

# 12

## Umwelt, Energie und Mobilität

---

Auszug aus dem  
Sozialbericht 2024

---



# Umwelt, Energie und Mobilität

## 12.1 Umweltwirkungen privater Haushalte: Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen

Lucia Maier

Statistisches Bundesamt  
(Destatis)

Unsere Umwelt ist die Grundlage für unser tägliches Leben. Um Waren zu produzieren und Dienstleistungen bereitzustellen, werden Rohstoffe, Fläche und Energie benötigt. Auch private Haushalte setzen Energie ein, um beispielsweise ihre Wohnungen zu beheizen oder mit dem Pkw den Weg zur Arbeit zurückzulegen. Diese und viele weitere Ressourcen bezieht unsere Volkswirtschaft aus der Umwelt. Zugleich führen wirtschaftliche Aktivitäten zu Umweltbelastungen wie Wasserverschmutzung oder der Freisetzung von Treibhausgasen wie Kohlendioxid (CO<sub>2</sub>) in die Luft. Politische Maßnahmen wie die Besteuerung von Kraftstoffen können die Nachfrage nach umweltschädlichen Gütern beeinflussen und so den Umfang der Umweltbelastung durch unser wirtschaftliches Handeln reduzieren. Die Umweltökonomischen Gesamtrechnungen (UGR) des Statistischen Bundesamts quantifizieren diese vielfältigen Wirkungszusammenhänge zwischen Umwelt und Wirtschaft.

Wie nachhaltig wir mit der Umwelt umgehen, zeigen nicht allein die absoluten Zahlen zur Umweltnutzung und -belastung, sondern auch die Entwicklung im Zeitverlauf. Die globale Erwärmung macht Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen zu besonders relevanten Aspekten der Beziehung zwischen der

Wirtschaft auf der einen und der Umwelt beziehungsweise dem Klima auf der anderen Seite. Deutschland befindet sich mitten in der Energiewende: Statt fossiler Energieträger und Kernenergie sollen erneuerbare Quellen die Energieversorgung sicherstellen. So soll gewährleistet werden, dass auch künftigen Generationen als Lebensgrundlage alle notwendigen Ressourcen in ausreichendem Maße zur Verfügung stehen.

Für private Haushalte ergeben sich bezüglich der Energiewende verschiedene Handlungsfelder: In den Bereichen Wohnen und Verkehr impliziert zum Beispiel der Umstieg auf eine effizientere Heizungsanlage bei gleichem Nutzungsverhalten oder der Verzicht auf Fahrten mit dem Pkw direkt einen geringeren Energieverbrauch. Aber auch indirekt, etwa durch die Nutzung von Strom aus bestimmten Energiequellen oder die Nachfrage nach Konsumgütern, haben private Haushalte einen Einfluss auf die Umwelt – und zwar nicht nur im eigenen Land. Wo steht Deutschland derzeit und was hat sich in den vergangenen zehn Jahren verändert?

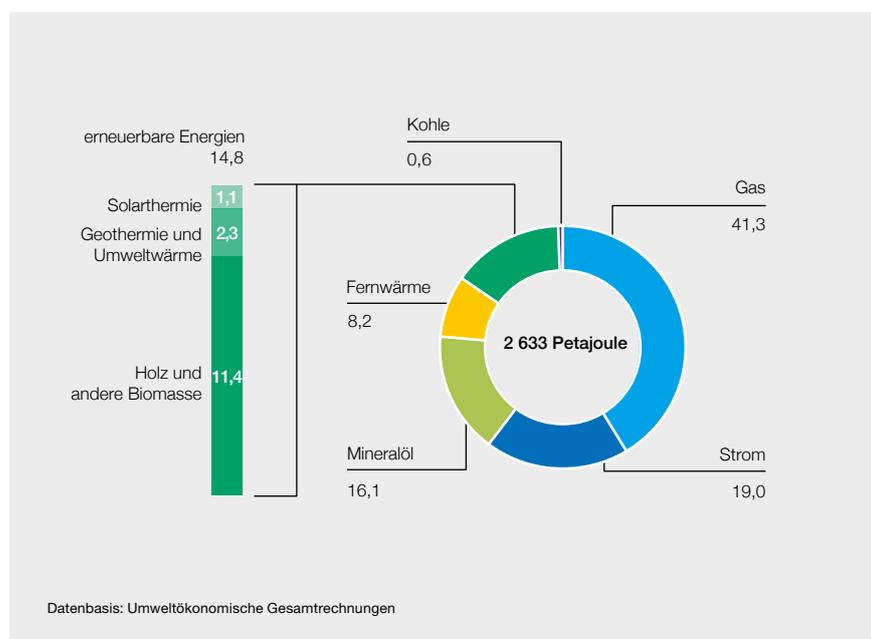
### 12.1.1 Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Wohnen

Der direkte Energieverbrauch der privaten Haushalte entfällt zum größten Teil auf den Bereich Wohnen. Dort werden

► **Tab 1** Energieverbrauch privater Haushalte für Wohnen und Individualverkehr

	2010	2012	2014	2016	2018	2019	2020	2021	Veränderung 2021 zu 2010
	in Petajoule								in %
<b>Verbrauch insgesamt</b>	<b>3 775</b>	<b>3 710</b>	<b>3 836</b>	<b>3 966</b>	<b>4 030</b>	<b>4 060</b>	<b>3 844</b>	<b>3 887</b>	<b>+ 3,0</b>
Wohnen <sup>1</sup>	2 424	2 363	2 368	2 505	2 571	2 598	2 580	2 633	+ 8,6
Individualverkehr	1 352	1 347	1 468	1 460	1 459	1 461	1 263	1 254	- 7,2
↳ Benzin einschließlich Bioethanol	870	824	834	789	789	798	704	689	- 20,9
↳ Diesel einschließlich Biodiesel	482	523	610	649	650	643	543	549	+ 14,0

<sup>1</sup> Diese Daten sind temperaturbereinigt. Es handelt sich also um einen fiktiven Verbrauch, bei dem Einflüsse der Witterung, wie ein besonders heißer Sommer, herausgerechnet werden.  
Datenbasis: Umweltökonomische Gesamtrechnungen

► **Abb 1** Energieverbrauch privater Haushalte nach Energieträgern im Bereich Wohnen 2021 – in Prozent

beispielsweise Gas und Öl zum Heizen und für die Warmwasserbereitung sowie Strom für die Beleuchtung, Elektrogeräte und darunter zunehmend auch für Informations- und Kommunikationstechnik eingesetzt. Im Jahr 2021 machte das Wohnen gut zwei Drittel (68 %) des Energieverbrauchs privater Haushalte aus. Den übrigen Teil (32 %) setzten diese für den motorisierten Individualverkehr ein, also beispielsweise Fahrten mit dem Auto oder Motorrad.

Für den Bereich Wohnen haben private Haushalte im Jahr 2021 insgesamt 2 633 Petajoule Energie genutzt. Das entspricht einem durchschnittlichen Verbrauch von 17 851 Kilowattstunden je Haushalt. Im Vergleich zu 2010 ist das ein Zuwachs des Verbrauchs um 9 %. Zum Teil ist diese Entwicklung auf die wachsende Anzahl der Haushalte und hier insbesondere der Einpersonenhaushalte zurückzuführen. Je Haushalt betrachtet betrug der Anstieg nämlich nur

5 %. Besonders für die Erzeugung von Warmwasser (+ 35 %) und fürs Heizen (+ 5 %) hat der Verbrauch seit 2010 zugenommen. Einflüsse der Witterung wie ein besonders kalter Winter sind dabei schon herausgerechnet. Für Beleuchtung reduzierte sich der Verbrauch dagegen um 15 %. Allerdings macht Beleuchtung mit weniger als 2 % nur einen sehr geringen Teil aller Anwendungszwecke im Bereich Wohnen aus. ► [Tab 1](#)

Nicht nur der gesamte Energieverbrauch für Wohnen und der Anteil der einzelnen Anwendungsbereiche, auch die Verteilung der eingesetzten Energieträger hat sich verändert. Bedeutendster Energieträger war 2021 weiterhin Gas, dessen Anteil am Gesamtenergieverbrauch für Wohnen mit 41 % seit 2000 nahezu konstant ist. Dagegen gewannen die erneuerbaren Energien deutlich an Bedeutung. Ihr Anteil bei der Deckung des Energiebedarfs privater Haushalte im Bereich Wohnen wuchs zwischen 2010 und 2021 von 11 auf 15 %. Zugleich wurde vor allem Heizöl eingespart, das 2021 nur noch einen Anteil von 16 % am Verbrauch ausmachte – im Vergleich zu 21 % im Jahr 2010. ► [Abb 1](#)

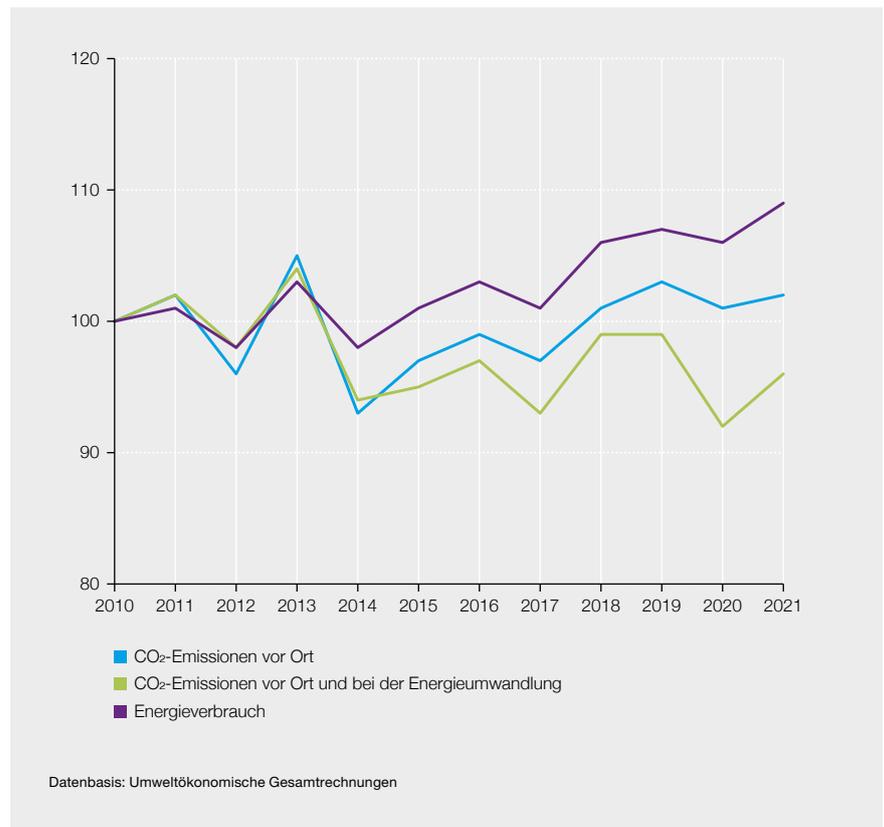
Das spiegelt sich auch bei den verwendeten Heizungsarten wider: Zwischen 2010 und 2022 ist der Anteil der Haushalte, die vorwiegend auf Basis erneuerbarer Energien (hier Holz, Holzpellets, Erd- und anderer Umweltwärme

sowie Abluftwärme) heizen, in der Tendenz gestiegen. Er lag im Jahr 2022 bei 7%. Dagegen ist der Anteil der Haushalte, die überwiegend mit Öl heizen, auf 20% gesunken.

Mit der Nutzung der meisten Energieträger ist die Freisetzung von CO<sub>2</sub> verbunden. Es ist das mengenmäßig betrachtet wichtigste Treibhausgas und daher besonders relevant für die Diskussion zur globalen Erwärmung. Wie der Energieverbrauch sind auch die direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen privater Haushalte durch das Wohnen seit 2010 gestiegen. Im Jahr 2021 lagen sie bei 124 Millionen Tonnen. Der Zuwachs ist mit 2% allerdings deutlich geringer als beim Energieverbrauch. Das ist teilweise darauf zurückzuführen, dass in vielen Haushalten Heizöl durch das CO<sub>2</sub>-emissionsärmere Erdgas ersetzt wurde. Der Umstieg auf erneuerbare Energien hat dagegen keine eindeutige Implikation für den Umfang der Emissionen. Heizen und Warmwassererzeugung mit Holz, zum Beispiel in Pelletheizungen, verursacht je freigesetztem Joule Energie deutlich mehr CO<sub>2</sub>-Emissionen als eine Ölheizung. Andere erneuerbare Energieformen wie Geothermie oder Solarthermie verursachen dagegen gar keine Emissionen vor Ort. Nutzen Haushalte verstärkt Fernwärme oder Strom als Wohnenergie, vermeiden sie dadurch ebenfalls, dass in ihren Wohnhäusern CO<sub>2</sub> entsteht. Je nachdem welche Energieträger bei der Herstellung eingesetzt werden, entstehen stattdessen Emissionen bei der Energieumwandlung in Kraftwerken, das heißt, sie werden an einen anderen Ort verlagert. Auch bei der Umwandlung von Roh- zu Heizöl in Raffinerien wird CO<sub>2</sub> freigesetzt.

Private Haushalte verursachten 2021 einschließlich dieser indirekten Emissionen 210 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. Im Vergleich zu 2010 ist das eine Reduktion um 4%. Sie ist unter anderem darauf zurückzuführen, dass die Emissionen bei der Energieumwandlung im Lauf der Zeit reduziert werden konnten beziehungsweise dass sich der Energieträgermix bei der Stromerzeugung geändert hat. ▶ [Abb 2](#)

▶ **Abb 2** Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen privater Haushalte durch Wohnen – Index 2010=100



### 12.1.2 Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen durch Individualverkehr

Für den motorisierten Individualverkehr nutzten in Deutschland ansässige private Haushalte im Jahr 2021 insgesamt 1 254 Petajoule Energie. Wie auch beim Wohnen nahm der Verbrauch im Vergleich zum Jahr 2010 zunächst deutlich zu – bis 2019 um etwa 8%. Im Jahr 2020 wurde im Vergleich zu 2019 allerdings deutlich weniger Energie im Individualverkehr verbraucht, unabhängig vom Kraftstoff beziehungsweise der Antriebsart rund 14%. Das kann auf Effekte der Coronapandemie zurückzuführen sein, etwa weniger Fahrten zur Arbeitsstelle. Zuletzt stieg der Verbrauch zwar wieder leicht an, insgesamt ergibt sich jedoch 2021 im Vergleich zu 2010 ein um 7% geringerer Energieverbrauch für den motorisierten Individualverkehr (siehe Tabelle 1).

Bei der Art des verbrauchten Kraftstoffs kam es im Lauf der Jahre zu einer Verlagerung: Die Bedeutung von Dieselmotoren nahm deutlich zu. Der Dieselmotorenverbrauch hat sich 2021 gegenüber 2010 um 14% erhöht, während 21% weniger Benzin genutzt wurde. Erneuerbare Energien spielen weiterhin eine untergeordnete Rolle. Benzin und Diesel machten zusammen mit 93% den weitaus überwiegenden Teil des gesamten Energieverbrauchs im Individualverkehr aus. Je 3% entfielen auf Bioethanol und Biodiesel, die in der Regel gemeinsam mit Benzin und Diesel als Beimischungen genutzt werden. Strom machte 0,2% der Energie aus, die private Haushalte 2021 für den motorisierten Individualverkehr nutzten.

Betrachtet man den Bestand von Kraftfahrzeugen in Deutschland und fokussiert sich dabei auf Pkw, unabhängig davon, ob

sie auf eine Privatperson zugelassen sind oder nicht, lag der Anteil der Elektroautos ebenfalls unter einem Prozent (0,6 %). Unter allen im Jahr 2021 neu zugelassenen Pkw waren 14 % Elektroautos.

Durch motorisierten Individualverkehr verursachten private Haushalte 2021 insgesamt 93 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>. Das waren 43 % der gesamten direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen privater Haushalte, während der Anteil des Verkehrs am gesamten Energieverbrauch der privaten Haushalte nur bei 32 % lag. Im Vergleich zum Wohnen ist der Verkehr also emissionsintensiver.

### 12.1.3 Makroökonomischer und internationaler Kontext

Welche Relevanz haben die CO<sub>2</sub>-Emissionen privater Haushalte für unsere gesamte Volkswirtschaft? Die direkten CO<sub>2</sub>-Emissionen aller Inländer, das heißt der in Deutschland ansässigen Privatpersonen sowie der Unternehmen, staatlichen Einrichtungen und so weiter, sind zwischen 2010 und 2021 um 17 % auf 829 Millionen Tonnen gesunken. Ein Viertel (25 %) wurde 2021 von privaten Haushalten verursacht (bei diesem Vergleich werden nicht temperaturbereinigte Werte genutzt).

