

Tabelle 1: 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					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild. Absch.	Abi, Uni	Schüler
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
0-10%	5	5	8	8	3	1	8	7	6	5	5	5	7	-
11-20%	13	12	17	17	8	9	12	11	14	16	8	15	16	19
21-30%	18	18	19	20	17	19	15	17	18	20	14	19	21	34
31-40%	18	18	18	19	16	12	13	26	16	19	17	18	20	4
41-50%	9	9	10	8	10	13	12	4	9	8	5	13	10	12
51-60%	10	10	8	9	10	22	11	4	12	3	8	11	10	15
61-70%	6	6	4	5	6	8	7	6	7	2	6	5	6	3
71-80%	4	4	6	2	6	6	9	4	4	1	8	2	3	-
81-90%	1	2	-	1	2	-	-	7	-	0	2	1	1	-
91-100%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anteil in Prozent	40.2	40.8	37.5	36.6	44.2	46.5	42.6	41.3	39.5	33.6	44.2	39.3	37.6	35.7
weiß nicht, keine Angabe	16	17	11	10	22	10	14	13	15	24	27	11	8	12
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 1: Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Gütertransport  
 Was meinen Sie, wie hoch ist der Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Gütertransport in Deutschland?

	Total	Nielsengebiete							BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)					
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>162</b> %	<b>219</b> %	<b>138</b> %	<b>131</b> %	<b>156</b> %	<b>42</b> %	<b>80</b> %	<b>79</b> %	<b>46</b> %	<b>91</b> %	<b>212</b> %	<b>298</b> %	<b>360</b> %
0-10%	5	6	4	7	3	4	1	9	8	2	11	3	7	4
11-20%	13	12	10	10	18	10	9	19	15	7	11	14	12	14
21-30%	18	13	24	18	19	16	8	25	16	26	11	21	21	15
31-40%	18	15	17	20	18	18	27	18	16	24	20	11	21	18
41-50%	9	14	7	3	6	10	26	12	7	2	10	5	11	11
51-60%	10	9	9	14	11	9	6	4	13	11	6	14	4	13
61-70%	6	10	2	2	4	12	3	2	5	4	3	6	6	6
71-80%	4	8	3	4	3	3	1	1	12	0	4	5	5	4
81-90%	1	1	2	3	-	2	2	-	-	-	4	-	1	2
91-100%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anteil in Prozent	40.2	43.9	38.7	39.6	37.3	43.8	42.3	32.7	41.7	38.1	38.6	41.0	38.5	41.8
weiß nicht, keine Angabe	16	12	22	20	18	16	17	10	7	23	20	20	12	15
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 1: Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Gütertransport  
 Was meinen Sie, wie hoch ist der Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Gütertransport in Deutschland?

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Per-son	2 Per-sonen	3 Per-sonen	4+ Per-sonen	- u. 1000	1000 - u. 1500	1500 - u. 2000	2000 - u. 2500	2500 - u. 3000	3000 - u. 3500	3500 +
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>557</b> %	<b>450</b> %	<b>229</b> %	<b>384</b> %	<b>175</b> %	<b>219</b> %	<b>93</b> %	<b>63</b> %	<b>151</b> %	<b>101</b> %	<b>109</b> %	<b>81</b> %	<b>201</b> %
0-10%	5	5	5	3	6	5	6	3	3	8	1	10	3	7
11-20%	13	12	13	8	17	10	11	2	9	7	16	14	9	19
21-30%	18	18	19	15	17	20	23	14	20	15	14	18	26	22
31-40%	18	20	15	26	16	14	14	26	22	16	30	16	24	14
41-50%	9	8	10	7	10	7	11	8	12	9	7	5	10	11
51-60%	10	11	8	5	11	16	7	17	2	12	14	7	8	11
61-70%	6	7	4	6	3	8	7	1	9	8	0	3	10	3
71-80%	4	3	5	2	2	3	13	3	3	6	3	9	4	3
81-90%	1	1	1	0	2	3	-	-	-	3	1	4	4	0
91-100%	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anteil in Prozent	40.2	40.7	39.6	39.5	37.8	42.4	43.0	42.9	39.4	44.1	39.5	39.8	42.6	36.1
weiß nicht, keine Angabe	16	13	20	29	15	14	8	25	20	15	15	14	1	9
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

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					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild. Absch	Abi, Uni	Schüler
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
gestiegen	39	41	28	34	43	59	37	42	34	26	46	36	29	51
gesunken	32	30	41	37	26	24	24	36	29	40	27	33	38	29
in etwa gleich geblieben	25	24	26	23	26	15	29	16	33	29	19	28	30	20
weiß nicht, keine Angabe	5	5	5	5	5	2	10	6	4	5	8	3	4	-
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 2: Entwicklung des Anteils des Schienenverkehrs  
Und ist der Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Gütertransport in Deutschland in den vergangenen zehn Jahren ...?

	Total	Nielsengebiete							BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)					
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>162</b> %	<b>219</b> %	<b>138</b> %	<b>131</b> %	<b>156</b> %	<b>42</b> %	<b>80</b> %	<b>79</b> %	<b>46</b> %	<b>91</b> %	<b>212</b> %	<b>298</b> %	<b>360</b> %
gestiegen	39	45	42	42	30	39	44	25	32	37	38	43	35	39
gesunken	32	27	24	32	43	29	27	29	54	32	33	29	33	32
in etwa gleich geblieben	25	24	26	20	23	29	26	36	13	25	23	23	27	24
weiß nicht, keine Angabe	5	4	9	5	4	3	3	10	1	6	5	5	4	6
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 2: Entwicklung des Anteils des Schienenverkehrs  
Und ist der Anteil des Schienenverkehrs am gesamten Gütertransport in Deutschland in den vergangenen zehn Jahren ...?

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Per-son	2 Per-sonen	3 Per-sonen	4+ Per-sonen	- u. 1000	1000 - u. 1500	1500 - u. 2000	2000 - u. 2500	2500 - u. 3000	3000 - u. 3500	3500 +
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>557</b> %	<b>450</b> %	<b>229</b> %	<b>384</b> %	<b>175</b> %	<b>219</b> %	<b>93</b> %	<b>63</b> %	<b>151</b> %	<b>101</b> %	<b>109</b> %	<b>81</b> %	<b>201</b> %
gestiegen	39	39	38	32	34	43	49	53	36	41	30	40	42	33
gesunken	32	30	34	34	35	33	21	22	30	33	29	41	40	32
in etwa gleich geblieben	25	25	24	23	26	20	28	16	27	24	40	17	17	29
weiß nicht, keine Angabe	5	7	4	11	4	3	2	8	6	3	1	2	1	6
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 3: Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Entlastung vom LKW-Verkehr  
 Der Lkw-Verkehr auf den Autobahnen wächst kontinuierlich. Für wie wichtig halten Sie die folgenden Maßnahmen, um Straßen, Anwohner und Umwelt vom LKW-Verkehr zu entlasten?

	Total	Region		Geschlecht		Alter					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/Hauptschule	mittl. Bild. Absch	Abi, Uni	Schüler
<b>Verlängerung der Lastwagen samt Anhänger von rund 19 auf 25 Meter</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
(1) sehr wichtig	7	7	5	7	7	9	8	3	8	7	8	7	5	8
(2) eher wichtig	16	17	12	17	15	17	15	23	14	13	18	12	16	20
(3) eher unwichtig	35	33	43	36	34	54	37	41	31	20	26	42	39	40
(4) völlig unwichtig	38	38	38	37	40	21	30	30	45	55	42	37	36	33
Durchschnitt (1-4)	3.1	3.1	3.2	3.1	3.1	2.9	3.0	3.0	3.2	3.3	3.1	3.1	3.1	3.0
Top-Two (1+2)	23	24	17	24	22	25	22	26	22	20	26	19	21	28
Bottom-Two (3+4)	73	72	81	73	74	75	67	71	76	75	69	78	75	72
weiß nicht, keine Angabe	4	4	2	3	4	-	10	3	2	5	5	2	4	-
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 3: Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Entlastung vom LKW-Verkehr  
 Der Lkw-Verkehr auf den Autobahnen wächst kontinuierlich. Für wie wichtig halten Sie die folgenden Maßnahmen, um Straßen, Anwohner und Umwelt vom LKW-Verkehr zu entlasten?

	Total	Nielsengebiete							BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)					
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
<b>Verlängerung der Lastwagen samt Anhänger von rund 19 auf 25 Meter</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>162</b> %	<b>219</b> %	<b>138</b> %	<b>131</b> %	<b>156</b> %	<b>42</b> %	<b>80</b> %	<b>79</b> %	<b>46</b> %	<b>91</b> %	<b>212</b> %	<b>298</b> %	<b>360</b> %
(1) sehr wichtig	7	11	9	9	5	1	6	7	3	9	8	8	5	7
(2) eher wichtig	16	20	13	12	18	20	23	10	12	8	11	18	16	17
(3) eher unwichtig	35	33	25	40	41	30	51	49	34	35	26	35	38	35
(4) völlig unwichtig	38	31	46	39	32	44	17	33	49	49	49	36	40	35
Durchschnitt (1-4)	3.1	2.9	3.2	3.1	3.0	3.2	2.8	3.1	3.3	3.2	3.2	3.0	3.1	3.0
Top-Two (1+2)	23	32	22	21	23	21	29	17	15	16	19	27	21	24
Bottom-Two (3+4)	73	64	72	79	73	74	68	82	83	83	75	71	78	70
weiß nicht, keine Angabe	4	4	6	0	4	4	4	1	2	0	6	2	2	6
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 3: Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Entlastung vom LKW-Verkehr  
 Der Lkw-Verkehr auf den Autobahnen wächst kontinuierlich. Für wie wichtig halten Sie die folgenden Maßnahmen, um Straßen, Anwohner und Umwelt vom LKW-Verkehr zu entlasten?

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Person	2 Personen	3 Personen	4+ Personen	- u. 1000	1000 - u.	1500 - u.	2000 - u.	2500 - u.	3000 - u.	3500 +
									1500	2000	2500	3000	3500	
<b>Verlängerung der Lastwagen samt Anhänger von rund 19 auf 25 Meter</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>557</b> %	<b>450</b> %	<b>229</b> %	<b>384</b> %	<b>175</b> %	<b>219</b> %	<b>93</b> %	<b>63</b> %	<b>151</b> %	<b>101</b> %	<b>109</b> %	<b>81</b> %	<b>201</b> %
(1) sehr wichtig	7	7	7	8	6	12	4	17	4	7	6	5	6	5
(2) eher wichtig	16	17	15	17	14	15	18	25	12	17	10	17	10	16
(3) eher unwichtig	35	38	32	24	33	43	43	20	33	35	36	34	48	40
(4) völlig unwichtig	38	34	44	41	44	29	34	30	48	40	47	43	33	37
Durchschnitt (1-4)	3.1	3.0	3.2	3.1	3.2	2.9	3.1	2.7	3.3	3.1	3.2	3.1	3.1	3.1
Top-Two (1+2)	23	24	22	25	20	26	22	43	16	24	16	23	16	22
Bottom-Two (3+4)	73	72	75	65	77	72	77	50	81	75	83	77	81	77
weiß nicht, keine Angabe	4	4	3	10	3	1	1	8	3	1	1	0	4	1
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 3: Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Entlastung vom LKW-Verkehr  
 Der Lkw-Verkehr auf den Autobahnen wächst kontinuierlich. Für wie wichtig halten Sie die folgenden Maßnahmen, um Straßen, Anwohner und Umwelt vom LKW-Verkehr zu entlasten?

	Total	Region		Geschlecht		Alter					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild. Absch	Abi, Uni	Schüler
<b>Erlaubnis für LKW-Konvois im 15-Meter-Abstand, die elektronisch miteinander verbunden sind und von nur einem Fahrer im vordersten Fahrzeug gesteuert werden</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
(1) sehr wichtig	12	13	10	12	13	8	21	12	8	15	18	9	9	8
(2) eher wichtig	23	24	19	26	20	34	20	22	16	23	24	22	22	38
(3) eher unwichtig	25	25	25	23	26	38	26	26	24	14	17	26	31	36
(4) völlig unwichtig	33	31	42	32	34	20	19	31	46	42	32	37	32	19
Durchschnitt (1-4)	2.8	2.8	3.0	2.8	2.9	2.7	2.5	2.8	3.1	2.9	2.7	3.0	2.9	2.6
Top-Two (1+2)	36	37	29	39	33	42	41	34	24	38	41	31	32	46
Bottom-Two (3+4)	58	56	67	55	60	58	45	56	70	57	49	63	64	54
weiß nicht, keine Angabe	7	7	4	6	7	-	14	10	6	6	9	6	5	-
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 3: Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Entlastung vom LKW-Verkehr  
 Der Lkw-Verkehr auf den Autobahnen wächst kontinuierlich. Für wie wichtig halten Sie die folgenden Maßnahmen, um Straßen, Anwohner und Umwelt vom LKW-Verkehr zu entlasten?

