

# **Stärken die Coronamaßnahmen den dringend notwendigen Wandel zu einer nachhaltigen Mobilität und einer stärker regulierenden Klimaschutzpolitik?**

Eine parallele Querschnittserhebung zu Mobilitätsverhalten und Politikunterstützung drei Monate nach Beginn der Krise

13.08.2020

Autorinnen: Prof. Dr. Ellen Matthies, Theresa Sieverding, Dr. Karolin Schmidt und Dr. Hannah Wallis (Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg)  
Kontakt: [theresa.sieverding@ovgu.de](mailto:theresa.sieverding@ovgu.de)

**Anmerkung:** Das diesem Bericht zugrundeliegende Vorhaben wurde mit Mitteln der Deutschen Bundesstiftung Umwelt mit dem Aktenzeichen DBU-AZ 36002 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autorinnen.

**Zitieren als:** Matthies, E., Sieverding, T., Schmidt, K., & Wallis, H. (2020). *Stärken die Corona-maßnahmen den dringend notwendigen Wandel zu einer nachhaltigen Mobilität und einer stärker regulierenden Klimaschutzpolitik? Eine parallele Querschnittserhebung zu Mobilitätsverhalten und Politikunterstützung drei Monate nach Beginn der Krise*. Otto-von-Guericke-Universität Magdeburg (OvGU).

## Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung .....	5
1. Ausgangspunkt: Drei Monate Beschränkungen durch die Corona-Krise und darauf bezogene Maßnahmen.....	5
2. Ziele und Anlage der eigenen Studie .....	5
3. Methoden .....	7
3.1 Herangezogene Vergleichsstudien.....	7
3.2 Durchführung der Datenerhebung und Stichprobe .....	8
3.3 Datenanalyse.....	9
4. Ergebnisse I - Veränderungen im Mobilitätsverhalten.....	9
4.1 Vergleich mit vorherigen Mobilitätserhebungen.....	9
4.2 Vergleich von Mobilitätswünschen .....	11
4.3 Die Coronakrise als Auslöser für den dauerhaften Umstieg auf das Rad? .....	12
4.4 Weniger Reisen und Fliegen? .....	14
4.5 Fazit: Dauerhafte Erschütterungen in Alltagsmobilität und Reiseverhalten? .....	15
5. Ergebnis II: Veränderungen in der Politikunterstützung? .....	16
5.1 Bedeutung des Klimaschutzes in der Zusammenschau mit der Bedeutsamkeit anderer politischer Themen .....	16
5.2 Einschätzung der Klimaschutzdringlichkeit.....	18
5.3 Führen die strikten Coronamaßnahmen zu mehr oder weniger Maßnahmenakzeptanz im Klimaschutz? .....	19
6. Perspektiven für die Große Transformation .....	21
7. Literatur .....	23
Anhang .....	25
Anhang A.....	25
Anhang B .....	26
Anhang C .....	26
Anhang D.....	27
Anhang E.....	27
Anhang F.....	28
Anhang G.....	29
Anhang H.....	29

## Zusammenfassung

Im Juni 2020 – drei Monate nach Beginn der coronabedingten Kontaktbeschränkungen in Deutschland – wurde Mobilitätsverhalten und Politikunterstützung für Klima- und Umweltschutz an einer für Deutschland repräsentativen Bevölkerungsstichprobe erhoben (COR20). Um vermutete coronabedingte Veränderungen zu erfassen, wurden Fragen aus div. Bevölkerungserhebungen aus den Jahren 2016, 2017, 2018 und 2019 auf die vergangenen drei bzw. zwölf Monate bezogen ( $N = 3092$ ). Die deskriptiven Ergebnisse zeigen wie erwartet eine Verringerung individueller Mobilität für alle Verkehrsmittel für April bis Ende Juni. Für den Umstieg auf das Fahrrad und die Veränderung der künftigen Urlaubsplanung (Flugreisen) wurden per Regressionsanalysen externe Faktoren identifiziert, die Verhaltensänderungen langfristig stabilisieren könnten. Die Bedeutung vieler Politikthemen hat sich gegenüber 2016 und 2018 deutlich geändert, die Einschätzung der Dringlichkeit des Klimaschutzes hat sich durch die Corona-Krise nicht abgeschwächt, die Akzeptanz einschränkender umweltbezogener Maßnahmen nahm sogar leicht zu.

### 1. Ausgangspunkt: Drei Monate Beschränkungen durch die Corona-Krise und darauf bezogene Maßnahmen

Wenige Wochen nach Beginn der Corona-Krise und nur wenige Tage nach den zunehmenden Einschränkungen des Alltagslebens im März 2020 wurden in Deutschland Stimmen laut, die über aktuelle dramatische gesellschaftliche und wirtschaftliche Konsequenzen hinaus über die Bedeutung der Krise für die Große Transformation (WBGU, 2011) nachgedacht haben. Eine Vielzahl von Überlegungen zum Nexus Corona und Nachhaltigkeit wurden seitdem geäußert, sowohl Befürchtungen (etwa, ob die drohende Rezession die Umsetzung des Klimapakets bedroht, siehe z.B. Interview mit Jakob Graichen (2020)), als auch positive Erwartungen (z.B. die sinkenden CO<sub>2</sub>-Emissionen im Verkehrssektor, siehe z.B. Pkw-Label, 2020) und Hoffnungen, etwa, dass Solidaritätserleben und Beschränkungserfahrungen künftige Lebensstiländerungen befördern könnten (z.B. Interview mit Reinhard Loske, 2020). Die Deutungsmuster sind aktuell noch in ständiger Bewegung, deutlich wird aber, dass durch die Corona-Krise alte Strukturen aufgebrochen und politische Entscheidungen in rasantem Tempo getroffen werden. Vor diesem Hintergrund erschien es wichtig, gesellschaftliche Veränderungsprozesse forschend zu begleiten und frühzeitig zu Einschätzungen zu gelangen, welche Gelegenheitsfenster und welche Herausforderungen sich aus der Pandemie für die Große Transformation ergeben.

### 2. Ziele und Anlage der eigenen Studie<sup>1</sup>

Mittlerweile sind mehrere demoskopische Studien erschienen, die Bezüge zwischen Corona-Krise und Klimaschutzbereitschaften hergestellt haben. Eine für Deutschland repräsentative Umfrage der IPOS GmbH im April 2020 zeigte sowohl, dass die Akzeptanz für Klimaschutzmaßnahmen am Höhepunkt der Corona-Krise (April 2020) relativ hoch war (57% der Deutschen war es wichtig, dass bei wirtschaftsstärkenden Maßnahmen der Klimawandel im Vordergrund stehen sollte). Zudem würde nur ein Drittel

---

<sup>1</sup> Die vorliegende Studie umfasste mehr Vergleichsitems und insbesondere psychologische Konstrukte, auf die hier nicht eingegangen wird. Die Studie wird unter dem Projektnamen „Corona als Gamechanger für die Transformation zur Nachhaltigkeit“ von der Deutschen Bundesstiftung Umwelt gefördert.

der Deutschen klimaschädliche Maßnahmen zur Ankurbelung der Wirtschaft akzeptieren. In einer repräsentativen DBU-Studie (April 2020) zu den Folgen der Corona-Krise mit Blick auf Klima und Umwelt konnte gezeigt werden, dass „[...] eine Mehrheit der Bürger (59 %) glaubt, dass die Klimakrise langfristig gesehen größere Auswirkungen auf Wirtschaft und Gesellschaft haben wird als die Corona-Krise.“ (DBU, 2020, S.16). Zudem waren 78% der Befragten für einen stärkeren Ausbau von erneuerbaren Energien, um den Import fossiler Brennstoffe zu senken (DBU, 2020).

Allerdings erfasst die DBU-Studie (2020) Veränderungen bzw. Kontinuität lediglich über subjektive Rückschau. Um tatsächlich kausale Bezüge zwischen Corona-Krise und vermuteten Änderungen herstellen zu können, bedarf es quasiexperimenteller Designs, etwa Zeitreihen oder hilfsweise zumindest Vorher-Nachher-Erhebungen mit identischen Erhebungsinstrumenten. Anliegen der hier vorliegenden Studie (COR20) ist es, über einfache Rückschauerhebungen hinausgehend zu belastbaren Einschätzungen ggf. coronabedingter Veränderungen in nachhaltigkeitsrelevanten Bereichen des Alltagshandels und der Politikpräferenzen zu gelangen. Zu diesem Zweck wurden Fragen und Statements aus demoskopischen Studien im Themenfeld Mobilität und Klimaschutz (z.B. UBA-Studie zu Umweltbewusstsein in Deutschland 2016 und 2018; EU Open Data Portal, 2019, siehe Tabelle 1 in Abschnitt 3.1 für einen Überblick) für die aktuelle Studie ausgewählt und mit Bezug auf die vergangenen zwölf und drei Monate sowie teilweise auch prospektiv mit Blick auf die folgenden zwölf Monate von den Befragungsteilnehmer\*innen beantwortet.

Die Anlage der Studie und Auswahl der Fragen und Statements basiert auf neuesten strukturierenden Ansätzen der Umweltpsychologie (Nielsen et al., in press). In Anlehnung an Stern (2000) differenzieren wir zwischen zwei unterschiedlichen Rollen, in denen das Individuum sich in die Große Transformation einbringen kann: Als Konsument\*in, also durch Veränderungen im CO<sub>2</sub>-relevanten Alltagsverhalten, und als Bürger\*in durch die Unterstützung von Klimaschutzmaßnahmen (Matthies, 2018).

### *Das Individuum in der Rolle als Konsument\*in – Veränderungen in Alltagsmobilität und beim Reisen*

Eine Form, in der sich das Individuum in die Große Transformation einbringen kann, besteht in der bewussten Veränderung des individuellen Konsumverhaltens bzw. durch Veränderungen im praktizierten Lebensstil. Mobilität ist dabei mit ca. 18,8% des pro Kopf CO<sub>2</sub>-Ausstoßes (2017) in Deutschland besonders relevant (UBA, 2020).

Durch die Coronamaßnahmen gab es in diesem Bereich massive Einschränkungen und Veränderungen. In einer noch laufenden Studie der TU Dresden zeigen vorläufige Ergebnisse, dass etwas mehr als zwei Drittel der Befragten einen Wegfall von Wegen durch Homeoffice und die Absage von Terminen erlebten, ca. die Hälfte berichtete einen Wegewegfall durch Video- und Telefonkonferenzen (Anke, Schaefer & Francke, 2020). Erhebungen in Großstädten lassen auch Änderungen in der Verkehrsmittelwahl vermuten: So wurde in Köln ein Anstieg des Radverkehrs in der Zeit von Anfang März bis Anfang Mai um ca. 6% verzeichnet (Stadt Köln, 2020). Die Schließung von Grenzen schränkte darüber hinaus insbesondere die Reisemobilität massiv ein. Mobilitätseinschränkungen während der ersten zwei Monate der Krise führten nach Le Quéré et al. (2020) weltweit zu einer Reduktion der täglichen CO<sub>2</sub>-Emissionen um ca. 17%. Die durch Flugverkehr bedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen nahmen um 60% ab, was zu einer Reduktion der globalen CO<sub>2</sub>-Emissionen um 10% beitrug.

