

auto- dossier

www.auto-schweiz.ch



EDITORIAL

Liebe Leserin, lieber Leser

Es ist schon fast zu einer lieben Gewohnheit geworden, dass wir Ihnen im Zweijahresrhythmus die neusten Resultate und Schlussfolgerungen aus dem **Mobilitätsmonitor**, einer von uns beim Forschungsinstitut gfs.bern in Auftrag gegebenen Studie, vorlegen. Da sich die Rahmenbedingungen rund um den motorisierten Individualverkehr bekanntlich laufend verändern, ist es wichtig zu wissen, wie die Schweizerinnen und Schweizer über die Automobilität denken. So kann sich die Autobranche rechtzeitig auf neue Herausforderungen vorbereiten.

Neben den erneut gestellten Einstellungsfragen zum Auto und zum motorisierten Individualverkehr haben wir bei der aktuellen Befragung der stimmberechtigten Schweizerinnen und Schweizer zwei Schwerpunktthemen ins Zentrum gerückt, die in den vorherigen Studien nicht enthalten waren: **Die omnipräsente CO₂-Diskussion und, damit zusammenhängend, die Problematik rund um ältere Autos.**

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass das Auto und dessen Gebrauch in der schweizerischen Realität mehrheitlich eine Notwendigkeit bleiben. Diese wird jedoch durch zwei markante Trends überlagert: Den Einfluss der Wirtschaftslage und die Auswirkungen der Klimadebatte.

Informieren Sie sich in diesem auto-dossier über alle wichtigen Facetten und Nuancen der Befindlichkeit von Herrn und Frau Schweizer gegenüber dem mit Abstand beliebtesten Verkehrsmittel – dem Auto. Ich wünsche Ihnen eine anregende Lektüre.

Andreas Burgener
Direktor auto-schweiz
Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure



Die Einstellung der Schweizer Stimmberechtigten zum Auto – Kernaussagen

«Gut». So lautete die im Forschungsbericht 2005 definierte Kernaussage in Bezug auf die Einstellung zum Auto. Zwei Jahre später, 2007, standen die Befragten dem Auto bereits etwas differenzierter gegenüber, was wir damals im Kernsatz «Gut, wenn auch kritischer» festgehalten haben.

Und heute? 2009 hat sich die Einstellung zum motorisierten Verkehr im Allgemeinen und zum Auto im Besonderen weiter ausdifferenziert. Die zunehmende Wichtigkeit von Umweltbedenken findet sich auch 2009. Diese werden noch pointierter als 2007 zum Ausdruck gebracht und polarisieren deutlicher. Aber sie sind – und das ist die zentrale neue Erkenntnis der Studie 2009 – weniger handlungsrelevant als noch vor zwei Jahren. Das führt zur Formulierung eines neuen Kernsatzes: **«Polarisierter, wenn auch weniger handlungsrelevant».**

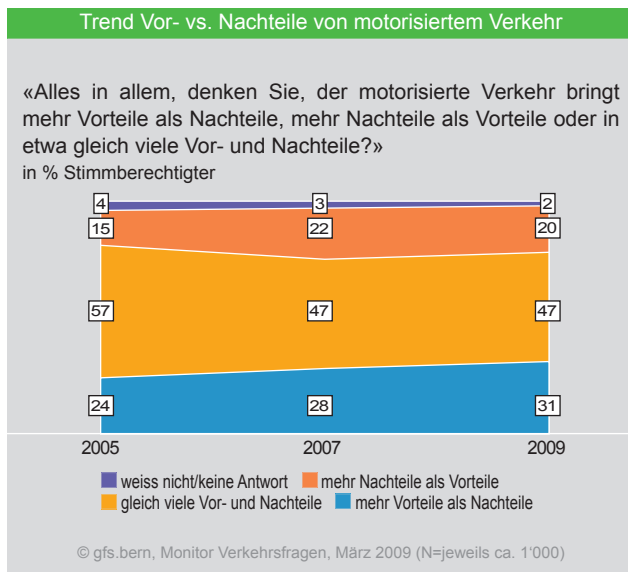
Der Grund für die abnehmende Handlungsrelevanz ist dabei nicht in der Einstellung zum motorisierten Verkehr, sondern mit grosser Wahrscheinlichkeit in der Wirtschaftskrise zu suchen. Offensichtlich wird zurzeit eine strukturelle Entwicklung (zunehmende Polarisierung und Umweltbedenken) durch eine konjunkturelle Entwicklung (wirtschaftlicher Pessimismus) dominiert. Dies ist bemerkenswert, da die landläufigen Ansichten zur Abhängigkeit von Umwelt- und Wirtschaftsbedenken bisher davon ausgingen, dass mit zunehmender Wichtigkeit von Wirtschaftsbedenken Umweltbedenken eher abnehmen. Dies ist aktuell explizit nicht der Fall: Umweltbedenken existieren nach wie vor, nur sind sie aktuell weniger handlungsrelevant. Interessant wird es dann, wenn die Wirtschaftskrise überwunden sein wird und ihre Handlungsrelevanz nicht mehr zu entfalten vermag.

