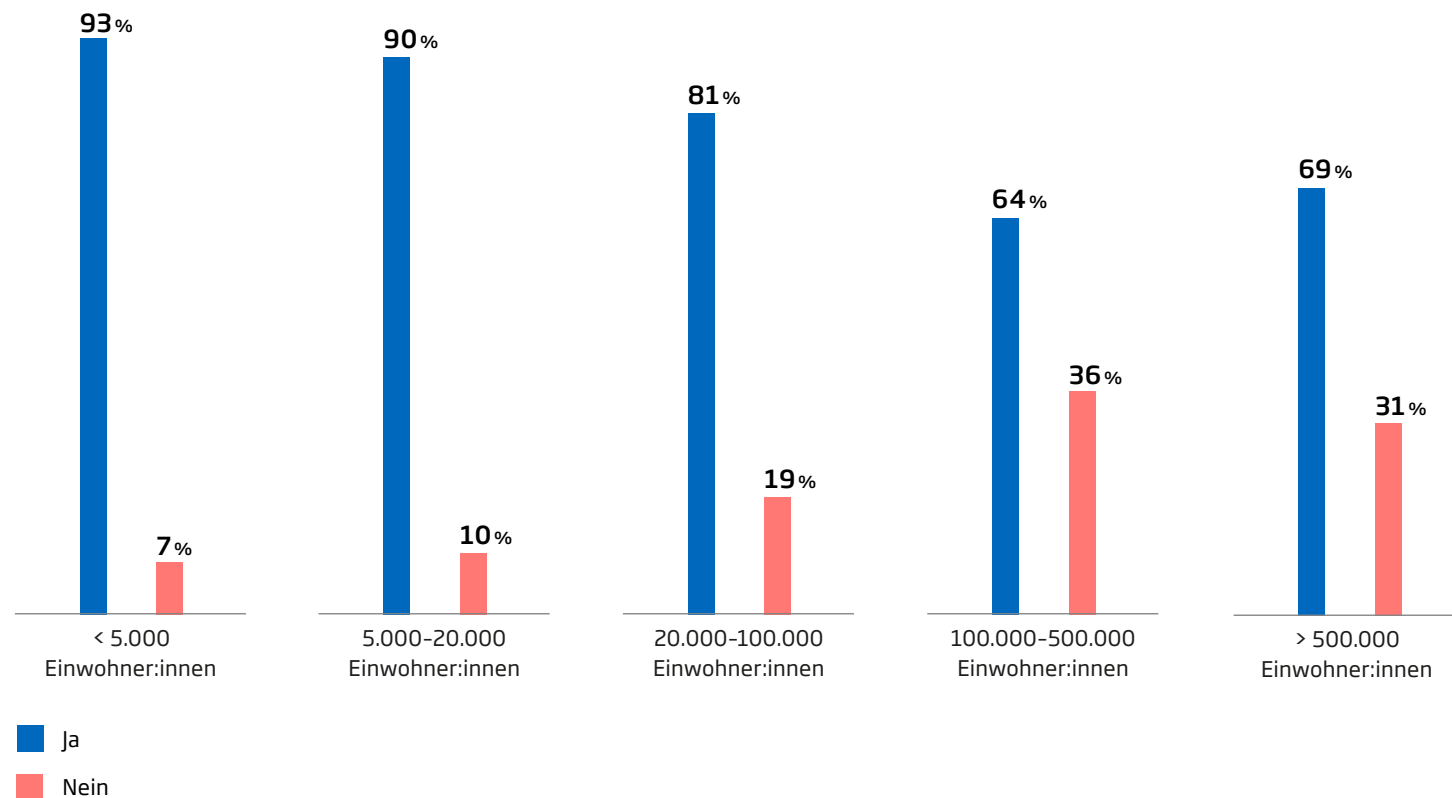
Frage: Sind Sie in Ihrem Alltag zwingend auf ein privates Auto angewiesen? Mehrfachantworten möglich  
Basis: Alle Befragten, die mindestens ein Auto besitzen (n=2.200)

**Private und berufliche Gründe stehen bei der Entscheidung für den Privat-Pkw im Vordergrund.**

Den Alltag ohne den privaten Pkw bewältigen: Die breite Mehrheit der Autobesitzer:innen sieht dies als nicht möglich an. Gut vier von fünf Befragten geben an, auf das eigene Auto angewiesen zu sein. Verantwortlich dafür sind vor allem private Gründe (59 Prozent). Deutlich unter dem Durchschnitt liegen hier die 18- bis 29-Jährigen (45 Prozent). Auch berufliche Gründe wie die Fahrt zum Arbeitsplatz haben einen beträchtlichen Einfluss auf die Entscheidung für das Auto. Für etwas weniger als die Hälfte (44 Prozent) ist dies die Motivation. Am höchsten liegt dieser Wert bei den 30- bis 44-Jährigen mit 64 Prozent. In der Generation 60plus spielen berufliche Gründe für die Nutzung des Autos kaum noch eine Rolle (11 Prozent), da viele im Ruhestand sind. Deutlich seltener nennen die Befragten körperliche oder gesundheitliche Gründe als Motivation für das eigene Auto (13 Prozent). Hier ist der Anteil der Personen am höchsten, die 60 Jahre oder älter sind (24 Prozent).

# In Metropolen ist der Privat-Pkw weniger wichtig

Sind Sie in Ihrem Alltag zwingend auf ein privates Auto angewiesen?



Frage: Sind Sie in Ihrem Alltag zwingend auf ein privates Auto angewiesen?  
Basis: Alle Befragten, die mindestens ein Auto besitzen (n=2.200)

**Auf dem Land und in kleineren Ortschaften wird das eigene Auto von fast allen Befragten als zwingend notwendig erachtet. In Großstädten liegt die Zahl der Menschen mit dieser Haltung deutlich niedriger.**

Ein Leben ohne Auto? In Ortschaften mit weniger als 5.000 Einwohner:innen ist das nur für eine geringe Zahl von Menschen denkbar. Die nahezu vollständige Mehrheit (93 Prozent) sieht sich auf den eigenen Pkw angewiesen. Je größer die Stadt, in der die Befragten leben, desto eher können sie darauf verzichten. So geben Befragte in Metropolen mit mehr als 500.000 Einwohner:innen (69 Prozent) an, dass sie auf das private Auto zwingend angewiesen sind.

# Lebenswerte Städte

# 2



# Verkehrsraum neu gestalten

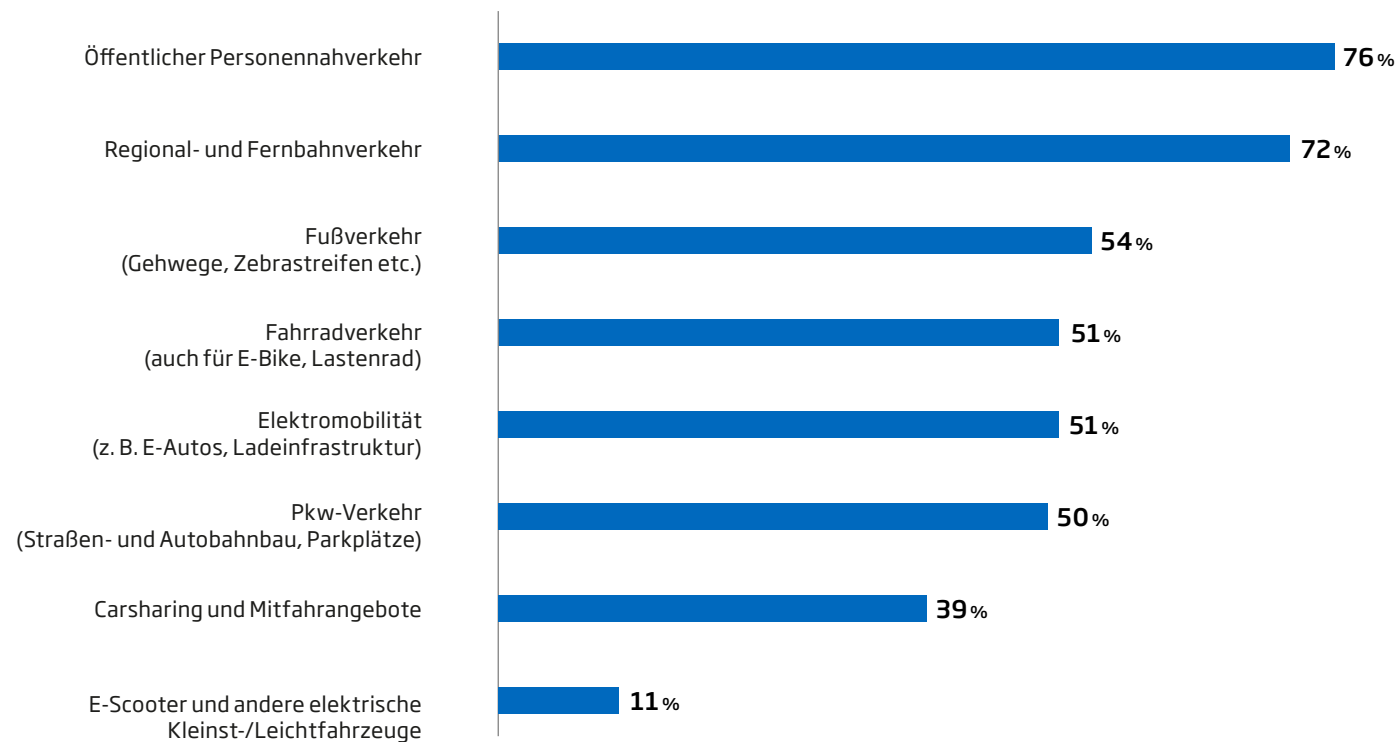
- Mehrheit unterstützt stärkere Förderung von ÖPNV und Bahn »
- Rad- und Fußverkehr zu wenig berücksichtigt »
- Familien, Kinder, Ältere und Menschen mit Behinderung kommen zu kurz »
- Faktoren für Lebensqualität: die Kosten »
- Faktoren für Lebensqualität: Zuverlässigkeit »
- Faktoren für Lebensqualität: Sicherheit »
- Faktoren für Lebensqualität: Umwelt und Wohlbefinden »
- Lebenswerte Städte: Schlüsselrolle für die Infrastruktur »
- Finanzielle Anreize: ja – zusätzliche Kosten: eher nein »
- Einschränkungen für den Autoverkehr in Städten sind umstritten »
- Innenstadtverkehr verringern: Anreize überzeugen, Belastungen nicht »

# 2.1



# Mehrheit unterstützt stärkere Förderung von ÖPNV und Bahn

Welche Möglichkeiten zur Fortbewegung sollte die Politik stärker fördern?



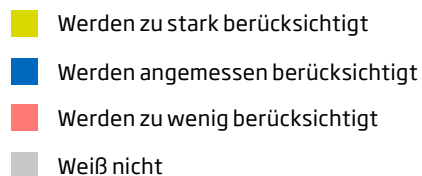
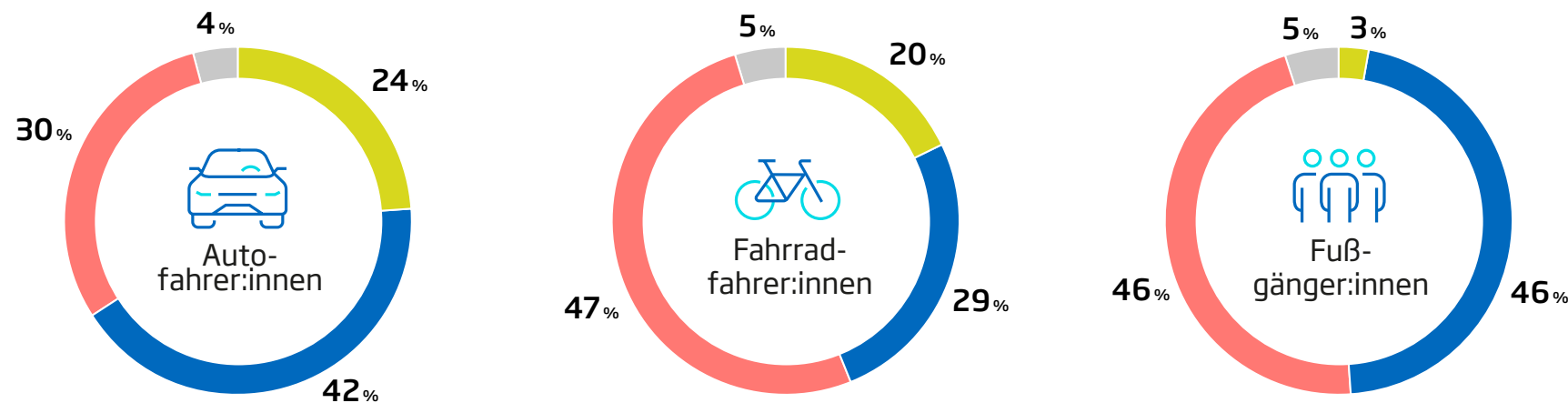
■ Sehr viel stärker / etwas stärker fördern

Die meisten Befragten sprechen sich für eine stärkere Unterstützung von öffentlichem Nahverkehr und der Bahn durch die Politik aus. Doch auch mehr Förderung für die Fußgänger-, Rad- und Pkw-Infrastruktur sowie E-Mobilität erhält beträchtlichen Zuspruch.

Für welche Verkehrsarten sollte die Politik mehr Einsatz zeigen – strukturell und finanziell? Jeweils rund drei Viertel der Befragten erwarten dies beim ÖPNV (76 Prozent) sowie dem Regional- und Fernbahnverkehr (72 Prozent). Zustimmung von jeweils etwas mehr als der Hälfte gibt es für eine erhöhte Förderung des Fußverkehrs (54 Prozent), des Radverkehrs (51 Prozent) sowie der Elektromobilität (51 Prozent). Zudem erachtet die Hälfte eine stärkere Unterstützung für den Pkw-Verkehr allgemein als nötig (50 Prozent) – vom Bau von Straßen bis hin zu Parkplätzen. Knapp vier von zehn Befragten (39 Prozent) sehen die Politik bei Carsharing- und Mitfahrangeboten stärker in der Pflicht. Handlungsbedarf bei E-Scootern und anderen elektrischen Kleinstfahrzeugen sehen 11 Prozent.

# Rad- und Fußverkehr zu wenig berücksichtigt

Inwiefern werden die Belange der folgenden Verkehrsteilnehmenden bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt?



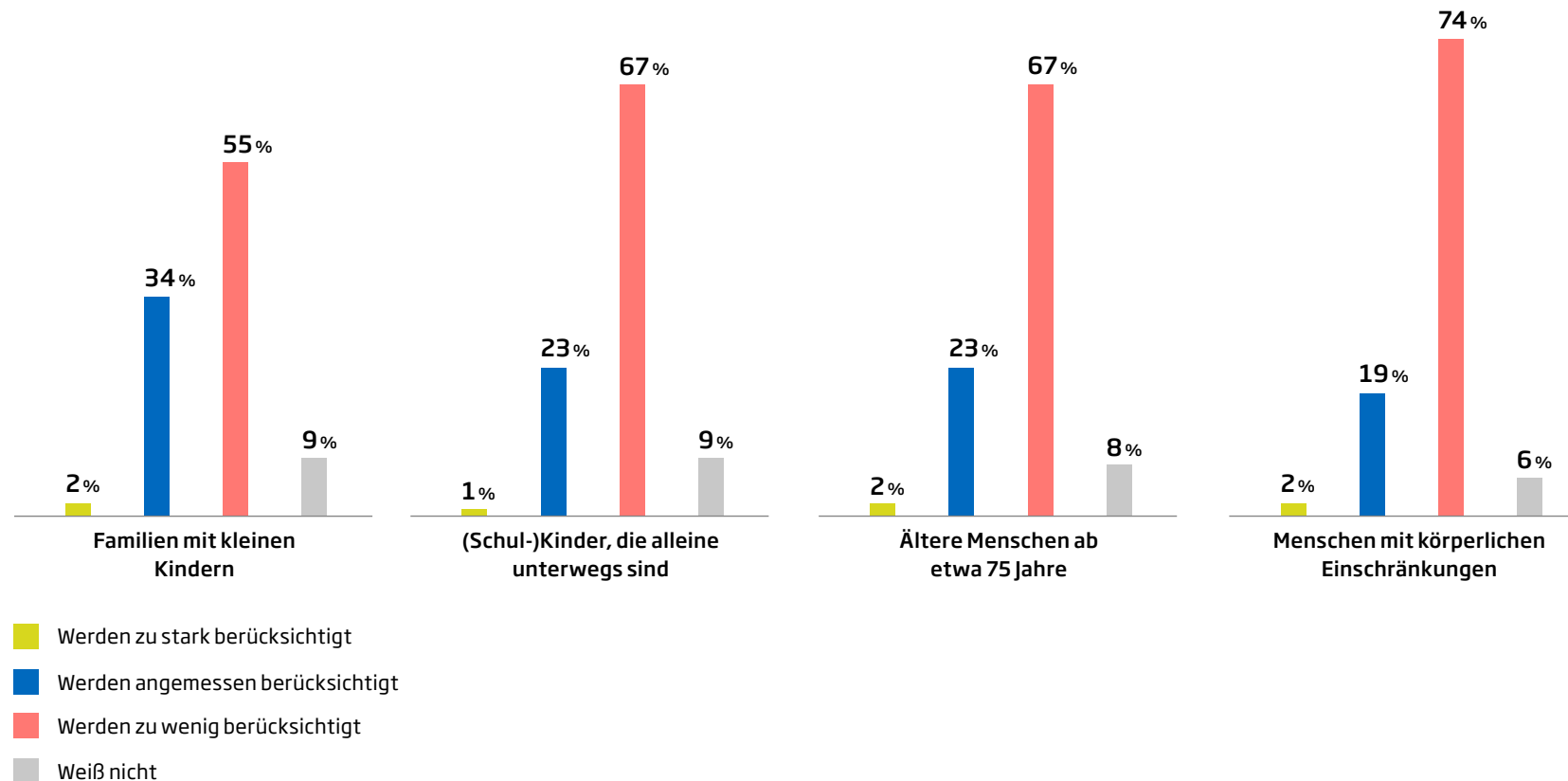
**Vernachlässigt bei der Gestaltung des öffentlichen Verkehrsraums werden besonders Fahrradfahrer:innen und Fußgänger:innen. Bei Autofahrer:innen liegt hingegen die Zahl der Befragten am höchsten, die eine zu starke Berücksichtigung erkennen.**

Wer profitiert am stärksten von der aktuellen Verkehrsinfrastruktur? Und wer kommt dabei zu kurz? Jeweils knapp die Hälfte der Befragten stimmen zu, dass die Belange von Fahrradfahrer:innen (47 Prozent) und Fußgänger:innen (46 Prozent) im öffentlichen Verkehrsraum zu wenig berücksichtigt werden. Unter denjenigen, die (fast) täglich mit dem Rad fahren, sind 75 Prozent der Ansicht, dass ihre Interessen nicht ausreichend berücksichtigt werden.

Immerhin fast jede:r Dritte ist der Meinung, dass auch die Belange von Autofahrer:innen zu kurz kommen. Dass der Autoverkehr zu stark berücksichtigt wird, halten auf der anderen Seite rund ein Viertel für zutreffend. Bei Fahrradfahrer:innen sagen dies ein Fünftel der Befragten. Eine Bevorzugung von Menschen, die zu Fuß unterwegs sind, sehen die wenigsten (3 Prozent).

# Familien, Kinder, Ältere und Menschen mit Behinderung kommen zu kurz

Inwiefern werden die Belange folgender spezieller Personengruppen bei der Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur berücksichtigt?

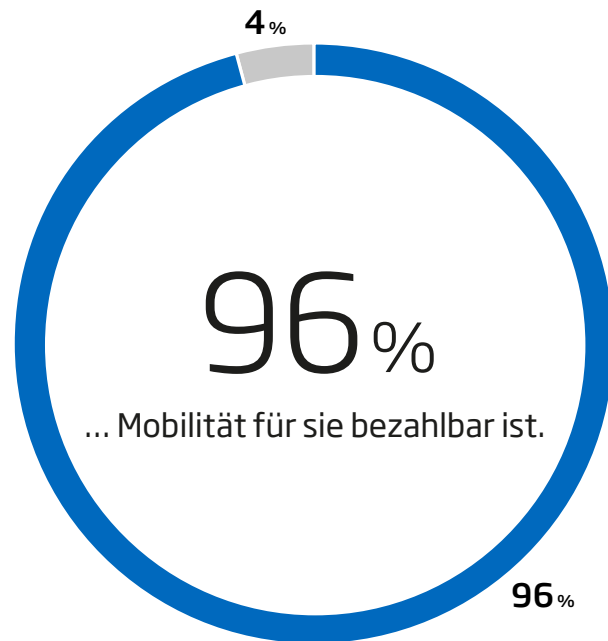


Eine ganze Reihe von Personengruppen werden laut Umfrage im öffentlichen Verkehrsraum vernachlässigt. Besonders Menschen mit körperlichen Einschränkungen und Kinder sind betroffen.

Die Planung und Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur geht an den Bedürfnissen vieler Menschen vorbei. Jeweils fast drei Viertel der Befragten sind der Ansicht, dass Menschen mit körperlichen Einschränkungen sowie Kinder, die allein im Straßenverkehr unterwegs sind, zu wenig Aufmerksamkeit erhalten. Zwei Drittel erkennen dies bei älteren Menschen. Etwas mehr als die Hälfte (55 Prozent) sehen Familien mit kleinen Kindern als zu wenig berücksichtigt an.

# Faktoren für Lebensqualität: die Kosten

Für eine hohe Lebensqualität ist sehr wichtig, dass ...



■ Sehr/eher wichtig

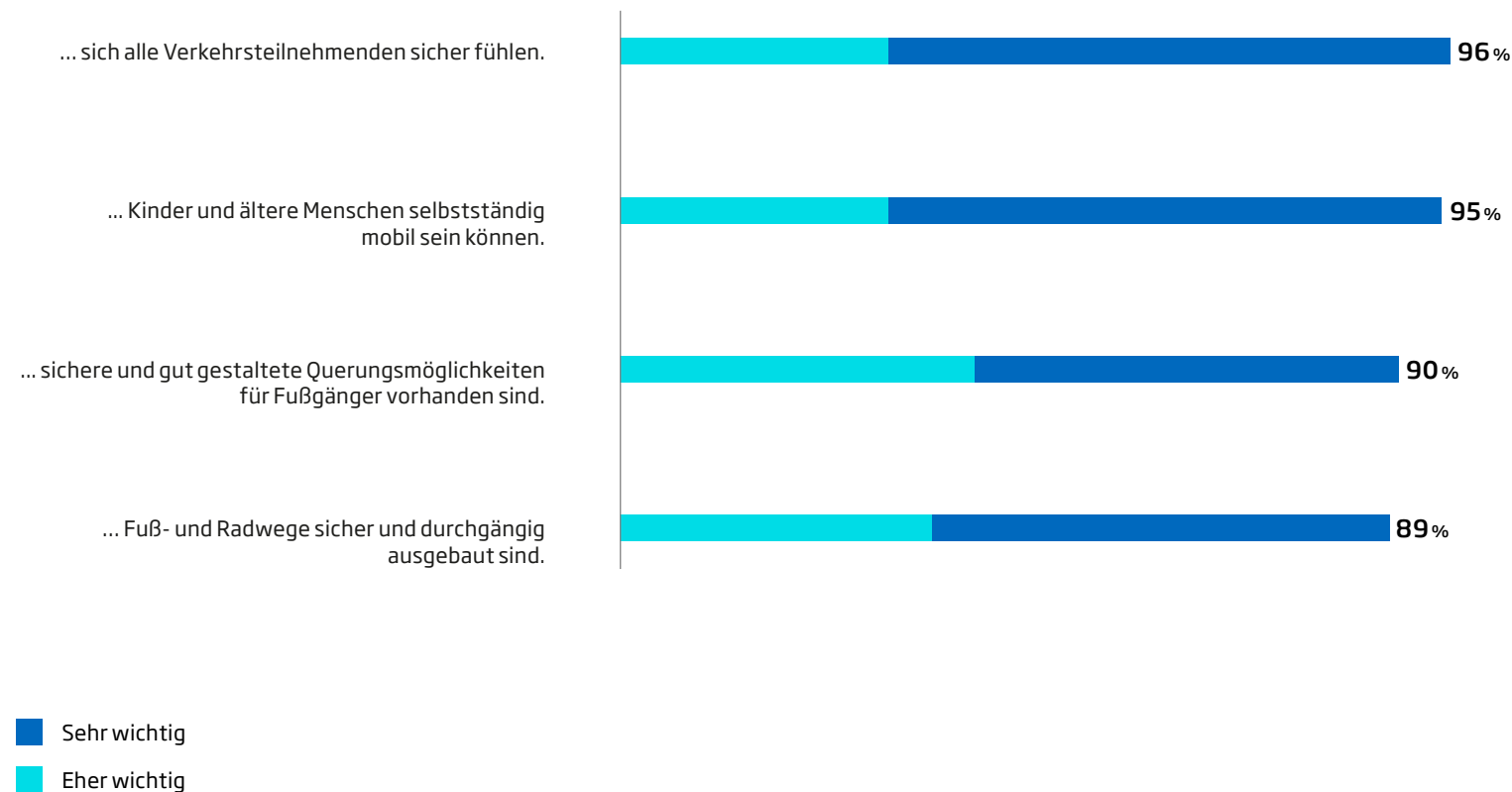
■ Weiß nicht

**Den höchsten Zuspruch unter einer Reihe von möglichen Faktoren für Lebensqualität im Mobilitätssektor gibt es bei der Forderung nach Bezahlbarkeit.**

Mobilität darf nicht zum Luxusgut werden – dieser Ansicht ist eine deutliche Mehrheit der Befragten. Für drei Viertel von ihnen (75 Prozent) ist mit Blick auf Transportmittel die Bezahlbarkeit ein sehr wichtiger Faktor für eine hohe Lebensqualität und für 21 Prozent eher wichtig. Kein anderer Punkt erfährt eine so hohe Zustimmung.

