

# Alternative Antriebssysteme im Aufwind

Mobilitätsmonitor 2018

## Projektteam

---

**Urs Bieri:** Politik- und Medienwissenschaftler

**Jonas Ph. Kocher** Politikwissenschaftler

**Alexander Frind** Politikwissenschaftler

**Stephan Tschöpe** Politikwissenschaftler

**Aaron Venetz** Politikwissenschaftler

**Daniel Bohn** Fachinformatiker Anwendungsentwicklung

**Katrin Wattenhofer** Politikwissenschaftlerin

**José Kress** Soziologe

# Inhaltsverzeichnis

<b>1. Mandat.....</b>	<b>4</b>
<b>2. Befunde.....</b>	<b>4</b>
2.1 Alternative Antriebssysteme attraktiv wie nie, Diesel klar mit Reputationsverlust.....	4
2.2 Hohe Bedeutung des Autos, Staus aber zunehmend ein Problem.....	6
2.2 Beitrag zum Umweltschutz durch moderne und effiziente Fahrzeuge.....	10
<b>3. Erste Bilanz .....</b>	<b>12</b>
<b>4. Anhang .....</b>	<b>13</b>
4.1. Datenbasis.....	13

# 1. Die wichtigsten Erkenntnisse

- Der motorisierte Individualverkehr bleibt auch 2018 eine Erfolgsgeschichte zwischen Nutzen und ökologischen Bedenken.
- Die Geschichte erhält mit der Elektromobilität ein neues positives Kapitel.
- Der Dieselmotor ist 2018 der grosse Verlierer.
- Mobility Pricing ist dann erwünscht, wenn man sich nicht betroffen fühlt.
- Der Stau ist anwachsend problematisch.

# 2. Befunde

Das Thema Verkehr interessiert die Schweizer Stimmberechtigten 2018 wieder in gestiegenem Mass. Eine Mehrheit von 80 Prozent ist sehr oder eher an Verkehrsfragen interessiert. Bei der letzten Erhebung waren es etwas mehr als zwei Drittel. Das gestiegene Interesse dürfte mit aktuellen politischen Diskussionen rund um die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs und der Zukunft der Mobilität insgesamt in Zusammenhang stehen. Entsprechend gestiegen ist die Informiertheit der Bevölkerung, 77 Prozent bezeichnen sich als sehr oder eher gut informiert.

## 2.1. Alternative Antriebssysteme immer attraktiver, Diesel klar mit Reputationsverlust

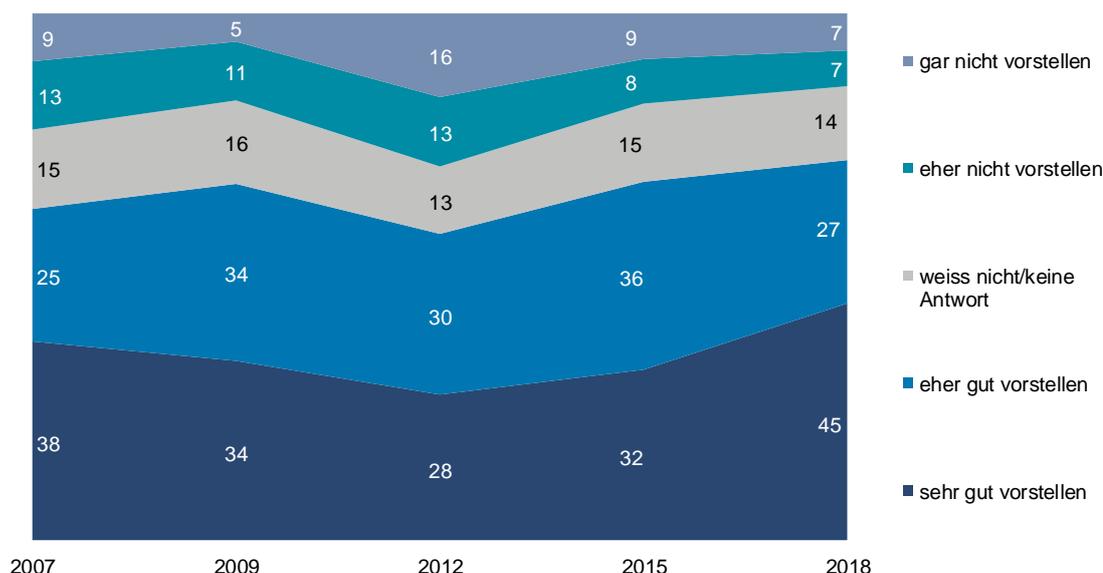
Energieeffizientere Antriebssysteme stossen auf zunehmendes Interesse. Im Jahr 2015 konnten sich bereits 68 Prozent der Stimmberechtigten den Kauf eines Autos mit alternativem Antrieb vorstellen, aktuell sind es sogar 72 Prozent. Nur 14 Prozent können sich nicht vorstellen, ein solches Fahrzeug zu erwerben.