Trotz alledem: Nach wie vor wird das Auto auch 2009 deutlich mit einer Nutzung und einem Nutzen gleichgesetzt, welche in faktisch unveränderter Form dazu führen, dass es im Alltag überzeugt und für die meisten stimmberechtigten Schweizerinnen und Schweizer nicht wegzudenken ist. Diese Einstellung entsteht aus der täglichen Nutzung des Autos heraus und ist entsprechend robust.



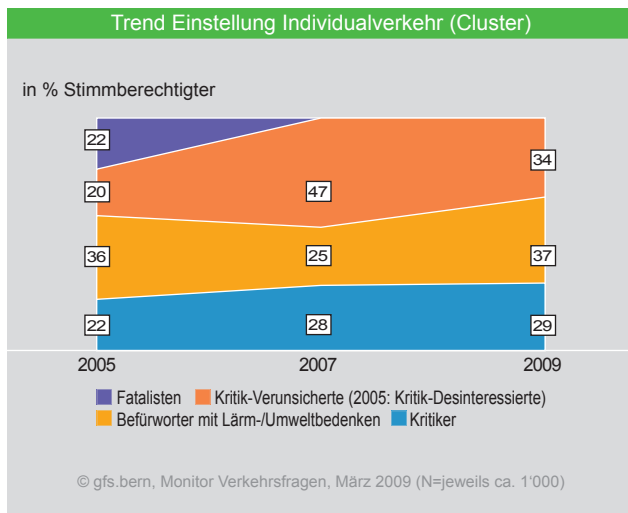
Einstellung zum motorisierten Verkehr

Die Abwägung zwischen den Vor- und Nachteilen des motorisierten Verkehrs zeigt sich stabil; die Verteilung ist beinahe identisch mit derjenigen von 2007. Nach wie vor geht die Mehrheit der Befragten davon aus, dass der motorisierte Verkehr in etwa gleich viele Vor- und Nachteile aufweist. Ein Trend hin zu Extrempositionen ist nicht feststellbar.



