

[titel]

Verringerte Handlungsrelevanz trotz erhöhter Umweltsensibilität

Medien-Kurzbericht zum „Monitor Verkehrsfragen 2009“

Projektteam:

Urs Bieri, Politikwissenschaftler

Claude Longchamp, Politikwissenschaftler

Matthias Bucher, Sozialpsychologe

Stephan Tschöpe, Datenanalytiker/Programmierer

Martina Imfeld, Projektmitarbeiterin

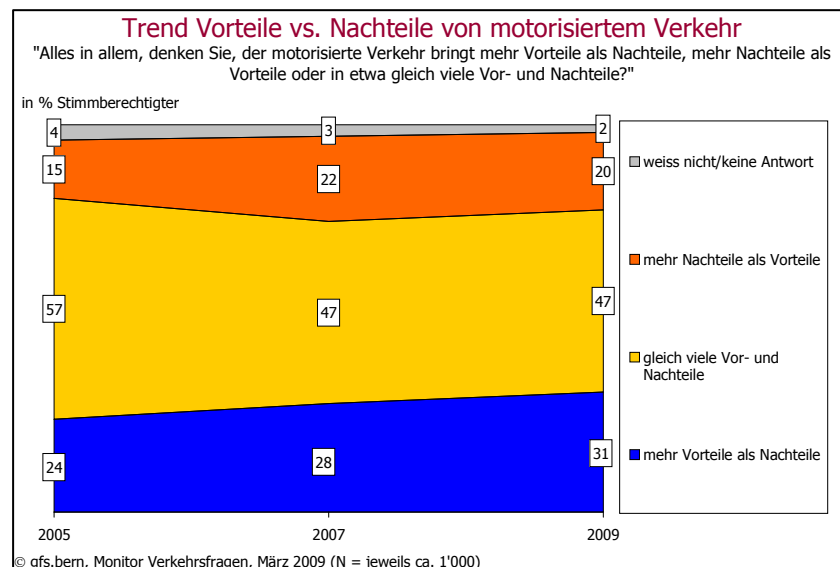
Silvia Ratelband-Pally, Administratorin



Unverändert pragmatische Sicht angesichts einer zunehmenden Polarisierung

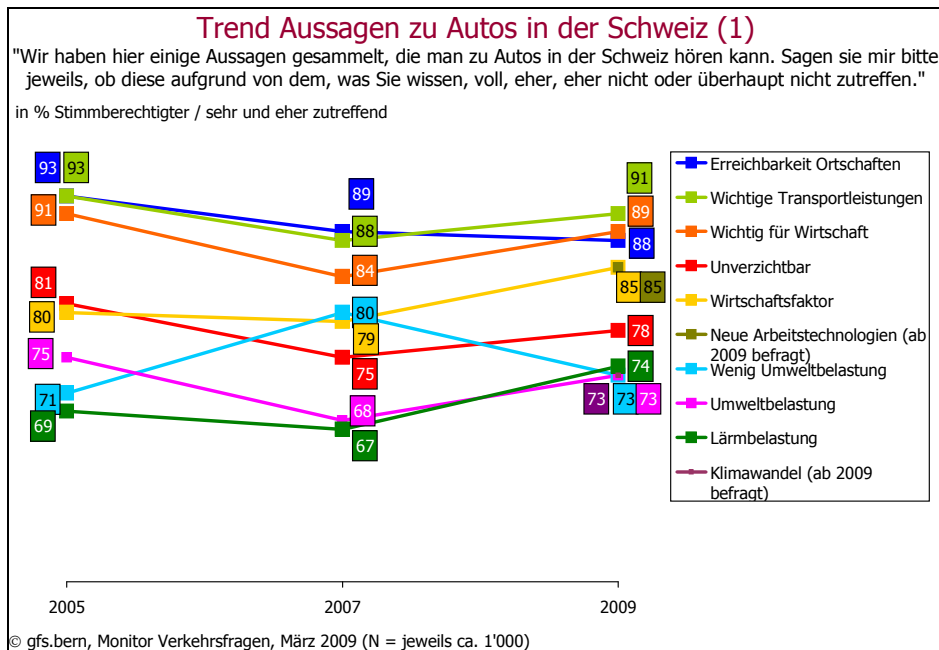
Die Einstellung der Schweizer Stimmberechtigten gegenüber dem motorisierten Verkehr ist gleichzeitig stabil und dynamisch:

