



12 | 2006

auto- dossier

www.auto-schweiz.ch



EDITORIAL

Im April dieses Jahres haben wir damit begonnen, die Ergebnisse der von uns in Auftrag gegebenen Studien des Forschungsinstitutes gfs.bern und der ETH Zürich interessierten Kreisen sowie einer breiteren Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Das grosse Interesse und die vielen positiven Reaktionen auf das damalige auto-dossier unter dem Titel «Automobilität von Herrn und Frau Schweizer: Resultate einer aktuellen Studie» haben uns nicht nur dazu bewogen, unsere Forschungstätigkeit weiter zu führen, sondern die wichtigsten Ergebnisse und Erkenntnisse wiederum im vorliegenden auto-dossier zusammenzufassen. Wir wünschen Ihnen eine anregende Lektüre.

Auch unsere Informations- und Aktionsplattform CLEVER UNTERWEGS, mit welcher wir laufend über die vielfältigen Aspekte des motorisierten Individualverkehrs informieren und die Automobilistinnen und Automobilisten zu einer sinnvollen Nutzung des Autos anregen wollen, wird weitergeführt. Sie enthält viele neue Elemente, insbesondere haben wir unseren Web-Auftritt einer Frischzellenkur unterzogen, sodass er nun um einiges aktueller, unterhaltsamer und informativer daher kommt. Ein Besuch auf www.cleverunterwegs.ch (und Weitersagen!) lohnt sich immer. Mit neuen, innovativen Kooperationspartnern wird es uns gelingen, die CLEVER UNTERWEGS-Botschaften noch besser unter die Leute zu bringen und zu verankern. So arbeiten wir neuerdings mit Migrol und Go4Points (Alkoholprävention mit jugendlichen Partygängern) zusammen mit dem Ziel, verschiedene Ziel- und Altersgruppen mit unseren Inhalten anzusprechen.

Andreas Burgener, Direktor auto-schweiz



Ob Antriebsformen, Alternativenergien, Umweltauswirkungen – Schweizerinnen und Schweizer haben dazu etwas zu sagen...

In der Schweiz besitzen 86% aller stimmberechtigten Bürgerinnen und Bürger ein Auto und die Hälfte davon bedient sich dieses Verkehrsmittels täglich. Daraus kann geschlossen werden, dass das Thema «Auto» die Menschen bewegt und dazu verschiedene Meinungen vorherrschen, die wir mit unserer Befragung ergründen wollten. Nach dem erfolgreichen Mobiliäts-Monitor vom Herbst 2005, dessen Resultate im auto-dossier 04/2006 vorgestellt wurden, hat auto-schweiz zusammen mit dem Forschungsinstitut gfs.bern einen neuen Katalog mit sog. «Fragen zu Flashthemen» zusammengestellt. Im Sommer 2006 wurden 1'015 Einwohnerinnen und Einwohner über 18 Jahre, welche der deutschen, französischen oder italienischen Sprache mächtig sind, befragt. Die Ergebnisse der Befragung sind repräsentativ.

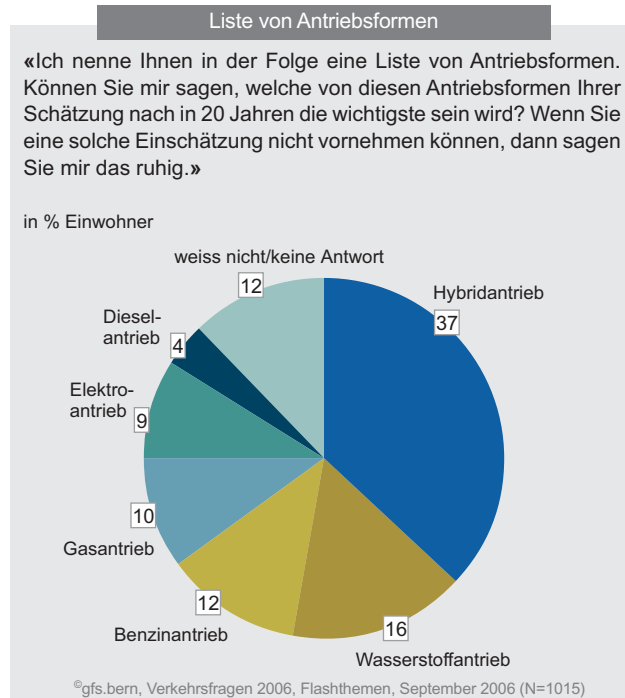
Das vorliegende auto-dossier stellt Ihnen die wichtigsten Resultate der neuen Umfrage, welche eine breite Themenpalette beleuchtet, vor. Lesen Sie auszugsweise, was die Befragten zu Antriebsformen der Zukunft, Alternativenergien, Bedeutung des Autos oder Feinstaub denken.



