

Tabelle 1

Geschätzter Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Gütertransport

Was meinen Sie, wie hoch ist der Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Gütertransport in Deutschland?

	Total	Region		Geschlecht		Alter				
		West	Ost	M	W	- 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre
Basis (=100%)	1017	845	172	499	518	201	151	143	189	333
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
0-10 %	7	7	8	10	4	2	14	7	9	6
11-20 %	21	22	16	27	15	18	22	26	20	20
21-30 %	16	16	17	14	18	9	11	19	23	17
31-40 %	16	17	12	16	17	19	17	14	15	17
41-50 %	8	8	7	8	8	10	9	4	12	6
51-60 %	10	9	13	8	11	18	6	15	7	6
61-70 %	6	6	7	7	5	8	7	7	5	4
71-80 %	2	1	8	4	1	5	2	2	4	1
81-90 %	0	0	1	0	0	1	1	-	-	0
91-100 %	0	-	1	0	-	-	-	-	-	0
Mittelwert %	36,3	35,1	41,8	34,5	38,3	43,2	34,3	35,2	34,9	34,1
Keine Angabe	13	14	10	6	20	11	12	8	6	21

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 1

Geschätzter Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Gütertransport

Was meinen Sie, wie hoch ist der Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Gütertransport in Deutschland?

	Total	Schulbildung				BIK-Regionsgrößenklassen in 1000				
		Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild.- Abschl.	Abi, Uni	Schüler	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	1017	331	302	337	46	42	89	209	305	372
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
0-10 %	7	5	10	8	-	7	6	8	7	7
11-20 %	21	15	19	29	13	8	10	22	22	23
21-30 %	16	11	16	21	12	28	11	11	17	17
31-40 %	16	15	16	19	11	11	19	11	17	19
41-50 %	8	9	11	4	17	-	16	13	3	8
51-60 %	10	11	12	4	23	19	12	14	9	7
61-70 %	6	7	4	5	15	5	8	2	5	8
71-80 %	2	5	2	1	-	5	-	4	1	3
81-90 %	0	0	-	0	3	-	-	1	0	0
91-100 %	0	0	-	-	-	-	-	1	-	-
Mittelwert %	36,3	41	35,2	31,5	49,1	39,3	41	37,6	33,6	36,3
Keine Angabe	13	22	11	8	7	20	18	13	19	7

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 1

Geschätzter Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Gütertransport

Was meinen Sie, wie hoch ist der Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Gütertransport in Deutschland?

	Total	Nielsen							
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII
Basis (=100%)	1017 %	164 %	219 %	139 %	135 %	160 %	45 %	78 %	76 %
0-10 %	7	6	6	11	7	4	5	12	6
11-20 %	21	29	19	17	24	21	9	17	17
21-30 %	16	18	14	8	17	21	13	19	18
31-40 %	16	15	24	15	17	14	17	13	11
41-50 %	8	7	6	9	6	14	5	4	11
51-60 %	10	7	10	10	14	6	16	7	16
61-70 %	6	5	4	9	2	5	32	3	3
71-80 %	2	3	2	1	0	1	-	7	11
81-90 %	0	1	-	-	1	-	-	2	-
91-100 %	0	-	-	-	-	-	-	1	-
Mittelwert %	36,3	34,1	35,3	36,7	34,1	34,2	48,1	37,6	42,2
Keine Angabe	13	9	15	19	12	15	2	15	7

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 1

Geschätzter Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Gütertransport

Was meinen Sie, wie hoch ist der Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Gütertransport in Deutschland?

	Total	Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)			
		1	2	3	4+	- u. 1500	1500 - u. 2500	2500 - u. 3500	3500 +
Basis (=100%)	1017	243	382	174	218	164	188	172	269
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
0-10 %	7	5	9	8	5	1	6	7	12
11-20 %	21	23	21	21	17	20	22	19	23
21-30 %	16	15	15	12	21	10	16	18	23
31-40 %	16	15	16	18	18	15	17	20	14
41-50 %	8	9	11	1	8	10	7	7	8
51-60 %	10	8	8	16	9	13	12	10	7
61-70 %	6	4	6	1	12	7	6	5	6
71-80 %	2	2	4	3	0	5	3	3	2
81-90 %	0	1	0	-	1	-	-	-	1
91-100 %	0	0	-	-	-	-	-	-	-
Mittelwert %	36,3	35,3	36,2	35,2	38,3	41,7	37,2	36,4	32,5
Keine Angabe	13	19	10	19	8	19	10	11	4

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 1

Geschätzter Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Gütertransport

Was meinen Sie, wie hoch ist der Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Gütertransport in Deutschland?

	Total	Berufstätig		Politische Stimmung					
		ja	nein	SPD	CDU, CSU	Bündnis '90, Die Grünen	FDP	Die Linke	AfD
Basis (=100%)	1017	580	437	126	107	124	45	34	56
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
0-10 %	7	10	3	7	8	10	8	2	16
11-20 %	21	23	18	10	22	26	22	35	29
21-30 %	16	16	16	19	23	15	22	12	7
31-40 %	16	17	16	18	16	19	21	11	11
41-50 %	8	9	7	8	2	9	17	3	6
51-60 %	10	7	14	15	12	6	7	-	4
61-70 %	6	5	7	5	1	7	1	21	3
71-80 %	2	3	1	3	6	1	-	-	15
81-90 %	0	0	0	-	-	1	-	-	-
91-100 %	0	-	0	-	-	-	-	-	-
Mittelwert %	36,3	34,4	39	38,7	34,3	34	31,6	34,8	34,8
Keine Angabe	13	10	18	15	9	5	2	16	8

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 2

Entwicklung des Anteils des Schienenverkehrs

Und ist der Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Gütertransport in Deutschland in den vergangenen zehn Jahren...

	Total	Region		Geschlecht		Alter				
		West	Ost	M	W	- 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre
Basis (=100%)	1017	845	172	499	518	201	151	143	189	333
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
gestiegen	34	34	33	29	38	39	33	34	36	30
gesunken	32	30	43	38	27	29	32	33	34	33
in etwa gleich geblieben	28	30	19	29	28	26	31	27	28	29
weiß nicht, k. A.	6	6	5	4	7	6	4	6	2	8
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 2

Entwicklung des Anteils des Schienenverkehrs

Und ist der Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Gütertransport in Deutschland in den vergangenen zehn Jahren...

	Total	Schulbildung				BIK-Regionsgrößenklassen in 1000				
		Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild- Abschl.	Abi, Uni	Schüler	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	1017	331	302	337	46	42	89	209	305	372
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
gestiegen	34	35	33	31	50	33	29	36	33	35
gesunken	32	28	33	36	27	39	40	34	31	30
in etwa gleich geblieben	28	28	29	29	23	26	27	27	26	31
weiß nicht, k. A.	6	9	5	4	-	2	4	4	9	4
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 2

Entwicklung des Anteils des Schienenverkehrs

Und ist der Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Gütertransport in Deutschland in den vergangenen zehn Jahren...

	Total	Nielsen							
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII
Basis (=100%)	1017	164	219	139	135	160	45	78	76
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
gestiegen	34	40	38	30	27	28	44	32	36
gesunken	32	26	27	27	39	37	32	40	41
in etwa gleich geblieben	28	33	32	35	23	28	22	19	20
weiß nicht, k. A.	6	1	3	8	11	7	3	8	3
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 2

Entwicklung des Anteils des Schienenverkehrs

Und ist der Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Gütertransport in Deutschland in den vergangenen zehn Jahren...

	Total	Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)			
		1	2	3	4+	- u. 1500	1500 - u. 2500	2500 - u. 3500	3500 +
Basis (=100%)	1017	243	382	174	218	164	188	172	269
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
gestiegen	34	31	31	44	33	32	45	27	34
gesunken	32	29	36	22	38	29	27	33	37
in etwa gleich geblieben	28	30	28	31	26	28	24	38	26
weiß nicht, k. A.	6	10	5	3	3	10	3	2	3
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 2

Entwicklung des Anteils des Schienenverkehrs

Und ist der Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Gütertransport in Deutschland in den vergangenen zehn Jahren...

	Total	Berufstätig		Politische Stimmung					
		ja	nein	SPD	CDU, CSU	Bündnis '90, Die Grünen	FDP	Die Linke	AfD
Basis (=100%)	1017	580	437	126	107	124	45	34	56
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
gestiegen	34	34	33	27	34	34	40	55	50
gesunken	32	32	32	33	38	41	29	10	25
in etwa gleich geblieben	28	29	28	29	27	23	25	28	19
weiß nicht, k. A.	6	5	6	11	2	1	6	6	6
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 3

Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen im Schienenverkehr

Die meisten Prognosen gehen davon aus, dass der Gütertransport weiterwachsen wird. In welche Infrastrukturmaßnahmen für den Gütertransport sollte der Staat künftig am meisten investieren?

	Total	Region		Geschlecht		Alter				
		West	Ost	M	W	- 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre
Basis (=100%)	1017	845	172	499	518	201	151	143	189	333
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Ausbau des Schienennetzes und der Elektrifizierung sowie Umladestellen Straße-Schiene	58	56	65	61	54	37	62	57	65	64
Aufbau von Ladesäulen für Batteriestrom und/oder Wasserstofftankstellen für Lkw	35	36	32	40	31	42	42	35	35	29
Sanierung bestehender Straßen	27	27	30	23	32	32	20	33	29	24
Bau von stromführenden Oberleitungen über den Autobahnen zur Versorgung elektrisch betriebener Lkw	17	18	16	18	17	22	21	24	23	7
Lärmschutz	15	15	12	12	17	11	18	10	14	19
Neubau von Straßen	10	11	8	12	8	15	9	13	7	9
nichts davon	1	1	1	1	0	-	0	-	-	2
weiß nicht, k. A.	5	5	6	2	8	5	3	2	2	9
SUMME	169	168	170	170	167	163	175	173	174	163

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 3

Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen im Schienenverkehr

Die meisten Prognosen gehen davon aus, dass der Gütertransport weiterwachsen wird. In welche Infrastrukturmaßnahmen für den Gütertransport sollte der Staat künftig am meisten investieren?