Betrachtet man nur den Straßenverkehr, verschiebt sich das Verhältnis deutlich: Knapp zwei Drittel (63 %) der CO<sub>2</sub>-Emissionen auf der Straße entfielen auf Privatpersonen, der Rest auf die übrigen Nutzer. ▶ [Abb 3](#)

Die deutsche Wirtschaft und Gesellschaft war damit im EU-weiten Vergleich für die höchste Menge an direkt ausgestoßenem CO<sub>2</sub> verantwortlich. Auf den folgenden Rängen lagen Frankreich, Polen und Italien. Mit jeweils rund 400 Millionen Tonnen emittierten sie 2021 weniger als halb so viel CO<sub>2</sub> wie Deutschland.

### 12.1.4 Steuerzahlungen privater Haushalte im Zusammenhang mit Energieverbrauch und Treibhausgasemissionen

Die von privaten Haushalten verwendete Energie und das dabei emittierte CO<sub>2</sub> werden besteuert. Elektrischer Strom und Energieträger, die private Haushalte zum Beispiel für Individualverkehr, zum Heizen oder für den Betrieb elektrischer Geräte nutzen, werden in Deutschland im Wesentlichen von der Stromsteuer sowie der Energiesteuer (ehemals Mineralölsteuer) erfasst. Darüber hinaus wirken die seit dem Jahr 2021 eingeführten nationalen

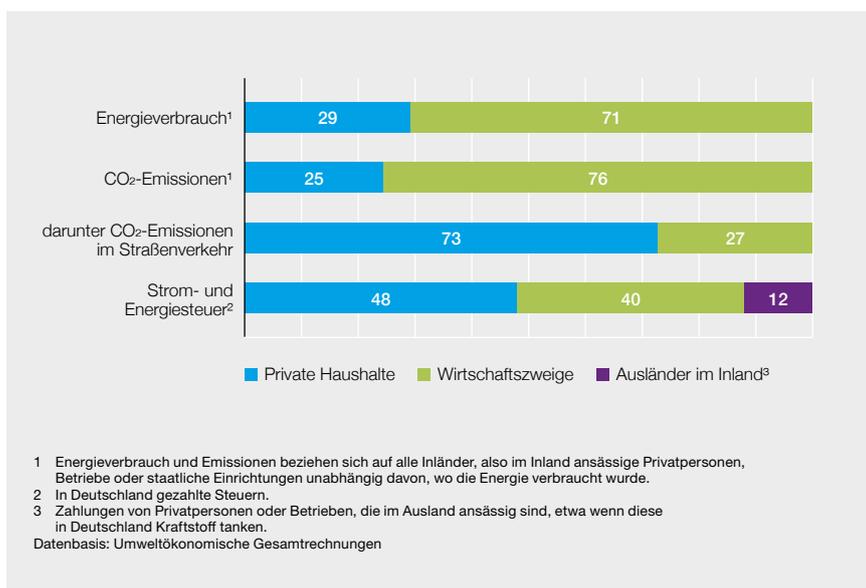
Emissionszertifikate, die häufig auch als CO<sub>2</sub>-Steuer bezeichnet werden, in ihrer derzeitigen Ausgestaltung für die privaten Haushalte, insbesondere im Bereich der Kraftstoffe, wie eine Erhöhung der Energiesteuer.

Diese Steuern und Zertifikate erhebt der Staat nicht direkt bei den Haushalten. Eigentlicher Steuerschuldner ist das Unternehmen, das den elektrischen Strom beziehungsweise die Kraftstoffe in Verkehr bringt. Steuerdestinatar, also diejenige Einheit, die von der Steuer belastet werden soll, sind aber die Kraftstoffnutzenden beziehungsweise Stromverbrauchenden. Die Steuern werden auch regelmäßig über den Preis an diese Einheiten weitergegeben. Daher werden in den Umweltökonomischen Gesamtrechnungen diese Steuern und die Kosten für die Emissionszertifikate so behandelt, als ob der private Haushalt der Steuerschuldner wäre.

Sowohl das Aufkommen der Summe aus Stromsteuer und Energiesteuer für inländische private Haushalte als auch der von ihnen zu tragende Anteil am Gesamtaufkommen dieser Steuern ist zwischen 2010 und 2021 kontinuierlich zurückgegangen: Betragen die genannten Werte 2010 noch 25,5 Milliarden Euro beziehungsweise 56 % des Gesamtaufkommens beider Steuern, so lagen sie im Jahr 2021 bei 21,0 Milliarden Euro beziehungsweise 48 %. Damit hat sich der Anteil, der hier den privaten Haushalten an den genannten Steuern direkt zugeordnet wird, zwar verringert. Er war aber immer noch deutlich höher als die Anteile der privaten Haushalte am Energieverbrauch beziehungsweise an den CO<sub>2</sub>-Emissionen der gesamten Volkswirtschaft (siehe Abbildung 3). ▶ [Tab 2](#)

Die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die durch die Verbrennung von Energieträgern wie Diesel, Benzin oder Gas bei kleineren Emittenten entstehen, müssen seit dem Jahr 2021 erstmals zusätzlich zur Steuer auf die jeweiligen Energieträger durch kostenpflichtige nationale Emissionszertifikate ausgeglichen werden. Mit rund 4,0 Milliarden Euro trugen die inländischen privaten Haushalte im Jahr

▶ **Abb 3** Energieverbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Besteuerung: Verteilung innerhalb der Volkswirtschaft 2021 – in Prozent



**► Tab 2 Besteuerung von Energie und Emissionen zum Zeitpunkt und beim Sektor der Energienutzung beziehungsweise Emission**

	Einheit	2010	2012	2014	2016	2018	2019	2020	2021
Strom- und Energiesteuer insgesamt	Milliarden Euro	45,8	46,3	46,6	46,6	47,7	47,5	44,3	43,9
↳ von privaten Haushalten	%	56	54	49	51	50	49	48	48
Nationale Emissionszertifikate insgesamt	Milliarden Euro	–	–	–	–	–	–	–	7,7
↳ von privaten Haushalten	%	–	–	–	–	–	–	–	53

Datenbasis: Umweltökonomische Gesamtrechnungen

2021 zu 53 % der Einnahmen aus diesen nationalen Emissionszertifikaten bei. Dieser vergleichsweise hohe Anteil gegenüber demjenigen bei der Strom- und Energiesteuer erklärt sich dadurch, dass für CO<sub>2</sub>-Emissionen von industriellen Großanlagen und von Verkehrsflugzeugen diese nationalen Zertifikate nicht benötigt werden.

Die Emissionen von CO<sub>2</sub> und allen anderen Treibhausgasen, die diese Anlagen verursachen, werden aber zusätzlich zur Energiebesteuerung von europäischen Emissionszertifikaten erfasst: Nach europarechtlichen Vorgaben waren von den knapp 900 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten inländischer Emissionen im Jahr 2021 rund 360 Millionen Tonnen durch europäische Emissionszertifikate auszugleichen. Abzüglich von Zertifikaten, die insbesondere dem Verarbeitenden Gewerbe noch gratis zugeteilt werden, entspricht dies (bewertet zum Emissionszeitpunkt) einem Aufwand von gut 14 Milliarden Euro. Da inländische Anlagen mehr Treibhausgase emittierten als Deutschland im europäischen Kontext zugestanden wird, stammten netto gestellt mehr als die Hälfte der in Deutschland notwendigen Zertifikate aus anderen am Emissionshandel beteiligten Staaten und trugen dort zur Staatsfinanzierung bei.

Anders als bei der Energiesteuer, bei der Brennstoffe zur Verstromung regelmäßig steuerbefreit sind, um nicht mit der Stromsteuer doppelt besteuert zu werden, ist dies bei Emissionszertifikaten nicht der Fall. Somit betraf ein Großteil des Aufwands für europäische Emissions-

zertifikate den Wirtschaftsbereich Energieversorgung. Es bleibt offen, inwieweit die über 10 Milliarden Euro für diese Zertifikate letztendlich von den Haushalten über die Strom- beziehungsweise Fernwärmepreise zu tragen waren.

#### 12.1.5 Energie- und CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der privaten Haushalte

Der direkte Energieverbrauch privater Haushalte umfasst den Verbrauch von beispielsweise Gas oder Holz zum Heizen oder die Nutzung von Benzin und Dieselmotorkraftstoff im Straßenverkehr. Für Wohnen und Verkehr waren dies 2021 zusammen 3 887 Petajoule (siehe Tabelle 1), im

Jahr 2017 waren es 3 924 Petajoule. Darüber hinaus kann man den Haushalten auch einen indirekten Energieverbrauch zuschreiben – nämlich die Energie, die in Produktionsprozessen verbraucht wird, um Güter herzustellen, die Privatpersonen nachfragen. Dabei handelt es sich sowohl um Lebensmittel, Elektrogeräte, Kraftfahrzeuge oder Möbel als auch um Dienstleistungen wie Friseurbesuche oder Taxifahrten. Auch Energieverluste, die bei der Herstellung von Strom und Fernwärme in Kraftwerken entstehen, sind Bestandteil des indirekten Verbrauchs. Die Summe aller direkten und indirekten Energieverbräuche durch die



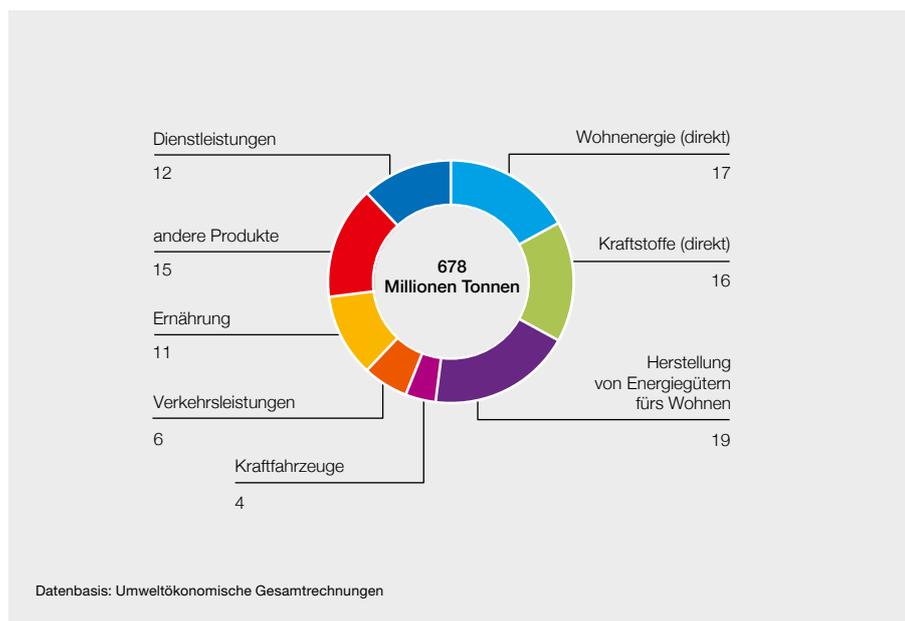
Konsumnachfrage der privaten Haushalte wird auch als ihr »Energie-Fußabdruck« bezeichnet. Analog lässt sich ihr CO<sub>2</sub>-Fußabdruck berechnen. Wie groß sind diese Fußabdrücke?

Der gesamte Energie-Fußabdruck der privaten Haushalte belief sich 2017 auf 9 550 Petajoule. Der indirekte Energieverbrauch ist also rund 1,5-mal so hoch ist wie der direkte Verbrauch von 3 924 Petajoule in diesem Jahr. Bei CO<sub>2</sub>-Emissionen liegt das Gewicht noch stärker auf dem indirekten Effekt. 2017 lag der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der Haushalte bei 678 Millionen Tonnen, während die direkten Emissionen 220 Millionen Tonnen betragen. Zu jeder Tonne CO<sub>2</sub>, die Privatpersonen zum Beispiel durch Heizen oder Autofahren direkt verursachen, kommen also zwei Tonnen CO<sub>2</sub> hinzu, die bei der Herstellung von Konsumgütern für die Nachfrage in Deutschland lebender Privatpersonen freigesetzt wurden. Mit 19 % machen die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die bei der Umwandlung von Energie fürs Wohnen entstehen, einen wesentlichen Teil aus. Aber auch Emissionen durch Dienstleistungen und

bei der Herstellung von Lebensmitteln tragen mit 12 beziehungsweise 11 % signifikant zum Fußabdruck bei. Im Vergleich zu 2010 sind beide Fußabdrücke bis 2017 etwas kleiner geworden (Energie: - 6 %; CO<sub>2</sub>: - 8 %). ▶ Abb 4

Da bei der Berechnung der Fußabdrücke alle Produktionsschritte in der Wertschöpfungskette eines Gutes relevant sind, werden nicht nur Energieverbräuche beziehungsweise Emissionen in Deutschland, sondern auch im Ausland berücksichtigt. Darunter fällt zum Beispiel die Produktion von Strom, den wir aus dem Ausland importieren, die Herstellung von Aluminium, das als Bestandteil von Konsumgütern benötigt wird, die deutsche Haushalte nachfragen, oder von landwirtschaftlichen Erzeugnissen. Der überwiegende Teil der direkten und indirekten Emissionen entsteht im Inland. Der Anteil der importierten Emissionen am CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der Haushalte hat sich allerdings zwischen 2010 und 2017 von 23 auf 32 % erhöht. Das heißt, unsere Konsumnachfrage wirkt sich zunehmend auch auf die Umwelt jenseits der Landesgrenze aus.

▶ Abb 4 CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der privaten Haushalte 2017  
— Anteile der Bedarfsfelder in Prozent



## 12.2 Umsetzung der Sustainable Development Goals in Deutschland

Doreen Taubmann

Statistisches Bundesamt  
(Destatis)

### 12.2.1 Die Agenda 2030 und die Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie

Am 25. September 2015 verabschiedeten die Staats- und Regierungschefs der 193 Mitgliedstaaten der Vereinten Nationen in New York die Agenda 2030 mit dem Titel »Die Transformation unserer Welt«. Die darin formulierte Strategie basiert auf dem 1987 im Bericht der sogenannten Brundtland-Kommission festgelegten Begriff nachhaltiger Entwicklung. Dieser ist definiert als eine Entwicklung, »die den Bedürfnissen der heutigen Generation entspricht, ohne die Möglichkeiten künftiger Generationen zu gefährden, ihre eigenen Bedürfnisse zu befriedigen«. Kern der Agenda 2030 sind 17 globale Nach-

haltigkeitsziele (Sustainable Development Goals, SDGs), repräsentiert durch ein Set von 231 Indikatoren, an denen die Ziele gemessen werden sollen. [► Info 1](#)

Auf nationaler Ebene wurde bereits im Jahr 2002 von der Bundesregierung eine »Nationale Nachhaltigkeitsstrategie« beschlossen und in den folgenden Jahren in vierjährlichem Turnus weiterentwickelt. Seit ihrer Neuauflage von 2016 orientiert sich diese an der Agenda 2030 und wird als Deutsche Nachhaltigkeitsstrategie (DNS) bezeichnet. Sie ist die strategische Umsetzung der Agenda 2030 auf nationaler Ebene. Gleichzeitig setzt die Bundesregierung in der DNS ihre eigenen politischen Schwerpunkte im Rahmen der globalen Ziele. Diese Schwerpunkte drückt

#### ► Info 1

#### Die Sustainable Development Goals (SDGs)

##### SDG 1:

Armut in allen ihren Formen und überall beenden

##### SDG 2:

Den Hunger beenden, Ernährungssicherheit und eine bessere Ernährung erreichen und eine nachhaltige Landwirtschaft fördern

##### SDG 3:

Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern

##### SDG 4:

Inklusive, gleichberechtigte und hochwertige Bildung gewährleisten und Möglichkeiten lebenslangen Lernens für alle fördern

##### SDG 5:

Geschlechtergleichstellung erreichen und alle Frauen und Mädchen zur Selbstbestimmung befähigen

##### SDG 6:

Verfügbarkeit und nachhaltige Bewirtschaftung von Wasser und Sanitärversorgung für alle gewährleisten

##### SDG 7:

Zugang zu bezahlbarer, zuverlässiger, nachhaltiger und moderner Energie für alle sichern

##### SDG 8:

Dauerhaftes, inklusives und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern

##### SDG 9:

Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, inklusive und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen

##### SDG 10:

Ungleichheit in und zwischen Ländern verringern

##### SDG 11:

Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten

##### SDG 12:

Nachhaltige Konsum- und Produktionsmuster sicherstellen

##### SDG 13:

Umgehend Maßnahmen zur Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen ergreifen

##### SDG 14:

Ozeane, Meere und Meeresressourcen im Sinne nachhaltiger Entwicklung erhalten und nachhaltig nutzen

##### SDG 15:

Landökosysteme schützen, wiederherstellen und ihre nachhaltige Nutzung fördern, Wälder nachhaltig bewirtschaften, Wüstenbildung bekämpfen, Bodendegradation beenden und umkehren und dem Verlust der biologischen Vielfalt ein Ende setzen