Wichtig mit Blick auf die Große Transformation ist nun die Frage, wie sich die coronabedingten, sowohl erzwungenen (z.B. Reisebeschränkungen) als auch freiwillig erfolgten Einschränkungen (z.B. Minimierung sozialer Kontakte, Nutzung von Homeofficeangeboten) auf die Entwicklung der künftigen Mobilität auswirken können. In der Diskussion über die Dauerhaftigkeit der coronabedingten Lebensstilän-

derungen wurde mehrfach die Vermutung geäußert, dass die coronabedingten Erfahrungen die Bereitschaft zu Veränderungen hin zu nachhaltiger Mobilität unterstützen könnten; andere vermuteten hingegen, dass die erzwungenen Veränderungen künftig schnell wieder kompensiert oder gar überkompensiert würden. So schreibt Maria Mast am 27.03.2020 in der ZEIT: „Schon jetzt ist vorherzusehen, dass wir, wird der Ausbruch vorbei sein, [...], allzu gern in alte Muster zurückverfallen und uns das gönnen werden, worauf wir so lange verzichtet haben.“

Aus psychologischer Sicht können tatsächlich beide Sichtweisen unterstützt werden: So wissen wir, dass sich Menschen nach Erfahrung von unfreiwilliger Einschränkung kompensierend verhalten und verknappte Güter sogar attraktiver werden (Cannon et al., 2018). Studien zur Verkehrsmittelwahl zeigen zudem, dass dauerhafte Veränderungen des Mobilitätsverhaltens auch für Menschen mit ausgeprägter ökologischer Norm schwierig sind (Chng et al., 2018). Nicht nur weil externe Bedingungen den Umstieg auf das Rad oder den ÖPNV erschweren, sondern auch, weil gerade die Alltagsmobilität stark habitualisiert ist (z. B. Chng et al., 2018; Klöckner & Matthies, 2009). Gerade im Bereich der Alltagsmobilität ergeben sich aber auch starke Hinweise für die positive Wirkung von temporär einschränkenden Maßnahmen; erklärt wird dies durch das Aufbrechen von Gewohnheiten und die Chance zu neuen positiven Erfahrungen (Fujii, Gärling & Kitamura, 2001; Lattarulo et al., 2019).

Vor diesem Hintergrund haben wir in der COR20-Befragung einerseits Veränderungen im Mobilitätsverhalten erfasst, indem wir Fragen aus älteren Mobilitätsstudien gestellt und die aktuellen Ergebnisse mit diesen verglichen haben (Vergleich mit Ergebnissen aus BMVI, 2016/ 17). Zur Einschätzung von Kompensationstendenzen wurden darüber hinaus auch Mobilitätswünsche erfasst (Vergleich mit Acatech, 2019, siehe Tabelle 1 in Abschnitt **3.1 Herangezogene Vergleichsstudien** für einen Überblick). Mit Blick auf die mögliche positive Wirkung von temporären Einschränkungen wurden zudem weitere, meist externe, möglicherweise moderierende Faktoren für Mobilitätsänderungen durch neu entwickelte Instrumente erfasst. Hier haben wir auf Radnutzung und Urlaubsmobilität fokussiert.

### *Das Individuum in der Rolle als Bürger\*in – Veränderungen in der Priorisierung von Politikfeldern und Akzeptanz von Klimaschutzmaßnahmen*

Auch für die Rolle von Individuen als Bürger\*innen haben sich durch die Corona-Krise relevante Veränderungen ergeben. Zu Beginn der Krise wurde befürchtet, dass die Krisenerfahrung an sich zu einer neuen Priorisierung bei politischen Themen führt. Insbesondere interessierte, ob sich Klimaschutzunterstützung und besonders die Bereitschaft zu einschneidenden Maßnahmen dadurch abgeschwächt haben könnten. In einer ersten Analyse wurden in der vorliegenden COR20-Studie daher Veränderungen in der Akzeptanz von Klimaschutzmaßnahmen im Vergleich zu 2019 (Reader's Digest) durch eine parallele Abfrage erfasst sowie Veränderungen in der wahrgenommenen Relevanz verschiedener politischer Themen (im Vergleich zu UBA, 2016 & 2018) und in der Wahrnehmung des Klimawandels (im Vergleich zu dem EU Open Data Portal, 2019, siehe Tabelle 1 in Abschnitt **3.1 Herangezogene Vergleichsstudien** für einen Überblick).

## **3. Methoden**

### **3.1 Herangezogene Vergleichsstudien**

Zur Messung potenzieller Veränderungen in Mobilität und klimaschutzrelevanten Einstellungen und in der Bereitschaft zur Politik-/Maßnahmenunterstützung wurden diverse deutschlandweite Befra-

gungen von 2016 bis 2019 herangezogen (siehe Tabelle 1 in Abschnitt 3.1 **Herangezogene Vergleichsstudien** für einen Überblick). So beispielsweise die Befragung „Mobilität in Deutschland“ des BMVI (2016/ 2017), die ein umfangreiches und repräsentatives Befragungsprogramm zu den Strukturen und Trends der Mobilität in Deutschland darstellt. Ebenfalls berücksichtigt wurden Ergebnisse der regelmäßig stattfindenden Umweltbewusstseinsstudien des UBA (2016 und 2018) – insbesondere zur Untersuchung der dort bevölkerungsrepräsentativ erhobenen Relevanz unterschiedlicher politischer Aufgabenfelder. Um die insbesondere in den letzten zwei Jahren starken Veränderungen in den Bereichen Klimabewusstsein und -schutz in unserer Untersuchung zu berücksichtigen, wurden zusätzlich zum Vergleich noch besonders aktuelle Befragungen von der Europäischen Kommission (2019) und Reader’s Digest (2019) herangezogen. Die Verhaltensweisen wurden parallel für die vergangenen drei und zwölf Monate sowie teilweise auch prospektiv abgefragt.

Tabelle 1  
*Herangezogene Vergleichsstudien*

Befragung	Quelle	Erhebungszeitraum	Veröffentlichung	Stichprobe	Verwendete Fragen
Mobilität in Deutschland	Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI)	2016/2017	2019	- N = 316.000 Personen aus 156.000 Haushalten - Repräsentativ	Verkehrsmittelnutzung
Mobilität und Klimaschutz	Durchgeführt vom Institut für Demoskopie Allensbach im Auftrag von Acatech	Februar/ März 2019	2019	- N = 1 301 - Repräsentativ	Mobilitätswünsche
Umweltbewusstsein in Deutschland	Durchgeführt vom Forsa-Institut im Auftrag des BMUB und UBA	2016 & 2018	2017 & 2019	- 2016: N = 4053 - 2018: N = 6042 - Repräsentativ	Relevanz unterschiedlicher politischer Aufgabenfelder
Special Eurobarometer 490	Durchgeführt von Kantar im Auftrag der Europäischen Kommission	April 2019	2019	- N = 1539	Problemwahrnehmung Klimawandel
„Bitte anpacken: Die Deutschen und der Klimaschutz“	Durchgeführt von Kantar im Auftrag von Reader’s Digest	Dezember 2019	Noch nicht veröffentlicht	- N = 1012	Bereitschaft zur Unterstützung politischer Maßnahmen

*Anmerkung.* Aus Gründen der Verständlichkeit werden die Studien im Bericht (inkl. Abbildungen) mit dem jeweiligen Zeitraum der Datenerhebung zitiert. Im Literaturverzeichnis sind die Studien nach Veröffentlichungszeitpunkt gelistet.

### 3.2 Durchführung der Datenerhebung und Stichprobe

Die Datenerhebung für die vorliegende COR20-Studie wurde im Zeitraum vom 29.06. bis zum 06.07.2020 online durch das Marktforschungsinstitut Respondi durchgeführt. 3357 Personen füllten den Online-Fragebogen vollständig aus. 265 Personen wurden aus den Datenanalysen ausgeschlossen, da die zu kurze Bearbeitungszeit und/ oder die Antworten auf offene Fragen darauf hindeuteten, dass sie den Fragebogen nicht gewissenhaft bearbeitet hatten. Daraus resultierte eine finale Stichprobengröße von N = 3092. Wie die in Tabelle 2 aufgeführten Verteilungen für Alter, Geschlecht und höchsten Bildungsabschluss zeigen, war die resultierende Stichprobe weitgehend repräsentativ für Deutschland (Statistisches Bundesamt, 2018, 2019).

Tabelle 2

*Soziodemographische Merkmale der Stichprobe der vorliegenden COR20-Studie im Vergleich zur bundesweiten Verteilung (Statistisches Bundesamt, 2020)*

Soziodemographie Merkmal	Antwort	COR20	Deutschland
Alter		$M = 44,86$	$M = 44,40$
Geschlecht	Weiblich:	50,5%	50,6%
	Männlich:	49,2%	49,4%
Höchster Schulabschluss	Kein Schulabschluss	0,4%	4,0%
	Volks-/ Hauptschulabschluss	31,5%	29,6%
	Mittlere Reife / Realschule/ Polytechnische Oberschule	30,8%	23,3%
	(Fach-)Abitur/ (Fach-)Hochschulreife	37,2%	32,5%

### 3.3 Datenanalyse

Für sämtliche Vergleiche wurden die Daten aus der vorliegenden COR20-Studie zunächst deskriptiv ausgewertet. Dabei wurden abhängig von der jeweiligen Fragestellung entweder die absoluten und relativen Häufigkeiten (für die Fragestellung zu Verkehrsmittelnutzung, Mobilitätswünschen, Relevanz politischer Themen, Maßnahmenakzeptanz) oder das arithmetische Mittel sowie Standardabweichung (für die Problemwahrnehmung zum Klimawandel) berechnet. Im nächsten Schritt wurden die deskriptiven Ergebnisse der vorliegenden COR20-Studie mit den Ergebnissen aus den Vorherdatensätzen (siehe Tabelle 1 in Abschnitt 3.1 *Herangezogene Vergleichsstudien*) verglichen. Diese Vergleiche wurden jeweils graphisch dargestellt. Sofern möglich bzw. sinnvoll, wurden die Vergleiche auf deskriptiver Ebene anschließend um eine inferenzstatistische Prüfung ergänzt.<sup>2</sup>

Zur Erklärung von Veränderungen in der Radnutzung beim Vergleich der vergangenen zwölf und drei Monate sowie zur Erklärung von Veränderungen in der Urlaubsplanung (Flugreisen) für die folgenden zwölf Monate wurden Regressionsanalysen gerechnet.

## 4. Ergebnisse I - Veränderungen im Mobilitätsverhalten

### 4.1 Vergleich mit vorherigen Mobilitätserhebungen

Die Nutzungshäufigkeit verschiedener Verkehrsmittel wurde für drei verschiedene Zeiträume (die vergangenen zwölf und drei Monate sowie die folgenden zwölf Monate) erfragt (siehe *Anhang A* für Details). Der Vergleich der Daten zur selbstberichteten Mobilität in den vergangenen drei Monaten im Vergleich zu den vergangenen zwölf Monaten aus der vorliegenden COR20-Studie sowie der Vergleich mit den Daten des BMVI aus den Jahren 2016/ 2017 (siehe Tabelle 1 in Abschnitt 3.1 *Herangezogene Vergleichsstudien* für Details), zeigt übergreifend geringere Nutzungshäufigkeiten für verschiedene Verkehrsmittel (Auto, Fahrrad sowie für Bus und Bahn in der Region) in den vergangenen drei Monaten (siehe Abbildung 1 bis 3 für einen Überblick).

<sup>2</sup> Bezogen auf die meisten Datenvergleiche war es aufgrund fehlender Rohdaten aus den Vergleichsstudien leider nicht möglich gemessene Unterschiede in den Daten inferenzstatistisch zu überprüfen. Für den Vergleich der Bereitschaften zur Unterstützung klimaschützender Maßnahmen erschien eine inferenzstatistische Überprüfung nicht angemessen, da die Befragungsform in der Vergleichsstudie (Reader's Digest, 2019) und der vorliegenden COR20-Studie nicht komplett identisch war (siehe Abschnitt 5.3 *Führen die strikten Coronamaßnahmen zu mehr oder weniger Maßnahmenakzeptanz im Klimaschutz?* für Details).

Beim Vergleich mit den Daten von 2016/ 2017 (BMVI) zeigt sich für die untersuchten Verkehrsmittel ein vergleichbares Muster: Bezogen auf das Auto gaben 2016/ 2017 (BMVI) ca. 50% der Befragten an, täglich mit dem Auto zu fahren. In der vorliegenden COR20-Befragung gaben nur 43,3% der Befragten an, in den vergangenen drei Monaten täglich mit dem Auto gefahren zu sein. Bezogen auf die vergangenen zwölf Monate waren es noch 48,4%. Im Vergleich mit der selbstberichteten Autonutzung gaben die Befragten eine signifikant ( $t_{(3091)} = 11,44, p < ,001$ ) höhere mittlere Nutzungshäufigkeit für die vergangenen zwölf Monate ( $M = 3,98, SD = 1,32$ ) an als für die kommenden zwölf Monate ( $M = 3,84, SD = 1,32$ ).

