



Autofahrende im ländlichen Raum und ihre Einstellungen zur Elektromobilität

Einblicke in die Akzeptanz von Technologie und Politik

// Jonathan Schreiber, Lukas Minnich, Nelly Unger

Einleitung

Der Verkehrssektor macht rund ein Fünftel der deutschen CO₂-Emissionen aus. Davon wiederum trägt der Pkw den Löwenanteil. Die Pkw-Abhängigkeit unterscheidet sich je nach individueller Lebenssituation. Besonders im ländlichen bzw. eher dünn besiedelten Raum sind Menschen auf ihren Pkw angewiesen, denn an praxistauglichen Alternativen zum Auto mangelt es dort oft (Agora Verkehrswende, 2023). Wo klimafreundliche Alternativen zum Auto¹ wirtschaftlich nicht darstellbar sind, insbesondere im ländlichen Raum, sind Elektroautos daher Voraussetzung für eine klimafreundliche Zukunft. Je nach Quelle und Definition des „**ländlichen Raums**“ leben zwischen 57 Prozent (Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft, 2024) und 36 Prozent (nach Regiostar 2, eigene Auswertung) der Deutschen im ländlichen Raum. Rund 20 Prozent der Bevölkerung leben in Regionen mit einer Bevölkerungsdichte unter 150 Einwohner*innen pro Quadratkilometer. Beinahe alle Haushalte (90 Prozent) dort besitzen mindestens einen Pkw (Klaas, 2021).²

¹ Der Verkehrssektor macht rund ein Fünftel der deutschen CO₂-Emissionen aus Umweltbundesamt (2025b). Davon wiederum trägt der Pkw den Löwenanteil: Rund 60 Prozent der verkehrsbedingten Emissionen kommen vom Auto (Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (2022)).

² Allgemein ist die Pkw-Dichte, in Deutschland im EU-Vergleich hoch Statistisches Bundesamt (Destatis; 2025a), von 1.000 Einwohner*innen besitzen durchschnittlich 580 einen Pkw (Statistische Ämter des Bundes und der Länder, 2025).

Der Anteil von **E-Pkw** am Gesamtbestand der Fahrzeuge unterscheidet sich zwischen einzelnen ländlichen Regionen (Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung [BBSR], 2025), insgesamt gilt jedoch: Der Hochlauf der Elektromobilität ist im ländlichen Raum langsamer als in städtischen Gebieten. Auch bei Berücksichtigung von Faktoren wie Einkommen, der Verfügbarkeit von öffentlicher Ladeinfrastruktur (BBSR, 2025) sowie einem kleineren Gebrauchtwagenmarkt bleiben Unklarheiten, warum sich nach wie vor noch immer so wenige Menschen für ein Elektroauto entscheiden. Denn: Angesichts zukünftiger Preissteigerungen fossiler Mobilität, sowie neuer Chancen der Verbindung von Energie-Erzeugung und Ladeinfrastruktur im Eigenheimbereich (Initiative Klimaneutrales Deutschland gUG, 2025) können Menschen in dünn besiedelten Regionen perspektivisch von der Anschaffung eines elektrischen Pkw profitieren.

Das vorliegende **Papier** bündelt anhand von bisherigen Veröffentlichungen Informationen zu Menschen im ländlichen Raum und ihren Einstellungen zur Elektromobilität und ergänzt sie um Einblicke aus zwei Fokusgruppengesprächen im Sommer 2025. Das Ziel des Papiers ist dabei nicht, eine allgemeingültige Aussage über die Elektromobilität im ländlichen Raum zu treffen. Vielmehr soll es die Belange dieser bislang wenig beleuchteten Zielgruppe sichtbarer machen und geht dafür sechs Fragen nach.

Erkenntnisse aus der Literatur (1)

- **Soziodemographie (1.1):** Welche soziodemographischen Charakteristika beschreiben Autofahrende im ländlichen Raum?
- **Psychographie (1.2):** Welche Einstellungen, Normen und Routinen können die Akzeptanz von Elektromobilität beeinflussen?

Erkenntnisse aus zwei Fokusgruppen (2)

- **Hemmnisse (2.1):** Welche Bedenken halten Autofahrende im ländlichen Raum vom Kauf eines E-Pkw ab?
- **Motivatoren (2.2):** Was würde Autofahrende im ländlichen Raum motivieren, zukünftig ein Elektroauto zu wählen?
- **Reaktionen auf politische Maßnahmen (2.3):** Wie bewerten Autofahrende im ländlichen Raum die Politik? Welche Emotionen und Normen werden sichtbar?

Fazit und Ausblick (3)

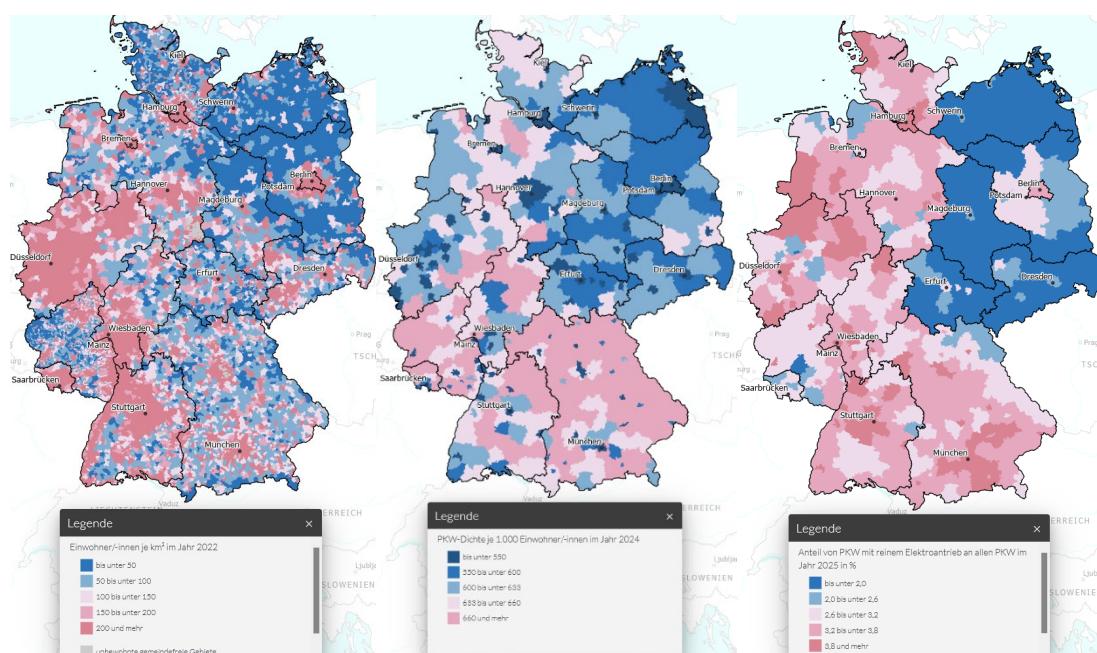
- **Zusammenfassung und Perspektive:** Wie können Autofahrende im ländlichen Raum für die Elektromobilität motiviert werden?

1 Erkenntnisse aus der Literatur

1.1 Soziodemographie

In ländlichen Räumen (Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen [BMWSB], 2025e) ist die **Erreichbarkeit** zentraler Orte (BMWSB, 2025c), etwa von Supermärkten und Apotheken, durchschnittlich schlechter als in anderen Regionen. Parallel dazu ist die Verfügbarkeit eines leistungsstarken Nahverkehrs tendenziell geringer (BMWSB, 2025b). Menschen, die im ländlichen Raum leben, sind daher oft stärker auf den **Pkw** angewiesen als andere Bevölkerungsgruppen. Bei der deutschen Pkw-Dichte zeigen sich jedoch Effekte, die über die bloße Frage der Raumstruktur hinausgehen. So ist die Pkw-Dichte im ländlichen Raum der alten Bundesländer durchschnittlich höher als im ländlichen Raum der neuen Bundesländer. Elektrofahrzeuge werden durchschnittlich eher in den Städten und eher in den alten Bundesländern neu zugelassen (BMWSB, 2025a). Gerade im ländlichen Raum, wo es teils weniger Alternativen zum Pkw gibt, ist die Elektrifizierung aber wesentlich, weil andere Klimaschutzoptionen im Verkehr weniger greifen.

Abbildung 1: Einwohnerdichte, Pkw-Dichte und E-Pkw-Dichte



Quellen: Links: Deutschlandatlas 2025. Mitte: Deutschlandatlas 2025. Rechts: Deutschlandatlas 2025.