# Faktoren für Lebensqualität: Sicherheit

Für eine hohe Lebensqualität ist sehr wichtig, dass ...

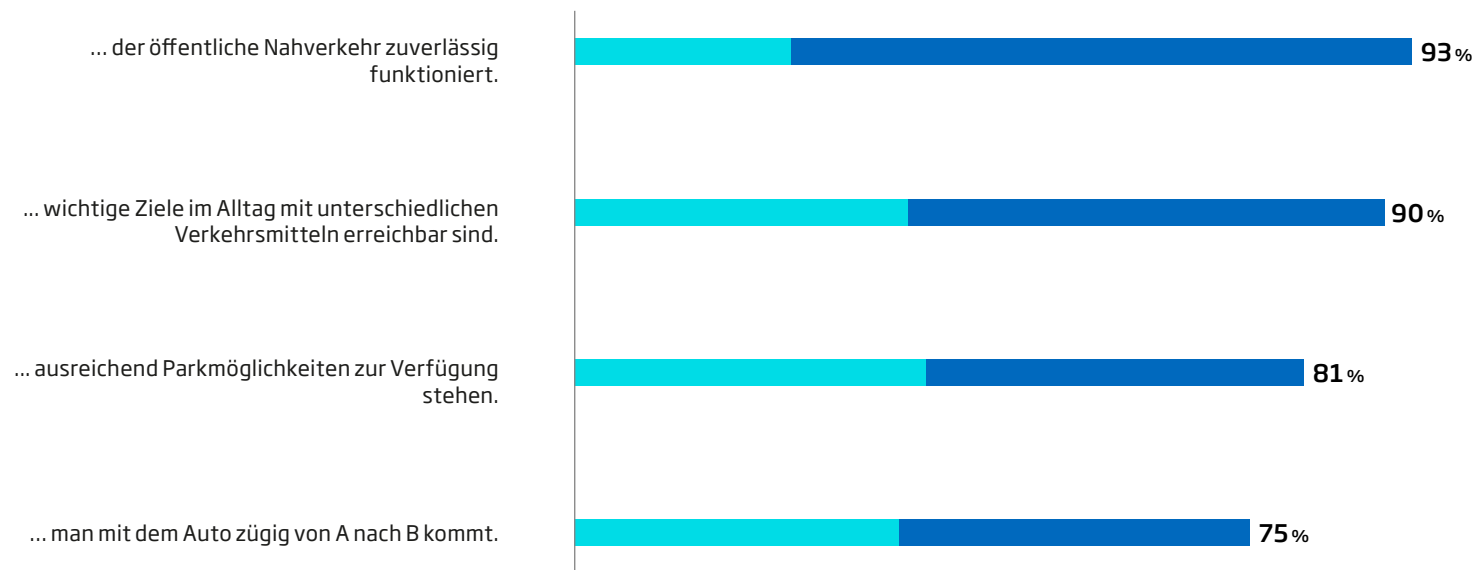


**Das Gefühl von Sicherheit und die Möglichkeit der selbstständigen Mobilität für Kinder und ältere Menschen werden als besonders wichtig angesehen.**

Alle Verkehrsteilnehmer:innen sollen sich sicher fühlen – knapp zwei Drittel (65 Prozent) sehen das als besonders wichtig an. Nahezu genauso viel Zuspruch erhält die Aussage, dass Kinder und ältere Menschen selbstständig mobil sein können (64 Prozent). Sichere und durchgängig ausgebaut Rad- und Fußwege erachten etwas mehr als die Hälfte der Befragten (53 Prozent) als sehr wichtig. Knapp die Hälfte (49 Prozent) legen großen Wert darauf, dass es für Fußgänger sichere Möglichkeiten zur Querung von Straßen gibt.

# Faktoren für Lebensqualität: Zuverlässigkeit

Für eine hohe Lebensqualität ist sehr wichtig, dass ...



■ Sehr wichtig

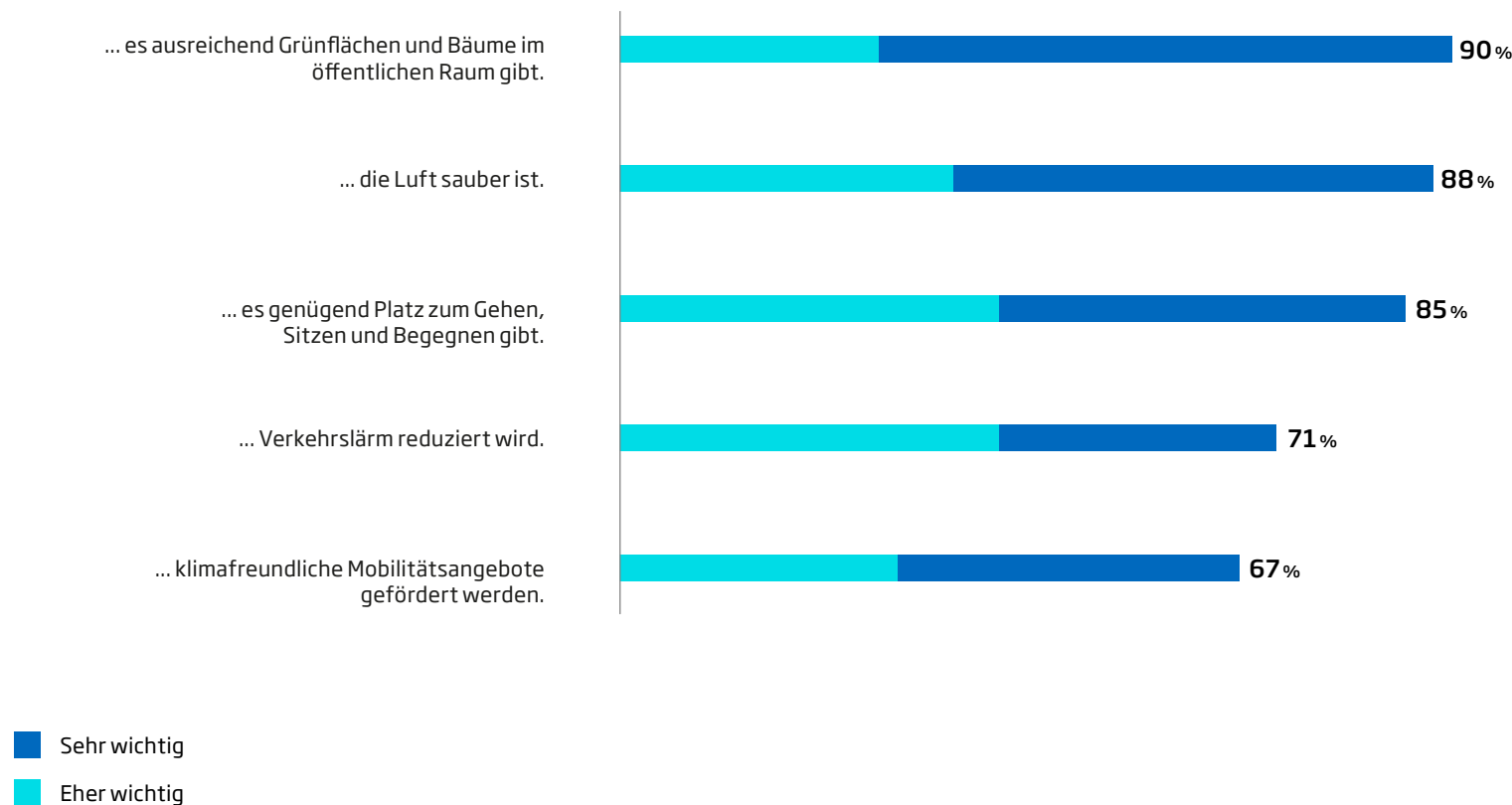
■ Eher wichtig

**Mit Blick auf die Verlässlichkeit von Verkehrsmitteln und Infrastruktur gibt es eine ganze Reihe von Erwartungen - vor allem an den ÖPNV.**

Der ÖPNV ist pünktlich, es gibt genug Alternativen bei den Verkehrsmitteln, die Straßen sind frei und am Ziel findet sich schnell ein Parkplatz: Im Alltag ist der Mehrheit wichtig, unterwegs möglichst wenig Zeit zu verlieren. Höchste Priorität hat ein zuverlässiger öffentlicher Nahverkehr (69 Prozent). Etwas mehr als die Hälfte der Befragten (53 Prozent) legen großen Wert darauf, zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auswählen zu können. Genügend Parkmöglichkeiten erwarten etwa zwei von fünf Befragten (42 Prozent). Ähnlich viele (39 Prozent) haben die Erwartung, mit dem Auto zügig voranzukommen.

# Faktoren für Lebensqualität: Umwelt und Wohlbefinden

Für eine hohe Lebensqualität ist sehr wichtig, dass ...

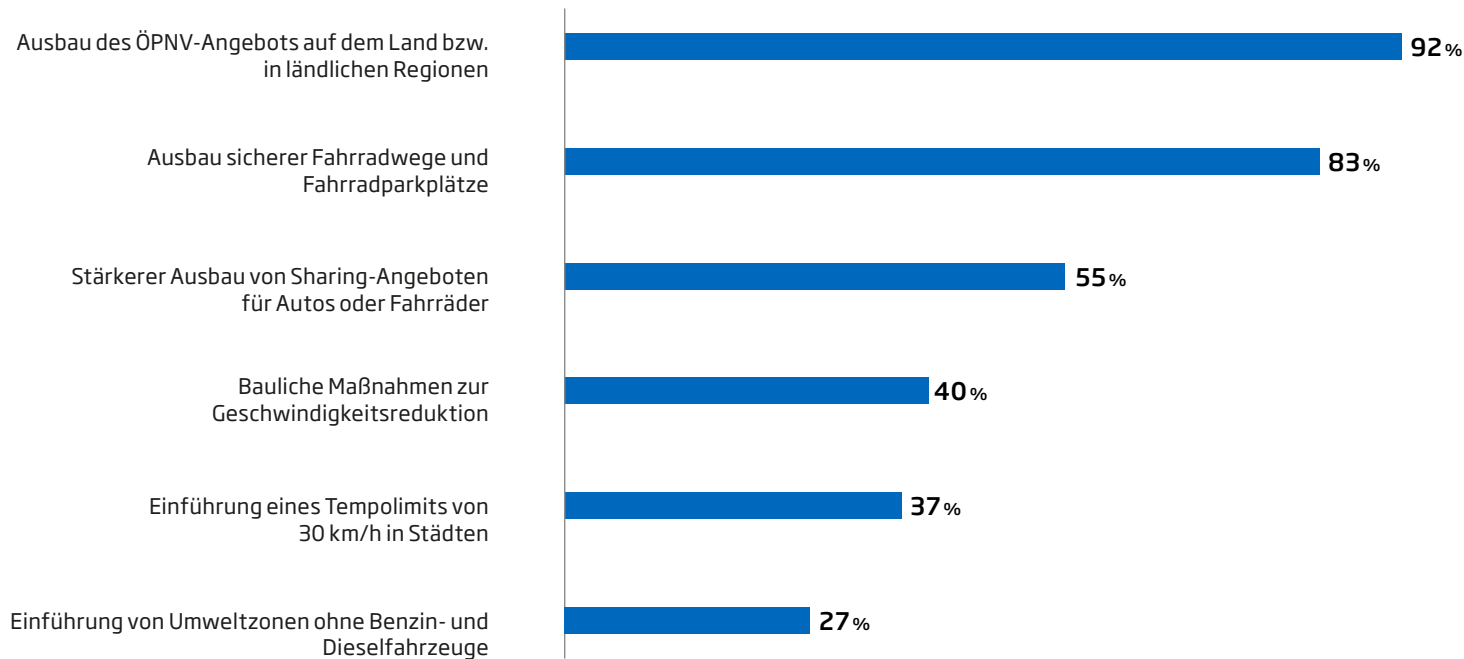


**Genügend Grünflächen und Bäume sowie saubere Luft haben einen besonders hohen Stellenwert, wenn es um die Lebensqualität geht.**

Wie muss Mobilität mit Blick auf die Umwelt und das persönliche Wohlbefinden gestaltet sein, damit die Lebensqualität erhalten bleibt oder sogar steigt? Genügend Grünflächen und Bäume sind knapp zwei Drittel der Befragten (62 Prozent) sehr wichtig. Etwas mehr als die Hälfte (52 Prozent) betrachten saubere Luft als besonders wichtigen Faktor. Genügend Platz zum Gehen, Sitzen und Begegnen erwarten knapp die Hälfte (44 Prozent). Etwas mehr als ein Drittel (37 Prozent) legen viel Wert auf die Förderung klimafreundlicher Mobilitätsangebote. Knapp ein Drittel (30 Prozent) verlangen für mehr Lebensqualität eine Verringerung des Verkehrslärms.

# Lebenswerte Städte: Schlüsselrolle für die Infrastruktur

Inwieweit befürworten Sie diese verkehrspolitischen Maßnahmen?



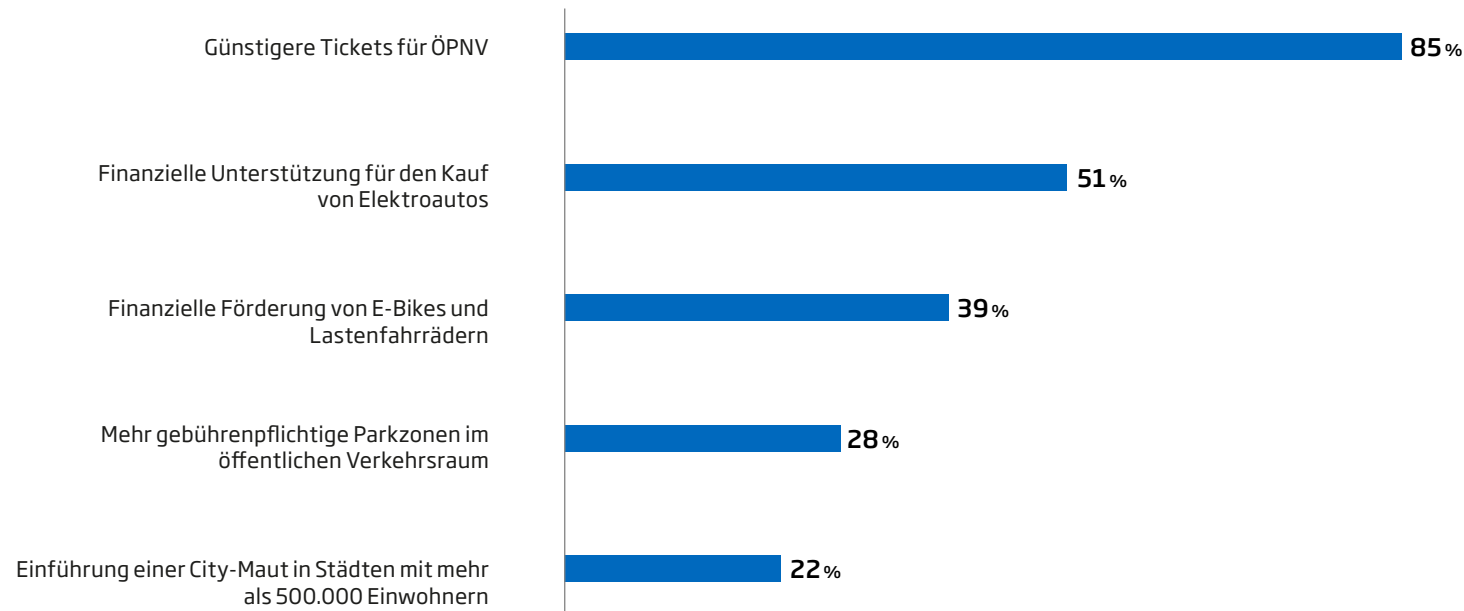
■ Befürworte voll und ganz / eher

**Der Ausbau des ÖPNV auf dem Land und Investitionen in sichere Radwege finden eine breite Zustimmung. Deutlich geringer ist der Zuspruch für Tempo 30 in Städten und Umweltzonen, in denen keine Verbrenner fahren dürfen.**

Ein umfassenderes ÖPNV-Angebot auf dem Land ist die wichtigste verkehrspolitische Maßnahme, um die Lebensqualität zu erhöhen. Mehr als neun von zehn Befragten (92 Prozent) unterstützen dies. Auch den Ausbau von Radwegen und Stellplätzen für Fahrräder fordern eine breite Mehrheit (83 Prozent). Dass Sharing-Angebote für Autos oder Fahrräder stark ausgebaut werden, befürworten etwas mehr als die Hälfte (55 Prozent). Zwei von fünf Befragten (40 Prozent) stehen baulichen Maßnahmen zur Verringerung der Geschwindigkeit positiv gegenüber, um Städte und Kommunen lebenswerter zu machen. Etwas niedriger liegt die Zustimmung für ein generelles Tempolimit von 30 Stundenkilometern in Städten (37 Prozent). Die wenigsten Befürworter (27 Prozent) gibt es für eine Einführung von Umweltzonen, in denen keine Benzin- und Dieselfahrzeuge erlaubt sind.

# Finanzielle Anreize: ja – zusätzliche Kosten: eher nein

Inwieweit befürworten Sie diese verkehrspolitischen Maßnahmen?



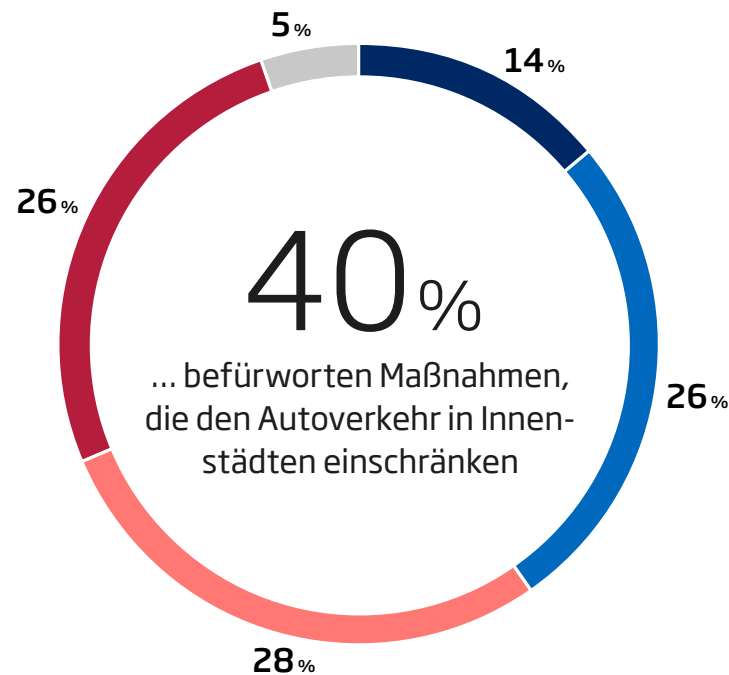
■ Befürworte voll und ganz / eher

**Vergünstigungen und Förderungen für umweltschonende Transportmittel treffen auf stärkere Akzeptanz als höhere Gebühren für das Parken oder eine City-Maut.**

Verkehrspolitische Maßnahmen finden wenig Anklang, wenn sie mit zusätzlichen individuellen Kosten verbunden sind. Eine City-Maut in Städten mit mehr als 500.000 Einwohner:innen unterstützen nur knapp ein Viertel der Befragten (22 Prozent) und mehr gebührenpflichtige Parkzonen befürworten etwas mehr als ein Viertel (28 Prozent). Am höchsten ist die Zustimmung für günstigere ÖPNV-Tickets (85 Prozent). Den Kauf von Elektroautos finanziell zu fördern halten etwas mehr als die Hälfte der Befragten für sinnvoll (51 Prozent). Rund zwei von fünf (39 Prozent) erachten Fördermittel für E-Bikes und Lastenfahrräder für unterstützenswert.

# Einschränkungen für den Autoverkehr in Städten sind umstritten

Wie stehen Sie zu Maßnahmen, die den Autoverkehr in der Innenstadt bzw. dem Zentrum Ihrer Stadt bzw. Gemeinde einschränken?



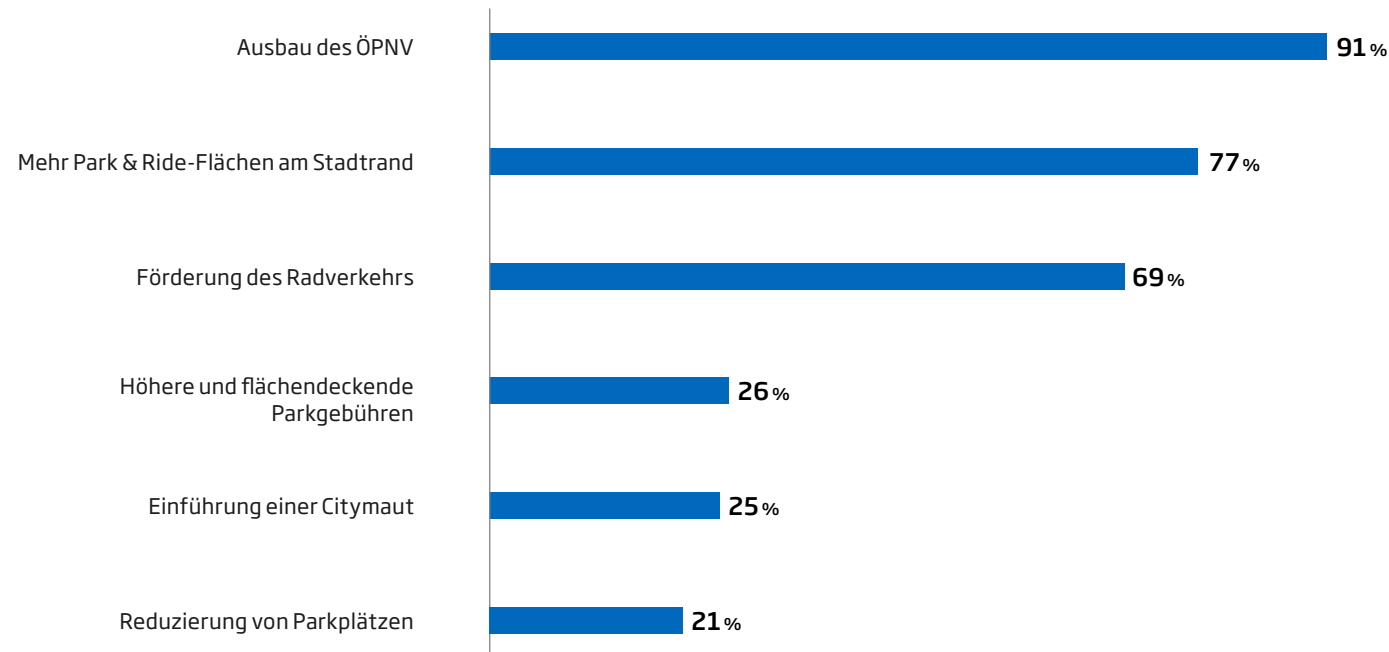
- Befürworte ich voll und ganz
- Befürworte ich eher
- Befürworte ich eher nicht
- Befürworte ich überhaupt nicht
- Weiß nicht

**Die Mehrheit lehnt es ab, den Autoverkehr in den Zentren von Städten und Gemeinden einzuschränken. Mit wachsender Größe der Städte nimmt der Widerstand allerdings ab.**

Sollten Städte und Gemeinden den Autoverkehr in ihren Zentren einschränken? Insgesamt steht eine Mehrheit solchen Plänen skeptisch gegenüber. Etwas mehr als die Hälfte der Befragten (54 Prozent) sind dagegen, doch zwei von fünf (40 Prozent) sind für solche Maßnahmen aufgeschlossen. Beträchtlichen Einfluss auf die Haltung hat der Wohnort. Großstadtbewohner:innen sind tendenziell offener, wenn es um Einschränkungen des Autoverkehrs geht. In Städten mit mehr als 100.000 Einwohner:innen sind jeweils knapp die Hälfte dafür (47 Prozent) und dagegen (49 Prozent). Der stärkste Widerstand gegen die eingeschränkte Zufahrt ins Zentrum findet sich in kleineren Ortschaften mit unter 5.000 Einwohner:innen (63 Prozent).

# Innenstadtverkehr verringern: Anreize überzeugen, Belastungen nicht

Wie geeignet sind die folgenden Maßnahmen, um den Autoverkehr in Innenstädten zu reduzieren?



■ Sehr/eher geeignet

**Höhere Parkgebühren, eine Citymaut und das Verringern von Parkplätzen finden wenig Anklang. Besonders Investitionen in den ÖPNV werden als probates Mittel angesehen, damit der Autoverkehr in der City abnimmt.**

Wie ließe sich der Autoverkehr in Innenstädten verringern? Die höchste Zustimmung erhält mit 91 Prozent der Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs. Mehr Park& Ride-Angebote am Stadtrand werden von rund drei Vierteln der Befragten als geeignet angesehen. Mehr als zwei Drittel erwarten von der Förderung des Radverkehrs eine Entlastung für die Innenstädte. Jeweils ein Viertel betrachtet höhere Parkgebühren oder die Einführung einer Citymaut als passende Maßnahmen, immerhin gut ein Fünftel auch weniger Parkplätze.