	Total	Schulbildung				BIK-Regionsgrößenklassen in 1000				
		Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild.- Abschl.	Abi, Uni	Schüler	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	1017	331	302	337	46	42	89	209	305	372
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Ausbau des Schienennetzes und der Elektrifizierung sowie Umladestellen Straße-Schiene	58	54	52	70	25	65	62	54	56	59
Aufbau von Ladesäulen für Batteriestrom und/oder Wasserstofftankstellen für Lkw	35	27	38	42	31	13	39	44	29	37
Sanierung bestehender Straßen	27	25	32	22	46	14	20	33	30	25
Bau von stromführenden Oberleitungen über den Autobahnen zur Versorgung elektrisch betriebener Lkw	17	14	19	21	3	17	19	13	19	19
Lärmschutz	15	12	18	13	19	39	25	11	11	15
Neubau von Straßen	10	11	10	8	21	7	11	8	9	13
nichts davon	1	2	1	-	-	-	-	-	1	1
weiß nicht, k. A.	5	12	2	2	-	-	1	8	9	2
SUMME	169	158	172	179	146	154	176	170	164	171

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 3

Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen im Schienenverkehr

Die meisten Prognosen gehen davon aus, dass der Gütertransport weiterwachsen wird. In welche Infrastrukturmaßnahmen für den Gütertransport sollte der Staat künftig am meisten investieren?

	Total	Nielsen							
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII
Basis (=100%)	1017	164	219	139	135	160	45	78	76
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Ausbau des Schienennetzes und der Elektrifizierung sowie Umladestellen Straße-Schiene	58	45	60	52	62	58	80	64	61
Aufbau von Ladesäulen für Batteriestrom und/oder Wasserstofftankstellen für Lkw	35	32	45	23	29	42	52	29	31
Sanierung bestehender Straßen	27	34	26	25	16	32	18	24	41
Bau von stromführenden Oberleitungen über den Autobahnen zur Versorgung elektrisch betriebener Lkw	17	22	22	14	18	14	5	9	24
Lärmschutz	15	15	11	23	13	13	23	7	18
Neubau von Straßen	10	20	4	11	20	5	1	14	3
nichts davon	1	-	1	2	-	-	-	-	2
weiß nicht, k. A.	5	3	5	4	8	6	0	14	-
SUMME	169	170	173	155	166	170	179	161	179

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 3

Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen im Schienenverkehr

Die meisten Prognosen gehen davon aus, dass der Gütertransport weiterwachsen wird. In welche Infrastrukturmaßnahmen für den Gütertransport sollte der Staat künftig am meisten investieren?

	Total	Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)			
		1	2	3	4+	1500 - u. - u. 1500	2500 - u. 2500	3500 - u. 3500	3500 + 3500 +
Basis (=100%)	1017	243	382	174	218	164	188	172	269
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Ausbau des Schienennetzes und der Elektrifizierung sowie Umladestellen Straße-Schiene	58	58	63	47	57	50	56	66	67
Aufbau von Ladesäulen für Batteriestrom und/oder Wasserstofftankstellen für Lkw	35	29	35	39	40	34	34	39	40
Sanierung bestehender Straßen	27	17	28	27	36	30	18	27	29
Bau von stromführenden Oberleitungen über den Autobahnen zur Versorgung elektrisch betriebener Lkw	17	16	18	23	15	23	19	9	24
Lärmschutz	15	15	18	12	11	10	22	18	10
Neubau von Straßen	10	15	5	10	15	4	17	10	10
nichts davon	1	2	1	-	0	0	-	2	0
weiß nicht, k. A.	5	6	4	9	3	11	1	0	1
SUMME	169	159	170	167	177	162	167	171	181

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 3

Priorisierung der Infrastrukturmaßnahmen im Schienenverkehr

Die meisten Prognosen gehen davon aus, dass der Gütertransport weiterwachsen wird. In welche Infrastrukturmaßnahmen für den Gütertransport sollte der Staat künftig am meisten investieren?

	Total	Berufstätig		Politische Stimmung					
		ja	nein	SPD	CDU, CSU	Bündnis '90, Die Grünen	FDP	Die Linke	AfD
Basis (=100%)	1017	580	437	126	107	124	45	34	56
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Ausbau des Schienennetzes und der Elektrifizierung sowie Umladestellen Straße-Schiene	58	58	57	59	71	73	68	91	50
Aufbau von Ladesäulen für Batteriestrom und/oder Wasserstofftankstellen für Lkw	35	35	36	41	44	45	57	49	19
Sanierung bestehender Straßen	27	27	27	21	27	25	23	14	47
Bau von stromführenden Oberleitungen über den Autobahnen zur Versorgung elektrisch betriebener Lkw	17	21	13	19	10	28	6	9	24
Lärmschutz	15	14	16	20	17	14	6	2	7
Neubau von Straßen	10	9	12	3	8	3	3	-	22
nichts davon	1	0	1	2	2	-	2	-	2
weiß nicht, k. A.	5	4	7	5	1	-	1	-	3
SUMME	169	169	169	170	181	189	168	166	175

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 4

Priorität der nächsten Bundesregierung im Bereich Gütertransport

Was sollte in der Politik der nächsten Bundesregierung im Bereich Gütertransport Priorität haben?

	Total	Region		Geschlecht		Alter				
		West	Ost	M	W	- 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre
Basis (=100%)	1017	845	172	499	518	201	151	143	189	333
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
die Eisenbahn	63	63	66	64	63	44	55	59	74	75
klimafreundliche Lkw-Antriebe	32	33	28	31	32	51	39	37	25	18
nichts davon	1	1	0	1	1	-	1	0	-	3
weiß nicht, k. A.	4	3	6	4	4	5	5	3	1	4
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 4

Priorität der nächsten Bundesregierung im Bereich Gütertransport

Was sollte in der Politik der nächsten Bundesregierung im Bereich Gütertransport Priorität haben?

	Total	Schulbildung				BIK-Regionsgrößenklassen in 1000				
		Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild- Abschl.	Abi, Uni	Schüler	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	1017	331	302	337	46	42	89	209	305	372
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
die Eisenbahn	63	63	63	66	46	67	59	62	67	62
klimafreundliche Lkw-Antriebe	32	27	35	31	54	33	34	33	30	32
nichts davon	1	2	1	1	-	-	2	3	1	1
weiß nicht, k. A.	4	8	1	2	-	-	5	2	3	5
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 4

Priorität der nächsten Bundesregierung im Bereich Gütertransport

Was sollte in der Politik der nächsten Bundesregierung im Bereich Gütertransport Priorität haben?

	Total	Nielsen							
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII
Basis (=100%)	1017	164	219	139	135	160	45	78	76
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
die Eisenbahn	63	52	68	68	67	60	54	80	56
klimafreundliche Lkw-Antriebe	32	45	28	25	28	35	46	20	31
nichts davon	1	2	1	5	0	-	-	-	0
weiß nicht, k. A.	4	1	4	2	5	5	-	-	13
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 4

Priorität der nächsten Bundesregierung im Bereich Gütertransport

Was sollte in der Politik der nächsten Bundesregierung im Bereich Gütertransport Priorität haben?

	Total	Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)			
		1	2	3	4+	- u. 1500	1500 - u. 2500	2500 - u. 3500	3500 +
Basis (=100%)	1017	243	382	174	218	164	188	172	269
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
die Eisenbahn	63	62	67	66	57	55	65	74	61
klimafreundliche Lkw-Antriebe	32	33	25	31	43	29	34	23	38
nichts davon	1	1	1	3	0	5	0	0	0
weiß nicht, k. A.	4	4	7	-	-	11	1	3	1
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 4

Priorität der nächsten Bundesregierung im Bereich Gütertransport

Was sollte in der Politik der nächsten Bundesregierung im Bereich Gütertransport Priorität haben?

	Total	Berufstätig		Politische Stimmung					
		ja	nein	SPD	CDU, CSU	Bündnis '90, Die Grünen	FDP	Die Linke	AfD
Basis (=100%)	1017	580	437	126	107	124	45	34	56
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
die Eisenbahn	63	61	66	67	63	68	77	84	60
klimafreundliche Lkw-Antriebe	32	34	29	29	36	31	23	16	24
nichts davon	1	1	2	1	0	0	1	-	-
weiß nicht, k. A.	4	4	3	2	0	1	-	-	17
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Höhere Bepreisung der Lkw-Treibstoffe entsprechend ihres CO2-Ausstoßes

	Total	Region		Geschlecht		Alter				
		West	Ost	M	W	- 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre
Basis (=100%)	1017	845	172	499	518	201	151	143	189	333
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	23	22	25	24	21	27	21	21	21	22
(2) eher geeignet	31	34	16	27	34	30	31	42	23	31
(3) eher ungeeignet	23	23	20	19	26	22	24	17	32	20
(4) völlig ungeeignet	17	15	25	24	11	10	22	18	19	17
weiß nicht, k. A.	7	6	14	6	8	11	2	3	5	10
Mittelwert	2,4	2,3	2,5	2,4	2,3	2,2	2,5	2,3	2,5	2,4
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Top-2-Box (1,2)	53	56	41	51	55	56	52	62	45	53
Bottom-2-Box (3,4)	40	38	45	43	36	33	46	35	51	37

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Höhere Bepreisung der Lkw-Treibstoffe entsprechend ihres CO2-Ausstoßes

	Total	Schulbildung				BIK-Regionsgrößenklassen in 1000				
		Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild- Abschl.	Abi, Uni	Schüler	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	1017	331	302	337	46	42	89	209	305	372
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	23	11	22	31	44	13	21	29	18	24
(2) eher geeignet	31	33	28	33	23	51	30	27	31	31
(3) eher ungeeignet	23	20	27	21	23	30	23	19	25	22
(4) völlig ungeeignet	17	21	19	13	7	5	23	19	14	18
weiß nicht, k. A.	7	14	5	3	3	1	3	6	12	5
Mittelwert	2,4	2,6	2,4	2,2	1,9	2,3	2,5	2,3	2,4	2,3
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Top-2-Box (1,2)	53	45	50	63	67	64	51	56	49	55
Bottom-2-Box (3,4)	40	41	46	34	30	35	46	38	39	39

