

Karolin Ortelbach

Marcus Pfaff

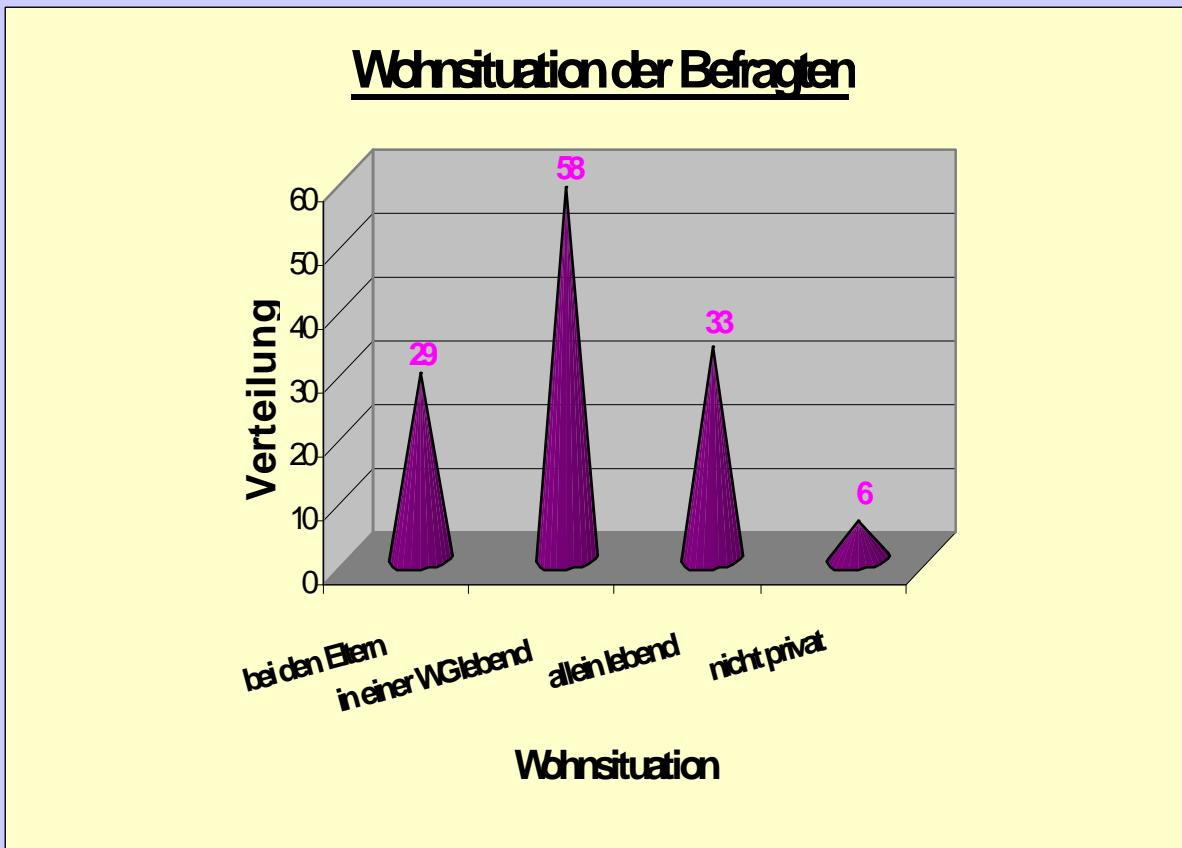
Einfluss der Haushaltsstruktur auf das Mobilitätverhalten

Allgemeine Frage:

In welchen Wohnverhältnissen
leben unsere Befragten?

Wohnverhältnisse

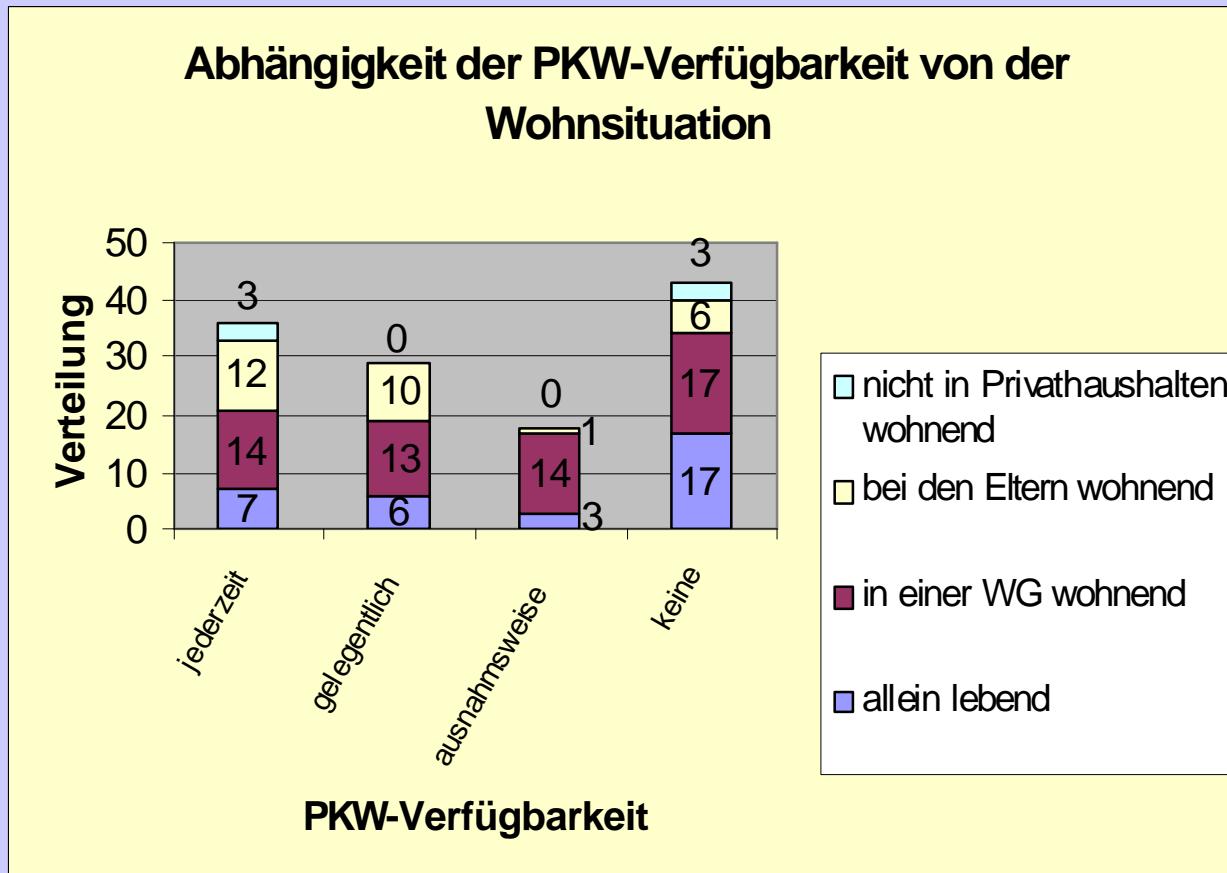
Wohnsituation	bei den Eltern	in einer WG lebend	allein lebend	nicht privat
	29	58	33	6



