

titel

# Verringerte Handlungsrelevanz trotz erhöhter Umweltsensibilität

Schlussbericht 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



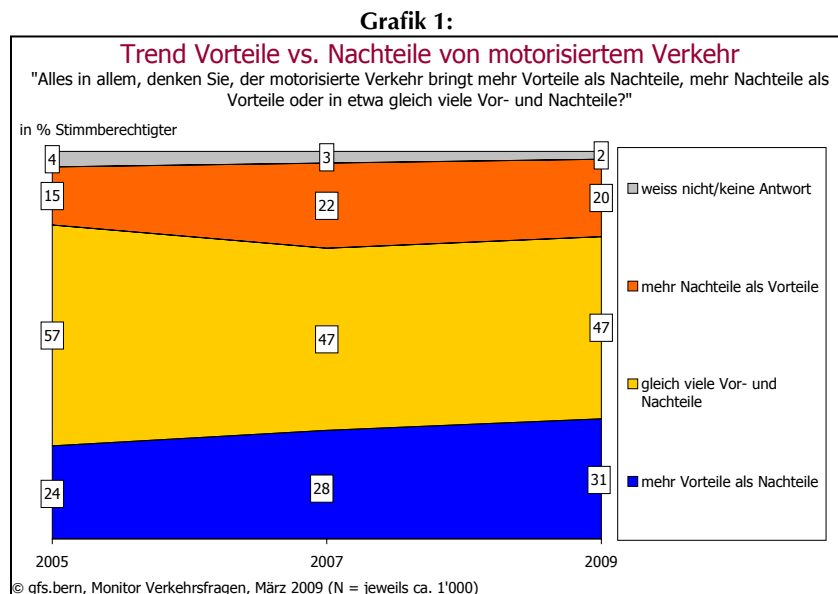
# Das Wichtigste in Kürze

## Das Mandat

auto-schweiz beauftragte das Forschungsinstitut gfs.bern, die Monitorstudie Verkehrsfragen aus den Jahren 2005 und 2007 aufzudatieren. Neben den erneut wiederholten Einstellungsfragen, stehen 2009 zwei Schwerpunktsthemen im Zentrum: CO<sub>2</sub>-günstigere Autos und über 13-jährige Autos.

## Unverändert pragmatische Sicht angesichts einer zunehmenden Polarisierung

2009 steht auf der einen Seite im Zeichen von Stabilität:

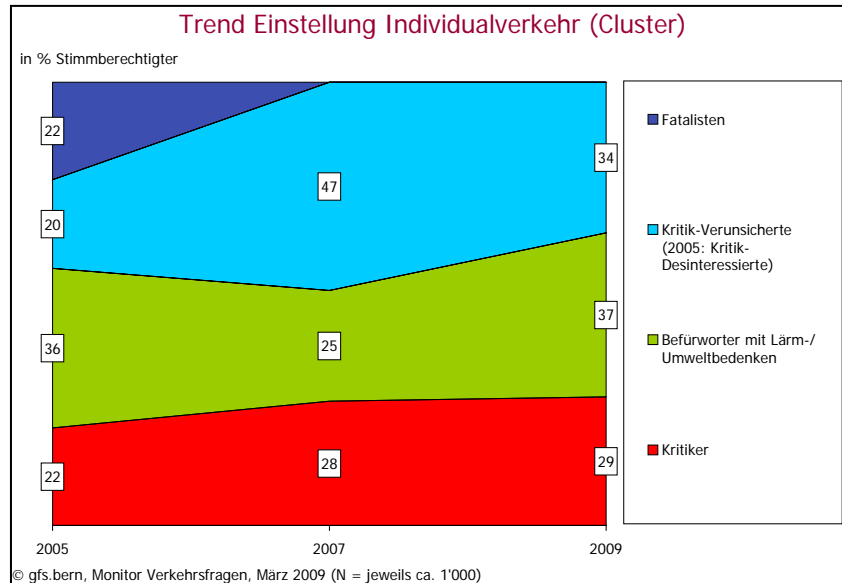


Nach wie vor gehen Mehrheiten der Befragten davon aus, dass der motorisierte Verkehr in etwa gleich viele Vor- wie Nachteile in sich birgt. Damit ist auch der letztmals eingesetzte Trend hin zu den Extrempositionen gebrochen: Der Pragmatismus scheint sich auf dem Niveau 2007 einzupendeln.

In Bezug auf die Einstellungen zum motorisierten Individualverkehr steht 2009 im Zeichen 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 aggregierte Sicht auf das Auto:

Grafik 2:



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 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 ist – 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 Thematik 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 CO<sub>2</sub>-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 CO<sub>2</sub>-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 Entscheidfaktor deutlich. Dabei werden aber durchaus mögliche Kompromisse zwischen beiden Entscheidungselemente 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 umweltsensibelster Gruppe.

### **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 nach den realen Verhältnissen rund um Sprachregionen zurückgewichtet.

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 %.

# Das Inhaltsverzeichnis

<b>DAS WICHTIGSTE IN KÜRZE.....</b>	<b>2</b>
<b>1. DIE EINLEITUNG .....</b>	<b>6</b>
1.1. WAS GESCHAH BIS 2007? .....	6
1.2. DER FORSCHUNGSPLAN .....	8
1.3. DIE GENERELLE THESE DES DISPOSITIONSANSATZES .....	8
1.4. DER FRAGEBOGEN .....	9
1.5. DIE BEFRAGUNG.....	9
1.6. DIE DATENANALYSE .....	11
1.7. DIE GRAFISCHE AUFARBEITUNG .....	13
<b>2. DIE BEFUNDE .....</b>	<b>14</b>
2.1. DIE ÜBERSICHT.....	14
2.2. EINSTELLUNGEN ZUM AUTO .....	14
2.2.1. <i>Die generelle Annäherung</i> .....	14
2.2.2. <i>Die verdichtete Annäherung</i> .....	17
2.2.3. <i>Die Zwischenbilanz</i> .....	21
2.3. DIE ERWARTUNGSHALTUNG AUF DER HANDLUNGSEBENE .....	22
2.3.1. <i>Das individuelle Verhalten</i> .....	22
2.3.2. <i>Verhalten der Wirtschaft</i> .....	27
2.3.3. <i>Das Verhalten der öffentlichen Hand</i> .....	28
2.3.4. <i>Zwischenbilanz</i> .....	29
2.4. DAS INFORMATIONSVERHALTEN.....	30
2.4.1. <i>Zwischenbilanz</i> .....	32
2.5. AUTOKAUF MIT VERMINDERTEM CO <sub>2</sub> -AUSSTOSS .....	33
2.5.1. <i>Zwischenbilanz</i> .....	37
2.6. HANDLUNGSRELEVANZ GEGENÜBER ALTEN AUTOS.....	37
2.6.1. <i>Zwischenbilanz</i> .....	40
<b>3. DIE SYNTHESE .....</b>	<b>41</b>
3.1. EBENE EINS: DER KERNSATZ .....	41
3.2. EBENE ZWEI: DIE AUSLEGEORDNUNG .....	42
3.3. EBENE DREI: DIE VERDICHUNG.....	45
<b>DAS GFS.BERN TEAM.....</b>	<b>48</b>

# 1. Die Einleitung

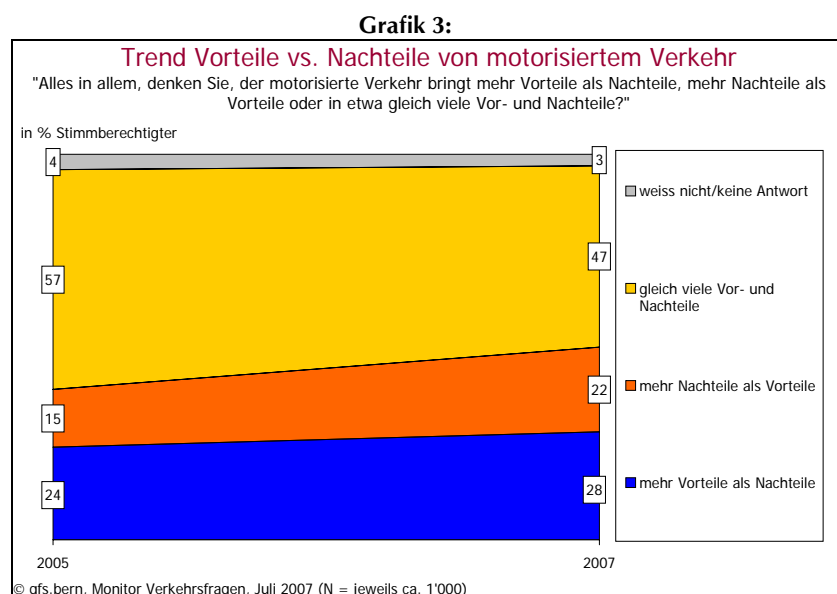
Schon 2007 liess sich beobachten, dass das Auto zwar nach wie vor aus dem Alltag nicht wegzudenken ist, allerdings verstärkt mit kritischen Untertönen versetzt wurde. Insbesondere die UNO-Klimaberichte zeigten entsprechende Wirkung und führten zu einer spürbar umweltbedingten kritischeren Sicht auf das Auto.

Nach zwei Jahren sind Befürchtungen gegenüber einer Klimaveränderung zwar nach wie vor medial präsent, werden aber aktuell (und auch im Moment der Befragung) durch ein deutlich medienpränteres Thema überdeckt – die Wirtschaftskrise. Auch wenn insbesondere Zeichen aus den USA (Anstrengungen hin zu einer ökologischeren Autoindustrie) durchaus als Hinweis dazu dienen können, dass Wirtschaftskrise und Umweltbedenken keineswegs diametral zueinander stehen müssen, lehrt doch die Erfahrung aus vergangenen Jahren, dass Umweltbedenken spürbar abhängig von Wirtschaftszyklen sind: Geht es der Wirtschaft schlecht, waren Umweltbedenken in Vergangenheit weniger meinungsbildend, während sie in Zeiten hohen Wirtschaftswachstum gedanklich präsenter waren.

Genau hier setzt nun der Monitor Verkehrsfragen 2009 ein. Bedingt durch die letztmals zugenommene Umweltsensibilisierung und die aktuell spürbare Wirtschaftskrise lassen sich diese beiden Elemente direkt überprüfen und ihr Zusammenhang quantifizieren. Entsprechend greift der Monitor Verkehrsfragen 2009 diese Anzeichen auf und will Einblick in Wahrnehmungs-, Einstellungs- und Handlungsfragen geben. Der vorliegende Schlussbericht schliesst die Berichterstattung zum Monitor Verkehrsfragen 2009 ab.

## 1.1. Was geschah bis 2007?

2007 zeigte sich zum ersten Mal im Beobachtungszeitraum eine zunehmende Sensibilität bei Umwelt- und Klimabedingter Bedenken.



In diesem Zusammenhang entstand gegenüber 2005 eine verstärkte Polarisierung und im gleichen Atemzug auch eine leicht abnehmende pragmatische Sicht auf das Auto. Nichts-

destotrotz überwiegte der Pragmatismus auch 2007, wenn auch nicht auf dem Niveau von 2005.

Diese Verschiebung stand 2007 ganz im Zentrum der UNO-Klimaberichte. Diese wurden nicht nur grossmehrheitlich wahrgenommen, sondern auch als valide akzeptiert und in ein skeptischeres Bild gegenüber dem motorisierten Individualverkehr umgesetzt.

Als Folge davon wuchs 2007 auch die Handlungsbereitschaft: Sowohl auf individueller Verhaltensebene wie auch insbesondere im Forderungskatalog gegenüber der öffentlichen Hand fand sich verstärkte Zustimmung zu fast allen Massnahmen, insbesondere zur CO<sub>2</sub>-Abgabe, welche 2007 erstmals eine knappe Mehrheit hinter sich zu scharen wusste.

### **Die Thesen des Jahres 2007 lauteten:**

#### ***These 1:***

Die Wahrnehmung der Schweizer Stimmberechtigten zum Auto ist eine Mischung aus Vorteilserwartungen und Nachteilsbefürchtungen.

#### ***These 2:***

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

#### ***These 3:***

Mehrheiten sind am Thema interessiert und gut informiert. Die kritischere Haltung gegenüber dem Auto erhöht auch spürbar das Themeninteresse.

#### ***These 4:***

Alle postulierten Anpassungen am aktuellen Verkehrsmodell der Schweiz, haben **vor allem** dann Mehrheiten hinter sich, wenn sie Einschneidungen höchstens für Minderheiten nach sich ziehen.

#### ***These 5:***

Die Klimadebatte hat gewirkt.

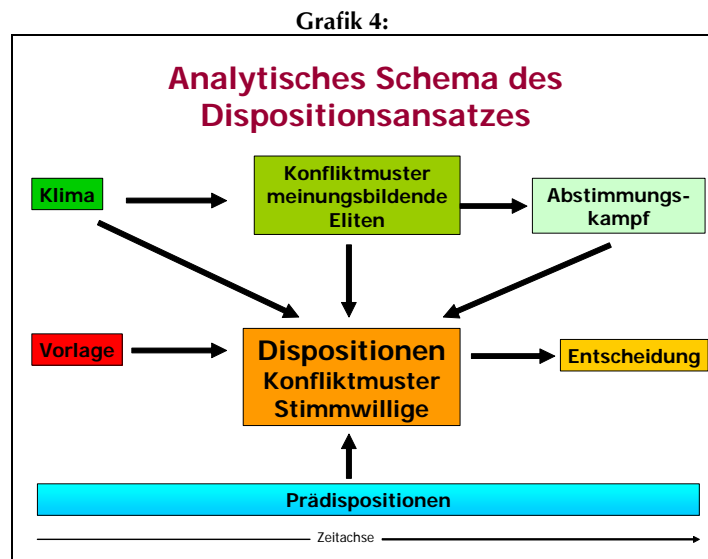
## 1.2. Der Forschungsplan

Als Konzept für Abstimmungsanalysen hat gfs.bern den Dispositionsansatz entwickelt. Er ist besonders geeignet, über den Einzelfall hinaus verständlich zu machen, wer wie entscheiden könnte, was dazu führt und was aus der Entscheidung gefolgert werden kann. Auch wenn es sich bei einer Einstellungsmessung rund um den motorisierten Individualverkehr nicht um eine Entscheidung im klassischen Sinne handelt, funktioniert die Meinungsbildung grundsätzlich gleich: Aufgrund der Meinungslage wird die Ausgestaltung und Deziertheit der eigenen Einstellung entschieden. Ohne in die Details zu gehen, seien deshalb die hauptsächlichen Prämissen des Ansatzes und die Folgerungen, die sich für die Analyse ergeben, kurz vorgestellt.

## 1.3. Die generelle These des Dispositionsansatzes

Grundlegend ist die These, dass Ergebnisse von Einstellungen, z.B. Abstimmungen oder Handlungsrelevanz, nicht ein für alle Mal feststehen, sondern in einem gewissen Masse variabel sind. Wie sie ausfallen ist abhängig von...

- dem Thema,
- dem Konfliktmuster in der meinungsbildenden Elite,
- einer öffentlichen Diskussion,
- der politischen Kultur und dem politischen Klima,
- den thematischen Prädispositionen und
- den Kampagnewirkungen.



Elemente dieser Definition sind nebst der "Entscheidung" also auch "Kampagnen", die "Prädispositionen", das "Umfeld bzw. Klima" und die "Vorlage selber". Formalisiert werden Entscheidungen oder Handlungsrelevanz als Funktion von Vorlagen, Kampagnen, Prädispositionen und Umfeld gesehen. Entscheidungen und Handlungsrelevanz variieren demnach, wenn sich mindestens eines dieser Elemente ändert. Allerdings können sie sich nicht beliebig entwickeln. So wird die Öffentlichkeitsarbeit durch das Umfeld und die Vorlage mitbestimmt und Prädispositionen ändern sich in der Regel nur langfristig oder nur als Folge von veränderten Umfeldbedingungen.

## 1.4. Der Fragebogen

Der Fragebogen baut zentral auf der Analysearbeit 2005/2007 auf und wurde für die Befragung 2009 mit den Schwerpunktsthemen "CO<sub>2</sub>-günstigere Autos" und "Autos älter als 13 Jahre" ergänzt.

Wie bei Umfragearbeit bestens bewährt wurde der Fragebogen in zwei Schritten erstellt: Im ersten Schritt wurden die Indikatoren bestimmt, die für die Überprüfung der Fragestellungen nötig sind. Im zweiten Schritt wurde ein Fragenbogen formuliert, der sich für Bevölkerungsbefragungen eignet. Der Kunde war während des gesamten Entstehungsprozesses aktiv eingebunden.

Bei der Formulierung der Botschaften und Modelle, die evaluiert werden sollten, ermittelten wir in einem ersten Schritt und in intensiver Zusammenarbeit mit dem Auftraggeber die potenziell strittigen Einstellungen. In einem zweiten Schritt formulierten wir daraus die Kernaussagen.

Das Vorgehen beim Fragebogen folgte den Erfahrungen, die wir bei anderen Analysen aus dem Monitoringbereich gesammelt haben.

**Tabelle 1:**  
Übersicht über die Module und Indikatoren der Monitor-Studie "Verkehrsfragen" 2009

<p style="text-align: center;"><i>Haushalts-/Personenbezogene Merkmale</i></p> <p style="text-align: center;">Geschlecht Alter Schulabschluss Politische Ausrichtung Berufstätigkeit Autobesitz, -nutzung Einkommen</p>
<p style="text-align: center;"><i>Informationsverhalten Verkehrsfragen</i></p> <p style="text-align: center;">Informationsstand Interesse</p>
<p style="text-align: center;"><i>Einstellung Automobil</i></p> <p style="text-align: center;">Nutzungsaspekt Auto Basis-Argumentarium Auto</p>
<p style="text-align: center;"><i>Schwerpunktsthemen</i></p> <p style="text-align: center;">Einstellung Argumentarium</p>
<p style="text-align: center;"><i>Auswirkungen Einstellung</i></p> <p style="text-align: center;">Argumentarium Selbstkontrolle Forderungskatalog gegenüber Staat</p>

Quelle: gfs.bern, Verkehrsfragen 2009

## 1.5. Die Befragung

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 2007 und dem 3. April 2009 durchgeführt.

Die Befragung der Stimmberechtigten wurde mittels persönlichen Face-to-Face-Interviews realisiert. Die Interviews selber führten 42 ausgebildete BefragterInnen durch. Sie wurden

vorgängig über Ziel und Ablauf der Befragung instruiert. Wir stellen damit sicher, dass ein einzelner Interviewer im Durchschnitt maximal 25 Interviews durchführt und ein Interviewer-Einfluss möglichst minimiert wird. Die von den BefragterInnen produzierten Angaben wurden nachträglich plausibilisiert und auf allfällige Einflüsse der InterviewerInnen untersucht. Die Qualität der gelieferten Arbeit war für die Entlohnung relevant.