Antriebsformen der Zukunft

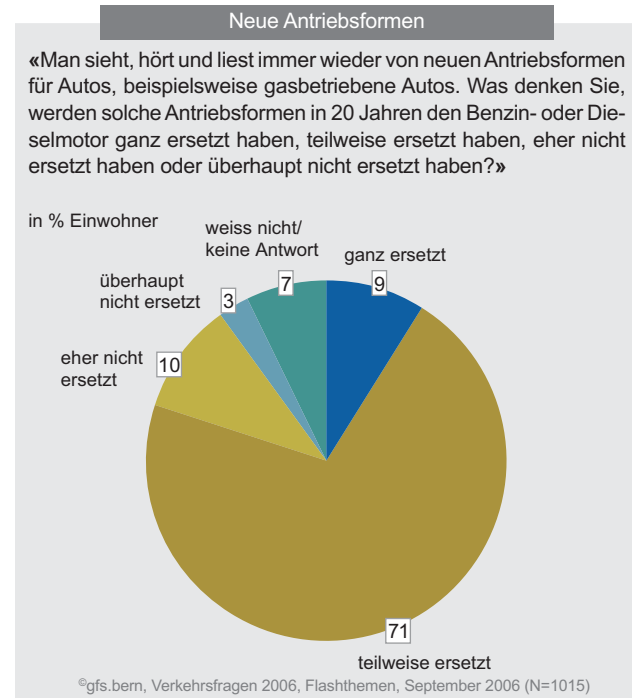
Erdölderivate treiben weniger an

Nur jede(r) Zehnte stellt sich vor, dass in Zukunft reine Benzin- und Dieselfahrzeuge das Strassenbild prägen. Aus Sicht der Befragten gehört die Zukunft dem Hybridantrieb, einem Motor also, der auch, aber nicht nur mit Benzin oder Diesel betrieben wird. Dieser Antriebsform wird aktuell am meisten zugetraut.



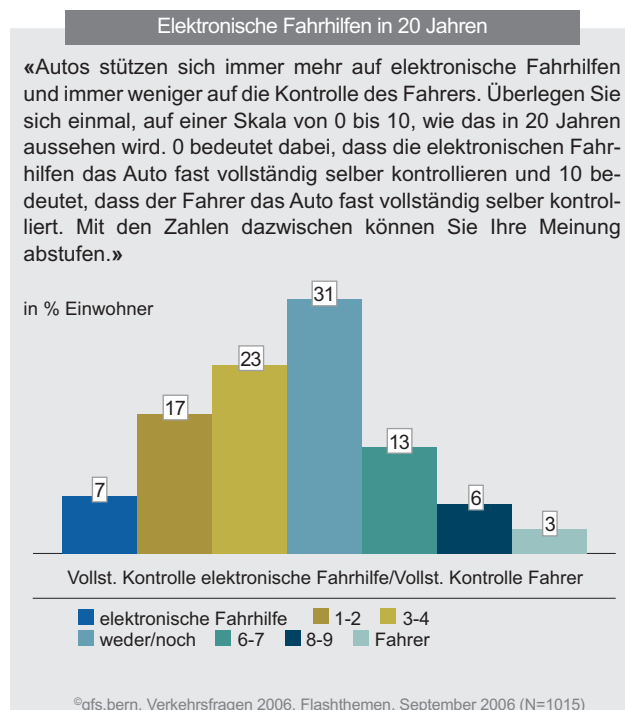
Benzin- und Dieselmotoren spielen auch in Zukunft eine Rolle