1. Hypothese:

Personen, die noch bei den Eltern leben, steht
häufiger ein PKW zur Verfügung als
Personen, die alleine leben?

Abhängigkeit der PKW-Verfügbarkeit von der Wohnsituation



Die Hypothese lässt sich bestätigen.

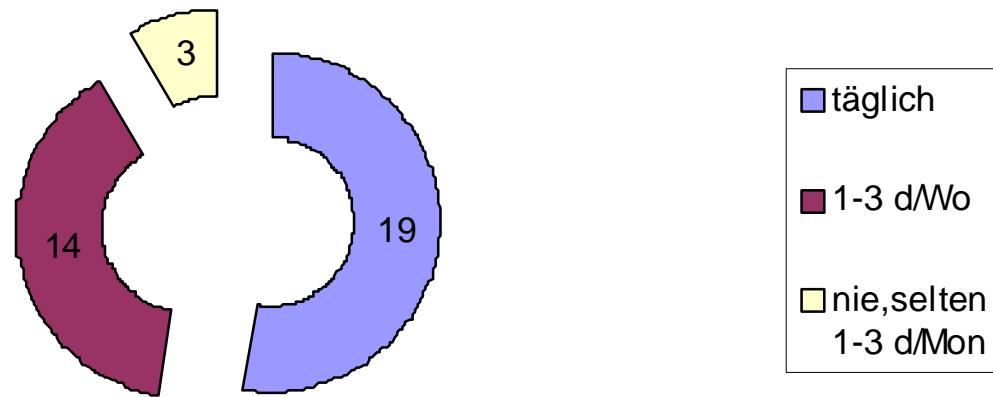
Dem Großteil der allein lebende Personen steht kein Auto zur ständigen Verfügung, wohingegen bei den Eltern wohnende Personen relativ häufig ein Auto in Anspruch nehmen können.

Relativ ausgeglichen verhält es sich bei den Befragten, die in einer Gemeinschaft wohnen, ebenso wie bei denen, die nicht in Privathaushalten leben.

Frage 1:

Wieviel Leute benutzen ihr Auto, wenn sie es ständig zur Verfügung haben?

**Nutzung eines PKW's bei ständiger Verfügbarkeit
(Gesamt:36)**



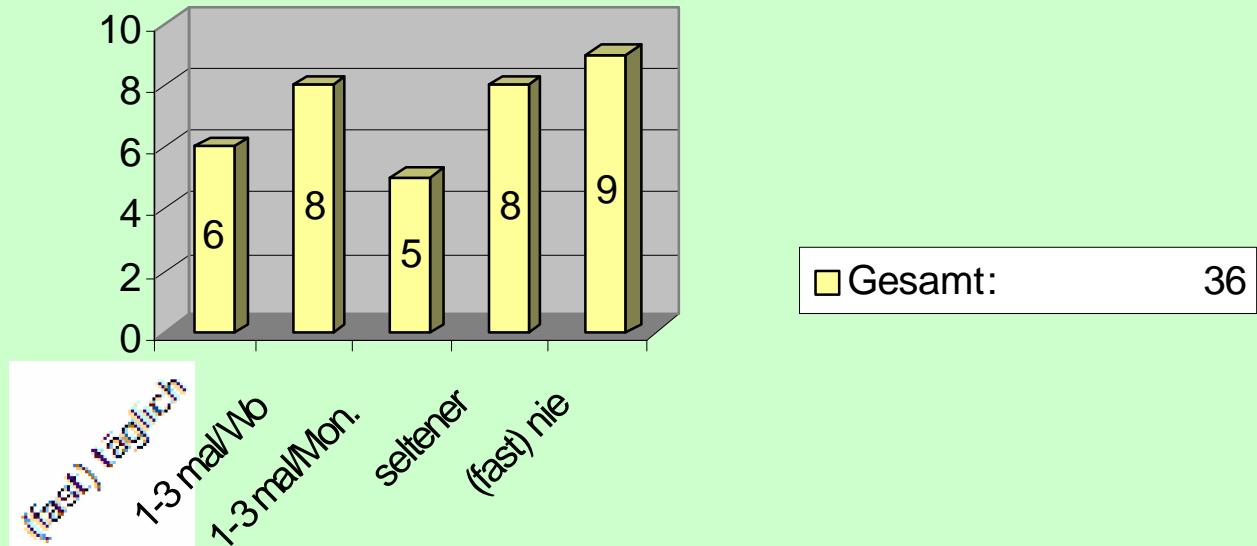
Da fast die Hälfte der Befragten ihr Auto nicht täglich nutzen, kann man davon ausgehen, dass sie auch andere Transportmittel in Anspruch nehmen

2. Hypothese:

Personen, denen ständig ein PKW zur Verfügung steht, fahren oft mit einem anderen Verkehrsmittel.