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Höhere Bepreisung der Lkw-Treibstoffe entsprechend ihres CO₂-Ausstoßes

	Total	Nielsen							
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII
Basis (=100%)	1017	164	219	139	135	160	45	78	76
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	23	22	26	13	19	27	40	30	11
(2) eher geeignet	31	29	37	30	38	36	16	17	16
(3) eher ungeeignet	23	19	20	38	19	21	18	18	24
(4) völlig ungeeignet	17	26	13	8	16	10	18	19	35
weiß nicht, k. A.	7	3	3	11	7	6	8	15	13
Mittelwert	2,4	2,5	2,2	2,5	2,4	2,2	2,2	2,3	3
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Top-2-Box (1,2)	53	52	63	43	57	63	56	47	27
Bottom-2-Box (3,4)	40	46	34	46	36	31	36	38	60

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Höhere Bepreisung der Lkw-Treibstoffe entsprechend ihres CO₂-Ausstoßes

	Total	Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)			
		1	2	3	4+	- u. 1500	1500 - u. 2500	2500 - u. 3500	3500 +
Basis (=100%)	1017	243	382	174	218	164	188	172	269
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	23	19	27	17	22	20	25	29	21
(2) eher geeignet	31	27	32	24	39	21	23	31	37
(3) eher ungeeignet	23	23	18	34	21	27	30	17	21
(4) völlig ungeeignet	17	20	16	18	16	16	17	22	20
weiß nicht, k. A.	7	11	7	8	3	17	5	1	2
Mittelwert	2,4	2,5	2,2	2,6	2,3	2,5	2,4	2,3	2,4
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Top-2-Box (1,2)	53	46	59	41	61	40	48	60	57
Bottom-2-Box (3,4)	40	43	34	51	36	43	47	38	41

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Höhere Bepreisung der Lkw-Treibstoffe entsprechend ihres CO2-Ausstoßes

	Total	Berufstätig		Politische Stimmung					
		ja	nein	SPD	CDU, CSU	Bündnis '90, Die Grünen	FDP	Die Linke	AfD
Basis (=100%)	1017	580	437	126	107	124	45	34	56
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	23	21	24	22	19	46	10	15	24
(2) eher geeignet	31	30	32	33	40	28	42	26	12
(3) eher ungeeignet	23	26	18	15	25	11	21	20	26
(4) völlig ungeeignet	17	17	17	19	15	15	26	38	24
weiß nicht, k. A.	7	6	9	11	1	1	1	-	14
Mittelwert	2,4	2,4	2,3	2,4	2,4	1,9	2,6	2,8	2,6
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Top-2-Box (1,2)	53	51	56	55	59	74	52	41	36
Bottom-2-Box (3,4)	40	43	35	35	40	25	47	59	50

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Unternehmen, die Sendungen auf der Schiene statt auf der Straße transportieren, erhalten für einen bestimmten Zeitraum eine finanzielle Unterstützung

	Total	Region		Geschlecht		Alter				
		West	Ost	M	W	- 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre
Basis (=100%)	1017	845	172	499	518	201	151	143	189	333
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	23	23	21	22	24	25	12	15	35	23
(2) eher geeignet	50	49	56	45	55	54	67	57	35	47
(3) eher ungeeignet	17	18	12	22	12	16	19	19	24	12
(4) völlig ungeeignet	7	7	7	10	4	5	2	9	6	10
weiß nicht, k. A.	3	2	4	0	5	1	0	-	-	8
Mittelwert	2,1	2,1	2,1	2,2	2	2	2,1	2,2	2	2,1
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Top-2-Box (1,2)</i>	73	72	76	67	79	78	78	72	69	70
<i>Bottom-2-Box (3,4)</i>	24	25	19	33	16	21	21	28	31	22

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Unternehmen, die Sendungen auf der Schiene statt auf der Straße transportieren, erhalten für einen bestimmten Zeitraum eine finanzielle Unterstützung

	Total	Schulbildung				BIK-Regionsgrößenklassen in 1000				
		Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild- Abschl.	Abi, Uni	Schüler	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	1017	331	302	337	46	42	89	209	305	372
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	23	17	24	25	37	8	34	26	19	23
(2) eher geeignet	50	50	47	53	51	68	52	41	49	54
(3) eher ungeeignet	17	19	16	16	13	16	8	14	23	16
(4) völlig ungeeignet	7	7	11	5	-	6	7	14	5	5
weiß nicht, k. A.	3	7	1	1	-	1	0	5	5	1
Mittelwert	2,1	2,2	2,1	2	1,8	2,2	1,9	2,2	2,1	2
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Top-2-Box (1,2)</i>	73	67	72	78	87	76	85	67	68	78
<i>Bottom-2-Box (3,4)</i>	24	26	27	21	13	23	15	28	27	22

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Unternehmen, die Sendungen auf der Schiene statt auf der Straße transportieren, erhalten für einen bestimmten Zeitraum eine finanzielle Unterstützung

	Total	Nielsen							
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII
Basis (=100%)	1017	164	219	139	135	160	45	78	76
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	23	29	25	19	15	24	22	29	16
(2) eher geeignet	50	52	52	36	58	45	70	41	65
(3) eher ungeeignet	17	14	15	31	20	17	6	11	13
(4) völlig ungeeignet	7	5	7	8	6	10	1	11	5
weiß nicht, k. A.	3	1	1	6	2	4	0	8	1
Mittelwert	2,1	1,9	2	2,3	2,2	2,1	1,9	2,1	2,1
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Top-2-Box (1,2)	73	81	77	55	73	69	92	69	81
Bottom-2-Box (3,4)	24	19	22	39	26	27	8	22	18

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Unternehmen, die Sendungen auf der Schiene statt auf der Straße transportieren, erhalten für einen bestimmten Zeitraum eine finanzielle Unterstützung

	Total	Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)			
		1	2	3	4+	- u. 1500	1500 - u. 2500	2500 - u. 3500	3500 +
Basis (=100%)	1017	243	382	174	218	164	188	172	269
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	23	25	23	20	21	20	24	29	20
(2) eher geeignet	50	51	49	42	59	48	60	52	49
(3) eher ungeeignet	17	14	15	27	16	19	12	14	21
(4) völlig ungeeignet	7	8	11	4	3	7	4	4	9
weiß nicht, k. A.	3	3	2	7	-	6	0	0	0
Mittelwert	2,1	2	2,1	2,2	2	2,2	2	1,9	2,2
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Top-2-Box (1,2)</i>	73	76	72	62	80	67	84	81	69
<i>Bottom-2-Box (3,4)</i>	24	22	25	31	20	26	16	19	30

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Unternehmen, die Sendungen auf der Schiene statt auf der Straße transportieren, erhalten für einen bestimmten Zeitraum eine finanzielle Unterstützung

	Total	Berufstätig		Politische Stimmung					
		ja	nein	SPD	CDU, CSU	Bündnis '90, Die Grünen	FDP	Die Linke	AfD
Basis (=100%)	1017	580	437	126	107	124	45	34	56
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	23	20	26	28	25	31	11	26	10
(2) eher geeignet	50	52	49	43	52	52	44	54	45
(3) eher ungeeignet	17	21	12	12	17	15	18	16	20
(4) völlig ungeeignet	7	8	7	12	5	2	26	4	25
weiß nicht, k. A.	3	0	6	5	1	1	2	-	1
Mittelwert	2,1	2,2	2	2,1	2	1,9	2,6	2	2,6
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Top-2-Box (1,2)	73	72	75	71	77	82	55	80	55
Bottom-2-Box (3,4)	24	28	19	24	23	17	44	20	45

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Ausweitung und/oder Erhöhung der Lkw-Maut

	Total	Region		Geschlecht		Alter				
		West	Ost	M	W	- 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre
Basis (=100%)	1017	845	172	499	518	201	151	143	189	333
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	15	16	11	12	17	14	10	11	15	19
(2) eher geeignet	27	27	26	25	28	25	24	30	29	27
(3) eher ungeeignet	38	39	37	40	36	39	46	45	43	29
(4) völlig ungeeignet	17	15	26	22	12	16	19	12	12	20
weiß nicht, k. A.	4	4	1	1	6	7	-	1	1	5
Mittelwert	2,6	2,5	2,8	2,7	2,5	2,6	2,7	2,6	2,5	2,5
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Top-2-Box (1,2)</i>	41	42	36	37	46	39	34	41	44	45
<i>Bottom-2-Box (3,4)</i>	55	53	63	62	48	55	66	57	55	49

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Ausweitung und/oder Erhöhung der Lkw-Maut

	Total	Schulbildung				BIK-Regionsgrößenklassen in 1000				
		Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild- Abschl.	Abi, Uni	Schüler	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	1017	331	302	337	46	42	89	209	305	372
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	15	17	12	14	23	28	8	13	14	17
(2) eher geeignet	27	21	25	35	15	15	34	24	32	23
(3) eher ungeeignet	38	40	43	33	30	40	46	44	34	36
(4) völlig ungeeignet	17	18	18	15	9	8	11	17	16	19
weiß nicht, k. A.	4	4	2	2	23	10	1	3	3	4
Mittelwert	2,6	2,6	2,7	2,5	2,3	2,3	2,6	2,7	2,5	2,6
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Top-2-Box (1,2)	41	38	37	49	38	42	42	36	46	40
Bottom-2-Box (3,4)	55	58	61	49	39	48	57	61	51	56

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Ausweitung und/oder Erhöhung der Lkw-Maut

	Total	Nielsen							
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII
Basis (=100%)	1017	164	219	139	135	160	45	78	76
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	15	16	18	15	10	15	17	14	8
(2) eher geeignet	27	29	21	39	32	21	29	29	17
(3) eher ungeeignet	38	36	40	39	29	48	28	36	40
(4) völlig ungeeignet	17	18	16	6	19	12	20	20	34
weiß nicht, k. A.	4	1	5	1	10	4	6	-	1
Mittelwert	2,6	2,6	2,6	2,4	2,6	2,6	2,5	2,6	3
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Top-2-Box (1,2)	41	45	38	54	43	36	46	43	25
Bottom-2-Box (3,4)	55	55	57	45	48	60	48	57	74

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Ausweitung und/oder Erhöhung der Lkw-Maut