Geht es nach Herr und Frau Schweizer, werden Benziner und Diesel auch in 20 Jahren noch auf unseren Strassen verkehren. Die Befragten sind sich jedoch darin einig, dass sie an Wichtigkeit einbüßen werden: mehr als zwei Drittel erwarten deren Ersatz durch alternative Antriebsformen.



Die Zukunft gehört elektronischen Fahrhilfen

Die Befragten erwarten auch zukünftig kein vollautomatisches Auto, das ohne Fahrer auskommt. Sie setzen aber grosse Erwartungen in elektronische Fahrhilfen, die in Zukunft vermehrt die Kontrolle über das Auto übernehmen sollen. Viele sind sich jedoch in Bezug auf diesen Punkt noch nicht sicher.



Alternative Kraftstoffe und Antriebsformen

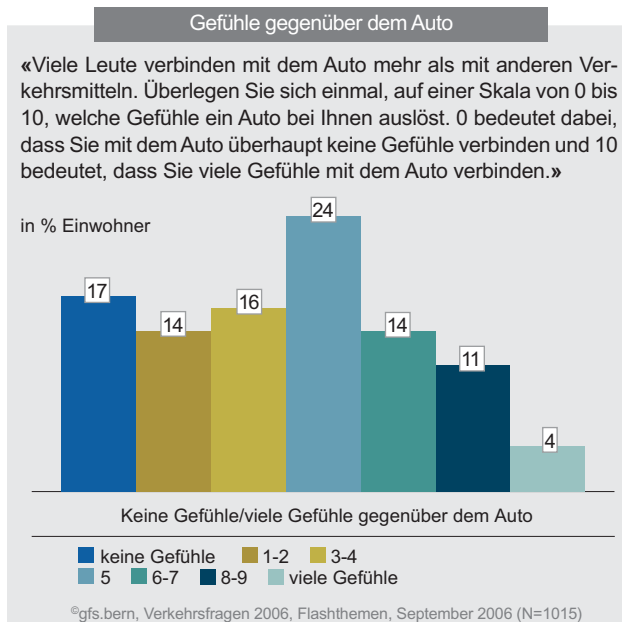
Neben der Optimierung der konventionellen Antriebstechnik gewinnen alternative Antriebe an Bedeutung. Herausragend ist dabei der Hybridantrieb als mögliche Brückenlösung auf dem Weg zur Brennstoffzelle (Wasserstoffantrieb). Die Hybridtechnik ist marktreif, wird bereits von einigen bekannten Herstellern angewendet und erreicht vor allem im innerstädtischen Verkehr sehr gute Verbrauchs- und CO₂-Werte. Gegenüber anderen «Sparkonzepten» hat sie den Vorteil der Bremsenergieerückgewinnung, womit ca. 10% Kraftstoff eingespart werden.

Nach intensiver Forschungsarbeit ist inzwischen eine weitere Antriebsalternative dabei, vom Versuchs- in das Betriebsstadium hinüber zu treten: Wasserstoff. An dessen Einführung für den Antrieb von Fahrzeugen wird mit Hochdruck gearbeitet. Die Marktreife dieser Technologie ist allerdings erst in ca. 10 Jahren zu erwarten. Wasserstoff kann entweder direkt als Ersatz für herkömmliche Kraftstoffe in entsprechend modifizierten Verbrennungsmotoren eingesetzt oder dann für den Betrieb von Brennstoffzellen verwendet werden, die das Fahrzeug antreiben. Entsprechende, gross angelegte Feldversuche und die Weiterentwicklung zur Serienreife laufen bereits. Dabei ist es für die CO₂-Bilanz von entscheidender Bedeutung, dass die Energie für Herstellung (z.B. Elektrolyse) und Speicherung (Abkühlung auf -253 Grad Celsius oder Druckerhöhung auf 350 bar) CO₂-neutral ist.

