

„Befragung Elektromobilität“

„Elektrofahrzeuge in Wien: Einstellungen und Nutzungspotenziale (unter besonderer Berücksichtigung des Elektrofahrrads)“

ZUSAMMENFASSENDE FORSCHUNGSBERICHT

AutorInnen:

Mag. Marc Bittner
Mag.^a Claudia Tschipan

The logo for SWS (Sozialwissenschaftliche Studiengesellschaft) consists of the letters 'SWS' in a bold, blue, sans-serif font. The letters are slightly shadowed, giving them a three-dimensional appearance.

Sozialwissenschaftliche Studiengesellschaft
Maria Theresienstraße 9/8b, 1090 Wien
t: 3173127, f: 3102238; swsrs@aon.at; www.sws-rundschau.at

Wien, Dezember 2009

Im Auftrag der Magistratsabteilung 18 -
Stadtentwicklung und Stadtplanung



1. Hintergrund	4
2. Beschreibung der Stichprobe	5
3. Ergebnisse	6
3.1. Einstellungen zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen	6
3.1.1. Bereitschaft zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen	6
3.1.2. Der Zusammenhang zwischen der Ausstattung des Haushalts mit Fahrzeugen und der Bereitschaft zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen	7
3.1.3. Faktoren, die für die Anschaffung von Fahrzeugen bedeutend sind	11
3.1.4. Der Zusammenhang zwischen aktueller Verkehrsmittelnutzung und der Bereitschaft zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen . 13	
3.1.4.1. Aktuelle Verkehrsmittelnutzung	13
3.1.4.1.1. Häufigkeiten der Verkehrsmittelnutzung	13
3.1.4.1.2. Verkehrsmittelnutzungskombinationen	15
3.1.4.1.3. Aktuelle Verkehrsmittelnutzung und die Bereitschaft zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen	16
3.1.4.1.4. Nutzung von Verkehrsmitteln zur Erledigung von bestimmten Tätigkeiten.....	17
3.1.4.1.5. Nutzung von Verkehrsmitteln zur Erledigung von bestimmten Tätigkeiten und die Bereitschaft zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen	18
3.1.4.2. Detailergebnisse zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel	19
3.2. Einstellungen zur Anschaffung eines Elektrofahrrads	23
3.2.1. Gründe für die Ablehnung der Anschaffung eines Elektrofahrrads	23
3.2.2. Gründe, die für die Anschaffung eines Elektrofahrrads sprechen	25
3.2.3. Nutzungsvorstellungen bzw. mögliche Einsatzbereiche für ein Elektrofahrrad	27

3.2.4. Faktoren, die für die Anschaffung eines Elektrofahrrads bedeutend sind	28
3.2.4.1. Vorstellbare Kosten eines Elektrofahrrads.....	30
4. Anhang	32

1. Hintergrund

Die „Sozialwissenschaftliche Studiengesellschaft“ (SWS) führte von Oktober bis Dezember 2009 das Forschungsprojekt „Elektromobilität - Elektrofahrzeuge in Wien: Einstellungen und Nutzungspotenziale“ im Auftrag der „MA 18-Stadtentwicklung und Stadtplanung, Verkehrsplanung und Mobilitätsstrategien“ durch.

Im Zentrum dieser Studie stand eine Face-to-Face-Befragung unter 1.007 WienerInnen mittels standardisiertem Fragebogen, der in Absprache mit dem Auftraggeber erstellt und einem Pretest unterzogen wurde (die verwendete Letztversion des Fragebogens ist im Anhang zu finden).

Ziel der Untersuchung war es die Einstellung der WienerInnen zur Elektromobilität zu erheben, wobei die Frage nach der Bereitschaft einer Anschaffung von Elektrofahrzeugen (PKW, Motorrad, Moped und – besonders berücksichtigt – Fahrrad) im Mittelpunkt stand. Bezüglich des „Elektrofahrrads“ wurden zudem Motive, die für bzw. gegen diese Mobilitätsform sprechen sowie potenzielle Nutzungsformen, Prioritäten der Eigenschaften und der vorstellbare Preis hinterfragt.

Zur Gewinnung bedeutender Hintergrundvariablen, die der statistischen Datenanalyse dienlich sein können, waren – neben soziodemographischen Fragen nach Geschlecht, Alter, Bildung, Tätigkeit etc. – auch Fragen zur aktuellen Ausstattung des Haushalts mit Fahrzeugen aller Art, zur Bedeutung von Faktoren, die die jeweilige Anschaffung bestimmten, zur aktuellen Nutzungshäufigkeit und zum Zweck der Nutzung verschiedener Verkehrsträger vorgesehen. Ergänzt wurde der Fragebogen zudem durch tiefergehende Fragen zur Nutzung des öffentlichen Verkehrs in Wien.

Die Feldarbeit der Befragung erfolgte vom 01.10.2009 bis zum 30.10.2009 durch den InterviewerInnen-Stab der SWS mittels Paper & Pencil-Verfahren.

Nach erfolgter Feldarbeit begann die elektronische Datenerfassung und Datenbereinigung, in deren Anschluss als erstes Übersichtsergebnis von der SWS zunächst ein detaillierter Tabellenband der Umfragedaten erstellt wurde, bei dem alle Fragen des Fragebogens mit den soziodemographischen Variablen gekreuzt wurden. Dieser Tabellenband wurde Anfang November als Zwischenergebnis dem Auftraggeber übermittelt und findet sich zur Gänze im Anhang.

Danach begann die Arbeit an dem hier vorliegenden zusammenfassenden Forschungsbericht, der vertiefende Datenanalysen mittels bi- und multivariater Statistikmethoden inkl. deskriptiver und interpretativer Analysen in Textform sowie anschaulicher Übersichtsgrafiken und –tabellen beinhaltet.

Ein detaillierter Tabellenband liegt dem vorliegenden Forschungsbericht als separates Dokument bei.

2. Beschreibung der Stichprobe

Von den insgesamt 1.007 Befragten WienerInnen sind 55% weiblich und 45% männlich.

Die größte Altersgruppe ist jene der 36 bis 50-Jährigen (29%), gefolgt von den 51 bis 65-Jährigen (20%) und den ab 66-Jährigen (17%). Die wenigsten Befragten sind in den jüngsten Altersgruppen zu finden: 26 bis 35 Jahre alt sind 16% und bis 25 Jahre alt sind 15% der Befragten.

Der Bildungsstand der befragten WienerInnen ist eher höher: 59% hat mindestens einen Maturaabschluss (35%, Hochschule: 24%). Ein Drittel der Befragten hat eine Berufs- oder Handelsschule abgeschlossen und 9% die Pflichtschule ohne weitere Ausbildung.

Fast zwei Drittel der Befragten gaben an erwerbstätig zu sein, wobei der Großteil unselbstständig beschäftigt ist (47%). Die übrigen erwerbstätigen sind freiberuflich (7%) oder selbstständig tätig (8%). Knapp drei Viertel der Erwerbstätigen arbeitet Vollzeit, 18% Teilzeit und 8% ist geringfügig beschäftigt. Hierbei ist anzumerken, dass 92% der geringfügig Beschäftigten auch studiert; dies gilt für die Teilzeitbeschäftigten zu rund 40%. Die befragten Erwerbstätigen sind überwiegend in einem anderen Bezirk als dem Wohnbezirk tätig (68%). 16% arbeiten im Wohnbezirk, 10% außerhalb von Wien und 3% zu Hause bzw. unterwegs.

Die nicht berufstätigen Befragten (36%) sind zu zwei Drittel PensionistInnen ; 17% sind StudentInnen, wobei diese nicht nebenbei erwerbstätig sind. 6% der nicht Erwerbstätigen sind arbeitslos und jeweils 4% in Karenz oder im Haushalt tätig.

Am häufigsten leben die Befragten in ihrem Haushalt zu zweit (38%), 26% lebt alleine, 19% zu dritt und 16% der Befragten lebt mit mindestens drei weiteren Personen zusammen.

Etwas häufiger wohnen die Befragten WienerInnen in „Mischbezirken“ (37%), also in Bezirken mit dicht bebauten und locker bebauten Gebieten (10., 12., 14. – 19. Bezirk). In „dicht bebauten Bezirken“ (1. – 9., 20. Bezirk), sowie in „Randbezirken“ (11., 13., 21. – 23. Bezirk) wohnen jeweils 30% der Befragten.

Einen PKW-Führerschein besitzen 80% der Befragten, einen Motorrad-Führerschein 18% und einen Mopedausweis 7%. 17% verfügen über keinen Führerschein. (Mehrfachantworten waren hier möglich).

3. Ergebnisse

3.1. Einstellungen zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen

Im folgenden Abschnitt werden Ergebnisse zu Fragen dargestellt, die einerseits darauf abzielen, die Bereitschaft zur Anschaffung von verschiedenen Arten von Elektrofahrzeugen zu erheben und andererseits wichtige Bestimmungsfaktoren wie die Ausstattung des Haushalts mit Fahrzeugen oder Motive für den Kauf bzw. die aktuelle Nutzungspraxis verschiedener Verkehrsträger zum Inhalt hatten.

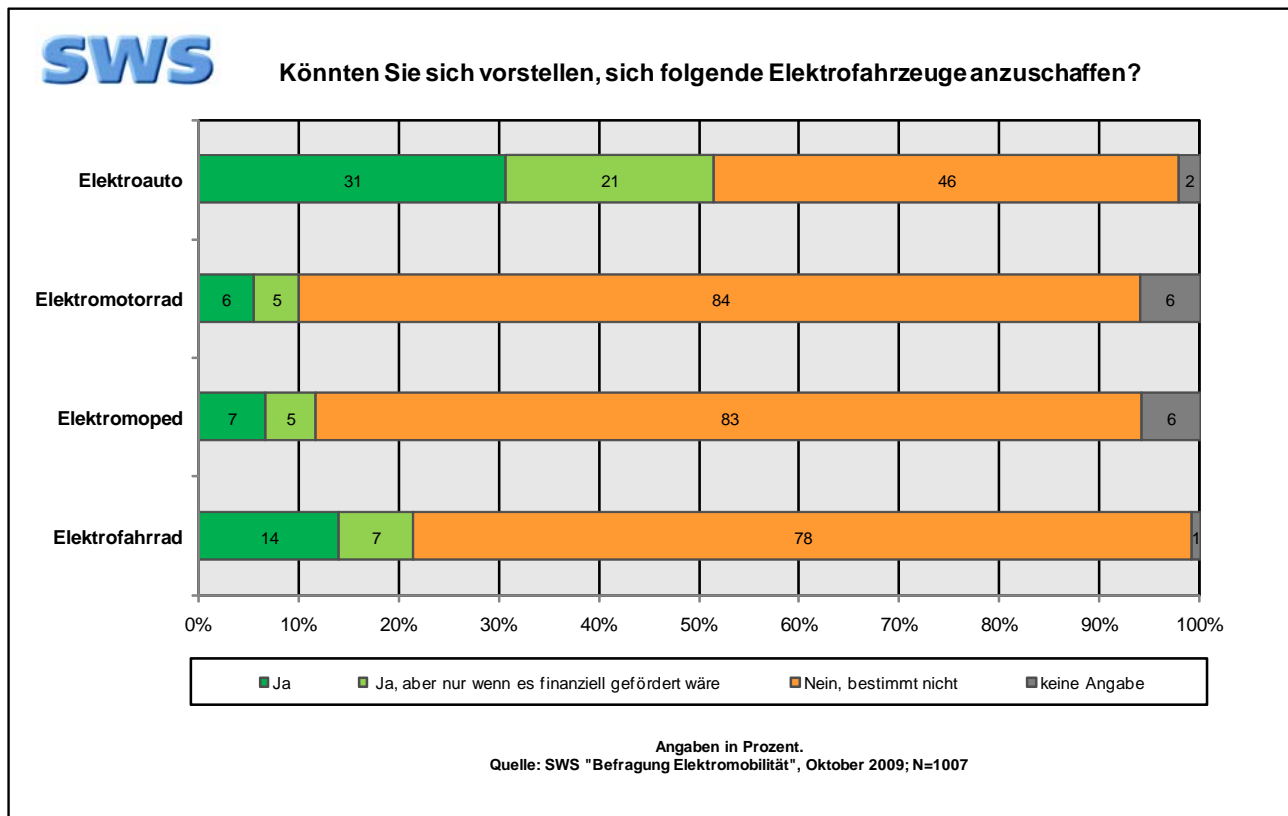
3.1.1. Bereitschaft zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen

Wie Abb. 1 verdeutlicht, können sich etwas mehr als die Hälfte der Befragten (52%) prinzipiell vorstellen ein Elektroauto anzuschaffen, wobei sich dieser Prozentsatz aus 31% der WienerInnen zusammensetzt, die die entsprechende Frage mit einem klaren „Ja“ beantworteten sowie aus 21% der Befragten, für die eine finanzielle Förderung eine Bedingung für eine solche Anschaffung wäre. 46% der WienerInnen ist der Kauf eines Elektroautos „bestimmt nicht“ vorstellbar. Betrachtet man soziodemographische Subgruppen des Samples wird klar, dass vor allem die jüngere, männliche Bildungsschicht zu überdurchschnittlichen Anteilen der Anschaffung eines Elektroautos positiv gegenübersteht.

Die Anschaffung eines Elektrofahrrads ist für 14% der Befragten uneingeschränkt vorstellbar, für weitere 7% müsste eine finanzielle Förderung eine solche Entscheidung attraktiver machen. Etwas mehr als drei Viertel der WienerInnen denken nicht an den Kauf eines Elektrofahrrads. Hinsichtlich des Geschlechts des Befragten gibt es bei dieser Frage keine signifikanten Unterschiede; betrachtet man die Altersstruktur wird deutlich, dass eine besonders starke Befürwortung der Anschaffung eines Elektrofahrrads vor allem in der Gruppe der 51-65-Jährigen festzustellen ist (eine mögliche Interpretation ist, dass die Kombination von Fitnessgedanken und Bequemlichkeitsstreben hier besonders attraktiv erscheint), während bei den ganz Jungen (bis 25 Jahre) sogar 82% den Kauf eines Elektrofahrrads dezidiert ablehnen (in dieser Gruppe dürfte das „Fahrradfahren“ unter Zuhilfenahme technischer Hilfsmittel unattraktiv erscheinen).

Die Anteile von WienerInnen, die sich vorstellen können, sich ein Elektromotorrad oder ein Elektromoped anzuschaffen, fallen mit 11% bzw. 12% (Antwortmöglichkeiten „Ja“ und „Ja, aber nur, wenn es finanziell gefördert wäre“ zusammengerechnet) relativ gering aus. Aus diesem Grund fokussieren tiefergehende Analysen zur Bereitschaft zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen in weiterer Folge zumeist nur auf die beiden Kategorien „Elektroauto“ und „Elektrofahrrad“.