Bei einer Stichprobe entscheiden zwei Faktoren über die Qualität der später gewonnenen Aussagen entscheidend mit. Auf der einen Seite definiert sich die Datenqualität über die Grösse des Stichprobenfehlers. Dieser Index weist die Irrtumswahrscheinlichkeit und Irrtumsgrösse einer getroffenen statistischen Aussage aus. Einerseits geht man in der Umfrageforschung immer von einer Irrtumswahrscheinlichkeit von 5% aus. In allen anderen Fällen ist die Grösse des Irrtums abhängig von der Stichprobengrösse – je mehr realisierte Interviews, desto kleiner wird der mögliche Fehler:

**Tabelle 2:  
Ausgewählter statistischer Stichprobenfehler nach Stichprobengrösse und Basisverteilung**

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 %.

Gerade bei Untergruppenanalyse weist die untersuchte Gruppe schnell weniger Befragte als 50 aus, was bei einem Stichprobenfehler von über 14% eine adäquate Interpretation nahezu verunmöglicht. Um Fehlinterpretationen zu minimieren nehmen wir keine Subgruppenanalysen unter 50 Fällen vor.

Das andere Element einer qualitativ hoch stehenden Analyse ist die Gewährleistung von Repräsentativität. Repräsentativität bedeutet nichts anderes, als dass jede Person aus der Grundgesamtheit genau die gleiche Chance haben muss, an der Befragung teilnehmen zu können. Werden bei der Stichprobenziehung systematisch Gruppen ausgeschlossen, ist eine Befragung nicht repräsentativ.

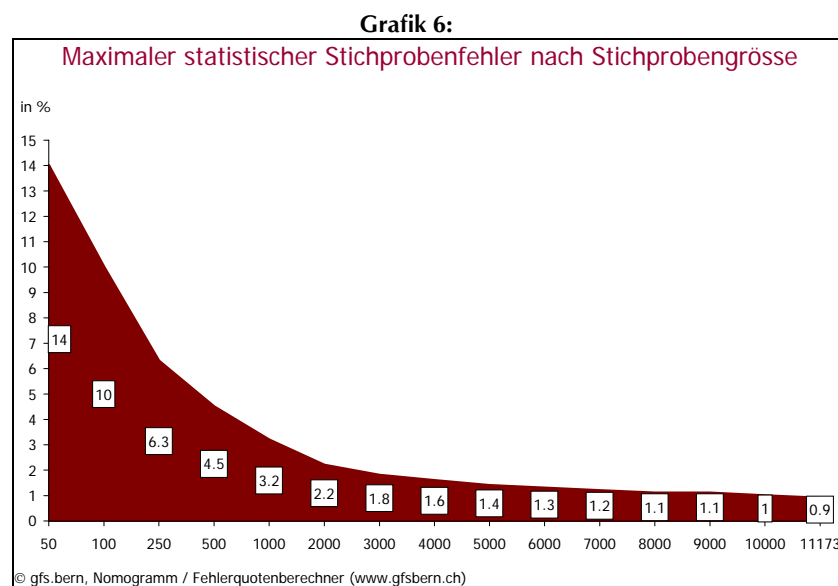
Wir gewährleisten die Repräsentativität in unseren Face-to-Face-Befragungen durch eine gemischte Zufalls-/Quoten-Stichprobe:

- Die Ortsauswahl geschieht aufgrund des jeweils aktuellen Ortsverzeichnisses des Bundesamtes für Statistik. Dabei werden die Ortschaften nach ihrer Einwohnerzahl gewichtet, sodass alle Individuen die gleiche Chance haben, befragt zu werden. Die konkrete Ortsauswahl geschieht sprachregional geschichtet, sodass ein repräsentatives Abbild entlang der Sprachgrenzen gewährleistet ist.
- Die Personenauswahl in den einmal ermittelten Befragungszentren erfolgt nach einem Quotenverfahren, welches repräsentative Vorgaben für das Geschlecht und Alter macht. In jedem Befragungszentrum werden 12 Interviews durchgeführt.

- Die Ortschaften bzw. Befragungszentren werden von Befragung zu Befragung neu ausgewählt, sodass die Wahrscheinlichkeit konstanter Interviews bei der gleichen Person sehr gering ist. Diese Methode verhindert auch, dass BefragterInnen direkt an ihrem Wohnort bzw. in ihrem Bekanntenkreis die Interviews realisieren.

## 1.6. Die Datenanalyse

Die neu generierten Daten wurden wie folgt analysiert. Zuerst leisteten wir die beschreibende Analyse. Dabei werden vor allem Häufigkeiten in Form von Prozentwerten beschrieben. Jede dieser Aussage ist mit einem statistischen Unsicherheitsbereich behaftet. Diese richtet sich vor allem nach der Stichprobengrösse, zum Teil auch nach der Höhe der Prozentzahl, die interessiert. Die statistischen Fehlerquoten für die vorliegende Untersuchung sind in der nachstehenden Grafik zusammengestellt.



Zusammenhänge zwischen zwei Variablen, also zwischen der Autonutzung und der Sprachregion beispielsweise, werden mittels Korrelationen gemessen. Das normalerweise verwendete Mass ist der Koeffizient Cramers V. Der Vorteil dieser Masszahl ist, dass sie unabhängig vom Skalenniveau bei den Indikatoren verwendet werden kann. Damit bestimmen wir die Stärke des Zusammenhangs. Dieser ist umso mehr gegeben, als Cramers V von Null differiert. Davon unterscheiden wir die Frage, ob der in der Befragung gefundene und gemessene Zusammenhang auch auf die Grundgesamtheit verallgemeinert werden darf. Hierfür verwenden wir den üblichen Signifikanztest  $\chi^2$ . Dieser sagt, mit welcher Sicherheit eine Verallgemeinerung auch auf nicht befragten Personen gemacht werden kann. In der Regel verwenden wir ein Sicherheitsmass von 95 Prozent.

Gilt es, die Zusammenhänge zwischen mehr als zwei Variablen zu bestimmen, kommen multivariate Analysemethoden zum Einsatz. Dabei muss man drei Operationen unterscheiden:

- der Vergleich von Variablen,
- die Gruppierung von Antworten und
- die Kausalanalyse zwischen mehreren unabhängigen und einer abhängigen Variable.

Der Vergleich von Variablen auf der Ebene der einzelnen Antworten wird durch die multidimensionale Skalierung geleistet. Diese vergleicht die Antworten zu mehreren Fragen miteinander und identifiziert so Muster. Diese Muster lassen sich visuell darstellen, wobei Variablen mit vielen ähnlichen Mustern als Punkte in einem (zweidimensionalen) Diagramm erscheinen, die nahe beieinander liegen. Demgegenüber erscheinen Punkte, welche Variablen ohne gemeinsame Muster symbolisieren, weit auseinander. Der Vorteil dieses Vorgehens besteht darin, rasch verwandte und unverwandte Indikatoren bestimmen zu können, ohne dass aber die Gründe für die Verwandtschaft von alleine ersichtlich würden.

Eingesetzt wird diese Methode, um sich einen raschen Überblick über Argumente oder Prädispositionen zu verschaffen, die aufgrund ihrer Beurteilungen durch die Bürgerschaft verwandt sind.

Gilt es dagegen, Befragte aufgrund ihrer Antwort zu einer Anzahl von Indikatoren zu klassieren, kommt die Clusteranalyse zum Zug. Sie vergleicht zwei oder mehrere Gruppen von Befragten hinsichtlich ihrer Ähnlichkeit. Dabei ordnet sie jede befragte Personen der vorbestimmten Zahl von Gruppen so zu, dass sich die Gruppen möglichst stark unterscheiden. Dabei werden nicht alle Indikatoren gleich stark gewichtet, wie diese bei einem Index der Fall ist. Vielmehr werden sie so gewichtet, dass sie zu einer optimalen Teilung der Bürgerschaft in die gewünschte Zahl von Gruppen beitragen.

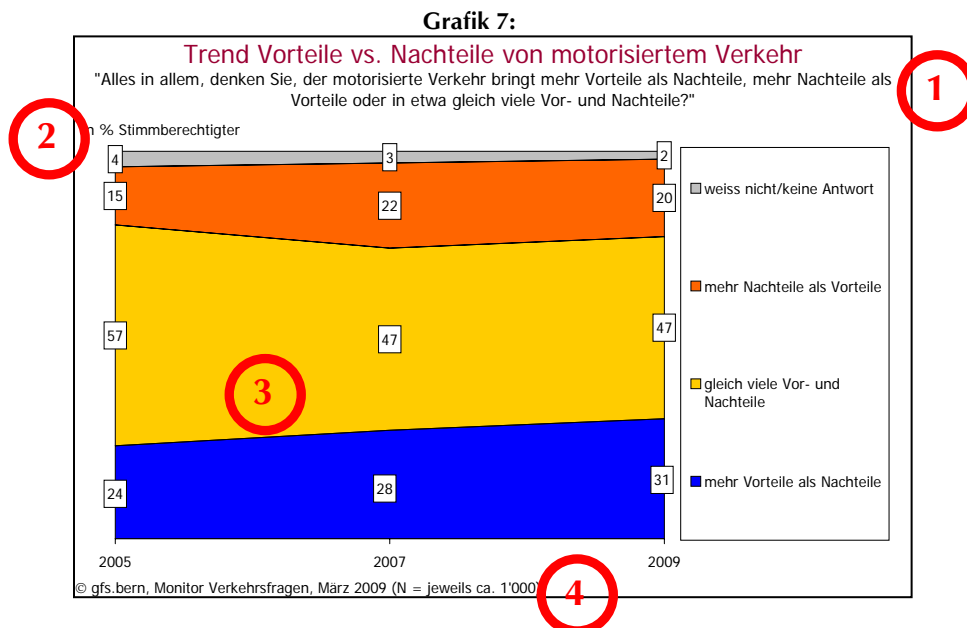
Eingesetzt wird dieses Verfahren vor allem dann, wenn man aus den einzelnen Antworten der Befragten zu verschiedenen Argumenten eine "konsolidierte Haltung" bestimmen will, die über den Einzelfall hinaus eine höhere Gültigkeit für sich beanspruchen kann. Diese Konsolidierung ist vorteilhaft, wenn es gilt, Personen abstrakt zu typisieren, das heisst auf der Dimension "Befürworter vs. Gegner" (zu der man Argumente testet) zu verorten.

Die Erklärung von Zusammenhängen zwischen mehreren unabhängigen Variablen und einer abhängigen Variable leistet schliesslich die multivariate Regressionsanalyse. Diese basiert analog zu Korrelationen auf Koeffizienten, welche die Stärke des Zusammenhangs bestimmen. Der Unterschied zur Korrelationsrechnung besteht allerdings darin, dass die Regressionsanalyse nicht nur eine unabhängige Variable ausmisst, sondern eine beliebige Zahl von Variablen mit einbeziehen kann. Dies kommt komplexen Realitäten deutlich näher. Die Regressionsanalyse bestimmt auf diese Weise, welche der unabhängigen Variablen wie stark auf die abhängige Variable wirken, wenn man die Effekte der anderen unabhängigen Variablen mitberücksichtigt. Dabei stellt man auf den Beta-Koeffizienten ab. Dabei gibt es ebenfalls wie bei der Korrelationsrechnung Sicherheitsmasse, die angeben, mit welcher Wahrscheinlichkeit ein in der Stichprobe gefundener Zusammenhang auch in der Grundgesamtheit gilt. Konkret handelt es sich auch hier um den Signifikanztest, der analog zur obigen Beschreibung funktioniert.

Eingesetzt wird dieses Verfahren vor allem dort, wo es gilt, die Zusammenhänge zwischen der Beurteilung verschiedener Botschaften einerseits und einer Einstellung oder Handlungsbereitschaft andererseits zu bestimmen. Dies kann an sich auch mit der Korrelationsrechnung geleistet werden, doch hat diese Form der Analyse den Nachteil, dass man die gleiche Beziehung mit verschiedenen Argumenten immer wieder nachweist. Dies schliesst die Regressionsrechnung aus, denn sie sagt, welches Argument am besten die untersuchte Einstellung erklärt, welches an zweiter Stelle steht und so weiter.

## 1.7. Die grafische Aufarbeitung

Alle Grafiken im Schlussbericht liegen dem gleichen Schema zugrunde, das im Folgenden kurz erläutert werden soll:



Im Titel (1) lässt sich sowohl eine schlagwortartige Zusammenfassung der Frage sowie in Anführungszeichen auch der genaue Fragetext ablesen. Der Fragetext selber ist auf hochdeutsch, wird von unseren Interviewern aber auf schweizerdeutsch vorgelesen.

Die Referenzgrösse (2) gibt darüber Aufschluss, auf welche Gruppe sich die Auswertung in der Grafik bezieht. In den meisten Fällen ist dies die Gesamtheit aller Stimmberechtigten.

Die Resultate (3) zeigen in grafisch visualisierter Form die Ergebnisse. Je nach angestrebter Aussage visualisieren wir Resultate mittels Kuchen, Balken oder Säulen.

Der Fusszeile (4) entnimmt man sowohl den Zeitraum der Befragung wie auch die Anzahl der befragten Personen, die für die Aussage in der Grafik relevant sind. (N = 1005).

## 2. Die Befunde

### 2.1. Die Übersicht

Der Teil zu den Befunden gliedert sich wie folgt:

- Im Kapitel 2.2. nähern wir uns auf einer generellen Ebene der Einstellung rund um Verkehr im Allgemeinen und dem Auto im Speziellen.
- Mit dem Kapitel 2.3 beobachten wir die Folgen einer solchen Einstellung auf zwei zentrale Faktoren rund um die Handlungsrelevanz.
- Im Kapitel 2.4 untersuchen wir die Ansprüche der Schweizer Stimmberechtigten an die Themen-Information.
- Kapitel 2.5. gibt Einblick in das Schwerpunktsthema "CO<sub>2</sub>-günstige Autos",
- während das Kapitel 2.6. gleiches für das Schwerpunktsthema "Autos älter als 13 Jahre" leistet.
- Das Kapitel 3. synthetisiert die Erkenntnisse aus den einzelnen Kapiteln und setzt sie in die entscheidenden Zusammenhänge.

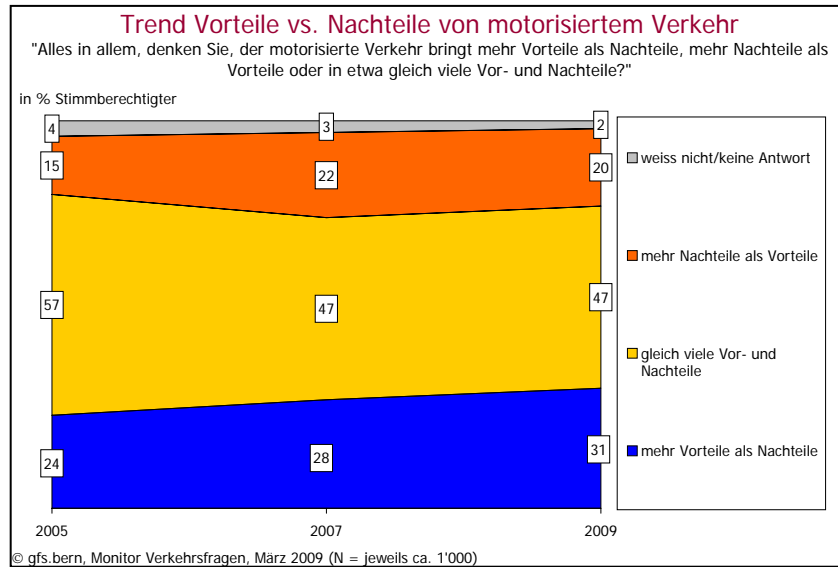
### 2.2. Einstellungen zum Auto

#### 2.2.1. *Die generelle Annäherung*

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

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

Grafik 8:



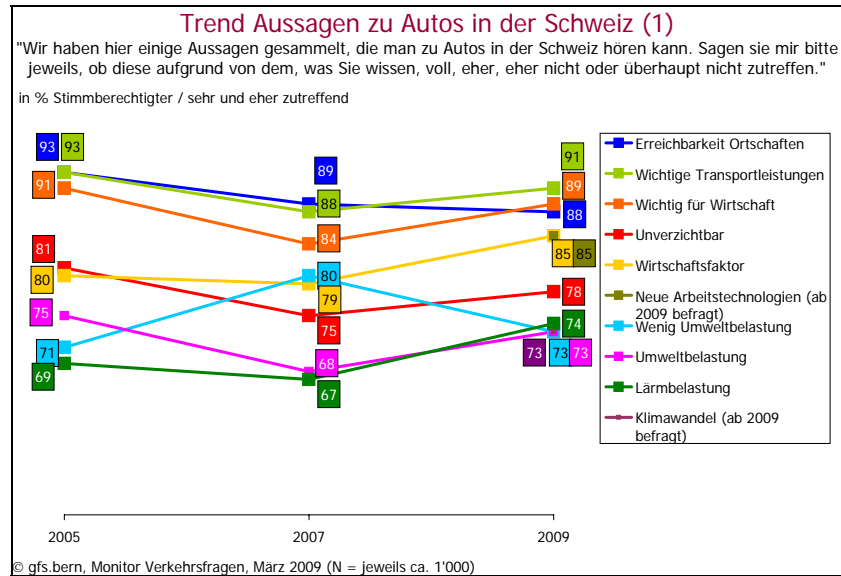
Die grösste Gruppe unter den Schweizer Stimmberechtigten geht auch 2009 davon aus, dass sich der motorisierte Verkehr gleichermaßen durch Vor- wie auch Nachteile auszeichnet, während ein klar minderheitliches Fünftel die Nachteile und ein leicht prägnanteres Drittel jeweils die Vorteile in den Vordergrund rückt. Die letztes Mal festgestellte Erosion im Lager derjenigen Personen, welche Vor- wie auch Nachteile gleich gewichteten, fand 2009 offensichtlich keine Fortsetzung. Insbesondere ist damit auch die beim letzten Mal beobachtete zunehmende Polarisierung zwischen Vor- und Nachteilen gebrochen.

Es kann schon an dieser Stelle vermutet werden, dass der letztmals festgehaltene zunehmende Pragmatismus auch 2009 eine gewichtig meinungsbildende Rolle spielt.

Auch 2009 zeigen sich spürbare Differenzen in einer solchen Einschätzung entlang des eigenen Nutzungsgrades: Befragte, welche das Auto oft und insbesondere auch für berufliche Zwecke nutzen, stellen die Vorteile in den Vordergrund, während Befragte mit tiefer oder gar keiner Autonutzung Gegenteiliges tun. Die Differenzierung entlang der Autonutzung bleibt auch 2009 erkennbar wichtiger als Unterschiede entlang von Parteiaffinitäten. Hier zeigt sich zwar auch eine leicht stärkere Nachteilsbetonung unter Befragten rund um das linksgrüne Lager, diese geht aber erkennbar weniger weit, als wir dies in Bezug auf fehlende Autonutzung beobachten. Kurz: Die generelle Vor-/Nachteilseinschätzung ist weniger die Folge eines Wertebildes, sondern vielmehr die Folge einer unterschiedlich ausgeprägten Autonutzung.