Gefühle gegenüber dem Auto

Autos sind auch eine Gefühlssache

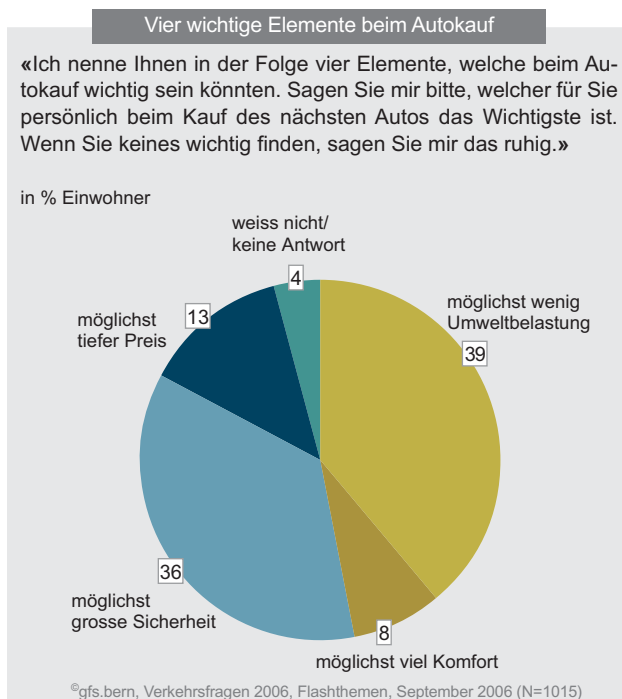
Diese Aussage gilt nicht nur für Autofreaks, sondern auch für die Befragten generell. Das Auto ist offensichtlich mehr als nur ein reiner Gebrauchsgegenstand.



Kauf von Autos

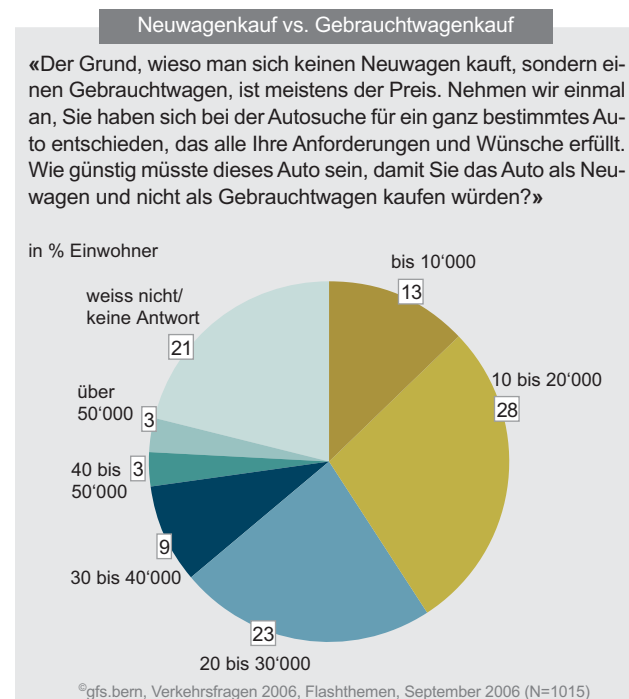
Autokauf – Preis steht erst an zweiter Stelle

Natürlich kann sich nicht jeder Schweizer Einwohner einen Ferrari leisten. Allerdings wird auch nicht nur das günstigste Auto gekauft. Der Grund dafür ist einfach: Beim Autokauf geht es erst an zweiter Stelle um den Preis. Wenig sparen wollen Herr und Frau Schweizer in Bezug auf Sicherheit und Umweltbelastung. Beides wird von jeweils über einem Drittel ins Zentrum des Entscheids gerückt. Einzig beim Komfort schaut man zuerst auf die eigene Brieftasche. Oder in anderen Worten: Stimmt Sicherheit und Umweltverträglichkeit entscheidet auch der Preis mit.