Fahrrad

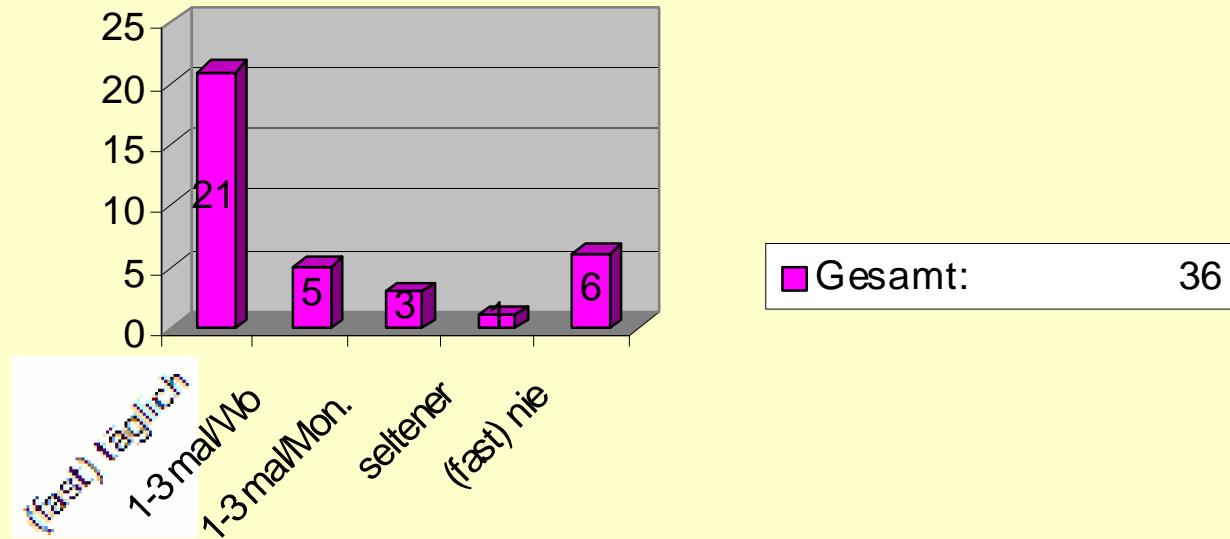
Nutzung eines Fahrrads bei ständiger PKW-Verfügbarkeit



Keine Klare Tendenz erkennbar

Öffentlicher Nahverkehr

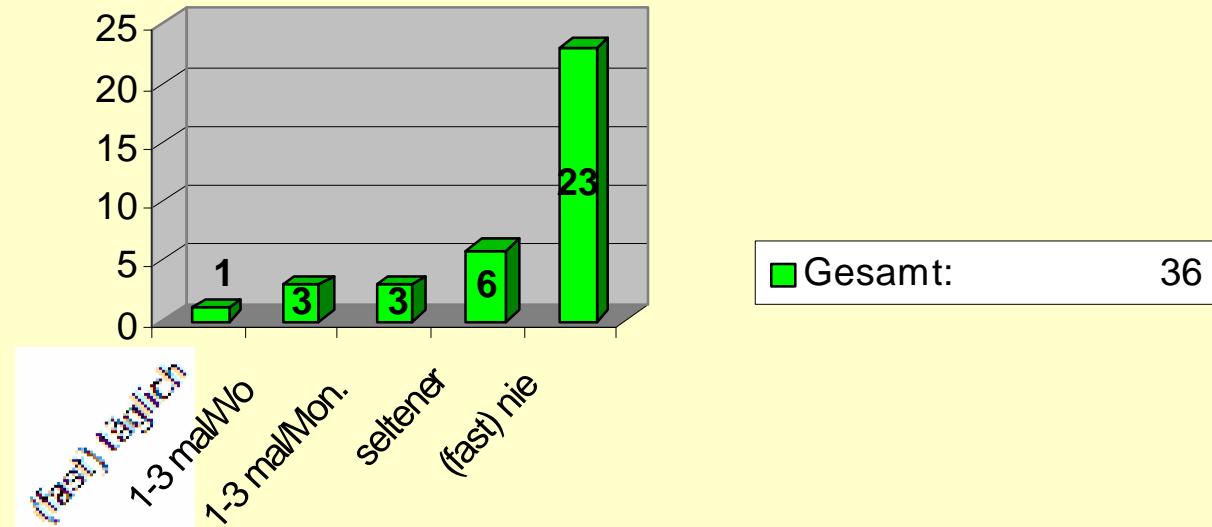
Nutzung des Öffentlichen Nahverkehrs bei ständiger PKW-Verfügbarkeit