Abb. 1: Anschaffung von Elektrofahrzeugen



3.1.2. Der Zusammenhang zwischen der Ausstattung des Haushalts mit Fahrzeugen und der Bereitschaft zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen

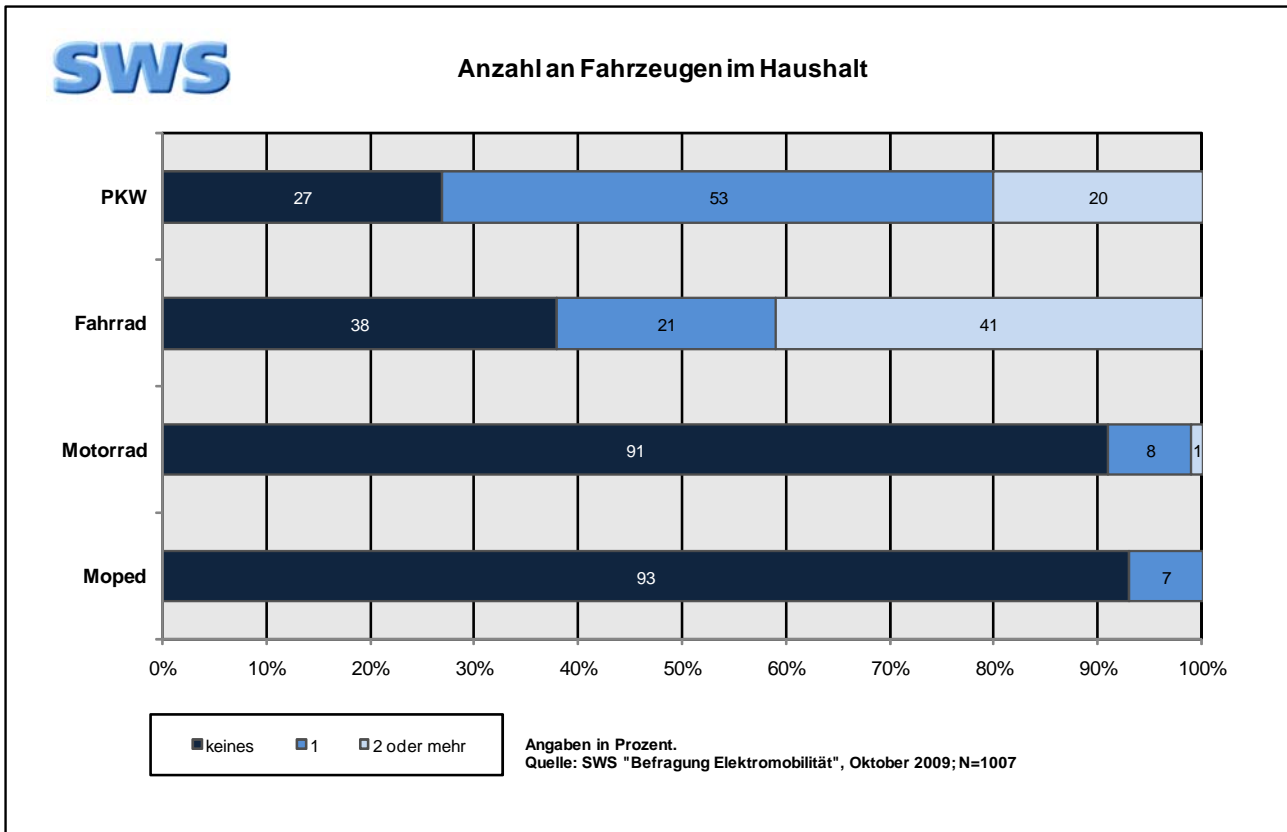
Zunächst ein Überblick über die Ausstattung der Haushalte der Befragten mit diversen Fahrzeugen:

53% der befragten WienerInnen geben an, dass es in ihrem Haushalt einen PKW gibt, weitere 20% sprechen von zumindest zwei PKWs, 27% von keinem PKW im Haushalt (vgl. Abb. 2). Von den ab 66-Jährigen geben 41% an, über keinen PKW im Haushalt zu verfügen; bei Haushalten mit Kindern ist die PKW-Dichte im Haushalt erwartungsgemäß überdurchschnittlich groß.

Über ein Fahrrad im Haushalt verfügen 21% der Befragten, weitere 41% geben mindestens zwei Fahrräder an, wodurch sich ein Anteil von 38% ergibt, in deren Haushalt kein Fahrrad zu finden ist. Vor allem bei jüngeren, männlichen Befragten zeigt sich eine häufigere Ausstattung des Haushalts mit Fahrrädern.

Lediglich 9% der befragten WienerInnen geben an, über ein Motorrad im Haushalt zu verfügen (überdurchschnittlich häufig Männer in der Altersgruppe 26-35 Jahre mit 13%); bzgl. der Kategorie „Moped“ liegt der entsprechende Prozentsatz sogar nur bei 7% (hierbei sind ganz junge Befragte bis 25 Jahre, die zumeist noch in Ausbildung stehen, besonders häufig vertreten).

Abb. 2: Anzahl an Fahrzeugen im Haushalt



Im Zuge der Datenauswertungen wurde auch versucht, eine Typologie der Fahrzeugausstattung im Haushalt zu erstellen, wobei sich folgende 4 Haupttypen manifestierten (vgl. Tab. 1):

Die größte Gruppe (52% der Stichprobe) umfasst Personen, in deren Haushalt sich zumindest ein motorisiertes Fahrzeug und mindestens ein Fahrrad befindet.

Bei 23% der befragten WienerInnen ist zwar zumindest ein motorisiertes Fahrzeug vorhanden, aber kein Fahrrad.

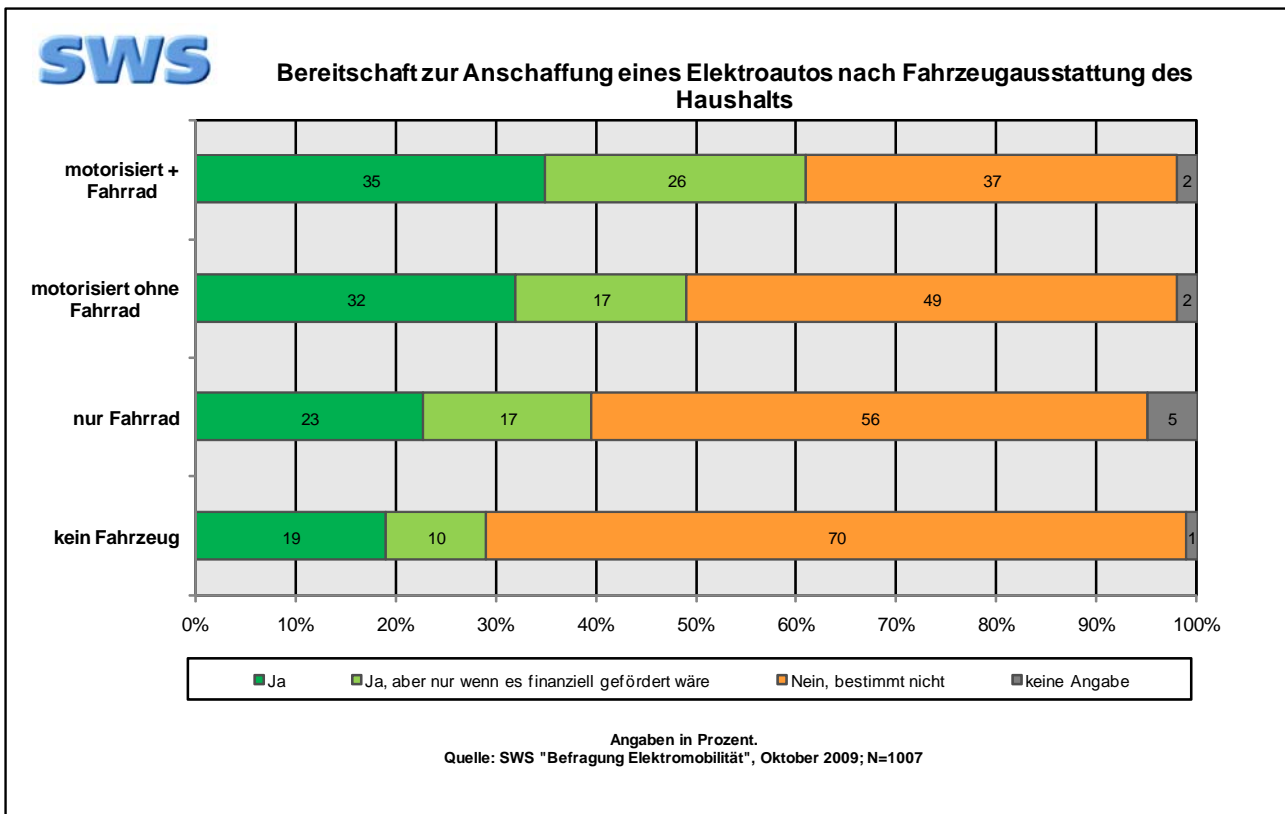
Bei 10% der Stichprobe findet sich im Haushalt kein motorisiertes Fahrzeug, aber zumindest ein Fahrrad, 14% der Befragten geben an, über gar kein Fahrzeug (motorisiert oder nicht-motorisiert) im Haushalt zu verfügen.

Tab. 1: Fahrzeugausstattung des Haushalts

Ausstattungsyp	%
motorisiert + Fahrrad	52
motorisiert ohne Fahrrad	23
nur Fahrrad	10
kein Fahrzeug	14

Wie aus Abb. 3 ersichtlich ist, steigt mit der Heterogenität der Fahrzeugausstattung des Haushalts auch die Bereitschaft, sich ein Elektroauto anzuschaffen, an: Immerhin bereits 35% jener Befragten, in deren Haushalt sich zumindest ein motorisiertes Fahrzeuge und mindestens ein Fahrrad befindet, können sich auch (sogar ohne zusätzliche finanzielle Förderung) den Kauf eines Elektroautos vorstellen. Befragte, die in Haushalten ohne Fahrzeug leben, beträgt der entsprechende Anteil nur mehr 19% - in dieser Gruppe ist auch der Prozentsatz jener, die sich dezidiert gegen eine Anschaffung eines Elektroautos aussprechen, mit 70% vergleichsweise am größten.

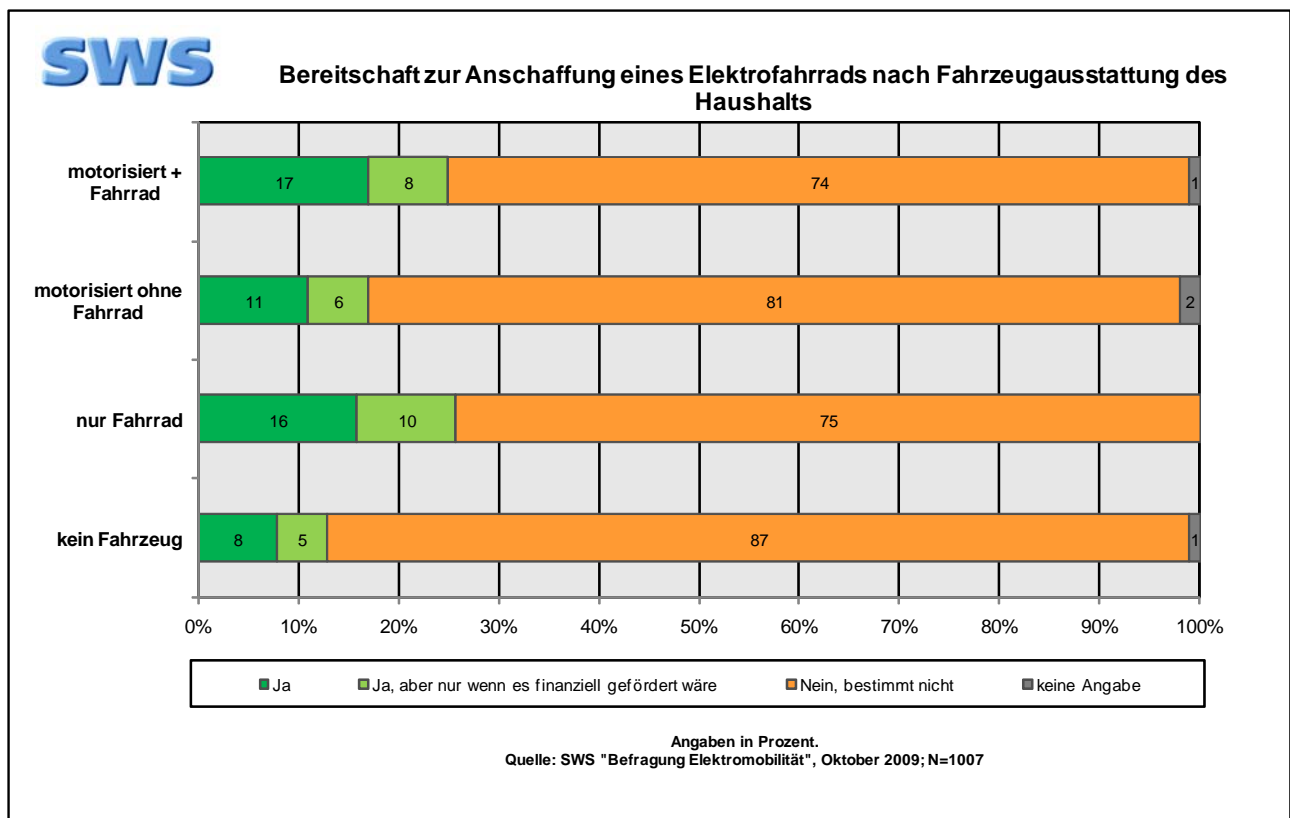
Abb. 3: Bereitschaft zur Anschaffung eines Elektroautos nach Fahrzeugausstattung des Haushalts



Weniger deutlich fällt der Zusammenhang zwischen der Fahrzeugausstattung des Haushalts und einer möglichen Anschaffung eines Elektrofahrrads aus (vgl. Abb. 4). Deutlich wird dennoch, dass erwartungsgemäß eine aktuelle Ausstattung des Haushalts mit zumindest einem Fahrrad die Einstellung zum Kauf eines Elektrofahrrads positiv beeinflusst: 17% der WienerInnen, in deren Haushalt sich zumindest ein motorisiertes Fahrzeug und mindestens ein Fahrrad befindet, können sich auch (sogar ohne zusätzliche finanzielle Förderung) den Kauf eines Elektrofahrrads vorstellen; bei reinen „Fahrradhaushalten“ ist ein ganz ähnlicher Anteil von 16% festzustellen.

In fahrradfreien Haushalten scheint dagegen auch ein Elektrofahrrad kaum eine realistische Option zu sein: fast 90% der Befragten, die in diese Gruppe fallen, können sich eine solche Anschaffung überhaupt nicht vorstellen.

Abb. 4: Bereitschaft zur Anschaffung eines Elektrofahrrads nach Fahrzeugausstattung des Haushalts



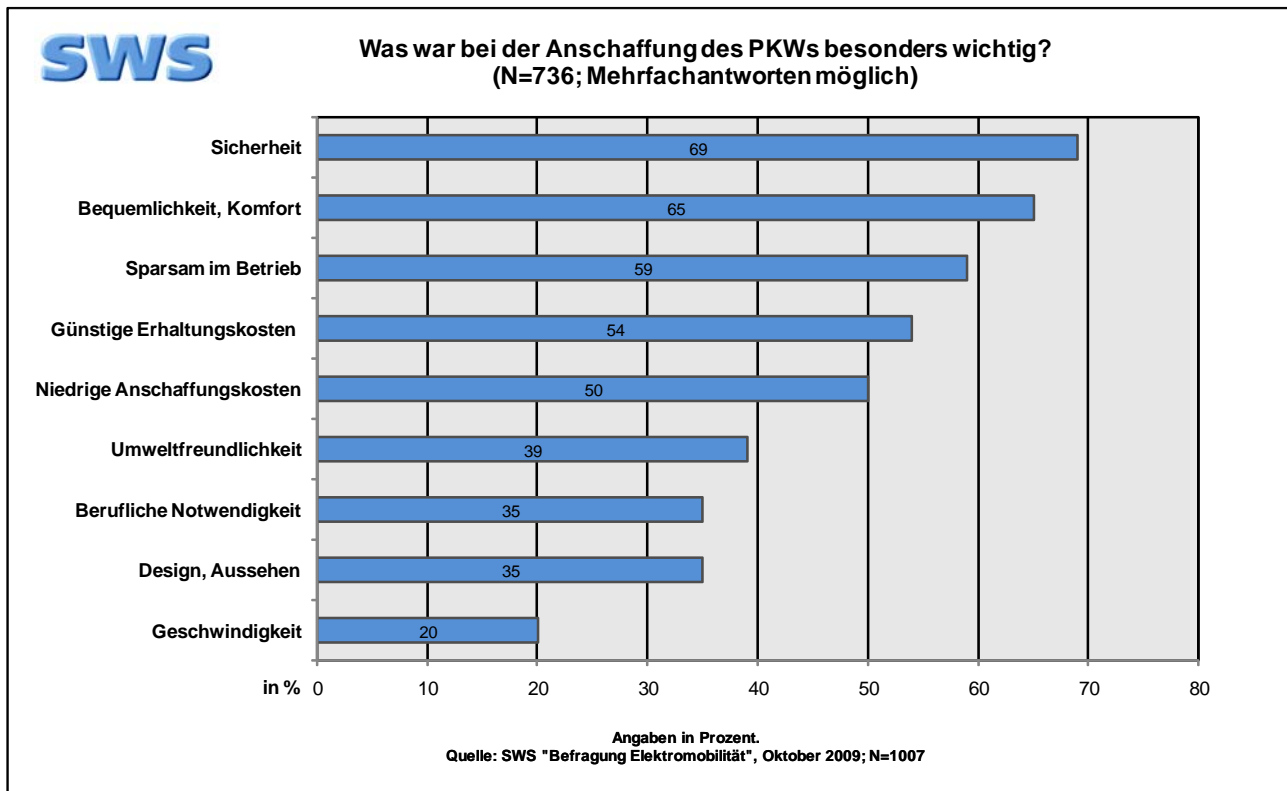
3.1.3. Faktoren, die für die Anschaffung von Fahrzeugen bedeutend sind

Gegenstand der Fragebogenerhebung war auch, Faktoren, die für die Anschaffung verschiedener Fahrzeuge wichtig war, zu ermitteln.

