

## FOM-Umfrage

### Elektromobilität – Kauf- und Mobilitäts- verhalten in Bezug auf Elektroautomobile



**FOM Hochschule für  
Oekonomie & Management**  
University of Applied Sciences

**Prof. Dr. Thomas Heupel**

erstellt durch



**KCS KompetenzCentrum für  
Statistik und Empirie**  
**FOM Hochschule für  
Oekonomie & Management**

**Prof. Dr. Bianca Krol**

**Tim Stender**

## Inhalt

Einführung .....	3
1 Kernergebnisse der Umfrage zur Elektromobilität 2010 .....	4
1.1 Daten .....	4
1.2 Planung Autokauf .....	5
1.3 Informationsstand zum Thema Elektroauto .....	5
1.4 Akzeptanz des Elektroautos .....	6
1.5 Ökologischer Aspekt.....	7
1.6 Mobilitätsverhalten.....	8
1.7 Unterhaltskosten.....	9
1.8 Fördermaßnahmen.....	9
2 Tabellenanhang A: Häufigkeitsverteilungen geschlossene Antworten .....	11
3 Tabellenanhang B: Häufigkeitsverteilungen offene Antworten .....	33
4 Tabellenanhang C: Zusammenhangsanalysen .....	69
4.1 Informationsstand .....	69
4.2 Kaufbereitschaft.....	99

## Einführung

Die vorliegende Studie basiert auf einer Online-Befragung von Studierenden der FOM im Zeitraum vom 09. – 29. Juni 2010. Der im Online Campus der FOM bereitgestellte Online-Fragebogen ermöglichte allen Studierenden der FOM, BA und VWA die Teilnahme. Auf diesem Weg wurden 763 Teilnehmer erreicht. Die Studie hat methodisch gesehen einen eher explorativen Charakter und beruht nicht auf einer repräsentativen Stichprobe.

Als Auswertungsverfahren kamen deskriptive und explorative Analysen (Häufigkeiten und Korrelationen) zum Einsatz. Die im nachfolgenden verwendeten Korrelationskoeffizienten geben die Stärke und Signifikanz eines Zusammenhangs zwischen zwei Untersuchungsmerkmalen an. In Abhängigkeit des Datenniveaus der Merkmale werden verschiedene Korrelationskoeffizienten berechnet. Kontingenzkoeffizienten kommen bei nominal skalierten Merkmalen (z.B. Geschlecht) zum Einsatz (Wertebereich  $c=[0;1]$ , mit folgender Interpretation: bis 0,2 schwacher Zusammenhang, 0,2 bis 0,7 mittlerer Zusammenhang, über 0,7 starker Zusammenhang). Für ordinal skalierte Merkmale (z.B. Informationsstand, Kaufbereitschaft) wird der Korrelationskoeffizient nach Spearman ( $r_s$ ) ausgewiesen. Bei kardinal skalierten Daten (z.B. Alter, Einkommen) findet der Korrelationskoeffizient nach Pearson ( $r$ ) Anwendung (Wertebereiche für die beiden letztgenannten Koeffizienten  $[-1;1]$ , mit ähnlicher Interpretation wie oben; negative Zahlen bilden einen gegenläufigen Zusammenhang ab).

# 1 Kernergebnisse der Umfrage zur Elektromobilität 2010

## 1.1 Daten<sup>1</sup>

- An der Befragung haben 763 Befragte teilgenommen. Bei den Befragten handelt es sich um Beschäftigte, die berufsbegleitend ein wirtschaftswissenschaftliches Studium an der FOM, BA und VWA absolvieren.
- In die Auswertung sind insgesamt 685 Datensätze eingeflossen. Bei den 78 ausgeschlossenen Datensätzen handelte es sich um nicht vollständig beantwortete Fragebögen.
- Die Befragten sind überwiegend 26-30 Jahre alt (37 %). Ein weiteres Drittel der Befragten ist jünger (35 %). 15 % der Befragten sind zwischen 31 und 35, 7 % zwischen 36 und 40 Jahre alt. Lediglich 6 % der Befragten sind älter als 40 Jahre. Diese Altersverteilung entspricht der Altersverteilung der FOM/BA/VWA-Studierenden in etwa.
- Die Befragten verfügen überwiegend über ein Haushaltseinkommen von 1.500 bis 2.250 € (30 %), gefolgt von einem Haushaltseinkommen von über 3.750 € (20 %). Lediglich 4 % der Befragten machten keine Angabe zum Haushaltseinkommen.
- Die Befragten leben überwiegend in 2-Personen-Haushalten (42 %) oder 1-Personen-Haushalten (32 %).
- 65 % der Teilnehmer sind männlich, 33 % weiblich (2 % haben die Frage nach dem Geschlecht unbeantwortet gelassen).
- Die regionale Verteilung der Befragten deckt ein weites Spektrum ab. In allen deutschen Studienstandorten konnten Antworten gewonnen werden. Jedoch ist die regionale Verteilung der Antworthäufigkeiten sehr heterogen, was sich durch die unterschiedlichen Standortgrößen erklären lässt: Während verhältnismäßig viele Befragte den Studienstandorten Frankfurt (14 %), Hamburg (10 %), München (10 %), Essen (10 %) und Berlin (9 %) zugeordnet werden können, konnten in anderen Regionen, wie z.B. Gütersloh (0,1 %), Leipzig (0,7 %), Marl (1 %) und Neuss (1 %), nur wenige Befragte gewonnen werden.
- Fast 60 % der Befragten leben und arbeiten städtisch. Knapp 30 % der Befragten leben ländlich, arbeiten aber städtisch. Nur 4 % leben städtisch und arbeiten ländlich.

---

<sup>1</sup> In der folgenden Darstellung der Kernergebnisse werden die Prozentzahlen jeweils gerundet dargestellt. Die genauen Ergebnisse sind dem Tabellenanhang zu entnehmen.

## 1.2 Planung Autokauf

- Die meisten Befragten planen ihren nächsten Autokauf in ca. 3-5 Jahren (41 %). 16 % planen die Anschaffung des nächsten Autos sogar erst in mehr als 5 Jahren. Fast genauso viele Befragte (14 %) wollen sich im nächsten Jahr ein Auto zulegen. Lediglich 6 % werden noch in diesem Jahr einen Autokauf durchführen.
- Dabei bevorzugt knapp die Hälfte der Befragten (47 %) einen Mittelklassewagen. 23 % denken über einen Kompakt- und 19 % über einen Kleinwagen nach. Die Oberklasse wird lediglich von 4 % der Befragten geplant.
- Fragt man nach der Bereitschaft, sich als nächstes Auto ein Elektroauto anzuschaffen, so ist diese bei 49 % der Befragten eher niedrig und bei 20 % der Befragten sehr niedrig ausgeprägt. Allerdings geben 23 % der Befragten an, dass ihre Anschaffungsbereitschaft eher hoch ist und immerhin 6 % der Befragten haben eine sehr hohe Bereitschaft zur Anschaffung eines Elektroautos. Diejenigen mit einer höheren Kaufbereitschaft weisen tendenziell eine niedrigere Gesamtjahresfahrleistung auf ( $r_s=0,14^{***}$ ).
- Knapp 60 % der Befragten würde ein Elektroauto allerdings eher als Zweitwagen anschaffen.
- Der überwiegende Teil der Befragten (46 %) besitzt ein Auto (Angabe je Haushalt). 31 % verfügen über zwei Autos in ihrem Haushalt. Immerhin 5 % geben an, dass sich vier oder mehr Autos in ihrem Haushalt befinden. Allerdings besitzen 8 % auch gar kein Auto.
- Untersucht man die Kaufbereitschaft detaillierter mit Hilfe der soziodemographischen Angaben, dann kann folgendes festgestellt werden: Die Kaufbereitschaft scheint tendenziell mit zunehmendem Alter anzusteigen ( $r_s=-0.17^{***}$ ). Alle anderen soziodemographischen Variablen weisen keinen Zusammenhang mit der Kaufbereitschaft auf.

## 1.3 Informationsstand zum Thema Elektroauto

- Der überwiegende Anteil der Befragten fühlt sich hinsichtlich des Themas Elektroauto eher schlecht (54 %) oder schlecht (11 %) informiert. Weniger als ein Drittel der Befragten fühlt sich eher gut informiert (29 %) und lediglich 7 % fühlen sich sehr gut informiert.

- Der Bekanntheitsgrad der verschiedenen Elektroautos variiert stark. So kennen 75 % der Befragten den Toyota Prius, 42 % den Tesla Roadster, 38 % den E-Mini, 37 % den Opel Ampera, 15 % den Mitsubishi i-MIEV und 9 % den Nissan Leaf.
- Darüber hinaus wurden von den Befragten noch weitere Elektroautos benannt, die überwiegend aber nur jeweils 1-4 Befragten bekannt waren. Lediglich der smart fortwo electric drive wurde noch von 31 Befragten relativ häufig genannt (5 %).
- Interessant ist, dass den Toyota Prius überwiegend die Befragten als bekannt angegeben haben, die sich eher schlecht oder schlecht informiert fühlen. Insgesamt stammen 60 % derjenigen, die den Toyota Prius kennen, aus der Gruppe der (eher) schlecht Informierten.
- Auch im Bereich der freien Antworten werden einige Elektroautos (teilweise ausschließlich) von Befragten genannt, die sich eher schlecht oder schlecht informiert fühlen. Dazu gehört bspw. CityEL, Fiat Fiorino Electric, Honda CR-Z, Lexus CT 200h, Peugeot BB1, Pininfarina BLUECAR und der VW Golf Blue Emotion.
- Eine Zusammenhangsuntersuchung zwischen dem Informationsstand und den soziographischen Merkmalen zeigt, dass es einen signifikanten, positiven statistischen Zusammenhang zwischen der Höhe des Einkommens und dem Informationsstand gibt ( $r_s=0.11^{**}$ ). Ebenso sind die männlichen Befragten besser informiert als die weiblichen ( $c=0.27^{***}$ ).

#### 1.4 Akzeptanz des Elektroautos

- 66 % der Befragten würden – im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen – eine geringere Höchstgeschwindigkeit in Kauf nehmen. Ein verringertes Raumangebot würden allerdings lediglich 40 % der Befragten akzeptieren und eine verringerte Reichweite fände nur bei 30 % Akzeptanz.
- Im Zusammenhang mit der Zahlungsbereitschaft geben 40 % der Befragten an, dass Sie einen Mehrpreis von bis zu 2.000 € für ein Elektroauto im Vergleich zu einem herkömmlichen Auto tragen würden. Jeweils ein Viertel der Befragten würde gar keinen Mehrpreis zahlen oder einen Mehrpreis von über 2.000 € bis zu max. 4.000 € akzeptieren. Dabei kann festgehalten werden, dass Informierte tendenziell bereit sind einen höheren Mehrpreis zu zahlen als Uninformierte ( $r_s=-0,14^{***}$ ). Ebenso sind diejenigen mit einer höheren Kaufbereitschaft auch eher bereit, einen höheren Mehrpreis zu zahlen als diejenigen mit einer niedrigeren Kaufbereitschaft ( $r_s=-0.32^{***}$ )

- 46 % der Befragten halten eine Reichweite von über 300 km bis 450 km für ein Elektroauto für akzeptabel. Knapp 30 % der Befragten fordert eine Reichweite von über 450 km, während ein gutes Fünftel der Befragten sich auch mit Reichweiten von über 150 km bis zu 300 km zufrieden geben würden. Tendenziell begnügen sich diejenigen mit einer höheren Kaufbereitschaft bzgl. eines Elektroautos mit weniger Kilometern als die Befragten mit niedrigerer Kaufbereitschaft ( $r_s=0.27^{***}$ )
- Hinsichtlich der akzeptierten Ladezeiten für die Batterien eines Elektroautos würden sich 11 % der Befragten mit über 3 h bis zu 6 h zufrieden geben. 35 % der Befragten kann sich lediglich eine Ladezeit von über 30 Minuten bis zu 3 h vorstellen und knapp 40 % akzeptieren lediglich Ladezeiten von über 5 Minuten bis zu 30 Minuten. Dabei akzeptieren tendenziell Befragte mit einer höheren Kaufbereitschaft auch längere Ladezeiten ( $r_s=-0.16^{***}$ )
- Für eine Schnellaufladung würden 55 % der Befragten einen Umweg von über 1 km bis zu 5 km in Kauf nehmen. Ein Viertel der Befragten würde lediglich einen maximalen Umweg von bis zu einem Kilometer akzeptieren. 17 % wären aber auch bereit, einen Umweg von über 5 km bis zu max. 10 km zurückzulegen.
- Die Möglichkeit, das Elektroauto an einer Stromtankstelle abzustellen und den Weg nach Hause zu Fuß oder z. B. mit dem Fahrrad zurückzulegen, wurde von über 50 % der Befragten abgelehnt. 18 % könnten sich dies bei einem Weg von max. 500 m vorstellen. Jeweils 12 % der Befragten würden einen Weg von über 500 m bis zu max. 750 m und von über 750 m bis zu max. 1 km vorstellen. Immerhin noch 5 % der Befragten würden sogar einen Weg von über einem Kilometer akzeptieren.
- Bei 42 % der Befragten befindet sich in der Nähe des Auto-Abstellplatzes zu Hause ein Stromanschluss. Am Arbeitsplatz ist dies nur bei 22 % der Fall.

## 1.5 Ökologischer Aspekt

- Über 65 % der Befragten ist es sehr wichtig (32 %) oder eher wichtig (34 %), dass ein Elektroauto mit Strom aus erneuerbaren Energien aufgeladen würde.
- 45 % der Befragten halten ein Elektroauto nur teilweise für ein ökologisch sauberes Fahrzeug. Fast ein Fünftel hält es nicht für ein ökologisch sauberes Fahrzeug. So haben auch 60 % der Befragten offen formuliert, warum sie ein Elektroauto entweder nur teilweise oder gar nicht für ökologisch sauber halten. Zusammenfassend kann man sagen, dass die Befragungsteilnehmer skeptisch sind, da der benötigte Strom zumeist aus fossilen Brennstoffen gewonnen wird. Positiver würden Sie dem Thema

gegenüberstehen, wenn der Strom aus erneuerbaren Energien gewonnen werden würde. Ein weiteres Problem sehen die Teilnehmer in der 'umweltgerechten' Entsorgung der Fahrzeuge, insb. der Akkumulatoren.

- Betrachtet man den Zusammenhang zwischen dem Informationsgrad und der ökologischen Beurteilung, dann ist festzustellen, dass schlechter Informierte Elektroautos für eher ökologisch halten als besser Informierte (allerdings ist der Zusammenhang statistisch nicht signifikant).

## 1.6 Mobilitätsverhalten

- Ein Viertel der Befragten haben eine jährliche Gesamtfahrleistung von über 10.000 km bis zu 15.000 km. Ein knappes weiteres Viertel der Befragten fährt jährlich zwischen 15.001 km und 20.000 km. Fast ein Fünftel der Befragten fährt jedes Jahr über 25.000 km.
- Die durchschnittliche Fahrtstrecke pro Tag beträgt bei fast 50 % der Befragten unter 50 km. Weitere 41 % der Befragten fahren jeden Tag zwischen 50 und 100 km.
- Die Frage nach der Zeit, die zwischen der täglichen Fahrt zur Arbeit und der Heimfahrt liegt, haben 45 % der Befragten mit lediglich bis zu einer Stunde angegeben.
- 37 % der Befragten legen null- bis 6-mal jährlich eine größere Distanz als die durchschnittliche Strecke pro Tag zurück. Bei knapp 20 % kommt das 7- bis 12-mal jährlich vor. Aber auch die Klassen 13- bis 24-mal (15 %), 25- bis 50-mal (17 %) und über 50-mal (10 %) enthalten noch eine wesentliche Anzahl an Nennungen.
- Die dabei zurückgelegten Kilometer betragen üblicherweise bei 24 % der Befragten weniger als 100 km, bei 31 % über 100 km bis zu 200 km, bei 25 % über 200 km bis zu 400 km, bei 11 % über 400 km bis zu 600 km und bei 7 % der Befragten sogar über 600 km.
- 67 % der Befragten stellen ihr Auto während der Arbeitszeit auf einem Firmenparkplatz oder in einem Firmenparkhaus ab. 20 % nutzen freie/öffentliche Parkplätze.
- Ein Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel oder auf eine Kombination aus Elektroauto und öffentlichen Verkehrsmitteln für *regelmäßige* Fahrten, wenn die Reichweite des Elektroautos an ihre Grenzen stößt, lehnen die Befragten überwiegend ab. Dies gilt sowohl für Fahrten zur Arbeit (Ablehnung bei 66 %) als auch für Fernfahrten (Ablehnung 72 %) und sonstige Fahrten (Ablehnung bei 85 %), wie z. B. Dienstreisen, Einkauf, sehr lange Distanzen und bei verkehrsreichen Strecken.

- Die Beurteilung für *besondere* oder *seltene* Fahrten mit großer Distanz fällt anders aus: 66 % der Befragten würden auf den Zug zurückgreifen. Fast genauso viele (61 %) würden auch einen Mietwagen in Betracht ziehen (jedes Verkehrsmittel wurde getrennt beurteilt). Einen Reisebus sehen lediglich 21 % der Befragten als Alternative an. Andere Verkehrsmittel wurden von 33 % der Befragten als Alternative genannt (z.B. Flugzeug, Mitfahrzentrale/Carsharing, Schiff).
- 96 % der Befragten wünschen sich, dass Navigationsgeräte die Standorte von Batteriewechselstationen und Stromtankstellen anzeigen. 70 % dieser Befragten wünschen sich explizit die Anzeige inkl. der Nennung des Strompreises.

### 1.7 Unterhaltskosten

- Anstatt einen Kaufpreis für ein Elektroauto zu entrichten, wären 54 % der Befragten bereit, einen monatlichen Festpreis von bis zu 300 Euro zu bezahlen. 13 % würden sogar bis zu 450 Euro entrichten. Für knapp ein Drittel der Befragten ist ein monatlicher Festpreis nicht akzeptabel.
- Ein Viertel der Befragten lehnt eine monatliche Leasingrate für die Batterie eines Elektroautos ab. Fast 60 % der Befragten würden eine solche akzeptieren, wenn diese nicht mehr als 50 Euro betragen würde.

### 1.8 Fördermaßnahmen

- Die Kaufbereitschaft bzgl. eines Elektroautos würde bei 74 % der Befragten erhöht werden, wenn es einen staatlichen Kaufpreiszuschuss gäbe. Auch eine Steuerbefreiung wäre ein geeignetes Mittel zur Erhöhung der Kaufbereitschaft (ebenfalls 74 %).
- Die Verleihung von verschiedenen Sonderrechten beeinflusst die Kaufbereitschaft unterschiedlich: Sehr wirksam scheint ein kostenfreies Stromkontingent zu sein, das die Kaufbereitschaft von 88 % der Befragten erhöhen würde. Kostenfreie Parkplätze würden bei 60 % der Befragten positiv wirken. Eine Mautbefreiung ist ebenfalls in dieser Größenordnung ein Anreiz (64 %). Zinsgünstige Darlehen (46 %) und das Nutzungsrecht von Busspuren (35 %) beeinflussen die Kaufbereitschaft von weniger Befragten positiv.
- Die Kaufbereitschaft nimmt durch die Fördermaßnahmen bei denjenigen, die bereits heute eine höhere Kaufbereitschaft aufweisen, tendenziell stärker zu als bei denjeni-

gen mit niedriger Kaufbereitschaft (Steuern:  $c=0.34^{***}$ ; Kaufpreisunterstützung:  $c=0.27^{***}$ ; Stromkontingent:  $c=0.17^{***}$ , Mautbefreiung:  $c=0.26^{***}$ , Parkplätze:  $c=0.15^{**}$ , zinsgünstige Darlehen:  $c=0.30^{***}$ , Busspuren:  $c=0.16^{**}$ ).

## 2 Tabellenanhang A: Häufigkeitsverteilungen geschlossene Antworten

**Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	sehr gut informiert	44	6,4	6,5	6,5
	eher gut informiert	195	28,5	28,6	35,0
	eher schlecht informiert	370	54,0	54,3	89,3
	schlecht informiert	73	10,7	10,7	100,0
	Gesamt	682	99,6	100,0	
Fehlend	System	3	,4		
Gesamt		685	100,0		

**Welche der folgenden Elektrofahrzeuge kennen Sie?[Tesla Roaster]**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Nicht Gewählt	395	57,7	57,7	57,7
	Ja	290	42,3	42,3	100,0
	Gesamt	685	100,0	100,0	

**Welche der folgenden Elektrofahrzeuge kennen Sie?[Toyota Prius]**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Nicht Gewählt	174	25,4	25,4	25,4
	Ja	511	74,6	74,6	100,0
	Gesamt	685	100,0	100,0	

**Welche der folgenden Elektrofahrzeuge kennen Sie?[Opel Ampera]**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Nicht Gewählt	431	62,9	62,9	62,9
	Ja	254	37,1	37,1	100,0
	Gesamt	685	100,0	100,0	

**Welche der folgenden Elektrofahrzeuge kennen Sie?[Nissan Leaf]**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Nicht Gewählt	626	91,4	91,4	91,4
	Ja	59	8,6	8,6	100,0
	Gesamt	685	100,0	100,0	

**Welche der folgenden Elektrofahrzeuge kennen Sie?[E-Mini]**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Nicht Gewählt	425	62,0	62,0	62,0
	Ja	260	38,0	38,0	100,0
	Gesamt	685	100,0	100,0	

**Welche der folgenden Elektrofahrzeuge kennen Sie?[Mitsubishi i-MIEV]**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Nicht Gewählt	584	85,3	85,3	85,3
	Ja	101	14,7	14,7	100,0
	Gesamt	685	100,0	100,0	

**Würden Sie im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen veränderte Fahrzeug-eigenschaften, wie geringere Höchstgeschwindigkeit, geringeres Raumangebot oder geringere Reichweite, in Kauf nehmen?[geringere Höchstgeschwindigkeit]**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig Ja	455	66,4	66,9	66,9
Nein	225	32,8	33,1	100,0
Gesamt	680	99,3	100,0	
Fehlend System	5	,7		
Gesamt	685	100,0		

**Würden Sie im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen veränderte Fahrzeug-eigenschaften, wie geringere Höchstgeschwindigkeit, geringeres Raumangebot oder geringere Reichweite, in Kauf nehmen?[geringeres Raumangebot]**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig Ja	269	39,3	39,6	39,6
Nein	410	59,9	60,4	100,0
Gesamt	679	99,1	100,0	
Fehlend System	6	,9		
Gesamt	685	100,0		

**Würden Sie im Vergleich zu herkömmlichen Fahrzeugen veränderte Fahrzeug-eigenschaften, wie geringere Höchstgeschwindigkeit, geringeres Raumangebot oder geringere Reichweite, in Kauf nehmen?[geringere Reichweite]**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig Ja	207	30,2	30,5	30,5
Nein	472	68,9	69,5	100,0
Gesamt	679	99,1	100,0	
Fehlend System	6	,9		
Gesamt	685	100,0		

**Wann planen Sie Ihr nächstes Auto zu kaufen?**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	dieses Jahr	42	6,1	6,2	6,2
	nächstes Jahr	100	14,6	14,7	20,9
	in ca. 2 Jahren	147	21,5	21,6	42,4
	in ca. 3-5 Jahren	280	40,9	41,1	83,6
	später als 5 Jahre	112	16,4	16,4	100,0
	Gesamt	681	99,4	100,0	
Fehlend	System	4	,6		
Gesamt		685	100,0		

**Welche Autoklasse würden Sie, nach heutiger Planung, als nächstes kaufen?**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Kleinwagen	133	19,4	20,8	20,8
	Kompaktwagen	157	22,9	24,6	45,5
	Mittelklasse	322	47,0	50,5	95,9
	Oberklasse	26	3,8	4,1	100,0
	Gesamt	638	93,1	100,0	
Fehlend	System	47	6,9		
Gesamt		685	100,0		

**Wie viele Autos befinden sich im Besitz Ihres Haushalts?**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	0	57	8,3	8,4	8,4
	1	317	46,3	46,6	55,0
	2	210	30,7	30,9	85,9
	3	63	9,2	9,3	95,1
	>=4	33	4,8	4,9	100,0
	Gesamt	680	99,3	100,0	

Fehlend	System	5	,7	
Gesamt		685	100,0	

**Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	sehr hoch	44	6,4	6,5	6,5
	eher hoch	160	23,4	23,7	30,2
	eher niedrig	334	48,8	49,4	79,6
	sehr niedrig	138	20,1	20,4	100,0
	Gesamt	676	98,7	100,0	
Fehlend	System	9	1,3		
Gesamt		685	100,0		

**Käme für Sie ein Elektroauto eher als Erst- oder als Zweitwagen in Betracht?**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Erstwagen	270	39,4	39,8	39,8
	Zweitwagen	408	59,6	60,2	100,0
	Gesamt	678	99,0	100,0	
Fehlend	System	7	1,0		
Gesamt		685	100,0		

**Welchen Mehrpreis, im Vergleich zu einem herkömmlichen Fahrzeug, wären Sie bereit für die Anschaffung eines Elektroautos zu bezahlen?**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig 0 €	171	25,0	25,1	25,1
1 bis 2.000 €	283	41,3	41,6	66,8
2.001 bis 4.000 €	183	26,7	26,9	93,7
4.001 bis 6.000 €	29	4,2	4,3	97,9
über 6.000 €	14	2,0	2,1	100,0
Gesamt	680	99,3	100,0	
Fehlend System	5	,7		
Gesamt	685	100,0		

**Wie wichtig ist Ihnen, dass ein Elektroauto mit Strom aus erneuerbaren Energien aufgeladen würde?**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig sehr wichtig	222	32,4	32,6	32,6
eher wichtig	233	34,0	34,3	66,9
eher unwichtig	142	20,7	20,9	87,8
sehr unwichtig	83	12,1	12,2	100,0
Gesamt	680	99,3	100,0	
Fehlend System	5	,7		
Gesamt	685	100,0		

**Halten Sie ein Elektrofahrzeug für ein ökologisch sauberes Fahrzeug?**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig Ja	246	35,9	36,1	36,1
teilweise	308	45,0	45,2	81,4
Nein	127	18,5	18,6	100,0
Gesamt	681	99,4	100,0	