	Total	Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)			
		1	2	3	4+	- u. 1500	1500 - u. 2500	2500 - u. 3500	3500 +
Basis (=100%)	1017	243	382	174	218	164	188	172	269
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	15	15	13	22	12	14	14	14	13
(2) eher geeignet	27	21	27	24	34	16	30	36	26
(3) eher ungeeignet	38	39	39	42	33	40	39	35	44
(4) völlig ungeeignet	17	20	17	12	15	23	16	13	16
weiß nicht, k. A.	4	5	3	0	6	7	2	1	1
Mittelwert	2,6	2,7	2,6	2,5	2,5	2,8	2,6	2,5	2,6
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Top-2-Box (1,2)</i>	41	37	40	45	46	30	43	50	39
<i>Bottom-2-Box (3,4)</i>	55	59	57	54	48	63	55	49	60

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Ausweitung und/oder Erhöhung der Lkw-Maut

	Total	Berufstätig		Politische Stimmung					
		ja	nein	SPD	CDU, CSU	Bündnis '90, Die Grünen	FDP	Die Linke	AfD
Basis (=100%)	1017	580	437	126	107	124	45	34	56
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	15	13	17	14	22	12	13	11	17
(2) eher geeignet	27	26	27	18	31	43	21	28	5
(3) eher ungeeignet	38	42	33	44	36	37	53	21	43
(4) völlig ungeeignet	17	17	16	17	9	7	12	40	36
weiß nicht, k. A.	4	1	6	7	1	0	2	-	-
Mittelwert	2,6	2,6	2,5	2,7	2,3	2,4	2,6	2,9	3
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Top-2-Box (1,2)	41	39	44	32	54	56	34	39	22
Bottom-2-Box (3,4)	55	59	49	62	46	44	65	61	78

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Ausweitung der Fahrverbote für Lkw, z.B. bereits ab Freitagmittag oder generell in der Nacht

	Total	Region		Geschlecht		Alter				
		West	Ost	M	W	- 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre
Basis (=100%)	1017	845	172	499	518	201	151	143	189	333
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	16	16	17	13	19	13	9	9	23	21
(2) eher geeignet	25	24	28	22	27	26	29	23	20	26
(3) eher ungeeignet	34	36	25	35	33	35	43	47	30	26
(4) völlig ungeeignet	21	20	26	26	16	21	18	20	25	20
weiß nicht, k. A.	4	4	4	3	5	6	0	0	1	7
Mittelwert	2,6	2,6	2,6	2,8	2,5	2,7	2,7	2,8	2,6	2,5
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Top-2-Box (1,2)	41	40	45	36	46	38	38	32	43	47
Bottom-2-Box (3,4)	55	56	51	62	49	56	62	68	56	46

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Ausweitung der Fahrverbote für Lkw, z.B. bereits ab Freitagmittag oder generell in der Nacht

	Total	Schulbildung				BIK-Regionsgrößenklassen in 1000				
		Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild- Abschl.	Abi, Uni	Schüler	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	1017	331	302	337	46	42	89	209	305	372
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	16	15	17	16	24	20	31	20	17	10
(2) eher geeignet	25	25	21	28	28	26	18	27	23	26
(3) eher ungeeignet	34	23	43	38	25	37	29	28	30	41
(4) völlig ungeeignet	21	29	18	16	23	16	23	20	22	21
weiß nicht, k. A.	4	8	1	2	-	1	-	5	7	1
Mittelwert	2,6	2,7	2,6	2,5	2,5	2,5	2,4	2,5	2,6	2,7
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Top-2-Box (1,2)	41	39	38	44	52	46	49	47	40	37
Bottom-2-Box (3,4)	55	52	61	54	48	53	51	48	53	62

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Ausweitung der Fahrverbote für Lkw, z.B. bereits ab Freitagmittag oder generell in der Nacht

	Total	Nielsen							
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII
Basis (=100%)	1017	164	219	139	135	160	45	78	76
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	16	20	14	19	13	18	8	14	23
(2) eher geeignet	25	30	20	22	22	27	45	23	25
(3) eher ungeeignet	34	30	42	32	42	33	28	28	22
(4) völlig ungeeignet	21	20	23	18	17	19	19	26	29
weiß nicht, k. A.	4	1	2	9	6	3	0	8	0
Mittelwert	2,6	2,5	2,8	2,5	2,7	2,6	2,6	2,7	2,6
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Top-2-Box (1,2)	41	49	33	41	35	45	53	37	48
Bottom-2-Box (3,4)	55	50	65	50	60	52	47	54	52

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Ausweitung der Fahrverbote für Lkw, z.B. bereits ab Freitagmittag oder generell in der Nacht

	Total	Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)			
		1	2	3	4+	- u. 1500	1500 - u. 2500	2500 - u. 3500	3500 +
Basis (=100%)	1017	243	382	174	218	164	188	172	269
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	16	13	23	12	12	18	21	20	12
(2) eher geeignet	25	34	18	21	29	19	27	29	20
(3) eher ungeeignet	34	24	38	38	35	25	34	37	41
(4) völlig ungeeignet	21	22	19	22	23	26	18	14	26
weiß nicht, k. A.	4	7	2	7	1	12	1	0	1
Mittelwert	2,6	2,6	2,5	2,8	2,7	2,7	2,5	2,5	2,8
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Top-2-Box (1,2)	41	47	41	33	41	36	48	48	32
Bottom-2-Box (3,4)	55	46	57	60	58	51	51	51	67

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Ausweitung der Fahrverbote für Lkw, z.B. bereits ab Freitagmittag oder generell in der Nacht

	Total	Berufstätig		Politische Stimmung					
		ja	nein	SPD	CDU, CSU	Bündnis '90, Die Grünen	FDP	Die Linke	AfD
Basis (=100%)	1017	580	437	126	107	124	45	34	56
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	16	16	17	19	10	26	7	12	5
(2) eher geeignet	25	22	29	29	24	22	35	34	30
(3) eher ungeeignet	34	38	29	25	33	38	30	35	26
(4) völlig ungeeignet	21	23	19	23	32	13	26	18	38
weiß nicht, k. A.	4	2	6	4	2	2	2	1	-
Mittelwert	2,6	2,7	2,5	2,5	2,9	2,4	2,8	2,6	3
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Top-2-Box (1,2)	41	38	46	48	33	48	43	46	35
Bottom-2-Box (3,4)	55	60	48	48	65	51	56	53	65

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Sperrung von Bundes - und Landesstraßen für den Lkw-Durchgangsverkehr, wenn diese parallel zu Autobahnen verlaufen

	Total	Region		Geschlecht		Alter				
		West	Ost	M	W	- 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre
Basis (=100%)	1017	845	172	499	518	201	151	143	189	333
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	29	28	33	27	31	15	34	21	37	35
(2) eher geeignet	28	30	18	27	29	23	24	40	28	28
(3) eher ungeeignet	28	26	36	31	24	49	24	22	21	22
(4) völlig ungeeignet	12	11	12	12	11	9	12	14	12	12
weiß nicht, k. A.	4	5	1	3	5	5	5	4	2	4
Mittelwert	2,2	2,2	2,3	2,3	2,2	2,5	2,1	2,3	2,1	2,1
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Top-2-Box (1,2)</i>	57	58	51	54	60	37	58	60	64	62
<i>Bottom-2-Box (3,4)</i>	39	37	48	43	35	58	36	36	33	34

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Sperrung von Bundes - und Landesstraßen für den Lkw-Durchgangsverkehr, wenn diese parallel zu Autobahnen verlaufen

	Total	Schulbildung				BIK-Regionsgrößenklassen in 1000				
		Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild- Abschl.	Abi, Uni	Schüler	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	1017	331	302	337	46	42	89	209	305	372
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	29	27	29	30	29	32	26	33	29	27
(2) eher geeignet	28	28	26	30	26	32	32	21	30	29
(3) eher ungeeignet	28	26	33	25	26	17	30	34	23	28
(4) völlig ungeeignet	12	14	9	12	7	11	11	12	13	11
weiß nicht, k. A.	4	5	3	3	13	7	2	0	5	5
Mittelwert	2,2	2,3	2,2	2,2	2,1	2,1	2,3	2,3	2,2	2,2
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100
<i>Top-2-Box (1,2)</i>	57	55	55	61	54	65	58	53	59	56
<i>Bottom-2-Box (3,4)</i>	39	40	42	37	33	28	41	46	36	39

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Sperrung von Bundes - und Landesstraßen für den Lkw-Durchgangsverkehr, wenn diese parallel zu Autobahnen verlaufen

	Total	Nielsen							
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII
Basis (=100%)	1017	164	219	139	135	160	45	78	76
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	29	32	30	24	18	30	40	38	31
(2) eher geeignet	28	24	29	38	30	33	16	23	13
(3) eher ungeeignet	28	29	25	23	30	24	36	23	44
(4) völlig ungeeignet	12	13	12	10	13	8	7	14	12
weiß nicht, k. A.	4	2	4	4	9	6	0	2	-
Mittelwert	2,2	2,2	2,2	2,2	2,4	2,1	2,1	2,1	2,4
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Top-2-Box (1,2)	57	56	59	62	48	62	56	60	44
Bottom-2-Box (3,4)	39	42	37	33	43	32	44	37	56

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Sperrung von Bundes - und Landesstraßen für den Lkw-Durchgangsverkehr, wenn diese parallel zu Autobahnen verlaufen

	Total	Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)			
		1	2	3	4+	- u. 1500	1500 - u. 2500	2500 - u. 3500	3500 +
Basis (=100%)	1017	243	382	174	218	164	188	172	269
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	29	29	31	32	23	16	30	39	29
(2) eher geeignet	28	22	28	28	35	26	26	30	28
(3) eher ungeeignet	28	30	27	24	29	39	28	20	26
(4) völlig ungeeignet	12	15	9	14	11	11	13	10	14
weiß nicht, k. A.	4	4	5	3	3	8	3	1	2
Mittelwert	2,2	2,3	2,1	2,2	2,3	2,5	2,2	2	2,3
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Top-2-Box (1,2)	57	51	59	59	58	42	56	69	57
Bottom-2-Box (3,4)	39	45	36	38	40	50	41	30	40