##### SDG 16:

Friedliche und inklusive Gesellschaften für eine nachhaltige Entwicklung fördern, allen Menschen Zugang zur Justiz ermöglichen und leistungsfähige, rechenschaftspflichtige und inklusive Institutionen auf allen Ebenen aufbauen

##### SDG 17:

Umsetzungsmittel stärken und die Globale Partnerschaft für nachhaltige Entwicklung mit neuem Leben erfüllen

► **Tab 1** Ausgewählte Indikatorenbereiche, Nachhaltigkeitspostulate und Ziele mit direktem Sozialbezug der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie

	Indikatorenbereich	Indikatoren	Ziele
	Nachhaltigkeitspostulat		
<b>SDG 1. Armut in allen ihren Formen und überall beenden</b>			
1.1.a	<b>Armut</b> <i>Armut begrenzen</i>	Materielle Deprivation	Anteil der Personen, die materiell depriviert sind, bis 2030 deutlich unter EU-27-Wert halten
1.1.b		Erhebliche materielle Deprivation	Anteil der Personen, die erheblich materiell depriviert sind, bis 2030 deutlich unter EU-27-Wert halten
<b>SDG 3. Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern</b>			
3.1.a	<b>Gesundheit und Ernährung</b> <i>Länger gesund leben</i>	Vorzeitige Sterblichkeit Frauen	Senkung auf 100 Todesfälle je 100 000 Einwohner (Frauen) bis 2030
3.1.b		Vorzeitige Sterblichkeit Männer	Senkung auf 190 Todesfälle je 100 000 Einwohner (Männer) bis 2030
3.2.b	<b>Luftbelastung</b> <i>Gesunde Umwelt erhalten</i>	Anteil der Bevölkerung mit erhöhter PM <sub>10</sub> -Feinstaubexposition	Erreichung des Feinstaub-WHO-Richtwerts von 20 Mikrogramm/ Kubikmeter für PM <sub>10</sub> im Jahresmittel möglichst flächendeckend bis 2030
<b>SDG 4. Inklusive, gleichberechtigte und hochwertige Bildung gewährleisten und Möglichkeiten lebenslangen Lernens für alle fördern</b>			
4.1.a	<b>Bildung</b> <i>Bildung und Qualifikation kontinuierlich verbessern</i>	Frühe Schulabgängerinnen und Schulabgänger	Verringerung des Anteils auf 9,5 % bis 2030
4.1.b		Akademisch Qualifizierte und beruflich Höherqualifizierte	Steigerung des Anteils auf 55 % bis 2030
4.2.a	<b>Perspektiven für Familien</b> <i>Vereinbarkeit von Familie und Beruf verbessern</i>	Ganztagsbetreuung für Kinder 0- bis 2-Jährige	Anstieg auf 35 % bis 2030
4.2.b		Ganztagsbetreuung für Kinder 3- bis 5-Jährige	Anstieg auf 70 % bis 2030
<b>SDG 5. Geschlechtergleichstellung erreichen und alle Frauen und Mädchen zur Selbstbestimmung befähigen</b>			
5.1.a	<b>Gleichstellung</b> <i>Gleichstellung und partnerschaftliche Aufgabenteilung fördern</i>	Verdienstabstand zwischen Frauen und Männern	Beibehaltung des Abstandes von maximal 10 % bis 2030
5.1.b		Frauen in Führungspositionen in der Wirtschaft	30 % Frauen in Aufsichtsräten der börsennotierten und paritätisch mitbestimmten Unternehmen bis 2030
5.1.c		Frauen in Führungspositionen im öffentlichen Dienst des Bundes	Gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern in Leitungsfunktionen des öffentlichen Dienstes bis 2025
5.1.d		Väterbeteiligung beim Elterngeld	65 % bis 2030
<b>SDG 8. Dauerhaftes, inklusives und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern</b>			
8.5.a	<b>Beschäftigung</b> <i>Beschäftigungsniveau steigern</i>	Erwerbstätigenquote 20- bis 64-Jährige	Erhöhung auf 78 % bis 2030
8.5.b		Erwerbstätigenquote 60- bis 64-Jährige	Erhöhung auf 60 % bis 2030
<b>SDG 9. Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, inklusive und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen</b>			
9.1.a	<b>Innovation</b> <i>Zukunft mit neuen Lösungen nachhaltig gestalten</i>	Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung	Jährlich mindestens 3,5 % des BIP bis 2025
<b>SDG 10. Ungleichheit in und zwischen Ländern verringern</b>			
10.2	<b>Verteilungsgerechtigkeit</b> <i>Zu große Ungleichheit innerhalb Deutschlands verhindern</i>	Gini-Koeffizient des Einkommens nach Sozialtransfers	Gini-Koeffizient Einkommen nach Sozialtransfer bis 2030 unterhalb des EU-27-Wertes
<b>SDG 11. Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten</b>			
11.2.c	<b>Mobilität</b> <i>Mobilität sichern – Umwelt schonen</i>	Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln	Verringerung der durchschnittlichen Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln
11.3	<b>Wohnen</b> <i>Bezahlbarer Wohnraum für alle</i>	Überlastung durch Wohnkosten	Senkung des Anteils der überlasteten Personen an der Bevölkerung auf 13 % bis 2030
<b>SDG 16. Friedliche und inklusive Gesellschaften für eine nachhaltige Entwicklung fördern, allen Menschen Zugang zur Justiz ermöglichen und leistungsfähige, rechenschaftspflichtige und inklusive Institutionen auf allen Ebenen aufbauen</b>			
16.1	<b>Kriminalität</b> <i>Persönliche Sicherheit weiter erhöhen</i>	Straftaten	Rückgang der Zahl der erfassten Straftaten je 100 000 Einwohner/-innen auf unter 6500 bis 2030

die Bundesregierung durch Nachhaltigkeitspostulate (vergleichbar mit den Unterzielen der Agenda 2030) unterhalb der 17 Ziele aus, definiert zu ihrer Messung nationale Indikatoren und setzt konkret zu erreichende Zielwerte und -jahre fest.

Derzeit besteht das Set der DNS aus 75 Indikatoren. Traditionell bezieht sich eine Vielzahl der Indikatoren und Ziele hauptsächlich auf ökologische und ökonomische Aspekte der Nachhaltigkeit, die nur mittelbar einen sozialen Bezug haben. Beispiele hierfür sind der Anteil des ökologischen Landbaus, die Höhe des Staatsdefizits oder der Anteil erneuerbarer Energien. Daneben verfolgt die Bundesregierung mit der DNS auch entwicklungspolitische Ziele, die sich nicht direkt auf ökologische, ökonomische oder soziale Aspekte im Inland beziehen. Ziele und Indikatoren mit starkem sozialem Fokus finden sich insbesondere in den Zielen 1, 3, 4, 5, 10, 11 und 16. ▶ [Tab 1](#)

Viele der Indikatoren und Zielwerte für die einzelnen Themenfelder sind dabei aus anderen Indikatorensystemen entliehen oder finden ihrerseits wieder-

um Verwendung in diversen fachpolitischen Strategien und Berichten wie der Nationalen Strategie zur biologischen Vielfalt, der Ressourceneffizienzstrategie oder dem Armuts- und Reichtumsbericht. Wie aus Info 2 hervorgeht, werden einige der Indikatoren, die die soziale Dimension in der DNS abbilden, auch an anderer Stelle im Sozialbericht 2024 ausführlich dargestellt. ▶ [Info 2](#)

### 12.2.2 Monitoring und Reporting

Das Monitoring der nationalen Nachhaltigkeitsindikatoren und das Reporting über deren Aussagen und Entwicklungen obliegt dem Statistischen Bundesamt, das hierzu Indikatorenberichte veröffentlicht und eine Online-Plattform in eigener fachlicher Verantwortung betreibt.

Während die Online-Plattform fortlaufend aktualisiert wird und so die neuesten Entwicklungen der Indikatoren abbildet, werden die Indikatoren alle zwei Jahre vom Statistischen Bundesamt in Indikatorenberichten auf den Stand der Zielerreichung überprüft. Dabei nimmt

es eine Trendbewertung vor und formuliert eine Einschätzung, ob die Ziele nach dem derzeitigen Entwicklungsstand erreicht werden oder nicht. Das Statistische Bundesamt liefert damit auch zwischen den alle vier Jahre veröffentlichten Fortschrittsberichten der Bundesregierung Informationen über den Stand der nachhaltigen Entwicklung in Deutschland. Auch wenn die Ziele und zugehörigen Indikatoren der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie (DNS) politisch festgelegt worden sind, fußt ihre Darstellung in den Indikatorenberichten auf den statistischen Grundsätzen der fachlichen Unabhängigkeit, Objektivität und Neutralität. Gerade die fachliche Unabhängigkeit wird mit dem Kabinettsbeschluss zur DNS 2016 vom 11. Januar 2017 von der Bundesregierung garantiert.

Auf der Online-Plattform des Statistischen Bundesamts ([dns-indikatoren.de](https://dns-indikatoren.de)) sind alle Indikatoren der DNS abgebildet. Anders als die Indikatorenberichte, die sich hauptsächlich auf die DNS-Indikatoren selbst und deren Ziele konzentrieren,

#### ▶ Info 2

#### Ausgewählte Kapitel im Sozialbericht 2024 mit DNS-Indikatoren

Kapitel 2.2 Kindertagesbetreuung  
SDG 4. Hochwertige Bildung

Kapitel 3.1 Bildungsbeteiligung und Bildungsförderung  
SDG 4. Hochwertige Bildung

Kapitel 4.1 Arbeitsmarkt  
SDG 8. Menschenwürdige Arbeit und Wirtschaftswachstum

Kapitel 4.2 Verdienste  
SDG 5. Geschlechtergleichheit

Kapitel 5.2 Einkommen, Armutsgefährdung, materielle und soziale Entbehrung  
SDG 1. Keine Armut

Kapitel 6.1 Wohnen  
SDG 11. Nachhaltige Städte und Gemeinden

Kapitel 7.1 Einkommensgerechtigkeit in Deutschland und Europa  
SDG 10. Weniger Ungleichheiten

Kapitel 7.6 Gleichstellung  
SDG 5. Geschlechtergleichheit

Kapitel 12.1 Umweltwirkungen privater Haushalte: Energieverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen  
SDG 7. Bezahlbare und saubere Umwelt

Kapitel 12.4 Klimawandel und Klimaschutz im Bewusstsein der Menschen  
SDG 13. Maßnahmen zum Klimaschutz



► Tab 2 Status ausgewählter Indikatoren mit direktem Sozialbezug im Zeitverlauf

	Indikatoren	Ziele	Status und Wert		
			Indikatorenbericht 2018	Indikatorenbericht 2021	Indikatorenbericht 2022
<b>SDG 1. Armut in allen ihren Formen und überall beenden</b>					
1.1.a	Materielle Deprivation	Anteil der Personen, die materiell depriviert sind, bis 2030 deutlich unter EU-27-Wert halten	(9,1 %)	(6,8 %)	Bewertung ausgesetzt (13,4 %)
1.1.b	Erhebliche materielle Deprivation	Anteil der Personen, die erheblich materiell depriviert sind, bis 2030 deutlich unter EU-27-Wert halten	(3,4 %)	(2,6 %)	Bewertung ausgesetzt (5,6 %)
<b>SDG 3. Ein gesundes Leben für alle Menschen jeden Alters gewährleisten und ihr Wohlergehen fördern</b>					
3.1.a	Vorzeitige Sterblichkeit Frauen	Senkung auf 100 Todesfälle je 100 000 Einwohner (Frauen) bis 2030	(153 Todesfälle)	(151 Todesfälle)	(145 Todesfälle)
3.1.b	Vorzeitige Sterblichkeit Männer	Senkung auf 190 Todesfälle je 100 000 Einwohner (Männer) bis 2030	(288 Todesfälle)	(279 Todesfälle)	(276 Todesfälle)
3.2.b	Anteil der Bevölkerung mit erhöhter PM <sub>10</sub> -Feinstaubexposition	Erreichung des Feinstaub-WHO-Richtwerts von 20 Mikrogramm/Kubikmeter für PM <sub>10</sub> im Jahresmittel möglichst flächendeckend bis 2030	(4,3 Millionen Personen)	(2,9 Millionen Personen)	(0,04 Millionen Personen)
<b>SDG 4. Inklusive, gleichberechtigte und hochwertige Bildung gewährleisten und Möglichkeiten lebenslangen Lernens für alle fördern</b>					
4.1.a	Frühe Schulabgängerinnen und Schulabgänger	Verringerung des Anteils auf 9,5 % bis 2030	(10,1 %)	(10,3 %)	(11,6 %)
4.1.b	Akademisch Qualifizierte und beruflich Höherqualifizierte	Steigerung des Anteils auf 55 % bis 2030	(48,8 %)	(50,5 %)	(53,2 %)
4.2.a	Ganztagsbetreuung für Kinder 0- bis 2-Jährige	Anstieg auf 35 % bis 2030	(16,5 %)	(17,1 %)	(16,8 %)
4.2.b	Ganztagsbetreuung für Kinder 3- bis 5-Jährige	Anstieg auf 70 % bis 2030	(45,9 %)	(47,6 %)	(47,0 %)
<b>SDG 5. Geschlechtergleichstellung erreichen und alle Frauen und Mädchen zur Selbstbestimmung befähigen</b>					
5.1.a	Verdienstabstand zwischen Frauen und Männern	Beibehaltung des Abstandes von maximal 10 % bis 2030	(21 %)	(19 %)	(18 %)
5.1.b	Frauen in Führungspositionen in der Wirtschaft	30 % Frauen in Aufsichtsräten der börsennotierten und paritätisch mitbestimmten Unternehmen bis 2030	(30,9 %)	(35,2 %)	(35,6 %)
5.1.c	Frauen in Führungspositionen im öffentlichen Dienst des Bundes	Gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern in Leitungsfunktionen des öffentlichen Dienstes bis 2025	Nicht im Indikatorenset enthalten	(37,6 %)	(39,6 %)
5.1.d	Väterbeteiligung beim Elterngeld	65 % bis 2030	Nicht im Indikatorenset enthalten	(40,4 %)	(43,5 %)
<b>SDG 8: Dauerhaftes, inklusives und nachhaltiges Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle fördern</b>					
8.5.a	Erwerbstätigenquote 20- bis 64-Jährige	Erhöhung auf 78 % bis 2030	(79,2 %)	(80,6 %)	(79,6 %)
8.5.b	Erwerbstätigenquote 60- bis 64-Jährige	Erhöhung auf 60 % bis 2030	(58,4 %)	(61,8 %)	(61,1 %)
<b>SDG 9. Eine widerstandsfähige Infrastruktur aufbauen, inklusive und nachhaltige Industrialisierung fördern und Innovationen unterstützen</b>					
9.1.a	Private und öffentliche Ausgaben für Forschung und Entwicklung	Jährlich mindestens 3,5 % des BIP bis 2025	(2,9 %)	(3,1 %)	(3,1 %)
<b>SDG 10. Ungleichheit in und zwischen Ländern verringern</b>					
10.2	Gini-Koeffizient des Einkommens nach Sozialtransfers	Gini-Koeffizient Einkommen nach Sozialtransfer bis 2030 unterhalb des EU-27-Wertes	(0,30)	(0,30)	Bewertung ausgesetzt (0,31)
<b>SDG 11. Städte und Siedlungen inklusiv, sicher, widerstandsfähig und nachhaltig gestalten</b>					
11.2.c	Erreichbarkeit von Mittel- und Oberzentren mit öffentlichen Verkehrsmitteln	Verringerung der durchschnittlichen Reisezeit mit öffentlichen Verkehrsmitteln	Keine Bewertung möglich. Zu wenig Datenpunkte (22,4 Minuten)	Keine Bewertung möglich. Zu wenig Datenpunkte (21,9 Minuten)	Keine Bewertung möglich. Zu wenig Datenpunkte (20,6 Minuten)
11.3	Überlastung durch Wohnkosten	Senkung des Anteils der überlasteten Personen an der Bevölkerung auf 13 % bis 2030	(14,5 %)	(13,9 %)	Bewertung ausgesetzt (10,7 %)
<b>SDG 16. Friedliche und inklusive Gesellschaften für eine nachhaltige Entwicklung fördern, allen Menschen Zugang zur Justiz ermöglichen und leistungsfähige, rechenschaftspflichtige und inklusive Institutionen auf allen Ebenen aufbauen</b>					
16.1	Straftaten	Rückgang der Zahl der erfassten Straftaten je 100 000 Einwohner/-innen auf unter 6 500 bis 2030	(6 982 Fälle)	(6 548 Fälle)	(6 070 Fälle)

Ziel wird voraussichtlich erreicht

Entwicklung geht in die richtige Richtung, aber Zielverfehlung wahrscheinlich

Entwicklung geht in die richtige Richtung, aber deutliche Zielverfehlung wahrscheinlich

Entwicklung in die falsche Richtung

bietet die Online-Plattform darüber hinaus die Möglichkeit zur Darstellung weiterführender Informationen, thematisch verwandter Zeitreihen sowie (falls relevant) die tiefer gegliederte Darstellung nach Merkmalen wie Alter oder Geschlecht.

