

# **Stellenwert von PKW in der Wiener Wohnbevölkerung**

Mag. Paul Ringler / Mag. Bernhard Hoser

Endbericht

## Inhaltsverzeichnis

Verzeichnis der Abkürzungen .....	4
Executive Summary .....	5
Methodische Vorgangsweise bei der Befragung .....	9
1 Einleitung .....	12
2 Autobesitz im Haushalt .....	14
2.1 Struktur des Autobesitzes in Wien .....	14
2.2 Führerscheinbesitz und Führerschein-Erwerbsabsicht in Wien .....	16
2.3 Carsharing .....	21
2.4 Absichten beim Autobesitz .....	23
2.5 Gründe für und gegen Autobesitz .....	32
2.5.1 Unterschiede zwischen Autoaffinen und Nichtaffinen .....	37
2.5.2 Altersunterschiede bei den Argumenten für und gegen Autobesitz .....	41
3 Mobilitätsverhalten in Wien .....	46
3.1 Mobilitätstypen .....	46
3.2 Autobesitz und Verkehrsverhalten .....	48
3.3 Absichten beim Umstieg von öffentlichen Verkehrsmittel aufs Auto und umgekehrt .....	49
3.3.1 Gründe für Umstiegsverhalten .....	56
3.3.2 Beabsichtigtes Verkehrsverhalten .....	59
3.4 Emotionen zu Autos und ÖV und Verkehrsverhalten .....	61
3.4.1 Unterschiede zwischen Absichtsgruppen bei Emotionen zu Verkehrsmitteln .....	63
3.4.2 Altersunterschiede bei Emotionen zu Verkehrsmitteln .....	66
4 Erwartungen an die Zukunft bei Verkehrsmitteln .....	70
4.1 Unterschiede zwischen Absichtsgruppen bei Erwartungen an die Zukunft bei Verkehrsmitteln .....	71
4.2 Altersunterschiede bei Erwartungen an die Zukunft bei Verkehrsmitteln .....	72
5 Einstellungen zur Verkehrspolitik .....	74
5.1 Unterschiede zwischen Absichtsgruppen bei Einstellungen zur Verkehrspolitik .....	75
5.2 Altersunterschiede bei Einstellungen zur Verkehrspolitik .....	76
Literaturverzeichnis .....	78
Tabellenverzeichnis .....	80
Abbildungsverzeichnis .....	81
Anhang .....	83

## Daten zur Untersuchung

<b>Thema:</b>	Stellenwert von PKW in der Wiener Wohnbevölkerung
<b>AuftraggeberIn:</b>	Stadt Wien – Magistratsabteilung 18 Zuständiger Betreuer: DI Roman Riedel
<b>Beauftragtes Institut:</b>	SORA Institute for Social Research and Consulting, Wien
<b>Wissenschaftliche Leitung:</b>	Mag. Paul Ringler
<b>Autoren:</b>	Mag. Paul Ringler Mag. Bernhard Hoser
<b>Erhebungsgebiet:</b>	Wien
<b>Grundgesamtheit:</b>	WienerInnen und Wiener ab 18 Jahren
<b>Stichprobenumfang:</b>	n=1.005
<b>Stichprobendesign/-ziehung:</b>	geschichtete Zufallsstichprobe
<b>Art der Befragung:</b>	CATI
<b>Befragungszeitraum:</b>	November–Dezember 2015
<b>Gewichtung:</b>	Autobesitz, Wohnort (dicht/locker bebautes Stadtgebiet), Geschlecht, Alter, Bildung, Haushaltsgröße

## **Verzeichnis der Abkürzungen**

HH:	Haushalt
ÖV:	öffentliches Verkehrsmittel
PKW:	Personenkraftwagen
w.n./k.A.	weiß nicht / keine Antwort

## Executive Summary

### Wichtigste Ergebnisse

Im Zentrum dieser Studie steht die Untersuchung des festgestellten Rückgangs der Autonutzung in der Wiener Bevölkerung, insbesondere unter den Wienerinnen und Wienern unter 35 Jahren. Von Interesse ist die Frage, ob es sich dabei um eine Verschiebung des Stellenwertes von PKW in der Wiener Bevölkerung handelt, die einen Wertewandel weg vom Auto, hin zu den öffentlichen Verkehrsmitteln signalisiert.

Hintergrund ist der seit 1995 festgestellte Rückgang der Autonutzung im Modal Split (der Aufteilung aller Wege nach genutztem Verkehrsmittel): Zwischen 1995 und 2014 ging der Anteil von PKW und Motorrad von 40% auf 28% zurück, während der Anteil von öffentlichen Verkehrsmitteln im gleichen Zeitraum von 29% auf 39% anstieg. Der stärkste Rückgang bei der Autonutzung fand in diesem Zeitraum in der Gruppe der unter 35-Jährigen statt. Ist diese Entwicklung tatsächlich auf einen Wertewandel zurückzuführen oder gibt es andere mögliche Erklärungen?

Dem vergangenen, messbaren Trend weg vom Auto zum Trotz, geben insgesamt 9% der Befragten an, dass in ihrem Haushalt im nächsten Jahr die Neuanschaffung eines Autos oder die Erhöhung der Autoanzahl im Haushalt geplant ist. In dieser Gruppe mit deklariertem Absicht ein Auto zu kaufen sind unter 35-Jährige mit 63% die Mehrheit. Nur 3% geben an, dass in ihrem Haushalt eine Reduktion dieser Anzahl geplant ist, die Befragten dieser Gruppe sind beinahe ausschließlich (zu 92%) 35 Jahre und älter.

Der Großteil (83%) der WienerInnen plant keine mittelfristigen Änderungen im eigenen Verkehrsverhalten, was die Nutzung von ÖV und Autos betrifft. Die in den nächsten drei Jahren erwarteten Umstiege von Autos auf ÖV (7% der Befragten) und umgekehrt (6%) halten sich die Waage. Befragte unter 35 Jahren sind in der Gruppe derer, die planen, mehr mit dem Auto zu fahren, in der Mehrheit (78%).

Die deklarierten Absichten der unter 35-Jährigen was Autokäufe und Verkehrsverhalten betrifft lassen nicht den Schluss zu, dass der Wiener Trend weg vom Auto auf einen Wertewandel gegründet da sich dieser nicht nur im Verkehrsverhalten, sondern auch in den Plänen für eine zukünftige Autoanschaffung manifestieren müsste.

Es gibt sehr wohl Anzeichen für Generationenunterschiede bei Werthaltungen aus denen sich ein Wertewandel weg vom Auto ableiten lässt: Das Teilen oder Ausborgen eines Autos im Freundes-/Familienkreis werden von unter 35-Jährigen eher als legitime Gründe gegen Autobesitz gesehen. Es sind jedoch

hauptsächlich ökonomische Gründe, die gegen Autobesitz sprechen: Sogar jene, die bereits ein Auto haben oder eines anschaffen wollen, stimmen eher der Aussage zu, dass die Anschaffungskosten zu hoch oder ihr Einkommen zu niedrig sei. Sie können es sich auch weniger gut leisten. Zudem ist ein Auto in der Gruppe der unter 35-Jährigen Gruppe eher ein Statussymbol als unter Älteren. Auch diese Ergebnisse legen nahe, dass die Ursache für den Wiener Trend weg vom Auto und hin zu den ÖV nicht in erster Linie aufgrund eines Wertewandels weg vom Auto zu suchen ist.

Das Auto ist insgesamt stark in den Alltag der Wienerinnen und Wiener integriert: Die Nutzung für die Freizeitgestaltung und für Besorgungen im Alltag zählen zu den wichtigsten Gründen für Autobesitz. Umweltschutz ist, im Vergleich zur Möglichkeit, bei anderen mitzufahren, ein weniger wichtiges Argument gegen Autobesitz. Die Verkehrssituation oder Parkgebühren spielen praktisch keine Rolle als Gegenargument.

Ein Vergleich der emotionalen Assoziationen mit Autos und öffentlichen Verkehrsmitteln zeigt, dass Autos insgesamt emotional stärker besetzt sind als die ÖV. Mit dem Auto werden vor allem positive Emotionen (stärkste Assoziation: „Freiheit“) verknüpft. Mit ÖV wird besonders „Vertrauen“ verknüpft, und zwar genauso stark wie mit dem Auto. ÖV werden aber auch stärker mit negativen Emotionen wie „Ärger“ und „Ekel“ assoziiert. Insgesamt trifft das auf maximal ein Drittel der Befragten zu. Bei Befragten unter 35 Jahren, die zukünftig weiter oder mehr mit dem Auto fahren möchten ist diese Gruppe in der Mehrheit. Über 35-Jährige verbinden insgesamt weniger negative und mehr positive Emotionen mit den ÖV. Ein weiteres Indiz dafür, dass der Trend weg vom Auto und hin zu den ÖV nicht im Wertewandel begründet ist.

Trotz des hohen Stellenwerts, den das Auto in der Wiener Bevölkerung nach wie vor hat, trotz des weit verbreiteten Autobesitzes und trotz der teils ambivalenten Gefühle gegenüber öffentlichen Verkehrsmitteln erwarten fast zwei Drittel (63%) der Befragten, dass sich die Situation des öffentlichen Verkehrs in Wien in Zukunft bessern wird. Die Unterstützung für den weiteren Ausbau von ÖV in Wien ist ebenfalls sehr hoch: 83% der Befragten sind dafür, dass die Stadt mehr für das Fahren mit ÖV tun sollte.

### **Schlussfolgerungen**

Trend weg vom Auto und hin zu den ÖV - Nicht Wertewandel sondern wahrscheinlich demografische und ökonomische Gründe: Alles in allem ist damit zu rechnen, dass der Rückgang der Autonutzung weitergeht, sofern das starke Bevölkerungswachstum in Wien anhält. Die Bevölkerungsgruppe der unter 35-Jährigen wächst am schnellsten. In diesem Alterssegment ist der Autobesitz (noch) nicht so weit verbreitet, aber viele verspüren weiterhin den Wunsch nach einem Auto. Hinzukommt, dass die Lebensphase in der ein Abschluss

der Erstausbildung und ein erfolgreicher Eintritt in den Arbeitsmarkt erfolgen heutzutage eher länger wird. In dieser Phase steht jungen Menschen weniger frei verfügbares Einkommen zur Verfügung, dies ist ein Anreiz die große finanzielle Investition in ein eigenes Auto aufzuschieben.

Stellenwert von Autos in den Werthaltungen der Wiener Bevölkerung: Das Auto bleibt in der Wertewelt vieler WienerInnen und Wiener weiterhin wichtig, ein deutlicher Wertewandel in der Wiener Bevölkerung kann nicht nachgewiesen werden. Das Image des Autos als praktisches, flexibles und individuelles Verkehrsmittel ist weiterhin stark, unabhängig von Verkehrsverhalten und Alter. Für AutofahrerInnen ist es ein wichtiger Teil ihres Lebensstils und seine Nutzung für berufliche oder private Wege oftmals alltägliche Routine. Für junge Autoaffine ist das Auto aber noch etwas weniger stark in den Alltag integriert als für ältere.

### **Empfehlungen**

Die Gruppe der unter 35-Jährigen ist eine sehr wichtige Zielgruppe für die Beeinflussung der künftigen Verkehrssituation in Wien: Hier ist der Autobesitz noch weniger verbreitet und die ÖV sind in dieser Gruppe noch das wichtigste Verkehrsmittel. In dieser Gruppe sind aber der Wunsch nach einem Auto und die Absicht, eines anzuschaffen, sehr stark ausgeprägt und die unter 35-Jährigen stehen den ÖV ambivalent gegenüber. Verkehrspolitische Maßnahmen sollten darauf abzielen, dieser Gruppe den Verzicht auf Autos für ihr weiteres Leben zu erleichtern. Die Nutzung von ÖV sollte weiterhin so attraktiv wie möglich gemacht werden.

Carsharing sollte weiter ausgebaut und als realistische Alternative zum Besitz eines eigenen Autos etabliert werden: Der komplette Verzicht auf das Auto als Mobilitätsoption kommt für viele WienerInnen vermutlich nicht in Frage, insbesondere nicht für jene, die bereits ein eigenes Auto besitzen. Flexible, leicht verfügbare Carsharing-Angebote können aber ein Mittel sein, um das zu erwartende Anwachsen von Autobesitz in Wien zu bremsen und einen Teil des Verkehrsaufkommens von der Straße auf den öffentlichen Verkehr zu verlagern.

Die Kapazitäten von ÖV sollten weiter ausgebaut werden: Mit dem steigenden Bevölkerungswachstum wächst auch der Druck auf die vorhandenen Kapazitäten der ÖV. Die negativen Assoziationen mit ÖV, die in den Befragungsergebnissen sichtbar sind, können zum Teil auch darauf zurückgeführt werden. Dies spricht für eine Erhöhung der Kapazitäten bestehender Linien.

Die Rolle von ÖV als Lösung für Mobilitätsbedürfnisse während verschiedener Lebensphasen sollte weiter betont werden: Ein engmaschiges Haltestellennetz erleichtert das Erreichen von Arbeits-, Ausbildungs- und Kin-

derbetreuungsstätten. Ebenso sollte der Ausbau von barrierefreien Kapazitäten weiter berücksichtigt werden, um die Nutzung der ÖV durch Menschen mit eingeschränkten körperlichen Fähigkeiten oder mit Kinderwagen zu erleichtern.



## Methodische Vorgangsweise bei der Befragung

### Stichprobendesign

Der thematische Fokus dieser Studie liegt auf Autobesitz und Verkehrsverhalten, insbesondere Autonutzung und ÖV-Nutzung. Beides steht in Zusammenhang mit der Wohnumgebung und den dort verfügbaren Mobilitätsoptionen. Um Gruppenvergleiche zwischen Befragten mit und ohne Auto und nach Wohnumgebung zu ermöglichen, wurde daher eine geschichtete disproportionale Zufallsstichprobe gezogen, sodass in diesen Gruppen ausreichend große Fallzahlen sichergestellt werden können (Tabelle 1).

Die Stichprobe ist eine Personenstichprobe. Dennoch werden im Rahmen der Befragung auch Fragen zum Haushalt der Personen gestellt. Da Personen und Haushalte nicht getrennt erfasst wurden, beziehen sich die Ergebnisse dieser Fragen nicht direkt auf Haushalte, sondern auf die Haushalte, aus denen die Personen kommen.

**Tabelle 1: Zielverteilung Schichtung**

		Bebauungsdichte*		
		dicht	locker	Gesamt
PKW-Besitz*	PKW-Besitz	312	313	625
	kein PKW-Besitz	250	125	375
	Gesamt	562	438	1000

\*Angaben in absoluten Fallzahlen

### Befragungsmethode

Die Befragungsmethode für diese Studie waren „Computer Assisted Telephone Interviews“ (CATI). Das strukturierte Frageprogramm hatte eine Länge von ca. 15 Minuten.

### Datengewichtung und -qualität

Für die Datenauswertung wurde im Rahmen der Datengewichtung die Stichprobenverteilung näher an die geschätzte Verteilung der Zielgruppen herangeführt (Tabelle 2). Weitere Merkmale, für die gewichtet wurde, sind Geschlecht, Alter, Bildung und Haushaltsgröße.

**Tabelle 2: Geschätzte Verteilung von PKW-Besitz über das Stadtgebiet**

		Bebauungsdichte*		
		dicht	locker	Gesamt
PKW-Besitz*	PKW-Besitz	49	26	75
	kein PKW-Besitz	16	9	25
	Gesamt	65	35	100

\*Angaben in Prozent der Wiener Wohnbevölkerung

Quelle: Statistik Austria (Abgestimmte Erwerbsstatistik 2013), SOWI II, MA 23

Erstkontakt und Befragung der StudienteilnehmerInnen erfolgten via Telefon. Nicht alle Befragten waren bereit, ihre Hauptwohnsitze bzw. Wohnadressen in Wien anzugeben. Die fehlenden Informationen zur PLZ der Wohnadresse (3,6% der Fälle) wurden durch Informationen aus der Datenbank des Feldinstituts ersetzt.

### Datenauswertung

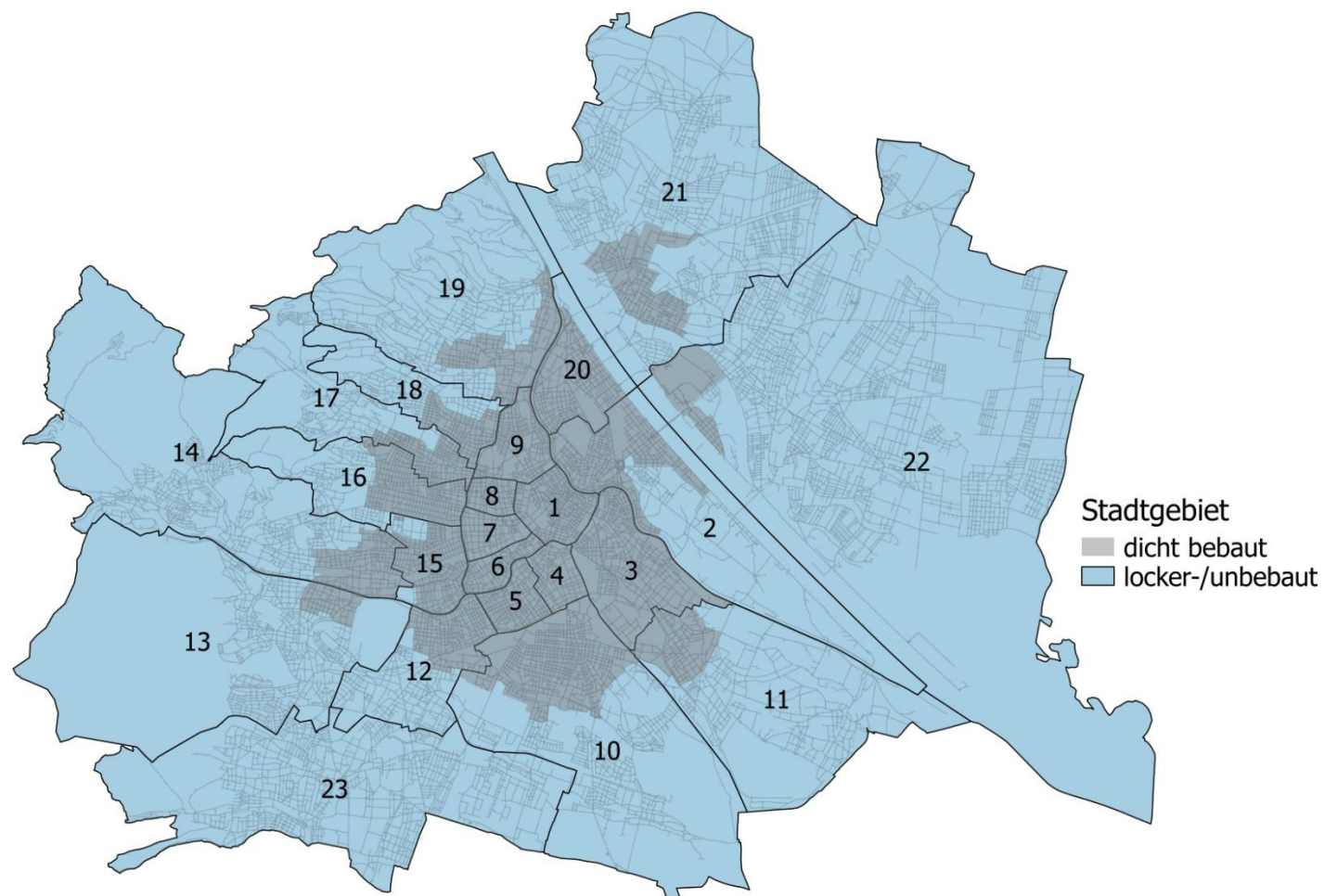
Im Rahmen der Datenanalyse werden tabellarische Subgruppenvergleiche präsentiert.

Punktuell werden zur Verdeutlichung von Größenordnungen Auswertungen mit sehr kleinen Fallzahlen präsentiert. Bei der Interpretation einzelner Prozentwerte muss in diesem Fall die deutlich höhere Schwankungsbreite berücksichtigt werden.

In Abbildung 34 bis Abbildung 37 werden die Auswertungen von offenen Fragen präsentiert. Da diese auf sehr kleinen Fallzahlen basieren, werden die ungewichteten absoluten Häufigkeiten präsentiert.

In den grafischen und tabellarischen Darstellungen der Häufigkeitsverteilungen wird auf ganze Zahlen bzw. die erste Kommastelle gerundet. Das hat unter Umständen zur Folge, dass Prozentsummen in Zeilen, Spalten oder in Abbildungen mitunter nicht 100% ergeben.

**Abbildung 1: Bebauungsdichte im Wiener Stadtgebiet**



Quelle: MA 18, eigene Darstellung

## 1 Einleitung

In den letzten Jahren konnte für Wien ein Rückgang der Autonutzung im Modal Split (der Aufteilung aller Wege nach genutztem Verkehrsmittel) festgestellt werden. Zwischen 1995 und 2014 ging der Anteil von PKW und Motorrad von 40% auf 28% zurück, während der Anteil von öffentlichen Verkehrsmitteln im gleichen Zeitraum von 29% auf 39% anstieg. Der Fahrrad-Anteil stieg von 3% auf 7%. Der Anteil von Wegen, die zu Fuß zurückgelegt wurden, stagnierte hingegen und liegt nun bei 26%.<sup>1</sup>

In den zwischen 1995 und 2013 durchgeführten Wiener Lebensqualitätsstudien wurde für den Themenkreis „Mobilität“ festgestellt, dass die Autonutzung seit 1995 in der Gesamtbevölkerung zurückging, besonders bei den 25- bis 34-Jährigen.

Den Kontext dazu bilden rezente Entwicklungen in der Wiener Wohnbevölkerung: Die Bevölkerung der Stadt Wien ist seit dem Jahr 2002 um ca. 202.000 Menschen auf 1,9 Millionen angewachsen. Die Gruppe der unter 35-Jährigen (+ 82.000 Personen) dominiert diesen Trend aufgrund der ausbildungs- und berufsbezogenen Zuwanderung in diesem Zeitraum: Sie weist mit durchschnittlich 1,5% die höchsten jährlichen Wachstumsraten auf.<sup>2</sup> Die Gruppe über 35-Jährigen ist bei einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 0,7% um 120.000 Personen angewachsen.

Dem steht die Entwicklung des Gesamtbestandes an PKW in Wien gegenüber: Seit 2003 wuchs dieser bei durchschnittlich 64.000 jährlichen Neuzulassungen, netto um „lediglich“ rund 36.000 Stück an (im Schnitt 0,5% Wachstum pro Jahr). Mit 2014 sind 680.000 PKW, die in Wien gemeldet. Die Stagnation zwischen 2007 und 2009 könnte zum Teil auch durch das Auslaufen der „Ökoprämie“ genannten Verschrottungsprämie für PKW mit Baujahr vor 1995 bedingt sein.

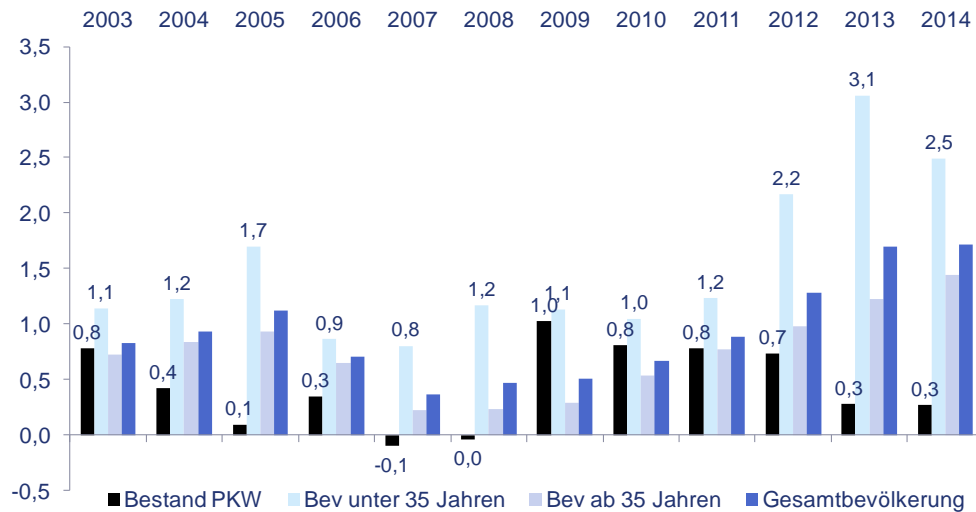
Der Vergleich dieser Indikatoren seit 2003 ist in Abbildung 2 dargestellt: Der Zuwachs an PKW in Wien hält also bei Weitem nicht mit dem Wiener Bevölkerungswachstum Schritt und insbesondere nicht mit dem der unter 35-Jährigen.

---

<sup>1</sup> Quelle: Wiener Stadtwerke: <http://www.nachhaltigkeit.wienerstadtwerke.at/daseinsvorsorge/oeprnv/modal-split.html> (März 2016)

<sup>2</sup> Quelle: Wien wächst... Bevölkerungsentwicklung in Wien und den 23 Gemeinde- und 250 Zählbezirken. Statistik Journal Wien 1/2014

**Abbildung 2: Entwicklung Bevölkerungsgruppen und PKW-Bestand in Wien (Wachstumsraten in %) 2003–2014**



Quelle: Statistik Austria, MA 23

In dieser Studie wird dieses Phänomen im Rahmen einer Befragung von n=1.005 Wienerinnen und Wienern eingehender untersucht. Die Umfrage umfasste den Autobesitz im Haushalt, das persönliche Verkehrsverhalten und Fragen zu beabsichtigten Veränderungen bei diesen Merkmalen, Einstellungen zu Autos und öffentlichen Verkehrsmitteln sowie eine Reihe von demografischen Hintergrundvariablen.

Im Zentrum dieses Berichts steht nun die Frage, ob es sich bei dem Rückgang in der Autonutzung tatsächlich um ein Generationenphänomen im soziokulturellen Sinn handeln kann, also um einen Wertewandel in der jungen Generation, der zu einer gewandelten Mobilitätskultur führt.

#### Wissenschaftliche Logik:

Für die Wiener Wohnbevölkerung liegen keine Längsschnittdaten zum Wertewandel bei Einstellungen zum Auto vor. Im Rahmen dieser Studie wird diese Frage anhand daher eines Vergleichs von Alterskohorten in der Wiener Wohnbevölkerung bearbeitet: Ein vermuteter Wertewandel in den letzten Jahrzehnten müsste sich unterschiedlichen Werthaltungen der heute unter 35-Jährigen und der älteren Befragten gegenüber Autos von äußern. Die Unterschiede müssten weiters den Rückschluss zulassen, dass diese Unterschiede zu einem Rückgang der Autonutzung geführt haben oder diesem Trend wenigstens nicht entgegenstehen. Die verfolgte Alternativhypothese ist, dass der Rückgang der Autonutzung hauptsächlich auf die gemeinsam aufgetretenen demografischen Veränderungen in Wien (Bevölkerungswachstum, besonders unter Bevölkerungsteilen ohne Auto) zurück zu führen ist.

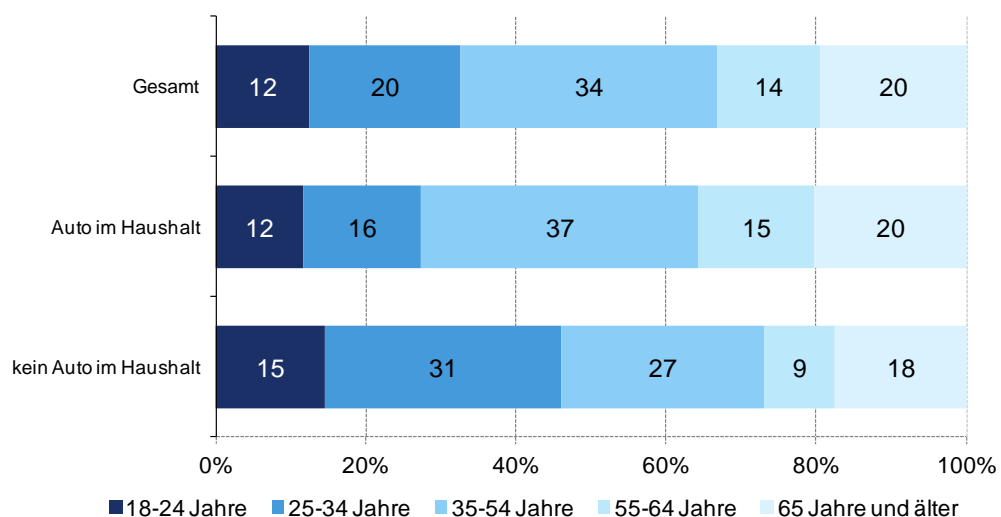
## 2 Autobesitz im Haushalt

### 2.1 Struktur des Autobesitzes in Wien

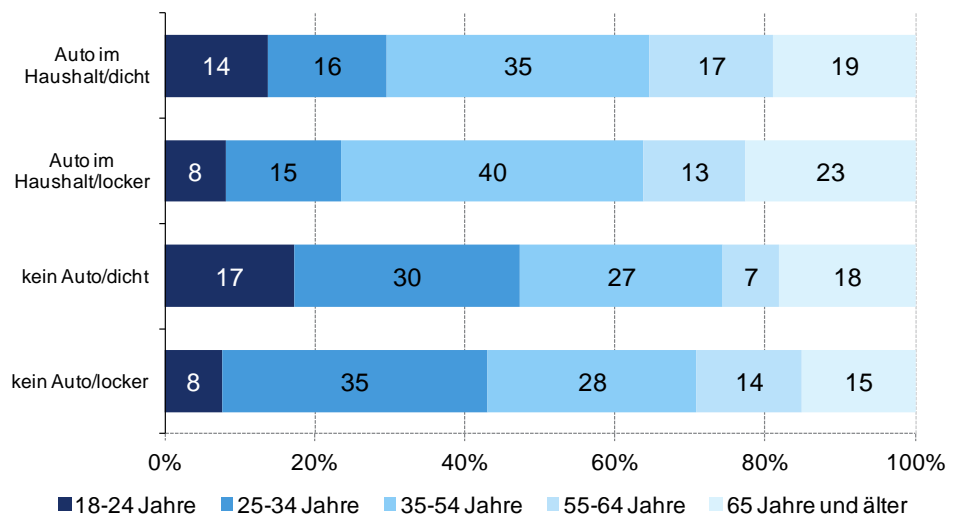
Trotz des ungleichen Wachstums der Bevölkerung und der Anzahl von Autos ist Autobesitz in Wien nach wie vor beinahe die Regel. 70% der befragten WienerInnen besitzen in ihrem Haushalt mindestens ein Auto. Besonders im locker bebauten Stadtgebiet, also dem von Einfamilienhäusern dominierten Stadtrand, ist Autobesitz häufig (76% der Haushalte mit mindestens einem Auto), während im dicht bebauten Zentrum bzw. zentrumsnahen Stadtgebiet 69% der Befragten (mindestens) ein Auto ihr Eigen nennen (Tabelle 3).