	Total	Nielsengebiete							BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)					
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
<b>Erlaubnis für LKW-Konvois im 15-Meter-Abstand, die elektronisch miteinander verbunden sind und von nur einem Fahrer im vordersten Fahrzeug gesteuert werden</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>162</b> %	<b>219</b> %	<b>138</b> %	<b>131</b> %	<b>156</b> %	<b>42</b> %	<b>80</b> %	<b>79</b> %	<b>46</b> %	<b>91</b> %	<b>212</b> %	<b>298</b> %	<b>360</b> %
(1) sehr wichtig	12	18	9	13	12	15	5	15	7	6	9	17	14	11
(2) eher wichtig	23	25	21	28	30	14	54	13	17	12	19	24	24	25
(3) eher unwichtig	25	23	25	16	18	40	18	32	18	25	10	20	24	32
(4) völlig unwichtig	33	28	34	34	31	28	20	37	54	56	57	35	30	25
Durchschnitt (1-4)	2.8	2.7	2.9	2.8	2.7	2.8	2.6	2.9	3.2	3.3	3.2	2.8	2.8	2.8
Top-Two (1+2)	36	43	30	41	43	29	59	28	24	17	27	41	37	36
Bottom-Two (3+4)	58	51	59	50	49	68	39	69	71	81	67	55	54	57
weiß nicht, keine Angabe	7	5	11	8	8	3	3	3	4	1	6	4	8	7
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 3: Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Entlastung vom LKW-Verkehr  
 Der Lkw-Verkehr auf den Autobahnen wächst kontinuierlich. Für wie wichtig halten Sie die folgenden Maßnahmen, um Straßen, Anwohner und Umwelt vom LKW-Verkehr zu entlasten?

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Person	2 Personen	3 Personen	4+ Personen	- u. 1000	1000 - u. 1500	1500 - u. 2000	2000 - u. 2500	2500 - u. 3000	3000 - u. 3500	3500 +
<b>Erlaubnis für LKW-Konvois im 15-Meter-Abstand, die elektronisch miteinander verbunden sind und von nur einem Fahrer im vordersten Fahrzeug gesteuert werden</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>557</b> %	<b>450</b> %	<b>229</b> %	<b>384</b> %	<b>175</b> %	<b>219</b> %	<b>93</b> %	<b>63</b> %	<b>151</b> %	<b>101</b> %	<b>109</b> %	<b>81</b> %	<b>201</b> %
(1) sehr wichtig	12	9	16	12	13	13	12	10	18	16	6	16	7	14
(2) eher wichtig	23	21	26	18	21	33	25	29	21	20	30	22	33	15
(3) eher unwichtig	25	29	19	24	23	28	26	24	27	23	12	20	32	30
(4) völlig unwichtig	33	33	34	34	37	23	33	27	26	33	45	37	27	36
Durchschnitt (1-4)	2.8	2.9	2.7	2.9	2.9	2.6	2.8	2.8	2.7	2.8	3.0	2.8	2.8	2.9
Top-Two (1+2)	36	31	42	30	34	46	38	39	39	35	36	39	40	29
Bottom-Two (3+4)	58	62	53	58	60	51	59	51	52	56	57	57	59	66
weiß nicht, keine Angabe	7	8	5	13	6	3	3	10	9	8	6	4	1	5
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 3: Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Entlastung vom LKW-Verkehr  
 Der Lkw-Verkehr auf den Autobahnen wächst kontinuierlich. Für wie wichtig halten Sie die folgenden Maßnahmen, um Straßen, Anwohner und Umwelt vom LKW-Verkehr zu entlasten?

	Total	Region		Geschlecht		Alter					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild. Absch	Abi, Uni	Schüler
<b>Bau von stromführenden Oberleitungen über den Autobahnen zur Versorgung elektrisch betriebener LKWs</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
(1) sehr wichtig	13	12	14	14	11	14	21	14	10	9	12	14	10	22
(2) eher wichtig	26	26	24	22	30	38	22	27	27	18	21	29	28	40
(3) eher unwichtig	27	27	26	26	27	27	31	25	26	26	26	26	30	20
(4) völlig unwichtig	28	27	33	33	24	15	20	34	33	35	34	25	25	18
Durchschnitt (1-4)	2.8	2.7	2.8	2.8	2.7	2.5	2.5	2.8	2.9	3.0	2.9	2.6	2.8	2.3
Top-Two (1+2)	39	39	39	37	41	52	43	41	37	27	33	43	38	62
Bottom-Two (3+4)	55	54	59	59	51	42	50	58	60	61	61	50	55	38
weiß nicht, keine Angabe	6	7	3	4	8	6	6	1	4	12	7	6	7	-
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 3: Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Entlastung vom LKW-Verkehr  
 Der Lkw-Verkehr auf den Autobahnen wächst kontinuierlich. Für wie wichtig halten Sie die folgenden Maßnahmen, um Straßen, Anwohner und Umwelt vom LKW-Verkehr zu entlasten?

	Total	Nielsengebiete							BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)					
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
<b>Bau von stromführenden Oberleitungen über den Autobahnen zur Versorgung elektrisch betriebener LKWs</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>162</b> %	<b>219</b> %	<b>138</b> %	<b>131</b> %	<b>156</b> %	<b>42</b> %	<b>80</b> %	<b>79</b> %	<b>46</b> %	<b>91</b> %	<b>212</b> %	<b>298</b> %	<b>360</b> %
(1) sehr wichtig	13	14	8	17	17	9	15	16	10	23	5	13	15	11
(2) eher wichtig	26	24	23	30	24	29	49	15	29	22	19	22	28	29
(3) eher unwichtig	27	26	25	27	34	26	23	36	17	19	22	25	30	27
(4) völlig unwichtig	28	29	34	24	22	26	10	29	43	32	50	33	21	26
Durchschnitt (1-4)	2.8	2.8	2.9	2.6	2.6	2.8	2.3	2.8	2.9	2.6	3.2	2.8	2.6	2.7
Top-Two (1+2)	39	37	31	47	41	38	64	31	38	44	24	35	43	40
Bottom-Two (3+4)	55	55	59	50	56	52	33	65	59	51	72	59	51	52
weiß nicht, keine Angabe	6	8	10	3	3	10	4	4	2	5	4	6	7	7
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 3: Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Entlastung vom LKW-Verkehr  
 Der Lkw-Verkehr auf den Autobahnen wächst kontinuierlich. Für wie wichtig halten Sie die folgenden Maßnahmen, um Straßen, Anwohner und Umwelt vom LKW-Verkehr zu entlasten?

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Person	2 Personen	3 Personen	4+ Personen	- u. 1000	1000 - u. 1500	1500 - u. 2000	2000 - u. 2500	2500 - u. 3000	3000 - u. 3500	3500 +
<b>Bau von stromführenden Oberleitungen über den Autobahnen zur Versorgung elektrisch betriebener LKWs</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>557</b> %	<b>450</b> %	<b>229</b> %	<b>384</b> %	<b>175</b> %	<b>219</b> %	<b>93</b> %	<b>63</b> %	<b>151</b> %	<b>101</b> %	<b>109</b> %	<b>81</b> %	<b>201</b> %
(1) sehr wichtig	13	12	13	14	14	15	7	18	6	14	10	13	5	16
(2) eher wichtig	26	27	25	22	24	28	31	27	18	33	25	18	19	31
(3) eher unwichtig	27	25	28	23	24	31	33	23	34	22	25	43	37	22
(4) völlig unwichtig	28	31	25	33	31	18	26	26	28	26	33	25	27	27
Durchschnitt (1-4)	2.8	2.8	2.7	2.8	2.8	2.6	2.8	2.6	3.0	2.6	2.9	2.8	3.0	2.6
Top-Two (1+2)	39	39	39	36	38	43	38	45	24	47	34	31	23	47
Bottom-Two (3+4)	55	56	53	56	55	50	58	50	63	48	58	68	64	48
weiß nicht, keine Angabe	6	5	8	8	7	7	4	6	13	6	8	1	13	4
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 3: Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Entlastung vom LKW-Verkehr  
 Der Lkw-Verkehr auf den Autobahnen wächst kontinuierlich. Für wie wichtig halten Sie die folgenden Maßnahmen, um Straßen, Anwohner und Umwelt vom LKW-Verkehr zu entlasten?

	Total	Region		Geschlecht		Alter					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/Hauptschule	mittl. Bild. Absch	Abi, Uni	Schüler
<b>stärkere Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
(1) sehr wichtig	55	53	61	57	53	25	49	63	63	67	58	52	57	26
(2) eher wichtig	35	35	33	35	35	50	42	29	31	27	30	37	37	32
(3) eher unwichtig	8	9	5	6	10	23	7	6	4	2	9	6	3	42
(4) völlig unwichtig	2	3	1	3	2	1	3	2	2	3	2	4	1	-
Durchschnitt (1-4)	1.6	1.6	1.5	1.5	1.6	2.0	1.6	1.5	1.5	1.4	1.6	1.6	1.5	2.2
Top-Two (1+2)	89	88	94	91	87	75	90	92	94	94	88	90	95	58
Bottom-Two (3+4)	10	11	6	9	12	24	9	8	6	5	11	10	4	42
weiß nicht, keine Angabe	1	1	0	0	1	1	1	-	-	1	1	-	1	-
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 3: Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Entlastung vom LKW-Verkehr  
 Der Lkw-Verkehr auf den Autobahnen wächst kontinuierlich. Für wie wichtig halten Sie die folgenden Maßnahmen, um Straßen, Anwohner und Umwelt vom LKW-Verkehr zu entlasten?

	Total	Nielsengebiete							BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)					
	I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr	
<b>stärkere Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>162</b> %	<b>219</b> %	<b>138</b> %	<b>131</b> %	<b>156</b> %	<b>42</b> %	<b>80</b> %	<b>79</b> %	<b>46</b> %	<b>91</b> %	<b>212</b> %	<b>298</b> %	<b>360</b> %
(1) sehr wichtig	55	59	58	54	41	53	48	52	69	26	59	57	50	60
(2) eher wichtig	35	25	29	38	48	36	48	40	26	69	38	26	41	29
(3) eher unwichtig	8	12	10	2	10	8	1	6	5	1	1	12	9	8
(4) völlig unwichtig	2	3	3	5	1	2	2	2	-	1	2	6	0	2
Durchschnitt (1-4)	1.6	1.6	1.6	1.6	1.7	1.6	1.6	1.6	1.4	1.8	1.5	1.7	1.6	1.5
Top-Two (1+2)	89	84	87	92	88	90	96	91	95	95	97	82	91	89
Bottom-Two (3+4)	10	14	13	7	11	10	4	8	5	1	3	17	9	10
weiß nicht, keine Angabe	1	2	-	1	1	0	-	0	-	4	-	0	0	1
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 3: Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Entlastung vom LKW-Verkehr  
 Der Lkw-Verkehr auf den Autobahnen wächst kontinuierlich. Für wie wichtig halten Sie die folgenden Maßnahmen, um Straßen, Anwohner und Umwelt vom LKW-Verkehr zu entlasten?

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Person	2 Personen	3 Personen	4+ Personen	- u. 1000	1000 - u.	1500 - u.	2000 - u.	2500 - u.	3000 - u.	3500 +
									1500	2000	2500	3000	3500	3500 +
<b>stärkere Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>557</b> %	<b>450</b> %	<b>229</b> %	<b>384</b> %	<b>175</b> %	<b>219</b> %	<b>93</b> %	<b>63</b> %	<b>151</b> %	<b>101</b> %	<b>109</b> %	<b>81</b> %	<b>201</b> %
(1) sehr wichtig	55	53	56	62	62	43	43	34	59	75	56	54	31	51
(2) eher wichtig	35	37	32	27	34	39	40	37	32	16	39	38	57	42
(3) eher unwichtig	8	7	9	7	3	13	14	26	5	5	4	2	10	5
(4) völlig unwichtig	2	3	2	3	1	3	3	-	3	3	0	6	1	2
Durchschnitt (1-4)	1.6	1.6	1.6	1.5	1.4	1.8	1.8	1.9	1.5	1.4	1.5	1.6	1.8	1.6
Top-Two (1+2)	89	90	88	89	96	82	83	71	91	92	95	92	88	93
Bottom-Two (3+4)	10	9	11	10	4	16	17	26	9	8	5	8	12	7
weiß nicht, keine Angabe	1	0	1	1	0	2	-	3	-	0	0	0	-	0
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 3a: Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Entlastung vom LKW-Verkehr: Übersicht Anteile "sehr wichtig" + "eher wichtig"  
 Der Lkw-Verkehr auf den Autobahnen wächst kontinuierlich. Für wie wichtig halten Sie die folgenden Maßnahmen, um Straßen,  
 Anwohner und Umwelt vom LKW-Verkehr zu entlasten?