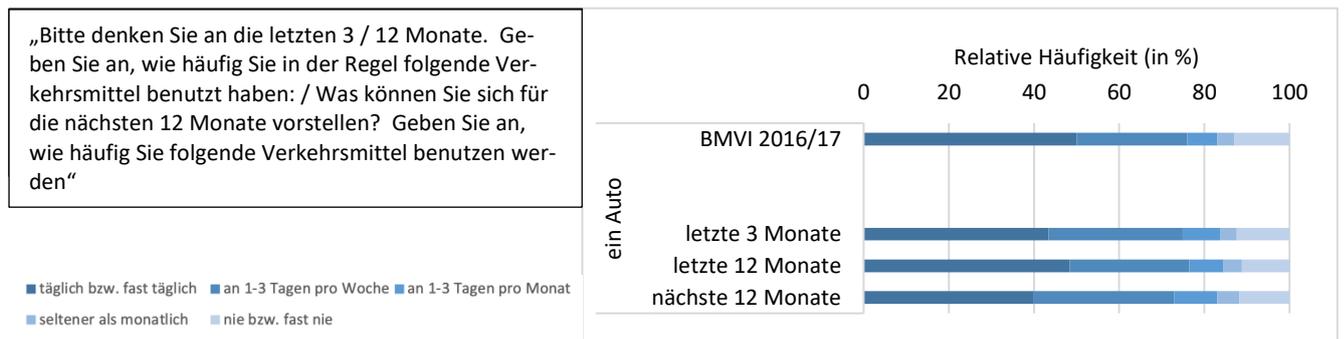


Abbildung 1. Nutzungshäufigkeit eines Autos im Vergleich.

Bezogen auf das Fahrrad gaben 2016/ 2017 (BMVI) ca. 17% der Befragten an, täglich mit dem Fahrrad zu fahren. In der vorliegenden COR20-Befragung gaben nur 14,5% der Befragten an, in den vergangenen drei Monaten täglich mit dem Fahrrad gefahren zu sein. Bezogen auf die vergangenen zwölf Monate waren es noch 15,1%. Im Vergleich mit der selbstberichteten Fahrradnutzung gaben die Befragten eine signifikant ( $t_{(3091)} = -27,44, p < ,001$ ) geringere mittlere Nutzungshäufigkeit für die vergangenen zwölf Monate ( $M = 2,67, SD = 1,50$ ) an als für die kommenden zwölf Monate ( $M = 3,01, SD = 1,53$ ).

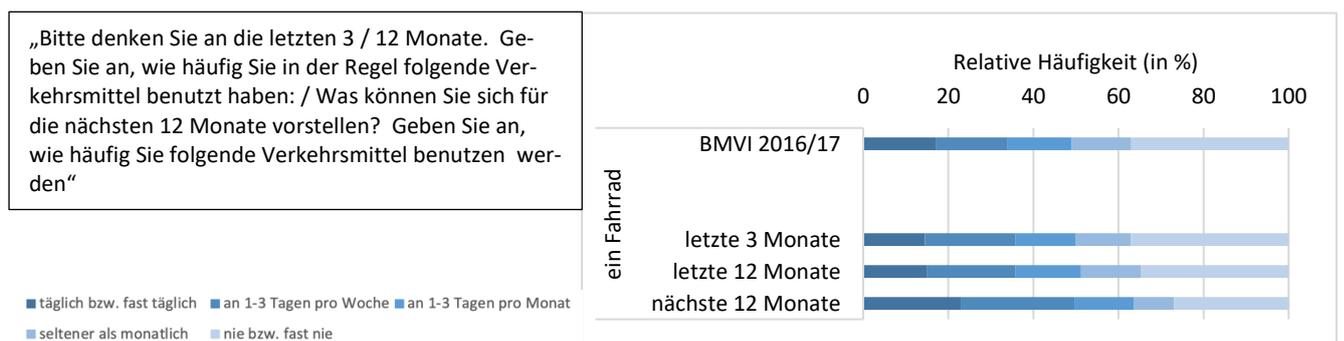


Abbildung 2. Nutzungshäufigkeit eines Fahrrads im Vergleich.

Bezogen auf die Nutzung von Bus und Bahn in der Region gaben 2016/ 2017 (BMVI) 13% der Befragten an, täglich mit Bus und Bahn aus der Region zu fahren. In der vorliegenden COR20-Befragung gaben 9% der Befragten an, dies in den vergangenen drei Monaten täglich zu tun. Bezogen auf die vergangenen zwölf Monate waren es 12,8%. Beim Vergleich der selbstberichteten Nutzung von Bus und Bahn in der Region zeigte sich kein signifikanter Unterschied in den mittleren Nutzungshäufigkeiten für die vergangenen zwölf Monate ( $M = 2,37, SD = 1,43$ ) und die geplante Nutzungshäufigkeit für die kommenden zwölf Monate ( $M = 2,36, SD = 1,40$ ).

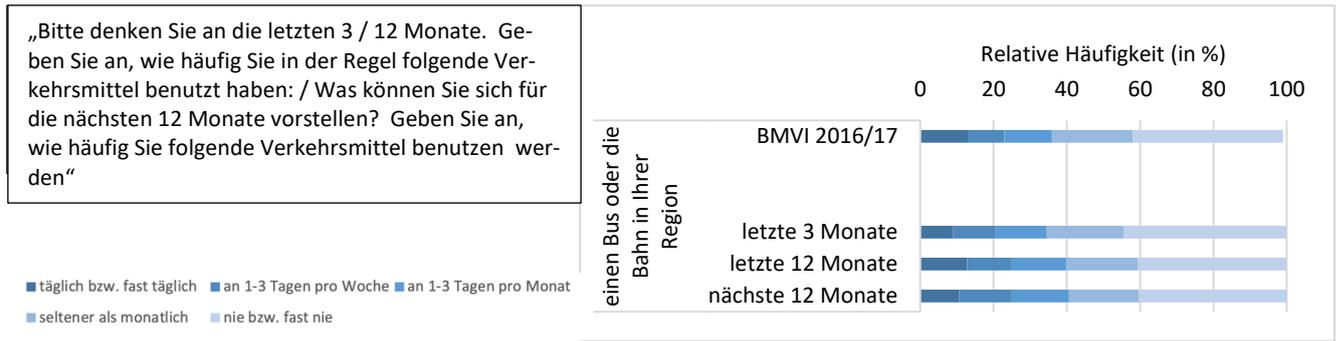


Abbildung 3. Nutzungshäufigkeit von Bus oder Bahn in der Region im Vergleich.

Insgesamt ergibt sich hier das nicht überraschende Bild einer generell gesunkenen Mobilität in den Monaten April bis Juni, die sich mit den Kontaktbeschränkungen, den Einschränkungen im Kulturbetrieb und der für viele veränderten Arbeits- und Familiensituation erklären lässt. Überraschend war, dass sich die Intensivierung der Radmobilität, so wie sie in Großstädten berichtet wurde, in unserer bundesweiten Stichprobe nicht zeigte. Allerdings wird die künftige Radnutzung signifikant intensiver eingeschätzt.

#### 4.2 Vergleich von Mobilitätswünschen

Mobilitätsbezogene Wünsche wurden parallel zu der Abfrage von 2019 (Acatech, siehe Tabelle 1 in Abschnitt 3.1 *Herangezogene Vergleichsstudien* für Details) erhoben. Befragte konnten dabei über eine Mehrfachauswahl aus zwölf vorgegebenen Vorschlägen für verändertes Mobilitätsverhalten auswählen (z.B. „Ich wäre gerne flexibler, wann ich wohin fahre bzw. gehe.“ oder „Ich wäre gerne generell weniger unterwegs.“, siehe *Anhang B* für Details). Abbildung 4 stellt einen vergleichenden Überblick der Mobilitätswünsche aus der vorliegenden COR20-Befragung mit den Daten von 2019 (Acatech) dar.

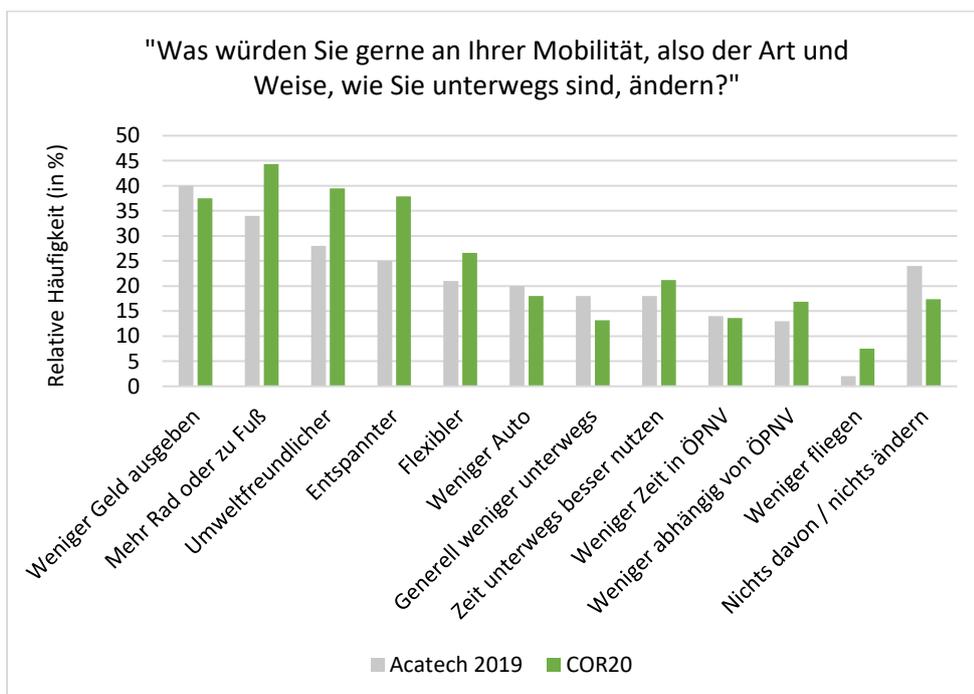


Abbildung 4. Mobilitätswünsche 2019 und 2020 im Vergleich.

Bei der Betrachtung der verschiedenen Mobilitätswünsche zeigen sich Abweichungen in mehreren Bereichen: Es zeigen sich kompensatorische Wünsche für alle erhobenen Alltagsverkehrsmittel (etwa mehr Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen zu wollen (Acatech 2019: 34%, COR20: 44,3%), und auch der in COR20 seltener geäußerte Wunsch, *weniger* Auto fahren zu wollen (Acatech 2019: 20%, COR20: 18%) deutet auf kompensatorische Wünschen, wie auch der weniger häufige Wunsch, generell weniger unterwegs sein zu wollen (Acatech 2019: 18%, COR20: 13,2%). Diese Veränderungen erscheinen uns angesichts der starken unfreiwilligen Einschränkungen in der Alltagsmobilität erwartbar. Überraschend sind allerdings auch die deutlich häufiger geäußerten Wünsche, umweltfreundlicher unterwegs zu sein (Acatech 2019: 28%, COR20: 39,5%) und weniger zu fliegen (Acatech 2019: 2%, COR20: 7,5%).

Um der Frage nach Kompensationswünschen im Mobilitätsverhalten weiter nach zu gehen, wurde im Zuge der COR20-Studie mit eigens entwickelten Fragen zusätzlich erhoben, ob die Befragten aktuell (coronabedingt) vermehrt das Auto anstelle des ÖPNV nutzen (siehe [Anhang C](#) für Details). Die Ergebnisse zeigten für die Aussagen „Ich fahre heute eher mehr mit dem Auto, da ich den ÖPNV vermeiden will.“ ( $M = 4,21, SD = 2,48$ ) und „Ich erledige mehr mit dem Auto, da ich mich im ÖPNV nicht so sicher fühle.“ ( $M = 3,90, SD = 2,43$ ) weder starke Zustimmung- noch Ablehnungstendenzen. Dies deutet an, dass kein coronabedingter, vermehrter Umstieg vom ÖPNV auf das Auto stattgefunden hat. Dieser Befund deckt sich mit den bereits zuvor in diesem Bericht präsentierten Befunden zur Verkehrsmittelnutzung - auch hier ergab der Datenvergleich keine häufigere tägliche Nutzung des Autos für die vergangenen drei Monate im Vergleich zu den vergangenen zwölf Monaten sowie im Vergleich von Daten aus 2016/ 2017 (siehe Abschnitt [4.1 Vergleich mit vorherigen Mobilitätserhebungen](#) für Details).