Angesichts der Tatsache, dass bisherige E-Fahrzeug-Nutzende größtenteils am **Wohnort** laden (Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur, 2024), gibt es Faktoren, die ländliche Räume für die Nutzung von E-Fahrzeugen bevorteilen. Denn die Errichtung einer Heimladestation ist im ländlichen Bereich mit einem hohen Anteil von Wohneigentum und Einfamilienhäusern einfacher realisierbar. Gleichermaßen gilt für die Verfügbarkeit von eigenem Solarstrom, der die Elektromobilität günstiger macht und im eigenen Einfamilienhaus einfacher umsetzbar ist (Initiative Klimaneutrales Deutschland gUG, 2025). Zwar kann die im ländlichen Raum geringere Verfügbarkeit der öffentlichen Ladeinfrastruktur eine Rolle spielen (Initiative Zukunftsmobilität, 2018), sie hat sich aber in den vergangenen Jahren deutlich verbessert.

In ländlichen Räumen (BMWSB, 2025e) ist das **Haushaltseinkommen** tendenziell geringer (BBSR, 2025). Unabhängig davon ist in weiten Teilen Ostdeutschlands das durchschnittlich verfügbare Einkommen eher niedriger, ebenso im alt-industriellen Ruhrgebiet und im Saarland (BMWSB, 2025d). Ähnlich verhält es sich bei der Kaufkraft der Menschen (Schröder & Wendt, 2023). Menschen, die im ländlichen Raum leben, stimmen dabei eher als andere der Aussage zu, dass ein Leben in ländlichen Gemeinden mit höheren Mobilitätskosten verbunden ist (ADAC, 2018). Allgemein sind die **Preise** von Elektroautos aus Sicht der deutschen Gesamtbevölkerung zu hoch. E-Pkw mit einem Anschaffungspreis von über 30.000 Euro kommen für mehr als die Hälfte der Bevölkerung nicht in Betracht (Deloitte, 2024). Trotzdem: ein Anschaffungspreis zwischen 30.000 und 50.000 Euro für das nächste Auto wäre für ein Viertel der Befragten in Ordnung. 12 Prozent der Befragten würden sogar 50.000 Euro oder mehr ausgeben (Deloitte, 2024). Gleichzeitig liegt die Neuzulassungsquote für E-Pkw aber unter 20 Prozent (Statistisches Bundesamt [Destatis], 2025). Somit entscheiden sich nicht alle, die sich ein E-Auto leisten könnten, tatsächlich für den Kauf. Dies trifft auch für den Gebrauchtwagenmarkt zu, wo günstigere batterieelektrische Fahrzeuge verfügbar sind. Dort steigt die Zahl der batterieelektrischen Besitzumschreibungen zwar an, liegt im Jahr 2025 aber weiterhin unter 5 Prozent (ADAC, 2025). Neuere Befragungsergebnisse aus dem Jahr 2024 (Tröger et al., 2025) zeigen: Bei Menschen, die noch kein E-Auto besitzen, spielen insbesondere der Kaufpreis und die Reichweite des Fahrzeugs, aber auch der Wiederverkaufswert und die Ladeinfrastruktur eine wichtige Rolle. Für Menschen, die kein Interesse an E-Autos haben, sprechen auch das Modellangebot, die technologische Reife, das Image, die laufenden Kosten und das Fahrerlebnis gegen E-Autos. Eine ältere Befragung aus dem Jahr 2022 unterstreicht dieses Bild (Acatech Deutsche Akademie der Technikwissenschaften, 2023). Attraktiver könnten Elektroautos nach den Ergebnissen einer Befragung aus dem Jahr 2024 (Acatech Deutsche Akademie der Technikwissenschaften, 2024) werden, wenn: der Kaufpreis sinkt, die Reichweite steigt, der Strompreis langfristig sinkt, sich Elektroautos kostenfrei laden lassen, wenn die Ladeinfrastruktur verbessert wird oder wenn es einen besseren Gebrauchtwagenmarkt von Elektro-Autos gibt. Vergleichsweise wenige Befragte gaben an, dass ein höherer Benzin- oder Diesel-Preis ein Elektro-Auto für sie attraktiver machen würde.

Mit Blick auf **vulnerable Gruppen** wird in der Politik im Kontext des Europäischen Emissionshandels (ETS2) von „transport poverty“, also Mobilitätsarmut, und „Vulnerable transport users“, also vulnerablen Verkehrsteilnehmenden, gesprochen. Dabei gelten eine Person oder ein Haushalt als von Verkehrs- bzw. Mobilitätsarmut betroffen, wenn ihnen keine geeigneten öffentlichen oder privaten Verkehrsoptionen zur Verfügung stehen. Mobilitätsarmut besteht auch, wenn zeitgleich oder zusätzlich das Verkehrssystem den Zugang zu wichtigen Gütern und Dienstleistungen einschränkt oder wenn Personen die Kosten für Mobilität kaum oder gar nicht aufbringen können (Cludius et al., 2024). Der Begriff vulnerable Verkehrsteilnehmende umfasst dann Menschen und Haushalte, die unter Mobilitätsarmut leiden. Hinzukommend werden aber auch Personen und Haushalte einbezogen, die stark unter den höheren Kosten leiden, die durch die Einbeziehung der Straßenverkehrsemissionen in die EU-Emissionshandelsrichtlinie (2003/87/EG) entstehen. Betroffen sind besonders Personen mit geringem oder niedrigem mittlerem Einkommen, die sich weder emissionsfreie oder emissionsarme Fahrzeuge leisten noch auf andere nachhaltige Verkehrsmittel wie den öffentlichen Verkehr umsteigen können (Regulation (EU) 2023/955, 2023). Vulnerable Gruppen in Bezug auf Mobilität erhalten bisher nicht angemessene

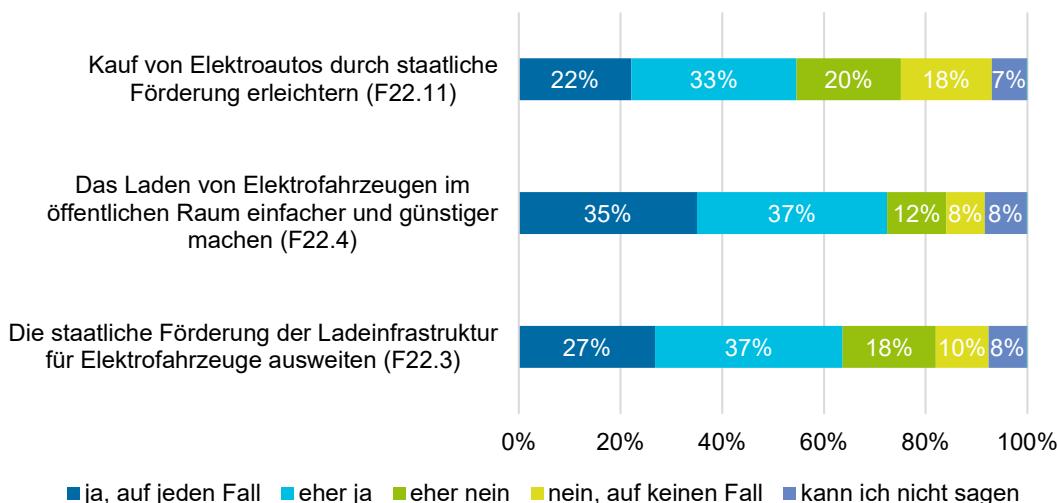
Aufmerksamkeit, so dass Konzeptualisierungen und Datenlagen unzureichend und insbesondere nicht einheitlich sind. Stark vereinfachend und mit Blick auf perspektivisch steigende Kraftstoffpreise lässt sich feststellen, dass eine wichtige Gruppe vulnerabler Verkehrsteilnehmenden, insbesondere Menschen mit geringem bis unterem mittleren Einkommen, betroffen ist. Diese Gruppe hat zusätzlich eher eine schlechte Anbindung an den öffentlichen Verkehr (ÖV). Der ländliche Raum kann hier als Annäherung dienen. Auch im ländlichen Raum gibt es jedoch große Unterschiede hinsichtlich ÖV-Verfügbarkeit und Einkommen. Der Wohnort allein gibt somit keine abschließende Auskunft über Betroffenheit von Mobilitätsarmut.