Das Ergebnis der oben erwähnten Trendbewertung wird als ein intuitiv verständliches »Wettersymbol« – von Sonnenschein bis Gewitter – visualisiert. Dies soll auf einfache und leicht zu erfassende

Weise abbilden, inwieweit sich der jeweilige Indikator auf dem politisch gewünschten Pfad in Richtung Ziel bewegt.

Auf dieser Grundlage werden von der Bundesregierung alle zwei Jahre sogenannte Off-track-Indikatorenberichte zu allen vom Statistischen Bundesamt mit Wolke beziehungsweise Gewitter bewerteten Indikatoren erarbeitet. Dies ist zuletzt am 24. Juli 2023 auf Basis des Indikatorenberichts des Statistischen Bundesamts von 2022 erfolgt. Für die oben

aufgeführten Indikatoren mit direktem Sozialbezug ergibt sich im Zeitverlauf das in Tabelle 2 dargestellte Bild. Bei den dunkelgrau hinterlegten Feldern handelt es sich um Off-track-Indikatoren im jeweiligen Indikatorenbericht. ▶ Tab 2

Analog zu den Daten der DNS werden auch die Daten für Deutschland zu den globalen Nachhaltigkeitszielen der Agenda 2030 der Vereinten Nationen vom Statistischen Bundesamt auf einer Online-Plattform (sdg-indikatoren.de) bereitgestellt.

### 12.2.3 Ausblick

Eine umfassende Weiterentwicklung der Deutschen Nachhaltigkeitsstrategie (DNS) ist für Ende 2024 vorgesehen. In deren Rahmen soll auf besonderes Bestreben der Bundesregierung der Fokus noch weiter auf die soziale Dimension der Nachhaltigkeit gelenkt werden. Für weitere Themenbereiche mit starkem sozialen Bezug befinden sich daher derzeit Indikatoren und mögliche Ziele in Prüfung:

- durch Prävention und Behandlung vermeidbare Sterblichkeit,
  - Weiterbildungsbeteiligung,
  - Väteranteil an den genommenen Elterngeldmonaten,
  - durchschnittliche wöchentliche Erwerbsarbeitszeit bezogen auf alle Mütter und Väter,
  - tarifliche Abdeckung von Beschäftigten und
  - Prävention von Verbraucherverschuldung.
- Auch der bestehende Indikator 1.1.a, b »Materielle Deprivation sowie erhebliche materielle Deprivation« wird um eine soziale Dimension erweitert werden. Wurde bislang darunter nur der unfreiwillige Verzicht auf materielle Konsumgüter verstanden, werden künftig auch zusätzliche Kriterien zur sozialen Entbehrung berücksichtigt. ▶ Abb 1

▶ Abb 1 Erweiterung des Indikators »Materielle Deprivation sowie erhebliche materielle Deprivation« (1.1.a, b) um soziale Kriterien

Definition bis 2019:	Definition seit 2020:
Materielle Entbehrung liegt nach der EU-Definition für EU-SILC dann vor, wenn aufgrund der Selbsteinschätzung des Haushalts mindestens drei der folgenden neun Kriterien erfüllt sind. Wenn vier der folgenden neun Kriterien erfüllt sind, liegt erhebliche materielle Entbehrung vor:	Materielle und soziale Entbehrung liegt nach der EU-Definition für EU-SILC dann vor, wenn aufgrund der Selbsteinschätzung des Haushalts mindestens fünf der folgenden 13 Kriterien erfüllt sind. Wenn sieben der folgenden 13 Kriterien erfüllt sind, liegt erhebliche materielle und soziale Entbehrung vor:
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Finanzielles Problem, die Miete, Hypotheken, Konsumentenkredite oder Rechnungen von Versorgungsbetrieben rechtzeitig zu bezahlen.</li> <li>2. Finanzielles Problem, die Wohnung angemessen warm zu halten.</li> <li>3. Finanzielles Problem, unerwartet anfallende Ausgaben in einer bestimmten Höhe aus eigenen Finanzmitteln zu bestreiten.</li> <li>4. Finanzielles Problem, jeden zweiten Tag eine Mahlzeit mit Fleisch, Geflügel oder Fisch oder eine hochwertige vegetarische Mahlzeit zu essen.</li> <li>5. Finanzielles Problem, mindestens eine Woche pro Jahr Urlaub woanders als zu Hause zu verbringen (auch Urlaub bei Freunden/Verwandten oder in der eigenen Ferienunterkunft).</li> <li>6. Fehlen eines Pkw im Haushalt aus finanziellen Gründen. Kein Firmen- oder Dienstwagen.</li> <li>7. Fehlen einer Waschmaschine im Haushalt aus finanziellen Gründen.</li> <li>8. Fehlen eines Farbfernsehgeräts im Haushalt aus finanziellen Gründen.</li> <li>9. Fehlen eines Telefons im Haushalt aus finanziellen Gründen.</li> </ol>	<p><b>Der Haushalt kann sich finanziell nicht leisten:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hypotheken, Miete, Rechnungen von Versorgungsbetrieben oder Konsum-/Verbraucherkrediten rechtzeitig zu bezahlen.</li> <li>2. die Unterkunft angemessen warm zu halten.</li> <li>3. jedes Jahr einen einwöchigen Urlaub an einem anderen Ort zu verbringen.</li> <li>4. jeden zweiten Tag eine Mahlzeit mit Fleisch, Fisch oder gleichwertiger Proteinzufuhr zu essen.</li> <li>5. unerwartet anfallende Ausgaben aus eigenen Mitteln zu bestreiten.</li> <li>6. ein Auto zu besitzen (kein Firmen-/Dienstwagen).</li> <li>7. abgewohnte Möbel zu ersetzen.</li> </ol> <p><b>Individuum kann sich finanziell nicht leisten:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>8. abgetragene Kleidungsstücke durch neue (nicht Second-Hand-Kleidung) zu ersetzen.</li> <li>9. mindestens zwei Paar passende Schuhe in gutem Zustand zu besitzen.</li> <li>10. wöchentlich einen geringen Geldbetrag für sich selbst aufzuwenden.</li> <li>11. regelmäßige Freizeitaktivitäten (auch wenn diese Geld kosten).</li> <li>12. mindestens einmal im Monat mit Freunden/Familie für ein Getränk/eine Mahlzeit zusammenzukommen.</li> <li>13. eine Internetverbindung zu haben.</li> </ol>

## 12.3 Räumliche Mobilität: (noch) schneller und weiter – die Coronapandemie als Dämpfer

Weert Ganzler

Wissenschaftszentrum Berlin  
für Sozialforschung (WZB)

WZB/SOEP

Die zentralen Kenngrößen räumlicher Mobilität entwickelten sich in den vergangenen Jahrzehnten in Deutschland wie auch in allen früh industrialisierten Regionen der Welt eindeutig und gleichgerichtet: schneller und weiter. Wächst der Umfang und die Qualität der Straßen und Verkehrsverbindungen, sinkt der Raumwiderstand und es werden mehr Wege zurückgelegt. Das gilt für Freizeitwege ebenso wie für arbeitsbezogene Pendelstrecken. So lag die Zahl der werktäglichen Pendlerinnen und Pendler im Jahr 2022 bei 20 Millionen und der durchschnittliche Arbeitsweg ist mittlerweile länger als 17 Kilometer. Weitere relevante Kennziffern für den Verkehrsaufwand zeigt der sogenannte Modal Split, das heißt die Verteilung der zurückgelegten Wege und Kilometer auf verschiedene Verkehrsmittel und Zwecke. Auch hier haben die schnellen Verkehrs-

mittel gegenüber den langsamen ihre Anteile seit langer Zeit vergrößert. Dieses Entwicklungsmuster zeigt sich in Deutschland seit vielen Jahren in den zentralen Verkehrserhebungen. Die Abweichungen zwischen den verschiedenen Erhebungen sind gering. Eine bemerkenswerte Dämpfung dieser Wachstumsdynamik ist infolge der Coronapandemie seit dem Frühjahr 2021, also ein Jahr nach Beginn der Pandemie und als Resultat der damit verbundenen zeitweiligen Lockdowns, festzustellen. Das war vor allem auf die Zunahme mobiler Formen des Arbeitens zurückzuführen (siehe Kapitel 4.4, Seite 159). Inwieweit es sich um eine lediglich temporäre Pause in der Wachstumsdynamik handelt oder damit eine dauerhafte Dämpfung oder gar Entkopplung von Verkehrs- und Wirtschaftswachstum zu beobachten ist, hängt nicht zuletzt von der künftigen

### ► Info 1

#### Daten zur räumlichen Mobilität

Die wichtigste Erhebung für den Personenverkehr in den vergangenen Jahrzehnten in Deutschland ist die vom Institut für angewandte Sozialwissenschaft (infas) – zunächst in Kooperation mit dem Deutschen Institut für Wirtschaftsforschung Berlin (DIW) und später mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR) – durchgeführte Haushaltsbefragung »Mobilität in Deutschland« (MiD 2002, 2008 und 2017, <http://www.mobilitaet-in-deutschland.de/publikationen2017.html>). Hinzu kommen mehrere auf den Stadtverkehr fokussierte Verkehrserhebungen im Rahmen des »Systems repräsentativer Verkehrsverhaltensbefragungen« (SrV), die das Friedrich-List-Institut der Technischen Universität Dresden seit den 1970er-Jahren erarbeitet. Die letzte SrV im Jahr 2018 (<https://tu-dresden.de/bu/verkehr/ivs/srv/srv-2018#intro>) bestätigt im Wesentlichen Ergebnisse der anderen bundesdeutschen Erhebungen. In den Jahren 1976, 1982 und 1989 wurden im früheren Bundesgebiet Verkehrsbefragungen unter dem Namen »Kontinuierliche Erhebungen zum Verkehrsverhalten« (KONTIV) durchgeführt. Danach gab es jedoch einen Wechsel im Erhebungsdesign (<https://www.ssoar.info/ssoar/handle/document/12560>). Zudem war der zeitliche Abstand zu den hier berücksichtigten MiD-Erhebungen sowie dem bundesweiten »Deutschen Mobilitätspanel« (MOP) mit mehr als zehn Jahren beträchtlich.

Leider endeten zum 31. Januar 2024 nach drei Jahrzehnten die jährlichen Befragungswellen des MOP, die vom Institut für Verkehrswesen der Universität Karlsruhe verantwortet wurden (<https://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu>). Die letzte Befragungswelle im Herbst 2022 bezog sich auf die Alltagsmobilität und war geprägt durch die dämpfenden Effekte auf die Verkehrsleistung infolge der Coronapandemie ([https://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/downloads/Bericht\\_MOP\\_22\\_23.pdf](https://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/downloads/Bericht_MOP_22_23.pdf)). Mit Blick auf die Pandemie und die mit ihr verbundenen restriktiven Maßnahmen bis hin zu temporären Lockdowns, die seit dem Frühjahr 2021 spürbare Auswirkungen hatten, hat das infas-Institut in Kooperation mit dem Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung (WZB) die Panel-Befragung »Mobilität in Zeiten der Corona-Pandemie« (MOBICOR) mit insgesamt fünf Wellen im Auftrag des Bundesministeriums für Bildung und Forschung (BMBF) vorgenommen, in der unter anderem die Auswirkungen des Homeoffice auf die Verkehrsleistung, insbesondere bei den Arbeitswegen, im Fokus standen (<https://www.wzb.eu/de/forschung/digitalisierung-und-gesellschaftlicher-wandel/digitale-mobilitaet/projekte/mobicor>). Zu Beginn der Pandemie hat das DLR eine Erhebung gemacht, in der neben den Arbeitswegen auch nach dem Einkaufs- und Freizeitverhalten unter dem Eindruck der Unsicherheiten einer unkalkulierbaren Virusverbreitung gefragt wurde (<https://verkehrsforschung.dlr.de/de/news/dlr-befragung-wie-veraendert-corona-unsere-mobilitaet>). Hier wurden die am Anfang der Pandemie so signifikanten Verschiebungen in der Verkehrsmittelwahl zugunsten des Autos und des Fahrrads ermittelt.

Rolle orts- und zeitunabhängiger Arbeitsformen und von weiteren politischen Weichenstellungen zugunsten einer verstärkten nähräumlichen Entwicklung ab. ▶ Info 1

Es kann aus einer sozialwissenschaftlichen Perspektive auf die räumliche Mobilität kaum überraschen, dass die Wegelängen je Tag und Strecke gestiegen sind. Denn die gelebte und die geforderte persönliche Mobilität hat in modernen Gesellschaften eine hohe Bedeutung. Es wird von fast allen erwartet, mobil zu sein. Das gilt für den Arbeitsmarkt ebenso wie für das Bildungswesen, aber auch für die Freizeit. Die Wegezwecke sind eine weitere zentrale Kategorie jeder Verkehrsstatistik, die auch beim Deutschen Mobilitätspanel (MOP) erhoben wird. Der Blick auf die Wegezwecke zeigt zunächst ein überraschendes Bild: Der Berufs- und Ausbildungsverkehr nimmt nicht den großen Stellenwert ein, der ihm oft beigemessen wird. Er macht nicht einmal ein Viertel des Verkehrsaufwands aus, während Freizeit- und Versorgungswege einen erheblich größeren Anteil haben. ▶ Abb 1

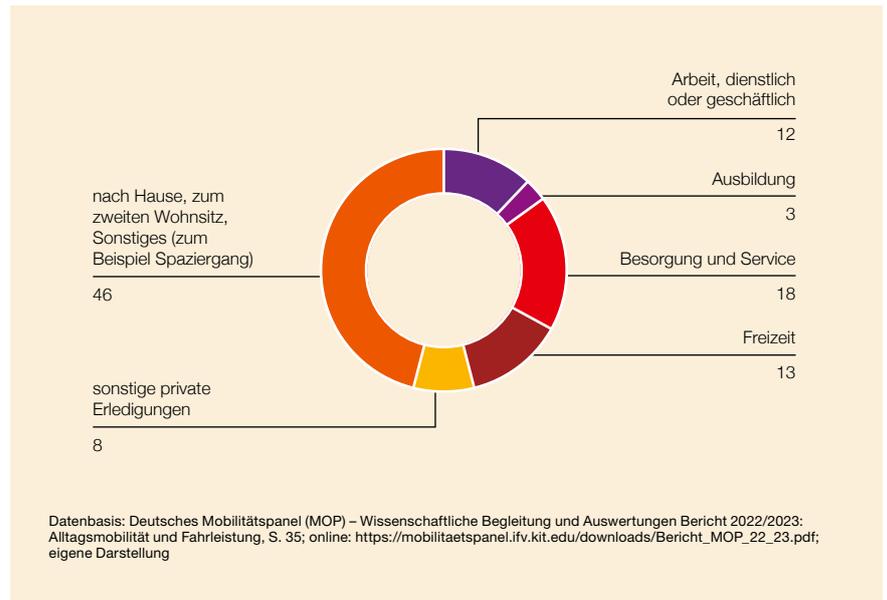
Diese Ergebnisse aus dem MOP werden in den anderen großen Verkehrsstudien bestätigt. Auch Globaldaten zur räumlichen Mobilität zeigen die skizzierte expansive Entwicklungsdynamik. Ein vertiefender Blick in die Mobilitätskennzahlen zeigt jedoch auch signifikante Unterschiede und Besonderheiten, die sich vor allem entlang verschiedener Siedlungsformen, Haushaltstypen und Lebenslagen finden.