### 4.3 Die Coronakrise als Auslöser für den dauerhaften Umstieg auf das Rad?

Verschiebungen in der Wahl der Verkehrsmittel können aufgrund der insgesamt gesunkenen Mobilität kaum belastbar nachgewiesen werden. Im Rahmen der vorliegenden COR20-Studie wurde jedoch erhoben, in welchen Fällen eine Veränderung in den vergangenen drei Monaten (April bis Juni 2020) hin zu mehr Radnutzung erfolgt ist.

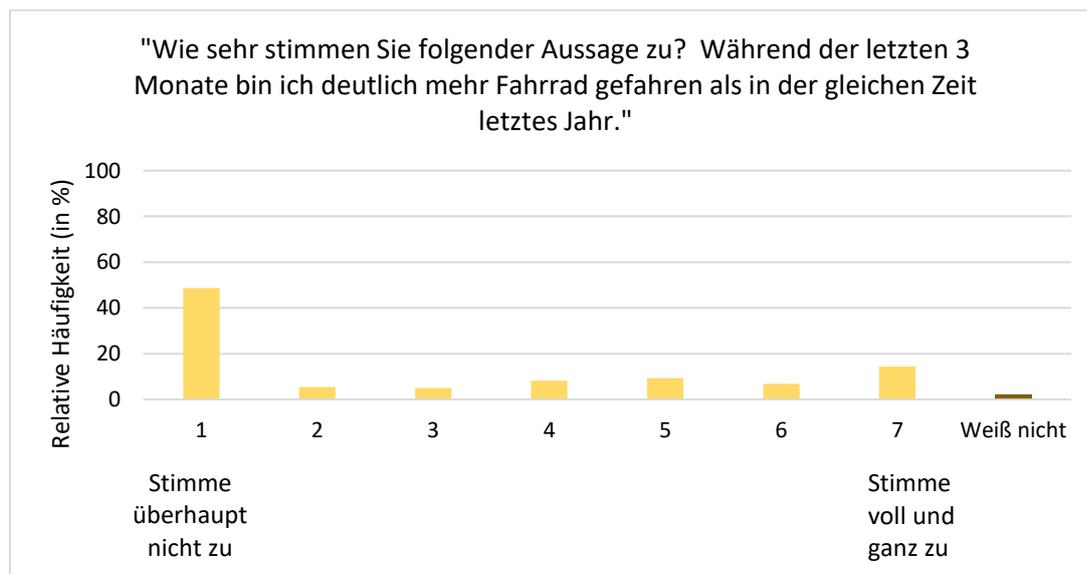


Abbildung 5. Veränderte Fahrradnutzung in den Monaten April bis Juni 2020 im Vergleich zu April bis Juni 2019.

Erhoben wurde dies mit der Frage: „Wie sehr stimmen Sie folgender Aussage zu? Während der letzten 3 Monate bin ich deutlich mehr Fahrrad gefahren als in der gleichen Zeit letztes Jahr.“ Beantwortet wurde diese Frage mit einer Antwortskala von „1“ (Stimme überhaupt nicht zu) bis „7“ (Stimme voll und ganz zu; siehe **Anhang D** für Details). Es zeigte sich, dass die Befragten überwiegend nicht mit der Aussage übereinstimmten, in den vergangenen Monaten mehr Fahrrad gefahren zu sein als zur gleichen Zeit im vergangenen Jahr ( $M = 3,02$ ,  $SD = 2,34$ , siehe Abbildung 5).

Auf diese Frage bezogen wurden mögliche entscheidungsrelevante Faktoren zur Erklärung einer veränderten Radnutzung in den vergangenen drei Monaten in der COR20-Studie erfasst (siehe **Anhang D** für Details). Diese wurden mit der Frage „Sie finden hier eine Liste von möglichen Gründen, die fürs Radfahren eine potenzielle Rolle spielen können. Bitte geben Sie an, inwiefern die folgenden Gründe für Sie relevant sind.“ abgefragt. Tabelle 3 zeigt die Ergebnisse der multiplen Regression, die auf Basis der erfassten Daten berechnet wurde. Durch die Regressionsanalyse sollte inferenzstatistisch geprüft werden, in welchem Maße die jeweiligen Gründe für eine gestiegene Radnutzung in den vergangenen drei Monaten statistisch relevant waren. Insgesamt konnten mit Hilfe der abgefragten Gründe ca. 31% der Varianz der abhängigen Variable aufgeklärt werden. Die standardisierten Betawerte je Grund/ Variable in Tabelle 3 zeigen das Verhältnis an, in dem die Gründe für die Radnutzung in den vergangenen drei Monaten statistisch relevant sind und wurden in der Tabelle dementsprechend angeordnet.

Tabelle 3

*Ergebnisse der multiplen Regression für gestiegene Radnutzung in den Monaten April bis Juni 2020*

Variable	$\beta$	$p$
Ich bin vermehrt zu Zielen in meinem näheren Umfeld gefahren.	0,37***	,000
Ich hatte mehr Zeit.	0,14***	,000
Auch andere waren mehr mit dem Fahrrad unterwegs.	0,12***	,000
Die Luftqualität war besser.	-0,10***	,000
Ich habe mich auf den Straßen sicherer gefühlt.	0,07**	,003
Ich konnte mehr Fahrradwege nutzen.	0,07**	,003
Es waren weniger Autos unterwegs.	-0,03	,19

Anmerkungen.  $N = 2408$ ;  $\beta$  = standardisierter Regressionskoeffizient; \*  $p < ,05$ ; \*\*  $p < ,01$ ; \*\*\*  $p < ,001$ .

Bis auf den Grund „Es waren weniger Autos unterwegs“ zeigten alle Variablen signifikante ( $p < ,05$ ) oder sogar hochsignifikante ( $p < ,001$ ) Relevanz für eine erhöhte Radnutzung in den vergangenen drei Monaten. Dass die Befragten vermehrt zu Zielen in ihrer Umgebung fahren und mehr Zeit hatten, waren die wichtigsten Gründe für eine gestiegene Radnutzung, gefolgt von der deskriptiven Norm, also dem Verhalten der anderen. Der negative Einfluss des Grundes „Die Luftqualität war besser“ ( $\beta = -0,10$ ,  $p < ,001$ ) deutet darauf hin, dass die Befragten dies explizit nicht als Grund für eine gesteigerte Radnutzung ansahen.

In einem zweiten Schritt der Datenanalyse wurde der Wunsch, umweltfreundlicher unterwegs zu sein (kodiert als ausgewählt ja oder nein) als zusätzlicher Prädiktor in das multiple Regressionsmodell aufgenommen. Dadurch wurde zunächst eine signifikante Zunahme in der Varianzaufklärung ( $R^2 \text{ Change} = 0,004$ ,  $p < ,001$ ,  $R^2 \text{ adj.} = ,31$ ) erreicht. Es zeigte sich, dass der Wunsch, umweltfreundlicher unterwegs zu sein, einen hoch signifikanten, positiven Einfluss auf eine gesteigerte Radnutzung in den vergangenen drei Monaten hatte ( $\beta = 0,07$ ,  $p < ,001$ , siehe Tabelle 4 für Details).

Tabelle 4

Ergebnisse der erweiterten multiplen Regression für eine gestiegene Radnutzung in den Monaten April bis Juni 2020

Variable	$\beta$	$p$
Ich bin vermehrt zu Zielen in meinem näheren Umfeld gefahren.	0,37***	,000
Ich hatte mehr Zeit.	0,15***	,000
Auch andere waren mehr mit dem Fahrrad unterwegs.	0,12***	,000
Die Luftqualität war besser.	-0,11***	,000
Ich würde gerne umweltfreundlicher unterwegs sein.	0,07***	,000
Ich habe mich auf den Straßen sicherer gefühlt.	0,07**	,004
Ich konnte mehr Fahrradwege nutzen.	0,06**	,004
Es waren weniger Autos unterwegs.	-0,03	,19

Anmerkungen.  $N = 2408$ ;  $\beta$  = standardisierter Regressionskoeffizient; \*  $p < ,05$ ; \*\*  $p < ,01$ ; \*\*\*  $p < ,001$ .

#### 4.4 Weniger Reisen und Fliegen?

Neben der Alltagsmobilität untersuchten wir die künftigen Reiseabsichten der Befragten. Eine Erhebung der Reisemobilität in den vergangenen drei Monaten erschien nicht sinnvoll, da Reisen zeitweise und für bestimmte Destinationen überhaupt nicht möglich waren. Wichtiger erschien es daher, den Wunsch und die Planung künftiger Reisen zu untersuchen. Wir erfragten deshalb Reiseplanungen mit der Frage „Wie sehr stimmen Sie folgender Aussage zu: „Im Vergleich zu 2019 plane ich dieses Jahr weniger zu fliegen.“. Beantwortet wurde die Frage mit einer Antwortskala von „1“ (Stimme überhaupt nicht zu) bis „7“ (Stimme voll und ganz zu; siehe [Anhang E](#) für Details). 50% der Befragten stimmten voll und ganz der Aussage zu, im Vergleich zu 2019 weniger fliegen zu wollen ( $M = 5,40$ ,  $SD = 2,26$ , siehe [Abbildung 6](#) für einen Überblick). Dieses Ergebnis steht im Einklang mit den in [Abschnitt 4.2 Vergleich von Mobilitätswünschen](#) präsentierten Ergebnissen zur Untersuchung der Mobilitätswünsche der Befragten.

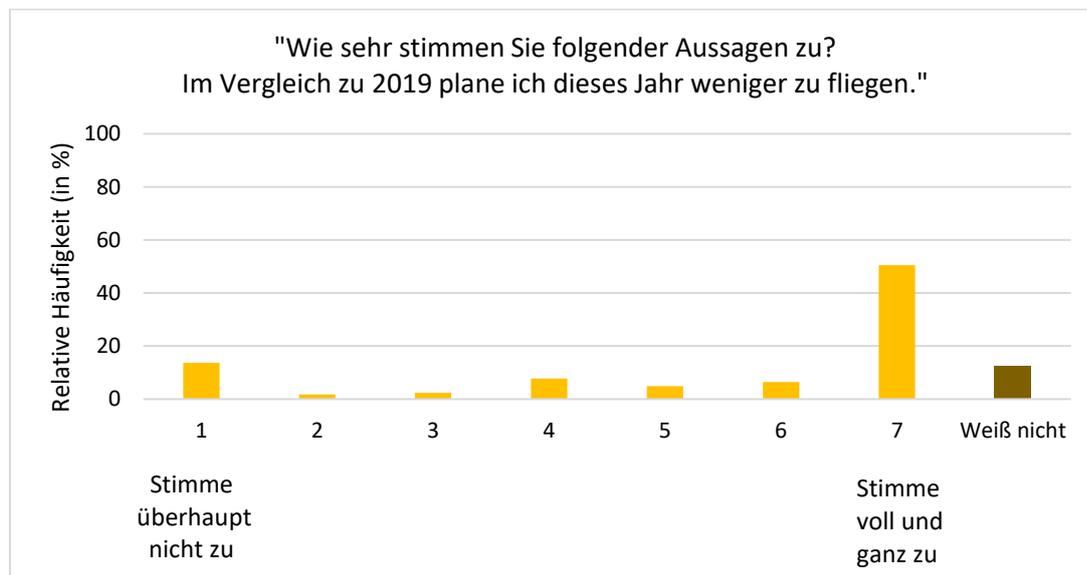


Abbildung 6. Veränderte Flugreiseplanung 2020 im Vergleich zu 2019.

Wie bereits für die gesteigerte Radnutzung (siehe [Abschnitt 4.3 Die Coronakrise als Auslöser für den dauerhaften Umstieg auf das Rad?](#) für Details), wurde auch für die verringerte Flugreiseplanung die statistische Relevanz verschiedener Gründe untersucht (siehe [Anhang E](#) für Details). Dazu wurde eine multiple lineare Regression mit acht potenziell relevanten Gründen berechnet. Diese Gründe erklärten zusammen ca. 11% der Varianz in der verringerten Flugreiseplanung. [Tabelle 5](#) zeigt die statistische

Relevanz der einzelnen Gründe/ Variablen. Die standardisierten Betawerte in Tabelle 5 zeigen das Verhältnis an, in welchem die jeweiligen Gründe für eine verringerte Flugreiseplanung statistisch relevant sind, die Gründe wurden entsprechend der Höhe der standardisierten Betawerte angeordnet.