Fehlend	System	4	,6		
Gesamt		685	100,0		

### In welcher Region leben / arbeiten Sie?

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	leben städtisch / arbeiten städtisch	402	58,7	58,9	58,9
	leben ländlich / arbeiten städtisch	197	28,8	28,8	87,7
	leben städtisch / arbeiten ländlich	29	4,2	4,2	91,9
	leben ländlich / arbeiten ländlich	55	8,0	8,1	100,0
	Gesamt	683	99,7	100,0	
Fehlend	System	2	,3		
Gesamt		685	100,0		

### Welche Reichweite eines Elektroautos wäre für Sie akzeptabel?

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	0 bis 150 km	17	2,5	2,5	2,5
	151 bis 300 km	147	21,5	21,6	24,1
	301 bis 450 km	313	45,7	46,0	70,0
	über 450 km	204	29,8	30,0	100,0
	Gesamt	681	99,4	100,0	
Fehlend	System	4	,6		
Gesamt		685	100,0		

**Wie hoch ist Ihre gesamte Jahresfahrleistung?**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	0 bis 10.000 km	96	14,0	14,1	14,1
	10.001 bis 15.000 km	180	26,3	26,4	40,5
	15.001 bis 20.000 km	164	23,9	24,0	64,5
	20.001 bis 25.000 km	115	16,8	16,9	81,4
	über 25.000 km	127	18,5	18,6	100,0
	Gesamt	682	99,6	100,0	
Fehlend	System	3	,4		
Gesamt		685	100,0		

**Wie viele Kilometer fahren Sie mit dem PKW durchschnittlich pro Tag?**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	unter 50 km	329	48,0	48,3	48,3
	50 bis 100 km	279	40,7	41,0	89,3
	101 bis 150 km	51	7,4	7,5	96,8
	151 bis 200 km	16	2,3	2,3	99,1
	über 200 km	6	,9	,9	100,0
	Gesamt	681	99,4	100,0	
Fehlend	System	4	,6		
Gesamt		685	100,0		

**Wie viel Zeit liegt zwischen der täglichen Fahrt zur Arbeit und der Heimfahrt?**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	bis zu 1 h	308	45,0	45,4	45,4
	über 1 bis 3 h	50	7,3	7,4	52,8
	über 3 bis 5 h	11	1,6	1,6	54,4
	über 5 bis 8 h	88	12,8	13,0	67,4
	über 8 h	221	32,3	32,6	100,0
	Gesamt	678	99,0	100,0	
Fehlend	System	7	1,0		
Gesamt		685	100,0		

**Wie oft legen Sie eine größere Distanz zurück als die durchschnittliche Strecke pro Tag?**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	0 bis 6 x	255	37,2	37,8	37,8
	7 bis 12 x	132	19,3	19,6	57,3
	13 bis 24 x	103	15,0	15,3	72,6
	25 bis 50 x	114	16,6	16,9	89,5
	über 50 x	71	10,4	10,5	100,0
	Gesamt	675	98,5	100,0	
Fehlend	System	10	1,5		
Gesamt		685	100,0		

**Wie viele Kilometer werden dabei Üblicherweise zurückgelegt?**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	unter 100 km	165	24,1	24,4	24,4
	101 bis 200 km	215	31,4	31,9	56,3
	201 bis 400 km	174	25,4	25,8	82,1
	401 bis 600 km	75	10,9	11,1	93,2
	über 600 km	46	6,7	6,8	100,0
	Gesamt	675	98,5	100,0	
Fehlend	System	10	1,5		
Gesamt		685	100,0		

**Wo stellen Sie Ihr Fahrzeug während der Arbeitszeit ab?**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Firmenparkplatz/-parkhaus	458	66,9	70,9	70,9
	P+R	23	3,4	3,6	74,5
	Parkplatz/-parkhaus (kos- tenpflichtig)	25	3,6	3,9	78,3
	freier/öffentlicher Parkplatz	140	20,4	21,7	100,0
	Gesamt	646	94,3	100,0	
Fehlend	System	39	5,7		
Gesamt		685	100,0		

**Befindet sich in der Nähe Ihres Abstellplatzes, am Arbeitsplatz oder zu Hause,  
ein Stromanschluss?[Arbeitsplatz]**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Ja	150	21,9	22,1	22,1
	Nein	528	77,1	77,9	100,0
	Gesamt	678	99,0	100,0	
Fehlend	System	7	1,0		

**Befindet sich in der Nähe Ihres Abstellplatzes, am Arbeitsplatz oder zu Hause,  
ein Stromanschluss?[Arbeitsplatz]**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Ja	150	21,9	22,1	22,1
	Nein	528	77,1	77,9	100,0
	Gesamt	678	99,0	100,0	
Fehlend	System	7	1,0		
Gesamt		685	100,0		

**Befindet sich in der Nähe Ihres Abstellplatzes, am Arbeitsplatz oder zu Hause,  
ein Stromanschluss?[zu Hause]**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Ja	288	42,0	42,5	42,5
	Nein	389	56,8	57,5	100,0
	Gesamt	677	98,8	100,0	
Fehlend	System	8	1,2		
Gesamt		685	100,0		

**Welche Ladezeit der Batterie für eine vollständige Aufladung wäre für Sie akzeptabel?Bitte  
wählen Sie, losgelöst von den derzeit technischen Möglichkeiten.**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	0 bis 5 min	86	12,6	12,6	12,6
	über 5 bis 30 min	270	39,4	39,5	52,1
	über 30 min bis 3 h	241	35,2	35,3	87,4
	über 3 bis 6 h	74	10,8	10,8	98,2
	über 6 h	12	1,8	1,8	100,0
	Gesamt	683	99,7	100,0	
Fehlend	System	2	,3		
Gesamt		685	100,0		

**Welchen Umweg wären Sie bereit in Kauf zu nehmen, um eine schnelle Aufladung vornehmen zu können, wenn an Ihrem Wohnort keine Möglichkeit der Aufladung bestünde?**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig 0 bis 1 km	166	24,2	24,4	24,4
über 1 bis 5 km	377	55,0	55,4	79,7
über 5 bis 10 km	114	16,6	16,7	96,5
über 10 bis 15 km	22	3,2	3,2	99,7
über 15 km	2	,3	,3	100,0
Gesamt	681	99,4	100,0	
Fehlend System	4	,6		
Gesamt	685	100,0		

**Wäre es für Sie akzeptabel das Elektroauto an einer Stromtankstelle abzustellen und zu Fuß/mit dem Fahrrad o. ä. nach Hause zu gelangen?**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig Nein	359	52,4	52,7	52,7
Ja, bis 500 m	120	17,5	17,6	70,3
Ja, zw. 501 bis 750 m	85	12,4	12,5	82,8
Ja, zw. 751 bis 1000 m	84	12,3	12,3	95,2
Ja, über 1000 m	33	4,8	4,8	100,0
Gesamt	681	99,4	100,0	
Fehlend System	4	,6		
Gesamt	685	100,0		

**Würden Sie sich wünschen, dass Navigationsgeräte die Standorte von Batteriewechselstationen oder Stromtankstellen anzeigen (point of interest) oder berücksichtigen (optimierte Routenplanung)?**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Ja, nur Anzeige des Stand- ortes	198	28,9	29,1	29,1
	Ja, mit Nennung des Strom- preises	456	66,6	67,0	96,0
	Nein	27	3,9	4,0	100,0
	Gesamt	681	99,4	100,0	
Fehlend	System	4	,6		
Gesamt		685	100,0		

**Wären Sie bereit für bestimmte regelmäßige Fahrten, bei denen Elektroautos aktuell an die Grenzen ihrer Reichweite stoßen, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen oder eine Kombination aus Elektroauto und öffentlichen Ver-  
kehrsmitteln**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Ja	230	33,6	33,9	33,9
	Nein	449	65,5	66,1	100,0
	Gesamt	679	99,1	100,0	
Fehlend	System	6	,9		
Gesamt		685	100,0		

**Wären Sie bereit für bestimmte regelmäßige Fahrten, bei denen Elektroautos aktuell an die Grenzen ihrer Reichweite stoßen, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen oder eine Kombination aus Elektroauto und öffentlichen Verkehrsmitteln**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Ja	181	26,4	26,8	26,8
	Nein	494	72,1	73,2	100,0
	Gesamt	675	98,5	100,0	
Fehlend	System	10	1,5		
Gesamt		685	100,0		

**Wären Sie bereit für bestimmte regelmäßige Fahrten, bei denen Elektroautos aktuell an die Grenzen ihrer Reichweite stoßen, auf öffentliche Verkehrsmittel umzusteigen oder eine Kombination aus Elektroauto und öffentlichen Verkehrsmitteln**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Ja	90	13,1	13,3	13,3
	Nein	585	85,4	86,7	100,0
	Gesamt	675	98,5	100,0	
Fehlend	System	10	1,5		
Gesamt		685	100,0		

**Angenommen, Sie besäßen nur ein Elektroauto: Wären Sie bereit für selte-  
ne/besondere Fahrten mit großer Distanz (z. B. Urlaub etc.) ein anderes Fahr-  
zeug mit höherer Reichweite zu nutzen?[Mietwagen]**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Ja	418	61,0	62,3	62,3
	Nein	253	36,9	37,7	100,0
	Gesamt	671	98,0	100,0	
Fehlend	System	14	2,0		

**Angenommen, Sie besäßen nur ein Elektroauto: Wären Sie bereit für seltene/besondere Fahrten mit großer Distanz (z. B. Urlaub etc.) ein anderes Fahrzeug mit höherer Reichweite zu nutzen?[Mietwagen]**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Ja	418	61,0	62,3	62,3
	Nein	253	36,9	37,7	100,0
	Gesamt	671	98,0	100,0	
Fehlend	System	14	2,0		
Gesamt		685	100,0		

**Angenommen, Sie besäßen nur ein Elektroauto: Wären Sie bereit für seltene/besondere Fahrten mit großer Distanz (z. B. Urlaub etc.) ein anderes Fahrzeug mit höherer Reichweite zu nutzen?[Reisebus]**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Ja	146	21,3	22,6	22,6
	Nein	501	73,1	77,4	100,0
	Gesamt	647	94,5	100,0	
Fehlend	System	38	5,5		
Gesamt		685	100,0		

**Angenommen, Sie besäßen nur ein Elektroauto: Wären Sie bereit für seltene/besondere Fahrten mit großer Distanz (z. B. Urlaub etc.) ein anderes Fahrzeug mit höherer Reichweite zu nutzen?[Zug]**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Ja	455	66,4	67,3	67,3
	Nein	221	32,3	32,7	100,0
	Gesamt	676	98,7	100,0	
Fehlend	System	9	1,3		

**Angenommen, Sie besäßen nur ein Elektroauto: Wären Sie bereit für seltene/besondere Fahrten mit großer Distanz (z. B. Urlaub etc.) ein anderes Fahrzeug mit höherer Reichweite zu nutzen?[Zug]**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Ja	455	66,4	67,3	67,3
	Nein	221	32,3	32,7	100,0
	Gesamt	676	98,7	100,0	
Fehlend	System	9	1,3		
Gesamt		685	100,0		

**Angenommen, Sie besäßen nur ein Elektroauto: Wären Sie bereit für seltene/besondere Fahrten mit großer Distanz (z. B. Urlaub etc.) ein anderes Fahrzeug mit höherer Reichweite zu nutzen?[andere]**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Ja	228	33,3	36,0	36,0
	Nein	405	59,1	64,0	100,0
	Gesamt	633	92,4	100,0	
Fehlend	System	52	7,6		
Gesamt		685	100,0		

**Batterien sind zurzeit noch sehr teuer. Ein Preismodell sieht zusätzlich zum Fahrzeugkaufpreis eine monatliche Leasingrate für die Batterie vor, welche sich durch den geringen Strompreis im Vergleich zu fossilen Brennstoffen rechnet. Welche monatliche Leas**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	0 €	177	25,8	26,1	26,1
	bis 50 €	397	58,0	58,5	84,5
	51 bis 100 €	97	14,2	14,3	98,8
	101 bis 150 €	5	,7	,7	99,6
	über 150 €	3	,4	,4	100,0

	Gesamt	679	99,1	100,0
Fehlend	System	6	,9	
	Gesamt	685	100,0	

**Wären Sie bereit, anstelle eines Kaufpreises für ein Elektroauto, einen monatlichen Festpreis, inklusive aller anfallenden Kosten (Versicherung, Steuer, Wartung, Strom, etc.), ähnlich einer Telefonflatrate, zu zahlen?**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Nein	207	30,2	30,3
	Ja, bis 300 €	368	53,7	84,2
	Ja, bis 450 €	92	13,4	97,7
	Ja, bis 600 €	12	1,8	99,4
	Ja, über 600 €	4	,6	100,0
	Gesamt	683	99,7	100,0
Fehlend	System	2	,3	
	Gesamt	685	100,0	

**Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn der Staat einen Zuschuss zum Kaufpreis (z. B. ähnlich der Abwrackprämie) zahlen würde, oder Sie eine Kfz-Steuerbefreiung in Anspruch nehmen könnten?[bei**

**Kaufpreisunter**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Ja	509	74,3	75,1
	Nein	169	24,7	100,0
	Gesamt	678	99,0	100,0
Fehlend	System	7	1,0	
	Gesamt	685	100,0	

**Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn der Staat einen Zuschuss zum Kaufpreis (z. B. ähnlich der Abwrackprämie) zahlen würde, oder Sie eine Kfz-Steuerbefreiung in Anspruch nehmen könnten?[bei Steuerbefreiung]**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig Ja	505	73,7	74,4	74,4
Nein	174	25,4	25,6	100,0
Gesamt	679	99,1	100,0	
Fehlend System	6	,9		
Gesamt	685	100,0		

**Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei kostenfreien Parkplätzen]**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig Ja	414	60,4	60,8	60,8
Nein	267	39,0	39,2	100,0
Gesamt	681	99,4	100,0	
Fehlend System	4	,6		
Gesamt	685	100,0		

**Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei Nutzungsrechten auf Busspuren]**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig Ja	238	34,7	35,4	35,4
Nein	434	63,4	64,6	100,0
Gesamt	672	98,1	100,0	
Fehlend System	13	1,9		
Gesamt	685	100,0		

**Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei Mautbefreiung (Großstädte, Autobahnen)]**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Ja	435	63,5	64,3	64,3
	Nein	242	35,3	35,7	100,0
	Gesamt	677	98,8	100,0	
Fehlend	System	8	1,2		
Gesamt		685	100,0		

**Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei kostenfreiem Stromkontingent]**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Ja	601	87,7	88,4	88,4
	Nein	79	11,5	11,6	100,0
	Gesamt	680	99,3	100,0	
Fehlend	System	5	,7		
Gesamt		685	100,0		

**Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie eine staatliche Förderung in Form eines zinsgünstigen Darlehns erhielten?**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Ja	312	45,5	46,2	46,2
	Nein	363	53,0	53,8	100,0
	Gesamt	675	98,5	100,0	
Fehlend	System	10	1,5		
Gesamt		685	100,0		

**Wie alt sind Sie?**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	bis 25 Jahre	237	34,6	34,8	34,8
	26-30 Jahre	252	36,8	37,0	71,8
	31-35 Jahre	103	15,0	15,1	86,9
	36-40 Jahre	45	6,6	6,6	93,5
	über 41 Jahre	44	6,4	6,5	100,0
	Gesamt	681	99,4	100,0	
Fehlend	System	4	,6		
Gesamt		685	100,0		

**Wie hoch ist Ihr Haushaltsnettoeinkommen?**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	bis 1.500 €	102	14,9	15,4	15,4
	1.500 bis 2.250 €	207	30,2	31,3	46,7
	2.251 bis 3.000 €	120	17,5	18,2	64,9
	3.001 bis 3.750 €	93	13,6	14,1	79,0
	über 3.750 €	139	20,3	21,0	100,0
	Gesamt	661	96,5	100,0	
Fehlend	System	24	3,5		
Gesamt		685	100,0		

**Wie viele Personen befinden sich in Ihrem Haushalt?**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	1	216	31,5	31,8	31,8
	2	286	41,8	42,1	73,8
	3 bis 4	150	21,9	22,1	95,9
	5 bis 6	25	3,6	3,7	99,6
	über 6	3	,4	,4	100,0
	Gesamt	680	99,3	100,0	
Fehlend	System	5	,7		
Gesamt		685	100,0		

**Geschlecht**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	weiblich	228	33,3	34,0	34,0
	männlich	443	64,7	66,0	100,0
	Gesamt	671	98,0	100,0	
Fehlend	System	14	2,0		
Gesamt		685	100,0		

**An welchem Standort der FOM studieren Sie?**

		Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	Berlin	64	9,3	9,6	9,6
	Bochum	25	3,6	3,7	13,3
	Bremen	19	2,8	2,8	16,2
	Dortmund	21	3,1	3,1	19,3
	Duisburg	51	7,4	7,6	26,9
	Düsseldorf	23	3,4	3,4	30,4
	Essen	67	9,8	10,0	40,4
	Frankfurt	98	14,3	14,7	55,1
	Gütersloh	1	,1	,1	55,2
	Hamburg	68	9,9	10,2	65,4
	Kassel	15	2,2	2,2	67,7
	Köln	60	8,8	9,0	76,6
	Leipzig	5	,7	,7	77,4
	Marl	8	1,2	1,2	78,6
	München	68	9,9	10,2	88,8
	Neuss	9	1,3	1,3	90,1
	Nürnberg	27	3,9	4,0	94,2
	Siegen	21	3,1	3,1	97,3
	Stuttgart	18	2,6	2,7	100,0
	Gesamt	668	97,5	100,0	
Fehlend	System	17	2,5		
Gesamt		685	100,0		

### 3 Tabellenanhang B: Häufigkeitsverteilungen offene Antworten

(Angabe immer zuerst ungruppiert, dann gruppiert)

Welche der folgenden Elektrofahrzeuge kennen Sie?[Sonstiges]

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	568	82,9	82,9	82,9
audi e-tron	1	,1	,1	83,1
Audi e-tron	1	,1	,1	83,2
Audi E-Tron	2	,3	,3	83,5
Audi e-tron (A1, R8 etc.)	1	,1	,1	83,6
Audi eTron	1	,1	,1	83,8
Audi Etron, Mercedes eSLS	1	,1	,1	83,9
Audi, Lexus	1	,1	,1	84,1
Benni	1	,1	,1	84,2
Benni, Stromos von Ger- man-E-Cars	1	,1	,1	84,4
bluecar	1	,1	,1	84,5
BMW Hybrid, Lexus Hybrid, B-Klasse Brennstoffzelle	1	,1	,1	84,7
BYD E6	1	,1	,1	84,8
BYD, SMART. RUF, ...	1	,1	,1	85,0
c1, segway	1	,1	,1	85,1
Chevrolet Volt	2	,3	,3	85,4
Chevy Volt	1	,1	,1	85,5
City El, Reva i, Tazzari Zero	1	,1	,1	85,7
den alten von General Mo- tors (1990)	1	,1	,1	85,8
e-smart	1	,1	,1	86,0
E-smart	1	,1	,1	86,1
E-Smart	5	,7	,7	86,9
E-smart; Honda E-RV (Hyb- rid)	1	,1	,1	87,0

E-UP	1	,1	,1	87,2
e-Wolf	1	,1	,1	87,3
Elektro Golf	1	,1	,1	87,4
elektro-smart	1	,1	,1	87,6
Elektro-Smart	2	,3	,3	87,9
eRuf (Porsche 911)	1	,1	,1	88,0
fiat 500	1	,1	,1	88,2
Fiat 500	1	,1	,1	88,3
Fiat Fiorino	1	,1	,1	88,5
Fiat, Citroen	1	,1	,1	88,6
Fisker Karma	1	,1	,1	88,8
Ford Focus BEV/ HEV	1	,1	,1	88,9
Ford Transit Connect	1	,1	,1	89,1
Fräger Striomos	1	,1	,1	89,2
GM Volt	1	,1	,1	89,3
Honda Civic	1	,1	,1	89,5
Honda Civic Hybrid	1	,1	,1	89,6
Honda Civic IMA	1	,1	,1	89,8
Honda CR-Z	1	,1	,1	89,9
Honda CRZ, Honda Inside	1	,1	,1	90,1
Honda Insight	2	,3	,3	90,4
Hondo Civic	1	,1	,1	90,5
Hotzenblitz	1	,1	,1	90,7
Hotzenburg oder so Ähnlich	1	,1	,1	90,8
Kangoo ZE	1	,1	,1	90,9
Karabag 500 E	1	,1	,1	91,1
keine	6	,9	,9	92,0
Keine	1	,1	,1	92,1
keinen	5	,7	,7	92,8
Keinen	1	,1	,1	93,0
keines	3	,4	,4	93,4
keins	5	,7	,7	94,2

keins davon	1	,1	,1	94,3
Lexus CT200h	1	,1	,1	94,5
Lexus RX450h	1	,1	,1	94,6
Mercedes F Cell	1	,1	,1	94,7
Mercedes SLS E-Cell	1	,1	,1	94,9
Mitsubishi i-EV	1	,1	,1	95,0
nicht sicher	1	,1	,1	95,2
Peugeot 106 steht gegen- über VWA Berlin	1	,1	,1	95,3
peugeot BB1	1	,1	,1	95,5
Peugeot iOn u.a.	1	,1	,1	95,6
Ruf E Porsche	1	,1	,1	95,8
Ryf Porsche	1	,1	,1	95,9
siehe WIWO Artikel bzgl. E- Autos	1	,1	,1	96,1
Smart	5	,7	,7	96,8
smart e	1	,1	,1	96,9
Smart E	3	,4	,4	97,4
Smart E-Drive, Mercedes E- Cell, Think!, Wenn Sie den Prius für ein E-Auto halten: Mercedes-S400Hybrid, di- verse Lexus-Modelle, Hon- da Insight, Honda CRV, Mercedes ML-Hybrid,...	1	,1	,1	97,5
smart ed	1	,1	,1	97,7
Smart ed	1	,1	,1	97,8
smart elektro stadt autos	1	,1	,1	98,0
Smart fortwo	1	,1	,1	98,1
Smart Fortwo	1	,1	,1	98,2
Smart fortwo electric-drive	1	,1	,1	98,4
smart iDrive	1	,1	,1	98,5
smart, als elektro-auto	1	,1	,1	98,7
Stromos, TW4XP usw.	1	,1	,1	98,8

Subaru R1e	1	,1	,1	99,0
Tesla Coupe	1	,1	,1	99,1
Tesla Model S	1	,1	,1	99,3
Tesla Roadster	1	,1	,1	99,4
Toyota IQ-E; Smart-E	1	,1	,1	99,6
Twike	1	,1	,1	99,7
Umbauten kleiner Anbieter	1	,1	,1	99,9
VW E-Up	1	,1	,1	100,0
Gesamt	685	100,0	100,0	

**Welche der folgenden Elektrofahrzeuge kennen Sie?[Sonstiges\_gruppiert\_1]**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	596	87,0	87,0	87,0
Audi e-tron	8	1,2	1,2	88,2
Benni	2	,3	,3	88,5
BMW Hybrid	1	,1	,1	88,6
BYD e6	1	,1	,1	88,8
Chevrolet Volt	4	,6	,6	89,3
Citroën C1 ev'ie	1	,1	,1	89,5
CityEL	1	,1	,1	89,6
e-Wolf	1	,1	,1	89,8
eRuf Porsche	3	,4	,4	90,2
Fiat 500 BEV	2	,3	,3	90,5
Fiat Fiorino Electric	1	,1	,1	90,7
Fisker Karma	1	,1	,1	90,8
Ford Focus BEV	1	,1	,1	90,9
Ford Transit Connect BEV	1	,1	,1	91,1
Honda Civic Hybrid	4	,6	,6	91,7
Honda CR-Z	2	,3	,3	92,0
Honda Insight	2	,3	,3	92,3

Hotzenblitz	2	,3	,3	92,6
Karabag 500 E	1	,1	,1	92,7
Lexus CT200h	1	,1	,1	92,8
Lexus RX450h	1	,1	,1	93,0
Mercedes eSLS	1	,1	,1	93,1
Mercedes F-CELL	1	,1	,1	93,3
Mitsubishi i-EV	1	,1	,1	93,4
Peugeot BB1	1	,1	,1	93,6
Peugeot iOn	1	,1	,1	93,7
Pininfarina BLUECAR	1	,1	,1	93,9
Renault Kangoo Rapid Z.E.	1	,1	,1	94,0
smart fortwo electric drive	31	4,5	4,5	98,5
Stromos	2	,3	,3	98,8
Subaru R1e	1	,1	,1	99,0
Tesla Coupe	1	,1	,1	99,1
Tesla Model S	1	,1	,1	99,3
Tesla Roadster	1	,1	,1	99,4
TWIKE	1	,1	,1	99,6
VW E-Up!	2	,3	,3	99,9
VW Golf blue-e-motion	1	,1	,1	100,0
Gesamt	685	100,0	100,0	

**Welche der folgenden Elektrofahrzeuge kennen Sie?[Sonstiges\_gruppiert\_2]**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	676	98,7	98,7	98,7
eRuf Porsche	1	,1	,1	98,8
Ford Focus HEV	1	,1	,1	99,0
Honda Insight	1	,1	,1	99,1
Lexus Hybrid	1	,1	,1	99,3
Mercedes eSLS	1	,1	,1	99,4

REVA-i	1	,1	,1	99,6
SEGWAY	1	,1	,1	99,7
Stromos	1	,1	,1	99,9
TW4XP	1	,1	,1	100,0
Gesamt	685	100,0	100,0	

**Welche der folgenden Elektrofahrzeuge kennen Sie?[Sonstiges\_gruppiert\_3]**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	682	99,6	99,6	99,6
BYD e6	1	,1	,1	99,7
Mercedes B-Klasse F-CELL	1	,1	,1	99,9
Tazzari ZERO	1	,1	,1	100,0
Gesamt	685	100,0	100,0	

**Welche Autoklasse würden Sie, nach heutiger Planung, als nächstes kaufen?[Sonstiges]**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	643	93,9	93,9	93,9
Bus	1	,1	,1	94,0
Cabrio	7	1,0	1,0	95,0
Canrio	1	,1	,1	95,2
Familienvan	1	,1	,1	95,3
Gebrauchtwagen, je nach Budget	1	,1	,1	95,5
kein auto! die umfrage be- rücksichtigt keine alternati- ven Mobilitätsformen!!! Car- sharing?	1	,1	,1	95,6
keines	1	,1	,1	95,8
KleinSTwagen	1	,1	,1	95,9

kombi	1	,1	,1	96,1
Kombi	1	,1	,1	96,2
Land Rover Defender	1	,1	,1	96,4
Mini Van	1	,1	,1	96,5
Mini-Car (Smart)	1	,1	,1	96,6
Minivan	3	,4	,4	97,1
Mitshubishi MiEV	1	,1	,1	97,2
Muscle Car	1	,1	,1	97,4
Off-Road	1	,1	,1	97,5
Roadster	1	,1	,1	97,7
Sport Coupe	1	,1	,1	97,8
Sportcoupe	2	,3	,3	98,1
Sportlich	1	,1	,1	98,2
Sportwagen	7	1,0	1,0	99,3
Sportwagen/Cabrio	1	,1	,1	99,4
SUV	2	,3	,3	99,7
TT	1	,1	,1	99,9
Van	1	,1	,1	100,0
Gesamt	685	100,0	100,0	

**Welche Autoklasse würden Sie, nach heutiger Planung, als nächstes kaufen?[Sonstiges\_gruppiert]**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	646	94,3	94,3	94,3
Cabrio	8	1,2	1,2	95,5
Kleinwagen	3	,4	,4	95,9
Kombi	2	,3	,3	96,2
Sportwagen	15	2,2	2,2	98,4
SUV	4	,6	,6	99,0
Van	7	1,0	1,0	100,0

**Welche Autoklasse würden Sie, nach heutiger Planung, als nächstes kaufen?[Sonstiges\_gruppiert]**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	646	94,3	94,3	94,3
Cabrio	8	1,2	1,2	95,5
Kleinwagen	3	,4	,4	95,9
Kombi	2	,3	,3	96,2
Sportwagen	15	2,2	2,2	98,4
SUV	4	,6	,6	99,0
Van	7	1,0	1,0	100,0
Gesamt	685	100,0	100,0	

Sie halten ein Elektroauto für ein nur teilweise ökologisch sauberes Fahrzeug.Bitte begründen Sie Ihre Antwort.