	Total	Region		Geschlecht		Alter					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild. Absch.	Abi, Uni	Schüler
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
stärkere Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene	89	88	94	91	87	75	90	92	94	94	88	90	95	58
Bau von stromführenden Oberleitungen über den Autobahnen zur Versorgung elektrisch betriebener LKWs	39	39	39	37	41	52	43	41	37	27	33	43	38	62
Erlaubnis für LKW-Konvois im 15-Meter-Abstand, die elektronisch miteinander verbunden sind und von nur einem Fahrer im vordersten Fahrzeug gesteuert werden	36	37	29	39	33	42	41	34	24	38	41	31	32	46
Verlängerung der Lastwagen samt Anhänger von rund 19 auf 25 Meter	23	24	17	24	22	25	22	26	22	20	26	19	21	28

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 3a: Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Entlastung vom LKW-Verkehr: Übersicht Anteile "sehr wichtig" + "eher wichtig"  
 Der Lkw-Verkehr auf den Autobahnen wächst kontinuierlich. Für wie wichtig halten Sie die folgenden Maßnahmen, um Straßen,  
 Anwohner und Umwelt vom LKW-Verkehr zu entlasten?

	Total	Nielsengebiete							BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)					
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>162</b> %	<b>219</b> %	<b>138</b> %	<b>131</b> %	<b>156</b> %	<b>42</b> %	<b>80</b> %	<b>79</b> %	<b>46</b> %	<b>91</b> %	<b>212</b> %	<b>298</b> %	<b>360</b> %
stärkere Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene	89	84	87	92	88	90	96	91	95	95	97	82	91	89
Bau von stromführenden Oberleitungen über den Autobahnen zur Versorgung elektrisch betriebener LKWs	39	37	31	47	41	38	64	31	38	44	24	35	43	40
Erlaubnis für LKW-Konvois im 15-Meter-Abstand, die elektronisch miteinander verbunden sind und von nur einem Fahrer im vordersten Fahrzeug gesteuert werden	36	43	30	41	43	29	59	28	24	17	27	41	37	36
Verlängerung der Lastwagen samt Anhänger von rund 19 auf 25 Meter	23	32	22	21	23	21	29	17	15	16	19	27	21	24

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 3a: Bedeutung verschiedener Maßnahmen zur Entlastung vom LKW-Verkehr: Übersicht Anteile "sehr wichtig" + "eher wichtig"  
 Der Lkw-Verkehr auf den Autobahnen wächst kontinuierlich. Für wie wichtig halten Sie die folgenden Maßnahmen, um Straßen,  
 Anwohner und Umwelt vom LKW-Verkehr zu entlasten?

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Per- son	2 Per- sonen	3 Per- sonen	4+ Per- sonen	- u. 1000	1000 - u.	1500 - u.	2000 - u.	2500 - u.	3000 - u.	3500 +
									1500	2000	2500	3000	3500	3500 +
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>557</b> %	<b>450</b> %	<b>229</b> %	<b>384</b> %	<b>175</b> %	<b>219</b> %	<b>93</b> %	<b>63</b> %	<b>151</b> %	<b>101</b> %	<b>109</b> %	<b>81</b> %	<b>201</b> %
stärkere Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene	89	90	88	89	96	82	83	71	91	92	95	92	88	93
Bau von stromführenden Oberleitungen über den Autobahnen zur Versorgung elektrisch betriebener LKWs	39	39	39	36	38	43	38	45	24	47	34	31	23	47
Erlaubnis für LKW-Konvois im 15-Meter-Abstand, die elektronisch miteinander verbunden sind und von nur einem Fahrer im vordersten Fahrzeug gesteuert werden	36	31	42	30	34	46	38	39	39	35	36	39	40	29
Verlängerung der Lastwagen samt Anhänger von rund 19 auf 25 Meter	23	24	22	25	20	26	22	43	16	24	16	23	16	22

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 4: 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 Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben? ...

	Total	Region		Geschlecht		Alter					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild. Absch	Abi, Uni	Schüler
<b>Halbierung der bisherigen Schienennutzungsgebühr für Frachtverkehr auf der Schiene</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
(1) sehr geeignet	33	34	29	39	28	19	38	35	47	32	36	32	33	17
(2) eher geeignet	43	41	51	35	50	50	44	44	35	41	37	45	46	58
(3) eher ungeeignet	12	14	6	15	9	21	12	11	10	9	12	12	11	24
(4) völlig ungeeignet	6	6	5	5	6	6	1	6	3	8	8	6	3	-
Durchschnitt (1-4)	1.9	1.9	1.9	1.9	1.9	2.2	1.7	1.9	1.7	1.9	1.9	1.9	1.8	2.1
Top-Two (1+2)	76	75	81	75	78	69	82	79	82	73	73	76	80	76
Bottom-Two (3+4)	18	20	11	21	15	28	13	16	13	18	20	18	14	24
weiß nicht, keine Angabe	6	5	9	5	7	3	5	4	5	10	7	6	6	-
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 4: 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 Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben? ...

	Total	Nielsengebiete							BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)					
	I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr	
<b>Halbierung der bisherigen Schienennutzungsgebühr für Frachtverkehr auf der Schiene</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>162</b> %	<b>219</b> %	<b>138</b> %	<b>131</b> %	<b>156</b> %	<b>42</b> %	<b>80</b> %	<b>79</b> %	<b>46</b> %	<b>91</b> %	<b>212</b> %	<b>298</b> %	<b>360</b> %
(1) sehr geeignet	33	29	34	32	43	29	52	24	31	25	31	37	36	31
(2) eher geeignet	43	45	37	47	32	46	26	57	52	47	43	42	38	47
(3) eher ungeeignet	12	15	15	10	17	14	16	5	1	13	10	10	15	12
(4) völlig ungeeignet	6	4	8	4	5	7	1	2	9	11	9	6	4	5
Durchschnitt (1-4)	1.9	1.9	2.0	1.8	1.8	2.0	1.6	1.8	1.9	2.1	2.0	1.9	1.9	1.9
Top-Two (1+2)	76	74	72	80	76	75	78	80	83	72	74	78	74	78
Bottom-Two (3+4)	18	20	23	14	22	20	16	7	10	24	19	17	19	17
weiß nicht, keine Angabe	6	6	6	6	2	4	6	12	7	4	7	5	7	6
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 4: 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 Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben? ...

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Person	2 Personen	3 Personen	4+ Personen	- u. 1000	1000 - u.	1500 - u.	2000 - u.	2500 - u.	3000 - u.	3500 +
									1500	2000	2500	3000	3500	3500 +
<b>Halbierung der bisherigen Schienennutzungsgebühr für Frachtverkehr auf der Schiene</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>557</b> %	<b>450</b> %	<b>229</b> %	<b>384</b> %	<b>175</b> %	<b>219</b> %	<b>93</b> %	<b>63</b> %	<b>151</b> %	<b>101</b> %	<b>109</b> %	<b>81</b> %	<b>201</b> %
(1) sehr geeignet	33	37	29	41	33	25	32	35	30	49	36	27	25	27
(2) eher geeignet	43	43	43	32	47	42	47	43	40	30	49	41	51	46
(3) eher ungeeignet	12	12	13	10	11	22	10	10	18	10	10	11	21	15
(4) völlig ungeeignet	6	4	8	8	3	4	9	5	5	7	3	13	1	6
Durchschnitt (1-4)	1.9	1.8	2.0	1.8	1.8	2.1	1.9	1.8	2.0	1.7	1.8	2.1	2.0	2.0
Top-Two (1+2)	76	80	72	73	80	67	79	78	70	79	85	68	76	73
Bottom-Two (3+4)	18	16	21	18	14	26	18	15	22	17	13	25	22	22
weiß nicht, keine Angabe	6	4	8	9	6	8	2	7	7	4	2	7	1	5
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 4: 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 Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben? ...

	Total	Region		Geschlecht		Alter					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild. Absch	Abi, Uni	Schüler
<b>Erhöhung der LKW-Maut um durch den LKW-Verkehr verursachte Unfall- und Umweltkosten abzudecken</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
(1) sehr geeignet	24	25	19	26	23	17	31	26	28	23	27	23	23	16
(2) eher geeignet	33	33	32	29	37	51	36	25	25	28	21	39	37	62
(3) eher ungeeignet	25	23	35	24	26	25	15	26	29	26	27	23	25	22
(4) völlig ungeeignet	15	16	12	21	10	6	18	23	16	16	22	13	12	-
Durchschnitt (1-4)	2.3	2.3	2.4	2.4	2.2	2.2	2.2	2.5	2.3	2.4	2.5	2.3	2.3	2.1
Top-Two (1+2)	57	58	51	54	60	68	67	51	53	51	48	62	61	78
Bottom-Two (3+4)	40	39	47	46	35	31	33	49	45	42	48	36	37	22
weiß nicht, keine Angabe	3	3	1	0	5	1	1	0	2	7	4	2	3	-
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 4: 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 Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben? ...

	Total	Nielsengebiete							BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)					
	I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr	
<b>Erhöhung der LKW-Maut um durch den LKW-Verkehr verursachte Unfall- und Umweltkosten abzudecken</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>162</b> %	<b>219</b> %	<b>138</b> %	<b>131</b> %	<b>156</b> %	<b>42</b> %	<b>80</b> %	<b>79</b> %	<b>46</b> %	<b>91</b> %	<b>212</b> %	<b>298</b> %	<b>360</b> %
(1) sehr geeignet	24	22	28	23	35	20	20	16	22	33	18	26	26	22
(2) eher geeignet	33	31	24	38	35	36	58	33	25	37	29	32	27	38
(3) eher ungeeignet	25	23	25	19	14	31	14	46	29	25	26	19	31	23
(4) völlig ungeeignet	15	18	21	14	14	11	6	4	22	5	25	21	13	14
Durchschnitt (1-4)	2.3	2.4	2.4	2.3	2.1	2.3	2.1	2.4	2.5	2.0	2.6	2.3	2.3	2.3
Top-Two (1+2)	57	53	52	61	69	57	78	49	47	70	47	58	53	60
Bottom-Two (3+4)	40	42	46	34	28	41	20	50	51	30	51	40	44	37
weiß nicht, keine Angabe	3	5	2	5	2	2	2	1	2	1	2	2	3	3
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 4: 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 Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben? ...

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Person	2 Personen	3 Personen	4+ Personen	- u. 1000	1000 - u.	1500 - u.	2000 - u.	2500 - u.	3000 - u.	3500 +
									1500	2000	2500	3000	3500	3500 +
<b>Erhöhung der LKW-Maut um durch den LKW-Verkehr verursachte Unfall- und Umweltkosten abzudecken</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>557</b> %	<b>450</b> %	<b>229</b> %	<b>384</b> %	<b>175</b> %	<b>219</b> %	<b>93</b> %	<b>63</b> %	<b>151</b> %	<b>101</b> %	<b>109</b> %	<b>81</b> %	<b>201</b> %
(1) sehr geeignet	24	26	22	24	27	27	19	9	30	28	18	26	27	24
(2) eher geeignet	33	30	36	26	30	31	46	41	37	24	33	39	28	32
(3) eher ungeeignet	25	25	24	23	23	30	26	23	21	24	31	22	35	28
(4) völlig ungeeignet	15	17	14	20	18	12	9	19	9	20	17	13	11	15
Durchschnitt (1-4)	2.3	2.3	2.3	2.4	2.3	2.3	2.3	2.6	2.1	2.4	2.5	2.2	2.3	2.3
Top-Two (1+2)	57	56	58	50	57	58	64	51	66	52	52	64	54	56
Bottom-Two (3+4)	40	42	38	44	41	42	35	42	30	44	47	35	46	43
weiß nicht, keine Angabe	3	2	4	7	3	0	1	7	4	4	1	0	-	1
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 4: 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 Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben? ...

