

Einstellung zur Fahrzeugdatenverarbeitung

Tabellenband

forsa Gesellschaft für
Sozialforschung und
statistische Analysen mbH

Gutenbergstraße 2
10587 Berlin

Telefon 030 62882-0

E-Mail info@forsa.de

Daten zur Untersuchung

Projekttitel:	Einstellung zur Fahrzeugdatenverarbeitung
---------------	---

Auftraggeber:	Verbraucherzentrale Bundesverband e.V.
---------------	--

Durchführung:	forsa Gesellschaft für Sozialforschung und statistische Analysen mbH
---------------	--

Grundgesamtheit:	Die in Privathaushalten in Deutschland lebenden deutschsprachigen Personen ab 18 Jahre.
------------------	---

Auswahlverfahren:	Systematische Zufallsauswahl (mehrstufige geschichtete Stichprobe)
-------------------	--

Stichprobengröße:	1.004 Befragte
-------------------	----------------

Erhebungsmethode:	Einschaltung eines Fragenkomplexes in forsa.Omnitel, die telefonische Mehrthemenumfrage von forsa. Computergestützte Telefoninterviews (CATI) anhand eines strukturierten Fragebogens auf Basis einer Dual-Frame Stichprobe (Mobilfunk und Festnetz).
-------------------	--

Befragungszeitraum:	10. bis 14. August 2023
---------------------	-------------------------

Gewichtung:	Gewichtung der Personenstichprobe nach Region, Alter, Geschlecht und Bildung sowie Dual-Frame Gewicht.
-------------	--

Statistische Fehlertoleranz:	+/- 3 Prozentpunkte in der Gesamtstichprobe
------------------------------	---

forsa.

Einstellung zur Fahrzeugdatenverarbeitung

Moderne Fahrzeuge verfügen über eine Reihe von Assistenzsystemen und automatischen Fahrfunktionen, wie z. B. einen Spurhalteassistenten, einen Parkassistenten oder einen Autobahn-/Staupiloten. Diese Systeme verarbeiten große Datenmengen, zum Beispiel Daten über das Umfeld des Fahrzeugs. Solche Daten werden als Mobilitätsdaten bezeichnet. Die Fahrzeuge benötigen sie unter anderem dafür, um sich mit anderen Fahrzeugen abzustimmen - zum Beispiel um Unfälle zu vermeiden. Aber auch die Fahrzeughersteller erhalten diese Mobilitätsdaten und können sie zu verschiedenen Zwecken auswerten.

Frage 1:

Ich lese Ihnen nun einige gesetzliche Maßnahmen vor, die beim Umgang mit Mobilitätsdaten aktuell diskutiert werden. Bitte sagen Sie mir zu jeder Maßnahme, ob Sie deren Umsetzung als sehr wichtig, eher wichtig, eher nicht wichtig oder gar nicht wichtig beurteilen.

Übersichtstabelle (sehr wichtig/eher wichtig)

	Gesamt	Region		Geschlecht		Alter				Bildung		
		Ost (A)	West (B)	Männer (C)	Frauen (D)	18-34 Jahre (E)	35-49 Jahre (F)	50-64 Jahre (G)	65 J. und älter (H)	niedrig (I)	mittel (J)	hoch (K)
Basis ungewichtet	1004	147	857	523	481	124	174	293	413	141	243	609
Basis (100%)	1004	150*	854	491	513	239*	222*	276	267	305*	314	369
Werden Daten an Fahrzeughersteller, andere Unternehmen oder Behörden übermittelt, soll dies über eine neutrale und unabhängige Stelle geschehen.	78%	79%	78%	77%	79%	79%	81% H	83% H	69%	64%	84% I	83% I
Der Fahrer/die Fahrerin soll entscheiden dürfen, ob andere Unternehmen oder Behörden ihre Mobilitätsdaten verarbeiten dürfen.	74%	62%	76% A	75%	72%	78% H	83% H	75% H	62%	59%	78% I	81% I
Der Fahrer/die Fahrerin soll entscheiden dürfen, welche Mobilitätsdaten der Fahrzeughersteller verarbeiten darf.	73%	72%	74%	75%	72%	77%	73%	79% H	65%	67%	77%	75%

forsa.