# Sichere Infrastruktur

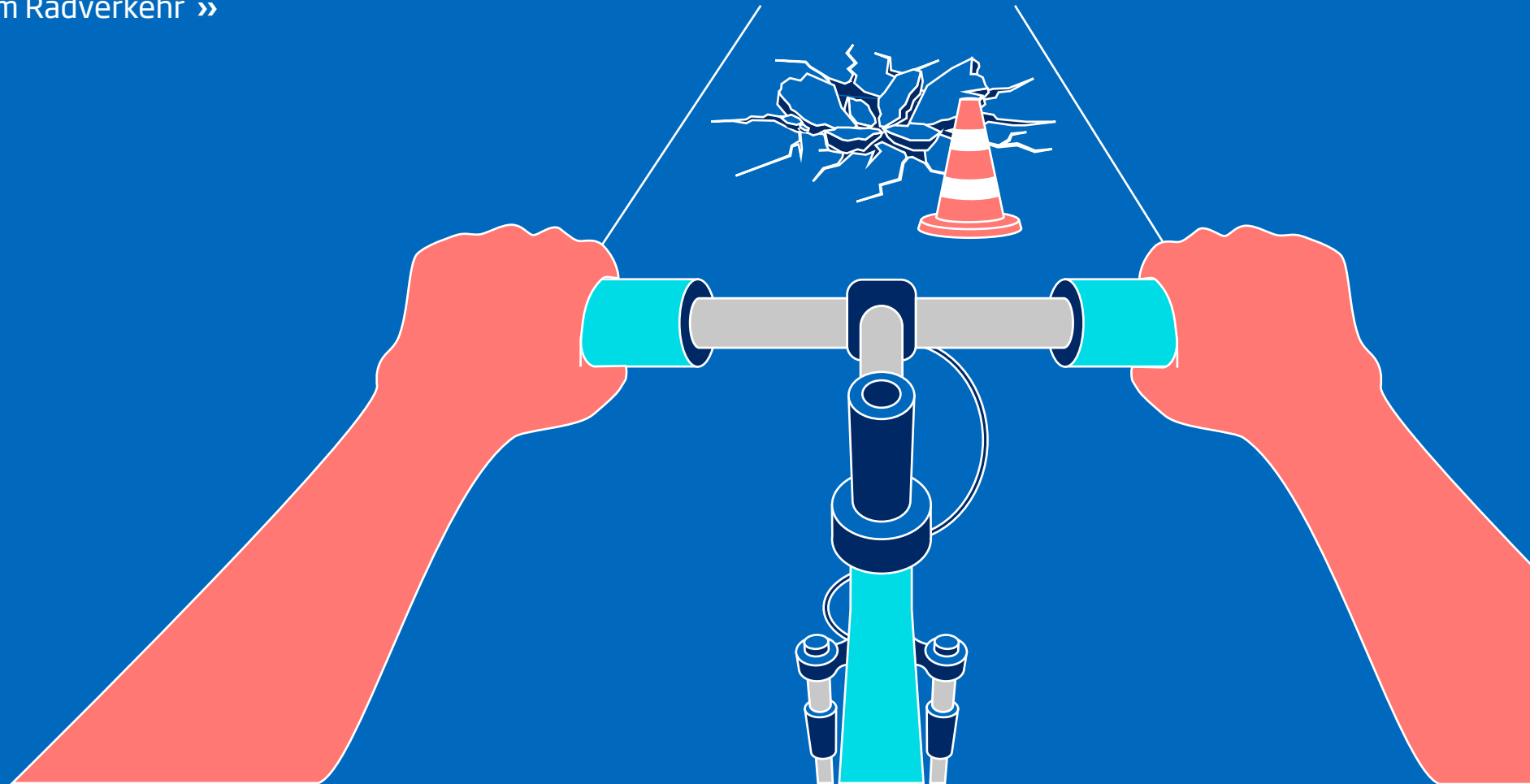
Defizite bei der Sicherheit von Radfahrenden »

Bewertung der Infrastruktur: viele Baustellen »

Maßnahmen für mehr Sicherheit von Fußgänger:innen »

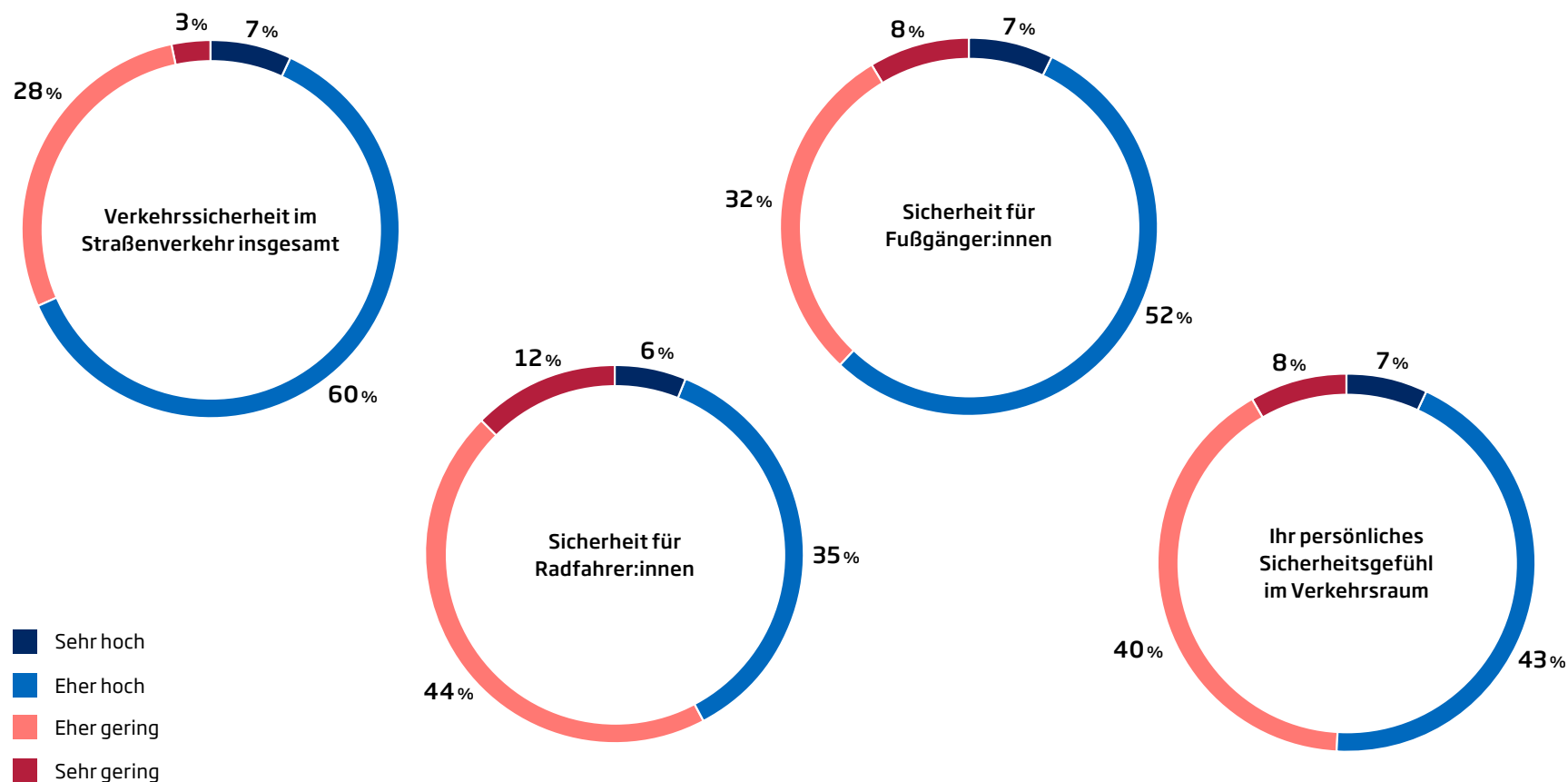
Maßnahmen für mehr Sicherheit im Radverkehr »

# 2.2



# Defizite bei der Sicherheit von Radfahrenden

Wie schätzen Sie die Sicherheit der Mobilität in den folgenden Bereichen in Ihrem Wohnort ein?

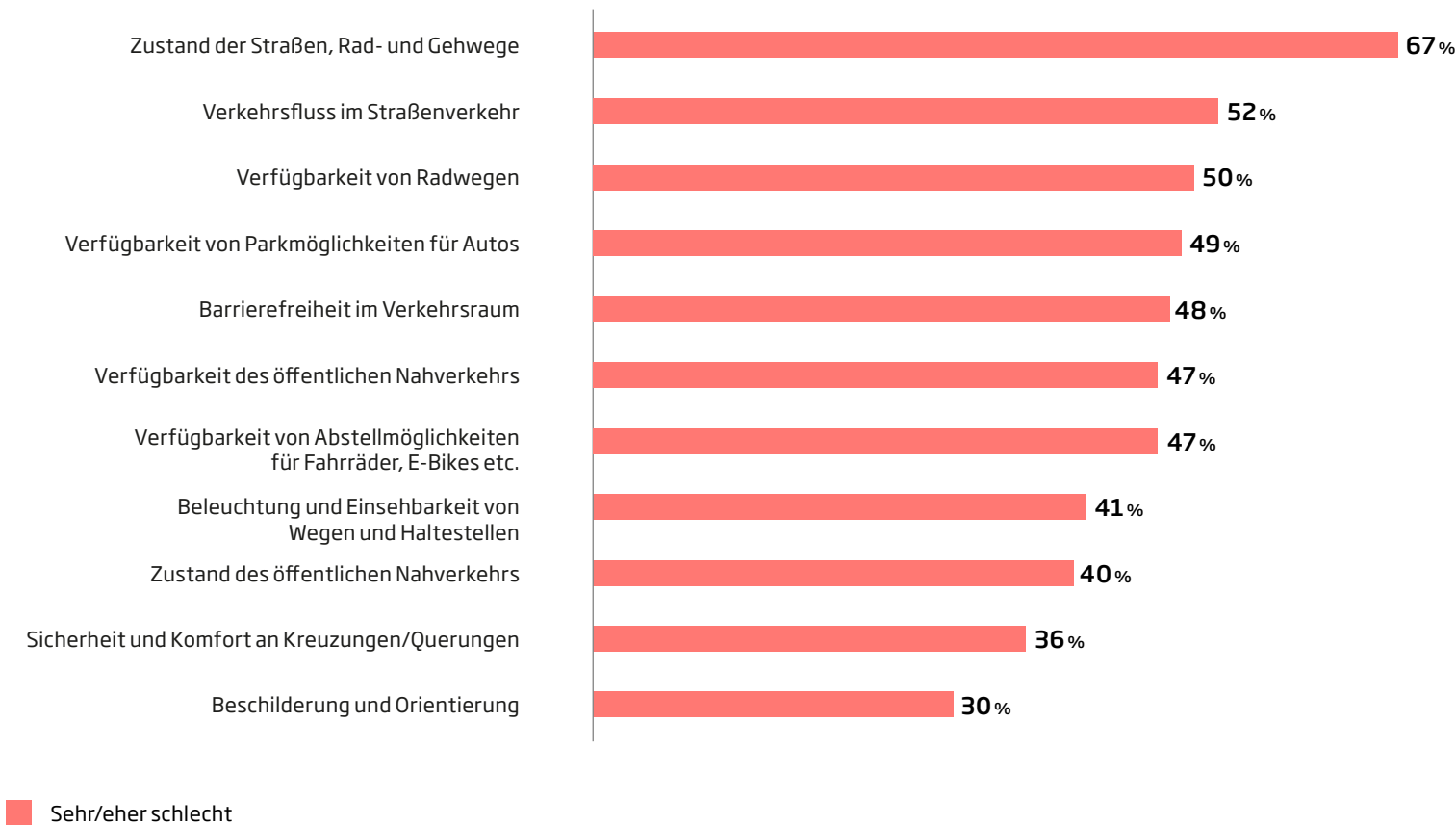


**Wer mit dem Rad unterwegs ist, wird im Straßenverkehr als besonders gefährdet angesehen.**

Zwei von drei Befragten (67 Prozent) schätzen die Verkehrssicherheit in ihrem Wohnort insgesamt als hoch ein, 31 Prozent als niedrig. Besonders gefährdet sind Radfahrende. Mehr als die Hälfte der Befragten (56 Prozent) sehen die Verkehrssicherheit für Radfahrer:innen am eigenen Wohnort als gering an. Und 40 Prozent sehen auch Fußgänger:innen als besonders gefährdet. Das persönliche Sicherheitsgefühl im Verkehrsraum ist bei fast der Hälfte der Befragten (48 Prozent) nur gering. Wirklich sicher fühlen sich 59 Prozent der Männer und 40 Prozent der Frauen.

# Bewertung der Infrastruktur: viele Baustellen

Und wie bewerten Sie die folgenden Aspekte der Verkehrsinfrastruktur in Ihrem Wohnort?

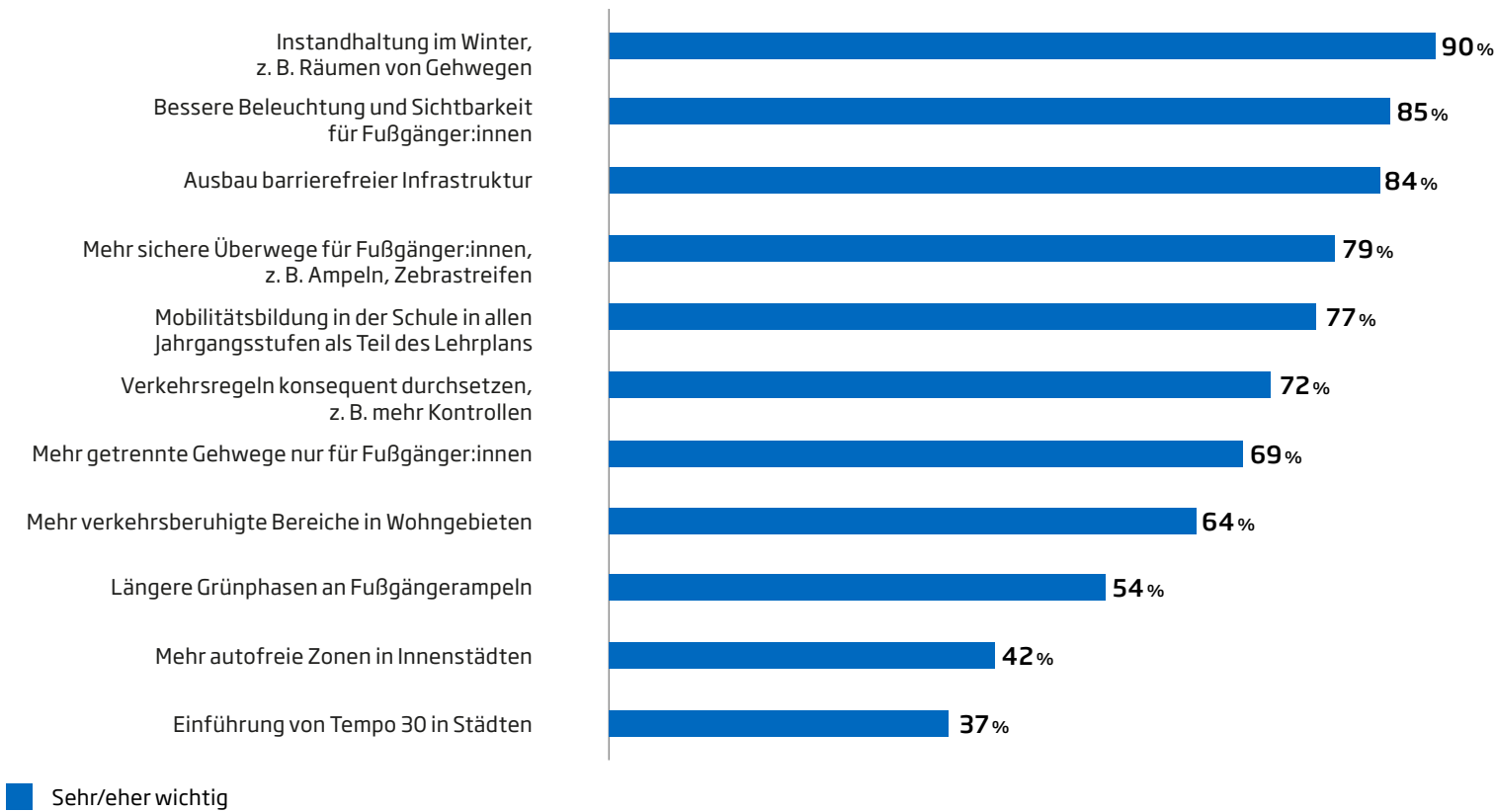


Sanierungsbedürftige Wege, Staus, fehlende Barrierefreiheit: In vielen Punkten sieht eine beträchtliche Zahl von Befragten Handlungsbedarf.

Ob mit dem Auto, Fahrrad oder zu Fuß: Rund zwei Drittel betrachten den Zustand von Straßen oder Rad- und Gehwegen in ihrem Wohnort als schlecht. Eine knappe Mehrheit bewertet den Verkehrsfluss negativ. Mit der Verfügbarkeit von Radwegen ist die Hälfte unzufrieden. Jeweils knapp die Hälfte moniert fehlende Parkmöglichkeiten oder Abstellflächen für Autos sowie für Fahrräder und Defizite bei der Barrierefreiheit. Die Verfügbarkeit des ÖPNV im eigenen Wohnort sieht ebenfalls knapp die Hälfte als schlecht an. Zwei von fünf Befragten (40 Prozent) bewerten den Zustand des ÖPNV sowie der Beleuchtung von Wegen und Haltestellen (41 Prozent) negativ. Weniger häufig ist die Kritik an der Sicherheit von Kreuzungen (36 Prozent) und der Beschilderung (30 Prozent).

# Maßnahmen für mehr Sicherheit von Fußgänger:innen

Wie wichtig sind diese Maßnahmen, um die Sicherheit von Fußgänger:innen im Straßenverkehr zu erhöhen?

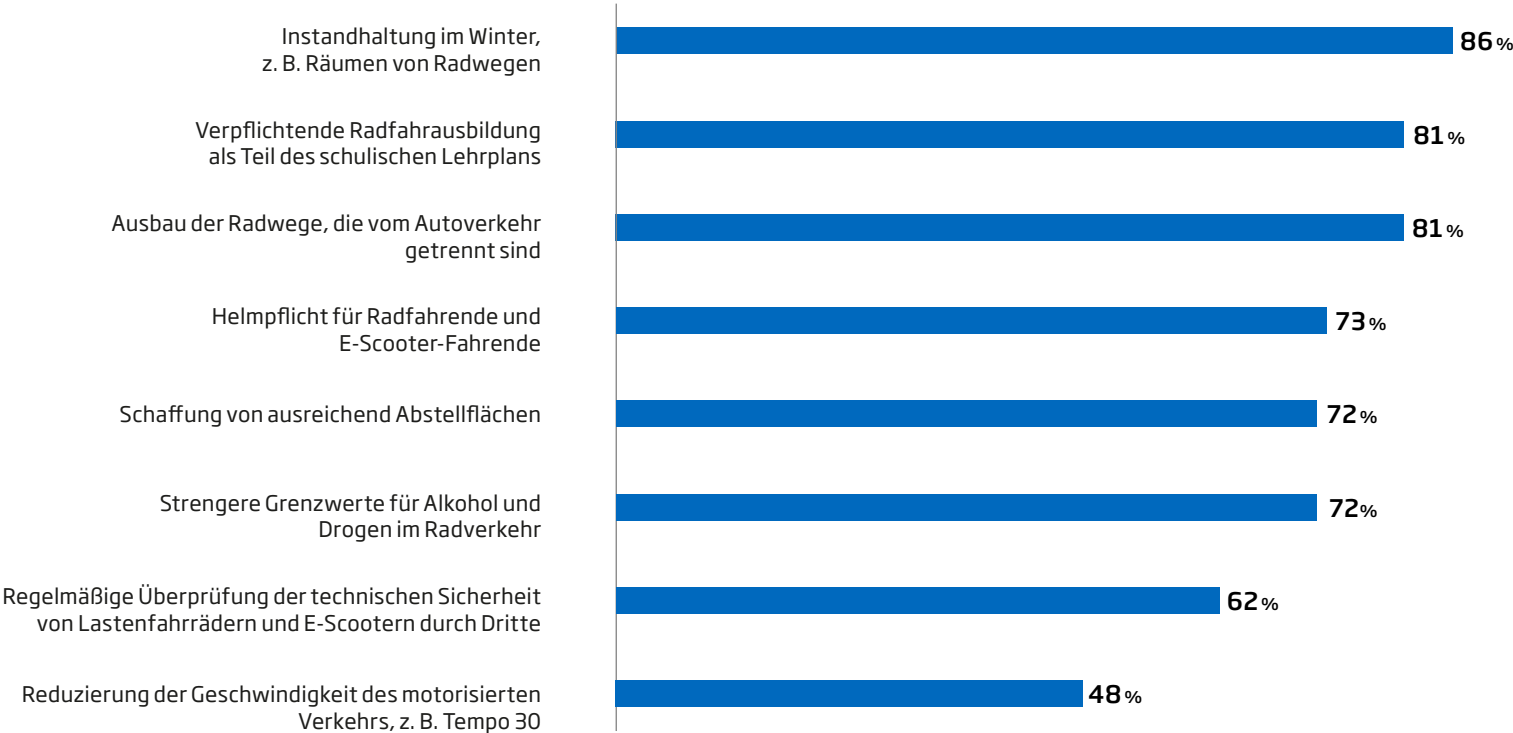


Eine Vielzahl von Maßnahmen für mehr Sicherheit von Fußgänger:innen findet mehrheitliche Zustimmung. Autofreie Zonen und Tempo 30 in Innenstädten zählen nicht dazu.

Der Winter ist eine kritische Zeit für Fußgänger:innen. Bei Stürzen auf Glatteis drohen schwere Verletzungen. Die breite Mehrheit (90 Prozent) erachtet es als wichtig, dass Gehwege im Winter durch Räumen oder Streuen sicher nutzbar bleiben. Eine bessere Sichtbarkeit für Fußgänger (85 Prozent) und der Ausbau barrierefreier Infrastruktur für in ihrer Mobilität eingeschränkte Personen (84 Prozent) kommen auf eine ähnlich hohe Zustimmung. Mehr sichere Überwege unterstützen knapp vier von fünf Befragten (79 Prozent). Für Mobilitätsbildung in der Schule sprechen sich gut drei Viertel (77 Prozent) aus. Knapp drei Viertel (72 Prozent) sind für mehr Kontrollen, um Fußgänger:innen besser zu schützen. Eine deutliche Mehrheit findet sich auch für mehr getrennte Gehwege (69 Prozent) und mehr verkehrsberuhigte Bereiche in Wohngebieten (64 Prozent). Gut die Hälfte (54 Prozent) schreibt längeren Grünphasen an Fußgängerampeln eine hohe Bedeutung für die Sicherheit zu. Die Unterstützung für autofreie Zonen in Innenstädten (42 Prozent) sowie die Einführung von Tempo 30 in Städten (37 Prozent) fällt deutlich geringer aus.

# Maßnahmen für mehr Sicherheit im Radverkehr

Und wie wichtig finden Sie die folgenden Maßnahmen, um die Sicherheit im Radverkehr mit Fahrrädern, E-Bikes, Lastenfahrrädern und E-Scootern zu erhöhen?



■ Sehr/eher wichtig

Radfahrausbildung in der Schule, Helmpflicht, regelmäßige technische Überprüfung: Radfahrer:innen werden in die Pflicht genommen, um deren Sicherheit zu erhöhen.

Ob klassisches Fahrrad oder Lastenrad, E-Bike oder E-Scooter: Eine deutliche Mehrheit (81 Prozent) plädiert dafür, eine verpflichtende Radfahrausbildung in den schulischen Lehrplan aufzunehmen, um die Sicherheit im Radverkehr zu erhöhen. Knapp drei Viertel (73 Prozent) unterstützen eine Helmpflicht. Rund drei von fünf Befragten (62 Prozent) sind für regelmäßige Überprüfungen der technischen Sicherheit der Fahrzeuge durch Dritte. Strengere Grenzwerte für Alkohol und Drogen halten knapp drei Viertel (72 Prozent) für wichtig. Mit Blick auf die Infrastruktur finden Radwege, die vom Autoverkehr getrennt sind, großen Anklang (81 Prozent). Auch das Schaffen von genug Abstellflächen hat für viele Priorität (72 Prozent). Reduzierte Geschwindigkeit für Autos und Motorräder halten knapp die Hälfte für wichtig (48 Prozent). Die höchste Zustimmung gibt es beim Räumen von Wegen im Winter (86 Prozent).