Auffällig viele Personen benutzen täglich die Öffentlichen Verkehrsmittel

Öffentlicher Fernverkehr

Nutzung des Öffentlichen Fernverkehrs bei ständiger PKW-Verfügbarkeit



Die meisten fahren fast nie mit dem
Fernverkehr

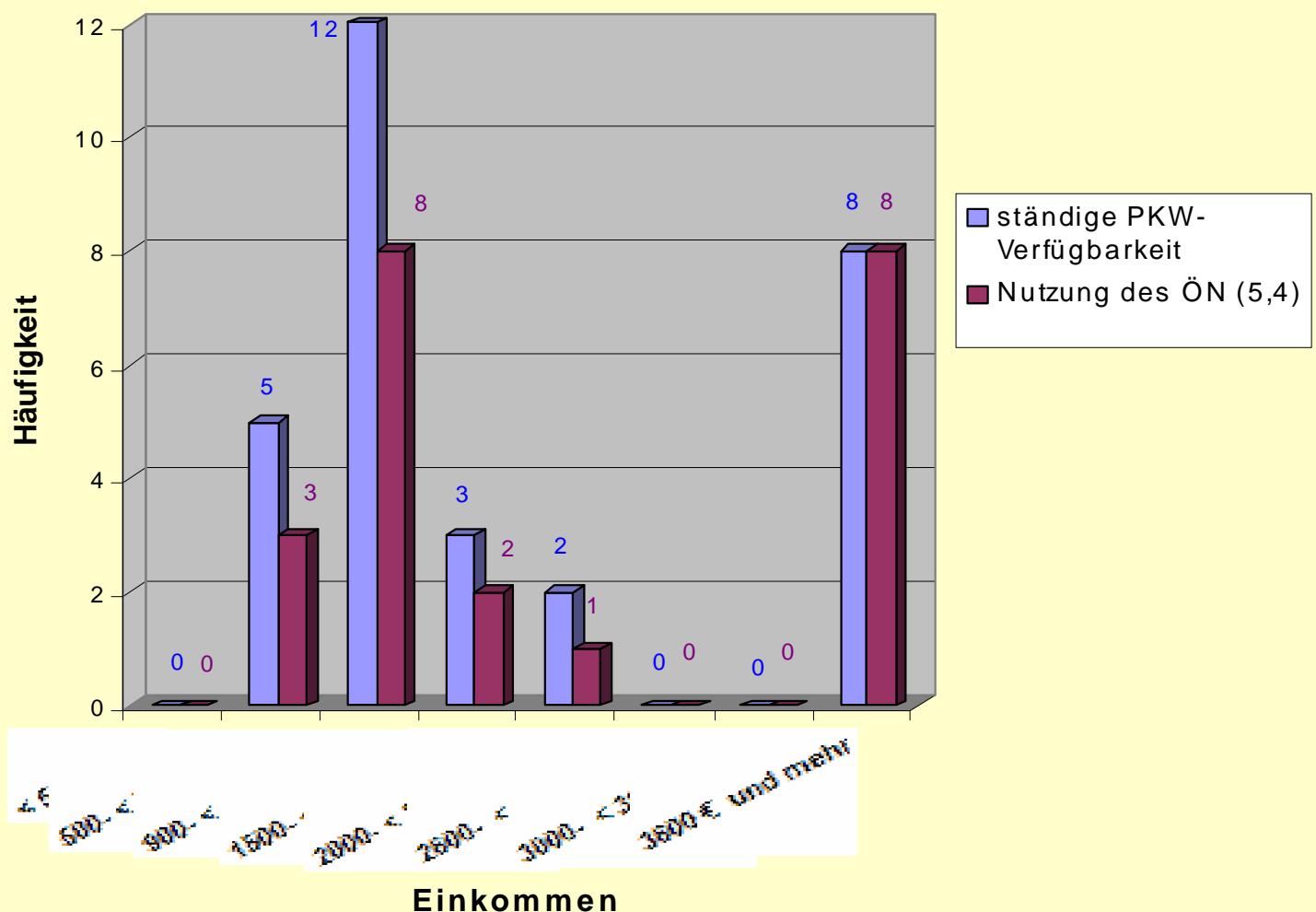
Allgemeine Auswertung

Im Großen und Ganzen ist festzustellen, dass alle Autofahrer sehr flexibel sind und auch öfter auf andere Verkehrsmittel zurückgreifen.

3. Hypothese:

Personen, denen ständig ein PKW zur Verfügung steht, die aber nicht so ein hohes Einkommen besitzen, fahren öfter mit den Öffentlichen als besser Verdienende!

Einkommensverhältnisse und Nutzung des ÖN bei ständiger PKW-Verfügbarkeit



Hypothese kann bedingt bestätigt werden.

Die meisten Personen der niedrigeren Einkommensklassen fahren auch mit den ÖN, jedoch ist es erstaunlich, dass Personen der höchsten Einkommensklasse genauso oft mit dem ÖN wie mit dem Auto fahren.

4. Hypothese:

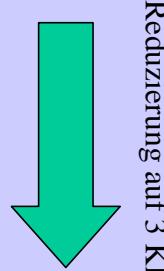
Studenten mit höherem Einkommen können öfter über ein Auto verfügen

Anmerkung:

- Studenten, die nicht in privatem Haushalt wohnen nicht mit berücksichtigt
- Einkommensklasse über 3600 €/ Haushalt nicht mit berücksichtigt

Autoverfügbarkeit in Abhängigkeit vom Einkommen

Einkommen / Person	Auto gar nicht	Auto ausnahmsweise	Auto gelegentlich	Auto jederzeit	Anzahl Teilnehmer
bis 250 €	0,00%	0,00%	0,00%	100,00%	1
250 bis unter 500 €	25,00%	16,67%	25,00%	33,33%	12
500 bis unter 750 €	43,75%	25,00%	6,25%	25,00%	16
750 bis unter 1000 €	41,51%	13,21%	26,42%	18,87%	53
1000 bis unter 1250 €	22,22%	22,22%	33,33%	22,22%	9
1250 bis unter 1500 €	0,00%	100,00%	0,00%	0,00%	1
1500 bis unter 1750 €	0,00%	14,29%	42,86%	42,86%	7
1750 bis 2000 €	50,00%	0,00%	0,00%	50,00%	2
gesamt	34,65%	16,83%	23,76%	24,75%	101

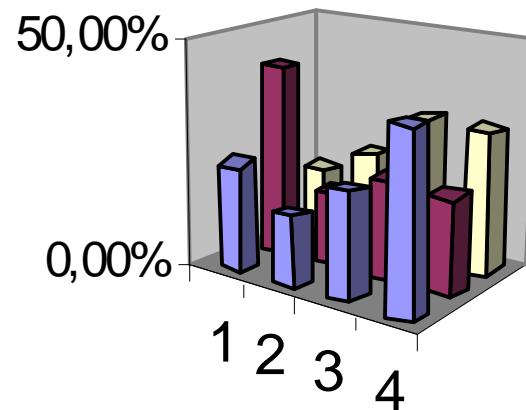


Reduzierung auf 3 Klassen

Einkommen / Person	Auto gar nicht	Auto ausnahmsweise	Auto gelegentlich	Auto jederzeit	Anzahl Teilnehmer
bis 500 €	23,08%	15,38%	23,08%	38,46%	13
500 bis unter 1000 €	42,03%	15,94%	21,74%	20,29%	69
1000 - 2000 €	15,79%	21,05%	31,58%	31,58%	19