Einstellung zur Fahrzeugdatenverarbeitung

Moderne Fahrzeuge verfügen über eine Reihe von Assistenzsystemen und automatischen Fahrfunktionen, wie z. B. einen Spurhalteassistenten, einen Parkassistenten oder einen Autobahn-/Staupiloten. Diese Systeme verarbeiten große Datenmengen, zum Beispiel Daten über das Umfeld des Fahrzeugs. Solche Daten werden als Mobilitätsdaten bezeichnet. Die Fahrzeuge benötigen sie unter anderem dafür, um sich mit anderen Fahrzeugen abzustimmen - zum Beispiel um Unfälle zu vermeiden. Aber auch die Fahrzeughersteller erhalten diese Mobilitätsdaten und können sie zu verschiedenen Zwecken auswerten.

Frage 1:

Ich lese Ihnen nun einige gesetzliche Maßnahmen vor, die beim Umgang mit Mobilitätsdaten aktuell diskutiert werden. Bitte sagen Sie mir zu jeder Maßnahme, ob Sie deren Umsetzung als sehr wichtig, eher wichtig, eher nicht wichtig oder gar nicht wichtig beurteilen.

Übersichtstabelle (eher nicht wichtig/gar nicht wichtig)

	Gesamt	Region		Geschlecht		Alter				Bildung		
		Ost (A)	West (B)	Männer (C)	Frauen (D)	18-34 Jahre (E)	35-49 Jahre (F)	50-64 Jahre (G)	65 J. und älter (H)	niedrig (I)	mittel (J)	hoch (K)
Basis ungewichtet	1004	147	857	523	481	124	174	293	413	141	243	609
Basis (100%)	1004	150*	854	491	513	239*	222*	276	267	305*	314	369
Der Fahrer/die Fahrerin soll entscheiden dürfen, ob andere Unternehmen oder Behörden ihre Mobilitätsdaten verarbeiten dürfen.	23%	34%B	21%	23%	23%	21%	17%	25%	29%F	35%JK	19%	18%
Der Fahrer/die Fahrerin soll entscheiden dürfen, welche Mobilitätsdaten der Fahrzeughersteller verarbeiten darf.	23%	25%	23%	24%	22%	22%	25%	20%	25%	28%	18%	24%
Werden Daten an Fahrzeughersteller, andere Unternehmen oder Behörden übermittelt, soll dies über eine neutrale und unabhängige Stelle geschehen.	18%	15%	19%	22%	15%	20%	16%	16%	21%	30%JK	11%	16%

forsa.

Einstellung zur Fahrzeugdatenverarbeitung

Moderne Fahrzeuge verfügen über eine Reihe von Assistenzsystemen und automatischen Fahrfunktionen, wie z. B. einen Spurhalteassistenten, einen Parkassistenten oder einen Autobahn-/Staupiloten. Diese Systeme verarbeiten große Datenmengen, zum Beispiel Daten über das Umfeld des Fahrzeugs. Solche Daten werden als Mobilitätsdaten bezeichnet. Die Fahrzeuge benötigen sie unter anderem dafür, um sich mit anderen Fahrzeugen abzustimmen - zum Beispiel um Unfälle zu vermeiden. Aber auch die Fahrzeughersteller erhalten diese Mobilitätsdaten und können sie zu verschiedenen Zwecken auswerten.

Frage 1:

Ich lese Ihnen nun einige gesetzliche Maßnahmen vor, die beim Umgang mit Mobilitätsdaten aktuell diskutiert werden. Bitte sagen Sie mir zu jeder Maßnahme, ob Sie deren Umsetzung als sehr wichtig, eher wichtig, eher nicht wichtig oder gar nicht wichtig beurteilen.

Der Fahrer/die Fahrerin soll entscheiden dürfen, welche Mobilitätsdaten der Fahrzeughersteller verarbeiten darf.

	Gesamt	Region		Geschlecht		Alter				Bildung		
		Ost (A)	West (B)	Männer (C)	Frauen (D)	18-34 Jahre (E)	35-49 Jahre (F)	50-64 Jahre (G)	65 J. und älter (H)	niedrig (I)	mittel (J)	hoch (K)
Basis ungewichtet	1004	147	857	523	481	124	174	293	413	141	243	609
Basis (100%)	1004	150*	854	491	513	239*	222*	276	267	305*	314	369
sehr wichtig	49%	46%	49%	48%	50%	54% H	46%	56% H	39%	47%	53%	47%
eher wichtig	25%	26%	24%	27%	22%	23%	26%	23%	26%	20%	24%	29%
eher nicht wichtig	14%	13%	14%	16%	12%	14%	17%	11%	13%	11%	14%	17%
gar nicht wichtig	9%	12%	9%	8%	11%	8%	8%	8%	12%	17% JK	5%	7%
weiß nicht	3%	3%	3%	1%	5% C	1%	2%	1%	8% EG	5%	4%	1%
keine Angabe	1%	*	1%	*	1%	-	-	1%	1%	*	1%	*
Summe	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
sehr wichtig/eher wichtig	73%	72%	74%	75%	72%	77%	73%	79% H	65%	67%	77%	75%
eher nicht wichtig/gar nicht wichtig	23%	25%	23%	24%	22%	22%	25%	20%	25%	28%	18%	24%