	Total	Region		Geschlecht		Alter					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild. Absch	Abi, Uni	Schüler
<b>Ausweitung der Fahrverbote für LKW, z.B. bereits ab Freitagmittag oder generell in der Nacht</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
(1) sehr geeignet	26	24	32	21	30	24	23	21	30	28	23	30	27	7
(2) eher geeignet	31	31	36	29	34	37	47	30	27	24	31	29	33	43
(3) eher ungeeignet	26	27	23	29	23	29	20	28	24	26	23	24	29	42
(4) völlig ungeeignet	15	17	7	21	10	10	9	19	18	17	20	16	9	8
Durchschnitt (1-4)	2.3	2.4	2.1	2.5	2.1	2.3	2.2	2.5	2.3	2.3	2.4	2.3	2.2	2.5
Top-Two (1+2)	57	55	68	50	64	60	70	51	57	52	54	59	61	50
Bottom-Two (3+4)	41	43	30	50	33	40	29	47	42	44	43	41	38	50
weiß nicht, keine Angabe	2	2	2	0	3	-	1	2	1	4	3	1	2	-
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 4: 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 Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben? ...

	Total	Nielsengebiete							BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)					
	I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr	
<b>Ausweitung der Fahrverbote für LKW, z.B. bereits ab Freitagmittag oder generell in der Nacht</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>162</b> %	<b>219</b> %	<b>138</b> %	<b>131</b> %	<b>156</b> %	<b>42</b> %	<b>80</b> %	<b>79</b> %	<b>46</b> %	<b>91</b> %	<b>212</b> %	<b>298</b> %	<b>360</b> %
(1) sehr geeignet	26	27	20	30	18	22	39	25	45	33	28	24	25	26
(2) eher geeignet	31	34	29	29	28	36	33	32	34	35	27	28	28	38
(3) eher ungeeignet	26	23	33	27	27	22	19	33	14	22	15	30	28	24
(4) völlig ungeeignet	15	14	17	12	24	20	5	9	6	10	29	17	18	9
Durchschnitt (1-4)	2.3	2.2	2.5	2.2	2.6	2.4	1.9	2.3	1.8	2.1	2.5	2.4	2.4	2.2
Top-Two (1+2)	57	62	49	58	46	58	72	56	79	67	55	51	52	63
Bottom-Two (3+4)	41	37	50	39	51	42	25	42	20	32	45	47	47	33
weiß nicht, keine Angabe	2	2	1	3	4	1	3	1	1	1	-	1	1	4
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 4: 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 Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben? ...

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Per- son	2 Per- sonen	3 Per- sonen	4+ Per- sonen	- u. 1000	1000 - u.	1500 - u.	2000 - u.	2500 - u.	3000 - u.	3500 +
									1500	2000	2500	3000	3500	3500 +
<b>Ausweitung der Fahrverbote für LKW, z.B. bereits ab Freitagmittag oder generell in der Nacht</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>557</b> %	<b>450</b> %	<b>229</b> %	<b>384</b> %	<b>175</b> %	<b>219</b> %	<b>93</b> %	<b>63</b> %	<b>151</b> %	<b>101</b> %	<b>109</b> %	<b>81</b> %	<b>201</b> %
(1) sehr geeignet	26	24	28	25	27	21	27	28	29	35	16	31	13	24
(2) eher geeignet	31	34	29	37	24	41	31	30	28	28	29	38	44	32
(3) eher ungeeignet	26	24	28	16	31	23	30	16	29	22	28	19	32	29
(4) völlig ungeeignet	15	17	13	18	16	14	12	22	13	10	26	12	11	14
Durchschnitt (1-4)	2.3	2.4	2.3	2.3	2.4	2.3	2.3	2.3	2.3	2.1	2.7	2.1	2.4	2.3
Top-Two (1+2)	57	58	56	62	51	62	58	57	57	63	45	69	57	56
Bottom-Two (3+4)	41	41	41	34	47	37	42	38	42	33	54	31	43	44
weiß nicht, keine Angabe	2	1	3	4	2	1	0	5	1	4	1	0	-	0
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 4: 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 Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben? ...

	Total	Region		Geschlecht		Alter					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild. Absch	Abi, Uni	Schüler
<b>Sperrung von Bundes - und Landesstraßen für den LKW-Durchgangsverkehr, wenn diese parallel zu Autobahnen verlaufen</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
(1) sehr geeignet	34	33	41	34	35	24	22	38	47	38	39	33	34	8
(2) eher geeignet	32	31	37	28	36	35	37	33	28	30	24	36	38	39
(3) eher ungeeignet	20	21	17	24	17	30	25	17	15	16	17	23	18	41
(4) völlig ungeeignet	11	12	4	13	8	10	14	11	8	11	16	7	8	12
Durchschnitt (1-4)	2.1	2.1	1.8	2.2	2.0	2.3	2.3	2.0	1.8	2.0	2.1	2.0	2.0	2.6
Top-Two (1+2)	67	64	77	62	71	59	59	71	75	68	63	69	72	47
Bottom-Two (3+4)	31	33	21	37	25	41	39	28	23	27	33	30	26	53
weiß nicht, keine Angabe	2	3	1	1	4	1	1	1	2	5	4	2	2	-
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 4: 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 Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben? ...

	Total	Nielsengebiete							BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)					
	I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr	
<b>Sperrung von Bundes - und Landesstraßen für den LKW-Durchgangsverkehr, wenn diese parallel zu Autobahnen verlaufen</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>162</b> %	<b>219</b> %	<b>138</b> %	<b>131</b> %	<b>156</b> %	<b>42</b> %	<b>80</b> %	<b>79</b> %	<b>46</b> %	<b>91</b> %	<b>212</b> %	<b>298</b> %	<b>360</b> %
(1) sehr geeignet	34	36	36	35	33	28	29	36	44	23	38	37	35	33
(2) eher geeignet	32	28	32	33	27	36	28	32	41	43	27	35	31	31
(3) eher ungeeignet	20	20	16	22	17	26	35	27	10	28	20	17	22	20
(4) völlig ungeeignet	11	10	15	8	21	8	6	4	4	6	14	10	10	12
Durchschnitt (1-4)	2.1	2.0	2.1	2.0	2.3	2.1	2.2	2.0	1.7	2.2	2.1	2.0	2.1	2.1
Top-Two (1+2)	67	65	68	67	60	64	57	68	85	66	66	72	66	64
Bottom-Two (3+4)	31	30	31	30	38	33	41	32	14	33	34	27	31	32
weiß nicht, keine Angabe	2	6	1	3	2	3	2	1	1	0	-	1	3	3
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 4: 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 Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben? ...

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Person	2 Personen	3 Personen	4+ Personen	- u. 1000						
								1000 - u. 1500	1500 - u. 2000	2000 - u. 2500	2500 - u. 3000	3000 - u. 3500	3500 +	
<b>Sperrung von Bundes - und Landesstraßen für den LKW-Durchgangsverkehr, wenn diese parallel zu Autobahnen verlaufen</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>557</b> %	<b>450</b> %	<b>229</b> %	<b>384</b> %	<b>175</b> %	<b>219</b> %	<b>93</b> %	<b>63</b> %	<b>151</b> %	<b>101</b> %	<b>109</b> %	<b>81</b> %	<b>201</b> %
(1) sehr geeignet	34	39	29	42	36	30	27	39	41	44	44	32	25	28
(2) eher geeignet	32	30	34	22	32	35	39	28	30	32	33	40	27	39
(3) eher ungeeignet	20	19	22	19	19	18	27	22	19	16	15	15	23	25
(4) völlig ungeeignet	11	10	12	9	12	16	6	2	8	6	8	14	23	8
Durchschnitt (1-4)	2.1	2.0	2.2	1.9	2.1	2.2	2.1	1.9	1.9	1.8	1.9	2.1	2.4	2.1
Top-Two (1+2)	67	69	63	65	68	66	66	67	71	76	77	71	52	68
Bottom-Two (3+4)	31	29	33	28	31	33	33	24	27	22	23	29	46	32
weiß nicht, keine Angabe	2	1	4	8	0	1	1	8	2	2	-	-	2	0
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 4: 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 Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben? ...

	Total	Region		Geschlecht		Alter					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/Hauptschule	mittl. Bild. Absch	Abi, Uni	Schüler
<b>Höhere Steuer auf Diesel</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
(1) sehr geeignet	11	12	10	10	12	6	7	9	12	18	11	10	12	15
(2) eher geeignet	18	17	19	15	20	28	14	7	16	19	9	20	26	22
(3) eher ungeeignet	35	36	32	37	34	45	34	42	32	28	32	34	40	39
(4) völlig ungeeignet	32	32	34	36	29	20	43	42	39	25	41	35	19	24
Durchschnitt (1-4)	2.9	2.9	2.9	3.0	2.8	2.8	3.1	3.2	3.0	2.7	3.1	3.0	2.7	2.7
Top-Two (1+2)	29	29	29	25	32	34	21	16	28	37	21	30	38	37
Bottom-Two (3+4)	68	68	66	73	63	65	76	84	71	54	73	69	59	63
weiß nicht, keine Angabe	4	3	5	2	5	1	3	-	1	9	6	1	3	-
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 4: 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 Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben? ...

	Total	Nielsengebiete							BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)					
	I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr	
<b>Höhere Steuer auf Diesel</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>162</b> %	<b>219</b> %	<b>138</b> %	<b>131</b> %	<b>156</b> %	<b>42</b> %	<b>80</b> %	<b>79</b> %	<b>46</b> %	<b>91</b> %	<b>212</b> %	<b>298</b> %	<b>360</b> %
(1) sehr geeignet	11	12	16	8	14	7	8	12	7	9	10	9	9	15
(2) eher geeignet	18	22	11	16	18	16	37	15	22	20	8	18	15	21
(3) eher ungeeignet	35	30	33	42	32	47	33	38	24	43	32	32	38	35
(4) völlig ungeeignet	32	32	36	27	35	28	17	35	39	28	43	35	35	25
Durchschnitt (1-4)	2.9	2.8	2.9	2.9	2.9	3.0	2.6	3.0	3.0	2.9	3.2	3.0	3.0	2.7
Top-Two (1+2)	29	35	27	25	32	24	45	27	29	28	18	27	24	37
Bottom-Two (3+4)	68	62	69	69	67	76	49	72	62	71	75	67	73	61
weiß nicht, keine Angabe	4	3	4	7	1	1	5	1	8	1	7	5	3	3
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 4: 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 Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben? ...

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Per- son	2 Per- sonen	3 Per- sonen	4+ Per- sonen	- u. 1000	1000 - u.	1500 - u.	2000 - u.	2500 - u.	3000 - u.	3500 +
									1500	2000	2500	3000	3500	3500 +
<b>Höhere Steuer auf Diesel</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>557</b> %	<b>450</b> %	<b>229</b> %	<b>384</b> %	<b>175</b> %	<b>219</b> %	<b>93</b> %	<b>63</b> %	<b>151</b> %	<b>101</b> %	<b>109</b> %	<b>81</b> %	<b>201</b> %
(1) sehr geeignet	11	10	13	10	18	5	5	3	15	19	16	12	5	8
(2) eher geeignet	18	15	21	15	17	24	17	23	18	11	19	11	20	17
(3) eher ungeeignet	35	39	31	35	31	41	39	31	35	43	39	24	40	40
(4) völlig ungeeignet	32	35	29	35	29	28	38	36	27	24	26	52	30	34
Durchschnitt (1-4)	2.9	3.0	2.8	3.0	2.7	2.9	3.1	3.1	2.8	2.7	2.7	3.2	3.0	3.0
Top-Two (1+2)	29	25	34	25	35	29	22	26	34	30	35	23	25	26
Bottom-Two (3+4)	68	74	60	69	60	70	77	67	62	66	64	75	70	74
weiß nicht, keine Angabe	4	1	6	6	5	1	1	6	5	4	1	2	5	0
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 4a: Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene: Übersicht Anteile "sehr geeignet" + "eher geeignet"  
 Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

	Total	Region		Geschlecht		Alter					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild. Absch.	Abi, Uni	Schüler
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
Halbierung der bisherigen Schienennutzungsgebühr für Frachtverkehr auf der Schiene	76	75	81	75	78	69	82	79	82	73	73	76	80	76
Sperrung von Bundes- und Landesstraßen für den LKW-Durchgangsverkehr, wenn diese parallel zu Autobahnen verlaufen	67	64	77	62	71	59	59	71	75	68	63	69	72	47
Ausweitung der Fahrverbote für LKW, z.B. bereits ab Freitagmittag oder generell in der Nacht	57	55	68	50	64	60	70	51	57	52	54	59	61	50
Erhöhung der LKW-Maut um durch den LKW-Verkehr verursachte Unfall- und Umweltkosten abzudecken	57	58	51	54	60	68	67	51	53	51	48	62	61	78
Höhere Steuer auf Diesel	29	29	29	25	32	34	21	16	28	37	21	30	38	37

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 4a: Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene: Übersicht Anteile "sehr geeignet" + "eher geeignet"  
 Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

	Total	Nielsengebiete							BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)					
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>162</b> %	<b>219</b> %	<b>138</b> %	<b>131</b> %	<b>156</b> %	<b>42</b> %	<b>80</b> %	<b>79</b> %	<b>46</b> %	<b>91</b> %	<b>212</b> %	<b>298</b> %	<b>360</b> %
Halbierung der bisherigen Schienennutzungsgebühr für Frachtverkehr auf der Schiene	76	74	72	80	76	75	78	80	83	72	74	78	74	78
Sperrung von Bundes- und Landesstraßen für den LKW-Durchgangsverkehr, wenn diese parallel zu Autobahnen verlaufen	67	65	68	67	60	64	57	68	85	66	66	72	66	64
Ausweitung der Fahrverbote für LKW, z.B. bereits ab Freitagmittag oder generell in der Nacht	57	62	49	58	46	58	72	56	79	67	55	51	52	63
Erhöhung der LKW-Maut um durch den LKW-Verkehr verursachte Unfall- und Umweltkosten abzudecken	57	53	52	61	69	57	78	49	47	70	47	58	53	60
Höhere Steuer auf Diesel	29	35	27	25	32	24	45	27	29	28	18	27	24	37

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 4a: Eignung verschiedener Maßnahmen für die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene: Übersicht Anteile "sehr geeignet" + "eher geeignet"  
Für wie geeignet halten Sie die folgenden Maßnahmen, wenn es darum geht, die Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene voranzutreiben?

