

Mobilität im Ruhrgebiet

Ergebnisse einer repräsentativen Telefonumfrage

Dr. Christiane Lübke

Lotharstraße 65

47057 Duisburg

christiane.luebke@uni-due.de

Duisburg/Essen, Februar 2019

Vorbemerkung

Im Auftrag der Global Young Faculty hat das Sozialwissenschaftliche Umfragezentrum (SUZ) eine repräsentative Befragung zum Thema „Mobilität im Ruhrgebiet“ durchgeführt. Im Rahmen der Untersuchung wurden insgesamt 1007 nach einem Zufallsverfahren ausgesuchte Personen ab 18 Jahren aus neun Ruhrgebietsstädten nach ihrem Umweltbewusstsein und Mobilitätsverhalten befragt. Die Erhebung wurde vom 20.11.2018 bis 26.01.2019 durchgeführt. Details zur Erhebung enthält der Feldbericht vom SUZ im Anhang. Zentrale Untersuchungsbefunde werden im nachfolgenden Ergebnisbericht vorgestellt.

Inhaltsverzeichnis

Vorbemerkung	2
1. Umwelt- und Klimasorgen im Ruhrgebiet	4
2. Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Ruhrgebiet	6
2.1. Mobilitätverhalten im Ruhrgebiet.....	6
2.2. Pendlermobilität im Ruhrgebiet	7
2.3. Meinungen zum ÖPNV	8
3. Einschätzung zu den Stärken und Schwächen des ÖPNVs im Ruhrgebiets	9
3.1. Gründe für die Nutzung des ÖPNV	9
3.2. Hindernisse für den Umstieg auf den ÖPNV.....	10
4. Zusammenfassung	11
Anhang: Feldbericht	12

1. Umwelt- und Klimasorgen im Ruhrgebiet

Die Mehrheit der Befragten sorgt sich um den Schutz der Umwelt und um den Klimawandel. 93 Prozent der Befragten machen sich große oder einige Sorgen um den Schutz der Umwelt, 92 Prozent machen sich große oder einige Sorgen um den Klimawandel.

Ebenfalls weitverbreitet sind die Sorgen um die Luftqualität in den Städten des Ruhrgebiets und um die Auswirkungen der Luftverschmutzung auf die eigene Gesundheit. 86 Prozent der befragten Personen im Ruhrgebiet sorgen sich um die Luftqualität in den Städten, 75 Prozent machen sich sogar große oder einige Sorgen um die Auswirkungen der Luftverschmutzung auf die eigene Gesundheit.

Wie ist es mit den folgenden Gebieten – machen Sie sich da Sorgen?

	Große Sorgen (%)	Einige Sorgen (%)	Keine Sorgen (%)	N*
...um den Schutz der Umwelt	56,76	36,58	6,66	1006
...um den Klimawandel	68,46	24,05	7,49	1002
...um die Luftqualität in den Städten des Ruhrgebiets	46,12	40,24	13,65	1004
...um die Auswirkungen der Luftverschmutzung auf meine eigene Gesundheit	32,10	42,60	25,00	1000

*Differenz zu 1007 Personen ergeben sich durch fehlende Angaben (weiß nicht, keine Angabe)

Anteil an befragten Personen, die sich große oder einige Sorgen auf folgenden Gebieten in den jeweiligen Befragungsstädten machen

	den Schutz der Umwelt (%)	den Klimawandel (%)	die Luftqualität in den Städten des Ruhrgebiets (%)	die Auswirkungen der Luftverschmutzung auf meine eigene Gesundheit (%)	N*
Bochum	92,68	93,44	85,37	68,85	123
Dortmund	93,39	94,17	83,33	75,83	121
Duisburg	93,50	94,26	90,24	80,33	123
Essen	95,31	89,84	85,16	70,31	128
Gelsenkirchen	92,39	93,48	84,78	72,53	92
Herne	96,77	91,40	90,32	82,61	93
Mülheim	95,51	92,05	85,23	71,91	89
Oberhausen	93,75	92,86	88,39	77,48	112
Recklinghausen	87,88	89,90	82,83	72,73	99
Andere	90,48	95,24	90,48	90,48	21