Dabei zeigte sich, dass bzgl. einer PKW-Anschaffung sich fünf Faktoren mit Nennungen von jeweils zumindest 50% der Befragten als besonders wichtig darstellen (vgl. Abb. 5), wobei die Faktoren „Sicherheit“ (69%) und „Bequemlichkeit, Komfort“ (65%) an der Spitze stehen (ältere Befragte nennen diese Faktoren zu sehr hohen Anteilen).

Danach folgen Faktoren, die verstärkt die finanzielle Rationalität einer Kaufentscheidung betreffen, nämlich die „Sparsamkeit im Betrieb“ (59%), „günstige Erhaltungskosten“ (54%) und „niedrige Anschaffungskosten“ (50%). Diese drei Faktoren wurden von weiblichen Befragten überdurchschnittlich häufig genannt. Die „Umweltfreundlichkeit“ ist schon nur mehr für 39% der Befragten ein wichtiges Thema, eine „berufliche Notwendigkeit“ sowie das „Design“ für 35% (für Männer ist dieser letzte Faktor weit bedeutender als für Frauen) und die „Geschwindigkeit“ gar nur für 20% (wobei ganz junge, in Ausbildung befindliche Befragte diesem Faktor weit größere Beachtung schenken).

Abb. 5: Wichtige Eigenschaften bei der Anschaffung des/der PKW(s)



Bei der Anschaffung eines Fahrrads stehen die „niedrigen Anschaffungskosten“ mit 41% an der Spitze des Rankings von Faktoren, die für den Kauf besonders wichtig waren (vgl. Abb. 6), dicht gefolgt von „Bequemlichkeit, Komfort“ (39%). Die Faktoren „Sicherheit“ (34%), „Design“ (29%) und „günstige Erhaltungskosten“ liegen in der Mitte des Rankings, während „Geschwindigkeit“ oder eine „berufliche Notwendigkeit“ weit abgeschlagen die letzten beiden Positionen einnehmen.

Frauen legen höheren Wert auf „niedrige Anschaffungskosten“, „Bequemlichkeit“ und „Sicherheit“ (wobei dieser Punkt auch mit zunehmendem Alter an Bedeutung gewinnt). Für junge Befragte sind die Bereiche „niedrige Anschaffungskosten“ und „Design“ besonders wichtig – somit zwei Faktoren, die nicht unbedingt gut vereinbar sind.

Abb. 6: Wichtige Eigenschaften bei der Anschaffung des Fahrrads/der Fahrräder



3.1.4. Der Zusammenhang zwischen aktueller Verkehrsmittelnutzung und der Bereitschaft zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen

3.1.4.1. Aktuelle Verkehrsmittelnutzung

Zunächst wird in Bezug auf die Gesamtstichprobe beschrieben, wie das Verhältnis von NutzerInnen und Nicht-NutzerInnen verschiedener Verkehrsmittel aussieht (vgl. Tab. 2):

Dabei zeigt sich, dass 23% der Befragten „nie“ einen PKW nutzen bzw. einen solchen nicht zur Verfügung haben (48% der PKW-NichtnutzerInnen haben aber einen PKW-Führerschein). 77% der WienerInnen nutzen einen PKW (unabhängig von der Häufigkeit).

Ein Motorrad wird von 78% der Befragten nicht genutzt, von 22% zumindest selten; die entsprechenden Prozentwerte liegen hinsichtlich eines Mopeds bei 79% und 21%, hinsichtlich eines Fahrrads bei 34% bzw. 66%, hinsichtlich des Car-Sharings bei 60% bzw. 40%, hinsichtlich eines Mitfahrens („Beifahrer/in“) bei 19% bzw. 81%, hinsichtlich des Taxis bei 28% bzw. 72% und hinsichtlich öffentlicher Verkehrsmittel bei 4% bzw. 96%.

Tab. 2: Aktuelle Verkehrsmittelnutzung

Verkehrsmittelnutzung: „Ja“	%
PKW	77
Motorrad	22
Moped	21
Fahrrad	66
Car-Sharing	40
BeifahrerIn	81
Taxi	72
Öffentliche Verkehrsmittel	96

3.1.4.1.1. Häufigkeiten der Verkehrsmittelnutzung

Im Folgenden dienen als Basis der Darstellung von Nutzungshäufigkeiten von Verkehrsmitteln nur jene Befragte, die das jeweilige Verkehrsmittel jemals nutzen:

Aus Abb. 7 ist ersichtlich, dass ein PKW sowie öffentliche Verkehrsmittel von weit mehr als der Hälfte der Befragten zumindest 3x pro Woche genutzt werden. Bezüglich des Fahrrads liegt der entsprechende Wert bei 24%.

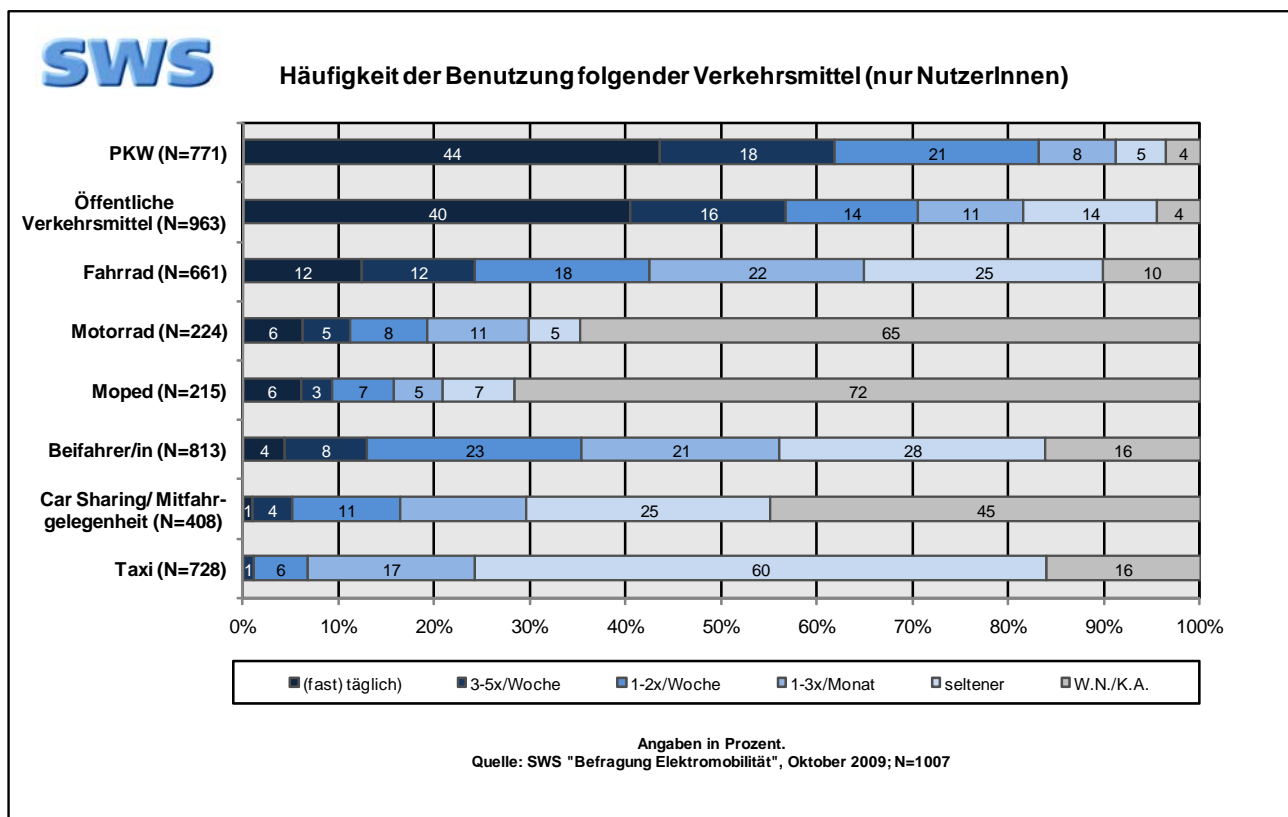
Die Verkehrsmittel „Motorrad“ und „Moped“ nutzen 11% bzw. 9% zumindest 3x pro Woche; auffällig ist der hohe Prozentsatz an Befragten, die die Nutzungshäufigkeit nicht näher bestimmen konnten oder wollten.

Als BeifahrerIn sind 12% der WienerInnen zumindest 3x pro Woche unterwegs, die Nutzung von „Car-Sharing“ und „Taxi“ ist ein kaum verbreitetes Phänomen.

Betrachtet man soziodemographische Subgruppen, zeigt sich, dass häufige PKW-NutzerInnen eher männlich als weiblich und vor allem in der Altersgruppe 36-50 Jahre vertreten sind; auch Selbstständige nutzen den PKW überdurchschnittlich häufig. Personen, die das Fahrrad häufig nutzen, sind vor allem in der jüngsten Altersgruppe (bis 25 Jahre), unter höher Gebildeten sowie unter BewohnerInnen dicht bebauter Bezirke zu finden. Anzumerken ist zudem, dass über 80% der FahrradfahrerInnen einen PKW-Führerschein besitzen.

Häufige NutzerInnen öffentlicher Verkehrsmittel sind eher weiblich als männlich und besonders stark in der Altersgruppe bis 25 Jahre vertreten; auch BewohnerInnen dicht bebauter Bezirke nutzen öffentlicher Verkehrsmittel überdurchschnittlich häufig.

Abb. 7: Häufigkeit der Benutzung von Verkehrsmittel (nur NutzerInnen)



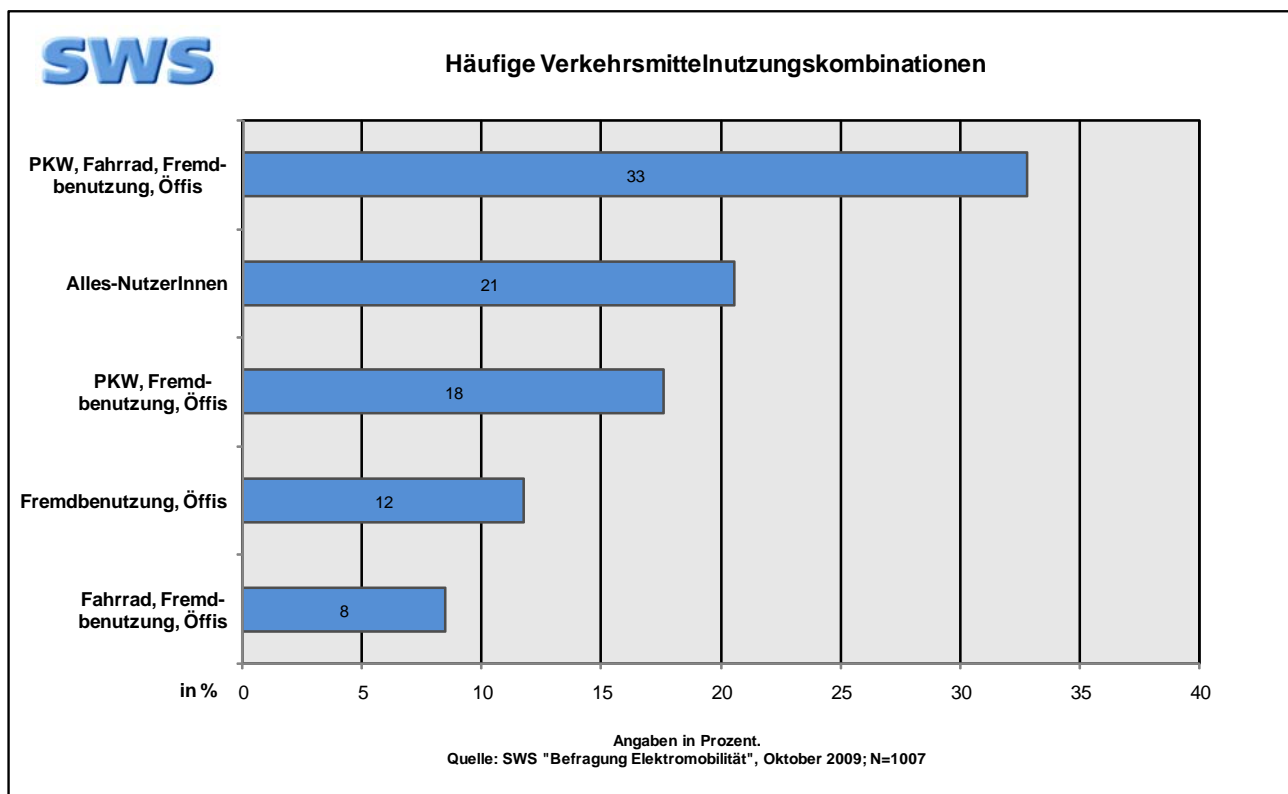
3.1.4.1.2. Verkehrsmittelnutzungskombinationen

Betrachtet man die verschiedenen Kombinationen der Nutzung von Verkehrsmitteln (vgl. Abb. 8) so zeigt sich, dass ein Drittel der WienerInnen (33%) sowohl PKW als auch Fahrrad und öffentliche Verkehrsmittel¹ nutzen sowie auch auf Formen der „Fremdbenutzung“ (Car Sharing, BeifahrerIn, Taxi) zurückgreifen.

Alle der weiter oben angeführten Verkehrsmittel nutzen 21% der Befragten; PKW, Fremdbenutzung und öffentliche Verkehrsmittel (in Kombination) 18%; nur auf Fremdbenutzung und öffentlichen Verkehr greifen 12% zurück.

Die Verwendung von Fahrrad, eine Fremdbenutzung und eine Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel (also ohne eigene PKW-Nutzung) geben 8% der WienerInnen an.