	Häu- figkeit	Pro- zent	Gültige Prozen- te	Ku- muli- erte Pro- zent e
Gültig	407	59,4	59,4	59,4
-	1	,1	,1	59,6
- benötigte Energie meist aus fossilen Ressourcen (Kohle) bzw. Atomkraft erzeugt- zur Akku- Erzeugung erhöhter Energieaufwand (Rohstoffe)	1	,1	,1	59,7
- hoher Energieverbrauch- Anhängigkeit von fossilen Brennstoffen	1	,1	,1	59,9
- nur solange die Energie aus "grünen" Quellen kommt.- Wie sieht es mit der Recyclingfä- higkeit der Akkus aus?	1	,1	,1	60,0
- Strom aus Atomkraft ist langfristig gesehen nicht ökologisch	1	,1	,1	60,1
- Stromproduktion steigt deutlich an- Herstellung / Entsorgung der Batterien (Lebensdauer?)- zusätzliches Gewicht im Fahrzeug	1	,1	,1	60,3
- Umweltkosten bei Herstellung und Entsorgung des Materials- auf lange Sicht noch keine 100%-Einspeisung sauberer Energien	1	,1	,1	60,4

- Verwendeter Strom zur Ladung ist nicht immer ökologisch sinnvoll erzeugt.- Verwendung von Batterien , die aufwendig hergestellt und recycled werden müssen.- Nutzung von technisch aufwendigen Komponenten (Stecker/Kabel/Motoren) zur Umsetzung und Implementierung fordert starken Ressourceneinsatz und Kosten- hohes Eigengewicht der Teile bewirkt starke Abnutzung von anderen Teilen- Effizienz der Fahrzeuge noch unzureichend (Fahrzeuge, die trotz Hybrid-Antrieb 10l Super verbrauchen sind kein Fortschritt zu ökonomisch arbeitenden Dieselmotoren)	1	,1	,1	60,6
-Bei der Herstellung entstehende, schädliche Stoffe für die Umwelt.-Hybridtechnologie ist nur Kompromiss, da bei leerer Batterie herkömmlicher Kraftstoff verbraucht wird.	1	,1	,1	60,7
-Entsorgungsproblematik der Akkusysteme-Begrenzte Ressourcen (z.B. Lithium) für Akkusysteme-Strom aus u.u. wenig ökologischer Erzeugung	1	,1	,1	60,9
1. Strom wird nach meiner Meinung nicht ausschließlich aus ökologisch sinnvollen / verträglichen Quellen gewonnen (Atomkraft, Kohle).2. Batterien / Akkus enthalten viele SchadstoffeFazit, ökologisch sinnvoller als Mineralölgetriebene Fahrzeuge, aber solange zumindest die Stromgewinnung nicht mit den effizientesten Mitteln aus ökologischer Sicht statt findet nur eine Zwischenlösung.	1	,1	,1	61,0
Abhängig davon, wie der Betriebsstrom produziert wurde und wie unter welchen Bedingungen das Auto gefertigt wurde.	1	,1	,1	61,2
abhängig vom Strommix, aus dem das Auto geladen wird; bei Autoproduktion wird ebenfalls Energie verbraucht => Gesamtbilanz zählt	1	,1	,1	61,3
abhängig von der Stromerzeugung	1	,1	,1	61,5
Abhängig woher der Strom bezogen wird	1	,1	,1	61,6
Akku-Herstellung evtl. teilweise fragwürdig	1	,1	,1	61,8
Art der Stromerzeugung, ggf. Müll aus Akkus	1	,1	,1	61,9
Atom-Strom	1	,1	,1	62,0
Atomstrom ist eine günstige und derzeit bessere ALternative als Öl zu verbrennen. CO2 belastung ist niedriger und langfristig sehe ich regenerative oder alternative Stromerzeugungsquellen optimistisch entgegen.	1	,1	,1	62,2
auch diese Energie muss erzeugt werden.	1	,1	,1	62,3
Auf Grund der Stromgewinnung. Leider immer noch durch Atom- und Kohlekraftwerke.	1	,1	,1	62,5
aufgrund der notwendigen Energieaufbereitung	1	,1	,1	62,6
Aufgrund des Herstellprozesses kann man nie von einem rein ökologischen Fahrzeug sprechen.	1	,1	,1	62,8

Aus heutiger Sicht ist das Aufladen eines Elektroautos über über Stromnetz ökologischer Unsinn. Die Erzeugung des Stroms (überwiegend auch nicht erneuerbaren Ressourcen in Deutschland) in Kombination mit dem Wirkungsgrad von Aufladen der Batterien und der Reichweite, werte ich als nicht ökologisch. Bei alternativen Verfahren zur Stromerzeugung durch Sonne, Wind, Termik, Fusion etc. wäre dies ggf. eine ökologisch sinnvollere Möglichkeit.	1	,1	,1	62,9
Ausschließlich der Betrieb eines Elektroautos ohne zusätzlich verbautem Verbrennungsmotor und mit reinem Strom aus erneuerbaren Energien wäre in die Kategorie 'ökologisch sauber' einzuordnen. Solange die Stromerzeugung aus fossilen Brennstoffen (Gas- und Kohlekraftwerke) sowie atomarer Energie bezogen wird ist ein 'ökologisch' sauberer Betrieb nicht realisierbar. Der Wirkungsgrad von 'Stromerzeugung', '-transport' bis hin zur 'Ladung' sollte wesentlich verbessert werden. Nicht zu vergessen das die Produktion eines solchen Fahrzeugs ebenso Ressourcen beansprucht welche dem Betrieb/der Lebensdauer gegengerechnet werden müssten.	1	,1	,1	63,1
Batterie kaputt !	1	,1	,1	63,2
Batterieherstellung sowie Endergiegewinnung sind bisweilen nicht Energieneutral zu konventionellen Antrieben.	1	,1	,1	63,4
Batterieherstellungs- und Entsorgungskosten Umweltverträglichkeit? Außerdem offene Frage: ökologische Stromerzeugung	1	,1	,1	63,5
Batterien können eine große Umweltbelastung sein.	1	,1	,1	63,6
Batterien sind nicht Ökologisch	1	,1	,1	63,8
Bei der Herstellung nicht einsehbar. Strom ist nicht alles sauber.	1	,1	,1	63,9
Bei der Produktion des Stroms wird auch CO2 erzeugt, selbst wenn es Solar Strom ist!	1	,1	,1	64,1
Bei Stromerzeugung aus nicht regenerativen Quellen wird nur die Umweltverschmutzung vom Auto selber zum Kraftwerk verlagert, das entsprechend höhere Kapazitäten benötigt um den Mehrverbrauch zu kompensieren.	1	,1	,1	64,2
Beim erzeugen des Stroms für den PKW wird dennoch Kohle verbrannt etc.	1	,1	,1	64,4
Beim Kraftwerkbau achten die Ökostromanbieter auch nicht (immer) auf CO2-Lastigkeit	1	,1	,1	64,5
Belastungen durch Stromerzeugung	1	,1	,1	64,7
besser als ölverbrenner, zero emission, aber strom aus kohlekraftwerken? fahrzeuge mit nur 1 person? besser rad, bus und bahn! Ihre Umfrage berücksichtigt nicht die Nutzung von alternativen Konzepten. Warum muß ich hier über Autokauf, erst- und zweitwagen entscheiden? Will ich nicht.	1	,1	,1	64,8
Braunkohle -> Strom -> Elektroauto = sauber?	1	,1	,1	65,0
Co2 Ausstoß durch Bereitstellung der Energie, ...	1	,1	,1	65,1
Co2 entsteht an anderer Stelle, Verbrauch richtet sich nach zu bewegendem Gewicht, Nachhaltigkeit der Speichermedien zweifelhaft	1	,1	,1	65,3

da beim Elektroauto nur der Energieträger ein anderer ist (Akku statt Benzin/Diesel), kommt es darauf an, wie diese Energie erzeugt wurde, um das Auto als "ökologisch sauber" zu bezeichnen.	1	,1	,1	65,4
Da der Energiebedarf zum heutigen Stand nicht vollkommen aus erneuerbaren Energien gedeckt werden kann, werden Atom- und Kohlekraftwerke oder gar deren Neubau die Umwelt weiter stark belasten.	1	,1	,1	65,5
Da der meiste Strom immer noch in Atomkraftwerken produziert wird.	1	,1	,1	65,7
da der meiste strom in kernkraftwerken hergestellt wird	1	,1	,1	65,8
Da die elektrität über nicht ökologische Wege produziert werden muss.	1	,1	,1	66,0
Da die Strom erzeugung zurzeit nicht nur durch erneuerbaren Energien zustande kommt, sondern auch z.B. durch Kohlekraftwerke ist es fraglich was schädlicher ist für die Umwelt. Das Kraftwerk oder die Verbrennung im Auto.	1	,1	,1	66,1
Da eine Stromversorgung lediglich aus erneuerbaren Energien noch nicht die Regel ist, halte ich ein Elektroauto für noch nicht komplett ökologisch sauber.	1	,1	,1	66,3
Da Energiegewinnung strittig	1	,1	,1	66,4
Da es nicht möglich ist nur aus erneuerbaren Energien aufzuladen ist es ökologisch nur teilweise sauber. Wenn sich dahingehende jedoch die Technologien verändern, dann ist es sauber	1	,1	,1	66,6
Da ich mich mit den technischen Eigenschaften von Elektroautos nicht genügend auskenne, kann ich nicht beurteilen, ob diese ökologisch sauber sind, oder nicht. Auch weiß ich nicht, ob die Herstellung dieser Fahrzeuge ökologisch sauberer ist, als die von Benzinern oder Dieselwagen.	1	,1	,1	66,7
Da man nicht weiß, wie die Elektrizität hergestellt wird, kann man nicht wissen, ob das Fahrzeug ökologisch sauber ist. Beide Varianten können zutreffen.	1	,1	,1	66,9
Da nicht transparent genug gemacht wird, womit die Energie gewonnen wird.	1	,1	,1	67,0
Das Auto stößt zwar keine Schadstoffe aus, aber der genutzte Strom muss ja auch irgendwo produziert worden sein...	1	,1	,1	67,2
Das Auto wäre zwar Umweltfreundlich aber nur beschränkt bedienfreundlich und stellt ein Sicherheitsrisiko für Mensch und Tier dar. Da das Auto sehr leise ist und daher nicht gehört wird unf auch die Geschwindigkeit auf grund der fehlenden Lautstärke schlecht einzuschätzen ist. Dadurch steigt die Unfallgefahr. Auch Tiere sind betroffen die die Fahrbahn überqueren wollen.	1	,1	,1	67,3
Das Elektroauto ist nur ökologisch sauber, wenn der Strom aus Wasser, Wind, etc. also natürlichen regenerativen Quellen kommt. Sobald der Strom aus einem Kohle- oder Atomkraftwerk kommt ist die Umweltbilanz sogar schlechter als bei einem Benzinern oder Diesel.	1	,1	,1	67,4

Das Elektroauto kann nur dann ein 'ökologisch sauberes' Fahrzeug sein, wenn der Strom aus regenerativen Quellen kommt. Ansonsten wird das ökologische Problem nur vom Auto auf die Kraftwerke verlagert.	1	,1	,1	67,6
Das Fahrzeug ist nur dann "ökologisch sauber", wenn es durch "saubere" Energiequellen aufgeladen wird. Ich persönlich, bin allerdings nicht dazu bereit die Mehrkosten für den vermeintlich saubereren Strom zu bezahlen. Sichere Kernkraft kommt allerdings für mich in Frage.	1	,1	,1	67,7
Das hängt davon ab wie der Strom erzeugt wird mit dem das Auto aufgeladen wird.	1	,1	,1	67,9
Das Problem in dieser Sparte ist der Akku. Ich bezweifle, dass führende Hersteller wie Sanyo oder BYD einen Akkumweltschonend entsorgen können. Zumal grüne Akkus, sofern es diese gibt, garantiert keine hohe Kapazität aufweisen.	1	,1	,1	68,0
Dass ein Elektroauto nur mit "sauberem" Strom fährt, stimmt ja nicht, wie einem die Energiekonzerne immer suggerieren wollen. Denn irgendwie muss dieser Strom ja auch gewonnen werden und dass dafür immer noch auch Atomkraftwerke u.ä. eingesetzt werden, wird einfach verschwiegen. Mit reinem Ökostrom aus erneuerbaren Energien haben die Stromladesäulen, die es bisher gibt noch wenig zu tun.	1	,1	,1	68,2
Denn der Strom für die scheinbaren Umweltengel stamme bis auf absehbare Zeit ganz überwiegend aus herkömmlichen Kohlekraftwerken. Rechne man deren Wirkungsgrad und CO2-Immissionen mit hinzu, bleibe kaum mehr ein Vorsprung gegenüber einem PKW mit Verbrennungsmotor der neuen Generation. Geradezu fatal werde die Situation, würde man zum jetzigen Zeitpunkt über das Elektroauto die Nachfrage nach Strom steigern und damit die Notwendigkeit für die Laufzeitverlängerung oder gar den Neubau von Kernkraftwerken begründen.	1	,1	,1	68,3
Der "Rest" (Reifen, Schrottteile, usw.) muss wie gewohnt entsorgt werden.	1	,1	,1	68,5
Der benötigte Strom zum "tanken" sollte nur aus regenerativen Energien bestehen, dann ist es auch für unsere Umwelt rentabel.	1	,1	,1	68,6
der CO2 Ausstoß verringert sich minimal bzw. gar nicht	1	,1	,1	68,8
Der Energieverbrauch ist meines Erachtens noch nicht optimal und die nachhaltige sowie "grüne" Energieproduktion/-bereitstellung nicht abschließend gelöst. Somit kann Effizienz und Ökologie bei der Mobilität vermutlich wirklich nur durch Hybrid erreicht werden.	1	,1	,1	68,9
Der Hintergrund dafür ist, dass die Mehrheit des Stroms nicht aus erneuerbaren Energien gewonnen wird, von daher müsste der Schadstoffausstoß für die Elektrizitätsgewinnung mit berücksichtigt werden.	1	,1	,1	69,1
Der Strom kommt ja aus der Steckdose - und der Anteil an "grünem Strom" ist mir noch zu gering.	1	,1	,1	69,2
Der Strom mit dem das Auto aufgeladen wird, kommt trotzdem aus Kohlekraftwerken. Ökologischer ist nur, dass kein CO2 beim Fahren ausgestossen wird. Deswegen sollte der Strom aus erneuerbarer Energie entstammen.	1	,1	,1	69,3

Der Strom muss auch produziert werden, passiert das nicht über erneuerbare Energien, so ist der Strom nicht sauber und damit auch nicht das Fahrzeug	1	,1	,1	69,5
Der Strom muss auch sauber hergestellt werden und Transportwege gering gehalten werden. Batterien sind ja auch Sondermüll und müssten sehr lange halten.	1	,1	,1	69,6
Der Strom muss erzeugt werden. Ob das 100% mit erneuerbaren Energien möglich ist, bleibt abzuwarten!	1	,1	,1	69,8
der Strom muss irgendwoher kommen und kann Umweltvermutzung verursachen, nachhaltige Produktionstechniken?	1	,1	,1	69,9
Der Strom muss ja auch irgendwie erzeugt werden, von daher wird auch bei der Stromerzeugung CO2 ausgestossen.	1	,1	,1	70,1
Der Strom muss ja auch irgendwo erzeugt werden. Das heißt es müssen mehr E-Werke gebaut werden die Leitungen könnten überlastet werden. Die Autos müssen dann auch überall aufladen sein, und was mache ich wenn etwas kaputt geht. Sind die Werkstätten schon ausgerüstet für solche Fälle? Wenn ja dann bin ich gezwungen immer zum Vertragshändler zu gehen was wiederum sehr teuer ist!	1	,1	,1	70,2
Der Strom muss ja erst mal produziert werden.	1	,1	,1	70,4
Der Strom muß schließlich auch irgendwo herkommen	1	,1	,1	70,5
Der Strom wird nicht nur aus Wasser- oder Windkraft oder durch Solar erzeugt...	1	,1	,1	70,7
Der Strom zum Laden müsste zwingend aus erneuerbaren Energien erzeugt werden. Die meisten Autos sind Hybride. Reine Elektroautos sind mir nicht oder nur wenig bekannt.	1	,1	,1	70,8
Der Treibstoff Strom kann ja auch "unökologisch" erzeugt werden. Stromerzeugung erzeugt auch CO2.	1	,1	,1	70,9
Die Art der Stromgewinnung und die Haltbarkeit der Akkus müssen berücksichtigt werden.	1	,1	,1	71,1
Die Aufladung wird nicht nur mit Erneuerbaren Energien erfolgen können! Durch die Erzeugung von Strom entsteht auch Kohlendioxid.	1	,1	,1	71,2
Die Batterie und Betriebsstoffe bleiben Umweltunfreundlich	1	,1	,1	71,4
Die Batterien werden mit Strom geladen. Da der Strom in Deutschland unter anderem immer noch von diversen Kernkraftwerken kommt, ist die Alternative nicht unbedingt besser.	1	,1	,1	71,5
Die benötigte Energie muss ja auch irgendwo herkommen. Die schädlichen Abgase der Autos werden zwar reduziert aber bei der Produktion des benötigten Stroms wird immernoch zu sehr auf nicht allzu Umweltfreundliche Methoden wie bspw Kohlekraftwerke zurück gegriffen.	1	,1	,1	71,7
Die Einschätzung ist jeweils abhängig von der Art, mit welcher der verbrauchte Strom zuvor erzeugt wurde.	1	,1	,1	71,8
die Energie die für dieses Fahrzeug verwendet wird, muss ja auch erzeugt werden! Daher sehe ich zwar einen Vorteil der Umwelt gegenüber aber auch nicht zu 100%	1	,1	,1	72,0

Die Energie für das Auto muss ebenso erst erzeugt werden. Der somit ausgelöste höhere Strombedarf muss jedoch mit umweltgerechten Strom erzeugt werden. Die Atomenergie kann meines Erachtens nur eine gleichbleibende unabhängige Energie liefern.	1	,1	,1	72,1
Die Energie wird aus dem öffentlichen Stromnetz bezogen und das wird sowohl mit Atomenergie, als auch Fossilen Brennstoffen versorgt	1	,1	,1	72,3
Die Energie wird zu großen Teilen aus ökologisch unsauberen Quellen gewonnen.	1	,1	,1	72,4
Die Entsorgung des Autos müsste auch geregelt werden, wie wird der Strom für das Auto produziert?, wie werden die einzelnen Teile des Autos hergestellt?	1	,1	,1	72,6
Die Frage der Herstellung und Bereitstellung von Elektrizität ist für die Fahrzeuge meiner Meinung nach bisher unzureichend geklärt. Wird in Kohlekraftwerken die entsprechende Energie produziert, oder aber aus unbekanntem ausländischen Quellen zugekauft relativieren sich die "ökologischen" Fahrzeuge. Weitere "Externalitäten" wie Probleme bei der Lithiumausbeutung und der Verschrottung/ Verwertung von Akkumulatoren sind ebenfalls bisher unzureichend berücksichtigt.	1	,1	,1	72,7
Die Frage der Stromgewinnung sollte gestellt werden. Kernkraftwerke usw....Ebenso ist der wirtschaftliche Aspekt zu beachten. Haushalte und Tankstellen sind auf das neue Modell umzurüsten.	1	,1	,1	72,8
Die Frage ist auch, ob die Herstellung des Fahrzeugs "ökologisch sauber" wäre.	1	,1	,1	73,0
Die Frage nach der Stromerzeugung ist nicht eindeutig geklärt.	1	,1	,1	73,1
Die Herkunft des Stromes ist mitentscheidend für die Ökologie des Fahrzeugs und entscheidet am Ende auch über die Ökobilanz eines Elektrofahrzeugs.	1	,1	,1	73,3
Die Herstellung der Antriebsakkus sowie die Ladetechniken (Stromerzeugung) ist momentan noch nicht sehr ökologisch. Die erneuerbaren Energien müssen noch besser ausgebaut werden.	1	,1	,1	73,4
Die Herstellung der Batterien und deren Entsorgung beinhaltet immer noch eine ungemene Umweltbelastung.	1	,1	,1	73,6
Die Herstellung der komplizierten Teile belastet die Umwelt u.U. soweit, dass der Vorteil in Verbrauch und Fahremissionen geschmälert wird. Das entmutigt mich jedoch nicht, einen Hybrid zu kaufen. Der Fortschritt kommt und ebenso wie bei den "normalen" Autos ist die Zukunft das Ziel.	1	,1	,1	73,7
Die Herstellung des Elektrofahrzeuges ist wie beim "normalen" Kfz nicht besonders ökologisch.	1	,1	,1	73,9
Die Herstellung des Fahrzeugs benötigt viele Ressourcen. Die ausgefeilte Technik, Halbleiter und vor allem die Akku's haben seltene Bestandteile die schwierig zu be- und später auch zu entsorgen sind.	1	,1	,1	74,0
Die Herstellung des Strom ist halt nicht immer sauber und noch ineffizient.	1	,1	,1	74,2
Die Herstellung ist nicht umweltfreundlich.	1	,1	,1	74,3

Die Herstellung und Entsorgung der Batterie sowie der Abbau der Bestandteile einer Batterie halte ich auf lange Sicht für problematisch. Die entstehenden Giftstoffe müssen gelagert werden bzw. aufwendig wiederaufbereitet werden.	1	,1	,1	74,5
Die Herstellung verursacht ökologische Probleme. (z.B. Säuren -> Batterie, Schwermetalle -> KAT). Entsorgung der Akkus?	1	,1	,1	74,6
Die Nutzung des Strom zum Betrieb des Fahrzeugs ist ökologisch, die Herstellung des Stroms müsste es demnach auch sein um effizient und umweltschonend zu arbeiten	1	,1	,1	74,7
Die öffentliche Debatte zeigt stets nur die Vorteile von vermeintlich "sauberen" Elektrofahrzeugen auf. Dennoch ist diese Argumentation viel zu kurzfristig und spiegelt falsche Tatsachen vor. Nur wenn der Strom aus regenerativen Energiequellen gewonnen wird, ist das Elektroauto wirklich umweltfreundlich. Der durchschnittliche CO2-Ausstoß eines modernen Kleinwagens und der bei der Produktion von Strom ausgestoßene Werte liegen bei einer Strecke von 50 km sehr dicht beieinander.	1	,1	,1	74,9
Die Produktion ansich ist aus ökologischer Sicht eher schlecht. Aktuell wird außerdem zu wenig Energie aus erneuerbaren Energien verwendet!	1	,1	,1	75,0
Die Sauberkeit eines E-Autos hängt im Wesentlichen von der Produktion "sauberen Stroms" durch erneuerbare Energien ab, im Herstellungsprozess gibt es keine Umweltersparnisse - daher nur ökologisch sauber, wenn Strom sauber.	1	,1	,1	75,2
Die Stromerzeugung belastet auch die Umwelt	1	,1	,1	75,3
Die Stromerzeugung sehe ich problematisch.	1	,1	,1	75,5
Die Stromgewinnung für die Elektroautos sollte auch ökologisch sauber sein.	1	,1	,1	75,6
Die Stromherstellung muss auch sauber sein.	1	,1	,1	75,8
Die Stromproduktion verursacht in der Regel Emissionen und die Batterietechnik stellt aus meiner Sicht sowohl in Produktion als auch Verwertung keine ökologisch absolut saubere Lösung dar.	1	,1	,1	75,9
Durch die Umwandlung von irgendwie gespeicherter Energie in Strom gibt es 1. Verluste, da der Wirkungsgrad	1	,1	,1	76,1
E-Autos die mit Atomstrom geladen werden sind weder Öko, noch günstig.	1	,1	,1	76,2
Ein E-Auto ist nur so ökologisch sauber, wie der Strom, den es verbraucht. Außerdem ist die Herstellung dieser Autos (insbesondere der Akkus) auch oft mit ökologischen Problemen behaftet.	1	,1	,1	76,4
Ein Elektroauto ist mit Sicherheit ein ökologisch saubereres Auto als die herkömmlichen Benzinwagen. Dennoch denke ich, dass aktuell die Stromversorgung noch nicht optimal ist.	1	,1	,1	76,5
Ein Elektroauto kann nur dann ein ökologisch sauberes Fortbewegungsmittel sein, sofern der dafür verwendete Strom zwingend aus erneuerbaren Energien erzeugt wurde.	1	,1	,1	76,6