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Person	2 Personen	3 Personen	4+ Personen	- u. 1000	1000 - u.	1500 - u.	2000 - u.	2500 - u.	3000 - u.	3500 +
									1500	2000	2500	3000	3500	
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>557</b> %	<b>450</b> %	<b>229</b> %	<b>384</b> %	<b>175</b> %	<b>219</b> %	<b>93</b> %	<b>63</b> %	<b>151</b> %	<b>101</b> %	<b>109</b> %	<b>81</b> %	<b>201</b> %
Halbierung der bisherigen Schienennutzungsgebühr für Frachtverkehr auf der Schiene	76	80	72	73	80	67	79	78	70	79	85	68	76	73
Sperrung von Bundes- und Landesstraßen für den LKW-Durchgangsverkehr, wenn diese parallel zu Autobahnen verlaufen	67	69	63	65	68	66	66	67	71	76	77	71	52	68
Ausweitung der Fahrverbote für LKW, z.B. bereits ab Freitagmittag oder generell in der Nacht	57	58	56	62	51	62	58	57	57	63	45	69	57	56
Erhöhung der LKW-Maut um durch den LKW-Verkehr verursachte Unfall- und Umweltkosten abzudecken	57	56	58	50	57	58	64	51	66	52	52	64	54	56
Höhere Steuer auf Diesel	29	25	34	25	35	29	22	26	34	30	35	23	25	26

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 5: 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 Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene durchzusetzen?

	Total	Region		Geschlecht		Alter					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/Hauptschule	mittl. Bild. Absch	Abi, Uni	Schüler
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
Bundesregierung und Bundestag	40	39	43	43	37	33	46	36	42	43	30	44	50	37
Die Deutsche Bahn AG	40	40	39	40	39	41	34	42	38	40	45	40	33	39
Speditionen und Unternehmen, deren Güter transportiert werden	32	32	36	31	34	37	29	36	32	29	34	34	31	24
Die EU	26	27	23	24	28	32	24	29	20	25	21	23	32	51
andere Eisenbahnunternehmen, die nicht zur Deutschen Bahn AG gehören	19	19	20	18	20	15	25	26	18	15	18	20	17	28
keine davon	1	1	3	1	1	-	-	2	2	1	1	2	1	-
weiß nicht, keine Angabe	6	7	4	6	7	7	10	0	4	9	10	3	6	-
Summe	165	164	169	165	165	166	168	172	157	162	159	166	169	179

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 5: 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 Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene durchzusetzen?

	Total	Nielsengebiete							BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)					
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>162</b> %	<b>219</b> %	<b>138</b> %	<b>131</b> %	<b>156</b> %	<b>42</b> %	<b>80</b> %	<b>79</b> %	<b>46</b> %	<b>91</b> %	<b>212</b> %	<b>298</b> %	<b>360</b> %
Bundesregierung und Bundestag	40	37	48	33	43	33	35	38	50	54	31	40	41	40
Die Deutsche Bahn AG	40	29	38	47	46	37	60	35	41	37	50	34	38	42
Speditionen und Unternehmen, deren Güter transportiert werden	32	36	25	31	35	37	17	35	40	42	43	37	29	29
Die EU	26	26	30	27	24	28	24	19	27	14	24	26	29	26
andere Eisenbahnunternehmen, die nicht zur Deutschen Bahn AG gehören	19	17	18	24	17	17	18	26	15	27	9	24	19	17
keine davon	1	1	1	0	0	-	0	4	3	-	-	2	1	1
weiß nicht, keine Angabe	6	11	5	7	4	9	3	6	1	1	3	4	8	8
Summe	165	156	165	170	170	162	157	162	178	175	159	166	166	163

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 5: 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 Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene durchzusetzen?

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Person	2 Personen	3 Personen	4+ Personen	- u. 1000	1000 - u.	1500 - u.	2000 - u.	2500 - u.	3000 - u.	3500 +
									1500	2000	2500	3000	3500	
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>557</b> %	<b>450</b> %	<b>229</b> %	<b>384</b> %	<b>175</b> %	<b>219</b> %	<b>93</b> %	<b>63</b> %	<b>151</b> %	<b>101</b> %	<b>109</b> %	<b>81</b> %	<b>201</b> %
Bundesregierung und Bundestag	40	40	40	33	46	35	41	14	44	35	39	51	45	52
Die Deutsche Bahn AG	40	39	40	45	38	41	35	49	42	46	27	35	42	28
Speditionen und Unternehmen, deren Güter transportiert werden	32	35	30	30	30	29	41	38	29	40	40	21	32	39
Die EU	26	25	29	25	24	23	34	18	28	22	29	18	30	29
andere Eisenbahnunternehmen, die nicht zur Deutschen Bahn AG gehören	19	21	16	18	16	22	21	12	15	20	27	27	13	19
keine davon	1	2	0	1	1	2	0	1	0	2	0	5	-	0
weiß nicht, keine Angabe	6	5	9	9	8	8	0	11	4	7	4	3	9	3
Summe	165	166	163	161	164	161	174	143	163	171	167	159	170	171

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 6: Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene  
 Wie stark sprechen aus Ihrer Sicht die folgenden Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene?

	Total	Region		Geschlecht		Alter					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/Haupt-schule	mittl. Bild. Absch	Abi, Uni	Schüler
<b>besserer Klimaschutz</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
(1) sehr stark	57	55	63	55	58	47	56	63	57	60	54	60	56	62
(2) eher stark	29	30	24	28	30	42	22	26	33	23	29	25	32	38
(3) eher wenig	10	10	9	13	7	8	20	10	6	9	10	12	9	-
(4) gar nicht	3	3	3	3	3	3	2	1	4	5	4	4	2	-
Durchschnitt (1-4)	1.6	1.6	1.5	1.6	1.5	1.7	1.7	1.5	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.4
Top-Two (1+2)	86	86	87	83	88	89	77	89	90	83	83	85	88	100
Bottom-Two (3+4)	13	13	12	16	10	11	22	11	10	14	14	15	12	-
weiß nicht, keine Angabe	1	1	1	0	2	-	1	-	0	3	2	0	0	-
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 6: Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene  
 Wie stark sprechen aus Ihrer Sicht die folgenden Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene?

	Total	Nielsengebiete							BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)					
	I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr	
<b>besserer Klimaschutz</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>162</b> %	<b>219</b> %	<b>138</b> %	<b>131</b> %	<b>156</b> %	<b>42</b> %	<b>80</b> %	<b>79</b> %	<b>46</b> %	<b>91</b> %	<b>212</b> %	<b>298</b> %	<b>360</b> %
(1) sehr stark	57	62	55	58	51	47	68	52	77	44	72	58	53	56
(2) eher stark	29	25	35	31	31	32	12	33	15	32	12	29	30	32
(3) eher wenig	10	6	9	8	14	14	13	12	6	18	12	10	11	7
(4) gar nicht	3	6	1	0	3	6	7	3	1	5	3	3	5	2
Durchschnitt (1-4)	1.6	1.5	1.6	1.5	1.7	1.8	1.6	1.7	1.3	1.8	1.5	1.6	1.7	1.5
Top-Two (1+2)	86	87	89	89	82	80	80	85	91	76	84	87	83	89
Bottom-Two (3+4)	13	11	10	9	17	20	20	15	8	23	15	13	16	9
weiß nicht, keine Angabe	1	2	1	3	1	-	-	-	1	1	1	0	1	2
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 6: Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene  
 Wie stark sprechen aus Ihrer Sicht die folgenden Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene?

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Per-son	2 Per-sonen	3 Per-sonen	4+ Per-sonen	- u. 1000	1000 - u. 1500	1500 - u. 2000	2000 - u. 2500	2500 - u. 3000	3000 - u. 3500	3500 +
<b>besserer Klimaschutz</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>557</b> %	<b>450</b> %	<b>229</b> %	<b>384</b> %	<b>175</b> %	<b>219</b> %	<b>93</b> %	<b>63</b> %	<b>151</b> %	<b>101</b> %	<b>109</b> %	<b>81</b> %	<b>201</b> %
(1) sehr stark	57	53	62	59	60	41	60	36	59	75	52	52	46	61
(2) eher stark	29	32	25	24	26	43	28	48	25	17	26	33	39	24
(3) eher wenig	10	12	8	8	11	13	7	8	9	5	20	12	12	10
(4) gar nicht	3	3	3	6	2	3	4	6	7	1	3	3	4	4
Durchschnitt (1-4)	1.6	1.6	1.5	1.6	1.5	1.8	1.5	1.8	1.6	1.3	1.7	1.6	1.7	1.6
Top-Two (1+2)	86	85	87	84	86	84	89	84	84	92	78	85	84	85
Bottom-Two (3+4)	13	15	11	13	13	16	11	14	16	6	22	14	16	14
weiß nicht, keine Angabe	1	0	2	3	0	-	0	2	-	1	-	1	-	0
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 6: Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene  
 Wie stark sprechen aus Ihrer Sicht die folgenden Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene?

	Total	Region		Geschlecht		Alter					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/Haupt-schule	mittl. Bild. Absch	Abi, Uni	Schüler
<b><i>höhere Verkehrssicherheit</i></b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
(1) sehr stark	57	54	67	58	55	45	34	68	64	63	59	62	47	64
(2) eher stark	30	31	23	29	30	40	43	21	21	26	26	24	40	31
(3) eher wenig	10	10	8	9	11	13	16	10	10	4	7	12	10	5
(4) gar nicht	2	3	1	3	2	2	2	1	3	3	3	2	1	-
Durchschnitt (1-4)	1.6	1.6	1.4	1.6	1.6	1.7	1.8	1.4	1.5	1.4	1.5	1.5	1.7	1.4
Top-Two (1+2)	86	85	90	87	85	85	77	89	86	90	85	86	87	95
Bottom-Two (3+4)	12	13	9	11	12	15	17	11	13	7	11	14	12	5
weiß nicht, keine Angabe	2	2	1	1	3	-	5	-	1	3	4	0	1	-
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 6: Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene  
 Wie stark sprechen aus Ihrer Sicht die folgenden Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene?

	Total	Nielsengebiete							BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)					
	I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr	
<b>höhere Verkehrssicherheit</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>162</b> %	<b>219</b> %	<b>138</b> %	<b>131</b> %	<b>156</b> %	<b>42</b> %	<b>80</b> %	<b>79</b> %	<b>46</b> %	<b>91</b> %	<b>212</b> %	<b>298</b> %	<b>360</b> %
(1) sehr stark	57	55	57	49	54	54	69	55	78	47	64	55	59	55
(2) eher stark	30	30	31	36	27	32	12	33	17	28	26	29	28	33
(3) eher wenig	10	7	11	6	13	10	14	11	5	21	8	10	9	9
(4) gar nicht	2	6	1	2	3	2	-	1	-	4	1	4	2	1
Durchschnitt (1-4)	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.6	1.4	1.6	1.3	1.8	1.5	1.6	1.5	1.5
Top-Two (1+2)	86	85	88	85	82	86	81	88	95	75	90	84	86	88
Bottom-Two (3+4)	12	13	12	8	17	12	14	12	5	25	9	15	11	10
weiß nicht, keine Angabe	2	2	0	7	2	2	5	-	-	-	1	2	2	2
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 6: Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene  
 Wie stark sprechen aus Ihrer Sicht die folgenden Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene?