Während die Vor-/Nachteilseinschätzung im Zweijahresvergleich stabil erscheint, findet sich Dynamik in Bezug auf die einzelnen Einstellungen, welche eine solche Vor-/Nachteilseinschätzung konstituieren:

Grafik 9:



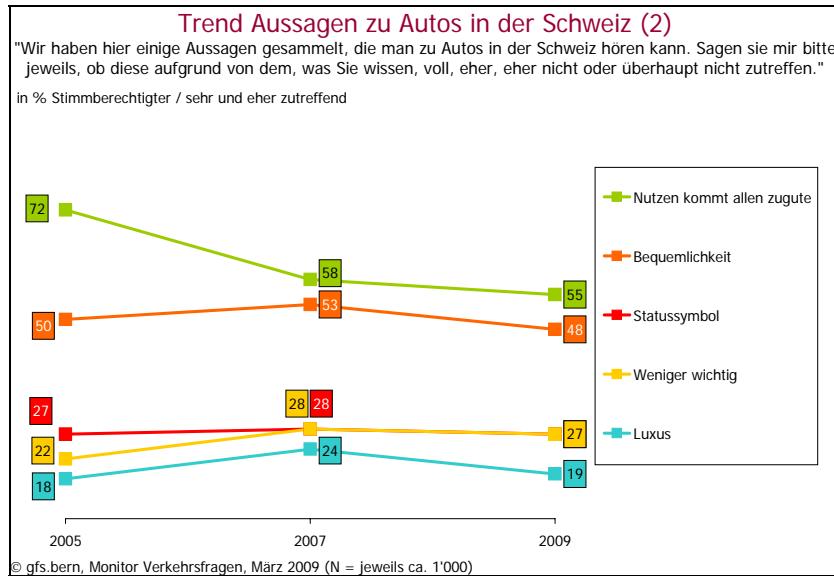
Dabei weist diese Dynamik in zwei unterschiedliche Richtungen:

- 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 konstituiert sich diese aber aufgrund erkennbar veränderter Einstellungsmuster: Sowohl der Nutzen wie auch die Umwelt- und Lärminduzierten Schäden werden gegenüber 2007 leicht dezidierter geäußert.

Explizit unverändert zeigen sich hingegen die übrigen überprüften Kritikpunkte am Auto:

Grafik 10:

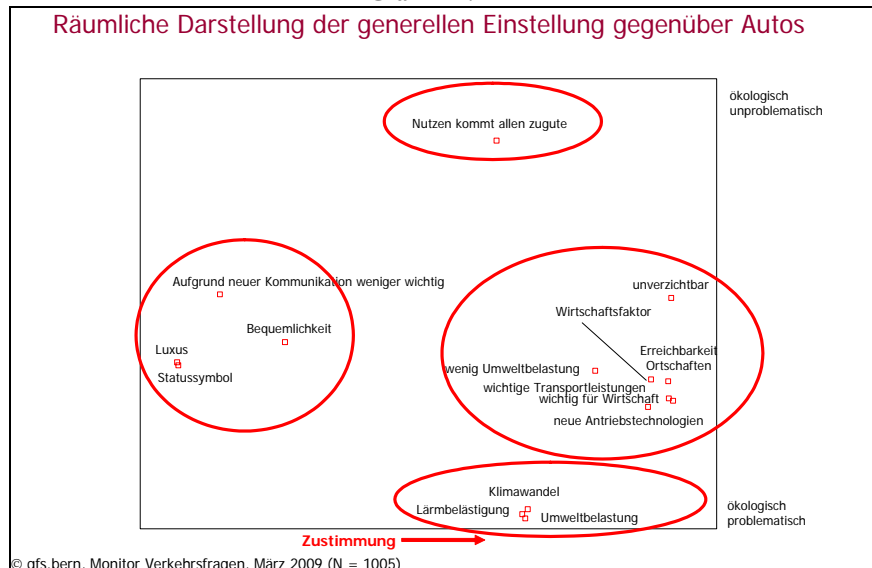


Sowohl der Bezug zur Bequemlichkeit sowie die Einschätzung des Autos als Status- oder Luxusgut haben sich gegenüber 2007 nur marginal verändert. Offensichtlich verschiebt sich damit die Nutzen-/Schadensicht gegenüber dem Auto leicht weg von allgemeinen Vorbehalten hin zu Umwelt- und Lärmbedenken. Exakt dieses Einstellungsmuster zeichnete sich schon 2007 ab und scheint sich nun 2009 zu pointieren.

### 2.2.2. Die verdichtete Annäherung

Diese Dynamik untermauern auch tiefer gehende Analyseschritte:

Grafik 11:



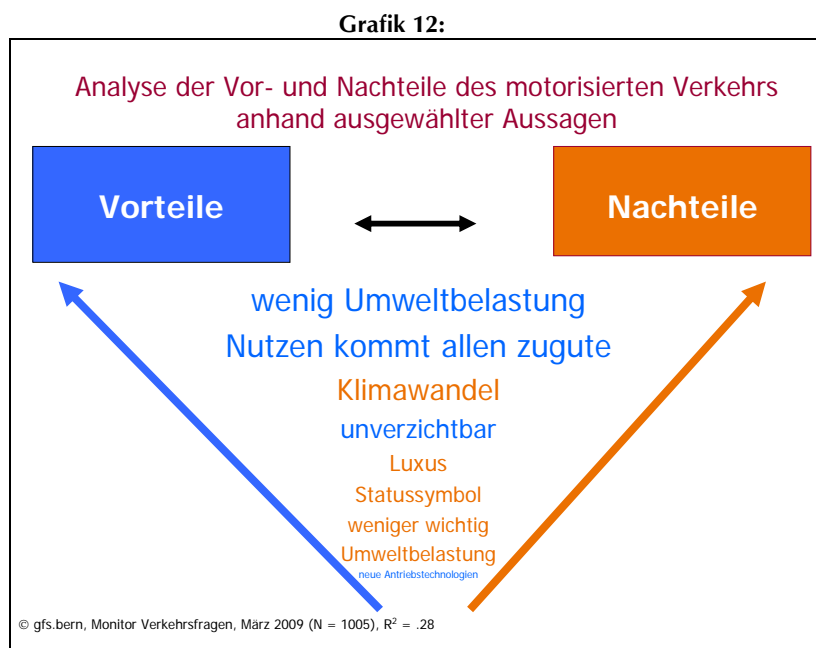
Die multidimensionale Skalierung vergleicht die Antworten zu mehreren Fragen untereinander und identifiziert so Muster. Diese Muster lassen sich visuell darstellen, wobei Variablen mit vielen ähnlichen Mustern als Punkte in einem (zweidimensionalen) Diagramm erscheinen, die nahe beieinander liegen. Demgegenüber erscheinen Punkte, welche Variablen ohne gemeinsame Muster symbolisieren, weit auseinander.

So verdichten sich insbesondere die autokritischen Argumente noch stärker, als wir dies 2007 festgehalten haben: War letztmals das Element "Bequemlichkeit" noch in der gleichen Einstellungsgruppe zu finden wie alle Umwelt- und Lärmelemente, platziert sich die-

ses nun klar rund um Luxus, Statussymbol und zunehmender Unwichtigkeit. Damit gibt es nun faktisch zwei inhaltlich trennscharfe Gründe, gegen das Auto eingestellt zu sein: die minderheitlichen "allgemeinen Begründungen" und die mehrheitlich "umwelt- und lärmfokussierten Gründe". Letztere stehen dabei einer ebenfalls mehrheitlichen Front von positiven Elementen gegenüber, welche inhaltlich nicht weiter unterschieden werden und damit auch 2009 als einheitliche Argumentation genutzt werden. Kurz: 2009 trifft eine verstärkte Kritik an Umweltbelastung und Lärm auf eine nutzendominierte Sicht gegenüber dem Auto.

Bezeichnend ist auf der anderen Seite auch die relativ grosse Nähe zwischen den zentralen Contra-Argumenten und den Pro-Argumenten. Auch wenn die Contra-Argumente inhaltlich per se wenig mit einem positiven Bild zu tun haben, zeigt sich doch schon an dieser Nähe, dass die Schweizer Stimmberechtigten keineswegs trennscharf nur die negativen oder die positiven Aspekte des Autos äussern, sondern oft Mischformen davon. Dies untermauert die Mehrheitsfähigkeit der Ansicht, dass der motorisierte Verkehr gleich viele Vor- wie Nachteile bietet.

Eine ausgesprochen spannende Veränderung gegenüber 2007 zeigt sich auch entlang der Wirkung der ausgetesteten Elemente auf die generelle Vor-/Nachteilseinschätzung:



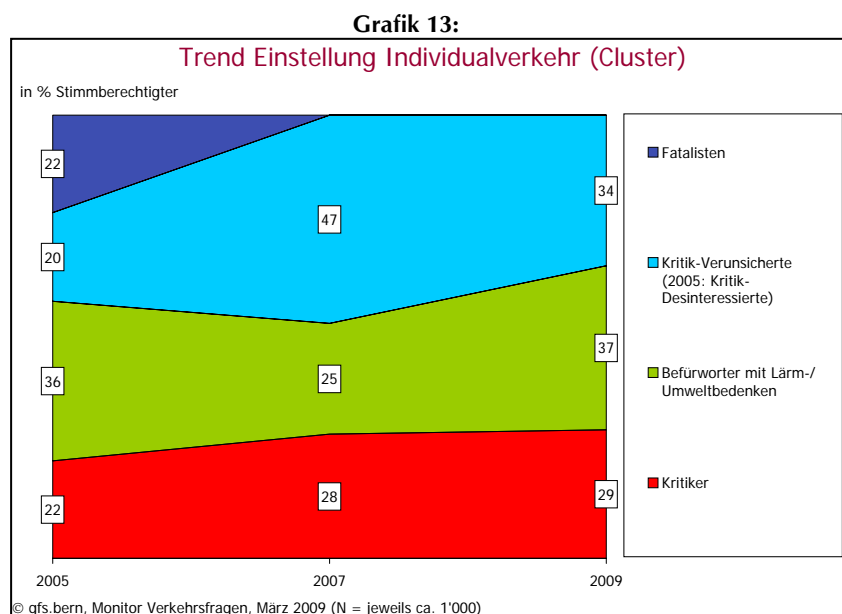
Die eingesetzte Methode der linearen Regression beschreibt die Grösse des Einflusses von unabhängigen Variablen auf eine abhängige Variable. In unserem Beispiel beschreiben wir die Grösse des Einflusses der Argumente auf die generelle Vor-/Nachteilsabwägung. In der Grafik erscheinen die Argumente dabei in verschiedenen Grössen: Je grösser ein Argument dargestellt ist, desto wichtiger ist sein Einfluss auf die generelle Einstellung. Die Farbe beschreibt die Stossrichtung der Wirkung. Blau eingefärbte Argumente wirken auf die Vorteilsabwägung, während rote auf die Nachteilsabwägung wirken.

Auf der einen Seite beobachten wir eine leichte Neubewertung auf der Pro-Seite: So hat zwar nach wie vor das Argument "Nutzen kommt allen zugute" eine zentrale Wirkung hin zu einer Vorteilsdominanz, allerdings hat es diese Wirkung nicht mehr so dominant und nicht mehr als einziges Element, wie wir es noch 2007 festgehalten haben. Ebenso wirksam Richtung Vorteilsdominanz ist 2009 neu auch die Ansicht, dass das Auto heutzutage weniger umweltbelastend ist als früher. Damit hat gerade dieses Element im Zweijahresvergleich erkennbar an Meinungswirkung hinzugewonnen. Da gerade diese Ansicht in erkennbarem Widerstand zur angewachsenen Ansicht steht, dass das Auto für die Umwelt eine Belastung darstellt, kann an dieser Stelle eine gewisse Trotzreaktion vermutet werden,

wie wir sie bei zunehmender Problematisierung eines Themas immer wieder beobachten: Ein Thema wird immer mehr problematisiert, was in gewissen Gruppen zu Problemüberdross bis hin zur Problemsicht-Verweigerung führt.

Auf der anderen Seite beobachten wir eine erkennbare Neubewertung der Problemsicht "Umwelt". War der Umweltaspekt 2007 erkennbar weniger wirksam, als der Nutzenaspekt, ist dies 2009 nicht mehr so: Den Umweltbedenken, insbesondere den Klimabedenken kommt neu eine ähnlich hohe Bedeutung zu, wie wir sie auch für die Nutzensicht festhalten. Damit zeigt sich der vorgängig abgeleitete Problemdruck tatsächlich auch direkt in Bezug auf das zentrale Problem. Umweltbedenken führen nicht nur zu einer Trotzreaktion, sondern primär zu einer direkteren und stärkeren Einflussnahme solcher Bedenken auf eine Vor-/Nachteilssicht. Es gilt in der Folge sicher zu untersuchen, wieso die zunehmende Wirkung von Umweltbedenken die Vor-/Nachteilssicht nicht stärker verändert hat.

Diese Ambivalenz zwischen gleich bleibender Vor- und Nachteilsbeurteilung und einer zunehmenden Polarisierung zwischen Nutzen und Umwelt-/Lärmbedenken findet ihren folgerichtigen Fortgang in einer Cluster-Gruppierung:



Die Clusteranalyse ermöglicht es, Befragte aufgrund ihres Antwortverhaltens zu mehreren Fragen zu gruppieren. So werden jeweils Befragte, welche in allen untersuchten Einstellungen ähnlich geantwortet haben in einer gemeinsamen Gruppe abgelegt. Die Clusteranalyse ordnet die Befragten nach einem statistischen System in jeweils eine einzige Gruppe zu. Die Anzahl Gruppen bestimmen wir durch ein Ausschlussverfahren interpretativ.

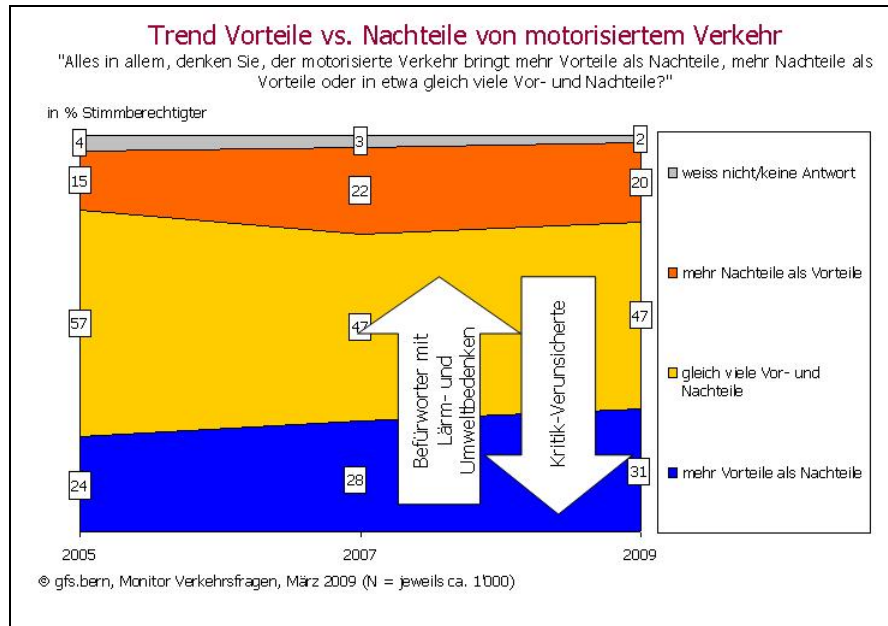
So konnten nämlich gerade die Kritiker nicht hinzugewinnen und machen auch 2009 29% aus. Damit zeigt sich eine erste zentrale Interpretation der vorgängig beobachteten Verschiebungen: Die zunehmenden Bedenken gegenüber Umweltschäden und Lärm haben also offensichtlich nicht zu mehr Kritikern geführt. Auf der anderen Seite gilt gleiches auch für die gewachsene Nutzen-Sicht: Sie hat explizit nicht dazu geführt, dass es wieder mehr Kritik-Desinteresse gibt. Vielmehr konnte gerade die pragmatische Gruppe der Befürworter mit Lärm- und Umweltbedenken von einem erkennbaren Zuwachs profitieren und macht 2009 neu 37% aller Schweizer Stimmberechtigten aus.

Aufschlussreich ist zudem ein Blick auf die Einzel-Aspekte, welche diese Einstellungsgruppen konstituieren:

- Unverändert sind Kritiker vom Nutzen des Autos schwächer (aber immer noch mehrheitlich!) überzeugt, als wir dies bei den anderen Gruppen beobachten, während dafür die Kritik insbesondere rund um Lärm und Umweltbedenken deutlich stärker ausgeprägt ist. Gegenüber 2007 unverändert finden sich Kritiker verstärkt unter Frauen sowie im linksgrünen Lager.
- Unverändert übernehmen Befürworter mit Lärm- und Umweltbedenken die pointiert kritische Sicht der Kritiker und die ebenso pointiert nutzenorientierte Sicht der Kritik-Verunsicherten und erscheinen so als diejenige Gruppe, welche beide Ebenen gleichermaßen sieht. Allerdings äussert diese Gruppe gerade Lärm- und Umweltbedenken pointierter als noch 2007. Sie sind also nach wie vor Befürworter, lassen aber noch weniger Zweifel an den negativen Seiten des motorisierten Individualverkehrs. Neben der überdurchschnittlichen Anzahl an Deutschweizern finden sich hier überdurchschnittlich viele Befragte, welche das Auto weder viel, noch gar nicht nutzen – faktisch also der Durchschnittsautofahrer
- Schlussendlich auch unverändert überwiegen unter Kritik-Verunsicherten die Nutzenaspekte, während Umwelt-/Lärmbedenken zumindest nicht vollständig negiert werden. Allerdings spielen gerade in dieser Gruppe Lärm- und Umweltbedenken weniger eine Rolle als noch 2007. Sie sind gegenüber 2007 also weniger autokritisch, ohne Umwelt- und Lärmbedenken vollständig zu negieren. Nach wie vor finden sich in dieser Gruppe insbesondere Vielfahrer sowie Männer. Interessanterweise zeigt sich eine Verschiebung entlang der Sprachgrenzen: Waren in der Gruppe der Kritik-Verunsicherten 2007 leicht überdurchschnittlich viele Deutschsprachige zu finden, haben sich diese nun erkennbar Richtung Befürworter mit Umwelt-/Lärmbedenken verschoben, während dafür im Gegenzug hier mehr französischsprachige zu finden sind. Die vermutete Trotzreaktion scheint in der deutschen Schweiz also stärker verbreitet zu sein als in der französischen Schweiz.

Diese Verschiebung in den Einstellungsgruppen widerspricht nun auf den ersten Blick dem quantitativ unveränderten Pragmatismus aus der Vor-/Nachteils-Einschätzung. Entsprechend gilt es, diese vermeintliche Diskrepanz aufzuschlüsseln. Auf den zweiten Blick ist dieser Widerspruch ein Zufallsprodukt aus der konstatierten zunehmenden Wichtigkeit sowohl von Nutzen wie auch von Bedenken gegenüber Umweltschäden und Lärm:

Grafik 14:



Erstens wächst der Pragmatismus unter den Befürworter mit Lärm und Umweltbedenken, welche deutlich stärker die Vor- und Nachteile gleich gewichten, als wir dies 2007 festgehalten haben. Befürworter mit Lärm-/Umweltbedenken haben sich im Zweijahresvergleich entsprechend weg von einer vorteilsdominierten Sicht hin zu einer pragmatischen Vor- UND Nachteilssicht entwickelt.