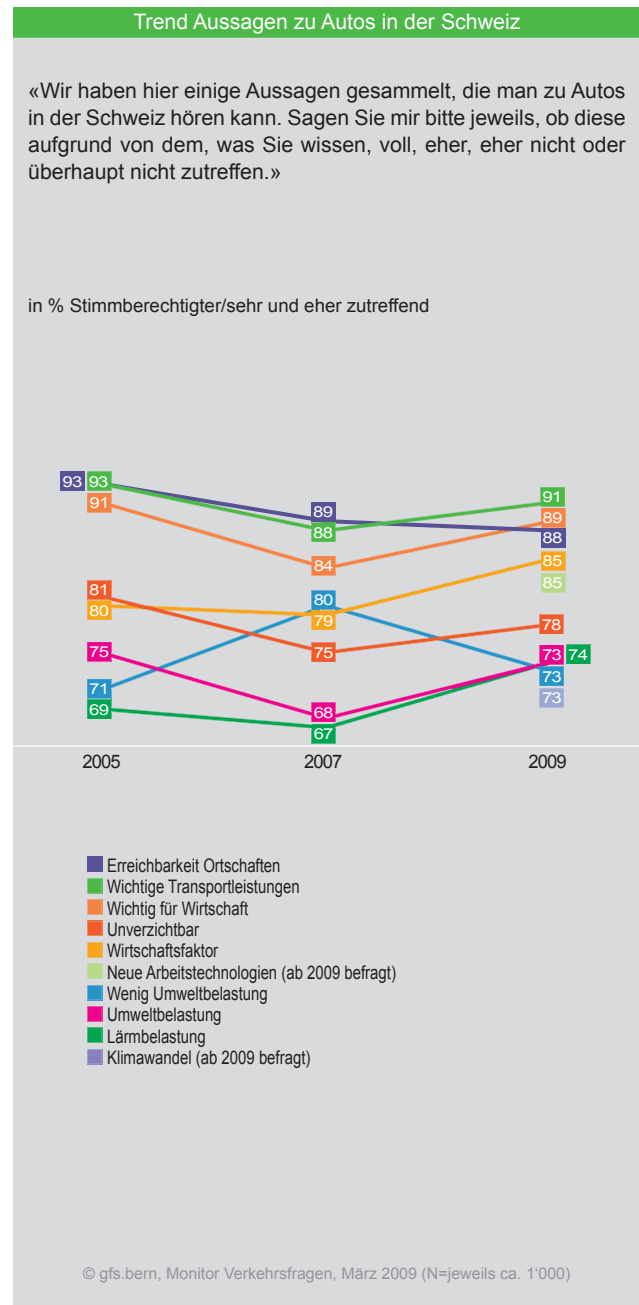
Einstellung zum Individualverkehr

Innerhalb von zwei Jahren ist die Zahl der Befürworter mit Umwelt- und Lärmbedenken gewachsen, welche die umweltbedingten negativen Aspekte des Autos gegenüber 2007 zwar stärker betonen, dabei aber den eminenten Nutzen nicht vergessen. In Bezug auf die Einstellung zum Individualverkehr zeigen sich drei wesentliche Elemente: Erstens eine weiter angestiegene Umweltsensibilisierung, zweitens eine darauf mitschwingende zunehmende Polarisierung und drittens eine unverändert pragmatische Vor-/Nachteilsbeurteilung.



Aussagen zu Autos

Alle Indikatoren, welche den Nutzen des Autos betonen, zeigen eine leicht erhöhte Zustimmung. 2009 gehen die Befragten etwas stärker davon aus, dass das Auto wichtige Transportleistungen erbringt, wichtig für die Wirtschaft sowie generell unverzichtbar ist. Die bereits 2007 festgestellte hohe Zustimmung hat also noch weiter zugenommen und erreicht faktisch die Werte von 2005, als dem Auto erkennbar weniger kritisch gegenübergestanden wurde als 2007. Gleiches ist jedoch auch bei den Umwelt- und Lärmbedenken feststellbar: Hier zeigt sich eine Zunahme, welche insbesondere beim Lärm einen neuen Höchststand erreicht.



Kauf eines Autos mit neuem Antriebssystem

Nur gerade 16% der Befragten können sich den Kauf eines Autos mit einem neuen Antriebssystem gar nicht oder eher nicht, 68% hingegen mehr oder weniger dezidiert vorstellen. Bei genauerer Betrachtung der Werte fällt jedoch auf, dass Herr und Frau Schweizer beim nächsten Autokauf zwar alternative Antriebssysteme prüfen wollen, dies aber weniger bedingungslos als noch 2007. Eigentlich erstaunlich, denn wegen der zunehmenden Relevanz von Umweltbedenken liesse sich eher das Gegenteil vermuten.

Persönlicher Umgang mit dem motorisierten Individualverkehr

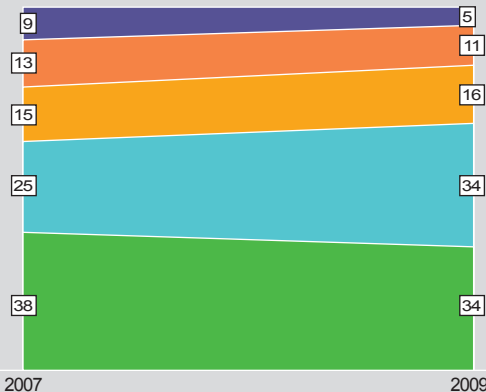
Auf den ersten Blick erkennbar: Auf der gesamten Ebene nimmt die allgemeine Handlungsbereitschaft gegenüber 2007 ab. Am deutlichsten zeigt sich dies bei der abnehmenden Bereitschaft zum Verzicht auf alte Autos sowie dem sinnvollen Abwägen zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr.