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Per-son	2 Per-sonen	3 Per-sonen	4+ Per-sonen	- u. 1000	1000 - u. 1500	1500 - u. 2000	2000 - u. 2500	2500 - u. 3000	3000 - u. 3500	3500 +
<b>höhere Verkehrssicherheit</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>557</b> %	<b>450</b> %	<b>229</b> %	<b>384</b> %	<b>175</b> %	<b>219</b> %	<b>93</b> %	<b>63</b> %	<b>151</b> %	<b>101</b> %	<b>109</b> %	<b>81</b> %	<b>201</b> %
(1) sehr stark	57	54	60	53	64	47	54	35	62	79	57	53	61	54
(2) eher stark	30	30	29	34	23	37	30	52	23	14	26	33	18	30
(3) eher wenig	10	12	6	6	9	10	14	5	13	7	16	9	14	15
(4) gar nicht	2	3	1	3	2	2	1	2	1	1	1	4	8	1
Durchschnitt (1-4)	1.6	1.6	1.5	1.6	1.5	1.7	1.6	1.7	1.5	1.3	1.6	1.6	1.7	1.6
Top-Two (1+2)	86	84	89	87	88	84	84	87	85	92	83	86	78	84
Bottom-Two (3+4)	12	15	8	9	11	13	16	7	14	8	17	13	22	16
weiß nicht, keine Angabe	2	1	4	4	1	3	0	7	1	-	0	1	-	0
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 6: Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene  
 Wie stark sprechen aus Ihrer Sicht die folgenden Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene?

	Total	Region		Geschlecht		Alter					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/Hauptschule	mittl. Bild. Absch.	Abi, Uni	Schüler
<b><i>mehr Platz auf Autobahnen und anderen Straßen</i></b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
(1) sehr stark	48	48	49	48	49	36	39	48	54	57	52	46	47	40
(2) eher stark	34	34	34	30	38	48	33	34	30	26	28	38	36	43
(3) eher wenig	11	11	13	15	8	11	14	15	9	10	9	11	14	17
(4) gar nicht	4	5	2	5	3	5	9	2	5	2	7	4	2	-
Durchschnitt (1-4)	1.7	1.7	1.7	1.8	1.7	1.9	1.9	1.7	1.6	1.6	1.7	1.7	1.7	1.8
Top-Two (1+2)	82	81	84	77	86	84	72	82	84	83	80	84	83	83
Bottom-Two (3+4)	16	16	15	20	11	16	23	17	13	12	15	15	16	17
weiß nicht, keine Angabe	3	3	1	3	3	-	5	1	2	5	5	1	1	-
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 6: Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene  
 Wie stark sprechen aus Ihrer Sicht die folgenden Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene?

	Total		Nielsengebiete							BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)				
	I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr	
<b>mehr Platz auf Autobahnen und anderen Straßen</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>162</b> %	<b>219</b> %	<b>138</b> %	<b>131</b> %	<b>156</b> %	<b>42</b> %	<b>80</b> %	<b>79</b> %	<b>46</b> %	<b>91</b> %	<b>212</b> %	<b>298</b> %	<b>360</b> %
(1) sehr stark	48	54	51	42	43	48	34	47	56	30	56	45	51	48
(2) eher stark	34	27	34	37	36	30	51	38	29	48	25	32	31	38
(3) eher wenig	11	8	10	11	11	15	13	13	11	14	10	13	10	12
(4) gar nicht	4	7	3	3	8	5	-	1	3	8	7	7	5	1
Durchschnitt (1-4)	1.7	1.7	1.6	1.7	1.8	1.8	1.8	1.7	1.6	2.0	1.7	1.8	1.7	1.6
Top-Two (1+2)	82	82	85	79	79	78	85	85	85	78	81	77	82	85
Bottom-Two (3+4)	16	15	13	13	19	20	13	14	15	22	18	20	14	12
weiß nicht, keine Angabe	3	3	2	7	1	2	2	1	1	-	2	3	4	2
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 6: Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene  
 Wie stark sprechen aus Ihrer Sicht die folgenden Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene?

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Per-son	2 Per-sonen	3 Per-sonen	4+ Per-sonen	- u. 1000	1000 - u. 1500	1500 - u. 2000	2000 - u. 2500	2500 - u. 3000	3000 - u. 3500	3500 +
<b>mehr Platz auf Autobahnen und anderen Straßen</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>557</b> %	<b>450</b> %	<b>229</b> %	<b>384</b> %	<b>175</b> %	<b>219</b> %	<b>93</b> %	<b>63</b> %	<b>151</b> %	<b>101</b> %	<b>109</b> %	<b>81</b> %	<b>201</b> %
(1) sehr stark	48	48	49	49	57	43	36	46	51	66	46	44	45	53
(2) eher stark	34	33	34	28	31	35	44	34	31	21	32	40	29	32
(3) eher wenig	11	12	11	14	9	12	13	13	12	13	17	11	9	11
(4) gar nicht	4	6	2	4	2	7	5	2	4	0	4	5	17	4
Durchschnitt (1-4)	1.7	1.8	1.6	1.7	1.6	1.8	1.9	1.7	1.7	1.5	1.8	1.8	2.0	1.7
Top-Two (1+2)	82	81	83	77	88	77	80	80	82	87	78	84	74	85
Bottom-Two (3+4)	16	18	13	18	11	19	18	15	17	13	21	15	26	15
weiß nicht, keine Angabe	3	1	4	5	1	4	3	5	1	0	1	1	-	1
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 6: Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene  
 Wie stark sprechen aus Ihrer Sicht die folgenden Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene?

	Total	Region		Geschlecht		Alter					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/Hauptschule	mittl. Bild. Absch	Abi, Uni	Schüler
<b>weniger Lärm</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
(1) sehr stark	45	44	48	41	48	40	35	40	44	56	52	41	40	35
(2) eher stark	30	30	29	28	31	28	30	37	30	26	28	31	32	22
(3) eher wenig	16	16	20	18	15	18	22	18	18	12	11	17	19	40
(4) gar nicht	7	8	2	10	4	13	6	6	8	4	6	10	6	3
Durchschnitt (1-4)	1.9	1.9	1.8	2.0	1.7	2.1	2.0	1.9	1.9	1.6	1.7	2.0	1.9	2.1
Top-Two (1+2)	74	74	77	70	78	68	65	76	74	81	80	72	72	57
Bottom-Two (3+4)	24	24	22	29	19	31	28	24	25	15	17	27	26	43
weiß nicht, keine Angabe	2	2	1	1	3	1	6	-	0	3	3	1	3	-
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 6: Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene  
 Wie stark sprechen aus Ihrer Sicht die folgenden Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene?

	Total	Nielsengebiete							BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)					
	I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr	
<b>weniger Lärm</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>162</b> %	<b>219</b> %	<b>138</b> %	<b>131</b> %	<b>156</b> %	<b>42</b> %	<b>80</b> %	<b>79</b> %	<b>46</b> %	<b>91</b> %	<b>212</b> %	<b>298</b> %	<b>360</b> %
(1) sehr stark	45	51	39	43	40	49	43	49	45	33	44	51	44	43
(2) eher stark	30	24	30	32	27	31	40	34	27	29	29	27	26	34
(3) eher wenig	16	13	22	15	15	13	11	16	24	33	13	13	19	15
(4) gar nicht	7	10	9	5	15	4	2	1	3	5	12	7	8	6
Durchschnitt (1-4)	1.9	1.8	2.0	1.8	2.1	1.7	1.7	1.7	1.9	2.1	1.9	1.8	1.9	1.8
Top-Two (1+2)	74	75	69	75	67	81	84	83	72	62	72	78	70	78
Bottom-Two (3+4)	24	23	30	20	30	17	14	17	27	38	25	21	26	21
weiß nicht, keine Angabe	2	2	0	5	3	2	3	-	1	-	3	1	4	1
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 6: Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene  
 Wie stark sprechen aus Ihrer Sicht die folgenden Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene?

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Per-son	2 Per-sonen	3 Per-sonen	4+ Per-sonen	- u. 1000	1000 - u. 1500	1500 - u. 2000	2000 - u. 2500	2500 - u. 3000	3000 - u. 3500	3500 +
<b>weniger Lärm</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>557</b> %	<b>450</b> %	<b>229</b> %	<b>384</b> %	<b>175</b> %	<b>219</b> %	<b>93</b> %	<b>63</b> %	<b>151</b> %	<b>101</b> %	<b>109</b> %	<b>81</b> %	<b>201</b> %
(1) sehr stark	45	42	48	48	48	42	37	50	60	58	41	36	35	44
(2) eher stark	30	30	29	29	31	27	30	22	25	27	26	41	42	27
(3) eher wenig	16	19	14	17	13	18	21	20	13	11	23	15	8	20
(4) gar nicht	7	8	6	4	7	10	9	4	-	3	10	7	14	7
Durchschnitt (1-4)	1.9	1.9	1.8	1.8	1.8	2.0	2.0	1.8	1.5	1.6	2.0	1.9	2.0	1.9
Top-Two (1+2)	74	72	77	77	79	69	68	72	86	85	67	77	77	71
Bottom-Two (3+4)	24	27	20	21	20	28	30	24	13	14	33	22	22	27
weiß nicht, keine Angabe	2	1	4	2	1	3	2	3	2	0	0	1	2	1
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 6: Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene  
 Wie stark sprechen aus Ihrer Sicht die folgenden Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene?

	Total	Region		Geschlecht		Alter					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/Haupt-schule	mittl. Bild. Absch	Abi, Uni	Schüler
<b>bessere Kontrolle der arbeits- und verkehrsrechtlichen Vorschriften</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
(1) sehr stark	30	29	33	28	31	16	34	29	35	34	35	35	22	5
(2) eher stark	32	31	34	28	35	46	24	32	27	29	26	33	33	63
(3) eher wenig	26	26	25	30	23	31	32	27	27	19	23	22	34	27
(4) gar nicht	8	8	5	10	5	5	8	11	7	8	10	6	7	6
Durchschnitt (1-4)	2.1	2.1	2.0	2.2	2.0	2.3	2.1	2.2	2.1	2.0	2.1	2.0	2.3	2.3
Top-Two (1+2)	62	60	67	56	67	63	57	61	62	63	61	68	55	68
Bottom-Two (3+4)	34	35	30	40	28	37	40	38	34	27	33	29	40	32
weiß nicht, keine Angabe	5	5	3	3	6	1	2	1	4	10	6	3	4	-
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 6: Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene  
 Wie stark sprechen aus Ihrer Sicht die folgenden Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene?

	Total	Nielsengebiete							BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)					
	I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr	
<b>bessere Kontrolle der arbeits- und verkehrsrechtlichen Vorschriften</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>162</b> %	<b>219</b> %	<b>138</b> %	<b>131</b> %	<b>156</b> %	<b>42</b> %	<b>80</b> %	<b>79</b> %	<b>46</b> %	<b>91</b> %	<b>212</b> %	<b>298</b> %	<b>360</b> %
(1) sehr stark	30	33	29	35	26	24	19	26	43	33	29	35	32	25
(2) eher stark	32	25	27	32	33	39	43	33	37	36	21	25	36	35
(3) eher wenig	26	26	32	20	28	24	27	37	8	25	32	25	18	32
(4) gar nicht	8	11	6	9	10	7	6	3	7	6	10	10	10	4
Durchschnitt (1-4)	2.1	2.2	2.2	2.0	2.2	2.2	2.2	2.2	1.8	2.0	2.2	2.1	2.1	2.2
Top-Two (1+2)	62	58	56	67	59	63	63	58	81	69	50	60	67	60
Bottom-Two (3+4)	34	37	39	29	38	31	33	40	15	31	42	35	28	36
weiß nicht, keine Angabe	5	4	6	5	3	6	4	2	4	0	8	4	5	4
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 6: Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene  
 Wie stark sprechen aus Ihrer Sicht die folgenden Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene?