1.2 Psychographie

Einstellungen können einen wesentlichen Einfluss auf den Kauf von Elektro-Fahrzeugen haben. Allgemein werden die Einstellungen gegenüber Elektroautos wiederum von unterschiedlichen Faktoren, darunter auch ihrer medialen Darstellung (Scherrer, 2023) und Erfahrungen mit der Technologie (Schulze Darup et al., 2018), beeinflusst. Insgesamt ist die relative Mehrheit der deutschen Bevölkerung Elektroautos gegenüber positiv eingestellt (HUK-COBURG, 2025). So finden im Jahr 2025 48 Prozent der Deutschen ab 16 Jahren Elektroautos entweder sehr gut oder gut. Umweltbezogene Einstellungen können dabei eine positive Rolle für die Kaufabsicht spielen (Naseri et al., 2024); insgesamt sind sie für den Großteil der Bevölkerung aber nicht vordergründig (Schulze Darup et al., 2018; Tröger et al., 2025). Auch zentrale Politikmaßnahmen zur Förderung der Elektromobilität treffen in Deutschland allgemein auf Zustimmung (Umweltbundesamt, 2025a). In der Umweltbewusstseinsstudie 2024 erhält „das Laden von Elektrofahrzeugen im öffentlichen Raum einfacher und günstiger machen“ dabei die größte Zustimmung. Etwas weniger beliebt ist ein Ausbau der staatlichen Förderung von Ladeinfrastruktur. Nur eine knappe Mehrheit der Befragten spricht sich dafür aus, dass der Kauf von Elektroautos durch staatliche Förderung erleichtert wird (siehe Abbildung 3). Eine zentrale Push-Maßnahme der Elektromobilität, die „CO₂-Flottenzielverordnung“, ist in der Bevölkerung hingegen umstritten. So ist die Akzeptanz dafür, ab 2030 keine Autos mit Verbrennungsmotoren neu zuzulassen (CO₂-Flottenzielverordnung ab 2035), allgemein eher gering und besonders gering in kleineren Orten (Universität Erfurt & Bernhard-Nocht-Institut für Tropenmedizin, 2025).

Abbildung 2: Maßnahmenakzeptanz zur Elektromobilität

Und sind Sie der Ansicht, dass im Bereich Mobilität die folgenden Maßnahmen umgesetzt werden sollen oder nicht?



Quelle: Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit (BMU), Berlin, Umweltbundesamt (UBA), Dessau-Roßlau, & Institut für ökologische Wirtschaftsforschung (IÖW), Berlin, 2025. Umweltbewusstsein in Deutschland 2024 (ZA8973; Version 1.0.0) [Data set]. GESIS, Köln. <https://doi.org/10.4232/1.14515>.

Neben Einstellungen können weitere Faktoren wie subjektive **Normen**³ und kollektive **Wirksamkeit**⁴ die Einführung von E-Fahrzeugen erheblich beeinflussen und z. B. die Wahrnehmung von techno-ökonomischen Aspekten verändern (Berneiser et al., 2021). So gibt es Anzeichen dafür, dass die Wahrnehmung der kollektiven Wirksamkeit der Elektromobilität ausbaufähig ist. Das Vertrauen der Fahrzeugkaufenden darauf, mit dem Wechsel zur Elektromobilität eine richtige und zukunftsweise Entscheidung zu treffen, stagniert und ist nach dem Ende der staatlichen Förderung sogar rückläufig (Acatech Deutsche Akademie der Technikwissenschaften, 2024). Dazu könnte auch die unstetige und inkonsistente Förderpolitik der vergangenen Jahre und die wiederkehrende politische und mediale Diskussion rund um Begriffe wie „Verbotspolitik“ und „Technologieoffenheit“ beigetragen haben.

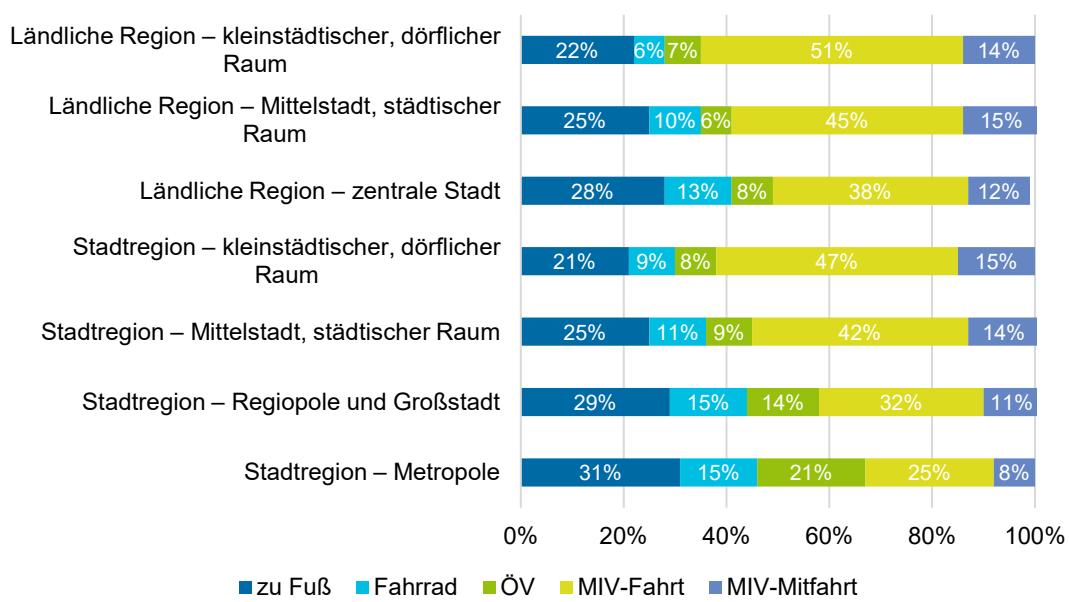
Aus einer umfassenden Meta-Analyse zu Determinanten der öffentlichen Meinung über klimapolitische Maßnahmen ist bekannt, dass die **wahrgenommene Gerechtigkeit** von Politikmaßnahmen im Vergleich mit anderen Faktoren die größte Korrelation mit deren Akzeptanz hat (Bergquist et al., 2022). Aktuell wird die Verkehrswende in Deutschland von der Mehrheit der Bevölkerung als ungerecht empfunden (Holzmann & Wolf, 2023). Die größte Ungerechtigkeit sieht die Bevölkerung dabei zwischen unterschiedlichen Einkommensgruppen, zwischen Stadt und Land sowie zwischen Autofahrenden und Nicht-Autofahrenden (ebd.).

³ Der wahrgenommene soziale Druck, ein Verhalten auszuführen oder nicht auszuführen.

⁴ Der Glaube an die kollektive Fähigkeit, ein Ziel zu erreichen.

Mobilität ist von **Routinen** geprägt und das Verkehrsverhalten ändert sich nur langsam (Follmer, 2025). Gute Erfahrungen und Gelegenheiten, den eigenen Mobilitätsmix zu hinterfragen, sind wesentlich für Verhaltensänderungen (Jipp, 2022). Das konkrete Verkehrsverhalten ist dabei abhängig von einer Vielzahl unterschiedlicher Faktoren. Insbesondere im dörflichen, kleinstädtischen und mittelstädtischen Raum ist die Pkw-Nutzung vordergründig. Im kleinstädtischen, dörflichen Raum nutzen mehr als die Hälfte der Menschen täglich oder wöchentlich den Pkw. Der öffentliche Verkehr spielt demgegenüber eine untergeordnete Rolle in der Nutzung. Auch die Zufriedenheit mit dem öffentlichen Verkehr liegt im ländlichen Raum weit unter jener im urbanen Raum (Follmer, 2025). Gelegenheiten für neue Mobilitätserfahrungen und damit für eine Veränderung von Routinen bieten sich im ländlichen Raum seltener.

Abbildung 3: Hauptverkehrsmittel nach Raumtyp und Wegen (Basis MID 2023)



Quelle: Follmer, Robert (2025): Mobilität in Deutschland – MiD Kurzbericht. Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Digitales und Verkehr (FE-Nr. VB600001). Bonn, Berlin. www.mobilitaet-in-deutschland.de
Notiz: Abweichungen von 100% rundungsbedingt.

2 Erkenntnisse aus zwei Fokusgruppen

Im Rahmen des Projekts „Bausteine motivierender und sozial gerechter Klimapolitik“ wurden vom Forschungsteam Fokusgruppen-Gespräche mit Bürgerinnen*Bürgern durchgeführt, um deren Akzeptanz, Motivation und Gerechtigkeitserwartungen bei Klimaschutzmaßnahmen besser zu verstehen. In **zwei Fokusgruppen** sind Menschen zu Wort gekommen, die im ländlichen Raum leben, aktuell ein Verbrenner-Auto, aber kein E-Auto besitzen. Als qualitatives Forschungsformat erlauben Fokusgruppen explorative Einblicke, bieten jedoch keine Repräsentativität. Beide Fokusgruppen wurden im Juni 2025 online durchgeführt. An der ersten Fokusgruppe nahmen 6 Menschen teil, zwei davon stiegen aus privaten Gründen vor Ende des Gesprächs aus. Auch an der zweiten Fokusgruppe nahmen 6 Menschen teil. In der Rekrutierung wurde auf regionale Diversität innerhalb Deutschlands geachtet – keiner der genannten Lebensmittelpunkte der Fokusgruppenteilnehmenden taucht mehrfach auf. Teilnehmende leben in Thüringen, Sachsen-Anhalt, Sachsen, Bayern, Niedersachsen und Baden-Württemberg.