Stabilität zeigt sich in Bezug auf der Abwägung zwischen den Vor- und Nachteilen des motorisierten Verkehrs. Hier zeigen sich faktisch die gleichen Verteilungen, wie wir sie schon 2007 festgehalten haben.



Nach wie vor gehen Mehrheiten der Befragten davon aus, dass der motorisierte Verkehr in etwa gleich viele Vor- wie Nachteile in sich birgt. Damit ist auch der letztmals eingesetzte Trend hin zu den Extrempositionen gebrochen: Der Pragmatismus scheint sich auf dem Niveau 2007 einzupendeln.

Dynamik findet sich in Bezug auf die einzelnen Einstellungen, welche eine solche Vor-/Nachteilseinschätzung begründen:



Dabei weist diese Dynamik in zwei unterschiedliche Richtungen:

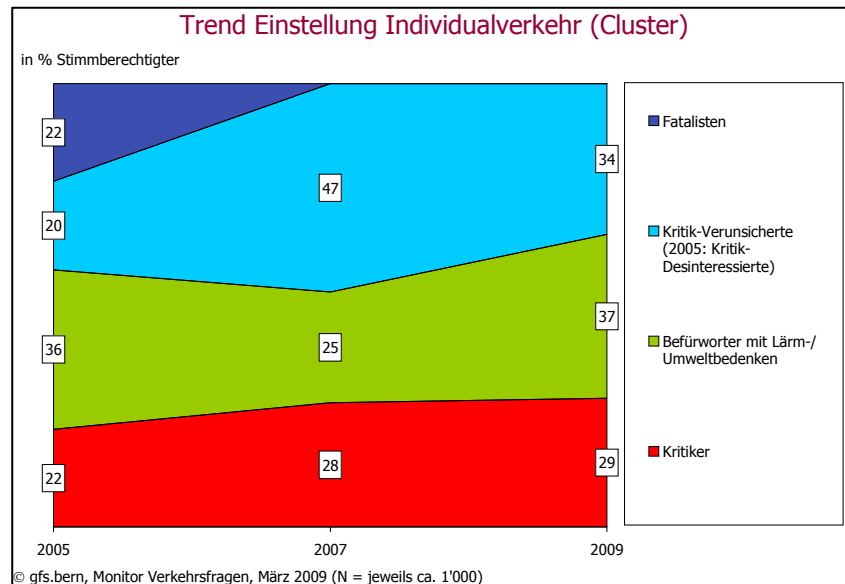
- Auf der einen Seite findet sich bei allen Indikatoren, welche den Nutzen des Autos als Teil des motorisierten Verkehrs in den Vordergrund rücken, eine leicht erhöhte Zustimmung. Die Schweizer Stimmberechtigten gehen 2009 leicht verstärkt davon aus, dass das Auto wichtige Transportleistungen erbringt, wichtig für die Wirtschaft, sowie unverzichtbar sei. Die Verschiebungen steigern eine schon 2007 hohe Zustimmung noch einmal und erreichen faktisch die Werte von 2005, wo die Schweizer Stimmberechtigten dem Auto erkennbar weniger kritisch gegenüberstanden als 2007 beobachtet.
- Auf der anderen Seite findet sich Gleiches aber auch in Bezug auf Umwelt- und Lärmbedenken. Auch hier zeigt sich eine erkennbare Zunahme solcher Bedenken, welche insbesondere in Bezug auf Lärm einen neuen Höchstwert erreicht.

