

Meinungen zu Gigalinern

| | |
|------------------------------|--|
| Datenbasis: | 1.503 Befragte ab 16 Jahre |
| Erhebungszeitraum: | 30. Juni bis 4. Juli 2014 |
| statistische Fehlertoleranz: | +/- 3 Prozentpunkte |
| Auftraggeber: | Allianz pro Schiene e.V. ACV Automobil-Club Verkehr Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. |

71 Prozent der Befragten haben schon einmal etwas von Gigalinern gehört, gesehen oder gelesen.

Insbesondere Männer und Ältere geben an, Gigaliner bereits zu kennen.

▪ Bekanntheit Gigaliner

| | Es haben schon einmal etwas von Gigalinern gehört, gesehen oder gelesen |
|---------------------|---|
| | _____% |
| insgesamt: 2011 | 67 |
| 2014 | 71 |
| Niedersachsen | 77 |
| Nordrhein-Westfalen | 74 |
| Baden-Württemberg | 70 |
| Bayern | 70 |
| Nord *) | 65 |
| Mitte **) | 72 |
| Ost | 69 |
| Männer | 86 |
| Frauen | 56 |
| 16- bis 29-Jährige | 50 |
| 30- bis 44-Jährige | 67 |
| 45- bis 59-Jährige | 78 |
| 60 Jahre und älter | 83 |
| Hauptschule | 76 |
| mittlerer Abschluss | 68 |
| Abitur, Studium | 75 |

*) „Nord“ = Schleswig-Holstein, Hamburg und Bremen

**) „Mitte“ = Hessen, Rheinland-Pfalz und Saarland

Lediglich 17 Prozent der Befragten sprechen sich für eine Zulassung von Gigalintern auf Deutschlands Straßen aus. 77 Prozent der Befragten sind dagegen.

Eine Zulassung von Gigalintern in Deutschland wird etwas häufiger von Männern, Jüngeren und Befragten aus Niedersachsen befürwortet.

Wurde die Zulassung von Gigalintern bereits 2011 von einer großen Mehrheit der Bundesbürger abgelehnt, so ist dieser Anteil 2014 noch weiter angestiegen.

▪ Meinungen zur Zulassung von Gigalintern in Deutschland

| | Es sind für die Zulassung von Gigalintern auf Deutschlands Straßen | |
|---------------------|--|--------------------------|
| | ja, dafür % | nein, *) dagegen % |
| insgesamt: 2011 | 19 | 73 |
| 2014 | 17 | 77 |
| Niedersachsen | 28 | 67 |
| Nordrhein-Westfalen | 14 | 81 |
| Baden-Württemberg | 13 | 82 |
| Bayern | 20 | 74 |
| Nord | 15 | 75 |
| Mitte | 15 | 75 |
| Ost | 17 | 76 |
| Männer | 25 | 70 |
| Frauen | 9 | 84 |
| 16- bis 29-Jährige | 24 | 64 |
| 30- bis 44-Jährige | 22 | 71 |
| 45- bis 59-Jährige | 18 | 77 |
| 60 Jahre und älter | 7 | 88 |
| Hauptschule | 12 | 81 |
| mittlerer Abschluss | 16 | 78 |
| Abitur, Studium | 18 | 76 |

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

Danach gefragt, wie wichtig ihnen bei der Entscheidung verschiedene Argumente sind, zeigt sich, dass insbesondere das erhöhte Unfallrisiko durch die Größe und Schwere der Gigaliner für die Befragten eine zentrale Rolle spielt. An zweiter Stelle stehen die erhöhten Kosten durch den teilweisen Umbau des Straßennetzes. Knapp die Hälfte der Befragten hält das Argument, dass durch die Verlagerung der Transporte von der Schiene auf die Straße die Umwelt zu schaden kommt, für sehr wichtig. Die geringere Umweltbelastung und die verminderten Transportkosten, die auf der anderen Seite durch Gigaliner zustande kommen, werden von deutlich weniger Befragten als wichtig eingestuft.