Die zwei durchgeführten Fokusgruppen unterscheiden sich nach dem Nettoäquivalenzeinkommen der Teilnehmenden. An der ersten Fokusgruppe nahmen Menschen teil, die sich mit ihrem Einkommen im 3. oder 4. Einkommensquartil befinden. An der zweiten Fokusgruppe nahmen Menschen teil, die sich mit ihrem Nettoäquivalenzeinkommen im 1. Quartil befinden. Jenseits der Information zum Einkommensquartil, lagen dem Interviewer zum Interviewzeitpunkt keine weiteren Details zu den Teilnehmenden vor. Informationen wurden jedoch im Nachgang vom rekrutierenden Meinungsforschungsinstitut bereitgestellt (anonymisiert und mit Zustimmung der Teilnehmenden) und für die Auswertung genutzt⁵. Die qualitative Inhaltsanalyse baute auf Auswertungen mit der KI-basierten Software QInsights auf⁶.

2.1 Hemmnisse

Für alle Fokusgruppenteilnehmende, die weniger Geld zur Verfügung haben (Nettoäquivalenzeinkommen im ersten Einkommensquartil), sind die hohen **Anschaffungskosten** das wichtigste Hemmnis für den Erwerb eines Elektroautos. Auch für die wohlhabende Fokusgruppe sind die Anschaffungskosten von E-Autos ein Problem. So bieten vergleichbare Verbrennerfahrzeuge – auch im höherpreisigen Segment – mehr für das gleiche Geld: „Ich fahre Mercedes, der kostet richtig Geld, und

⁵ Das durchschnittliche Haushaltsnettoeinkommen in der ersten Fokusgruppe lag bei 4.708 Euro und das durchschnittliche Nettoäquivalenzeinkommen bei 2.958 Euro im Monat. Das durchschnittliche Alter der sechs Teilnehmenden lag bei 50 Jahren. Drei Teilnehmende hatten zwei Autos im Haushalt, drei Teilnehmende hatten ein Auto im Haushalt. Zwei Personen hatte ein Hauptauto, dass jünger als 5 Jahre war, vier Personen hatten ein Auto im Alter von 6-10 Jahren. Alle Autos waren Verbrenner und wurden überwiegend privat genutzt. Vier Teilnehmende hatten eine Parteipräferenz links der Mitte (SPD, Die Linke, Bündnis Sahra Wagenknecht), zwei rechts der Mitte (Freie Wähler, AfD). Das durchschnittliche Haushaltsnettoeinkommen in der zweiten Fokusgruppe lag bei 2.558 Euro und das durchschnittliche Nettoäquivalenzeinkommen bei 1.308 Euro im Monat. Das durchschnittliche Alter der sechs Teilnehmenden lag bei 55 Jahren. Drei Teilnehmende hatten zwei Autos im Haushalt, drei Teilnehmende hatten ein Auto im Haushalt. Nur eine Person hatte ein Hauptauto, dass jünger als 5 Jahre war, zwei Personen hatten ein Auto im Alter von 6-10 Jahren, zwei weitere ein Auto im Alter von 11-15 Jahren und eine Person ein Fahrzeug das älter als 15 Jahre war. Alle Fahrzeuge waren Verbrenner und wurden überwiegend privat genutzt. Alle Teilnehmenden hatten eine Parteipräferenz rechts der Mitte (4-mal AfD, 1-mal Werte Union, 1-mal CDU/CSU).

⁶ Friese, S. et al. (2025). QInsights. <https://www.qinsights.ai/>

ich würde auch ein E-Auto als Mercedes fahren. Die Kosten im Schnitt 80 - 90 Tausend [...]. Aber einen Benziner krieg ich für 70? Hm, passt nicht“. Für einen Rentner in der Fokusgruppe ist ein neues Elektroauto trotz guter Rente nicht finanziertbar. Für einen Fokusgruppenteilnehmenden ist der Preis explizit kein Hindernis, zwei Personen werden vom Preis etwas abgeschreckt.

Die **Reichweite** und **Ladeinfrastruktur** sind ein zentrales Bedenken zum Elektroauto. In der finanziell besser gestellten Gruppe sprechen drei Personen davon, dass sie nicht oder kaum bereit sind, damit verbundene Einschränkungen zu tragen. So etwa bei der Reisezeit, Fahrten im Alltag und Urlaub sowie beim Ziehen von Anhängelasten: „Wenn ich auf Elektro umsteigen würde, [würde] ich viel zu lange [brauchen], um dahin zu kommen, wo ich hin will...“. Auch für die Fokusgruppe mit geringerem Einkommen sind Reichweite und Ladeinfrastruktur ein Hemmnis. Dabei werden zum einen die Ladekosten genannt, zum anderen aber auch die Verfügbarkeit.

In beiden Fokusgruppen sind die **Lebensdauer** und laufenden Kosten eines Elektroautos kein Selbstläufer-Argument für die Fahrzeuge. So äußern sich in der einkommensstärkeren Gruppe drei Befragte kritisch zu diesem Thema und rügen die unklaren öffentlichen Ladekosten sowie unklare Reparaturkosten: „was wird mit der Batterie, wenn sie mal kaputt ist?“. In der anderen Fokusgruppe meint eine Person: „Also bei mir ist es auch die Dauer, wie lange das Auto halt lebt, bis man eine neue Batterie holen muss, beziehungsweise sich ein neues Auto kaufen muss“.

Sicherheitsbedenken, Brandgefahr und **Bedienbarkeit** sind ein wesentliches Hemmnis in beiden Fokusgruppen. So sagen Teilnehmende der wohlhabenderen Gruppe, „Ich habe leider das Problem, dass wir eine Tiefgarage unterm Haus haben und ich einfach Angst habe, ein Elektroauto da unten hinzustellen. Man liest so viel von „brennt ab“ und „überhitzt“ und „Akku zerstört“. Teilnehmende der anderen Fokusgruppe äußern sich ähnlich: „Wenn mal irgendwie so ne Batterie ins Brennen gerät, dann gibt es ja bisher noch überhaupt gar keine Möglichkeiten, um die Batterien zu löschen“. Eine weitere Person meint dazu „Also zum einen auch natürlich die Brandgefahr, das Auto, das steht direkt vorm Haus unterm Carport, wenn das anfängt zu brennen, dann hab ich auch kein Haus mehr“. Und eine weitere Person meint „das ist natürlich auch für mich Bedenken, sag ich einmal [...], wenn ich da parken will, oder ... und darf nicht reinfahren“. Zur Bedienbarkeit meint zudem eine Person: „wir kaufen das noch nicht, weil ich das mit Automatik sicher noch nicht gleich hinkriege“.

In der einkommensärmeren Gruppe halten auch **Umweltschutzaspekte** vom Kauf ab: „Und ich [habe] eben auch gehört, dass die Herstellung oder die Gewinnung von diesem Lithium sehr umweltschädlich sein soll“. Drei von sechs Fokusgruppenteilnehmenden kritisieren die Herstellung und Entsorgung von Batterien, die Ausbeutung von Herstellungsländern. Zudem wird die Emissionsreduktion im Betrieb hinterfragt. Eine Person leugnet den Klimawandel und stellt den Klimabeitrag von Elektroautos in Frage.

Eine einkommensstärkere Person spricht zudem von mangelnder **sozialer Akzeptanz** als wesentliches Hemmnis zum Erwerb eines Elektroautos: „Wir sind auf dem Dorf in Sachsen, und da ist eigentlich die öffentliche Meinung sehr negativ.“

2.2 Motivatoren

Klima- und Umweltschutz sind für alle Personen im oberen Einkommensbereich Motivatoren bzw. positive Attribute des Elektroautos: „Umwelt/Klimaschutz ist wichtig, das wissen wir alle“, „ich denke, das ist das Entscheidende beim Elektroauto – dass man was für die Umwelt tut“, „also, ich bin nur auf Strom – für mich gibt es auch nix anderes als Strom. Und deshalb ist für mich in Zukunft ein E-Auto eher wahrscheinlich, aber im Moment sprechen halt die Bedenken dagegen, nicht die Umweltgründe, sondern [...] Geld“. Im unteren Einkommensbereich hingegen ist Klimaschutz nur für eine Person ein zentraler Grund, der dafürspräche, auf ein Elektroauto umzusteigen: „Die Motivation wäre schon, dass man was für den Klimawandel oder für den Klimaschutz in dem Fall tut“. Von anderen Teilnehmenden wird der Klima- und Umweltbeitrag von Elektroautos in Frage gestellt (siehe Hemmnisse). Dass Elektroautos leise sind, wird von zwei Personen hervorgehoben: „Ich wohne an einer Hauptstraße. Und da würde mir auch gefallen, wenn der reduzierte **Lärmpegel**, den Elektroautos abstoßen oder von sich geben, das wäre für die Anwohner wie mich auch angenehm“.