*Differenz zu 1007 Personen ergeben sich durch fehlende Angaben (weiß nicht, keine Angabe)

2. Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel im Ruhrgebiet

2.1. Mobilitätverhalten im Ruhrgebiet

Das Auto ist im Alltag das meist genutzte Verkehrsmittel. 51 Prozent der Befragten geben an, dass sie täglich Wege mit dem Auto zurücklegen. Weitere 23 Prozent tun dies mehrmals in der Woche. Demgegenüber fahren lediglich 11 Prozent täglich und 17 Prozent mehrmals die Woche mit dem Fahrrad und 12 Prozent täglich mit Öffentlichen Verkehrsmittel wie zum Beispiel Bus und Bahn und 12 Prozent mehrmals die Woche.

Wie häufig nutzen Sie folgende Verkehrsmittel?

	(fast) täglich	mehrmals in der Woche	mehrmals im Monat	seltener	(fast) nie	<i>N*</i>
Auto	50,99	23,26	6,46	6,06	13,22	1006
Fahrrad	10,63	17,28	13,31	22,14	36,64	1007
Öffentliche Verkehrsmittel wie Bus und Bahn	11,92	11,42	16,09	38,23	22,34	1007
Zu Fuß	46,12	27,83	6,96	13,22	5,86	1006

*Differenz zu 1007 Personen ergeben sich durch fehlende Angaben (weiß nicht, keine Angabe)

2.2. Pendlermobilität im Ruhrgebiet

Die Mehrheit der Berufspendler im Ruhrgebiet fährt regelmäßig mit dem Auto zur Arbeit. Lediglich 14 Prozent fahren mit öffentlichen Verkehrsmitteln, 6 Prozent mit dem Fahrrad und 6 Prozent gehen zu Fuß. Diese Zahlen decken sich mit amtlichen Erhebungen auf Basis des Mikrozensus, laut der 14 Prozent aller Erwerbstätigen 2016 öffentliche Verkehrsmittel für den Arbeitsweg nutzten (Statistisches Bundesamt¹).

Wie kommen Sie in der Regel zur Arbeit? Falls Sie für Ihren Arbeitsweg mehrere Verkehrsmittel kombinieren, nennen Sie bitte nur das Hauptverkehrsmittel.

*Anteil an befragten Erwerbstätigen, die mit folgenden Verkehrsmitteln zur Arbeit kommen.
(Angaben in Prozent, N= 492)*

mit dem Auto	70,53
mit dem Fahrrad	5,89
mit öffentlichen Verkehrsmitteln	14,43
zu Fuß	6,10
Sonstiges*	3,05

*Sonstige Angaben: Kombination verschiedener Verkehrsmittel und Home-Office

¹ https://www.destatis.de/DE/PresseService/Presse/Pressemitteilungen/2017/08/PD17_288_12211.html

2.3. Meinungen zum ÖPNV

In der Befragung wurde außerdem das Mobilitätsverhalten anhand unterschiedlicher Aussagen erfasst, zu denen die Befragten jeweils angeben sollten, inwieweit diese auf sie persönlich zu treffen. Die Auswertung zeigt, dass die meisten Befragten angeben, dass ihre Wohnung gut an den öffentlichen Nahverkehr angebunden ist. 48 Prozent der Befragten würden auch häufiger mit Bus und Bahn fahren, wenn diese kostenlos wären. Aktuell geben jedoch nur 25 Prozent an, dass sie im Alltag eher öffentliche Verkehrsmittel als das Auto nutzen. Lediglich 11 Prozent verzichten der Umwelt zu Liebe auf ein eigenes Auto.