Abb. 8: Häufige Verkehrsmittelnutzungskombinationen

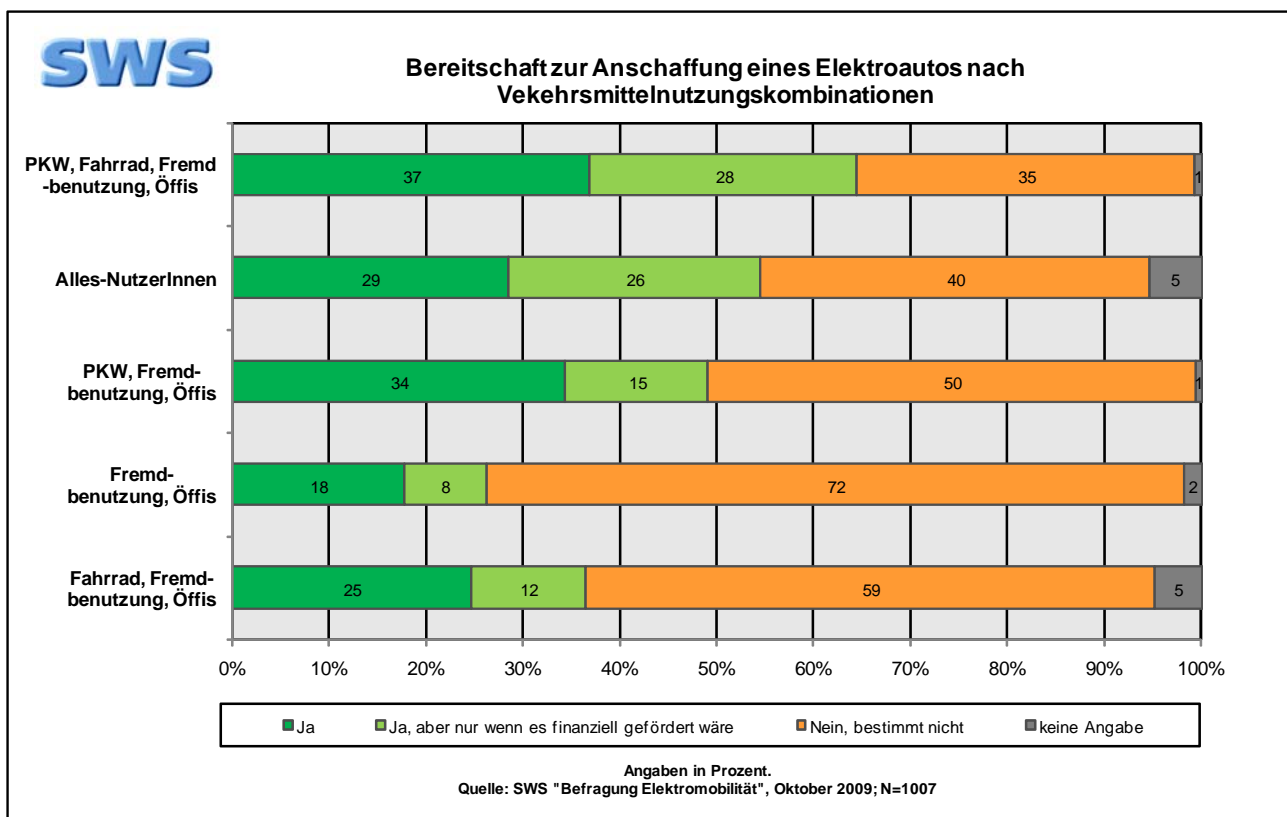


¹ an manchen Stellen dieses Berichts kurz „Öffis“ genannt

3.1.4.1.3. Aktuelle Verkehrsmittelnutzung und die Bereitschaft zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen

Konzentriert auf den Zusammenhang zwischen den eben beschriebenen verschiedenen Verkehrsmittelnutzungskombinationen und der Bereitschaft, sich ein Elektroauto anzuschaffen, wird aus Abb. 9 deutlich, dass von den „Multi-UserInnen“ (PKW, Fahrrad, Fremdbenutzung, Öffis) sowie den „Alles-NutzerInnen“ (also auch Motorrad, Moped) ein überdurchschnittlicher Anteil auf eine finanzielle Förderung beim Kauf eines Elektroautos setzen würde.

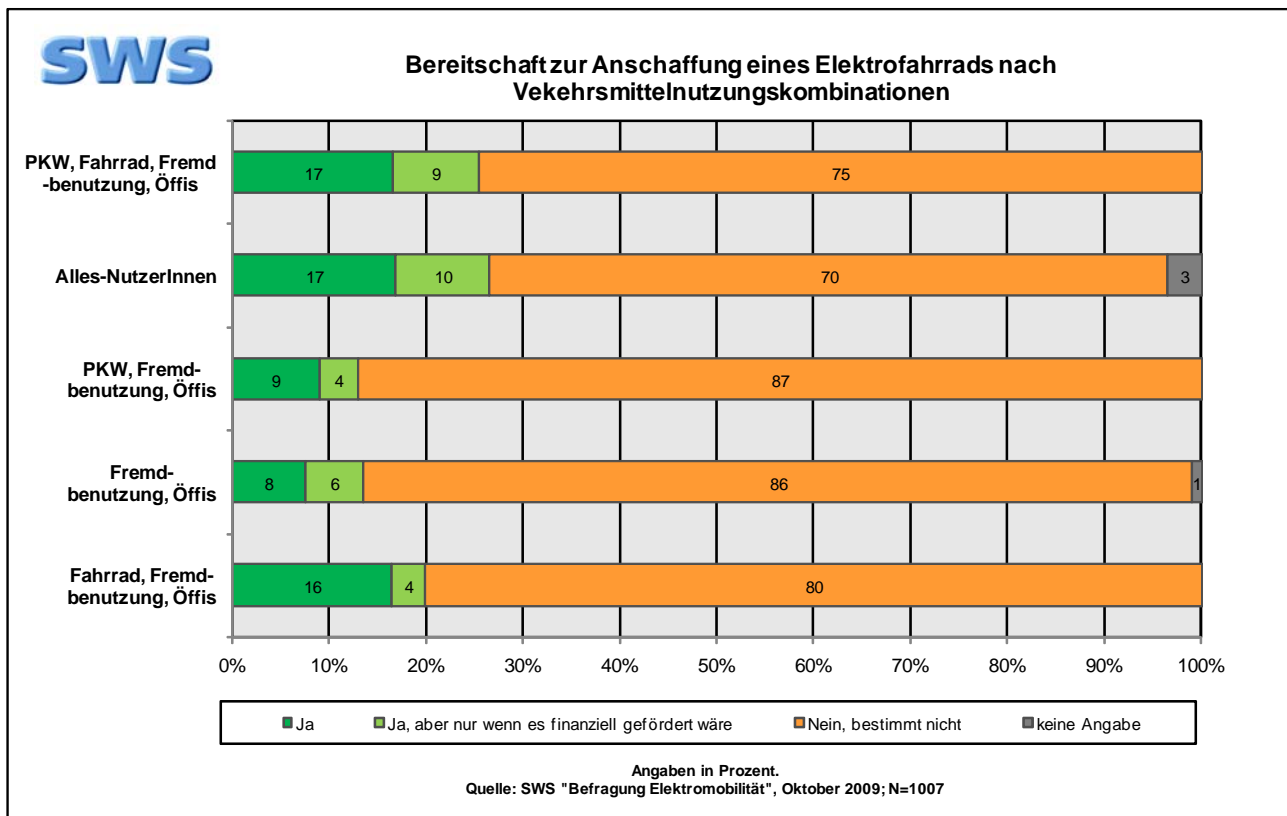
Abb. 9: Bereitschaft zur Anschaffung eines Elektroautos nach Verkehrsmittelnutzungskombinationen



Bezogen auf die Bereitschaft, sich ein Elektrofahrzeug anzuschaffen, wird aus Abb. 10 deutlich, dass wiederum vor allem die „Multi-UserInnen“ (26%) und die „Alles-NutzerInnen“ (27%) sich einen solchen Schritt vorstellen könnten.

Aber auch für die Gruppe, die aktuell nicht auf den PKW zurückgreift, aber Fahrrad, Öffis und Fremdbenutzung angibt, ist das Elektrofahrzeug eine realistische Option (für 20%), was den Schluss zulässt, dass zumindest ein persönlicher Bezug zum Fahrrad vorliegen muss, um an eine Anschaffung eines Elektrofahrzeugs zu denken.

Abb. 10: Bereitschaft zur Anschaffung eines Elektrofahrrads nach Verkehrsmittelnutzungskombinationen



3.1.4.1.4. Nutzung von Verkehrsmitteln zur Erledigung von bestimmten Tätigkeiten

Betrachtet man in Abb. 11 welche Verkehrsmittel zur Erledigung von diversen Aktivitäten eingesetzt werden (Basis sind hierbei jeweils jene Befragte, die eine solche Aktivität überhaupt jemals setzen), so wird ersichtlich, dass der PKW am häufigsten im nicht-beruflichen Bereich eingesetzt wird: Knapp 90% der Befragten verwenden einen PKW zum Transportieren von sperrigen Dingen, 72% fahren damit in den Urlaub, 62% erledigen Freund- und Verwandtenbesuche mit dem PKW, 57% verwenden einen PKW im Rahmen von Freizeitaktivitäten.

Im beruflichen Bereich hingegen wird häufiger der öffentliche Verkehr in Anspruch genommen: so verwenden mehr als die Hälfte der Befragten öffentliche Verkehrsmittel, um zur Arbeit bzw. zur Ausbildungsstätte zu gelangen, ebenso wie für berufliche Wege.

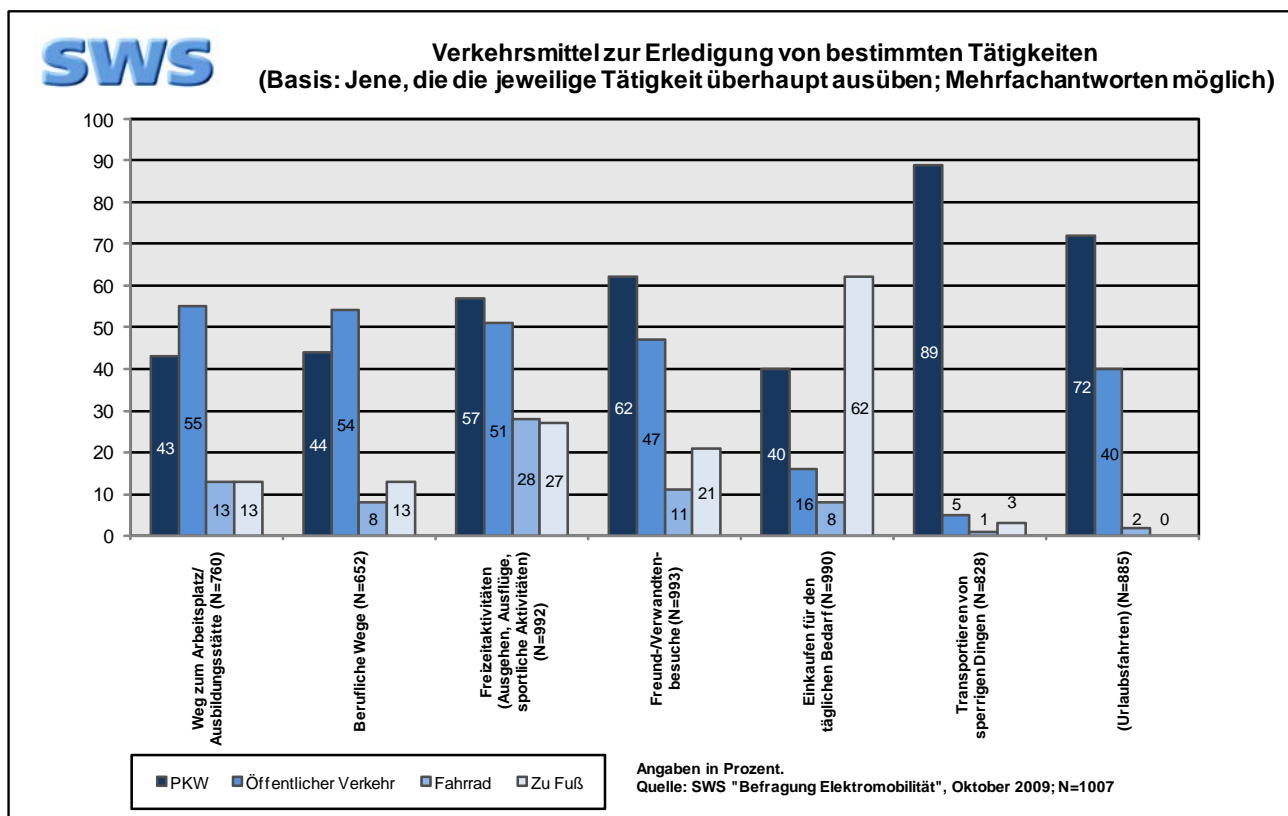
Den Einkauf für den täglichen Bedarf erledigen die WienerInnen meistens zu Fuß (62%) oder mit dem PKW (40%).

Das Fahrrad wird am häufigsten im Rahmen von Freizeitaktivitäten genutzt (28%) und am zweithäufigsten, um zum Arbeitsplatz bzw. zur Ausbildungsstätte zu gelangen (13%).

Abgesehen von den Bereichen der Freizeitaktivitäten und der Besuche werden Wege bzw. Aktivitäten überdurchschnittlich häufig von Männern, Personen in der Altersgruppe 36-65 Jahre und BewohnerInnen von Misch- und Randbezirken per PKW erledigt.

Mit dem Fahrrad erledigen tendenziell vor allem jüngere, besser gebildete Befragte alle Arten von Aktivitäten, bzgl. der öffentlichen Verkehrsmittel und der Fortbewegungsart „per pedes“ zur Erledigung bestimmter Aktivitäten sind vor allem Frauen, in Ausbildung befindliche bzw. im dicht bebauten Gebiet lebende Personen besonders stark vertreten.

Abb. 11: Nutzung von Verkehrsmitteln zur Erledigung von bestimmten Tätigkeiten



3.1.4.1.5. Nutzung von Verkehrsmitteln zur Erledigung von bestimmten Tätigkeiten und die Bereitschaft zur Anschaffung von Elektrofahrzeugen

Im Zusammenhang mit der Nutzung von Verkehrsmitteln zur Erledigung von bestimmten Tätigkeiten zeigen weiterführende Datenanalysen, dass Personen, die sich ein Elektroauto anschaffen würden, generell öfter motorisiert bzw. mit Öffis unterwegs und somit mobiler sind, weshalb für diese Personen ein Elektroauto auch besser verwertbar erscheinen könnte.

Außerdem nutzen jene, für die eine Elektroauto-Anschaffung vorstellbar ist, derzeit für den Arbeitsweg überdurchschnittlich häufig den PKW oder den öffentlichen Verkehr.

Personen wiederum, die sich vorstellen können, sich ein Elektrofahrrad anzuschaffen, zeigen sich auch mobiler und sind in Bezug auf berufliche Tätigkeiten häufiger mit dem PKW, zu Fuß oder mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs als jene, die sich eher kein Elektrofahrrad anschaffen würden.

Im Freizeitbereich sieht es allerdings etwas anders aus: Hier erledigen jene, die sich ein Elektrofahrrad anschaffen würden, häufiger Tätigkeiten mit dem Fahrrad als jene, die sich keines anschaffen würden. Auffällig ist ebenfalls, dass letztere Gruppe häufiger öffentliche Verkehrsmittel in der Freizeit benutzt als jene, die sich ein Elektrofahrrad anschaffen würden.

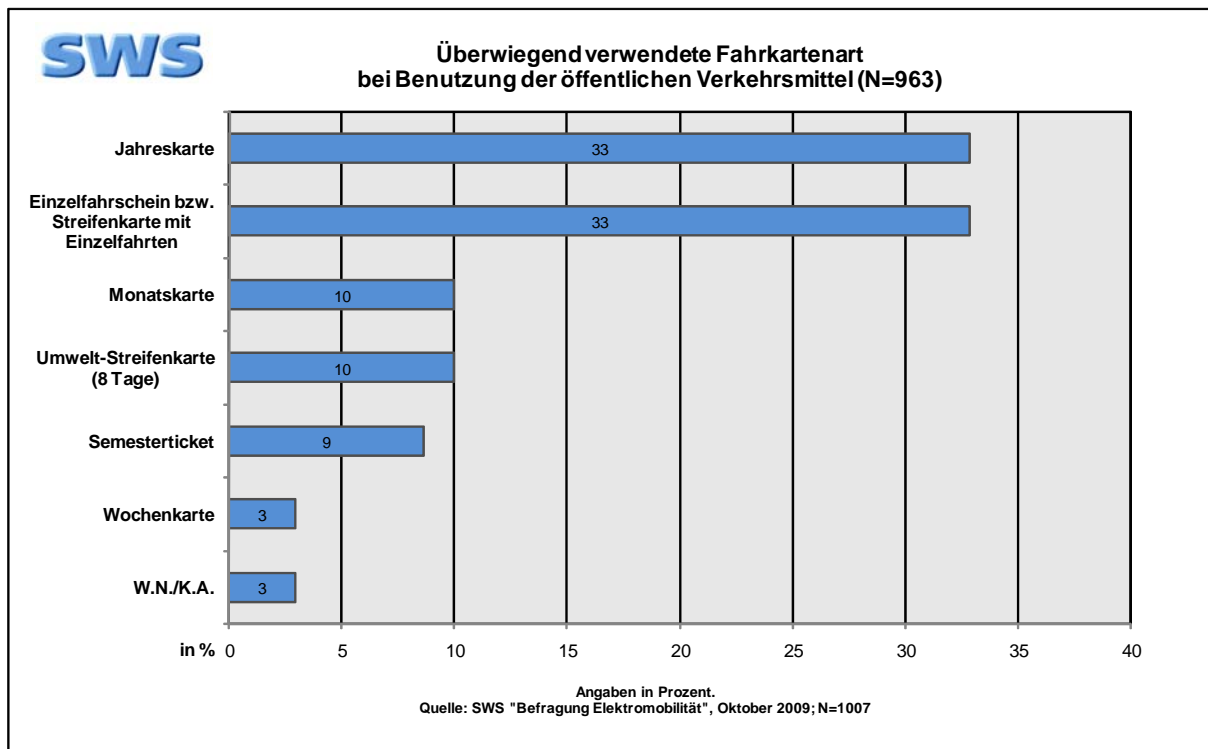
3.1.4.2. Detailergebnisse zur Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel

Jene Befragten, die angeben, öffentliche Verkehrsmittel zumindest prinzipiell (unabhängig von der Häufigkeit) zu nutzen, wurden im Rahmen der Datenerhebung auch gebeten anzugeben, welche Fahrkartenart überwiegend verwendet wird (vgl. Abb. 12):

Jeweils ein Drittel der Öffi-NutzerInnen (je 33%) geben an, überwiegend eine Jahreskarte bzw. einen Einzelfahrschein/eine Streifenkarte mit Einzelfahrten) zu verwenden (Frauen sowie BewohnerInnen von dicht bebauten Bezirken sind bei den JahreskartenbesitzerInnen überdurchschnittlich häufig vertreten, Männer sowie BewohnerInnen von Randbezirken dagegen bei den EinzelfahrscheinnutzerInnen). Somit bilden die beiden Gegenpole der JahreskartenbesitzerInnen als häufigere Öffi-NutzerInnen (von den Personen, die angeben, die Öffis mind. 3x pro Woche zu nutzen, verfügen 50% über eine Jahreskarten) und der eher sporadischen, anlassabhängigen NutzerInnen der öffentlichen Verkehrsmittel in Wien (also EinzelfahrscheinbesitzerInnen, von denen 70% angeben, häufig den PKW zu nutzen) die beiden größten Gruppen.