Menschen mit höherem Einkommen erwähnen **Kostenvorteile**, die in der Kombination von Elektroautos und eigenen **Photovoltaikanlagen** entstehen: „Ja, für mich wäre das Allerwichtigste, mit meinem eigenen Balkonkraftwerk tanken zu können, also dass der eigene Strom verbraucht wird, dass das dann billiger wird als Benzin. Die Hoffnung hab ich ja, und das wär für mich die größte Motivation“. Auch die Potenziale des bidirektionalen Ladens wird von einem Teilnehmenden positiv hervorgehoben: „bidirektionales Laden ist technisch machbar, ist leider vom Gesetzgeber noch nicht so weit“. Auch Menschen im unteren Einkommensbereich haben von Kostenvorteilen durch Photovoltaikanlagen gehört. Die Teilnehmenden sehen hier aber praktische und finanzielle Hürden, die Haustechnik entsprechend anzupassen.

Die **staatliche Förderung** würde vor allem zwei Personen im unteren Einkommensbereich zur Elektromobilität motivieren. Dabei bemerken jedoch zwei andere Personen aus der gleichen Einkommensgruppe: „Mich motiviert absolut überhaupt nichts ein Elektroauto zu kaufen“, sowie „mich würde glaub ich gar nix motivieren, Elektroauto zu kaufen, überhaupt nichts, auch keine Förderprämie“.

Es fällt auf, dass es kaum gemeinsame Motivatoren gibt, die alle Personen teilen. Zwar sind sich Personen aus dem finanziell besser gestellten dritten und vierten Einkommensquartil über den Klima- und Umweltbeitrag einig, doch ist dies bei Menschen, die weniger Geld zur Verfügung haben, nicht der Fall. Hier wird einzig der Beitrag zum Lärmschutz von keiner Person in Abrede gestellt. Auf durchgängig positive Resonanz stoßen etwaige Kostenvorteile, die in der Kombination von Elektroautos und eigenen Photovoltaikanlagen entstehen.

2.3 Reaktionen auf politische Maßnahmen

Der aktuelle politische Maßnahmenmix zur Elektromobilität wurde den Fokusgruppenteilnehmenden in langsamem Tempo, mit grafischer Erklärung und der Möglichkeit für Rückfragen vorgestellt. Es kann auf Basis der Rückmeldungen von einem ausreichenden grundsätzlichen Verständnis des aktuellen Maßnahmenmixes nach dieser Vorstellung ausgegangen werden.

Abbildung 4: Aktueller politischer Maßnahmenmix

 Ausbau öffentlicher Ladeinfrastruktur Ziel: 1 Mio. Ladepunkte bis 2030 Stand Mai 2025 sind rund 167.000 öffentliche Ladepunkte in Betrieb	 THG-Quote für private E-Fahrzeuge Besitzer*innen von E-Autos können jährlich eine Prämie für eingesparte Emissionen erhalten (z. B. 50-80 Euro pro Jahr).												
 CO₂-Flottenzielverordnung für Pkw „Verbrenneraus“ Ab 2035 dürfen neue Pkw mit CO ₂ -Emissionen nicht mehr neu zugelassen werden.	 Kfz-Steuer anhand der CO₂-Emissionen Höhere Kfz-Steuern für Autos mit hohem CO ₂ -Ausstoß. Kfz-Steuerbefreiung für E-Autos. Spart ca. 200 bis zu etwa 2000 Euro pro E-Auto.												
 Dienstwagen Der geldwerte Vorteil wird bei E-Autos (BEV) nur mit 0,25 % (statt 1%) des Bruttolistenpreises pro Monat versteuert.	 CO₂-Emissionshandel Für Ausstoß von CO ₂ bezahlen <table border="1"> <thead> <tr> <th>Jahr</th> <th>Preis CO₂/Tonne</th> <th>Preisanstieg/Liter Benzin</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2025</td> <td>55 Euro</td> <td>ca. 15,7 Cent</td> </tr> <tr> <td>2026</td> <td>55 bis 65 Euro</td> <td>15,7 bis 18,6 Cent</td> </tr> <tr> <td>2030</td> <td>125 bis 250 Euro</td> <td>32 bis 64 Cent</td> </tr> </tbody> </table>	Jahr	Preis CO ₂ /Tonne	Preisanstieg/Liter Benzin	2025	55 Euro	ca. 15,7 Cent	2026	55 bis 65 Euro	15,7 bis 18,6 Cent	2030	125 bis 250 Euro	32 bis 64 Cent
Jahr	Preis CO ₂ /Tonne	Preisanstieg/Liter Benzin											
2025	55 Euro	ca. 15,7 Cent											
2026	55 bis 65 Euro	15,7 bis 18,6 Cent											
2030	125 bis 250 Euro	32 bis 64 Cent											

Quelle: Eigene Darstellung

Fast alle Fokusgruppenteilnehmende halten den **aktuellen Maßnahmenmix** für **ungerecht**. Im mittleren und oberen Einkommensbereich werden die Maßnahmen als sozial unausgewogen, unfair gegenüber der ländlichen und älteren Bevölkerung betrachtet – ein Eindruck, der sich im unteren Einkommensbereich wiederholt. Dort ist der Unmut noch größer. Mehrere Personen äußern, dass sie sich durch die Maßnahmen eingeschränkt und erpresst sehen: „Ja, also ich finde es ist reine Erpressung, also entweder man zieht mit oder man hat nur Nachteile“, „das ist eine Erpressung eigentlich [...] ich weiß nicht, wie die sich das vorstellen, von einer Rente, wie will man das machen?“, „man muss mehr zahlen, wenn man nicht kauft“, „Ich find das total schlimm, das ist so ein richtiges Ausspielen. Stadt gegen Land und dann müssen sie sich auch nicht wundern, sag ich ganz ehrlich, wenn die meisten Leute auf dem Land AfD wählen“.

Insbesondere von Menschen mit höherem Einkommen wird eine mangelnde **Transparenz** der Rahmenbedingungen kritisiert. So monieren die Teilnehmenden die fehlende Übersichtlichkeit und Nachvollziehbarkeit: „Diese Einnahmen – wenn sie wieder zurückfließen würden in den Klimaschutz – okay, ja, aber sie fließen ja ganz woanders hin“, „Mir ist das mit den, mit diesen Emissionen – das versteh ich auch gar nicht alles – das ist mir eigentlich, einem Bürger, nicht vermittelbar“.

Menschen im unteren Einkommensbereich plädieren teils dafür, den **Markt sich stärker selbst zu überlassen**, anstatt durch politische Vorgaben in eine Richtung zu lenken. Sie glauben, dass sich gute Produkte von selbst durchsetzen sollten: „Man sollte viel dem Markt überlassen“, „ich finde sowieso, dass der Markt es eigentlich ganz von alleine regeln würde, wenn sich die Politik nicht immer einmischen würde“. Zwei Personen sehen dabei die aktuelle **Technologie als nicht ausgereift** genug an.

Nach dem Blick auf aktuell umgesetzte politische Maßnahmen zur Elektromobilität wurden den Fokusgruppenteilnehmenden weitere Politikmaßnahmen vorgestellt, die in der Diskussion sind. Den Teilnehmenden wurden Maßnahmen präsentiert, die von der Politik bisher nicht umgesetzt werden. Zu diesen in Abbildung 5 gezeigten Maßnahmen sollten die Teilnehmenden dann Stellung beziehen. Dabei war die Akzeptanz allgemein gering. Einzig eine Reform der steuerlichen Rahmenbedingungen beim **Dienstwagen** lehnt keine Person ab.

Abbildung 5: Mögliche weitere politische Maßnahmen

 „Verbrenneraus“ für Pkw stoppen Ab 2035 dürfen weiter alle Pkw mit CO ₂ -Emissionen neu zugelassen werden.	 Angleichung der Energiesteuersätze auf Diesel Das Ende des Dieselprivilegs – Diesel-Pkw Fahren wird teurer.
 Förderung unabhängig vom Einkommen Staatlicher Bonus für Kauf oder Finanzierung	 Höhere Kfz-Steuer anhand der CO ₂ -Emissionen Höhere Kfz-Steuern für Autos mit hohem CO ₂ -Ausstoß.
 Förderung abhängig vom Einkommen Staatlicher Bonus für Kauf oder Finanzierung. Fokus auf untere Einkommen.	 Dienstwagen Der geldwerte Vorteil wird bei Verbrennern mit 1,5 % (statt 1%) des Bruttolistenpreises pro Monat versteuert.

Quelle: Eigene Darstellung

Nur eine Person verteidigt die CO₂-Flottenzielverordnung. Alle anderen Interviewten sprechen sich dafür aus, das „**Verbrenner-Aus**“ für Pkw zu stoppen. Menschen mit höherem Einkommen befürworten teilweise das Elektroauto zwar persönlich, lehnen das „Verbrenner-Aus“ aber aufgrund der gesellschaftlichen Auswirkungen ab: „Ich bin gegen Zwang [...] Das erzeugt im Osten einen ganz doofen Widerstand, und das nützt der ganzen Sache auch nicht“. Insbesondere Menschen mit geringerem Einkommen sehen die Umsetzung als verfrüht. Sie argumentieren, dass der Übergang zur Elektromobilität nicht ausreichend vorbereitet ist und ein Verbot von Verbrennungsmotoren zu früh käme.