# Verhalten im Straßenverkehr



# 3

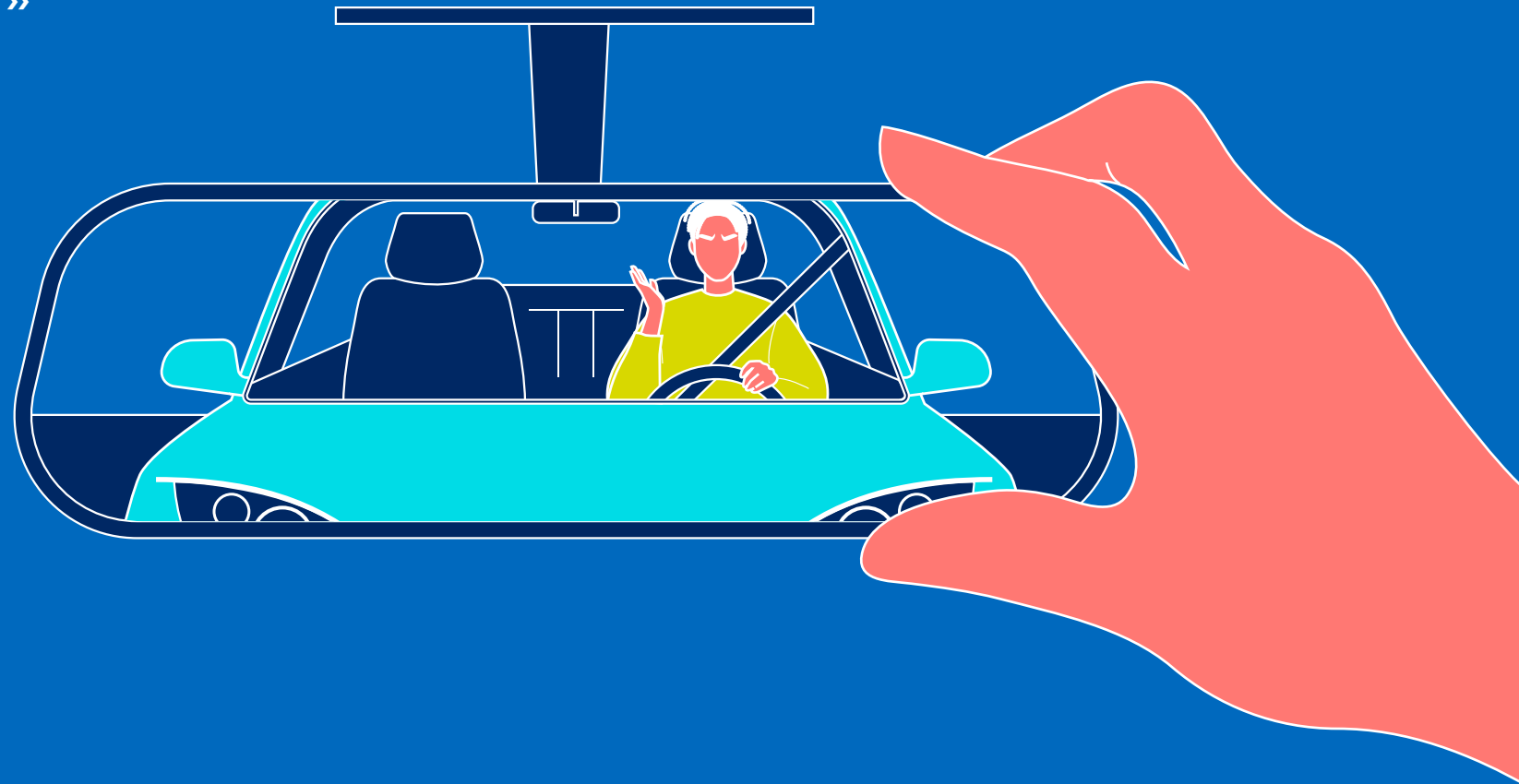
# Rücksichtsloses Verhalten

Klare Mehrheit findet andere rücksichtslos »

Fast zwei von drei beobachten zunehmende Rücksichtslosigkeit »

Viele beobachten gefährliches Verhalten »

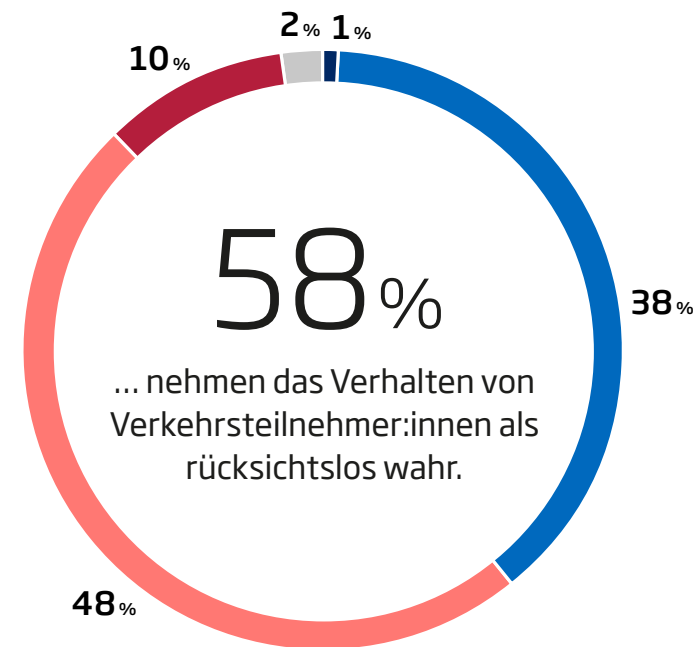
Führerscheinentzug als geeignetes Druckmittel »



# 3.1

# Klare Mehrheit findet andere rücksichtslos

Wie würden Sie das Verhalten der Verkehrsteilnehmer:innen im Straßenverkehr alles in allem beurteilen?



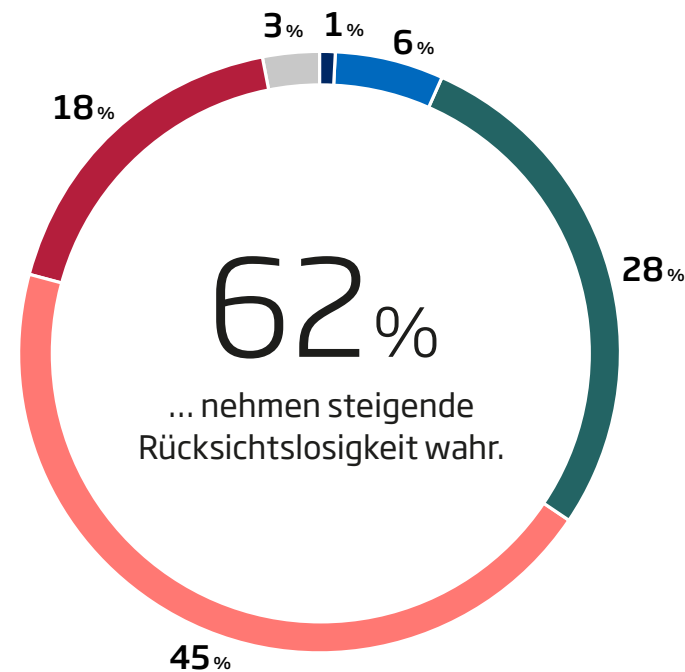
- Sehr rücksichtsvoll
- Eher rücksichtsvoll
- Eher rücksichtslos
- Sehr rücksichtslos
- Weiß nicht

**Das Miteinander auf Straßen sowie Rad- und Gehwegen funktioniert eher schlecht. Die meisten nehmen das Verhalten von anderen Verkehrsteilnehmer:innen als rücksichtslos wahr.**

Beim Verhalten im Straßenverkehr liegt einiges im Argen. Die Mehrheit der Befragten (58 Prozent) empfindet das Verhalten anderer als eher rücksichtslos (48 Prozent) oder sogar sehr rücksichtslos (10 Prozent). Nur eine Minderheit (39 Prozent) erkennt ein zumindest tendenziell harmonisches Miteinander. Etwas positiver bewerten das die Jüngeren: Bei den unter 30-Jährigen sind weniger als die Hälfte (48 Prozent) der Meinung, dass andere Verkehrsteilnehmer:innen (sehr) rücksichtslos sind.

# Fast zwei von drei beobachten zunehmende Rücksichtslosigkeit

Wie hat sich Ihrer Meinung nach das Verhalten der Verkehrsteilnehmer:innen im Straßenverkehr in den vergangenen fünf Jahren verändert?



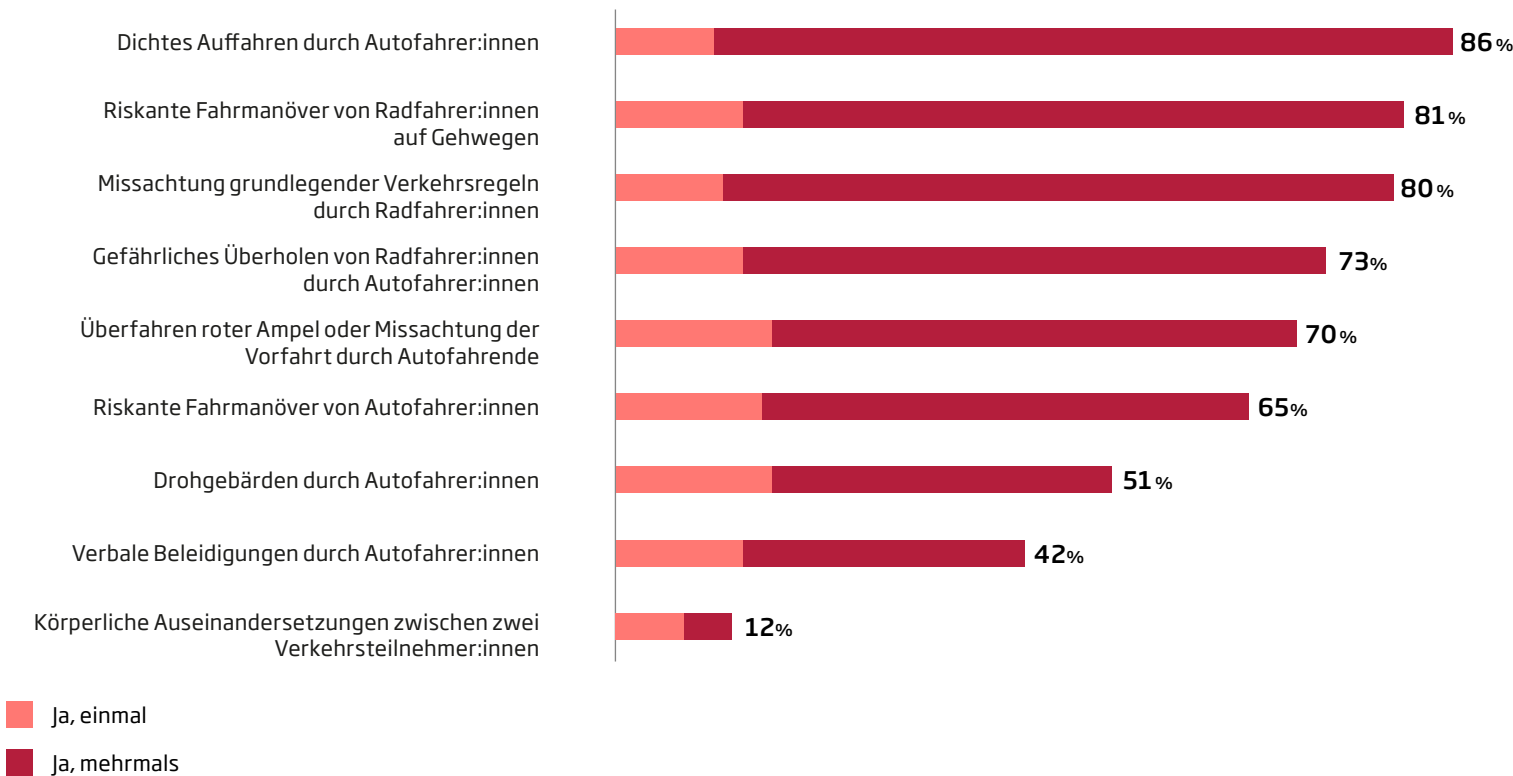
- Deutlich rücksichtsvoller geworden
- Eher rücksichtsvoller geworden
- Gleich geblieben
- Eher rücksichtloser geworden
- Deutlich rücksichtloser geworden
- Weiß nicht

**Früher achteten Verkehrsteilnehmer:innen nach Ansicht der Befragten stärker auf andere: Eine deutliche Mehrzahl erkennt eine Zunahme rücksichtslosen Verhaltens im Straßenverkehr.**

Die Unzufriedenheit mit dem Verhalten anderer Verkehrsteilnehmer:innen steigt. Fast zwei Drittel sind der Ansicht, dass die Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr eher oder sogar deutlich gestiegen ist. Eine Zunahme der Rücksicht dagegen erkennt nur eine kleine Minderheit (7 Prozent). Gut ein Viertel konstatiert, dass sich am Verhalten mit Blick auf die Rücksichtnahme nichts verändert hat. Jüngere Befragte (44 Prozent) nehmen deutlich seltener eine Verschlechterung wahr als ältere.

# Viele beobachten gefährliches Verhalten

Welche der folgenden Situationen im Auto- und Radverkehr haben Sie in den letzten zwölf Monaten selbst erlebt oder aus unmittelbarer Nähe beobachtet?



Viele Befragte wurden Zeuge von einer ganzen Reihe von Fehlverhalten im Straßenverkehr. Dies betraf Auto- und Radfahrende gleichermaßen.

Immer wieder begeben sich Verkehrsteilnehmende in Gefahr oder gefährden andere. Im Autoverkehr ist dichtes Auffahren an der Tagesordnung: 86 Prozent der Befragten haben das in den letzten zwölf Monaten beobachtet. Fast drei von vier erlebten gefährliches Überholen von Radfahrer:innen durch die Fahrer:innen von Kraftfahrzeugen. Auch Fehlverhalten von Radfahrer:innen wie riskante Fahrmanöver auf Gehwegen und die Missachtung grundlegender Verkehrsregeln wurde binnen eines Jahres sehr häufig bemerkt. Eine Missachtung der Vorfahrt oder einer roten Ampel durch Autofahrer:innen nahmen sieben von zehn Befragten wahr, bei riskanten Fahrmanövern von Autos waren es knapp zwei Drittel. Gut die Hälfte hat Drohgebärden von Autofahrer:innen beobachtet und 42 Prozent verbale Beleidigungen. Immerhin jede:r achte Befragte hat sogar körperliche Auseinandersetzungen zwischen Verkehrsteilnehmenden beobachtet (12 Prozent).

# Führerscheinentzug als geeignetes Druckmittel

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, um rücksichtsloses oder aggressives Verhalten im Straßenverkehr zu verringern?



Wer wiederholt gegen Verkehrsregeln verstößt, sollte den Führerschein verlieren und höhere Bußgelder zahlen müssen – dafür plädiert die Mehrheit. Doch auch Empathietrainings sind für viele ein Mittel der Wahl für mehr Rücksicht.

Wie kann der wachsenden Rücksichtslosigkeit im Straßenverkehr Einhalt geboten werden? Als effektivstes Mittel sehen die Befragten den Entzug der Fahrerlaubnis (81 Prozent), auch höhere Bußgelder haben einen hohen Zuspruch (70 Prozent). Prävention genießt ebenfalls einen hohen Stellenwert: So wird ein Empathietraining als Teil der Mobilitätsbildung an Schulen von vielen (73 Prozent) eine gute Wirkung auf das Miteinander im Straßenverkehr zugetraut. Verkehrspsychologische Kurse bei Auffälligkeiten im Straßenverkehr unterstützen etwas mehr als zwei Drittel (69 Prozent). Aufklärungskampagnen halten mehr als die Hälfte (57 Prozent) für sinnvoll. Dass man sich schon beim ersten schweren Verkehrsverstoß einer medizinisch-psychologischen Untersuchung unterziehen muss, befürworten knapp die Hälfte der Befragten.

# Alkohol und andere Drogen

Alkohol und Drogen: größtes Risiko für Fahrtüchtigkeit »

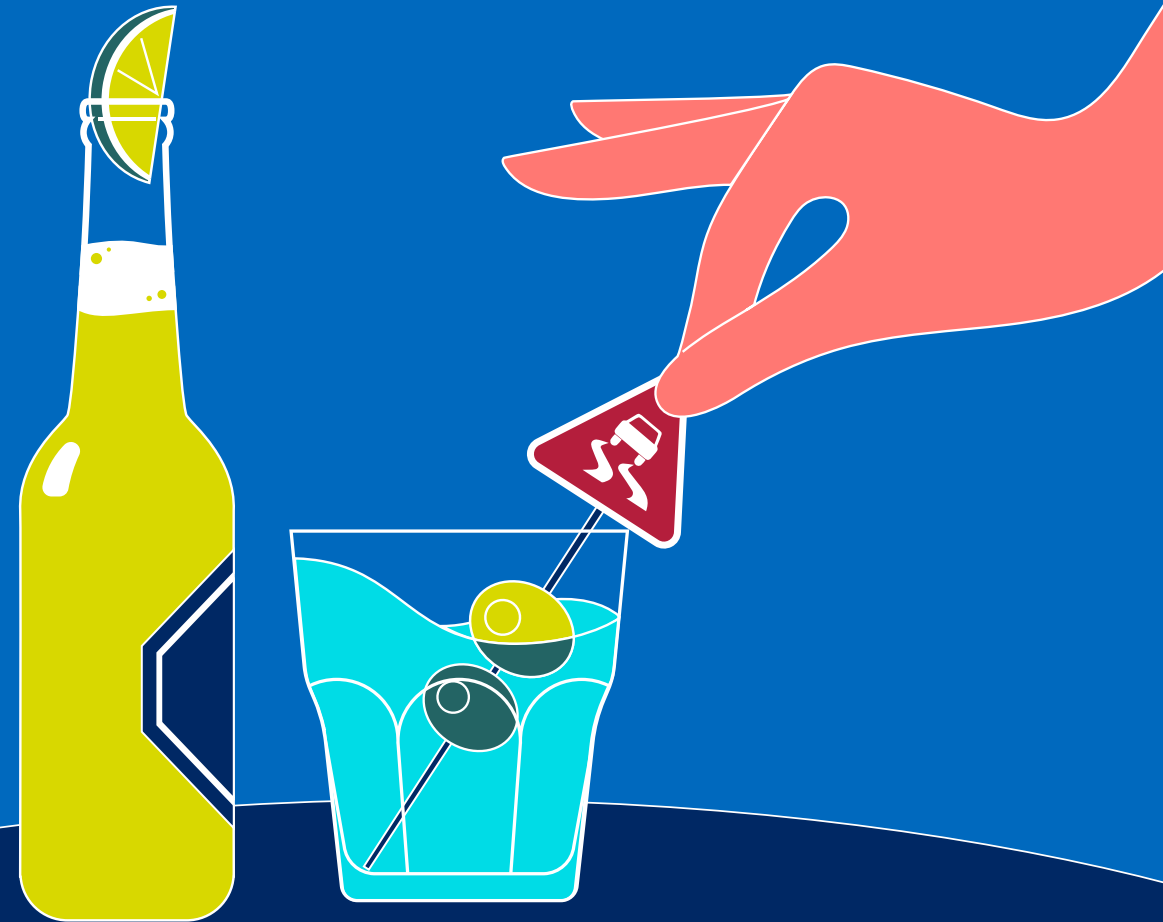
Die Hälfte befürwortet ein Alkoholverbot für alle »

Uneinigkeit über die Folgen der Cannabis-Legalisierung »

Mehrheit befürchtet Verkehrsgefährdung durch Cannabis-Konsum »

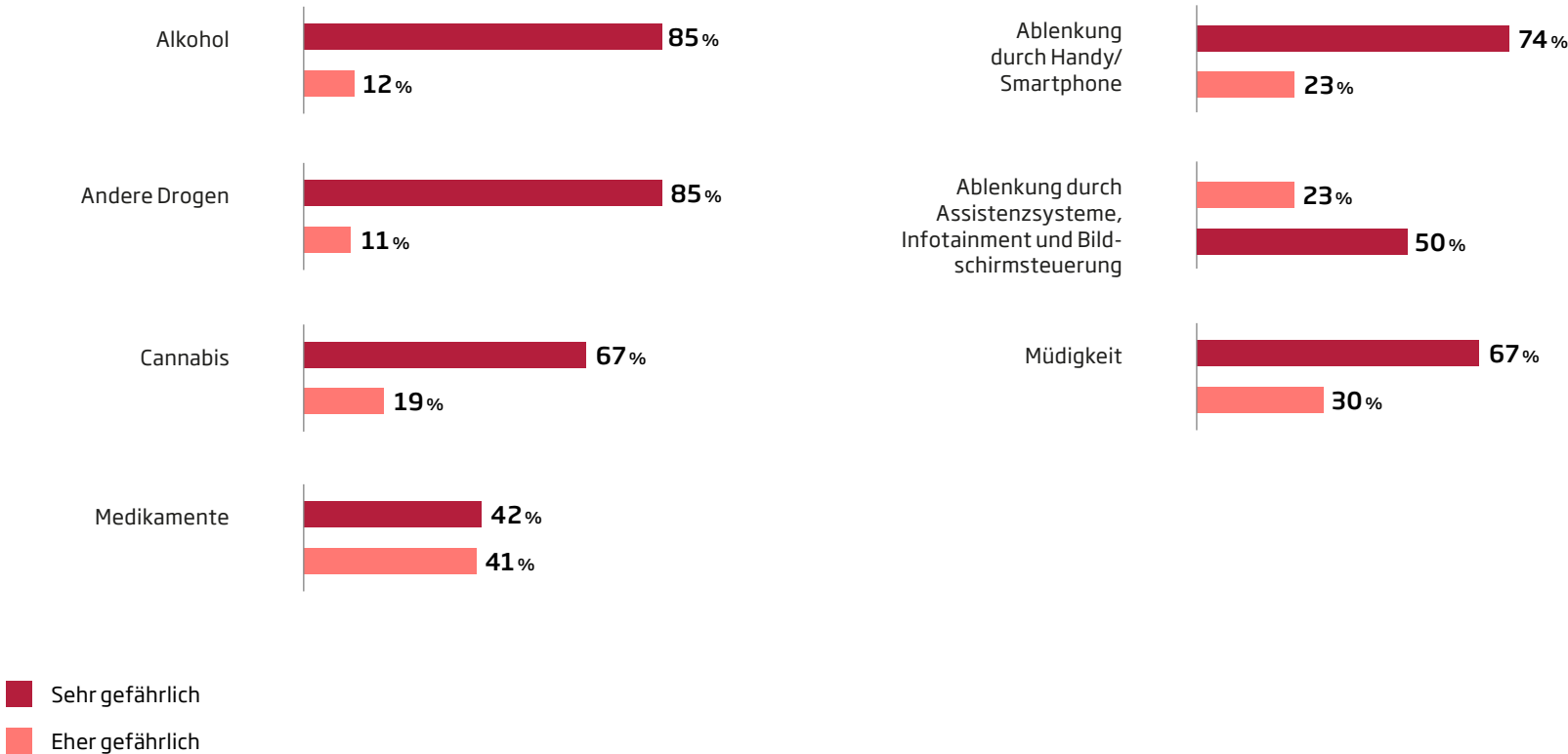
Unsicherheit über Cannabis-Grenzwert »

# 3.2



# Alkohol und Drogen: Größtes Risiko für Fahrtüchtigkeit

Wie gefährlich sind Ihrer Meinung nach die folgenden Einflüsse beim Autofahren für die Sicherheit im Straßenverkehr?



Neben Drogen wird auch die Smartphone-Nutzung am Steuer von vielen als sehr gefährlich betrachtet.

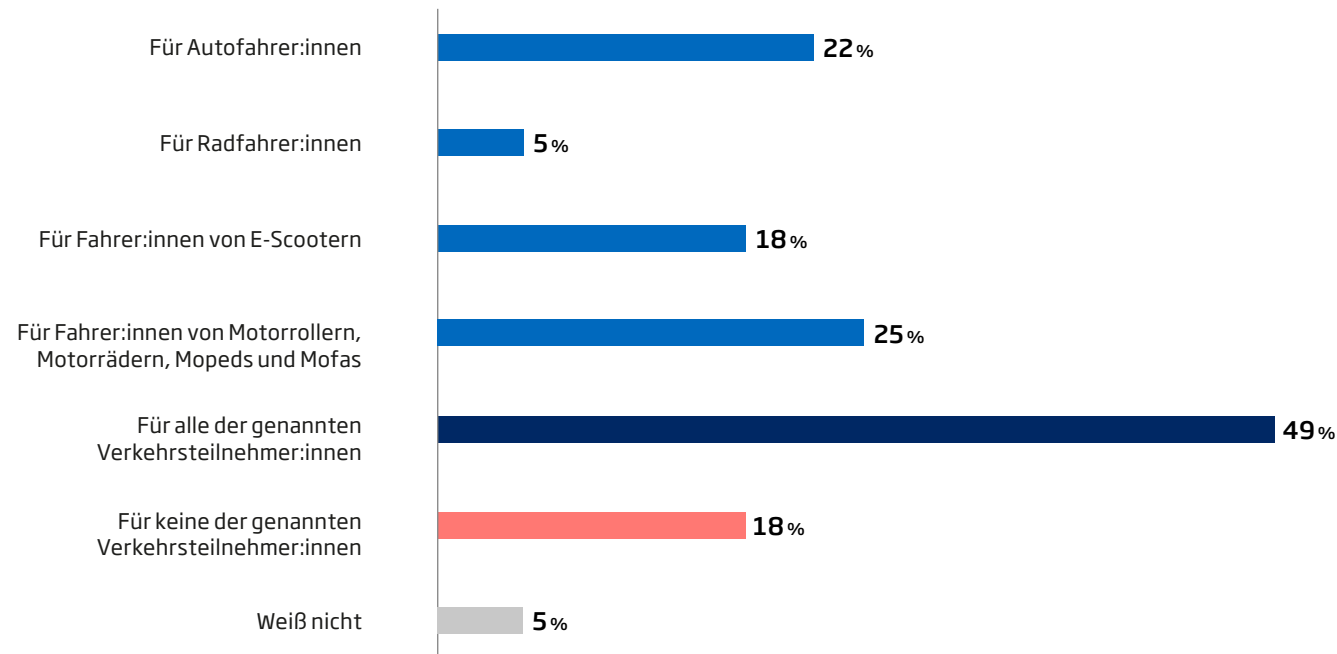
Der Konsum von Rauschmitteln birgt die höchsten Risiken für die Sicherheit beim Autofahren. Die überwiegende Mehrheit betrachtet Alkohol sowie andere Drogen am Steuer als sehr gefährlich (je 85 Prozent). Etwas weniger häufig wird Cannabis-Konsum beim Autofahren eine sehr hohe Gefahr zugeschrieben (67 Prozent). Medikamente, die die Fahrtüchtigkeit beeinflussen können, halten dagegen nur 42 Prozent für sehr gefährlich.

Risiken drohen Autofahrenden auch durch Ablenkung: Fast drei Viertel sind der Ansicht, dass die Smartphone-Nutzung am Steuer sehr gefährlich ist. Dagegen betrachtet nur knapp ein Viertel Assistenz- und Infotainmentsysteme oder Bildschirmsteuerungen als sehr großen Risikofaktor.

Müdigkeit wird von zwei Dritteln der Befragten als hohes Sicherheitsrisiko im Pkw-Verkehr angesehen.

# Die Hälfte befürwortet ein Alkoholverbot für alle

Für welche der folgenden Verkehrsteilnehmenden sollte  
Ihrer Meinung nach ein absolutes Alkoholverbot gelten?