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Per-son	2 Per-sonen	3 Per-sonen	4+ Per-sonen	- u. 1000	1000 - u. 1500	1500 - u. 2000	2000 - u. 2500	2500 - u. 3000	3000 - u. 3500	3500 +
<b>bessere Kontrolle der arbeits- und verkehrsrechtlichen Vorschriften</b>														
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>557</b> %	<b>450</b> %	<b>229</b> %	<b>384</b> %	<b>175</b> %	<b>219</b> %	<b>93</b> %	<b>63</b> %	<b>151</b> %	<b>101</b> %	<b>109</b> %	<b>81</b> %	<b>201</b> %
(1) sehr stark	30	30	30	31	35	19	28	26	39	48	28	34	12	31
(2) eher stark	32	29	35	22	28	38	43	27	27	26	29	28	42	36
(3) eher wenig	26	30	22	28	25	31	21	29	21	18	36	25	20	26
(4) gar nicht	8	10	5	10	7	10	5	10	9	4	2	9	22	6
Durchschnitt (1-4)	2.1	2.2	2.0	2.2	2.1	2.3	2.0	2.2	2.0	1.8	2.1	2.1	2.5	2.1
Top-Two (1+2)	62	58	66	54	63	58	71	54	65	74	58	62	54	67
Bottom-Two (3+4)	34	39	27	38	33	41	26	39	30	22	38	34	42	31
weiß nicht, keine Angabe	5	2	7	8	4	2	3	7	5	4	4	4	4	2
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 6a: Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene: Übersicht Anteile "sehr stark" + "eher stark"  
 Wie stark sprechen aus Ihrer Sicht die folgenden Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene?

	Total	Region		Geschlecht		Alter					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild. Absch	Abi, Uni	Schüler
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
höhere Verkehrssicherheit	86	85	90	87	85	85	77	89	86	90	85	86	87	95
besserer Klimaschutz	86	86	87	83	88	89	77	89	90	83	83	85	88	100
mehr Platz auf Autobahnen und anderen Straßen	82	81	84	77	86	84	72	82	84	83	80	84	83	83
weniger Lärm	74	74	77	70	78	68	65	76	74	81	80	72	72	57
bessere Kontrolle der arbeits- und verkehrsrechtlichen Vorschriften	62	60	67	56	67	63	57	61	62	63	61	68	55	68

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 6a: Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene: Übersicht Anteile "sehr stark" + "eher stark"  
 Wie stark sprechen aus Ihrer Sicht die folgenden Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene?

	Total	Nielsengebiete							BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)					
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>162</b> %	<b>219</b> %	<b>138</b> %	<b>131</b> %	<b>156</b> %	<b>42</b> %	<b>80</b> %	<b>79</b> %	<b>46</b> %	<b>91</b> %	<b>212</b> %	<b>298</b> %	<b>360</b> %
höhere Verkehrssicherheit	86	85	88	85	82	86	81	88	95	75	90	84	86	88
besserer Klimaschutz	86	87	89	89	82	80	80	85	91	76	84	87	83	89
mehr Platz auf Autobahnen und anderen Straßen	82	82	85	79	79	78	85	85	85	78	81	77	82	85
weniger Lärm	74	75	69	75	67	81	84	83	72	62	72	78	70	78
bessere Kontrolle der arbeits- und verkehrsrechtlichen Vorschriften	62	58	56	67	59	63	63	58	81	69	50	60	67	60

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 6a: Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene: Übersicht Anteile "sehr stark" + "eher stark"  
 Wie stark sprechen aus Ihrer Sicht die folgenden Gründe für eine Verlagerung des Frachtverkehrs von der Straße auf die Schiene?

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Per-son	2 Per-sonen	3 Per-sonen	4+ Per-sonen	- u. 1000	1000 - u. 1500	1500 - u. 2000	2000 - u. 2500	2500 - u. 3000	3000 - u. 3500	3500 +
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>557</b> %	<b>450</b> %	<b>229</b> %	<b>384</b> %	<b>175</b> %	<b>219</b> %	<b>93</b> %	<b>63</b> %	<b>151</b> %	<b>101</b> %	<b>109</b> %	<b>81</b> %	<b>201</b> %
höhere Verkehrssicherheit	86	84	89	87	88	84	84	87	85	92	83	86	78	84
besserer Klimaschutz	86	85	87	84	86	84	89	84	84	92	78	85	84	85
mehr Platz auf Autobahnen und anderen Straßen	82	81	83	77	88	77	80	80	82	87	78	84	74	85
weniger Lärm	74	72	77	77	79	69	68	72	86	85	67	77	77	71
bessere Kontrolle der arbeits- und verkehrsrechtlichen Vorschriften	62	58	66	54	63	58	71	54	65	74	58	62	54	67

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 7: Nutzung des deutschen Schienennetzes durch andere Bahnunternehmen  
 Seit der Bahnreform von 1994 nutzen neben der Deutschen Bahn AG auch andere Bahnunternehmen das deutsche Schienennetz - mit steigender Tendenz.  
 Begrüßen Sie diese Entwicklung, lehnen Sie diese Entwicklung ab oder ist Ihnen das egal?

	Total	Region		Geschlecht		Alter					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild. Absch	Abi, Uni	Schüler
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
begrüße ich	60	59	66	60	59	48	58	67	62	63	51	59	74	58
lehne ich ab	8	8	9	10	6	2	14	7	9	9	11	8	5	-
ist mir egal	31	33	21	28	33	49	27	24	27	26	37	32	20	42
weiß nicht, keine Angabe	1	1	4	1	2	0	1	2	2	2	1	2	1	-
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 7: Nutzung des deutschen Schienennetzes durch andere Bahnunternehmen  
 Seit der Bahnreform von 1994 nutzen neben der Deutschen Bahn AG auch andere Bahnunternehmen das deutsche Schienennetz - mit steigender Tendenz.  
 Begrüßen Sie diese Entwicklung, lehnen Sie diese Entwicklung ab oder ist Ihnen das egal?

	Total	Nielsengebiete							BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)					
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>162</b> %	<b>219</b> %	<b>138</b> %	<b>131</b> %	<b>156</b> %	<b>42</b> %	<b>80</b> %	<b>79</b> %	<b>46</b> %	<b>91</b> %	<b>212</b> %	<b>298</b> %	<b>360</b> %
begrüße ich	60	65	59	57	54	58	60	64	66	72	56	57	58	62
lehne ich ab	8	3	10	13	9	5	2	1	19	1	14	9	7	8
ist mir egal	31	31	31	29	36	36	39	31	10	27	27	33	34	29
weiß nicht, keine Angabe	1	0	0	2	1	0	-	4	5	-	3	1	2	1
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 7: Nutzung des deutschen Schienennetzes durch andere Bahnunternehmen  
 Seit der Bahnreform von 1994 nutzen neben der Deutschen Bahn AG auch andere Bahnunternehmen das deutsche Schienennetz - mit steigender Tendenz.  
 Begrüßen Sie diese Entwicklung, lehnen Sie diese Entwicklung ab oder ist Ihnen das egal?

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Per- son	2 Per- sonen	3 Per- sonen	4+ Per- sonen	- u. 1000	1000 - u.	1500 - u.	2000 - u.	2500 - u.	3000 - u.	3500 +
									1500	2000	2500	3000	3500	
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>557</b> %	<b>450</b> %	<b>229</b> %	<b>384</b> %	<b>175</b> %	<b>219</b> %	<b>93</b> %	<b>63</b> %	<b>151</b> %	<b>101</b> %	<b>109</b> %	<b>81</b> %	<b>201</b> %
begrüße ich	60	60	60	59	66	47	60	52	68	62	62	66	47	70
lehne ich ab	8	7	9	13	9	7	2	1	10	11	8	6	4	4
ist mir egal	31	31	30	26	24	43	37	46	22	26	30	25	49	25
weiß nicht, keine Angabe	1	2	1	1	0	3	2	1	1	0	0	3	-	1
Summe	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 8: Bekannte Unternehmen im Schienengüterverkehr (ungestützt)  
 Bitte nennen Sie mir Unternehmen im Schienengüterverkehr - also nicht im Personenverkehr -, die nicht zur Deutschen Bahn AG gehören. Wenn Sie keine nennen können, so sagen Sie es bitte.

	Total	Region		Geschlecht		Alter					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/Haupt-schule	mittl. Bild. Absch.	Abi, Uni	Schüler
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
AAE (Ahaus Alstätter Eisenbahn AG)	1	1	1	1	1	1	-	5	1	0	2	1	1	-
SBB Cargo International AG	1	1	-	2	0	-	-	1	2	1	1	1	0	-
BLG LOGISTICS GROUP	1	1	-	0	1	1	0	1	-	1	1	0	1	-
IGE (Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr mbH & Co KG)	0	1	-	-	1	-	-	1	-	1	1	-	-	-
Delta Rail GmbH	0	1	-	-	1	1	-	-	-	1	1	-	1	-
TXL (TX Logistik AG)	0	1	-	0	1	1	-	1	0	-	-	0	1	-
ERR (European Rail Rent GmbH)	0	0	-	0	0	1	-	1	-	-	-	1	1	-
Nordic Rail Service GmbH	0	0	-	0	0	1	1	0	-	-	-	1	1	-
ATIR-Rail	0	0	-	-	1	-	-	0	-	1	1	-	0	-
CFL Cargo Deutschland GmbH	0	0	-	0	1	1	0	1	-	-	-	-	1	-
LTE Logistik und Transport GmbH	0	0	-	-	1	-	0	-	-	1	1	-	0	-
RheinCargo GmbH & Co KG	0	0	-	0	1	-	-	-	-	1	1	-	0	-
WLE (Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH)	0	0	-	0	0	-	-	1	0	0	-	1	0	-
Captrain Deutschland GmbH	0	0	-	0	0	-	-	1	-	-	-	1	0	-
NACCO GmbH	0	0	-	0	0	-	1	0	-	-	-	1	0	-
VTG Rail Europe GmbH	0	0	-	0	0	-	-	-	-	1	-	0	0	-
MWB (Mittelweserbahn GmbH)	0	0	-	0	-	1	-	-	-	-	-	-	0	-
GATX Rail Germany GmbH	0	0	-	0	0	-	-	0	0	-	-	-	0	-
e.g.o.o. (Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg)	0	0	-	0	0	-	-	-	-	0	-	0	0	-
TRANSWAGGON GmbH	0	0	-	0	0	-	-	0	-	0	-	0	0	-
WASCOSA AG	0	0	-	0	-	-	1	-	-	-	-	-	0	-
RTB (Rurtalbahn Cargo GmbH)	0	0	-	0	-	-	-	0	-	0	-	-	0	-
METRANS RAIL (Deutschland) GmbH	0	0	-	-	0	-	-	0	-	-	-	-	0	-

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 8: Bekannte Unternehmen im Schienengüterverkehr (ungestützt)  
 Bitte nennen Sie mir Unternehmen im Schienengüterverkehr - also nicht im Personenverkehr -, die nicht zur Deutschen Bahn  
 AG gehören. Wenn Sie keine nennen können, so sagen Sie es bitte.

	Total	Region		Geschlecht		Alter					Schulbildung des Befragten			
		West	Ost	M	W	14 - 29 Jahre	30 - 39 Jahre	40 - 49 Jahre	50 - 59 Jahre	60 + Jahre	Volks-/ Haupt- schule	mittl. Bild. Absch	Abi, Uni	Schüler
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>830</b> %	<b>177</b> %	<b>492</b> %	<b>515</b> %	<b>208</b> %	<b>138</b> %	<b>177</b> %	<b>178</b> %	<b>307</b> %	<b>379</b> %	<b>300</b> %	<b>285</b> %	<b>43</b> %
ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH	0	0	-	-	0	-	-	0	-	-	-	-	0	-
VPS (Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter)	0	0	-	0	-	-	-	-	0	-	-	0	-	-
BOXX (boxXpress.de GmbH)	0	0	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-	0	-
On RAIL Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH	0	0	-	0	-	-	-	-	-	0	-	-	0	-
<b>DB-Gesellschaften:</b>														
Schenker Rail, DB Schenker Rail, Railion	3	2	5	4	2	2	3	5	2	2	-	3	6	-
DB Cargo	1	1	0	0	1	1	-	1	0	1	1	1	0	-
MEG Mitteldeutsche Eisenbahn	0	0	-	-	0	1	-	0	-	-	-	-	1	-
RBH Logistics	0	0	-	0	-	-	-	1	-	-	-	1	-	-
sonstige Gütertransportunternehmen (auch Schiene)	1	1	1	1	1	0	2	2	2	1	-	2	2	-
sonstige Transportunternehmen (nicht Schiene)	1	1	2	1	0	-	1	-	2	1	1	0	1	-
Personenverkehr	4	4	4	6	2	3	2	4	6	5	4	4	4	6
ausländische Bahnen	0	0	-	0	0	-	0	0	-	0	-	-	1	-
Sonstige	1	1	0	2	1	1	1	1	2	1	1	1	1	-
kenne keine	77	76	78	73	80	77	84	72	73	77	80	75	73	80
keine Angabe	10	10	9	11	9	13	7	9	11	9	9	9	11	14
Summe	106	106	101	104	107	105	104	112	101	105	103	105	109	100

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 8: Bekannte Unternehmen im Schienengüterverkehr (ungestützt)  
 Bitte nennen Sie mir Unternehmen im Schienengüterverkehr - also nicht im Personenverkehr -, die nicht zur Deutschen Bahn AG gehören. Wenn Sie keine nennen können, so sagen Sie es bitte.