Zweitens schrumpft dieser Pragmatismus im Lager der Kritik-Verunsicherten, welche gegenüber 2007 deutlich stärker die Vorteile vor die Nachteile stellen. Hier erfolgt die Wanderung entsprechend weg von einer pragmatischen Vor- UND Nachteilssicht hin zu einer vorteilsdominierten Sicht.

Zufälligerweise gleichen sich die beiden Bewegungen aus, so dass eine dynamische Entwicklung innerhalb der Einstellungen vordergründig statisch wirkt. Nichtsdestotrotz haben hintergründig sowohl die Lärm-/Umweltbedenken wie auch eine nutzendominierte Sicht auf das Auto zugenommen. Diese vordergründige Statik basiert also hintergründig auf einer zugenommenen Polarisierung auf zwei Ebenen:

- Einerseits führte die bisherige Umwelt- und Klimadiskussion dazu, dass Kritikverunsicherte, erfahrungsgemäss aus Trotzreaktion, das Problem als abnehmend relevant betrachten.
- Andererseits führt die gleiche Diskussion dazu, dass Befürworter mit Umwelt und Lärmbedenken eine erkennbar stärkere Problemsicht haben, dabei aber dem Auto nach wie vor auch Vorteile einräumen. Diese Gruppe ist also in sich selber ambivalenter, ohne dabei das Auto nur noch kritisch zu betrachten.

### 2.2.3. Die Zwischenbilanz

2009 steht auf der einen Seite im Zeichen von Stabilität. 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.

In Bezug auf die Einstellungen zum motorisierten Individualverkehr steht 2009 im Zeichen 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 aggregierte 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 noch einmal eine zugenommene Umweltsensibilisierung, zweitens eine darauf mitschwingende zunehmende Polarisierung und drittens eine unverändert pragmatische Vor-/Nachteilsbeurteilung.

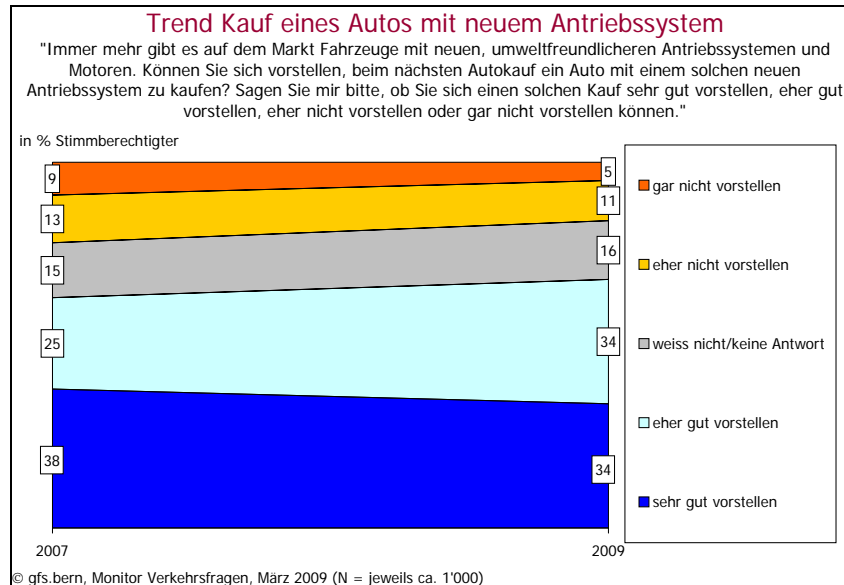
## **2.3. Die Erwartungshaltung auf der Handlungsebene**

2007 beobachteten wir aufgrund einer verstärkten Sensibilisierung gegenüber Umwelt- und Klimaproblematik einen erkennbaren Anstieg in der Handlungsbereitschaft. Offensichtlich führte das kritischere Bild gegenüber den Herausforderungen rund um Umwelt und Klima dazu, dass die Bereitschaft, dagegen anzukämpfen, anwuchs. 2009 hat sich die Sensibilisierung gegenüber der Umwelt- und Klimaproblematik erneut verschärft, so dass erneut eine ähnliche Entwicklung zu erwarten wäre. Ein nächstes Kapitel soll exakt dieser Frage auf verschiedenen Ebenen nachgehen:

### **2.3.1. Das individuelle Verhalten**

Nach wie vor können sich die Schweizer Stimmberechtigten vorstellen, beim nächsten Autokauf besonders auf ein neues, umweltfreundliches Antriebssystem zu legen:

Grafik 15:

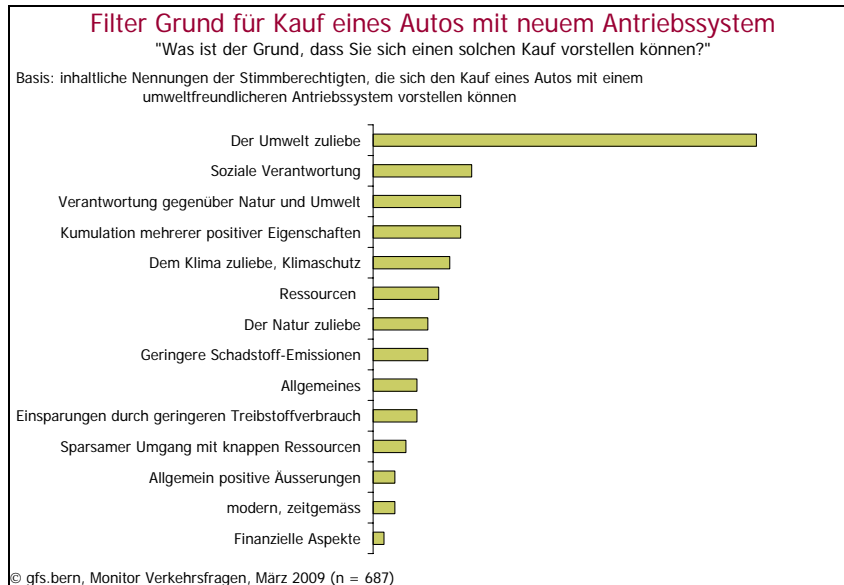


68% können sich dies mehr oder weniger dezidiert vorstellen, während 16% aller Befragten eher bis stark Mühe mit einer solchen Vorstellung haben. Auf den ersten Blick nahm der Anteil Befragter, die sich ein neues Antriebssystem vorstellen können, seit 2007 leicht zu und der Anteil der "Verweigerer" leicht ab. Auf den zweiten Blick ist dies aber zu relativieren: Angewachsen ist der Anteil Befragter, welche eine solchen Vorschlag vorsichtig begrüssen, während der Anteil derjenigen, die ein neues Antriebssystem auf jeden Fall prüfen wollen, leicht geschrumpft ist. Auch wenn diese Verschiebung nur klein ist und nichts an der hauptsächlichen Aussage ändert, findet sich doch schon in diesem unverbindlich formulierten Verhalten gegenüber 2007 eine leicht gewachsene Vorsicht. Diese leichte Vorsicht ist insbesondere darum erwähnenswert, weil sie keinesfalls ein Einzelresultat darstellt, sondern auch in allen nachfolgenden Verhaltensabsichten immer wieder zu beobachten sein wird. Kurz: Nach wie vor wollen die Schweizer Stimmberechtigten alternative Antriebssysteme beim nächsten Autokauf prüfen, sie tun dies aber leicht weniger bedingungslos als noch 2007. Aufgrund der zugenommenen Relevanz von klimabedingten Bedenken hätte sich genau das Gegenteil vermuten lassen.

Bezeichnenderweise beobachten wir den Hauptanteil der Verschiebung zwischen Kritik-Verunsicherten (nur gerade 23% können sich die Prüfung eines neuen Antriebssystems sehr gut vorstellen) und Befürwortern mit Umwelt-/Lärmbedenken (47% können sich die Prüfung eines neuen Antriebssystems sehr gut vorstellen). Offensichtlich führt die leicht abnehmende Sensibilisierung für Umweltfragen unter Kritik-Verunsicherten dazu, dass eine solche Verhaltensabsicht leicht weniger notwendig erscheint, während Befürworter mit Umwelt-/Lärmbedenken eine höhere Notwendigkeit zuordnen. Dabei überwiegt die deutliche Abnahme unter Kritik-Verunsicherten, was zu einer insgesamt leicht weniger starken Handlungsbereitschaft führt.

Gegenüber 2007 faktisch identisch wird diese Handlungsbereitschaft begründet:

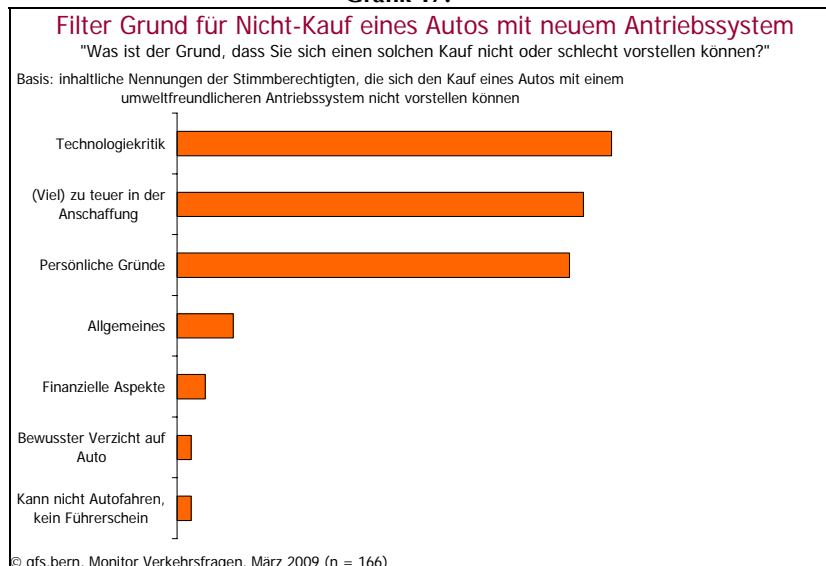
**Grafik 16:**



Nach wie vor steht als Begründung für die Prüfung der Umweltaspekt im Zentrum. Rund die Hälfte aller geäusserten Begründungen bezieht sich direkt auf die Umwelt, ein gewichtiger Teil zusätzlich indirekt auf einen Nutzen gegenüber der Umwelt. Damit hat eine solche Prüfung für die Befragten eine einheitliche Stossrichtung: Ziel ist faktisch ausschliesslich der Vorteil für die Umwelt.

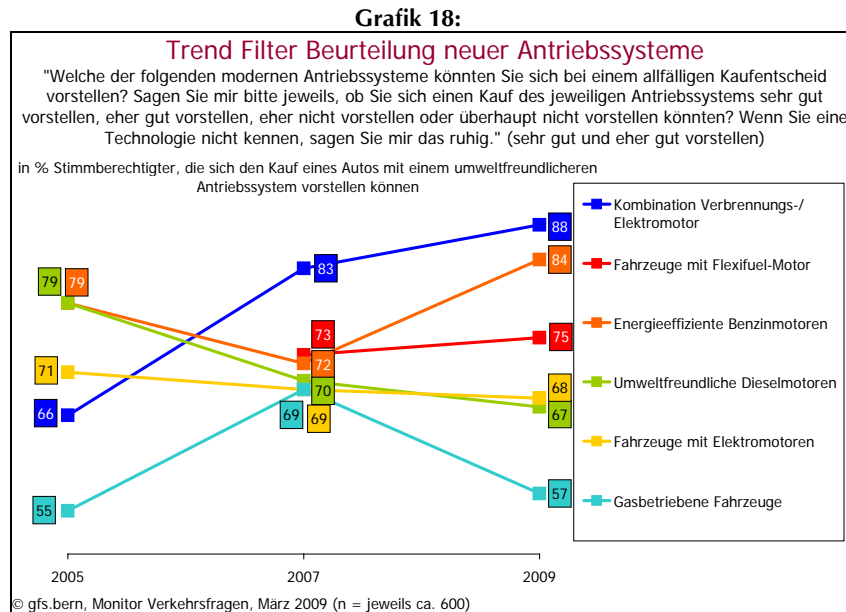
Auch 2009 findet sich die Kritik an einer solchen Prüfung auf zwei Ebenen:

**Grafik 17:**



Nach wie vor wird der Verzicht auf eine Prüfung primär durch Technologiekritik (ist die neue Antriebsform überhaupt umweltfreundlicher?) und durch finanzielle Bedenken alimentiert, während eine dritte Gruppe nicht weiter differenzierbare persönliche Begründungen darlegt. Aufgrund der kleinen Fallzahlen macht es keinen Sinn diese Rangierung im Detail zu durchleuchten. Festzuhalten bleibt, dass sich die Kritik nach wie vor finanziell oder technologiekritisch zusammensetzt und dass sich dies gegenüber 2009 nicht verändert hat.

Leichte Verschiebungen zeigen sich schlussendlich in Bezug auf die Beurteilung einzelner alternativer Antriebssysteme:



Nach wie vor genießt hier der Hybridmotor die 2007 erreichte herausragende Stellung. Neu können sich sogar 88% mehr oder weniger dezidiert die Anschaffung eines Hybridmotors vorstellen. Diametral zur letztmaligen Entwicklung gelang es auch dem energieeffizienten Benzinmotor an Attraktivität hinzuzugewinnen: Neu erachten 84% eine solche Antriebsform als attraktiv.

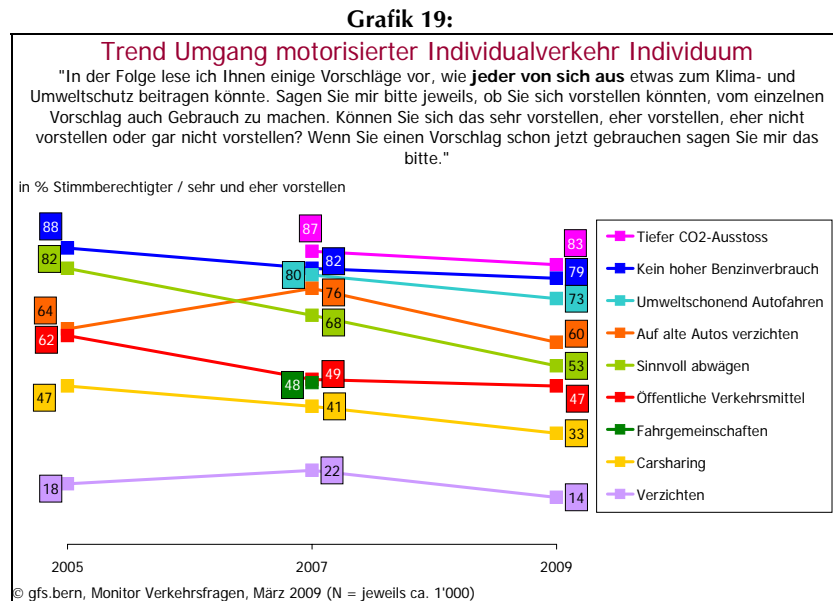
Wenige Veränderungen zeigen sich beim Flexifuel-Motor, dem Elektromotor und dem umweltfreundlicheren Dieselmotor; alle drei scheinen für rund 70% eine attraktive neue Alternative darzustellen.

Deutlich an Zustimmung verloren hat schlussendlich ein Gas-Antrieb. Gelang es Gasmotoren 2007 auf gleicher Stufe mit Flexifuel, Elektromotor und Dieselmotor zu stehen, ist dies 2009 erkennbar nicht so, wenn auch die Attraktivität mit 57% auch 2009 mehrheitlich vorhanden ist.

Allerdings zeigt auch hier der Blick auf die Attraktivität nur eine Seite: Faktisch lässt sich nämlich auch beobachten, dass sich die Schweizer Stimmberechtigten bei allen Antriebssystemen mit Ausnahme des energieeffizienten Benzinmotors erkennbar weniger vehement festhalten, dass sie sich einen Kauf vorstellen können. Nach wie vor wird also ein Kauf eines alternativen Antriebssystems nicht ausgeschlossen, die Präferenz wird aber in fast allen Fällen erkennbar vorsichtiger geäußert. Auch hier zeigt sich damit ein schwacher Trend, welcher der vorgängig konstatierten gewachsenen Umweltsensibilität widerspricht. Eine solche leichte Verschiebung findet sich im Übrigen in allen Einstellungsgruppen gleichermaßen. Sogar unter Kritikern ist man in der Präferenzäusserung leicht vorsichtiger als noch vor einem Jahr, während Kritik-Verunsicherte ihre abnehmende Verunsicherung aufgrund Umwelt-/Lärmbedenken in eine überdurchschnittlich geschrumpfte Kaufpräferenz umsetzen. Nichtsdestotrotz zeigt sich auch eine leichte Gegenbewegung: Umweltbefürworter mit Umwelt-/Lärmbedenken wollen Hybridmotoren marginal stärker prüfen, als wir dies noch vor einem Jahr beobachtet haben.

Damit zeigt sich auch in Bezug auf einzelne Antriebsformen das vorgängig bekannte Bild: Offenbar ist die Attraktivität solcher Motoren nach wie vor vorhanden, wird aber leicht vorsichtiger geäußert. Einerseits hat dies mit der abgenommenen Umweltsensibilität der Kritik-Verunsicherten zu tun, allerdings findet sich die leichte Abnahme auch in den anderen Gruppen.

Die Erfahrungen aus den bisherigen Befragungen zeigen auch, dass der Kauf eines alternativen Antriebssystems nicht die einzige individuelle Verhaltensabsicht darstellt. Auch hier zeigt sich das gleiche Bild, wie wir es in Bezug auf alternative Antriebssysteme festhalten konnten:



So nimmt auch auf der generellen Handlungsebene die Handlungsbereitschaft gegenüber 2007 generell ab. Am deutlichsten zeigt sich dies bei einer abnehmenden Bereitschaft zum Verzicht auf alte Autos sowie dem sinnvollen Abwägen zwischen öffentlichem Verkehr und Individualverkehr, schwächer auch bei allen anderen Elementen. Diese Abnahme zieht sich mit zwei Ausnahmen auch durch alle einzelnen Einstellungsgruppen, insbesondere auch durch die Kritiker. Die beiden Ausnahmen beziehen sich auf das Kriterium tiefer CO<sub>2</sub>-Ausstoss als Kriterium beim Autokauf, welches für Befürworter mit Umweltbedenken attraktiver erscheint als noch 2007, für die Kritik-Verunsicherten dafür unterdurchschnittlich attraktiv, und Carsharing, was für Kritiker gesteigert attraktiv erscheint.