Ein Elektrofahrzeug ist nur insofern 'ökologisch sauber', daß es keine bzw. kaum Emissionen produziert. Trotzdem muß auch der Strom, mit dem das Fahrzeug betrieben wird erstmalig produziert werden. Mit steigender Nachfrage würde dann auch mit Sicherheit eine Diskussion über die Laufzeiten der AKWs neu angefacht...	1	,1	,1	76,8
Ein Elektrofahrzeug ist nur ökologisch sauber, wenn der Strom aus erneuerbaren Energien gewonnen wurde.	1	,1	,1	76,9
Ein guter Diesel kann auf Langstrecke sparsamer sein - Beispiel Smart E-Drive benötigt mehr KW/100km als Smart CDI, vor allem aufgrund der schlechten Ladeeffizienz. Dazu muss der Strom zunächst aus einer Primärenergiequelle hergestellt werden - in Deutschland hat der Strom-Kraftwerkspark eine Effizienz von etwa 35% .	1	,1	,1	77,1
Einerseits kein Benzinverbrauch. Andererseits auch keine ökologische Stromgewinnung.	1	,1	,1	77,2
Elektrizitätsgewinnung aus Atomkraft	1	,1	,1	77,4
Energiegewinnung aus Atomstrom und Kohlekraftwerken schädigen die Umwelt nachhaltig	1	,1	,1	77,5
Entsorgung der Akkus, Stromquellen	1	,1	,1	77,7
Entsorgung der Akkus/ Stromerzeugung unökologisch (Entsorgung AKW Abfälle, Umweltverschmutzung Kohlekraftwerke)	1	,1	,1	77,8
Entsorgung ist meiner Meinung nach aufwändiger.	1	,1	,1	78,0
Entsorgung und Produktion der Batterien ist aus ökologischer Sicht schwierig	1	,1	,1	78,1
Entsorgung von Batterien etc.	1	,1	,1	78,2
Es bleibt solange kein reines sauberes Auto bis nicht der Strom 100%ig aus erneuerbaren Energien kommt und es nicht zu 100% recyclebar ist.	1	,1	,1	78,4
Es ist immer davon abhängig, wie der Strom erzeugt wird, den ich "tanke".	1	,1	,1	78,5
es ist immer noch ein Auto	1	,1	,1	78,7
Es ist nicht garantiert, dass die Aufladung unterwegs mit "sauberem" Strom erfolgt	1	,1	,1	78,8
Es ist nicht nur zu beachten, mit welcher Energie das Auto angetrieben wird, sondern mit ob das Auto auch mit Ökologischer bzw. regenerativer Energie hergestellt wurde. Zum anderen sind die vielen Bauteile problematisch zu entsorgen. Akkus und Recheneinheiten sind Elektroschrott bzw. Sondermüll. Ebenfalls ist bei der Herstellung fraglich ob diese unter Ökologischen Gesichtspunkten geschieht.	1	,1	,1	79,0
es kommt auf den erzeugten Strom an das es verwendet.	1	,1	,1	79,1
Es kommt auf die Gewinnung der Primär-Energie an. Ob diese wirklich ökologisch sinnvoll hergestellt wurde.	1	,1	,1	79,3
Es kommt darauf an aus welchen Materialien die Batterien gemacht sind und wie der Strom erzeugt wird mit dem das Fahrzeug aufgeladen wird. Sinn ist es ja die Umwelt zu schonen.	1	,1	,1	79,4
es kommt darauf an, wie das Auto selbst inkl Batterien hergestellt wurde und wie der Strom hergestellt wird.	1	,1	,1	79,6

Es kommt definitiv darauf an, woher urspruenglich die Energie stammt, die mir in Form von Elektrizitaet/Strom zur Verfuegung gestellt wird um dieses Auto dann auf zu laden. Wenn z. B. E-Werke mit Erdgas oder Sprit (fossile Energietraeger halt) diesen Strom erzeugen wuerden, waere dies zumindest bedenklich (Wirkungsgrad kann aber zb hoeher sein als, der Motor in meinem Auto), in solch einem Fall wuerde ich doch noch eher auf ein effizientes Dieselaggregat zurueckgreifen.	1	,1	,1	79,7
Es kommt immerhin darauf an, wo die Materialien für den Bau des Autos herkommen und aus welchen Stoffen der Strom für das Auto hergestellt wird (Was bringt es, wenn die beim Verbrauch gesparten fossilen Brennstoffe zur Erzeugung des Stroms für eben dieses Auto genutzt werden? -Nichts)	1	,1	,1	79,9
Es kommt nunmal nicht jeder Strom aus erneuerbaren Energiequellen.	1	,1	,1	80,0
Es stellt sich für mich die Frage der ökologischen Vertretbarkeit von Energieispeichermodulem (Akku) in Verbindung von Massenproduktion.	1	,1	,1	80,1
Es werden trotzdem meines Erachtens Schadstoffe erzeugt. Zudem muss der Strom auch erzeugt werden, hier ist die Frage, ob es schadstoffarm, oder reich passiert.	1	,1	,1	80,3
es wird nie klimaneutral sein, alleine produktion und transportwege können nicht ökologisch sein	1	,1	,1	80,4
F&E verbrauchen bisher wohl sehr viele fossile Ressourcen. Woher der Strom kommt ist nicht vorgeschrieben. Hinzu kommt, dass die Batterien nicht umweltfreundlich sind. Zuletzt sei noch die Produktion genannt, die nach meinem Kenntnisstand noch bei keinem Auto "ökologisch sauber" ist.	1	,1	,1	80,6
Forschung & Entwicklung	1	,1	,1	80,7
Fraglich ist Herkunft des Stromes, Recycling der Akkus	1	,1	,1	80,9
Für die Erzeugung wird sehr viel "dreckige" Technologie benötigt, 100% sauberer Strom ist bisher die Ausnahme	1	,1	,1	81,0
Für die sprunghaft ansteigenden Stromverbräuche müssten wieder neue Kraftwerke gebaut werden, ergo wird dadurch kaum Co2 eingespart sondern nur „verschoben“. Zudem wird durch die geringeren "Lagermöglichkeiten" viel mehr produzierte Energie verfallen (Überproduktionen in Kraftwerken, Entladung der Batterien)	1	,1	,1	81,2
Gefahren durch Atomkraftwerke, Atommeilerunfall würden Jahre der Forschung und Entwicklung der Elektroautos zu nichte machen	1	,1	,1	81,3
Grundsätzlich kommt es nur sekundär auf das Fahrzeug an und primär auf die Art wie Gesellschaft den Transport von Personen und Waren insgesamt organisiert. Häufigkeit, Spezifität und Nutzungsgrad beinhalten nicht nur das Fahrzeug sondern auch die Rahmenbedingungen seines Einsatzes. Bei einer Maschine würden sie auch nach der Produktivität fragen, oder nicht?	1	,1	,1	81,5
Herkunft/Erstellung der Bauteile sind fraglich	1	,1	,1	81,6

Herstellung der Akkus ist sehr energieaufwendig + es sind teilweise toxische Substanzen in Akkus verbaut oder können z.B. beim Unfall entstehen (Sicherheitsrisiko!!!)	1	,1	,1	81,8
Herstellung des Fahrzeugs ist wie jedes andere nicht wirklich ökologisch. Stromgewinnung ist auch nicht immer als ökologisch definiert eindeutig.	1	,1	,1	81,9
Herstellung von Strom ist Kraftwerksabhängig, Herstellung der Batterien sehr umweltschädlich und kompliziert zu recyceln	1	,1	,1	82,0
Herstellungsprozesse sind ökologisch schwierig, Energie egal woher, wird verbraucht	1	,1	,1	82,2
Ich bin davon überzeugt, dass eine 'ökologisch saubere' Lösung möglich ist. Doch bezweifle ich noch die Umsetzung.	1	,1	,1	82,3
Ich bin nicht genügend informiert, um das richtig beurteilen zu können.	1	,1	,1	82,5
Ich denke, dass der Strom für das Aufladen des Fahrzeuges aus AKW entsteht. Es ist ja nicht sicherzustellen, dass die Ladung durch erneuerbare Energien geladen wird. Ausser man kann das Fahrzeug vielleicht durch seine eingenen Solarkollektoren auf dem Dach laden.	1	,1	,1	82,6
Ich frage mich ob mit "Elektroauto" Hybride oder vollkommen elektrisch betriebene Fahrzeuge gemeint sind. In beiden Fällen kommen jedenfalls soweit ich informiert bin Lithium Polymer oder Lithium Ionen Akkus zum Einsatz die bei der hohen Last und die damit verbundenen häufigen Ladezyklen aus meiner Sicht relativ schnell entsorgt werden müssten. Wie es in diesem Bereich um die Wiederverwertbarkeit von den Rohstoffen eines Akkus steht kann ich nicht beurteilen, daher sehe ich dies auch als eher problematisch an und begründe hiermit, warum ich Elektroautos nur für teilweise sauber halte.	1	,1	,1	82,8
Ich halte ein Elektroauto für "teilweise ökologisch", da ich nicht weiß, wie der Strom für die Autos produziert wird.	1	,1	,1	82,9
Ich komme aus der Energieversorgungsbranche und weiss das der Aufbau eines vernünftigen Ladenetzes mit hohen Kosten verbunden wäre. Desweiteren ist die Lebensdauer der teuren Li-Ion Akkus begrenzt und führt in diesem Fall auch zu kosten.	1	,1	,1	83,1
irgendwo kommt der Strom schließlich her...	1	,1	,1	83,2
irgendwo muss der strom ja herkommen. und wenn nicht aus regenerativen energiequellen: warum dann sauber?	1	,1	,1	83,4
Irgendwoher muss ja der Strom, den das Auto verbraucht, kommen. Wer der in einem Kohlekraftwerke erzeugt, ist das ja nicht ökologisch sauber. Genauso wie die komplette Herstellung des Autos auch sehr wahrscheinlich nicht ökologisch sauber ist.	1	,1	,1	83,5
Ist abhängig davon woher der Strom für die Fahrzeuge kommt und wie ökologisch die Akkus und die Produktion sind	1	,1	,1	83,6
Ja im Vergleich zum bisherigen Benzin/Diesel-MotorNein, wegen Produktion des Autos und Stromverbrauch, der aus Kraftwerke / Öl, Gas, Atom usw. stammen könnte	1	,1	,1	83,8
Je nach dem, wo der Strom erzeugt wird	1	,1	,1	83,9

je nach Energiequelle	1	,1	,1	84,1
Je nach Herstellungsweise des Stroms und der Batterien und des Rests des Autos kann ein E-Auto ökologisch sein oder nicht... es kommt aufs Gesamtpaket an	1	,1	,1	84,2
Kommt auf die Art der Stromerzeugung an und im Automobilbau verwendeten Materials.	1	,1	,1	84,4
Kommt auf die Art und Weise an wie der Strom produziert wurde mit dem der Wagen läuft	1	,1	,1	84,5
Kommt auf die Stromerzeugung an.	1	,1	,1	84,7
kommt darauf an, wie der Strom gewonnen wird	1	,1	,1	84,8
Kommt der Strom aus Kohlekraftwerken, so ist der c02-Ausstoß eines Elektroautos höher als bspw. eines 3Liter-Lupo oder Smart-Diesel.	1	,1	,1	85,0
kommt drauf an wie der strom hergestellt wurde	1	,1	,1	85,1
Kommt eben darauf an, ob der Strom aus erneuerbaren Energien stammt!	1	,1	,1	85,3
Ladestrom müsste durch erneuerbare Energien gewonnen werden	1	,1	,1	85,4
Lebenszyklus Batterie	1	,1	,1	85,5
Letztendlich muss der Strom als "Kraftstoff" für das Elektroauto bereitgestellt werden. Inwiefern nun die Energiebilanz und die Schadstoffbilanz ausfallen, kann ich aus meiner perspektive nicht beurteilen. Das Auto ansich hat keine Schadstoffemissionen, dafür aber dir Kraftstoffherstellung. Dasgleiche gilt für die Produktion der Elektroautos. Wie schädlich wären denn zum Beispiel die große masse an Akkus oder andere Elektrokomponenten für die Umwelt, wenn diese im laufe der Jahre entsorgt werden müssen?	1	,1	,1	85,7
macht nur Sinn wenn das Auto über erneuerbare Energien "betankt wird",Entsorgund der Batterien darf die Umwelt später nicht belasten	1	,1	,1	85,8
Man beachte die Umweltbelastung durch die Chemikalien, Abfallstoffe und Schadstoffe bei der Akkuproduktion.	1	,1	,1	86,0
Man benötigt trotzdem Straßen dafür und Stellen zum "Aufladen" - Tankstellen. Dies verringert für mich die ökologische Sauberkeit.	1	,1	,1	86,1
Man muss sich die Frage stellen woher der Strom für dieses Fahrzeug kommt. Alle Fahrzeughersteller reden von Autos ohne CO2 Ausstoß, das ist zwar nett aber die Elektrizität kommt aus Atom- und/oder Kohlekraftwerken. Ob damit der Umwelt geholfen ist wage ich zu bezweifeln. Die Rede von Strom aus erneuerbaren Energiequellen ist zwar nett nur muss man sich fragen ob die Effizienz ausreicht um damit alle Fahrzeuge, die momentan auf der Straße sind und mit herkömmlichen Kraftstoffen fahren, durch Elektrofahrzeuge zu ersetzen.	1	,1	,1	86,3
man weiß nicht wo und welche art und weise der strom erzeugt wurde	1	,1	,1	86,4
Meiner Meinung nach schlechte Ökobilanz bei der Produktion des Autos und teilweise des Stroms. Außerdem bestehen Probleme bei der Etsorgung und Wiederverwertung des Autos.	1	,1	,1	86,6

Momentan sind auch Strom aus Erneuerbaren Energien nicht deutlich zu erkennen, also kann man sich nicht ganz sicher sein. Für den Vertrieb sollten auch eigene Gesellschaften gegründet werden, damit man ganz sicher sein kann, keinen Atom- oder Kohlestrom zu verwenden.	1	,1	,1	86,7
Natürlich ist allgemein das Herstellen eines Autos eine eher umweltschädigende Tätigkeit. Zudem ist es nur sinnvoll, wenn der Strom wirklich aus erneuerbaren Energien entsteht. Steinkohle z.B. ist nicht für die Stromerzeugung sinnvoll.	1	,1	,1	86,9
Nur solange der Solar, Windkraft oder ähnliches für die Erzeugung des Stroms genutzt wird.	1	,1	,1	87,0
Nur teilweise deshalb, weil für die Produktion des Autos auch "enorm viel" Energie benötigt wird. Hierbei ist nicht klar, woher diese Energie stammt. Daher plädiere ich für ein sogenanntes "Life-Cycle-Assessment" bei der die gesamte Supply-Chain, Produktion, Vertrieb, Nutzung, bis hin zur Verschrottung in Hinblick auf ökologische Aspekte analysiert wird.	1	,1	,1	87,2
nur weil ein Auto im Gebrauch vielleicht ökologisch sinnvoll ist, sind vielleicht davor liegende Prozesse nicht als ökologisch sinnvoll zu betrachten (vgl. Herstellung Solarzellen)	1	,1	,1	87,3
Nur wenn der benötigte Strom aus regenerativen Energiequellen gewonnen wird.	1	,1	,1	87,4
Nur wenn der Betrieb mit Strom aus Erneuerbaren Energien erfolgt, ist das E-Fahrzeug als CO2-neutral und damit "ökologisch sauber" zu bewerten. Ansonsten ist die Primärenergie, mit Strom aus Kernenergie, mit in die Bilanz einzubeziehen. Weiterhin ist die Entsorgung der Batterien als aufwendig und nicht besonders umweltfreundlich einzuschätzen	1	,1	,1	87,6
Nur wenn der Strom aus erneuerbaren Energien kommt, sonst kann man sich das gleich schenken.	1	,1	,1	87,7
Nur wenn der Strom aus erneuerbaren Energien kommt. Sonst wird der Dreck nur verlagert.	1	,1	,1	87,9
Nur wenn der Strom der benutzt wird auch umweltgerecht erzeugt wurde und die Bauteile die Umwelt wenig belasten bspw. die verwendete Batterie etc.	1	,1	,1	88,0
nur wenn die Energie aus erneuerbaren oder zumindest mit nicht mehr Aufwand ggü. fossilen Energien erzeugt wird.	1	,1	,1	88,2
nur wenn die Energie aus erneuerbaren Quellen bezogen wird!	1	,1	,1	88,3
ob der Dreck aus dem Auspuff kommt, oder ob er aus dem Schornstein des Kraftwerks kommt macht nicht so den Unterschied. Erst wenn erneuerbare Energien Grundlage der Stromerzeugung sind macht das Elektroauto wirklich Sinn	1	,1	,1	88,5
Probleme sehe ich in erster Linie bei der Produktion und Entsorgung der Akkus, sowie bei der Bereitstellung des notwendigen Stroms zum "tanken" Ich bezweifle, dass zum derzeitigen Stand der Technik, eine größere Anzahl von E-Autos "ökologisch sauber" betankt werden kann.	1	,1	,1	88,6
Produktion der Batterien eventuell ökologisch unsauber; Strom für Batterien aus eventuell aus fossilen Brennstoffen; Entsorgung der Batterie bei Defekt eventuell ökologisch unsauber	1	,1	,1	88,8

Produktion der Energie und desFahrzeuges selber, muß nicht zwangsläufig ökologisch sauber sein	1	,1	,1	88,9
produktion ist auch nicht co2-neutral, auch ökostrom ist nicht co2-neutral. nur kein auto ist ein öko-auto :-)	1	,1	,1	89,1
Quelle des Stroms!	1	,1	,1	89,2
sauber wenn Strom aus Solar oder Windenergie kommt.	1	,1	,1	89,3
schlechter Informationsstand, unaufgeklärt	1	,1	,1	89,5
Sofern zumindest ein Teil der genutzten elektrischen Energie aus ökologisch nicht-sauberen Quellen stammt, führt dies indirekt zu dieser Annahme.Zusätzlich sind die Anstrengungen bei der Produktion infolge der Nutzung neuer Ressourcen sicherlich auch nicht unbedingt ökologisch sauber.	1	,1	,1	89,6
Solange der Energiemix in Deutschland immer noch zum Großteil aus Kohle-/Atomstrom besteht, verringert das nur die Abhängigkeit gegen Ölimporte um einen kleinen Grad.	1	,1	,1	89,8
Solange die Energiegewinnung für das Elektroauto nicht komplett über regenerative Energiequellen geschieht, ist ein Elektroauto nichts anderes als eine "Problemverlagerung"...	1	,1	,1	89,9
Solange die Gewinnung aus erneuerbaren Energien nicht ausgereift ist, bringt meines Erachtens eine Auslagerung des Co2-Ausstoßes in alte Kohlekraftwerke nichts!!!	1	,1	,1	90,1
Solange nicht genug erneuerbare Energien vorhanden sind. Denke ich das genauso viel Schadstoffe aus den Energiekraftwerken in die Luft gelassen werden wie auch die herkömmlichen Fahrzeuge mit Ölgemisch. Und bis der Prozess soweit fortgeschritten ist das wir genug an der Ressource Elektrische Energie besitzen aus erneuerbaren Energien werden noch mindestens zwei Jahrzehnte vergehen.	1	,1	,1	90,2
Sollte der Strom dafür z.B aus Braunkohlekraftwerken kommen, wäre das ganze nicht mehr sehr ökologisch	1	,1	,1	90,4
Sollte der Strom nicht aus Quellen der erneuerbaren Energien stammen, so wäre es kein ökologisch sauberes Fahrzeug.	1	,1	,1	90,5
Stellt sich ja die Frage, mit welcher Form der Energie ich den Wagen auflade	1	,1	,1	90,7
Strom aus Kohlekraftwerken wird auf absehbare Zeit weiter produziert. Das Auto welches mit diesem Strom angetrieben wird, ist ökologisch nicht bessergestellt, als ein Auto welches mit herkömmlichen Kraftstoffen angetrieben wird.	1	,1	,1	90,8
Strom fast nie aus erneuerbaren Energien erzeugbar.Produktionsprozess selten ökologisch.	1	,1	,1	90,9
Strom ist sauber, wenn er aus erneuerbaren Energien kommt. Ökologischer Fußabdruck auch für ein Elektroauto noch zu groß, Individualmobilität ist nicht ökologisch	1	,1	,1	91,1
Strom kommt aus dem Netz, d.h. auch "unsaubere Quellen"	1	,1	,1	91,2
Strom kommt nun mal aus der Steckdose. Und dieser Strom muss auch irgendwie hergestellt werden. Ich kann mir nicht vorstellen,dass dieses nur aus regenerativen Energiequellen hergestellt werden kann. In der Zukunft wird sich das ändern. Aber nicht in der nahen Zukunft.	1	,1	,1	91,4

Strom muss auch produziert werden...	1	,1	,1	91,5
Strom muss auch produziert werden. Entweder aus fossilen Energieträgern oder Sonne/Windkraft. Falls der Strom für das Elektroauto nur aus erneuerbaren Energiequellen gespeist würde, würde ich von einem komplett ökologisch sauberen Fahrzeug sprechen.	1	,1	,1	91,7
Strom muss aus regenerativen Energien gewonnen werden. Ist dies nicht der Fall, so ist das Fahren nicht ökologisch sauber und in manchen Bereichen sogar ein höherer CO2 Wert als beim Benziner.	1	,1	,1	91,8
Strom muss ebenfalls hergestellt werden. Wenn dies mit Hilfe von Braunkohle, Atomkraftwerken oder fossilen Brennstoffen erfolgt, dann ist die "Sauberkeit" nur ein Vorwand.	1	,1	,1	92,0
Strom muss erzeugt werden (Kohle, Gas, Atom), gibt nicht genug Stromerzeugung aus erneuerbaren Energie Quellen	1	,1	,1	92,1
Strom muß erzeugt werden. Bei Kohle wird z.B. trotzdem Co2 freigesetzt.	1	,1	,1	92,3
Strom muss ja auch erstmal erzeugt werden, da kommt es auf die Erzeugung an.	1	,1	,1	92,4
Strom muss produziert werden und dies geschieht meist mit Kohle, was bedeutet, dass der Strom nicht oekologisch sauber sein kann.	1	,1	,1	92,6
Strom wird aus fossilen Quellen gewonnen, Recycling der Akkus etc.?	1	,1	,1	92,7
Strom wird nicht ökologisch sauber erzeugt.	1	,1	,1	92,8
Strom wird noch immer nicht hauptsächlich aus erneuerbaren Energiequellen genutzt	1	,1	,1	93,0
Strom wird unter Umständen nicht aus erneuerbaren Energien gewonnen und zum Aufladen verwendet!	1	,1	,1	93,1
Strom z.B. aus Kohle mit welcher das Auto aufgeladen wird relativiert ggf. den Nutzen der Elektrik aus umweltschutztechnischer Sicht	1	,1	,1	93,3
Stromerzeugung nach heutigen Standards ist auch nicht immer ökologisch...	1	,1	,1	93,4
Stromerzeugung nicht zwangsläufig ökologisch	1	,1	,1	93,6
Stromerzeugung und Recourcen für den Fahrzeugbau sind nur teilweise ökologisch	1	,1	,1	93,7
Stromerzeugung wird oftmals ausser acht gelassen	1	,1	,1	93,9
Stromherstellung bis dato noch nicht ökologisch sauber	1	,1	,1	94,0
Strommix in D derzeit noch zu CO2-belastet	1	,1	,1	94,2
Strommix z.Zt. noch nicht ökologisch genug	1	,1	,1	94,3
Stromproduktion ist immernoch zu umweltschädlich - wird wohl auch noch sehr lange so bleiben, da die Atomkraft- und Öllobby zu stark ist.	1	,1	,1	94,5
Thema "Elektromog"	1	,1	,1	94,6
Um als wirklich sauber zu gelten, müsste der Strom aus erneuerbaren Energien gewonnen werden (Windkraft, Solar etc..)	1	,1	,1	94,7

Um Engie zu erzeugen bedarf es der Produktion von Energie. Und bei erhöhtem Bedarf wird das Thema AKW wieder interessant	1	,1	,1	94,9
Was passiert mit den Batterien?Wie werden Batterien hergestellt?	1	,1	,1	95,0
Weil der Strom ebenfalls erzeugt werden muss.	1	,1	,1	95,2
Weil der Strom nicht zu 100% aus erneuerbaren Energien stammt.	1	,1	,1	95,3
Weil der Strom zur Zeit noch nicht sauber produziert wird.	1	,1	,1	95,5
Weil der Strom, mit dem das Elektroauto betrieben wird, auch erst mal erzeugt werden muss und dafür immer noch zu wenig erneuerbare Energien verwendet werden.Außerdem bleibt zu klären, was mit all den Batterien passiert, die anfallen wenn die Elektroautos das zeitliche segnen.	1	,1	,1	95,6
Weil entscheidend ist, woher der Strom kommt.	1	,1	,1	95,8
Weil es nur ökologisch sauber wäre, wenn der Strom aus erneuerbaren Energie gewonnen wird. Da die Anzahl an Elektrofahrzeugen jedoch zukünftig zunehmen wird, kann die Energie nicht mehr aus rein erneuerbaren Quellen gewonnen werden	1	,1	,1	95,9
weil momentan die Energie für ein Elektroauto nicht aus 100% erneuerbaren Ressourcen kommt; damit ist ein E-Auto momentan nur ein Umverteilung; was bringt ein doch so ökologisches Auto, wenn die Energie dafür aus Atom- und Kohlekrafterzeugung kommt	1	,1	,1	96,1
Weil nach wie vor ein Großteil der Stromerzeugung aus fossilen Brennstoffen (Braun- und Steinkohle) sowie über Atomkraft gewonnen wird. Erst wenn sichergestellt ist, dass der Strom für die E-Fahrzeuge aus erneuerbaren Energiequellen stammt, kann man meines Erachtens nach von einem ökologisch sauberen Fahrzeug sprechen.	1	,1	,1	96,2
weil nicht 100% sicher ist woher der Strom stammt. Außerdem entstehen bei der Erzeugung des Stroms auch Abgase	1	,1	,1	96,4
weill ich zu wenig darüber informiert bin	1	,1	,1	96,5
weniger Lärm, Abgase, etc. auf der anderen Seite, der Strom muss auch erzeugt werden...	1	,1	,1	96,6
wenn das Aufladen über nicht erneuerbare Energien erfolgt, ist das Konzept Elektroauto für mich nicht sinnig.	1	,1	,1	96,8
Wenn der Anteil an Elektroautos signifikant steigt, steigt der Strombedarf. Mit steigendem Strombedarf entstehen Folgekosten/Folgebelsatungen für die Umwelt.	1	,1	,1	96,9
Wenn der Strom aus Kohlekraftwerken oder ähnlichen Fossilen Brennstoffquellen bzw. AKW kommt ist das ganze auch nicht mehr "sauber"	1	,1	,1	97,1
Wenn der Strom nicht aus erneuerbaren Enrgien gewonnen, wird entsteht wieder co2 und der Schaden für die Umwelt bleibt fast gleich.	1	,1	,1	97,2
Wenn der Strom nicht entsprechend aus "sauberen" (erneuerbare Energien) Alternativen besteht. Emmissionen sind OK. Aber was passiert mit den "alten" AKKUS des E-Wagen? Wie sauber/sicher/langlebig sind die?	1	,1	,1	97,4