Damit finden wir zwar gegenüber 2007 eine faktisch unveränderte Vor-/ Nachteils-Einschätzung. Im Hintergrund begründet sich diese aber aufgrund erkennbar veränderter Einstellungsmuster: Sowohl der Nutzen wie auch die Umwelt- und Lärm-induzierten Schäden werden gegenüber 2007 leicht dezidiert geäußert.

In Bezug auf die Einstellungen zum motorisierten Individualverkehr steht 2009 im Zeichen somit einer zunehmenden Polarisierung. So findet sich sowohl verstärkt Zustimmung zu den nutzenbetonenden Einstellungselementen wie aber auch zu denjenigen Elementen, welche eine Gefährdung für Umwelt oder Klima vermuten. Beide

Elemente haben im gleichen Rahmen an Zustimmung hinzugewonnen und bestimmen 2009 noch dezidierter den Deutungsrahmen zum Auto.

Verändert haben sich nicht nur die einzelnen Einstellungselemente, sondern auch die generelle Sicht auf das Auto:

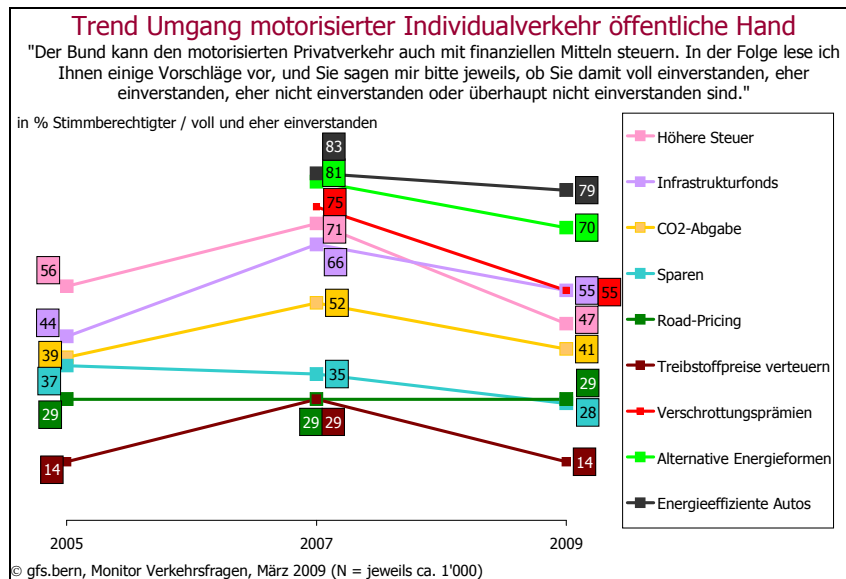


Dabei entstanden innert Zweijahresfrist erkennbar mehr Befürworter mit Umwelt-/Lärmbedenken, welche die primär umweltbedingten negativen Aspekte des Autos gegenüber 2007 erkennbar stärker betonen, dabei aber den eminenten Nutzen nicht vergessen. Diese Entwicklung ging einher mit einer Abnahme der Kritik-Verunsicherten, welche allerdings nicht nur weniger wurden, sondern in ihrer Geisteshaltung auch weniger dezidiert an umwelt-/lärmbedingte Risiken glauben.

Damit zeigen sich in Bezug auf die Einstellung der Schweizer Stimmberechtigten drei wesentliche Elemente: erstens eine noch einmal zugenommene Umweltsensibilisierung, zweitens eine darauf mitschwingende zunehmende Polarisierung entlang von Einstellungen und drittens eine unverändert pragmatische Vor-/Nachteilsbeurteilung.