Da aber gerade das Thema Klimaschutz verstärkt das Meinungsbild prägt, ist diese Entwicklung nicht die Folge einer abgeschwächten Problemsicht. Somit liegt die Vermutung nahe, dass das zunehmend kritisch beurteilte Problem «Umweltveränderungen» aktuell durch das Problem «Wirtschaftskrise» überlagert wird.

Trend Kauf eines Autos mit neuem Antriebssystem

«Immer mehr gibt es auf dem Markt Fahrzeuge mit neuen, umweltfreundlicheren Antriebssystemen und Motoren. Können Sie sich vorstellen, beim nächsten Autokauf ein Auto mit einem solchen neuen Antriebssystem zu kaufen? Sagen Sie mir bitte, ob Sie sich einen solchen Kauf sehr gut vorstellen, eher gut vorstellen, eher nicht vorstellen oder gar nicht vorstellen können.»

in % Stimmberechtigter



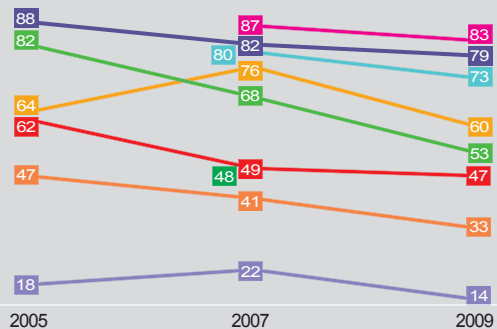
- gar nicht vorstellen
- eher nicht vorstellen
- weiss nicht/keine Antwort
- eher gut vorstellen
- sehr gut vorstellen

© gfs.bern, Monitor Verkehrsfragen, März 2009 (N=jeweils ca. 1'000)

Trend Umgang motorisierter Individualverkehr Individuum

«In der Folge lese ich Ihnen einige Vorschläge vor, wie jeder von sich aus etwas zum Klima- und Umweltschutz beitragen könnte. Sagen Sie mir bitte jeweils, ob Sie sich vorstellen könnten, vom einzelnen Vorschlag auch Gebrauch zu machen. Können Sie sich das sehr gut vorstellen, eher vorstellen, eher nicht vorstellen oder gar nicht vorstellen? Wenn Sie einen Vorschlag schon jetzt gebrauchen, sagen Sie mir das bitte.»

in % Stimmberechtigter/sehr gut und eher vorstellen



- Tiefer CO₂-Ausstoss
- Kein hoher Benzinverbrauch
- Umweltschonend Autofahren
- Auf alte Autos verzichten
- Sinnvoll abwägen
- Öffentliche Verkehrsmittel
- Fahrgemeinschaften
- Carsharing
- Verzichten

© gfs.bern, Monitor Verkehrsfragen, März 2009 (N=jeweils ca. 1'000)

Umgang der öffentlichen Hand mit dem motorisierten Individualverkehr

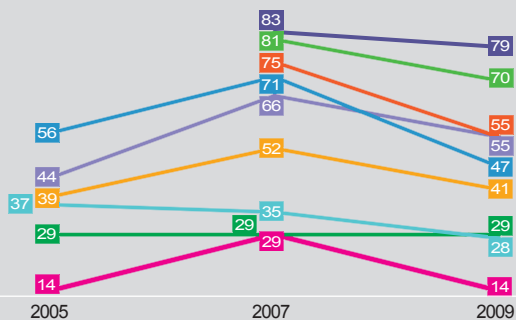
Auch hier entwickeln sich die Meinungen zu fast allen fiskalischen Massnahmen des Bundes weg vom Zustimmungshöhepunkt aus dem Jahr 2007.