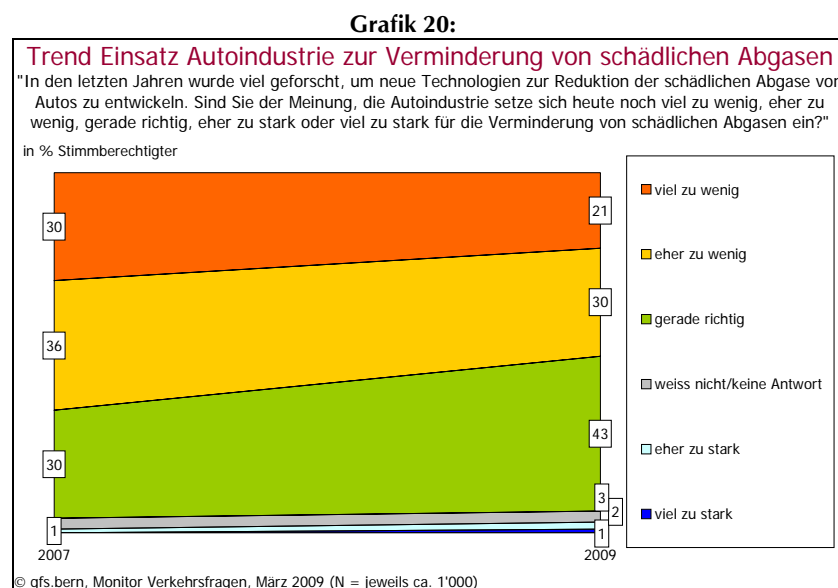
Trotz diesen beiden Ausnahmen ergänzt sich mit der generellen Abnahme zu allen individuellen Massnahmen die auf den ersten Blick widersprüchliche Vorsicht, entsprechend der gesteigerten Umweltsensibilität zu handeln, um ein entscheidendes Puzzle-Teil: Da gerade das Thema Klima- und Umweltschutz erkennbar verstärkt Teil des Meinungsbildes darstellt, ist eine solche Entwicklung offensichtlich nicht Folge einer abgeschwächten Problemsicht. So liegt die Vermutung nahe, dass aktuell das wachsend kritisch beurteilte Problem "Umweltveränderungen" einfach durch ein noch stärker kritisch beurteiltes Problem überschattet wird. Da gerade Massnahmen, welche individuellen Kosten nach sich ziehen (Auto-Neukauf), besonders verworfen werden, liegt die aktuelle Wirtschaftskrise als solches Problem ausgesprochen nahe: Offensichtlich sehen die Schweizer Stimmberechtigten im Moment ihren Spielraum zur Lösung der Umwelt- und Klimaproblematik in finanzieller Hinsicht wegen der Wirtschaftskrise leicht eingeschränkter als wir dies noch 2007

festgehalten haben, ohne dabei aber das Problem stärker zu negieren als vor der Wirtschaftskrise.

Nichtsdestotrotz: Diese Abnahme führt aktuell zu einer leicht vorsichtigeren Handlungsabsicht, sie führt aber aktuell explizit nicht zu einer vollständigen Neubewertung der eigenen Handlungsoptionen. Nach wie vor finden sich grosse Mehrheiten, welche insbesondere CO<sub>2</sub>-Ausstoss und tiefer Benzinverbrauch als relevante Kaufkriterien mitberücksichtigen wollen und im Alltag planen, umweltschonender Autozufahren.

### 2.3.2. Verhalten der Wirtschaft

Eine ausgesprochen ähnliche Entwicklung zeigt sich auch in Bezug auf die Anspruchshaltung gegenüber der Wirtschaft:



So findet sich zwar auch 2009 eine Mehrheit, welche von der Autoindustrie in dieser Frage mehr oder weniger dezidiert mehr Einsatz hin zur Verminderung von schädlichen Abgasen fordern. Allerdings ist diese Mehrheit mit 51% erstens nur noch knapp mehrheitlich und zweitens deutlich kleiner als wir es mit 66% noch vor Zweijahresfrist festgehalten haben. Im Gegenzug stieg der Anteil derjenigen Befragten, welche den Einsatz der Autoindustrie in dieser Frage für genügend halten, von 30% auf 43% an. Auch hier zeigt sich die gleiche Verschiebung weg von einer massnahmenorientierten umweltsensiblen Sichtweise hin zu einer umweltsensiblen Sichtweise mit abgeschwächten Massnahmenforderungen. Gerade hier ist der deutlichste Einbruch bei den Kritikern und Befürwortern mit Umwelt-/Lärmbedenken zu beobachten. In beiden Gruppen hat die Annahme, dass sich die Autoindustrie zu wenig bemüht, wesentlich abgenommen, bei den Kritikern von letztmaligen 79% Zustimmung auf 58% Zustimmung.

Die Vermutung liegt auch hier nahe, dass eine solche Verschiebung der Forderungshaltung auf die Wirtschaftskrise zurückzuführen ist, allerdings aufgrund zweier Stossrichtungen:

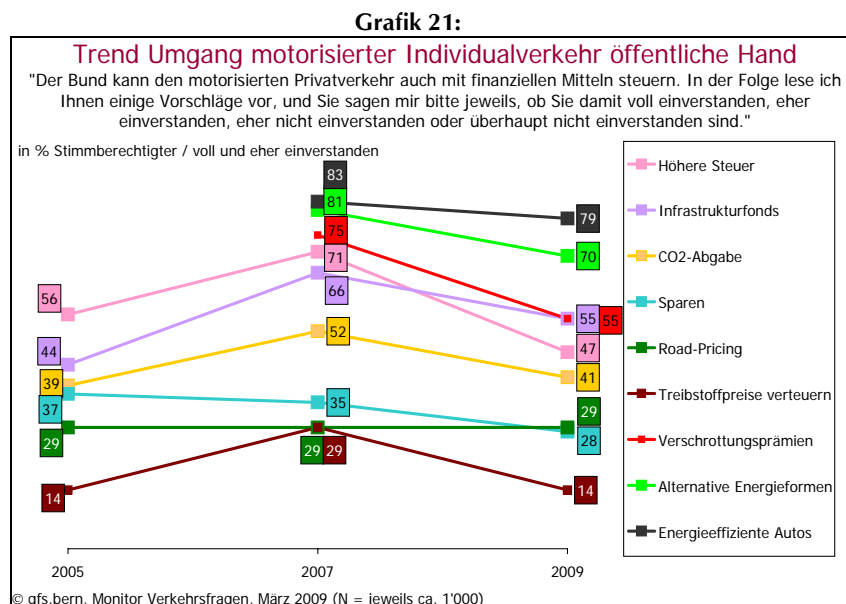
- Auf der einen Seite lässt sich auch hier vermuten, dass die aktuell erhöhte finanzielle Sensibilisierung zu einer geschrumpften Erwartungshaltung gegenüber allen potenziell vertuernden Kostenelemente führt,

- während auf der anderen Seite ebenso vermutet werden kann, dass die aktuellen weltweiten Bemühungen die Autoindustrie nicht zuletzt auch mit einem ökologischen Blickwinkel zu stützen auch entsprechend wohlwollend zur Kenntnis genommen werden und damit ein günstigeres Bild von der Autoindustrie entstehen lassen.

Welches der beiden Elementen hier überwiegt, ist aufgrund der hier vorliegenden Forschungsarbeit nicht weiter aufzuschlüsseln, es kann aber vermutet werden, dass der zweite Punkt aufgrund der hohen medialen Aufmerksamkeit über Wochen prägender ist.

### 2.3.3. Das Verhalten der öffentlichen Hand

Schlussendlich zeigt sich noch einmal das gleiche Bild in Bezug auf Massnahmen der öffentlichen Hand:



Auch hier entwickeln sich innert Zweijahresfrist fast alle Steuermassnahmen des Bundes leicht weg vom letztjährigen Zustimmungshöhepunkt:

- Am deutlichsten ist diese Verschiebung bei höheren Steuern für Autos mit hohem Benzingebräuch. Waren letztmals noch 71% von einer Sinnhaftigkeit überzeugt, sind es 2009 nicht mehr mehrheitliche 47%. Diese Verschiebung findet sich dabei explizit innerhalb aller Einstellungsgruppen gleichermassen, also explizit auch bei den Kritikern.
- Ähnliches findet sich in Bezug auf die Verschrottungsprämie. Auch diese Massnahme hat in den letzten zwei Jahren deutlich an Zustimmung eingebüsst und ist neu mit 55% nur noch knapp mehrheitlich akzeptiert. Hier zeigen sich leichte Unterschiede innerhalb der Einstellungsgruppen. Kritiker sind im Zweijahresvergleich auf stabil hohem Niveau für eine solche Massnahme, während die Zustimmung in den beiden anderen Gruppen erodiert. Da die Massnahme für den einzelnen Stimmberechtigten nicht direkt Mehrkosten verursacht, sondern solche in einem ersten Schritt eher verringert, lässt sich vermuten, dass hier weniger die Wirt-

schaftskrise als vielmehr die durchwachsenen Erfahrungen solcher Prämien in Deutschland Wirkung zu entfachen vermag.

- Ebenfalls deutlich an Zustimmung eingebüsst hat der Ruf nach einer Verteuerung der Treibstoffpreise. Hier sprechen sich nur noch gerade 14% in einem solchen Sinne aus, während fast die Hälfte aller Befragte eine solche Forderung sogar dezidiert ablehnt. Die geschrumpfte Akzeptanz dieser Massnahme findet sich dabei ebenfalls in allen Einstellungsgruppen.
- Drei Elemente, welche im Bereich 10% an Zustimmung eingebüsst haben, finden sich rund um Infrastrukturfonds zur Förderung der Nationalstrassen und des Agglomerationsverkehrs, bei der Förderung von alternativen Energieformen sowie bei der CO<sub>2</sub>-Abgabe. Allerdings sind die Entwicklungen innerhalb der einzelnen Einstellungsgruppen nicht ganz kongruent: So erachten Kritiker die CO<sub>2</sub>-Abgabe 2009 als leicht wünschenswerter als 2007, während Befürworter mit Umwelt-/Lärmbedenken leicht unverändert stark mit einer CO<sub>2</sub>-Abgabe liebäugeln.
- Kaum Änderungen, wenn auch mit dem gleichen Vorzeichen zeigt sich in Bezug auf die staatlich Förderung von energieeffizienten Autos, zum Road Pricing sowie zur Förderung, im Strassenbau zu Sparen. Allerdings finden sich auch hier leichte Unterschiede entlang einzelner Einstellungsgruppen: Kritiker und Befürworter mit Umwelt-/Lärmbedenken betonen die Wichtigkeit einer Förderung von energieeffizienten Autos sogar stärker als 2007, während Kritik-Verunsicherte dies überdeutlich weniger tun.

Damit erhärtet sich die Vermutung, dass die Wirtschaftskrise aktuell das Meinungsbild rund um den motorisierten Individualverkehr wesentlich mitprägt. Wie schon auf der individuellen Ebene werden auch die Massnahmen der öffentlichen Hand leicht weniger stark getragen, wobei die Zustimmung vor allem dann sichtbar schrumpft, wenn erkennbare Mehrkosten für jeden einzelnen absehbar sind (Steuern, Verteuerung Benzinpreise). Nichtsdestotrotz finden sich auch 2009 rund um die Förderung energieeffizienter Autos und alternativer Energieformen nach wie vor Massnahmen, welche sich auf eine hohe Akzeptanz stützen können.

#### **2.3.4. Zwischenbilanz**

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 ist – 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:

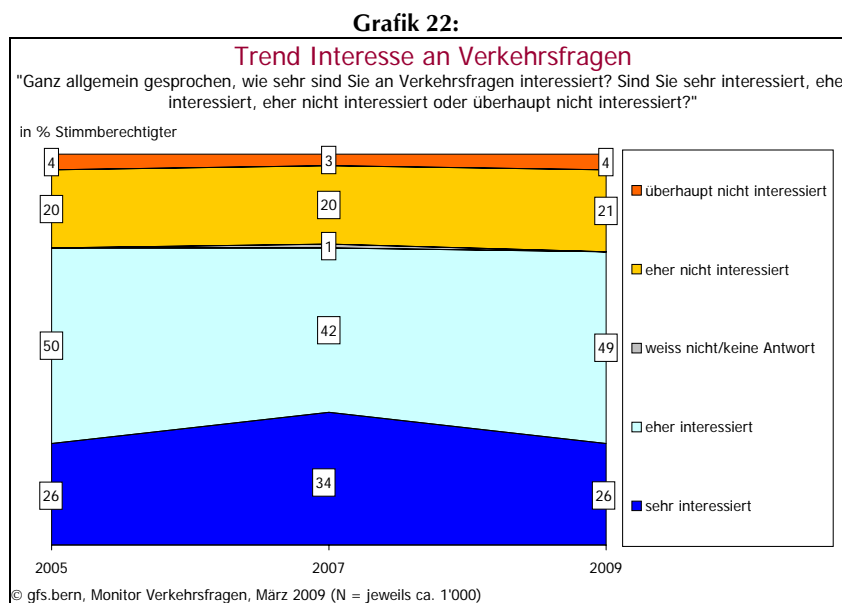
- Erstens führt die abnehmende Sensibilität unter den Kritik-Verunsicherten dazu, dass die Forderung nach Massnahmen an Zustimmung verliert. Eine solche Entwicklung lässt sich damit rein aus der Thematik heraus erklären: Das Problem erscheint weniger wichtig, darum erscheinen Massnahmen weniger nötig. Eine sol-

cherart begründete Verschiebung finden wir bei Trend zu alternativen Antriebssystemen, die Beachtung eines möglichst tiefen CO<sub>2</sub>-Ausstosses beim Neukauf sowie bei der staatlichen Förderung alternativer Energieformen.

- Zweitens zeigen sich auch Abschwächungen, welche deutlich über die Kritik-Versicherten 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.

## 2.4. Das Informationsverhalten

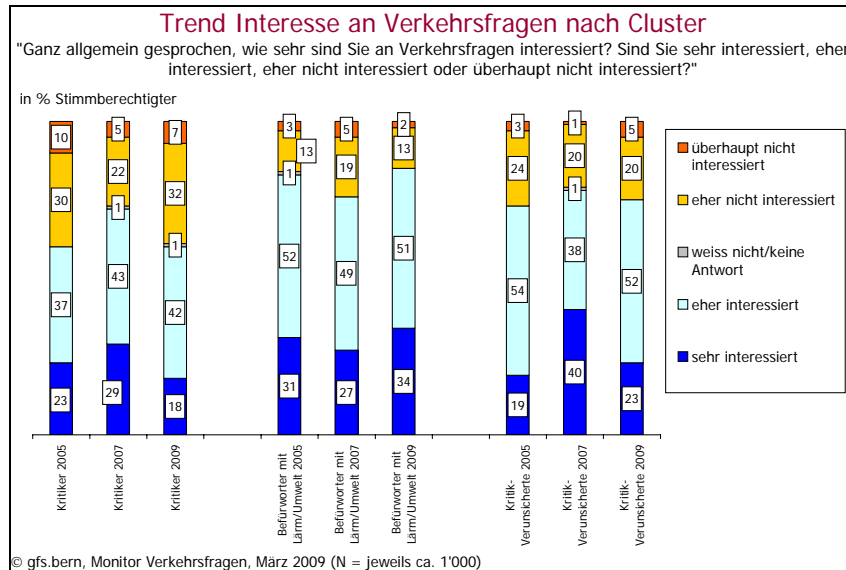
Die leichte Verschiebung entlang der Handlungsrelevanz zeigt sich auch in Bezug auf das Informationsverhalten:



Haben wir 2007 aufgrund einer zunehmenden Sensitivität für Umwelt- und Klimafragen noch ein erhöhtes Themeninteresse festgehalten, zeigt sich ein solches 2009 leicht schwächer. Neu zeigen sich noch 26% aller Befragten thematisch sehr interessiert, während weitere 49% zumindest nicht uninteressiert sind. Zusammengezählt ergibt sich daraus ein Wert vergleichbar mit 2007, dahinter steht aber offensichtlich ein leicht abgeschwächtes Themeninteresse. Damit findet die auch 2009 leicht zugenommene Themensensibilisierung nicht eine Weiterführung in einem leicht erhöhten Themeninteresse.

Allerdings basiert eine solche Entwicklung auf der Ebene der einzelnen Einstellungsgruppen auf unterschiedlichen Entwicklungen:

Grafik 23:



Ohne Überraschung führt die Sensibilisierungsabnahme unter den Kritikern zu einer spürbaren Abnahme des Themeninteresses. Waren 2007 noch 40% am Thema sehr interessiert (was immerhin ein Hauptgrund für die Umbenennung der "Kritik-Desinteressierten" zu "Kritik-Verunsicherten" war), sind es 2009 nur noch 23%. Damit liegt das Interesse zwar immer noch über 2005, hat sich aber erkennbar gegen unten angepasst.

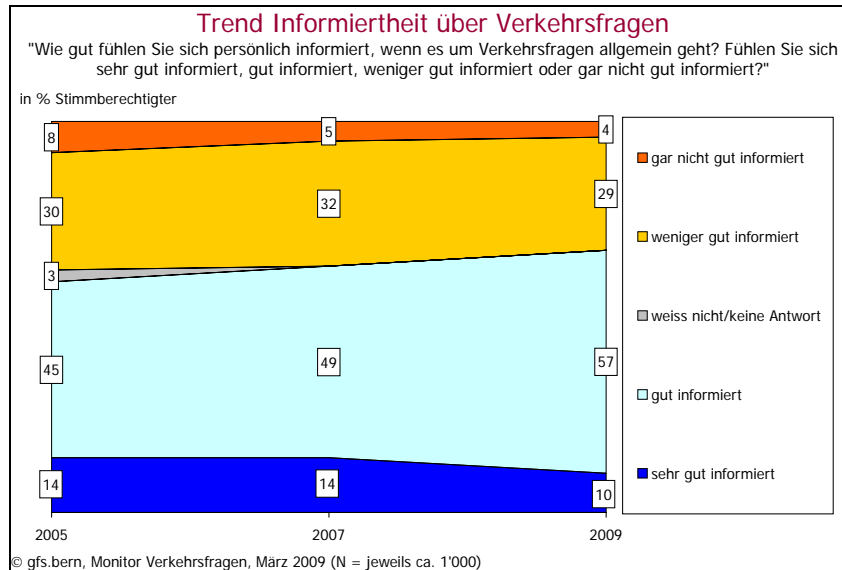
Gegenteiliges findet sich schwach in Bezug auf die Befürworter mit Lärm-/Umweltbedenken. Hier hat die zugenommene Sensibilisierung zu Umweltfragen zu einem marginal höheren Themeninteresse geführt.