Tabelle 5

*Ergebnisse einer multiplen Regression zur Erklärung der verringerten Flugreiseplanung im Jahr 2020*

<b>Variablen</b>	<b><math>\beta</math></b>	<b><math>p</math></b>
Ich befürchte, in einem fremden Land zu stranden, ohne Garantie, nach Deutschland zurückzukommen.	0,15***	,000
Fernreisen sind mir finanziell zu riskant.	0,13***	,000
Ich will die deutsche Tourismusbranche unterstützen.	0,08**	,002
Ich fühle mich in Deutschland sicher.	0,06*	,01
Die langfristige Planung von Reisen erscheint mir schwierig.	0,06*	,02
Ich finde, dass es auch in der Nähe / in Deutschland schöne Reiseziele gibt.	0,05*	,02
Die Preise für Fernreisen sind zu hoch.	-0,04	,11
Weil ich mir nicht sicher bin, dass ich eine Reiseversicherung abschließen kann / meine Reisekrankenversicherung Krankheitsfälle im Ausland übernimmt.	0,03	,21

Anmerkungen.  $N = 2285$ ;  $\beta$  = standardisierter Regressionskoeffizient; \*  $p < ,05$ ; \*\*  $p < ,01$ ; \*\*\*  $p < ,001$ .

Im zweiten Schritt der Datenanalyse wurde analog zum Vorgehen für die Erklärung einer gesteigerten Radnutzung (siehe Abschnitt 4.3 Die Coronakrise als Auslöser für den dauerhaften Umstieg auf das Rad?) der Wunsch umweltfreundlicher unterwegs zu sein als zusätzlicher Prädiktor in das Regressionsmodell aufgenommen. Durch die Hinzunahme dieses Prädiktors erhöhte sich die aufgeklärte Varianz signifikant auf ca. 12,6% ( $R^2$  Change = 0,01  $p < ,001$ ). Der Wunsch, umweltfreundlicher unterwegs zu sein hatte dabei den drittgrößten positiven Einfluss ( $\beta = 0,11$ ,  $p < ,001$ ) auf eine verringerte Flugreiseplanung in den folgenden zwölf Monaten (siehe Tabelle 6 für einen Überblick).

Tabelle 6

*Ergebnisse der erweiterten multiplen Regression zur Erklärung der verringerten Flugreiseplanung im Jahr 2020*

<b>Variable</b>	<b><math>\beta</math></b>	<b><math>p</math></b>
Ich befürchte, in einem fremden Land zu stranden, ohne Garantie, nach Deutschland zurückzukommen.	0,15***	,000
Fernreisen sind mir finanziell zu riskant.	0,13***	,000
Ich würde gerne umweltfreundlicher unterwegs sein.	0,11***	,000
Ich will die deutsche Tourismusbranche unterstützen.	0,06**	,007
Ich fühle mich in Deutschland sicher.	0,05*	,02
Die langfristige Planung von Reisen erscheint mir schwierig.	0,05*	,02
Ich finde, dass es auch in der Nähe / in Deutschland schöne Reiseziele gibt.	0,05*	,03
Die Preise für Fernreisen sind zu hoch.	-0,04	,14
Weil ich mir nicht sicher bin, dass ich eine Reiseversicherung abschließen kann / meine Reisekrankenversicherung Krankheitsfälle im Ausland übernimmt.	0,03	,29

Anmerkungen.  $N = 2285$ ;  $\beta$  = standardisierter Regressionskoeffizient; \*  $p < ,05$ ; \*\*  $p < ,01$ ; \*\*\*  $p < ,001$ .

#### 4.5 Fazit: Dauerhafte Erschütterungen in Alltagsmobilität und Reiseverhalten?

Der erwartbare Wunsch nach (wieder) mehr Mobilität erscheint ausgeprägt, wodurch teilweise kompensatorisches Verhalten mit der zunehmenden Aufhebung der Beschränkungen zu erwarten ist. Überraschend zeigt sich in den Daten aber ebenso deutlich der Wunsch der Befragten nach mehr nachhaltiger Mobilität. Insbesondere die Wünsche nach künftig mehr Rad- und Fußmobilität (im Vergleich

zu 2019 von 34% auf 44,3% gestiegen, siehe Abbildung 4 in Abschnitt 4.2 Vergleich von Mobilitätswünschen) sowie nach weniger Flugreisen (im Vergleich zu 2019 um 5% gestiegen) wurden deutlich häufiger geäußert.

Beim Vergleich der Mobilitätswünsche zeigte der Datenvergleich auch übergreifend ein höheres Ausmaß an Veränderungswünschen für 2020 als noch Ende 2019. Die einzelnen Änderungsvorschläge wurden von den Befragten der COR20-Studie fast alle bewertet, in der Studie der Acatech wurde die Antwortoption „Nichts davon bzw. würde gar nichts ändern“ mit 24% im Jahr 2019 (Acatech) häufiger gewählt, als mit 17,4% im Jahr 2020. Dieser Befund stützt unsere anfängliche Interpretation der Ergebnisse im Sinne eines übergreifend höheren Ausmaßes von Veränderungswünschen im Mobilitätsbereich 2020 als noch in 2019.

Aus der Psychologie der Verkehrsmittelwahl ist bekannt, dass temporäre Veränderungen für einen Teil der Verkehrsmittelnutzenden zu dauerhaften Verhaltensänderungen führen können, wenn eine positive Einstellung zu veränderter Mobilität bereits vorher bestand und positive Erfahrungen gemacht werden (Matthies et al. 2006; Lattarulo et al., 2019). Beide Regressionsanalysen bestätigen, dass der Wunsch nach mehr umweltfreundlicher Mobilität einen relevanten Grund sowohl für eine retrospektiv berichtete gesteigerte Radnutzung als auch insbesondere für eine zurückhaltende Flugreiseplanung in den folgenden zwölf Monaten darstellt. Darüber hinaus erwiesen sich für eine Steigerung der Radnutzung die Verfügbarkeit von Wegezielen im lokalen Umfeld, Zeitwohlstand und auch die Wahrnehmung einer neuen Norm als relevante Gründe. Für eine verringerte Flugreiseplanung waren Befürchtungen hinsichtlich der Verlässlichkeit der Rückkunft sowie derzeitige finanzielle Risiken von Bedeutung.

## 5. Ergebnis II: Veränderungen in der Politikunterstützung?

Um potenzielle Veränderungen in der Politikunterstützung zu untersuchen, wurden relevante Fragen aus vorherigen Erhebungen (siehe Tabelle 1 in Abschnitt 3.1 Herangezogene Vergleichsstudien für einen Überblick) verwendet und deren Antwortmuster mit den Antworten aus der vorliegenden COR20-Studie verglichen. Dabei interessierte zum einen die Frage nach der relativen Bedeutung verschiedener politischer Themen aus der Umweltbewusstseinsstudie (UBA 2016, 2018). Darüber hinaus interessierte der Vergleich mit der kürzlich erhobenen Klimaschutzzeinschätzung deutscher Bürger\*innen (EU Open Data Portal, 2019). Zudem wurden Veränderungen in der Bereitschaft zur Unterstützung konkreter Klimaschutzforderungen (Reader's Digest, 2019) untersucht.

### 5.1 Bedeutung des Klimaschutzes in der Zusammenschau mit der Bedeutsamkeit anderer politischer Themen

Abbildung 7 zeigt die Entwicklung der Relevanz zehn verschiedener politischer Themen in den Jahren 2016 (UBA), 2018 (UBA) und 2020 (COR20). Die Befragten gaben für jedes der Themen an, wie wichtig es aus ihrer Sicht ist (siehe Anhang F für Details). Für 2018 (UBA) liegen nur die Werte für die Antwortoption „Sehr wichtig“ vor. Mit Ausnahme der Themen „Zuwanderung, Migration“ und „Kriege, Terrorismus“ zeigt sich in den Daten in der deskriptiven Betrachtung keine veränderte Bewertung der Bedeutsamkeit der anderen politischen Themen. Vor dem Hintergrund der Coronakrise ist die Bedeutungszunahme des Zustands des Gesundheitssystems („Sehr wichtig“: UBA 2016: 48%, UBA 2018: 56%, COR20: 68,5%) erwartbar.

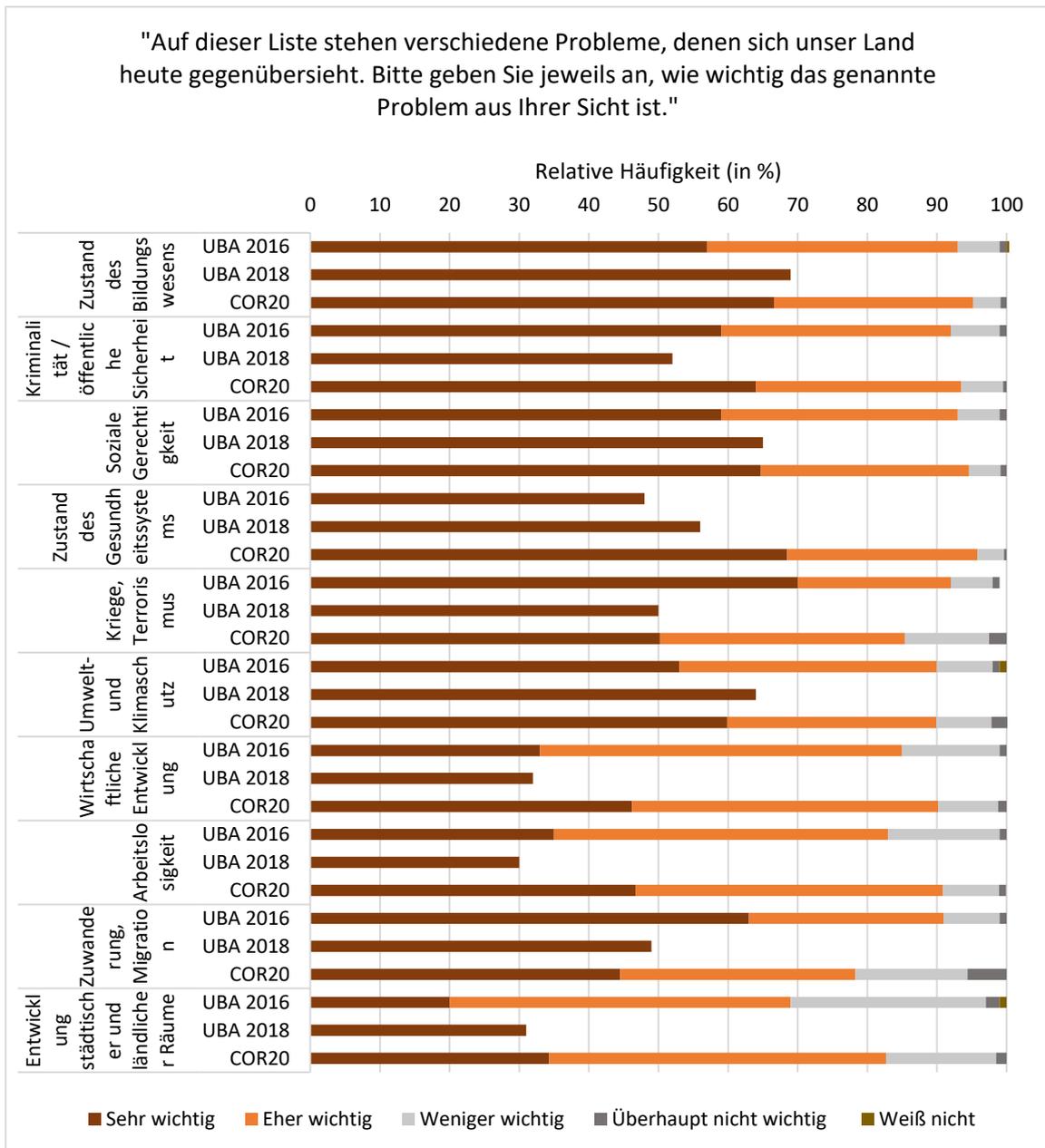


Abbildung 7. Relevanz politischer Themen im Vergleich.