▪ Wichtige Aspekte bei der Entscheidung – Überblick

| | Folgende Argumente sind bei der Entscheidung | | | | |
|---|--|--------|--------|--------|---|
| | 1 sehr wichtig % | 2 % | 3 % | 4 % | 5 überhaupt *) nicht wichtig % |
| Gigaliner erhöhen auf Grund ihrer Größe und Schwere das Unfallrisiko für die Verkehrsteilnehmer | 55 | 18 | 11 | 5 | 8 |
| Gigaliner erfordern den teilweisen Umbau des Straßennetzes und erhöhen damit die Kosten für den Steuerzahler | 51 | 18 | 12 | 6 | 10 |
| Gigaliner führen dazu, dass Transporte von der Schiene auf die Straße verlagert werden und schaden damit der Umwelt | 47 | 18 | 13 | 6 | 13 |
| Gigaliner haben einen geringeren Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß pro transportierte Tonne als bisher zugelassene LKW, was zu einer geringeren Umweltbelastung führt | 22 | 22 | 24 | 14 | 15 |
| Gigaliner können deutlich mehr Fracht laden als bisher zugelassene LKW und so die Transportkosten verringern | 17 | 15 | 23 | 18 | 23 |

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

Der verringerte Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß der Gigaliner sowie die verringerten Transportkosten werden von Jüngeren bei ihrer Entscheidung für oder gegen Gigaliner häufiger als wichtig erachtet als von Älteren.

▪ **Wichtige Aspekte bei der Entscheidung – Mittelwertsvergleich nach Alter**

| Bei der Entscheidung sind folgende Argumente wichtig | insgesamt % | 16-29 Jahre % | 30-44 Jahre % | 45-59 Jahre % | 60 Jahre und älter % |
|---|----------------|---------------------|---------------------|---------------------|----------------------------|
| Gigaliner erhöhen auf Grund ihrer Größe und Schwere das Unfallrisiko für die Verkehrsteilnehmer | 1.9 | 1.8 | 2.0 | 1.9 | 1.9 |
| Gigaliner erfordern den teilweisen Umbau des Straßennetzes und erhöhen damit die Kosten für den Steuerzahler | 2.1 | 2.2 | 2.1 | 2.0 | 2.0 |
| Gigaliner führen dazu, dass Transporte von der Schiene auf die Straße verlagert werden und schaden damit der Umwelt | 2.2 | 2.1 | 2.3 | 2.1 | 2.2 |
| Gigaliner haben einen geringeren Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß pro transportierte Tonne als bisher zugelassene LKW, was zu einer geringeren Umweltbelastung führt | 2.8 | 2.4 | 2.7 | 2.7 | 3.1 |
| Gigaliner können deutlich mehr Fracht laden als bisher zugelassene LKW und so die Transportkosten verringern | 3.2 | 2.8 | 3.0 | 3.1 | 3.6 |

Für Frauen spielt das erhöhte Unfallrisiko eine größere Rolle bei der Entscheidung für bzw. gegen die Zulassung von Gigaliner auf Deutschlands Straßen als für Männer.

▪ **Wichtige Aspekte bei der Entscheidung – Mittelwertsvergleich nach Geschlecht und Bildung**

| Bei der Entscheidung sind folgende Argumente wichtig | insgesamt % | Männer % | Frauen % | Hauptschule % | mittlerer Abschluss % | Abitur, Studium % |
|---|----------------|-------------|-------------|------------------|--------------------------|----------------------|
| Gigaliner erhöhen auf Grund ihrer Größe und Schwere das Unfallrisiko für die Verkehrsteilnehmer | 1.9 | 2.2 | 1.6 | 2.0 | 1.8 | 1.9 |
| Gigaliner erfordern den teilweisen Umbau des Straßennetzes und erhöhen damit die Kosten für den Steuerzahler | 2.1 | 2.1 | 2.0 | 2.3 | 2.0 | 2.0 |
| Gigaliner führen dazu, dass Transporte von der Schiene auf die Straße verlagert werden und schaden damit der Umwelt | 2.2 | 2.3 | 2.0 | 2.6 | 2.1 | 2.1 |
| Gigaliner haben einen geringeren Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß pro transportierte Tonne als bisher zugelassene LKW, was zu einer geringeren Umweltbelastung führt | 2.8 | 2.8 | 2.8 | 2.8 | 2.7 | 2.9 |
| Gigaliner können deutlich mehr Fracht laden als bisher zugelassene LKW und so die Transportkosten verringern | 3.2 | 3.0 | 3.3 | 3.2 | 3.2 | 3.2 |

Für Befragte aus Bayern spielt die Erhöhung der Kosten für den Steuerzahler durch den erforderlichen teilweisen Umbau des Straßennetzes eine etwas wichtigere Rolle bei der Entscheidung für oder gegen die Zulassung von Gigaliner als bei Befragten aus anderen Regionen.