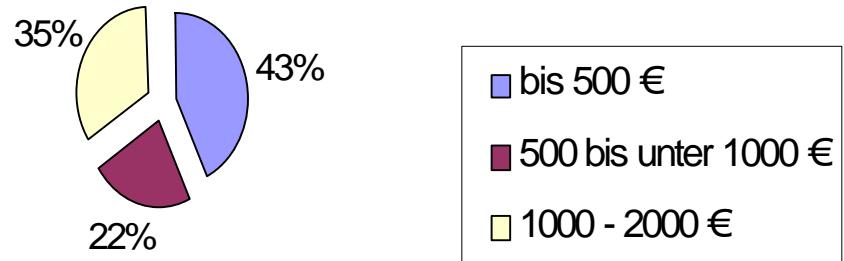
Autoverfügbarkeit nach Einkommen

■ bis 500 € ■ 500 bis unter 1000 € ■ 1000 - 2000 €

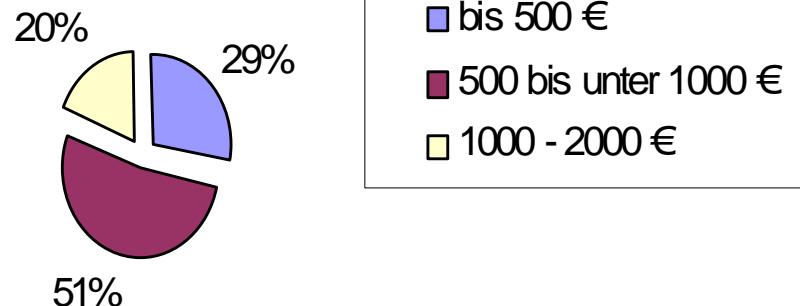


Autoverfügbarkeit in Abhängigkeit vom Einkommen

Auto immer verfügbar



Auto nie verfügbar





Hypothese lässt sich nicht bestätigen

Studenten der untersten Einkommensgruppe können am häufigsten jederzeit über ein Auto verfügen, am wenigsten können Teilnehmer aus der mittleren Einkommensgruppe über Autos verfügen.

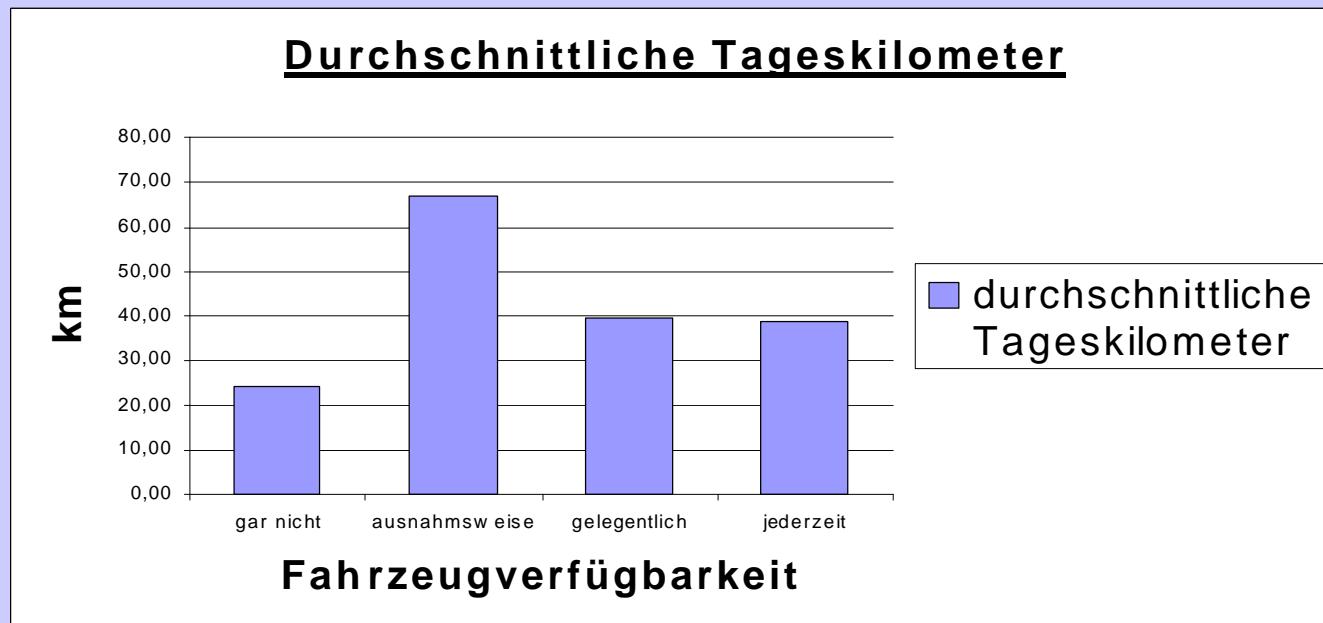
Jedoch: Studenten der höchsten Einkommensgruppe verfügen am seltensten gar nicht über ein Auto.

5. Hypothese:

Steht ein Auto zur Verfügung, wird am Tag mehr Weg zurückgelegt.

Tageskilometer in Abhängigkeit von der PKW-Verfügbarkeit

Fahrzeugverfügbarkeit	durchschnittliche Tageskilometer	Anzahl Teilnehmer	Anmerkungen
gar nicht	24,07	36	
ausnahmsweise	66,85	16	verfälscht durch geringe Anzahl; ein Teilnehmer 297 km
gelegentlich	39,64	27	
jederzeit	38,76	36	
gesamt	38,28	115	





Hypothese lässt sich nur bedingt bestätigen.

- Zwar legen Studenten, die überhaupt über ein Auto verfügen mehr Weg zurück, Studenten mit eigenem Auto legen am Tag jedoch nicht mehr Kilometer zurück als die anderen beiden Gruppen.

6. Hypothese:

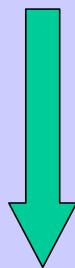
Studenten mit höherem Einkommen
unternehmen mehr Reisen!