	Total	Nielsengebiete								BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)				
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	1007 %	162 %	219 %	138 %	131 %	156 %	42 %	80 %	79 %	46 %	91 %	212 %	298 %	360 %
AAE (Ahaus Alstätter Eisenbahn AG)	1	0	1	1	-	5	-	-	1	0	-	1	3	1
SBB Cargo International AG	1	-	-	1	2	2	-	-	-	5	-	2	-	1
BLG LOGISTICS GROUP	1	2	0	1	-	0	3	-	-	-	-	1	-	1
IGE (Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr mbH & Co KG)	0	2	-	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1
Delta Rail GmbH	0	2	-	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
TXL (TX Logistik AG)	0	1	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1
ERR (European Rail Rent GmbH)	0	-	0	3	-	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Nordic Rail Service GmbH	0	1	0	1	-	-	-	-	-	-	-	2	-	0
ATIR-Rail	0	2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
CFL Cargo Deutschland GmbH	0	-	0	1	-	1	-	-	-	-	-	1	0	0
LTE Logistik und Transport GmbH	0	2	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	1
RheinCargo GmbH & Co KG	0	2	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	1
WLE (Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH)	0	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	0	-
Captrain Deutschland GmbH	0	-	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
NACCO GmbH	0	1	0	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	0
VTG Rail Europe GmbH	0	1	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	0	0
MWB (Mittelweserbahn GmbH)	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
GATX Rail Germany GmbH	0	-	0	-	0	-	-	-	-	1	-	-	-	0
e.g.o.o. (Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg)	0	-	0	-	-	0	-	-	-	-	-	0	0	0
TRANSWAGGON GmbH	0	-	0	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	0
WASCOSA AG	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-
RTB (Rurtalbahn Cargo GmbH)	0	-	0	0	-	-	-	-	-	-	-	0	0	-
METRANS RAIL (Deutschland) GmbH	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 8: Bekannte Unternehmen im Schienengüterverkehr (ungestützt)  
 Bitte nennen Sie mir Unternehmen im Schienengüterverkehr - also nicht im Personenverkehr -, die nicht zur Deutschen Bahn AG gehören. Wenn Sie keine nennen können, so sagen Sie es bitte.

	Total	Nielsengebiete								BIK-Regionsgrößenklassen (in Tausend)				
		I	II	IIIa	IIIb	IV	Va+Vb	VI	VII	b. u. 5	5 b. u. 20	20 b. u. 100	100 b. u. 500	500 und mehr
Basis (=100%)	1007 %	162 %	219 %	138 %	131 %	156 %	42 %	80 %	79 %	46 %	91 %	212 %	298 %	360 %
ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
VPS (Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter)	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
BOXX (boxXpress.de GmbH)	0	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0
On RAIL Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0	-	-
<b>DB-Gesellschaften:</b>														
Schenker Rail, DB Schenker Rail, Railion	3	2	1	4	3	0	3	1	11	1	6	2	2	3
DB Cargo	1	-	2	0	0	2	-	1	-	1	-	1	1	1
MEG Mitteldeutsche Eisenbahn	0	-	0	1	-	-	-	-	-	-	-	1	-	0
RBH Logistics	0	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1
sonstige Gütertransportunternehmen (auch Schiene)	1	2	1	3	-	1	-	3	0	-	1	1	2	1
sonstige Transportunternehmen (nicht Schiene)	1	1	0	0	1	0	-	0	5	-	-	1	0	2
Personenverkehr	4	8	5	2	1	5	6	4	2	2	5	7	4	3
ausländische Bahnen	0	-	0	-	0	0	-	-	-	-	-	0	0	0
Sonstige	1	1	0	2	3	-	-	1	0	5	-	1	1	1
kenne keine	77	74	79	78	81	71	81	78	74	70	76	76	78	77
keine Angabe	10	8	8	13	8	12	8	14	6	16	13	7	10	10
Summe	106	111	104	117	101	102	100	103	100	100	100	106	101	111

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 8: Bekannte Unternehmen im Schienengüterverkehr (ungestützt)  
 Bitte nennen Sie mir Unternehmen im Schienengüterverkehr - also nicht im Personenverkehr -, die nicht zur Deutschen Bahn AG gehören. Wenn Sie keine nennen können, so sagen Sie es bitte.

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Per-son	2 Per-sonen	3 Per-sonen	4+ Per-sonen	- u. 1000	1000 - u.	1500 - u.	2000 - u.	2500 - u.	3000 - u.	3500 +
									1500	2000	2500	3000		
Basis (=100%)	<b>1007</b> %	<b>557</b> %	<b>450</b> %	<b>229</b> %	<b>384</b> %	<b>175</b> %	<b>219</b> %	<b>93</b> %	<b>63</b> %	<b>151</b> %	<b>101</b> %	<b>109</b> %	<b>81</b> %	<b>201</b> %
AAE (Ahaus Alstätter Eisenbahn AG)	1	2	0	1	1	5	0	0	1	1	-	0	-	1
SBB Cargo International AG	1	1	1	1	2	-	-	-	-	2	2	-	3	-
BLG LOGISTICS GROUP	1	1	-	1	1	1	-	1	0	2	-	-	-	1
IGE (Internationale Gesellschaft für Eisenbahnverkehr mbH & Co KG)	0	1	-	-	1	1	-	-	-	3	-	-	-	-
Delta Rail GmbH	0	1	-	-	1	1	-	-	-	2	-	-	-	1
TXL (TX Logistik AG)	0	0	0	0	0	0	1	-	-	-	1	-	-	2
ERR (European Rail Rent GmbH)	0	1	-	1	0	1	-	-	-	-	2	-	-	1
Nordic Rail Service GmbH	0	1	-	-	0	2	-	-	-	-	-	1	-	1
ATIR-Rail	0	1	-	-	1	-	-	-	-	2	-	-	-	0
CFL Cargo Deutschland GmbH	0	1	-	-	0	1	0	-	-	-	-	-	-	2
LTE Logistik und Transport GmbH	0	1	-	-	1	0	-	-	-	2	-	-	-	0
RheinCargo GmbH & Co KG	0	0	-	-	1	-	-	-	0	2	-	-	-	-
WLE (Westfälische Landes-Eisenbahn GmbH)	0	0	0	-	1	-	0	-	0	1	-	0	1	-
Captrain Deutschland GmbH	0	0	-	1	0	-	-	-	-	-	2	-	-	0
NACCO GmbH	0	0	-	-	0	1	-	-	-	-	-	1	-	0
VTG Rail Europe GmbH	0	0	0	0	0	-	-	-	-	0	0	-	-	-
MWB (Mittelweserbahn GmbH)	0	-	0	1	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-
GATX Rail Germany GmbH	0	0	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	1
e.g.o.o. (Eisenbahngesellschaft Ostfriesland-Oldenburg)	0	0	0	0	0	-	-	-	0	0	0	1	-	-
TRANSWAGGON GmbH	0	0	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
WASCOSA AG	0	0	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-
RTB (Rurtalbahn Cargo GmbH)	0	0	-	-	0	0	-	-	0	-	-	-	-	0
METRANS RAIL (Deutschland) GmbH	0	0	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

Tabelle 8: Bekannte Unternehmen im Schienengüterverkehr (ungestützt)  
 Bitte nennen Sie mir Unternehmen im Schienengüterverkehr - also nicht im Personenverkehr -, die nicht zur Deutschen Bahn AG gehören. Wenn Sie keine nennen können, so sagen Sie es bitte.

	Total	Berufstätigkeit des Befragten		Personen im Haushalt				Haushaltsnettoeinkommen (Euro)						
		ja	nein	1 Person	2 Personen	3 Personen	4+ Personen	- u. 1000	1000 - u. 1500	1500 - u. 2000	2000 - u. 2500	2500 - u. 3000	3000 - u. 3500	3500 +
Basis (=100%)	1007 %	557 %	450 %	229 %	384 %	175 %	219 %	93 %	63 %	151 %	101 %	109 %	81 %	201 %
ArcelorMittal Eisenhüttenstadt Transport GmbH	0	0	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
VPS (Verkehrsbetriebe Peine-Salzgitter)	0	-	0	-	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0
BOXX (boxXpress.de GmbH)	0	0	-	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
On RAIL Gesellschaft für Eisenbahnausrüstung und Zubehör mbH	0	-	0	-	0	-	-	-	-	-	-	-	-	0
<b>DB-Gesellschaften:</b>														
Schenker Rail, DB Schenker Rail, Railion	3	3	2	2	3	1	3	0	3	5	0	1	1	5
DB Cargo	1	1	1	1	0	-	2	1	-	1	1	-	3	1
MEG Mitteldeutsche Eisenbahn	0	0	-	-	0	1	-	-	-	-	-	-	-	1
RBH Logistics	0	0	-	1	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-
sonstige Gütertransportunternehmen (auch Schiene)	1	2	1	2	1	0	2	-	-	3	4	0	-	2
sonstige Transportunternehmen (nicht Schiene)	1	1	1	1	0	1	2	1	-	0	0	0	-	1
Personenverkehr	4	5	4	4	5	3	3	2	1	4	9	4	7	5
ausländische Bahnen	0	0	0	-	0	0	0	-	-	0	-	-	-	1
Sonstige	1	1	2	1	1	0	1	1	1	0	4	-	3	1
kenne keine	77	74	80	78	75	76	80	79	81	70	84	82	67	75
keine Angabe	10	11	9	10	10	12	8	12	13	8	2	11	15	9
Summe	106	109	101	105	106	108	102	100	100	109	113	102	100	113

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

	Total
Basis (=100%)	<b>1007</b> %
<b>Geschlecht</b>	
männlich	49
weiblich	51
<b>Alter</b>	
14 bis 19 Jahre	10
20 bis 29 Jahre	11
30 bis 39 Jahre	14
40 bis 49 Jahre	18
50 bis 59 Jahre	18
60 bis 69 Jahre	13
70 Jahre und älter	18
<b>Schulbildung</b>	
Volks- oder Hauptschule	38
weiterbildende Schule, ohne Abitur	30
Abitur, Studium	28
Schüler	4
<b>Berufstätigkeit</b>	
berufst. einschließl. vorübergehend arbeitslos	55
nicht berufstätig (Rentner, Auszubildende, Schüler, Studenten usw.)	45

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

	Total
Basis (=100%)	<b>1007</b> %
<b>Haushaltsgröße</b>	
1 Person	23
2 Personen	38
3 Personen	17
4 Personen und mehr	22
<b>Haushaltsnettoeinkommen</b>	
bis unter 1.000 EURO	9
1.000 bis unter 1.500 EURO	6
1.500 bis unter 2.000 EURO	15
2.000 bis unter 2.500 EURO	10
2.500 bis unter 3.000 EURO	11
3.000 bis unter 3.500 EURO	8
3.500 Euro und mehr	20
keine Angabe	21
<b>BIK-Stadtregion</b>	
bis unter 5.000	5
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	36

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016

	Total
Basis (=100%)	<b>1007</b> %
<b>Ländergebiete West</b>	
<b>Nielsen I</b>	
Schleswig-Holstein	3
Hamburg	2
Niedersachsen	10
Bremen	1
<b>Nielsen II</b>	
Nordrhein-Westfalen	22
<b>Nielsen IIIa</b>	
Hessen	7
Rheinland - Pfalz	5
Saarland	1
<b>Nielsen IIIb</b>	
Baden-Württemberg	13
<b>Nielsen IV</b>	
Bayern	15
<b>Nielsen Va</b>	
Berlin-West	2
<b>Ländergebiete Ost</b>	
<b>Nielsen Vb</b>	
Berlin-Ost	2
<b>Nielsen VI</b>	
Mecklenburg-Vorpommern	2
Brandenburg	3
Sachsen-Anhalt	3
<b>Nielsen VII</b>	
Sachsen	5
Thüringen	3

Befragungszeitraum: 18.08.-23.08.2016