forsa.

Einstellung zur Fahrzeugdatenverarbeitung

Moderne Fahrzeuge verfügen über eine Reihe von Assistenzsystemen und automatischen Fahrfunktionen, wie z. B. einen Spurhalteassistenten, einen Parkassistenten oder einen Autobahn-/Staupiloten. Diese Systeme verarbeiten große Datenmengen, zum Beispiel Daten über das Umfeld des Fahrzeugs. Solche Daten werden als Mobilitätsdaten bezeichnet. Die Fahrzeuge benötigen sie unter anderem dafür, um sich mit anderen Fahrzeugen abzustimmen - zum Beispiel um Unfälle zu vermeiden. Aber auch die Fahrzeughersteller erhalten diese Mobilitätsdaten und können sie zu verschiedenen Zwecken auswerten.

Frage 1:

Ich lese Ihnen nun einige gesetzliche Maßnahmen vor, die beim Umgang mit Mobilitätsdaten aktuell diskutiert werden. Bitte sagen Sie mir zu jeder Maßnahme, ob Sie deren Umsetzung als sehr wichtig, eher wichtig, eher nicht wichtig oder gar nicht wichtig beurteilen.

Der Fahrer/die Fahrerin soll entscheiden dürfen, ob andere Unternehmen oder Behörden ihre Mobilitätsdaten verarbeiten dürfen.

	Gesamt	Region		Geschlecht		Alter				Bildung		
		Ost (A)	West (B)	Männer (C)	Frauen (D)	18-34 Jahre (E)	35-49 Jahre (F)	50-64 Jahre (G)	65 J. und älter (H)	niedrig (I)	mittel (J)	hoch (K)
Basis ungewichtet	1004	147	857	523	481	124	174	293	413	141	243	609
Basis (100%)	1004	150*	854	491	513	239*	222*	276	267	305*	314	369
sehr wichtig	50%	46%	51%	50%	50%	50%	55%H	55%H	41%	43%	56%	50%
eher wichtig	24%	17%	25%	25%	23%	28%	27%	20%	21%	16%	22%	31%
eher nicht wichtig	11%	17%	11%	11%	12%	10%	11%	13%	12%	11%	12%	12%
gar nicht wichtig	12%	17%	11%	13%	11%	12%	6%	12%	17%F	23%JK	7%	7%
weiß nicht	2%	3%	2%	1%	4%	1%	-	1%	7%EFG	5%K	2%	1%
keine Angabe	1%	*	1%	1%	1%	-	-	-	2%G	1%	*	*
Summe	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
sehr wichtig/eher wichtig	74%	62%	76%A	75%	72%	78%H	83%H	75%H	62%	59%	78%I	81%
eher nicht wichtig/gar nicht wichtig	23%	34%B	21%	23%	23%	21%	17%	25%	29%F	35%JK	19%	18%

forsa.

Einstellung zur Fahrzeugdatenverarbeitung

Moderne Fahrzeuge verfügen über eine Reihe von Assistenzsystemen und automatischen Fahrfunktionen, wie z. B. einen Spurhalteassistenten, einen Parkassistenten oder einen Autobahn-/Staupiloten. Diese Systeme verarbeiten große Datenmengen, zum Beispiel Daten über das Umfeld des Fahrzeugs. Solche Daten werden als Mobilitätsdaten bezeichnet. Die Fahrzeuge benötigen sie unter anderem dafür, um sich mit anderen Fahrzeugen abzustimmen - zum Beispiel um Unfälle zu vermeiden. Aber auch die Fahrzeughersteller erhalten diese Mobilitätsdaten und können sie zu verschiedenen Zwecken auswerten.