Anmerkung:

-Einkommensklasse über 3600 €/ Haushalt nicht mit berücksichtigt

Reisetätigkeit in Abhängigkeit vom Einkommen

Einkommen / Person	Anzahl Teilnehmer	Anzahl Teilnehmer gereist	prozentualer Anteil
bis 250 €	1	0	0,00%
250 bis unter 500 €	12	6	50,00%
500 bis unter 750 €	16	7	43,75%
750 bis unter 1000 €	55	39	70,91%
1000 bis unter 1250 €	9	7	77,78%
1250 bis unter 1500 €	1	1	100,00%
1500 bis unter 1750 €	7	4	57,14%
1750 bis 2000 €	2	2	100,00%
gesamt	103	66	64,08%

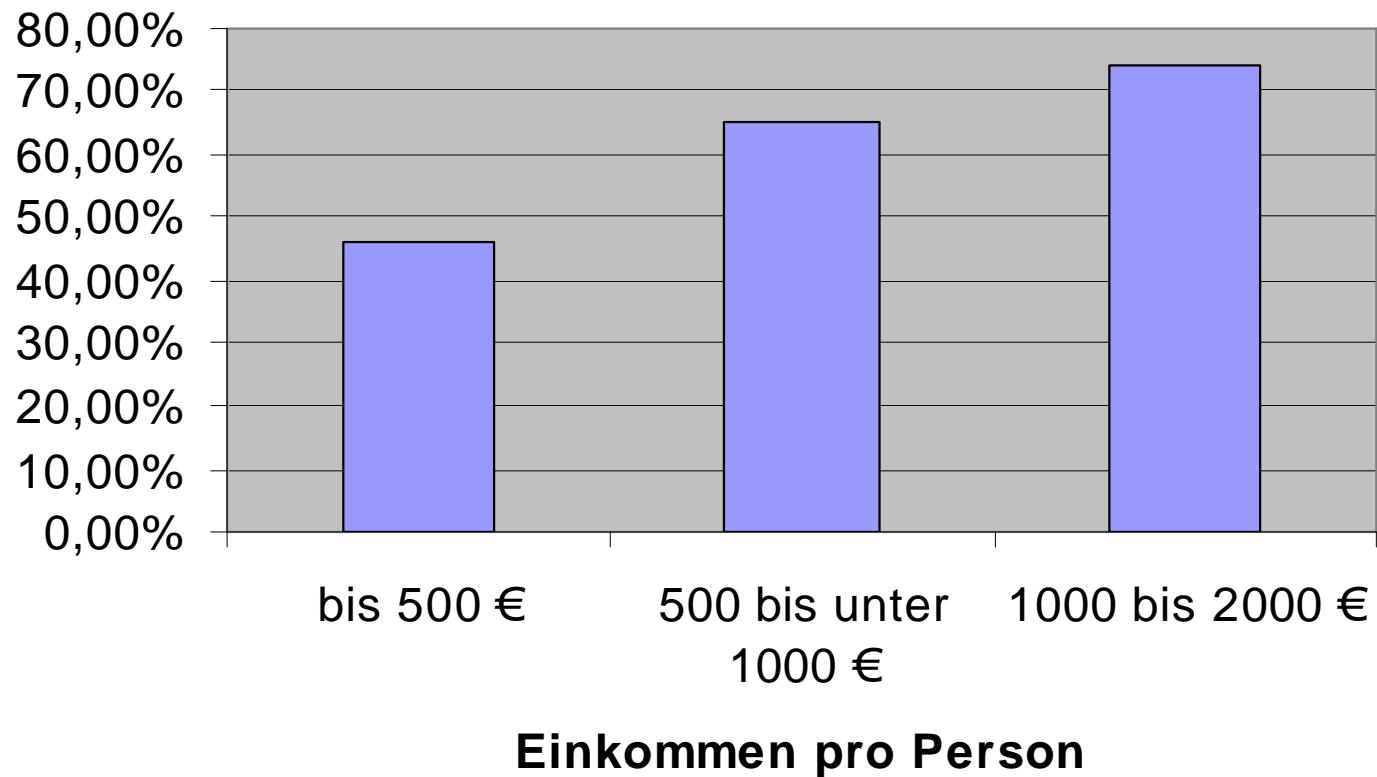


Reduzierung auf 3 Klassen

Einkommen / Person	Anzahl Teilnehmer	Anzahl Teilnehmer gereist	prozentualer Anteil
bis 500 €	13	6	46,15%
500 bis unter 1000 €	71	46	64,79%
1000 bis 2000 €	19	14	73,68%
gesamt	103	66	64,08%