Grafik 1

### Trend Kauf eines Autos mit neuem Antriebssystem

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

in % Stimmberechtigter



© gfs.bern, Monitor Verkehrsfragen, April/Mai 2018 (N = jeweils ca. 1000)

Am attraktivsten sind nach wie vor Modelle mit kombinierten Verbrennungs- und Elektromotoren (85% "sehr/eher gut vorstellen"). Elektromotoren sind auf dem Vormarsch und konnten an deutlich an Attraktivität zulegen (83%, +8

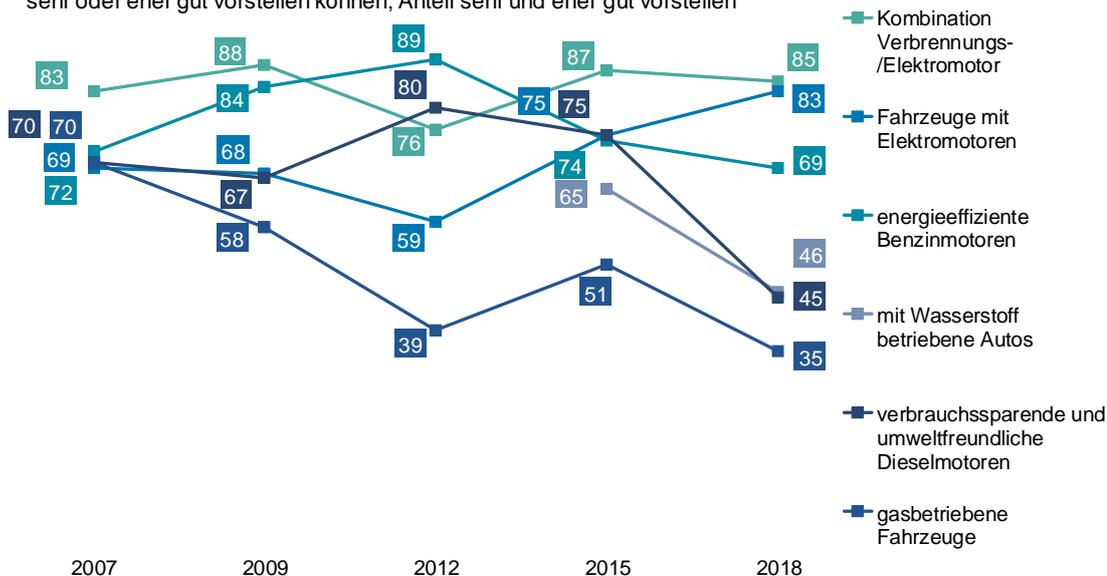
Prozentpunkte). Von einer Mehrheit akzeptiert, aber auf sinkendes Interesse stossen energieeffiziente Benzinmotoren (69%, -5 Prozentpunkte). Der Abgasskandal um Dieselfahrzeuge verschiedener Hersteller hat der Reputation von Dieselmotoren sichtlich geschadet. Nur noch 45 Prozent ziehen den Kauf in Erwägung (2015: 75%). Mehrheitlich unattraktiv sind ebenfalls Wasserstoffantrieb und gasbetriebene Fahrzeuge. Noch 2015 waren beide Systeme für eine Mehrheit von 65 Prozent respektive 51 Prozent der Stimmberechtigten eine gute Option.

Grafik 2

### Trend Filter Beurteilung neuer Antriebssysteme

"Welche der folgenden modernen Antriebssysteme könnten Sie sich bei einem allfälligen Kaufentscheid vorstellen? Sagen Sie mir bitte jeweils, ob Sie sich einen Kauf des jeweiligen Antriebssystems sehr gut vorstellen, eher gut vorstellen, eher nicht vorstellen oder gar nicht vorstellen könnten? Wenn Sie eine Technologie nicht kennen, sagen Sie mir das ruhig."

in % Stimmberechtigter, die sich den Kauf eines Autos mit einem umweltfreundlicheren Antriebssystem sehr oder eher gut vorstellen können; Anteil sehr und eher gut vorstellen



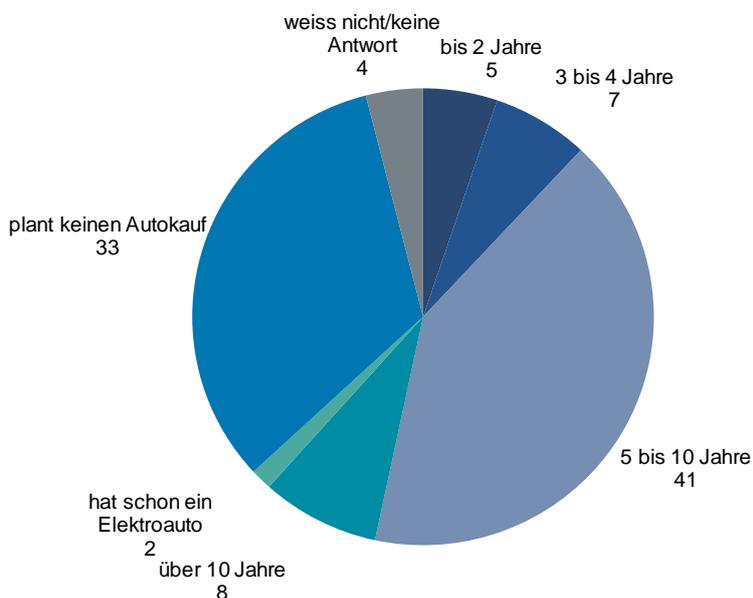
© gfs.bern, Monitor Verkehrsfragen, April/Mai 2018 (n = jeweils ca. 640)

Elektromotoren gelten wie bereits erwähnt als attraktiv, für den grössten Teil der Stimmberechtigten sind aber eine mittelfristige Investition. Eine relative Mehrheit von 41 Prozent rechnet mit einer Anschaffung innerhalb der nächsten 5 bis 10 Jahre. Nur 5 Prozent ziehen einen Kauf innerhalb der nächsten 2 Jahre in Erwägung, weitere 7 Prozent innerhalb von 3 bis 4 Jahren. Einwände gegen den Kauf von Elektroautos sind zum grössten Teil finanzieller Natur. Elektroautos gelten als zu teuer, Mängel sieht man auch bei der aktuellen Leistungsfähigkeit (z.B. Reichweite), sodass man weitere technische Entwicklungen abwarten möchte.