Bemerkenswert ist schlussendlich das Themeninteresse unter Kritikern. Dieses gleicht den Kritik-Verunsicherten und zeigt sich 2009 leicht tiefer als 2007. Damit erkennen wir auch in Bezug auf das Themeninteresse eine Verschiebung, welche sich ähnlich begründen lässt, wie wir dies auch für die Massnahmen aufzeigen konnten:

- Bei Kritik-Verunsicherten führt die abgenommene Umweltsensibilisierung folgerichtig auch dazu, dass das Thema weniger bedrohlich und damit weniger interessant erscheint. Hier führt entsprechend eine veränderte Einstellung zum motorisierten Individualverkehr zu einem kausal veränderten Erkenntnisinteresse. Eine ähnliche Entwicklung vermuten wir in Bezug auf Befürworter mit Umwelt-/Lärmbedenken, wenn auch mit erkennbar schwächerem Vorzeichen.
- Bei Kritikern führt eine unverändert kritische Sicht auf das Automobil zu einem erkennbar kleineren Themeninteresse. Die Vermutung liegt hier nahe, dass dies weniger die Folge einer thematisch bedingten Neubeurteilung des Themeninteresses darstellt, sondern vielmehr die Folge eines stark gewachsenen, überlagernden Themas darstellt – der Wirtschaftskrise.

In dieses Bild passt schlussendlich auch die selbstverortete Informiertheit:

Grafik 24:



Auch hier beobachten wir eine ähnlich gelagerte Entwicklung: Die Uninformiertheit hat schwach abgenommen, während die Informiertheit im gleichen Atemzug leicht zunehmen konnte. Setzen wir auch dies mit der konstatierten erhöhten Sensibilität für Umwelt- und Lärmfragen in Verbindung, lassen sich auch hier einmal mehr die vorgängigen ambivalenten Schlüsse ziehen: Obwohl die Sensibilisierung an den Haupt-Problempunkten leicht zugenommen hat, hat sich der Aufmerksamkeitsfokus leicht von der Problematik weg bewegt – das Thema interessiert 2009 leicht weniger und man ist auch entsprechend mit weniger Information zufrieden, als dies noch 2007 angesichts der leicht prägenderen offenen Fragen der Fall war. Dies gilt für alle Einstellungsgruppen gleichermassen, auch wenn Kritiker nach wie vor am meisten offene Fragen haben.

#### 2.4.1. Zwischenbilanz

Nach wie vor findet sich ein hohes Themeninteresse und eine grosse Gruppe, welche sich mit dem Thema genügend vertraut fühlt. Damit zeigt sich die gleiche Ambivalenz, welche wir schon 2007 konstatiert haben: Der hohe Alltagsbezug des Themas führt zu einem entsprechend hohen Gefühl der Informiertheit, während der sichtbare Problemdruck rund um Umwelt-/Lärmfragen zu einem hohen Themeninteresse führt.

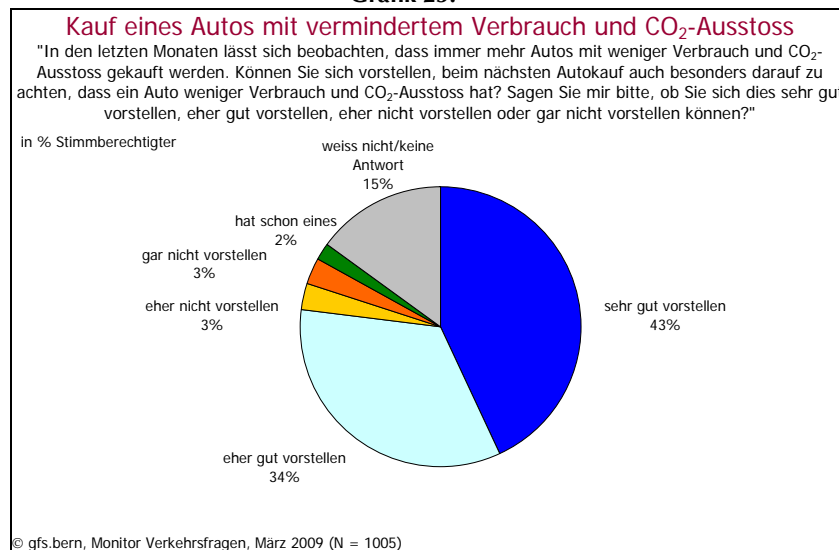
Dies ist aber nur die eine Seite der Betrachtung. Auf der anderen Seite zeigt sich nämlich auch hier das gleiche Phänomen, welches wir auch in Bezug auf die Massnahmen beobachten konnten: Grundsätzlich hat sich der Blickwinkel der Schweizer Stimmberechtigten leicht vom motorisierten Individualverkehr als "Problemfall" weg bewegt. Auf der einen Seite ist dies sicher die Folge der abgenommenen Sensibilisierung innerhalb der Kritik-Verunsicherten. Diese spüren das Umweltproblem leicht weniger und sind entsprechend auch weniger am Thema interessiert. Auf der anderen Seite vermuten wir, dass die Abnahme insbesondere unter den Kritikern einer anderen Begründung folgt – der Wirtschaftskrise.

## 2.5. Autokauf mit vermindertem CO<sub>2</sub>-Ausstoss

Neben denjenigen Elementen des Monitors Verkehrsfragen, welche wir im Zeitvergleich betrachten können, enthält der Monitor 2009 auch zwei einmalig befragte Schwerpunkts-themen. In den beiden folgenden Kapiteln sollen beide einzeln aufgearbeitet und insbes-sondere auch mit den vorgängig postulierten Meinungstrends in Verbindung gebracht werden.

Die Schweizer Stimmberechtigten können sich grossmehrheitlich vorstellen, beim nächs-ten Autokauf besonders auf einen sparsamen Verbrauch und verminderten CO<sub>2</sub>-Ausstoss des zu kaufenden Autos achten.

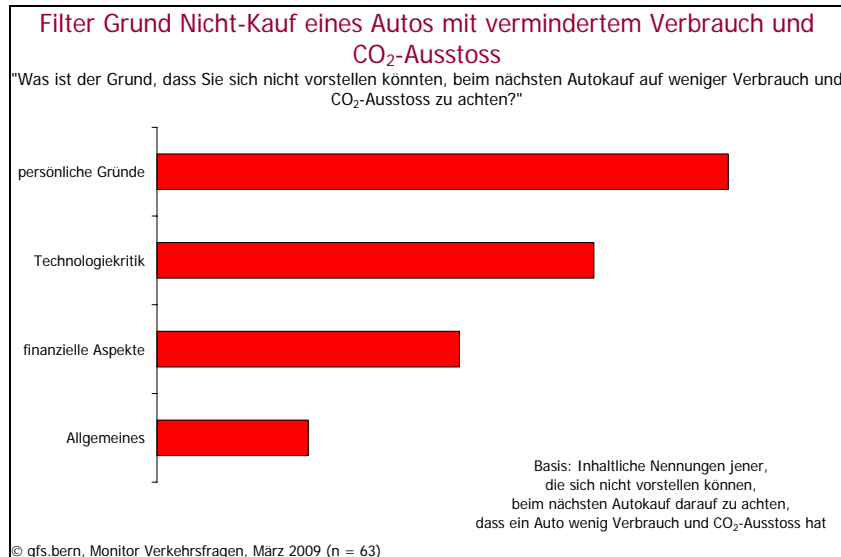
Grafik 25:



Eine klare Mehrheit unter den Schweizer Stimmberechtigten gibt an, beim nächsten Auto-kauf auf weniger Verbrauch und einen verminderten CO<sub>2</sub>-Ausstoss achten zu wollen. Dem stehen nur gerade 6% mehr oder weniger dezidiert gegenüber, während 15% dazu keine Meinung haben. Wie schon bei der Präferenz für alternative Antriebssysteme findet sich auf dieser generellen Ebene faktisch kein Widerstand: So ist die Gruppe der Befürworter mit Lärm- und Umweltbedenken ebenso bereit, beim allfälligen Kauf eines Autos auf den Verbrauch zu achten (88% dieser Gruppe) wie auch die Kritik-Verunsicherten (76% der Gruppe) oder die Kritiker (64% der Gruppe), wenn auch letztere erspüren lassen, dass es mit vermindertem Verbrauch aus ihrer Sicht nicht getan sei.

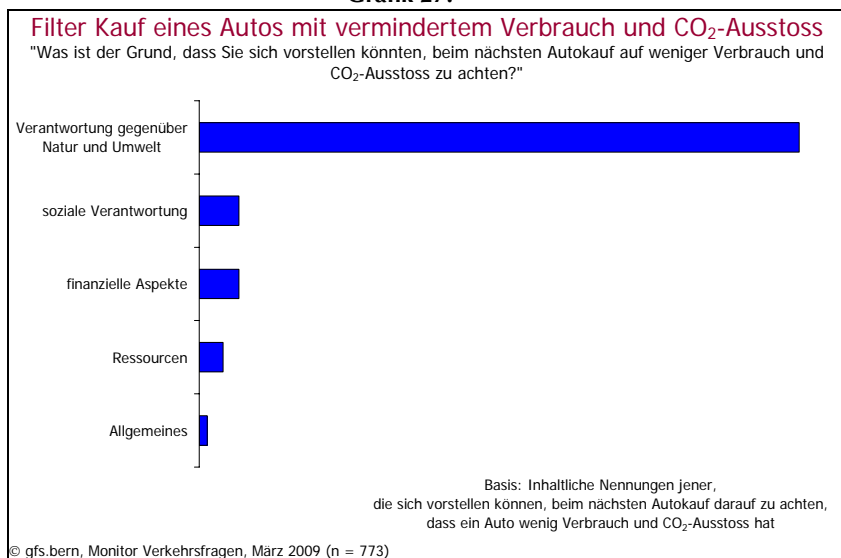
Bezeichnenderweise hat die Begründung einer ablehnenden Haltung nicht mit einer feh-lenden Sensibilisierung gegenüber Umwelt-/lärm zu tun:

**Grafik 26:**



Der wichtigste Grund, beim Autokauf nicht auf Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu achten, ist nämlich, dass man sich gar kein Auto anschaffen will und folglich auch nicht auf dessen Verbrauch achten wird (in der Grafik als "persönliche Gründe" zusammengefasst). Als weitere Gründe werden technische Aspekte (dies beinhaltet vor allem die Überzeugung, dass neue Technologien noch zu wenig entwickelt seien) sowie finanzielle Aspekte ("zu teuer") angeführt. Damit steht bei fehlendem Vorstellungsvermögen primär fehlende Kauflust, fehlende Überzeugungswirkung sowie fehlendes finanzielles Polster im Vordergrund.

**Grafik 27:**

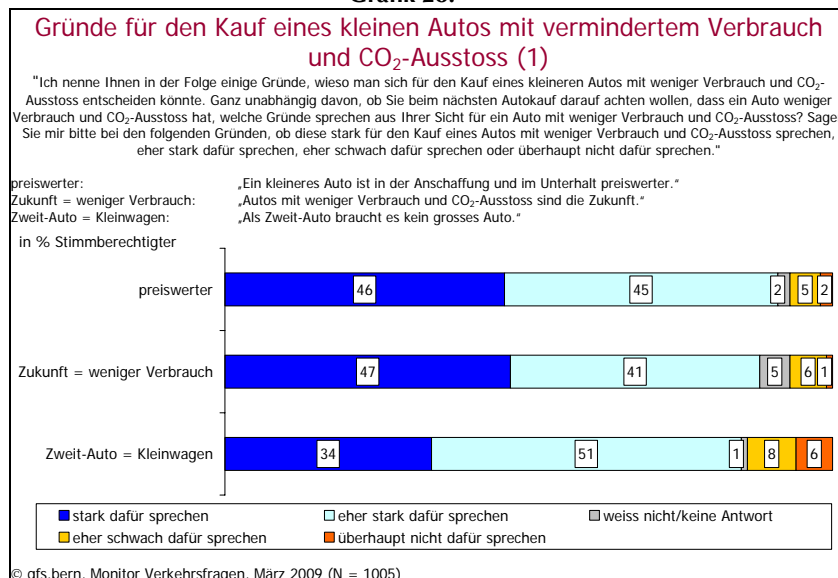


Wichtigstes Motiv, beim Kauf eines Autos auf verminderten Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu achten, ist hingegen der Umweltschutz (verbesserte Luftqualität, Klimaschutz etc.); nur wenige Befragte führten Gefühle der Verantwortung für ihre Mitmenschen, finanzielle Überlegungen oder einen schonenden Umgang mit Ressourcen an. Somit erklärt sich die hohe Bereitschaft gerade in der Gruppe der Befürworter und Kritiker auf Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoss zu achten: Man bekennt sich zwar grundsätzlich zum Autofahren, möchte dies dann aber so umweltfreundlich wie eben möglich machen.

Auf einen solchen ersten Blick scheint also die postulierte leicht erhöhte Umwelt-Sensibilität tatsächlich in eine pointierte Handlungsbereitschaft einzufließen. Allerdings gilt es

auch hier, einen entscheidenden zweiten Blick anzubringen: Neben den eben berichteten Motiven für oder wider die Beachtung von Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoss wurden die Befragten auch mit ausgewählten Argumenten für den Kauf eines kleineren, CO<sub>2</sub>-freundlicheren Autos konfrontiert. Dabei relativiert sich die Wichtigkeit des Umweltaspekts für einen solchen Kaufentscheid schon ein erstes Mal:

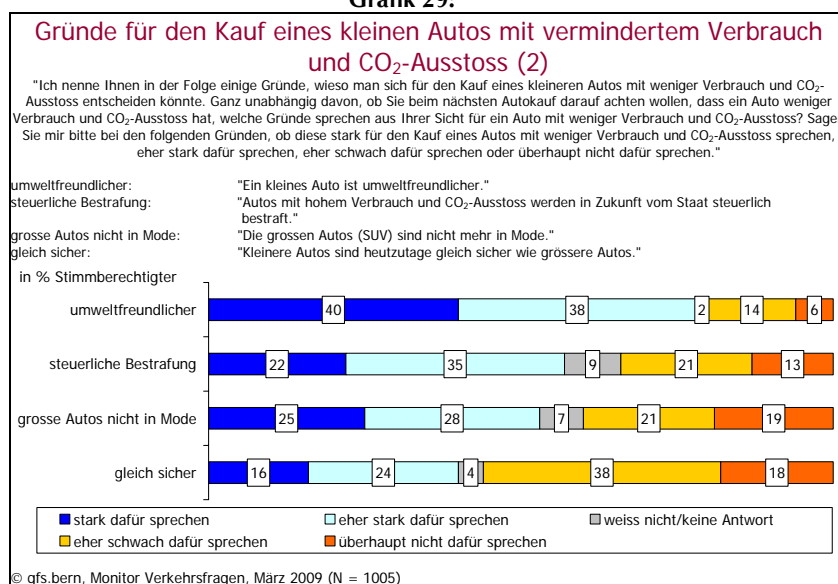
**Grafik 28:**



Dabei stehen unter den drei meistgeteilten Gründen für einen solchen Autokauf alle nicht direkt in Zusammenhang mit Umweltbedenken: Sowohl der Preis wie auch der geringe Verbrauch und schlussendlich der Bezug zum Zweitauto, erscheinen eher finanziell bedingt zu sein, als tatsächlich Ausfluss einer erhöhten Umweltsensibilität. Bezeichnenderweise sind diese drei Argumentationsströme in allen drei Einstellungsgruppen von zentraler Bedeutung. Auch Kritiker begrüssen kleinere Autos aus Kostengründen dezidiert.

Erst an vierter Stelle findet sich dann tatsächlich der ökologische Aspekt:

**Grafik 29:**

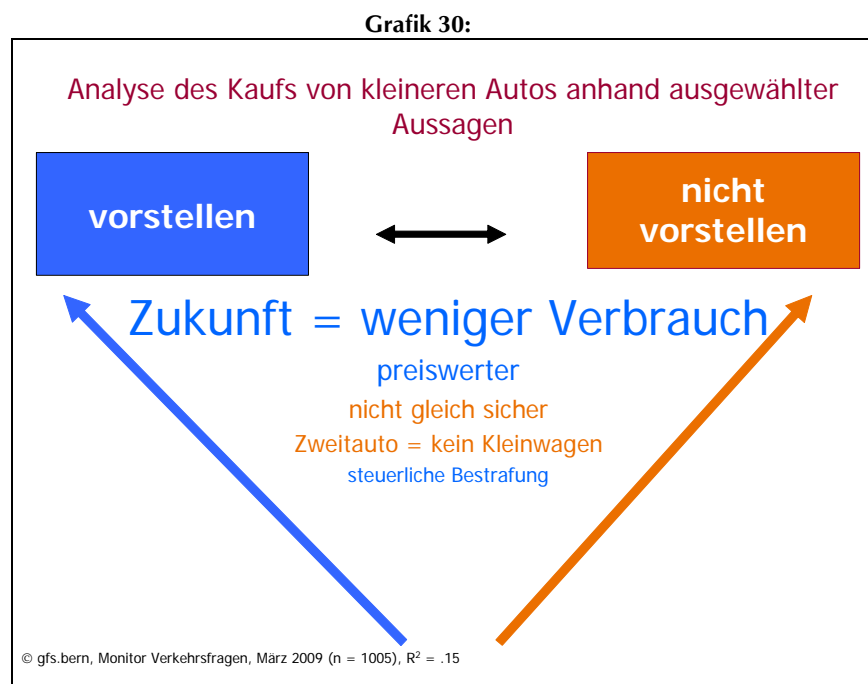


Allerdings ist der ökologische Aspekt mit 78% keineswegs unbedeutend, wenn er auch erkennbar weniger im Zentrum steht, als die selbst genannten Entscheidungsmotive hätten er-

warten lassen. Gerade unter Kritikern geniesst eine solche Aussage die gleiche Zustimmung wie die drei meistgeteilten.

Deutlich weniger Zustimmung erhalten die Aussagen, dass das Halten von grossen Autos mit hohem Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoss vom Staat in Zukunft mittels hoher Besteuerung bestraft wird. Diesem Argument widerspricht rund ein Drittel (34%) der Stimmberechtigten, während ihm 57% zustimmen. Auch das für den Kauf eines kleinen Autos sprechende Argument, dass grosse Autos gar nicht mehr in Mode seien, trifft bei 40% auf Widerspruch, gegenüber 53%, die dem Argument Gültigkeit zusprechen. Auf mehrheitliche Ablehnung (56%) trifft die Aussage, dass kleine Autos heutzutage gleich sicher sind wie grössere Autos, nur 40% stimmen hier zu. Gerade bei den letzten drei zeigen sich erkennbare Differenzen zwischen Kritik-Verunsicherten und den restlichen Einstellungsgruppen. Kritik-Verunsicherte erachten alle drei für weniger zentral und gehen insbesondere nicht davon aus, dass die Zeit der grossen Autos der Vergangenheit angehört.

Offensichtlich scheinen Umweltbedenken aus Sicht der Befragten durchaus mit Umweltsensibilitäten in Zusammenhang zu stehen, allerdings spielen sichtbar auch finanzielle Aspekte mit. Wie stark diese beiden Elemente als Entscheidungsgrundlage mitwirken, eröffnet einmal mehr eine Wirkungsanalyse:



Im Zentrum der Begründung stehen nämlich die Hoffnung nach einem tieferen Verbrauch und die Preiswertigkeit von kleineren Autos und damit zwei finanziell gesteuerte Argumente. Bezeichnenderweise erscheint der Umweltaspekt in der Wirkungsanalyse gar nicht. Auch wenn kleinere Autos durchaus zu einem tieferen CO<sub>2</sub>-Ausstoss beitragen können, begründen die Schweizer Stimmberechtigten eine solche Kaufabsicht primär mit der Absicht finanzieller Ersparnisse.