### 12.3.1 Verkehrsaufwand und Siedlungstypen

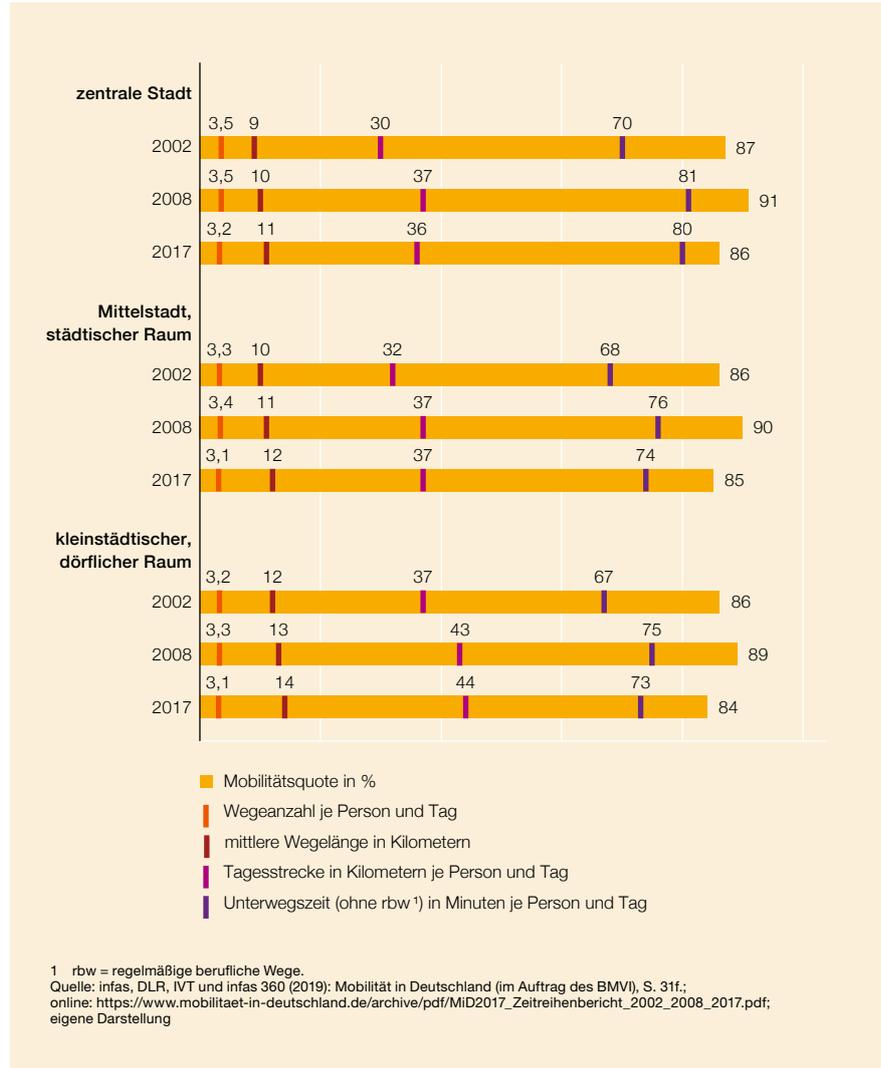
Im Personenverkehr gelten die zurückgelegten Kilometer als entscheidende Kenngröße. Bei diesen sogenannten Personenkilometern zeigen sich die auffälligsten Unterschiede zwischen Stadt und Land, Arm und Reich sowie zwischen verschiedenen Haushaltstypen.

In der Verkehrsforschung ist der enge Zusammenhang zwischen Siedlungstyp und Verkehrsaufwand schon lange bekannt. Generell gilt: Je dichter

▶ Abb 1 Anteil der Wege nach Zweck je Person und Tag 2022 – in Prozent



► Abb 2 Zentrale Mobilitätskenngrößen nach ländlichen Regionstypen

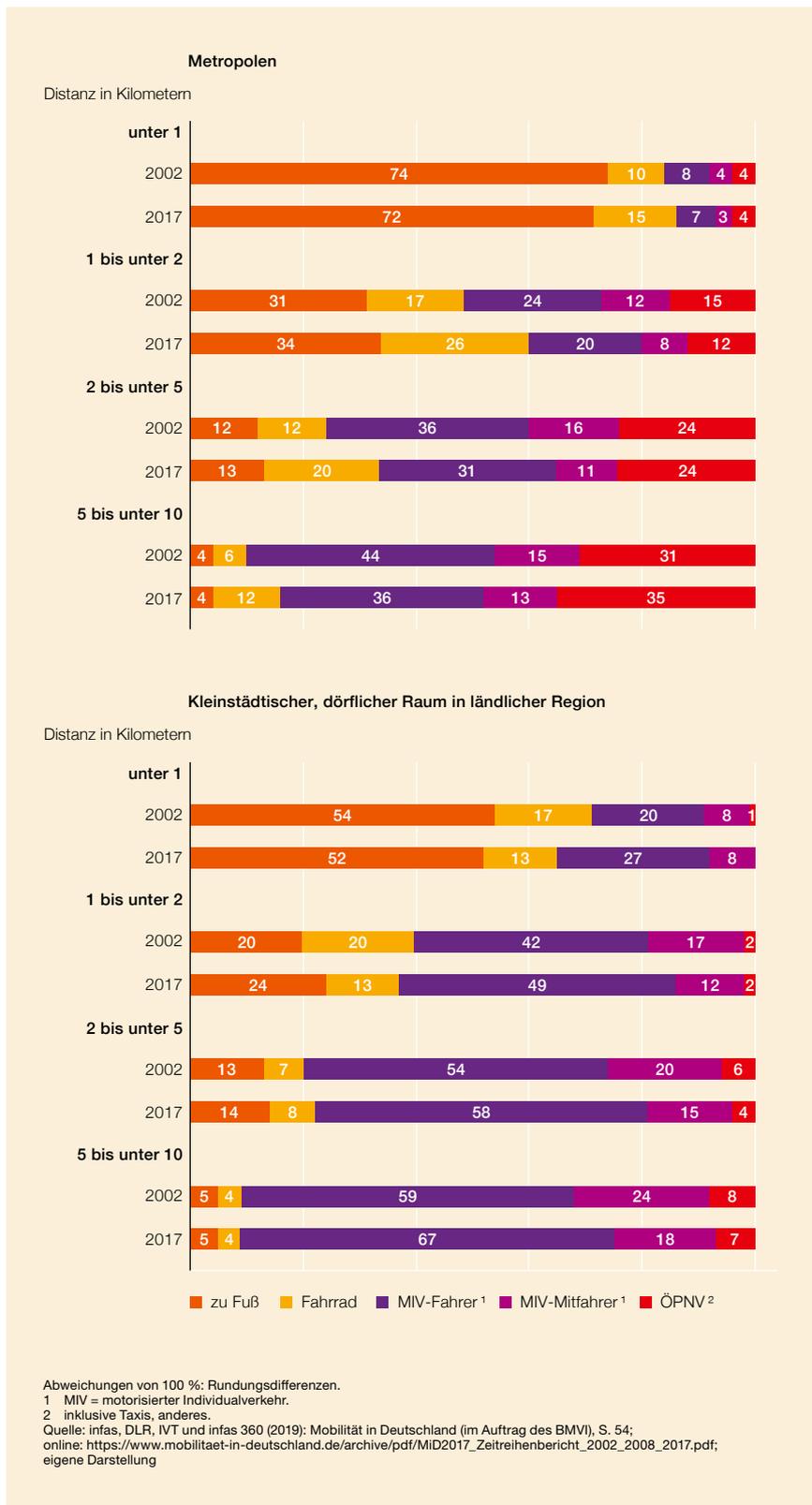


die Siedlungsstruktur, desto kleiner der alltägliche Radius der Aktivitäten und damit die zurückgelegten Personenkilometer. Das zeigt sich deutlich bei den Tageskilometerleistungen, die in der Vergleichsstudie »Mobilität in Deutschland« 2002, 2008 und 2017 für verschiedene ländliche Regionstypen erhoben wurden: Während 2017 im Innenstadtbereich (zentrale Stadt) die durchschnittliche Tagesstrecke 36 Kilometer betrug, lag sie in kleinstädtischen beziehungsweise ländlichen Räumen bei 44 Kilometern. Zugleich fällt auf, dass zwar der Anteil der mobilen Personen und

die durchschnittliche Wegeanzahl in allen Regionstypen annähernd gleich waren, sich jedoch die Zeiten, in denen die Menschen in der Innenstadt, im Stadtumland oder im ländlichen Raum täglich unterwegs waren, signifikant unterschieden. Für weniger Kilometer brauchten der Stadtbewohner oder die Stadtbewohnerin länger als der Verkehrsteilnehmer oder die Verkehrsteilnehmerin außerhalb urbaner Siedlungsstrukturen. In der Stadt benötigten die Menschen 6 beziehungsweise 7 Minuten mehr, um ihre täglichen Wege zu absolvieren. ► Abb 2

Diese Unterschiede in den Reisezeiten hängen nicht zuletzt mit der Nutzungsintensität der Verkehrsinfrastrukturen zusammen, die stark zwischen den Siedlungstypen variiert. Insbesondere die Straßen für den motorisierten Individualverkehr (MIV) sind in weniger dicht besiedelten Gebieten in der Regel freier, sodass eine höhere Reisegeschwindigkeit erreicht werden kann. Das Auto ist hingegen in Städten langsamer und der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) attraktiver. Dies erklärt die deutlichen Unterschiede im Modal Split (der Anteile der

► **Abb 3** Modal Split bei geringen Distanzen in verschiedenen Regionstypen – in Prozent



verschiedenen Verkehrsmittel) zwischen den verschiedenen Regionstypen, die sich bemerkenswerterweise auch bei ganz geringen Distanzen zeigen: Während die Pkw-Nutzung in den Metropolen 2017 bei Wegedistanzen von 2 bis unter 5 Kilometern Länge im Durchschnitt bei 42 % lag (und gegenüber 2002 um 10 Prozentpunkte gesunken ist), machte sie in ländlichen Regionen 73 % aus. Umgekehrt hatten der ÖPNV und auch das Fahrrad in Städten und verdichteten Räumen generell einen deutlich höheren Anteil. Bei der Fahrradnutzung war in dem betrachteten Zeitraum ein deutlicher Zuwachs zu beobachten. In der Längendistanz von 2 bis unter 5 Kilometern stieg der Radanteil zwischen 2002 und 2017 von 12 auf 20 %. So erstaunt es nicht, dass es laut dem Statistischen Bundesamt in deutschen Haushalten 2022 fast 70 Millionen Fahrräder gab (siehe Kapitel 5.1.2, Seite 184) und damit 27 Millionen mehr Fahrräder als Autos. ► **Abb 3**

### 12.3.2 Pkw-Verfügbarkeit

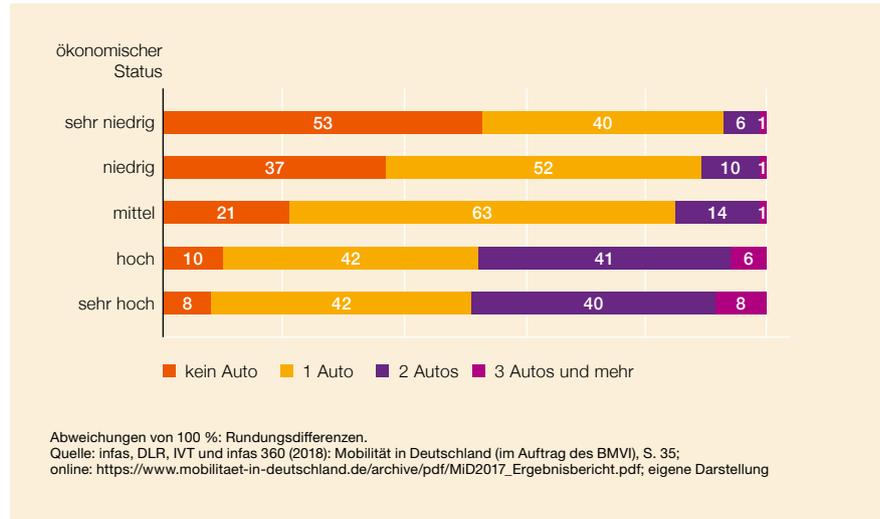
Trotz der jüngsten Zuwächse beim Fahrrad und einer – zumindest bis zur Coronapandemie im Frühjahr 2020 – sichtbaren Konsolidierung des ÖPNV ist der Personenverkehr in Deutschland wie in allen anderen entwickelten westlichen Gesellschaften von der Nutzung des Autos geprägt. In lediglich einem von fünf bundesdeutschen Haushalten gibt es kein Auto. Dabei handelt es sich meistens um Einpersonenhaushalte von Älteren oder um Jüngere in Ausbildung. In den meisten Zweiverdiener-Haushalten ist der Zweitwagen Standard. Das Auto gehört in Deutschland längst zur Grundausstattung der Haushalte. Insgesamt gab es laut Kraftfahrt-Bundesamt in Deutschland im Jahr 2023 bei 84 Millionen Einwohnerinnen und Einwohnern fast 49 Millionen Pkw (inklusive gewerblich genutzter Pkw, zum Beispiel Dienstwagen). Damit könnten theoretisch alle Bundesbürgerinnen und Bundesbürger gleichzeitig auf den Vordersitzen Platz nehmen, niemand müsste hinten sitzen. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist der entscheidende verkehrspolitische Orientierungspunkt.

Was begünstigt nun den motorisierten Individualverkehr? Lassen sich Bedingungen identifizieren, die eine Auto-nutzung wahrscheinlich machen? Neben dem bereits angeführten Siedlungstyp korrelieren die Haushaltsgröße und vor allem das Haushaltseinkommen mit der Autonutzung. Die Anzahl der im Haushalt verfügbaren Pkw steigt mit dem Nettoeinkommen. Während 2017 in 53 % der Haushalte mit einem sehr niedrigen ökonomischen Status kein Pkw zur Verfügung stand, besaßen in den Gutverdiener-Haushalten (sehr hoher ökonomischer Status) nur 8 % kein Auto. Die Abnahme der autolosen Haushalte in den dazwischenliegenden Einkommensklassen zeigt die Korrelation deutlich: Je höher das Haushaltseinkommen, desto umfangreicher die Pkw-Ausstattung. Bei den Haushalten mit einem hohen oder sehr hohen ökonomischen Status stieg zudem der Anteil der Zweit- und Drittwagen kräftig an. Bei den Haushalten mit einem sehr hohen ökonomischen Status machte der Anteil der Haushalte mit mehreren Pkw sogar fast die Hälfte aus. ▶ Abb 4

Aufschlussreich sind auch der Führerscheinbesitz und die Verfügbarkeitsrate von Pkw. Insgesamt hatten im Deutschen Mobilitätspanel im Jahr 2022 ungefähr 90 % der erwachsenen Bundesbürger einen Führerschein. Über 75 % konnten regelmäßig oder zumindest nach Absprache über ein Auto verfügen. Weniger als 20 % hatten hingegen keinen Zugang zu einem Auto oder besaßen keinen Führerschein. Bei der Autoverfügbarkeit finden sich zudem auffällige Unterschiede zwischen den Altersgruppen: Während nur 40 % der 18- bis 25-Jährigen regelmäßig Zugriff auf ein Auto hatten, waren es in allen höheren Altersgruppen wesentlich mehr. Sogar in der Gruppe der über 70-Jährigen war die Autoverfügbarkeit mit 52 % deutlich höher. Am höchsten fiel die Autoverfügbarkeit in der Altersgruppe der 51- bis 60-Jährigen aus. ▶ Tab 1

Bezogen auf die Haushaltssituation lässt sich für die Ausstattung der deutschen Haushalte mit Autos folgender Zusammenhang erkennen: Gibt es kleine

▶ Abb 4 Pkw-Besitz nach ökonomischem Status 2017 – in Prozent



▶ Tab 1 Führerscheinbesitz und Pkw-Verfügbarkeit nach Altersgruppen 2022 – in Prozent

Altersgruppen	Führerscheinbesitz	Regelmäßige persönliche Pkw-Verfügbarkeit	Pkw-Verfügbarkeit gelegentlich/nach Absprache	Kein Pkw verfügbar	Keine Angabe
18–25 Jahre	77	40	35	26	0
26–35 Jahre	95	64	18	17	1
36–50 Jahre	93	71	13	15	1
51–60 Jahre	96	73	12	14	1
61–70 Jahre	94	64	19	14	2
71 Jahre und älter	84	52	15	27	6