Handlungsrelevanz im gegenwärtigen wirtschaftlichen Umfeld abnehmend

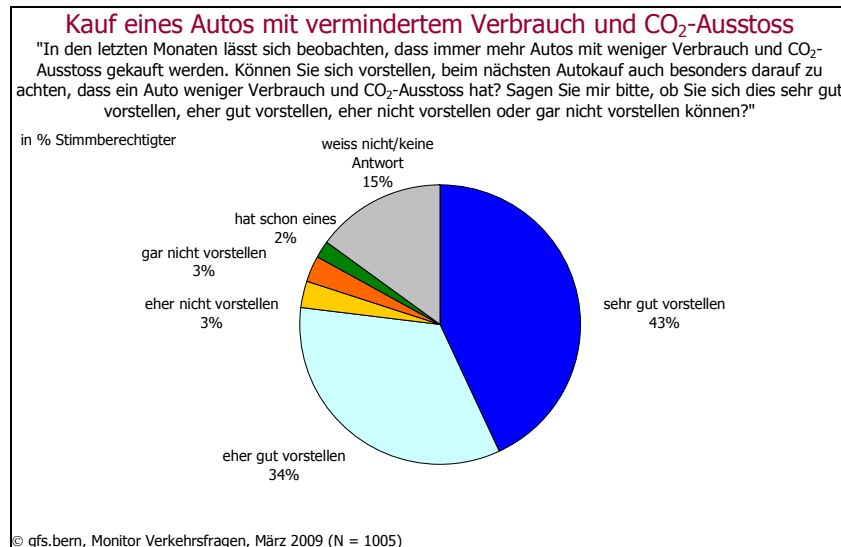
Obwohl wir eine leicht verstärkte Polarisierung in Umwelt- und Lärmfragen beobachten, leitet sich daraus keineswegs eine höhere Handlungsrelevanz ab:



Vielmehr beobachten wir sowohl auf der individuellen Ebene, in der Erwartungshaltung gegenüber der Wirtschaft wie auch in Bezug auf den Massnahmenkatalog der öffentlichen Hand eine leicht gewachsene Genügsamkeit und Vorsicht gegenüber neuen Massnahmen. Diese Vorsicht ist insbesondere dann prägend, wenn die Massnahmen mit erkennbaren Mehrkosten verbunden sind – gerade solche Massnahmen haben im Zweijahresvergleich mehr an Zustimmung eingebüsst, als dies für Massnahmen ohne direkte Kostenfolge gilt. Dabei beobachten wir zwei Gründe für eine solche Entwicklung:

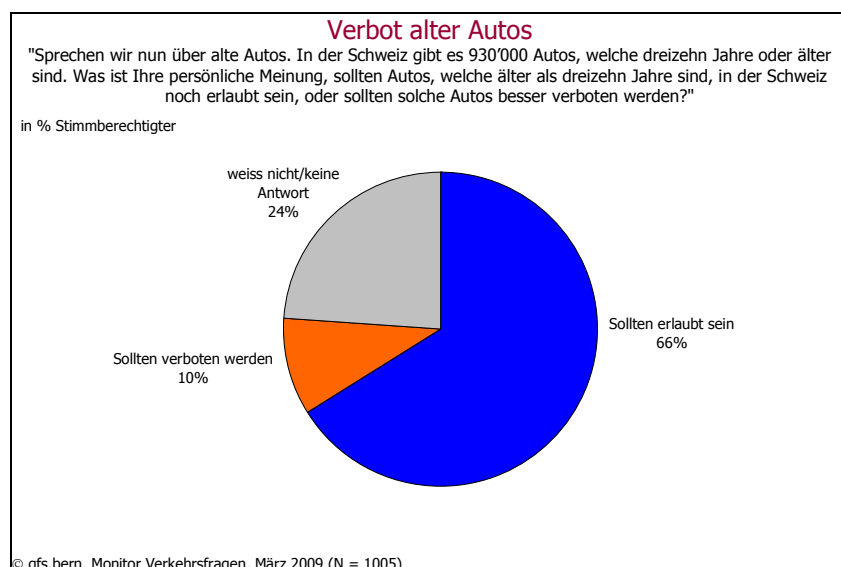
- Erstens führt die abnehmende Sensibilität unter den Kritik-Verunsicherten dazu, dass die Forderung nach Massnahmen an Zustimmung verliert. Eine solche Entwicklung lässt sich damit rein aus der Meinungsverschiebung heraus erklären: Das Problem erscheint weniger wichtig, darum erscheinen Massnahmen weniger nötig. Eine solcherart begründete Verschiebung finden wir beim Trend zu alternativen Antriebssystemen, bei der Beachtung eines möglichst tiefen CO₂-Ausstosses beim Neukauf sowie bei der staatlichen Förderung alternativer Energieformen.
- Zweitens zeigen sich auch Abschwächungen, welche deutlich über die Kritik-Verunsicherten hinausreichen und sowohl Befürworter mit Umwelt-/Lärmbedenken wie aber auch Kritiker einschliessen. Dies zeigt sich insbesondere bei allen Massnahmen mit direkt absehbarer Kostenfolge (z.B. höherer Benzinpreis). Hier drängt sich die Vermutung auf, dass die Wirtschaftskrise mit einer situativen Sensibilisierung in Kostenfragen Wirksamkeit zu entfachen vermag.