Jeweils ca. 9% der Befragten geben an, eine Umweltstreifen-, eine Monatskarte bzw. ein Semesterticket zu nutzen. WochenkartenbesitzerInnen sind nur mit 3% in der Stichprobe vertreten.

Abb. 12: Überwiegend benutzte Fahrkartenart bei Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel



Von den SemesterticketnutzerInnen (also Studierenden) geben beinahe 100% an, häufig (mind. 3x pro Woche) die Öffis zu verwenden, von den BesitzerInnen anderer Zeitkarten jeweils ca. 85%. Von denjenigen Befragten, die über eine Umweltstreifenkarte verfügen oder aber ein Semesterticket aufweisen, gibt ca. ein Viertel an, häufig Fahrrad zu fahren; außerdem können sich an die 60% vorstellen, sich ein Elektro-Fahrrad anzuschaffen (Antwortkategorien „Ja“ und „Ja, mit finanzieller Förderung“ zusammengenommen).

Betrachtet man die Antworten der WienerInnen auf die Frage, ob ein Fahrzeug verwendet wird, um zur nächsten Haltestelle für öffentliche Verkehrsmittel zu gelangen (Abb. 13), wird deutlich, dass die überwiegende Mehrheit auf kein Fahrzeug zurückgreift (also zu Fuß unterwegs ist), während 9% meinen, manchmal ein Fahrzeug für den Weg zur Haltestelle zu nutzen. Lediglich eine sehr kleine Gruppe von 5% legt den Weg zur Haltestelle nie zu Fuß zurück.

Von denjenigen Befragten, die zumindest manchmal mit einem Fahrzeug zur Öffi-Haltestelle gelangen, legen 67% diesen Weg mit dem PKW, 23% mit dem Fahrrad (dies erwartungsgemäß zu überdurchschnittlichen Anteilen jüngere Befragte und BewohnerInnen dicht bebauter Bezirke) zurück.

Außerdem kann festgehalten werden, dass doch 42% der BewohnerInnen von Randbezirken mittels Fahrzeug zu einer Haltestelle von öffentlichen Verkehrsmitteln gelangt.

Abb. 13: Verwendung eines Fahrzeuges um zur nächsten Haltestelle zu gelangen

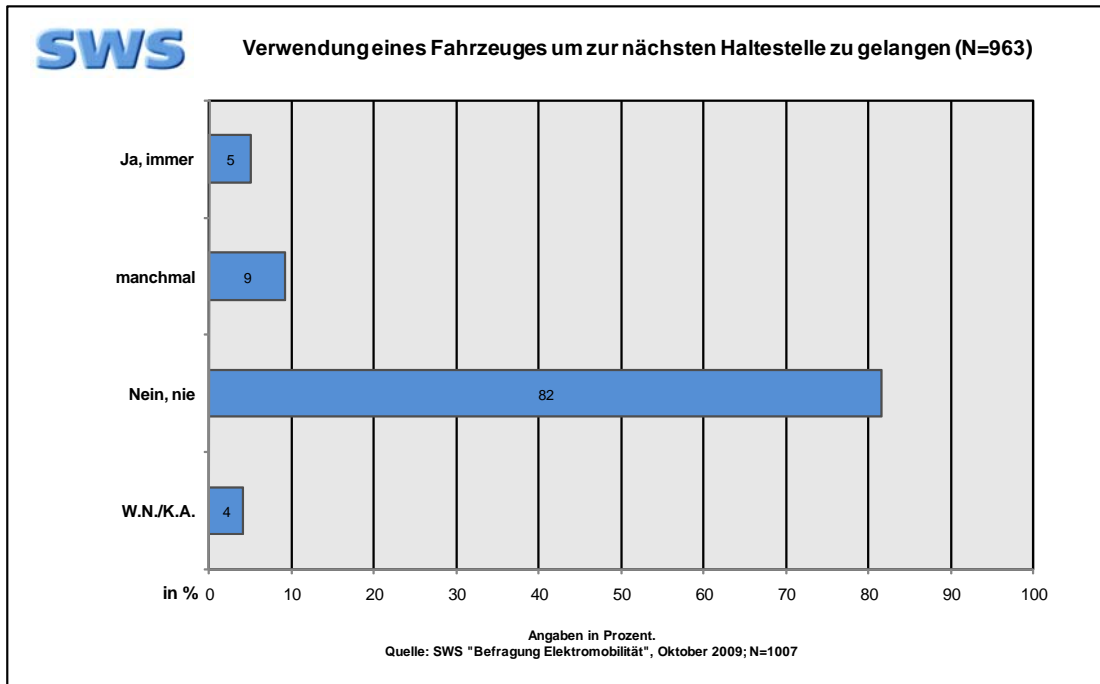
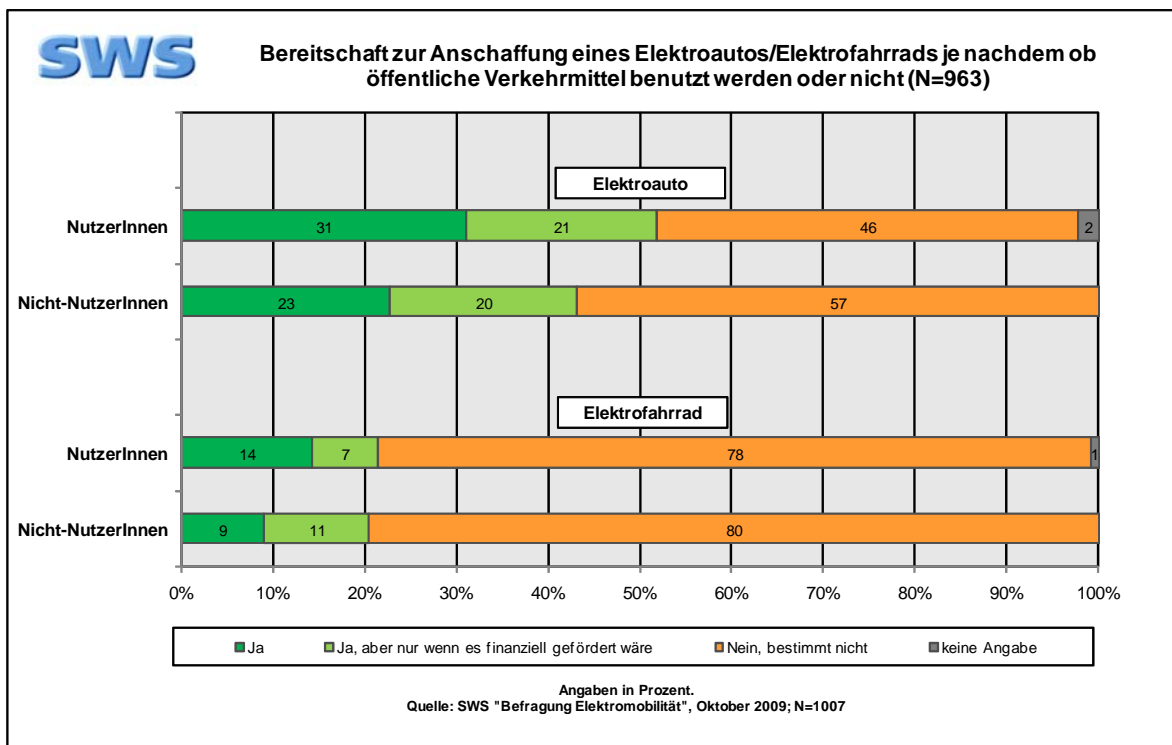


Abb. 14 illustriert, dass sich Öffi-NutzerInnen häufiger vorstellen können, ein (gefördertes) Elektroauto anschaffen als Nicht-NutzerInnen (insgesamt 52% gegenüber 43%). Im Falle der Anschaffung eines Elektrofahrrads erkennt man, dass jeweils um die 20% der Öffi-NutzerInnen und Nicht-NutzerInnen einen solchen Schritt vorstellen können; bei den Nicht-NutzerInnen spielt jedoch eine mögliche finanzielle Förderung eine entscheidendere Rolle

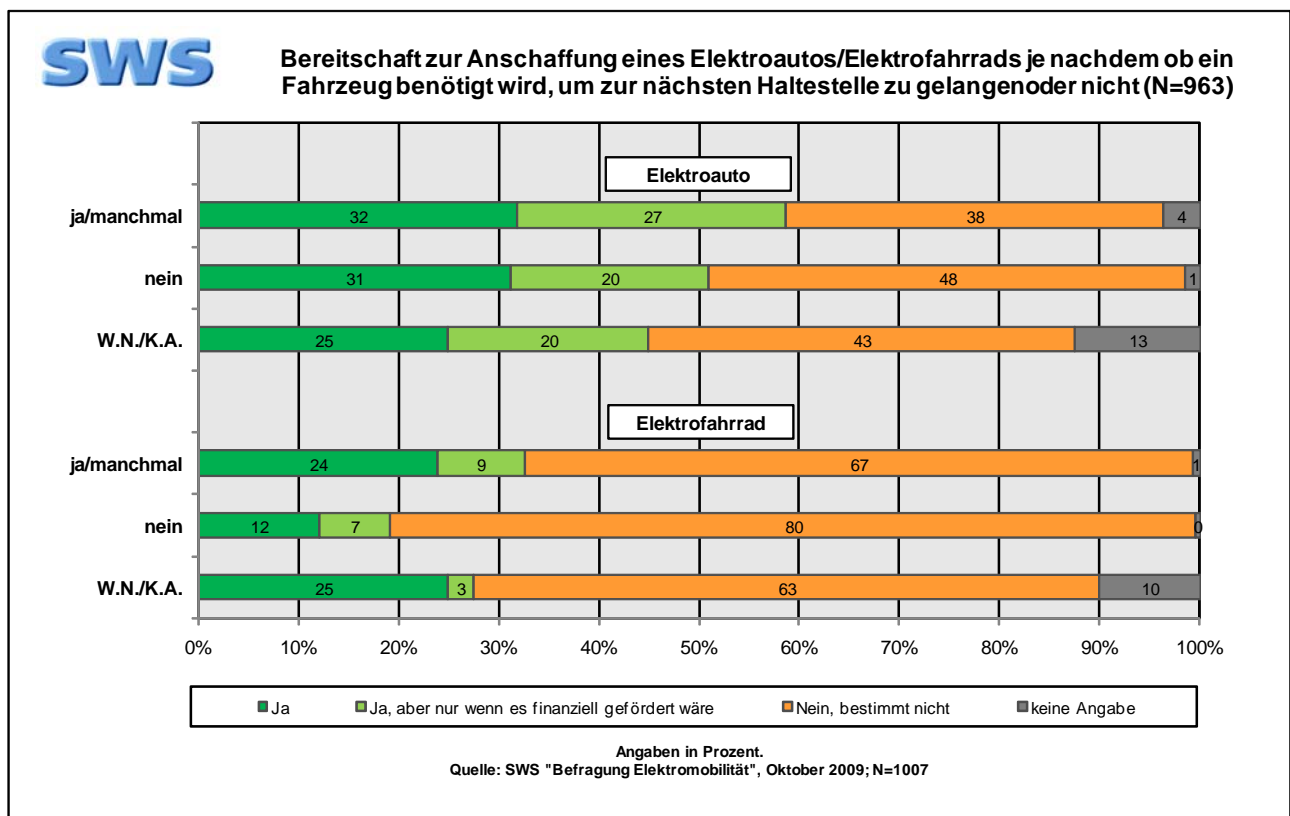
Abb. 14: Bereitschaft zur Anschaffung eines Elektroautos/Elektrofahrrads je nachdem, ob öffentliche Verkehrsmittel benutzt werden oder nicht



Bezogen auf die Notwendigkeit ein Fahrzeug zu nutzen, um zur nächsten Öffi-Haltestelle zu gelangen, zeigt sich (Abb. 15), dass im Falle einer – von einer finanziellen Förderung unabhängigen - möglichen Anschaffung eines Elektroautos kaum ein Unterschied zwischen Öffi-NutzerInnen, die ein Fahrzeug benötigen, um zur nächsten Haltestelle zu gelangen und jenen, bei denen dies nicht der Fall ist, festzustellen ist. Wäre der Kauf eines Elektroautos jedoch finanziell gefördert, so würden es sich jene, die ein Fahrzeug zum Erreichen der öffentlichen Verkehrsmittel benötigen, eher anschaffen.

Beim Elektrofahrrad ist der Anteil der Personen, die sich ein Elektrofahrrad zulegen würden, unter den Personen, die ein Fahrzeug benötigen, um zur nächsten Öffi-Haltestelle zu gelangen, doppelt so groß wie unter jenen, die keines benötigen. Dies legt die Vermutung nahe, dass ein Elektrofahrrad gerade zur Bewältigung solcher Strecken herangezogen werden würde. Hierbei spielt eine mögliche finanzielle Förderung keine Rolle.

Abb. 15: Bereitschaft zur Anschaffung eines Elektroautos/Elektrofahrrads je nachdem, ob ein Fahrzeug benötigt wird, um zur nächsten Haltestelle zu gelangen oder nicht



3.2. Einstellungen zur Anschaffung eines Elektrofahrrads

Nachdem bisher eher allgemein auf Elektromobilität in Wien eingegangen wurde, steht im folgenden Kapitel speziell das Elektrofahrrad im Mittelpunkt. Hierbei werden einerseits Einstellungen und Motive zur Anschaffung eines Elektrofahrrads, sowie andererseits potenzielle Nutzungsformen und vorstellbare Anschaffungskosten analysiert.

3.2.1. Gründe für die Ablehnung der Anschaffung eines Elektrofahrrads

Wie zuvor bereits erwähnt, kann sich der Großteil der WienerInnen nicht vorstellen, sich ein Elektrofahrrad anzuschaffen (78%). Diese Gruppe wurde nach den Gründen für die Ablehnung der Anschaffung eines Elektrofahrrads gefragt (vgl. Abb. 16).

Der wichtigste Grund, dem 60% zustimmen² ist, dass die Befragten lieber selbst treten möchten, auch um fit zu bleiben. Rund 40% der Befragten, die ein Elektrofahrrad ablehnen, finden dass es zu teuer ist bzw. halten auch nichts von Elektrofahrrädern. Weniger ausschlaggebend ist, dass das Elektrofahrrad zu langsam ist (19% Zustimmung) oder dass kein Interesse am Fahrradfahren vorliegt (27% Zustimmung).