Menschen mit höherem Einkommen äußern unterschiedliche Meinungen zur finanziellen **Förderung** des Kaufs von Elektroautos. Einkommensunabhängige Förderungen werden als ungerecht empfunden. Förderungen, die abhängig vom Einkommen sind, werden als bürokratisch, tendenziell als gerecht, teils aber auch als ungerecht empfunden. Aus Sicht der Fokusgruppe werden entweder wohlhabende Menschen übermäßig begünstigt oder es entsteht ein hoher Verwaltungsaufwand: „Förderung unabhängig vom Einkommen – das ist die größte Ungerechtigkeit, die es gibt, weil die, die viel Geld haben, kriegen dann auch noch was oben drauf. Förderung abhängig vom Einkommen – das ist wieder ein Rattenschwanz an Papierkram“. Auch Menschen mit niedrigerem Einkommen sind hier ambivalent, tendenziell aber eher für eine Förderung. Vier Personen würden die Förderung abhängig vom Einkommen befürworten. Dies könnte die Akzeptanz von Elektroautos erhöhen: „Ich meine so abgeneigt von Elektroautos bin ich nicht [...], wenn gute staatliche Förderung kommt, vor allem [für] Leute [mit] geringeren Einkommen halt“. Dem widersprechen zwei Personen: „Die Förderung soll unabhängig vom Einkommen sein, [...] wenn ihr Auto kauft, fragt ja auch keiner, was ich verdiene“, „allerdings bin ich der Meinung, dass die Förderung [...] nicht abhängig vom Einkommen sein sollte, wenn jemand mehr verdient, ja, dann ist das halt so“.

Die Abschaffung des **Dieselprivilegs** sehen alle Befragten eher kritisch. Zum einen wird die Effektivität in Frage gestellt „Energiesteuersätze Diesel – wenn ich das sehe, was da im Moment los ist, dass Diesel teilweise teurer ist als Benzin, das hat nix mit Dieselprivileg zu tun“. Zum anderen werden negative wirtschaftliche Auswirkungen befürchtet: „Diesel, ja, wen schröpft das? Das sind die Firmen. Wir werden Unternehmen-Sterben haben, wenn das noch viel teurer wird“. Menschen mit niedrigerem Einkommen geben an, die Maßnahme sei für die Landbevölkerung „stark belasten[d]“ sowie ein „Desaster“. Dabei befürchtet eine Person auch weitere Effekte eines

verteuerten Dieselkraftstoffes: „Ja, bei so manchen Maßnahmen denke ich, dass die Politiker teilweise nur von [der] Wand bis zur Tapete denken, [...] jeder LKW fährt ja auf der Straße mit Diesel und wenn [sie] jetzt den Diesel nochmal deutlich verteuern, dann würde ja eigentlich alles teurer werden, und das wird sich auch wieder negativ [auf] jeden einzelnen Bürger [...] auswirken“.

Menschen mit höherem Einkommen empfinden eine höhere **Kfz-Steuer** als belanglos und akzeptabel. Demgegenüber findet eine höhere Kfz-Steuer für Autos mit hohem CO₂-Ausstoß in der Gruppe mit niedrigeren Einkommen kaum Zustimmung, „also das lehne ich total ab“. Zum einen gibt es Misstrauen gegenüber der tatsächlichen Kosteninsparung: „Das ist ja nett, wenn man mit dem E-Auto erst mal eine Kfz-Steuer sparen soll, nur die werden uns ja nicht Geld schenken. Das holen sie sich mit Sicherheit durch irgendeine andere Steuer wieder rein“. Eine weitere Person leugnet den menschgemachten Klimawandel und lehnt eine reformierte Kfz-Steuer daher ab: „Nicht befürworten würde ich die höhere Kfz-Steuer anhand der CO₂-Emissionen, weil für mich CO₂ kein schädliches Gas ist, soweit ich das verstanden habe“. Nur eine Person hätte nichts gegen eine Erhöhung der Kfz-Steuer.

Übergreifend zeigen die Diskussionsteilnehmenden an einigen Stellen starke **Emotionen**. So äußern Teilnehmende Sorgen und Ängste hinsichtlich der Lebensdauer und Brandgefahr von Batterien in Elektroautos. Auch die Reichweite von Elektroautos und die Ladeinfrastruktur im ländlichen Raum machen die Fokusgruppenteilnehmenden unsicher. Es wird als ungerecht empfunden, dass Menschen mit niedrigerem Einkommen oder Rentnerinnen*Rentner sich Elektroautos oft nicht leisten können, während wohlhabendere Personen von Förderungen profitieren. Menschen mit geringerem Einkommen sprechen mehrfach von Zwang und Erpressung, wobei es so wirkt, als ob sich einzelne Personen bedroht fühlen und verärgert sind. Bei Menschen im unteren Einkommensbereich entsteht eine emotionale Diskussion über die Umweltfreundlichkeit von Elektroautos, insbesondere hinsichtlich der Batterieherstellung und -entsorgung.

Die Beiträge der Diskussionsteilnehmenden heben zudem **Normen**, soziale und kulturelle Erwartungen hervor, die mit Elektromobilität auf dem Land in Verbindung oder sogar im Konflikt stehen. Mehrere besser situierte Personen und alle einkommensschwächeren Personen äußern die Sorge vor sozialer Ungerechtigkeit. So befürchten sie, dass Menschen mit geringem Einkommen benachteiligt werden, da sie sich Elektroautos nicht leisten können. Dies wird als ungerecht empfunden, da wohlhabendere Menschen von Förderungen profitieren. Einige Teilnehmende betonen auch, dass ländliche Regionen durch den Wandel zur Elektromobilität benachteiligt sind. Mehrere einkommensstärkere und alle einkommensschwächeren Personen sehen Selbstbestimmung und Freiheit in Gefahr. Sie wollen sich nicht durch politische Maßnahmen oder gesellschaftlichen Druck bevormunden lassen und plädieren für den Erhalt individueller Entscheidungsfreiheit. Mehrere Personen sind der Auffassung, dass Elektroautos sich von selbst wirtschaftlich durchsetzen sollten. Sie betonen, dass die Politik ihrer Meinung nach den Markt nicht frei agieren lässt und stattdessen durch Regularien und Maßnahmen wie das Verbrenner-Aus oder steuerliche Anreize in den Markt eingreift. Dies wird als Zwang empfunden, der die natürliche Entwicklung des Marktes behindert. Es besteht teils eine technologische Skepsis. So geben mehrere Personen an, dass sie Elektroautos für noch nicht marktreif und gegenüber Verbrennern für nicht konkurrenzfähig halten.

3 Fazit und Ausblick

Der Umstieg von einem Verbrenner zu einem Elektroauto ist für Menschen im ländlichen Raum mit einer Reihe von **Hemmnissen** verbunden. In Abhängigkeit von den individuellen finanziellen Möglichkeiten gibt es dabei Unterschiede. Im Großen und Ganzen teilen die Menschen jedoch viele Positionen. So sind die hohen Anschaffungskosten von Elektroautos ein zentrales Hemmnis. Trotz der finanziellen Mittel im dritten und vierten Einkommensquartil wird der Preis als abschreckend empfunden, besonders wenn vergleichbare Verbrenner günstiger sind. In der Gruppe mit niedrigerem Einkommen stellt der Preis das größte Hindernis dar. Auch die Reichweite von Elektroautos, die unzuverlässige Ladeinfrastruktur sowie die Ladegebühren sind für mehrere Personen ein Problem. Die Lebensdauer der Batterien und die Unsicherheit bezüglich der laufenden Kosten, wie Wartung und Reparaturen, bereiten den Menschen Sorgen. Die Brandgefahr von Elektroautos wird als ernstes Bedenken genannt. In der Gruppe mit geringem Einkommen wird die Technologie als noch nicht ausgereift wahrgenommen. Zudem wird der Klima- und Umweltvorteil von Elektroautos teilweise oder vollständig hinterfragt.