Neuwagen dürfen durchaus etwas kosten

Würde das Wunschauto als Neuwagen zwischen 10'000 und 30'000 Franken kosten, wäre es so gut wie gekauft. In diesem Bereich, oder genau: bei durchschnittlich 24'000 Franken, entscheiden sich Herr und Frau Schweizer bei gleicher Ausstattung nämlich lieber für den Neuwagen als für den gleichartigen Gebrauchtwagen. Damit darf der Neuwagen im Durchschnitt durchaus etwas kosten, wenn auch weniger, als er im Durchschnitt wirklich kostet.





Feinstaub

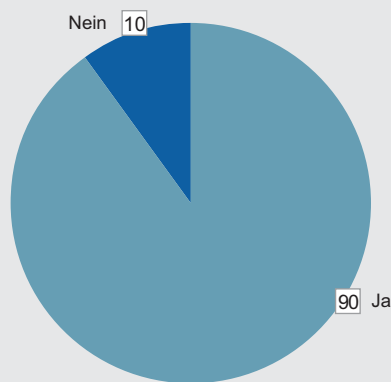
Problem wird wahrgenommen

Die Diskussion in den Medien zur Feinstaubbelastung trägt Früchte: Fast alle Befragten sind sich des Themas bewusst. Feinstaub ist zu einem Alltagsthema geworden.

Wahrnehmung Feinstaubbelastung

«In letzter Zeit konnte man immer wieder vom Thema Feinstaubbelastung sehen, hören oder lesen. Wie ist es bei Ihnen, haben Sie schon einmal vom Thema Feinstaubbelastung gesehen, gehört oder gelesen?»

in % Einwohner



©gfs.bern, Verkehrsfragen 2006, Flashthemen, September 2006 (N=1015)

Wichtig zu wissen...

...dass die Emissionen des Strassenverkehrs bei verschiedenen Schadstoffen im Vergleich zu 1985 heute um 60 bis 85% geringer sind; dies trotz einer Verkehrszunahme von rund 40%. (Quelle: BAFU-Bericht Nr. 35)

...dass die von Menschen verursachten Feinstäube zu je rund einem Drittel von Industrie und Gewerbe, von der Land- und Forstwirtschaft sowie vom Verkehr stammen.

...dass vom knappen Drittel, das vom Verkehr stammt, der Strassenverkehr rund zwei Drittel verursacht.

...dass die Partikelemissionen aus dem Auspuff von Diesel-Personenwagen nur 1,6% der Belastung ausmachen.

...dass die beschlossenen Abgasvorschriften eine deutliche Reduktion der Luftschadstoffe (CO, HC, NOx, Partikel) zur Folge hatten und auch in Zukunft haben werden. (Quelle: Schriftenreihe Umwelt Nr. 355 des BUWAL, 2004)

...dass ein Partikelfilter-Obigatorium den Gesamtausstoss im besten, technisch aber nicht realistischen Fall (100% Ausrüstungs- und Wirkungsgrad) gerade einmal um 1,6% verringern würde.

...dass der Partikelgrenzwert für Diesel-Personenwagen seit 1987 um 93% (!) gesunken ist. (Vorschrift 1987 = 0,370 g/km; Euro 4/2005 = 0,025 g/km)