Generell zeigt sich, dass Männer den genannten Gründen vergleichsweise häufiger zustimmen als Frauen, außer bei „zu teuer“, dem beide Geschlechter ungefähr im Durchschnitt zustimmen. Außerdem ist zu erkennen, dass die jüngeren Befragten allen Gründen häufiger zustimmen als die Älteren, mit Ausnahme von „ich bin generell nicht an Fahrradfahren interessiert“, dem Ältere (ab 50 Jahren) öfter zustimmen als Jüngere. Bei Älteren liegt es also eher an einem Desinteresse am Fahrrad fahren als an anderen Gründen. Desinteresse ist ebenfalls bei Personen mit niedrigerer Bildung, Personen, die außerhalb von Wien wohnen und PensionistInnen festzustellen.

„Lieber selbst treten bzw. fit bleiben“ möchten vor allem Befragte mit Hochschulabschluss oder Maturaabschluss (beide 67% Zustimmung), unselbstständig Beschäftigte und freie DienstnehmerInnen (68% bzw. 69%) sowie von geringfügig Beschäftigten (83%), was wiederum damit zu erklären ist, dass es sich hierbei hauptsächlich um StudentInnen handelt. Auch bei den Nicht-Erwerbstätigen stimmen Befragte, die in Ausbildung stehen, am meisten diesem Argument zu. Jene Befragten, die in dicht bebauten Bezirken wohnen, vertreten ebenfalls am häufigsten die Meinung, lieber selbst treten zu wollen.

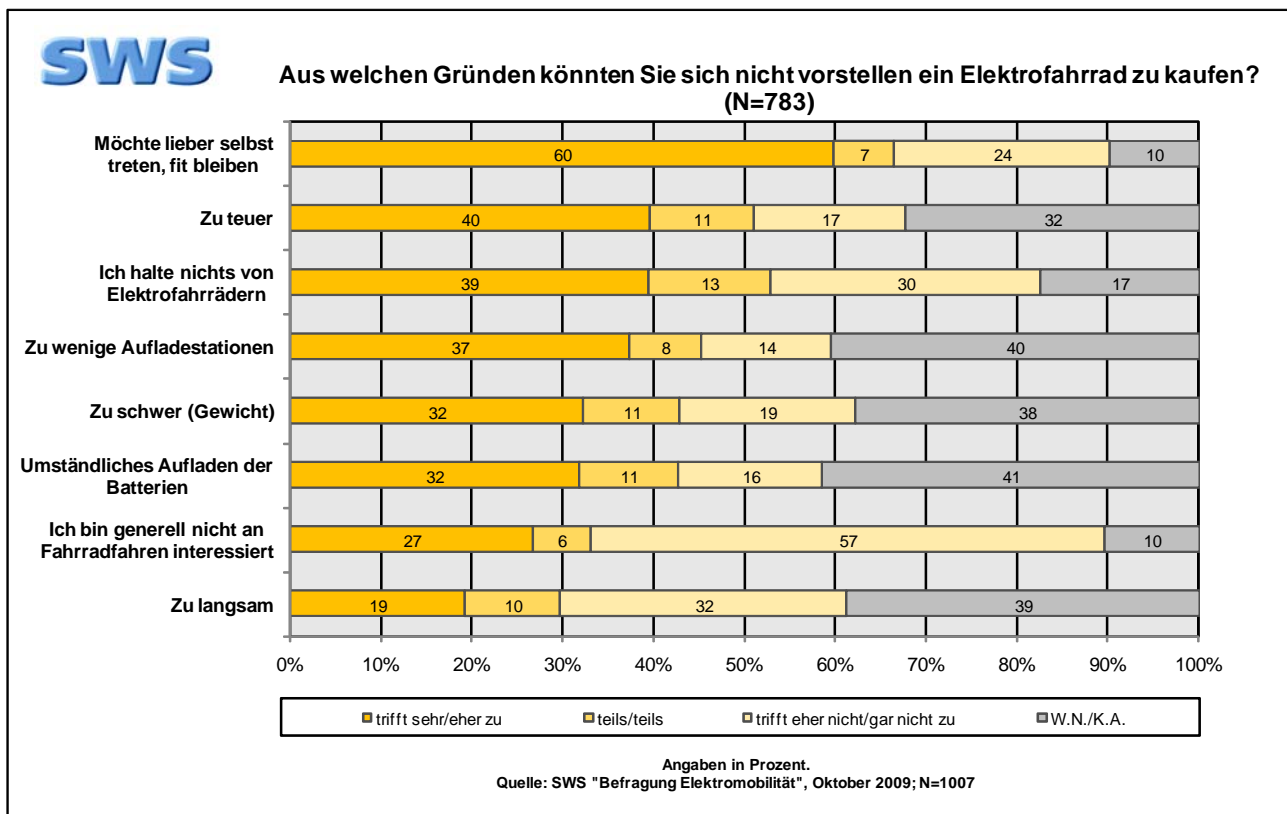
² „Zustimmung“ ergibt sich im Folgenden durch Addition der Antwortkategorien „trifft sehr zu“ und „trifft eher zu“

„Zu teuer“ ist ein Elektrofahrrad - wenn Befragte erwerbstätig sind - vor allem den geringfügig Beschäftigten (47% Zustimmung) und - wenn sie nicht erwerbstätig sind - vor allem Befragten, die in Karenz (60%) oder in Ausbildung sind (47%). Personen, die mindestens in Vierpersonen-Haushalten leben, ist es ebenfalls häufiger zu teuer (55%).

Die größten Anteile an Personen, die nichts von Elektrofahrrädern halten, finden sich bei den Befragten mit Berufs- oder Handelsschulabschluss (41%), Vollzeit-Arbeitenden (49%), in Ausbildung Stehenden (54%) und Arbeitslosen (42%), sowie bei Personen, die in dicht bebauten Bezirken wohnen (42%). Außerdem nimmt dieser Anteil umso mehr zu, je mehr Personen in einem Haushalt wohnen.

Im Allgemeinen fällt bei nahezu allen abgefragten Gründen ein relativ hoher Anteil an Befragten auf, die in die Antwortkategorie „Weiß nicht/keine Angabe“ fallen, auf, insbesondere was die Eigenschaften eines Elektrofahrrads betrifft (z. B.: Aufladestationen, Gewicht, Aufladen der Batterien usw.). Dies lässt darauf schließen, dass viele Befragte sich noch nicht intensiv mit dem Thema Elektrofahrrad beschäftigt haben und vielleicht nicht genau wissen, was darunter genau zu verstehen ist. Dies wiederum könnte die Begründung dafür sein, dass sie sich nicht vorstellen können ein Elektrofahrrad anzuschaffen. Bei genauerer Analyse ist festzustellen, dass insbesondere die älteren Befragten sowie jene mit Pflichtschulausbildung hierbei jeweils überdurchschnittliche Anteile aufweisen.

Abb. 16: Gründe für die Ablehnung der Anschaffung eines Elektrofahrrads



3.2.2. Gründe, die für die Anschaffung eines Elektrofahrrads sprechen

Jene WienerInnen, die sich vorstellen können ein Elektrofahrrad zu kaufen (14%) bzw. jene, die sich nur eines kaufen würden wenn es finanziell gefördert wäre (7%) wurden ebenfalls nach den Gründen für die Anschaffung gefragt³ (vgl. Abb. 17).

Die wichtigsten Gründe, denen mindestens drei Viertel der Befragten zustimmen sind: „Es ist eine kostengünstige Möglichkeit in der Stadt mobil zu sein“ (78%), „Bequemer – weniger anstrengendes Treten“ (77%), „Unterstützung beim Bergauffahren“ (77%) und „keine Parkplatz Suche notwendig“ (75%). Anzumerken ist jedoch, dass die anderen in der Abbildung angeführten Gründe ebenfalls relativ hohe Zustimmungsanteile aufweisen. Weniger entscheidend für die Anschaffung eines Elektrofahrrads (nicht in der Grafik angeführt) ist die höhere Geschwindigkeit als ein herkömmliches Fahrrad (43% Zustimmung) und, dass kein Führerschein (40%) bzw. kein Helm (36%) notwendig ist.

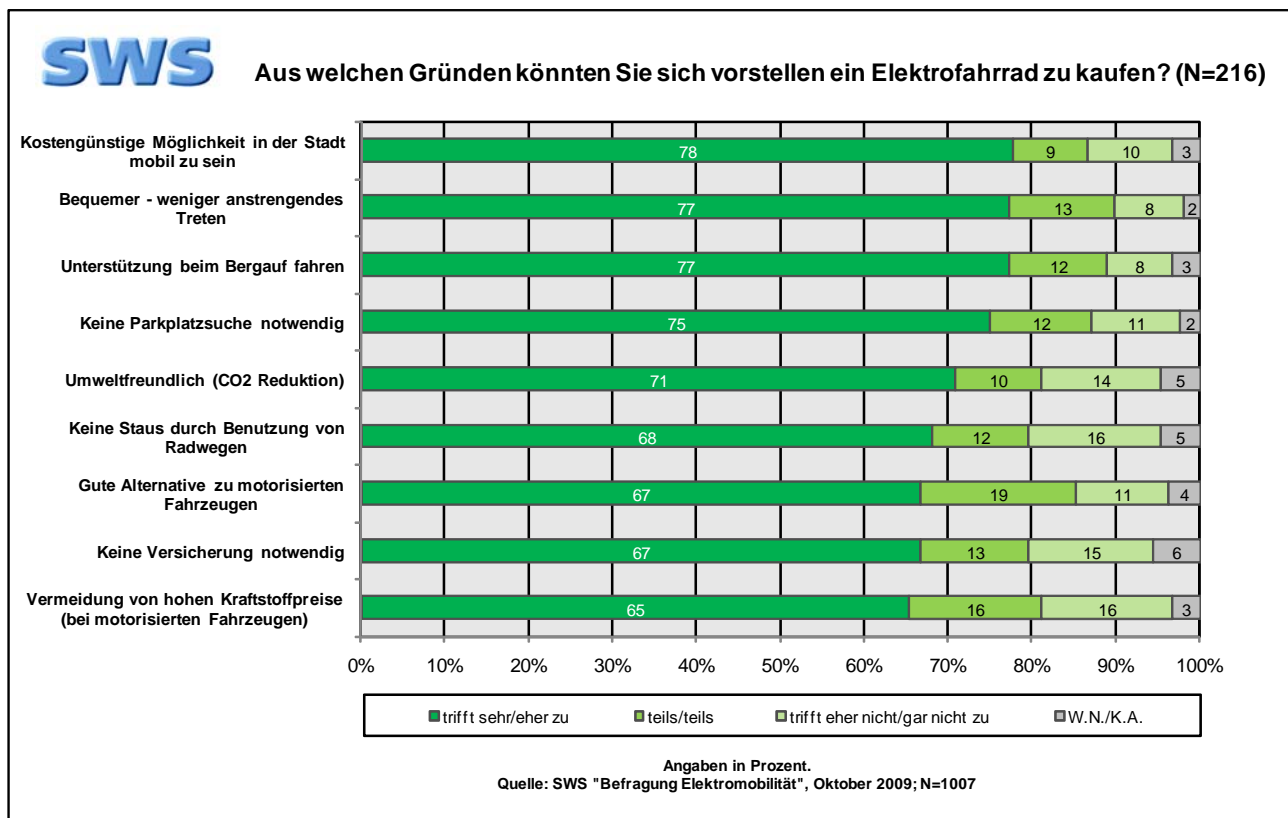
Dass das Elektrofahrrad eine kostengünstige Möglichkeit ist, in der Stadt mobil zu sein finden etwas häufiger Frauen (82% Zustimmung) als Männer (74%), vor allem Befragte der Altersgruppen jüngeren bis mittleren Alters (jeweils ca. 90%), Befragte mit Pflichtschulabschluss (100%) und von den Erwerbstätigen eher jene, die teilzeitbeschäftigt sind (92%). Für Befragte, die in Mischbezirken leben, ist dieser Grund etwas wichtiger (83%) als für Befragte die in anderen Wiener Bezirken wohnen.

Die zweitwichtigste Begründung, sich ein Elektrofahrrad zu kaufen ist die Bequemlichkeit, also weniger anstrengendes Treten bzw. Unterstützung beim Bergauffahren. Beide Gründe haben generell fast idente Zustimmungsraten (siehe Abbildung), die ihrerseits wiederum eine ähnliche demografische Struktur aufweisen: Es ist kaum ein Unterschied nach Geschlecht festzustellen. Mit zunehmendem Alter ist erwartungsgemäß die bequeme Unterstützung beim Fahren als Kaufargument zunehmend verbreiteter (jeweils ca. 87% der Ältesten); dies schätzen ebenso Personen mit Hochschulabschluss häufiger (ca. 87%) als jene mit niedrigerem Schulabschluss (ca. 72% bei Pflichtschulabschluss). Hinsichtlich der Erwerbstätigkeit zeigt sich, dass Selbstständige ebenfalls überdurchschnittlich zustimmen (ca. 82%); im Falle der Begründung „Unterstützung beim Bergauffahren“ ist dies ebenfalls bei den nicht Berufstätigen der Fall (80% Zustimmung). Nach Ausmaß der Erwerbstätigkeit sind es vor allem die Vollzeit-Erwerbstätigen (ca. 80%) und bei den Nicht-Erwerbstätigen vor allem die PensionistInnen (88%), die der Meinung sind, dass die Erleichterung beim Fahren dafür spricht, sich ein Elektrofahrrad anzuschaffen. Örtlich gesehen stimmen Befragte, die in Rand- und in Mischbezirken wohnen ebenfalls häufiger zu (jeweils ca. 80%).

³ Angaben beziehen sich auf jene Befragte, die sich vorstellen können ein Elektrofahrrad anzuschaffen plus jene, die das nur tun würden, wenn es finanziell gefördert wäre (N=216).

Den Vorteil des Elektrofahrrads, keinen Parkplatz suchen zu müssen, geben überdurchschnittlich häufig WienerInnen der Altersgruppe 26 – 35 Jahre an (79%), sowie Befragte mit höherem Bildungsabschluss (Hochschule bzw. Matura – jeweils 77%). Vergleichsweise häufig ist diese Begründung auch ein Kaufargument für Befragte, die unselbstständig erwerbstätig sind (79%), teilzeitbeschäftigt sind (81%) und auch für jene, die im Wohnbezirk arbeiten (89%). Letzteres lässt also auch darauf schließen, dass sich die Parkplatzsuche insbesondere für jene, die im Wohnbezirk arbeiten, normalerweise als besonders schwierig gestaltet. Besonders wichtig ist dieser Vorteil auch vergleichsweise für Personen, die zumindest in einem Vierpersonen-Haushalt wohnen (83%) und für Personen, die mit zwei Kindern bis 15 Jahren im Haushalt leben (88%). Kein Unterschied lässt sich jedoch nach Wohnbezirk feststellen.

Abb. 17: Gründe für die Anschaffung eines Elektrofahrrads



3.2.3. Nutzungsvorstellungen bzw. mögliche Einsatzbereiche für ein Elektrofahrrad

Diejenigen WienerInnen, die sich vorstellen könnten, sich ein Elektrofahrrad anzuschaffen, wurden auch danach gefragt, wofür sie das Elektrofahrrad verwenden würden (vgl. Abb. 18). Demnach würden es die Befragten am häufigsten im Rahmen von Freizeitaktivitäten nutzen (69%), und am zweithäufigsten um Freunde bzw. Verwandte zu besuchen (54%). Fast die Hälfte der potenziellen ElektrofahrradnutzerInnen würde es auch einsetzen, um den Einkauf für den täglichen Bedarf zu erledigen.

Weniger genutzt würde das Elektrofahrrad für Fahrten zum Arbeits-/Ausbildungsplatz (38%), für berufliche Wege (26%), im Urlaub (20%), zum Transportieren von sperrigen Dingen (19%) und um zur nächsten Haltestelle der öffentlichen Verkehrsmittel zu gelangen (17%).