Am deutlichsten sieht man dies bei höheren Steuern für Autos mit hohem Treibstoffverbrauch. Diese Verschiebungen finden sich explizit innerhalb aller Einstellungsgruppen gleichermaßen, also auch bei den Kritikern des motorisierten Verkehrs. Auch eine mögliche Verschrottungsprämie hat in den letzten zwei Jahren an Zustimmung eingebüsst, was vermutlich weniger auf die Wirtschaftskrise, sondern wohl eher auf die durchwachsenen Erfahrungen mit der Abwrackprämie in Deutschland zurückzuführen ist.

Trend Umgang motorisierter Individualverkehr öffentl. Hand

«Der Bund kann den motorisierten Privatverkehr auch mit finanziellen Mitteln steuern. In der Folge lese ich Ihnen einige Vorschläge vor, und Sie sagen mir bitte jeweils, ob Sie damit voll einverstanden, eher einverstanden, eher nicht einverstanden oder überhaupt nicht einverstanden sind.»

in % Stimmberechtigter/voll und eher einverstanden



- Höhere Steuern
- Infrastrukturfonds
- CO₂-Abgabe
- Spären
- Road-Pricing
- Treibstoffpreise verteuern
- Energieeffiziente Autos
- Alternative Energieformen
- Verschrottungsprämie

© gfs.bern, Monitor Verkehrsfragen, März 2009 (N=jeweils ca. 1'000)

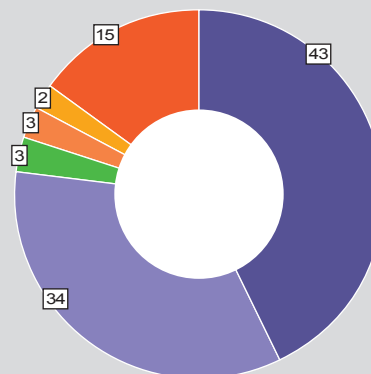
Kauf eines Autos mit weniger Verbrauch/CO₂-Ausstoss

Eine klare Mehrheit unter den Befragten gibt an, beim nächsten Autokauf auf weniger Verbrauch und einen verminderten CO₂-Ausstoss achten zu wollen. Dem stehen nur gerade 6% mehr oder weniger dezidiert gegenüber, 15% haben dazu keine Meinung. Wie bereits bei der Präferenz für alternative Antriebssysteme lässt sich auf dieser Ebene faktisch kein Widerstand erkennen. Die Gruppe der Kritiker ist zwar dazu bereit, lässt aber durchblicken, dass es mit vermindertem Verbrauch nicht getan sei.

Kauf eines Autos mit vermindertem Verbrauch und CO₂-Ausstoss

«In den letzten Monaten lässt sich beobachten, dass immer mehr Autos mit weniger Verbrauch und CO₂-Ausstoss gekauft werden. Können Sie sich vorstellen, beim nächsten Autokauf auch besonders darauf zu achten, dass ein Auto weniger Verbrauch und CO₂-Ausstoss hat? Sagen Sie mir bitte, ob Sie sich dies sehr gut vorstellen, eher gut vorstellen, eher nicht vorstellen oder gar nicht vorstellen können.»

in % Stimmberechtigter



- sehr gut vorstellen
- eher gut vorstellen
- eher nicht vorstellen
- gar nicht vorstellen
- hat schon eines
- weiss nicht/keine Antwort

© gfs.bern, Monitor Verkehrsfragen, März 2009 (N=jeweils ca. 1'000)

Kaufgründe für Autos mit weniger Verbrauch/CO₂-Ausstoss

Wichtigstes Motiv, um beim Kauf eines Autos auf weniger Verbrauch und CO₂-Ausstoss zu achten, ist der Umweltschutz – auf den ersten Blick. Nachdem die Befragten jedoch mit ausgewählten Argumenten für den Kauf eines kleineren, umweltfreundlichen Autos konfrontiert wurden, relativierte sich die Wichtigkeit des Umweltaspekts: Denn sowohl der Preis als auch der niedrige Verbrauch und schlussendlich der Bezug zum Zweitauto scheinen eher wirtschaftlich bedingt und nicht direkt Ausdruck eines erhöhten Umweltbewusstseins zu sein.