Wenn der Strom nur aus erneuerbaren Energien erzeugt wird, ist es ökologisch, falls nicht, dann nicht.	1	,1	,1	97,5
Wenn die elektrische Antriebskraft aus erneuerbaren Energien gewonnen wird schon, jedoch nicht wenn dazu Energie aus Atomkraftwerken oder Kohlekraftwerken genutzt wird, da diese der Umwelt nachhaltigen Schaden zufügen.	1	,1	,1	97,7
Wenn die Energie aus Kohle kommt, wo ist der Sinn?	1	,1	,1	97,8
Wenn es nicht durch erneuerbare Energie aufgeladen wird, halte ich es nicht für "ökologisch sauber".	1	,1	,1	98,0
Wenn man sich den ganzen Produktionsprozess anschaut, glaube ich, dass die Belastung der Umwelt nicht deutlich geringer ist als bei "normalen" Fahrzeugen	1	,1	,1	98,1
Wenn nicht sichergestellt ist, dass das Fahrzeug ausschließlich aus regenerativ gewonnenen Strom geladen wird, fallen weiterhin Schadstoffe an.	1	,1	,1	98,2
wichtig ist auch wie ökologisch das auto produziert wurde und der strom der es antreibt	1	,1	,1	98,4
Wie siehts mit der Herstellung aus? Allein das ein Fahrzeug nur "via Strom" fährt macht es in meinen Augen noch nicht sauber.	1	,1	,1	98,5
Wie werden die Batterien nach ihrer max. Einsatzzeit entsorgt? Dies ist ein wichtiges Thema, meiner Meinung nach	1	,1	,1	98,7
Wie wird der Strom erzeugt? Weiterhin ist die Produktion von Akkus und Auto auch nicht "grün".	1	,1	,1	98,8
Wie wird der Strom gewonnen, mit dem das Auto geladen wird? Ist dieser (echt) ökologisch, dann eher ökologisch sauber. Bei Strom aus fossilen Rohmaterial eher unsauber. Das gilt auch für die Energie für die Herstellung des Fahrzeug. Wie hoch ist der grad der Wiederverwertbarkeit nach Ausmusterung?	1	,1	,1	99,0
Wird bei der Herstellung saubere Energie verwendet bzw. sind die Fahrzeugteile ökologisch vertretbar erzeugt?	1	,1	,1	99,1
Wird der Strom aus Atomwerken gewonnen, schaden diese der Umwelt. Der Mehrwert an ökologischem Nutzen gegenüber einem herkömmlichen Auto lässt sich dann nur schwer abschätzen.	1	,1	,1	99,3
Wird z.B. der Elektro-Smart mit Strom aus fossilen Brennstoffen aufgeladen, dann ist seine CO2-Bilanz schlechter als der konventionelle Smart. Die Umweltfreundlichkeit von Elektroautos steht und fällt mit der Verwendung von erneuerbaren Energiequellen, wie Wind, Sonne, Geothermie etc. Diese können jedoch nicht immer Strom produzieren und somit Bedarfsspitzen nicht abdecken. Die Vehicle to Grid Technologie kann Abhilfe schaffen. Dabei funktionieren die Elektroautos als mobile Stromspeicher und geben bei Bedarfsspitzen auf wieder Strom in Netz ab, sofern sie zu dem Zeitpunkt grade ans Stromnetz angeschlossen sind. Produzieren die erneuerbaren Energien mehr Strom als gebraucht wird, dann können die Akkus der Elektroautos wieder aufgeladen werden.	1	,1	,1	99,4
Woher kommt der Strom? Etwas aus Braunkohle???	1	,1	,1	99,6

Woher weiss ich, woraus das Fahrzeug tatsächlich produziert wird?	1	,1	,1	99,7
Zur Zeit überwiegend Strom aus AKW und Kohlekraftwerken.	1	,1	,1	99,9
Zweifle, ob die Herstellung des Autos / Zusatzbedarf ökologisch sauber ist....	1	,1	,1	100,0
				0
Gesamt	685	100,0	100,0	0

### Wo stellen Sie Ihr Fahrzeug während der Arbeitszeit ab?[Sonstiges]

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	658	96,1	96,1	96,1
aktuell kein Auto	1	,1	,1	96,2
es bleibt zuhause, ich nutze ÖPNV	1	,1	,1	96,4
fahre Bahn	1	,1	,1	96,5
fahre mit Bahn	1	,1	,1	96,6
fahre nicht mit auto zur arbeit	1	,1	,1	96,8
fahre rad	1	,1	,1	96,9
Fahrradabstellplatz	1	,1	,1	97,1
Firmenpakrplatz und öffentlicher	1	,1	,1	97,2
gar nicht	1	,1	,1	97,4
gar nicht, komme zu Fuss	1	,1	,1	97,5
Garage	1	,1	,1	97,7
gehe zu Fuß zur Arbeit	1	,1	,1	97,8
habe kein fahrzeug	1	,1	,1	98,0
ich fahre S-Bahn	1	,1	,1	98,1
ich laufe zur Arbeit	1	,1	,1	98,2
Ich laufe zur Arbeit	1	,1	,1	98,4
kein Auto	1	,1	,1	98,5
Straßenrand	1	,1	,1	98,7

was halt gerade geht	1	,1	,1	98,8
zu Hause	2	,3	,3	99,1
zu Hause in der TG	1	,1	,1	99,3
zu hause, gehe zur arbeit	1	,1	,1	99,4
zu hause	1	,1	,1	99,6
zu hause, fahre Rad	1	,1	,1	99,7
Zur Arbeit Bahnfahrer	1	,1	,1	99,9
zur Arbeit per Bahn	1	,1	,1	100,0
Gesamt	685	100,0	100,0	

**Wo stellen Sie Ihr Fahrzeug während der Arbeitszeit ab?[Sonstiges\_gruppiert]**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	662	96,6	96,6	96,6
fahre Fahrrad	3	,4	,4	97,1
gehe zu Fuss	5	,7	,7	97,8
kein Auto	4	,6	,6	98,4
ÖPNV	6	,9	,9	99,3
zu Hause	5	,7	,7	100,0
Gesamt	685	100,0	100,0	

**Für welche sonstigen Fahrten würden Sie eine Alternative wählen?**

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	614	89,6	89,6	89,6
- KOMBinierte Flugreisen- Businessstripps	1	,1	,1	89,8

alle Fahrten, bei denen ich alleine Reise und wenn alle Strecken, die ich mit öffentl. Verkehrsmitteln zurücklegen, vorher weitest gehend geplant sind.	1	,1	,1	89,9
Alle Fahrten, die mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nicht länger dauern, als mit dem Auto und bei denen nicht viel zu transportieren ist.	1	,1	,1	90,1
Auf Strecken die teilweise zu bestimmten Zeiten stark ausgelastet sind.Z.B. A40 Dortmund-Essen Nachmittag/Morgensalternativ: Zuhause->Hauptbahnhof Do(Auto) bis Essen dann weiter mit dem Zug.	1	,1	,1	90,2
ausflüge	1	,1	,1	90,4
AusflugGeschäftsreise	1	,1	,1	90,5
Besorgungen in der InnenstadtEinkäufe in fussläufiger UmgebungArztbesucheBesuche bei Familie/Freunden	1	,1	,1	90,7
Besorgungsfahrten bei denen keine größeren Lasten bewegt werden müssen;Abhängigkeit auch von Wetter und Jahreszeit, da die nächsten öffentlichen Verkehrsmittel weit entfernt liegen.	1	,1	,1	90,8
Besuch von Freunden, Kleinere Besorgungen	1	,1	,1	90,9

Besuche außerhalb der Stadt (innerhalb fahre ich schon mit ÖPNV), Ausflüge, Urlaub, Einkäufe	1	,1	,1	91,1
bus und Bahn	1	,1	,1	91,2
Dienstreisen	1	,1	,1	91,4
Egal welche Fahrten. Bereitschaft generell ja, allerdings sollte am Zielort ein breites Angebot an öffentlichen Verkehrsmitteln sein, sonst ist die Einschränkung sehr groß.	1	,1	,1	91,5
Einkauf, Weg zum Sport, Alltägliches eben	1	,1	,1	91,7
Einkäufe/Ausflüge, welche sich innerhalb der Reichweite befinden	1	,1	,1	91,8
Einkaufen	1	,1	,1	92,0
Einkaufen, Freizeitaktivitäten	1	,1	,1	92,1
Einkaufen; Kurztrips	1	,1	,1	92,3
Fahrgemeinschaften zum Sport, ö.ä.	1	,1	,1	92,4
Fahrrad	1	,1	,1	92,6
Fahrten bei denen der Faktor Zeit keine Rolle spielt, z.B. Kurzausflüge, eine Stadtbesichtigung.	1	,1	,1	92,7
Fahrten im Freizeitbereich, falls der Zeitaufwand nicht höher ist.	1	,1	,1	92,8
Fahrten in andere Städte	1	,1	,1	93,0
Fahrten während der Freizeit	1	,1	,1	93,1
Fahrten zum Besuch oder beispielweise Kurzurlaub	1	,1	,1	93,3

Fahrten zum Einkaufen, Ausflüge...	1	,1	,1	93,4
Fahrten zur Arbeit	1	,1	,1	93,6
Fahrten, die 1000 KM übersteigen.	1	,1	,1	93,7
Fahrten, für die kein Zeitdruck besteht: Shopping in der Großstadt	1	,1	,1	93,9
Familienausflüge mit einer Distanz >300km	1	,1	,1	94,0
FeiernFreizeit usw.	1	,1	,1	94,2
Fernreisen	1	,1	,1	94,3
flugzeug	1	,1	,1	94,5
Freizeitaktivitäten am Abend	1	,1	,1	94,6
Freizeitaktivitäten wenn man nicht unter Zeitdruck steht.	1	,1	,1	94,7
Freizeitausflüge oder Shopping.	1	,1	,1	94,9
Freizeitreisen	1	,1	,1	95,0
für alle	1	,1	,1	95,2
Für Einkäufe (ausser Lebensmittel, schwere Sachen) Generell für Fahrten, für die der ÖPNV keine wesentlich höheren Kosten verlangt und die nicht wesentlich länger dauern.	1	,1	,1	95,3
für Fahrten in Großstädte, wo das Parkplatzangebot gering ist.	1	,1	,1	95,5
Für Freizeit, allerdings sind die Preise des ÖPNV derzeit zu hoch.	1	,1	,1	95,6
Fußweg; Fahrrad	1	,1	,1	95,8
Generell wäre eine solche Flexibilität möglich, unabhängig vom Fahrtgrund...	1	,1	,1	95,9

Im Bereich des öffentlichen Nahverkehrs	1	,1	,1	96,1
Kurzstrecken innerhalb der Stadt	1	,1	,1	96,2
Kurztrips in Dtl.	1	,1	,1	96,4
Mondfahrten	1	,1	,1	96,5
Reisen	1	,1	,1	96,6
shooppen	1	,1	,1	96,8
Spaßfahrten	1	,1	,1	96,9
stadt-zu-stadt-verbindungen	1	,1	,1	97,1
Städtereisen	1	,1	,1	97,2
täglicher Bedarf (Einkäufe etc.)	1	,1	,1	97,4
um auszugehen	1	,1	,1	97,5
Urlaub	2	,3	,3	97,8
Urlaub - Bahn oder Flugzeug statt Auto	1	,1	,1	98,0
Urlaub und Einkauf	1	,1	,1	98,1
Urlaub, Umzug, Heimfahrten, im Prinzip alle	1	,1	,1	98,2
Urlaubsfahrten	1	,1	,1	98,4
Urlaubsreisen	1	,1	,1	98,5
UrlaubsreisenFahrten zur Uni	1	,1	,1	98,7
UrlaubVeranstaltungen	1	,1	,1	98,8
Verein, Sport	1	,1	,1	99,0
Weite Fahrten in den Urlaub, Dienstreisen	1	,1	,1	99,1
Wochenendausflüge, etc.	1	,1	,1	99,3
z. B. Kurzurlaub, Wochenendausflügen	1	,1	,1	99,4
Ziele mit sehr guter Anbindung ans öff.Verkehrsnetz an denen ich auf keinen Fall ein Auto benötige.	1	,1	,1	99,6

zum Einkaufen	1	,1	,1	99,7
zum Einkaufen oder für Ziele, die in der Nähe liegen und mit den öffentlichen Verkehrsmitteln gut zu erreichen sind (Kino usw.)	1	,1	,1	99,9
Zum Flughafen / an den See o.ä.	1	,1	,1	100,0
Gesamt	685	100,0	100,0	

#### Für welche sonstigen Fahrten würden Sie eine Alternative wählen?\_gruppiert

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	619	90,4	90,4	90,4
Arbeit/Dienstreise	2	,3	,3	90,7
Einkauf	16	2,3	2,3	93,0
Fahrten außerhalb der Stadt	3	,4	,4	93,4
Fahrten innerhalb der Stadt	2	,3	,3	93,7
Fahrten über 1000 km	1	,1	,1	93,9
für alle Fahrten	6	,9	,9	94,7
Urlaub/Freizeit	35	5,1	5,1	99,9
verkehrsreiche Strecken	1	,1	,1	100,0
Gesamt	685	100,0	100,0	

#### Welche anderen Fahrzeuge würden Sie nutzen?

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozen- te	Kumulierte Pro- zente
Gültig	469	68,5	68,5	68,5
1. WAGEN	1	,1	,1	68,6
Autos innerhalb der Familie	1	,1	,1	68,8
Autos von Freunden etc.	1	,1	,1	68,9

Bus	1	,1	,1	69,1
Car-Sharing-Fz. mit konventionellen oder hybriden Antrieb	1	,1	,1	69,2
Carsharing	2	,3	,3	69,5
Den Erstwagen	1	,1	,1	69,6
Elektroauto verkaufen und ein normales kaufen!	1	,1	,1	69,8
Fähre, Flugzeug	1	,1	,1	69,9
Fahrgemeinschaft	1	,1	,1	70,1
Fahrgemeinschaften	1	,1	,1	70,2
Fahrgemeinschaften Auto oder evtl. bei solchen Fahrten ein Otto/Dieselfahrzeug	1	,1	,1	70,4
Fahrrad	1	,1	,1	70,5
Fahrrad (ausgiebige Radtour im Urlaub, z.B. Berlin -> Kopenhagen Radweg)	1	,1	,1	70,7
flugzeug	3	,4	,4	71,1
Flugzeug	136	19,9	19,9	90,9
Flugzeug ;-)	1	,1	,1	91,1
Flugzeug (Luftfahrzeug) :-)	1	,1	,1	91,2
Flugzeug (Urlaub)	1	,1	,1	91,4
Flugzeug i.d. Regel nur jenseits 1000km	1	,1	,1	91,5
Flugzeug natuerlich, es muesste ja mehr Sprit fuer sie uebrig bleiben, koennte man "ueber nacht" die 40M PKW auf Strom umstellen.Flugverkehr waere dann natuerlich auf einen Schlag extrem attraktiv, was sicher zu einer extremen Erhoehung des selben fuehren wuerde.	1	,1	,1	91,7

Flugzeug, CarSharing	1	,1	,1	91,8
Flugzeug, Carsharing, Mitfahrzentrale	1	,1	,1	92,0
Flugzeug, Faehre, Bahn, Mitfahrgelegenheit	1	,1	,1	92,1
Flugzeug, Fahrgemeinschaft, Schiff.	1	,1	,1	92,3
Flugzeug, Fahrrad	1	,1	,1	92,4
Flugzeug, Kreuzfahrtschiff,	1	,1	,1	92,6
Flugzeug, Mitfahrgelegenheit	2	,3	,3	92,8
Flugzeug, Mitfahrzentrale	2	,3	,3	93,1
flugzeug, schiff	2	,3	,3	93,4
Flugzeug, Schiff	4	,6	,6	94,0
Flugzeug, Schiff, etc.	1	,1	,1	94,2
Flugzeug, Taxipauschalfahrt, das geliehene Automobil aus dem Familienkreis, oder den Leihwagen meines Automobilhändlers,	1	,1	,1	94,3
Flugzeug?	1	,1	,1	94,5
Flugzeug? Ein FAHRzeug fällt mir keines ein.	1	,1	,1	94,6
Flugzeug.	1	,1	,1	94,7
FlugzeugFähre	1	,1	,1	94,9
FlugzeugIch möchte auf komfort nicht verzichten	1	,1	,1	95,0
FlugzeugMitfahrzentrale	1	,1	,1	95,2
FlugzeugMotorradLeihwagen von Freunden/Bekannten	1	,1	,1	95,3
Ist jetzt nicht direkt ein Fahrer sondern eben ein Flugzeug auf das ich noch umsteigen würde.	1	,1	,1	95,5

Keine, ich habe es angeklickt, um Ihnen mitzuteilen, dass dies eine Kostenfrage ist.	1	,1	,1	95,6
Mir würde es sehr gefallen, mit dem E-Auto bis zum Bahnhof zu fahren, dort das Auto auf einem Wagon zu parken, und mit dem Zug samt Auto in den Urlaub zu fahren. Vor Ort nimmt man sein voll geladenes Fahrzeug wieder in Empfang und kann so auch im Urlaub mit dem eigenen E-Auto mobil unterwegs sein.	1	,1	,1	95,8
Mitfahrer	1	,1	,1	95,9
Mitfahrgelegenheit	4	,6	,6	96,5
Mitfahrzentrale	2	,3	,3	96,8
MitfahrzentraleAuto von Eltern/Freunden	1	,1	,1	96,9
motorrad	1	,1	,1	97,1
Motorrad	3	,4	,4	97,5
Motorrad, Flugzeug	1	,1	,1	97,7
Motorrad, Wagen von Freunden/Familie	1	,1	,1	97,8
Motorrad, Wohnwagen;	1	,1	,1	98,0
Motorrad, Zweitwagen	1	,1	,1	98,1
PKW Mitfahrzentralen	1	,1	,1	98,2
Schiff	1	,1	,1	98,4
Schiff oder Flugzeug	1	,1	,1	98,5
Schiffe, Flugzeuge ??	1	,1	,1	98,7
Spedition (beruflich)	1	,1	,1	98,8
Taxi bzw. Mitfahrzentrale je nach zu überbrückender Strecke	1	,1	,1	99,0

Urlaub zu Strand, da ist keine Steckdose	1	,1	,1	99,1
Verbrennungsmotor	1	,1	,1	99,3
Wasserstoff-Fahrzeug: Diese sind schneller aufzuladen und haben eine Reichweite bis 400km. Allerdings ist hier die Infrastruktur auch noch nicht so ausgeweitet, wie es dafür nötig wäre. Übrigens: In einem Elektro-Fahrzeug gibt es keine Batterie, sondern einen Akkumulator: Entscheidender Unterschied: Den Akku kann man aufladen, die Batterie nicht.	1	,1	,1	99,4
Wohnmobil	1	,1	,1	99,6
Wohnmobil, ggf. Schiff/Fähre	1	,1	,1	99,7
z.B. Flugzeug	1	,1	,1	99,9
Zug, Bus oder Flugzeug damit man wenigstens nicht alleine irgendwo fest hängt, wenn der Akku versagt	1	,1	,1	100,0
Gesamt	685	100,0	100,0	

#### Welche anderen Fahrzeuge würden Sie nutzen?\_gruppiert

	Häufigkeit	Prozent	Gültige Prozente	Kumulierte Prozente
Gültig	480	70,1	70,1	70,1
Bahn	1	,1	,1	70,2
Bus	1	,1	,1	70,4
Flugzeug	152	22,2	22,2	92,6
Mitfahrzentrale/Carsharing	28	4,1	4,1	96,6

Motorrad	8	1,2	1,2	97,8
Schiff	13	1,9	1,9	99,7
Wohnmobil	2	,3	,3	100,0
Gesamt	685	100,0	100,0	

## 4 Tabellenanhang C: Zusammenhangsanalysen

### 4.1 Informationsstand

Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert? \* Wie wichtig ist Ihnen, dass ein Elektroauto mit Strom aus erneuerbaren Energien aufgeladen würde? Kreuztabelle

			Wie wichtig ist Ihnen, dass ein Elektroauto mit Strom aus erneuerbaren Energien aufgeladen würde?				Gesamt
			sehr wichtig	eher wichtig	eher unwichtig	sehr unwichtig	
Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	sehr gut informiert	Anzahl	17	10	10	7	44
		% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	38,6%	22,7%	22,7%	15,9%	100,0%
		% innerhalb von Wie wichtig ist Ihnen, dass ein Elektroauto mit Strom aus erneuerbaren Energien aufgeladen würde?	7,7%	4,3%	7,0%	8,4%	6,5%
		% der Gesamtzahl	2,5%	1,5%	1,5%	1,0%	6,5%
eher gut informiert		Anzahl	60	64	42	27	193
		% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	31,1%	33,2%	21,8%	14,0%	100,0%
		% innerhalb von Wie wichtig ist Ihnen, dass ein Elektroauto mit Strom aus erneuerbaren Energien aufgeladen würde?	27,1%	27,5%	29,6%	32,5%	28,4%
		% der Gesamtzahl	8,8%	9,4%	6,2%	4,0%	28,4%
eher schlecht informiert		Anzahl	118	137	77	37	369

m	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	32,0%	37,1%	20,9%	10,0%	100,0%
	% innerhalb von Wie wichtig ist Ihnen, dass ein Elektroauto mit Strom aus erneuerbaren Energien aufgeladen würde?	53,4%	58,8%	54,2%	44,6%	54,3%
	% der Gesamtzahl	17,4%	20,2%	11,3%	5,4%	54,3%
schlecht informiert	Anzahl	26	22	13	12	73
	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	35,6%	30,1%	17,8%	16,4%	100,0%
	% innerhalb von Wie wichtig ist Ihnen, dass ein Elektroauto mit Strom aus erneuerbaren Energien aufgeladen würde?	11,8%	9,4%	9,2%	14,5%	10,8%
	% der Gesamtzahl	3,8%	3,2%	1,9%	1,8%	10,8%
Gesamt	Anzahl	221	233	142	83	679
	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	32,5%	34,3%	20,9%	12,2%	100,0%
	% innerhalb von Wie wichtig ist Ihnen, dass ein Elektroauto mit Strom aus erneuerbaren Energien aufgeladen würde?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	% der Gesamtzahl	32,5%	34,3%	20,9%	12,2%	100,0%

## Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	7,865 <sup>a</sup>	9	,548
Likelihood-Quotient	8,004	9	,534
Zusammenhang linear-mit-linear	,400	1	,527
Anzahl der gültigen Fälle	679		

## Symmetrische Maße

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise T <sup>b</sup>	Näherungsweise Signifikanz
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	-,024	,041	-,632	,528 <sup>c</sup>
Ordinal- bzgl. Korrelation nach Spear- Ordinalmaß man	-,025	,040	-,655	,513 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	679			

**Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert? \* Halten Sie ein Elektrofahrzeug für ein ökologisch sauberes Fahrzeug? Kreuztabelle**

		Halten Sie ein Elektrofahrzeug für ein ökologisch sauberes Fahrzeug?			Gesamt
		Ja	teilweise	Nein	
Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	Anzahl	12	24	8	44
	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	27,3%	54,5%	18,2%	100,0%

	% innerhalb von Hal- ten Sie ein Elektro- fahrzeug für ein öko- logisch sauberes Fahrzeug?	4,9%	7,8%	6,3%	6,5%
	% der Gesamtzahl	1,8%	3,5%	1,2%	6,5%
eher gut informiert	Anzahl	55	100	39	194
	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	28,4%	51,5%	20,1%	100,0%
	% innerhalb von Hal- ten Sie ein Elektro- fahrzeug für ein öko- logisch sauberes Fahrzeug?	22,4%	32,6%	30,7%	28,5%
	% der Gesamtzahl	8,1%	14,7%	5,7%	28,5%
eher schlecht infor- miert	Anzahl	150	153	66	369
	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	40,7%	41,5%	17,9%	100,0%
	% innerhalb von Hal- ten Sie ein Elektro- fahrzeug für ein öko- logisch sauberes Fahrzeug?	61,0%	49,8%	52,0%	54,3%
	% der Gesamtzahl	22,1%	22,5%	9,7%	54,3%
schlecht informiert	Anzahl	29	30	14	73
	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	39,7%	41,1%	19,2%	100,0%

	% innerhalb von Halten Sie ein Elektrofahrzeug für ein ökologisch sauberes Fahrzeug?	11,8%	9,8%	11,0%	10,7%
	% der Gesamtzahl	4,3%	4,4%	2,1%	10,7%
Gesamt	Anzahl	246	307	127	680
	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	36,2%	45,1%	18,7%	100,0%
	% innerhalb von Halten Sie ein Elektrofahrzeug für ein ökologisch sauberes Fahrzeug?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	% der Gesamtzahl	36,2%	45,1%	18,7%	100,0%

**Chi-Quadrat-Tests**

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	10,890 <sup>a</sup>	6	,092
Likelihood-Quotient	11,064	6	,086
Zusammenhang linear-mit-linear	3,871	1	,049
Anzahl der gültigen Fälle	680		

**Symmetrische Maße**

	Wert	Asymptotischer Standardfehler r <sup>a</sup>	Näherungsweise T <sup>b</sup>	Näherungsweise Signifikanz

Nominal- nalmaß	bzgl. Nomi- Phi	,127			,092
	Cramer-V	,089			,092
	Kontingenzkoeffizient	,126			,092
Intervall- maß	bzgl. Intervall- Pearson-R	-,076	,038	-1,972	,049 <sup>c</sup>
Ordinal- Ordinalmaß	bzgl. Korrelation nach Spear- man	-,087	,038	-2,279	,023 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle		680			

Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert? \* Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes

Auto ein Elektroauto zu kaufen? Kreuztabelle

			Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?				Gesamt
			sehr hoch	eher hoch	eher niedrig	sehr niedrig	
Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	sehr gut informiert	Anzahl	4	10	22	7	43
		% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	9,3%	23,3%	51,2%	16,3%	100,0%
		% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	9,1%	6,3%	6,6%	5,1%	6,4%
		% der Gesamtzahl	,6%	1,5%	3,3%	1,0%	6,4%
	eher gut informiert	Anzahl	15	61	84	32	192
	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	7,8%	31,8%	43,8%	16,7%	100,0%	

	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	34,1%	38,1%	25,2%	23,2%	28,4%
	% der Gesamtzahl	2,2%	9,0%	12,4%	4,7%	28,4%
eher schlecht informiert	Anzahl	18	76	193	80	367
	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	4,9%	20,7%	52,6%	21,8%	100,0%
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	40,9%	47,5%	58,0%	58,0%	54,4%
	% der Gesamtzahl	2,7%	11,3%	28,6%	11,9%	54,4%
schlecht informiert	Anzahl	7	13	34	19	73
	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	9,6%	17,8%	46,6%	26,0%	100,0%
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	15,9%	8,1%	10,2%	13,8%	10,8%
	% der Gesamtzahl	1,0%	1,9%	5,0%	2,8%	10,8%
Gesamt	Anzahl	44	160	333	138	675
	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	6,5%	23,7%	49,3%	20,4%	100,0%

% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
% der Gesamtzahl	6,5%	23,7%	49,3%	20,4%	100,0%

### Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	16,552 <sup>a</sup>	9	,056
Likelihood-Quotient	16,172	9	,063
Zusammenhang linear-linear	6,182	1	,013
Anzahl der gültigen Fälle	675		

### Symmetrische Maße

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise $T^b$	Näherungsweise Signifikanz
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	,096	,040	2,496	,013 <sup>c</sup>
Ordinal- bzgl. Korrelation nach Spear- Ordinalmaß man	,111	,039	2,892	,004 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	675			

Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert? \* Welchen Mehrpreis, im Vergleich zu einem herkömmlichen Fahrzeug, wären Sie bereit für die Anschaffung eines Elektroautos zu bezahlen? Kreuztabelle

			Welchen Mehrpreis, im Vergleich zu einem herkömmlichen Fahrzeug, wären Sie bereit für die Anschaffung eines Elektroautos zu bezahlen?					Gesamt
			0 €	1 bis 2.000 €	2.001 bis 4.000 €	4.001 bis 6.000 €	über 6.000 €	
Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	sehr gut informiert	Anzahl	10	11	17	3	2	43
		% innerhalb von	23,3%	25,6%	39,5%	7,0%	4,7%	100,0%
		% innerhalb von Wel-	5,9%	3,9%	9,3%	10,3%	14,3%	6,3%
		% der Gesamtzahl	1,5%	1,6%	2,5%	,4%	,3%	6,3%
eher gut informiert		Anzahl	40	79	58	12	6	195
		% innerhalb von	20,5%	40,5%	29,7%	6,2%	3,1%	100,0%
		% innerhalb von Wel-	23,5%	27,9%	31,7%	41,4%	42,9%	28,7%
		% der Gesamtzahl	5,9%	11,6%	8,5%	1,8%	,9%	28,7%
eher schlecht infor-		Anzahl	97	161	94	12	5	369

misiert	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	26,3%	43,6%	25,5%	3,3%	1,4%	100,0%
	% innerhalb von Welchen Mehrpreis, im Vergleich zu einem herkömmlichen Fahrzeug, wären Sie bereit für die Anschaffung eines Elektroautos zu bezahlen?	57,1%	56,9%	51,4%	41,4%	35,7%	54,3%
	% der Gesamtzahl	14,3%	23,7%	13,8%	1,8%	,7%	54,3%
	Anzahl	23	32	14	2	1	72
schlecht informiert	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	31,9%	44,4%	19,4%	2,8%	1,4%	100,0%
	% innerhalb von Welchen Mehrpreis, im Vergleich zu einem herkömmlichen Fahrzeug, wären Sie bereit für die Anschaffung eines Elektroautos zu bezahlen?	13,5%	11,3%	7,7%	6,9%	7,1%	10,6%
	% der Gesamtzahl	3,4%	4,7%	2,1%	,3%	,1%	10,6%
	Anzahl	170	283	183	29	14	679
Gesamt	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	25,0%	41,7%	27,0%	4,3%	2,1%	100,0%
	Anzahl	170	283	183	29	14	679

% innerhalb von Wel- chen Mehrpreis, im Vergleich zu einem herkömmlichen Fahr- zeug, wären Sie bereit für die Anschaffung eines Elektroautos zu bezahlen?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
% der Gesamtzahl	25,0%	41,7%	27,0%	4,3%	2,1%	100,0%

### Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2- seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	18,406 <sup>a</sup>	12	,104
Likelihood-Quotient	18,116	12	,112
Zusammenhang linear-mit- linear	13,358	1	,000
Anzahl der gültigen Fälle	679		

### Symmetrische Maße

	Wert	Asymptoti- scher Standardfehler $r^a$	Näherungs- weises T <sup>b</sup>	Näherungs- weise Signifi- kanz
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	-,140	,039	-3,689	,000 <sup>c</sup>
Ordinal- bzgl. Korrelation nach Spear- Ordinalmaß man	-,135	,039	-3,558	,000 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	679			

Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert? \* Welche Ladezeit der Batterie für eine vollständige Aufladung wäre für Sie akzeptabel?Bitte wählen Sie, losgelöst von den derzeit technischen Möglichkeiten. Kreuztabelle

			Welche Ladezeit der Batterie für eine vollständige Aufladung wäre für Sie akzeptabel?Bitte wählen Sie, losgelöst von den derzeit technischen Möglichkeiten.					Gesamt
			0 bis 5 min	über 5 bis 30 min	über 30 min bis 3 h	über 3 bis 6 h	über 6 h	
Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	sehr gut informiert	Anzahl	5	18	14	6	1	44
		% innerhalb von	11,4%	40,9%	31,8%	13,6%	2,3%	100,0%
		Welche Ladezeit der Batterie für eine vollständige Aufladung wäre für Sie akzeptabel?Bitte wählen Sie, losgelöst von den derzeit technischen Möglichkeiten.	5,8%	6,7%	5,8%	8,1%	8,3%	6,5%
		% der Gesamtzahl	,7%	2,6%	2,1%	,9%	,1%	6,5%
eher gut informiert		Anzahl	16	81	69	25	4	195
		% innerhalb von	8,2%	41,5%	35,4%	12,8%	2,1%	100,0%
		Welche Ladezeit der Batterie für eine vollständige Aufladung wäre für Sie akzeptabel?Bitte wählen Sie, losgelöst von den derzeit technischen Möglichkeiten.	18,6%	30,1%	28,6%	33,8%	33,3%	28,6%
		% der Gesamtzahl						

	% der Gesamtzahl	2,3%	11,9%	10,1%	3,7%	,6%	28,6%
eher schlecht informiert	Anzahl	54	136	137	38	5	370
	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	14,6%	36,8%	37,0%	10,3%	1,4%	100,0%
	% innerhalb von Welche Ladezeit der Batterie für eine vollständige Aufladung wäre für Sie akzeptabel?Bitte wählen Sie, losgelöst von den derzeit technischen Möglichkeiten.	62,8%	50,6%	56,8%	51,4%	41,7%	54,3%
	% der Gesamtzahl	7,9%	19,9%	20,1%	5,6%	,7%	54,3%
schlecht informiert	Anzahl	11	34	21	5	2	73
	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	15,1%	46,6%	28,8%	6,8%	2,7%	100,0%
	% innerhalb von Welche Ladezeit der Batterie für eine vollständige Aufladung wäre für Sie akzeptabel?Bitte wählen Sie, losgelöst von den derzeit technischen Möglichkeiten.	12,8%	12,6%	8,7%	6,8%	16,7%	10,7%
	% der Gesamtzahl	1,6%	5,0%	3,1%	,7%	,3%	10,7%
Gesamt	Anzahl	86	269	241	74	12	682
	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	12,6%	39,4%	35,3%	10,9%	1,8%	100,0%

% innerhalb von Welche Ladezeit der Batterie für eine vollständige Aufladung wäre für Sie akzeptabel? Bitte wählen Sie, losgelöst von den derzeit technischen Möglichkeiten.	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
% der Gesamtzahl	12,6%	39,4%	35,3%	10,9%	1,8%	100,0%

**Chi-Quadrat-Tests**

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	10,878 <sup>a</sup>	12	,539
Likelihood-Quotient	11,317	12	,502
Zusammenhang linear-linear	3,395	1	,065
Anzahl der gültigen Fälle	682		

**Symmetrische Maße**

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise T <sup>b</sup>	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nominal- Kontingenzkoeffizient	,125			,539
Ordinal- bzgl. Gamma	-,097	,051	-1,890	,059
Ordinalmaß Korrelation nach Spearman	-,072	,038	-1,879	,061 <sup>c</sup>
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R	-,071	,039	-1,846	,065 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	682			



## Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto zu informiert? \* Wie alt sind Sie?

Kreuztabelle

			Wie alt sind Sie?					Gesamt
			bis 25 Jahre	26-30 Jahre	31-35 Jahre	36-40 Jahre	über 41 Jahre	
Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	sehr gut informiert	Anzahl	19	12	5	4	4	44
		% innerhalb von	43,2%	27,3%	11,4%	9,1%	9,1%	100,0%
		% innerhalb von	8,0%	4,8%	4,9%	8,9%	9,3%	6,5%
		% der Gesamtzahl	2,8%	1,8%	,7%	,6%	,6%	6,5%
eher gut informiert		Anzahl	65	69	34	15	12	195
		% innerhalb von	33,3%	35,4%	17,4%	7,7%	6,2%	100,0%
		% innerhalb von	27,4%	27,4%	33,0%	33,3%	27,9%	28,7%
		% der Gesamtzahl	9,6%	10,1%	5,0%	2,2%	1,8%	28,7%
eher schlecht informiert		Anzahl	126	140	55	24	24	369
		% innerhalb von	34,1%	37,9%	14,9%	6,5%	6,5%	100,0%
		% innerhalb von	53,2%	55,6%	53,4%	53,3%	55,8%	54,3%
		% der Gesamtzahl	18,5%	20,6%	8,1%	3,5%	3,5%	54,3%

schlecht informiert	Anzahl	27	31	9	2	3	72
	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	37,5%	43,1%	12,5%	2,8%	4,2%	100,0%
	% innerhalb von Wie alt sind Sie?	11,4%	12,3%	8,7%	4,4%	7,0%	10,6%
	% der Gesamtzahl	4,0%	4,6%	1,3%	,3%	,4%	10,6%
Gesamt	Anzahl	237	252	103	45	43	680
	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	34,9%	37,1%	15,1%	6,6%	6,3%	100,0%
	% innerhalb von Wie alt sind Sie?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	% der Gesamtzahl	34,9%	37,1%	15,1%	6,6%	6,3%	100,0%

### Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	8,150 <sup>a</sup>	12	,773
Likelihood-Quotient	8,600	12	,737
Zusammenhang linear-mit-linear	1,318	1	,251
Anzahl der gültigen Fälle	680		

### Symmetrische Maße

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise $T^b$	Näherungsweise Signifikanz

Nominal- bzgl. Nomi- Kontingenzkoeffizient nalmaß	,109			,773
Ordinal- bzgl. Gamma Ordinalmaß	-,045	,051	-,883	,377
	-,034	,038	-,877	,381 <sup>c</sup>
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	-,044	,039	-1,148	,251 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	680			

**Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert? \* Wie hoch ist Ihr Haushaltsnettoeinkommen?**

Kreuztabelle

			Wie hoch ist Ihr Haushaltsnettoeinkommen?					Gesamt
			bis 1.500 €	1.500 bis 2.250 €	2.251 bis 3.000 €	3.001 bis 3.750 €	über 3.750 €	
Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	sehr gut informiert	Anzahl	3	12	7	3	17	42
		% innerhalb von	7,1%	28,6%	16,7%	7,1%	40,5%	100,0%
	eher gut informiert	Anzahl	26	54	34	38	40	192
		% innerhalb von	13,5%	28,1%	17,7%	19,8%	20,8%	100,0%
	% der Gesamtzahl		,5%	1,8%	1,1%	,5%	2,6%	6,4%

	% innerhalb von Wie hoch ist Ihr Haushaltsnettoeinkommen?	25,5%	26,1%	28,6%	40,9%	28,8%	29,1%
	% der Gesamtzahl	3,9%	8,2%	5,2%	5,8%	6,1%	29,1%
eher schlecht informiert	Anzahl	60	122	58	42	74	356
	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	16,9%	34,3%	16,3%	11,8%	20,8%	100,0%
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihr Haushaltsnettoeinkommen?	58,8%	58,9%	48,7%	45,2%	53,2%	53,9%
	% der Gesamtzahl	9,1%	18,5%	8,8%	6,4%	11,2%	53,9%
schlecht informiert	Anzahl	13	19	20	10	8	70
	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	18,6%	27,1%	28,6%	14,3%	11,4%	100,0%
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihr Haushaltsnettoeinkommen?	12,7%	9,2%	16,8%	10,8%	5,8%	10,6%
	% der Gesamtzahl	2,0%	2,9%	3,0%	1,5%	1,2%	10,6%
Gesamt	Anzahl	102	207	119	93	139	660
	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	15,5%	31,4%	18,0%	14,1%	21,1%	100,0%
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihr Haushaltsnettoeinkommen?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	% der Gesamtzahl	15,5%	31,4%	18,0%	14,1%	21,1%	100,0%

**Chi-Quadrat-Tests**

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	28,107 <sup>a</sup>	12	,005
Likelihood-Quotient	26,848	12	,008
Zusammenhang linear-mit-linear	9,484	1	,002
Anzahl der gültigen Fälle	660		

**Symmetrische Maße**

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise T <sup>b</sup>	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nomi- Kontingenzkoeffizient nalmaß	,202			,005
Ordinal- bzgl. Gamma Ordinalmaß	-,136	,046	-2,908	,004
Korrelation nach Spearman	-,111	,038	-2,871	,004 <sup>c</sup>
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	-,120	,038	-3,100	,002 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	660			

**Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert? \* Wie viele Personen befinden sich in Ihrem Haushalt?**

**Kreuztabelle**

	Wie viele Personen befinden sich in Ihrem Haushalt?					Gesamt
	1	2	3 bis 4	5 bis 6	über 6	

Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	sehr gut informiert	Anzahl	15	16	11	2	0	44
		% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	34,1%	36,4%	25,0%	4,5%	,0%	100,0%
		% innerhalb von Wie viele Personen befinden sich in Ihrem Haushalt?	6,9%	5,6%	7,3%	8,0%	,0%	6,5%
		% der Gesamtzahl	2,2%	2,4%	1,6%	,3%	,0%	6,5%
eher gut informiert		Anzahl	59	77	51	8	0	195
		% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	30,3%	39,5%	26,2%	4,1%	,0%	100,0%
		% innerhalb von Wie viele Personen befinden sich in Ihrem Haushalt?	27,3%	27,0%	34,0%	32,0%	,0%	28,7%
		% der Gesamtzahl	8,7%	11,3%	7,5%	1,2%	,0%	28,7%
eher schlecht informiert		Anzahl	119	159	73	14	3	368
		% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	32,3%	43,2%	19,8%	3,8%	,8%	100,0%
		% innerhalb von Wie viele Personen befinden sich in Ihrem Haushalt?	55,1%	55,8%	48,7%	56,0%	100,0%	54,2%
		% der Gesamtzahl	17,5%	23,4%	10,8%	2,1%	,4%	54,2%
schlecht informiert		Anzahl	23	33	15	1	0	72
		% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	31,9%	45,8%	20,8%	1,4%	,0%	100,0%

	% innerhalb von Wie viele Personen befinden sich in Ihrem Haushalt?	10,6%	11,6%	10,0%	4,0%	,0%	10,6%
	% der Gesamtzahl	3,4%	4,9%	2,2%	,1%	,0%	10,6%
Gesamt	Anzahl	216	285	150	25	3	679
	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	31,8%	42,0%	22,1%	3,7%	,4%	100,0%
	% innerhalb von Wie viele Personen befinden sich in Ihrem Haushalt?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	% der Gesamtzahl	31,8%	42,0%	22,1%	3,7%	,4%	100,0%

**Chi-Quadrat-Tests**

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	7,543 <sup>a</sup>	12	,820
Likelihood-Quotient	8,953	12	,707
Zusammenhang linear-mit-linear	,953	1	,329
Anzahl der gültigen Fälle	679		

**Symmetrische Maße**

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise T <sup>b</sup>	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nomi- Kontingenzkoeffizient nalmaß	,105			,820
Ordinal- bzgl. Gamma	-,056	,053	-1,065	,287

Ordinalmaß	Korrelation nach Spearman	-,041	,038	-1,066	,287 <sup>c</sup>
Intervall- maß	bzgl. Intervall- Pearson-R	-,038	,038	-,976	,329 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle		679			

### Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert? \* Geschlecht

Kreuztabelle

			Geschlecht		Gesamt
			weiblich	männlich	
Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	sehr gut informiert	Anzahl	6	36	42
		% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	14,3%	85,7%	100,0%
		% innerhalb von Geschlecht	2,6%	8,1%	6,3%
		% der Gesamtzahl	,9%	5,4%	6,3%
eher gut informiert	Anzahl	35	156	191	
		% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	18,3%	81,7%	100,0%
		% innerhalb von Geschlecht	15,4%	35,3%	28,5%
		% der Gesamtzahl	5,2%	23,3%	28,5%
eher schlecht informiert	Anzahl	146	220	366	

miiert	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	39,9%	60,1%	100,0%
	% innerhalb von Geschlecht	64,0%	49,8%	54,6%
	% der Gesamtzahl	21,8%	32,8%	54,6%
schlecht informiert	Anzahl	41	30	71
	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	57,7%	42,3%	100,0%
	% innerhalb von Geschlecht	18,0%	6,8%	10,6%
	% der Gesamtzahl	6,1%	4,5%	10,6%
Gesamt	Anzahl	228	442	670
	% innerhalb von Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	34,0%	66,0%	100,0%
	% innerhalb von Geschlecht	100,0%	100,0%	100,0%
	% der Gesamtzahl	34,0%	66,0%	100,0%

#### Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	51,668 <sup>a</sup>	3	,000
Likelihood-Quotient	53,830	3	,000
Zusammenhang linear-mit-linear	48,629	1	,000

**Chi-Quadrat-Tests**

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	51,668 <sup>a</sup>	3	,000
Likelihood-Quotient	53,830	3	,000
Zusammenhang linear-linear	48,629	1	,000
Anzahl der gültigen Fälle	670		

**Symmetrische Maße**

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise T <sup>b</sup>	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nominal- Kontingenzkoeffizient maß	,268			,000
Ordinal- bzgl. Gamma Ordinalmaß	-,496	,059	-7,722	,000
Korrelation nach Spearman	-,277	,035	-7,440	,000 <sup>c</sup>
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	-,270	,034	-7,236	,000 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	670			

**Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert? \* An welchem Standort der FOM studieren Sie?**

**Kreuztabelle**

	An welchem Standort der FOM studieren Sie?																	Gesamt
	Berlin	Böblingen	Bremen	Dortmund	Duisburg	Düsseldorf	Erfurt	Frankfurt	Gütersloh	Hamburg	Kassel	Köln	Leipzig	Münster	Nürnberg	Siegen	Stuttgart	

Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	2	1	2	1	0	1	7	10	0	0	1	6	1	0	4	0	1	2	3	4
% innerhalb von An welchem Standort der FOM studieren Sie?	4,8%	2,4%	4,8%	2,4%	,0%	2,4%	16,7%	23,8%	,0%	,0%	2,4%	14,3%	2,4%	,0%	9,5%	,0%	2,4%	4,8%	7,1%	1,0%
% der Gesamtzahl	,3%	,1%	,3%	,1%	,0%	,1%	1,0%	1,1%	,0%	,0%	,1%	,9%	,1%	,0%	,6%	,0%	,1%	,3%	,4%	6,3%
eher gut informiert	25	5	7	11	15	6	15	20	0	19	3	20	2	3	18	2	10	5	4	19
																				0

	% innerhalb von	1	2,	3,	5,	7,	3,2	7,	10	,0	10	1,	10	1,	1,	9,	1,	5,	2,	2,	1
	Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	3,	6	7	8	9	%	9	,5	%	,0	6	,5	1	6	5	1	3	6	1	0
		2	%	%	%	%		%	%		%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	0,
	%																				0
																					%
	% innerhalb von	3	20	36	52	29	26,	22	20	,0	27	21	33	40	37	26	22	37	23	22	2
	An welchem Standort der FOM studieren Sie?	9,	,0	,8	,4	,4	1%	,4	,4	%	,9	,4	,3	,0	,5	,5	,2	,0	,8	,2	8,
		1	%	%	%	%		%	%		%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	5
	% der Gesamtzahl	3,	,7	1,	1,	2,	,9	2,	3,	,0	2,	,4	3,	,3	,4	2,	,3	1,	,7	,6	2
		7	%	0	6	2	%	2	0	%	8	%	0	%	%	7	%	5	%	%	8,
		%		%	%	%		%	%		%		%		%		%				5
																					%
eher schlecht informiert	Anzahl	3	14	10	9	30	13	42	54	1	38	8	28	1	4	40	6	14	11	8	3
		3																			6
																					4

miert	% inner-	9,	3,	2,	2,	8,	3,6	11	14	,3	10	2,	7,	,3	1,	11	1,	3,	3,	2,	1
halb von		1	8	7	5	2	%	,5	,8	%	,4	2	7	%	1	,0	6	8	0	2	0
Wie gut	%	%	%	%	%			%	%		%	%	%		%	%	%	%	%	%	0,
fühlen																					0
Sie sich																					0
über den																					%
aktuellen																					
Stand																					
des																					
Themas																					
Elektro-																					
auto																					
infor-																					
miert?																					
% inner-	5	56	52	42	58	56,	62	55	10	55	57	46	20	50	58	66	51	52	44	5	
halb von	1,	,0	,6	,9	,8	5%	,7	,1	0,	,9	,1	,7	,0	,0	,8	,7	,9	,4	,4	4,	
An wel-	6	%	%	%	%		%	%	0	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	6
chem	%								%												%
Standort																					
der FOM																					
studie-																					
ren Sie?																					
% der	4,	2,	1,	1,	4,	1,9	6,	8,	,1	5,	1,	4,	,1	,6	6,	,9	2,	1,	1,	5	
Gesamt-	9	1	5	3	5	%	3	1	%	7	2	2	%	%	0	%	1	6	2	4,	
zahl	%	%	%	%	%		%	%		%	%	%			%		%	%	%	%	6
																					%
schlecht	Anzahl	4	5	0	0	6	3	3	14	0	11	2	6	1	1	6	1	2	3	3	7
infor-																					1

miert	% inner-	5,	7,	,0	,0	8,	4,2	4,	19	,0	15	2,	8,	1,	1,	8,	1,	2,	4,	4,	1
	halb von	6	0	%	%	5	%	2	,7	%	,5	8	5	4	4	5	4	8	2	2	0
	Wie gut	%	%			%		%	%		%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	0,
	fühlen																				0
	Sie sich																				0
	über den																				%
	aktuellen																				
	Stand																				
	des																				
	Themas																				
	Elektro-																				
	auto																				
	infor-																				
	miert?																				
	% inner-	6,	20	,0	,0	11	13,	4,	14	,0	16	14	10	20	12	8,	11	7,	14	16	1
	halb von	3	,0	%	%	,8	0%	5	,3	%	,2	,3	,0	,0	,5	8	,1	4	,3	,7	0,
	An wel-	%	%			%		%	%		%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	6
	chem																				%
	Standort																				
	der FOM																				
	studie-																				
	ren Sie?																				
	% der	,6	,7	,0	,0	,9	,4	,4	2,	,0	1,	,3	,9	,1	,1	,9	,1	,3	,4	,4	1
	Gesamt-	%	%	%	%	%	%	%	1	%	6	%	%	%	%	%	%	%	%	%	0,
	zahl								%		%										6
																					%
Gesamt	Anzahl	6	25	19	21	51	23	67	98	1	68	14	60	5	8	68	9	27	21	18	6
		4																			6
																					7

% innerhalb von	9,6	3,7	2,8	3,1	7,6	3,4	10,0	14,7	,1	10,2	2,1	9,0	,7	1,2	10,2	1,3	4,0	3,1	2,7	1,0	
Wie gut fühlen Sie sich über den aktuellen Stand des Themas Elektroauto informiert?	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	0,0
% innerhalb von	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	10,0	1,0
An welchem Standort der FOM studieren Sie?	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
% der Gesamtzahl	9,6	3,7	2,8	3,1	7,6	3,4	10,0	14,7	,1	10,2	2,1	9,0	,7	1,2	10,2	1,3	4,0	3,1	2,7	1,0	0,0
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	0,0
																					0,0
																					0,0

**Chi-Quadrat-Tests**

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	55,252 <sup>a</sup>	54	,427
Likelihood-Quotient	65,702	54	,132
Zusammenhang linear-mit-linear	,053	1	,818
Anzahl der gültigen Fälle	667		

**Symmetrische Maße**

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise $T^b$	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nomi- Kontingenzkoeffizient nalmaß	,277			,427
Ordinal- bzgl. Gamma Ordinalmaß	,025	,041	,598	,550
	,022	,039	,577	,564 <sup>c</sup>
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	,009	,039	,229	,819 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	667			

**4.2 Kaufbereitschaft**

Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen? \* Welche Reichweite eines Elektroautos wäre für Sie akzeptabel? Kreuztabelle