## Grafik 3

**Anzahl Jahre bis Kauf Elektroauto**

"Was schätzen Sie: In wie vielen Jahren sind Elektroauto für Sie so attraktiv, dass Sie eines kaufen werden?"  
in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Monitor Verkehrsfragen, April/Mai 2018 (N = 1015)

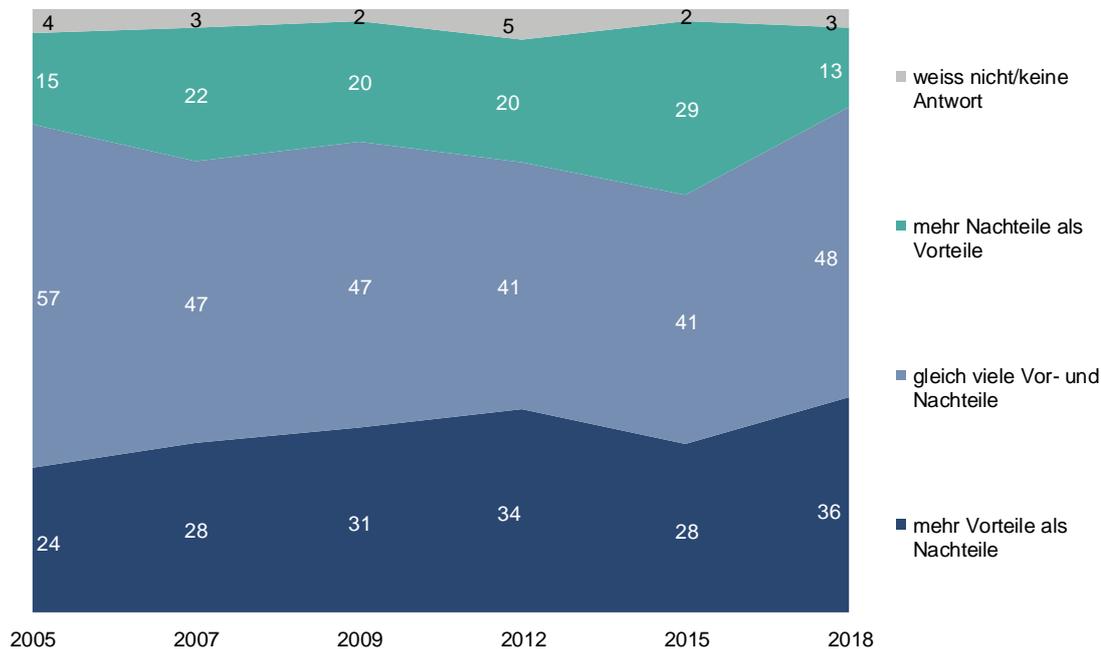
## 2.2. Hohe Bedeutung des Autos, Staus aber zunehmend ein Problem

Der motorisierte Verkehr wird insgesamt positiver als 2015 beurteilt. Mehr als ein Drittel der Stimmberechtigten sehen im motorisierten Individualverkehr mehr Vorteile als Nachteile. Damit bestätigt sich der leicht kritische Trend aus dem Jahr 2015 nicht. Zugenommen hat aber der Anteil Personen mit ambivalenter Sicht auf den motorisierten Verkehr. 48 Prozent sehen ein Gleichgewicht aus Vor- und Nachteilen gegenüber 41 Prozent im Jahr 2015. Deutlich abgenommen hat dafür die ausschliessliche Problemsicht.

Grafik 4

### Trend Vorteile vs. Nachteil von motorisiertem Verkehr

"Alles in allem denken Sie der motorisierte Verkehr bringt mehr Vorteile als Nachteile, mehr Nachteile als Vorteile, oder in etwa gleich viele Vor- und Nachteile?"  
in % Stimmberechtigter



© gfs.bern, Monitor Verkehrsfragen, April/Mai 2018 (N = jeweils ca. 1000)

In gestiegenem Mass wird die infrastrukturelle Bedeutung des Autos für schwer erreichbare Regionen und Transportleistungen betont. Zugenommen hat auch die Ansicht, dass moderne Autos die Umwelt weniger stark belasten. Der Beitrag von Autos zum Klimawandel ist dabei aber unbestritten und im Vergleich zu 2015 noch stärker im Bewusstsein der Bevölkerung verankert. So finden 81 Prozent, dass das Auto für den Klimawandel mitverantwortlich ist.

Grafik 5

### Trend Aussagen zu Autos in der Schweiz (1/3)

"Wir haben hier einige Aussagen gesammelt, die man zu Autos in der Schweiz hören kann. Sagen Sie mir bitte jeweils, ob diese aufgrund von dem, was sie wissen, voll zutreffen, eher zutreffen, eher nicht zutreffen oder überhaupt nicht zutreffen."