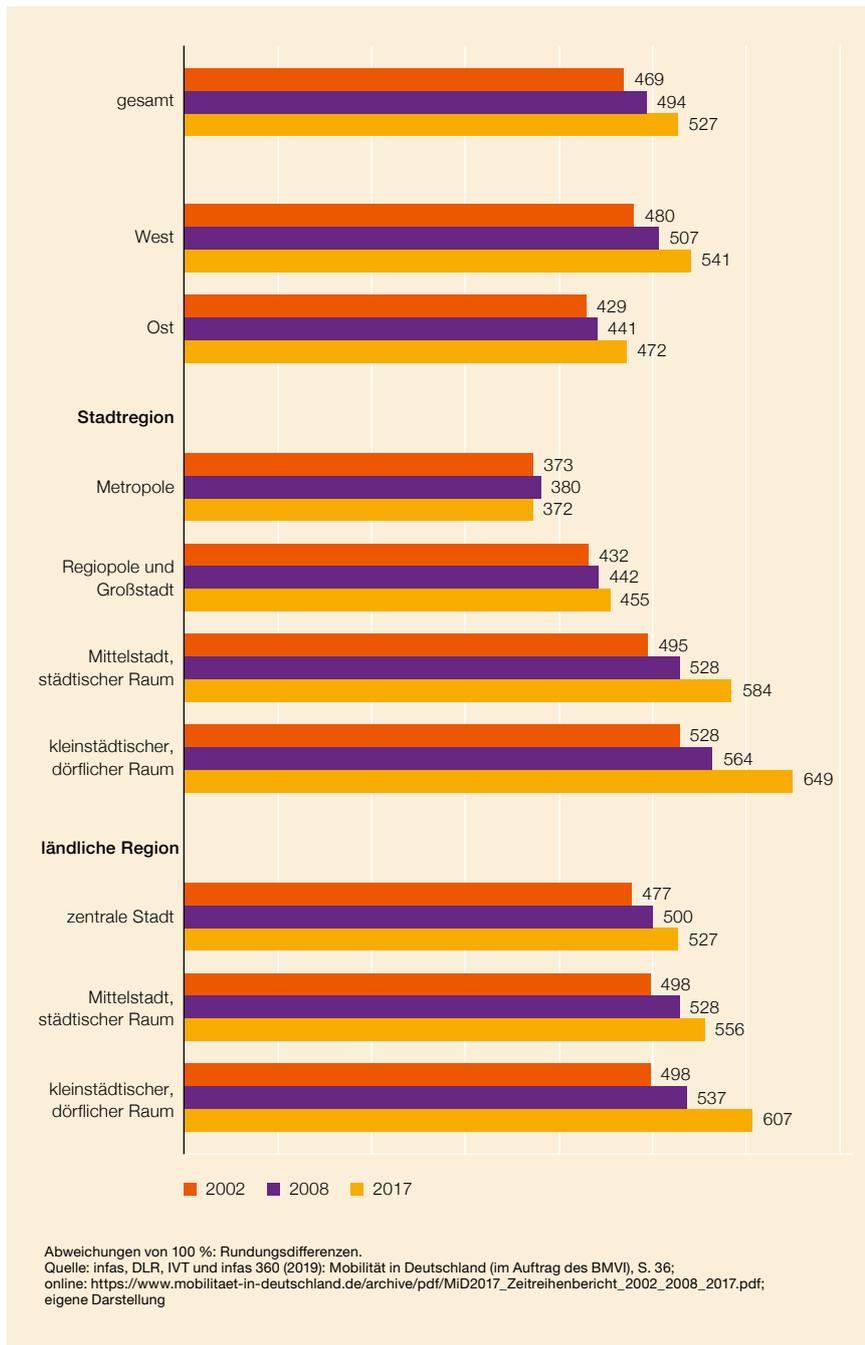
Abweichungen von 100 %: Rundungsdifferenzen.  
 Quelle: Deutsches Mobilitätspanel (MOP) – Wissenschaftliche Begleitung und Auswertungen Bericht 2022/2023: Alltagsmobilität und Fahrleistung, S. 26f; online: [https://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/downloads/Bericht\\_MOP\\_22\\_23.pdf](https://mobilitaetspanel.ifv.kit.edu/downloads/Bericht_MOP_22_23.pdf); eigene Darstellung

Kinder im Haushalt, ist das private Auto als Hauptverkehrsmittel sehr wahrscheinlich. Das gilt jedoch nicht für Alleinerziehende. Weiterhin gilt: Je größer die Gemeinde, desto größer ist der Anteil derjenigen, die nicht ständig über ein Auto verfügen. Die Unterschiede sind erheblich: In Dörfern und Kleinstädten kamen im Jahr 2017 zwischen 607 und 649 Autos auf 1 000 Einwohnerinnen und Einwohner, während in Metropolen und Großstädten nur noch zwischen 372 und 455 Autos auf 1 000 Einwohnerinnen und Einwohner zugelassen waren. ▶ Abb 5

### 12.3.3 Der »Kuckuckseffekt«

Die Autoverfügbarkeit ist ausschlaggebend dafür, wie der Modal Split, also die Anteile der verschiedenen Verkehrsmittel, aussieht. Das Auto lässt sich für unterschiedliche Zwecke nutzen. Es kommt komplexen Alltagsabläufen entgegen und erlaubt eine autonome Zeit- und Wegeketten-gestaltung. Es wird im Alltag oft verwendet, ohne über mögliche Alternativen nachzudenken, und leistet damit einer routinemäßigen Nutzung Vorschub. Ist das Auto erst einmal verfügbar, drängt es andere Verkehrsmittel

► **Abb 5 Pkw-Bestand nach Raumtypen**  
 – Pkw je 1000 Einwohnerinnen und Einwohner



Frage, ob mit Sicherheit und in einer erträglichen Entfernung ein Parkplatz zur Verfügung steht, entscheidet über die Häufigkeit und Routinemäßigkeit der individuellen Autonutzung. Auch hier gibt es erhebliche Unterschiede zwischen den verschiedenen Siedlungstypen. Während 2017 in den Metropolen 40 % der Autos auf privaten Stell- oder Garagenplätzen abgestellt werden konnten, betrug der private Stellplatzanteil im kleinstädtischen oder dörflichen Raum 87 % (in städtischen Regionen) beziehungsweise 90 % (in ländlichen Regionen). Selbstverständlich befördert es die alltägliche Autonutzung, wenn man sich keine Gedanken machen muss, wo das Fahrzeug, das im Durchschnitt ja mehr als 23 Stunden am Tag steht und nicht gefahren wird, abgestellt werden kann. ► **Abb 6**

Jüngere Verkehrserhebungen deuten darauf hin, dass sich der Zusammenhang zwischen Lebensphasen und der Wahl der jeweiligen Verkehrsmittel künftig ändern wird. Grund ist der demografische Wandel. Zwar wird der Anteil älterer Verkehrsteilnehmerinnen und -teilnehmer sukzessive steigen und das Verkehrsgeschehen damit insgesamt gedämpft werden, weil die beruflichen Wege dieser Gruppe wegfallen. Doch zugleich werden die künftigen »jungen Alten« auf einem erhöhten Aktivitätsniveau länger mobil und zu einem größeren Teil als die Vorgängergenerationen erfahrene Autofahrende sein, die mit höheren Führerscheinquoten als frühere Generationen die Erwerbsarbeitsphase hinter sich lassen.

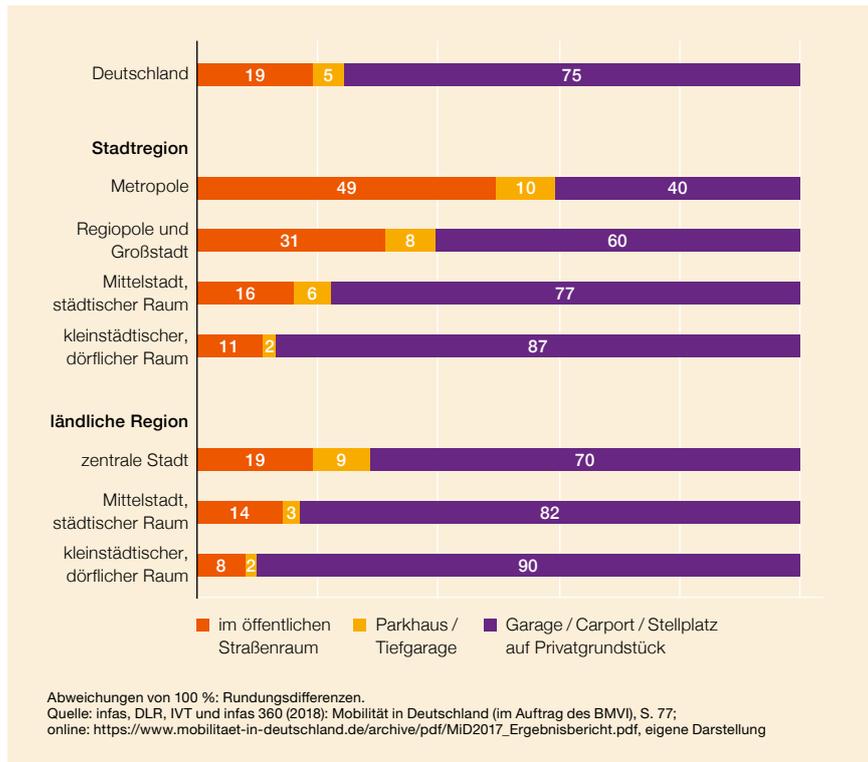
Die demografisch bedingten Veränderungen im Verkehr sind in letzter Zeit in den Fokus der Aufmerksamkeit geraten. Die Daten aus den vorliegenden Verkehrserhebungen lassen zunächst Kontinuität und eine fast verblüffende Stabilität in der Mobilität vermuten. Vertiefende Analysen der Durchschnittswerte nach räumlichen und einkommensstrukturellen Kriterien zeigen jedoch ein differenziertes Bild. Globale Durchschnittszahlen verdecken diese Differenzen oft. Was fehlt, ist eine Ergänzung der bestehenden Verkehrserhebungen durch eine qualitative Komponente.

häufig an den Rand. In der Verkehrs- und Mobilitätsforschung wird daher vom »Kuckuckseffekt« infolge der Anschaffung eines Automobils gesprochen. Ähnlich wie sich ein Kuckuck im Nest

seiner Konkurrenten entledigt, verdrängt das Auto andere Verkehrsmittel.

Wichtig für die Autonutzung und die Stärke des »Kuckuckseffekts« ist auch die Parkplatzsituation. Die Antwort auf die

► Abb 6 Art des Fahrzeugstellplatzes zu Hause nach Raumtyp 2017 – in Prozent



Hilfreich könnten dabei Daten sein, mit denen auch Veränderungen im Verkehrsverhalten in Abhängigkeit von Siedlungsentscheidungen, Haushaltszusammensetzung, Lebensphase und Kostenentwicklungen (sowohl bei den Lebenshaltungskosten insgesamt als auch bei den verschiedenen Verkehrsmitteln) identifiziert werden können. Nicht exakt zu bemessen sind auch die Folgen des »Kuckuckseffekts«. Er verursacht eine erhebliche Trägheit in der Mobilitätsentwicklung, weil die potenziellen Alternativen zum Auto von den Einzelnen gar nicht erst in Betracht gezogen werden.

### 12.3.4 Mobilität in Zeiten des Klimawandels

Möglicherweise verstärken sich die bestehenden Unterschiede, etwa zwischen Kernstädten und ländlichen Regionen, zwischen Geringverdiener-Haushalten und solchen mit einem hohen Einkommen und innerhalb der Abfolge der

Lebensphasen, zukünftig noch. Bei den Jüngeren mehren sich die Hinweise, dass die Informations- und Kommunikationstechnik die Bewegung im Raum grundlegend ändert und das Auto zugleich seinen Status als bevorzugtes Prestigeobjekt einbüßt. Ein Hinweis auf die sich öffnende Schere zwischen Stadt und Land sowie zwischen Jung und Alt könnte sich in der Entwicklung des Pkw-Besitzes von 2002 bis 2017 zeigen (siehe Abbildung 5). In allen Regionstypen mit Ausnahme der Metropolen ist in diesem Zeitraum der Pkw-Besitz bezogen auf 1 000 Einwohnerinnen und Einwohner gestiegen. Das Wachstum ist in den dörflichen und kleinstädtischen Räumen am stärksten. Ein wichtiger Grund dafür dürften fehlende digital unterstützte intermodale Verkehrsangebote sein. Wo es keine Bus- und Bahnverbindungen mehr gibt, werden beispielsweise auch keine Mietrad- oder E-Scooter-Angebote installiert, wie man sie in fast allen großen

Städten kennt. Das bedeutet zugleich, dass die Abhängigkeit vom Auto weiter steigt.

Gleichzeitig zeichnet sich eine Reihe zunehmender Unsicherheiten und Gefährdungen der Grundlagen der modernen Mobilität ab. Ein wesentlicher Grund dafür ist die drohende Klimakatastrophe. Der Verkehr kommt an seiner Dekarbonisierung, also der Abkehr vom Verbrennungsmotor, nicht vorbei. Da beim Klimaschutz im Verkehrssektor in den vergangenen 25 Jahren keinerlei Fortschritte gemacht wurden, wächst der Druck immens, die Klimagasemissionen endlich spürbar zu reduzieren. Eine Antriebswende hin zu effizienten elektrischen Antrieben ist dafür eine notwendige, aber noch keineswegs hinreichende Voraussetzung.

Nicht nur wegen der Klimakrise, sondern auch wegen der zunehmenden Flächenkonkurrenz vor allem in den Städten sowie wegen des massiven Sanierungs- und Unterhaltsaufwands für Straßen, Brücken und andere Verkehrsinfrastrukturen steigt der Druck, die externen Kosten des Verkehrs zu individualisieren. Zu erwarten sind erhebliche Kostensteigerungen im motorisierten Individualverkehr durch Straßenbenutzungsgebühren und eine flächendeckende Parkraumbewirtschaftung. Eine City-Maut und höhere Parkgebühren auch für Anwohnerinnen und Anwohner sind derzeit in vielen Städten in der Diskussion. Hintergrund ist nicht zuletzt, dass die Konkurrenz um knappen öffentlichen Raum zunimmt. Verkehrs- und umweltpolitische Hoffnungen sind vor allem verbunden mit intermodalen Mobilitätsdienstleistungen, also der Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel in einem integrierten Angebot, die eine Alternative zum privaten Auto bieten können. Für die »erste und letzte Meile« eines Weges muss es Angebote geben, nur so ist die gesamte Wegekette »von Haus zu Haus« zu realisieren. Angebote für Fahrzeug- und auch Ridesharing (Mitfahrgelegenheiten und geteilte Fahrten) auf digitalen Plattformen können hier einen wichtigen Beitrag leisten, insbesondere wenn sie mit dem

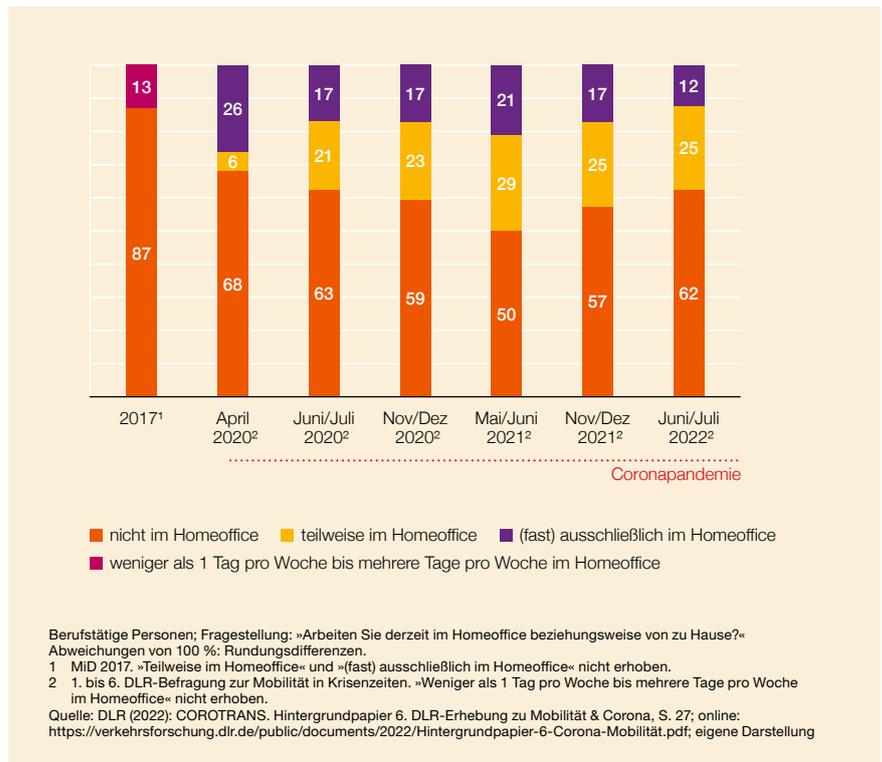
öffentlichen Nahverkehr verknüpft werden. Günstige Flatrates wie das Deutschlandticket und das Klimaticket in Österreich und nicht zuletzt sichere Fahrradwege sind Voraussetzungen dafür, dass Autofahrer und Autofahrerinnen umsteigen. Die Nebenfolgen der Massenmotorisierung, etwa Zeitverluste durch Staus und Parkplatzsuche, konterkarieren insbesondere in den Städten die Vorteile des Autos. Die Konkurrenz um die Nutzung knapper Flächen nimmt zu. Insgesamt könnte der Aufwand der Raumüberwindung weiter zunehmen und damit die Schere zwischen sehr mobilen Menschen einerseits und eingeschränkt Mobilen andererseits noch weiter auseinandergehen. In diesem Fall wären diejenigen im Nachteil, die über keine Alternativen zum privaten Automobil verfügen und deren Autoabhängigkeit am größten ist.