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Sperrung von Bundes - und Landesstraßen für den Lkw-Durchgangsverkehr, wenn diese parallel zu Autobahnen verlaufen

	Total	Berufstätig		Politische Stimmung					
		ja	nein	SPD	CDU, CSU	Bündnis '90, Die Grünen	FDP	Die Linke	AfD
Basis (=100%)	1017	580	437	126	107	124	45	34	56
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
(1) sehr geeignet	29	31	26	34	34	28	20	35	31
(2) eher geeignet	28	27	28	31	29	27	18	41	6
(3) eher ungeeignet	28	26	30	23	20	34	40	13	42
(4) völlig ungeeignet	12	13	10	12	13	9	21	2	21
weiß nicht, k. A.	4	3	5	-	5	2	0	9	-
Mittelwert	2,2	2,2	2,3	2,1	2,1	2,2	2,6	1,8	2,5
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100
Top-2-Box (1,2)	57	59	54	65	62	55	38	76	36
Bottom-2-Box (3,4)	39	38	40	35	33	44	61	15	64

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Top-2-Boxes (1,2)

	Total	Region		Geschlecht		Alter				
		West	Ost	M	W	- 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre
Basis (=100%)	1017 %	845 %	172 %	499 %	518 %	201 %	151 %	143 %	189 %	333 %
Unternehmen, die Sendungen auf der Schiene statt auf der Straße transportieren, erhalten für einen bestimmten Zeitraum eine finanzielle Unterstützung	73	72	76	67	79	78	78	72	69	70
Sperrung von Bundes - und Landesstraßen für den Lkw-Durchgangsverkehr, wenn diese parallel zu Autobahnen verlaufen	57	58	51	54	60	37	58	60	64	62
Höhere Bepreisung der Lkw-Treibstoffe entsprechend ihres CO2-Ausstoßes	53	56	41	51	55	56	52	62	45	53
Ausweitung und/oder Erhöhung der Lkw-Maut	41	42	36	37	46	39	34	41	44	45
Ausweitung der Fahrverbote für Lkw, z.B. bereits ab Freitagmittag oder generell in der Nacht	41	40	45	36	46	38	38	32	43	47

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Top-2-Boxes (1,2)

	Total	Schulbildung				BIK-Regionsgrößenklassen in 1000				
		Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild- Abschl.	Abi, Uni	Schüler	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	1017	331	302	337	46	42	89	209	305	372
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Unternehmen, die Sendungen auf der Schiene statt auf der Straße transportieren, erhalten für einen bestimmten Zeitraum eine finanzielle Unterstützung	73	67	72	78	87	76	85	67	68	78
Sperrung von Bundes - und Landesstraßen für den Lkw-Durchgangsverkehr, wenn diese parallel zu Autobahnen verlaufen	57	55	55	61	54	65	58	53	59	56
Höhere Bepreisung der Lkw-Treibstoffe entsprechend ihres CO2-Ausstoßes	53	45	50	63	67	64	51	56	49	55
Ausweitung und/oder Erhöhung der Lkw-Maut	41	38	37	49	38	42	42	36	46	40
Ausweitung der Fahrverbote für Lkw, z.B. bereits ab Freitagmittag oder generell in der Nacht	41	39	38	44	52	46	49	47	40	37

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Top-2-Boxes (1,2)

	Total	Nielsen							
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII
Basis (=100%)	1017	164	219	139	135	160	45	78	76
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Unternehmen, die Sendungen auf der Schiene statt auf der Straße transportieren, erhalten für einen bestimmten Zeitraum eine finanzielle Unterstützung	73	81	77	55	73	69	92	69	81
Sperrung von Bundes - und Landesstraßen für den Lkw-Durchgangsverkehr, wenn diese parallel zu Autobahnen verlaufen	57	56	59	62	48	62	56	60	44
Höhere Bepreisung der Lkw-Treibstoffe entsprechend ihres CO2-Ausstoßes	53	52	63	43	57	63	56	47	27
Ausweitung und/oder Erhöhung der Lkw-Maut	41	45	38	54	43	36	46	43	25
Ausweitung der Fahrverbote für Lkw, z.B. bereits ab Freitagmittag oder generell in der Nacht	41	49	33	41	35	45	53	37	48

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Top-2-Boxes (1,2)

	Total	Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)			
		1	2	3	4+	- u. 1500	1500 - u. 2500	2500 - u. 3500	3500 +
Basis (=100%)	1017 %	243 %	382 %	174 %	218 %	164 %	188 %	172 %	269 %
Unternehmen, die Sendungen auf der Schiene statt auf der Straße transportieren, erhalten für einen bestimmten Zeitraum eine finanzielle Unterstützung	73	76	72	62	80	67	84	81	69
Sperrung von Bundes - und Landesstraßen für den Lkw-Durchgangsverkehr, wenn diese parallel zu Autobahnen verlaufen	57	51	59	59	58	42	56	69	57
Höhere Bepreisung der Lkw-Treibstoffe entsprechend ihres CO2-Ausstoßes	53	46	59	41	61	40	48	60	57
Ausweitung und/oder Erhöhung der Lkw-Maut	41	37	40	45	46	30	43	50	39
Ausweitung der Fahrverbote für Lkw, z.B. bereits ab Freitagmittag oder generell in der Nacht	41	47	41	33	41	36	48	48	32

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Top-2-Boxes (1,2)

	Total	Berufstätig		Politische Stimmung					
		ja	nein	SPD	CDU, CSU	Bündnis '90, Die Grünen	FDP	Die Linke	AfD
Basis (=100%)	1017	580	437	126	107	124	45	34	56
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Unternehmen, die Sendungen auf der Schiene statt auf der Straße transportieren, erhalten für einen bestimmten Zeitraum eine finanzielle Unterstützung	73	72	75	71	77	82	55	80	55
Sperrung von Bundes - und Landesstraßen für den Lkw-Durchgangsverkehr, wenn diese parallel zu Autobahnen verlaufen	57	59	54	65	62	55	38	76	36
Höhere Bepreisung der Lkw-Treibstoffe entsprechend ihres CO2-Ausstoßes	53	51	56	55	59	74	52	41	36
Ausweitung und/oder Erhöhung der Lkw-Maut	41	39	44	32	54	56	34	39	22
Ausweitung der Fahrverbote für Lkw, z.B. bereits ab Freitagmittag oder generell in der Nacht	41	38	46	48	33	48	43	46	35

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Bottom-2-Boxes (3,4)

	Total	Region		Geschlecht		Alter				
		West	Ost	M	W	- 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre
Basis (=100%)	1017 %	845 %	172 %	499 %	518 %	201 %	151 %	143 %	189 %	333 %
Ausweitung der Fahrverbote für Lkw, z.B. bereits ab Freitagmittag oder generell in der Nacht	55	56	51	62	49	56	62	68	56	46
Ausweitung und/oder Erhöhung der Lkw-Maut	55	53	63	62	48	55	66	57	55	49
Höhere Bepreisung der Lkw-Treibstoffe entsprechend ihres CO2-Ausstoßes	40	38	45	43	36	33	46	35	51	37
Sperrung von Bundes - und Landesstraßen für den Lkw-Durchgangsverkehr, wenn diese parallel zu Autobahnen verlaufen	39	37	48	43	35	58	36	36	33	34
Unternehmen, die Sendungen auf der Schiene statt auf der Straße transportieren, erhalten für einen bestimmten Zeitraum eine finanzielle Unterstützung	24	25	19	33	16	21	21	28	31	22

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Bottom-2-Boxes (3,4)

	Total	Schulbildung				BIK-Regionsgrößenklassen in 1000				
		Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild- Abschl.	Abi, Uni	Schüler	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	1017	331	302	337	46	42	89	209	305	372
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Ausweitung der Fahrverbote für Lkw, z.B. bereits ab Freitagmittag oder generell in der Nacht	55	52	61	54	48	53	51	48	53	62
Ausweitung und/oder Erhöhung der Lkw-Maut	55	58	61	49	39	48	57	61	51	56
Höhere Bepreisung der Lkw-Treibstoffe entsprechend ihres CO2-Ausstoßes	40	41	46	34	30	35	46	38	39	39
Sperrung von Bundes - und Landesstraßen für den Lkw-Durchgangsverkehr, wenn diese parallel zu Autobahnen verlaufen	39	40	42	37	33	28	41	46	36	39
Unternehmen, die Sendungen auf der Schiene statt auf der Straße transportieren, erhalten für einen bestimmten Zeitraum eine finanzielle Unterstützung	24	26	27	21	13	23	15	28	27	22

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Bottom-2-Boxes (3,4)

	Total	Nielsen							
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII
Basis (=100%)	1017	164	219	139	135	160	45	78	76
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Ausweitung der Fahrverbote für Lkw, z.B. bereits ab Freitagmittag oder generell in der Nacht	55	50	65	50	60	52	47	54	52
Ausweitung und/oder Erhöhung der Lkw-Maut	55	55	57	45	48	60	48	57	74
Höhere Bepreisung der Lkw-Treibstoffe entsprechend ihres CO2-Ausstoßes	40	46	34	46	36	31	36	38	60
Sperrung von Bundes - und Landesstraßen für den Lkw-Durchgangsverkehr, wenn diese parallel zu Autobahnen verlaufen	39	42	37	33	43	32	44	37	56
Unternehmen, die Sendungen auf der Schiene statt auf der Straße transportieren, erhalten für einen bestimmten Zeitraum eine finanzielle Unterstützung	24	19	22	39	26	27	8	22	18

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Bottom-2-Boxes (3,4)

	Total	Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)			
		1	2	3	4+	- u. 1500	1500 - u. 2500	2500 - u. 3500	3500 +
Basis (=100%)	1017 %	243 %	382 %	174 %	218 %	164 %	188 %	172 %	269 %
Ausweitung der Fahrverbote für Lkw, z.B. bereits ab Freitagmittag oder generell in der Nacht	55	46	57	60	58	51	51	51	67
Ausweitung und/oder Erhöhung der Lkw-Maut	55	59	57	54	48	63	55	49	60
Höhere Bepreisung der Lkw-Treibstoffe entsprechend ihres CO2-Ausstoßes	40	43	34	51	36	43	47	38	41
Sperrung von Bundes - und Landesstraßen für den Lkw-Durchgangsverkehr, wenn diese parallel zu Autobahnen verlaufen	39	45	36	38	40	50	41	30	40
Unternehmen, die Sendungen auf der Schiene statt auf der Straße transportieren, erhalten für einen bestimmten Zeitraum eine finanzielle Unterstützung	24	22	25	31	20	26	16	19	30