Beim Autobesitz im Haushalt ist ein besonders großer Unterschied nach Altersgruppen feststellbar: 25- bis 34-Jährige berichten besonders häufig, kein Auto im Haushalt zu besitzen – ein Muster, das unabhängig von ihrem Wohnort im Stadtgebiet (dicht bebautes Zentrum oder locker bebauter Peripherie) besteht (Abbildung 3 und Abbildung 4). Autobesitz ist besonders stark unter Berufstätigen verbreitet (75%), am schwächsten hingegen unter den noch in Ausbildung befindlichen SchülerInnen und StudentInnen (mit „nur“ 50% Autobesitz in Haushalt) – wobei bei den befragten alleine wohnenden SchülerInnen und StudentInnen der Anteil von Haushalten mit Auto bei unter 10% liegt.

**Abbildung 3: Altersgruppen nach Autobesitz im Haushalt**



**Abbildung 4: Altersgruppen nach Autobesitz und Bebauungsdichte am Wohnort**



Angaben in Prozent, Basis: alle Befragten

**Tabelle 3: Struktur Autobesitz im Haushalt**

		Autobesitz*	
		kein Auto im Haushalt	mind. ein Auto im Haushalt
<b>Gesamt</b>		28,3	71,7
<b>Ge- schlecht</b>	Männer	29,3	70,7
	Frauen	27,4	72,6
<b>Alter</b>	18-24 Jahre	33,1	66,9
	25-34 Jahre	44,1	55,9
	35-54 Jahre	22,4	77,6
	55-64 Jahre	19,5	80,5
	65 Jahre und älter	25,4	74,6
<b>Bildung</b>	Lehre, BMS, Pflicht- schule	26,2	73,8
	Matura, Studium	30,9	69,1
<b>Berufs- tätigkeit</b>	berufstätig/Lehrling	24,6	75,4
	SchülerIn/StudentIn	50,0	50,0
	arbeitslos/Karenz/im Haushalt	37,6	62,4
	in Pension	25,1	74,9
<b>Baudichte Wohnort</b>	dicht	30,7	69,3
	locker	23,7	76,3
<b>Haus- haltsform</b>	Singlehaushalt	47,8	52,2
	Mehrpersonen-HH ohne Kinder	16,1	83,9
	Mehrpersonen-HH mit Kindern	13,3	86,7

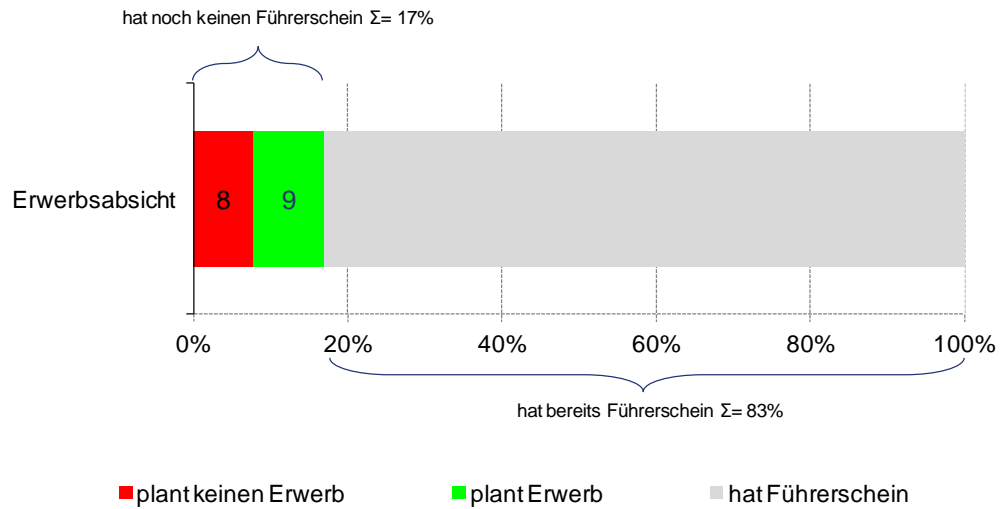
\* Zeilenprozent, Basis: alle Befragten

## 2.2 Führerscheinbesitz und Führerschein-Erwerbsabsicht in Wien

Der Führerschein ist nicht nur eine Voraussetzung für das Auto- oder Motorradfahren, er ist auch ein amtlicher Lichtbildausweis. Der Besitz eines Führerscheins ist, wie auch der Autobesitz im Haushalt, in Wien beinahe die Regel: 83% besitzen einen A- oder B-Führerschein, manche auch beide. In dieser Gruppe stellen die unter 35-Jährigen mit 29% die Minderheit dar (Abbildung 6). Die restlichen 17% ohne Führerschein sind mehrheitlich unter 35 Jahre alt (52%) und gliedern sich in etwa zu gleichen Teilen in Befragte, die in den nächsten drei Jahren noch einen Erwerb planen (9% aller Befragten), und jene, auf die das nicht zutrifft (8%) (Abbildung 5).

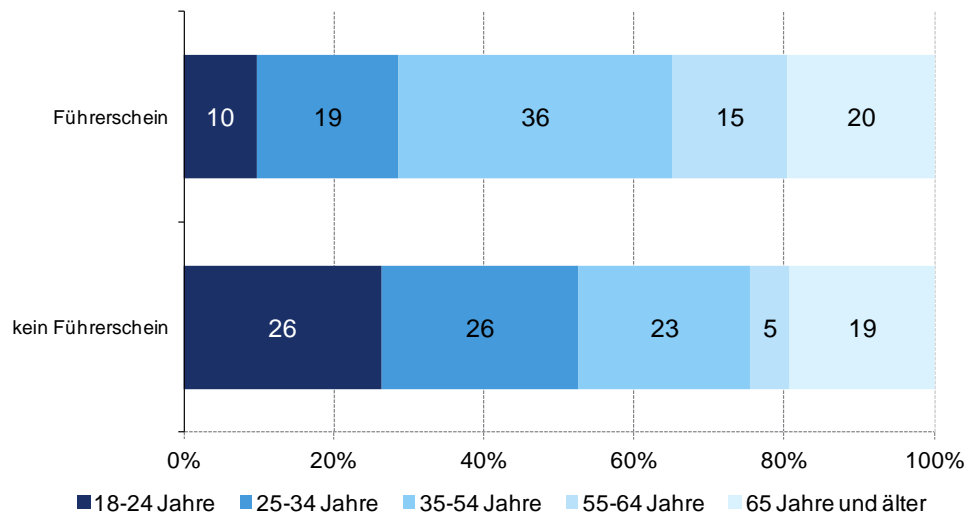


**Abbildung 5: Führerscheinbesitz und Führerschein-Erwerbsabsicht in den nächsten drei Jahren**



Angaben in Prozent, Basis: alle Befragten

**Abbildung 6: Altersgruppen nach Führerscheinbesitz**



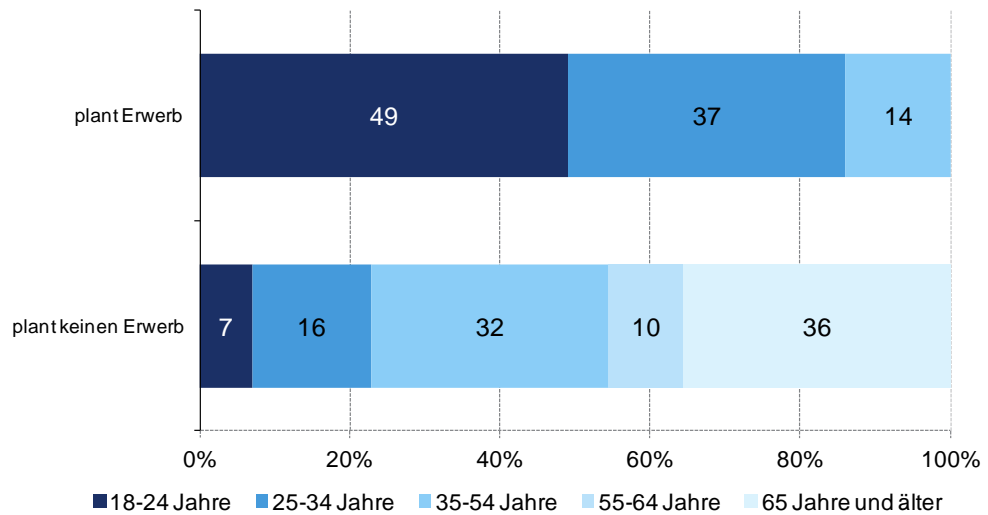
Angaben in Prozent, Basis: alle Befragten

Auch bei der Erwerbsabsicht gibt es deutliche Altersunterschiede: Diejenigen, die noch einen Führerschein erwerben wollen, sind zu 86% unter 35 Jahre alt, während die Altersverteilung unter jenen, die mittelfristig keinen Führerschein erwerben planen, beinahe umkehrt ist: 77% dieser Gruppe sind über 34 Jahre alt (Abbildung 7).

Der Erwerb eines Führerscheins erfolgt also in relativ jungen Jahren, in der Stichprobe dieser Befragung gab es ab dem Alter von 55 Jahren überhaupt

keine Befragten, die planen, mittelfristig einen Führerschein erwerben zu wollen.

**Abbildung 7: Altersgruppen nach Absicht, einen Führerschein in den nächsten drei Jahren zu erwerben**



Angaben in Prozent, Basis: Befragte ohne Führerschein

**Tabelle 4: Struktur Führerscheinbesitz**

		Führerscheinbesitz*	
		kein Führerschein	Auto/Motorrad oder beides
<b>Gesamt</b>		16,9	83,1
<b>Ge- schlecht</b>	Männer	13,2	86,8
	Frauen	20,4	79,6
<b>Alter</b>	18-24 Jahre	35,5	64,5
	25-34 Jahre	22,1	77,9
	35-54 Jahre	11,5	88,5
	55-64 Jahre	6,3	93,7
	65 Jahre und älter	16,7	83,3
<b>Bildung</b>	Lehre, BMS, Pflichtschule	20,4	79,6
	Matura, Studium	12,7	87,3
<b>Berufs- tätigkeit</b>	berufstätig/Lehrling	14,5	85,5
	SchülerIn/StudentIn	25,4	74,6
	arbeitslos/Karenz/im Haushalt	29,0	71,0
	in Pension	16,2	83,8
<b>Baudichte Wohnort</b>	dicht	17,7	82,3
	locker	15,5	84,5
<b>Haus- haltsform</b>	Singlehaushalt	18,6	81,4
	Mehrpersonen-HH ohne Kinder	15,3	84,7
	Mehrpersonen-HH mit Kindern	17,2	82,8

\* Zeilenprozent, Basis: alle Befragten

**Tabelle 5: Struktur Erwerbsabsicht Führerschein**

		Erwerbsabsicht Führerschein*	
		nein	ja
<b>Gesamt</b>		54,2	45,8
<b>Ge- schlecht</b>	Männer	43,7	56,3
	Frauen	60,6	39,4
<b>Alter</b>	18-24 Jahre	14,5	85,5
	25-34 Jahre	34,6	65,4
	35-54 Jahre	73,0	27,0
	55-64 Jahre	100,0	0,0
	65 Jahre und älter	100,0	0,0
<b>Bildung</b>	Lehre, BMS, Pflicht- schule	57,1	42,9
	Matura, Studium	46,4	53,6
<b>Berufs- tätigkeit</b>	berufstätig/Lehrling	51,0	49,0
	SchülerIn/StudentIn	30,5	69,5
	arbeitslos/Karenz/im Haushalt	15,6	84,4
	in Pension	94,8	5,2
<b>Baudichte Wohnort</b>	dicht	51,9	48,1
	locker	59,3	40,7
<b>Haus- haltsform</b>	Singlehaushalt	65,1	34,9
	Mehrpersonen-HH ohne Kinder	51,3	48,7
	Mehrpersonen-HH mit Kindern	32,6	67,4

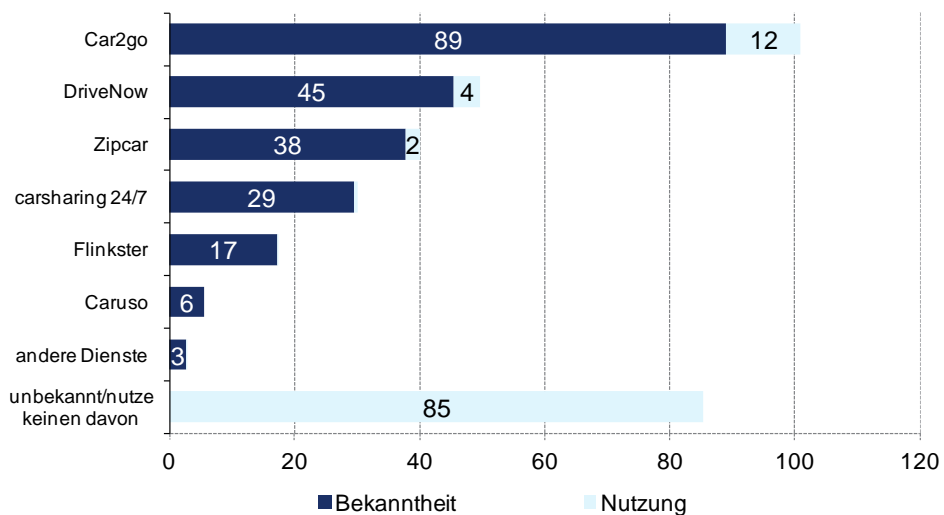
\* Zeilenprozent, Basis: Befragte ohne Führerschein

## 2.3 Carsharing

Das Angebot an Carsharing-Optionen hat sich in Wien in den letzten Jahren deutlich vergrößert und mittlerweile einen beachtlichen Bekanntheitsgrad erreicht: 92% der befragten WienerInnen kennen mindestens einen Carsharing-Anbieter (am bekanntesten ist Car2Go). Der Nutzungsgrad von Carsharing ist geringer: 13% der Befragten nutzen wenigstens einen Carsharing-Anbieter, und auch hier ist Car2Go der am häufigsten genutzte (Abbildung 8, Tabelle 9).

Carsharing wird eher von Männern, von jüngeren Befragten (unter den 25- bis 34-Jährigen sind es 20%) und von Befragten mit Matura oder Studienabschluss vermehrt genutzt. Der NutzerInnenanteil ist außerdem im zentrumsnahen, dicht bebauten Stadtgebiet höher als in den locker bebauten Randlagen der Stadt.

**Abbildung 8: Bekanntheit und Nutzung Carsharing**



Angaben in Prozent, Basis: alle Befragten

**Tabelle 6: Struktur Bekanntheit und Nutzung Carsharing in Wien**

		Carsharing*	
		mind. ein Anbieter bekannt	mind. ein Anbieter genutzt
<b>Gesamt</b>		92,0	13,4
<b>Ge- schlecht</b>	Männer	94,9	18,3
	Frauen	89,3	8,8
<b>Alter</b>	18-24 Jahre	95,2	13,4
	25-34 Jahre	92,6	20,1
	35-54 Jahre	95,8	15,4
	55-64 Jahre	94,4	11,5
	65 Jahre und älter	81,0	4,3
<b>Bildung</b>	Lehre, BMS, Pflicht- schule	88,9	9,3
	Matura, Studium	95,5	18,6
<b>Berufs- tätigkeit</b>	berufstätig/Lehrling	95,5	15,2
	SchülerIn/StudentIn	94,6	9,7
	arbeitslos/Karenz/im Haushalt	91,2	15,2
	in Pension	83,1	9,7
<b>Baudichte Wohnort</b>	dicht	91,5	15,1
	locker	93,0	10,2
<b>Haus- haltsform</b>	Singlehaushalt	91,1	12,4
	Mehrpersonen-HH ohne Kinder	93,0	14,0
	Mehrpersonen-HH mit Kindern	91,6	14,3
<b>Autobe- sitz</b>	kein Auto im Haus- halt	89,2	17,8
	Auto im Haushalt	93,1	11,7

\* in Prozent der Befragten, Basis: alle Befragten

## 2.4 Absichten beim Autobesitz

Im Rahmen der Befragung wurde nicht nur der Autobesitz im Haushalt erhoben, sondern auch die Pläne im Haushalt, was den Autobesitz oder -nichtbesitz betrifft: die Anschaffung eines neuen oder weiteren Autos bzw. den Verkauf, die Entsorgung oder anderweitige Reduktion der Anzahl vorhandener Autos im Haushalt (bis hin zum völligen Verzicht auf ein Auto) im nächsten Jahr.

In Abbildung 9 sind die Absichtgruppen in den Haushalten der Befragten dargestellt: 64% der Befragten haben ein oder mehrere Autos im Haushalt und planen, im nächsten Jahr daran nichts zu ändern. 24% der Befragten haben kein Auto, und auch sie geben an, im nächsten Jahr nichts daran zu ändern. Insgesamt 12 % planen eine Änderung im Haushalt: 9% planen eine Neuanschaffung oder Anschaffung eines zusätzlichen Autos, nur 3% planen die Anzahl der Autos im Haushalt zu reduzieren, bzw. vollständig auf ein Auto im Haushalt zu verzichten.

Abbildung 10 zeigt die Verteilung innerhalb der 12%, die Veränderungen im Haushalt planen im Detail: Die Anteile jener aus autolosen Haushalten, die ein neues Auto anschaffen wollen und jener, die zusätzlich zu einem bereits im Haushalt vorhandenen Auto noch mindestens ein Weiteres anschaffen wollen, halten sich etwa die Waage. Ein Viertel dieser Gruppe plant ein oder mehrere Auto zu verkaufen, oder anderweitig weg zu geben, ohne eines neu anzuschaffen<sup>3</sup>.

Die Altersstruktur der Befragten (Tabelle 7) zeigt, dass in Haushalten, die eine Neuanschaffung eines Autos oder die Erhöhung der Autozahl planen, Befragte zwischen 18 und 24 Jahren mit 22% überrepräsentiert sind. Mit 15% ist der Anteil der Befragten zwischen 25 und 34 Jahren ebenfalls größer als im Gesamtdurchschnitt von 9%.

Abbildung 11 zeigt die Verteilung der Absichtgruppen aus Abbildung 9 nach Autobesitz und Altersgruppen auf: Je jünger die Befragten sind, umso häufiger wird die Anschaffung eines Autos geplant, unabhängig davon, ob bereits eines vorhanden ist oder nicht. Bei den 18- bis 24-jährigen Befragten, die noch kein Auto im Haushalt haben (insg. 4% der Befragten), beträgt der Anteil derer, die eines anschaffen möchten, 29%. In der etwas größeren Gruppe im Alter zwischen 25 und 54 Jahren (insg. 17% der Befragten) sind es noch rund 18%.

Abbildung 12 vergleicht die Absichtgruppen beim Autobesitz im Haushalt nach Altersgruppen und Einkommen. Zwar sind die Fallzahlen hier sehr gering, aber ein Muster wird erkennbar: Die Absicht, im Haushalt ein neues Auto

---

<sup>3</sup> Eine genauere Analyse der Gruppe der Befragten, die plant ein oder mehrere Autos zu verkaufen oder anderweitig weg zu geben ist aufgrund der Datenstruktur nicht möglich.

anzuschaffen, hängt deutlich mit dem Alter der Befragten zusammen. Bei den unter 35-Jährigen sind die Anteile deutlich höher, während sie bei den über 35-Jährigen geringer sind. Dieses Muster zeigt sich unter den jungen Befragten unabhängig vom persönlichen Nettoeinkommen aus beruflicher Tätigkeit. Umgekehrt ist der Anteil jener, die planen, ihren Autobesitz zu reduzieren, eher unter älteren Befragten größer.

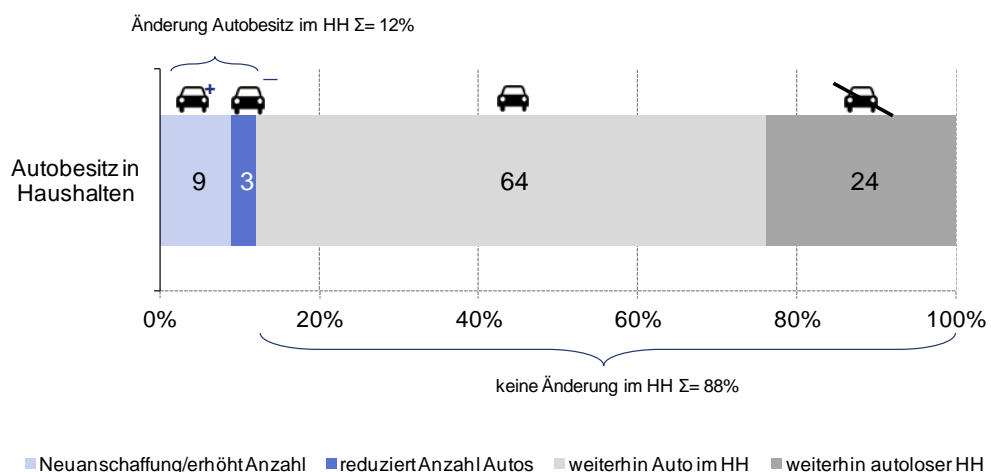
### Einschätzung der Größenordnungen in der Grundgesamtheit

Abbildung 13 und Tabelle 8 sollen einen Eindruck von den Größenordnungen dieser Absichtgruppen in der Grundgesamtheit vermitteln:

Die jungen Wienerinnen und Wiener haben einen wichtigen Anteil an der zukünftigen Entwicklung der zu erwartenden Autokäufe im nächsten Jahr: Abbildung 13 zeigt, dass diese Altersgruppe insgesamt 62% aller Befragten ausmacht, die im nächsten Jahr einen Autokauf im Haushalt plant. Gleichzeitig sind 43% der Befragten, die weiterhin ohne Auto bleiben wollen, ebenfalls jünger als 35 Jahre.

Tabelle 8 (Angaben in Tabellenprozent) zeigt, dass es sich aber um kleine Teile der Wiener Wohnbevölkerung handelt: Befragte unter 35 Jahren in Haushalten, in denen die Anschaffung von einem oder mehreren Autos geplant ist, machen in der Grundgesamtheit 6% aus: jeweils 3% aus Haushalten mit und ohne Auto. Der Anteil der Befragten unter 35 Jahren, die weiterhin ohne Auto bleiben werden, liegt immerhin bei insgesamt 10%.

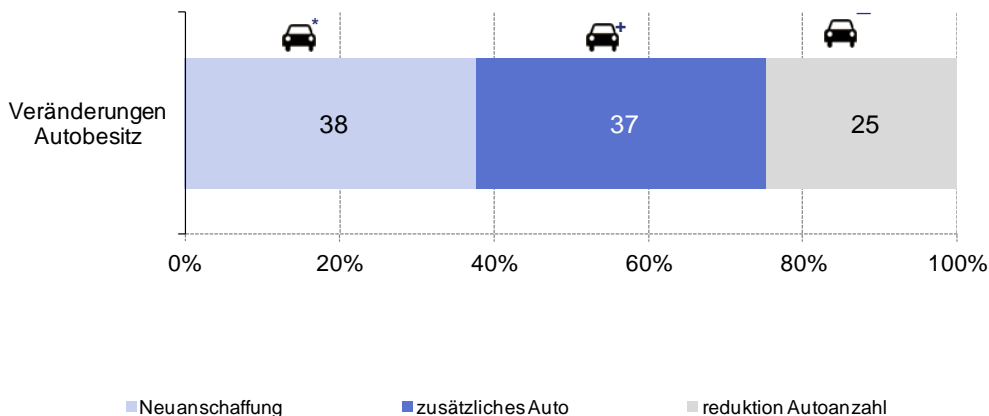
### Abbildung 9: Absichten beim Autobesitz in Haushalten



Angaben in Prozent, Basis: alle Befragten

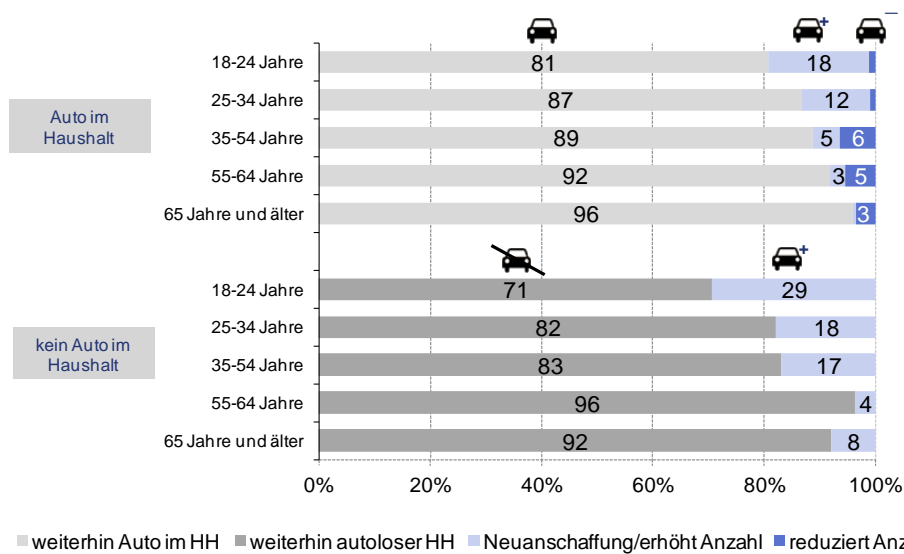


**Abbildung 10: Geplante Veränderungen beim Autobesitz im Haushalt (12% der Befragten)**



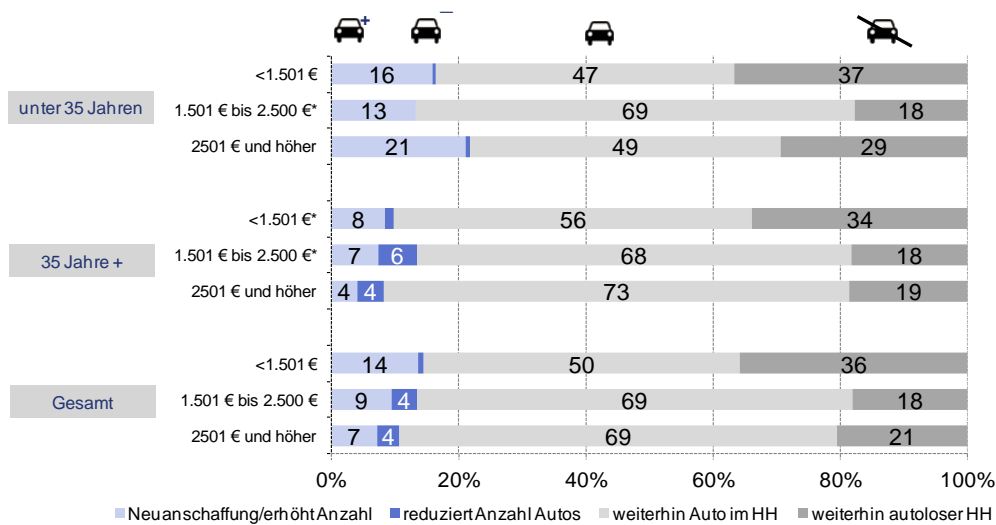
Angaben in Prozent, Basis: Befragte, die angeben, dass Sie Änderungen des Autobesitzes in ihrem Haushalt planen.

**Abbildung 11: Vergleich der Altersgruppen unter Personen, die Autoanschaffung im Haushalt planen, nach Autobesitz im Haushalt**



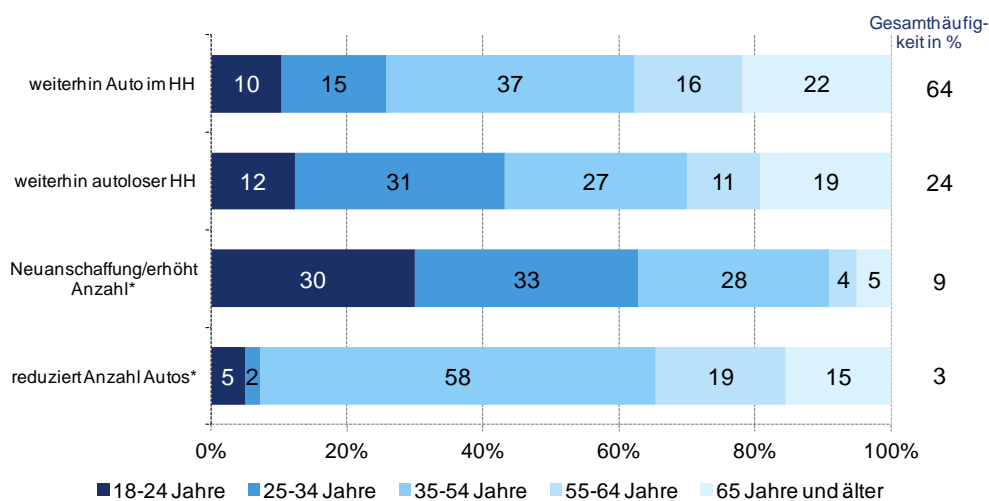
Angaben in Prozent der Befragten, Basis: Befragte, in deren HH Autoanschaffung geplant ist

**Abbildung 12: Absichten beim Autobesitz in Haushalten nach Altersgruppen und persönliches Nettoeinkommen**



Angaben in Prozent, Basis: Befragte mit Einkommen aus beruflicher Tätigkeit  
\* kleine Fallzahl!

**Abbildung 13: Altersgruppen nach Absichten beim Autobesitz in Haushalten**



Angaben in Prozent, Basis: alle Befragten  
\* kleine Fallzahl!