Frage 1:

Ich lese Ihnen nun einige gesetzliche Maßnahmen vor, die beim Umgang mit Mobilitätsdaten aktuell diskutiert werden. Bitte sagen Sie mir zu jeder Maßnahme, ob Sie deren Umsetzung als sehr wichtig, eher wichtig, eher nicht wichtig oder gar nicht wichtig beurteilen.

Werden Daten an Fahrzeughersteller, andere Unternehmen oder Behörden übermittelt, soll dies über eine neutrale und unabhängige Stelle geschehen.

	Gesamt	Region		Geschlecht		Alter				Bildung		
		Ost (A)	West (B)	Männer (C)	Frauen (D)	18-34 Jahre (E)	35-49 Jahre (F)	50-64 Jahre (G)	65 J. und älter (H)	niedrig (I)	mittel (J)	hoch (K)
Basis ungewichtet	1004	147	857	523	481	124	174	293	413	141	243	609
Basis (100%)	1004	150*	854	491	513	239*	222*	276	267	305*	314	369
sehr wichtig	47%	46%	47%	47%	47%	45%	49%	53% H	41%	46%	50%	45%
eher wichtig	31%	33%	31%	30%	32%	35%	32%	30%	28%	18%	35% I	38% J
eher nicht wichtig	9%	8%	10%	10%	9%	10%	6%	11%	10%	12% J	4%	12% J
gar nicht wichtig	9%	7%	9%	12%	6%	10%	10%	5%	11% G	17% JK	7%	4%
weiß nicht	3%	5%	3%	1%	5% C	1%	3%	1%	8% EG	5%	4%	1%
keine Angabe	*	1%	*	*	1%	-	-	*	2%	1%	*	*
Summe	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
sehr wichtig/eher wichtig	78%	79%	78%	77%	79%	79%	81% H	83% H	69%	64%	84% I	83% J
eher nicht wichtig/gar nicht wichtig	18%	15%	19%	22%	15%	20%	16%	16%	21%	30% JK	11%	16%

forsa.

Einstellung zur Fahrzeugdatenverarbeitung

Frage 2:
Zunehmend mehr Fahrzeuge besitzen automatische Fahrfunktionen, für die auch Bild- und Tonaufnahmen vom Umfeld der Fahrzeuge verarbeitet werden. Darunter sind auch Aufnahmen von anderen Verkehrsteilnehmenden wie Fahrradfahrenden oder Fußgängerinnen und Fußgängern. Bitte sagen Sie mir, wie Sie die Bild- und Tonaufnahmen vom Umfeld der Fahrzeuge insgesamt einschätzen: Sehr problematisch, eher problematisch, eher nicht problematisch oder gar nicht problematisch?

	Gesamt	Region		Geschlecht		Alter				Bildung		
		Ost (A)	West (B)	Männer (C)	Frauen (D)	18-34 Jahre (E)	35-49 Jahre (F)	50-64 Jahre (G)	65 J. und älter (H)	niedrig (I)	mittel (J)	hoch (K)
Basis ungewichtet	1004	147	857	523	481	124	174	293	413	141	243	609
Basis (100%)	1004	150*	854	491	513	239*	222*	276	267	305*	314	369
sehr problematisch	22%	24%	22%	23%	21%	11%	21%	27%E	28%E	31%K	22%	15%
eher problematisch	32%	39%	31%	28%	36%	39%	34%	27%	30%	29%	30%	37%
eher nicht problematisch	29%	22%	30%	30%	28%	38%H	25%	33%H	20%	21%	31%	33%I
gar nicht problematisch	13%	11%	14%	17%D	9%	10%	18%	11%	15%	15%	12%	13%
weiß nicht	3%	3%	3%	1%	4%	1%	2%	2%	6%	3%	4%	1%
keine Angabe	1%	1%	1%	*	1%	-	*	-	2%G	1%	1%	*
Summe	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
sehr problematisch/eher problematisch	54%	63%	53%	51%	57%	51%	55%	54%	57%	60%	52%	52%
eher nicht problematisch/gar nicht problematisch	42%	34%	44%	47%D	38%	49%	43%	45%	35%	36%	43%	46%

forsa.

Einstellung zur Fahrzeugdatenverarbeitung**Frage 3:**

Ich lese Ihnen nun einige mögliche Verwendungszwecke für solche Aufnahmen vor. Bitte sagen Sie mir jeweils, ob Sie diese als sehr problematisch, eher problematisch, eher nicht problematisch oder gar nicht problematisch einschätzen.