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 5

Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

Bottom-2-Boxes (3,4)

	Total	Berufstätig		Politische Stimmung					
		ja	nein	SPD	CDU, CSU	Bündnis '90, Die Grünen	FDP	Die Linke	AfD
Basis (=100%)	1017	580	437	126	107	124	45	34	56
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Ausweitung der Fahrverbote für Lkw, z.B. bereits ab Freitagmittag oder generell in der Nacht	55	60	48	48	65	51	56	53	65
Ausweitung und/oder Erhöhung der Lkw-Maut	55	59	49	62	46	44	65	61	78
Höhere Bepreisung der Lkw-Treibstoffe entsprechend ihres CO2-Ausstoßes	40	43	35	35	40	25	47	59	50
Sperrung von Bundes - und Landesstraßen für den Lkw-Durchgangsverkehr, wenn diese parallel zu Autobahnen verlaufen	39	38	40	35	33	44	61	15	64
Unternehmen, die Sendungen auf der Schiene statt auf der Straße transportieren, erhalten für einen bestimmten Zeitraum eine finanzielle Unterstützung	24	28	19	24	23	17	44	20	45

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 6

Eignung von Organisationen zur Durchsetzung der Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Welche der folgenden Organisationen ist Ihrer Ansicht nach am besten in der Lage, eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erwirken?

	Total	Region		Geschlecht		Alter				
		West	Ost	M	W	- 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre
Basis (=100%)	1017	845	172	499	518	201	151	143	189	333
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Bundesregierung und Bundestag	39	39	42	41	38	42	40	40	39	37
Die Deutsche Bahn AG	35	35	37	39	31	26	34	33	42	39
Speditionen und Unternehmen, deren Güter transportiert werden	32	32	32	30	33	31	33	50	34	22
Die EU	32	34	20	33	31	40	30	35	32	26
Andere Eisenbahnunternehmen, die nicht zur Deutschen Bahn AG gehören	18	17	21	20	16	15	26	17	15	19
keine davon	0	0	1	1	0	-	-	-	1	1
weiß nicht, k. A.	6	6	7	3	10	4	9	1	3	10
SUMME	163	163	160	167	159	158	172	176	166	154

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 6

Eignung von Organisationen zur Durchsetzung der Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Welche der folgenden Organisationen ist Ihrer Ansicht nach am besten in der Lage, eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erwirken?

	Total	Schulbildung				BIK-Regionsgrößenklassen in 1000				
		Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild.- Abschl.	Abi, Uni	Schüler	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	1017	331	302	337	46	42	89	209	305	372
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Bundesregierung und Bundestag	39	34	35	49	39	38	40	35	35	45
Die Deutsche Bahn AG	35	40	38	30	21	27	43	32	36	35
Speditionen und Unternehmen, deren Güter transportiert werden	32	27	39	32	12	15	21	33	32	35
Die EU	32	28	27	36	56	34	33	32	32	31
Andere Eisenbahnunternehmen, die nicht zur Deutschen Bahn AG gehören	18	18	16	23	3	18	21	15	22	16
keine davon	0	-	1	1	-	-	2	1	-	0
weiß nicht, k. A.	6	10	6	3	10	22	1	6	8	4
SUMME	163	157	161	173	141	152	163	153	165	167

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 6

Eignung von Organisationen zur Durchsetzung der Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Welche der folgenden Organisationen ist Ihrer Ansicht nach am besten in der Lage, eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erwirken?

	Total	Nielsen							
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII
Basis (=100%)	1017	164	219	139	135	160	45	78	76
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Bundesregierung und Bundestag	39	36	43	36	47	34	30	34	47
Die Deutsche Bahn AG	35	43	24	43	34	35	30	33	45
Speditionen und Unternehmen, deren Güter transportiert werden	32	32	36	25	26	35	29	30	37
Die EU	32	33	38	37	32	28	53	20	12
Andere Eisenbahnunternehmen, die nicht zur Deutschen Bahn AG gehören	18	22	24	16	8	11	24	26	18
keine davon	0	-	1	-	-	-	-	-	2
weiß nicht, k. A.	6	4	2	5	9	14	2	14	1
SUMME	163	171	167	162	157	156	169	156	162

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 6

Eignung von Organisationen zur Durchsetzung der Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Welche der folgenden Organisationen ist Ihrer Ansicht nach am besten in der Lage, eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erwirken?

	Total	Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)			
		1	2	3	4+	- u. 1500	1500 - u. 2500	2500 - u. 3500	3500 +
Basis (=100%)	1017	243	382	174	218	164	188	172	269
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Bundesregierung und Bundestag	39	44	38	35	39	40	48	36	39
Die Deutsche Bahn AG	35	32	36	37	36	36	42	47	37
Speditionen und Unternehmen, deren Güter transportiert werden	32	24	34	32	36	29	23	28	45
Die EU	32	29	25	36	43	27	36	27	29
Andere Eisenbahnunternehmen, die nicht zur Deutschen Bahn AG gehören	18	17	22	14	16	14	13	24	24
keine davon	0	0	1	-	-	0	-	1	0
weiß nicht, k. A.	6	8	5	7	6	9	1	4	2
SUMME	163	154	161	162	176	154	164	168	176

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 6

Eignung von Organisationen zur Durchsetzung der Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene

Welche der folgenden Organisationen ist Ihrer Ansicht nach am besten in der Lage, eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erwirken?

	Total	Berufstätig		Politische Stimmung					
		ja	nein	SPD	CDU, CSU	Bündnis '90, Die Grünen	FDP	Die Linke	AfD
Basis (=100%)	1017	580	437	126	107	124	45	34	56
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Bundesregierung und Bundestag	39	39	39	37	39	47	36	51	45
Die Deutsche Bahn AG	35	35	36	32	47	38	21	42	41
Speditionen und Unternehmen, deren Güter transportiert werden	32	37	24	26	30	24	60	37	71
Die EU	32	31	32	30	30	38	10	38	12
Andere Eisenbahnunternehmen, die nicht zur Deutschen Bahn AG gehören	18	18	18	20	22	26	30	18	7
keine davon	0	0	0	2	-	-	-	-	3
weiß nicht, k. A.	6	5	8	7	3	-	2	-	3
SUMME	163	166	158	154	172	171	158	185	181

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 7

Geschätzter Marktanteil der nicht zum Deutsche Bahn-Konzern gehörenden Güterbahnen

Seit der Bahnreform von 1994 nutzen neben der Deutschen Bahn AG auch andere Bahnunternehmen im Personen- und Güterverkehr das deutsche Schienennetz. Wie hoch schätzen Sie speziell den Marktanteil der nicht zum Deutsche Bahn-Konzern gehörenden Güterbahnen ein?

	Total	Region		Geschlecht		Alter				
		West	Ost	M	W	- 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre
Basis (=100%)	1017	845	172	499	518	201	151	143	189	333
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
0-10 %	17	18	15	21	14	13	18	21	18	18
11-20 %	23	24	18	24	22	14	28	30	25	22
21-30 %	19	19	22	21	18	25	18	10	22	19
31-40 %	12	12	14	9	16	9	10	20	14	11
41-50 %	7	7	10	9	5	10	10	7	8	4
51-60 %	2	3	2	2	3	8	0	1	1	2
61-70 %	2	2	2	3	2	6	1	0	2	2
71-80 %	1	1	-	2	0	4	-	0	0	-
81-90 %	0	0	-	0	-	0	-	-	-	-
91-100 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mittelwert %	27,1	26,9	28,2	26,8	27,5	34,7	24,7	24,4	25,7	25,3
Keine Angabe	15	14	18	9	21	11	15	10	9	23

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 7

Geschätzter Marktanteil der nicht zum Deutsche Bahn-Konzern gehörenden Güterbahnen

Seit der Bahnreform von 1994 nutzen neben der Deutschen Bahn AG auch andere Bahnunternehmen im Personen- und Güterverkehr das deutsche Schienennetz. Wie hoch schätzen Sie speziell den Marktanteil der nicht zum Deutsche Bahn-Konzern gehörenden Güterbahnen ein?

	Total	Schulbildung				BIK-Regionsgrößenklassen in 1000				
		Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild.- Abschl.	Abi, Uni	Schüler	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	1017	331	302	337	46	42	89	209	305	372
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
0-10 %	17	10	18	24	17	17	8	22	16	18
11-20 %	23	22	22	26	19	23	19	20	23	26
21-30 %	19	15	18	21	52	32	33	13	16	21
31-40 %	12	16	12	9	10	15	19	9	15	11
41-50 %	7	10	7	4	3	6	5	11	5	8
51-60 %	2	2	5	2	-	-	0	0	2	4
61-70 %	2	5	0	2	-	6	-	5	2	1
71-80 %	1	2	-	0	-	-	-	-	3	0
81-90 %	0	-	-	0	-	-	-	-	0	-
91-100 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mittelwert %	27,1	32,2	26	23,7	24,7	28,1	27,6	25,9	28,7	26,3
Keine Angabe	15	17	18	12	-	1	16	20	18	11

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 7

Geschätzter Marktanteil der nicht zum Deutsche Bahn-Konzern gehörenden Güterbahnen

Seit der Bahnreform von 1994 nutzen neben der Deutschen Bahn AG auch andere Bahnunternehmen im Personen- und Güterverkehr das deutsche Schienennetz. Wie hoch schätzen Sie speziell den Marktanteil der nicht zum Deutsche Bahn-Konzern gehörenden Güterbahnen ein?