**Erreichbarkeit Ortschaften** "Dank dem Auto lassen sich Ortschaften erreichen, welche man mit öffentlichen Verkehrsmitteln nicht erreicht."

**wichtige Transportleistungen** "Das Auto ermöglicht wichtige Transportleistungen für unsere Gesellschaft."

**wenig Umweltbelastung** "Die modernen Autos belasten die Umwelt weniger stark als noch vor 10 Jahren."

**Klimawandel** "Das Auto ist für den weltweiten Klimawandel mitverantwortlich."

**wichtig für Wirtschaft** "Das Auto ist wichtig für das Funktionieren der Schweizer Wirtschaft."

in % Stimmberechtigter, voll und eher zutreffend



© gfs.bern, Monitor Verkehrsfragen, April/Mai 2018 (N = jeweils ca. 1000)

Stabil geblieben ist die Wahrnehmung rund um neue Antriebstechnologien als Motor gegen den Klimawandel. Unveränderte 77 Prozent sind der Meinung, dass die Automobilbranche zur Lösung des Klimaproblems beitragen kann.

Die überwiegend positive Bedeutung des Autos für die individuelle Mobilität wird aber auch negativ kontrastiert. Konsequenzen aus dem Autoverkehr wie Umweltbelastung und Lärm werden von klaren Mehrheiten wahrgenommen. Zudem gilt die Benutzung des Autos zunehmend als Bequemlichkeit. Zwar gilt das Auto als unverzichtbar, momentan zeichnet sich aber ein Abwärtstrend bezüglich der Aussage ab, dass der Nutzen von Autos allen zugutekommt.

Abschliessend zeigt die Stimmung in der Stimmbevölkerung, dass die Bedeutung des Autos im digitalen Kommunikationszeitalter nicht nachgelassen hat und noch kein Luxus ist, den sich die Gesellschaft nicht mehr leisten kann.

Grafik 6

### Trend Aussagen zu Autos in der Schweiz (2/3)

"Wir haben hier einige Aussagen gesammelt, die man zu Autos in der Schweiz hören kann. Sagen Sie mir bitte jeweils, ob diese aufgrund von dem, was sie wissen, voll zutreffen, eher zutreffen, eher nicht zutreffen oder überhaupt nicht zutreffen."

**neue Antriebstechnologien** "Die Automobilbranche kann mit neuen Antriebstechnologien zur Lösung der Klimaproblematik beitragen."

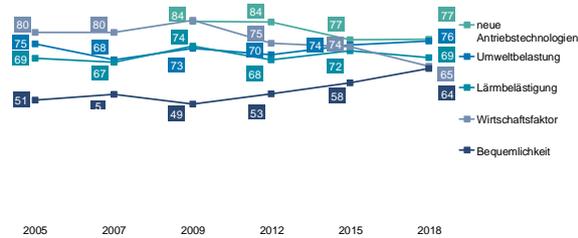
**Umweltbelastung** "Das Auto belastet die Umwelt stark."

**Lärmbelastung** "Das Auto führt zu starker Lärmbelastung."

**Wirtschaftsfaktor** "Die Automobilbranche ist für die Schweiz ein wichtiger Wirtschaftsfaktor."

**Bequemlichkeit** "Die Benutzung von Autos ist reine Bequemlichkeit."

in % Stimmberechtigter, voll und eher zutreffend



© gfs.bern, Monitor Verkehrsfragen, April/Mai 2018 (N = jeweils ca. 1000)

### Trend Aussagen zu Autos in der Schweiz (3/3)

"Wir haben hier einige Aussagen gesammelt, die man zu Autos in der Schweiz hören kann. Sagen Sie mir bitte jeweils, ob diese aufgrund von dem, was sie wissen, voll zutreffen, eher zutreffen, eher nicht zutreffen oder überhaupt nicht zutreffen."