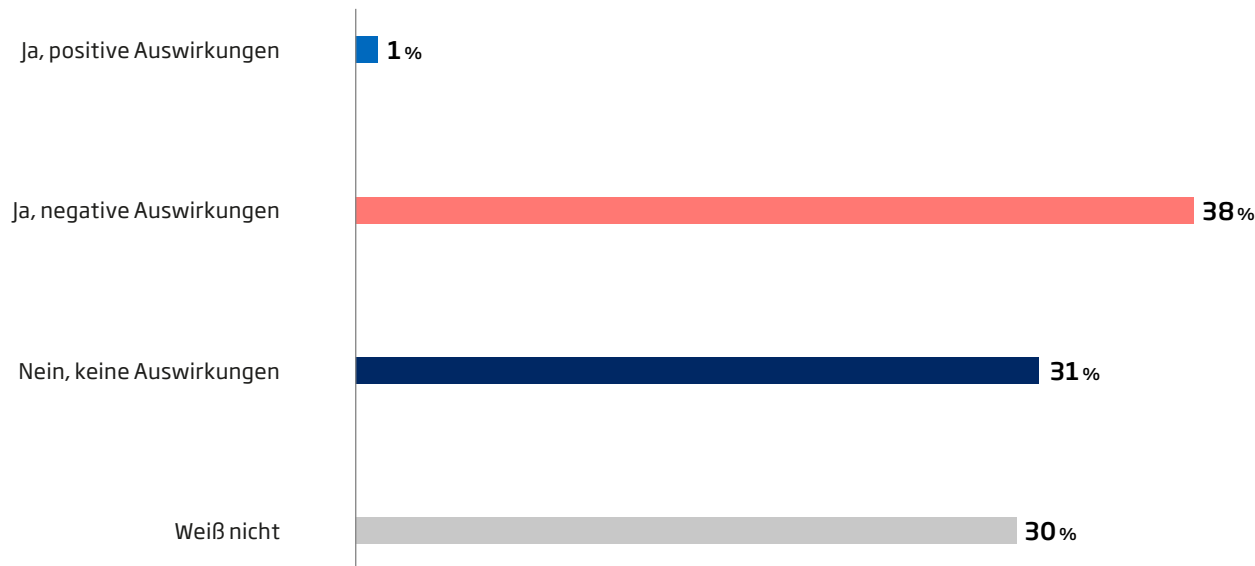


**Egal ob Auto, Moped oder Fahrrad: Jeder zweite Befragte unterstützt ein absolutes Alkoholverbot für Fahrer:innen jeglicher Fahrzeuge im Straßenverkehr.**

Keine Toleranz für Alkohol am Steuer oder Lenker: 71 Prozent der Befragten sind der Meinung, dass Autofahrer:innen keinerlei Alkohol konsumieren dürfen. Bei Fahrer:innen von Motorrädern, Motorrollern oder Mopeds liegt der Wert noch etwas höher (74 Prozent). Dass E-Scooter nur vollständig nüchtern gesteuert werden dürfen, halten zwei Drittel (67 Prozent) für notwendig. Beim Radfahren plädiert gut die Hälfte (54 Prozent) für ein komplettes Alkoholverbot. Gegen ein absolutes Alkoholverbot im Straßenverkehr ist knapp ein Fünftel der Befragten (18 Prozent).

# Uneinigkeit über die Folgen der Cannabis-Legalisierung

Hatte die Legalisierung von Cannabis Ihrer Meinung nach Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit?

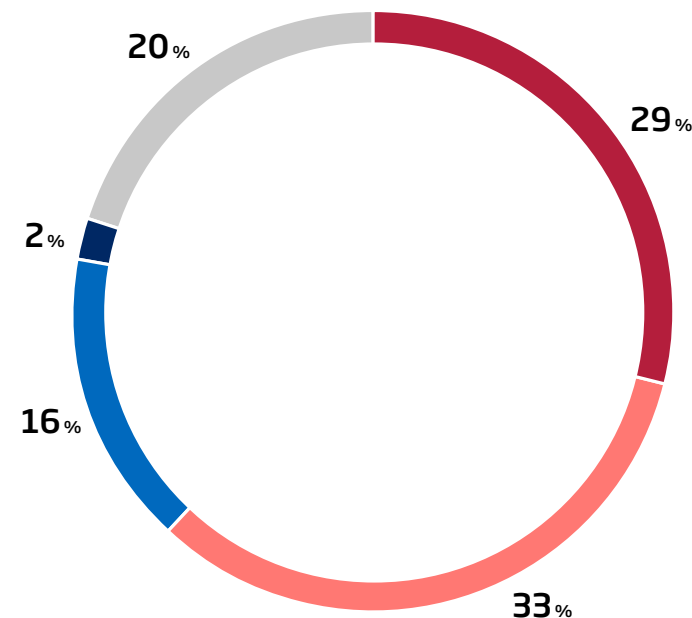


Bei den Auswirkungen der Freigabe von Cannabis auf den Straßenverkehr sind die Meinungen gespalten.

Ein Drittel (30 Prozent) traut sich kein Urteil zu, wenn es um die Folgen der Cannabis-Legalisierung auf die Verkehrssicherheit geht: Die Befragten sagen, dass sie es nicht wissen, oder machen keine Angabe. Ähnlich hoch ist der Anteil derjenigen, die keine Auswirkungen sehen (31 Prozent). 38 Prozent gehen davon aus, dass die Legalisierung negative Auswirkungen hat. Positive Folgen kann nur eine verschwindend geringe Minderheit erkennen (1 Prozent).

# Mehrheit befürchtet Verkehrsgefährdung durch Cannabis-Konsum

Wie stark gefährden Ihrer Einschätzung nach Personen, die unter dem Einfluss von Cannabis stehen, die Verkehrssicherheit?



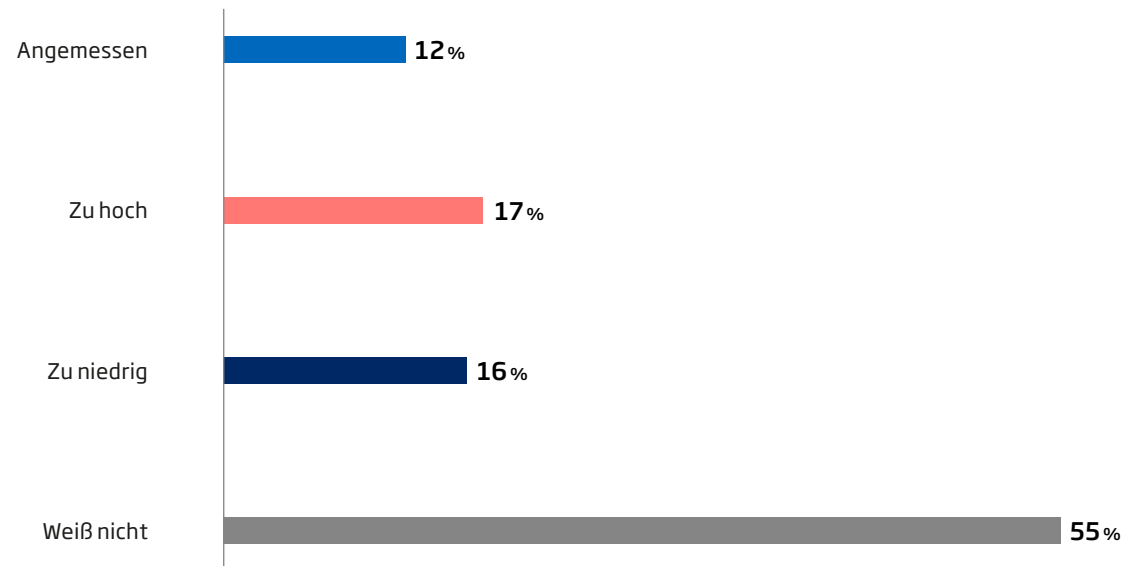
- Sehr stark
- Eher stark
- Eher weniger
- Gar nicht
- Weiß nicht

**Fast zwei von drei erwarten Risiken für die Verkehrssicherheit. Aber ein beträchtlicher Teil der Befragten hat keine Meinung zu dem Thema.**

Überwiegend kritisch sehen die Befragten die Folgen von Cannabis-Konsum für die Verkehrssicherheit. Knapp zwei Drittel (62 Prozent) gehen davon aus, dass die Verkehrsteilnehmer:innen unter Einfluss des Rauschmittels eine Gefährdung bedeuten. Knapp ein Fünftel (18 Prozent) sehen die Sicherheit im Straßenverkehr durch Cannabis-Konsum nicht bedroht. Keine Meinung zu dem Thema haben ein Fünftel der Befragten (20 Prozent).

# Unsicherheit über Cannabis-Grenzwert

Der gesetzliche THC-Grenzwert beträgt 3,5 Nanogramm pro Milliliter Blutserum. Halten Sie diesen Grenzwert alles in allem für angemessen oder ist er zu hoch bzw. zu niedrig?



Die Mehrheit kann nicht beurteilen, ob der gesetzliche Grenzwert für den Cannabis-Wirkstoff THC angemessen ist oder nicht.

3,5 Nanogramm pro Milliliter Blutserum – so lautet der gesetzliche Grenzwert für den Cannabis-Wirkstoff THC. Wird eine höhere Konzentration im Blut etwa von Autofahrer:innen festgestellt, drohen Geldbußen und Fahrverbote. Die knappe Mehrheit (55 Prozent) sieht sich außerstande zu beurteilen, ob der Grenzwert gut gewählt ist. Jeweils eine deutliche Minderheit betrachtet ihn als zu hoch (17 Prozent), zu niedrig (16 Prozent) oder angemessen (12 Prozent).

# E-Mobilität

Autokauf: Verbrenner liegen vorne, E-Autos knapp dahinter »

E-Autokauf ist für ein Viertel der Verbrenner-Fans eine Option »

Reichweitenangst und Kostenskepsis bremsen E-Mobilität »

Ein Drittel glaubt an Führungsrolle für E-Autos »

Brandgefahr und Batteriesicherheit bereiten Sorgen »

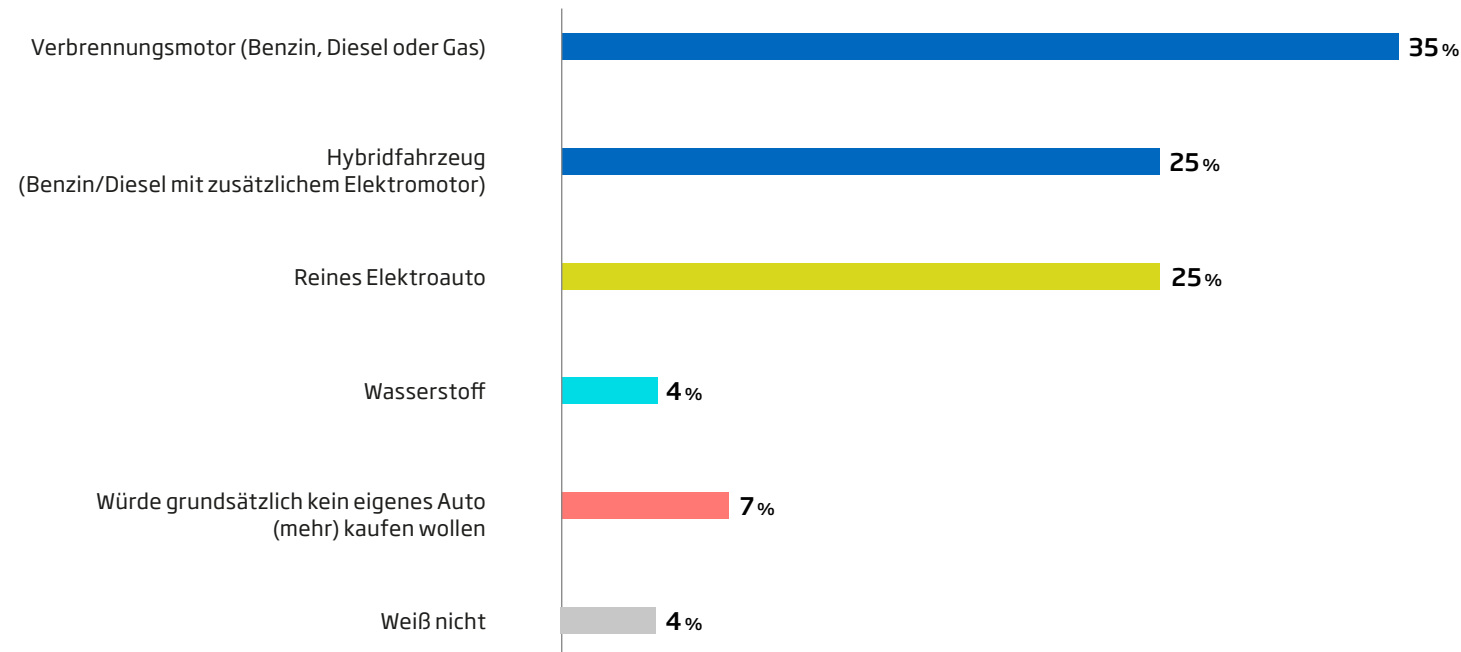
Besondere Herausforderungen für E-Auto-Besitzer:innen »

# 4



# Autokauf: Verbrenner liegen vorne, E-Autos knapp dahinter

Welche Antriebsart würden Sie bei einem Autokauf grundsätzlich bevorzugen?

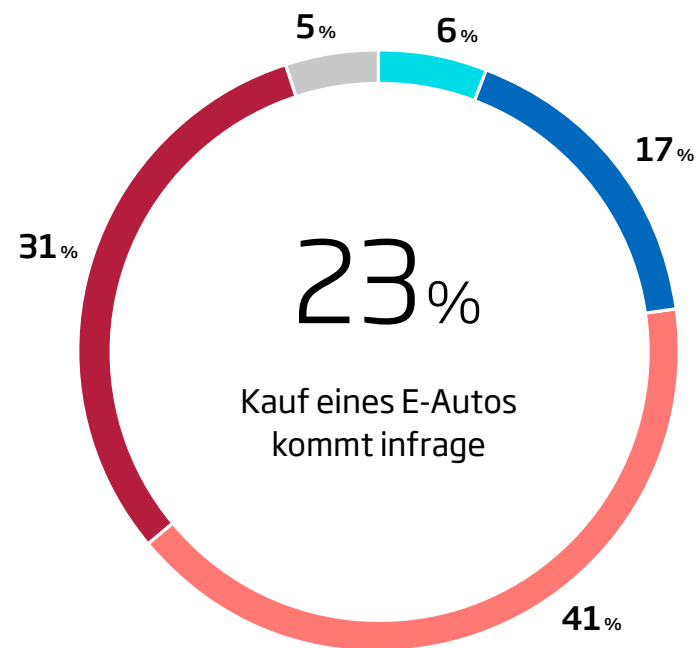


**Verbrennungsmotor, Hybrid- und reiner E-Antrieb haben bei Autokäufer:innen jeweils eine beträchtliche Zahl von Fans.**

Der klassische Verbrennungsmotor hat unter potenziellen Autokäufer:innen die meisten Anhänger. Gut ein Drittel würde sich bei der Pkw-Anschaffung für diese Antriebsvariante entscheiden. Für ein Viertel wäre ein reines Elektroauto der Favorit. Ebenfalls ein Viertel würde ein Hybridfahrzeug bevorzugen. Ganz allgemein zeigen sich Männer (31 Prozent) offener gegenüber Elektroautos als Frauen (18 Prozent). Interesse an Wasserstofffahrzeugen ist die Ausnahme (4 Prozent). Auf das eigene Auto lieber verzichten will eine kleine Minderheit (7 Prozent).

# E-Autokauf ist für ein Viertel der Verbrenner-Fans eine Option

Kommt es für Sie infrage, ein reines Elektroauto zu kaufen?



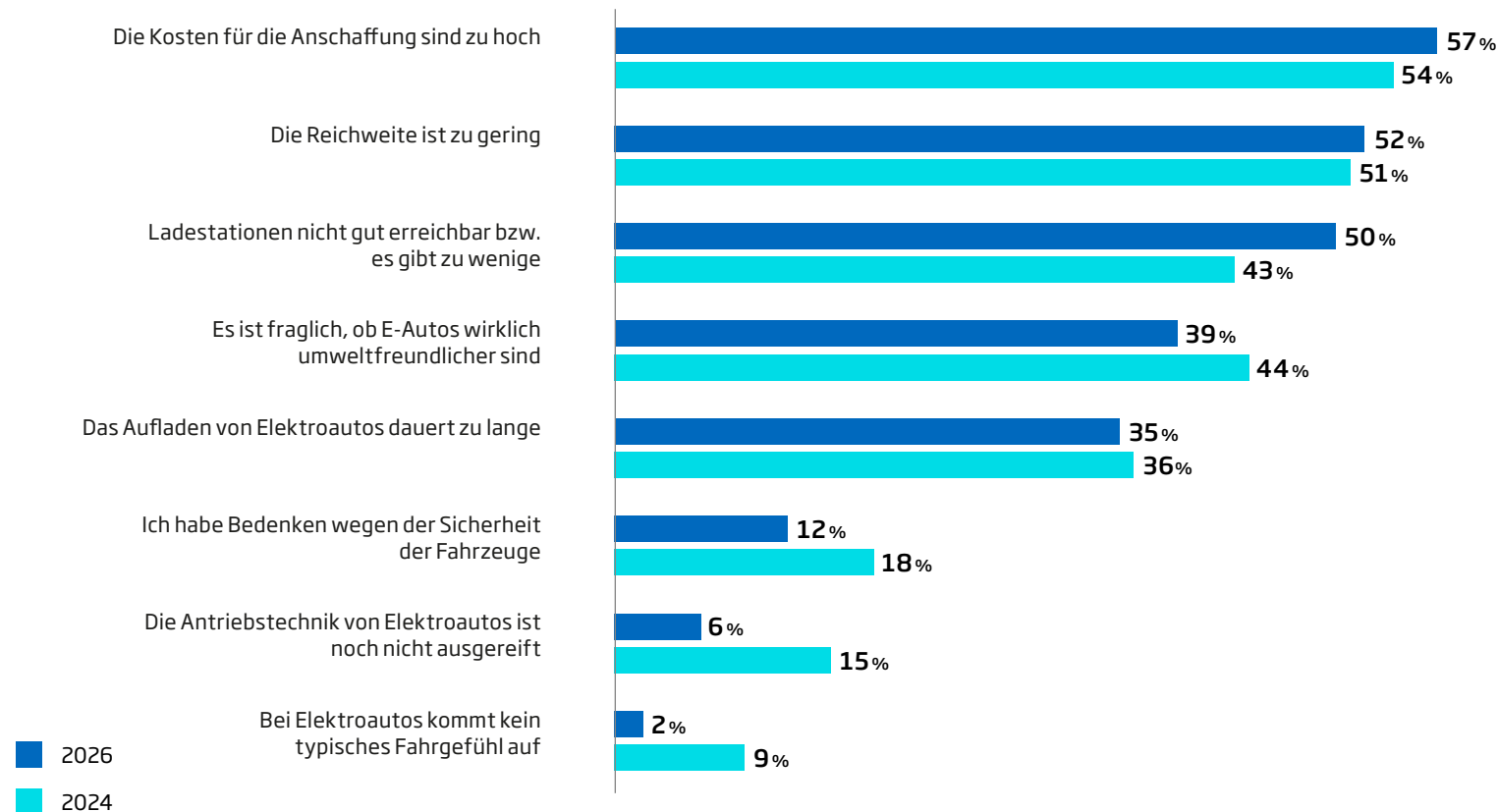
- Ja, auf jeden Fall
- Ja, eher
- Nein, eher nicht
- Nein, auf keinen Fall
- Weiß nicht

Für die meisten Befragten, die ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor oder Hybridantrieb kaufen würden, kommt E-Mobilität aber nicht infrage.

Sie wollen beim nächsten Autokauf lieber einen Verbrenner oder ein Hybridfahrzeug erwerben: Doch kommt ein E-Auto eventuell auch infrage? Nur knapp ein Viertel (23 Prozent) würde es zumindest in Erwägung ziehen, ein E-Auto anzuschaffen. Bei den unter 30-Jährigen ist die Offenheit etwas größer (31 Prozent). Für die Mehrheit (72 Prozent) der Verbrenner-Fans ist das E-Auto keine Option.

# Reichweitenangst und Kostenskepsis bremsen E-Mobilität

Was spricht aus Ihrer Sicht generell dagegen, sich zurzeit ein Elektroauto zu kaufen?

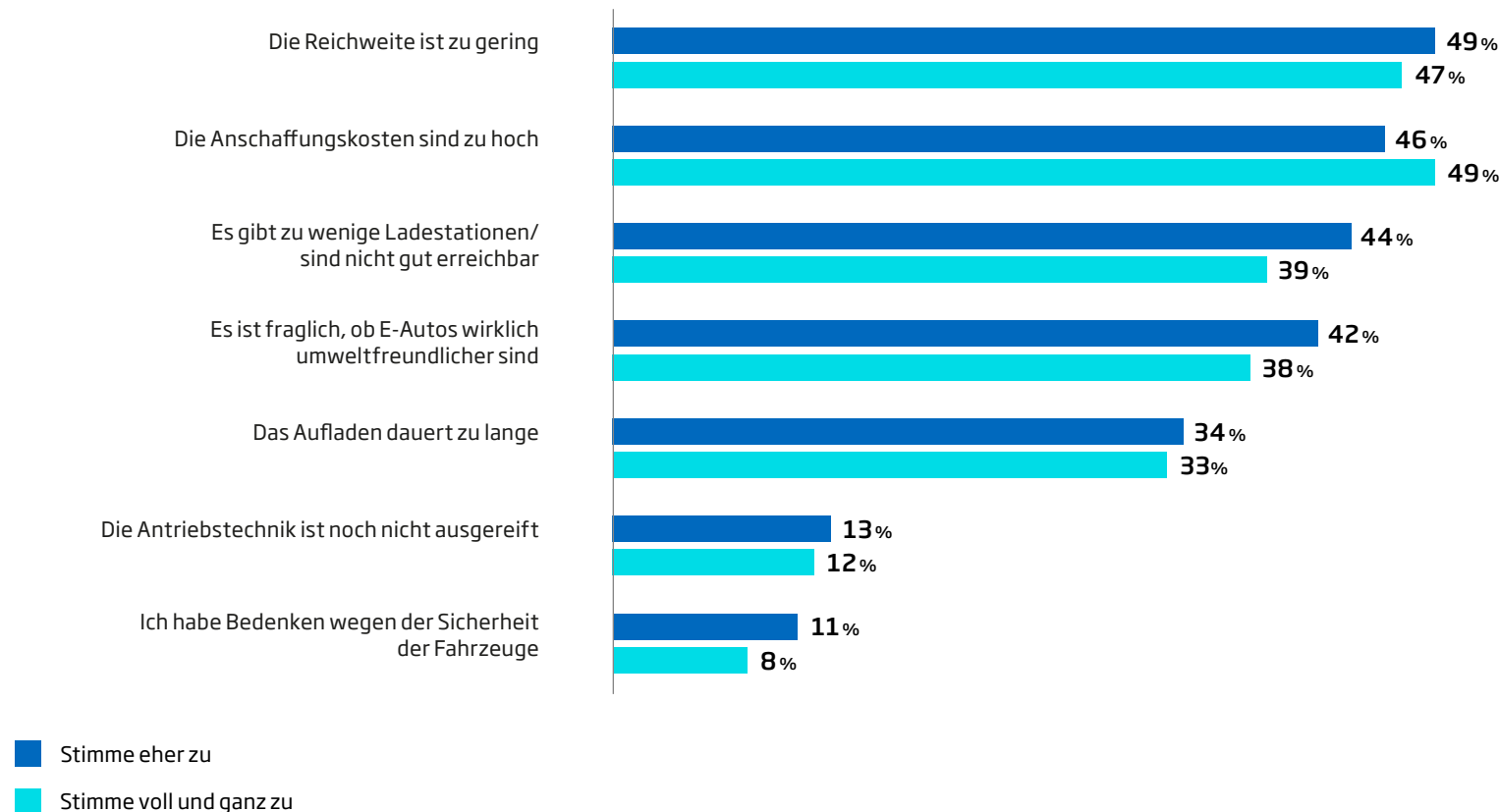


**Zu teuer, zu geringe Reichweite: Die beiden schwerwiegendsten Bedenken gegen den E-Auto-Kauf halten sich hartnäckig.**

Es sind die altbekannten Bedenken: Besonders zu hohe Anschaffungskosten (57 Prozent) und die als zu gering empfundene Reichweite (52 Prozent) halten vom Kauf eines E-Autos ab. In beiden Punkten ist die Skepsis im Vergleich zu 2024 sogar leicht gestiegen. Trotz des anhaltenden Ausbaus der Ladeinfrastruktur sagt in der aktuellen Umfrage jeder:r Zweite, dass es nicht ausreichend Ladestationen gibt oder diese nicht gut erreichbar sind – vor zwei Jahren stimmten hier weniger als die Hälfte zu (43 Prozent). Gut einem Drittel dauert das Aufladen zu lange. Von der Öko-Bilanz von E-Autos sind mehr Befragte überzeugt als vor zwei Jahren. 2024 stimmten noch 44 Prozent der Aussage zu, dass die höhere Umweltfreundlichkeit von elektrischen Autos fraglich ist. Aktuell sind es 39 Prozent. Weniger stark ausgeprägt sind Sicherheitsbedenken (12 Prozent) und Zweifel an der Reife der Antriebstechnik (6 Prozent). Das typische Fahrgefühl vermisst beim E-Auto kaum noch jemand (2 Prozent). Die Themen Reichweite, Kosten und Ladeinfrastruktur waren auch in den Vorgängerstudien der Jahre 2022 und 2020 die beherrschenden Bremsfaktoren für die E-Mobilität. An der Skepsis von jeweils etwa der Hälfte der Befragten hat sich seitdem nur wenig geändert, bei den Kosten ist sie sogar signifikant gestiegen.

# Kosten und Reichweite dominieren die E-Auto-Diskussion schon lange

Welche Faktoren sprechen derzeit gegen die Anschaffung eines Elektroautos?