**Tabelle 7: Struktur Absichten zu Autobesitz im Haushalt im nächsten Jahr**

		Absichten zu Autobesitz im nächsten Jahr*			
		weiterhin Auto im HH	weiterhin autoloser HH	HH erhöht An- zahl/schafft neu an <sup>#</sup>	HH reduziert Anzahl <sup>#</sup>
<b>Gesamt</b>		64,2	23,8	9,0	3,0
<b>Geschlecht</b>	Männer	61,7	23,5	9,5	5,2
	Frauen	66,6	24,0	8,5	,8
<b>Alter</b>	18-24 Jahre	53,8	23,4	21,6	1,2
	25-34 Jahre	48,6	36,4	14,7	,3
	35-54 Jahre	68,8	18,7	7,4	5,1
	55-64 Jahre	74,4	18,7	2,7	4,2
	65 Jahre und älter	71,9	23,4	2,3	2,4
<b>Bildung</b>	Lehre, BMS, Pflicht- schule	65,3	21,9	9,7	3,1
	Matura, Studium	63,4	26,1	7,6	2,9
<b>Berufs- tätigkeit</b>	berufstätig/Lehrling	67,1	20,3	8,3	4,2
	SchülerIn/StudentIn	41,7	41,2	17,1	0,0
	arbeitslos/Karenz/im Haushalt	47,5	28,8	23,8	0,0
	in Pension	71,8	22,9	2,9	2,4
<b>Baudichte Wohnort</b>	dicht	62,2	26,2	8,6	3,0
	locker	68,2	19,1	9,8	3,0
<b>Haushalts- form</b>	Singlehaushalt	50,5	41,3	6,5	1,7
	Mehrpersonen-HH ohne Kinder	74,9	12,7	9,6	2,7
	Mehrpersonen-HH mit Kindern	69,5	10,5	13,5	6,5

\*Zeilenprozent, Basis: alle Befragten  
# kleine Fallzahl!

**Tabelle 8: Absichten zu Autobesitz im Haushalt im nächsten Jahrnach Alter und Autobesitz im Haushalt (Tabelleprozent)**

		Absichten zu Autobesitz im nächsten Jahr*					Gesamt
		weiterhin Auto im HH	weiterhin autoloser HH	HH erhöht Anzahl/schafft neu an <sup>#</sup>	HH reduziert Anzahl <sup>#</sup>		
<b>Alter: HH mit Auto</b>	18-24 Jahre	6,7	0,0	1,5	0,1	8,3	
	25-34 Jahre	9,8	0,0	1,4	0,1	11,2	
	35-54 Jahre	23,5	0,0	1,3	1,7	26,4	
	55-64 Jahre	10,2	0,0	0,3	0,6	11,1	
	65 Jahre und älter	14,0	0,0	0,1	0,5	14,6	
<b>Alter: HH ohne Auto</b>	18-24 Jahre	0,0	2,9	1,2	0,0	4,1	
	25-34 Jahre	0,0	7,4	1,6	0,0	9,0	
	35-54 Jahre	0,0	6,4	1,3	0,0	7,7	
	55-64 Jahre	0,0	2,6	0,1	0,0	2,7	
	65 Jahre und älter	0,0	4,6	0,4	0,0	5,0	
<b>Gesamt</b>		64,2	23,8	9,0	3,0	100,0	

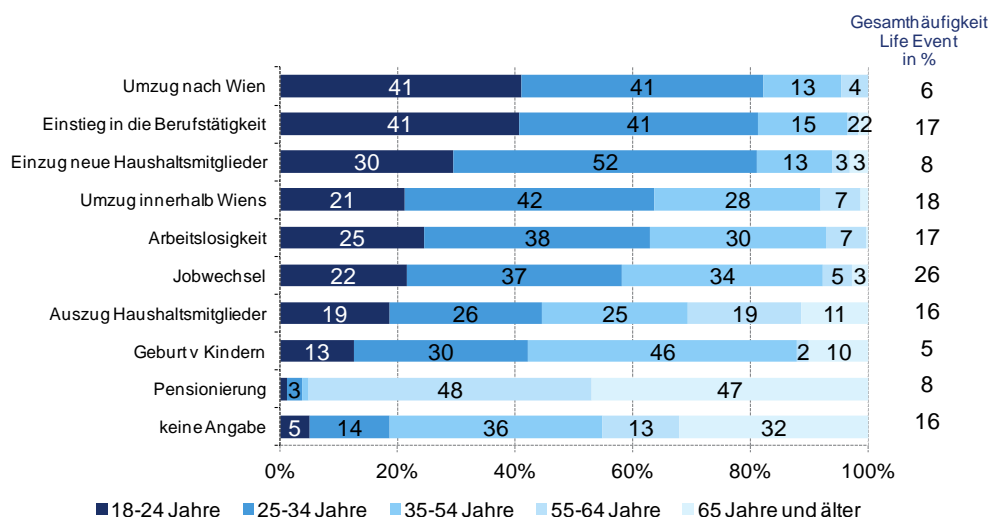
\*Angaben in Prozent aller Befragten, Basis: alle Befragten

# kleine Fallzahl!

### Autobesitz und Lebensphasen

Im Rahmen der Umfrage wurden die TeilnehmerInnen auch nach einer Reihe von sogenannten Life Events befragt, also nach biografischen Ereignissen, die eine wesentliche Änderung von Lebensumständen signalisieren und oftmals mit einem geänderten Mobilitätsverhalten einhergehen, wie z.B. Jobwechsel, Umzüge nach Wien und innerhalb Wiens, der Einstieg in die Berufstätigkeit etc. (vgl. Lanzendorf 2003). Abbildung 14 vergleicht die Verteilung der Altersgruppen bei den Befragten, die solche Life Events in den letzten drei Jahren erlebt haben, nach Art des Life Events. Abbildung 15 schlüsselt die Häufigkeiten der Life Events nach Absichtsgruppen beim Autobesitz in Haushalten auf.

**Abbildung 14: Altersgruppen nach Life Events**



Angaben in Prozent, Basis: alle Befragten

Befragte aus motorisierten Haushalten mit Autos, die auch weiterhin nichts daran ändern wollen, geben besonders wenige Life Events an, allenfalls Pensionierungen werden etwas häufiger genannt.

Unter Befragten aus „weiterhin autolosen Haushalten“ sind Jobwechsel (30%) und der Einstieg in die Berufstätigkeit (21%) häufig vertreten. Häufiger als im Gesamtdurchschnitt werden darüber hinaus Arbeitslosigkeit (25%) und Umzüge innerhalb (24%) Wiens und nach Wien (13%) angegeben. Die letzteren beiden Events werden von unter 35-Jährigen auch sehr häufig genannt, und gerade hinter den Umzügen dürfte häufig der erste Auszug von zu Hause stehen.

In der Gruppe derer, die im nächsten Jahr eine Neuanschaffung planen bzw. ein zusätzliches Auto im Haushalt möchten, sind „Jobwechsel“ (39%) „Einstieg in die Berufstätigkeit“ (39%) und „Arbeitslosigkeit“ (26%) besonders häufig

genannte Life Events, auch im Vergleich mit der Gesamthäufigkeit. Etwas häufiger ist in dieser Gruppe auch der „Einzug neuer Haushaltsmitglieder“ vertreten (21%): Die neuen Haushaltsmitglieder bringen zum Teil eigene Autos mit, zum Teil kann ihr Einzug einen Grund darstellen, ein Auto anzuschaffen. In allen Fällen sind dies aber Ereignisse, die – wie in Abbildung 14 erkennbar ist – häufig die jüngeren Befragten betreffen.

Die Reduktion der Autozahl im Haushalt hat hinsichtlich der Life Events ein deutlich weniger ausgeprägtes Muster, etwas häufiger (jedoch nicht häufiger als im Gesamtdurchschnitt) sind hier Jobwechsel (22%) und Arbeitslosigkeit (20%) angegeben. Die Geburt von Kindern im Haushalt (19%) ist in dieser Gruppe jedoch überproportional häufig vertreten. Ein Zusammenhang könnte gegeben sein, da der Verzicht auf ein oder alle Autos im Haushalt eine vergleichsweise schnell zu realisierende Möglichkeit ist, um durch Kinder entstehende Mehrkosten auszugleichen.

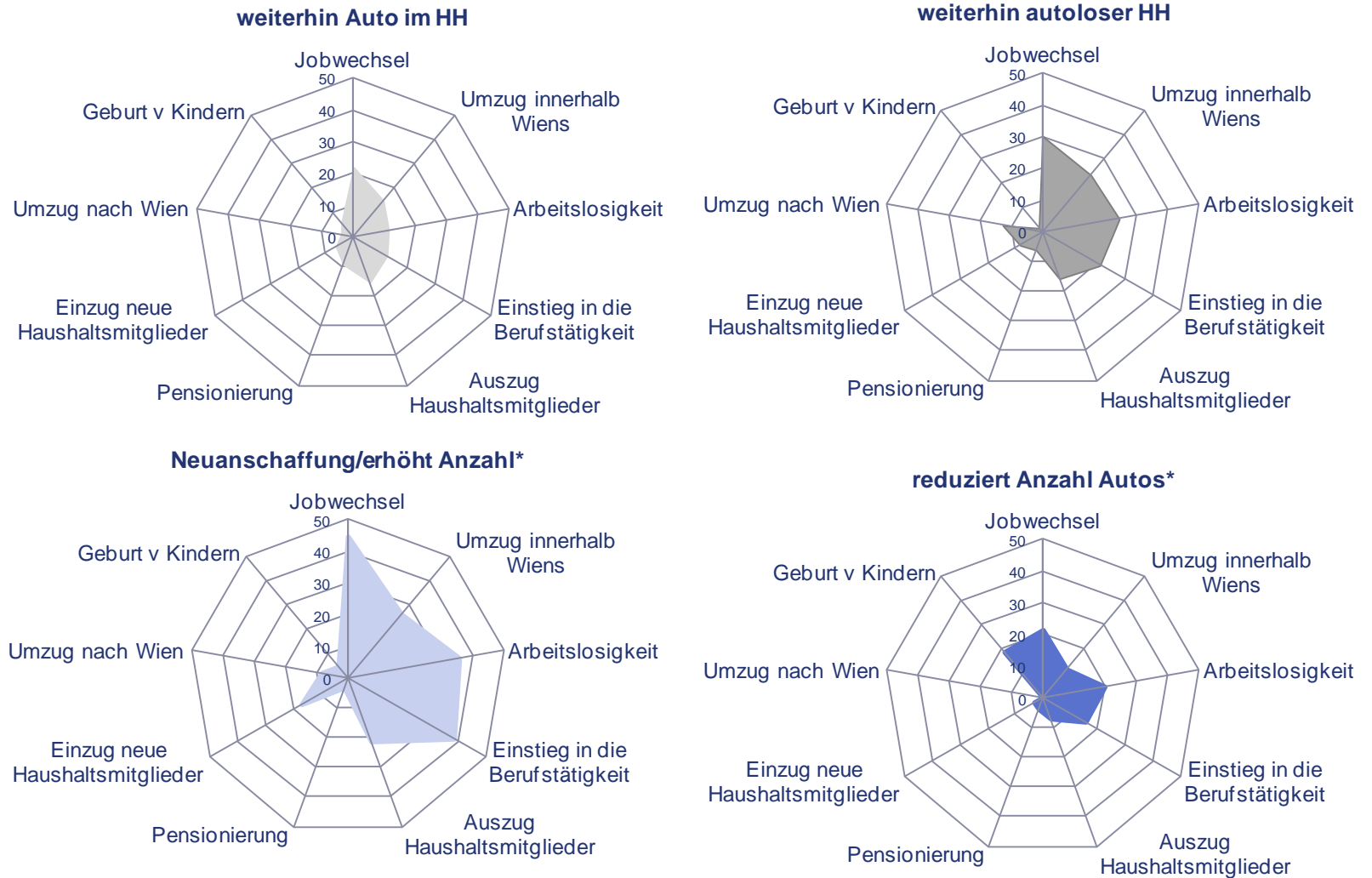
Alles in allem illustrieren die in den Abschnitten 2.1 bis 2.4 dargestellten Muster den Zusammenhang zwischen Autobesitz und Lebensphasen: Befragte aus motorisierten Haushalten sind häufiger über 35 Jahre alt und gut im Berufsleben verankert, weshalb insbesondere Arbeitslosigkeit, Jobwechsel und der Einstieg in die Berufstätigkeit hier seltener vorkommen als in den anderen Gruppen. Insbesondere Befragte aus weiterhin autolosen Haushalten, aber auch jene aus Haushalten, in denen Anschaffungen geplant sind, sind eher junge Menschen, was sich auch im Muster der häufigsten Life Events bemerkbar macht: Einstieg ins Berufsleben, Jobwechsel, Arbeitslosigkeit und Umzüge sind in diesen Gruppen deutlich häufiger.

### **Ausblick**

In den nächsten Jahren ist in Wien weiterhin mit einem starken Wachstum des Alterssegments unter 35 Jahren zu rechnen denn in dieser Gruppe ist Autobesitz nicht so verbreitet wie im Alterssegment 35+. Diese Gruppe plant auch mehrheitlich (zu 70-80%) im nächsten Jahr keine Autokäufe. Insofern ist mit einem weiteren Rückgang des Anteils von AutonutzerbesitzerInnen in der Wiener Wohnbevölkerung zu rechnen. Die Autonutzung in der Bevölkerung im Sinne des Anteils von Autofahrten am Modal Split wird dadurch voraussichtlich ebenfalls sinken.

Da aber dennoch 22% der 18- bis 24-Jährigen und 15% der 25- bis 34-Jährigen angeben, im nächsten Jahr einen Autokauf planen, ist in Summe damit zu rechnen, dass die Altersgruppe der unter 35-Jährigen für den Großteil der mittelfristig anstehenden Autokäufe in Wien verantwortlich sein wird.

**Abbildung 15: Absichtgruppen beim Autobesitz in Haushalten und Life Events**



Angaben in Prozent, Basis: alle Befragten

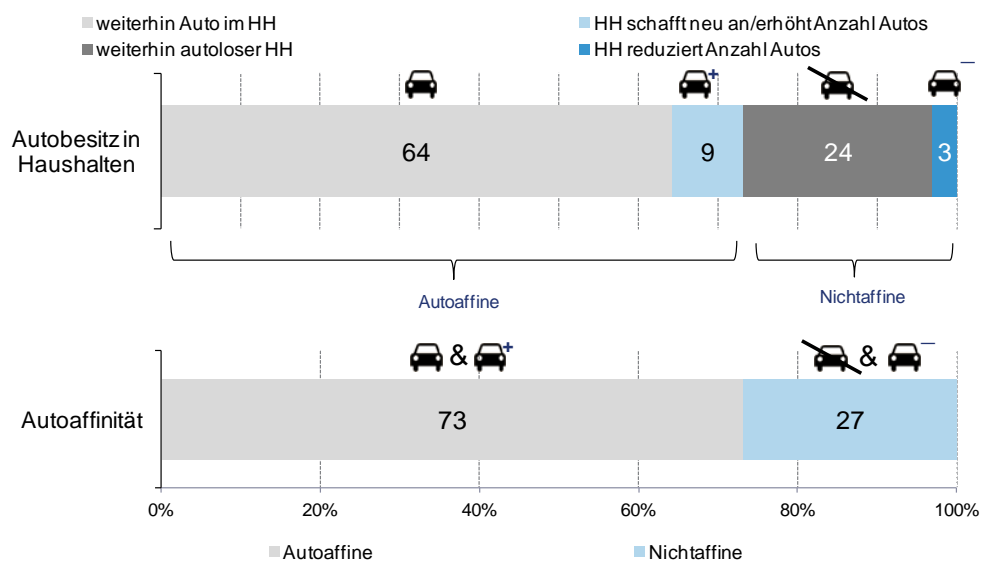
\* kleine Fallzahl!

## 2.5 Gründe für und gegen Autobesitz

Für diese Studie ist auch die Werte- und Lebensstildimension des Autobesitzes von großer Relevanz: Können bei AutobesitzerInnen und NichtbesitzerInnen verschiedener Altersgruppen eindeutige Unterschiede in ihren Einstellungen zum Autobesitz festgestellt werden? Anders formuliert: Gibt es einen Hinweis darauf, dass der Rückgang bei der Autonutzung in Wien auch auf geänderte Werthaltungen in der jungen Generation zurückzuführen ist?

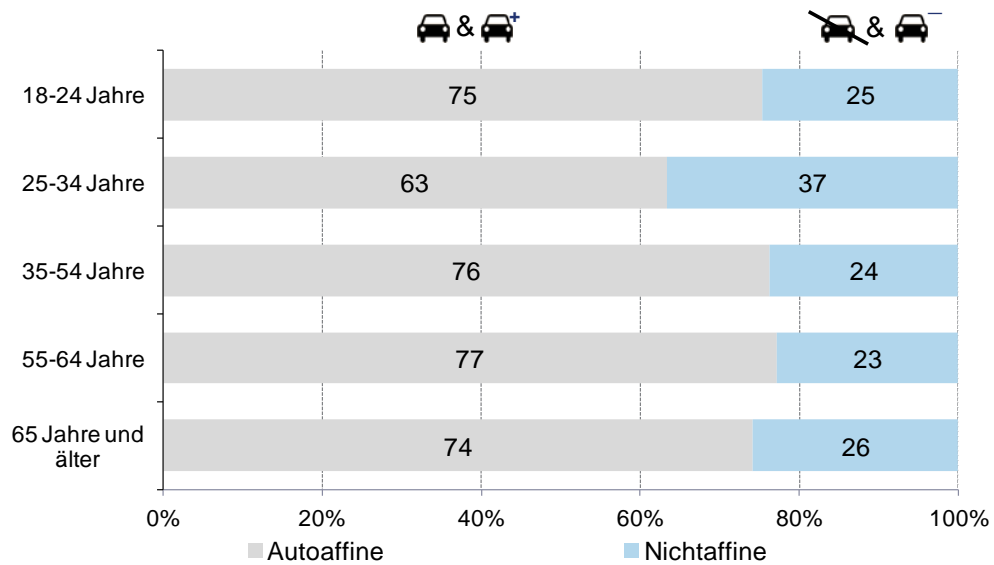
Aus datentechnischen Gründen wurde anhand der Absichtsanalyse in Abschnitt 2.4 die Analysevariable „Autoaffinität“ gebildet. Sie teilt die Befragten anhand ihrer Absichten zum Autobesitz in zwei Gruppen ein: „Autoaffine“ sind die große Gruppe derer, die entweder bereits mindestens ein Auto im Haushalt haben und dieses im nächsten Jahr auch behalten wollen, bzw. jene, die im nächsten Jahr ein neues oder ein zusätzliches Auto im Haushalt anschaffen wollen (Abbildung 16). Die Gruppe der „Nichtaffinen“ umfasst Befragte aus autolosen Haushalten, die keine Anschaffung planen, und jene, in deren Haushalten die Anzahl der Autos reduziert, bzw. auf ein Auto verzichtet werden soll. Wie Tabelle 7 zu entnehmen ist, ist unter den 25- bis 34-Jährigen der kleinste Anteil von Autoaffinen vertreten (insg. 63%), Autoaffine sind jedoch in allen Altersgruppen die Mehrheit.

**Abbildung 16: Zusammensetzung „Affinität Autobesitz“**



Angaben in Prozent, Basis: alle Befragten



**Abbildung 17: „Affinität Autobesitz“ nach Altersgruppen**

Angaben in Prozent, Basis: alle Befragten

Autobesitz oder Nichtbesitz und in weiterer Folge auch Mobilitätsentscheidungen sind nicht nur eine Folge von rein rationalen Entscheidungen (Kosten-Nutzen-Rechnung), sondern in ein Geflecht aus gesellschaftlichen Codes, persönlichen Werthaltungen, Emotionen und Moralvorstellungen eingebettet. Dieses bietet den Rahmen für die Begründungen, die Autoaffine (also AutobesitzerInnen und jene, die beabsichtigen ein Auto [neu] anzuschaffen) und Nichtaffine (NichtbesitzerInnen und jene, die die Anzahl der Autos in ihrem Haushalt reduzieren wollen) ihrer Entscheidung geben.

Die Befragten wurden daher gebeten, zu einer Reihe von Gründen für und gegen Autobesitz anzugeben, inwieweit jeder dieser Gründe für sie zutrifft. Die abgefragten Argumente umfassen praktische, wertebasierte und emotionale Aspekte des Autobesitzes und wurden unter Berücksichtigung verschiedener Forschungsstränge zum Thema Autobesitz formuliert.

Durch die Autowerbung und ihre mediale Darstellung sind Autos und Autobesitz in unserer Gesellschaft stark symbolisch aufgeladen. Es bestehen Assoziationen mit Freiheit, Flexibilität und Stärke. Autobesitz dient auch der Signalisierung von sozialem Status („Geltungskonsum“) (Steg et al. 2001).

Hinzu kommen die hohen Anschaffungs- und Erhaltungskosten von Autos: Die hohen Anschaffungskosten machen Autos zu einer Form von Luxus. Paradoxerweise „verwandelt“ sich das Luxusgut Auto für AutobesitzerInnen schnell zu einer „Notwendigkeit“, und es fällt vielen AutobesitzerInnen schwer, sich wieder von ihrem Auto zu trennen (Goodwin et al. 1995, Dargay 2001).

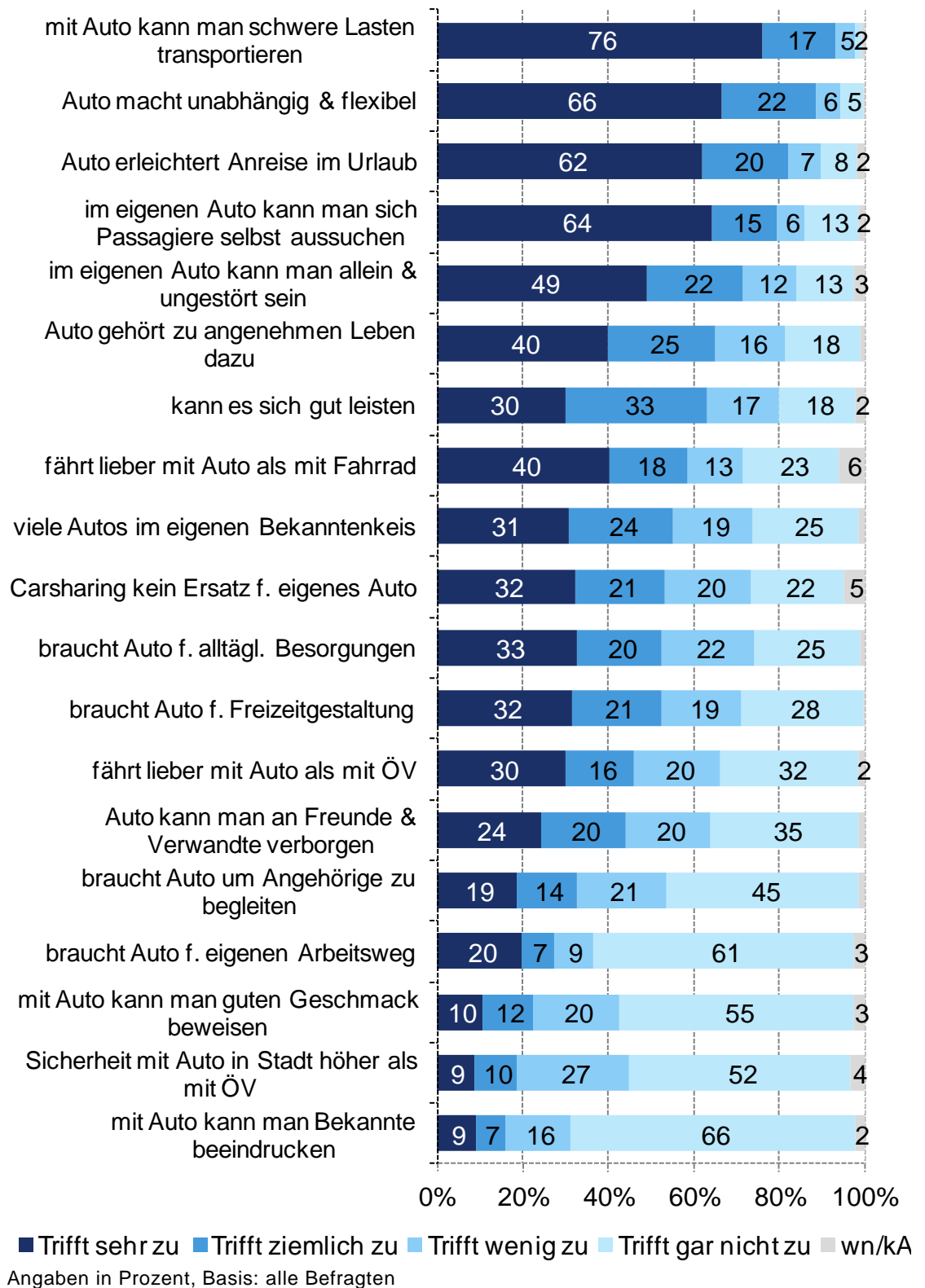
Gleichzeitig stellen die teils erheblichen Anschaffungs- und Erhaltungskosten eine materielle Hürde für den Autobesitz dar.

Die psychologische Dimension von Autobesitz (und -nutzung) wird berücksichtigt: Autos stellen für viele AutobesitzerInnen einen Teil der eigenen „persönlichen Sphäre“ dar, aber auch einen sicheren Hort, in dem man sich geschützt fühlt (Fraine et al. 2007). Gewohnheit spielt ebenfalls eine wichtige Rolle für alltägliches Mobilitätsverhalten (Verplanken et al. 2008), und Änderungen können am ehesten eintreten, wenn sich die gesamte Lebenssituation stark verändert (z.B. nach einem Umzug, Jobwechsel etc.).

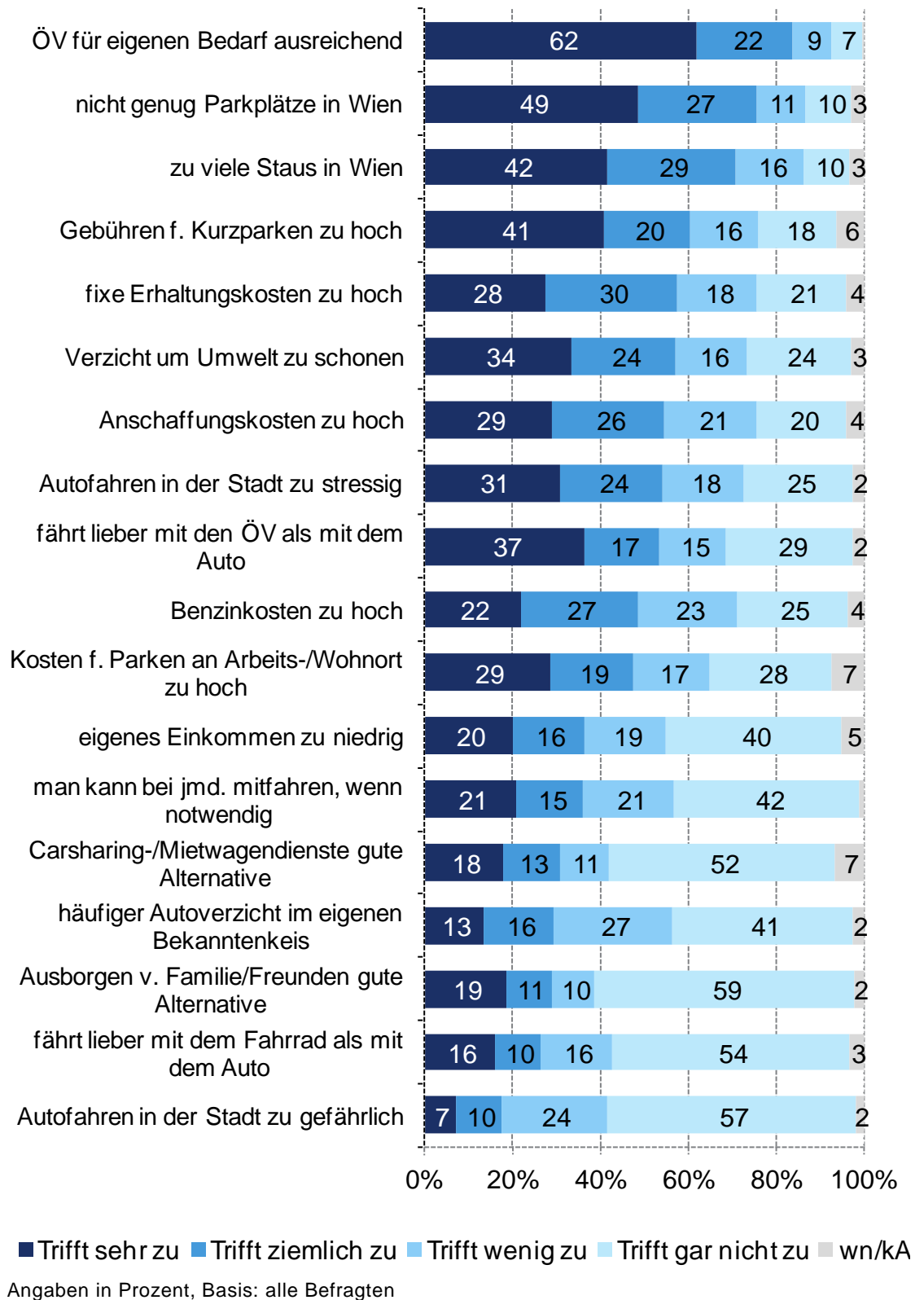
Schlussendlich bilden Umweltschutz und Ressourcenschonung wichtige Werte in unserer Gesellschaft. Man geht jedoch davon aus, dass ihr direkter Einfluss auf das Mobilitätsverhalten beschränkt ist, nicht zuletzt, da auch die weiter oben beschriebenen Einflüsse wirksam werden. Der Imperativ des Umweltschutzes scheint am ehesten als Auslöser zu fungieren, wenn Entscheidungen mit geringem Aufwand zu treffen sind und „die richtige Entscheidung“ mit geringem eigenen Ressourceneinsatz (Zeit, Geld, Kraftanstrengung) verbunden ist (Gatersleben et al. 2002, Stern 2000, Bamberg & Schmidt 2003).

Abbildung 18 und Abbildung 19 geben einen Überblick darüber, für wie zutreffend die Befragten die genannten Gründe für bzw. gegen Autobesitz halten.

**Abbildung 18: Gründe für Autobesitz – gesamt**



**Abbildung 19: Gründe gegen Autobesitz – gesamt**



### 2.5.1 Unterschiede zwischen Autoaffinen und Nichtaffinen

Mittels eines Gruppenvergleichs wird illustriert, welche Argumente wirklich ausschlaggebend für Autobesitz sind bzw. welche Argumente für AutobesitzerInnen und jene, die beabsichtigen ein Auto (neu) anzuschaffen, besonders zutreffend sind. Die gleiche Analyse wurde auch für Gründe gegen Autobesitz vorgenommen. (Abbildung 20 bzw. Abbildung 21).