**unverzichtbar** "Das Auto ist unverzichtbar im heutigen Alltag."

**Nutzen kommt allen zugute** "Der Nutzen des Autos kommt allen zugute."

**Statussymbol** "Das Auto ist mehr ein Status-Symbol als ein Fortbewegungsmittel."

**weniger wichtig** "Das Auto ist im Zeitalter der elektronischen Kommunikation weniger wichtig als vorher."

**Luxus** "Das Auto ist ein Luxus, den wir uns als Gesellschaft nicht leisten können."

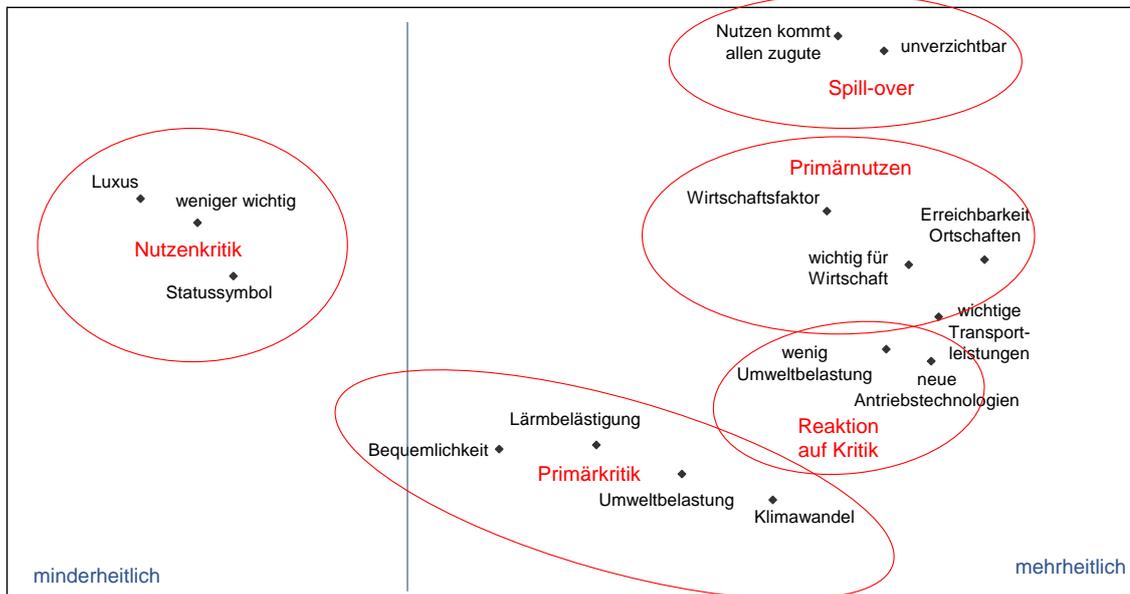
in % Stimmberechtigter, voll und eher zutreffend



© gfs.bern, Monitor Verkehrsfragen, April/Mai 2018 (N = jeweils ca. 1000)

## Grafik 7 Zweidimensionale Skalierung der generellen Einstellung gegenüber Autos

Wir haben hier einige Aussagen gesammelt, die man zu Autos in der Schweiz hören kann. Sagen sie mir bitte jeweils, ob diese aufgrund von dem, was Sie wissen, voll, eher, eher nicht oder überhaupt nicht zutreffen.



© gfs.bern, Monitor Verkehrsfragen, Mai 2018 (N = 1015)

Mithilfe der multidimensionalen Skalierung lässt sich das Einstellungsmuster gegenüber dem Auto in der Schweiz verdichten. Das Verfahren zeigt dabei auf, welche Einstellungselemente in Verwandtschaft stehen. Gegenüber 2015 bleiben die Untergruppen nahezu unverändert, allerdings stehen einige Aussagen heute in stärkerem Zusammenhang untereinander. Unverändert definiert sich das Auto über den Primärnutzen und Spill-over Effekte. Die Unverzichtbarkeit des Autos steht neu klar im Cluster, welches den Nutzen für die Gesamtbevölkerung betont. Innerhalb der hauptsächlichsten Kritik ist neben Umweltaspekten neu der Vorwurf, Autofahren ist reine Bequemlichkeit, vertreten. Unverändert stimmen Personen, die das Auto als Luxusobjekt und Statussymbol sehen, auch der Aussage zu, dass das Auto im Zeitalter digitaler Kommunikation weniger wichtig ist. Aktuell trifft das aber nur für eine Minderheit der Stimmberechtigten zu. 2015 handelte es sich dabei noch um eine mehrheitliche Ansicht.

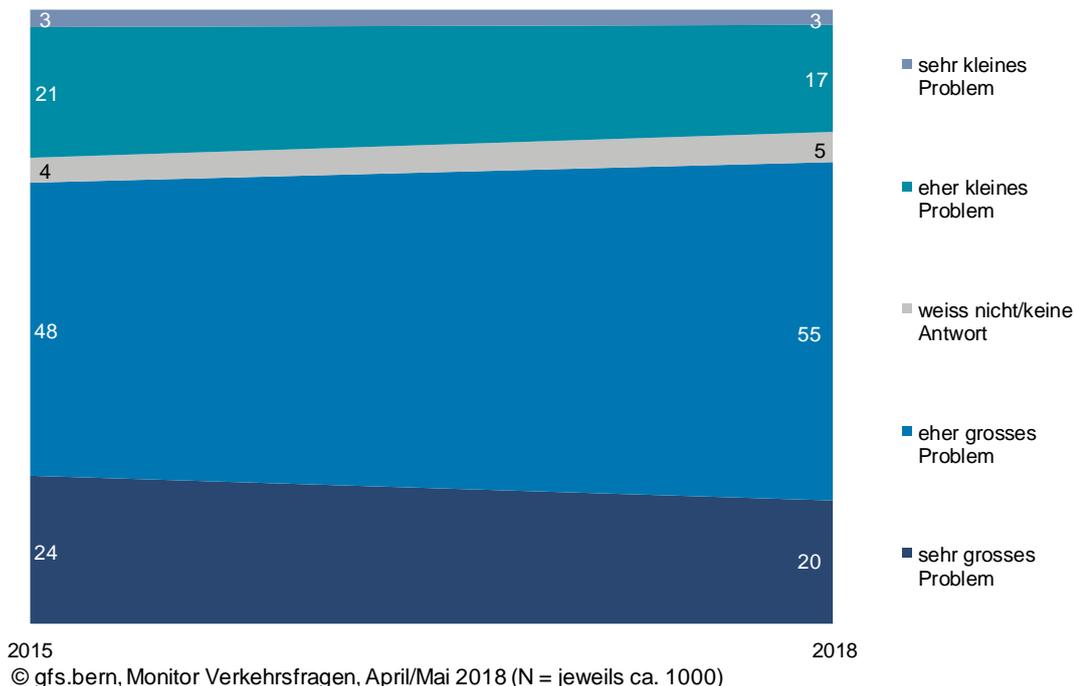
Der positiven Beurteilung des Autos für die individuelle Mobilität steht die steigende Problematisierung von Staus gegenüber. Zwar hat sich der Anteil Personen mit grosser Problemsicht leicht verringert (20%, -4 Prozentpunkte), eine Mehrheit von 55 Prozent hält Staus in der Schweiz zumindest eher für ein Problem.