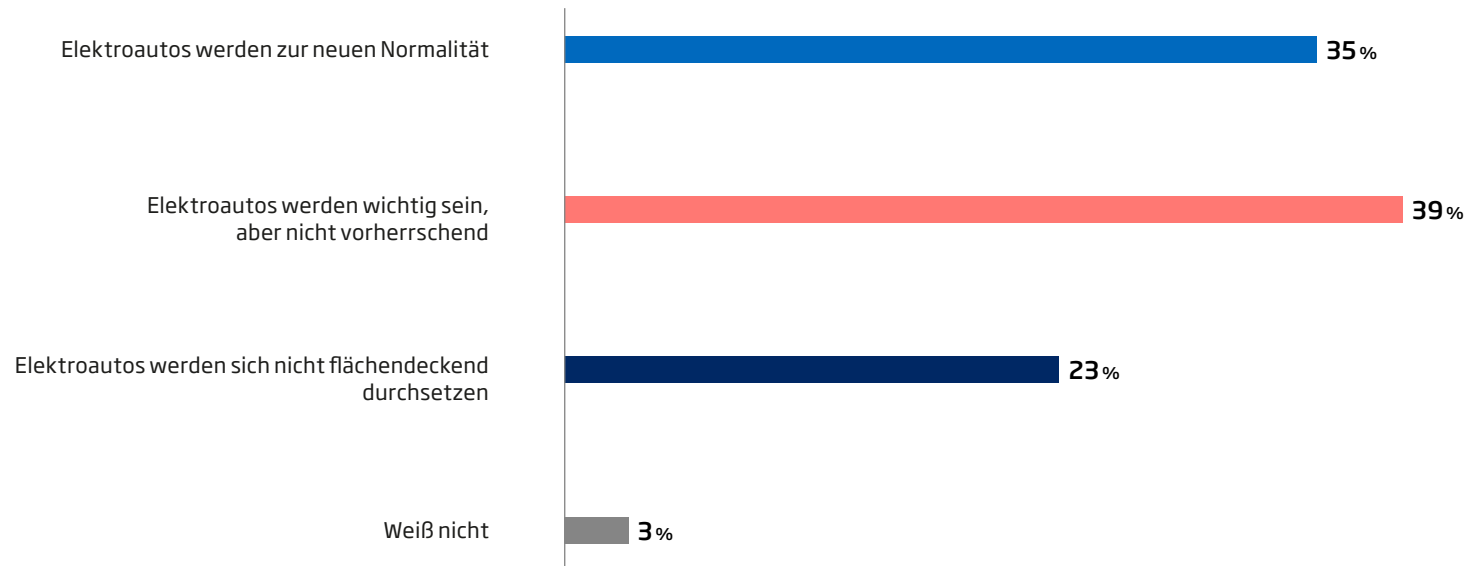


In den Vorläuferstudien 2020 und 2022 lag die Zahl der Befragten, die zu geringe Reichweiten und zu hohe Kosten als Argument gegen den E-Auto-Kauf ansahen, etwas niedriger als heute.

Zu hohe Preise für die Fahrzeuge, nicht genug Reichweite – es sind bereits seit Jahren die stärksten Argumente der E-Auto-Gegner:innen. Jeweils knapp die Hälfte sah dies 2020 und auch 2022 als Faktor, der gegen die Anschaffung eines Elektroautos spricht. Die Zustimmungswerte waren damit aber geringer als 2024 und 2026. Ebenfalls niedriger lag die Befürwortung des Aspekts zu weniger Ladestationen in den Jahren 2020 und 2022. Die Skepsis gegenüber der E-Mobilität hat damit in wichtigen Punkten zuletzt sogar zugenommen.

# Ein Drittel glaubt an Führungsrolle für E-Autos

Was glauben Sie: Welche Rolle werden Elektroautos im Straßenverkehr in zehn Jahren haben?

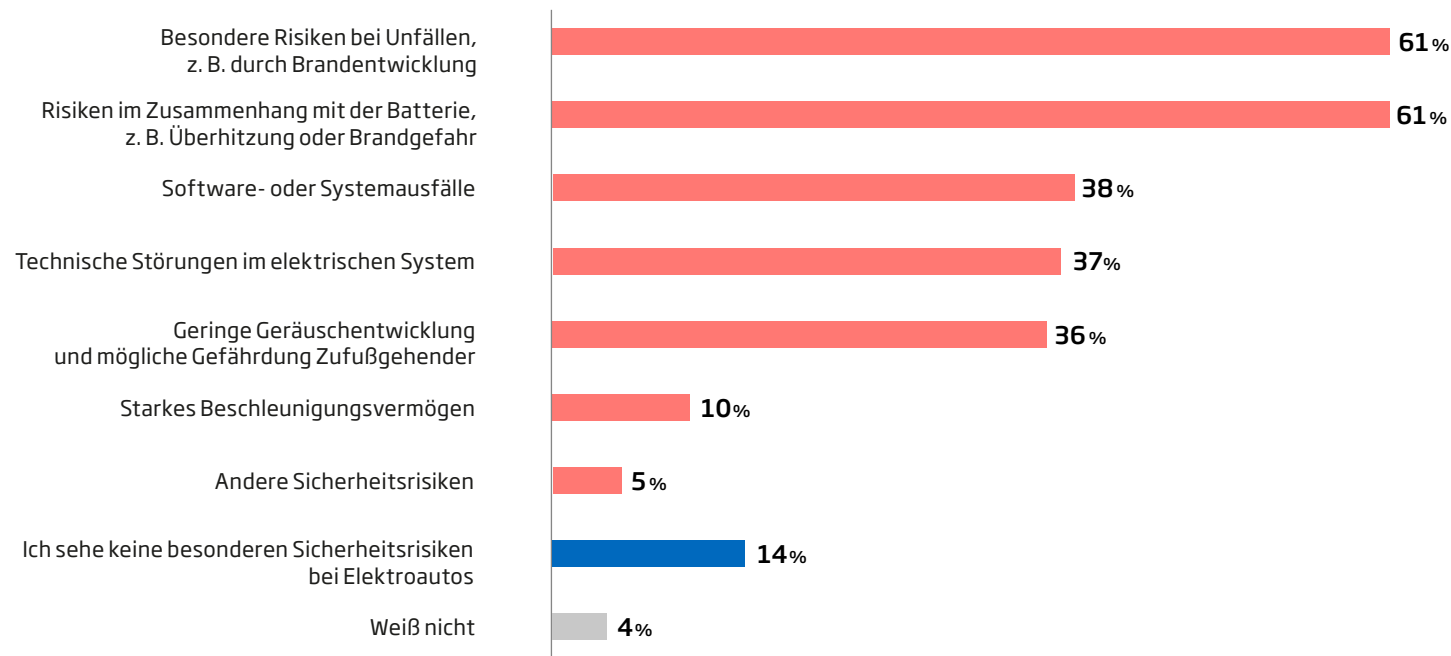


**Werden E-Autos zum Standard oder gibt es ein Miteinander mit Verbrennern? Oder wird E-Mobilität sogar stocken? Alle Szenarien finden beträchtliche Unterstützung.**

Sowohl E-Autos als auch Verbrenner werden in zehn Jahren eine wichtige Rolle im Straßenverkehr spielen – es ist das Szenario, das die Befragten am häufigsten (39 Prozent) nennen. Fast genauso viele (35 Prozent) gehen davon aus, dass Elektroautos eine dominierende Rolle übernehmen und zur neuen Normalität werden. Von dieser Entwicklung sind Männer (42 Prozent) deutlich häufiger überzeugt als Frauen (30 Prozent). Auch in großen Städten ab 500.000 Einwohner:innen (41 Prozent) ist man vom E-Auto als Pkw der Wahl stärker überzeugt als in Städten und Gemeinden mit bis zu 100.000 Einwohner:innen (34 Prozent). Dass Elektroautos sich binnen zehn Jahren nicht flächendeckend durchsetzen werden, hält etwa ein Viertel (23 Prozent) für realistisch.

# Brandgefahr und Batteriesicherheit bereiten Sorgen

Bei welchen der folgenden Aspekte sehen Sie mögliche Sicherheitsrisiken bei Elektroautos?



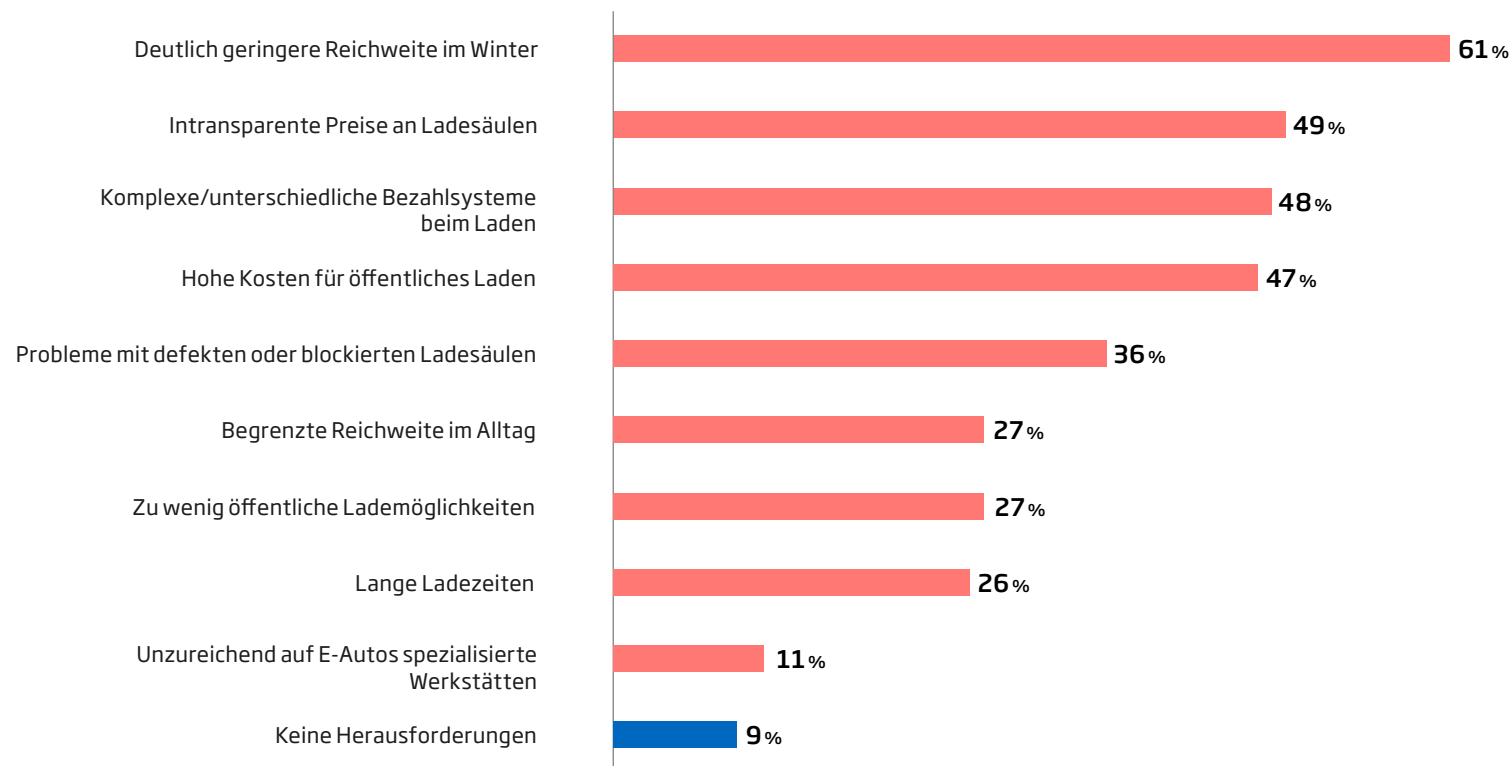
**Eine überwiegende Mehrheit fürchtet, dass bei E-Autos die Gefahr eines Brandes hoch ist. Wer aber selbst mit dem E-Auto unterwegs ist, teilt diese Einschätzung deutlich seltener.**

Gibt es bei E-Autos aufgrund besondere Risiken, die zu Unfällen oder technischen Störungen führen können? 61 Prozent der Befragten sehen spezielle Gefahren bei Unfällen, zum Beispiel durch Brandentwicklung. Ebenso viele betrachten die Antriebsbatterie als Risikofaktor der E-Mobilität, da sie überhitzen oder Feuer fangen kann. Jeweils etwas mehr als ein Drittel der Befragten erachten Software- und Systemausfälle sowie technische Störungen im elektrischen System als mögliche Probleme. 36 Prozent sehen Fußgänger:innen gefährdet, weil E-Fahrzeuge leiser unterwegs sind. Das starke Beschleunigungsvermögen von E-Autos wird nur von 10 Prozent als potenziell gefährlich eingestuft. Wenig Zustimmung findet die Aussage, dass es keine besonderen Sicherheitsrisiken bei Fahrzeugen mit elektrischem Antrieb gibt (14 Prozent).

Besitzer:innen eines E-Autos schätzen die Risiken deutlich geringer ein. Knapp die Hälfte von ihnen keine besonderen Sicherheitsprobleme gibt (44 Prozent). Die Gefahr eines Brandes bei Unfällen (26 Prozent) und die Risiken im Zusammenhang mit einer Überhitzung der Batterie (20 Prozent) werden deutlich geringer eingestuft als in der Gesamtbevölkerung.

# Besondere Herausforderungen für E-Auto-Besitzer:innen

Auf welche Herausforderungen stoßen Sie bei der alltäglichen Nutzung Ihres Elektroautos?



**Reichweitenprobleme im Winter und Bezahlprobleme an der Ladesäule bereiten E-Auto-Fahrer:innen am häufigsten Schwierigkeiten.**

Aus Sicht der Befragten bringt die Elektromobilität einige spezifische Herausforderungen mit sich. Nur knapp ein Zehntel fährt sorgenfrei. Am häufigsten wird die deutlich geringere Reichweite im Winter als Problem genannt (61 Prozent). Als weitere Herausforderungen betrachten jeweils knapp die Hälfte intransparente Preise an Ladesäulen, komplexe Bezahlssysteme beim Laden und hohe Kosten für öffentliches Laden. Gut ein Drittel berichtet von Problemen mit defekten oder blockierten Ladesäulen. Jeweils rund ein Viertel beklagt generelle begrenzte Reichweiten, zu wenig öffentliche Lademöglichkeiten und lange Ladezeiten. Gut ein Zehntel betrachtet es als Herausforderung, dass Werkstätten zu wenig Know-how für Elektrofahrzeuge haben.

# Wem E-Auto-Käufer:innen bei der Batterie-Prüfung vertrauen

Wem würden Sie vertrauen, die Leistungsfähigkeit der Hochvoltbatterie korrekt auszuweisen?



Wie können Käufer:innen von gebrauchten E-Autos feststellen, wie leistungsfähig die Batterie noch ist? Die breite Mehrheit würde sich in dieser Frage an unabhängige Prüforganisationen wenden.

Es ist das Herzstück eines Elektroautos: Die Hochvoltbatterie speichert die Energie, die den Motor antreibt, und spielt eine entscheidende Rolle für die Reichweite. Wer ein E-Auto gebraucht kauft, braucht Gewissheit über den Zustand der Batterie. Denn deren Leistungsfähigkeit kann mit der Zeit abnehmen. Wem würden Käufer:innen eines gebrauchten E-Fahrzeugs vertrauen, wenn es um die Prüfung der Batterie geht? Am häufigsten wird unabhängigen Prüforganisationen das größte Vertrauen entgegengebracht. Fast vier von fünf (78 Prozent) sehen die Prüfunternehmen auf Platz eins. Nur jede:r Zehnte sieht die Fahrzeughersteller vorne. Die Gebrauchtwagenhändler liegen an dritter Stelle.

# Digital und vernetzt unterwegs

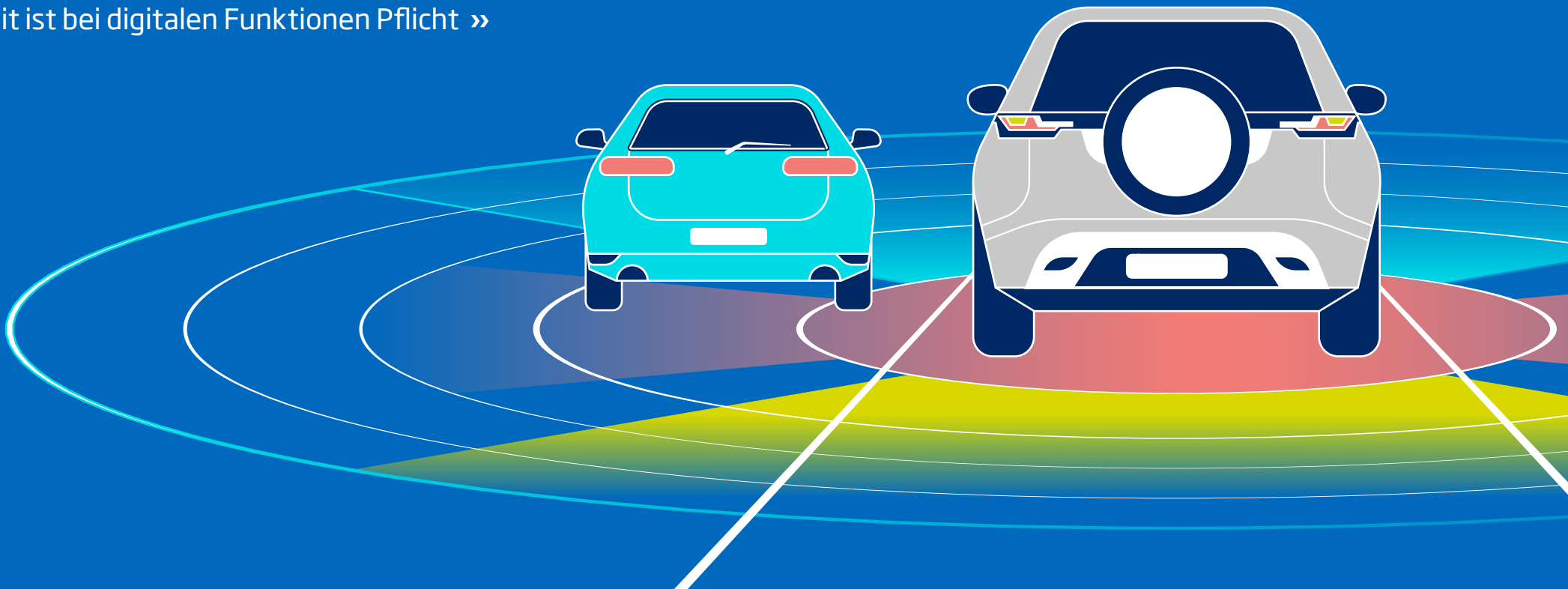
# 5



# Vertrauen in Assistenzsysteme

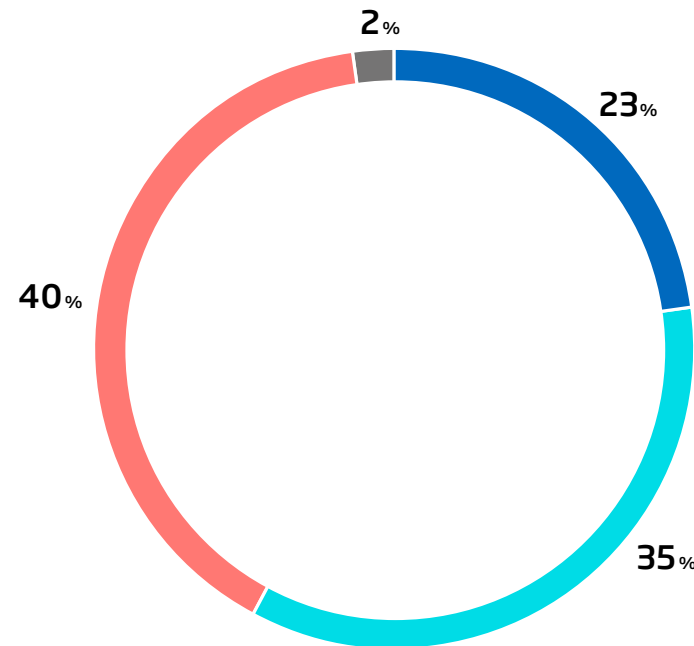
- Mehr als die Hälfte hat bereits Assistenzsysteme genutzt »
- Spurhalteassistent und Tempomat am häufigsten im Einsatz »
- Vertrauen in digitale Assistenten nimmt ab »
- Vorteile im Stau oder bei Dunkelheit »
- Assistenzsysteme überfordern viele Autofahrer:innen »
- Einfache Bedienbarkeit ist bei digitalen Funktionen Pflicht »

# 5.1



# Mehr als die Hälfte haben bereits Assistenzsysteme genutzt

Haben Sie persönlich schon einmal moderne Fahrassistenz- oder teilautomatisierte Fahrfunktionen im Auto genutzt?



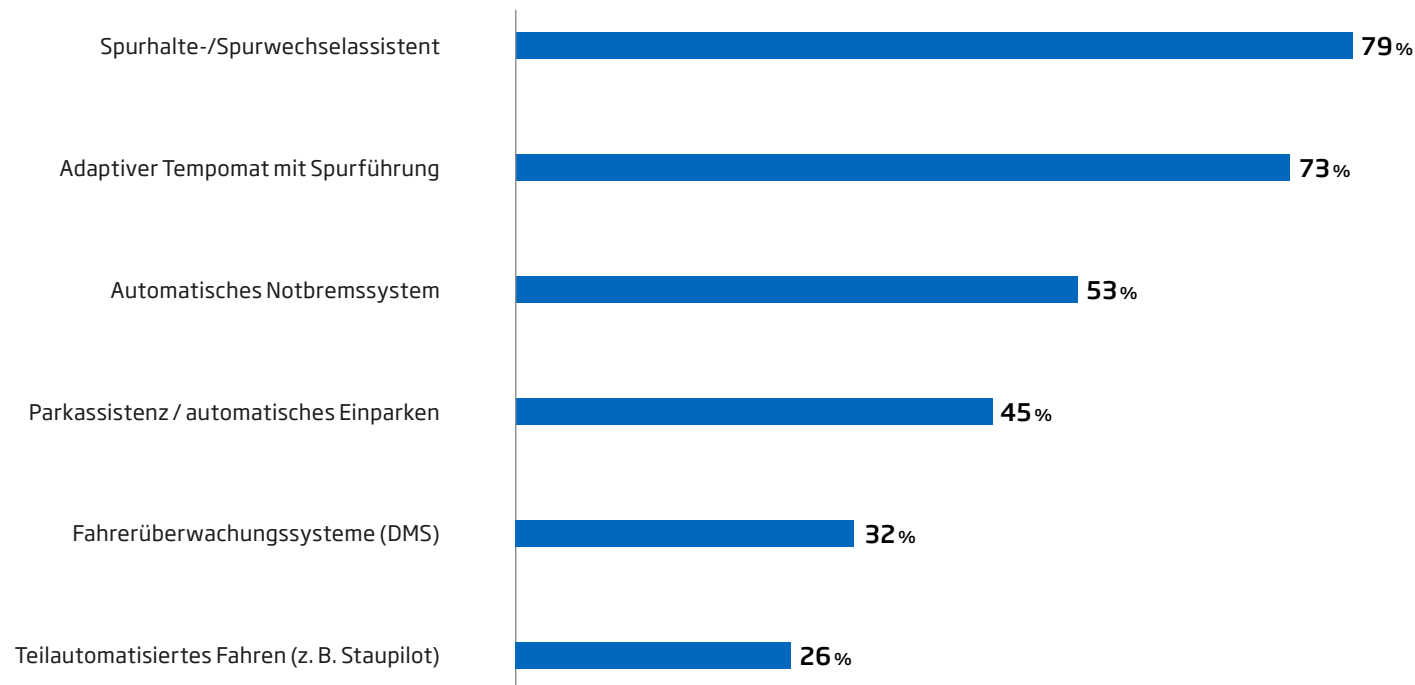
- Ja, regelmäßig
- Ja, gelegentlich
- Nein
- Weiß nicht

**Ob Tempomat oder Einparkhilfe: Die Mehrheit ist mit modernen Assistenzsystemen im Pkw vertraut.**

Mehr als die Hälfte (58 Prozent) der Autobesitzer:innen geben an, dass sie moderne Fahrassistenzsysteme oder teilautomatisierte Fahrfunktionen im Auto bereits genutzt haben. Bei Personen ab 60 Jahren ist dies etwas seltener der Fall (48 Prozent), bei den 18- bis 29-jährigen dagegen besonders häufig (65 Prozent). Grundsätzlich greifen Männer (69 Prozent) stärker auf solche Funktionen zurück als Frauen (47 Prozent).

# Spurhalteassistent und Tempomat am häufigsten im Einsatz

Welche der folgenden Systeme haben Sie bereits genutzt?