Kleinere Autos mit geringerem CO₂-Ausstoss stehen aktuell erkennbar hoch im Kurs.



Auf den ersten Blick scheint diese Präferenz durch Umweltsensitivitäten motiviert zu sein, auf den zweiten Blick schwingt zumindest auch die Erwartung von Kostenersparnis mit, auf den dritten Blick dominiert die Kostenersparnis als Entscheidungsfaktor deutlich. Dabei werden aber durchaus mögliche Kompromisse zwischen beiden Entscheidungselementen sichtbar: Ist ökologisches Verhalten kostengünstiger als nicht-ökologisches Verhalten, kann es gerade in wirtschaftlich schwierigeren Zeiten durchaus an Attraktivität hinzugewinnen.

Die aktuelle Wichtigkeit eines Kostenbewusstseins zeigt insbesondere in Bezug auf das Verbot von über 13 Jahren alten Autos der Handlungswirksamkeit von Umweltsensitivitäten klar die Grenze auf:



Eine klare Mehrheit lehnt eine solche Forderung ab und begründet die Ablehnung primär damit, dass ein regelmässiger Neukauf von Autos finanziell schlicht nicht möglich ist. Auch wenn der ökologische Aspekt durchaus Entscheidungswirksamkeit zu entfalten vermag, tut er solches doch nur für eine klare Minderheit, und zwar nicht nur unter der Gesamtheit aller Stimmberechtigten, sondern explizit auch unter den Kritikern als umweltsensibelste Gruppe.

Auskunft

Auskunft zum Schlussbericht Monitor Verkehrsfragen 2009 gibt Ihnen gerne:
 Urs Bieri, gfs.bern, 031 311 62 07 / urs.bieri@gfsbern.ch

Der komplette Schlussbericht findet sich auch im Web unter:
www.auto-schweiz.ch/www.cleverunterwegs.ch oder www.gfsbern.ch

Die Datenbasis

Die Ergebnisse der Befragung "Monitor Verkehrsfragen" basieren auf einer repräsentativen Befragung von 1005 Schweizer Stimmberechtigten (700 deutschsprachige, 245 französischsprachige, 60 italienischsprachige), welche gfs.bern durchgeführt hat. Die Befragung wurde zwischen dem 16. März 2009 und dem 3. April 2009 durchgeführt. Der Datensatz wurde gemäss der Verteilung der Wohnbevölkerung innerhalb der einzelnen Sprachregionen gewichtet. Der Monitor Verkehrsfragen wurde 2009 nach 2007 und 2005 zum dritten Mal durchgeführt.

Die statistischen Fehler bei der Stichprobengrösse für die jeweiligen befragten Gruppen betragen:

Stichprobengrösse	Fehlerquote Basisverteilung	
	50:50	20:80
N=1000	3.2%	2.6%
N=700	3.8%	3.0%
N=200	7%	5.6%
N=100	10.0%	8.1%

Lesebeispiel: Bei rund 200 Befragten und einem ausgewiesenen Wert von 50 Prozent liegt der effektive Wert zwischen 50 % +/- 7 Prozent, bei einem Basiswert von 20 Prozent zwischen 20 % +/- 5,6 %.