Die Video- und Audioaufnahmen werden genutzt, ...

Übersichtstabelle (sehr problematisch/eher problematisch)

	Gesamt	Region		Geschlecht		Alter				Bildung		
		Ost (A)	West (B)	Männer (C)	Frauen (D)	18-34 Jahre (E)	35-49 Jahre (F)	50-64 Jahre (G)	65 J. und älter (H)	niedrig (I)	mittel (J)	hoch (K)
Basis (100%)	1004	150*	854	491	513	239*	222*	276	267	305*	314	369
um bei der Aufklärung von Unfällen zu unterstützen, indem die Aufnahmen an die Ermittlungsbehörden weitergeleitet werden.	26%	33%	25%	31%	22%	23%	29%	27%	26%	26%	27%	26%
um die Fahrzeuge selbst zu schützen - zum Beispiel vor Diebstahl oder Vandalismus.	23%	26%	23%	26%	21%	33%G	23%	19%	20%	28%J	16%	26%J
um Verkehrsunfälle zu verhindern - zum Beispiel indem das Fahrzeug andere Verkehrsteilnehmende frühzeitig erkennt.	19%	22%	19%	18%	21%	12%	21%	19%	25%E	23%	20%	16%

forsa.

Einstellung zur Fahrzeugdatenverarbeitung**Frage 3:**

Ich lese Ihnen nun einige mögliche Verwendungszwecke für solche Aufnahmen vor. Bitte sagen Sie mir jeweils, ob Sie diese als sehr problematisch, eher problematisch, eher nicht problematisch oder gar nicht problematisch einschätzen.

Die Video- und Audioaufnahmen werden genutzt, ...

Übersichtstabelle (eher nicht problematisch/gar nicht problematisch)

	Gesamt	Region		Geschlecht		Alter				Bildung		
		Ost (A)	West (B)	Männer (C)	Frauen (D)	18-34 Jahre (E)	35-49 Jahre (F)	50-64 Jahre (G)	65 J. und älter (H)	niedrig (I)	mittel (J)	hoch (K)
Basis (100%)	1004	150*	854	491	513	239*	222*	276	267	305*	314	369
um Verkehrsunfälle zu verhindern - zum Beispiel indem das Fahrzeug andere Verkehrsteilnehmende frühzeitig erkennt.	78%	73%	79%	81%	75%	87% H	79%	79% H	68%	73%	78%	82%
um die Fahrzeuge selbst zu schützen - zum Beispiel vor Diebstahl oder Vandalismus.	74%	70%	75%	73%	75%	67%	77%	79%	74%	68%	82% I	72%
um bei der Aufklärung von Unfällen zu unterstützen, indem die Aufnahmen an die Ermittlungsbehörden weitergeleitet werden.	72%	65%	73%	69%	75%	76%	71%	72%	69%	71%	71%	73%

forsa.

Einstellung zur Fahrzeugdatenverarbeitung**Frage 3:**

Ich lese Ihnen nun einige mögliche Verwendungszwecke für solche Aufnahmen vor. Bitte sagen Sie mir jeweils, ob Sie diese als sehr problematisch, eher problematisch, eher nicht problematisch oder gar nicht problematisch einschätzen.

Die Video- und Audioaufnahmen werden genutzt, ...

um Verkehrsunfälle zu verhindern - zum Beispiel indem das Fahrzeug andere Verkehrsteilnehmende frühzeitig erkennt.

	Gesamt	Region		Geschlecht		Alter				Bildung		
		Ost (A)	West (B)	Männer (C)	Frauen (D)	18-34 Jahre (E)	35-49 Jahre (F)	50-64 Jahre (G)	65 J. und älter (H)	niedrig (I)	mittel (J)	hoch (K)
Basis ungewichtet	1004	147	857	523	481	124	174	293	413	141	243	609
Basis (100%)	1004	150*	854	491	513	239*	222*	276	267	305*	314	369
sehr problematisch	7%	9%	6%	6%	7%	4%	7%	5%	10%	8%	7%	5%
eher problematisch	13%	12%	13%	12%	14%	8%	14%	14%	14%	14%	13%	11%
eher nicht problematisch	34%	30%	35%	36%	32%	35%	34%	38%	29%	30%	33%	40%
gar nicht problematisch	43%	43%	43%	44%	43%	52%	44%	41%	38%	43%	45%	42%
weiß nicht	2%	4%	2%	1%	3%	1%	*	1%	6%FG	4%	1%	1%
keine Angabe	1%	1%	1%	*	1%	-	-	1%	2%	1%	1%	*
Summe	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
sehr problematisch/eher problematisch	19%	22%	19%	18%	21%	12%	21%	19%	25%E	23%	20%	16%
eher nicht problematisch/gar nicht problematisch	78%	73%	79%	81%	75%	87% H	79%	79% H	68%	73%	78%	82%

forsa.