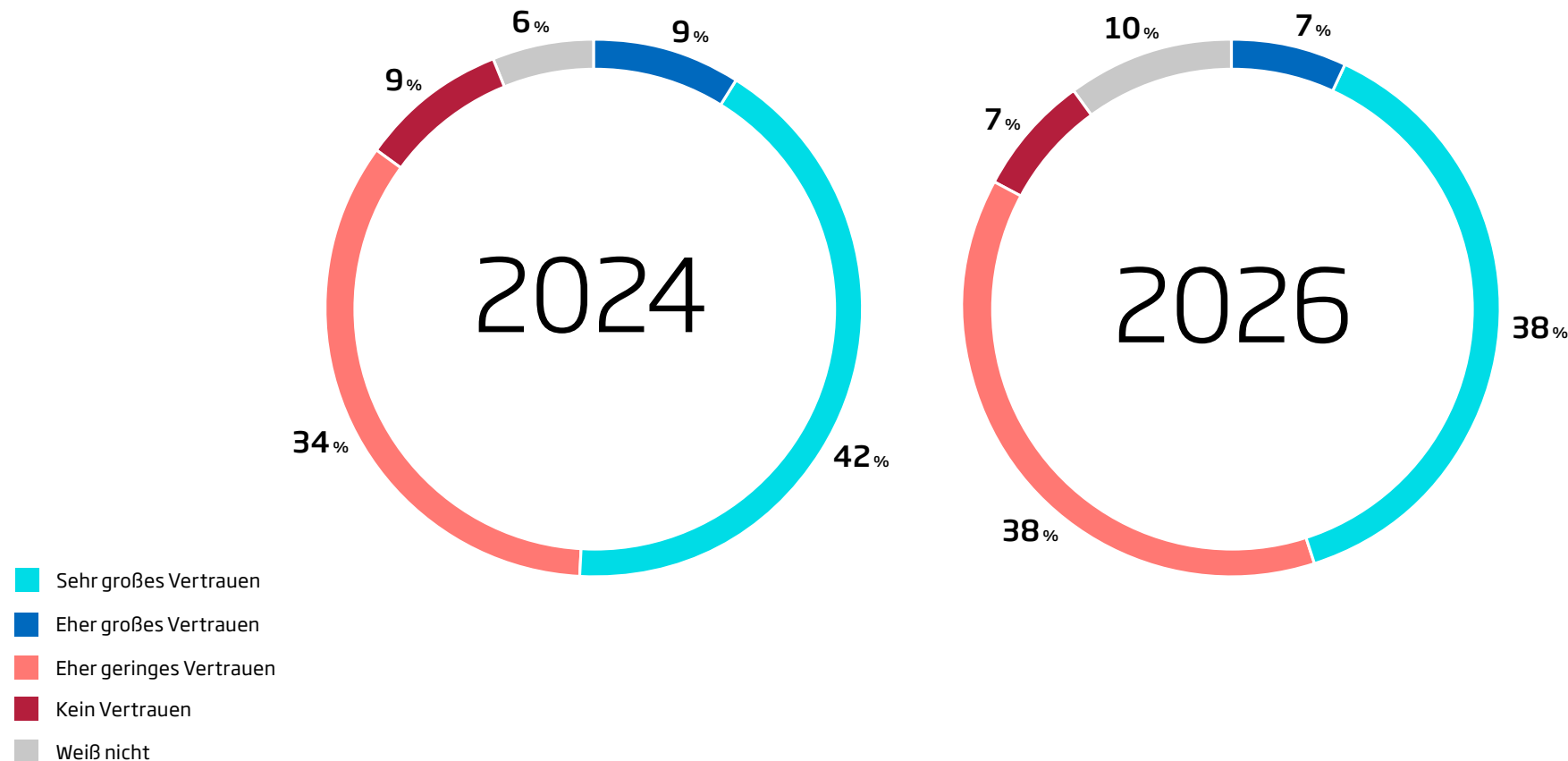


**Mit Abstand am beliebtesten ist der Spurhalte- und Spurwechselassistent. Am seltensten war das teilautomatisierte Fahren schon im Einsatz.**

Wird allein die Gruppe derjenigen betrachtet, die Fahrassistenzsysteme genutzt haben, dann liegt der Spurhalte- und Spurwechselassistent auf Platz 1 (79 Prozent). Knapp drei Viertel (73 Prozent) haben schon einen Tempomat mit Spurführung eingeschaltet. Das automatische Notbremssystem war bei rund der Hälfte (53 Prozent) im Einsatz. Etwas weniger als die Hälfte (45 Prozent) hat sich von der Technik beim Einparken helfen lassen. Fahrerüberwachungssysteme nutzen knapp ein Drittel (32 Prozent). Am seltensten in Gebrauch sind praktische Erfahrungen mit teilautomatisiertem Fahren wie dem Staupiloten (26 Prozent).

# Vertrauen in Fahrassistenzsysteme nimmt ab

Wie groß ist Ihr Vertrauen in die Zuverlässigkeit von Fahrerassistenzsystemen in allen Verkehrssituationen?

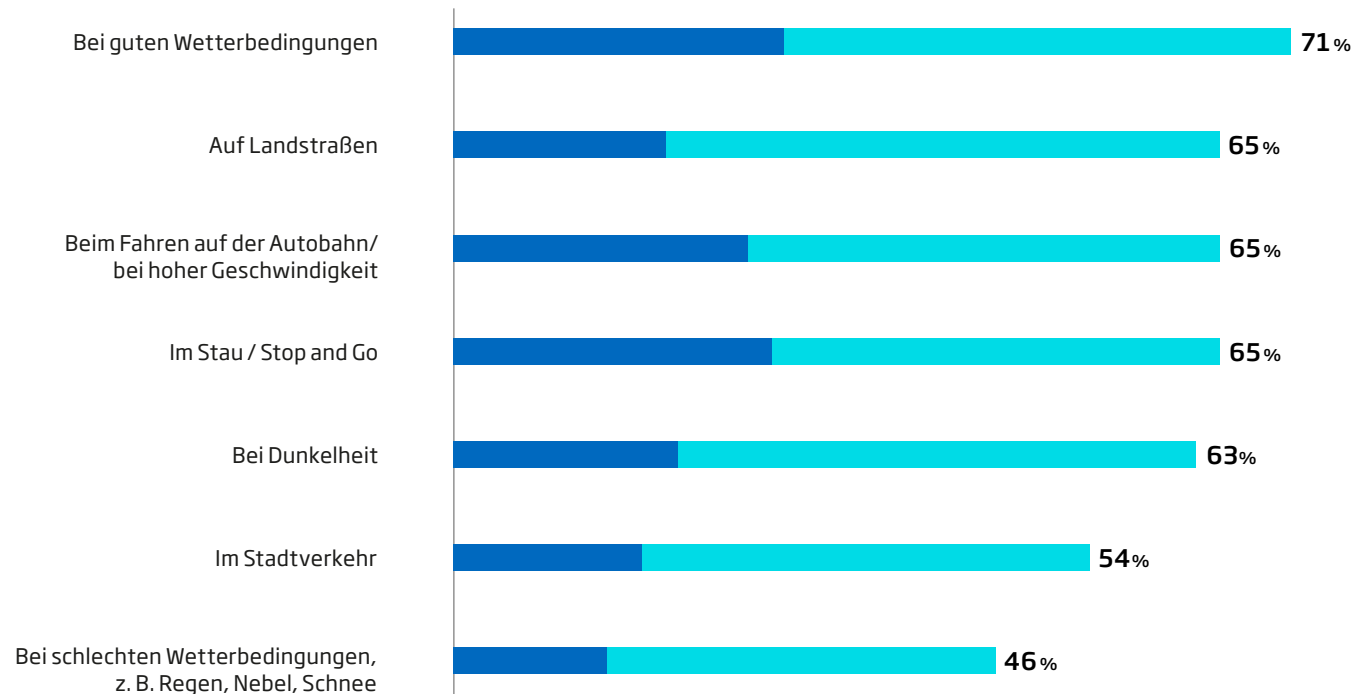


**Weniger als die Hälfte hat Vertrauen in digitale Systeme, die den Komfort und die Sicherheit beim Autofahren erhöhen sollen.**

Das Vertrauen in die Zuverlässigkeit von Fahrerassistenzsystemen im Straßenverkehr nimmt ab: Nur knapp die Hälfte der Befragten (45 Prozent) hat großes oder sehr großes Vertrauen an der technischen Helfer beim Autofahren. Derselbe Anteil (45 Prozent) hat dagegen Zweifel in die Zuverlässigkeit, jeder zehnte Befragte (10 Prozent) ist unentschlossen. Männer (56 Prozent) sind deutlich häufiger von der technischen Unterstützung im Auto überzeugt als Frauen (34 Prozent). Im Vergleich zur Erhebung vor zwei Jahren zeigt sich ein Rückgang beim Vertrauen. Damals war noch etwas mehr als die Hälfte der Befragten (51 Prozent) von der Verlässlichkeit der Assistenzsysteme überzeugt.

# Vorteile im Stau oder bei Dunkelheit

Wie gut können solche Fahrerassistenzsysteme Ihrer Einschätzung nach in den nachfolgenden Situationen unterstützen?



■ Sehr gut

■ Eher gut

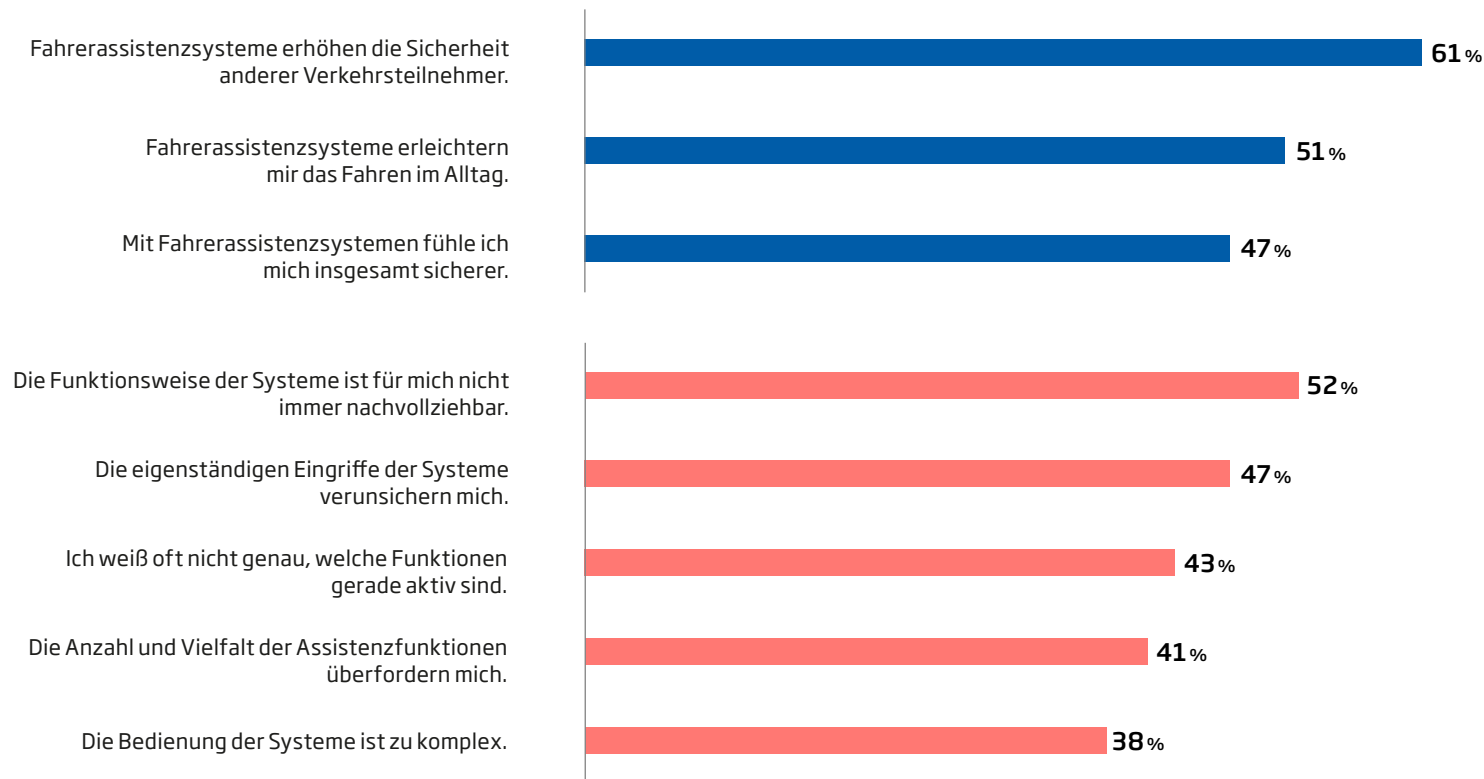
Frage: Wie gut können solche Fahrerassistenzsysteme Ihrer Einschätzung nach in den nachfolgenden Situationen unterstützen?  
Basis: Alle Befragten (n=2.504)

**In einer Vielzahl von Situationen erkennt die Mehrheit einen Nutzen von Assistenzsystemen im Auto.**

Bei Sonnenschein wird Fahrerassistenzsystemen die größte Wirkung zugetraut: Dass sie bei guten Wetterbedingungen gut oder sehr gut unterstützen können, geben 71 Prozent an. Bei schlechten Bedingungen wie Nebel oder Schnee sind weniger als die Hälfte von einer guten Unterstützung durch digitale Helfer im Auto überzeugt. Jeweils rund zwei Drittel bewerten die Assistenzsysteme positiv bei Fahrten auf Landstraßen oder auf Autobahnen sowie im Stop-and-Go-Verkehr und bei Dunkelheit. Gut die Hälfte erkennt einen hohen Nutzen im Stadtverkehr.

# Assistenzsysteme überfordern viele Autofahrer:innen

Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu Assistenzsystemen in Fahrzeugen zu?



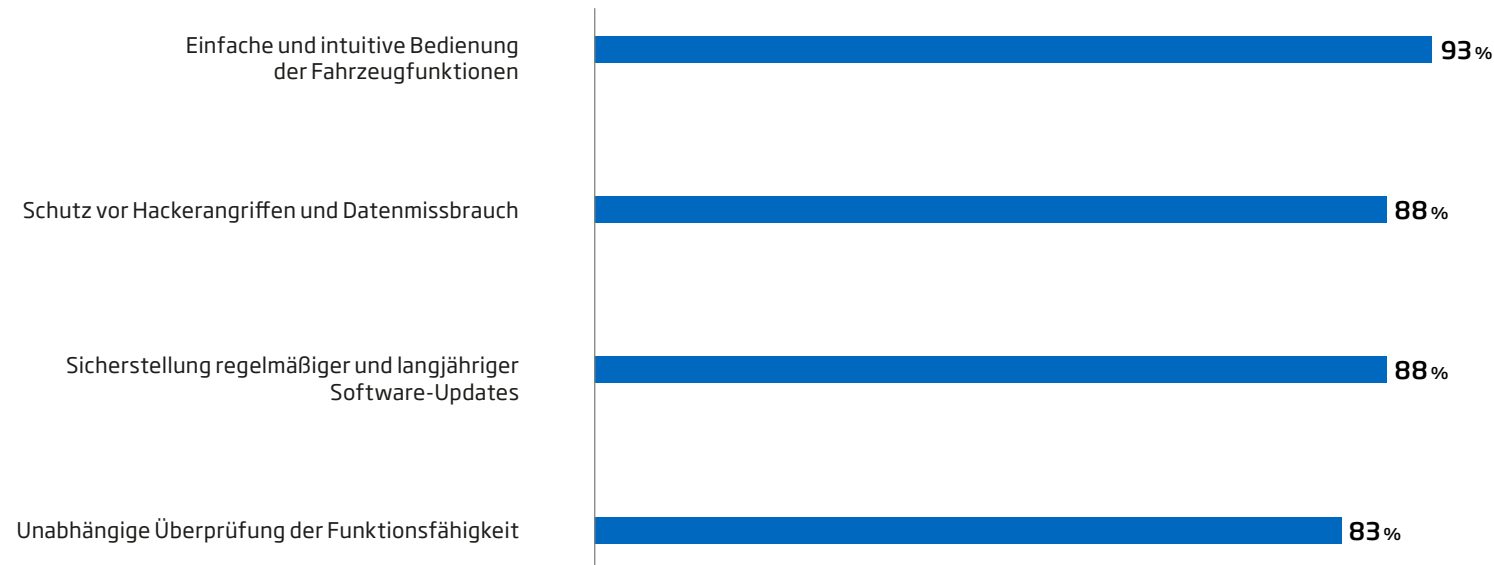
**Die erhöhte Sicherheit durch digitale Helfer im Auto steht für eine Mehrheit außer Frage. Allerdings erweist sich die Bedienung immer wieder als schwierig.**

Intuitiv oder kompliziert? Für eine beträchtliche Zahl von Befragten sind moderne Assistenzsysteme nicht nutzerfreundlich genug. Etwas mehr als die Hälfte (52 Prozent) gibt an, dass die Funktionsweise nicht immer nachvollziehbar ist. Knapp die Hälfte (47 Prozent) zeigt sich von eigenständigen Eingriffen der digitalen Assistenten verunsichert. Jeweils rund zwei von fünf Befragten rätseln darüber, welche Funktionen gerade aktiv sind (43 Prozent), oder sind von den Assistenzfunktionen schlichtweg überfordert (41 Prozent). Eine ähnlich hohe Zahl an Befragten (38 Prozent) findet die Bedienung zu komplex.

Dabei ist eine deutliche Mehrheit (61 Prozent) überzeugt, dass Fahrerassistenzsysteme die Sicherheit anderer Verkehrsteilnehmer:innen erhöhen. Gut jede:r zweite Befragte (51 Prozent) stimmt der Aussage zu, dass ihm/ihr die Systeme das Fahren im Alltag erleichtert. Knapp die Hälfte (47 Prozent) fühlt sich insgesamt sicherer.

# Einfache Bedienbarkeit ist bei digitalen Funktionen Pflicht

In modernen Fahrzeugen wird Software zunehmend wichtig.  
Wie wichtig finden Sie daher die folgenden Faktoren?



■ Sehr wichtig / eher wichtig

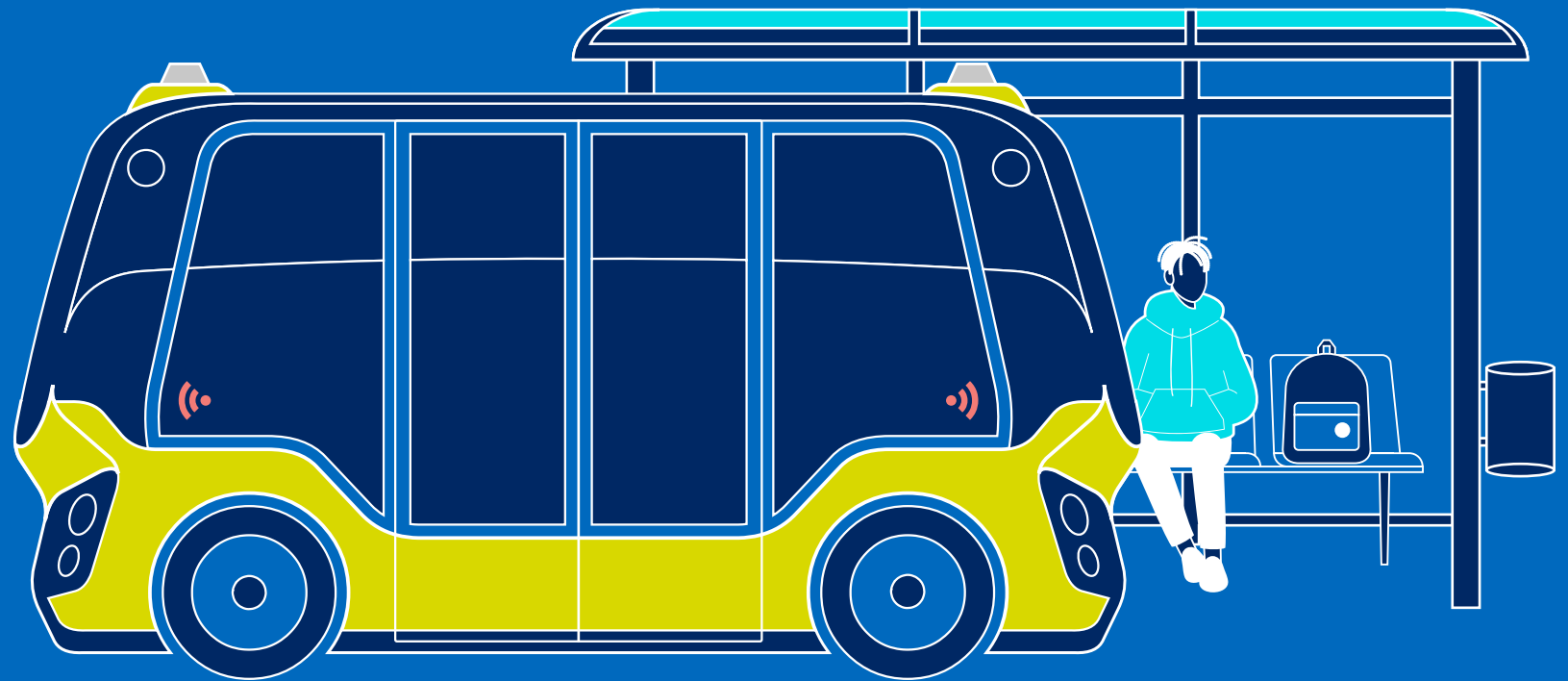
Frage: In modernen Fahrzeugen wird Software zunehmend wichtig. Wie wichtig finden Sie daher die folgenden Faktoren?  
Basis: Alle Befragten (n=2.504)

**Nutzerfreundlichkeit hat höchste Priorität, wenn es um Assistenzsysteme im Auto geht.**

Wer im Auto ein Assistenzsystem nutzt, will nicht erst lange in Bedienungsanleitungen blättern. Einfach und intuitiv soll die Bedienung sein – dieser Ansicht sind fast alle Befragten (93 Prozent). Fast genauso wichtig sind ihnen Cybersicherheit und Datenschutz. Knapp neun von zehn Befragten erwarten Vorkehrungen gegen Hackerangriffe und Datenmissbrauch. Ebenso hoch ist die Zustimmung dafür, dass Software-Updates regelmäßig und auch langfristig gemacht werden. Eine unabhängige Überprüfung der Funktionsfähigkeit erachten gut vier von fünf Befragten als wichtig.

# Autonome Fahrfunktionen

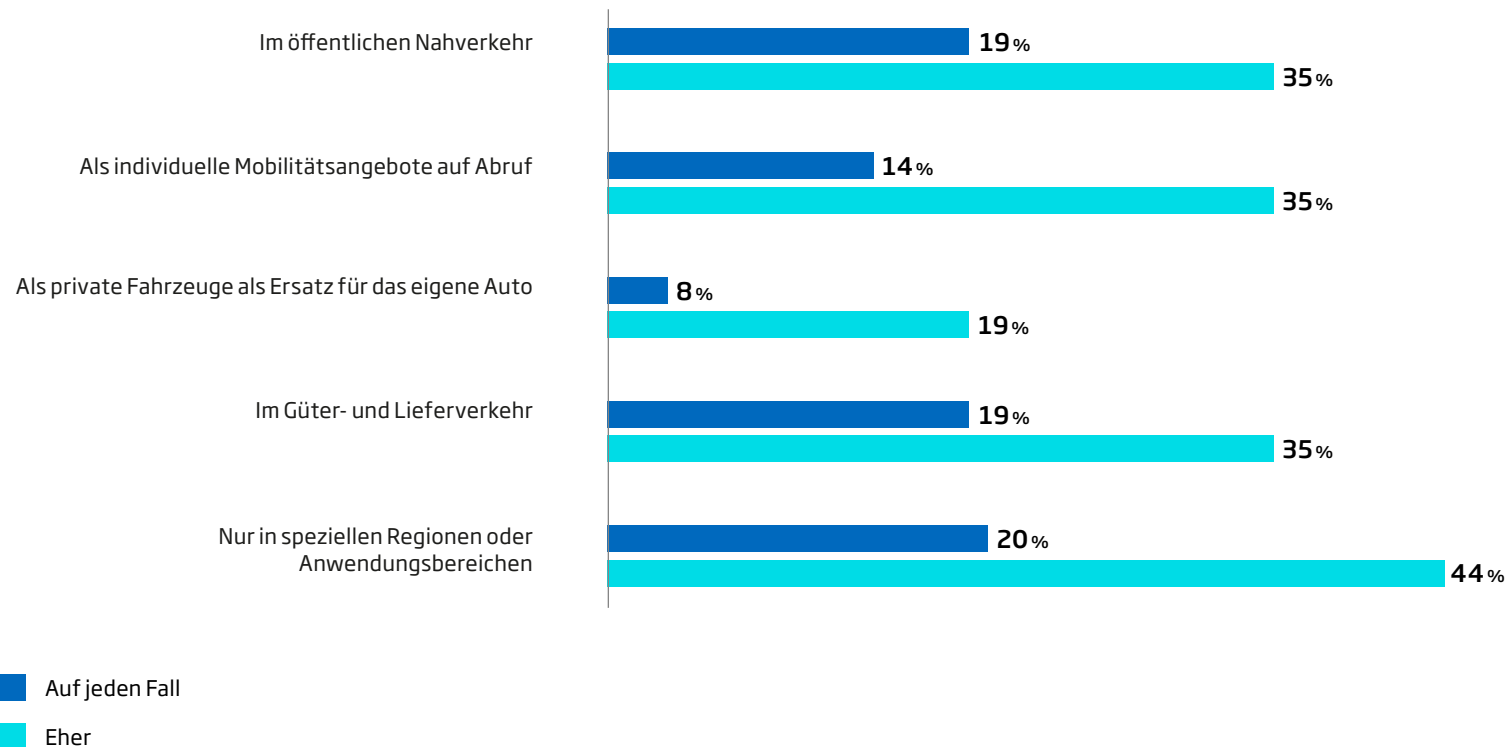
Ein Viertel würde ein autonomes Auto fahren »



5.2

# Ein Viertel würde ein autonomes Auto fahren

Inwiefern sollten autonom fahrende Fahrzeuge künftig in den folgenden Bereichen eingesetzt werden?