	Welche Reichweite eines Elektroautos wäre für Sie akzeptabel?				Gesamt	
	0 bis 150 km	151 bis 300 km	301 bis 450 km	über 450 km		
Wie hoch ist Ihre Bereit- sehr hoch schaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kau- fen?	Anzahl 5	13	20	6	44	
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	11,4%	29,5%	45,5%	13,6%	100,0%
	% innerhalb von Welche Reichweite eines Elekt- roautos wäre für Sie akzeptabel?	29,4%	8,9%	6,4%	3,0%	6,5%
	% der Gesamtzahl	,7%	1,9%	3,0%	,9%	6,5%

eher hoch	Anzahl	4	54	67	33	158
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	2,5%	34,2%	42,4%	20,9%	100,0%
	% innerhalb von Welche Reichweite eines Elektroautos wäre für Sie akzeptabel?	23,5%	37,0%	21,5%	16,5%	23,4%
	% der Gesamtzahl	,6%	8,0%	9,9%	4,9%	23,4%
eher niedrig	Anzahl	6	61	177	90	334
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	1,8%	18,3%	53,0%	26,9%	100,0%
	% innerhalb von Welche Reichweite eines Elektroautos wäre für Sie akzeptabel?	35,3%	41,8%	56,9%	45,0%	49,6%
	% der Gesamtzahl	,9%	9,1%	26,3%	13,4%	49,6%
sehr niedrig	Anzahl	2	18	47	71	138
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	1,4%	13,0%	34,1%	51,4%	100,0%
	% innerhalb von Welche Reichweite eines Elektroautos wäre für Sie akzeptabel?	11,8%	12,3%	15,1%	35,5%	20,5%
	% der Gesamtzahl	,3%	2,7%	7,0%	10,5%	20,5%
Gesamt	Anzahl	17	146	311	200	674
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	2,5%	21,7%	46,1%	29,7%	100,0%

% innerhalb von Welche Reichweite eines Elektroautos wäre für Sie akzeptabel?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
% der Gesamtzahl	2,5%	21,7%	46,1%	29,7%	100,0%

### Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	73,227 <sup>a</sup>	9	,000
Likelihood-Quotient	63,864	9	,000
Zusammenhang linear-mit-linear	47,518	1	,000
Anzahl der gültigen Fälle	674		

### Symmetrische Maße

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise T <sup>b</sup>	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nomi- Kontingenzkoeffizient nalmaß	,313			,000
Ordinal- bzgl. Gamma Ordinalmaß	,357	,049	6,917	,000
Korrelation nach Spearman	,267	,038	7,183	,000 <sup>c</sup>
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	,266	,038	7,145	,000 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	674			

Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen? \* Welchen Mehrpreis, im Vergleich zu einem herkömmlichen Fahrzeug, wären

Sie bereit für die Anschaffung eines Elektroautos zu bezahlen? Kreuztabelle

			Welchen Mehrpreis, im Vergleich zu einem herkömmlichen Fahrzeug, wären Sie bereit für die Anschaffung eines Elektroautos zu bezahlen?					Gesamt
			0 €	1 bis 2.000 €	2.001 bis 4.000 €	4.001 bis 6.000 €	über 6.000 €	
Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	sehr hoch	Anzahl	7	12	18	5	2	44
		% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	15,9%	27,3%	40,9%	11,4%	4,5%	100,0%
		% innerhalb von Welchen Mehrpreis, im Vergleich zu einem herkömmlichen Fahrzeug, wären Sie bereit für die Anschaffung eines Elektroautos zu bezahlen?	4,2%	4,3%	9,8%	17,2%	14,3%	6,5%
		% der Gesamtzahl	1,0%	1,8%	2,7%	,7%	,3%	6,5%
eher hoch		Anzahl	13	75	58	10	3	159
		% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	8,2%	47,2%	36,5%	6,3%	1,9%	100,0%
		% innerhalb von Welchen Mehrpreis, im Vergleich zu einem herkömmlichen Fahrzeug, wären Sie bereit für die Anschaffung eines Elektroautos zu bezahlen?	7,8%	26,7%	31,7%	34,5%	21,4%	23,6%
		% der Gesamtzahl	1,9%	11,1%	8,6%	1,5%	,4%	23,6%
eher niedrig		Anzahl	73	156	87	11	6	333
		% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	21,9%	46,8%	26,1%	3,3%	1,8%	100,0%

	% innerhalb von Welchen Mehrpreis, im Vergleich zu einem herkömmlichen Fahrzeug, wären Sie bereit für die Anschaffung eines Elektroautos zu bezahlen?	44,0%	55,5%	47,5%	37,9%	42,9%	49,5%
	% der Gesamtzahl	10,8%	23,2%	12,9%	1,6%	,9%	49,5%
sehr niedrig	Anzahl	73	38	20	3	3	137
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	53,3%	27,7%	14,6%	2,2%	2,2%	100,0%
	% innerhalb von Welchen Mehrpreis, im Vergleich zu einem herkömmlichen Fahrzeug, wären Sie bereit für die Anschaffung eines Elektroautos zu bezahlen?	44,0%	13,5%	10,9%	10,3%	21,4%	20,4%
	% der Gesamtzahl	10,8%	5,6%	3,0%	,4%	,4%	20,4%
Gesamt	Anzahl	166	281	183	29	14	673
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	24,7%	41,8%	27,2%	4,3%	2,1%	100,0%
	% innerhalb von Welchen Mehrpreis, im Vergleich zu einem herkömmlichen Fahrzeug, wären Sie bereit für die Anschaffung eines Elektroautos zu bezahlen?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	% der Gesamtzahl	24,7%	41,8%	27,2%	4,3%	2,1%	100,0%

**Chi-Quadrat-Tests**

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	103,647 <sup>a</sup>	12	,000
Likelihood-Quotient	98,716	12	,000
Zusammenhang linear-mit-linear	55,953	1	,000
Anzahl der gültigen Fälle	673		

**Symmetrische Maße**

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise $T^b$	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nomi- Kontingenzkoeffizient nalmaß	,365			,000
Ordinal- bzgl. Gamma Ordinalmaß	-,406	,046	-8,297	,000
Korrelation nach Spearman	-,316	,037	-8,634	,000 <sup>c</sup>
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	-,289	,039	-7,807	,000 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	673			

**Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen? \* Wie hoch ist Ihre gesamte Jahresfahrleistung? Kreuztabelle**

	Wie hoch ist Ihre gesamte Jahresfahrleistung?					Gesamt
	0 bis 10.000 km	10.001 bis 15.000 km	15.001 bis 20.000 km	20.001 bis 25.000 km	über 25.000 km	
Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	14	11	4	2	12	43
% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	32,6%	25,6%	9,3%	4,7%	27,9%	100,0%

	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre gesamte Jahresfahrleistung?	14,7%	6,2%	2,5%	1,8%	9,6%	6,4%
	% der Gesamtzahl	2,1%	1,6%	,6%	,3%	1,8%	6,4%
eher hoch	Anzahl	24	45	46	22	23	160
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	15,0%	28,1%	28,8%	13,8%	14,4%	100,0%
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre gesamte Jahresfahrleistung?	25,3%	25,3%	28,2%	19,3%	18,4%	23,7%
	% der Gesamtzahl	3,6%	6,7%	6,8%	3,3%	3,4%	23,7%
eher niedrig	Anzahl	45	93	86	55	55	334
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	13,5%	27,8%	25,7%	16,5%	16,5%	100,0%
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre gesamte Jahresfahrleistung?	47,4%	52,2%	52,8%	48,2%	44,0%	49,5%
	% der Gesamtzahl	6,7%	13,8%	12,7%	8,1%	8,1%	49,5%
sehr niedrig	Anzahl	12	29	27	35	35	138
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	8,7%	21,0%	19,6%	25,4%	25,4%	100,0%
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre gesamte Jahresfahrleistung?	12,6%	16,3%	16,6%	30,7%	28,0%	20,4%
	% der Gesamtzahl	1,8%	4,3%	4,0%	5,2%	5,2%	20,4%
Gesamt	Anzahl	95	178	163	114	125	675
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	14,1%	26,4%	24,1%	16,9%	18,5%	100,0%

% innerhalb von Wie hoch ist Ihre gesamte Jahresfahrleistung?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
% der Gesamtzahl	14,1%	26,4%	24,1%	16,9%	18,5%	100,0%

**Chi-Quadrat-Tests**

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	40,742 <sup>a</sup>	12	,000
Likelihood-Quotient	39,990	12	,000
Zusammenhang linear-linear	13,310	1	,000
Anzahl der gültigen Fälle	675		

**Symmetrische Maße**

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise $T^b$	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nominal- Kontingenzkoeffizient	,239			,000
Ordinal- bzgl. Gamma	,170	,046	3,641	,000
Ordinalmaß Korrelation nach Spearman	,144	,039	3,778	,000 <sup>c</sup>
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R	,141	,041	3,682	,000 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	675			

Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen? \* Wie viele Kilometer fahren Sie mit dem PKW durchschnittlich pro Tag? Kreuztabelle

			Wie viele Kilometer fahren Sie mit dem PKW durchschnittlich pro Tag?					Gesamt
			unter 50	50 bis 100	101 bis 150	151 bis 200	über 200	
			km	km	km	km	km	
Wie hoch ist Ihre sehr hohe Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	Anzahl	28	10	3	3	0	44	
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	63,6%	22,7%	6,8%	6,8%	,0%	100,0%	
	% innerhalb von Wie viele Kilometer fahren Sie mit dem PKW durchschnittlich pro Tag?	8,6%	3,6%	5,9%	18,8%	,0%	6,5%	
	% der Gesamtzahl	4,2%	1,5%	,4%	,4%	,0%	6,5%	
eher hoch	Anzahl	83	59	15	3	0	160	
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	51,9%	36,9%	9,4%	1,9%	,0%	100,0%	
	% innerhalb von Wie viele Kilometer fahren Sie mit dem PKW durchschnittlich pro Tag?	25,5%	21,4%	29,4%	18,8%	,0%	23,7%	
	% der Gesamtzahl	12,3%	8,8%	2,2%	,4%	,0%	23,7%	
eher niedrig	Anzahl	160	141	18	9	5	333	
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	48,0%	42,3%	5,4%	2,7%	1,5%	100,0%	

	% innerhalb von Wie viele Kilometer fahren Sie mit dem PKW durchschnittlich pro Tag?	49,2%	51,1%	35,3%	56,3%	83,3%	49,4%
	% der Gesamtzahl	23,7%	20,9%	2,7%	1,3%	,7%	49,4%
sehr niedrig	Anzahl	54	66	15	1	1	137
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	39,4%	48,2%	10,9%	,7%	,7%	100,0%
	% innerhalb von Wie viele Kilometer fahren Sie mit dem PKW durchschnittlich pro Tag?	16,6%	23,9%	29,4%	6,3%	16,7%	20,3%
	% der Gesamtzahl	8,0%	9,8%	2,2%	,1%	,1%	20,3%
Gesamt	Anzahl	325	276	51	16	6	674
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	48,2%	40,9%	7,6%	2,4%	,9%	100,0%
	% innerhalb von Wie viele Kilometer fahren Sie mit dem PKW durchschnittlich pro Tag?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	% der Gesamtzahl	48,2%	40,9%	7,6%	2,4%	,9%	100,0%

**Chi-Quadrat-Tests**

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	24,582 <sup>a</sup>	12	,017

Likelihood-Quotient	25,993	12	,011
Zusammenhang linear-linear	2,989	1	,084
Anzahl der gültigen Fälle	674		

**Symmetrische Maße**

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise $T^b$	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nomi- Kontingenzkoeffizient nalmaß	,188			,017
Ordinal- bzgl. Gamma Ordinalmaß	,132	,056	2,372	,018
Korrelation nach Spearman	,092	,039	2,395	,017 <sup>c</sup>
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	,067	,039	1,732	,084 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	674			

Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen? \* Welche Ladezeit der Batterie für eine vollständige Aufladung wäre für Sie

akzeptabel? Bitte wählen Sie, losgelöst von den derzeit technischen Möglichkeiten. Kreuztabelle

	Welche Ladezeit der Batterie für eine vollständige Aufladung wäre für Sie akzeptabel? Bitte wählen Sie, losgelöst von den derzeit technischen Möglichkeiten.					Gesamt
	0 bis 5 min	über 5 bis 30 min	über 30 min bis 3 h	über 3 bis 6 h	über 6 h	
Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	4	15	16	8	1	44
sehr hoch	9,1%	34,1%	36,4%	18,2%	2,3%	100,0%
Anzahl						
% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?						

	% innerhalb von Welche Ladezeit der Batterie für eine vollständige Aufladung wäre für Sie akzeptabel? Bitte wählen Sie, losgelöst von den derzeit technischen Möglichkeiten.	4,7%	5,6%	6,7%	10,8%	8,3%	6,5%
	% der Gesamtzahl	,6%	2,2%	2,4%	1,2%	,1%	6,5%
eher hoch	Anzahl	9	66	64	18	3	160
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	5,6%	41,3%	40,0%	11,3%	1,9%	100,0%
	% innerhalb von Welche Ladezeit der Batterie für eine vollständige Aufladung wäre für Sie akzeptabel? Bitte wählen Sie, losgelöst von den derzeit technischen Möglichkeiten.	10,5%	24,8%	26,9%	24,3%	25,0%	23,7%
	% der Gesamtzahl	1,3%	9,8%	9,5%	2,7%	,4%	23,7%
eher niedrig	Anzahl	36	134	120	38	6	334
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	10,8%	40,1%	35,9%	11,4%	1,8%	100,0%
	% innerhalb von Welche Ladezeit der Batterie für eine vollständige Aufladung wäre für Sie akzeptabel? Bitte wählen Sie, losgelöst von den derzeit technischen Möglichkeiten.	41,9%	50,4%	50,4%	51,4%	50,0%	49,4%
	% der Gesamtzahl	5,3%	19,8%	17,8%	5,6%	,9%	49,4%
sehr niedrig	Anzahl	37	51	38	10	2	138

	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	26,8%	37,0%	27,5%	7,2%	1,4%	100,0%
	% innerhalb von Welche Ladezeit der Batterie für eine vollständige Aufladung wäre für Sie akzeptabel? Bitte wählen Sie, losgelöst von den derzeit technischen Möglichkeiten.	43,0%	19,2%	16,0%	13,5%	16,7%	20,4%
	% der Gesamtzahl	5,5%	7,5%	5,6%	1,5%	,3%	20,4%
Gesamt	Anzahl	86	266	238	74	12	676
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	12,7%	39,3%	35,2%	10,9%	1,8%	100,0%
	% innerhalb von Welche Ladezeit der Batterie für eine vollständige Aufladung wäre für Sie akzeptabel? Bitte wählen Sie, losgelöst von den derzeit technischen Möglichkeiten.	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	% der Gesamtzahl	12,7%	39,3%	35,2%	10,9%	1,8%	100,0%

**Chi-Quadrat-Tests**

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	37,494 <sup>a</sup>	12	,000
Likelihood-Quotient	34,074	12	,001
Zusammenhang linear-linear	17,021	1	,000
Anzahl der gültigen Fälle	676		

**Symmetrische Maße**

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise $T^b$	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nomi- Kontingenzkoeffizient nalmaß	,229			,000
Ordinal- bzgl. Gamma Ordinalmaß	-,208	,049	-4,148	,000
Korrelation nach Spearman	-,162	,038	-4,260	,000 <sup>c</sup>
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	-,159	,039	-4,176	,000 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	676			

Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen? \* Wären Sie bereit, anstelle eines Kaufpreises für ein Elektroauto, einen monatlichen Festpreis, inklusive aller anfallenden Kosten (Versicherung, Steuer, Wartung, Strom, etc.), ähnlich einer Telefonflatrate, zu zahlen? Kreuztabelle

			Wären Sie bereit, anstelle eines Kaufpreises für ein Elektroauto, einen monatlichen Festpreis, inklusive aller anfallenden Kosten (Versicherung, Steuer, Wartung, Strom, etc.), ähnlich einer Telefonflatrate, zu zahlen?					Gesamt
			Nein	Ja, bis 300 €	Ja, bis 450 €	Ja, bis 600 €	Ja, über 600 €	
Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	sehr hoch	Anzahl	10	26	7	0	1	44
		% innerhalb von	22,7%	59,1%	15,9%	,0%	2,3%	100,0%
		hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?						
		% innerhalb von	4,9%	7,1%	7,7%	,0%	25,0%	6,5%
	Wären Sie bereit, anstelle eines Kaufpreises für ein Elektroauto, einen monatlichen Festpreis, inklusive aller anfallenden Kosten (Versicherung, Steuer, Wartung, Strom, etc.), ähnlich einer Telefonflatrate, zu zahlen?							
	% der Gesamtzahl	1,5%	3,8%	1,0%	,0%	,1%	6,5%	

eher hoch	Anzahl	33	93	30	4	0	160
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	20,6%	58,1%	18,8%	2,5%	,0%	100,0%
	% innerhalb von Wären Sie bereit, anstelle eines Kaufpreises für ein Elektroauto, einen monatlichen Festpreis, inklusive aller anfallenden Kosten (Versicherung, Steuer, Wartung, Strom, etc.), ähnlich einer Telefonflatrate, zu zahlen?	16,2%	25,5%	33,0%	33,3%	,0%	23,7%
	% der Gesamtzahl	4,9%	13,8%	4,4%	,6%	,0%	23,7%
eher niedrig	Anzahl	98	185	45	4	2	334
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	29,3%	55,4%	13,5%	1,2%	,6%	100,0%
	% innerhalb von Wären Sie bereit, anstelle eines Kaufpreises für ein Elektroauto, einen monatlichen Festpreis, inklusive aller anfallenden Kosten (Versicherung, Steuer, Wartung, Strom, etc.), ähnlich einer Telefonflatrate, zu zahlen?	48,0%	50,7%	49,5%	33,3%	50,0%	49,4%
	% der Gesamtzahl	14,5%	27,4%	6,7%	,6%	,3%	49,4%
sehr niedrig	Anzahl	63	61	9	4	1	138
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	45,7%	44,2%	6,5%	2,9%	,7%	100,0%

	% innerhalb von Wären Sie bereit, anstelle eines Kaufpreises für ein Elektroauto, einen monatlichen Festpreis, inklusive aller anfallenden Kosten (Versicherung, Steuer, Wartung, Strom, etc.), ähnlich einer Telefonflatrate, zu zahlen?	30,9%	16,7%	9,9%	33,3%	25,0%	20,4%
	% der Gesamtzahl	9,3%	9,0%	1,3%	,6%	,1%	20,4%
Gesamt	Anzahl	204	365	91	12	4	676
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	30,2%	54,0%	13,5%	1,8%	,6%	100,0%
	% innerhalb von Wären Sie bereit, anstelle eines Kaufpreises für ein Elektroauto, einen monatlichen Festpreis, inklusive aller anfallenden Kosten (Versicherung, Steuer, Wartung, Strom, etc.), ähnlich einer Telefonflatrate, zu zahlen?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	% der Gesamtzahl	30,2%	54,0%	13,5%	1,8%	,6%	100,0%

**Chi-Quadrat-Tests**

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	34,373 <sup>a</sup>	12	,001
Likelihood-Quotient	35,202	12	,000
Zusammenhang linear-mit-linear	14,646	1	,000
Anzahl der gültigen Fälle	676		

## Symmetrische Maße

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise T <sup>b</sup>	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nomi- Kontingenzkoeffizient nalmaß	,220			,001
Ordinal- bzgl. Gamma Ordinalmaß	-,250	,053	-4,636	,000
	-,177	,038	-4,674	,000 <sup>c</sup>
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	-,147	,040	-3,866	,000 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	676			

**Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen? \* Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn der Staat einen Zuschuss zum Kaufpreis (z. B. ähnlich der Abwrackprämie) zahlen würde, oder Sie eine Kfz-Steuerbefreiung in Anspruch nehmen könnten?[bei Steuerbefreiung**

## Kreuztabelle

	Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn der Staat einen Zuschuss zum Kaufpreis (z. B. ähnlich der Abwrackprämie) zahlen würde, oder Sie eine Kfz-Steuerbefreiung in Anspruch nehmen könnten?[bei Steuerbefreiung	Gesamt
--	---	--------

		Ja	Nein	
Wie hoch ist Ihre sehr hoch Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kau- fen?	Anzahl	37	6	43
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereit- schaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	86,0%	14,0%	100,0%
	% innerhalb von Würde sich Ihre Be- reitschaft, ein Elekt- roauto zu kaufen, erhöhen, wenn der Staat einen Zu- schuss zum Kauf- preis (z. B. ähnlich der Abwrackprämie) zahlen würde, oder Sie eine Kfz- Steuerbefreiung in Anspruch nehmen könnten?[bei Steuerbefreiun	7,4%	3,5%	6,4%
	% der Gesamtzahl	5,5%	,9%	6,4%
eher hoch	Anzahl	144	16	160
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereit- schaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	90,0%	10,0%	100,0%

	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn der Staat einen Zuschuss zum Kaufpreis (z. B. ähnlich der Abwrackprämie) zahlen würde, oder Sie eine Kfz-Steuerbefreiung in Anspruch nehmen könnten?[bei Steuerbefreiun	28,7%	9,4%	23,8%
	% der Gesamtzahl	21,4%	2,4%	23,8%
eher niedrig	Anzahl	257	74	331
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	77,6%	22,4%	100,0%
	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn der Staat einen Zuschuss zum Kaufpreis (z. B. ähnlich der Abwrackprämie) zahlen würde, oder Sie eine Kfz-Steuerbefreiung in Anspruch nehmen könnten?[bei Steuerbefreiun	51,3%	43,3%	49,3%
	% der Gesamtzahl	38,2%	11,0%	49,3%
sehr niedrig	Anzahl	63	75	138

	rig	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	45,7%	54,3%	100,0%
		% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn der Staat einen Zuschuss zum Kaufpreis (z. B. ähnlich der Abwrackprämie) zahlen würde, oder Sie eine Kfz-Steuerbefreiung in Anspruch nehmen könnten?[bei Steuerbefreiun	12,6%	43,9%	20,5%
		% der Gesamtzahl	9,4%	11,2%	20,5%
Gesamt		Anzahl	501	171	672
		% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	74,6%	25,4%	100,0%

	100,0%	100,0%	100,0%
% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn der Staat einen Zuschuss zum Kaufpreis (z. B. ähnlich der Abwrackprämie) zahlen würde, oder Sie eine Kfz-Steuerbefreiung in Anspruch nehmen könnten?[bei Steuerbefreiung]			
% der Gesamtzahl	74,6%	25,4%	100,0%

**Chi-Quadrat-Tests**

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	85,543 <sup>a</sup>	3	,000
Likelihood-Quotient	81,479	3	,000
Zusammenhang linear-mit-linear	64,507	1	,000
Anzahl der gültigen Fälle	672		

**Symmetrische Maße**

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise $T^b$	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nomi- Kontingenzkoeffizient nalmaß	,336			,000
Ordinal- bzgl. Gamma	,577	,058	8,500	,000

Ordinalmaß	Korrelation nach Spearman	,326	,036	8,919	,000 <sup>c</sup>
Intervall- maß	bzgl. Intervall- Pearson-R	,310	,036	8,442	,000 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle		672			

**Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen? \* Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn der Staat einen Zuschuss zum Kaufpreis (z. B. ähnlich der Abwrackprämie) zahlen würde, oder Sie eine Kfz-Steuerbefreiung in Anspruch nehmen könnten?[bei Kaufpreisunter**

Kreuztabelle

		Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn der Staat einen Zuschuss zum Kaufpreis (z. B. ähnlich der Abwrackprämie) zahlen würde, oder Sie eine Kfz-Steuerbefreiung in Anspruch nehmen könnten?[bei Kaufpreisunter		Gesamt
		Ja	Nein	
Wie hoch ist Ihre sehr hoch	Anzahl	37	6	43
Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	86,0%	14,0%	100,0%

	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn der Staat einen Zuschuss zum Kaufpreis (z. B. ähnlich der Abwrackprämie) zahlen würde, oder Sie eine Kfz-Steuerbefreiung in Anspruch nehmen könnten?[bei Kaufpreisunter	7,3%	3,6%	6,4%
	% der Gesamtzahl	5,5%	,9%	6,4%
eher hoch	Anzahl	133	27	160
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	83,1%	16,9%	100,0%
	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn der Staat einen Zuschuss zum Kaufpreis (z. B. ähnlich der Abwrackprämie) zahlen würde, oder Sie eine Kfz-Steuerbefreiung in Anspruch nehmen könnten?[bei Kaufpreisunter	26,3%	16,3%	23,8%
	% der Gesamtzahl	19,8%	4,0%	23,8%
eher nied-	Anzahl	264	67	331

	rig	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	79,8%	20,2%	100,0%
		% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn der Staat einen Zuschuss zum Kaufpreis (z. B. ähnlich der Abwrackprämie) zahlen würde, oder Sie eine Kfz-Steuerbefreiung in Anspruch nehmen könnten?[bei Kaufpreisunter	52,3%	40,4%	49,3%
		% der Gesamtzahl	39,3%	10,0%	49,3%
	sehr niedrig	Anzahl	71	66	137
		% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	51,8%	48,2%	100,0%

	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn der Staat einen Zuschuss zum Kaufpreis (z. B. ähnlich der Abwrackprämie) zahlen würde, oder Sie eine Kfz-Steuerbefreiung in Anspruch nehmen könnten?[bei Kaufpreisunter	14,1%	39,8%	20,4%
	% der Gesamtzahl	10,6%	9,8%	20,4%
<b>Gesamt</b>	Anzahl	505	166	671
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	75,3%	24,7%	100,0%
	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn der Staat einen Zuschuss zum Kaufpreis (z. B. ähnlich der Abwrackprämie) zahlen würde, oder Sie eine Kfz-Steuerbefreiung in Anspruch nehmen könnten?[bei Kaufpreisunter	100,0%	100,0%	100,0%
	% der Gesamtzahl	75,3%	24,7%	100,0%

## Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	52,011 <sup>a</sup>	3	,000
Likelihood-Quotient	47,570	3	,000
Zusammenhang linear-mit-linear	34,608	1	,000
Anzahl der gültigen Fälle	671		

## Symmetrische Maße

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise $T^b$	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nomi- Kontingenzkoeffizient nalmaß	,268			,000
Ordinal- bzgl. Gamma Ordinalmaß	,424	,067	5,866	,000
Korrelation nach Spearman	,235	,039	6,257	,000 <sup>c</sup>
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	,227	,038	6,036	,000 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	671			

**Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen? \* Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei kostenfreien Parkplätzen]**

## Kreuztabelle

		Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei kostenfreien Parkplätzen]		Gesamt
		Ja	Nein	
Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	sehr hoch Anzahl	29	15	44
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	65,9%	34,1%	100,0%
	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei kostenfreien Parkplätzen]	7,1%	5,7%	6,5%
	% der Gesamtzahl	4,3%	2,2%	6,5%
eher hoch Anzahl	110	50	160	
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	68,8%	31,3%	100,0%
	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei kostenfreien Parkplätzen]	26,8%	19,0%	23,7%