Eine solche Erkenntnis untermauert nun auch im Einzelfall die Erkenntnis aus den ausgetesteten generellen Massnahmen: In Bezug auf den Massnahmenkatalog stehen nicht nur Umweltsensibilitäten im Zentrum, sondern auch handfeste pekuniäre Überlegungen. In wirtschaftlich schwierigen Zeiten können diese erkennbar wichtiger werden, was ökologisch motivierten Massnahmen dann nützt, wenn sie Kostenersparnis und ökologische

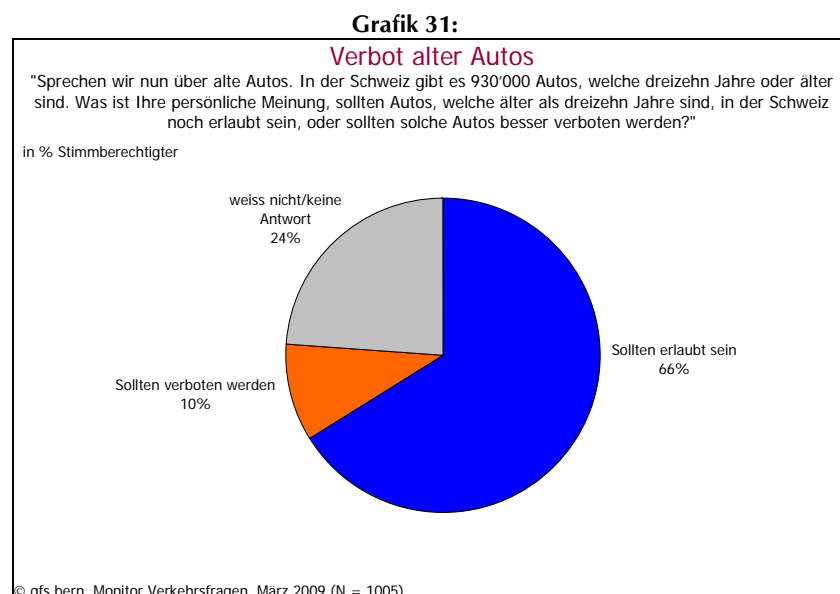
Nutzen verknüpfen, und dann (leicht) schadet, wenn beide Interessen diametral zueinander stehen.

### 2.5.1. Zwischenbilanz

Kleinere Autos mit geringerem CO<sub>2</sub>-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 Entscheidfaktor deutlich. Dabei werden aber durchaus mögliche Kompromisse zwischen beiden Entscheidungselemente sichtbar: Ist ökologisches Verhalten kostengünstiger als nicht-ökologisches, kann es gerade in wirtschaftlich schwierigeren Zeiten durchaus an Attraktivität hinzugewinnen.

## 2.6. Handlungsrelevanz gegenüber alten Autos

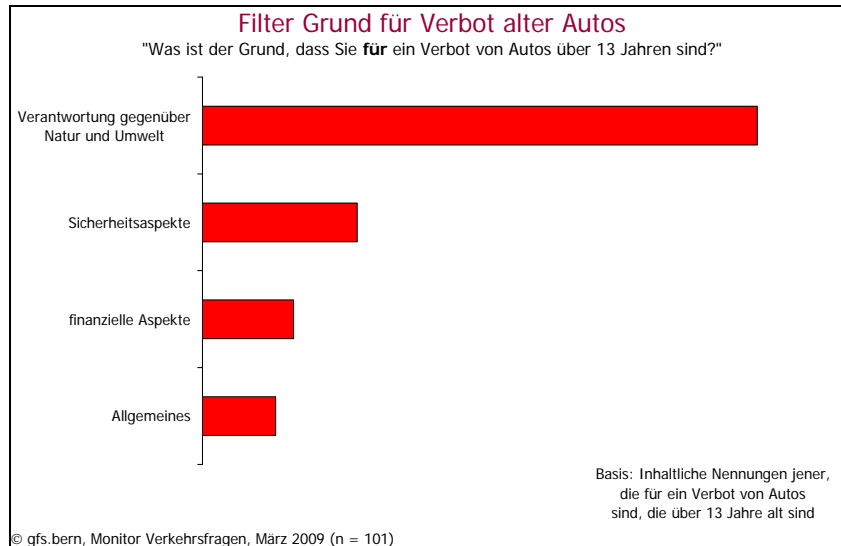
Eine erkennbare Grenze bei der Handlungsbereitschaft findet sich in Bezug auf ein Verbot von Autos, die älter als dreizehn Jahre sind:



Ein Verbot von Autos, die älter als 13 Jahre alt sind, wird von zwei Dritteln der Schweizer Stimmberechtigten abgelehnt, nur jeder Zehnte würde die Ausserverkehrssetzung von alten Autos begrüßen. Die verbleibenden 24% aller Befragten ohne Meinung zeigen aber auch, dass die Meinungsbildung zu diesem Thema noch nicht abschliessend gemacht ist. Innerhalb der untersuchten Einstellungsgruppen zeigen sich kleine Unterschiede: Die Gruppe der Kritiker tritt dabei mit 17% überdurchschnittlich stark für ein Verbot von über 13-jährigen Autos ein, bei den anderen beiden Gruppen fordern nur jeweils 7% ein solches Verbot. Allerdings geht damit auch unter Kritikern die Zustimmung zu einem Verbot nicht annähernd in eine mehrheitliche Richtung. Damit erscheint ein solcher Wunsch grundsätzlich aktuell nicht mehrheitsfähig.

Immerhin: Die wenigen Stimmberechtigten, die ein Verbot alter Autos begrüßen würden, begründen ihre Haltung vor allem mit Argumenten ökologischer Natur:

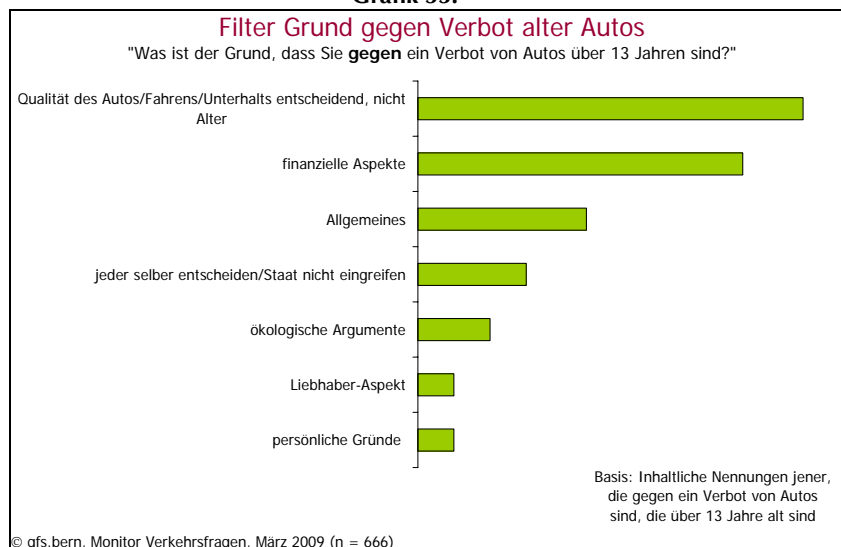
Grafik 32:



Primär genannt wird die Ansicht, dass der Gebrauch alter Autos die Umwelt stärker belastet als neuere Autos. Erst in zweiter Linie wird der Wunsch nach einem Verbot alter Autos mit der im Vergleich zu neueren Autos schlechteren Sicherheit begründet. An dritter Stelle werden auch finanzielle Aspekte wie der höhere Treibstoffverbrauch und die höheren Unterhaltskosten erwähnt.

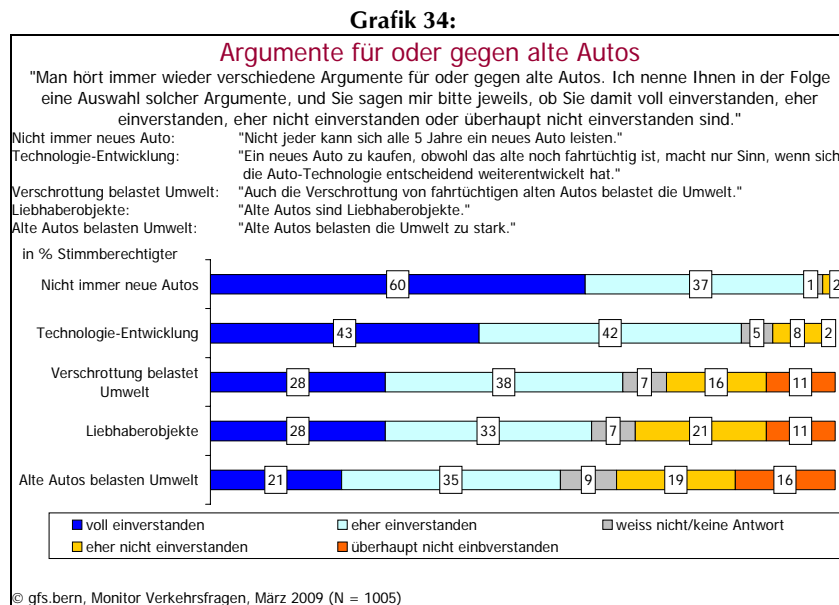
Die GegnerInnen der zwangsweisen Ausserverkehrssetzung alter Autos nennen vor allem zwei Motive:

Grafik 33:



Am häufigsten wird argumentiert, dass es nicht allein auf das Alter des Autos ankäme sondern vielmehr auf dessen Zustand sowie auf den ökologischen bzw. unökologischen Fahrstil der AutolenkerInnen. Häufig werden auch finanzielle Aspekte als Grund gegen ein Verbot alter Autos genannt: Die Anschaffung neuer Autos sei für viele zu teuer. Des Weiteren wird argumentiert, dass sich der Staat nicht überall einmischen soll und es jedem Einzelnen überlassen sein soll, wie er sich entscheidet. Seltener wird als Begründung angeführt, dass das Abwracken älterer, aber fahrtüchtiger Autos wegen der Ressourcenverschwendung auch nicht ökologisch sei und dass Oldtimer wegen des Liebhaber-aspekts weiterhin zugelassen werden sollten. Wenige Befragte berufen sich auf persönliche Gründe, wie zu Beispiel, dass sie selber ein über 13-jähriges Auto fahren.

Die gleiche Stossrichtung zeichnet sich in Bezug auf die ausgetesteten Argumentationsströme ab:



Dass sich nicht jeder alle 5 Jahre ein neues Auto leisten kann wird fast einhellig anerkannt, 97% der Stimmberechtigten stimmen diesem gegen ein Verbot alter Autos gerichteten Argument zu. Diese Einsicht besteht unabhängig von der Zugehörigkeit zu einer der drei Einstellungsgruppen.

Auch dass es nur sinnvoll sei, ein noch fahrtüchtiges Auto zu ersetzen, wenn sich die Auto-Technologie entscheidend weiterentwickelt hat, wird grossmehrheitlich anerkannt: 85% der Befragten sind mehr oder weniger dezidiert dieser Ansicht, lediglich 10% widersprechen hier. Überdurchschnittlich stark wird dieses ebenfalls gegen einen Abwrackungszwang gerichtete Argument in der Gruppe der Befürworter mit Umweltbedenken unterstützt.

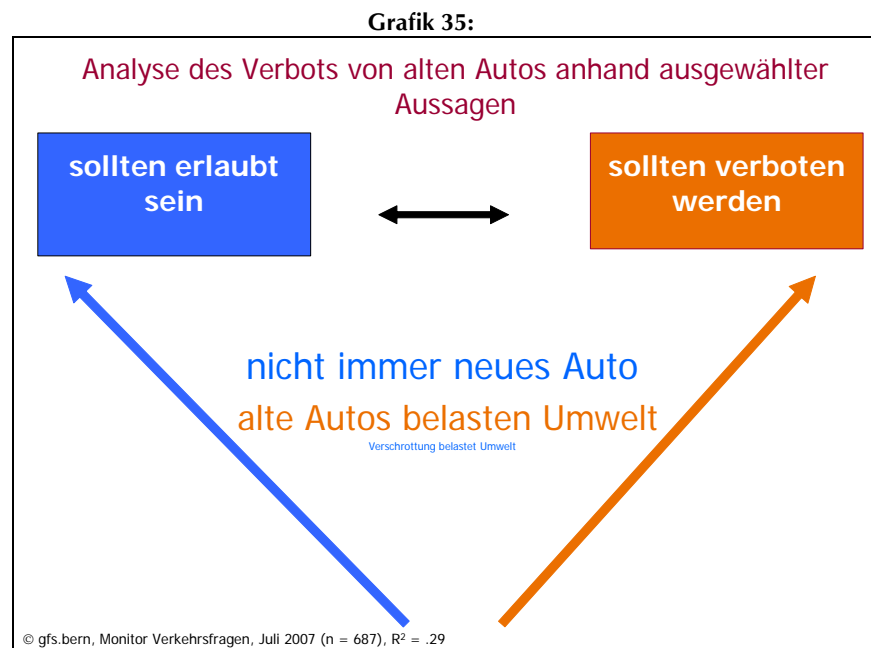
Mehrheitlich befürwortet (mit 66% aller Stimmberechtigten) wird auch das Argument, dass die Verschrottung von noch fahrtüchtigen Autos umweltbelastend sei, allerdings ist mit 27% der Widerspruch hier schon stärker, insbesondere die Kritiker zweifeln dies eher an.

Dass alte Autos auch Liebhaberobjekte sein können wird von 61% aller Stimmberechtigten und im verstärkten Masse von der Gruppe der Befürworter mit Umweltbedenken anerkannt, dem stehen aber 33% gegenüber, die dieses ebenfalls gegen ein Verbot gerichtete Argument verneinen.

Das für ein Verbot alter Autos sprechende Argument, dass alte Autos die Umwelt zu stark belasteten, findet mit 56% Zustimmung auch eine Mehrheit, generiert aber mit 35% auch am meisten Widerspruch, am stärksten in der Gruppe der Befürworter mit Umweltbedenken.

Damit zeigt sich im Umkehrschluss faktisch gleiches, wie wir in Bezug auf die generellen Massnahmen und beim Kauf eines CO<sub>2</sub>-günstigeren Autos im Speziellen beobachtet haben: Zieht eine Massnahme direkt erlebbare Kosten nach sich, erscheint sie nicht attraktiv, und – so die Vermutung – aktuell sogar noch weniger, als sie dies ohne Wirtschaftskrise täte.

Immerhin: Von den hier geprüften Argumenten kristallisieren sich zwei als relevant für die Meinungsbildung gegenüber dem Verbot alter Autos heraus:



Wer, wie die meisten, der Ansicht ist, dass es vielen nicht möglich ist, sein Auto alle 5 Jahre zu ersetzen ist mit grösserer Wahrscheinlichkeit gegen ein Verbot alter Autos. Wer hingegen der Überzeugung ist, dass alte Autos die Umwelt stark belasten, findet eher, dass solche Autos in der Schweiz zukünftig verboten sein sollten. Damit alimentiert das Argument der Umweltbelastung zumindest prioritär das sehr kleine Lager der Befürworter eines Verbots.

### 2.6.1. Zwischenbilanz

Die aktuelle Wichtigkeit eines Kostenbewusstseins zeigt insbesondere in Bezug auf das Verbot von Autos älter als 13 Jahre der Handlungswirksamkeit von Umweltsensibilitäten 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 Entscheidbarkeit 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 umweltsensibelster Gruppe.

### 3. Die Synthese

2009 hat sich die Einstellung gegenüber dem motorisierten Individualverkehr generell und dem Auto im Besonderen erneut ausdifferenziert. Damit erscheint sowohl Einstellung wie auch daraus abgeleitete Handlungsrelevanz auch in der neuen Befragung zum Monitor Verkehrsfragen dynamisch, allerdings in bemerkenswerter Weise nicht mit derselben zugrunde liegenden Stossrichtung.

Ein letztes Kapitel soll diese Dynamik und Ausdifferenzierung Rechnung tragen und die zentralen Erkenntnisse zum Monitor Verkehrsfragen 2009 verdichten und interpretieren. Wir gehen dabei in gewohnter Form vor: In einem ersten Schritt versuchen wir die gesamten Erkenntnisse auf einen Kernsatz zu verdichten, während ein zweiter Schritt diesen Satz ausdifferenziert und ein dritter Schritt die bisherigen Thesen auf dieser Basis überprüft und allenfalls anpasst.

#### 3.1. Ebene Eins: der Kernsatz

Der Kernsatz zur Studie Monitor Verkehrsfragen hat sich im Verlauf der letzten vier Jahre zusammen mit der beobachteten Einstellungsdynamik wesentlich verändert. Hielten wir 2005 aufgrund einer klar minderheitlichen Kritik und einer deutlich überwiegenden Nutzensicht von einem einfachen "Gut" aus, erweiterten wir diese Verdichtung 2007 aufgrund einer ausgebauten kritischen Sicht entlang Umwelt- und Klimabedenken auf ein "Gut, wenn auch kritischer". 2009 gilt es diesen Kernsatz erneut zu überarbeiten:

**"polarisierter, wenn auch weniger handlungsrelevant"**

Die letztmals festgehaltene zunehmende Wichtigkeit von Umweltbedenken gegenüber dem Auto findet sich auch 2009. Sie sind pointierter als 2007 und polarisieren erkennbarer, als wir dies vor zwei Jahren festgehalten haben. Sie ist – und das ist die zentrale neue Erkenntnis 2009 – aber weniger handlungsrelevant als 2007. Grund für die leichte Abnahme in der Handlungsrelevanz ist dabei nicht in der Einstellung zum motorisierten Individualverkehr, sondern mit grosser Wahrscheinlichkeit in der Wirtschaftskrise zu finden. Diese Entwicklung ist dabei vor allem in der Zukunftssicht ausgesprochen spannend: Offensichtlich wird eine strukturelle Entwicklung (zunehmende Polarisierung und Relevanz von Lärm-/Umweltbedenken) aktuell durch eine konjunkturelle Entwicklung (wirtschaftlicher Pessimismus und entsprechend abnehmende Handlungsrelevanz) dominiert. Dies ist insbesondere darum bemerkenswert, da die gängigen Ansichten zur Abhängigkeit von Umwelt- und Wirtschaftsbedenken bisher davon ausgingen, dass mit zunehmender Wichtigkeit von Wirtschaftsbedenken Umweltbedenken abnehmen. Dies ist aktuell explizit nicht so: Umweltbedenken existieren nach wie vor dezidiert, sie sind aktuell nur weniger handlungsrelevant. Interessant wird es, sobald die Wirtschaftskrise überwunden ist und ihre Handlungsrelevanz nicht mehr zu entfalten vermag.