	Total	Nielsen							
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII
Basis (=100%)	1017	164	219	139	135	160	45	78	76
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
0-10 %	17	12	15	22	19	24	18	14	16
11-20 %	23	32	25	19	18	21	33	31	7
21-30 %	19	21	15	23	18	18	36	9	28
31-40 %	12	16	10	8	14	13	6	11	20
41-50 %	7	4	10	7	5	6	5	6	13
51-60 %	2	1	5	0	1	4	0	4	-
61-70 %	2	1	6	4	-	1	-	-	5
71-80 %	1	0	-	-	6	0	-	-	-
81-90 %	0	-	0	-	-	-	-	-	-
91-100 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mittelwert %	27,1	26	30,1	25,1	28,9	24,6	23,4	24,8	31,3
Keine Angabe	15	14	13	16	20	13	1	27	12

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 7

Geschätzter Marktanteil der nicht zum Deutsche Bahn-Konzern gehörenden Güterbahnen

Seit der Bahnreform von 1994 nutzen neben der Deutschen Bahn AG auch andere Bahnunternehmen im Personen- und Güterverkehr das deutsche Schienennetz. Wie hoch schätzen Sie speziell den Marktanteil der nicht zum Deutsche Bahn-Konzern gehörenden Güterbahnen ein?

	Total	Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)			
		1	2	3	4+	- u. 1500	1500 - u. 2500	2500 - u. 3500	3500 +
Basis (=100%)	1017 %	243 %	382 %	174 %	218 %	164 %	188 %	172 %	269 %
0-10 %	17	14	23	15	13	8	19	24	25
11-20 %	23	21	25	20	25	8	29	22	33
21-30 %	19	19	18	20	23	23	15	19	16
31-40 %	12	7	14	11	17	6	18	19	10
41-50 %	7	8	8	9	3	16	5	4	5
51-60 %	2	4	1	4	1	11	0	1	0
61-70 %	2	5	0	1	3	9	1	0	2
71-80 %	1	3	0	-	-	5	-	0	0
81-90 %	0	-	-	-	0	-	-	-	-
91-100 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mittelwert %	27,1	31,4	24,1	27,8	27,7	41,4	24,4	23,6	22,2
Keine Angabe	15	18	11	20	14	15	13	11	9

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 7

Geschätzter Marktanteil der nicht zum Deutsche Bahn-Konzern gehörenden Güterbahnen

Seit der Bahnreform von 1994 nutzen neben der Deutschen Bahn AG auch andere Bahnunternehmen im Personen- und Güterverkehr das deutsche Schienennetz. Wie hoch schätzen Sie speziell den Marktanteil der nicht zum Deutsche Bahn-Konzern gehörenden Güterbahnen ein?

	Total	Berufstätig		Politische Stimmung					
		ja	nein	SPD	CDU, CSU	Bündnis '90, Die Grünen	FDP	Die Linke	AfD
Basis (=100%)	1017 %	580 %	437 %	126 %	107 %	124 %	45 %	34 %	56 %
0-10 %	17	19	16	23	17	23	16	34	33
11-20 %	23	28	17	21	31	26	26	28	3
21-30 %	19	16	24	19	21	23	18	13	14
31-40 %	12	12	13	12	18	9	12	2	5
41-50 %	7	9	5	4	2	8	17	3	14
51-60 %	2	2	3	0	1	-	5	6	1
61-70 %	2	2	3	7	0	1	-	5	5
71-80 %	1	1	-	-	0	-	-	-	-
81-90 %	0	0	-	-	-	-	-	3	-
91-100 %	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Mittelwert %	27,1	26,4	28,2	25,9	24,8	23,7	27,8	24,7	25,2
Keine Angabe	15	11	20	13	9	9	6	6	26

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 8

Beurteilung der Gewinnerzielung der Deutschen Bahn durch Mautgebühren

Die Deutsche Bahn erhebt von allen Bahnunternehmen Mautgebühren für deren Schienennutzung. Halten Sie es für richtig, dass sie damit Gewinne erzielt?

	Total	Region		Geschlecht		Alter				
		West	Ost	M	W	- 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre
Basis (=100%)	1017	845	172	499	518	201	151	143	189	333
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
ja	46	49	33	47	45	36	41	61	44	50
nein	49	47	61	51	48	56	59	38	52	45
weiß nicht, k. A.	5	4	7	3	6	8	-	1	4	6
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 8

Beurteilung der Gewinnerzielung der Deutschen Bahn durch Mautgebühren

Die Deutsche Bahn erhebt von allen Bahnunternehmen Mautgebühren für deren Schienennutzung. Halten Sie es für richtig, dass sie damit Gewinne erzielt?

	Total	Schulbildung				BIK-Regionsgrößenklassen in 1000				
		Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild- Abschl.	Abi, Uni	Schüler	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	1017	331	302	337	46	42	89	209	305	372
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
ja	46	51	47	43	28	63	48	47	44	46
nein	49	41	51	54	62	37	48	52	48	51
weiß nicht, k. A.	5	8	3	2	10	0	5	1	8	4
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 8

Beurteilung der Gewinnerzielung der Deutschen Bahn durch Mautgebühren

Die Deutsche Bahn erhebt von allen Bahnunternehmen Mautgebühren für deren Schienennutzung. Halten Sie es für richtig, dass sie damit Gewinne erzielt?

	Total	Nielsen							
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII
Basis (=100%)	1017	164	219	139	135	160	45	78	76
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
ja	46	47	46	49	40	63	26	34	38
nein	49	52	53	46	44	36	73	52	62
weiß nicht, k. A.	5	1	1	5	16	1	0	14	-
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 8

Beurteilung der Gewinnerzielung der Deutschen Bahn durch Mautgebühren

Die Deutsche Bahn erhebt von allen Bahnunternehmen Mautgebühren für deren Schienennutzung. Halten Sie es für richtig, dass sie damit Gewinne erzielt?

	Total	Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)			
		1	2	3	4+	- u. 1500	1500 - u. 2500	2500 - u. 3500	3500 +
Basis (=100%)	1017	243	382	174	218	164	188	172	269
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
ja	46	45	48	43	46	37	54	53	49
nein	49	49	48	52	51	56	43	45	50
weiß nicht, k. A.	5	6	4	5	3	7	3	1	1
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 8

Beurteilung der Gewinnerzielung der Deutschen Bahn durch Mautgebühren

Die Deutsche Bahn erhebt von allen Bahnunternehmen Mautgebühren für deren Schienennutzung. Halten Sie es für richtig, dass sie damit Gewinne erzielt?

	Total	Berufstätig		Politische Stimmung					
		ja	nein	SPD	CDU, CSU	Bündnis '90, Die Grünen	FDP	Die Linke	AfD
Basis (=100%)	1017	580	437	126	107	124	45	34	56
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
ja	46	48	43	53	47	38	38	44	64
nein	49	48	52	47	51	58	62	52	36
weiß nicht, k. A.	5	4	5	1	2	3	-	4	-
SUMME	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 9

Aufbringung der Mehrkosten für Lkw mit klimafreundlichen Antrieben

Lkw mit klimafreundlichen Antrieben sind deutlich teurer als herkömmliche Diesel-Lkw. Wodurch sollen Ihrer Meinung nach die Mehrkosten aufgebracht werden?

	Total	Region		Geschlecht		Alter				
		West	Ost	M	W	- 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre
Basis (=100%)	1017	845	172	499	518	201	151	143	189	333
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Aus Einnahmen einer höheren Dieselsteuer	36	36	34	36	35	41	31	26	37	39
Durch die Lkw-Käufer selbst	34	35	31	36	33	23	35	33	39	38
Aus Subventionen, die wiederum durch eine höhere Lkw-Maut finanziert werden	34	34	33	30	37	30	29	46	42	28
Aus allgemeinen Steuermitteln	26	27	22	27	26	37	23	26	22	24
weiß nicht, k. A.	10	8	20	7	13	6	12	9	7	13
SUMME	140	140	139	137	143	137	129	141	147	142

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 9

Aufbringung der Mehrkosten für Lkw mit klimafreundlichen Antrieben

Lkw mit klimafreundlichen Antrieben sind deutlich teurer als herkömmliche Diesel-Lkw. Wodurch sollen Ihrer Meinung nach die Mehrkosten aufgebracht werden?

	Total	Schulbildung				BIK-Regionsgrößenklassen in 1000				
		Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild.- Abschl.	Abi, Uni	Schüler	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	1017	331	302	337	46	42	89	209	305	372
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Aus Einnahmen einer höheren Dieselsteuer	36	35	25	44	51	49	35	28	35	40
Durch die Lkw-Käufer selbst	34	37	39	32	-	27	45	42	33	30
Aus Subventionen, die wiederum durch eine höhere Lkw-Maut finanziert werden	34	25	36	43	12	28	39	30	38	31
Aus allgemeinen Steuermitteln	26	27	25	25	38	12	30	25	29	25
weiß nicht, k. A.	10	11	11	8	9	11	9	12	13	7
SUMME	140	136	136	152	110	126	159	137	147	132

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 9

Aufbringung der Mehrkosten für Lkw mit klimafreundlichen Antrieben

Lkw mit klimafreundlichen Antrieben sind deutlich teurer als herkömmliche Diesel-Lkw. Wodurch sollen Ihrer Meinung nach die Mehrkosten aufgebracht werden?

	Total	Nielsen							
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII
Basis (=100%)	1017	164	219	139	135	160	45	78	76
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Aus Einnahmen einer höheren Dieselsteuer	36	30	34	42	42	34	55	35	25
Durch die Lkw-Käufer selbst	34	37	43	37	28	28	19	27	41
Aus Subventionen, die wiederum durch eine höhere Lkw-Maut finanziert werden	34	40	29	34	26	40	25	40	30
Aus allgemeinen Steuermitteln	26	26	25	26	39	25	10	28	20
weiß nicht, k. A.	10	9	6	9	7	10	7	23	18
SUMME	140	141	138	148	141	138	116	152	133

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 9

Aufbringung der Mehrkosten für Lkw mit klimafreundlichen Antrieben

Lkw mit klimafreundlichen Antrieben sind deutlich teurer als herkömmliche Diesel-Lkw. Wodurch sollen Ihrer Meinung nach die Mehrkosten aufgebracht werden?