Dass Wirtschaftliche Entwicklung („Sehr wichtig“: UBA 2016: 33%, UBA 2018: 32%, COR20: 46,2%), und Arbeitslosigkeit („Sehr wichtig“: UBA 2016: 35%, UBA 2018: 30%, COR20: 46,7%), im Juni/ Juli 2020 (COR20) höhere Bedeutsamkeitswerte erhielten als noch 2016 und 2018, leuchtet aufgrund der aktuellen Wirtschaftskrise und der damit verbundenen gestiegenen Arbeitslosigkeit und Kurzarbeit ein. Die Relevanz des Zustands des Bildungswesens („Sehr wichtig“: UBA 2016: 48%, UBA 2018: 69%, COR20: 68,5%), und der sozialen Gerechtigkeit („Sehr wichtig“: UBA 2016: 59%, UBA 2018: 65%, COR20: 64,7%), unterscheidet sich hingegen kaum. Dies verwundert gerade im Hinblick auf aktuelle Diskurse zu Schulschließungen, Betroffenheit sozial Schwächerer durch das Virus, etc. (siehe z.B. Hark, 2020; Köller, 2020).

Beim Umwelt- und Klimaschutz zeigen die Ergebnisse nicht das Bild einer Verdrängung der Relevanz der Thematik (auch DBU, April 2020), sondern es zeigt sich Stabilität. Zur Prüfung dieser Stabilitätsannahme wurden die Konfidenzintervalle der relativen Häufigkeiten der ausgewählten Relevanz

für UBA (2016) und COR20 berechnet. Dabei zeigte sich, dass sich beide Konfidenzintervalle nicht überlappen (UBA 2016:  $M = 53$ , 95%KI: [50,82; 55,18]; COR20:  $M = 59,2$ , 95% KI: [57,78; 61,22]). Dies legt nahe, dass der Zuwachs in der Relevanzbewertung des Umwelt- und Klimaschutzes zwischen 2016 und 2020 statistisch signifikant ist.

## 5.2 Einschätzung der Klimaschutzdringlichkeit

Die Teilnehmenden wurden auch explizit danach befragt, inwieweit der Klimawandel ihrer Meinung nach aktuell ein ernsthaftes Problem darstellt (entsprechend der Frage aus dem Special Eurobarometer 490, Europäische Kommission, 2019, siehe

Anhang G für Details). Die Befragten konnten dabei die Ernsthaftigkeit des Klimawandels auf einer Skala von „1“ (überhaupt kein ernstes Problem) bis „10“ (äußerst ernstes Problem) einschätzen. Der Datenvergleich zeigt, dass sich die mittlere wahrgenommene Ernsthaftigkeit des Klimawandels zwischen 2019 ( $M = 8,1$ ,  $SD = 2,16$ ) und 2020 ( $M = 7,74$ ,  $SD = 2,31$ ) nicht unterscheidet. Wie in Abbildung 8 gezeigt, überlappen sich die Standardabweichungen der beiden Verteilungen, was nahelegt, dass der ohnehin geringe Unterschied in der Einschätzung der Klimaschutzdringlichkeit zwischen 2019 und 2020 statistisch nicht relevant, also zu vernachlässigen ist. Dies stützt die Annahme, dass trotz Corona-Krise die wahrgenommene Dringlichkeit des Klimawandels in der deutschen Bevölkerung nicht abnimmt.

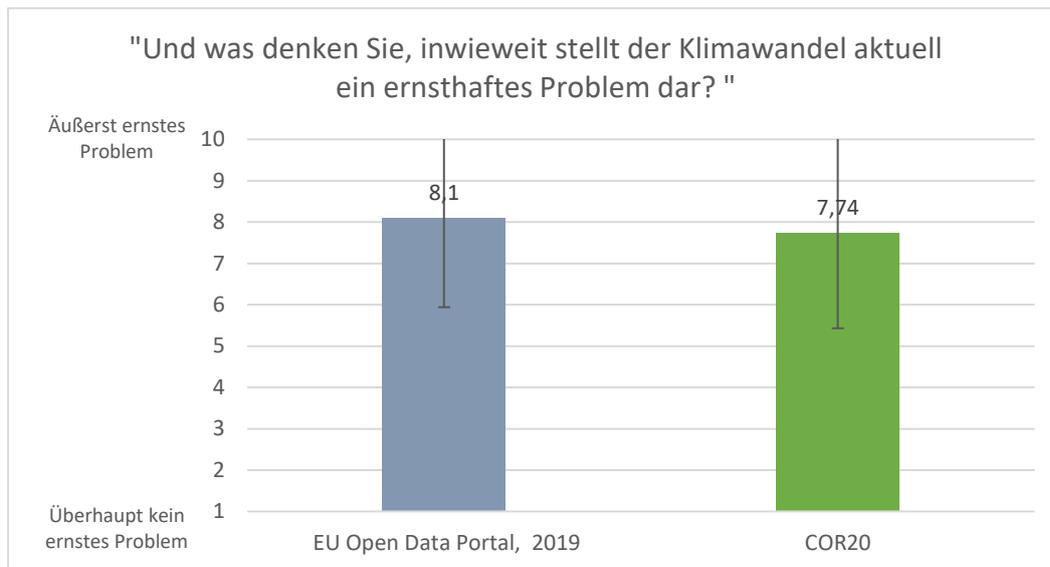


Abbildung 8. Wahrgenommene Ernsthaftigkeit des Klimawandels im Vergleich.

### 5.3 Führen die strikten Coronamaßnahmen zu mehr oder weniger Maßnahmenakzeptanz im Klimaschutz?

In Anlehnung an die Befragung von Reader's Digest (2019) wurde im Zuge der COR20- Befragung auch die Bereitschaft zur Unterstützung verschiedener klimaschützender Maßnahmen bzw. Forderungen nach solchen Maßnahmen erfragt. In der Erhebung von Reader's Digest (2019) konnten die Befragten mit Hilfe einer Mehrfachauswahl jene Forderungen auswählen, die sie bereit wären zu unterstützen. Aus methodischen Gründen wurde die Bereitschaft zur Unterstützung klimaschonender Maßnahmen im Rahmen der vorliegenden COR20-Befragung allerdings differenzierter abgefragt: Die Befragten wurden gebeten je Forderung anzugeben, ob sie sich „sehr dafür“, „eher dafür“, „eher dagegen“ oder „sehr dagegen“ aussprechen würden (siehe Anhang H zum Vergleich). Zum Zweck der Vergleichbarkeit der Daten wurden die Ergebnisse der vorliegenden COR20-Befragung anschließend dichotomisiert (die Antwortoptionen „sehr dafür“ und „eher dafür“ wurden als „dafür“ gewertet und die Antwortoptionen „eher dagegen“ und „sehr dagegen“ als „dagegen“). Auch die Ergebnisse von Reader's Digest aus 2019 (noch nicht veröffentlicht) wurden entsprechend umkodiert (wählten Befragte eine Forderung aus, wurde dies als „dafür“ gewertet, wählten sie sie nicht aus, wurde dies als „dagegen“ gewertet).

In Abbildung 9 sind die Vergleiche der relativen Häufigkeiten in den Bereitschaften zur Maßnahmenunterstützung dargestellt. Es zeigt sich, dass 2020 (COR20) bei drei der insgesamt vier abgefragten klimaschützenden Maßnahmen die Befragten eine höhere Bereitschaft zur Unterstützung angaben als im Jahr 2019 (Reader's Digest, 2019) durch Auswahl: So sprachen sich 2020 beispielsweise 78,6% der

Befragten für die Steuerbefreiung von Ökostrom, Biogas und anderen umweltfreundlichen Energien aus. Im Jahr 2019 lag die Bereitschaft zur Unterstützung dieser klimaschützenden Maßnahme nur bei 66%. Lediglich beim finanziellen Verzicht im Alltag zeigt sich kein Unterschied (Verteuerung von Fleisch- und Milchprodukten: Reader's Digest 2019: 54%, COR20: 53,5%).

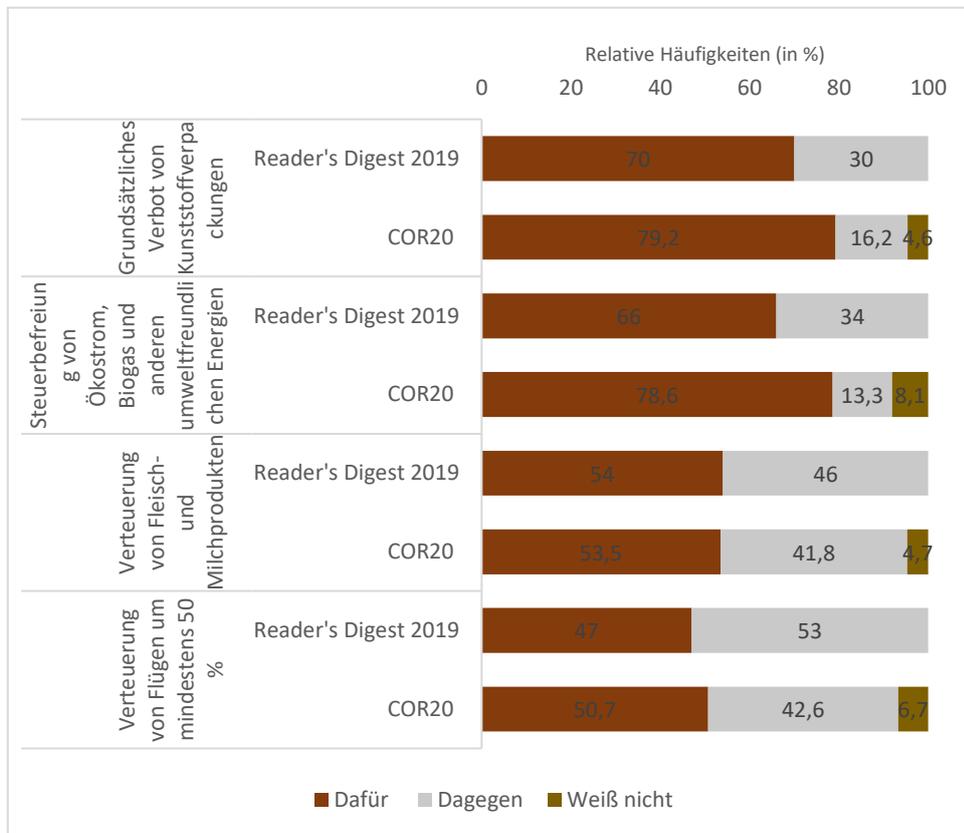


Abbildung 9. Akzeptanz von Klimaschutzmaßnahmen im Vergleich.

Vor dem Hintergrund der coronabedingten, gestiegenen Relevanz von wirtschaftlichen Problemen und Arbeitslosigkeit ist das nicht überraschend. Allerdings zeigen sich dennoch höhere Werte bei der Bereitschaft zur Unterstützung von Maßnahmen zur Verteuerung von Flügen um mindestens 50% (47,7% wählten diese Maßnahme 2019 als unterstützenswert aus, 2020 stimmten 50,7% dafür). Dieses Ergebnis korrespondiert mit der in Abschnitt 4.2 gezeigten gestiegenen Absicht der Befragten, in den folgenden zwölf Monaten weniger zu fliegen.

## 6. Perspektiven für die Große Transformation

Die vorliegende Erhebung lässt erste empirisch basierte Schlüsse darüber zu, wie die Corona-Krise auf die Motivation der Menschen wirkt, den Klimaschutz weiterhin zu unterstützen. Die seit Jahren große und seit 2016 zunehmende Bedeutung des Themas wird durch die neu aufkommenden Sorgen nicht beeinträchtigt. Klima- und Umweltschutz wird nach wie vor von knapp 90% der Menschen in Deutschland als wichtig oder sehr wichtig erachtet, sogar die Zustimmung zu teilweise einschränkenden politischen Maßnahmen scheint nicht abgenommen zu haben, die Zustimmung zum Verbot von Plastikverpackungen ist auf fast 80% gestiegen, und selbst Verteuerungen im Flugverkehr werden weiterhin von etwa der Hälfte der Befragten unterstützt (siehe Abschnitt 5. [Ergebnis II: Veränderungen in der Politikunterstützung?](#) für einen Überblick).