Nach wie vor am häufigsten lässt man das Auto bei Freizeitfahrten stehen um einen Stau zu vermeiden (49%, +8 Prozentpunkte), gefolgt vom Arbeitsweg (37%, -2 Prozentpunkte) und Ferienfahrten (36%, +9 Prozentpunkte).

Grafik 8

### Trend Stau als Problem

"Alles in allem: Sind Staus auf Schweizer Strassen ein sehr grosses Problem, ein eher grosses, ein eher kleines oder ein sehr kleines Problem?"  
in % Stimmberechtigter

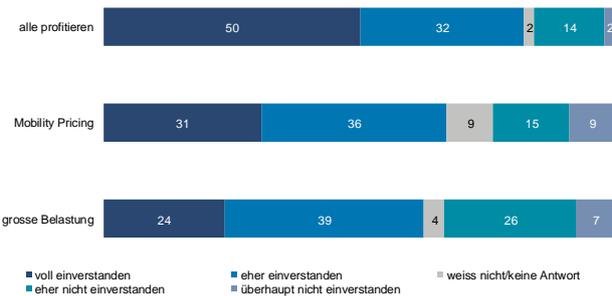


Am schwerwiegendsten schätzen die Stimmberechtigten den Zeitverlust durch Staus und verkehrsbedingte Verspätungen ein (78% "sehr/eher grosses Problem"), gefolgt vom Verlust an Nerven (73%) auf der persönlichen Ebene. Mehrheitlich werden aber auch der erhöhte Treibstoffverbrauch und allgemeine Kosten für die Wirtschaft als Problem betrachtet.

Grafik 9

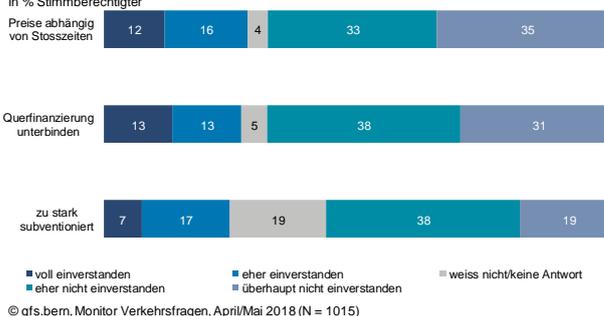
#### Aussagen zur Finanzierung Verkehrskosten (1/2)

"In der Diskussion um die Finanzierung und Kosten des Verkehrs hört man verschiedene Aussagen. Ich nenne Ihnen in der Folge eine Auswahl solcher Aussagen, und Sie sagen mir bitte jeweils, ob Sie damit voll einverstanden, eher einverstanden, eher nicht einverstanden oder überhaupt nicht einverstanden sind."  
**alle profitieren** "Von einem guten Verkehrssystem profitieren alle, nicht nur die Nutzerinnen und Nutzer."  
**Mobility Pricing** "Es ist nichts als fair, wenn jeder seine gesamten Mobilitätskosten leistungsabhängig bezahlen muss, vom ersten bis zum letzten Kilometer (Mobility Pricing)."  
**grosse Belastung** "Für einen durchschnittlichen Haushalt sind die Verkehrskosten eine grosse Belastung."  
 in % Stimmberechtigter



#### Aussagen zur Finanzierung Verkehrskosten (2/2)

"In der Diskussion um die Finanzierung und Kosten des Verkehrs hört man verschiedene Aussagen. Ich nenne Ihnen in der Folge eine Auswahl solcher Aussagen, und Sie sagen mir bitte jeweils, ob Sie damit voll einverstanden, eher einverstanden, eher nicht einverstanden oder überhaupt nicht einverstanden sind."  
**Preise abhängig von Stosszeiten** "Wer sich während Stosszeiten fortbewegen will, soll in Zukunft mehr bezahlen, als jemand der sich zu schwach befahrenen Zeiten fortbewegt."  
**Querfinanzierung unterbinden** "Die Querfinanzierung von einem zum anderen Verkehrsträger, z.B. vom Strassen- in den Bahnverkehr, muss unterbunden werden."  
**zu stark subventioniert** "Der Verkehr in der Schweiz ist zu stark subventioniert."  
 in % Stimmberechtigter



Grundsätzliche Akzeptanz äussern die Schweizer Stimmberechtigten auch gegenüber der aktuellen Verkehrsfinanzierung. Der hohe gesellschaftliche Profit eines funktionierenden Verkehrsnetzes wird breit gesehen, Subventionierung und Querfinanzierung insbesondere hin zum Schienennetz klarmehrheitlich akzeptiert. Nichts desto trotz hat der Verkehr in der Schweiz auch einen Preis und Mehrheiten empfinden die Mehrkosten durchaus als Belastung für das Haushaltsbudget. Dass der Problemdruck aber nicht sehr gross ist, zeigt sich die Ambivalenz gegenüber anderen Finanzierungsformen: So ist man einerseits mehrheitlich der Meinung, jede Person soll seine gesamten Verkehrskosten selber zahlen (Mobility Pricing), andererseits ist man nicht bereit, während Stosszeiten einen höheren finanziellen

Beitrag zu leisten. Insgesamt bleibt so ein Bild, dass wir bei Alltagsgegenständen immer wieder beobachten: Adaptationen an Struktur oder Preis sind gewünscht, sofern man sich selber nicht direkt betroffen sieht.