Autofahrende im ländlichen Raum können durch unterschiedliche **Motivatoren** für die Elektromobilität gewonnen werden. In der finanziell besser gestellten Gruppe im dritten und vierten Einkommensquartil ist der Aspekt Klima- und Umweltschutz ein zentraler Motivator für den Kauf eines Elektroautos. Diese Personen erkennen den positiven Beitrag von Elektroautos zur Umwelt und sind bereit, diese Vorteile zu nutzen, sofern andere Bedenken überwunden werden. Im unteren Einkommensbereich ist dieser Motivator zwar vorhanden, wird jedoch von mehreren Personen kritisch betrachtet. Dort wird der reduzierte Lärmpegel von Elektroautos als Vorteil gesehen, insbesondere von Personen, die an stark befahrenen Straßen wohnen. In beiden Einkommensgruppen sehen Teilnehmende einen potenziellen Vorteil darin, Elektroautos in Kombination mit eigenen Photovoltaikanlagen zu nutzen. Sie erhoffen sich hierbei günstigeren Strom zum Laden der Fahrzeuge und damit eine finanzielle Entlastung im Vergleich zu Benzin oder Diesel. Einige Personen im unteren Einkommensbereich sehen zudem die geringeren Wartungsanforderungen von Elektroautos als Vorteil, der die langfristigen Betriebskosten reduzieren könnte. In der finanziell besser gestellten Gruppe ist die technologische Weiterentwicklung ein potenzieller Motivator, der E-Autos noch attraktiver macht.

Menschen, die im ländlichen Raum mit dem Auto unterwegs sind, bewerten den **aktuellen politischen Maßnahmenmix** zur Elektromobilität überwiegend kritisch, wenn auch aus unterschiedlichen Perspektiven, abhängig von ihrem Einkommensquartil. Im höheren Einkommensbereich gibt es gemischte Meinungen zu den aktuellen Politikmaßnahmen, im unteren Einkommensbereich überwiegen negative Haltungen. Insgesamt wird der aktuelle Maßnahmenmix als unausgewogen und nicht ausreichend durchdacht wahrgenommen, besonders im Hinblick auf die spezifischen Bedürfnisse der ländlichen Bevölkerung. Die Mehrheit sieht ihn als benachteiligend für die Lebensrealität auf dem Land. Die ältere Bevölkerung wird als eine benachteiligte Gruppe erkannt, die unter finanziellen Druck gesetzt wird, sich ein Elektroauto anzuschaffen, das sie sich möglicherweise nicht leisten kann. Mehrere Menschen, sowohl aus dem höheren als auch aus dem niedrigeren Einkommensbereich, empfinden den Maßnahmenmix somit als ungerecht. Besonders im höheren Einkommensbereich werden die fehlende Transparenz und Nachvollziehbarkeit der politischen Maßnahmen kritisiert. Die Rahmenbedingungen sind oft unklar, und es gibt Bedenken

darüber, wie die Einnahmen aus CO₂-Abgaben verwendet werden. Vor allem Personen im unteren Einkommensbereich sehen die Technologie als nicht ausgereift genug an, um eine tatsächliche Alternative zu sein. Im unteren Einkommensbereich wird der politische Maßnahmenmix als zu restriktiv empfunden und als eine Art „Erpressung“ wahrgenommen. Menschen fühlen sich gezwungen, Elektroautos anzuschaffen, obwohl dies wirtschaftlich oder praktisch nicht immer möglich ist. Sie sehen darin eine Benachteiligung der ländlichen Bevölkerung. Die Abschaffung von Verbrennungsmotoren wird als verfrüht und nicht ausreichend vorbereitet empfunden, insbesondere im unteren Einkommensbereich. Dies geht einher mit Bedenken zur Ladeinfrastruktur, die im ländlichen Raum oft als unzureichend wahrgenommen wird.

Autofahrende im ländlichen Raum bewerten **weitere mögliche politische Maßnahmen** zur Förderung der Elektromobilität überwiegend negativ. Von den meisten wird eine gerechtere und besser durchdachte Politik zur Förderung der Elektromobilität gefordert. Die Personen wünschen sich eine gezielte Unterstützung, die die spezifischen Bedürfnisse der ländlichen Bevölkerung berücksichtigt. Sowohl autofahrende Personen mit höherem als auch mit niedrigerem Einkommen empfinden viele der politischen Maßnahmen als ungerecht. Sie sehen in den Maßnahmen eine Benachteiligung bestimmter Bevölkerungsgruppen, insbesondere der ländlichen Bevölkerung. Maßnahmen wie die Förderung von Elektroautos, unabhängig oder abhängig vom Einkommen, werden als zu bürokratisch und komplex angesehen. Es besteht teilweise der Wunsch nach einem gerechteren und gezielt abgestimmten Fördersystem, das einkommensschwache Gruppen und Personen im ländlichen Raum besser unterstützt. Dabei besteht insbesondere bei finanziell schwächer aufgestellten Menschen auch die Sorge, dass Teile der Bevölkerung im unteren Einkommensspektrum zu stark gefördert werden könnten. Statt restriktiver Maßnahmen plädieren einige Autofahrende für eine stärkere Nutzung von Marktmechanismen, wobei sich innovative und technologisch ausgereifte Produkte von selbst durchsetzen sollen.

Zukünftig empfiehlt es sich für eine Akzeptanzsteigerung von Elektroautos im ländlichen Raum, neben den gängigen vordergründigen Aspekten wie Kosten, Reichweite, Strompreisen (bessere Transparenz) und Ladeinfrastruktur (bessere Verfügbarkeit), auch weitere Themen zu berücksichtigen. Dabei sollten Emotionen und Normen der Bevölkerung mitgedacht werden. Die Einblicke der Fokusgruppen weisen auf einen umfassenden Aufklärungsbedarf zur Umweltbilanz von Elektroautos hin. Ein bisher kaum genutztes Potenzial liegt zudem darin, die Ängste vor Bränden und Überhitzung durch umfassende Wissensvermittlung zu adressieren. Auch Modelle wie eine Mobilitätsgarantie (Shibayama & Laa, 2024) bei Elektroautokauf könnten im ländlichen Raum vermutlich zur Akzeptanz beitragen, indem sie Nutzende für etwaige Fahrzeugausfälle absichern. Förderprogramme sind in Sachen Akzeptanz kein Selbstläufer, dem teils geäußerten Bedarf stehen die Sorge vor bürokratischen Strukturen, aber auch vor einer „Überförderung“ von Menschen mit niedrigen Einkommen gegenüber. Die soziale Gerechtigkeit von Politikmaßnahmen wird von allen Personen aufgegriffen und hinterfragt. Es wird deutlich, dass eine Verkehrspolitik, die den ländlichen Raum bei der Elektrifizierung mitdenken möchte, noch stärker auf Transparenz, Kommunikation und raumspezifische Verkehrspolitik und Förderung setzen sollte. Für eine Antriebswende, die unterschiedlichen räumlichen Lebensmittelpunkte von Menschen mitdenkt, sollte der ländliche Raum somit stärker in politische Entscheidungsprozesse einbezogen werden.