Einstellung zur Fahrzeugdatenverarbeitung**Frage 3:**

Ich lese Ihnen nun einige mögliche Verwendungszwecke für solche Aufnahmen vor. Bitte sagen Sie mir jeweils, ob Sie diese als sehr problematisch, eher problematisch, eher nicht problematisch oder gar nicht problematisch einschätzen.

Die Video- und Audioaufnahmen werden genutzt, ...

um bei der Aufklärung von Unfällen zu unterstützen, indem die Aufnahmen an die Ermittlungsbehörden weitergeleitet werden.

	Gesamt	Region		Geschlecht		Alter				Bildung		
		Ost (A)	West (B)	Männer (C)	Frauen (D)	18-34 Jahre (E)	35-49 Jahre (F)	50-64 Jahre (G)	65 J. und älter (H)	niedrig (I)	mittel (J)	hoch (K)
Basis ungewichtet	1004	147	857	523	481	124	174	293	413	141	243	609
Basis (100%)	1004	150*	854	491	513	239*	222*	276	267	305*	314	369
sehr problematisch	8%	13%	7%	10%	5%	6%	5%	10%	9%	5%	12%	6%
eher problematisch	19%	20%	18%	20%	17%	17%	24%	17%	17%	20%	16%	19%
eher nicht problematisch	35%	29%	36%	32%	38%	32%	43%	33%	33%	29%	32%	43%
gar nicht problematisch	37%	36%	37%	37%	37%	44%	28%	39%	36%	42%	39%	30%
weiß nicht	1%	2%	1%	1%	2%	1%	*	1%	3%	2%	1%	1%
keine Angabe	1%	1%	*	*	1%	-	-	-	2%	1%	1%	*
Summe	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
sehr problematisch/eher problematisch	26%	33%	25%	31%	22%	23%	29%	27%	26%	26%	27%	26%
eher nicht problematisch/gar nicht problematisch	72%	65%	73%	69%	75%	76%	71%	72%	69%	71%	71%	73%

forsa.

Einstellung zur Fahrzeugdatenverarbeitung**Frage 3:**

Ich lese Ihnen nun einige mögliche Verwendungszwecke für solche Aufnahmen vor. Bitte sagen Sie mir jeweils, ob Sie diese als sehr problematisch, eher problematisch, eher nicht problematisch oder gar nicht problematisch einschätzen.

Die Video- und Audioaufnahmen werden genutzt, ...

um die Fahrzeuge selbst zu schützen - zum Beispiel vor Diebstahl oder Vandalismus.

	Gesamt	Region		Geschlecht		Alter				Bildung		
		Ost (A)	West (B)	Männer (C)	Frauen (D)	18-34 Jahre (E)	35-49 Jahre (F)	50-64 Jahre (G)	65 J. und älter (H)	niedrig (I)	mittel (J)	hoch (K)
Basis ungewichtet	1004	147	857	523	481	124	174	293	413	141	243	609
Basis (100%)	1004	150*	854	491	513	239*	222*	276	267	305*	314	369
sehr problematisch	8%	9%	7%	8%	7%	9%	6%	8%	8%	11%	5%	7%
eher problematisch	16%	17%	16%	18%	14%	24% GH	18%	11%	12%	17%	11%	19% J
eher nicht problematisch	35%	26%	36%	33%	37%	41%	38%	32%	30%	22%	40% I	41% I
gar nicht problematisch	39%	43%	39%	41%	38%	26%	39%	47% E	44% E	46% K	42%	32%
weiß nicht	2%	3%	2%	1%	3%	1%	-	1%	5% F	3%	1%	1%
keine Angabe	1%	1%	1%	*	1%	-	-	*	2%	1%	1%	*
Summe	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
sehr problematisch/eher problematisch	23%	26%	23%	26%	21%	33% G	23%	19%	20%	28% J	16%	26% J
eher nicht problematisch/gar nicht problematisch	74%	70%	75%	73%	75%	67%	77%	79%	74%	68%	82% I	72%