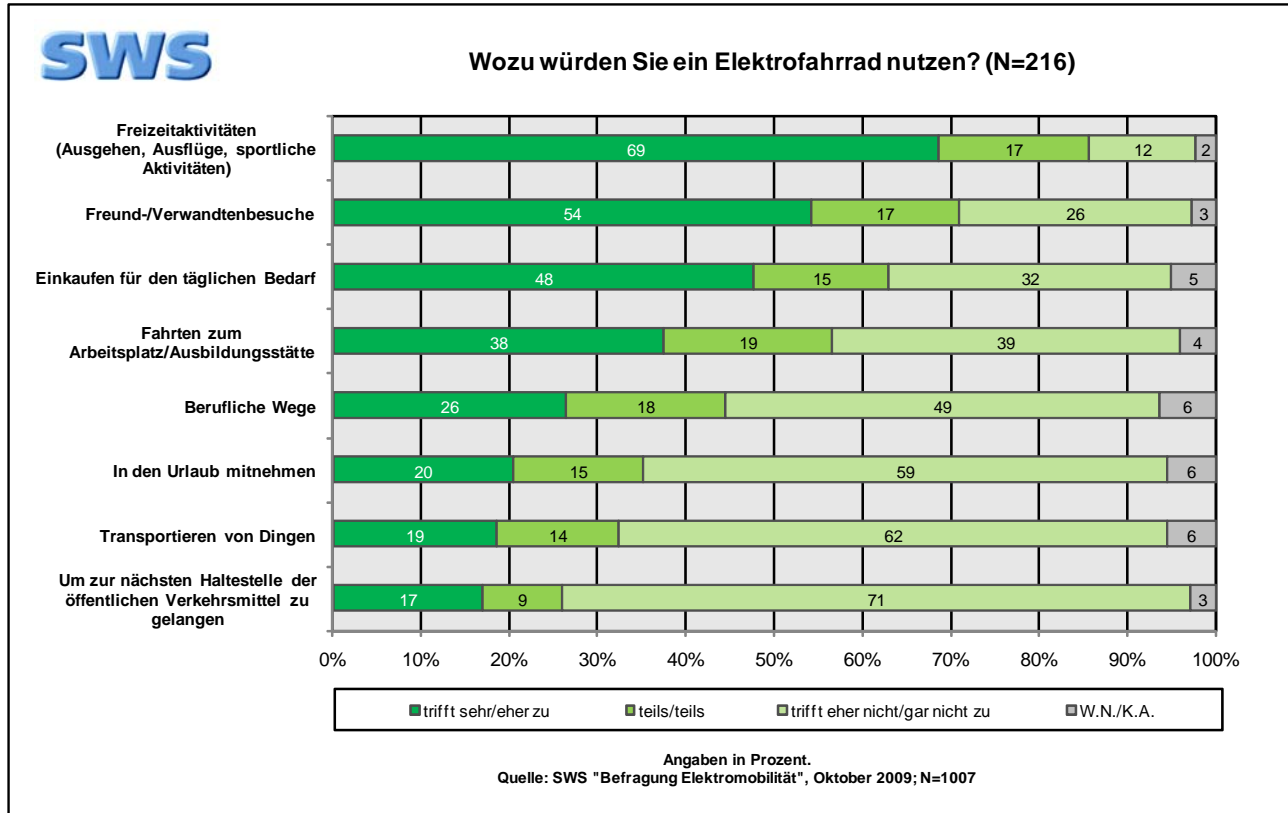
Ein Elektrofahrrad in der Freizeit nutzen würden etwas häufiger Frauen (71%) als Männer (66%); nach Altersgruppe gibt es kaum Unterschiede - rund 70% jeder Altersgruppe würde das Elektrofahrrad für Freizeitaktivitäten nutzen, mit Ausnahme der 26 bis 35-Jährigen, die es für Freizeitaktivitäten etwas seltener nutzen würden (54%) als die anderen Altersgruppen. Je höher die Schulbildung desto häufiger würde das Elektrofahrrad in der Freizeit genutzt werden: während von den Befragten mit Hochschulabschluss 70% dies tun würden, beträgt dieser Anteil bei den Befragten mit Pflichtschulabschluss 54%. Außerdem lässt sich ein Zusammenhang mit dem Wohnbezirk feststellen - je dichter bebaut der Bezirk, desto weniger würde das Elektrofahrrad in der Freizeit verwendet werden. In den dicht bebauten Bezirken beträgt dieser Anteil 62%, in den Mischbezirken 67% und in den Randbezirken 76%.

Im Falle der potenziellen Nutzung des Elektrofahrrads für den Besuch von Freunden und Verwandten zeigt sich, dass dies öfter zutrifft je jünger die Befragten sind. Ebenfalls würden freie DienstnehmerInnen das Elektrofahrrad überdurchschnittlich häufig für Freund- und Verwandtenbesuche einsetzen (67%), sowie auch geringfügig Beschäftigte (100%) und in Ausbildung Stehende (78%). Hinsichtlich des Wohnbezirks zeigt sich, dass Freund- und Verwandtenbesuche in Mischbezirken etwas häufiger mit dem Elektrofahrrad getätigt werden würden (57%).

Die Einsatzmöglichkeit des Elektrofahrrads, um für den täglichen Bedarf einzukaufen, ist für Männer und Frauen ungefähr zu gleichen Anteilen vorstellbar. Interessant sind die Unterschiede nach dem Alter: Befragte der jüngsten Altersgruppe (bis 25 Jahre) und die ältesten Befragten (ab 66 Jahre) würden das Elektrofahrrad von allen Altersgruppen am häufigsten beim Einkaufen für den täglichen Bedarf einsetzen (jeweils 57%). Einen Zusammenhang gibt es auch mit der Schulbildung: je höher die Bildung, desto eher würde das Elektrofahrrad für den täglichen Einkauf genutzt werden.

Zudem können sich dies insbesondere freie DienstnehmerInnen (58%), Teilzeit oder geringfügig Beschäftigte (jeweils ca. 60%), im Wohnbezirk Arbeitende (61%) und Personen, die in Randbezirken wohnen (57%) häufiger vorstellen.

Abb. 18: Nutzungsvorstellungen für ein Elektrofahrrad



3.2.4. Faktoren, die für die Anschaffung eines Elektrofahrrads bedeutend sind

Die Befragten wurden zudem gefragt, welche Rolle bestimmte Eigenschaften bei der Anschaffung eines Elektrofahrrads spielen (vgl. Abb. 19).

Hierbei zeigt sich, dass alle abgefragten Eigenschaften für mindestens 60% der Personen, die sich vorstellen können, sich ein Elektrofahrrad anzuschaffen „sehr wichtig“ sind, d.h. mehr oder weniger alle Eigenschaften eine Rolle spielen. Die wichtigste Eigenschaft, die 80% der potenziellen ElektrofahrradnutzerInnen als sehr wichtig empfinden ist die Lebensdauer der Batterie. Fast ebenso wichtig sind günstige Erhaltungskosten (78%) und die Reichweite der Batterie (77%). Vergleichsweise weniger Bedeutung besitzen der günstige Preis (63% sehr wichtig), umgängliches Gewicht (63%) und genügend Abstellplätze (62%).

Während den Frauen ein günstiger Preis, umgängliches Gewicht, Komfort, einfache Bedienung/Steuerung, Sicherheit beim Fahren, Sicherung vor Diebstahl, genügend Abstellplätze und günstige Erhaltungskosten wichtiger sind als Männern, zeigen die Männer lediglich im Falle der Reichweite der Batterie und der Lebensdauer der Batterie geringfügig mehr Zustimmung als die Frauen. Männer stimmen den genannten Eigenschaften also eher im Durchschnitt bzw. unterdurchschnittlich zu.

Zwischen jüngeren und älteren potenziellen ElektrofahrradnutzerInnen zeigen sich hinsichtlich der wichtigen Eigenschaften bei der Anschaffung eines Elektrofahrrads ebenfalls Unterschiede: den Jüngeren sind vor allem hohe Geschwindigkeit, das Aussehen/Design, Komfort, Dichte an Aufladestationen, Lebensdauer der Batterie sowie günstige Erhaltungskosten wichtig. Für die Älteren hingegen sind vor allem ein umgängliches Gewicht und eine einfache Bedienung/Steuerung besonders von Bedeutung.

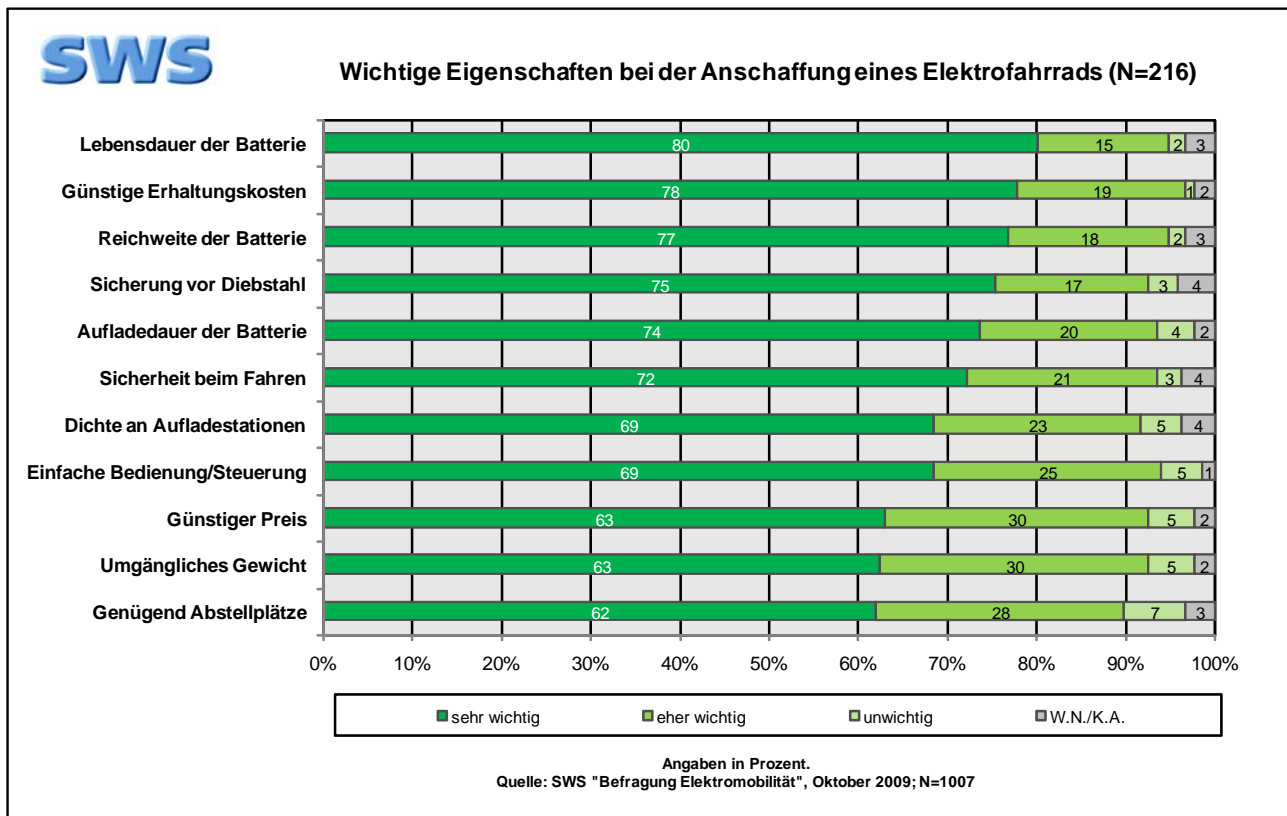
Zudem ist auffällig, dass die genannten Eigenschaften fast durchwegs überdurchschnittliche Zustimmungsraten der Befragten erhalten, die in dicht bebauten Bezirken wohnen, außer im Falle von „hohe Geschwindigkeit“, „Sicherheit beim Fahren“ und „Dichte an Aufladestationen“, denen Befragte aus allen Bezirksgruppen ungefähr im Durchschnitt zustimmen. Des Weiteren ist die Reichweite der Batterie insbesondere für jene potenziellen ElektrofahrradnutzerInnen am wichtigsten, die in Randbezirken wohnen.

Die wichtigsten drei Eigenschaften, nämlich „Lebensdauer der Batterie“, „günstige Erhaltungskosten“ und „Reichweite der Batterie“ sind insbesondere für teilzeit Arbeitende und Befragte mit einem Kind unter 15 Jahren überdurchschnittlich wichtig.

Außerdem ist die Lebensdauer der Batterie auch noch für unselbstständig Beschäftigten (84%), zu Hause arbeitenden (88%), Arbeitslosen (90%) und Befragten, die mit drei weiteren Personen zusammenleben (91%) besonders von Bedeutung.

Günstige Erhaltungskosten werden darüberhinaus für potenzielle ElektrofahrradnutzerInnen mit Pflichtschulabschluss (91%), nicht Berufstätige (88%) und in Ausbildung Stehende (93%) ebenfalls zu vergleichsweise großen Anteilen als sehr wichtig bezeichnet.

Abb. 19: Wichtige Eigenschaften eines Elektrofahrrads



3.2.4.1. Vorstellbare Kosten eines Elektrofahrrads

Hinsichtlich der maximal vorstellbaren Kosten eines Elektrofahrrads (vgl. Abb. 20) zeigt sich, dass die meisten Befragten (30%), die sich für die Anschaffung eines Elektrofahrrads interessieren, bereit wären, maximal 500 bis 800 Euro dafür auszugeben (bzw. auch nur für einen kostengünstigeren Umbausatz). Weitere 28% der potenziellen ElektrofahrradnutzerInnen wären sogar nur bereit maximal 500 Euro dafür auszugeben. Ein geringfügig kleinerer Anteil (23%) würde einen etwas höheren Betrag aufwenden, nämlich 800 bis 1.000 Euro. Bedenkt man, dass ein Elektrofahrrad meist erst ab 1.000 Euro erhältlich ist, so wären es lediglich 12% der Befragten, die sich ein Elektrofahrrad zum Preis von 1.000 bis 1.300 Euro leisten würden, wobei 6% jedoch bereit wären, auch mehr als 1.300 Euro dafür zu bezahlen.

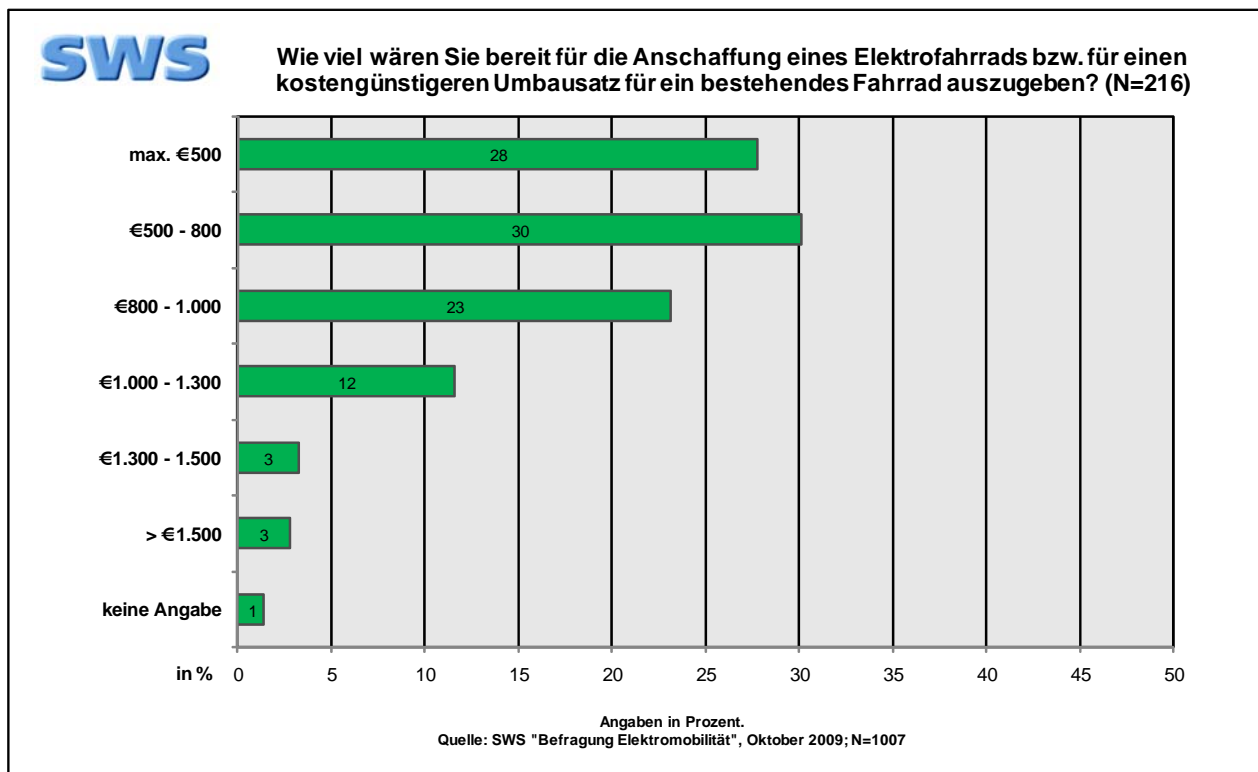
Hinsichtlich des Geschlechts lässt sich feststellen, dass Frauen im Vergleich zu Männern eher weniger für eine Elektrofahrrad ausgeben würden, wobei auch unter den Männern der größte Anteil nur 500 bis 800 Euro ausgeben würde (29%); Männer würden jedoch etwas häufiger (14%) als Frauen (9%) auch 1.000 bis 1.300 Euro aufwenden. Nach dem Alter betrachtet zeigen sich Unterschiede zwischen den jüngeren (bis 35 Jahre) und den älteren Altersgruppen dahingehend, dass die Jüngeren überdurchschnittlich häufig weniger Geld für eine Elektrofahrrad aufwenden würden als die Älteren, zudem sind es hauptsächlich die Älteren die „1.000 bis 1.300 Euro“ ausgeben würden.