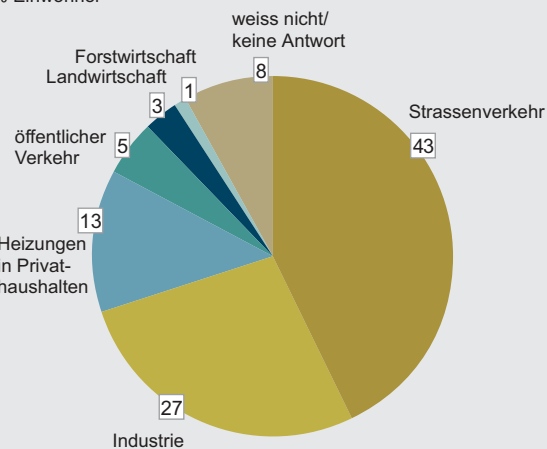
Grösster Verursacher von Feinstaub

Ganz und gar nicht korrekt ist das Wissen der Befragten rund um die Feinstaub-Verursacher: Klar im Zentrum der Nennungen steht der Strassenverkehr. Nur für jeden Vierten ist es, richtigerweise, die Industrie. Fälschlicherweise ist Feinstaub aus Sicht der Befragten ein Problem, welches durch den Strassenverkehr verursacht wird.

Grösste Verursacher

«Was denken Sie, wer ist der grösste Verursacher von Feinstaub? Ich nenne Ihnen in der Folge sechs verschiedene Verursacher, und Sie sagen mit bitte, welcher davon der grösste Verursacher für Feinstaub ist.»

in % Einwohner

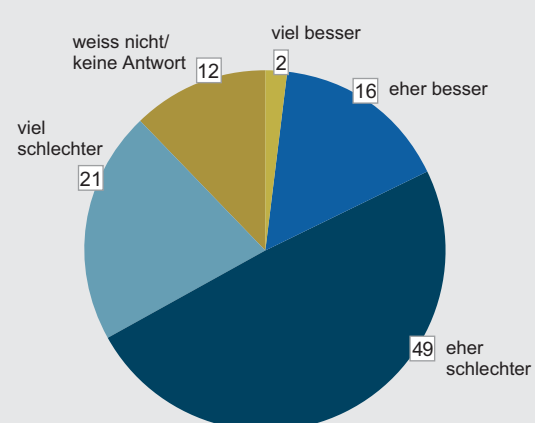


©gfs.bern, Verkehrsfragen 2006, Flashthemen, September 2006 (N=1015)

Luftqualität

«Was ist Ihre Einschätzung, ist die Luftqualität heute besser oder schlechter als vor 15 Jahren? Sagen Sie mir bitte, ob die Luftqualität Ihrer Ansicht nach viel besser, eher besser, eher schlechter oder viel schlechter ist als vor 15 Jahren?»

in % Einwohner



©gfs.bern, Verkehrsfragen 2006, Flashthemen, September 2006 (N=1015)

Bedenkliches und Bedenkenswertes zum Thema Feinstaub

Vernünftig handeln hilft der Umwelt mehr als Schlagworte

Die Luft wird immer sauberer:

Seit 1985 hat der Strassenverkehr um rund 40 Prozent zugenommen. Trotzdem sind gegenüber 1985 die Emissionen des Strassenverkehrs bei verschiedenen Schadstoffen heute um 60 bis 85 Prozent geringer. (Quelle: Bundesamt für Umwelt/BAFU, Bericht Nr. 35 «Luftschadstoffemissionen des Strassenverkehrs 1980-2030».)

Umweltbewusste Automobilisten werden schikaniert:

Die wissenschaftlich fundierte Auswertung der Messungen von InLuft (gemeinsames Luftmessnetz der Kantone Aargau, Luzern, Nidwalden, Obwalden, Schwyz, Uri und Zug) in diesem Frühjahr hat gezeigt, dass die Tempo 80-Beschränkungen auf Autobahnen für den Umweltschutz praktisch wirkungslos geblieben sind. Der TCS stellt dazu fest: «So ist die Aussage offensichtlich unhaltbar, Tempo 80 habe eine verminderte Feinstaubbelastung bewirkt. Fachlich korrekt ist vielmehr die Beurteilung, Tempo 80 habe nichts gebracht.»