Die Punktdiagramme in Abbildung 20 und Abbildung 21 stellen die Zustimmung unter den Autoaffinen zu einem Argument in der vertikalen (y-)Achse dar. Je höher ein Punkt auf dieser Achse liegt, umso größer ist die Zustimmung unter den autoaffinen Befragten zu diesem Argument. Die horizontale (x-)Achse stellt die Gruppenunterschiede zwischen Autoaffinen und Nichtaffinen dar. Die rote Mittellinie bezeichnet den Nullpunkt, je weiter die Punkte von der roten Mittellinie entfernt sind, umso größer sind die Unterschiede zwischen den Autoaffinen und Nichtaffinen in diesem Punkt. Zur besseren Übersichtlichkeit ist die Schriftfarbe von Argumenten, bei denen die Zustimmung besonders stark differiert, grün, während jene Argumente, bei denen die Unterschiede sehr gering sind, in grau gehalten sind. Diese Analysemethode kommt noch an weiteren Stellen im Bericht zum Einsatz.

Im Fall der Argumente für den Autobesitz wird so deutlich, dass es nicht die von den meisten für zutreffend gehaltenen Gründe sind (z.B. Auto als Transportmittel, Anreise im Urlaub) oder ein subjektiver Gewinn an Unabhängigkeit und Flexibilität, wo ein Unterschied festzustellen ist.

Für Autobesitz bzw. die Absicht, ein Auto (neu) anzuschaffen, sind insbesondere die folgenden Argumente kennzeichnend:

- „Ich brauche [ein Auto] für meine Freizeitgestaltung.“ (45)<sup>4</sup>
- „Ich brauche [ein Auto] für Besorgungen im Alltag.“ (42)
- „Ich kann es mir gut leisten.“ (39)
- „Ich fahre lieber mit dem Auto als mit dem Fahrrad.“ (37)
- „Ein Auto gehört zu einem angenehmen Leben einfach dazu.“ (34)

Besonders ausschlaggebende Argumente gegen den Autobesitz sind:

- „Wenn ich ein Auto brauche, fahre ich bei jemandem mit.“ (43)<sup>5</sup>
- „Ich fahre lieber mit öffentlichen Verkehrsmitteln als mit dem Auto.“ (32)

---

<sup>4</sup> Differenz Autoaffin-Nichtaffin in Prozentpunkten

<sup>5</sup> Differenz Nichtaffin-Autoaffin in Prozentpunkten

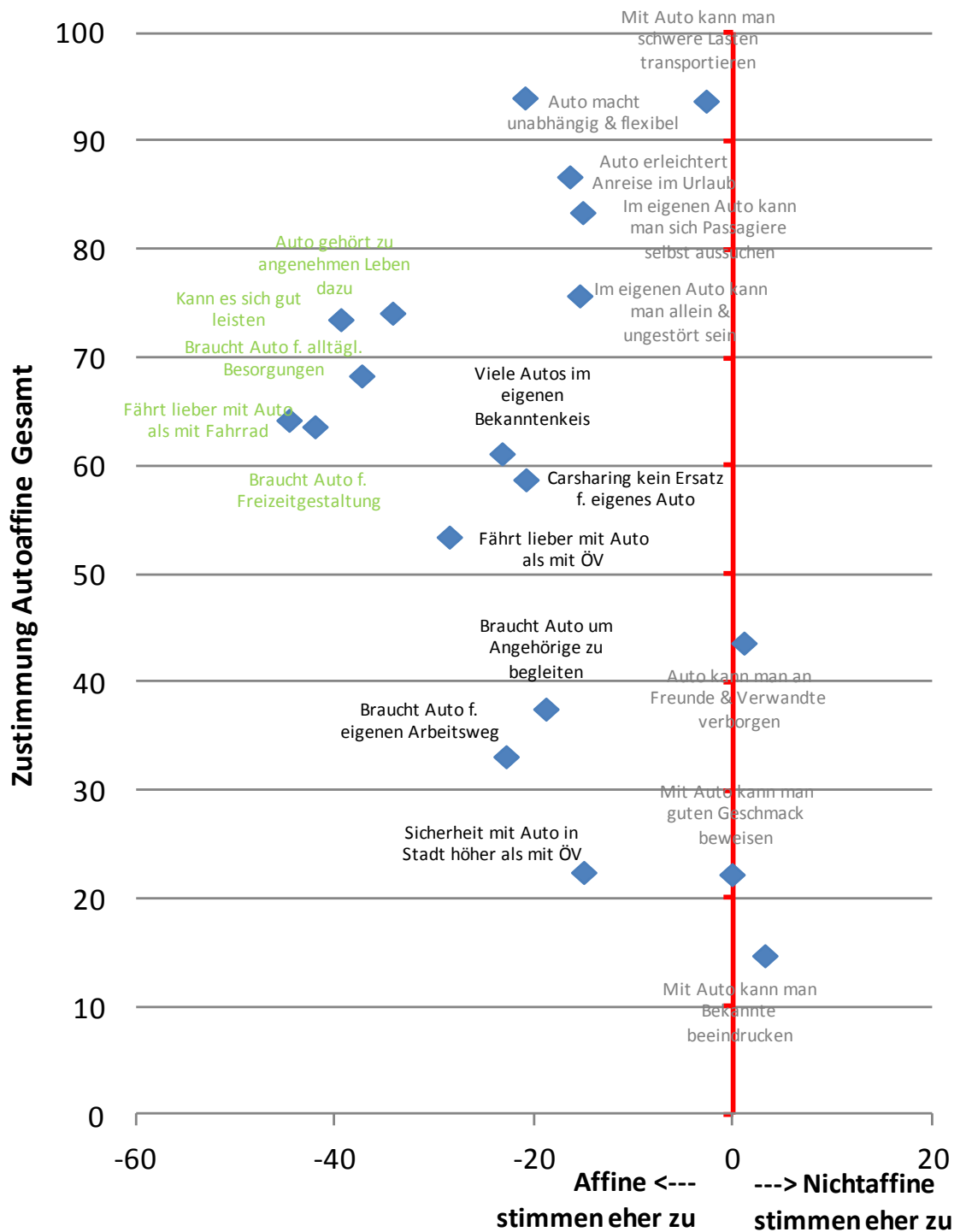
Weniger stark differenzierend, aber immer noch relevant sind:

- „In meinem Bekanntenkreis verzichten viele auf ein Auto.“ (23)<sup>5</sup>
- „Mein Einkommen ist zu niedrig.“ (22)
- „Autofahren in der Stadt ist zu stressig.“ (21)
- „Um die Umwelt zu schonen.“ (20)
- „Ich fahre lieber mit dem Fahrrad als mit dem Auto.“ (19)
- „Die Anschaffungskosten sind zu hoch.“ (16)
- „Wenn ich ein Auto brauche, miete ich eines über Carsharing- oder Mietwagendienste.“ (14)

Den wichtigen Pro-Argumenten ist gemeinsam, dass hier weniger die praktischen Eigenschaften eines Autos Zustimmung erhalten, sondern hauptsächlich Fragen des Lebensstils (ein angenehmes Leben, Leistbarkeit) bzw. Mobilitätsgewohnheiten im Rahmen dieses Lebensstils (Notwendigkeit für alltägliche Besorgungen und Freizeit). Die Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln, um selbst kein Auto benutzen müssen – insbesondere das Fahrrad und in geringerem Maß auch die ÖV –, und Carsharing werden im Vergleich zum eigenen Auto als weniger wünschenswert bezeichnet.

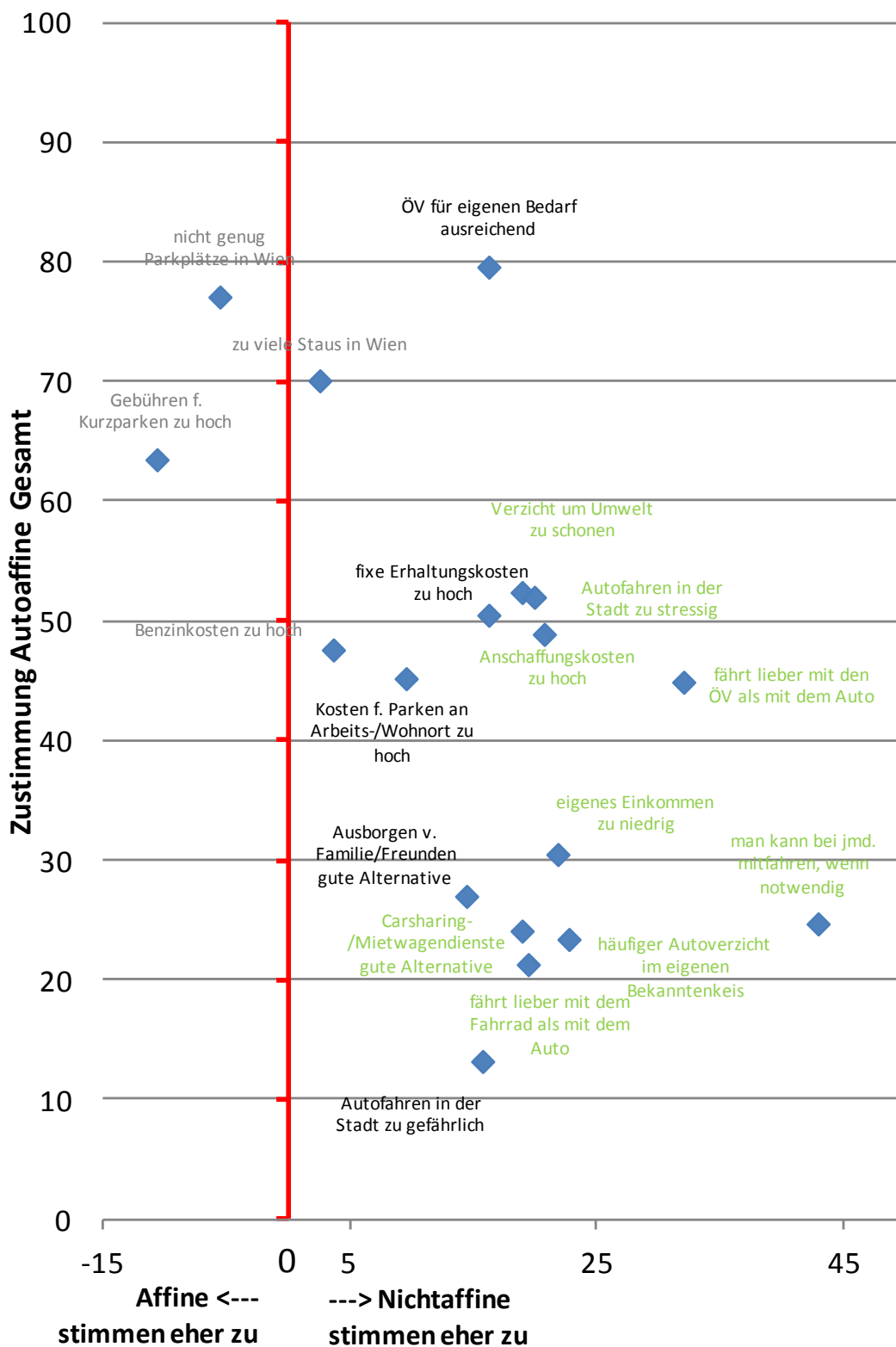
Die wichtigen Kontra-Argumente referenzieren auf Werthaltungen (Umweltschutz), wirtschaftliche Gründe (Einkommen bzw. Anschaffungskosten) und das soziale Umfeld (Autoverzicht im Bekanntenkreis). Die Nutzung von Alternativen zum eigenen Auto (ÖV, Fahrrad, Carsharing, Fahrgemeinschaften) wird hervorgehoben. Auch Stress beim Autofahren in der Stadt wird genannt (wenig überraschend, denn die Gruppe der Nichtaffinen besteht zum größten Teil aus Personen ohne eigenes Auto, sie sind das Autofahren also nicht gewohnt).

**Abbildung 20: Gründe für Autobesitz – Differenzen Autoaffine vs. Nicht-affine**



Angaben in Prozent der „trifft sehr/eher zu“-Nennungen, Basis: alle Befragten

**Abbildung 21: Gründe gegen Autobesitz – Differenzen Autoaffine vs. Nichtaffine**



Angaben in Prozent der „trifft sehr/eher zu“-Nennungen, Basis: alle Befragten



## 2.5.2 Altersunterschiede bei den Argumenten für und gegen Autobesitz

Sofern der Rückgang bei der Autonutzung in hohem Maß auf geänderte Werthaltungen unter jungen Menschen zurückzuführen ist, müssten auch erkennbare Unterschiede in den Einstellungen von Jüngeren (unter 35-Jährigen) und Älteren (35 Jahre und älter) zum Thema Autobesitz feststellbar sein. Die im Abschnitt 2.5.1 verwendete Analyseverfahren wurde hier nochmals eingesetzt, um die Gruppenunterschiede zwischen jüngeren und älteren Autoaffinen zu identifizieren. Die Analyse kann im Anhang nachgeschlagen werden (Abbildung 55 und Abbildung 56).

Zusammengefasst zeigt sich folgendes Bild:

Wenige Unterschiede sind insbesondere bei jenen Pro-Argumenten zu finden, die von besonders vielen Befragten als zutreffend betrachtet werden (Abbildung 22).

Für jüngere Autoaffine gilt das Auto eher als Statussymbol und sie stimmen folgenden Argumenten häufiger „sehr/eher“ zu (Abbildung 23):

- „Mit dem richtigen Auto kann man seine Bekannten beeindrucken.“ (20)<sup>6</sup>
- „Mit dem richtigen Auto kann man guten Geschmack beweisen.“ (17)

Im Gegensatz sind für sie folgende Argumente weniger oft zutreffend als für ältere Autoaffine (Abbildung 24):

- „Ich kann es mir gut leisten.“ (-21)<sup>7</sup>
- „In meinem Bekanntenkreis hat jeder ein Auto.“ (-19)
- „Ich brauche [ein Auto] für alltägliche Besorgungen.“ (-13)
- „Ich brauche [ein Auto], um Angehörige zu begleiten.“ (-11)
- „Ich brauche [ein Auto] für meinen Arbeitsweg.“ (-8)

Autoaffine unter 35 Jahren stimmen besonders häufig den folgenden Gegenargumenten zu (Abbildung 25):

- „Wenn ich ein Auto brauche, borge ich es von Familienmitgliedern oder Freunden aus.“ (24)<sup>5</sup>
- „Mein Einkommen ist zu niedrig.“ (24)
- „Wenn ich ein Auto brauche, fahre ich bei jemandem mit.“ (21)
- „Die Anschaffungskosten sind zu hoch.“ (18)

---

<sup>6</sup> Differenz Autoaffine <35 – Autoaffine 35+ in Prozentpunkten

<sup>7</sup> Differenz Autoaffine +35 – Autoaffine <35 in Prozentpunkten

Ältere Autoaffine stimmen verstärkt einem Argument gegen den Autobesitz zu (Abbildung 26):

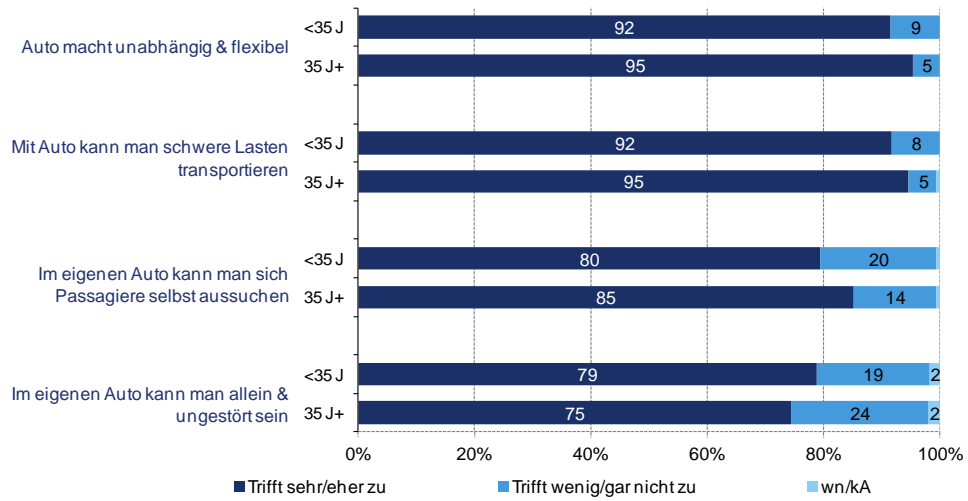
- „Es gibt in Wien zu viele Staus.“ (16)<sup>6</sup>

Mit Ausnahme des Arguments, es gebe zu viele Staus, unterscheiden sich die jüngeren und älteren Autoaffinen bei den meisten verkehrsbezogenen Kontra-Argumenten nicht (Abbildung 27).

In diesem Muster sind kaum wertebezogene Unterschiede zu finden. Die wichtigen lebensstilbezogenen Begründungen für Autobesitz, wie sie in Abschnitt 2.5.1 beschrieben sind, werden von Älteren und Jüngeren in mehr oder weniger gleichem Maße als zutreffend empfunden. Die Ausnahmen können am ehesten durch altersbedingte Unterschiede in der Lebensphase erklärt werden:

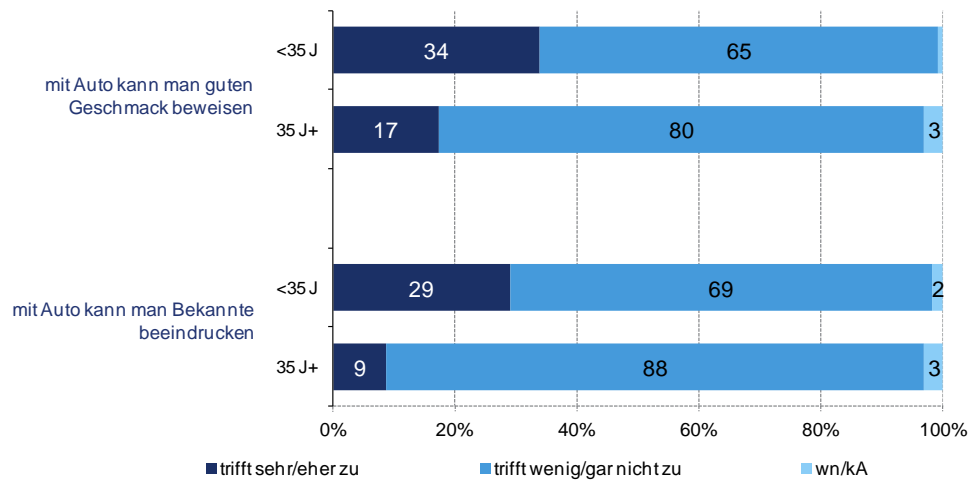
- Ältere können sich ein Auto besser leisten und es ist auch schon eher Teil ihrer Mobilitätsgewohnheiten (Besorgungen im Alltag). Für Jüngere gilt das Auto eher als Statussymbol (ein wertebezogener Unterschied), wird aber auch als weniger gut leistbar angesehen. Die Tatsache, dass weniger Bekannte ein Auto besitzen, dürfte sich für Jüngere daraus ergeben, dass Autobesitz in dieser Altersgruppe insgesamt weniger verbreitet ist. Das Gleiche kann auch auf die Unterschiede im Fall der Notwendigkeit für den Arbeitsweg zutreffen, denn die jüngeren Befragten befinden sich häufiger noch in Ausbildung und legen deshalb weniger "Arbeits-"wege zurück. Alles in Allem ist das Auto für junge Autoaffine weniger stark in den Alltag integriert.
- Hinzu kommt, dass es beim Argument „Verzicht aus Umweltschutzgründen“ nur geringe Unterschiede gibt, ebenso beim Argument „fährt lieber mit dem Fahrrad als mit dem Auto“. Öffentliche Verkehrsmittel werden am ehesten noch von älteren Autoaffinen als Alternative hervorgehoben.

**Abbildung 22: Gründe für Autobesitz – geringe Unterschiede zwischen Altersgruppen bei Autoaffinen**



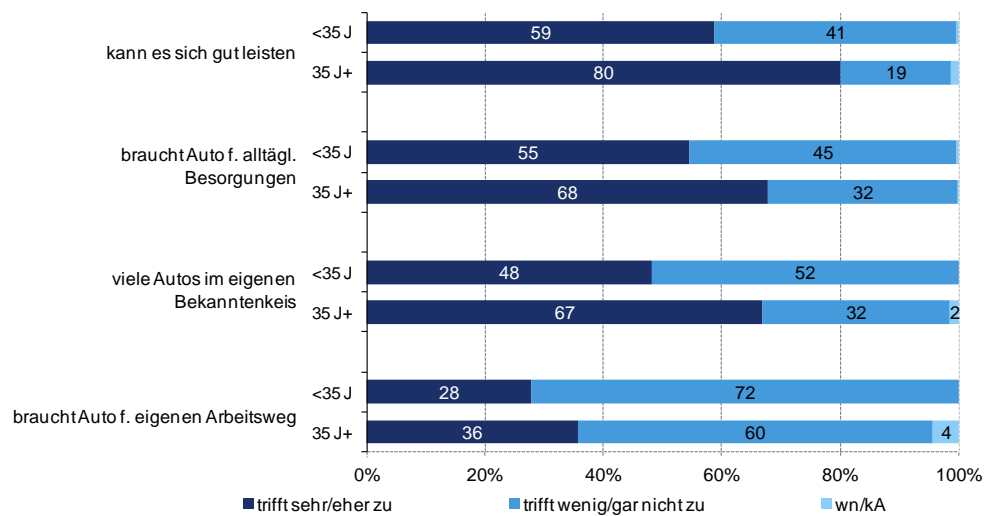
Angaben in Prozent, Top und Bottom Boxes, Basis: autoaffine Befragte

**Abbildung 23: Gründe für Autobesitz – zutreffender für Autoaffine unter 35 Jahren**



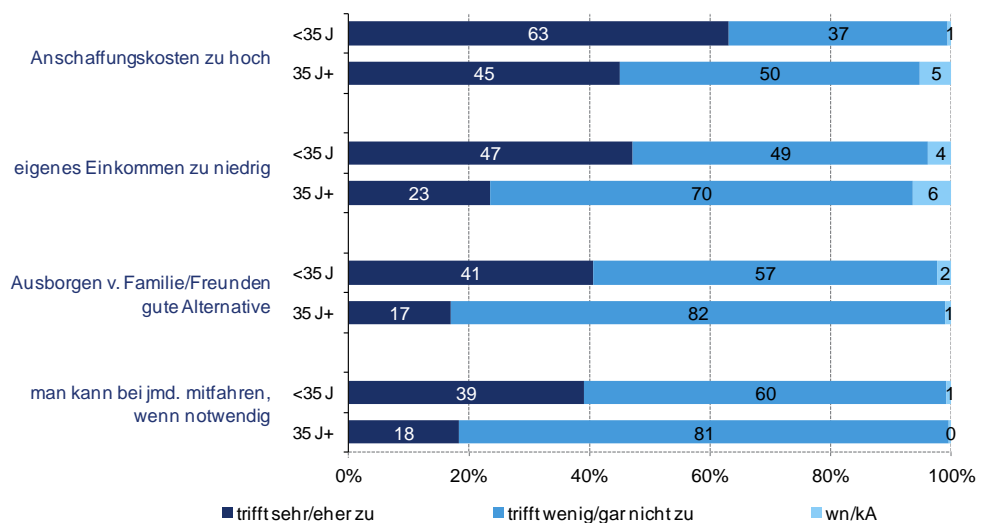
Angaben in Prozent, Top und Bottom Boxes, Basis: autoaffine Befragte

**Abbildung 24: Gründe für Autobesitz – zutreffender für Autoaffine ab 35 Jahren**



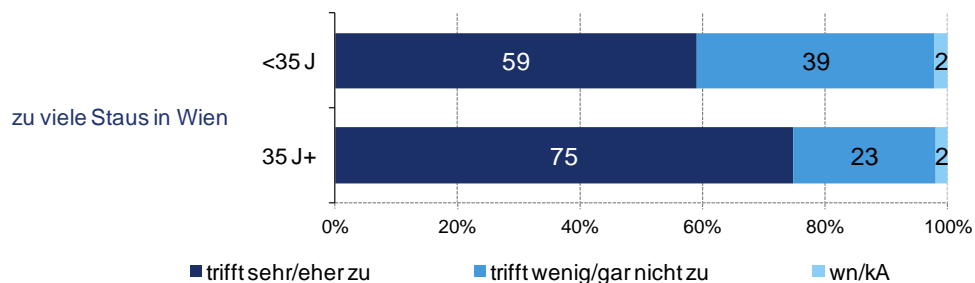
Angaben in Prozent, Top und Bottom Boxes, Basis: autoaffine Befragte

**Abbildung 25: Gründe gegen Autobesitz – zutreffender für Autoaffine unter 35 Jahren**



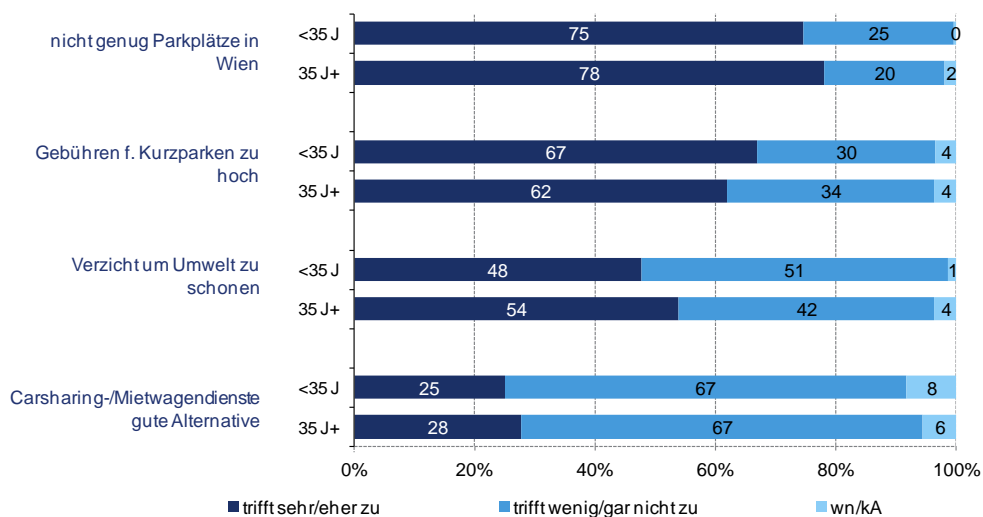
Angaben in Prozent, Top und Bottom Boxes, Basis: autoaffine Befragte

**Abbildung 26: Grund gegen Autobesitz: Stau – zutreffender für Autoaffine ab 35 Jahren**



Angaben in Prozent, Top und Bottom Boxes, Basis: autoaffine Befragte

**Abbildung 27: Gründe gegen Autobesitz – Altersunterschiede Autoaffine bei weiteren verkehrsbezogenen Gründen**



Angaben in Prozent, Top und Bottom Boxes, Basis: autoaffine Befragte

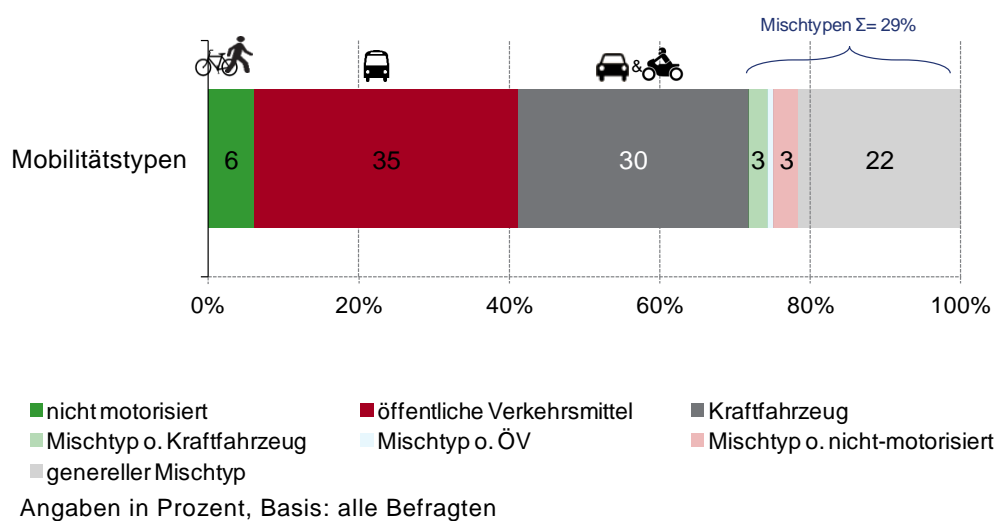
### 3 Mobilitätsverhalten in Wien

#### 3.1 Mobilitätstypen

Das Mobilitätsverhalten der Befragten wurde nach dem Vorbild der zwischen 1995 und 2013 durchgeführten Wiener Lebensqualitätsstudien abgefragt. Die StudienteilnehmerInnen wurden gebeten, die hauptsächlich genutzten Verkehrsmittel für verschiedene Wegetypen (beruflich/Ausbildung, Besorgungen, Besuche bei Familien und Bekannten, Begleitung von Kindern und Angehörigen sowie Besuch von Grün-/Sportanlagen und andere Freizeitaktivitäten) zu nennen. Daraus wurde eine Mobilitätstypologie gebildet, die in Abbildung 28 dargestellt ist. Details zur Sozialstruktur können Tabelle 9 entnommen werden. Die größte Gruppe sind mit 35% Anteil die ÖV-NutzerInnen, es folgen KraftfahrzeugnutzerInnen (Autos, Motorräder, Taxis/Autos als Mitfahrende) mit 30%. Häufig sind auch Befragte, die je nach Anlass verschiedene Verkehrsmittel nutzen (genereller Mischtyp, 22% Anteil).

Die telefonische Umfrage der vorliegenden Studie wurde in den Wintermonaten durchgeführt, diese Typologie stellt deshalb im Unterschied zu den Wiener Lebensqualitätsstudien keinen Jahresdurchschnitt dar. Der Anteil der nicht-motorisierten VerkehrsteilnehmerInnen (insb. FußgängerInnen und FahrradfahrerInnen) zu dürfte deshalb unterschätzt sein.