Aber nicht nur auf Meinungsebene zu politischen Forderungen, auch bezogen auf konkretes Alltags Handeln ergibt sich der Eindruck, dass positive Einstellungen zu umweltfreundlichen Lebensstilen weiterhin zunehmen. So gaben 39,5% der Befragten an, in Zukunft umweltfreundlicher unterwegs sein zu wollen, 2019 unterstützten nur 28% diese Aussage. Der Wunsch weniger Fliegen zu wollen – 2019 nur von 2% der Befragten ausgewählt – war im Juni 2020 mit 7,5% Unterstützung deutlich stärker ausgeprägt. Auch wenn die leicht unterschiedlichen Antwortformate (freie Auswahl vs. Abfrage) berücksichtigt werden, ergibt sich doch insgesamt ein stimmiges Bild (siehe Abschnitt 4. [Ergebnisse I - Veränderungen im Mobilitätsverhalten](#) für einen Überblick).

Mit Blick auf die Wirkungen der Krisenmaßnahmen auf das künftige Mobilitätsverhalten lässt sich zunächst feststellen, dass es keine Anzeichen für kompensatorisches Verhalten gibt. Die künftige Autonutzung wird sogar geringer eingeschätzt als die vergangene, die künftige Radmobilität höher (beide Unterschiede sind statistisch signifikant). Geplante Flugreisen und der bisherige Umstieg auf das Rad wurden genauer in den Blick genommen. Psychologische Studien im Bereich der Verkehrsmittelwahl haben mehrfach gezeigt, dass durch temporäre Veränderungen der Gesamtsituation auch dauerhafte Verhaltensänderungen initiiert werden können (Fujii, Gärling & Kitamura, 2001; Lattarulo et al., 2019). Wir haben vermutet, dass durch die Krise Menschen bewusst auf das Rad umgestiegen sind, um etwa den ÖV zu vermeiden, und 30,4% Prozent der Befragten berichteten dies auch (obwohl auch dieses Verkehrsmittel wie alle anderen insgesamt weniger häufig genutzt wurde als im gleichen Zeitraum des Vorjahres). Faktoren, die für einen Umstieg auf das Rad besonders bedeutsam erscheinen (31% Varianzaufklärung), waren insbesondere, vermutlich coronabedingte, veränderte Alltagssituationen (mehr Wegeziele in der Umgebung, mehr Zeit) und die wahrgenommene Normalität des Radfahrens sowie auch der generelle Wunsch umweltfreundlicher mobil zu sein (siehe Abschnitt 4.3 [Die Coronakrise als Auslöser für den dauerhaften Umstieg auf das Rad?](#) für Details).

Beim Verzicht auf Flugreisen ergab sich insgesamt ein weniger vollständiges Bild (lediglich 13% Varianzaufklärung, d.h. ggf. relevante Faktoren wurden nicht erfasst). 61,8% der Befragten gaben an, für die kommenden zwölf Monate (also Juli 2020 bis Juni 2021) eher keine Flugreise zu planen. Für diese Entscheidung waren die Befürchtung, in einem fremden Land ohne Rückkehrmöglichkeit stranden zu können, sowie finanziellen Risiken am bedeutsamsten, gefolgt von dem Wunsch, umweltfreundlicher unterwegs zu sein (siehe Abschnitt 4.4 [Weniger Reisen und Fliegen?](#) für Details). Eine Absicherung der Kausalität der berichteten Veränderungen ist bei einer Querschnittsanalyse streng genommen allerdings nicht möglich; idealerweise sollten sich hier weitere Erhebungen anschließen.

Unsere Analysen geben allerdings erste Hinweise auf coronabedingte Veränderungen, die den Umstieg auf das Rad und die Abkehr von Flugreisen stützen; und es macht Sinn darüber zu reflektieren, wie sich diese Veränderungen als Chancen für die Große Transformation nutzen und weiter fortschreiben ließen. So vermuten wir, dass eine Zunahme an Homeoffice Tätigkeit und der damit verknüpfte Zeitgewinn (Wegfall von Pendelzeiten) die Tendenz zum Umstieg auf das Rad befördern können. Die stärkere

Sichtbarkeit anderer Radfahrer\*innen im Straßenraum, unterstützt auch durch Pop-up Radwege, wird sich vermutlich auch positiv auswirken. Was den Flugurlaub betrifft, so werden Menschen nicht nur durch ihr Umweltbewusstsein zum Verzicht motiviert, sondern auch durch die nun deutlicheren Reiserisiken: die Befürchtung in einem fremden Land zu stranden sowie finanzielle Risiken bei der Buchung vom Flugreisen (Unklarheit der finanziellen Entschädigung bei Stornierung). Auch hier erwarten wir, dass der Wunsch nach Flugreisen aufgrund der weiterhin bestehenden Risiken noch über Monate gedämpft sein wird. Mit Blick auf die Große Transformation zur Nachhaltigkeit können unsere Befunde zum Flugreisen auch so interpretiert werden, dass im Moment die stärkere Inpflichtnahme der Reisenden für die mit dem Reisen verbundenen Risiken (Rücktransport durch das Auswärtige Amt, Eintreten des Bundes bei Insolvenzen von Fluglinien) die Nachfrage dämpft. Zusammengenommen mit der stabilen, bzw. sogar zunehmenden Unterstützung für eine deutliche Verteuerung von Flugreisen (interpretierbar als Kosten für die vielfältigen Umweltschäden) sehen wir hier eine neue Sichtweise der Menschen für Externalitäten des Reisens und damit auch mögliche Ansatzpunkte für einen grundlegenden Wandel zu mehr Nachhaltigkeit in der Mobilität.

## 7. Literatur

- Anke, J., Schaefer, L.-M., & Francke, A. (2020). *Befragung: Wie verändert Corona unsere Mobilität langfristig?*. TU Dresden. Verfügbar unter [https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/vpsy/forschung/corona-mobilitaet?set\\_language=de](https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/vpsy/forschung/corona-mobilitaet?set_language=de) [13.08.2020].
- Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur. (2019). *Mobilität in Deutschland: Ergebnisbericht*. BMVI. Verfügbar unter [https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Anlage/G/mid-ergebnisbericht.pdf?__blob=publicationFile) [13.08.2020].
- Cannon, C., Goldsmith, K., & Roux, C. (2018). A self-regulatory model of resource Scarcity. *Journal of Consumer Psychology, 29*(1), 104-127.
- Chng, S., Abraham, C., White, M. P., Hoffmann, C., & Skippon, S. (2018). Psychological theories of car use: An integrative review and conceptual framework. *Journal of Environmental Psychology, 55*, 23-33.
- Deutsche Bundesstiftung Umwelt (2020). *DBU-Umweltmonitor Corona-Folgen*. Verfügbar unter <https://www.dbu.de/doiLanding1591.html> [13.08.2020].
- Endres, A. (2020). *Wir werden viel mehr zu Fuß gehen*. Verfügbar unter <https://www.zeit.de/wirtschaft/2020-06/reinhard-loske-nachhaltigkeit-grundrecht-corona-krise> [13.08.2020].
- Europäische Kommission (2019). *Special Eurobarometer 490: Climate Change*. Verfügbar unter [https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/support/docs/report\\_2019\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/support/docs/report_2019_en.pdf) [13.08.2020].
- Fujii, S., Gärling, T., & Kitamura, R. (2001). Changes in drivers' perceptions and use of public transport during a freeway closure effects of temporary structural change on cooperation in a real-life social dilemma. *Environment and Behavior, 33*(6), 796-808.
- Graichen, J. (2020). *Rezession durch Coronakrise* [Mitschnitt Radiobeitrag Deutschlandfunk]. Verfügbar unter [https://www.deutschlandfunk.de/rezession-durch-coronakrise-fuer-das-klima-ist-das-nur.697.de.html?dram:article\\_id=472209](https://www.deutschlandfunk.de/rezession-durch-coronakrise-fuer-das-klima-ist-das-nur.697.de.html?dram:article_id=472209) [13.08.2020].
- Hark, S. (2020). *Die Pandemie deckt soziale Ungleichheit auf*. Verfügbar unter [https://www.deutschlandfunk-kultur.de/coronavirus-die-pandemie-deckt-soziale-ungleichheit-auf.1005.de.html?dram:article\\_id=476308](https://www.deutschlandfunk-kultur.de/coronavirus-die-pandemie-deckt-soziale-ungleichheit-auf.1005.de.html?dram:article_id=476308) [13.08.2020].
- Acatech (2019). *Mobilität und Klimaschutz – Gesellschaftliches Problembewusstsein und individuelle Veränderungsspielräume*. Deutsche Akademie der Technikwissenschaften. Verfügbar unter <https://www.acatech.de/publikation/mobilitaet-und-klimaschutz/> [13.08.2020].
- IPSOS GmbH (2020). *Klimawandel bereitet Deutschen ebenso große Sorgen wie das Coronavirus*. Verfügbar unter [https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2020-04/ipsos-pi\\_coronatracker\\_wave\\_9\\_climate\\_change\\_apr2020.pdf](https://www.ipsos.com/sites/default/files/ct/news/documents/2020-04/ipsos-pi_coronatracker_wave_9_climate_change_apr2020.pdf) [13.08.2020].
- Klöckner, C. A., & Matthies, E. (2009). Structural modeling of car use on the way to the university in different settings: Interplay of norms, habits, situational restraints, and perceived behavioral control. *Journal of Applied Social Psychology, 39*(8), 1807-1834.
- Köller, O. (2020). *Corona-Schulschließungen. Die Generation der Bildungsverlierer*. Verfügbar unter <https://www.faz.net/aktuell/karriere-hochschule/klassenzimmer/corona-schulschliessungen-hinterlassen-unabsehbare-schaeden-16830570.html> [13.08.2020].
- Lattarulo, P., Masucci, V., & Paziienza, M. G. (2019). Resistance to change: Car use and routines. *Transport Policy, 74*, 63-72.
- Le Quéré, C. L., Jackson, R. B., Jones, M. W., Smith, A. J. P., Abernethy, S., Andrew, R. M., De-Gol, A. J., Willis, D. R., Shan, Y., Canadell, J. G., Friedlingstein, P., Creutzig, F., & Peters, G. P. (2020). Temporary reduction in daily global CO<sub>2</sub> emissions during the COVID-19 forced confinement. *Nature Climate Change, 10*(7), 647-653.
- Mast, M. (2020). *Der Mensch hat Pause, der Planet atmet auf*. Verfügbar unter <https://www.zeit.de/wissen/gesundheit/2020-03/corona-auswirkungen-klima-umwelt-emissionen-muell/komplettansicht> [13.08.2020].
- Matthies, E. (2018). *Wenn 80% ihren Lebensstil ändern, ist dann die Große Transformation gelungen? Überlegungen zur transformativen Rolle der Umweltpsychologie*. *Umweltpsychologie, 22*(1), 131-138.
- Nielsen, K. S., Clayton, S., Stern, P. C., Dietz, T., Capstick, S., & Whitmarsh, L. (in press). How psychology can help limit climate change. *American Psychologist*.
- Pkw-Label (2020). *Auswirkungen des Coronavirus auf den Verkehr*. Verfügbar unter <https://www.pkw-label.de/auto-klima/nachricht/news/auswirkungen-des-coronavirus-auf-den-verkehr> [13.08.2020].
- Reader's Digest (in press). *Bitte anpacken: Die Deutschen und der Klimaschutz. Einstellungen zum Klimaschutz in Deutschland*.