### 12.3.5 Alles anders nach der Coronapandemie?

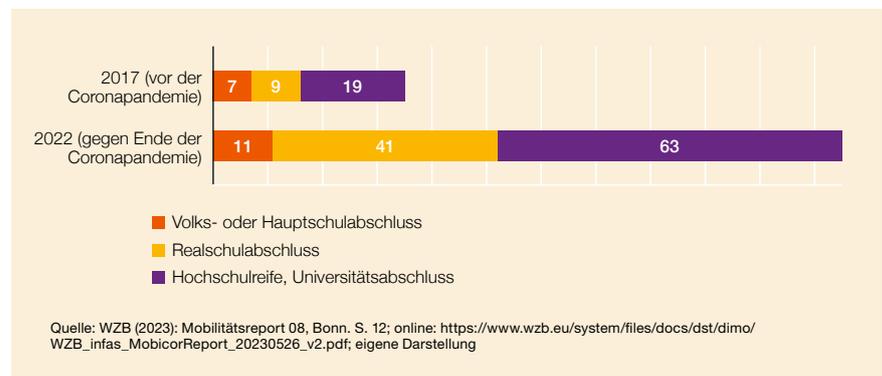
Unerwartet und mit großer Wucht hatte die Coronapandemie eingefahrene Alltagsabläufe durcheinandergebracht. Eine große Unsicherheit über eine weitere Verbreitung eines bis dahin unbekanntes Virus und teils monatelange Lockdowns erschütterten auch die bestehenden Mobilitätsmuster und veränderten zumindest zeitweise das Verhältnis gegenüber den verschiedenen Verkehrsmitteln. Virtuelle Mobilität hatte die physische Mobilität teilweise ersetzt. Im Vor-Corona-Vergleichsjahr 2017 betrug der Anteil der Beschäftigten, die (oftmals lediglich wenige Tage) im Homeoffice arbeiteten, 13%. Der Anteil derjenigen, die ganz oder teilweise im Homeoffice arbeiteten, erhöhte sich während der Pandemie auf 50% und blieb im Jahr 2022 auch nach der Rücknahme aller arbeitsplatzbezogenen Restriktionen mit 37% fast dreimal so hoch wie vor der Krise. ▶ Abb 7

Die Pandemie hatte einen schon länger bestehenden Trend zur ortsflexiblen Arbeit verstärkt. Homeoffice und Videokonferenzen sind innerhalb weniger Jahre für viele Beschäftigte zur Routine geworden. Allerdings bestehen gleichzeitig erhebliche

▶ Abb 7 Homeoffice-Anteile vor und während der Coronapandemie – in Prozent



▶ Abb 8 Homeoffice-Anteile nach formalem Bildungsgrad vor und gegen Ende der Coronapandemie – in Prozent



Unterschiede in Abhängigkeit vom Bildungsgrad und der beruflichen Tätigkeit. Beschäftigten mit höheren Bildungsabschlüssen gelang es oft schon früher, ihren Arbeitsplatz nach Hause oder an andere Standorte zu verlegen. Sie haben ihre Homeoffice-Zeiten während der Corona-Krise deutlich ausgeweitet. Auch der Anteil der Personen mit niedrigeren Bildungs-

abschlüssen, die örtlich- und zeitlich flexibel arbeiten, hatte sich erhöht. Gegen Ende der Coronapandemie im Jahr 2022 lag er mit 11% jedoch deutlich unter dem Anteil der Beschäftigten, die mindestens die Hochschulreife aufwiesen. Von diesen waren 60% im Homeoffice tätig. Diese Schere hat sich gegenüber der Vor-Corona-Zeit erheblich geöffnet. ▶ Abb 8

Die abnehmende Bedeutung des stationären Arbeitsplatzes hat auch Auswirkungen auf den Verkehr, nicht zuletzt auf die Anzahl der Pendelwege und ihre Verteilung über die Woche und auch über den Tag. Die Effekte sind durchaus ambivalent: Einerseits nehmen angesichts der hohen Anteile von Homeoffice-Arbeit die langen Pendelstrecken ab, während gleichzeitig der Anteil kürzerer Wege in der lokalen Umgebung zunimmt. Diese kürzeren Wege werden wiederum zu einem höheren Anteil zu Fuß oder mit dem Fahrrad erledigt. Die Menschen, die örtlich und zeitlich flexibel arbeiten, verringern ihre arbeitsbezogene Verkehrsleistung. Wenn die Gründe fehlen, das Büro aufzusuchen, und Treffen oder Konferenzen virtuell besucht werden können, wird weniger mit dem Auto oder Bus und Bahn gefahren, aber auch weniger geflogen.

Andererseits hat sich in der Pandemie zugleich die seit Längerem beobachtbare Tendenz zu Online-Bestellungen weiter verstärkt. Der Anteil der Menschen, die Online-Bestellungen vornehmen, ist laut der Panel-Befragung »Mobilität in Zeiten der Corona-Pandemie« (MOBICOR) von 6 % im Jahr 2017 auf 17 % im Jahr 2022 gestiegen. Auch wenn nach der Pandemie ein Rückgang zu verzeichnen war, lag der Wert immer noch weit über dem Vor-Corona-Niveau. Es sind vor allem Menschen mit einem hohen oder sehr hohen Einkommen, die zunehmend ihre Einkäufe oder sonstigen Besorgungen online absolvieren. Es ist also davon auszugehen, dass ein Teil der eingesparten Verkehrsleistung lediglich ausgelagert wird.

Ein weiterer Effekt der Externalisierung betrifft den stationären Einzelhandel. Es gibt starke Hinweise darauf, dass

sich die Einzelhandelsumsätze in Gegenden stabilisieren oder zunehmen, wo die Geschäfte gut zu Fuß oder mit dem Fahrrad erreichbar sind. Die seit Jahrzehnten als Gemeinplatz betrachtete Annahme, dass der Einzelhandel nur dann funktioniert, wenn die Geschäfte leicht mit dem Auto zu erreichen sind und entsprechende Parkplätze zur Verfügung stehen, hat sich in den Innenstadtlagen ins Gegenteil verkehrt: Wenn heute noch vor Ort eingekauft wird, dann muss die Aufenthaltsqualität stimmen. Eine Dominanz des fließenden und ruhenden Autoverkehrs ist da hinderlich.

Ob die in der Coronapandemie entstandene hohe Orts- und Zeitflexibilität in der Arbeitswelt von Dauer sein wird, bleibt eine offene Frage. Stellt sie die neue Normalität dar? Wenn das so ist, dürfte das erhebliche Auswirkungen auf das künftige Verkehrsgeschehen haben. Ebenfalls noch offen ist die Frage, ob und in welchem Umfang eingesparte Arbeitswege zu einem Anstieg von Freizeitwegen führen. Damit steigen grundsätzlich die Chancen, die klassischen Strukturen der physischen Mobilität zu reduzieren, viele Aktivitäten virtuell, über das Internet zu erledigen und damit physischen Verkehr zumindest teilweise zu reduzieren. In der Konsequenz bedeutet das, dass die Planungsprämissen für den Ausbau insbesondere der Straßeninfrastruktur neu zu bestimmen sind. Denn für die Kosten-Nutzen-Relation beispielsweise in der Bundesverkehrswegeplanung werden sowohl ein Verkehrsmengenwachstum als auch feste Verkehrsspitzen zu Hauptverkehrszeiten unterstellt, was als Legitimation für Neubauprojekte und den weiteren Ausbau von Straßenverkehrskapazitäten dient.

## 12.4 Klimawandel und Klimaschutz im Bewusstsein der Menschen

Christiane Lübke  
Technische Hochschule  
Ostwestfalen-Lippe

WZB/SOEP

Der Klimawandel gehört zu den größten gesellschaftlichen Herausforderungen. Vor allem durch die massive Nutzung von fossilen Brennstoffen wie Erdöl, Erdgas und Kohle steigt die Konzentration von Treibhausgasen in der Atmosphäre, wodurch sich der natürliche Treibhauseffekt verstärkt und die globale Temperatur steigt. Diese anthropogene, also von Menschen hervorgerufene Erderwärmung hat schwerwiegende, bisher nicht vollständig absehbare Folgen für Mensch

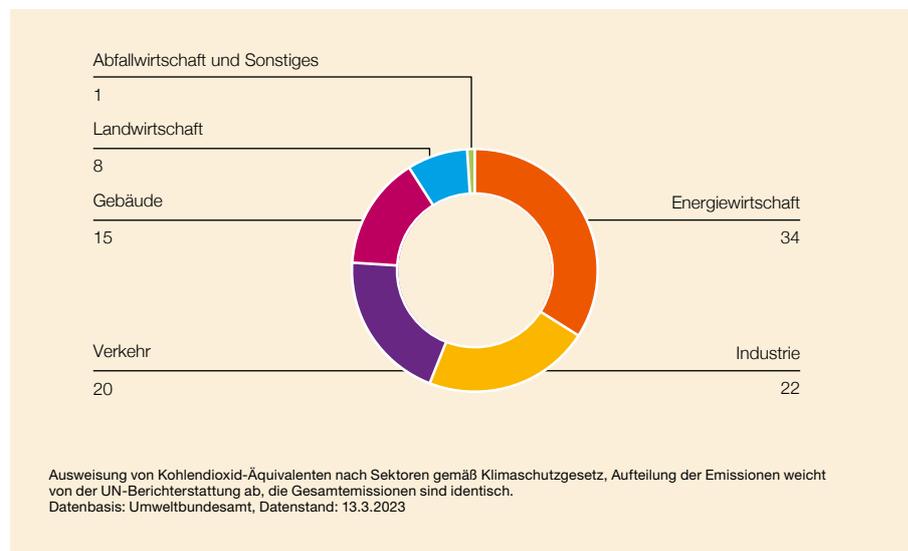
und Umwelt. Um die Auswirkungen des Klimawandels zu begrenzen, muss der Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen deutlich reduziert werden. Das erfordert eine grundlegende Umstellung unserer derzeitigen Lebens- und Wirtschaftsweise, insbesondere der Energieerzeugung und -nutzung, aber auch Veränderungen in den Bereichen Industrieproduktion, Gebäude, Mobilität und Verkehr sowie Ernährung und Landwirtschaft. ▶ Info 1

### ▶ Info 1

#### Klimaschutz und Klimawandel

Klimaschutz umfasst all jene Bemühungen, die darauf abzielen, den Ausstoß von klimaschädlichen Treibhausgasen zu reduzieren und damit den von Menschen hervorgerufenen Anstieg der globalen Temperatur zu begrenzen (sogenannte Mitigation, also Abschwächung, Minderung), sowie solche, mit denen die möglichen Folgen der globalen Erderwärmung abgemildert oder verhindert werden sollen (Anpassung). Um die Auswirkungen des Klimawandels zu begrenzen, haben sich viele Staaten, darunter auch Deutschland, in dem 2016 in Kraft getretenen Pariser Klimaschutzübereinkommen darauf verständigt, die globale Erwärmung auf unter zwei Grad Celsius gegenüber dem vorindustriellen Niveau zu begrenzen (IPCC-Sonderbericht über 1,5 °C globale Erwärmung, www.de-ipcc.de). Zur Einhaltung dieses Ziels hat sich Deutschland verpflichtet, seinen Ausstoß von Treibhausgasen drastisch zu reduzieren und bis zum Jahr 2050 weitgehend treibhausgasneutral zu werden. Diese sogenannte Dekarbonisierung der Gesellschaft ist ein umfassender und komplexer Prozess, für den es keine einfachen (technischen) Lösungen gibt. Er ist auch deshalb so komplex, weil klimaschädliche Treibhausgase in fast allen Lebens- und Wirtschaftsbereichen anfallen und eine Klimapolitik, die die Vermeidung von Treibhausgasen fördern will, all diese Bereiche und ihre jeweiligen Wechselwirkungen berücksichtigen muss. Die Energiewirtschaft hat mit Abstand den größten Anteil an den Treibhausgasemissionen in Deutschland (34%), gefolgt von Industrie (22%) und Verkehr (20%). Gebäude sind für immerhin 15% der Treibhausgasemissionen verantwortlich, Landwirtschaft für 8% und die Abfallwirtschaft und sonstige Verursacher für 1%.

Treibhausgasemissionen nach Sektoren in Deutschland 2022 — in Prozent



Eine wirkungsvolle Begrenzung des Klimawandels setzt voraus, dass die Menschen die Dringlichkeit dieser Aufgabe anerkennen, entsprechende politische Maßnahmen unterstützen und auch bereit sind, einen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten. In diesem Kapitel wird daher untersucht, wie die Menschen in Deutschland über den Klimawandel und Klimaschutz denken. Wie schätzen sie Ausmaß, Ursachen und Folgen der globalen Erwärmung ein? Machen sie sich Sorgen um den Klimawandel? Welche Folgen erwarten sie in der Zukunft? Und sind die Menschen auch bereit, für den Klimaschutz Abstriche beim persönlichen Lebensstandard hinzunehmen?

Der Fokus dieses Kapitels liegt auf dem individuellen Klimabewusstsein. Dieses umfasst sowohl die Einsicht der Menschen, dass ihre natürlichen Lebensgrundlagen durch den menschengemachten Klimawandel gefährdet sind, als auch die Bereitschaft, entsprechende Maßnahmen zur Begrenzung des Klimawandels zu unterstützen. Im Folgenden werden verschiedene Dimensionen des Klimawandelbewusstseins hinsichtlich ihrer Entwicklung im Zeitverlauf und möglicher Unterschiede zwischen verschiedenen Bevölkerungsgruppen betrachtet. So soll geklärt werden, ob sich Einstellungen zu Klimawandel und Klimaschutz in den vergangenen Jahren grundlegend verändert haben und welche Bevölkerungsgruppen ein stärkeres Klimabewusstsein aufweisen als andere. Durch den Vergleich mit anderen europäischen Ländern wird zudem untersucht, inwieweit Deutschland sich bei den Einstellungen zum Klimawandel unterscheidet.

### 12.4.1 Ansichten zur Existenz und zu den Ursachen des Klimawandels

Die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung in Deutschland ist davon überzeugt, dass es einen von Menschen verursachten Klimawandel gibt. In einer Befragung in verschiedenen europäischen Ländern und Israel in den Jahren 2020 und 2021 erkannten 65 % der Deutschen nicht nur die Existenz des Klimawandels an, sondern

► **Tab 1** Ansichten zu den Ursachen des Klimawandels in Deutschland und Europa 2020/21 – in Prozent

	Anteil an Personen, die der Meinung sind, dass...		
	der Klimawandel ganz oder überwiegend durch menschliches Handeln verursacht wird	der Klimawandel zu etwa gleichen Teilen durch natürliche Prozesse und menschliches Handeln verursacht wird	der Klimawandel ganz oder überwiegend durch natürliche Prozesse verursacht wird oder sich das Weltklima nicht ändert
Spanien	68	27	5
Schweden	66	27	7
Österreich	65	29	6
Deutschland	65	30	6
Zypern	62	31	7
Italien	59	33	9
Griechenland	57	36	7
Niederlande	56	39	5
Schweiz	56	38	7
Finnland	56	39	5
Frankreich	56	40	4
Israel	56	38	6
Belgien	54	41	6
Portugal	53	41	5
Norwegen	52	40	8
Vereinigtes Königreich	48	46	6
Island	47	32	21
Polen	45	44	11
Lettland	45	42	13
Kroatien	45	49	6
Slowakei	45	43	12
Ungarn	44	49	7
Serbien	42	46	12
Slowenien	42	54	5
Bulgarien	40	46	14
Irland	40	50	10
Tschechien	39	47	14
Litauen	38	47	15
Nordmazedonien	37	43	20
Estland	35	55	9
Montenegro	29	56	15

Werte absteigend sortiert nach dem Anteil der Personen, die der Meinung sind, dass der Klimawandel ganz oder überwiegend durch menschliches Handeln verursacht wird.  
Aufgrund von Rundungen können sich bei der Summenbildung Abweichungen zu 100% ergeben.  
Datenbasis: European Social Survey Round 10 (gewichtet)

führten ihn auch hauptsächlich oder gänzlich auf menschliches Handeln zurück. Weitere 30 % waren der Meinung, dass sich das Weltklima ändert und dass dies zu etwa gleichen Teilen von natürlichen Prozessen und menschlichem Handeln verursacht wird. Nur eine kleine Minderheit von 6 % glaubte, dass der

Klimawandel überwiegend von natürlichen Prozessen (und damit nicht durch menschliche Aktivitäten) verursacht wird oder dass sich das Weltklima überhaupt nicht ändert. ► **Tab 1**

Auch in vielen anderen Ländern, die an der Befragung in den Jahren 2020 und 2021 teilgenommen haben, war der Anteil

derer, die an der Existenz des menschengemachten Klimawandels zweifeln, gering. Es gibt aber auch Länder, in denen deutlich mehr als 10 % der Bevölkerung den menschengemachten Klimawandel leugnen. Dazu gehören Polen (11 %), Serbien (12 %), die Slowakei (12 %), Lettland (13 %), Tschechien (14 %), Bulgarien (14 %), Litauen (15 %), Montenegro (15 %), Nordmazedonien (20 %) und Island (21 %). Die überwiegende Mehrheit der Menschen in den anderen untersuchten europäischen Ländern war allerdings davon überzeugt, dass sich das Klima ändert und dass dies zumindest teilweise auf menschliche Aktivitäten zurückzuführen ist. Viele Menschen in diesen Ländern erkannten auch an, dass der Klimawandel ganz oder überwiegend von menschlichem Handeln verursacht wird.