Jeder von uns ist täglich auf die eine oder anderen Weise vom Straßenverkehr betroffen. Ich würde Sie am Anfang gerne dazu um Ihre Meinung bitten. Dazu lese ich Ihnen einige Sätze vor, die mehr oder weniger auf Sie zutreffen können. Bitte geben Sie bei jeder Aussage an, inwieweit diese auf Sie persönlich zutrifft. Nennen Sie mir dazu eine Zahl zwischen 1 (trifft voll und ganz zu) und 5 (trifft gar nicht zu)						
	1	2	3	4	5	<i>N</i>
	trifft voll zu (%)				trifft gar nicht zu (%)	
Meine Wohnung ist gut an den öffentlichen Verkehr angebunden.	58,75	12,72	16,60	4,08	7,85	1006
Ich würde häufiger öffentliche Verkehrsmittel nutzen, wenn diese kostenlos wären.	48,00	8,90	17,50	7,50	17,80	1000
Wenn ich die Wahl habe, nutze ich im Alltag eher öffentliche Verkehrsmittel als das Auto.	24,68	5,87	10,45	10,95	48,06	1005
Wegen der Umwelt verzichte ich auf ein eigenes Auto.	11,00	3,50	11,10	6,9	67,50	1000

3. Einschätzung zu den Stärken und Schwächen des ÖPNVs im Ruhrgebiet

3.1. Gründe für die Nutzung des ÖPNV

40 Prozent der Befragten haben angegeben, dass sie den ÖPNV täglich, mehrmals in der Woche oder zumindest mehrmals im Monat nutzen. Diese Personen wurden nach den Gründen für die Nutzung des ÖPNVs gefragt. Es zeigt sich, dass es zum einen Push-Faktoren sind, die diese Menschen motiviert mit Bus und Bahn zu fahren. So geben 52 Prozent an, dass sie dadurch keinen Parkplatz suchen müssen, und 21 Prozent, dass sie mit Bus und Bahn schneller sind. Außerdem spielt der Umweltgedanke eine große Rolle. 37 Prozent geben an, dass sie mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren, weil es umweltfreundlicher ist.

Warum nutzen Sie im Alltag öffentliche Verkehrsmittel?

	1 trifft voll zu (%)	2	3	4	5 trifft gar nicht zu (%)	N*
Weil ich so keinen Parkplatz suchen muss	52,41	16,71	7,09	5,82	17,97	395
Weil es umweltfreundlicher ist	37,22	21,77	22,53	4,05	14,43	395
Weil es häufig schneller ist	33,76	13,45	17,77	9,64	25,38	394
Weil ich die Zeit in Bus und Bahn sinnvoller nutzen kann	21,17	16,33	18,62	8,42	35,46	392
Weil Bus- und Bahnfahren günstiger ist als Autofahren	19,69	11,02	25,72	11,29	32,28	381
Weil ich keinen Führerschein habe	18,43	0,25	0,76	0,51	80,05	396
Weil meine Freunde und Bekannte auch mit Bus und Bahn fahren	9,64	5,33	12,44	11,42	61,17	394

Basis: Befragte, die den ÖPNV (fast) täglich, mehrmals in der Woche oder mehrmals im Monat nutzen (N=397); *Differenz zu 397 Personen ergeben sich durch fehlende Angaben (weiß nicht, keine Angabe)

3.2. Hindernisse für den Umstieg auf den ÖPNV

60 Prozent der Befragten nutzen nach eigenen Angaben den ÖPNV nicht oder selten. Auch sie wurden nach den Gründen gefragt. Am häufigsten geben die Befragten an, dass das Autofahren für sie bequemer ist (68 Prozent). Außerdem stellen demnach längere Fahrtzeiten und fehlende Verbindungen die größten Hindernisse für den Umstieg auf den ÖPNV dar.