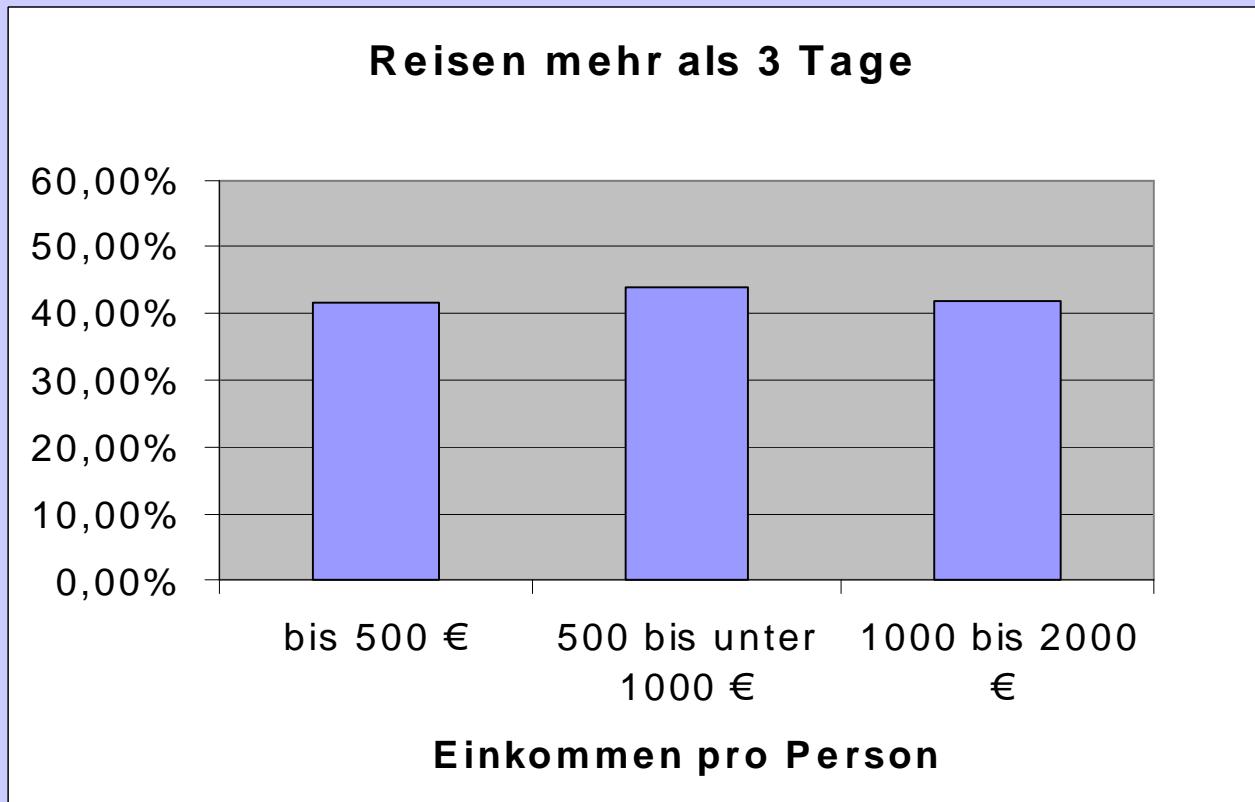
Reisetätigkeit in Abhängigkeit vom Einkommen

Reise in den letzten 3 Monaten



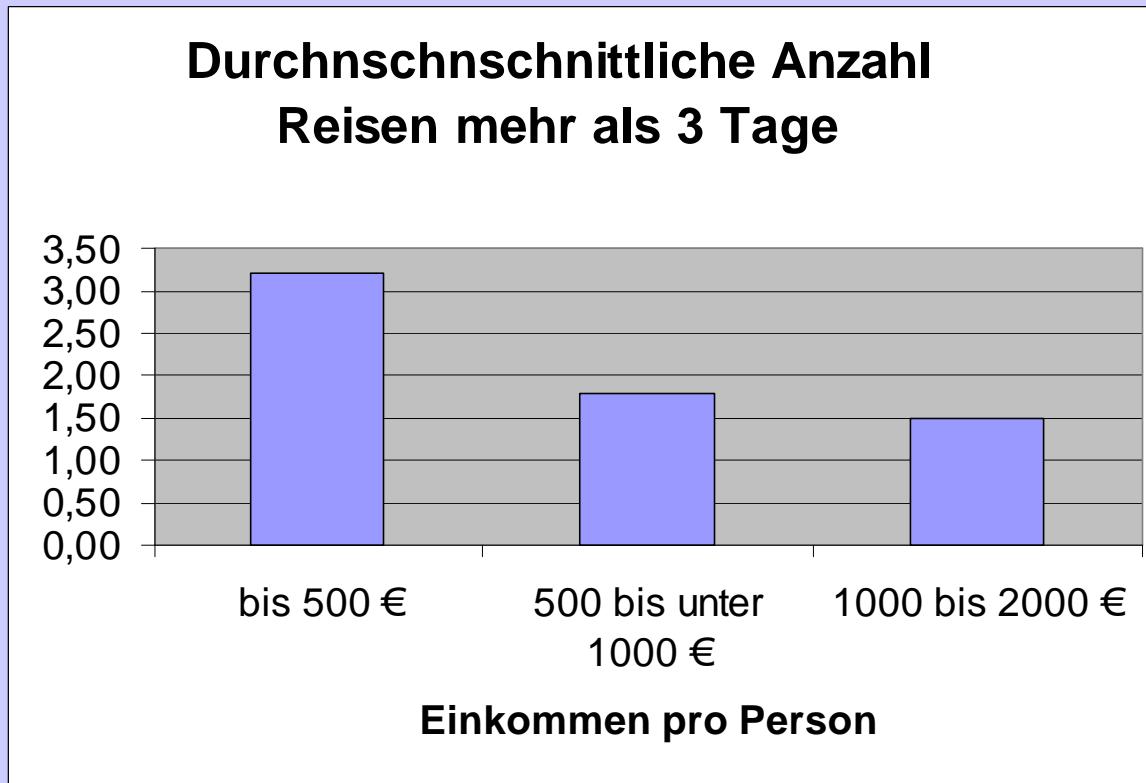
Reisen von mehr als 3 Tagen in Abhängigkeit vom Einkommen

Einkommen / Person	Anzahl Teilnehmer	Anzahl Teilnehmer priv. Reisen > 3 Tage	prozentualer Anteil
bis 500 €	12	5	41,67%
500 bis unter 1000 €	71	31	43,66%
1000 bis 2000 €	19	8	42,11%
gesamt	102	44	43,14%



Reisen von mehr als 3 Tagen in Abhängigkeit vom Einkommen

Einkommen / Person	durchschn. Anzahl der Reisen
bis 500 €	3,20
500 bis unter 1000 €	1,78
1000 bis 2000 €	1,50
gesamt	1,89





