

Meinungen zu Gigalinern

Datenbasis:	1.535 Befragte ab 16 Jahre
Erhebungszeitraum:	8. bis 22. Juni 2016
statistische Fehlertoleranz:	+/- 3 Prozentpunkte
Auftraggeber:	Allianz pro Schiene e.V. ACV Automobil-Club Verkehr Verband Deutscher Verkehrsunternehmen e.V.

75 Prozent der Bundesbürger 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
2016	75
Niedersachsen	75
Nordrhein-Westfalen	79
Baden-Württemberg	76
Bayern	74
Nord *)	80
Mitte **)	74
Ost	70
Männer	86
Frauen	65
16- bis 29-Jährige	49
30- bis 44-Jährige	73
45- bis 59-Jährige	84
60 Jahre und älter	84
Hauptschule	79
mittlerer Abschluss	75
Abitur, Studium	79

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

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

24 Prozent der Bundesbürger sprechen sich für eine Zulassung von Gigalintern auf Deutschlands Straßen aus. 69 Prozent der Befragten sind dagegen.

Eine Zulassung von Gigalintern in Deutschland wird etwas häufiger von Männern und Jüngeren befürwortet.

Der Anteil derer, die die die Zulassung von Gigalintern ablehnen, ist im Vergleich zur letzten Erhebung 2014 etwas gesunken.

▪ 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
2016	24	69
Niedersachsen	26	58
Nordrhein-Westfalen	23	71
Baden-Württemberg	27	66
Bayern	18	71
Nord	20	78
Mitte	27	69
Ost	28	68
Männer	34	60
Frauen	15	77
16- bis 29-Jährige	37	51
30- bis 44-Jährige	35	57
45- bis 59-Jährige	20	74
60 Jahre und älter	14	81
Hauptschule	25	70
mittlerer Abschluss	22	73
Abitur, Studium	23	69

*) 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 steht die Schädigung der Umwelt durch die Verlagerung der Transporte von der Schiene auf die Straße, gefolgt von den erhöhten Kosten durch den teilweisen Umbau des Straßennetzes. 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	47	16	14	9	13
Gigaliner führen dazu, dass Transporte von der Schiene auf die Straße verlagert werden und schaden damit der Umwelt	45	15	15	8	16
Gigaliner erfordern den teilweisen Umbau des Straßennetzes und erhöhen damit die Kosten für den Steuerzahler	40	18	15	10	15
Gigaliner haben einen geringeren Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß pro transportierte Tonne als bisher zugelassene LKW, was zu einer geringeren Umweltbelastung führt	28	24	20	11	15
Gigaliner können deutlich mehr Fracht laden als bisher zugelassene LKW und so die Transportkosten verringern	21	19	20	15	22

*) 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	2.2	2.2	2.3	2.1	2.3
Gigaliner führen dazu, dass Transporte von der Schiene auf die Straße verlagert werden und schaden damit der Umwelt	2.3	2.4	2.2	2.2	2.5
Gigaliner erfordern den teilweisen Umbau des Straßennetzes und erhöhen damit die Kosten für den Steuerzahler	2.4	2.5	2.3	2.3	2.5
Gigaliner haben einen geringeren Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß pro transportierte Tonne als bisher zugelassene LKW, was zu einer geringeren Umweltbelastung führt	2.6	2.0	2.4	2.8	2.9
Gigaliner können deutlich mehr Fracht laden als bisher zugelassene LKW und so die Transportkosten verringern	3.0	2.6	2.7	3.2	3.2

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	2.2	2.4	2.0	2.5	2.3	2.1
Gigaliner führen dazu, dass Transporte von der Schiene auf die Straße verlagert werden und schaden damit der Umwelt	2.3	2.4	2.3	2.7	2.5	2.2
Gigaliner erfordern den teilweisen Umbau des Straßennetzes und erhöhen damit die Kosten für den Steuerzahler	2.4	2.5	2.3	2.8	2.5	2.2
Gigaliner haben einen geringeren Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß pro transportierte Tonne als bisher zugelassene LKW, was zu einer geringeren Umweltbelastung führt	2.6	2.6	2.6	2.6	2.6	2.7
Gigaliner können deutlich mehr Fracht laden als bisher zugelassene LKW und so die Transportkosten verringern	3.0	2.8	3.1	2.8	2.9	3.1

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 Gigalinern als bei Befragten aus anderen Regionen.

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

Bei der Entscheidung sind folgende Argumente wichtig	insgesamt	Niedersachsen	NRW	Baden-Württemberg	Bayern	Nord	Mitte	Ost
Gigaliner erhöhen auf Grund ihrer Größe und Schwere das Unfallrisiko für die Verkehrsteilnehmer	2.2	2.1	2.2	2.3	2.1	2.2	2.2	2.3
Gigaliner führen dazu, dass Transporte von der Schiene auf die Straße verlagert werden und schaden damit der Umwelt	2.3	2.3	2.3	2.6	2.3	2.0	2.2	2.4
Gigaliner erfordern den teilweisen Umbau des Straßennetzes und erhöhen damit die Kosten für den Steuerzahler	2.4	2.5	2.4	2.5	2.1	2.4	2.3	2.6
Gigaliner haben einen geringeren Kraftstoffverbrauch und Schadstoffausstoß pro transportierte Tonne als bisher zugelassene LKW, was zu einer geringeren Umweltbelastung führt	2.6	2.5	2.6	2.7	2.5	2.7	2.6	2.7
Gigaliner können deutlich mehr Fracht laden als bisher zugelassene LKW und so die Transportkosten verringern	3.0	2.9	3.0	2.9	3.1	3.3	2.9	3.0

Vor dem Hintergrund der verschiedenen Argumente für und gegen Gigaliner haben nur wenige Befragte ihre Meinung geändert: Bei der erneuten Abfrage sprechen sich 25 Prozent für die Zulassung von Gigaliner auf Deutschlands Straßen aus, 72 Prozent dagegen.

Abermals stimmen Männer und Jüngere noch vergleichsweise am häufigsten einer Zulassung von Gigaliner zu.

▪ Wiederholte Meinung zur Zulassung von Gigaliner in Deutschland

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

	ja, dafür %	nein, *) dagegen %
insgesamt: 2011	18	77
2014	17	79
2016	25	72
Niedersachsen	27	70
Nordrhein-Westfalen	22	77
Baden-Württemberg	25	70
Bayern	24	72
Nord	21	75
Mitte	26	73
Ost	30	68
Männer	35	62
Frauen	16	81
16- bis 29-Jährige	40	55
30- bis 44-Jährige	35	62
45- bis 59-Jährige	20	78
60 Jahre und älter	15	83
Hauptschule	26	73
mittlerer Abschluss	22	75
Abitur, Studium	24	73

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

Eine knappe Mehrheit (51 %) der Befragten glaubt, dass Gigaliner letztendlich zu mehr und nicht zu weniger LKW-Verkehr auf den Straßen führen werden.

38 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: 2014	55	31
2016	51	38
Niedersachsen	46	40
Nordrhein-Westfalen	51	39
Baden-Württemberg	47	43
Bayern	57	32
Nord	51	36
Mitte	47	38
Ost	52	37
Männer	49	40
Frauen	52	36
16- bis 29-Jährige	38	54
30- bis 44-Jährige	51	36
45- bis 59-Jährige	58	31
60 Jahre und älter	51	37
Hauptschule	47	42
mittlerer Abschluss	52	37
Abitur, Studium	52	36

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