▪ **Wichtige Aspekte bei der Entscheidung – Mittelwertsvergleich nach Region**

| Bei der Entscheidung sind folgende Argumente wichtig | insgesamt % | Nieder- sachsen % | NRW % | Baden- Württemberg % | Bayern % | Nord % | Mitte % | Ost % |
|---|----------------|-------------------------|----------|----------------------------|-------------|-----------|------------|----------|
| Gigaliner erhöhen auf Grund ihrer Größe und Schwere das Unfallrisiko für die Verkehrsteilnehmer | 1.9 | 2.1 | 1.8 | 1.8 | 1.9 | 2.0 | 1.9 | 2.0 |
| Gigaliner erfordern den teilweisen Umbau des Straßennetzes und erhöhen damit die Kosten für den Steuerzahler | 2.1 | 2.3 | 2.0 | 2.0 | 1.8 | 2.2 | 1.9 | 2.2 |
| Gigaliner führen dazu, dass Transporte von der Schiene auf die Straße verlagert werden und schaden damit der Umwelt | 2.2 | 2.2 | 2.1 | 2.2 | 2.0 | 2.3 | 2.3 | 2.1 |
| Gigaliner haben einen geringeren Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß pro transportierte Tonne als bisher zugelassene LKW, was zu einer geringeren Umweltbelastung führt | 2.8 | 2.7 | 2.6 | 2.9 | 2.6 | 2.7 | 2.8 | 3.0 |
| Gigaliner können deutlich mehr Fracht laden als bisher zugelassene LKW und so die Transportkosten verringern | 3.2 | 3.0 | 3.2 | 3.3 | 3.0 | 3.2 | 3.2 | 3.2 |

Vor dem Hintergrund der verschiedenen Argumente für und gegen Gigaliner haben nur wenige Befragte ihre Meinung geändert: Bei der erneuten Abfrage sprechen sich 17 Prozent für die Zulassung von Gigalintern auf Deutschlands Straßen aus, 79 Prozent dagegen.

Abermals stimmen Männer, Jüngere und Befragte aus Niedersachsen noch vergleichsweise am häufigsten einer Zulassung von Gigalintern zu.

▪ Wiederholte Meinung zur Zulassung von Gigalintern in Deutschland

Vor dem Hintergrund der eben gehörten Argumente, sind für die Zulassung von Gigalintern auf Deutschlands Straßen

| | ja, dafür % | nein, *) dagegen % |
|---------------------|-------------------|--------------------------|
| insgesamt: 2011 | 18 | 77 |
| 2014 | 17 | 79 |
| Niedersachsen | 28 | 67 |
| Nordrhein-Westfalen | 16 | 82 |
| Baden-Württemberg | 13 | 83 |
| Bayern | 17 | 79 |
| Nord | 17 | 78 |
| Mitte | 16 | 80 |
| Ost | 15 | 80 |
| Männer | 25 | 72 |
| Frauen | 8 | 87 |
| 16- bis 29-Jährige | 23 | 72 |
| 30- bis 44-Jährige | 23 | 72 |
| 45- bis 59-Jährige | 17 | 79 |
| 60 Jahre und älter | 8 | 89 |
| Hauptschule | 13 | 84 |
| mittlerer Abschluss | 17 | 80 |
| Abitur, Studium | 17 | 79 |

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“

Die Mehrheit (55 %) der Befragten glaubt, dass Gigaliner letztendlich zu mehr und nicht zu weniger LKW-Verkehr auf den Straßen führen werden.

31 Prozent glauben hingegen, dass die Gigaliner zu weniger Verkehr auf den Straßen führen werden.

▪ Mehr oder weniger LKW-Verkehr durch Gigaliner?

| | Es glauben, dass Gigaliner letztendlich zu mehr Lkw-Verkehr auf den Straßen führen werden | |
|---------------------|---|---|
| | ja % | nein, *) werden zu weniger Verkehr auf den Straßen führen % |
| insgesamt | 55 | 31 |
| Niedersachsen | 49 | 35 |
| Nordrhein-Westfalen | 57 | 31 |
| Baden-Württemberg | 57 | 30 |
| Bayern | 60 | 25 |
| Nord | 48 | 33 |
| Mitte | 51 | 34 |
| Ost | 55 | 31 |
| Männer | 50 | 37 |
| Frauen | 59 | 25 |
| 16- bis 29-Jährige | 49 | 38 |
| 30- bis 44-Jährige | 53 | 35 |
| 45- bis 59-Jährige | 58 | 27 |
| 60 Jahre und älter | 57 | 26 |
| Hauptschule | 55 | 29 |
| mittlerer Abschluss | 54 | 34 |
| Abitur, Studium | 56 | 30 |

*) an 100 Prozent fehlende Angaben = „weiß nicht“