Literaturverzeichnis

- Acatech Deutsche Akademie der Technikwissenschaften (Hrsg.). (2023). *Mobilitätsmonitor 2023: Alle Ergebnisse*. <https://www.acatech.de/mobilitaetsmonitor-2023/>
- Acatech Deutsche Akademie der Technikwissenschaften (Hrsg.). (2024). *Mobilitätsmonitor 2024: Alle Ergebnisse*. <https://www.acatech.de/mobilitaetsmonitor-2024-alle-ergebnisse/>
- ADAC. (2018). *ADAC Monitor „Mobil auf dem Land“ Gesamtbericht*. <https://www.adac.de/-/media/pdf/motorwelt/adac-umfrage-mobil-auf-dem-land.pdf>
- ADAC. (2025, 17. Januar). *Fortdauernde Unsicherheiten hemmen E-Auto-Hochlauf: Bezahlbare Ladepreise, günstige Modelle und verlässliche politische Rahmenbedingungen sind entscheidend* [Pressemitteilung]. <https://presse.adac.de/meldungen/adac-ev/verkehr/fortdauernde-unsicherheiten-hemmen-e-auto-hochlauf.html>
- Bergquist, M., Nilsson, A., Harring, N. & Jagers, S. C. (2022). Meta-analyses of fifteen determinants of public opinion about climate change taxes and laws. *Nature Climate Change*, 12(3), 235–240. <https://doi.org/10.1038/s41558-022-01297-6>
- Berneiser, J., Senkpiel, C., Steingrube, A. & Götz, S. (2021). The role of norms and collective efficacy for the importance of techno-economic vehicle attributes in Germany. *Journal of Consumer Behaviour*, 20(5), 1113–1128. <https://doi.org/10.1002/cb.1919>
- Bundesministerium für Ernährung und Landwirtschaft (Hrsg.). (2024). *Kraft des Landes: Vierter Bericht der Bundesregierung zur Entwicklung der ländlichen Räume*. https://www.bmleb.de/SharedDocs/Downloads/DE/_laendliche-Regionen/4-reg-bericht-le-langfassung.pdf?__blob=publicationFile&v=7
- Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (Hrsg.). (2025, 8. April). *INKAR - BBSR*. <https://www.inkar.de/>
- Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (Hrsg.). (2022). *Klimaschutz in Zahlen: Aktuelle Emissionstrends und Klimaschutzmaßnahmen in Deutschland – Ausgabe 2022*. https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Klimaschutz/klimaschutz-in-zahlen.pdf?__blob=publicationFile&v=8
- Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (Hrsg.). (2025a). *Wie wir uns bewegen - Elektro-Pkw im Pkw-Bestand*. <https://www.deutschlandatlas.bund.de/DE/Karten/Wie-wir-uns-bewegen/111-Elektroautos-Pkw-Bestand.html>
- Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (Hrsg.). (2025b). *Wie wir uns bewegen - Erreichbarkeit des Öffentlichen Verkehrs (Haltestellen)*. <https://www.deutschlandatlas.bund.de/DE/Karten/Wie-wir-uns-bewegen/103-Erreichbarkeit-Nahverkehr-Haltestellen.html>
- Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (Hrsg.). (2025c). *Wie wir uns bewegen - Erreichbarkeit Zentraler Orte*. <https://www.deutschlandatlas.bund.de/DE/Karten/Wie-wir-uns-bewegen/106-PKW-Zentraler-Orte.html>
- Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (Hrsg.). (2025d, 8. April). *Wie wir arbeiten - Verfügbares Einkommen privater Haushalte*. https://www.deutschlandatlas.bund.de/DE/Karten/Wie-wir-arbeiten/071-Verfuegbares-Einkommen-privater-Haushalte.html#_g34apsoiq
- Bundesministerium für Wohnen, Stadtentwicklung und Bauwesen (Hrsg.). (2025e, 8. April). *Wo wir leben - Bevölkerungsdichte*. <https://www.deutschlandatlas.bund.de/DE/Karten/Wo-wir-leben/006-Bevoelkerungsdichte.html>
- Cludius, J., Noka, V., Unger, N., Delfosse, L., Dolinga, T., Schumacher, K., Suta, C.-M., Lechtenfeld, R., Vornicu, A., Sinea, A., Serarols, A., García, M., Giardina, F., Lucas, K., Sharani Mohd Radzuan, H., Bouzarovski, S., Krawiec, K., Chrzanowski, P. & Ruciński, K. (2024). *Transport Poverty: Definitions, Indicators, Determinants, and Mitigation Strategies*. DG EMPL. https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/document/download/4c180544-b1a1-455b-93df-d2b70f536596_en?filename=KE-01-24-003-EN-N.pdf

- Deloitte (Hrsg.). (2024, 16. Januar). *Deutsche schrecken vor teuren E-Autos zurück*. <https://www.deloitte.com/de/de/about/press-room/Global-Automotive-Consumer-Study-2024.html>
- Regulation (EU) 2023/955 of the European Parliament and of the Council of 10 May 2023 establishing a Social Climate Fund and amending Regulation (EU) 2021/1060, Official Journal 1 (2023). <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj>
- Follmer, R. (2025). *Mobilität in Deutschland – MiD Kurzbericht Studie von infas, DLR, IVT und infas 360 im Auftrag des Bundesministers für Digitales und Verkehr (FE-Nr. VB600001)*. https://www.mobilitaet-in-deutschland.de/pdf/MiD2023_Kurzbericht.pdf
- Holzmann, S. & Wolf, I. (2023). *Klimapolitik und soziale Gerechtigkeit: Wie die deutsche Bevölkerung Zielkonflikte in der Transformation wahrnimmt*. Bertelsmann Stiftung. https://www.bertelsmann-stiftung.de/fileadmin/files/user_upload/W_Studie_Klimapolitik_und_soziale_Gerechtigkeit_final.pdf
- HUK-COBURG. (2025). *E-Barometer: Die Studie über Elektroautos*. <https://www.huk.de/fahrzeuge/ratgeber/elektroautos/e-barometer.html>
- Initiative Klimaneutrales Deutschland gUG (Hrsg.). (2025). *Elektro-mobilität für die Mitte: Wie Haus-be-sitzer auf dem Land profi-tieren können*. <https://initiative-klimaneutral.de/publikationen/elektromobilitaet-fuer-die-mitte/>
- Initiative Zukunftsmobilität (Hrsg.). (2018). *Studie zur Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge im Ländlichen Raum Baden-Württembergs*. https://www.baden-wuerttemberg.de/fileadmin/redaktion/m-mlr/intern/dateien/PDFs/L%C3%A4ndlicher_Raum/2018_05_04_Studie_LIS_MLR.pdf
- Jipp, M. (2022). *Klimafreundliche Mobilität*. https://www.unendlich-viel-energie.de/media/file/4981.M_Jipp_Klimavertragliche_Mobilitaet_Verkehrswende24112022.pdf
- Klaas, K. (2021). *Verkehrswende im ländlichen Raum: VCD Factsheet zur Rolle des Autos in ländlichen Räumen, den Herausforderungen und Möglichkeiten des ÖPNV und seiner Bedeutung für die soziale Teilhabe*. https://www.vcd.org/fileadmin/user_upload/Redaktion/Themen/soziale_Verkehrswende/VCD_Factsheet_Verkehrswende_laendlicher_Raum.pdf?utm_source=chatgpt.com
- Naseri, H., Waygood, E., Patterson, Z. & Wang, B. (2024). Who is more likely to buy electric vehicles? *Transport Policy*, 155, 15–28. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2024.06.013>
- Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur. (2024). *Einfach zu Hause laden: Studie zum Ladeverhalten von Privatpersonen mit Elektrofahrzeug und eigener Wallbox*. https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2024/10/Studie_Einfach_zu_Hause_laden.pdf
- Scherrer, A. (2023). How media coverage of technologies affects public opinion: Evidence from alternative fuel vehicles in Germany. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, 47, 100727. <https://doi.org/10.1016/j.eist.2023.100727>
- Schröder, C. & Wendt, J. (6. November 2023). Wo die Menschen sich am meisten leisten können. *Institut der deutschen Wirtschaft (IW)*. <https://www.iwkoeln.de/presse/interaktive-grafiken/christoph-schroeder-jan-marten-wendt-wo-die-menschen-sich-am-meisten-leisten-koennen.html>
- Schulze Darup, A., Piulachs, X. & Guille, M. (2018). Consumer preferences for electric vehicles in Germany. *International journal of transport economics*. Vorab-Onlinepublikation. <https://doi.org/10.19272/201806701006>
- Shibayama, T. & Laa, B. (2024). Sustainable Mobility Guarantee: Developing the concept from a transport planning perspective. *Transport Policy*, 155, 287–299. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2024.07.003>
- Statistische Ämter des Bundes und der Länder. (2025). *PKW-Dichte | Statistikportal.de*. <https://www.statistikportal.de/de/nachhaltigkeit/ergebnisse/ziel-12-nachhaltiger-konsum-und-produktion/pkw-dichte>
- Statistisches Bundesamt (Hrsg.). (2025). *Neuzulassungen: Anteil von Elektroautos bleibt gering*. https://www.destatis.de/Europa/DE/Thema/Verkehr/E_PKW_Neuzulassungen.html
- Tröger, J., Dütschke, E., Helferich, M., Emmerich, J. & Scherf, C. (2025). *Akzeptanz von Mobilitätspolitiken für den Klimaschutz in verschiedenen Bevölkerungsgruppen –*

- Ergebnisse einer deutschlandweit repräsentativen Umfrage 2024.* Fraunhofer Institut für System und Innovationsforschung (Fraunhofer ISI); MFIVE. <https://publica-rest.fraunhofer.de/server/api/core/bitstreams/e9a3907c-22da-4b85-b679-4e4bb2b10cda/content>
- Umweltbundesamt. (2025a). *Umweltbewusstsein und Umweltverhalten.* <https://www.umweltbundesamt.de/daten/private-haushalte-konsum/umweltbewusstsein-umweltverhalten>
- Umweltbundesamt. (2025b, 8. April). *Klimaschutz im Verkehr.* <https://www.umweltbundesamt.de/themen/verkehr/klimaschutz-im-verkehr#rolle>
- Universität Erfurt & Bernhard-Nocht-Institut für Tropenmedizin (Hrsg.). (2025). *PACE — Planetary Health Action Survey.* <https://projekte.uni-erfurt.de/pace/>

Öko-Institut e.V | Freiburg | Darmstadt | Berlin

Das Öko-Institut ist eines der europaweit führenden, unabhängigen Forschungs- und Beratungsinstitute für eine nachhaltige Zukunft. Seit der Gründung im Jahr 1977 erarbeitet das Institut Grundlagen und Strategien, wie die Vision einer nachhaltigen Entwicklung global, national und lokal umgesetzt werden kann. Das Institut ist an den Standorten Freiburg, Darmstadt und Berlin vertreten.

www.oeko.de | info@oeko.de

Kontakt

Jonathan Schreiber | Öko-Institut e.V. | Tel.: +49 30 405085323 | Mail: j.schreiber@oeko.de