	% der Gesamtzahl	16,3%	7,4%	23,7%
eher niedrig	Anzahl	207	125	332
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	62,3%	37,7%	100,0%
	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei kostenfreien Parkplätzen]	50,4%	47,5%	49,3%
	% der Gesamtzahl	30,7%	18,5%	49,3%
sehr niedrig	Anzahl	65	73	138
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	47,1%	52,9%	100,0%
	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei kostenfreien Parkplätzen]	15,8%	27,8%	20,5%
	% der Gesamtzahl	9,6%	10,8%	20,5%
Gesamt	Anzahl	411	263	674
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	61,0%	39,0%	100,0%

% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei kostenfreien Parkplätzen]	100,0%	100,0%	100,0%
% der Gesamtzahl	61,0%	39,0%	100,0%

## Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	15,941 <sup>a</sup>	3	,001
Likelihood-Quotient	15,756	3	,001
Zusammenhang linear-linear	11,874	1	,001
Anzahl der gültigen Fälle	674		

## Symmetrische Maße

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise T <sup>b</sup>	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nominal- Kontingenzkoeffizient maß	,152			,001
Ordinal- bzgl. Gamma Ordinalmaß	,232	,063	3,650	,000
Korrelation nach Spearman	,140	,038	3,673	,000 <sup>c</sup>
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	,133	,038	3,474	,001 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	674			

**Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen? \* Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei Nutzungsrechten auf Busspuren]**

Kreuztabelle

		Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei Nutzungsrechten auf Busspuren]		Gesamt
		Ja	Nein	
Wie hoch ist Ihre sehr hoch Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	Anzahl	20	24	44
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	45,5%	54,5%	100,0%
	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei Nutzungsrechten auf Busspuren]	8,4%	5,6%	6,6%
	% der Gesamtzahl	3,0%	3,6%	6,6%
eher hoch	Anzahl	71	87	158

	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	44,9%	55,1%	100,0%
	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei Nutzungsrechten auf Busspuren]	30,0%	20,3%	23,8%
	% der Gesamtzahl	10,7%	13,1%	23,8%
eher niedrig	Anzahl	115	212	327
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	35,2%	64,8%	100,0%
	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei Nutzungsrechten auf Busspuren]	48,5%	49,5%	49,2%
	% der Gesamtzahl	17,3%	31,9%	49,2%
sehr niedrig	Anzahl	31	105	136
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	22,8%	77,2%	100,0%

	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei Nutzungsrechten auf Busspuren]	13,1%	24,5%	20,5%
	% der Gesamtzahl	4,7%	15,8%	20,5%
Gesamt	Anzahl	237	428	665
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	35,6%	64,4%	100,0%
	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei Nutzungsrechten auf Busspuren]	100,0%	100,0%	100,0%
	% der Gesamtzahl	35,6%	64,4%	100,0%

## Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	17,617 <sup>a</sup>	3	,001
Likelihood-Quotient	18,092	3	,000
Zusammenhang linear-mit-linear	16,036	1	,000
Anzahl der gültigen Fälle	665		

## Symmetrische Maße

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise $T^b$	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nomi- Kontingenzkoeffizient nalmaß	,161			,001
Ordinal- bzgl. Gamma Ordinalmaß	,271	,062	4,245	,000
	,160	,038	4,185	,000 <sup>c</sup>
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	,155	,038	4,051	,000 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	665			

**Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen? \* Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei Mautbefreiung (Großstädte, Autobahnen)]**

## Kreuztabelle

	Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei Mautbefreiung (Großstädte, Autobahnen)]		Gesamt
	Ja	Nein	
Wie hoch ist Ihre sehr hoch Anzahl	31	13	44

Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	70,5%	29,5%	100,0%
	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei Mautbefreiung (Großstädte, Autobahnen)]	7,2%	5,5%	6,6%
	% der Gesamtzahl	4,6%	1,9%	6,6%
	eher hoch Anzahl	126	32	158
eher niedrig	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	79,7%	20,3%	100,0%
	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei Mautbefreiung (Großstädte, Autobahnen)]	29,1%	13,5%	23,6%
	% der Gesamtzahl	18,8%	4,8%	23,6%
	Anzahl	220	112	332
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	66,3%	33,7%	100,0%

	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei Mautbefreiung (Großstädte, Autobahnen)]	50,8%	47,3%	49,6%
	% der Gesamtzahl	32,8%	16,7%	49,6%
sehr niedrig	Anzahl	56	80	136
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	41,2%	58,8%	100,0%
	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei Mautbefreiung (Großstädte, Autobahnen)]	12,9%	33,8%	20,3%
	% der Gesamtzahl	8,4%	11,9%	20,3%
Gesamt	Anzahl	433	237	670
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	64,6%	35,4%	100,0%

% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei Mautbefreiung (Großstädte, Autobahnen)]	100,0%	100,0%	100,0%
% der Gesamtzahl	64,6%	35,4%	100,0%

## Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	49,559 <sup>a</sup>	3	,000
Likelihood-Quotient	49,242	3	,000
Zusammenhang linear-mit-linear	35,856	1	,000
Anzahl der gültigen Fälle	670		

## Symmetrische Maße

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise T <sup>b</sup>	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nomi- Kontingenzkoeffizient nalmaß	,262			,000
Ordinal- bzgl. Gamma Ordinalmaß	,411	,060	6,524	,000
Korrelation nach Spearman	,248	,037	6,607	,000 <sup>c</sup>
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	,232	,038	6,151	,000 <sup>c</sup>

## Symmetrische Maße

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise $T^b$	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nomi- Kontingenzkoeffizient nalmaß	,262			,000
Ordinal- bzgl. Gamma Ordinalmaß	,411	,060	6,524	,000
Korrelation nach Spearman	,248	,037	6,607	,000 <sup>c</sup>
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	,232	,038	6,151	,000 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	670			

**Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen? \* Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei kostenfreiem Stromkontingent]**

## Kreuztabelle

	Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei kostenfreiem Stromkontingent]		Gesamt
	Ja	Nein	
Wie hoch ist Ihre sehr hoch Anzahl	40	4	44

Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	90,9%	9,1%	100,0%
	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei kostenfreiem Stromkontingent]	6,7%	5,1%	6,5%
	% der Gesamtzahl	5,9%	,6%	6,5%
	eher hoch Anzahl	144	13	157
eher niedrig	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	91,7%	8,3%	100,0%
	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei kostenfreiem Stromkontingent]	24,2%	16,7%	23,3%
	% der Gesamtzahl	21,4%	1,9%	23,3%
	Anzahl	304	30	334
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	91,0%	9,0%	100,0%

	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei kostenfreiem Stromkontingent]	51,1%	38,5%	49,6%
	% der Gesamtzahl	45,2%	4,5%	49,6%
sehr niedrig	Anzahl	107	31	138
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	77,5%	22,5%	100,0%
	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei kostenfreiem Stromkontingent]	18,0%	39,7%	20,5%
	% der Gesamtzahl	15,9%	4,6%	20,5%
Gesamt	Anzahl	595	78	673
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	88,4%	11,6%	100,0%

% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie dadurch Sonderrechte erhielten?[bei kostenfreiem Stromkontingent]	100,0%	100,0%	100,0%
% der Gesamtzahl	88,4%	11,6%	100,0%

## Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	20,088 <sup>a</sup>	3	,000
Likelihood-Quotient	17,453	3	,001
Zusammenhang linear-linear	10,771	1	,001
Anzahl der gültigen Fälle	673		

## Symmetrische Maße

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise $T^b$	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nominal- Kontingenzkoeffizient maß	,170			,000
Ordinal- bzgl. Gamma Ordinalmaß	,325	,098	3,145	,002
Korrelation nach Spearman	,134	,041	3,508	,000 <sup>c</sup>
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	,127	,041	3,306	,001 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	673			

**Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen? \* Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie eine staatliche Förderung in Form eines zinsgünstigen Darlehns erhielten?**

Kreuztabelle

		Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie eine staatliche Förderung in Form eines zinsgünstigen Darlehns erhielten?		Gesamt
		Ja	Nein	
Wie hoch ist Ihre sehr hoch Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	Anzahl	31	12	43
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	72,1%	27,9%	100,0%
	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie eine staatliche Förderung in Form eines zinsgünstigen Darlehns erhielten?	10,1%	3,3%	6,4%
	% der Gesamtzahl	4,6%	1,8%	6,4%
eher hoch	Anzahl	98	60	158

	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	62,0%	38,0%	100,0%
	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie eine staatliche Förderung in Form eines zinsgünstigen Darlehns erhielten?	31,8%	16,7%	23,7%
	% der Gesamtzahl	14,7%	9,0%	23,7%
eher niedrig	Anzahl	151	178	329
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	45,9%	54,1%	100,0%
	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie eine staatliche Förderung in Form eines zinsgünstigen Darlehns erhielten?	49,0%	49,4%	49,3%
	% der Gesamtzahl	22,6%	26,6%	49,3%
sehr niedrig	Anzahl	28	110	138
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	20,3%	79,7%	100,0%

	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie eine staatliche Förderung in Form eines zinsgünstigen Darlehns erhielten?	9,1%	30,6%	20,7%
	% der Gesamtzahl	4,2%	16,5%	20,7%
Gesamt	Anzahl	308	360	668
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	46,1%	53,9%	100,0%
	% innerhalb von Würde sich Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen, erhöhen, wenn Sie eine staatliche Förderung in Form eines zinsgünstigen Darlehns erhielten?	100,0%	100,0%	100,0%
	% der Gesamtzahl	46,1%	53,9%	100,0%

## Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	64,820 <sup>a</sup>	3	,000
Likelihood-Quotient	68,184	3	,000
Zusammenhang linear-mit-linear	61,542	1	,000
Anzahl der gültigen Fälle	668		

**Symmetrische Maße**

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise $T^b$	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nomi- Kontingenzkoeffizient nalmaß	,297			,000
Ordinal- bzgl. Gamma Ordinalmaß	,490	,052	8,656	,000
Korrelation nach Spearman	,307	,035	8,337	,000 <sup>c</sup>
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	,304	,035	8,228	,000 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	668			

**Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen? \* Wie alt sind Sie?**

**Kreuztabelle**

	Wie alt sind Sie?					Gesamt
	bis 25 Jahre	26-30 Jahre	31-35 Jahre	36-40 Jahre	über 41 Jahre	
Wie hoch ist Ihre Be- sehr hoch reitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	Anzahl 7	17	12	5	3	44
% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereit- schaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	15,9%	38,6%	27,3%	11,4%	6,8%	100,0%
% innerhalb von Wie alt sind Sie?	3,0%	6,8%	11,7%	11,1%	7,0%	6,5%
% der Gesamtzahl	1,0%	2,5%	1,8%	,7%	,4%	6,5%
eher hoch	Anzahl 40	57	26	18	18	159

	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	25,2%	35,8%	16,4%	11,3%	11,3%	100,0%
	% innerhalb von Wie alt sind Sie?	17,2%	22,8%	25,2%	40,0%	41,9%	23,6%
	% der Gesamtzahl	5,9%	8,5%	3,9%	2,7%	2,7%	23,6%
eher niedrig	Anzahl	135	123	42	17	17	334
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	40,4%	36,8%	12,6%	5,1%	5,1%	100,0%
	% innerhalb von Wie alt sind Sie?	57,9%	49,2%	40,8%	37,8%	39,5%	49,6%
	% der Gesamtzahl	20,0%	18,2%	6,2%	2,5%	2,5%	49,6%
sehr niedrig	Anzahl	51	53	23	5	5	137
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	37,2%	38,7%	16,8%	3,6%	3,6%	100,0%
	% innerhalb von Wie alt sind Sie?	21,9%	21,2%	22,3%	11,1%	11,6%	20,3%
	% der Gesamtzahl	7,6%	7,9%	3,4%	,7%	,7%	20,3%
Gesamt	Anzahl	233	250	103	45	43	674
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	34,6%	37,1%	15,3%	6,7%	6,4%	100,0%
	% innerhalb von Wie alt sind Sie?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	% der Gesamtzahl	34,6%	37,1%	15,3%	6,7%	6,4%	100,0%

## Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	36,644 <sup>a</sup>	12	,000
Likelihood-Quotient	35,870	12	,000
Zusammenhang linear-mit-linear	21,039	1	,000
Anzahl der gültigen Fälle	674		

## Symmetrische Maße

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise $T^b$	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nomi- Kontingenzkoeffizient nalmaß	,227			,000
Ordinal- bzgl. Gamma Ordinalmaß	-,210	,046	-4,514	,000
Korrelation nach Spearman	-,171	,037	-4,489	,000 <sup>c</sup>
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	-,177	,037	-4,657	,000 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	674			

**Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen? \* Wie hoch ist Ihr Haushaltsnettoeinkommen?**

## Kreuztabelle

	Wie hoch ist Ihr Haushaltsnettoeinkommen?	Gesamt

		bis 1.500 €	1.500 bis 2.250 €	2.251 bis 3.000 €	3.001 bis 3.750 €	über 3.750 €	
Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	sehr hoch Anzahl	7	11	5	9	12	44
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereit- schaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	15,9%	25,0%	11,4%	20,5%	27,3%	100,0%
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihr Haus- haltsnettoeinkommen?	7,1%	5,4%	4,2%	9,7%	8,7%	6,7%
	% der Gesamtzahl	1,1%	1,7%	,8%	1,4%	1,8%	6,7%
eher hoch	Anzahl	18	48	31	29	33	159
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereit- schaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	11,3%	30,2%	19,5%	18,2%	20,8%	100,0%
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihr Haus- haltsnettoeinkommen?	18,2%	23,4%	25,8%	31,2%	23,9%	24,3%
	% der Gesamtzahl	2,7%	7,3%	4,7%	4,4%	5,0%	24,3%
eher nied- rig	Anzahl	55	105	54	44	63	321
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereit- schaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	17,1%	32,7%	16,8%	13,7%	19,6%	100,0%
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihr Haus- haltsnettoeinkommen?	55,6%	51,2%	45,0%	47,3%	45,7%	49,0%
	% der Gesamtzahl	8,4%	16,0%	8,2%	6,7%	9,6%	49,0%
sehr nied- rig	Anzahl	19	41	30	11	30	131
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereit- schaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	14,5%	31,3%	22,9%	8,4%	22,9%	100,0%

	% innerhalb von Wie hoch ist Ihr Haushaltsnettoeinkommen?	19,2%	20,0%	25,0%	11,8%	21,7%	20,0%
	% der Gesamtzahl	2,9%	6,3%	4,6%	1,7%	4,6%	20,0%
Gesamt	Anzahl	99	205	120	93	138	655
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	15,1%	31,3%	18,3%	14,2%	21,1%	100,0%
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihr Haushaltsnettoeinkommen?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	% der Gesamtzahl	15,1%	31,3%	18,3%	14,2%	21,1%	100,0%

**Chi-Quadrat-Tests**

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	13,969 <sup>a</sup>	12	,303
Likelihood-Quotient	14,372	12	,278
Zusammenhang linear-linear	1,986	1	,159
Anzahl der gültigen Fälle	655		

**Symmetrische Maße**

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise T <sup>b</sup>	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nominalmaß	,145			,303
Ordinal- bzgl. Gamma	-,061	,046	-1,326	,185

Ordinalmaß	Korrelation nach Spearman	-,052	,039	-1,320	,187 <sup>c</sup>
Intervall- maß	bzgl. Intervall- Pearson-R	-,055	,040	-1,410	,159 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle		655			

**Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen? \* Wie viele Personen befinden sich in Ihrem Haushalt?**

Kreuztabelle

			Wie viele Personen befinden sich in Ihrem Haushalt?					Gesamt
			1	2	3 bis 4	5 bis 6	über 6	
Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	sehr hoch	Anzahl	11	25	7	1	0	44
		% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	25,0%	56,8%	15,9%	2,3%	,0%	100,0%
		% innerhalb von Wie viele Personen befinden sich in Ihrem Haushalt?	5,2%	8,8%	4,7%	4,0%	,0%	6,5%
		% der Gesamtzahl	1,6%	3,7%	1,0%	,1%	,0%	6,5%
eher hoch	Anzahl	50	71	33	5	1	160	
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	31,3%	44,4%	20,6%	3,1%	,6%	100,0%	

	% innerhalb von Wie viele Personen befinden sich in Ihrem Haushalt?	23,5%	25,0%	22,3%	20,0%	33,3%	23,8%
	% der Gesamtzahl	7,4%	10,5%	4,9%	,7%	,1%	23,8%
eher niedrig	Anzahl	111	133	77	10	1	332
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	33,4%	40,1%	23,2%	3,0%	,3%	100,0%
	% innerhalb von Wie viele Personen befinden sich in Ihrem Haushalt?	52,1%	46,8%	52,0%	40,0%	33,3%	49,3%
	% der Gesamtzahl	16,5%	19,8%	11,4%	1,5%	,1%	49,3%
sehr niedrig	Anzahl	41	55	31	9	1	137
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	29,9%	40,1%	22,6%	6,6%	,7%	100,0%
	% innerhalb von Wie viele Personen befinden sich in Ihrem Haushalt?	19,2%	19,4%	20,9%	36,0%	33,3%	20,4%
	% der Gesamtzahl	6,1%	8,2%	4,6%	1,3%	,1%	20,4%
Gesamt	Anzahl	213	284	148	25	3	673
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	31,6%	42,2%	22,0%	3,7%	,4%	100,0%
	% innerhalb von Wie viele Personen befinden sich in Ihrem Haushalt?	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
	% der Gesamtzahl	31,6%	42,2%	22,0%	3,7%	,4%	100,0%

## Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	9,667 <sup>a</sup>	12	,645
Likelihood-Quotient	9,252	12	,681
Zusammenhang linear-mit-linear	,982	1	,322
Anzahl der gültigen Fälle	673		

## Symmetrische Maße

	Wert	Asymptotischer Standardfehler r <sup>a</sup>	Näherungsweise T <sup>b</sup>	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nomi- Kontingenzkoeffizient nalmaß	,119			,645
Ordinal- bzgl. Gamma Ordinalmaß	,039	,050	,773	,440
Korrelation nach Spearman	,029	,038	,762	,447 <sup>c</sup>
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	,038	,038	,991	,322 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	673			

**Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen? \* Geschlecht**

## Kreuztabelle

	Geschlecht		Gesamt
	weiblich	männlich	
Wie hoch ist Ihre Be- sehr hoch Anzahl	11	33	44

Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	25,0%	75,0%	100,0%
	% innerhalb von Geschlecht	4,9%	7,5%	6,6%
	% der Gesamtzahl	1,7%	5,0%	6,6%
eher hoch	Anzahl	56	101	157
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	35,7%	64,3%	100,0%
	% innerhalb von Geschlecht	24,8%	23,0%	23,6%
	% der Gesamtzahl	8,4%	15,2%	23,6%
eher niedrig	Anzahl	115	214	329
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	35,0%	65,0%	100,0%
	% innerhalb von Geschlecht	50,9%	48,7%	49,5%
	% der Gesamtzahl	17,3%	32,2%	49,5%
sehr niedrig	Anzahl	44	91	135
	% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	32,6%	67,4%	100,0%
	% innerhalb von Geschlecht	19,5%	20,7%	20,3%
	% der Gesamtzahl	6,6%	13,7%	20,3%
<b>Gesamt</b>	<b>Anzahl</b>	<b>226</b>	<b>439</b>	<b>665</b>

% innerhalb von Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	34,0%	66,0%	100,0%
% innerhalb von Geschlecht	100,0%	100,0%	100,0%
% der Gesamtzahl	34,0%	66,0%	100,0%

## Chi-Quadrat-Tests

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	2,036 <sup>a</sup>	3	,565
Likelihood-Quotient	2,119	3	,548
Zusammenhang linear-linear	,113	1	,736
Anzahl der gültigen Fälle	665		

## Symmetrische Maße

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise $T^b$	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nominal- Kontingenzkoeffizient maß	,055			,565
Ordinal- bzgl. Gamma Ordinalmaß	-,009	,066	-,130	,896
Korrelation nach Spearman	-,005	,038	-,129	,898 <sup>c</sup>
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	-,013	,038	-,336	,737 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	665			

**Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen? \* An welchem Standort der FOM studieren Sie?**

**Kreuztabelle**

			An welchem Standort der FOM studieren Sie?																	Gesamt		
			Berlin	Bonn	Bremen	Dortmund	Duisburg	Düsseldorf	Essen	Frankfurt	Gütersloh	Hamm	Kassel	Köln	Leipzig	Mannheim	Nürnberg	Siegen	Stuttgart			
Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	Anzahl		3	0	2	1	2	1	4	9	0	5	0	3	1	0	5	1	4	0	3	44
	% innerhalb von		6,8	,0	4,5	2,3	4,5	2,3	9,1	20,5	,0	11,4	,0	6,8	2,3	,0	11,4	2,3	9,1	,0	6,8	10,0
	Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?																					
	% innerhalb von		4,8	,0	11,1	5,0	4,4	4,3	6,1	9,3	,0	7,5	,0	5,0	20,0	,0	7,4	11,1	14,8	,0	16,7	6,7
	An welchem Standort der FOM studieren Sie?																					
% der Gesamtzahl		,5	,0	,3	,2	,3	,2	,6	1,4	,0	,8	,0	,5	,2	,0	,8	,2	,6	,0	,5	6,7	
ehere	Anzahl		19	2	6	5	12	4	16	20	0	16	2	15	0	1	20	1	9	4	5	157

hoch	% innerhalb	12,1	1,3	3,8	3,2	7,6	2,5	10,2	12,7	,0	10,2	1,3	9,6	,0	,6	12,7	,6	5,7	2,5	3,2	10,0
	Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
	% innerhalb	30,2	8,0	33,3	25,0	24,0	17,4	24,2	20,6	,0	23,9	13,3	25,0	,0	12,5	29,4	11,1	33,3	19,0	27,8	23,8
	An welchem Standort der FOM studieren Sie?	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
niedrig	% innerhalb	2,9	,3	,9	,8	1,8	,6	2,4	3,0	,0	2,4	,3	2,3	,0	,2	3,0	,2	1,4	,6	,8	23,8
	Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
	% der Gesamtzahl	2,9	,3	,9	,8	1,8	,6	2,4	3,0	,0	2,4	,3	2,3	,0	,2	3,0	,2	1,4	,6	,8	23,8
	Anzahl	29	17	5	10	22	12	32	51	0	36	12	26	3	5	30	5	12	12	6	32
niedrig	% innerhalb	8,9	5,2	1,5	3,1	6,8	3,7	9,8	15,7	,0	11,1	3,7	8,0	,9	1,5	9,2	1,5	3,7	3,7	1,8	10,0
	Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
	% innerhalb	8,9	5,2	1,5	3,1	6,8	3,7	9,8	15,7	,0	11,1	3,7	8,0	,9	1,5	9,2	1,5	3,7	3,7	1,8	10,0
	Anzahl	29	17	5	10	22	12	32	51	0	36	12	26	3	5	30	5	12	12	6	32

	% innerhalb von An welchem Standort der FOM studieren Sie?	46,0%	68,0%	27,8%	50,0%	44,0%	52,2%	48,5%	52,6%	10,0%	53,7%	80,0%	43,3%	60,0%	62,5%	44,1%	55,6%	44,4%	57,1%	33,3%	49,2%
	% der Gesamtzahl	4,4%	2,6%	1,8%	1,5%	3,3%	1,8%	4,8%	7,7%	1,0%	5,4%	1,8%	3,9%	1,5%	1,8%	4,5%	1,8%	1,1%	1,1%	1,9%	4,2%
sehr niedrig	Anzahl	12	6	5	4	14	6	14	17	1	10	1	16	1	2	13	2	2	5	4	13
	% innerhalb von	8,9%	4,4%	3,7%	3,0%	10,4%	4,4%	10,4%	12,6%	1,7%	7,4%	1,7%	11,9%	1,7%	1,5%	9,6%	1,5%	1,5%	3,7%	3,0%	10,0%
	Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?																				
	% innerhalb von An welchem Standort der FOM studieren Sie?	19,0%	24,0%	27,8%	20,0%	28,0%	26,1%	21,2%	17,5%	10,0%	14,9%	6,7%	26,0%	20,0%	25,0%	19,1%	22,2%	7,4%	23,8%	22,2%	20,4%
	% der Gesamtzahl	1,8%	1,9%	1,8%	1,6%	2,1%	1,9%	2,1%	2,2%	0,2%	1,5%	0,2%	2,4%	0,2%	0,3%	2,0%	0,3%	0,3%	0,8%	0,6%	2,4%
Gesamt	Anzahl	63	25	18	20	50	23	66	97	1	67	15	60	5	8	68	9	27	21	18	66
																					1

% innerhalb von	9,5	3,8	2,7	3,0	7,6	3,5	10,0	14,7	,2	10,1	2,3	9,1	,8	1,2	10,3	1,4	4,1	3,2	2,7	10,0
Wie hoch ist Ihre Bereitschaft als nächstes Auto ein Elektroauto zu kaufen?	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
An welchem Standort der FOM studieren Sie?	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
% der Gesamtzahl	9,5	3,8	2,7	3,0	7,6	3,5	10,0	14,7	,2	10,1	2,3	9,1	,8	1,2	10,3	1,4	4,1	3,2	2,7	10,0
	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%

**Chi-Quadrat-Tests**

	Wert	df	Asymptotische Signifikanz (2-seitig)
Chi-Quadrat nach Pearson	47,859 <sup>a</sup>	54	,709
Likelihood-Quotient	52,640	54	,527
Zusammenhang linear-mit-linear	1,962	1	,161
Anzahl der gültigen Fälle	661		

**Symmetrische Maße**

	Wert	Asymptotischer Standardfehler $r^a$	Näherungsweise $T^b$	Näherungsweise Signifikanz
Nominal- bzgl. Nomi- Kontingenzkoeffizient nalmaß	,260			,709
Ordinal- bzgl. Gamma Ordinalmaß	-,050	,040	-1,235	,217
Korrelation nach Spearman	-,049	,039	-1,257	,209 <sup>c</sup>
Intervall- bzgl. Intervall- Pearson-R maß	-,055	,039	-1,402	,161 <sup>c</sup>
Anzahl der gültigen Fälle	661			