### 2.3. Beitrag zum Umweltschutz durch moderne und effiziente Fahrzeuge

Als konsistentes Motiv des Verkehrsmonitors zeigt sich auch in der Erhebung 2018 das Spannungsfeld zwischen positiver Beurteilung des Autoverkehrs und den negativen Konsequenzen für die Umwelt, welche von der Bevölkerung wahrgenommen werden.

Die Palette an akzeptierten Massnahmen, mit denen jeder zum Umwelt- und Klimaschutz beitragen kann, ist dabei weitgehend unverändert. An der Spitze steht das Abstellen auf niedrigen Treibstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Ausstoss beim Autokauf. Zusätzlich wollen drei Viertel der Stimmberechtigten auf alte Autos verzichten. Innerhalb des Stichprobenfehlers hat das Abwägen zwischen Autonutzung und öffentlichen Verkehrsmitteln zugenommen. Klar mehrheitlich, aber weniger deutlich als im Jahr 2015 werden Tipps zum umweltschonenden Autofahren berücksichtigt. Das könnte damit zusammenhängen, dass man bei modernen Fahrzeugen ohnehin mit einem optimierten Verbrauch rechnet.

Grafik 10

#### Trend Vorschläge individuelles umweltfreundliches Verhalten (1/2)

"Gerade in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr gibt es eine ganze Reihe von Ideen, wie man sich umweltfreundlicher verhalten könnte. In der Folge lese ich Ihnen einige Vorschläge vor, wie jeder von sich aus etwas zum Klima- und Umweltschutz beitragen könnte. Sagen Sie mir bitte jeweils, ob Sie sich vorstellen könnten, vom einzelnen Vorschlag auch Gebrauch zu machen. Können Sie sich das sehr vorstellen, eher vorstellen, eher nicht vorstellen oder gar nicht vorstellen? Wenn Sie einen Vorschlag schon jetzt gebrauchen sagen Sie mir das bitte."

**kein hoher Benzinverbrauch** "Auf Autos mit hohem Benzinverbrauch verzichten."

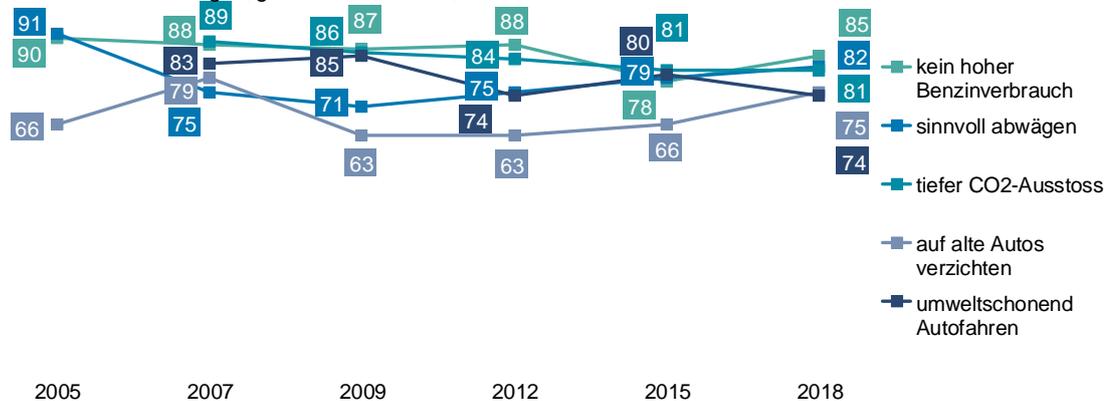
**sinnvoll abwägen** "sinnvoll abwägen, wann das Auto und wann öffentliche Verkehrsmittel die bessere Wahl sind."

**tiefer CO<sub>2</sub>-Ausstoss** "beim nächsten Autokauf auf einen tiefen CO<sub>2</sub>-Ausstoss achten."

**auf alte Autos verzichten** "Auf ein altes Auto verzichten und ein energieeffizienteres Auto kaufen."

**umweltschonend Autofahren** "bewusst umweltschonend Autofahren (z.B. nach den Tipps von Eco-Drive)."

in % Stimmberechtigter, gebraucht es schon, sehr und eher vorstellen



© gfs.bern, Monitor Verkehrsfragen, Mai/Juni 2018 (N = jeweils ca. 1000)

Auf ähnlich hohem Niveau wie in der letzten Erhebung bewegt sich die Priorisierung öffentlicher Verkehrsmittel. 72 Prozent der Stimmberechtigten wollen so viel wie möglich den öffentlichen Verkehr benutzen.

Carsharing-Angebote wie Mobility erfreuen sich im aktuellen Verkehrsmonitor etwas geringerer Beliebtheit. Derartige Dienstleistungen haben in den letzten Jahren eine steigende Nachfrage verzeichnet, nun könnte ein sinkender Trend einsetzen. Nur eine knappe Mehrheit von 52 Prozent gebraucht solche Angebote oder kann sich die Nutzung vorstellen (-4 Prozentpunkte).