**Abbildung 28: Übersicht Mobilitätstypen in Wien**



**Tabelle 9: Struktur der Mobilitätstypen**

		<b>Mobilitätstypen*</b>						
		nicht motorisiert	öffentliche Verkehrsmittel	Kraftfahrzeug	Mischtyp o. Kraftfahrzeug	Mischtyp o. ÖV	Mischtyp o. nicht-motorisiert	genereller Mischtyp
<b>Gesamt</b>		6,2	35,1	30,5	2,6	0,9	3,2	21,6
<b>Geschlecht</b>	Männer	7,5	35,2	31,4	1,9	1,2	3,0	19,7
	Frauen	4,9	34,9	29,7	3,2	0,6	3,3	23,3
<b>Alter</b>	18-24 Jahre	8,4	45,5	20,3	2,1	0,0	3,6	20,1
	25-34 Jahre	5,1	44,5	25,2	0,3	0,0	0,6	24,3
	35-54 Jahre	8,3	26,0	38,9	2,7	1,5	2,9	19,9
	55-64 Jahre	6,2	31,6	21,6	2,5	0,8	9,3	27,9
	65 Jahre und älter	2,1	36,9	34,0	5,1	1,6	1,9	18,4
<b>Bildung</b>	Lehre, BMS, Pflichtschule	5,2	32,0	31,9	3,5	1,6	3,3	22,6
	Matura, Studium	6,9	39,0	29,1	1,5	0,2	3,1	20,2
<b>Berufstätigkeit</b>	berufstätig/Lehrling	7,1	29,1	35,4	1,9	0,6	3,4	22,5
	SchülerIn/StudentIn	5,4	60,7	11,2	2,8	0,0	1,9	18,0
	arbeitslos/Karenz/im Haushalt	9,4	37,5	21,9	2,0	2,2	3,1	23,9
	in Pension	2,4	37,5	30,2	4,2	1,7	3,4	20,5
<b>Baudichte Wohnort</b>	dicht	8,1	40,0	21,2	3,1	1,3	2,6	23,7
	locker	2,5	25,4	48,7	1,5	0,3	4,3	17,4
<b>Haushaltsform</b>	Singlehaushalt	9,0	44,8	24,4	3,8	0,0	1,9	15,9
	Mehrpersonen-HH ohne Kinder	3,7	30,7	36,0	1,0	1,7	4,0	22,9
	Mehrpersonen-HH mit Kindern	5,8	23,0	30,9	3,5	1,1	4,1	31,6

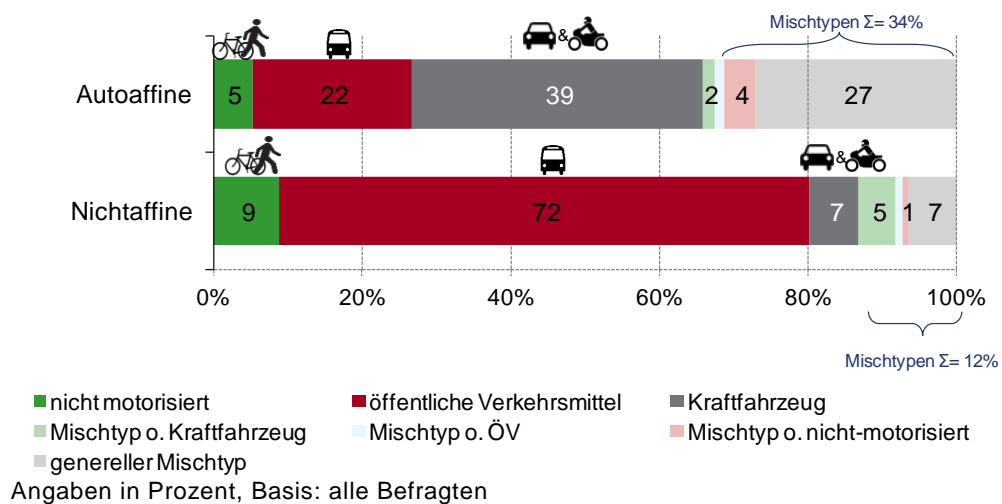
\*Angaben in Zeilenprozent, Basis: alle Befragten

### 3.2 Autobesitz und Verkehrsverhalten

Wer ein Kfz hat, benutzt dieses auch, wobei öffentliche Verkehrsmittel für viele Befragte aus Haushalten mit Auto dennoch eine wichtige Mobilitätsoption bleiben. Dieser Zusammenhang wird deutlich, wenn die Mobilitätstypen nach Affinität zum Autobesitz verglichen werden: Unter Autoaffinen, also jenen, die ein Auto besitzen oder die Anschaffung eines Autos planen, beträgt der Anteil der Kfz-NutzerInnen 39%, bei Nichtaffinen (kein Auto bzw. Absicht, die Anzahl der Autos im Haushalt zu reduzieren/auf Autos im Haushalt zu verzichten) liegt der Anteil nur bei 7%. Umgekehrt nutzt die große Mehrheit (72%) von Nichtaffinen öffentliche Verkehrsmittel, aber auch unter Autoaffinen nutzen 22% ÖV als hauptsächliches Verkehrsmittel.

Die weiterhin große Bedeutung der ÖV als Mobilitätsoption für Menschen in deren Haushalten es Autos gibt bzw. in deren Haushalten die Anschaffung von Autos geplant ist, zeigt sich am hohen Anteil der MischnutzerInnen unter den Autoaffinen, die Wege auch mit ÖV zurücklegen (33%) (Abbildung 29).

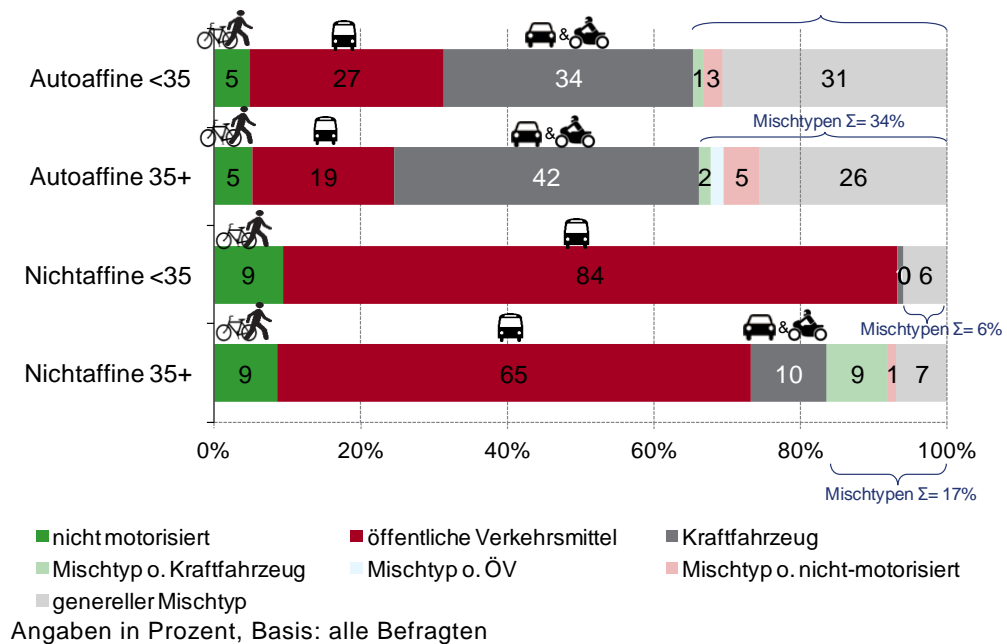
**Abbildung 29: Mobilitätstypen nach Affinität zum Auto**





Die Altersunterschiede zwischen diesen beiden Gruppen bestehen im Wesentlichen in einem höheren Anteil von ÖV-NutzerInnen bei den jüngeren Befragten (unter 35 Jahren) und einem höheren Anteil von Kfz-NutzerInnen unter den älteren Befragten (35 Jahre und älter)(Abbildung 30).

**Abbildung 30: Mobilitätstypen nach Affinitätstypen zum Auto (Altersgruppenvergleich)**



### 3.3 Absichten beim Umstieg von öffentlichen Verkehrsmittel aufs Auto und umgekehrt

Teil der vorliegenden Studie ist auch eine Analyse der Absichten beim Umstieg vom Auto zu den ÖV und vice versa. Wie entwickelt sich die Nutzung von Autos und ÖV, welche Umstiege sind zu erwarten?

Zu diesem Zweck wurden die StudienteilnehmerInnen danach gefragt, wie wahrscheinlich es ist, dass sie Wege, die zum Befragungszeitpunkt überwiegend mit dem Auto bewältigt werden, in den nächsten 3 Jahren hauptsächlich mit ÖV zurücklegen werden und umgekehrt.

Abbildung 31 schlüsselt die Absichtgruppen detailliert auf. Alles in allem erwarten 83% der Befragten keine Änderung in ihrem Verkehrsverhalten, unabhängig davon, welche Verkehrsmittel sie derzeit für ihre verschiedenen Wege nutzen. Für ca. 4% kann keine Aussage getroffen werden. Die Ordnung der Abbildung verdeutlicht das Verhalten der restlichen 13% beim Umstieg: 2% haben ihre Wege bisher nur mit dem Auto bewältigt und planen erstmals, Wege mit den ÖV zurückzulegen. Bei 4% ist es umgekehrt: Sie planen den

erstmaligen Umstieg von ÖV auf Autos. 5% haben bisher Wege mit einer Mischung aus ÖV und dem Auto zurückgelegt und werden nun mehr Wege mit ÖV zurücklegen, bei 2% ist es umgekehrt: Sie werden für ihre Wege mehr das Auto nutzen.

In Summe planen 6% mehr Autofahrten und 7% mehr ÖV-Fahrten, während 83% keine Änderung beabsichtigen. Details zur Struktur dieser Absichtgruppen sind Tabelle 10 zu entnehmen. Gerade in den jüngeren Altersgruppen ist der Anteil derer, die planen, in den nächsten drei Jahren mehr Auto zu fahren, größer; bei den unter 25-Jährigen ist aber auch der Anteil jener, die mehr ÖV-Fahrten planen, höher.

Die Bedeutung der unter 35-Jährigen ist wird in Abbildung 32 sichtbar: 78% der Befragten, die beabsichtigen, in den nächsten drei Jahren mehr Auto fahren zu wollen, sind unter 35 Jahren. Ähnlich wie in Abschnitt 2.4 sind auch die Größenordnungen in der Grundgesamtheit von Bedeutung (Tabelle 11): 5% der befragten WienerInnen sind unter 35 Jahren und wollen in Zukunft mehr Auto fahren. Nur etwas mehr als 2% sind unter 35 Jahren und wollen in Zukunft mehr mit den ÖV fahren (hier ist zu beachten, dass der Anteil von ÖV-NutzerInnen in dieser Gruppe bereits sehr hoch ist).

Tabelle 12 zeigt, dass die Absichten hinsichtlich Autobesitz und Mobilitätsverhalten miteinander zusammenhängen: Befragte, die zusätzliche oder neue Autos im Haushalt anschaffen wollen, geben häufiger an, mehr mit dem Auto fahren zu wollen.<sup>8</sup>

Schlussendlich zeigt Abbildung 33 die Verteilung der Life Events über die Absichtgruppen des Verkehrsverhaltens. Das Muster der Life Events im Fall derer, die planen in Zukunft mehr mit dem Auto zu fahren, zeigt, dass diese Gruppe von jungen Menschen geprägt ist.<sup>9</sup>

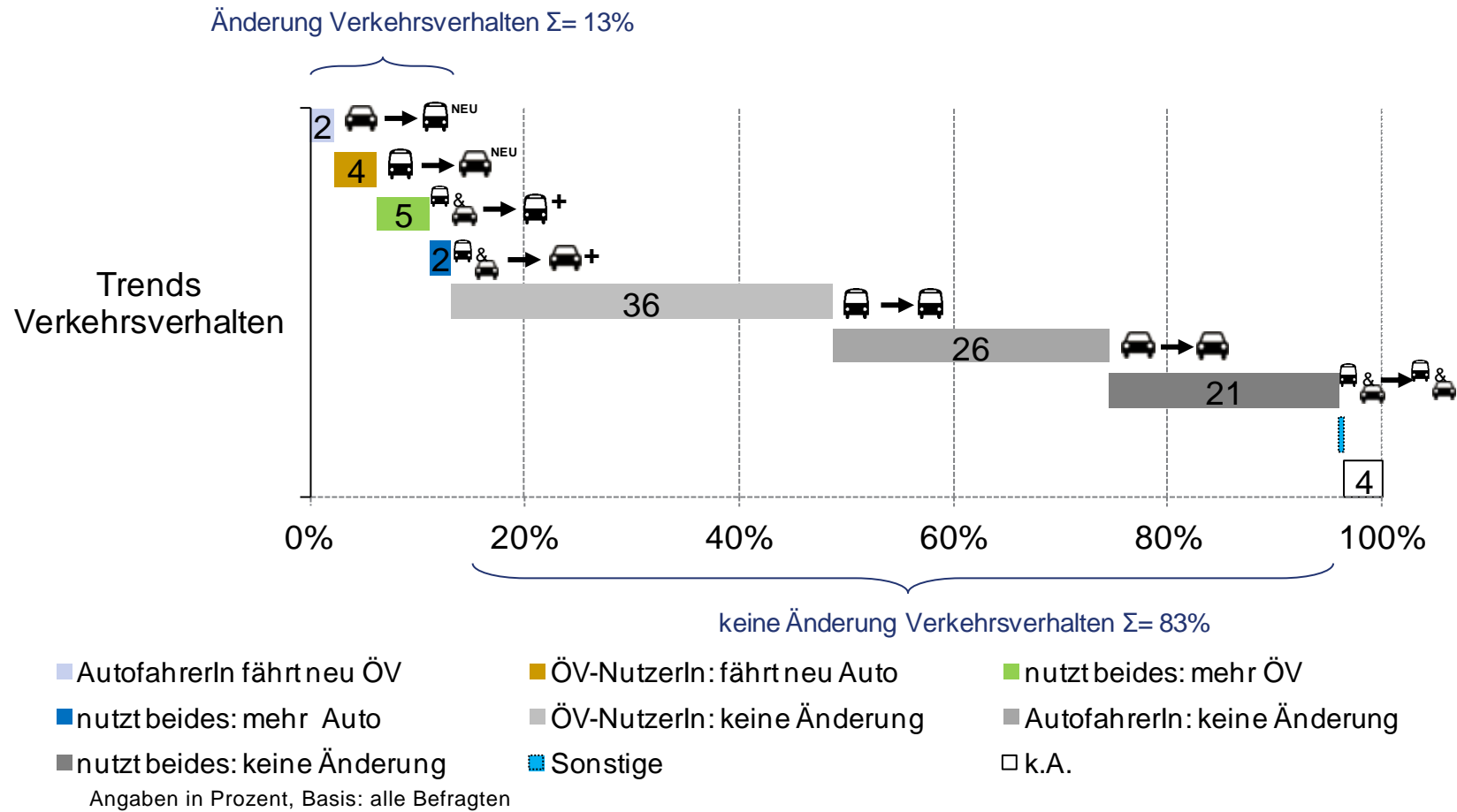
Die Trendlage unter den Befragten ist aufgrund der vorliegenden Daten nur schwer vorherzusagen. Die vorliegenden Daten lassen den Schluss zu, dass unter gleichbleibenden demografischen Bedingungen in den nächsten drei Jahren nur mit geringen Verschiebungen zwischen Auto und ÖV zu rechnen ist. Sofern die Gruppe der unter 35-Jährigen in der Gesamtbevölkerung weiter ansteigt, ist auch mit dem Anwachsen jener autolosen Gruppe zu rechnen, in der der Wunsch nach Autonutzung groß ist (unabhängig davon, ob er auch verwirklicht wird oder nicht).

---

<sup>8</sup> kleine Fallzahl!

<sup>9</sup> kleine Fallzahl!

**Abbildung 31: Altersgruppen nach Änderungsabsichten Verkehrsverhalten**

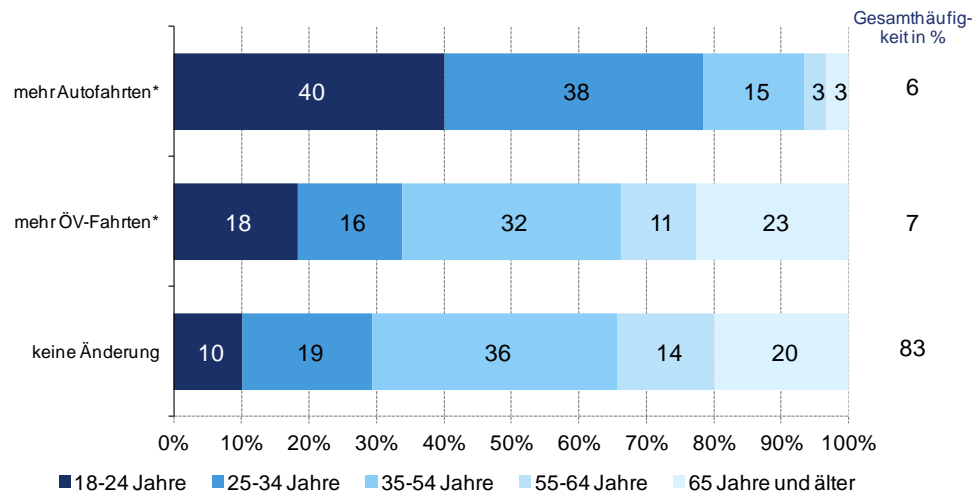


**Tabelle 10: Struktur Absichtgruppen Verkehrsverhalten in den nächsten drei Jahren**

		Absichtgruppen Verkehrsverhalten in den nächsten drei Jahren*			
		mehr Autofahrten <sup>#</sup>	mehr ÖV-Fahrten <sup>#</sup>	keine Änderung	w.n./k.A.
<b>Gesamt</b>		6,0	7,2	83,2	3,6
<b>Geschlecht</b>	Männer	6,4	5,7	84,6	3,3
	Frauen	5,6	8,6	81,9	3,9
<b>Alter</b>	18-24 Jahre	18,8	10,6	68,2	2,4
	25-34 Jahre	11,3	5,6	79,4	3,8
	35-54 Jahre	2,7	6,7	88,7	2,0
	55-64 Jahre	1,6	6,1	87,3	5,0
	65 Jahre und älter	1,3	8,4	84,5	5,9
<b>Bildung</b>	Lehre, BMS, Pflichtschule	5,8	8,3	81,4	4,5
	Matura, Studium	6,2	5,4	85,7	2,6
<b>Berufstätigkeit</b>	berufstätig/Lehrling	4,5	6,4	86,7	2,4
	SchülerIn/StudentIn	18,3	7,4	69,3	5,0
	arbeitslos/Karenz/im Haushalt	16,8	5,9	74,6	2,8
	in Pension	1,4	8,1	84,4	6,1
<b>Baudichte Wohnort</b>	dicht	7,7	7,6	80,2	4,4
	locker	2,6	6,3	89,0	2,0
<b>Haushaltsform</b>	Singlehaushalt	3,8	4,4	87,3	4,6
	Mehrpersonen-HH ohne Kinder	8,2	8,1	80,1	3,7
	Mehrpersonen-HH mit Kindern	5,6	11,7	81,6	1,1

\* Angaben in Zeilenprozent, Basis: alle Befragten  
<sup>#</sup> kleine Fallzahl!

**Abbildung 32: Altersverteilung in Absichtsgruppen Verkehrsverhalten in den nächsten drei Jahren**



Angaben in Prozent, Basis: alle Befragten  
 \*kleine Fallzahl!

**Tabelle 11: Absichten zu Mobilitätsverhalten in den nächsten drei Jahren und Altersgruppen (Tabellenprozent)**

		Absichten Mobilitätsverhalten*				
		mehr Autofahrten <sup>#</sup>	mehr ÖV-Fahrten <sup>#</sup>	keine Änderung	w.n./k.A.	Gesamt
Alter	18-24 Jahre	2,4	1,3	8,5	,3	12,5
	25-34 Jahre	2,3	1,1	16,0	,8	20,2
	35-54 Jahre	,9	2,3	30,3	,7	34,2
	55-64 Jahre	,2	,8	12,0	,7	13,6
	65 Jahre und älter	,2	1,6	16,5	1,2	19,5
Gesamt		6,0	7,2	83,2	3,6	100,0

\* Angaben in Tabellenprozent, Basis: alle Befragten

# kleine Fallzahl!

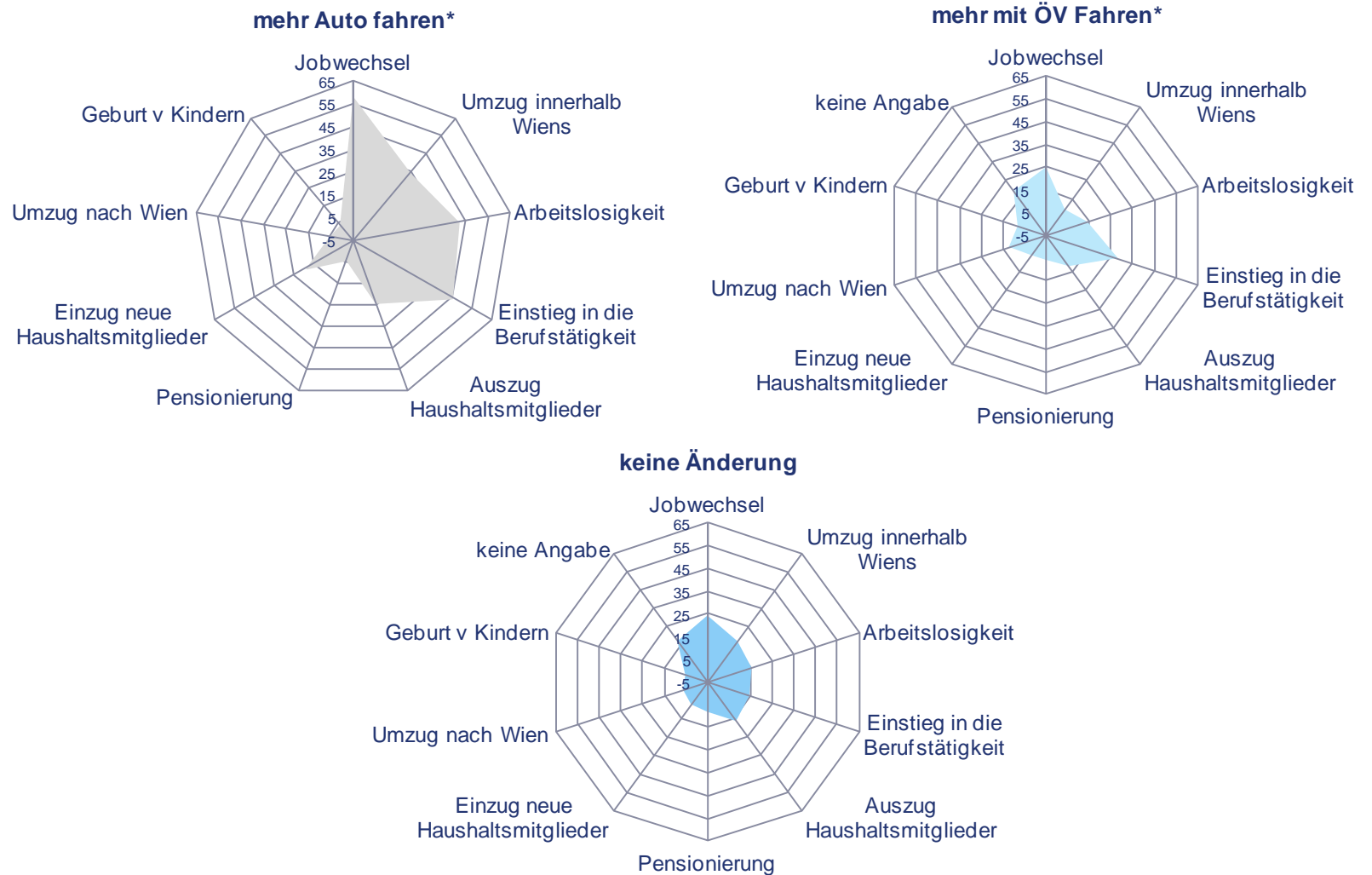
**Tabelle 12: Absichten zu Autobesitz und Absichten zu Mobilitätsverhalten in den nächsten drei Jahren**

		Absichten Mobilitätsverhalten*			
		mehr Autofahrten <sup>#</sup>	mehr ÖV-Fahrten <sup>#</sup>	keine Änderung	w.n./k.A.
Absichten Autobesitz	weiterhin Auto im HH	4,0	9,3	83,7	2,9
	weiterhin autoloser HH	5,0	0,0	89,9	5,0
	HH erhöht Anzahl/schafft neu an <sup>#</sup>	24,2	8,8	61,5	5,5
	HH reduziert Anzahl <sup>#</sup>	0,0	13,3	86,7	0,0

\* Angaben in Zeilenprozent, Basis: alle Befragten

# kleine Fallzahl!

**Abbildung 33: Absichtsgruppen Verkehrsverhalten in den nächsten drei Jahren und Life Events**



Angaben in Prozent, Basis: alle Befragten  
 \* kleine Fallzahl!

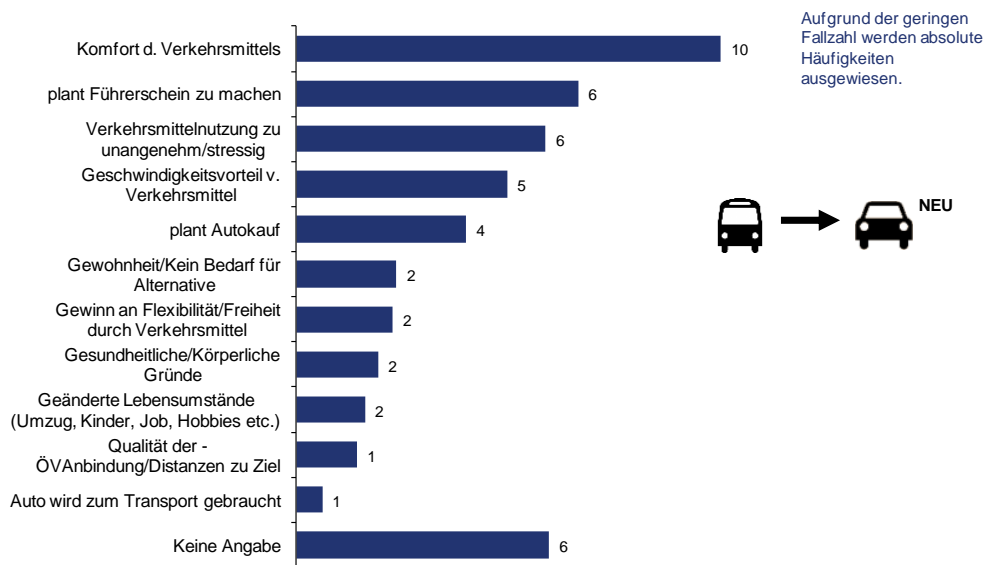
### 3.3.1 Gründe für Umstiegsverhalten

Die StudienteilnehmerInnen wurden im Rahmen von zwei offenen Fragen auch um Begründungen für den geplanten Umstieg vom Auto auf ÖV und umgekehrt gebeten. Die Frage war allgemein genug formuliert, um auch Befragten, die keinen Umstieg planen, die Möglichkeit zu geben, sich zu erklären. Da diese Studie auf Umstiegsverhalten fokussiert, werden im Folgenden auch nur die Antworten der UmsteigerInnen dargestellt (Abbildung 34 bis Abbildung 37).

Aufgrund der geringen Gruppengrößen in den Gruppen der UmsteigerInnen werden nur absolute Häufigkeiten präsentiert. Diese sollten nicht als Maßstab für eine Häufigkeitsverteilung dieser Begründungen in diesen Gruppen herangezogen werden. Für die Zwecke dieser Studie wird hier ein Überblick über mögliche Umstiegsgründe gegeben, für deren Quantifizierung eine eigene empirische Erhebung innerhalb dieser Gruppe notwendig ist.

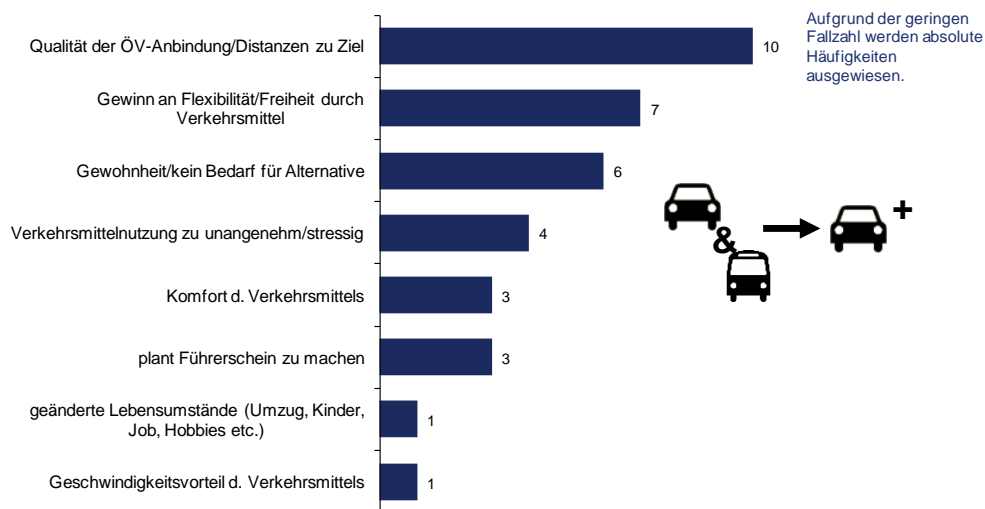


**Abbildung 34: Gründe für Änderungen des Verkehrsverhaltens – UmsteigerInnen von ÖV auf das Auto**



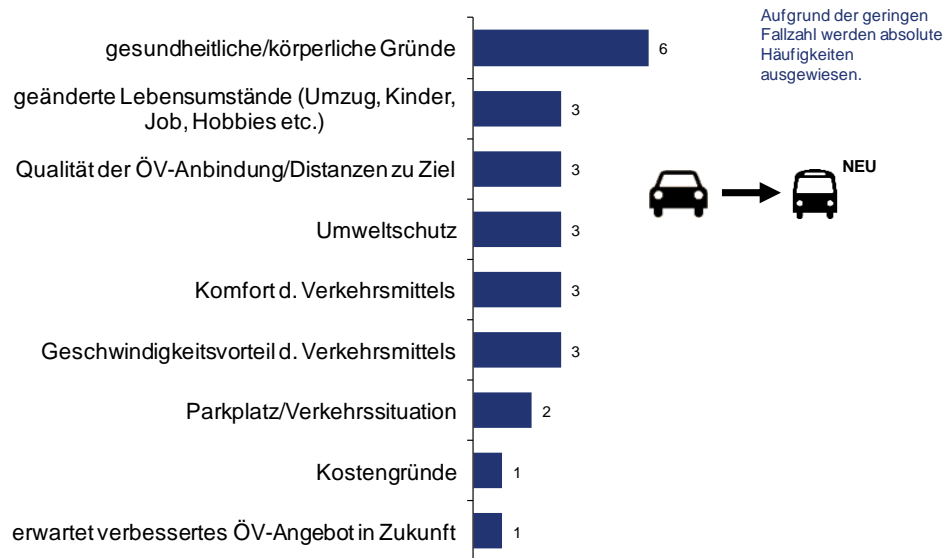
Angaben in absoluten Häufigkeiten, Basis: Befragte, die von ÖV neu auf das Auto umsteigen  
kleine Fallzahl!