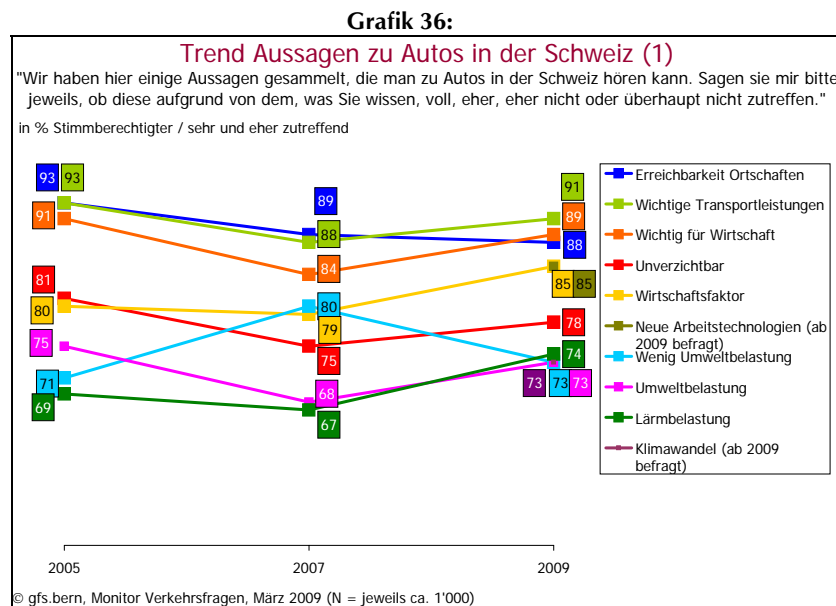
Nichtsdestotrotz: Nach wie vor wird das Auto auch 2009 deutlich mit einer Nutzung und einem Nutzen gleichgesetzt, welcher schlussendlich in faktisch unveränderter Form dazu führt, dass das Auto im Alltag überzeugt und für die meisten Schweizer Stimmberechtigten

nicht wegzudenken ist. Diese Nutzenorientierung entsteht nach wie vor aus der alltäglichen Nutzung heraus und ist entsprechend robust.

### 3.2. Ebene Zwei: die Auslegeordnung

Einer solchen Verdichtung auf einen einzigen Kernsatz liegen drei unterschiedliche zentrale Trends zugrunde:

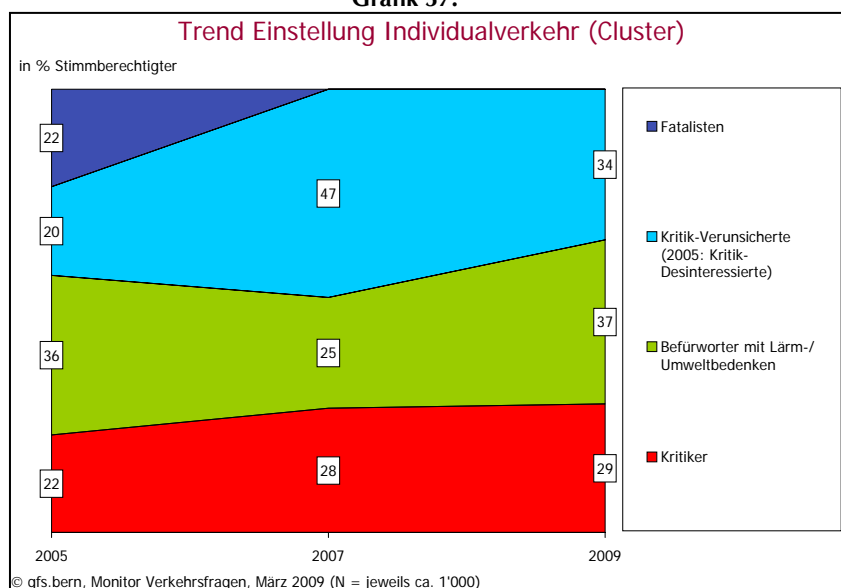
Erstens wird die Sicht auf den motorisierten Individualverkehr 2009 stärker sowohl durch eine nutzen- wie auch eine schadensorientierte Sicht geprägt:



Dabei lässt sich beobachten, dass sowohl die Nutzenorientierung wie auch die Befürchtung von Umwelt-, Klima- und Lärmproblemen gleichermaßen zunehmen. Eine solche Entwicklung ist erfahrungsgemäss ein deutliches Anzeichen für eine zunehmende Einstellungspolarisierung.

Zweitens bestätigt sich dieser Eindruck einer gesteigerten Polarisierung bei einem Blick auf die vorgenommene Segmentierung der Schweizer Stimmberechtigten:

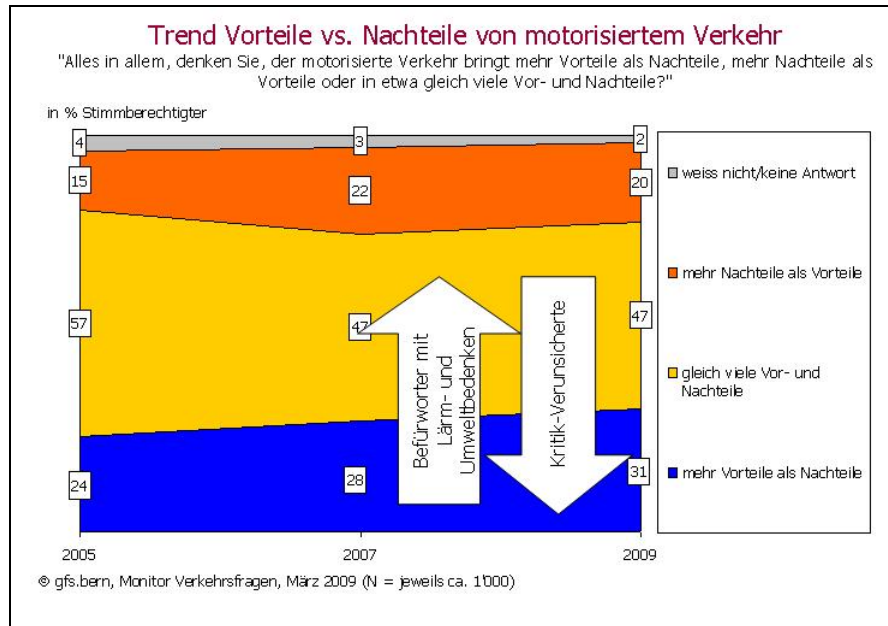
Grafik 37:



Die nutzenorientierte Sicht zeigt sich insbesondere unter den Kritik-Verunsicherten, welche 2009 in ihrer Einstellung erkennbar stärker durch den Nutzen und erkennbar schwächer durch den Schaden geprägt sind, als wir dies noch 2007 festgehalten haben. Die Schadenssicht findet sich hingegen stärker bei Befragten mit Lärm- und Umweltbedenken, welche unverändert auch den Nutzen im Auto sehen, dabei den Schaden stärker mitberücksichtigen. 2009 zu beobachten sind also zwei unterschiedliche Arten der Polarisierung: Auf der einen Seite scheinen sich Kritik-Verunsicherte erkennbar aus der Umwelt-Diskussion auszuklinken und in einer zunehmenden Masse eine Trotz-Position einzunehmen. Dies führt dazu, dass die Gruppe der Kritik-Verunsicherten leicht weniger auto-kritisch sind, als wir dies noch 2007 festgehalten haben. Damit polarisiert ein solches Meinungsbild deutlich stärker gegenüber den Kritikern als 2007. Auf der anderen Seite sind die Befürworter mit Umwelt-/Lärmbedenken in sich selber polarisierte, als wir dies 2007 beobachteten. Sie betonen nicht nur den Nutzen des Autos leicht verstärkt, sondern tun gleiches insbesondere verstärkt in Bezug auf die kritischen Töne rund um Umwelt und Lärm. Ihr Meinungsbild ist also ambivalenter als 2007. Beide Polarisierungseffekte gehen zudem mit einer spürbaren Verschiebung zwischen den beiden Gruppen einher: die weniger kritischen Kritik-Verunsicherten werden weniger, die 2009 kritischeren Befürworter mit Umwelt-/Lärmbedenken werden mehr. Grundsätzlich spielen damit Umweltbedenken eine stärkere Rolle, als wir dies noch 2007 geschweige denn 2005 festgehalten haben.

Drittens führt diese Dynamik entlang der Einstellungsgruppen dazu, dass in der konkreten Einschätzung über Vor- und Nachteile zum motorisierten Verkehr keine wesentlichen Veränderungen zu beobachten sind:

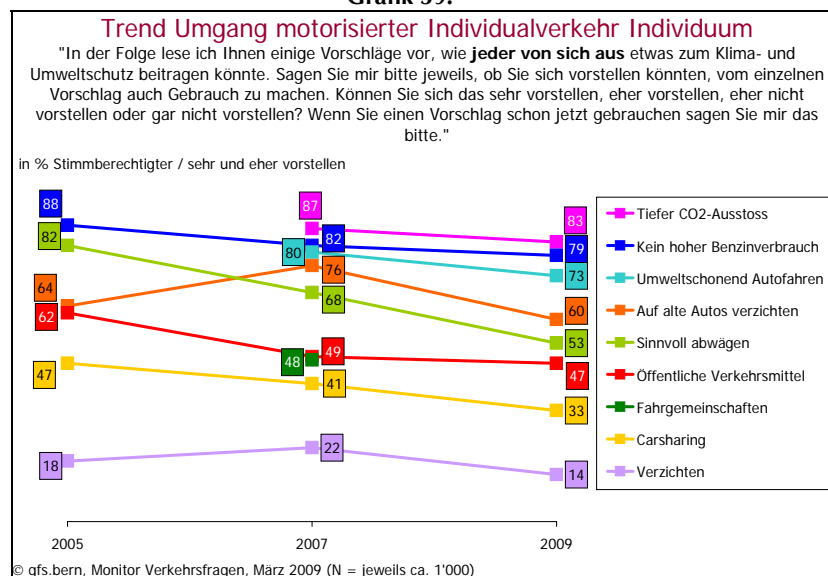
Grafik 38:



Es gibt weniger Pragmatiker (Befragte mit ausgewogener Vor-/Nachteilsbeurteilung) unter den Kritik-Verunsicherten und es gibt mehr Pragmatiker unter den Befürwortern mit Lärm- und Umweltbedenken, was schlussendlich dazu führt, dass es 2009 unverändert viele Person gibt, welche Vor- UND Nachteile des Autos gleich stark gewichten gibt. Dieses statische Bild darf aber auch nicht blenden: Die Einstellungen sind polarisierter zwischen Nutzen und Schaden, wobei gerade die Schadenssicht erkennbar stärker auf Umwelt- und Lärmbedenken fokussiert. Damit zeichnet sich die Entwicklung weiter, wie sie sich schon 2007 abzeichnete, weshalb wir hier von einer strukturellen Meinungsverschiebung ausgehen.

Viertens führt die zunehmende Fokussierung auf Lärm- und Umweltbedenken als eigentliches Problemfeld des Autos aber nicht zu einem zunehmenden Willen, das Klima- und Umweltproblem mit Massnahmen im Umfeld des motorisierten Individualverkehrs anzugehen:

Grafik 39:



Vielmehr beobachten wir auf allen Handlungsebenen, dass im Moment finanzielle Bedenken, vermutlich bedingt durch die Wirtschaftskrise, handlungsrelevanter sind, als wir dies

für das Problem Klima und Umwelt festhalten. Entsprechend weisen alle Massnahmen, welche dezidiert Kosten nach sich ziehen, 2009 erkennbar weniger Zustimmung auf, als wir dies noch 2007 festgehalten haben. Gleiches findet sich explizit auch in Bezug auf den Kauf von kleineren, CO<sub>2</sub>-reduzierten Autos: Zwar findet diese Massnahme zum Klimaschutz ausgesprochen hohe Zustimmung, welche sich in einer Detailbetrachtung aber ausschliesslich aufgrund vermuteter Kostenersparnis (Kaufpreis oder Benzinpreis) begründet und explizit nicht durch Umweltschutz. Da sich diese Entwicklung durch die Wirtschaftskrise begründet, ist sie konjunkturell.

### **3.3. Ebene Drei: die Verdichtung**

Auf dieser Basis lassen sich die seit vier Jahren interpretationsleitenden Thesen überprüfen und allenfalls anpassen:

#### ***These 1:***

Die Wahrnehmung der Schweizer Stimmberechtigten zum Auto ist eine Mischung aus Vorteilserwartungen und Nachteilsbefürchtungen.

Diese These stimmt grundsätzlich nach wie vor. Wie jeder Alltagsgegenstand definiert sich das Auto in ausgesprochen starker Weise durch den Alltagsgebrauch, auf welchen eine direkt oder indirekt erlebbare Problemsicht trifft. Wir haben aber auch festgehalten, dass diese Vorteilserwartungen und Nachteilsbefürchtungen sowohl 2005 wie auch 2007 und 2009 in einem anderen Verhältnis zueinander stehen. Aufgrund der bisherigen Befragungsarbeit lässt sich vermuten, dass gerade dieses Verhältnis auch bei einem so langjährig etablierten Alltagsgegenstand wie dem Auto durchaus wandlungsfähig ist.

#### ***These 2:***

Die Klimadebatte hat gewirkt.

Eine solche These hat nach wie vor eine wesentliche Berechtigung, ist doch eine der zentralen Erkenntnisse die gegenüber 2007 erhöhte Umweltsensibilisierung. Diese zugenommene Wichtigkeit steht zudem einer statischen Situation gegenüber kritischen Elementen wie Bequemlichkeit und Luxus gegenüber, welche zwar nicht weniger wichtig, allerdings auch nicht wichtiger wurden. Damit öffnet sich 2009 verstärkt eine Lücke zwischen Umwelt/Lärm als Problem und allen anderen Aspekten, welche in der Relation an Wichtigkeit einbüßen.

#### ***These 3:***

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

Eine solche These stimmt zwar nach wie vor: So finden sich unter Kritik-Verunsicherten erkennbar überdurchschnittlich Viel- und Berufsfahrer, während unter Kritikern am meis-

ten Nicht-Fahrer zu finden sind und die Befürworter mit Umwelt-/Lärmbedenken den Durchschnittsfahrer unter sich subsumieren. Diese Verteilung ist 2009 leicht trennscharfer als noch 2007, was insbesondere mit der Neuabgrenzung zwischen Kritik-Verunsicherten und Befürworter mit Umwelt-/Lärmbedenken zu tun hat.

#### **These 4:**

Mehrheiten sind am Thema interessiert und gut informiert. Allerdings ist insbesondere das Interesse die Folge eine Wettbewerbs um Aufmerksamkeit zwischen allen gesellschaftlichen Problemen.

So beobachten wir 2009 zwar nach wie vor ein mehrheitliches Themeninteresse und eine für ein Alltagsthema übliche hohe Themeninformiertheit. Allerdings zeigt sich gerade ersteres leicht verringert. Die Vermutung liegt hier nahe, dass die Wirtschaftskrise hier ein erstes Mal sichtbar wird: Aktuell steht die Krise deutlich höher in der Problemagenda, was eine gewisse Bewegung der individuellen Problemsicht weg von Autoaspekten hin zu Wirtschaftsaspekten nach sich zieht. Entsprechend steht das Thema Auto leicht weniger im Fokus der Aufmerksamkeit, als wir dies noch 2007 festgehalten haben.

Dabei wird offensichtlich, dass das zunehmende Interesse weniger in Bezug auf neue offene Fragen zur alltäglichen Nutzung entsteht, sondern vielmehr auf eine gewachsene Verunsicherung gegenüber dem Umweltaspekt. Offensichtlich hat die hohe mediale Aufmerksamkeit gegenüber der Klimadiskussion keineswegs zu einer Sättigung geführt – im Gegenteil.

#### **These 5:**

Alle postulierten Anpassungen am aktuellen Verkehrsmodell der Schweiz haben **vor allem** dann Mehrheiten hinter sich, wenn sie Einschneidungen höchstens für Minderheiten nach sich ziehen.

Nach wie vor stimmt diese These, allerdings gilt es auch 2009 die Erklärungskraft zu hinterfragen. Spürbar entscheidet nämlich nicht nur die eigene Betroffenheit durch eine Massnahme über deren Akzeptanz, sondern auch die Wirtschaftskrise als übergeordnete Umfeldvariable. Alle Massnahmen werden erkennbar als weniger attraktiv eingestuft, als wir dies noch 2007 festgehalten haben, wobei die Akzeptanz einzelner Massnahmen dann besonderen Suktors erhält, wenn sie nicht nur Reaktion auf das Umweltproblem, sondern insbesondere auch Kostenersparnis verspricht, während Massnahmen, welche Kostenhöhung zur Folge haben, trotz stärkerer Umweltsensibilisierung als 2007 im Zeitvergleich weniger Akzeptanz finden.

Fassen wir das zusammen: Das Auto und das Autofahren bleiben in der schweizerischen Realität überwiegend eine Notwendigkeit. Diese wird aber durch zwei Trends überlagert, die das Monitoring nun sichtbar macht. Aktuell entscheidend ist der Einfluss der Wirtschaftslage. Wir wissen nicht, wie lange dies anhalten wird, gehen aber vorerst von einer zyklischen Wirkung mit 1- bis 2-jähriger Dauer aus. Auf der anderen Seite zeigt die Erhebungsserie, dass die Einflüsse aus der Klimadebatte gegeben und eher nachhaltig sind. Momentan stehen sie nicht im Vordergrund, bleiben aber im Hintergrund relevant. Wir

rechnen damit, dass dies solange der Fall sein wird, bis sich ein neues Gleichgewicht aus veränderter Nachfrage und transformiertem Angebot ergibt.

# Das gfs.bern Team

[identitär]



**URS BIERI**

Politikwissenschaftler, Mitglied der Geschäftsleitung, Senior-Projektleiter. Schwerpunkte: Themen- und Issue-Monitoring, Risikotechnologien, kantonale/städtische Abstimmungen, Kampagnenvorbereitung und -begleitung, Feldaufträge, Prospektivmethoden, Qualitativmethoden.

[identitär]



**CLAUDE LONGCHAMP**

Politikwissenschaftler. Institutsleiter. Verwaltungsrat. Schwerpunkte: Abstimmungen, Wahlen. Parteien. Europäische Integration. Technologiepolitik. politische Kultur und politische Kommunikation. Geschichte und Methoden der Demoskopie.

[identitär]



**Matthias Bucher**

Sozialpsychologe. Projektleiter gfs.bern. Schwerpunkte: Einstellungsforschung, Gesellschaftsthemen, Abstimmungen, Wahlen, ad hoc-Studien, quantitative Methoden.

[identitär]



**STEPHAN TSCHÖPE**

Datenanalytiker/Programmierer. Schwerpunkte: Komplexe Datenanalytik, EDV- und Befragungs-Programmierungen, Hochrechnungen, Parteienbarometer, Visualisierung.

[identitär]



**MARTINA IMFELD**

Projektassistentin. Schwerpunkte: Statistische Datenanalyse, Medienanalysen, Visualisierung.

[identitär]



**SILVIA-MARIA RATELBAND-PALLY**

Administratorin. Schwerpunkte: Desktop-Publishing. Visualisierungen. Projektadministration. Vortragsadministration.