- Stadt Köln (2020). *Radverkehr nimmt zu, Kfz-Verkehr nimmt ab*. Amt für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Stadt Köln. Verfügbar unter <https://www.stadt-koeln.de/politik-und-verwaltung/presse/mitteilungen/21712/index.html> [13.08.2020].
- Statistisches Bundesamt (Destatis) (2020a). *Bevölkerung nach Geschlecht und Staatsangehörigkeit*. Verfügbar unter <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/zensus-geschlecht-staatsangehoerigkeit-2019.html> [13.08.2020].
- Statistisches Bundesamt (Destatis) (2020b). *Durchschnittsalter nach Geschlecht und Staatsangehörigkeit 2011 bis 2019*. Verfügbar unter <https://www.destatis.de/DE/Themen/Gesellschaft-Umwelt/Bevoelkerung/Bevoelkerungsstand/Tabellen/durchschnittsalter-zensus-jahre.html> [13.08.2020].
- Statistisches Bundesamt (Destatis) (2020c). *Bevölkerung (ab 15 Jahren): Deutschland, Jahre, Geschlecht, Altersgruppen, Allgemeine Schulausbildung*. Verfügbar unter <https://www-genesis.destatis.de/genesis/online?operation=abruftabelleBearbeiten&levelindex=1&levelid=1597236231177&auswahloperation=abruftabelleAuspraegungAuswaehlen&auswahlverzeichnis=ordnungsstruktur&auswahlziel=werteabruf&code=12211-0040&auswahltext=&werteabruf=starten#abreadcrumb> [13.08.2020].
- Stern, P. C. (2000). New environmental theories: toward a coherent theory of environmentally significant behavior. *Journal of Social Issues*, 56(3), 407-424.
- Umweltbundesamt (2017). *Umweltbewusstsein in Deutschland 2016*. Umweltbundesamt; Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. Verfügbar unter [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/umweltbewusstsein\\_deutschland\\_2016\\_bf.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/376/publikationen/umweltbewusstsein_deutschland_2016_bf.pdf) [13.08.2020].
- Umweltbundesamt (2019). *Umweltbewusstsein in Deutschland 2018*. Umweltbundesamt; Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit. Verfügbar unter [https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/ubs2018\\_-\\_m\\_3.3\\_basisdatenbroschuere\\_barrierefrei-02\\_cps\\_bf.pdf](https://www.umweltbundesamt.de/sites/default/files/medien/1410/publikationen/ubs2018_-_m_3.3_basisdatenbroschuere_barrierefrei-02_cps_bf.pdf) [13.08.2020].
- Umweltbundesamt (2020). *Konsum und Umwelt: Zentrale Handlungsfelder*. Verfügbar unter <https://www.umweltbundesamt.de/themen/wirtschaft-konsum/konsum-umwelt-zentrale-handlungsfelder#umweltrelevanz-und-prioritaere-bedarfsfelder> [13.08.2020].
- Wissenschaftlicher Beirat der Bundesregierung Globale Umweltveränderungen (2011). *Welt im Wandel: Gesellschaftsvertrag für eine Große Transformation*. WBGU.

## Anhang

### Anhang A

Skala / Items	Anzahl der Items	Formulierung	Antwortmöglichkeiten
Nutzungshäufigkeiten von Verkehrsmitteln (1)	8	<p>Bitte denken Sie an die letzten 3 Monate. Geben Sie an, wie häufig Sie in der Regel folgende Verkehrsmittel benutzt haben:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• ein Fahrrad</li><li>• ein Leih- oder Mietfahrrad</li><li>• ein Auto</li><li>• ein Carsharing-Fahrzeug</li><li>• einen Bus oder die Bahn in Ihrer Region</li><li>• Wege ausschließlich zu Fuß</li><li>• die Bahn ab etwa 100 Kilometer einfache Entfernung</li><li>• den Fernbus ab etwa 100 Kilometer einfache Entfernung</li></ul>	Täglich bzw. fast täglich, An 1-3 Tagen pro Woche, An 1-3 Tagen pro Monat, Seltener als monatlich, Nie bzw. fast nie
Nutzungshäufigkeiten von Verkehrsmitteln (2)	8	<p>Bitte denken Sie an die letzten 12 Monate. Geben Sie an, wie häufig Sie in der Regel folgende Verkehrsmittel benutzt haben:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• ein Fahrrad</li><li>• ein Leih- oder Mietfahrrad</li><li>• ein Auto</li><li>• ein Carsharing-Fahrzeug</li><li>• einen Bus oder die Bahn in Ihrer Region</li><li>• Wege ausschließlich zu Fuß</li><li>• die Bahn ab etwa 100 Kilometer einfache Entfernung</li><li>• den Fernbus ab etwa 100 Kilometer einfache Entfernung</li></ul>	Täglich bzw. fast täglich, An 1-3 Tagen pro Woche, An 1-3 Tagen pro Monat, Seltener als monatlich, Nie bzw. fast nie
Nutzungshäufigkeiten von Verkehrsmitteln (3)	8	<p>Was können Sie sich für die nächsten 12 Monate vorstellen? Geben Sie an, wie häufig werden Sie folgende Verkehrsmittel benutzen werden.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• ein Fahrrad</li><li>• ein Leih- oder Mietfahrrad</li><li>• ein Auto</li><li>• ein Carsharing-Fahrzeug</li><li>• einen Bus oder die Bahn in Ihrer Region</li><li>• Wege ausschließlich zu Fuß</li><li>• die Bahn ab etwa 100 Kilometer einfache Entfernung</li><li>• den Fernbus ab etwa 100 Kilometer einfache Entfernung</li></ul>	Täglich bzw. fast täglich, An 1-3 Tagen pro Woche, An 1-3 Tagen pro Monat, Seltener als monatlich, Nie bzw. fast nie

## Anhang B

Skala / Items	Anzahl der Items	Formulierung	Antwortmöglichkeiten
Mobilitätswünsche	1	Was würden Sie gerne an Ihrer Mobilität, also der Art und Weise, wie Sie unterwegs sind, ändern?	<p>Ich würde gerne weniger Geld für meine Mobilität ausgeben.</p> <p>Ich würde gerne mehr Wege mit dem Fahrrad oder zu Fuß zurücklegen.</p> <p>Ich würde gerne umweltfreundlicher unterwegs sein.</p> <p>Ich wäre gerne flexibler, wann ich wohin fahre bzw. gehe.</p> <p>Ich würde gerne weniger Auto fahren.</p> <p>Ich wäre gerne generell weniger unterwegs.</p> <p>Ich würde die Zeit, die ich unterwegs bin, gern besser nutzen können.</p> <p>Ich würde gerne weniger Zeit in öffentlichen Verkehrsmitteln verbringen.</p> <p>Ich wäre gerne weniger abhängig von öffentlichen Verkehrsmitteln.</p> <p>Ich würde gerne weniger fliegen.</p> <p>Nichts davon bzw. würde gar nicht ändern.</p>

## Anhang C

Skala / Items	Anzahl der Items	Formulierung	Antwortmöglichkeiten
Coronabedingtes Mobilitätsverhalten	2	<p>Wie sehr stimmen Sie folgenden Aussagen zu?</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Ich fahre heute eher mehr mit dem Auto, da ich den ÖVPN vermeiden will?</li><li>• Ich erledige mehr mit dem Auto, da ich mich im ÖVPN nicht so sicher fühle.</li></ul>	Stimme überhaupt nicht zu (1) bis Stimme voll und ganz zu (7), Weiß nicht

## Anhang D

Skala / Items	Anzahl der Items	Formulierung	Antwortmöglichkeiten
Umstieg auf das Rad	1	Wie sehr stimmen Sie folgender Aussage zu? Während der letzten 3 Monate bin ich deutlich mehr Fahrrad gefahren als in der gleichen Zeit letztes Jahr.	Stimme überhaupt nicht zu (1) bis Stimme voll und ganz zu (7), Weiß nicht
Mögliche Gründe für eine gesteigerte Radnutzung	8	Sie finden hier eine Liste von möglichen Gründen, die fürs Radfahren eine potentielle Rolle spielen können. Bitte geben Sie an, inwiefern die folgenden Gründe für Sie relevant sind. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ich habe mich auf den Straßen sicherer gefühlt.</li> <li>• Es waren weniger Autos unterwegs.</li> <li>• Auch andere waren mehr mit dem Fahrrad unterwegs.</li> <li>• Ich konnte mehr Fahrradwege nutzen.</li> <li>• Die Luftqualität war besser.</li> <li>• Ich würde gern umweltfreundlicher unterwegs sein.</li> <li>• Ich hatte mehr Zeit.</li> <li>• Ich bin vermehrt zu Zielen in meinem näheren Umfeld gefahren.</li> </ul>	Stimme überhaupt nicht zu (1) bis Stimme voll und ganz zu (7), Weiß nicht

## Anhang E

Skala / Items	Anzahl der Items	Formulierung	Antwortmöglichkeiten
Weniger Fliegen	1	Wie sehr stimmen Sie folgender Aussage zu? Im Vergleich zu 2019 plane ich dieses Jahr weniger zu fliegen.	Stimme überhaupt nicht zu (1) bis Stimme voll und ganz zu (7), Weiß nicht
Mögliche Gründe für verringerte Flugreiseplanung	9	Sie finden hier eine Liste von möglichen Gründen, die dafür eine potentielle Rolle spielen können, weniger zu fliegen. Bitte geben Sie an, inwiefern die folgenden Gründe für Sie relevant sind. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ich finde, dass es auch in der Nähe / in Deutschland schöne Reiseziele gibt.</li> <li>• Ich fühle mich in Deutschland sicher.</li> </ul>	Stimme überhaupt nicht zu (1) bis Stimme voll und ganz zu (7), Weiß nicht

- Fernreisen sind mir finanziell zu riskant.
- Ich würde gerne umweltfreundlicher unterwegs sein.
- Ich will die deutsche Tourismusbranche unterstützen.
- Die langfristige Planung von Reisen erscheint mir schwierig.
- Ich befürchte, in einem fremden Land zu stranden, ohne Garantie, nach Deutschland zurückzukommen.
- Die Preise für Fernreisen sind zu hoch.
- Weil ich mir nicht sicher bin, dass ich eine Reiseversicherung abschließen kann / meine Reisekrankenversicherung Krankheitsfälle im Ausland übernimmt.

## Anhang F

Skala / Items	Anzahl der Items	Formulierung	Antwortmöglichkeiten
Relevanz politischer Themen	10	<p>Auf dieser Liste stehen verschiedene Probleme, denen sich unser Land heute gegenüber sieht. Bitte geben Sie jeweils an, wie wichtig das genannte Problem aus Ihrer Sicht ist.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Zustand des Bildungswesens</li> <li>• Kriminalität / öffentliche Sicherheit</li> <li>• Soziale Gerechtigkeit</li> <li>• Zustand des Gesundheitssystems</li> <li>• Kriege, Terrorismus</li> <li>• Umwelt- und Klimaschutz</li> <li>• Wirtschaftliche Entwicklung</li> <li>• Arbeitslosigkeit</li> <li>• Zuwanderung, Migration</li> <li>• Entwicklung städtischer und ländlicher Räume</li> </ul>	Sehr wichtig, Eher wichtig, Weniger wichtig, Überhaupt nicht wichtig

## Anhang G

Skala / Items	Anzahl der Items	Formulierung	Antwortmöglichkeiten
Wahrgenommene Ernsthaftigkeit des Klimawandels	1	Und was denken Sie, inwieweit stellt der Klimawandel aktuell ein ernsthaftes Problem dar? Bitte benutzen Sie die Skala von 1 bis 10, wobei 1 bedeutet, dass der Klimawandel kein ernsthaftes Problem ist, und 10 bedeutet, dass er ein äußerst ernstes Problem ist.	Überhaupt kein ernstes Problem (1) bis Äußerst ernstes Problem (10), Weiß nicht

## Anhang H

Skala / Items	Anzahl der Items	Formulierung	Antwortmöglichkeiten
Akzeptanz von Klimaschutzmaßnahmen	4	Welche der folgenden Forderungen unterstützen Sie? Bitte sagen Sie für jede Maßnahme, ob Sie sehr dafür, eher dafür, eher dagegen oder sehr dagegen sind: <ul style="list-style-type: none"><li>• Grundsätzliches Verbot von Kunststoffverpackungen</li><li>• Steuerbefreiung von Ökostrom, Biogas und anderen umweltfreundlichen Energien</li><li>• Verteuerung von Flügen um mindestens 50 %</li><li>• Verteuerung von Fleisch- und Milchprodukten</li></ul>	Sehr dafür, Eher dafür, Eher dagegen, Sehr dagegen, Weiß nicht