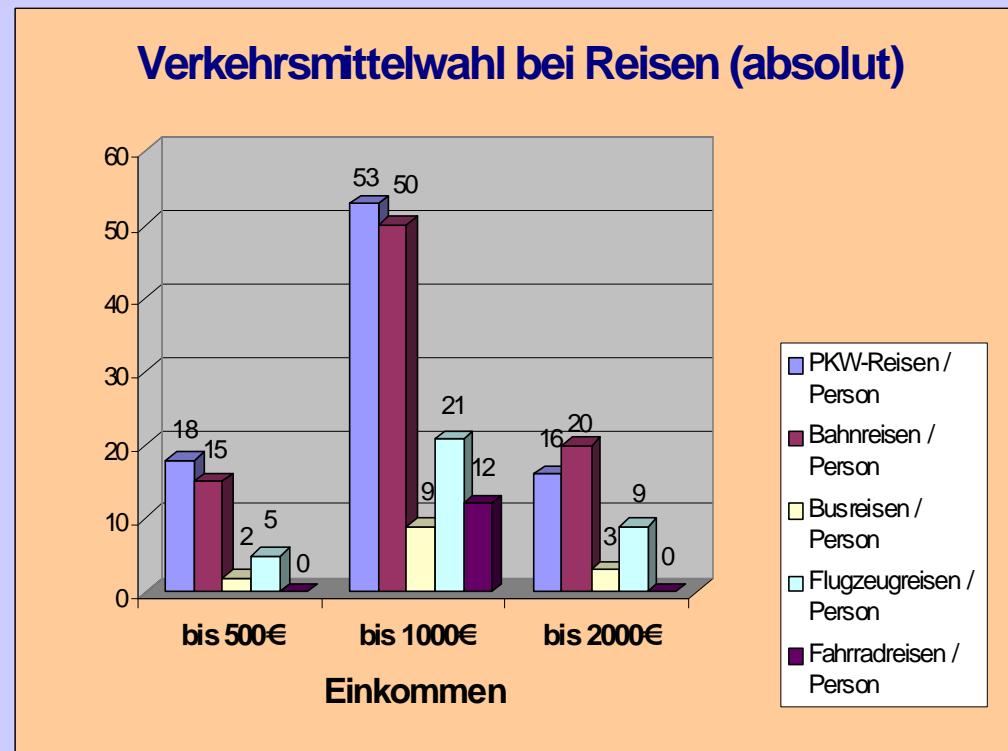
**Hypothese lässt sich
bestätigen, jedoch
unternehmen die relativ
wenigen Reisenden der
unteren Einkommensgruppen
durchschnittlich mehr Reisen
als die der höheren Gruppen**

7. Hypothese:

Die Verkehrsmittelwahl bei Reisen unterscheidet sich in den einzelnen Einkommensgruppen!

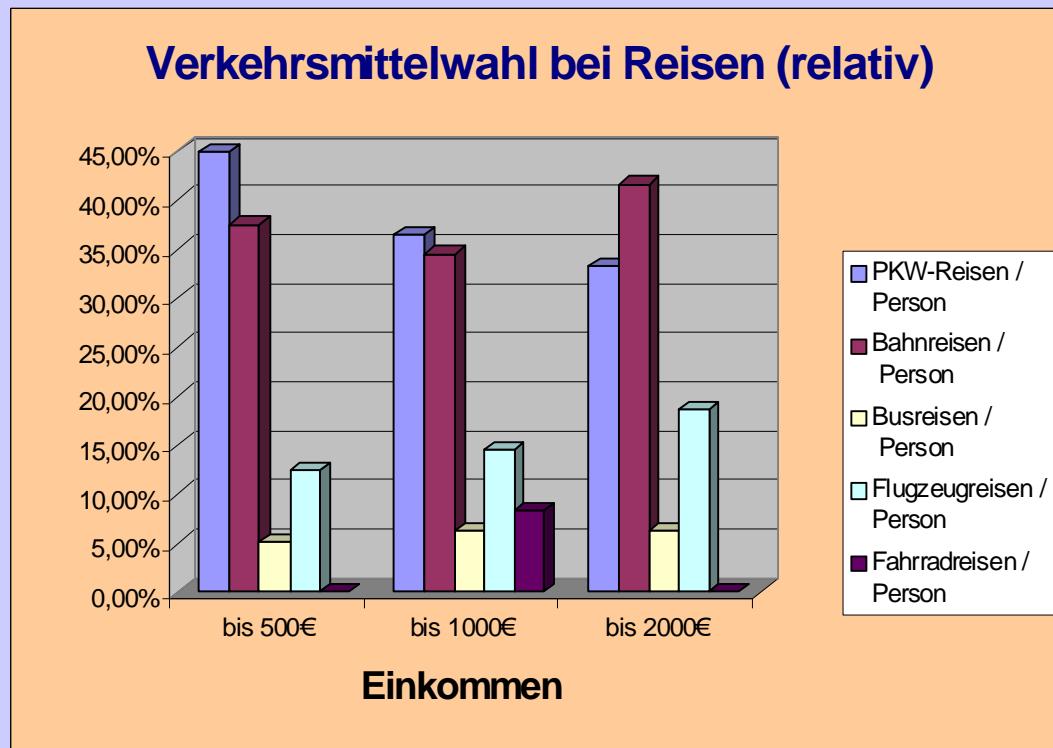
Verkehrsmittelwahl bei Reisen in Abhängigkeit vom Einkommen

Einkommen	PKW-Reisen / Person	Bahnreisen / Person	Busreisen / Person	Flugzeugreisen / Person	Fahrradreisen / Person	Gesamtteilnehmer	Gesamtreisen
bis 500€	18	15	2	5	0	8	48
bis 1000€	53	50	9	21	12	47	192
bis 2000€	16	20	3	9	0	14	62



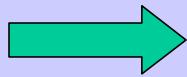
Verkehrsmittelwahl bei Reisen in Abhängigkeit vom Einkommen

Einkommen	PKW-Reisen / Person	Bahnreisen / Person	Busreisen / Person	Flugzeugreisen / Person	Fahrradreisen / Person	Gesamtteilnehmer	Gesamtreisen
bis 500€	45,00%	37,50%	5,00%	12,50%	0,00%	8	40
bis 1000€	36,55%	34,48%	6,21%	14,48%	8,28%	47	145
bis 2000€	33,33%	41,67%	6,25%	18,75%	0,00%	14	48



Die Hypothese lässt sich bestätigen.

Obwohl die Unterschiede nicht sehr gravierend sind, lassen sich folgende Trends erkennen:



Je höher das Einkommen, desto häufiger wird das Flugzeug benutzt.



Auffällig ist: Reisende mit niedrigerem Einkommen benutzen öfter das Auto als Personen mit höherem Einkommen.