Eigenverantwortung ist der bessere Weg:

Durch Feinstaub-Tempo-80 werden umweltbewusste Fahrer moderner, sauberer Autos bestraft. Denn sie müssen wie alle andere die Geschwindigkeit um einen Drittel drosseln (80 statt 120 auf Autobahnen). Das BAFU kennt diese Willkür laut seinem neuesten Bericht «Umweltbewusster Konsum». Dort steht: «Das Auto ist ein Paradebeispiel für ein aktives Produkt, bei dem eine möglichst lange Nutzungsdauer nicht zwangsläufig vorteilhaft ist, denn alte Fahrzeuge verursachen in der Regel grössere Umweltwirkungen als modernere Modelle.»

Konsumenten handeln vernünftiger als Politiker:

Bereits sind 60 Prozent aller neu in Verkehr gesetzten Diesel-Personenwagen mit den neuesten Partikelreduktionssystemen ausgerüstet. Und Tag für Tag kommen mehr saubere Dieselfahrzeuge dazu. Das Thema Feinstaub darf für diese Privatverkehrsteilnehmer als erledigt gelten.

Was lernen wir daraus?

Die Einwohnerinnen und Einwohner der Schweiz beschäftigen sich aktiv mit den Fragen und Problemen rund um den motorisierten Individualverkehr sowie mit dessen unbestrittenen Vorteilen, welche die Nachteile nach wie vor klar übertreffen. Herr und Frau Schweizer zeigen reges Interesse an verkehrspolitischen, gesellschaftlichen und umweltbezogenen Fragen und die Mehrheit der Befragten hat eine dezidierte Meinung dazu. Das ist nicht weiter erstaunlich vor dem Hintergrund, dass 86% der stimmberechtigten Bevölkerung mindestens ein Auto ihr eigen nennen, das Auto als das wichtigste Verkehrsmittel einstufen und sich fast täglich des Autos bedienen. Bleibt nur die Frage, ob sich die Behörden, Politiker und Verbände sowie weitere tangierte Kreise dieser Situation bewusst sind.



Tempo 80 bringt nichts!

Die Mobilität bringt's

Gemäss der kürzlich vorgestellten Gesamtschau des Bundes hat der private Strassenverkehr in der Schweiz im Referenzjahr 2001 eine Gesamtwertschöpfung von gut 46 Milliarden Franken bzw. fast 11 Prozent des Bruttoinlandproduktes erbracht. Wir nehmen mit Genugtuung zur Kenntnis, dass die Bundesverwaltung damit endlich die folgende Tatsache anerkennt: Der Strassenverkehr verursacht nicht nur so genannte angeblich ungedeckte Kosten, sondern bewirkt auch einen immensen Nutzen für die schweizerische Volkswirtschaft. Die Strassenverkehrsverbände hatten bereits seit langem eine offizielle Darstellung der Nutzenwirkungen im Verkehr verlangt.

Was Sie sonst noch wissen sollten...

Unter dem Titel «Auf den Punkt gebracht: Energieverbrauch und Emissionen von Personenwagen» ist bei auto-schweiz ein informativer und umfassender Bericht erschienen. Er enthält Zahlen, Fakten und Prognosen zu Fahrzeug-Emissionen, alternativen Treibstoffen und zur Motorentechnik. Bestellen Sie jetzt Ihr persönliches Exemplar kostenlos bei:

info@auto-schweiz.ch

Haben Sie unsere Aktionsplattform schon besucht?

CLEVER UNTERWEGS ist eine auf die Dauer von mehreren Jahren angelegte Informations- und Aktionsplattform. Sie soll breite Bevölkerungskreise für die Anliegen des motorisierten Individualverkehrs sensibilisieren, aber auch über die vielfältigen Möglichkeiten der Mobilität und wichtige Aspekte des Strassenverkehrs informieren. Nicht zuletzt soll CLEVER UNTERWEGS auch zu einer sinnvollen Nutzung des Autos beitragen.

www.cleverunterwegs.ch

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