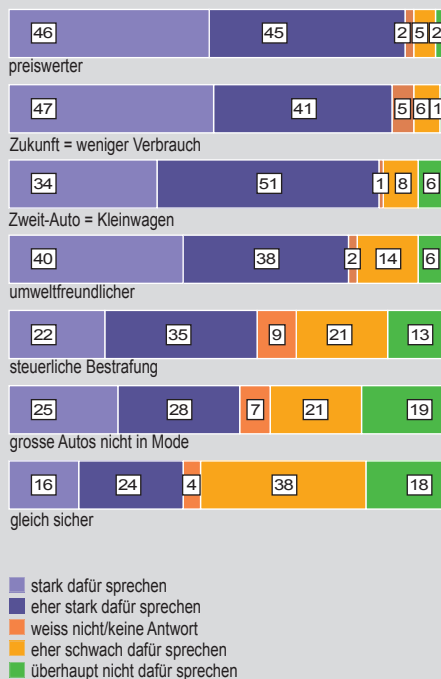
Verbot von älteren Autos in der Schweiz

Zwei Drittel der Schweizer Stimmberechtigten lehnen ein Verbot von älteren Autos (über 13 Jahre) ab. Nur gerade 10% würden es begrüßen, solche Fahrzeuge aus dem Verkehr zu ziehen. Immerhin ein Viertel der Befragten hat dazu keine Meinung, was zeigt, dass die Meinungsbildung zu diesem Thema noch nicht abgeschlossen ist. Die meistgenannten Gründe für ein Verbot sind die Verantwortung gegenüber Natur und Umwelt sowie die Sicherheit. Die Gegner eines Verbotes führen die Qualität des Autos sowie den Unterhalt, logischerweise aber auch finanzielle Gründe ins Feld.

Kaufgründe für kl. Autos mit weniger Verbrauch/CO₂-Ausstoss

«Ich nenne Ihnen in der Folge einige Gründe, wieso man sich für den Kauf eines kleineren Autos mit weniger Verbrauch und CO₂-Ausstoss entscheiden könnte. Ganz unabhängig davon, ob Sie beim nächsten Autokauf darauf achten wollen, dass ein Auto weniger Verbrauch und CO₂-Ausstoss hat, welche Gründe sprechen aus Ihrer Sicht für ein Auto mit weniger Verbrauch und CO₂-Ausstoss? Sagen Sie mir bitte bei den folgenden Gründen, ob diese stark für den Kauf eines Autos mit weniger Verbrauch und CO₂-Ausstoss sprechen, eher stark dafür sprechen, eher schwach dafür sprechen oder überhaupt nicht dafür sprechen.»

in % Stimmberechtigter

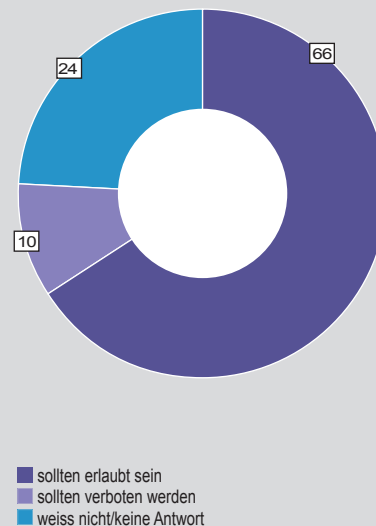


© gfs.bern, Monitor Verkehrsfragen, März 2009 (N=jeweils ca. 1'000)

Verbot alter Autos

«Sprechen wir nun über alte Autos. In der Schweiz gibt es 930'000 Autos, welche 13 Jahre oder älter sind. Was ist Ihre persönliche Meinung, sollten Autos, welche älter als 13 Jahre sind, in der Schweiz noch erlaubt sein, oder sollten solche Autos besser verboten werden?»

in % Stimmberechtigter



© gfs.bern, Monitor Verkehrsfragen, März 2009 (N=jeweils ca. 1'000)

Wir fassen zusammen ...