**Abbildung 35: Gründe für Änderungen des Verkehrsverhaltens – Auto- und ÖV-NutzerInnen, die vermehrt Auto fahren werden**



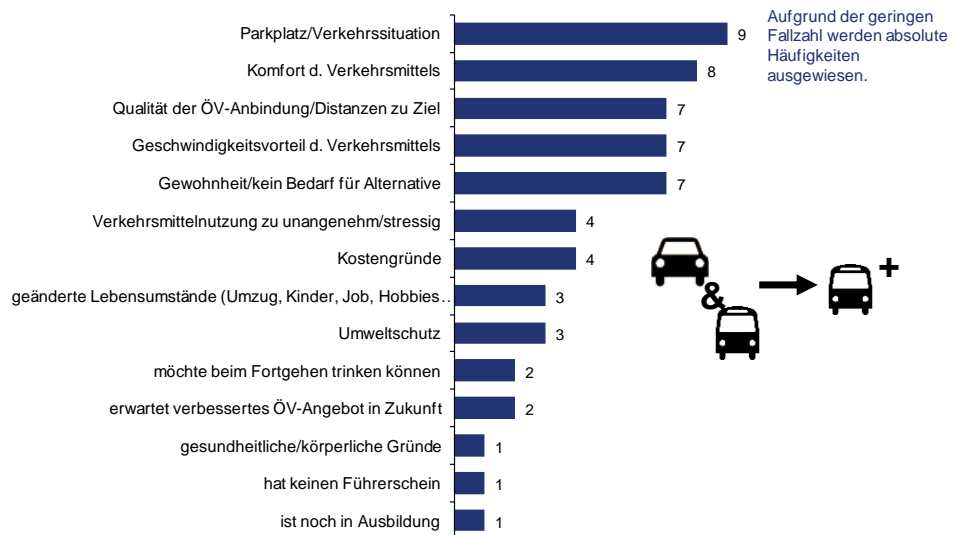
Angaben in absoluten Häufigkeiten, Basis: Befragte, die das Auto und ÖV nutzen und mehr mit dem Auto fahren werden  
kleine Fallzahl!

**Abbildung 36: Gründe für Änderungen des Verkehrsverhaltens – UmsteigerInnen vom Auto auf ÖV**



Angaben in absoluten Häufigkeiten, Basis: Befragte, die vom Auto neu auf ÖV umsteigen  
kleine Fallzahl!

**Abbildung 37: Gründe für Änderungen des Verkehrsverhaltens – Auto- und ÖV-NutzerInnen, die vermehrt ÖV fahren werden**



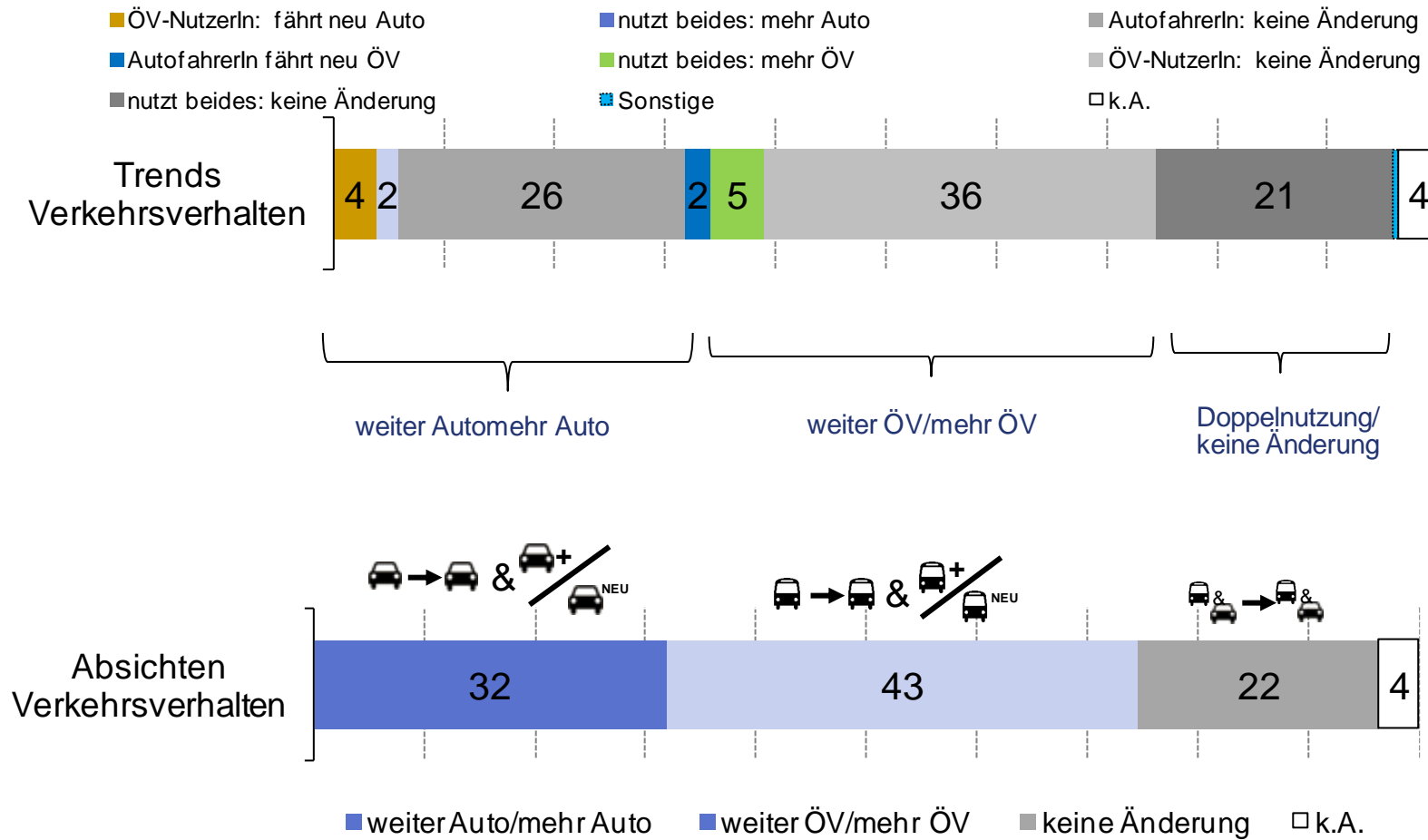
Angaben in absoluten Häufigkeiten, Basis: Befragte, die das Auto und ÖV nutzen und mehr mit ÖV fahren werden  
kleine Fallzahl!

### 3.3.2 Beabsichtigtes Verkehrsverhalten

Für eine eingehendere Analyse des Verkehrsverhaltens und um Rückschlüsse auf die Beweggründe für die Verkehrsmittelwahl zu ziehen, wurde, analog zum Abschnitt 2.5, die Analysevariable „Absichten Verkehrsverhalten“ gebildet. Dabei werden drei Gruppen unterschieden: Die erste Gruppe mit 32% umfasst jene, die beabsichtigen, weiterhin alle Wege mit dem Auto zurückzulegen, sowie die UmsteigerInnen von ÖV auf das Auto und die MischnutzerInnen, die mehr Auto fahren möchten. Mit 43% besteht die größte Gruppe aus jenen, die weiterhin ausschließlich ÖV fahren werden, plus den UmsteigerInnen vom Auto auf ÖV und den MischnutzerInnen, die planen, mehr mit ÖV zu fahren. Die kleinste Gruppe mit 22% besteht aus MischnutzerInnen, die weiterhin keine Änderung an ihrem Verkehrsverhalten planen.

Die weiteren Analysen konzentrieren sich stets auf die Absichtgruppen „weiter/mehr Auto fahren“ und „weiter/mehr mit ÖV fahren“.

**Abbildung 38: Zusammensetzung Absichten Verkehrsverhalten**



Angaben in Prozent, Basis: alle Befragten

### 3.4 Emotionen zu Autos und ÖV und Verkehrsverhalten

Analog zu den in Abschnitt 2.5 analysierten Begründungen fokussiert dieser Abschnitt auf die affektive Dimension der Verkehrsmittelnutzung. Emotionen sind ein sehr individuelles Phänomen: Verschiedene Menschen können verschiedene Emotionen gegenüber ein und demselben Produkt empfinden. Dennoch zeigen sich gewisse Ähnlichkeiten zwischen Befragten, die zumindest teilweise durch Werthaltungen erklärt werden können (Desmet et al. 2006). Unterschiede bei emotionalen Assoziationen können also auch Hinweise auf Unterschiede bei Werthaltungen sein.

Die zwei bedeutendsten Verkehrsmittel Autos und öffentlicher Verkehr (also die Gesamtheit aller nutzbaren öffentlichen Verkehrsmittel) werden daher miteinander verglichen. Dafür wurden die Befragten gebeten anzugeben, wie sehr sie eine Reihe von positiven und negativen Emotionen mit Autos bzw. ÖV verbinden.

Wie in den Abschnitten 2.5.1 und 2.5.2 wurden zuerst Gruppenvergleiche vorgenommen, in diesem Fall zwischen den oben beschriebenen Absichtsgruppen „weiter/mehr Autofahrten“ und „weiter/mehr ÖV-Fahrten“. In weiterer Folge wurde dann überprüft, ob es innerhalb dieser Absichtsgruppen Unterschiede zwischen jungen (unter 35-jährigen) und älteren (über 35-jährigen) Befragten gibt, die auf einen Wertewandel schließen lassen.<sup>10</sup>

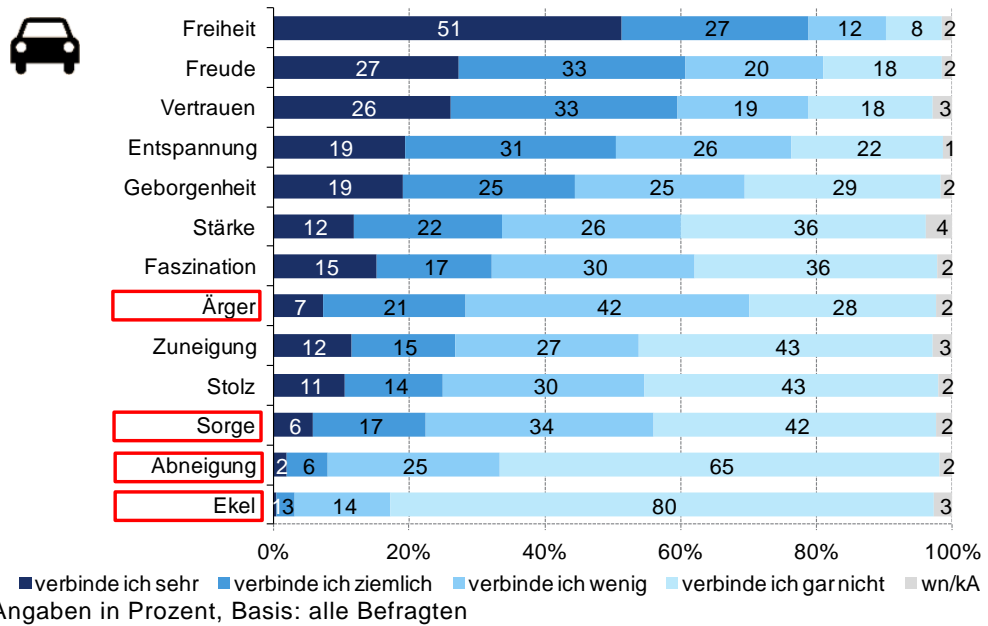
Insgesamt zeigte sich, dass die Befragten im Fall von Autos insgesamt stärkere emotionale Assoziationen zeigen als bei den ÖV, d.h., sie sagen bei den abgefragten Emotionen insgesamt häufiger, dass sie sie mit Autos verbinden, als dies bei ÖV der Fall ist (Abbildung 39 und Abbildung 40).

Mit dem Auto werden am ehesten die Emotionen „Freiheit“ (78% „verbinde ich sehr/ziemlich“) und „Freude“ (60%), aber auch Vertrauen (59%) verbunden. Negative Emotionen werden, mit Ausnahme von „Ärger“ (28%), nur von sehr wenigen in hohem Maß mit Autos assoziiert. Mit ÖV wird besonders „Vertrauen“ (61%, ähnlich stark wie beim Auto) und „Entspannung“ (41%, weniger stark als beim Auto) assoziiert. Auffällig sind auch die vergleichsweise starken negativen Assoziationen, allen voran „Ärger“ (33%) und „Ekel“ (31%). Insgesamt werden negative Emotionen mit ÖV wesentlich eher verbunden als mit Autos.

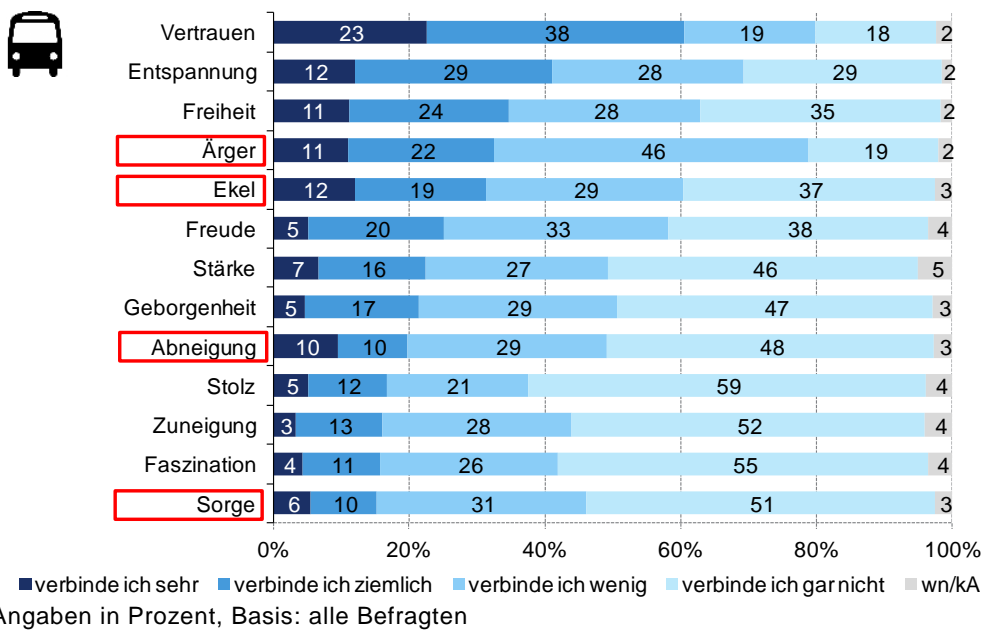
---

<sup>10</sup> Die Gruppe „Doppelnutzung/keine Änderung“ wird nicht analysiert.

**Abbildung 39: Emotionen zu Autos – Gesamt**



**Abbildung 40: Emotionen zu öffentlichen Verkehrsmitteln – Gesamt**



### 3.4.1 Unterschiede zwischen Absichtgruppen bei Emotionen zu Verkehrsmitteln

Der Vergleich der Absichtgruppen zeigt, dass jene, die angeben, in Zukunft „weiter oder mehr“ mit dem Auto fahren zu wollen, eher „Vertrauen“ (28)<sup>11</sup> und „Entspannung“ (27)<sup>10</sup> mit Autos verbinden als Befragte, die angeben, in Zukunft „weiter oder mehr“ mit ÖV fahren zu wollen (Abbildung 41). In dieser Gruppe sind diese Emotionen deutlich weniger ausgeprägt. Dafür verbinden sie mit Autos insbesondere eher „Ärger“ (16)<sup>12</sup> und in geringerem Maß eher „Sorge“ (12)<sup>11</sup> und „Abneigung“ (11)<sup>11</sup> als jene, die „weiter/mehr“ Auto fahren wollen.

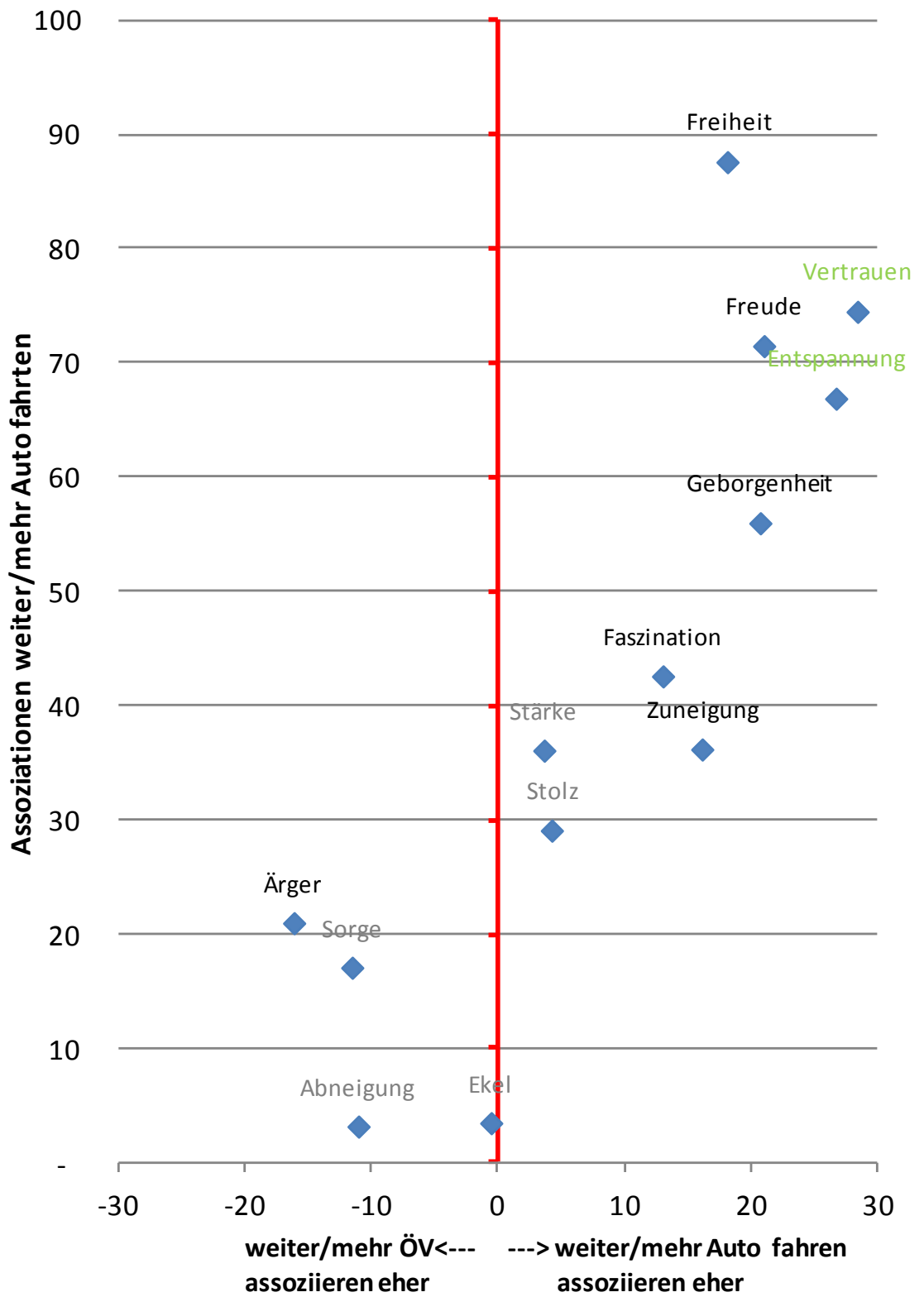
Im Fall der ÖV geben Befragte, die in Zukunft weiter/mehr mit ÖV fahren wollen, besonders häufig an, „Vertrauen“ (28)<sup>11</sup> „Freiheit“ (27)<sup>11</sup> und „Entspannung“ (24)<sup>11</sup> sehr/eher mit ÖV zu verbinden. Befragte, die weiter/mehr Auto fahren wollen, assoziieren hingegen „Abneigung“ (25)<sup>10</sup> deutlich häufiger (Abbildung 42).

---

<sup>11</sup> Differenz „weiter/mehr Auto“ - „weiter/mehr ÖV“ in Prozentpunkten

<sup>12</sup> Differenz „weiter/mehr ÖV“ - „weiter/mehr Auto“ in Prozentpunkten

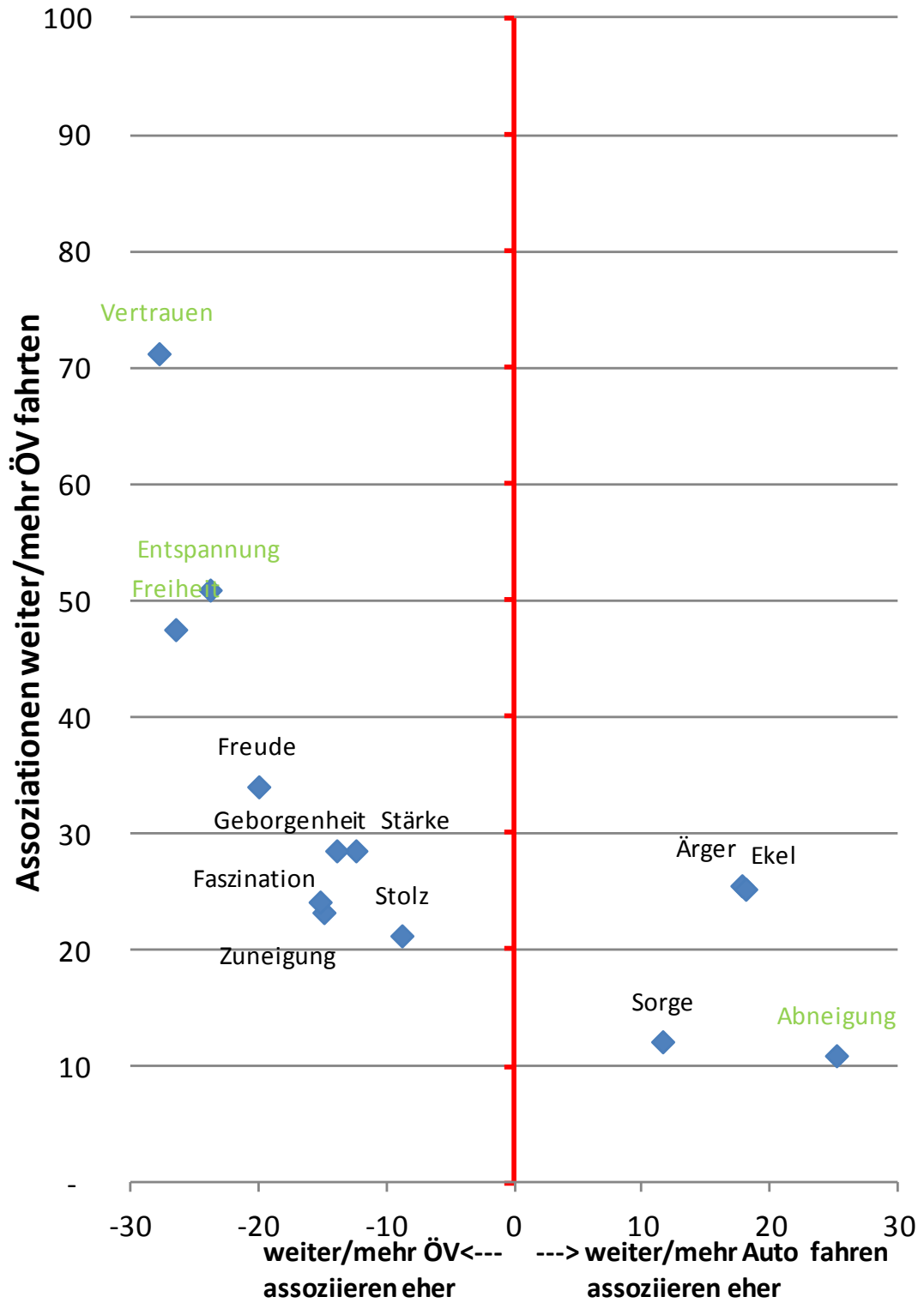
**Abbildung 41: Emotionen zu Autos – Differenzen „weiter/mehr Auto fahren“ vs. „weiter/mehr mit ÖV fahren“**



Angaben in Prozent der „verbinde ich sehr/eher“-Nennungen, Basis: alle Befragten



**Abbildung 42: Emotionen zu öffentlichen Verkehrsmitteln – Differenzen „weiter/mehr Auto fahren“ vs. „weiter/mehr mit ÖV fahren“**



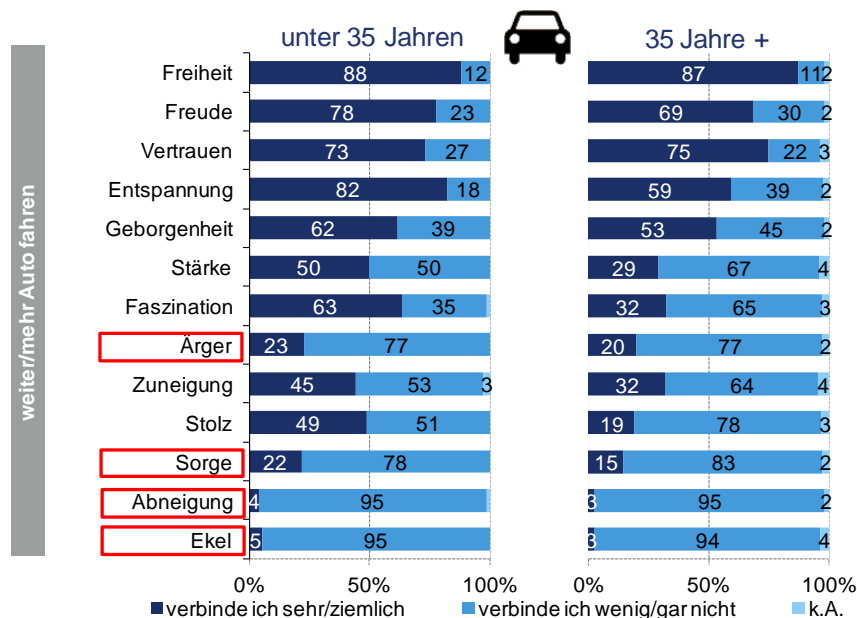
Angaben in Prozent der „verbinde ich sehr/eher“-Nennungen, Basis: alle Befragten

### 3.4.2 Altersunterschiede bei Emotionen zu Verkehrsmitteln

#### Emotionale Assoziationen mit Autos

Jüngere Befragte, die weiter bzw. mehr mit dem Auto fahren wollen, verbinden mit Autos vor allem „Entspannung“ (82% „verbinde ich sehr/ziemlich“ vs. 59%) „Faszination“ (63% vs. 32%), „Stolz“ (49% vs. 19%) und etwas häufiger „Zuneigung“ (45% vs. 32%) und „Freude“ (78% vs. 69%) als ältere Befragte. „Freiheit“ (88% vs. 87%) und „Vertrauen“ (73% vs. 75%) werden in beiden Altersgruppen gleich häufig „sehr“ und „ziemlich“ mit Autos verbunden (Abbildung 43).

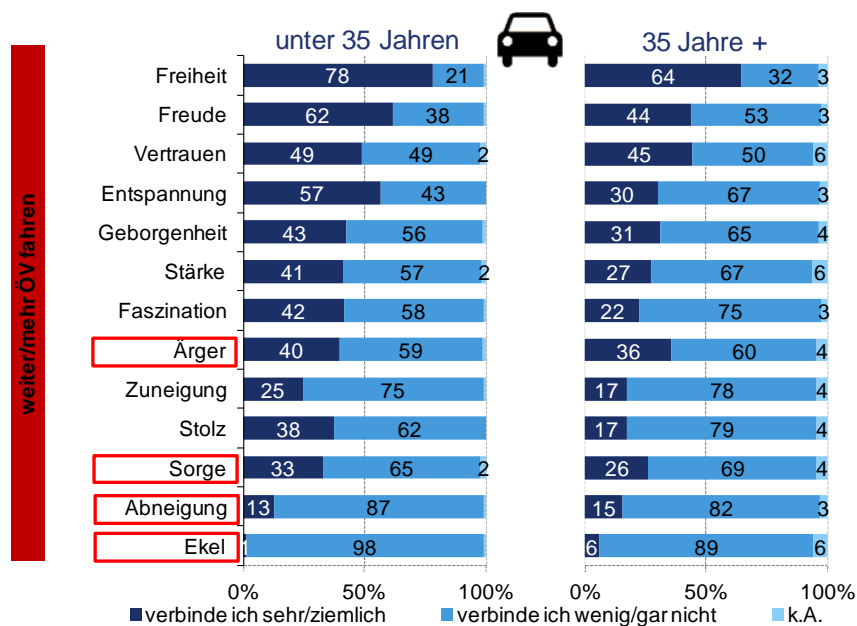
**Abbildung 43: Emotionen zu Autos: Altersvergleich bei Befragten, die „weiter/mehr“ Auto fahren möchten**



Angaben in Prozent, Top und Bottom Boxes, Basis: Befragte, die angeben, weiterhin oder mehr mit dem Auto fahren zu wollen

In der Gruppe jener, die weiter bzw. mehr mit ÖV fahren wollen, ist dieses Muster der Altersunterschiede ebenfalls erkennbar, jedoch weniger stark ausgeprägt (Abbildung 44). Positive Emotionen werden von Älteren und Jüngeren dieser Gruppe gleichermaßen weniger oft betont, wobei „Freiheit“ (78% vs. 64%), „Freude“ (62% vs. 44%), „Entspannung“ (57% vs. 30%) und „Stolz“ (38% vs. 17%) von den Jüngeren etwas öfter mit Autos verbunden werden. Von den negativen Emotionen wird besonders „Ärger“ (40% vs. 36%) von beiden Gruppen ähnlich oft stark assoziiert (Abbildung 44).