#### 12.4.2 Sorgen um den Klimawandel und seine Folgen

Die überwiegende Mehrheit der Menschen in Deutschland begreift den Klimawandel nicht nur als ein vorrangig von Menschen verursachtes Phänomen, sondern macht sich auch große Sorgen. Bei einer Befragung in den Jahren 2020 und 2021 gaben 58 % der Deutschen an, sehr oder extrem besorgt über den Klimawandel zu sein, weitere 33 % waren etwas besorgt. Gar keine Sorgen um den Klimawandel machten sich nur 9 % der Deutschen. ▶ [Tab 2](#)

Mit diesen Werten liegt Deutschland an der Spitze der befragten Länder, dicht gefolgt von Spanien (mit einem Anteil von 56 % der Befragten, die sich sehr oder extrem große Sorgen über den Klimawandel machten), Österreich (54 %), Portugal (52 %) und Slowenien (50 %). In anderen Ländern hingegen war die Besorgnis über den Klimawandel deutlich geringer, auch wenn in den meisten Fällen über 80 % der Menschen zumindest etwas besorgt waren. Der Anteil der Menschen, die sich überhaupt keine Sorgen über den Klimawandel machten, war in den meisten Ländern gering. Nur in den folgenden Ländern lag er über 20 %: Irland (21 %), Island (21 %), Zypern (22 %),

▶ **Tab 2** Sorgen um den Klimawandel in Deutschland und Europa 2020/21 – in Prozent

	Anteil an Personen, die über den Klimawandel		
	sehr besorgt oder extrem besorgt sind	etwas besorgt sind	überhaupt nicht besorgt oder nicht sehr besorgt sind
Deutschland	58	33	9
Spanien	56	37	7
Österreich	54	37	10
Portugal	52	40	8
Slowenien	50	39	10
Serbien	46	40	14
Nordmazedonien	45	39	16
Kroatien	44	41	15
Ungarn	43	47	10
Vereinigtes Königreich	42	42	16
Schweiz	42	42	16
Belgien	41	43	16
Niederlande	41	43	16
Tschechien	39	31	30
Italien	37	45	17
Frankreich	37	47	17
Polen	36	48	16
Norwegen	36	48	16
Zypern	36	43	22
Litauen	35	45	20
Griechenland	35	43	23
Finnland	34	49	17
Lettland	33	51	16
Irland	32	47	21
Israel	32	44	24
Schweden	32	44	24
Island	31	48	21
Bulgarien	30	50	20
Montenegro	28	53	18
Estland	25	52	24
Slowakei	23	40	38

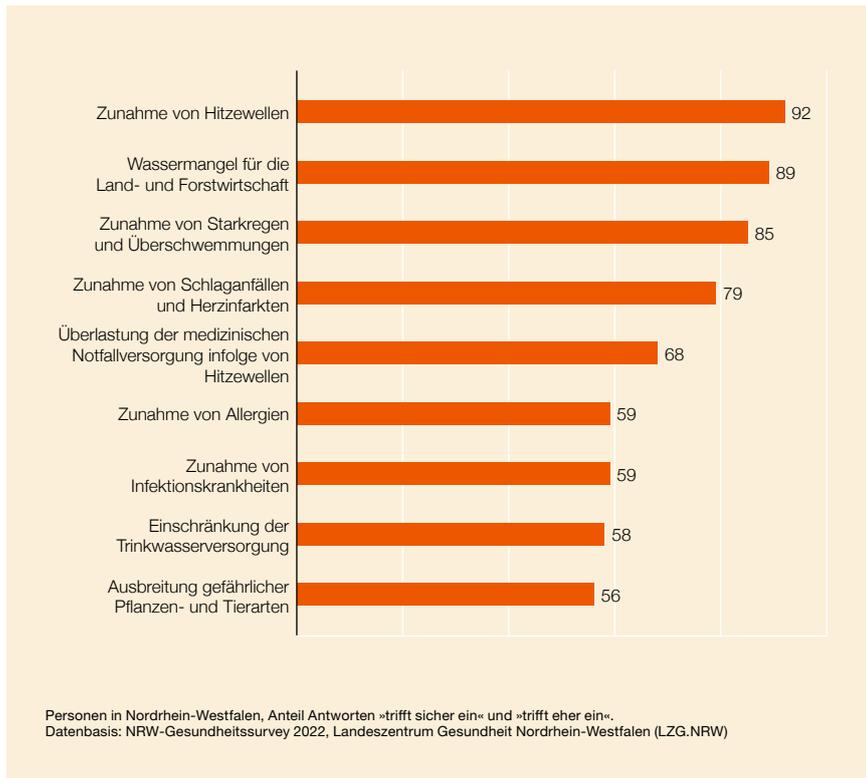
Werte absteigend sortiert nach dem Anteil der Personen, die sehr besorgt oder extrem besorgt über den Klimawandel sind. Aufgrund von Rundungen können sich bei der Summenbildung Abweichungen zu 100 % ergeben. Datenbasis: European Social Survey Round 10 (gewichtet)

Griechenland (23 %), Israel (24 %), Schweden (24 %), Estland (24 %), Tschechien (30 %), Slowakei (38 %). Der Klimawandel ist also ein Thema, das viele Menschen in Deutschland und Europa bewegt.

Das hohe Bewusstsein und die großen Sorgen angesichts des menschengemachten Klimawandels in Deutschland entspricht dem insgesamt hohen Umweltbewusstsein im Land, dass sich beispiels-

weise anhand der Sorgen um den Schutz der Umwelt seit Mitte der 1980er-Jahre ablesen lässt (siehe Kapitel 11.1.3, Seite 381). Umwelt- und Klimaschutz sind keine neuen Themen, sondern bewegen die Menschen in Deutschland seit vielen Jahren und Jahrzehnten. Aktuelle Ereignisse wie die Hitzesommer von 2018 und 2019 mit außergewöhnlich hohen Temperaturen und großer Trockenheit, die

► Abb 1 Erwartete Folgen des Klimawandels – in Prozent



Hochwasserkatastrophe 2021 in Rheinland-Pfalz und Nordrhein-Westfalen sowie die von Schülerinnen und Schülern getragene Bewegung »Fridays for Future« haben den Klimawandel und seine Folgen noch einmal verstärkt in die öffentliche Diskussion gerückt und das Problembewusstsein weiter erhöht. Auch die Coronapandemie hat diese Besorgnis nicht verdrängt.

Weit verbreitet ist auch die Ansicht, dass der Klimawandel mit schwerwiegenden Folgen für die Menschheit einhergeht. Im Sommer 2022 gaben in Nordrhein-Westfalen 92 % der Menschen in einer repräsentativen Telefonumfrage an, dass sie von einer Zunahme von Hitzewellen durch den Klimawandel ausgehen. Hitzewellen sind demnach die Folgen des Klimawandels, die die Menschen am meisten erwarten. Weitere häufig erwartete Folgen waren Wassermangel für die Land- und Forstwirtschaft (89 %) und die

Zunahme von Starkregen und Überschwemmungen (85 %). Darüber hinaus erwarteten viele Menschen konkrete Folgen für die Gesundheit beziehungsweise das Gesundheitssystem, insbesondere die Zunahme von Schlaganfällen und Herzinfarkten (79 %) und eine Überlastung der medizinischen Notfallversorgung infolge von Hitzewellen (68 %). Weitere Auswertungen aus dieser Befragung zeigen zudem, dass bereits heute viele Menschen gesundheitlich unter den Folgen lang anhaltender Hitzewellen leiden. Beispielsweise berichteten 54 % der Befragten davon, dass sie sommerliche Hitzewellen als (eher) belastend empfinden, wobei Frauen und ältere Menschen deutlich häufiger betroffen waren. Das Bewusstsein für andere Folgen des Klimawandels, beispielsweise die Ausbreitung gefährlicher Pflanzen- und Tierarten in Deutschland, scheint hingegen geringer verbreitet zu sein. ► Abb 1

### 12.4.3 Einstellungen zu Klimaschutzmaßnahmen und persönliche Handlungsbereitschaft

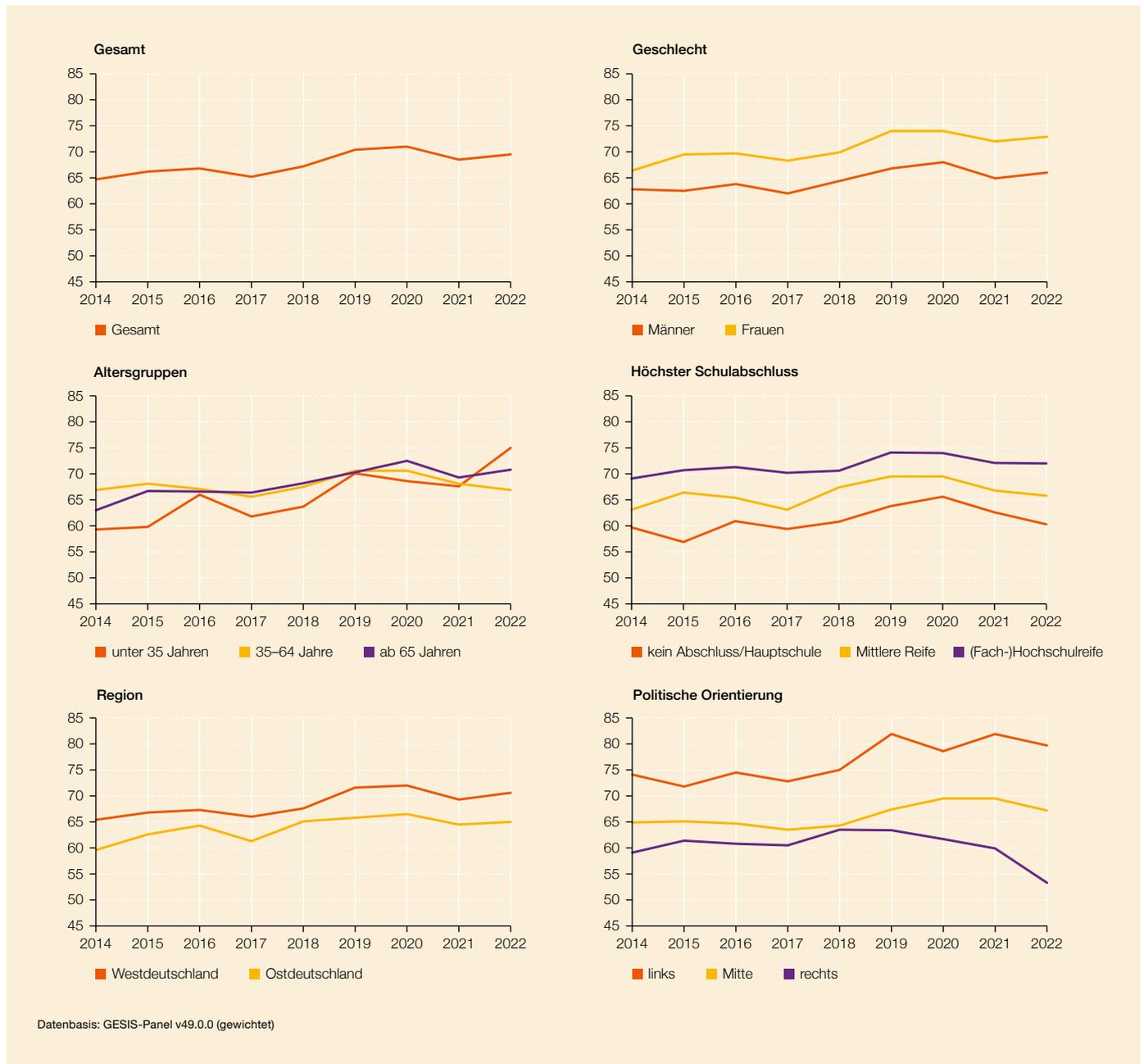
Die Bereitschaft, einen persönlichen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, ist in Deutschland insgesamt hoch. Für den Umweltschutz Abstriche beim persönlichen Lebensstandard zu machen, fanden im Jahr 2022 fast 70 % der Deutschen eher akzeptabel oder sogar sehr akzeptabel. Seit 2014 ist die Bereitschaft, Abstriche beim Lebensstandard zu machen, damit leicht gestiegen. ► Abb 2

Die Bereitschaft, einen persönlichen Beitrag zum Klimaschutz zu leisten, ist in der Bevölkerung unterschiedlich ausgeprägt. Frauen sind eher bereit, für den Klimaschutz Abstriche zu machen, als Männer. Bei beiden Geschlechtern ist die persönliche Handlungsbereitschaft in den vergangenen Jahren jedoch gestiegen.

Anders als man vor dem Hintergrund der eher jugendlich geprägten Klimaproteste erwarten könnte, unterscheidet sich die persönliche Handlungsbereitschaft beim Thema Klimawandel kaum nach Altersgruppen. Jüngere Menschen sind also keineswegs umweltbewusster als ältere. Auffällig ist allerdings, dass die persönliche Bereitschaft, für den Umweltschutz Abstriche beim persönlichen Lebensstandard zu machen, bei Jüngeren unter 35 Jahren am stärksten gestiegen ist und die Anteile der anderen Altersgruppen überholt hat.

Deutlichere Unterschiede zeigen sich nach dem Bildungsniveau. Personen mit (Fach-)Hochschulreife waren in den vergangenen Jahren durchweg häufiger bereit, für den Klimaschutz persönliche Abstriche beim Lebensstandard zu machen, als Personen mit Mittlerer Reife, Hauptschulabschluss oder ohne Bildungsabschluss. Allerdings hat die Bereitschaft, Abstriche beim Lebensstandard zu machen, bis zum Beginn der Coronapandemie in allen Bildungsgruppen zugenommen. In den Jahren 2021 und 2022 ging die Bereitschaft, Abstriche beim Lebensstandard zu machen, insbesondere bei den Personen mit Mittlerer Reife, Hauptschulabschluss oder ohne

► **Abb 2** Persönliche Bereitschaft, für den Klimaschutz Abstriche beim Lebensstandard zu machen, nach verschiedenen Bevölkerungsgruppen in Deutschland – Zustimmung in Prozent



Bildungsabschluss wieder zurück. Es zeigt sich zudem ein Ost-West-Gefälle. In Westdeutschland waren mehr Menschen persönlich bereit, für den Klimaschutz Abstriche bei ihrem Lebensstandard zu machen, als in Ostdeutschland.

Der Abstand zwischen beiden Regionen hat sich in den vergangenen Jahren wieder vergrößert.

Die größten Unterschiede in der persönlichen Bereitschaft, für den Klimaschutz Abstriche beim Lebensstandard

zu machen, zeigen sich im Zusammenhang mit der politischen Orientierung, hier gemessen anhand einer einfachen Links-rechts-Selbsteinstufung im politischen Spektrum. Personen, die sich selbst eher im rechten, also konservativen

politischen Raum verorten, sind deutlich seltener bereit, persönlich Abstriche beim Lebensstandard zu machen, als Personen, die sich selbst eher in der Mitte oder auf der linken Seite der Skala einordnen. Dieser deutliche Unterschied nach der politischen Orientierung hat sich in den vergangenen Jahren noch weiter verstärkt. Dies liegt vor allem an einem sinkenden Klimabewusstsein bei politisch eher rechtsorientierten Menschen.

#### 12.4.4 Zusammenfassung

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das Klimabewusstsein in Deutschland seit vielen Jahren und in weiten Teilen der Bevölkerung hoch ist. Der Klimawandel wird von der überwiegenden Mehrheit der Menschen in Deutschland als menschengemachtes Phänomen und als ernstes Problem wahrgenommen. Darüber hinaus sind viele Menschen sehr besorgt über den Klimawandel und befürchten in absehbarer Zukunft ganz konkrete Auswirkungen auf ihr Leben und ihre Region. Im europäischen Vergleich ist das

Klimabewusstsein in Deutschland überdurchschnittlich ausgeprägt.

Die Meinungen in der Bevölkerung gehen also nicht darüber auseinander, ob Klimaschutz notwendig ist, sondern wie er aussehen soll. Nicht alle Menschen in Deutschland sind bereit, finanzielle Mehrbelastungen für den Klimaschutz auf sich zu nehmen. So ist die Bereitschaft, für den Klimaschutz persönliche Abstriche beim Lebensstandard zu machen, bei Personen mit niedriger Bildung, die in der Regel mit einem geringeren Einkommen einhergeht, geringer als bei Personen mit höherer Bildung. Darüber hinaus befürworten insbesondere Personen, die sich politisch eher rechts, das heißt konservativ verorten, Klimaschutzmaßnahmen mit möglichen Einschnitten in den persönlichen Lebensstandard deutlich seltener als Personen mit anderen politischen Orientierungen. Die Einsicht und generelle Bereitschaft, klimaschädliche Treibhausgase zu reduzieren und damit den Klimawandel einzudämmen, ist jedoch in allen Bevölkerungsgruppen deutlich vorhanden.