Warum nutzen Sie im Alltag selten oder nie öffentliche Verkehrsmittel wie Bus und Bahn?

	1 trifft voll zu (%)	2	3	4	5 trifft gar nicht zu (%)	N
Weil es bequemer ist, mit dem Auto zu fahren	67,55	10,38	10,54	2,14	9,39	607
Weil Fahrten mit Bus und Bahn häufig länger dauern	48,22	11,34	18,44	5,92	16,07	591
Weil es für meine alltäglichen Strecken keine passenden Verbindungen gibt	34,00	7,79	17,58	7,30	33,33	603
Weil die Ticketpreise zu hoch sind	30,45	11,25	24,22	7,61	26,47	579
Weil Bus und Bahn zu oft unpünktlich sind	22,57	13,40	24,34	11,46	28,22	567
Weil Bus und Bahn zu selten fahren	18,82	8,40	23,19	12,10	37,48	595
Weil es nicht sicher genug ist	7,46	5,47	9,78	8,46	68,82	603

Basis: Befragte, die den ÖPNV nicht oder selten nutzen (N=610); *Differenz zu 610 Personen ergeben sich durch fehlende Angaben (weiß nicht, keine Angabe)

4. Zusammenfassung

Die meisten Menschen im Ruhrgebiet sorgen sich um den Schutz der Umwelt, um den Klimawandel und die Folgen für die Städte und die Gesundheit der Bewohner. Dieses hohe Umweltbewusstsein überträgt sich jedoch nicht ohne Weiteres auch in umweltschonenderes Mobilitätsverhalten.

Die repräsentative Telefonumfrage im Ruhrgebiet bestätigt aber auch, dass das Auto nach wie vor das meist genutzte Verkehrsmittel ist, während der ÖPNV als umweltschonendere Alternative vergleichsweise selten genutzt wird. 51 Prozent der Befragten geben an, das Auto im Alltag nahezu täglich zu nutzen, weitere 23 Prozent nutzen das Auto mehrmals in der Woche. Und 71 Prozent der Berufspendler fährt mit dem Auto zur Arbeit. Der ÖPNV wird hingegen im Alltag nur von 12 Prozent täglich und von weiteren 12 Prozent mehrmals in der Woche genutzt. Nur 14 Prozent der befragten Erwerbstätigen fährt mit Bus und Bahn zur Arbeit.

Die Gründe für die vergleichsweise geringe Nutzung des ÖPNV im Ruhrgebiet sind vielfältig. 48 Prozent der Befragten würden häufiger mit Bus und Bahn fahren, wenn diese kostenlos wären. Die größten Hindernisse für den Umstieg auf den ÖPNV sehen die Befragten in der eigenen Bequemlichkeit sowie längeren Fahrzeiten und höhere Kosten.

Anhang: Feldbericht



Sozialwissenschaftliches Umfragezentrum GmbH

**Computerunterstützte Telefonumfrage (CATI)
im Rahmen des Projektes
„Mobilität und Verkehr im Ruhrgebiet“**

Feldbericht

erstellt für:

Universität Duisburg-Essen

Fakultät Gesellschaftswissenschaften, Institut für Soziologie

28. Januar 2019

Sozialwissenschaftliches UmfrageZentrum GmbH
Gallenkampstrasse 20
D-47051 Duisburg
Tel.: 0203/3631806; Fax: 0203/3631808

Projektleiter: Dipl.-Soz.-Wiss. Marc Danullis, Tel. 0203/713966-13
E-Mail: marc.danullis@suz-umfragen.de

Inhaltsverzeichnis

1 Vorbemerkungen	1
2 Stichprobe	1
3 Feldzeit	2
4 Interviewereinsatz und Interviewdauer	3
5 Fragebogen	3
6 Realisierte Interviews und Ausschöpfung	4
8 Feldübersicht	5

1 Vorbemerkungen

Der vorliegende Bericht dokumentiert die Durchführung einer Telefonumfrage im Rahmen des Projekts „Mobilität und Verkehr im Ruhrgebiet“, die von November 2018 bis Januar 2019 über das Telefonlabor des Sozialwissenschaftlichen Umfragezentrums (SUZ) in Duisburg durchgeführt wurde. Im Rahmen der Studie wurden 1007 Personen, die in Deutschland leben, befragt.