Das Auto und das Autofahren bleiben in der schweizerischen Realität mehrheitlich eine Notwendigkeit. Diese wird jedoch durch zwei Trends überlagert, die das Monitoring nun sichtbar macht:

- Aktuell entscheidend ist der Einfluss der Wirtschaftslage, von dem wir nicht wissen, wie lange er anhalten wird. Wir gehen von einer zyklischen Wirkung mit 1- bis 2-jähriger Dauer aus.
- Auf der anderen Seite zeigt die Studie, dass die Einflüsse aus der Klimadebatte gegeben und nachhaltig sind. Momentan stehen sie zwar nicht im Vordergrund, bleiben aber dennoch relevant.

... und ziehen die folgenden Schlüsse:

These 1

Die Wahrnehmung der Schweizerinnen und Schweizer vom Auto ist eine Mischung aus Vorteilerwartungen und Nachteilsbefürchtungen.

Dazu ist festzuhalten, dass diese sowohl 2005 als auch 2007 und 2009 in einem anderen Verhältnis zueinander stehen. Die bisherige Befragungsarbeit lässt vermuten, dass dieses Verhältnis auch bei einem langfristig etablierten Alltagsgegenstand wie dem Auto durchaus wandlungsfähig ist.

These 2

Die Klimadebatte sensibilisiert.

Eine der zentralen Erkenntnisse ist die im Vergleich zu 2007 erhöhte Umweltsensibilität. Ihr gegenüber stehen Einstellun-

gen zu Elementen wie Bequemlichkeit, Luxus, Statussymbol usw., die nicht weniger wichtig, aber auch nicht wichtiger wurden.

These 3

Die Einstellung zum Auto ist zu einem grossen Teil davon abhängig, wie man es selber nutzt.

Hier ist die Verteilung in den verschiedenen Befragtengruppen trennschärfer geworden: So findet sich unter den Kritik-Verunsicherten eine überdurchschnittlich grosse Anzahl Viel- und Berufsfahrer, während unter den Kritikern viele Nichtfahrer zu finden sind. Der Durchschnittsfahrer ist eher in der Gruppe der Befürworter mit Umwelt- und Lärmbedenken zu finden.

These 4

Alle postulierten Anpassungen am aktuellen Verkehrsmodell der Schweiz haben vor allem dann Mehrheiten hinter sich, wenn sie nur für Minderheiten einschneidend sind.

Aktuell entscheidet aber nicht nur die eigene Betroffenheit durch eine Massnahme über deren Akzeptanz, sondern auch die Wirtschaftskrise als überlagernde Umfeldvariable. Alle abgefragten möglichen Massnahmen der öffentlichen Hand werden als weniger attraktiv als noch 2007 eingestuft. Einzelnen Massnahmen wird nur dann zugestimmt, wenn sie neben einem positiven Einfluss auf die Umwelt auch eine Kosteneinsparung versprechen.

Die vollständige Studie ist abrufbar unter www.cleverunterwegs.ch
 (Medien; Schlussbericht zum Monitor Verkehrsfragen 2009).

Haben Sie unsere Aktionsplattform schon besucht?

CLEVER UNTERWEGS ist eine Kampagne für intelligente Mobilität. Sie fördert einen bewussten Umgang mit dem Auto. CLEVER UNTERWEGS verbindet Sicherheit, Umweltschutz, Energieeffizienz, moderne Technik und Fahrfreude. CLEVER UNTERWEGS informiert über wichtige Aspekte des individuellen Strassenverkehrs, gibt Tipps und Ratschläge rund ums Autofahren und trägt zu einer sinn- und lustvollen Nutzung des Autos bei.

www.cleverunterwegs.ch

**Wie umweltfreundlich ist Ihr Auto?
 Jetzt bewerten und eine neue, energieeffiziente Alternative suchen!**

Herausgeber

auto-schweiz
 Vereinigung Schweizer Automobil-Importeure
 Postfach 5232
 Mittelstrasse 32
 CH-3001 Bern
 T 031 306 65 65 F 031 306 65 60
 info@auto-schweiz.ch

Rückfragen und Auskünfte

Andreas Burgener, Direktor
 Eduard Daetwyler, Public Relations
 Ruedi Blessing, Technik/Statistik

www.auto-schweiz.ch