Tendenziell sind auch Personen mit Hochschulabschluss eher bereit mehr für ein Elektrofahrrad auszugeben als Personen mit niedrigerer Bildung, jedoch zeigt sich unter den Personen mit Berufs- oder Handelsschulabschluss eine ähnliche Tendenz, wenngleich diese nicht so groß ist wie bei Personen mit Hochschulabschluss. Weniger ausgeben möchten jedenfalls Personen mit Maturaabschluss und Personen mit Pflichtschulabschluss, die eine ähnliche Struktur aufweisen.

Hinsichtlich der Erwerbstätigkeit liegen die nicht Berufstätigen im Durchschnitt, während sich bei den Berufstätigen herauskristallisiert, dass die unselbstständig Beschäftigten jene sind, die eher weniger und freie DienstnehmerInnen sowie Selbstständige jene sind, die eher mehr für ein Elektrofahrrad ausgeben würden. Interessanterweise sind es unter den Erwerbstätigen jene Befragte, die Teilzeit oder geringfügig beschäftigt sind, die zu höheren Kosten eines Elektrofahrrads bereit wären (35% bzw. 40% 800 bis 1.000 Euro). Vollzeit Arbeitende würden am ehesten 500 – 800 Euro ausgeben (33%).

Des Weiteren ist festzustellen, dass die Ausgabebereitschaft mit der Anzahl der Personen im Haushalt steigt: wenn der Befragte alleine im Haushalt lebt, so ist dieser am ehesten bereit maximal 500 Euro (33%) oder 500 bis 800 Euro (33%) für ein Elektrofahrrad auszugeben. In Dreipersonen-Haushalten beträgt letzterer Anteil 41% und ab einem Vierpersonen-Haushalt ist man am ehesten bereit 800 bis 1.000 Euro auszugeben (34%). Am wenigsten für ein Elektrofahrrad aufwenden möchten vergleichsweise Personen, die in dicht bebauten Bezirken leben (35%). In Mischbezirken gibt man gerne auch etwas mehr aus (800 – 1.000 Euro 30%) und in Randbezirken vergleichsweise am häufigsten 1.000 – 1.500 Euro (15%).

Abb. 20: Maximal vorstellbare Kosten eines Elektrofahrrads



Anhang

Fragebogen:

„Elektrofahrzeuge in Wien: Einstellungen und Nutzungspotenziale (unter besonderer Berücksichtigung des Elektrofahrrads)“

1. Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt? (Bitte zu jedem Punkt Stellung beziehen und Anzahl eintragen - wenn keine vorhanden sind, dann bitte 0 eintragen!)

	Anzahl
a) PKW	
b) Motorrad	
c) Moped	
d) Fahrrad	

Wenn gar keine der genannten Fahrzeuge vorhanden sind – weiter mit **Frage 3!**

2. Was war bei der Anschaffung des jeweiligen Fahrzeugs besonders wichtig? (Bitte zu jeder Fahrzeugart, die bei Frage 1 genannt wurde, Stellung beziehen. Mehrfachantworten möglich)

	a) PKW	b) Motorrad	c) Moped	d) Fahrrad
Niedrige Anschaffungskosten	1	1	1	1
Bequemlichkeit, Komfort	2	2	2	2
Design, Aussehen	3	3	3	3
Günstige Erhaltungskosten	4	4	4	4
Geschwindigkeit	5	5	5	5
Sicherheit	6	6	6	6
Umweltfreundlichkeit	7	7	7	-
Sparsam im Betrieb	8	8	8	-
Berufliche Notwendigkeit	9	9	9	9
Trifft nicht zu (nicht vorhanden)	88	88	88	88
W.N./K.A.	99	99	99	99

3. Bitte geben Sie an, wie häufig Sie in der Regel die folgenden Verkehrsmittel jeweils benutzen: (Bitte zu jedem Verkehrsmittel Stellung beziehen – eine Antwortmöglichkeit)

	(fast) täglich	3 – 5 Mal pro Woche	1-2 Mal pro Woche	1 – 3 Mal im Monat	seltener	nie	Steht mir nicht zur Verfügung	W.N./K.A.
a) PKW	1	2	3	4	5	6	7	99
b) Motorrad	1	2	3	4	5	6	7	99
c) Moped	1	2	3	4	5	6	7	99
d) Fahrrad	1	2	3	4	5	6	7	99
e) Car Sharing/ Mitfahrgelegenheit	1	2	3	4	5	6	-	99
f) Beifahrer/in	1	2	3	4	5	6	-	99
g) Taxi	1	2	3	4	5	6	-	99
h) Öffentliche Verkehrsmittel	1	2	3	4	5	6 (weiter Frage 6)	- (weiter Frage 6)	99 (weiter Frage 6)

4. Welche Fahrkartenart nutzen Sie überwiegend, wenn Sie die öffentlichen Verkehrsmittel benutzen? (Bitte eine Antwortmöglichkeit ankreuzen)

Einzelfahrschein bzw. Streifenkarte mit Einzelfahrten	1
Umwelt-Streifenkarte (8 Tage)	2
Wochenkarte	3
Monatskarte	4
Semesterticket	5
Jahreskarte	6
W.N./K.A.	99

5. Verwenden Sie ein Fahrzeug (Pkw, Moped, Motorrad, Fahrrad, etc.), um von ihrer Wohnung/ihrem Haus zur nächsten Haltestelle zu gelangen? Wenn ja (Antwort 1, 2), überwiegend mit welchem Fahrzeug?

a) Fahrzeug bis zur nächsten Haltestelle?		b) Überwiegend welches Fahrzeug?	
<i>(1 Antwortmöglichkeit ankreuzen; Antwort 1, 2 weiter mit Frage 5b, Antwort 3, 4 weiter mit Frage 6)</i>		<i>(1 Antwortmöglichkeit)</i>	
Ja, immer	1	PKW	1
Manchmal	2	Motorrad	2
Nein, nie	3	Moped	3
Ich benutze die öffentlichen Verkehrsmittel nicht	4	Fahrrad	4
		Sonstiges (<i>bitte notieren</i>):	

6. Mit welchen Verkehrsmitteln erledigen Sie die folgenden Tätigkeiten: (Bitte zu allen 6 Punkten Stellung beziehen – Mehrfachantworten möglich)

	a) Zu Fuß	b) PKW	c) Motorrad	d) Moped	e) Fahrrad	f) Öffentliche Verkehrsmittel	g) Taxi	h) trifft auf mich nicht zu
Weg zum Arbeitsplatz/Ausbildungsstätte	1	2	3	4	5	6	7	8
Berufliche Wege	1	2	3	4	5	6	7	8
Freizeitaktivitäten (Ausgehen,, Ausflüge, sportliche Aktivitäten)	1	2	3	4	5	6	7	8
Freund-/Verwandtenbesuche	1	2	3	4	5	6	7	8
Einkaufen für den täglichen Bedarf	1	2	3	4	5	6	7	8
Transportieren von sperrigen Dingen	1	2	3	4	5	6	7	8
(Urlaubsfahrten)	-	2	3	4	5	6	-	8

7. Könnten Sie sich vorstellen, sich folgende Elektrofahrzeuge anzuschaffen? (Bitte zu allen 4 Punkten Stellung beziehen)

	Ja	Ja, aber nur wenn es finanziell gefördert wäre	Nein, bestimmt nicht
a) Elektroauto	1	2	3
b) Elektromotorrad	1	2	3
c) Elektromoped	1	2	3
d) Elektrofahrrad	1	2	3
	↓ Wenn d) „Ja“ → weiter mit Frage 9	↓ Wenn d) „Ja, aber..“ → Weiter mit Frage 9	→ Wenn d) „Nein“ weiter mit Frage 8

8. Wenn Elektrofahrradanschaffung = Nein: Aus welchem Grund könnten Sie sich nicht vorstellen ein Elektrofahrrad zu kaufen? (Bitte zu allen 8 Punkten Stellung beziehen; nur an jene Personen stellen, bei denen Frage 7d=3)

	Trifft sehr zu	Trifft eher zu	Teils/teils	Trifft eher nicht zu	Trifft gar nicht zu	W.N./K.A.
a) Möchte lieber selbst treten, fit bleiben	1	2	3	4	5	99
b) Ich halte nichts von Elektrofahrrädern	1	2	3	4	5	99
c) Zu teuer	1	2	3	4	5	99
d) Zu wenige Aufladestationen	1	2	3	4	5	99
e) Zu schwer (Gewicht)	1	2	3	4	5	99
f) Zu langsam	1	2	3	4	5	99
g) Umständliches Aufladen der Batterien	1	2	3	4	5	99
h) Ich bin generell nicht an Fahrradfahren interessiert	1	2	3	4	5	99

Sonstiges (bitte notieren):	
-----------------------------	--

→ Weiter mit Statistikfragen (**Frage 13**)

9. Wenn Elektrofahrradanschaffung = Ja: Aus welchen Gründen könnten Sie sich vorstellen ein Elektrofahrrad zu kaufen? (Zu allen 12 Punkten Stellung beziehen; nur an jene Personen stellen, bei denen Frage 7d=1, 2)

	Trifft sehr zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft nicht zu	W.N. /K.A.
a) Umweltfreundlich (CO2 Reduktion)	1	2	3	4	5	99
b) Kostengünstige Möglichkeit in der Stadt mobil zu sein	1	2	3	4	5	99
c) Bequemer - weniger anstrengendes Treten	1	2	3	4	5	99
d) Unterstützung beim Bergauf fahren	1	2	3	4	5	99
e) Höhere Geschwindigkeit als herkömmliches Fahrrad	1	2	3	4	5	99
f) Vermeidung von hohen Kraftstoffpreise (bei motorisierten Fahrzeugen)	1	2	3	4	5	99
g) Gute Alternative zu motorisierten Fahrzeugen	1	2	3	4	5	99
h) Keine Versicherung notwendig	1	2	3	4	5	99
i) Keine Helmpflicht	1	2	3	4	5	99
j) Kein Führerschein notwendig	1	2	3	4	5	99
k) Keine Staus durch Benutzung von Radwegen	1	2	3	4	5	99
l) Keine Parkplatzsuche notwendig	1	2	3	4	5	99

10. Wenn Elektrofahrzeuganschaffung = Ja: Wozu würden Sie ein Elektrofahrzeug nutzen? (Zu allen 7 Punkten Stellung beziehen; nur an jene Personen stellen, bei denen Frage 7d=1, 2)

	Trifft sehr zu	Trifft eher zu	Teils / teils	Trifft eher nicht zu	Trifft gar nicht zu	W.N. /K.A.
a) Fahrten zum Arbeitsplatz/Ausbildungsstätte	1	2	3	4	5	99
b) Berufliche Wege	1	2	3	4	5	99
c) Freizeitaktivitäten (Ausgehen, Ausflüge, sportliche Aktivitäten)	1	2	3	4	5	99
Freund-/Verwandtenbesuche	1	2	3	4	5	99
d) Einkaufen für den täglichen Bedarf	1	2	3	4	5	99
e) Transportieren von Dingen	1	2	3	4	5	99
f) In den Urlaub mitnehmen	1	2	3	4	5	99
g) Um zur nächsten Haltestelle der öffentlichen Verkehrsmittel zu gelangen	1	2	3	4	5	99

11. Wie wichtig sind Ihnen folgende Eigenschaften eines Elektrofahrrads bei der Anschaffung? (Zu allen 14 Punkten Stellung beziehen; nur an jene Personen stellen, bei denen Frage 7d= 1, 2)

	Sehr wichtig	Eher wichtig	Unwichtig	W.N/K. A.
a) Günstiger Preis	1	2	3	99
b) Umgängliches Gewicht	1	2	3	99
c) Hohe Geschwindigkeit	1	2	3	99
d) Aussehen, Design	1	2	3	99
e) Komfort	1	2	3	99
f) Einfache Bedienung/Steuerung	1	2	3	99
g) Sicherheit beim Fahren	1	2	3	99
h) Sicherung vor Diebstahl	1	2	3	99
i) Genügend Abstellplätze	1	2	3	99
j) Dichte an Aufladestationen	1	2	3	99
k) Aufladedauer der Batterie	1	2	3	99
l) Reichweite der Batterie	1	2	3	99
m) Lebensdauer der Batterie	1	2	3	99
n) Günstige Erhaltungskosten	1	2	3	99

12. Wie viel wären Sie bereit für die Anschaffung eines Elektrofahrrads bzw. für einen kostengünstigeren Umbausatz für ein bestehendes Fahrrad auszugeben? (eine Antwortmöglichkeit; nur an jene Personen stellen, bei denen Frage 7d=1, 2)

Max. 500 Euro	1
500 – 800	2
800 – 1.000	3
1.000 – 1.300	4

1.300 – 1.500 Euro	5
Mehr als 1.500 Euro	6

STATISTIK

13. Geschlecht

Männlich	1
Weiblich	2

14. Alter

Bitte notieren: _____

15. Schulbildung

Bitte letzten Schulabschluss angeben!

Hochschule	1
Matura	2
Berufs- oder Handelsschule	3
Pflichtschule ohne weitere Ausbildung (Volksschule, Hauptschule)	4

16. Erwerbstätigkeit

Nicht berufstätig (<i>weiter mit Frage 19</i>)	1
Unselbstständig beschäftigt	2
Freie/r DienstnehmerIn / Werkvertragsnehmer	3
Selbstständig (Unternehmer, „neue/r Selbständige/r“)	4

17. Ausmaß der Erwerbstätigkeit

Vollzeit (30 Std./Woche oder mehr)	1
Teilzeit (weniger als 30 Std./Woche)	2
Geringfügig beschäftigt	3

18. Wo arbeiten Sie?

Im Wohnbezirk	1
In einem anderen Wiener Bezirk	2
Außerhalb von Wien	3
Zu Hause bzw. unterwegs	4
Trifft nicht zu	88

19. Tätigkeit

Wehrdienst/Zivildienst	1
Pension	2
Karenz	3
In Ausbildung (SchülerIn/StudentIn/Lehrling)	4
Arbeitslos	5
Im Haushalt tätig (ohne eigenes Einkommen)	6
Anderes	7

20.

a) Anzahl der Personen im Haushalt:

(*bitte notieren*) _____

b) Anzahl der Kinder bis inkl. 15 Jahre:

(*bitte notieren*) _____

21. In welchem Bezirk wohnen Sie?

Im _____. Bezirk (*bitte notieren*)

22. Wie viele Minuten benötigen Sie zu Fuß von Ihrer Wohnung aus bis zu den nächstgelegenen Haltestellen der folgenden öffentlichen Verkehrsmittel?

Bitte die Dauer des Fußweges eintragen! (Wenn es dieselbe Haltestelle ist, dann bitte zweimal die gleiche Zahl eintragen)

	Fußweg in Minuten
Bus/Straßenbahnhaltestelle	
U-Bahn- /Schnellbahnhaltestelle	

23. Besitzen Sie einen Führerschein?

(Mehrfachantwort möglich)

Ja, Mopedausweis	1
Ja, Motorradführerschein	2
Ja, PKW-Führerschein	3
Nein, ich besitze keinen Führerschein	4