2 Stichprobe

Grundgesamtheit der Hauptstudie waren im Ruhrgebiet lebende Personen im Alter ab 18 Jahren. Die Rufnummernauswahl erfolgte in folgenden neun Städten:

Bochum
Dortmund
Duisburg
Essen
Gelsenkirchen
Herne
Mülheim
Oberhausen
Recklinghausen

Die Auswahl der Zielpersonen erfolgt bei CATI-Umfragen grundsätzlich in zwei Schritten:

- Auf der *ersten Stufe* erfolgt eine Auswahl der Privathaushalte mit Telefonanschluss.
- Auf der *zweiten Stufe* erfolgt die Auswahl der Zielperson im Haushalt. Dies geschieht mit der sog. *Last-Birthday-Methode*. Dabei wird diejenige Zielperson befragt, die zuletzt Geburtstag hatte. Nach amerikanischen Untersuchungen entspricht dieses Verfahren einer zufälligen Auswahl der Zielperson im Haushalt. Auf Wunsch können auch alternative Verfahren wie der Schwedenschlüssel zur Anwendung kommen. *Es wird nur eine Person pro Haushalt befragt.*

In der vorliegenden Befragung war eine Zufallsstichprobe vorgesehen. Eine Zufallsauswahl ist durch die Vollständigkeit der Auswahlgrundlage, die Kenntnis der Auswahlwahrscheinlichkeiten der Stichproben sowie Inklusionswahrscheinlichkeiten größer als Null für die Inklusion von Untersuchungseinheiten in eine Stichprobe gekennzeichnet. Das einzige in der BRD anwendbare Verfahren, das diese Merkmale aufweist, ist das bei GESIS-ZUMA entwickelte Verfahren von Gabler und Häder (1997)¹, das - mathematisch begründbar - eine reine einfache Zufallsauswahl von Privathaushalten mit Telefonanschlüssen **unter Berücksichti-**

¹ Vgl. Gabler, S. & Häder, S. (1997). Überlegungen zu einem Stichprobendesign für Deutschland. *ZUMA-Nachrichten* 41, 7-18

Gabler, S. & Häder, S. (1998). Probleme bei der Anwendung von RLD-Verfahren. S. 58-68 in: S. Gabler, S.

Häder & J. Hoffmeyer-Zlotnik (Hrsg.), *Telefonstichproben in Deutschland*. Opladen: Westdeutscher Verlag

Gabler, S. & Häder, S. (1999). Erfahrungen beim Aufbau eines Auswahlrahmens für Telefonstichproben in Deutschland. *ZUMA-Nachrichten* 44, 45-61.

gung der im Telefonbuch nicht eingetragenen Haushalte gestattet. Einfache Zufallsauswahl bedeutet:

Jede Stichprobe des gleichen Umfangs von Privathaushalten mit Telefonanschluss hat die gleiche berechenbare Chance, in die Stichprobe zu gelangen. Bei diesem Verfahren werden zunächst zufällige Nummerfolgen erzeugt, von denen im Festnetz nur ca. 40%, im Mobilfunknetz ca. 25% gültige Telefonnummern darstellen. Bei der Kostenkalkulation muss also berücksichtigt werden, dass bei diesem Verfahren viele nicht existente Nummern erzeugt werden, die auf ihre Validität hin überprüft werden müssen. Um z. B. 1.000 gültige Festnetznummern zu erzeugen, müssen beim Verfahren von Gabler und Häder ca. 2.500 Ziffernfolgen generiert werden.