	Total	Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)			
		1	2	3	4+	- u. 1500	1500 - u. 2500	2500 - u. 3500	3500 +
Basis (=100%)	1017	243	382	174	218	164	188	172	269
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Aus Einnahmen einer höheren Dieselsteuer	36	27	43	31	37	34	32	38	38
Durch die Lkw-Käufer selbst	34	38	36	27	33	34	35	40	35
Aus Subventionen, die wiederum durch eine höhere Lkw-Maut finanziert werden	34	27	32	36	41	26	42	38	38
Aus allgemeinen Steuermitteln	26	30	24	27	26	29	23	31	27
weiß nicht, k. A.	10	13	6	19	8	15	9	7	5
SUMME	140	136	140	140	144	137	141	154	143

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 9

Aufbringung der Mehrkosten für Lkw mit klimafreundlichen Antrieben

Lkw mit klimafreundlichen Antrieben sind deutlich teurer als herkömmliche Diesel-Lkw. Wodurch sollen Ihrer Meinung nach die Mehrkosten aufgebracht werden?

	Total	Berufstätig		Politische Stimmung					
		ja	nein	SPD	CDU, CSU	Bündnis '90, Die Grünen	FDP	Die Linke	AfD
Basis (=100%)	1017	580	437	126	107	124	45	34	56
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
Aus Einnahmen einer höheren Dieselsteuer	36	33	40	43	33	54	25	14	33
Durch die Lkw-Käufer selbst	34	35	33	42	39	27	43	38	38
Aus Subventionen, die wiederum durch eine höhere Lkw-Maut finanziert werden	34	36	30	34	46	51	32	26	21
Aus allgemeinen Steuermitteln	26	22	31	18	24	26	25	44	15
weiß nicht, k. A.	10	9	11	6	4	4	7	4	8
SUMME	140	135	146	142	146	162	132	126	114

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 10

Geschätzter Anteil der Transportkosten bei Produkten des täglichen Bedarfs

Was glauben Sie, wie hoch ist der Anteil der Transportkosten am Gesamtpreis von Produkten des täglichen Bedarfs im Durchschnitt?

	Total	Region		Geschlecht		Alter				
		West	Ost	M	W	- 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre
Basis (=100%)	1017	845	172	499	518	201	151	143	189	333
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
0-10 %	19	19	17	24	13	12	20	29	19	17
11-20 %	22	22	22	29	15	26	26	17	22	19
21-30 %	15	15	14	17	14	17	16	16	17	13
31-40 %	9	9	8	5	12	6	12	7	10	8
41-50 %	7	7	9	5	9	2	8	4	11	9
51-60 %	5	5	4	5	5	8	1	5	5	5
61-70 %	5	5	5	3	7	14	1	1	3	5
71-80 %	3	2	6	2	4	2	2	8	3	2
81-90 %	1	1	-	1	0	-	3	1	-	-
91-100 %	0	0	1	0	0	-	-	-	1	0
Mittelwert %	30,3	29,9	32,1	25,3	35,7	34	27,2	28,1	29,8	30,6
Keine Angabe	15	15	15	10	20	12	11	14	9	22

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 10

Geschätzter Anteil der Transportkosten bei Produkten des täglichen Bedarfs

Was glauben Sie, wie hoch ist der Anteil der Transportkosten am Gesamtpreis von Produkten des täglichen Bedarfs im Durchschnitt?

	Total	Schulbildung				BIK-Regionsgrößenklassen in 1000				
		Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild.- Abschl.	Abi, Uni	Schüler	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	1017	331	302	337	46	42	89	209	305	372
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
0-10 %	19	15	18	26	-	24	18	19	19	18
11-20 %	22	17	23	27	13	10	11	19	20	29
21-30 %	15	12	15	15	44	6	7	16	17	17
31-40 %	9	6	9	12	-	4	11	7	8	10
41-50 %	7	13	4	5	-	33	14	6	6	4
51-60 %	5	8	5	2	-	6	2	9	4	4
61-70 %	5	6	5	2	23	-	6	4	5	6
71-80 %	3	4	4	1	-	-	0	3	4	3
81-90 %	1	1	0	0	-	-	-	-	0	1
91-100 %	0	0	0	-	-	-	-	1	0	-
Mittelwert %	30,3	36,8	29,8	23,9	37,6	32,3	32,2	31	30,7	29
Keine Angabe	15	18	18	9	19	17	30	18	16	9

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 10

Geschätzter Anteil der Transportkosten bei Produkten des täglichen Bedarfs

Was glauben Sie, wie hoch ist der Anteil der Transportkosten am Gesamtpreis von Produkten des täglichen Bedarfs im Durchschnitt?

	Total	Nielsen							
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII
Basis (=100%)	1017 %	164 %	219 %	139 %	135 %	160 %	45 %	78 %	76 %
0-10 %	19	21	16	18	18	24	5	17	20
11-20 %	22	23	22	25	22	15	25	19	27
21-30 %	15	11	16	12	13	22	35	15	7
31-40 %	9	11	6	4	9	12	14	7	9
41-50 %	7	9	7	4	3	10	5	2	15
51-60 %	5	4	7	8	5	2	5	4	3
61-70 %	5	-	8	0	16	2	2	8	2
71-80 %	3	3	4	2	1	1	-	3	11
81-90 %	1	0	2	-	-	-	-	-	-
91-100 %	0	-	1	-	-	-	-	1	-
Mittelwert %	30,3	27,9	34,3	25,5	32,9	26,7	29,2	31,7	32,8
Keine Angabe	15	17	11	26	13	13	10	23	6

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 10

Geschätzter Anteil der Transportkosten bei Produkten des täglichen Bedarfs

Was glauben Sie, wie hoch ist der Anteil der Transportkosten am Gesamtpreis von Produkten des täglichen Bedarfs im Durchschnitt?

	Total	Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)			
		1	2	3	4+	- u. 1500	1500 - u. 2500	2500 - u. 3500	3500 +
Basis (=100%)	1017	243	382	174	218	164	188	172	269
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
0-10 %	19	22	20	12	18	9	15	16	28
11-20 %	22	26	21	19	21	25	22	24	23
21-30 %	15	13	17	9	20	7	14	25	15
31-40 %	9	4	9	16	7	7	13	7	11
41-50 %	7	3	10	7	7	11	4	9	5
51-60 %	5	9	3	3	4	6	11	2	5
61-70 %	5	6	3	7	5	15	1	3	3
71-80 %	3	2	3	4	3	6	5	2	1
81-90 %	1	0	1	-	0	3	0	-	0
91-100 %	0	0	-	1	-	-	1	-	-
Mittelwert %	30,3	29,6	29,4	34,5	29,6	40,8	33,3	27,6	25
Keine Angabe	15	14	13	22	15	12	13	13	9

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

Tabelle 10

Geschätzter Anteil der Transportkosten bei Produkten des täglichen Bedarfs

Was glauben Sie, wie hoch ist der Anteil der Transportkosten am Gesamtpreis von Produkten des täglichen Bedarfs im Durchschnitt?

	Total	Berufstätig		Politische Stimmung					
		ja	nein	SPD	CDU, CSU	Bündnis '90, Die Grünen	FDP	Die Linke	AfD
Basis (=100%)	1017	580	437	126	107	124	45	34	56
	%	%	%	%	%	%	%	%	%
0-10 %	19	22	14	20	18	25	24	13	27
11-20 %	22	25	18	16	21	24	33	11	28
21-30 %	15	15	15	17	18	16	16	31	15
31-40 %	9	8	9	4	15	10	6	32	3
41-50 %	7	6	8	6	5	10	5	2	3
51-60 %	5	4	7	10	2	3	-	-	0
61-70 %	5	3	8	3	5	-	2	4	5
71-80 %	3	3	3	3	7	0	2	-	6
81-90 %	1	1	-	0	-	-	-	-	-
91-100 %	0	0	0	-	-	-	-	-	-
Mittelwert %	30,3	27,7	34	30,7	31,6	24	22,9	29,2	24,7
Keine Angabe	15	12	19	20	9	11	11	7	13

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

SOZIO - DEMOGRAPHIE

	Total
Basis (=100%)	1017
	%
Geschlecht	
männlich	49
weiblich	51
Alter	
bis 19 Jahre	9
20 bis 29 Jahre	11
30 bis 39 Jahre	15
40 bis 49 Jahre	14
50 bis 59 Jahre	19
60 bis 69 Jahre	14
70 Jahre und älter	18
Schulbildung	
Volks- oder Hauptschule	33
weiterbildende Schule, ohne Abitur	30
Abitur	16
Studium	17
Schüler	5
Berufstätigkeit	
berufst. einschließl. vorübergehend arbeitslos	57
nicht berufstätig (Rentner, Auszubildende, Schüler, Studenten usw.)	43

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

SOZIO - DEMOGRAPHIE

	Total
Basis (=100%)	1017
	%
Haushaltsgröße	
1 Person	24
2 Personen	38
3 Personen	17
4 Personen	16
5 Personen und mehr	6
Haushaltsnettoeinkommen	
bis unter 1500 Euro	16
1500 bis unter 2500 Euro	18
2500 bis unter 3500 Euro	17
3500 Euro und mehr	26
keine Angabe	22
BIK-Stadtregion	
bis unter 5.000	4
5.000 bis unter 20.000	9
20.000 bis unter 100.000	21
100.000 bis unter 500.000	30
500.000 und mehr	37

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021

SOZIO - DEMOGRAPHIE

	Total
Basis (=100%)	1017
	%
Region/ Bundesland	
Ländergebiete West	83
Nielsen I	16
Schleswig-Holstein	4
Hamburg	2
Niedersachsen	10
Bremen	1
Nielsen II	22
Nordrhein-Westfalen	22
Nielsen IIIa	14
Hessen	8
Rheinland-Pfalz	5
Saarland	1
Nielsen IIIb	13
Baden-Württemberg	13
Nielsen IV	16
Bayern	16
Nielsen Va	3
Berlin-West	3
Ländergebiete Ost	17
Nielsen Vb	2
Berlin-Ost	2
Nielsen VI	8
Mecklenburg-Vorpommern	2
Brandenburg	3
Sachsen-Anhalt	3
Nielsen VII	7
Sachsen	5
Thüringen	3

Befragungszeitraum: 10.08.2021-16.08.2021