**Abbildung 44: Emotionen zu Autos: Altersvergleich bei Befragten, die „weiter/mehr“ mit ÖV fahren möchten**



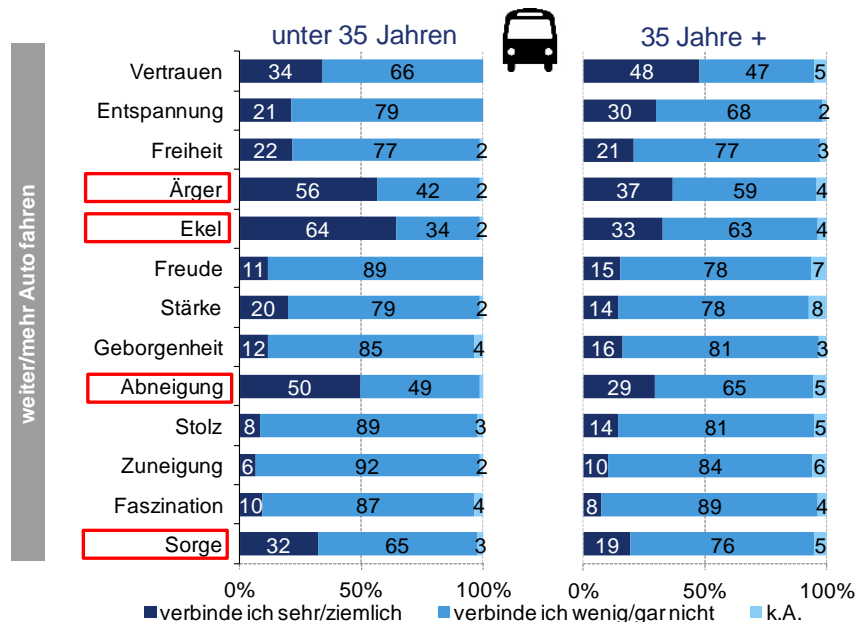
Angaben in Prozent, Top und Bottom Boxes, Basis: Befragte, die angeben, weiterhin oder mehr mit ÖV fahren zu wollen

Emotionale Assoziationen mit öffentlichen Verkehrsmitteln

Die Gruppenunterschiede zwischen Älteren und Jüngeren sind im Fall der emotionalen Assoziationen mit ÖV ausgeprägter, als es bei Autos der Fall ist.

Jüngere Befragte, die weiter bzw. mehr mit dem Auto fahren wollen, verbinden wenig überraschend weniger positive Emotionen mit ÖV und mehr negative mit ihnen. Auffällig ist jedoch, dass ihre Assoziationen bei den negativen Emotionen „Ekel“ (64% vs. 33%), „Ärger“ (56% vs. 37%), „Abneigung“ (50% vs. 29%) und „Sorge“ (32% vs. 19%) deutlich stärker sind als bei älteren Befragten aus dieser Gruppe. Die Älteren in dieser Gruppe verbinden hingegen „Vertrauen“ (34% vs. 48%) öfter mit ÖV als Jüngere (Abbildung 45).

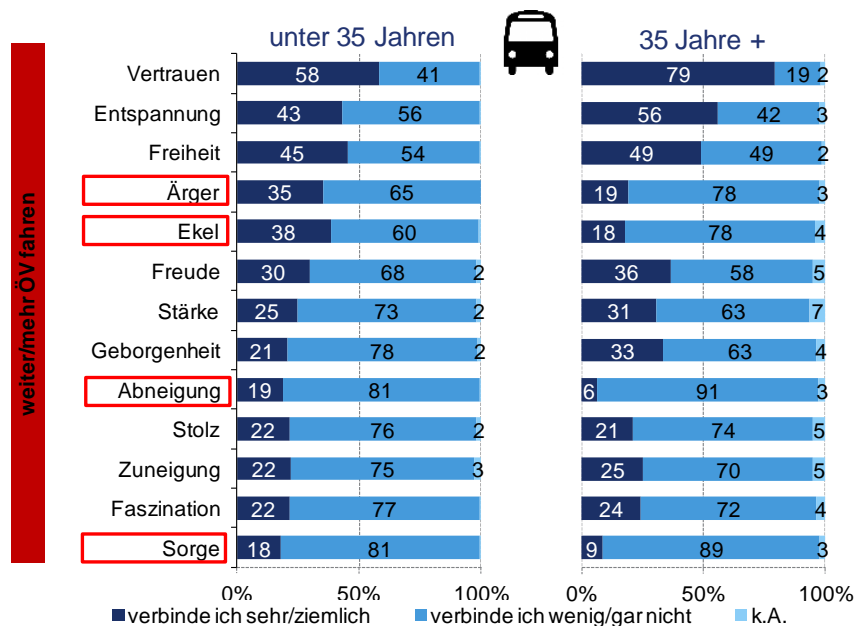
**Abbildung 45: Emotionen zu ÖV: Altersvergleich bei Befragten, die „weiter/mehr“ Auto fahren möchten**



Angaben in Prozent, Top und Bottom Boxes, Basis: Befragte, die angeben, weiterhin oder mehr mit dem Auto fahren zu wollen

In der Gruppe derer, die planen, weiter oder mehr mit ÖV zu fahren, ist das Spektrum der positiven Emotionen zwar häufiger vertreten. Auffällig ist aber auch hier, dass die jüngeren Befragten negative Emotionen häufiger assoziieren als ältere, die wiederum insbesondere „Vertrauen“ (zu 79% vs. 58% bei den unter 35-Jährigen), aber auch „Entspannung“ (56% vs. 43% stärker mit ÖV verbinden (Abbildung 46).

**Abbildung 46: Emotionen zu ÖV: Altersvergleich bei Befragten, die „weiter/mehr“ mit ÖV fahren möchten**



Angaben in Prozent, Top und Bottom Boxes, Basis: Befragte, die angeben, weiterhin oder mehr mit ÖV fahren zu wollen

Alles in allem werden mit dem Auto mehr positive Emotionen assoziiert als mit ÖV. Diese Tendenz ist unter jüngeren Befragten (unter 35 Jahre alt) etwas stärker ausgeprägt als unter älteren, während umgekehrt die älteren Befragten (35 Jahre und älter) etwas mehr positive Emotionen mit öffentlichen Verkehrsmitteln verbinden.

## 4 Erwartungen an die Zukunft bei Verkehrsmitteln

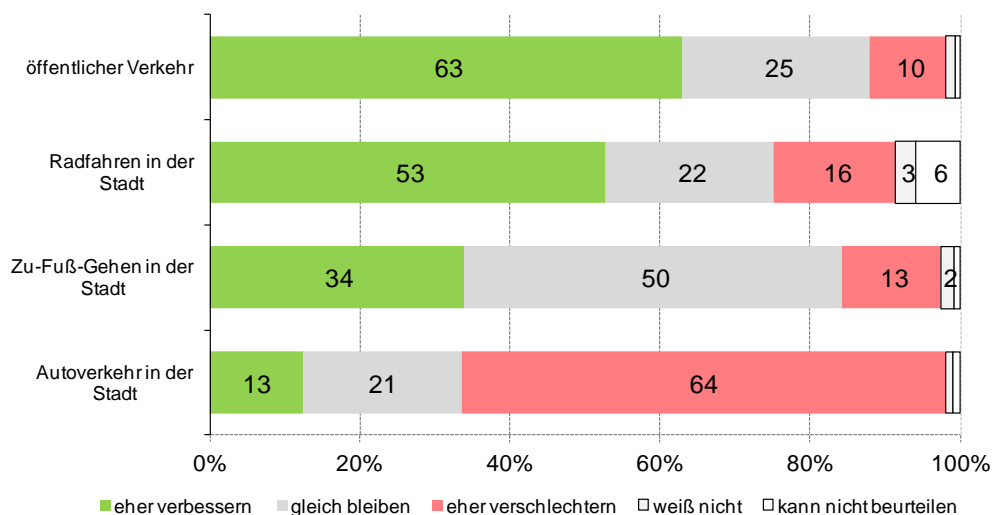
Ein Teil der Befragung beschäftigte sich mit den Erwartungen der WienerInnen zur Zukunft Wiens in Hinblick auf verschiedene Mobilitätsformen.

Abgefragt wurden öffentliche Verkehrsmittel, Autos sowie Radfahren und das Zu-Fuß-Gehen in der Stadt. Die Befragten wurden um ihre Einschätzung gebeten, ob sie für die Situation bei diesen Mobilitätsformen mit einer Verbesserung, einer Verschlechterung oder einem Gleichbleiben der Situation rechnen.

Auch hier wurden, wie im vorherigen Abschnitt, Gruppenvergleiche zwischen den Absichtgruppen „weiter/mehr Auto fahren“ und „weiter/mehr mit ÖV fahren“ vorgenommen. Darauf folgt ein Vergleich der Altersgruppen „unter 35 Jahren“ und „35 Jahre +“. <sup>13</sup>

Der Überblick über alle Befragten zeigt, dass für ÖV (63%) und Radfahren (53%) mehrheitlich mit einer Verbesserung der Situation gerechnet wird. Für das Zu-Fuß-Gehen in der Stadt erwarten die meisten Befragten (50%) keine Veränderung der Situation. Umgekehrt geht die Mehrheit der Befragten (64%) von einer künftigen Verschlechterung der Situation beim Autoverkehr aus (Abbildung 47).

**Abbildung 47: Erwartungen an die Zukunft bei Verkehrsmitteln**



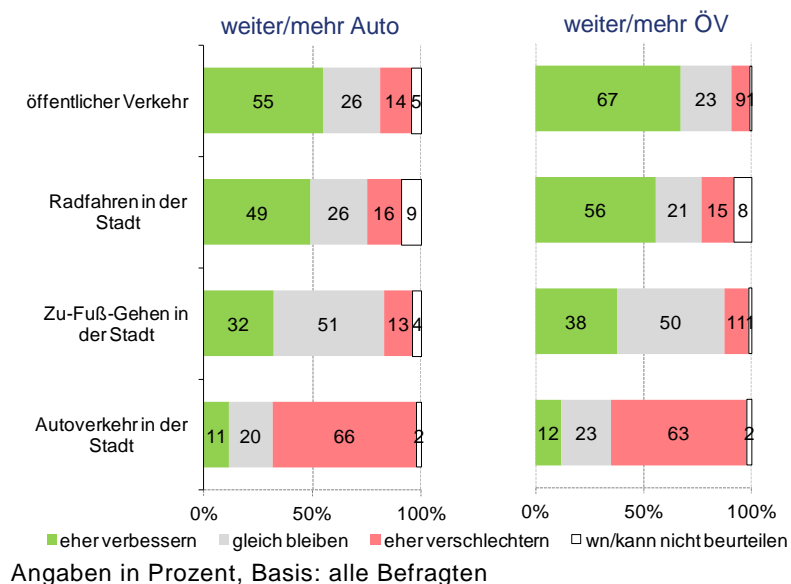
Angaben in Prozent, Basis: alle Befragten

<sup>13</sup> Die Gruppe „Doppelnutzung/keine Änderung“ wird nicht analysiert.

### 4.1 Unterschiede zwischen Absichtsgruppen bei Erwartungen an die Zukunft bei Verkehrsmitteln

Der Vergleich der Absichtsgruppen „weiter/mehr Auto“ vs. „weiter/mehr ÖV“ zeigt nur geringe Unterschiede zwischen diesen Gruppen, was die Erwartungen an die Zukunft im Bereich Verkehr betrifft. Befragte, die „weiter oder mehr“ mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren wollen, sind etwas optimistischer, was die Situation im Bereich des öffentlichen Verkehrs (55% vs. 67% Situation wird sich „eher verbessern“) betrifft (Abbildung 48).

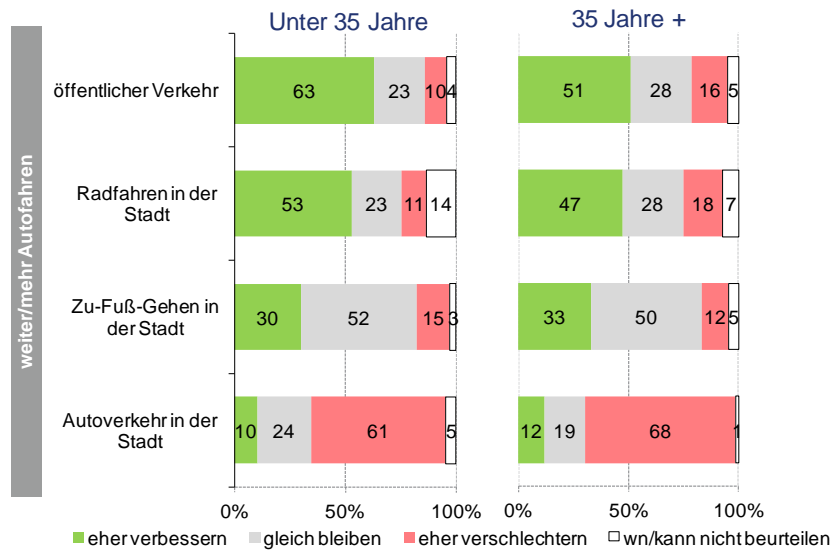
**Abbildung 48: Erwartungen an die Zukunft bei Verkehrsmitteln: Vergleich nach Absichten Verkehrsverhalten**



### 4.2 Altersunterschiede bei Erwartungen an die Zukunft bei Verkehrsmitteln

Auch der Vergleich von Altersgruppen innerhalb der Absichtgruppen zeigt recht wenige Unterschiede bei den Erwartungshaltungen: Jüngere Befragte, die planen, weiter oder mehr mit dem Auto zu fahren, sind im Hinblick auf die Situation im öffentlichen Verkehr ein wenig optimistischer als die älteren Befragten (Abbildung 49): 63% der unter 35-Jährigen erwarten, dass sich die Situation hier „eher verbessern“ wird, gegenüber 51% der Gruppe ab 35 Jahren.

**Abbildung 49: Erwartungen an die Zukunft bei Verkehrsmitteln: Altersvergleich bei Befragten, die „weiter/mehr“ Auto fahren möchten**

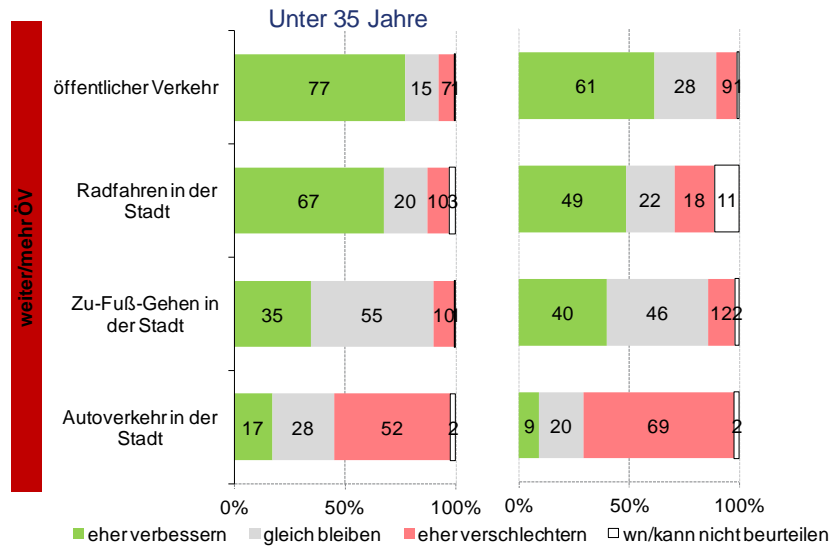


Angaben in Prozent, Basis: Befragte, die angeben, weiterhin oder mehr mit dem Auto fahren zu wollen



Ein ähnliches Bild zeigt sich bei jüngeren Befragten, die weiter oder mehr mit ÖV fahren wollen: Ein wenig mehr Optimismus ist im Fall der Situation der ÖV (77% vs. 61%), beim Radfahren (67% vs. 49%) und beim Autofahren (17% vs. 9%) erkennbar, aber auch ein größerer Anteil von Befragten, die damit rechnen, dass sich beim Zu-Fuß-Gehen in der Stadt nicht viel ändern wird (55% vs. 46%) (Abbildung 50).

**Abbildung 50: Erwartungen an die Zukunft bei Verkehrsmitteln: Altersvergleich bei Befragten, die „weiter/mehr“ mit ÖV fahren möchten**



Angaben in Prozent, Basis: Befragte, die angeben, weiterhin oder mehr mit ÖV fahren zu wollen

## 5 Einstellungen zur Verkehrspolitik

Den Abschluss dieser Studie bilden Einstellungen der befragten WienerInnen zur Verkehrspolitik. Analog zu Abschnitt 4 wurden sie nach ihrer Zustimmung gefragt, was Maßnahmen zur Verbesserung der Situation bei verschiedenen Mobilitätsoptionen betrifft: öffentliche Verkehrsmittel, Autos, Radfahren und Zu-Fuß-Gehen in der Stadt.

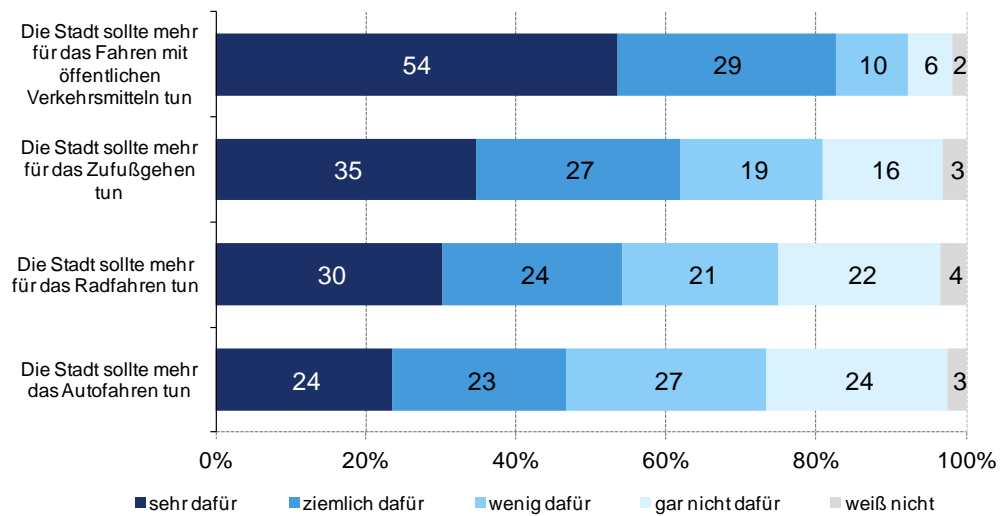
Analog zu den Abschnitten 2.5.1 und 2.5.2 wird ein Vergleich der Absichtgruppen „weiter/mehr ÖV“ bzw. „weiter/mehr Auto“ hinsichtlich ihrer Wünsche an die Verkehrspolitik Wien durchgeführt. Ebenso werden Altersvergleiche innerhalb der Absichtgruppen vorgenommen.<sup>14</sup>

Das Gesamtbild der Einstellungen zeigt, dass Verbesserungen zwar insgesamt mehrheitlich positiv bewertet werden. Dennoch gibt es Abstufungen in der Stärke der Zustimmung. Das Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln findet mit insg. 83% „stimme sehr/eher“ zu die meiste Zustimmung. Es folgen, gereiht nach der Stärke der Zustimmung, das Zu-Fuß-Gehen in der Stadt und das Radfahren. Maßnahmen zur Verbesserung der Situation des Autofahrens finden die geringste Zustimmung („nur“ 47% antworten „stimme sehr/eher zu“) (Abbildung 51).

Dieses Gesamtergebnis ist scheinbar überraschend, da es in 7 von 10 der befragten Wiener Haushalte mindestens ein Auto gibt. Dennoch verwenden 35% der Befragten öffentliche Verkehrsmittel, und weitere 27% nutzen einen Mix aus ÖV und anderen Verkehrsmitteln für ihre regelmäßigen Wege und können die Bedeutung eines funktionierenden ÖV-Netzes auf Basis eigener Erfahrungen nachvollziehen. Trotz des weit verbreiteten Autobesitzes in der Stadt gibt es also eine solide Unterstützung für einen weiteren Ausbau von öffentlichen Verkehrsmitteln in Wien.

---

<sup>14</sup> Die Gruppe „Doppelnutzung/keine Änderung“ wird nicht analysiert.

**Abbildung 51: Einstellungen zur Verkehrspolitik nach Verkehrsmittel**

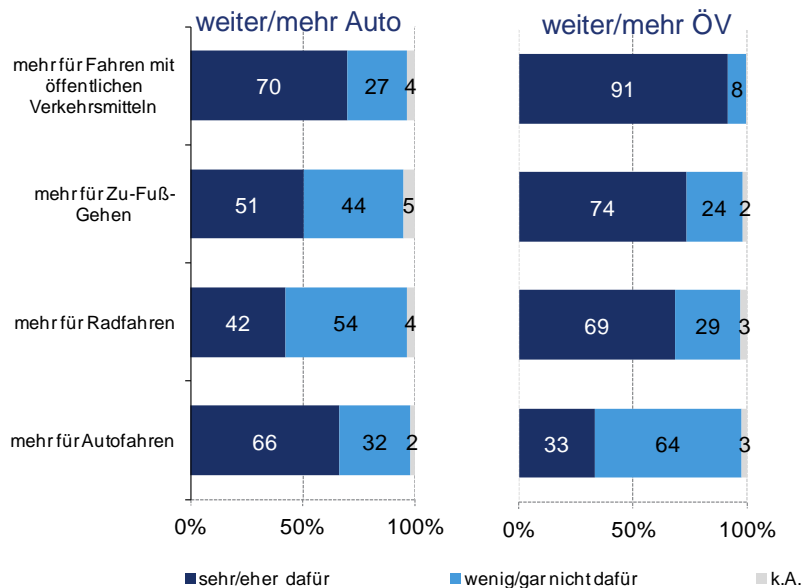
Angaben in Prozent, Top und Bottom Boxes, Basis: alle Befragten

## 5.1 Unterschiede zwischen Absichtgruppen bei Einstellungen zur Verkehrspolitik

Die Bedeutung des Stellenwerts von Verkehrsmitteln im eigenen Alltag bzw. des Mobilitätsverhaltens zeigt sich auch in Unterschieden zwischen den Absichtgruppen im Verkehrsverhalten.

Verbesserungen für das Fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln finden in beiden Gruppen mehrheitlich Unterstützung. Jene, die weiterhin oder mehr mit ÖV fahren möchten, stimmen hier aber besonders häufig zu (91% „stimme sehr/eher zu“ vs. 70%). Gleichzeitig findet sich in dieser Gruppe auch größere Zustimmung für Verbesserungen bei den anderen Alternativen zu Autos: dem Zu-Fuß-Gehen und dem Radfahren. Unter jenen, die „weiter/mehr“ Auto fahren wollen, liegt der Grad der Zustimmung für Maßnahmen zur Verbesserung bei Alternativen zum Auto jenseits der ÖV bei 51% (Zu-Fuß-Gehen) und darunter (Radfahren, 42%). Hingegen befürworten 66% dieser Gruppe Verbesserungen für das Autofahren in der Stadt, gegenüber 33% in der Gruppe, die öffentliche Verkehrsmittel bevorzugt (Abbildung 52).

**Abbildung 52: Einstellungen zur Verkehrspolitik: Vergleich nach Absichten Verkehrsverhalten**



Angaben in Prozent, Top und Bottom Boxes, Basis: alle Befragten

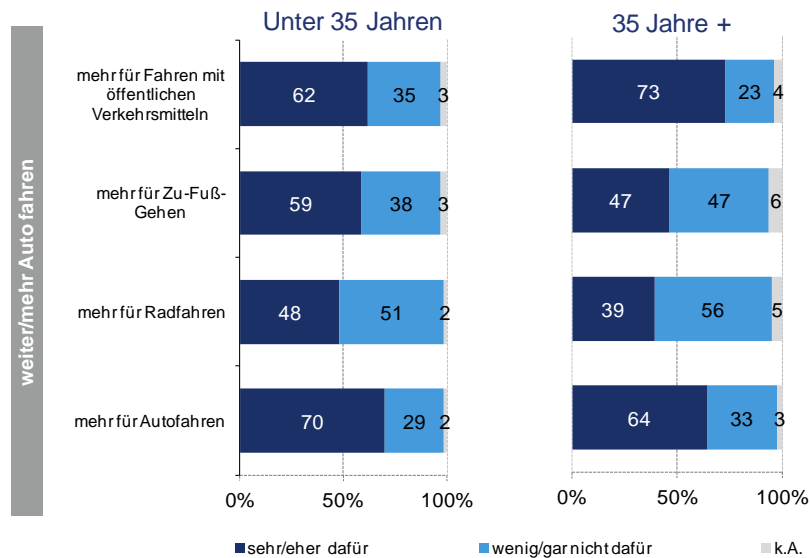
## 5.2 Altersunterschiede bei Einstellungen zur Verkehrspolitik

Die Muster der Einstellungen innerhalb der Absichtgruppen weisen auf eine etwas größere Unterstützung von unter 35-jährigen Befragten für Autos, aber auch für Alternativen zum Auto hin.

Unter jenen Befragten, die „weiter/mehr“ Auto fahren wollen, zeigen jüngere Befragte etwas mehr Zustimmung für Verbesserungen beim Autofahren (70% vs. 73%), aber auch für andere Alternativen zum Autofahren: Zu-Fuß-Gehen (59% vs. 47%) und Radfahren (48% vs. 39%). Unter den älteren Befragten ist dagegen der Grad an Unterstützung für Verbesserungen bei ÖV höher (Abbildung 53): 73% dieser Gruppe sind „sehr/ziemlich“ dafür, gegenüber 62% der Jüngeren.

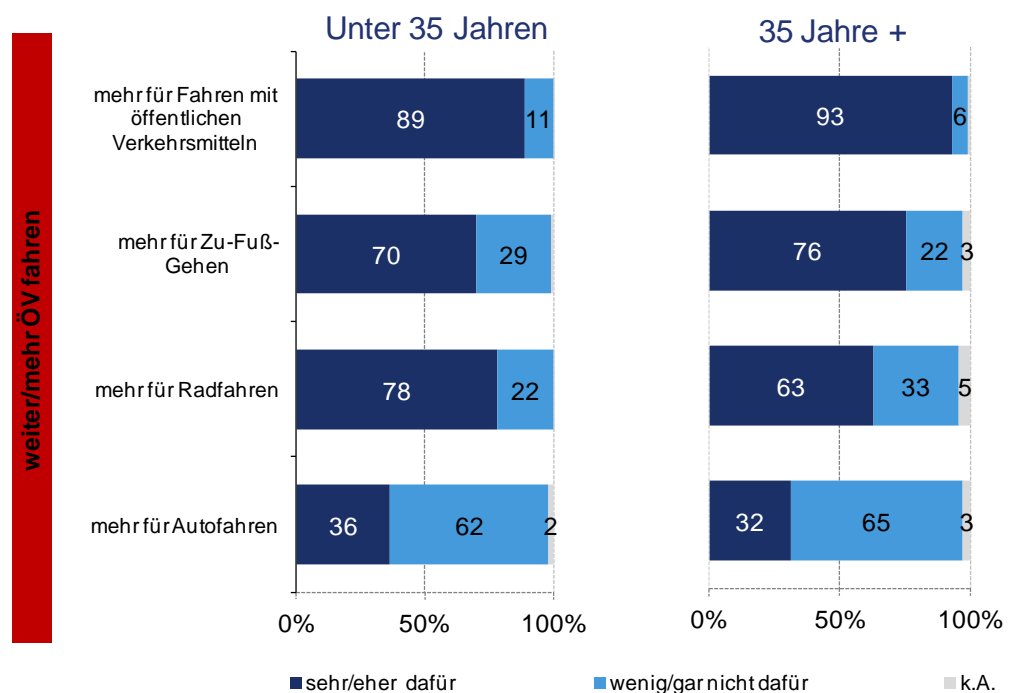
In der Gruppe derer, die planen, „weiter/mehr“ mit ÖV zu fahren, ist der breite Grad an Unterstützung für ÖV und andere Alternativen zum Auto unter beiden Altersgruppen ähnlich ausgeprägt (89% vs. 93%), wobei jüngere Befragte Verbesserungen für das Radfahren eher befürworten (78% vs. 63%). Die Zustimmung zu Verbesserungen beim Autofahren ist mit 36% zu 32% unter jüngeren Befragten zwar etwas höher, weicht aber nicht wesentlich vom Gesamtdurchschnitt dieser Gruppe (33%) ab (Abbildung 54).

**Abbildung 53: Einstellungen zur Verkehrspolitik: Altersvergleich bei Befragten, die „weiter/mehr“ Auto fahren möchten**



Angaben in Prozent, Top und Bottom Boxes, Basis: Befragte, die angeben, weiterhin oder mehr mit dem Auto fahren zu wollen

**Abbildung 54: Einstellungen zur Verkehrspolitik: Altersvergleich bei Befragten, die „weiter/mehr“ mit ÖV fahren möchten**



Angaben in Prozent, Top und Bottom Boxes, Basis: Befragte, die angeben weiterhin oder mehr mit ÖV fahren zu wollen.

## Literaturverzeichnis

- Bamberg, S. & Schmidt, S. (2003): *Incentives, morality or habit? Predicting students' car use for university routes with the models of Ajzen, Schwartz and Triandis*. *Environment and Behavior*, 35, 264–285.
- Bourdieu, P. (1982): *Der Sozialraum und seine Transformationen*. In: *Die feinen Unterschiede – Kritik der gesellschaftlichen Urteilskraft*. Frankfurt am Main, S. 171–210.
- Dargay, J. (2001): *The effect of income on car ownership; evidence of asymmetry*. *Transportation Research Part A*, 35A (9), 807–823.
- Dargay, J. (2004): *The effect of prices and income on car travel in the UK*. Conference Paper at the World Conference on Transport Research Istanbul, Turkey, July 2004.
- Dargay, J. & Gately, D. (1999): *Income's effect on car and vehicle ownership worldwide: 1960–2015*. *Transportation Research Part A*, 33, 101–138.
- Desmet, P., Hekkert, P. & Hillen, M. (2006): *Values and emotions; an empirical investigation in the relationship between emotional responses to products and human values*. In: *Proceedings of the fifth European academy of design conference*, Barcelona, Spain.
- Fraine, G., Smith, S., Zinkiewicz, L., Chapman, R., Sheehan, M. (2007): *At home on the road? Can drivers' relationships with their cars be associated with territoriality?* *Journal of Environmental Psychology*, 27, 204–214.
- Fujii, S. & Gärling, T. (2003): *Development of script-based travel mode choice after forced change*. *Transportation Research: Traffic Psychology & Behaviour*, 6, 117–124.
- Gatersleben, B. & Appleton, K. (2007): *Contemplating cycling to work: Attitudes and perceptions in different stages of change*. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41, 302–312.
- Gatersleben, B., Steg, L. & Vlek, C. (2002): *Measurement and determinants of environmentally significant consumer behaviour*. *Environment and Behavior*, 34, 335–362.
- Goodwin P.B., Cairns, S., Dargay, J., Parkhurst, G., Polak, J., Stokes, G., Vythoulkas, P., Bradley, M., Golob, T. & Lula, C. (1995): *Car dependence. A report to The RAC Foundation for Motoring and the Environment*. Feltham, Middlesex.

Lanzendorf M. (2003): *Mobility biographies. A new perspective for understanding travel behaviour*. Conference Paper – 10th International Conference on Travel Behaviour Research. Luzern.