Eine Auswahl der Haushalte an Hand des Telefonbuchs ist wegen der hohen Anzahl der Nichteingetragenen (in Städten bis zu 50%) nicht zu empfehlen. Für die Qualität der realisierten Nettostichprobe ist u. a. die Gestaltung der Kontaktversuche von großer Bedeutung. Es ist bekannt, dass die Wahrscheinlichkeit eines Kontakts mit dem Haushalt von unterschiedlichen Faktoren abhängt (vgl. Groves & Couper 1998, S. 81)²:

- Merkmale des sozialen Umfelds,
- physikalische Hindernisse (z. B. Anrufbeantworter, kein Anschluss unter dieser Nummer, etc.),
- soziodemografische Merkmale,
- Muster der häuslichen Anwesenheit,
- Anzahl der Kontaktversuche,
- zeitliche Streuung der Kontaktversuche.

Die zuletzt genannten beiden Merkmale lassen sich durch das CATI-Verwaltungsprogramm steuern. Die maximale Anzahl der Kontaktversuche sollte im vorliegenden Fall bei 10 liegen.

Vor Feldbeginn wurde nach dem Gabler-Häder-Verfahren eine Zufallsauswahl von Telefonnummern aus oben genannten Städten gezogen, wobei Nummern, die als Geschäftsanschluss, Durchwahlnummern oder Faxnummern erkennbar waren, gelöscht wurden. Vor Beginn der Feldphase wurden alle Telefonnummern über einen Predialer auf Ihre Gültigkeit hin überprüft.

3 Feldzeit

Die Feldzeit umfasste den Zeitraum zwischen dem 20.11.2018 bis zum 26.01.2019.

Die Kontaktaufnahme sowie die Durchführung der Interviews erfolgte Montag bis Freitag zwischen 15.30 und 21 Uhr und Samstag zwischen 12 und 18 Uhr. Studien zeigen, dass in diesem Zeitraum Haushaltsmitglieder am ehesten erfolgreich zu kontaktieren sind. Das CATI-Verwaltungsprogramm kann prinzipiell auf eine beliebige Streuungsstrategie über die Woche hinweg eingestellt werden.

² Vgl. Groves, R.M. & Couper, M. (1998). *Nonresponse in household interview surveys*. New York: Wiley.

4 Interviewereinsatz und Interviewdauer

Zum Einsatz kamen insgesamt 55 Interviewer/Interviewerinnen. Die durchschnittliche Zahl der Interviews pro Interviewer/Interviewerin lag bei 18,3 das Maximum bei 86.

Die durchschnittliche Interviewdauer betrug 14,2 Minuten mit einem Maximum von 43,7 Minuten und einem Minimum von 6,3 Minuten. Die Standardabweichung der Interviewdauer lag bei 5 Minuten.

Vor Beginn der Feldphase wurden die Interviewer/innen in Schulungen mit dem Befragungsinhalt und dem Fragebogen vertraut gemacht. Schon vor ihrem ersten Einsatz in Umfragen des SUZ durchliefen die Interviewer einen mehrstufigen ausführlichen Schulungsprozess mit einer Schulung in der Technik des standardisierten Interviews sowie einer technischen Schulung. Die Schulung beinhaltet im SUZ immer auch die Durchführung von Probeinterviews.

5 Fragebogen

Im vorliegenden Fall war die Durchführung einer computerunterstützten Telefonbefragung (Computer Assisted Telephone Interviewing; kurz: CATI) in der Sozialforschung vorgesehen. Dabei werden die Fragen des zuvor programmierten Fragebogens den Interviewern auf dem Bildschirm in Abhängigkeit von den vorangegangenen Antworten (Filterführung) der Befragten präsentiert. Die Antworten der Befragten werden von den Interviewern direkt in den Computer eingegeben, der diese sammelt und in einem Datensatz zusammenfasst. Der Datensatz kann dann mit einem statistischen Auswertungssystem ausgewertet werden. Die gesamte Feldorganisation wird durch ein auf einem Server installiertes Verwaltungsprogramm gesteuert. Der CATI-Einsatz garantiert:

- die optimale Kontrolle der Intervieweraktivitäten durch Supervisoren und daher weitestgehende Fälschungssicherheit,
- erheblich bessere Stichprobenqualität im Vergleich zu Face-to-Face-Umfragen nach dem ADM-Stichprobendesign oder schriftliche Umfragen,
- Beobachtbarkeit des Feldgeschehens durch den Auftraggeber,
- die Minimierung von Interviewerfehlern (Eingabe- und Filterfehlern) aufgrund der Computersteuerung und durch die Möglichkeit, Online-Befragungshilfen für den Interviewer einzubauen,
- eine schnelle Verfügbarkeit der Daten, keine getrennte Dateneingabe,
- die intensive Schulung – auf Wunsch durch den Auftraggeber - der Interviewer vor Ort,
- einen kontinuierlichen, sofort abrufbaren Überblick über bestimmte Qualitätsmerkmale der Erhebung wie Ausschöpfung, etc.,
- Reduktion sozial erwünschter Antworten und Reduktion von Nichtantworten bei sensiblen Fragen.

Der Fragebogen wurde mit dem Befragungsprogramm CI3 von Sawtooth erstellt. Die Feldsteuerung, d.h. die Anruf-, Termin- und Kontaktverwaltung lief unter der Sawtooth-Software WinCati.

Für die Befragung erhielt das SUZ von der Projektgruppe eine schriftliche Vorabversion des Fragebogens, der dann in einen computergestützten Fragebogen umgesetzt wurde. Der Fragebogen wurde vor Feldbeginn einem Standard-Pretest unterzogen und im Anschluss noch einmal überarbeitet.

6 Realisierte Interviews und Ausschöpfung

Nach Abschluss der Feldphase lagen insgesamt 1007 realisierte Interviews vor. 424 (42,1 %) Interviews wurden mit männlichen Teilnehmern und 583 (57,9 %) mit weiblichen Teilnehmern durchgeführt.

Die sog. Ausschöpfungsquote beschreibt das Verhältnis zwischen Nettostichprobe und der bereinigten Bruttostichprobe. Diese beträgt:

Ausschöpfungsquote = Umfang der Nettostichprobe / Umfang der bereinigten Bruttostichprobe = $1007 / 4735 = 21,27\%$

Über die Anzahl der eingesetzten Telefonnummern, die Anzahl der Verweigerungen und die Ausschöpfungsquote informieren die folgenden Tabellen im Detail.

Feldübersicht

Telefon-Nr. insgesamt	12654	100%
Stichprobenneutrale Ausfälle		
Kein Anschluss	749	5,92%
Rufnummer hat sich geändert	3	0,02%
Verständigungsschwierigkeiten	136	1,07%
Kein Privathaushalt/Geschäftsanschluss	825	6,52%
Fax, Datenanschluss	442	3,49%
Quote erfüllt	2	0,02%
keine Person im HH 18 Jahre oder älter	14	0,11%
Sonstige Gründe	56	0,44%
Summe	2227	17,60%
Bereinigtes Brutto I:	10427	100%
Freizeichen	2713	26,02%
Besetzt	244	2,34%
Anrufbeantworter/Mailbox	2549	24,45%
Termin	186	1,78%
Summe	5692	54,59%
Bereinigtes Brutto II	4735	100%
Verweigerer, davon:		
KP verweigert	2777	58,65%
ZP verweigert	799	16,87%
ZP dauerhaft erkrankt / nicht befragbar	52	1,10%
ZP in Feldzeit nicht erreichbar	85	1,80%
Abbruch im Interview	15	0,32%
Summe	3728	78,73%
Realisierte Interviews	1007	21,27%