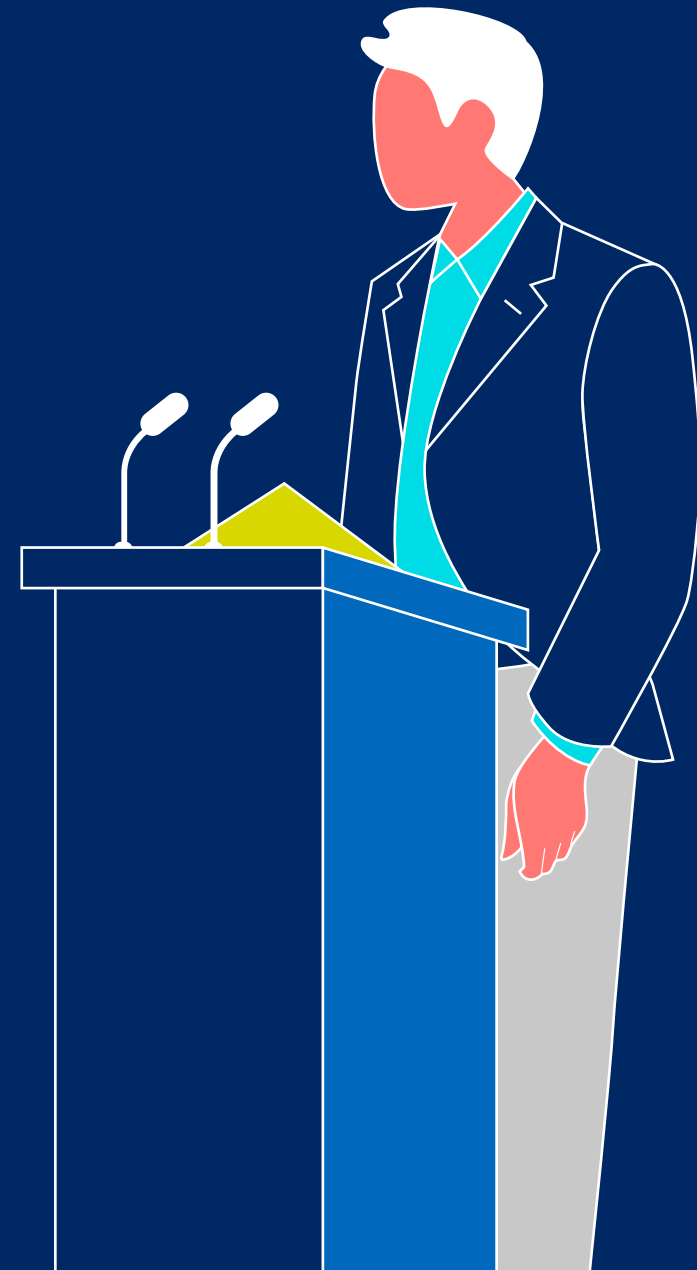


**Die breite Mehrheit sieht die Zukunft autonomer Mobilität in speziellen Regionen oder Anwendungsgebieten.**

Den selbst gesteuerten Pkw durch ein autonomes Fahrzeug ersetzen? Für rund ein Viertel der Befragten (27 Prozent) ist das eine realistische Möglichkeit. Höher ist die Zustimmung für selbstfahrende Autos, wenn diese zum Beispiel als Robotaxis dienen (49 Prozent). Jeweils etwas mehr als die Hälfte (54 Prozent) befürwortet den Einsatz im öffentlichen Nahverkehr oder im Güter- und Lieferverkehr. Die höchste Zustimmung (64 Prozent) findet sich, wenn autonome Fahrzeuge nur in speziellen Regionen oder Anwendungsbereichen zum Einsatz kommen sollen.

# Fazit und politische Empfehlungen

6



# Fazit

Der private Pkw ist und bleibt Standard: Die meisten Haushalte besitzen zumindest ein Fahrzeug. Viele Menschen besonders in kleineren Ortschaften sehen sich auf das eigene Auto angewiesen. Mit Abstand am häufigsten finden sich Verbrenner, doch der Anteil der E-Autos hat zugenommen und liegt nun etwas höher als der von Hybrid-Fahrzeugen. Der Zuwachs könnte anhalten, denn eine beträchtliche Zahl will als Nächstes ein E-Auto anschaffen. Als Bremse für E-Mobilität erweisen sich weiterhin Reichweitenangst und Kostenskepsis. Tatsächlich berichten E-Autofahrer:innen von einigen Problemen im Alltag – vor allem beim Laden. Am häufigsten genutzt wird im Alltag das Auto, zudem legen viele Wege zu Fuß zurück. Die regelmäßige Nutzung von ÖPNV oder dem Fahrrad fällt deutlich geringer aus. Die Lebensqualität des Mobilitätssektors ist für eine breite Mehrheit vor allem eine Kostenfrage: Bezahlbarkeit hat Priorität. Doch auch die Zuverlässigkeit des ÖPNV spielt eine zentrale Rolle. Zudem ist den Menschen wichtig, dass es verschiedene Optionen bei den Verkehrsmitteln gibt, um Ziele im Alltag

zu erreichen. Auch Sicherheit und Umweltfaktoren wie Grünflächen und saubere Luft sind den meisten mit Blick auf die Lebensqualität wichtig. Tempo 30 in Innenstädten, höhere Parkgebühren oder eine City-Maut in Metropolen treffen jedoch überwiegend auf Ablehnung.

Widerstand gegen verkehrspolitische Maßnahmen zeigt sich vor allem dann, wenn diese zu finanziellen Belastungen von Verkehrsteilnehmer:innen führen. Finanzielle Anreize werden dagegen gerne angenommen. Um den Verkehrsraum lebenswerter zu gestalten, befürwortet die Mehrheit vor allem eine stärkere Förderung des ÖPNV sowie der Bahn. Dass ein Verkehrsmittel bei der Planung zu stark bevorzugt wird, trifft tendenziell auf das Auto zu. Im Straßenverkehr vernachlässigt werden laut Umfrage besonders Menschen mit Behinderung, Ältere und Kinder.

Mit Blick auf die Infrastruktur zeigen sich viele Baustellen. Besonders der Zustand von Straßen sowie Rad- und Gehwegen

wird mehrheitlich als schlecht empfunden. Mangel an Stellflächen herrscht sowohl bei Autos als auch Fahrrädern. Als besonders gefährdet werden im Straßenverkehr Radfahrende angesehen. Neben dem Ausbau von Radwegen werden auch Schulungen und Helmpflicht gefordert, um die Lage zu verbessern.

Das Miteinander im Straßenverkehr wird kritisch bewertet. So wird eine zunehmende Rücksichtslosigkeit beobachtet. Um hier gegenzusteuern, werden sowohl Strafen wie Führerscheinentzug oder höhere Bußgelder als auch pädagogische Maßnahmen wie Empathietrainings unterstützt. Schon in der Schule sollten Bildungsangebote für Mobilität starten.

Alkohol oder andere Drogen am Steuer sehen die meisten als große Gefahr an. Entsprechend findet ein absolutes Alkoholverbot für alle Verkehrsmittel viel Unterstützung. Bei den Folgen der Cannabis-Legalisierung auf den Straßenverkehr sind die Meinungen gespalten. Die Mehrheit fürchtet

aber Gefahren durch Cannabis-Konsument:innen, die mit einem Fahrzeug unterwegs sind.

Auch die Smartphone-Nutzung während der Fahrt wird als hohes Sicherheitsrisiko betrachtet. Digitale Unterstützung in Form von Assistenzsystemen trägt nach Ansicht vieler dagegen zu mehr Sicherheit bei. Spurhalteassistent oder Tempomat hatten viele schon im Einsatz. Es zeigen sich jedoch regelmäßig Probleme bei der Bedienung, weil diese nicht intuitiv genug ist. Zudem vertrauen viele den Systemen nicht. Ein vollständig autonomes Auto zu fahren trauen sich dennoch eine Reihe von Befragten zu.

# Politische Empfehlungen

Die TÜV Mobility Studie 2026 zeigt: Die Menschen wollen mobil bleiben – aber sicherer, verlässlicher und mit echten Wahlmöglichkeiten. Dabei erwarten sie keine grundlegende Veränderung ihrer Mobilität, sondern konkrete Verbesserungen im Alltag. Das Auto bleibt vor allem außerhalb der Großstädte für viele unverzichtbar. Gleichzeitig gibt es breite Unterstützung für einen besseren öffentlichen Verkehr, sichere Rad- und Fußwege sowie eine Infrastruktur, die unterschiedliche Mobilitätsbedürfnisse berücksichtigt. Akzeptanz entsteht dort, wo Maßnahmen einen erkennbaren Nutzen haben und Mobilität einfacher und sicherer machen. Besonders deutlich ist der Handlungsauftrag bei der Verkehrssicherheit. Die

Menschen erwarten sichere Verkehrsräume, mehr Rücksicht und konsequent durchgesetzte Regeln. Dabei muss der Schutz der besonders verletzlichen Verkehrsteilnehmenden – von Kindern und älteren Menschen bis zu Fußgängern, Radfahrenden und Menschen mit körperlichen Einschränkungen – stärker zum Maßstab der Verkehrsplanung werden. Ebenso wächst mit der Digitalisierung der Fahrzeuge der Anspruch an verständliche, zuverlässige und unabhängig überprüfbare Technik.

Die zentrale Botschaft der TÜV Mobility Studie 2026 lautet:

## Mobilität wird dann lebenswerter, wenn sie sicherer wird.

Für die Politik folgt daraus ein klarer Auftrag: die Voraussetzungen dafür schaffen, dass Menschen sicher und selbstbestimmt mobil sein können. Dazu gehören Investitionen in sichere Infrastruktur und verlässliche Mobilitätsangebote ebenso wie klare Regeln, wirksame Kontrollen und verbindliche Sicherheitsstandards für neue Fahrzeugtechnologien. Die Vision Zero muss dabei handlungsleitend sein – nicht als abstraktes Versprechen, sondern als Maßstab für konkrete politische Entscheidungen.

# 1. Lebenswerte Städte und Gemeinden

## » Verkehrsplanung an den verletzlichsten Menschen ausrichten

Bei der Planung und Förderung von Verkehrsinfrastruktur müssen die Bedürfnisse der verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden zum verbindlichen Maßstab werden. Sichere Schulwege, barrierefreie Querungen, gute Sichtbeziehungen und ausreichend lange Grünphasen sind keine Komfortmerkmale, sondern elementare Voraussetzungen für selbstständige Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe.

## » Sicherheit in die Infrastruktur einbauen

Bei der Planung und Förderung von Verkehrsinfrastruktur müssen die Bedürfnisse der verletzlichsten Verkehrsteilnehmenden zum verbindlichen Maßstab werden. Sichere Schulwege, barrierefreie Querungen, gute Sichtbeziehungen und ausreichend lange Grünphasen sind keine Komfortmerkmale, sondern elementare Voraussetzungen für selbstständige Mobilität und gesellschaftliche Teilhabe.

## » Erst attraktive Alternativen schaffen, dann Verkehr wirksam steuern

Für die Politik folgt daraus ein klarer Auftrag: die Voraussetzungen dafür schaffen, dass Menschen sicher und selbstbestimmt mobil sein können. Dazu gehören Investitionen in sichere Infrastruktur und verlässliche Mobilitätsangebote ebenso wie klare Regeln, wirksame Kontrollen und verbindliche Sicherheitsstandards für neue Fahrzeugtechnologien. Die Vision Zero muss dabei handlungsleitend sein – nicht als abstraktes Versprechen, sondern als Maßstab für konkrete politische Entscheidungen.

## » Geschwindigkeit dort reduzieren, wo Menschen besonders gefährdet sind

Kommunen brauchen ausreichend Handlungsspielraum und sind gefordert, Geschwindigkeiten an Schulwegen, Haltestellen, Querungsstellen, Wohngebieten und anderen Konfliktpunkten zu reduzieren. Wo niedrigere Geschwindigkeiten erforderlich sind, sollten sie durch eine entsprechende Gestaltung des Straßenraums unterstützt werden. Entscheidend ist nicht das Schild, sondern die tatsächliche Sicherheitswirkung.

## 2. Verhalten im Straßenverkehr

### » Rücksichtslosigkeit konsequent begrenzen

Verkehrsregeln müssen durchgesetzt werden! Die Kontrolldichte sollte insbesondere bei Geschwindigkeit, Abstand, Rotlicht, gefährlichem Überholen und Smartphone-Nutzung erhöht werden. Bei wiederholt oder besonders gefährlich auffälligen Personen müssen Sanktionen mit Maßnahmen verbunden werden, die eine nachhaltige Verhaltensänderung ermöglichen. Für schwere oder wiederholte Verkehrsverstöße sollte die Anordnung einer Medizinisch-Psychologischen Untersuchung (MPU) konsequenter erfolgen.

### » Mobilitätsbildung zu einer dauerhaften Bildungsaufgabe machen

Mobilitätsbildung darf nicht nach der Radfahrausbildung in der Grundschule enden. Kinder und Jugendliche sollten kontinuierlich lernen, Risiken zu erkennen, Regeln sicher anzuwenden und die Perspektive anderer Verkehrsteilnehmender einzunehmen. Dazu gehört beispielsweise die Kompetenzvermittlung für die Nutzung von Elektrokleinstfahrzeugen wie E-Scooter ab dem 14. Lebensjahr. Mit neuen Mobilitätsformen und immer komplexerer Fahrzeugtechnik wird dieser Bildungsauftrag auch für Erwachsene und ältere Menschen wichtiger. Damit wird Verkehrssicherheit nicht nur kontrolliert, sondern als Sicherheitskultur verankert.

### » Bei Alkohol und anderen Drogen klare Sicherheitsnormen schaffen

Für Alkohol und andere Drogen braucht es verständliche und konsequente Sicherheitsregeln. Wer fährt, bleibt nüchtern: Ein absolutes Alkoholverbot und Nulltoleranz gegenüber Drogen im Straßenverkehr sind ein klares Leitprinzip. Insbesondere im Cannabisrecht sind belastbare Unfalldaten, eine fortlaufende wissenschaftliche Bewertung und eine verständliche Kommunikation notwendig. Regeln entfalten nur dann Wirkung, wenn die Menschen sie kennen und ihr Sicherheitsziel nachvollziehen können.

## 3. Fahrzeugtechnik

### » Elektromobilität einfacher und vertrauenswürdiger machen

Mit der neuen Dynamik im Markt für Elektrofahrzeuge muss der Ausbau der Ladeinfrastruktur Schritt halten. Laden muss zudem einfacher, transparenter und verlässlicher werden. Darüber hinaus braucht der wachsende Gebrauchtwagenmarkt für Elektrofahrzeuge nachvollziehbare und unabhängige Informationen über den Batteriezustand. Ein standardisierter Batteriecheck würde Verbraucher:innen Sicherheit geben und Vertrauen in die Elektromobilität stärken.

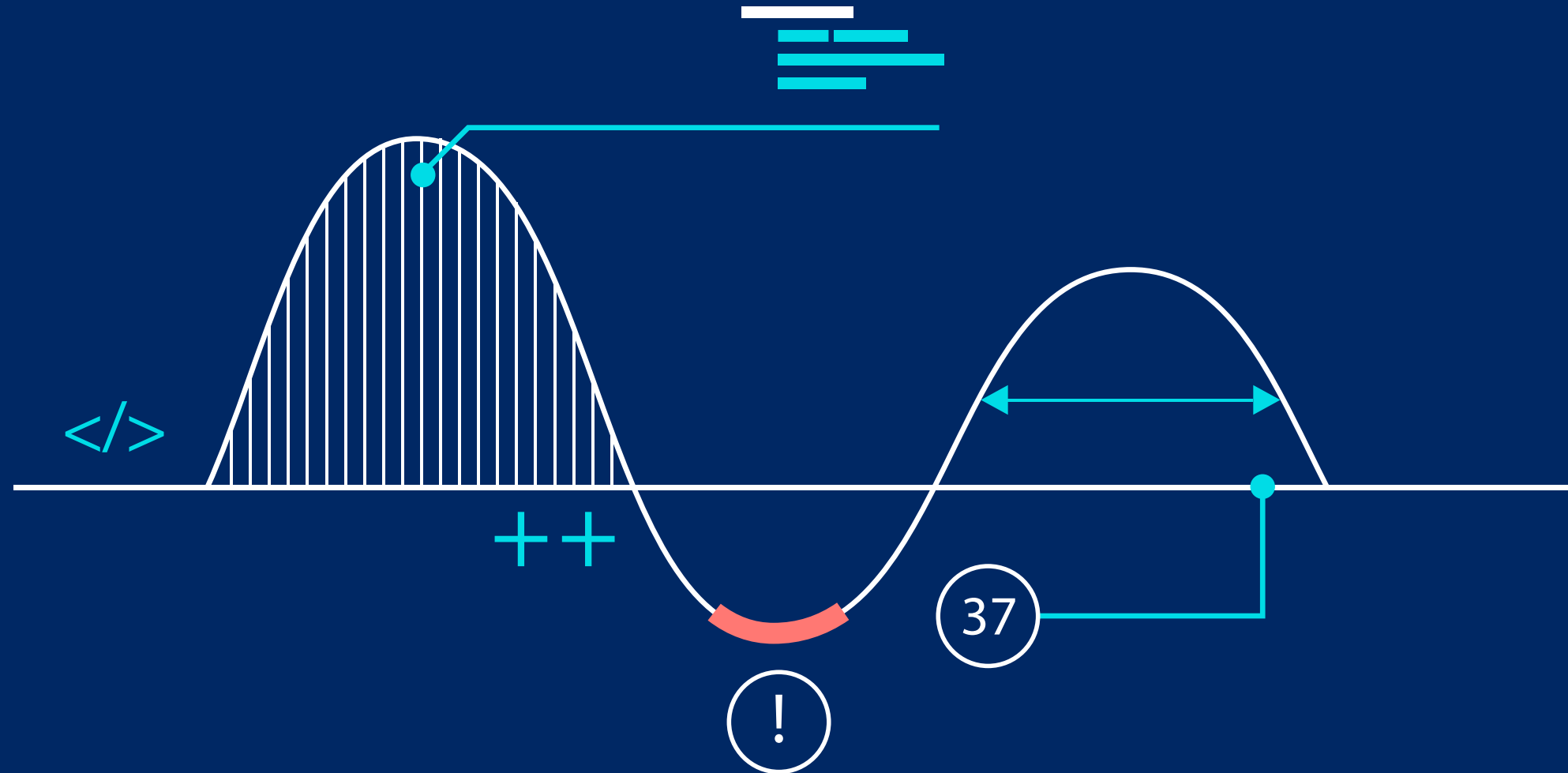
### » Digitale Fahrzeugtechnik muss verständlich und überprüfbar bleiben

Assistenzsysteme sind eine Chance für mehr Sicherheit. Dabei muss Nutzerfreundlichkeit als Teil der Fahrzeugsicherheit verstanden werden. Fahrer:innen müssen jederzeit erkennen können, welche Systeme aktiv sind, was sie leisten und wo ihre Grenzen liegen. Gleichzeitig muss gewährleistet sein, dass sicherheitsrelevante Software und Assistenzfunktionen nach Updates, Reparaturen und regelmäßig im weiteren Fahrzeugleben unabhängig überprüft werden können. Funktion und Wirkung von Fahrassistenzsystemen sollten bei der Hauptuntersuchung überprüft werden. Gleiches gilt für die Fahrzeugsoftware, um sicherzustellen, dass diese dem genehmigten Stand entspricht und Manipulationen verhindert werden. Vertrauen in digitale Mobilität entsteht durch Transparenz und überprüfbare Sicherheit.

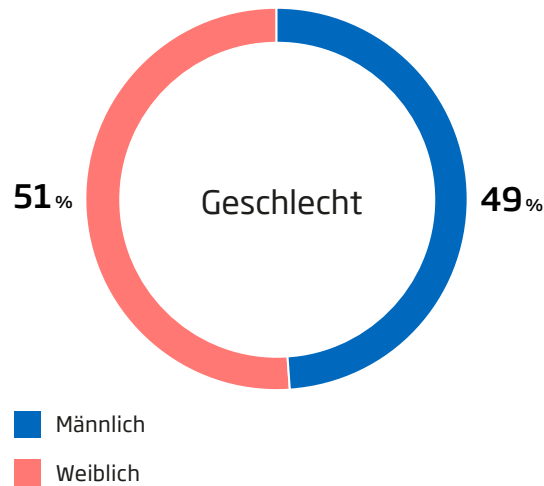
### » Den Hochlauf autonomer Mobilität beschleunigen

Für den Ausbau autonomer Mobilität in Deutschland sollte jetzt der Schritt von Pilotprojekten in den Regelbetrieb erfolgen. Dafür benötigen die entsprechenden Technologieanbieter zeitnah eine deutschlandweite Betriebsbereichsgenehmigung. Hierzu müssen die Erkenntnisse aus den Erprobungsgenehmigungen gemeinsam mit allen Stakeholdern genutzt werden, um einen sicheren Regelbetrieb zu ermöglichen. Autonome Mobilität schafft einen konkreten gesellschaftlichen Nutzen und organisiert Verkehr neu, vor allem als Ergänzung des ÖPNV, in ländlichen Räumen, am Stadtrand oder im Güterverkehr.

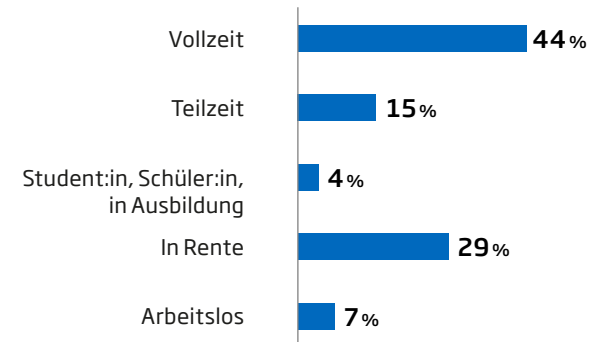
# Methodik



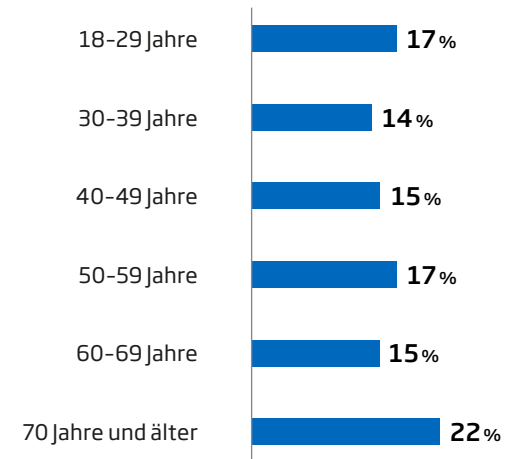
# Methodik



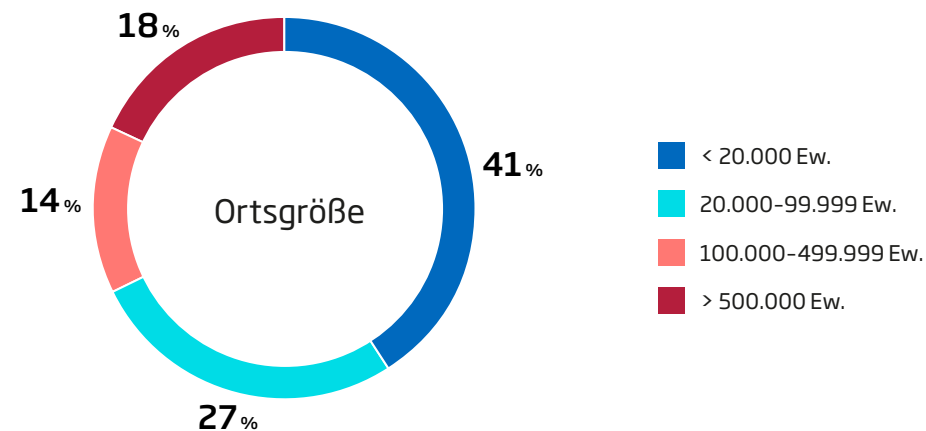
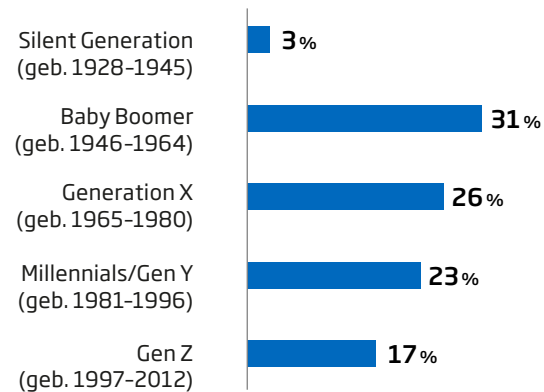
## Beschäftigungsstatus



## Altersgruppe



## Generation



Grundlage der „TÜV Mobility Studie 2026“ ist eine bundesweite repräsentative Bevölkerungsumfrage. Im Auftrag des TÜV-Verband e. V. hat die forsa Gesellschaft für Sozialforschung 2.504 deutschsprachige Personen ab 18 Jahren befragt. Die Befragung wurde vom 19. März bis 10. April 2026 im Rahmen eines Online-Panels durchgeführt. Die ermittelten Ergebnisse können mit den bei Stichprobenerhebungen möglichen Fehlertoleranzen (im vorliegenden Fall +/- 2 Prozentpunkte) auf die Gesamtheit der Bevölkerung ab 18 Jahren in Deutschland übertragen werden.

## Über den TÜV-Verband

Als TÜV-Verband e. V. vertreten wir die politischen Interessen der TÜV-Prüforganisationen und fördern den fachlichen Austausch unserer Mitglieder. Wir setzen uns für die technische und digitale Sicherheit sowie die Nachhaltigkeit von Fahrzeugen, Produkten, Anlagen und Dienstleistungen ein. Grundlage dafür sind allgemeingültige Standards, unabhängige Prüfungen und qualifizierte Weiterbildung. Unser Ziel ist es, das hohe Niveau der technischen Sicherheit zu wahren, Vertrauen in die digitale Welt zu schaffen und unsere Lebensgrundlagen zu erhalten. Dafür sind wir im regelmäßigen Austausch mit Politik, Behörden, Medien, Unternehmen und Verbraucher:innen.



## Ansprechpartner:innen

### **Dr. Joachim Bühler**

Geschäftsführer

Tel. +49 30 760095-400

joachim.buehler@tuev-verband.de

### **Richard Goebelt**

Fachbereichsleiter Fahrzeug und  
Mobilität

Tel. +49 30 760095-350

richard.goebelt@tuev-verband.de

### **Maurice Shahd**

Leiter Kommunikation

Tel. +49 30 760095-320

maurice.shahd@tuev-verband.de

### **Linda Roy**

Pressesprecherin

Tel. +49 30 760095-580

linda.roy@tuev-verband.de

### **TÜV-Verband e. V.**

Friedrichstraße 136

10117 Berlin

Tel. +49 30 760095-400

berlin@tuev-verband.de

www.tuev-verband.de

## Grafik & Design

Nordpunkt Designagentur GmbH