Steg, L., Vlek, C. & Slotegraaf, G. (2001): *Instrumental-reasoned and symbolic-affective motives for using a motor car*. Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour, 4, 151–169.

Stern, P. C. (2000): *Toward a coherent theory of environmentally significant behavior*. Journal of Social Issues, 56(3), 407–424.

Verplanken, B., Walker, I., Davis, A. & Jurasek, M. (2008): *Context change and travel mode choice: Combining the habit discontinuity and self activation Hypotheses*, Journal of Environmental Psychology, 28, 121–127.

## Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Zielverteilung Schichtung	9
Tabelle 2: Geschätzte Verteilung von PKW-Besitz über das Stadtgebiet	10
Tabelle 3: Struktur Autobesitz im Haushalt	16
Tabelle 4: Struktur Führerscheinbesitz	19
Tabelle 5: Struktur Erwerbsabsicht Führerschein	20
Tabelle 6: Struktur Bekanntheit und Nutzung Carsharing in Wien	22
Tabelle 7: Struktur Absichten zu Autobesitz im Haushalt in den nächsten drei Jahren	27
Tabelle 8: Absichten zu Autobesitz im Haushalt in den nächsten drei Jahren nach Alter und Autobesitz im Haushalt (Tabellenprozent)	28
Tabelle 9: Struktur der Mobilitätstypen	47
Tabelle 10: Struktur Absichtgruppen Verkehrsverhalten in den nächsten drei Jahren	52
Tabelle 11: Absichten zu Mobilitätsverhalten in den nächsten drei Jahren und Altersgruppen (Tabellenprozent)	54
Tabelle 12: Absichten zu Autobesitz und Absichten zu Mobilitätsverhalten in den nächsten drei Jahren	54
Tabelle 13: Gründe für Autobesitz und Affinität Autobesitz	86
Tabelle 14: Gründe gegen Autobesitz und Neigungsgruppen Autobesitz	87
Tabelle 15: Kodierte offene Antworten: Gründe für Änderung Verkehrsverhalten	88
Tabelle 16: Emotionen zu Autos und Affinität Autobesitz/Altersgruppen	89
Tabelle 17: Emotionen zu ÖV und Affinität Autobesitz/Altersgruppen	90



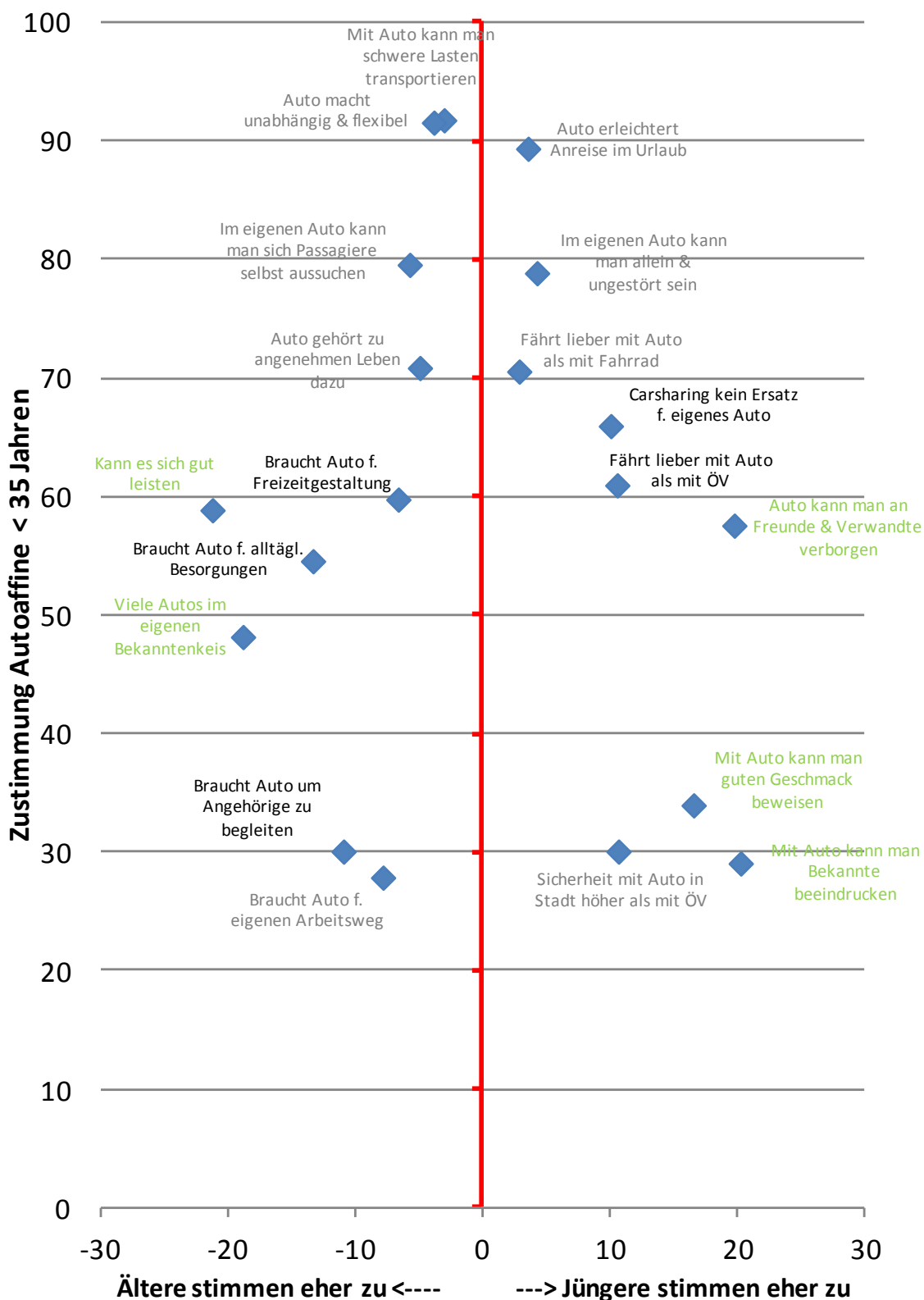
## Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bebauungsdichte im Wiener Stadtgebiet	11
Abbildung 2: Entwicklung Bevölkerungsgruppen und PKW-Bestand in Wien (Wachstumsraten in %) 2003–2014	13
Abbildung 3: Altersgruppen nach Autobesitz im Haushalt	14
Abbildung 4: Altersgruppen nach Autobesitz und Bebauungsdichte am Wohnort	15
Abbildung 5: Führerscheinbesitz und Führerschein-Erwerbsabsicht in den nächsten drei Jahren	17
Abbildung 6: Altersgruppen nach Führerscheinbesitz	17
Abbildung 7: Altersgruppen nach Absicht, einen Führerschein in den nächsten drei Jahren zu erwerben	18
Abbildung 8: Bekanntheit und Nutzung Carsharing	21
Abbildung 9: Absichten beim Autobesitz in Haushalten	24
Abbildung 10: Geplante Veränderungen beim Autobesitz im Haushalt (12% der Befragten)	25
Abbildung 11: Vergleich der Altersgruppen unter Personen, die Autoanschaffung im Haushalt planen, nach Autobesitz im Haushalt	25
Abbildung 12: Absichten beim Autobesitz in Haushalten nach Altersgruppen und Einkommen	26
Abbildung 13: Altersgruppen nach Absichten beim Autobesitz in Haushalten	26
Abbildung 14: Altersgruppen nach Life Events	29
Abbildung 15: Absichten beim Autobesitz in Haushalten und Life Events	31
Abbildung 16: Zusammensetzung „Affinität Autobesitz“	32
Abbildung 17: „Affinität Autobesitz“ nach Altersgruppen	33
Abbildung 18: Gründe für Autobesitz – gesamt	35
Abbildung 19: Gründe gegen Autobesitz – gesamt	36
Abbildung 20: Gründe für Autobesitz – Differenzen Autoaffine vs. Nichtaffine	39
Abbildung 21: Gründe gegen Autobesitz – Differenzen Autoaffine vs. Nichtaffine	40
Abbildung 22: Gründe für Autobesitz – geringe Unterschiede zwischen Altersgruppen bei Autoaffinen	43
Abbildung 23: Gründe für Autobesitz – zutreffender für Autoaffine unter 35 Jahren	43
Abbildung 24: Gründe für Autobesitz – zutreffender für Autoaffine ab 35 Jahren	44
Abbildung 25: Gründe gegen Autobesitz – zutreffender für Autoaffine unter 35 Jahren	44
Abbildung 26: Grund gegen Autobesitz: Stau – zutreffender für Autoaffine ab 35 Jahren	45
Abbildung 27: Gründe gegen Autobesitz – Altersunterschiede Autoaffine bei weiteren verkehrsbezogenen Gründen	45
Abbildung 28: Übersicht Mobilitätstypen in Wien	46
Abbildung 29: Mobilitätstypen nach Affinität zum Auto	48
Abbildung 30: Mobilitätstypen nach Affinitätstypen zum Auto (Altersgruppenvergleich)	49
Abbildung 31: Altersgruppen nach Änderungsabsichten Verkehrsverhalten	51
Abbildung 32: Altersverteilung in Absichtgruppen Verkehrsverhalten in den nächsten drei Jahren	53

Abbildung 33: Absichtgruppen Verkehrsverhalten in den nächsten drei Jahren und Life Events	55
Abbildung 34: Gründe für Änderungen des Verkehrsverhaltens – UmsteigerInnen von ÖV auf das Auto	57
Abbildung 35: Gründe für Änderungen des Verkehrsverhaltens – Auto- und ÖV-NutzerInnen, die vermehrt Auto fahren werden	57
Abbildung 36: Gründe für Änderungen des Verkehrsverhaltens – UmsteigerInnen vom Auto auf ÖV	58
Abbildung 37: Gründe für Änderungen des Verkehrsverhaltens – Auto- und ÖV-NutzerInnen, die vermehrt ÖV fahren werden	58
Abbildung 38: Zusammensetzung Absichten Verkehrsverhalten	60
Abbildung 39: Emotionen zu Autos – Gesamt	62
Abbildung 40: Emotionen zu öffentlichen Verkehrsmitteln – Gesamt	62
Abbildung 41: Emotionen zu Autos – Differenzen „weiter/mehr Auto fahren“ vs. „weiter/mehr mit ÖV fahren“	64
Abbildung 42: Emotionen zu öffentlichen Verkehrsmitteln – Differenzen „weiter/mehr Auto fahren“ vs. „weiter/mehr mit ÖV fahren“	65
Abbildung 43: Emotionen zu Autos: Altersvergleich bei Befragten, die „weiter/mehr“ Auto fahren möchten	66
Abbildung 44: Emotionen zu Autos: Altersvergleich bei Befragten, die „weiter/mehr“ mit ÖV fahren möchten	67
Abbildung 45: Emotionen zu ÖV: Altersvergleich bei Befragten, die „weiter/mehr“ Auto fahren möchten	68
Abbildung 46: Emotionen zu ÖV: Altersvergleich bei Befragten, die „weiter/mehr“ mit ÖV fahren möchten	69
Abbildung 47: Erwartungen an die Zukunft bei Verkehrsmitteln	70
Abbildung 48: Erwartungen an die Zukunft bei Verkehrsmitteln: Vergleich nach Absichten Verkehrsverhalten	71
Abbildung 49: Erwartungen an die Zukunft bei Verkehrsmitteln: Altersvergleich bei Befragten, die „weiter/mehr“ Auto fahren möchten	72
Abbildung 50: Erwartungen an die Zukunft bei Verkehrsmitteln: Altersvergleich bei Befragten, die „weiter/mehr“ mit ÖV fahren möchten	73
Abbildung 51: Einstellungen zur Verkehrspolitik nach Verkehrsmittel	75
Abbildung 52: Einstellungen zur Verkehrspolitik: Vergleich nach Absichten Verkehrsverhalten	76
Abbildung 53: Einstellungen zur Verkehrspolitik: Altersvergleich bei Befragten, die „weiter/mehr“ Auto fahren möchten	77
Abbildung 54: Einstellungen zur Verkehrspolitik: Altersvergleich bei Befragten, die „weiter/mehr“ mit ÖV fahren möchten	77
Abbildung 55: Gründe für Autobesitz – Differenzen Autoaffine unter 35 Jahren vs. Autoaffine ab 35 Jahren	84
Abbildung 56: Gründe gegen Autobesitz – Differenzen Autoaffine unter 35 Jahren vs. Autoaffine ab 35 Jahren	85

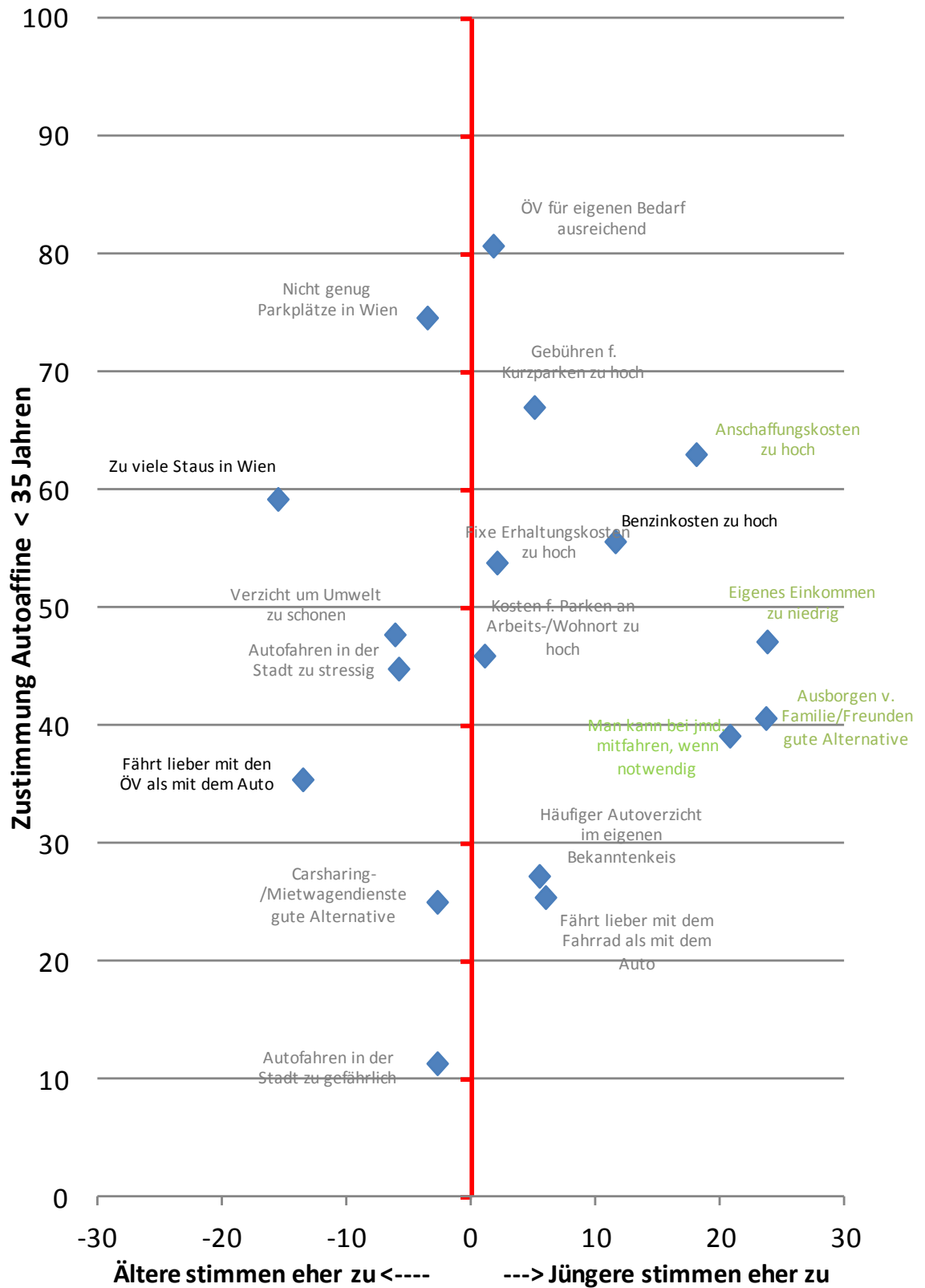
## **Anhang**

**Abbildung 55: Gründe für Autobesitz – Differenzen Autoaffine unter 35 Jahren vs. Autoaffine ab 35 Jahren**



Angaben in Prozent der „trifft sehr/eher zu“-Nennungen, Basis: alle Befragten

**Abbildung 56: Gründe gegen Autobesitz – Differenzen Autoaffine unter 35 Jahren vs. Autoaffine ab 35 Jahren**



Angaben in Prozent der „trifft sehr/eher zu“-Nennungen, Basis: alle Befragten

**Tabelle 13: Gründe für Autobesitz und Affinität Autobesitz**

Zustimmung zu Grund	Affinität Autobesitz											
	autoaffin unter 35 Jahren			nichtaffin unter 35 Jahren			autoaffin 35 Jahre+			nichtaffin 35 Jahre+		
	sehr/ eher	wenig/ gar nicht	w.n./ k.A.	sehr/ eher	wenig/ gar nicht	w.n./ k.A.	sehr/ eher	wenig/ gar nicht	w.n./ k.A.	sehr/ eher	wenig/ gar nicht	w.n./ k.A.
man kann schwere Lasten transportieren	91,7	8,3	0,0	93,9	6,1	0,0	94,7	4,8	0,5	89,3	8,4	2,3
Auto macht unabhängig & flexibel	91,5	8,5	0,0	81,1	18,9	0,0	95,3	4,7	0,0	68,1	30,0	1,9
Auto erleichtert Anreise im Urlaub	89,3	10,7	0,0	81,8	17,1	1,1	85,7	13,1	1,2	63,0	30,0	6,9
man kann Passagiere selbst aussuchen	79,5	19,9	0,6	72,3	23,0	4,7	85,2	14,2	0,6	65,9	29,7	4,4
man kann man allein & ungestört sein	78,8	19,4	1,8	67,3	31,3	1,4	74,5	23,5	2,0	55,9	37,5	6,6
Auto gehört zum angenehmen Leben dazu	70,8	28,3	0,9	39,2	59,4	1,4	75,7	23,1	1,2	40,4	58,8	0,8
kann es sich gut leisten	58,8	40,9	0,3	19,4	76,2	4,4	80,0	18,8	1,2	43,6	49,7	6,7
fährt lieber mit Auto als mit Fahrrad	70,5	28,2	1,3	29,4	66,1	4,6	67,6	26,5	5,9	32,3	54,8	12,8
viele Autos im eigenen Bekanntenkreis	48,1	51,9	0,0	32,1	66,6	1,4	66,9	31,6	1,5	41,9	55,8	2,3
Carsharing kein Ersatz f. eigenes Auto	65,9	30,3	3,8	47,0	49,2	3,8	55,8	39,7	4,5	32,3	58,6	9,1
braucht Auto f. alltägl. Besorgungen	54,5	45,2	0,3	16,7	81,9	1,4	67,8	32,1	0,1	24,9	71,4	3,7
braucht Auto f. Freizeitgestaltung	59,7	39,9	0,5	18,3	81,4	0,4	66,3	33,7	0,0	20,6	77,5	1,9
fährt lieber mit Auto als mit ÖV	60,9	39,1	0,0	25,7	72,9	1,4	50,3	47,4	2,3	24,5	74,1	1,4
kann man an Freunde/Verwandte verborgen	57,5	42,0	0,5	52,9	45,8	1,4	37,7	61,5	0,8	39,5	55,8	4,7
braucht Auto, um Angehörige zu begleiten	30,0	69,5	0,5	15,5	83,8	0,7	40,9	58,3	0,7	20,9	74,2	4,9
braucht Auto f. eigenen Arbeitsweg	27,8	72,2	0,0	5,4	93,5	1,1	35,6	60,0	4,4	13,7	83,6	2,7
man kann damit guten Geschmack beweisen	33,9	65,4	0,7	23,2	73,7	3,1	17,3	79,7	3,0	21,6	75,4	3,0
Sicherheit mit Auto in Stadt höher als mit ÖV	30,0	67,7	2,3	6,0	93,0	1,0	19,3	76,8	3,8	8,5	85,8	5,7
mit Auto kann man Bekannte beeindrucken	29,0	69,2	1,8	16,9	83,1	0,0	8,7	88,3	3,0	18,7	78,8	2,4

\* Zeilenprozent, Basis: alle Befragten

**Tabelle 14: Gründe gegen Autobesitz und Neigungsgruppen Autobesitz**

Zustimmung zu Grund	Affinität Autobesitz											
	autoaffin unter 35 Jahren			nichtaffin unter 35 Jahren			autoaffin 35 Jahre+			nichtaffin 35 Jahre+		
	sehr/ eher	wenig/ gar nicht	w.n./ k.A.	sehr/ eher	wenig/ gar nicht	w.n./ k.A.	sehr/ eher	wenig/ gar nicht	w.n./ k.A.	sehr/ eher	wenig/ gar nicht	w.n./ k.A.
ÖV für eigenen Bedarf ausreichend	80,7	19,3	0,0	96,0	4,0	0,0	79,0	20,4	0,5	95,5	3,9	0,5
nicht genug Parkplätze in Wien	74,6	25,0	0,4	69,8	25,6	4,6	78,2	20,0	1,9	72,6	20,1	7,3
zu viele Staus in Wien	59,2	38,8	2,1	65,4	27,9	6,7	74,8	23,2	2,0	77,2	16,4	6,4
Gebühren f. Kurzparken zu hoch	67,0	29,5	3,5	55,9	34,4	9,7	62,0	34,4	3,6	50,7	33,1	16,2
fixe Erhaltungskosten zu hoch	53,8	44,1	2,0	75,9	20,0	4,1	51,8	45,7	2,4	68,3	21,6	10,1
Verzicht, um Umwelt zu schonen	47,7	51,0	1,4	64,8	35,2	0,0	53,9	42,4	3,6	76,5	19,7	3,7
Anschaffungskosten zu hoch	63,0	36,5	0,5	76,2	23,8	0,0	45,0	49,8	5,2	60,4	32,2	7,4
Autofahren in der Stadt zu stressig	44,8	54,0	1,3	65,5	33,5	1,0	50,7	47,2	2,2	72,1	22,7	5,2
fährt lieber mit den ÖV als mit dem Auto	35,4	63,5	1,2	74,6	25,0	0,4	49,0	48,1	2,9	78,3	18,4	3,3
Benzinkosten zu hoch	55,6	42,8	1,6	56,5	38,6	4,9	44,1	54,2	1,7	47,7	40,3	12,0
Kosten f. Parken an Arbeits-/Wohnort zu hoch	45,9	50,1	4,0	56,3	33,3	10,4	44,9	49,3	5,8	53,6	31,8	14,6
eigenes Einkommen zu niedrig	47,1	49,1	3,8	63,7	32,2	4,0	23,4	70,3	6,3	45,0	51,1	3,9
man kann bei jmd. mitfahren, wenn notwendig	39,1	60,2	0,7	74,4	24,7	1,0	18,4	81,2	0,4	63,3	34,3	2,5
Carsharing-/Mietwagendienste gute Alternative	25,0	66,8	8,3	41,3	55,2	3,4	27,8	66,7	5,5	41,4	49,3	9,3
häufiger Autoverzicht im eigenen Bekanntenkreis	27,2	71,9	0,9	52,0	46,6	1,4	21,8	75,5	2,7	42,3	53,8	3,9
Ausborgen v. Familie/Freunden gute Alternative	40,6	57,1	2,3	60,2	36,7	3,1	17,0	82,0	1,0	32,1	63,3	4,7
fährt lieber mit dem Fahrrad als mit dem Auto	25,4	74,6	0,0	45,6	53,7	0,7	19,5	77,1	3,4	37,6	53,9	8,5
Autofahren in der Stadt zu gefährlich	11,3	87,8	0,9	27,1	71,6	1,4	14,1	85,2	0,7	30,2	63,6	6,2

\* Zeilenprozent, Basis: alle Befragten

**Tabelle 15: Kodierte offene Antworten: Gründe für Änderung Verkehrsverhalten**

Absichten Verkehrsverhalten in den nächsten drei Jahren*				
	AutofahrerIn: fährt neu ÖV	ÖV-NutzerIn: fährt neu Auto	nutzt beides: mehr ÖV	nutzt beides: mehr Auto
Gesamtanzahl Fälle in Gruppe	23	40	49	20
Kostengründe	1	-	4	-
Gewinn an Flexibilität/Freiheit durch Verkehrsmittel	-	2	-	7
Qualität der ÖV-Anbindung/Distanzen zu Ziel	3	1	7	1-
erwartet verbessertes ÖV-Angebot in Zukunft	1	-	2	-
Verkehrsmittelnutzung zu unangenehm/stressig	-	6	4	4
Komfort des Verkehrsmittels	3	1-	8	3
geänderte Lebensumstände (Umzug, Kinder, Job, Hobbys etc.)	3	2	3	1
Gewohnheit/Präferenz für Verkehrsmittel/kein Bedarf für alternatives Verkehrsmittel	-	2	7	6
gesundheitliche/körperliche Gründe	6	2	1	-
Parkplatz/Verkehrssituation	2	-	9	-
Geschwindigkeitsvorteil des Verkehrsmittels	3	5	7	1
Umweltschutz	3	-	3	-
plant Autokauf	-	4	-	-
hat keinen Führerschein	-	-	1	-
plant Führerschein zu machen	-	6	-	3
möchte beim Fortgehen trinken können	-	-	2	-
ist noch in Ausbildung	-	-	1	-
Auto wird zum Transport gebraucht	-	1	-	-
Sonstiges	3	-	4	-
falsch verstanden	-	1	1	-
keine Angabe	-	6	-	-

\* Angaben in absoluten Häufigkeiten, Basis: Befragte, die angeben, ihr Verkehrsverhalten in den nächsten drei Jahren sehr/eher wahrscheinlich zu ändern



**Tabelle 16: Emotionen zu Autos und Affinität Autobesitz/Altersgruppen**

Verbindung Auto mit Emotion	Affinität Autobesitz											
	weiter/mehr Auto unter 35 Jahren			weiter/mehr ÖV unter 35 Jahren			weiter/mehr Auto 35 Jahre+			weiter/mehr ÖV 35 Jahre+		
	sehr/ eher	wenig/ gar nicht	w.n./ k.A.	sehr/ eher	wenig/ gar nicht	w.n./ k.A.	sehr/ eher	wenig/ gar nicht	w.n./ k.A.	sehr/ eher	wenig/ gar nicht	w.n./ k.A.
Freiheit	49,8	50,2	0,0	41,1	57,4	1,5	29,3	66,5	4,2	27,4	66,6	6,1
Freude	88,4	11,6	0,0	78,0	21,1	0,9	87,3	11,2	1,5	64,3	32,4	3,3
Vertrauen	49,0	51,0	0,0	37,6	62,4	0,0	19,3	77,9	2,9	17,2	78,5	4,3
Entspannung	73,3	26,7	0,0	48,9	48,9	2,2	75,1	21,6	3,3	44,5	49,9	5,6
Geborgenheit	61,5	38,5	0,0	42,5	56,2	1,3	53,3	45,2	1,5	31,0	65,4	3,6
Stärke	63,3	35,3	1,3	41,6	57,5	0,9	32,4	64,9	2,7	22,4	74,9	2,7
Faszination	44,5	53,0	2,5	24,6	74,5	0,9	32,1	63,5	4,4	17,4	78,2	4,4
Ärger	77,5	22,5	0,0	61,6	37,5	0,9	68,5	30,0	1,5	43,9	53,4	2,7
Zuneigung	82,2	17,8	0,0	56,9	43,1	0,0	59,3	38,7	2,0	30,2	66,7	3,1
Stolz	5,3	94,7	0,0	1,3	97,8	0,9	2,6	93,8	3,6	5,7	88,6	5,7
Sorge	3,9	94,7	1,3	12,6	86,7	0,7	2,8	95,2	1,9	15,3	81,6	3,2
Abneigung	22,6	77,4	0,0	39,8	58,9	1,3	20,2	77,4	2,4	35,7	60,1	4,3
Ekel	21,8	78,2	0,0	32,8	65,3	1,9	14,7	82,9	2,4	26,2	69,4	4,4

\* Zeilenprozent, Basis: alle Befragten

Tabelle 17: Emotionen zu ÖV und Affinität Autobesitz/Altersgruppen

Verbindung ÖV mit Emotion	Affinität Autobesitz											
	weiter/mehr Auto unter 35 Jahren			weiter/mehr ÖV unter 35 Jahren			weiter/mehr Auto 35 Jahre+			weiter/mehr ÖV 35 Jahre+		
	sehr/ eher	wenig/ gar nicht	w.n./ k.A.	sehr/ eher	wenig/ gar nicht	w.n./ k.A.	sehr/ eher	wenig/ gar nicht	w.n./ k.A.	sehr/ eher	wenig/ gar nicht	w.n./ k.A.
Vertrauen	19,7	78,8	1,5	24,7	73,2	2,1	14,1	78,3	7,5	30,8	62,6	6,6
Entspannung	21,6	77,0	1,5	45,4	53,7	0,9	20,6	76,8	2,7	48,8	49,4	1,8
Freiheit	8,2	89,3	2,5	21,5	76,4	2,1	14,3	80,6	5,1	21,0	73,9	5,1
Ärger	34,0	66,0	0,0	58,0	41,1	0,9	47,9	46,9	5,2	79,1	18,7	2,2
Ekel	11,7	84,5	3,8	20,5	78,0	1,5	15,9	80,8	3,3	33,4	62,9	3,7
Freude	9,5	86,7	3,8	21,7	77,4	0,9	7,5	88,6	3,9	24,1	72,0	3,9
Stärke	6,4	92,1	1,5	22,2	74,8	3,0	10,0	84,2	5,8	25,3	69,5	5,2
Geborgenheit	11,4	88,6	0,0	29,9	67,9	2,2	15,2	78,2	6,6	36,4	58,4	5,1
Abneigung	21,2	78,8	0,0	42,8	56,3	0,9	29,8	68,1	2,1	55,7	41,7	2,6
Stolz	64,4	34,1	1,5	38,4	60,4	1,2	32,7	63,4	3,9	17,8	78,0	4,2
Zuneigung	49,6	49,1	1,3	18,6	80,5	0,9	29,4	65,2	5,4	6,2	91,0	2,8
Faszination	56,4	42,2	1,5	35,2	64,8	0,0	36,7	59,3	4,0	19,2	78,3	2,5
Sorge	32,2	65,3	2,5	18,0	81,1	0,9	19,3	75,6	5,1	8,6	88,9	2,5

\* Zeilenprozent, Basis: alle Befragten