Wenig überraschend hängt die Nutzung von Carsharing mit dem Autobesitz zusammen. Wer kein eigenes Fahrzeug besitzt, nutzt solche Angebote überdurchschnittlich oder kann sich die Nutzung vorstellen (69%). Personen mit mehreren Autos greifen hingegen nur zu 40 Prozent auf solche Angebote zurück. Das könnte darauf hindeuten, dass die Bereitschaft, das eigene Fahrzeug zu vermieten, noch gering ausgeprägt ist. Carpooling scheint eine beliebtere Variante zu sein, das eigene Fahrzeug mit anderen zu teilen. So kommt dies für eine klare Mehrheit von 61 Prozent der Stimmberechtigten in Frage.

2015 war der komplette Verzicht auf ein Auto für gut ein Drittel der Bevölkerung eine Option. Momentan kann sich dies nur noch ein Viertel vorstellen. Ein Leben ohne Auto ist dabei ein Phänomen, das in urbanen Gebieten am stärksten ausgeprägt ist (29%). Auf dem Land hingegen ist der Verzicht auf ein Auto nur für rund ein Zehntel denkbar.

Grafik 11

## Trend Vorschläge individuelles umweltfreundliches Verhalten (2/2)

"Gerade in Bezug auf den motorisierten Individualverkehr gibt es eine ganze Reihe von Ideen, wie man sich umweltfreundlicher verhalten könnte. In der Folge lese ich Ihnen einige Vorschläge vor, wie jeder von sich aus etwas zum Klima- und Umweltschutz beitragen könnte. Sagen Sie mir bitte jeweils, ob Sie sich vorstellen könnten, vom einzelnen Vorschlag auch Gebrauch zu machen. Können Sie sich das sehr vorstellen, eher vorstellen, eher nicht vorstellen oder gar nicht vorstellen? Wenn Sie einen Vorschlag schon jetzt gebrauchen, sagen Sie mir das bitte."

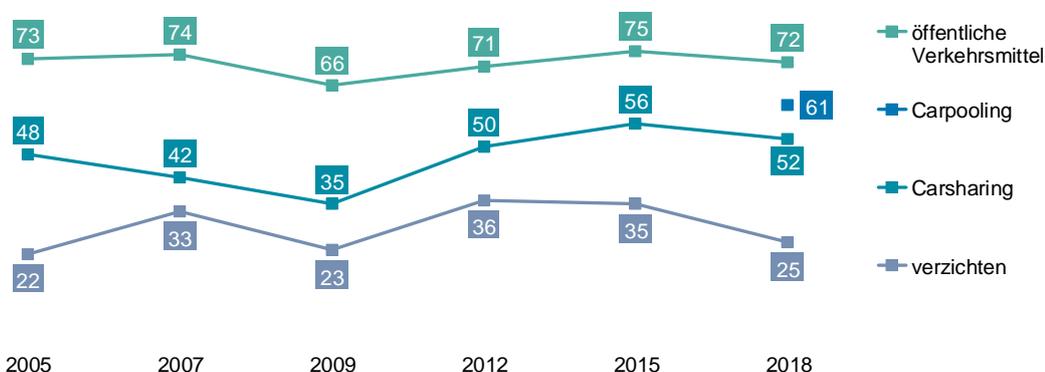
**öffentliche Verkehrsmittel** "so viel wie möglich öffentliche Verkehrsmittel benutzen."

**auf alte Autos verzichten** "auf ein altes Auto verzichten und ein energieeffizienteres Auto kaufen."

**Carsharing** "Carsharing (wie zum Bsp.: Mobility) benutzen."

**verzichten** "ganz auf das Auto verzichten."

in % Stimmberechtigter, gebraucht es schon, sehr und eher vorstellen



© gfs.bern, Monitor Verkehrsfragen, Mai/Juni 2018 (N = jeweils ca. 1000)

## 3. Erste Bilanz

- Der motorisierte Individualverkehr wird 2018 grossmehrheitlich und im Zeitvergleich anwachsend positiv beurteilt. Im Kern steht nach wie vor breit wahrnehmbarer Nutzen ökologischen und lärm-spezifischen Bedenken gegenüber. Mit der Entwicklung im Bereich alternativer Antriebsformen haben sich allerdings die Bedenken spürbar relativiert, was gerade das Auto wieder stärker aus einer Erfolgsperspektive betrachten lässt.
- Mit der Entwicklung im Bereich alternativer Antriebsformen haben sich allerdings die Bedenken spürbar relativiert, was gerade das Auto wieder stärker aus einer Erfolgsperspektive betrachten lässt. Gerade Elektroautos sind vielleicht noch nicht Teil des nächsten Autokaufs, vermutlich aber des übernächsten.
- Sichtbar verloren hat im gleichen Atemzug aber die Akzeptanz und Relevanz des Dieselmotors. Dieser ist aus Sicht der Schweizer Stimmberechtigten der eigentliche Verlierer 2018.
- Grundsätzlich wollen die Schweizer Stimmberechtigten eine kombinierte Mobilität, bei der bezogene Leistungen die Kosten ausmachen. Allerdings soll dadurch weder eine Querfinanzierung von der Strasse zur Bahn unterbunden werden, noch wünscht man sich erhöhte Mobilitätspreise während Stosszeiten. Damit zeigt sich auch in Verkehrsfragen ein bekanntes Einstellungsmuster: Reformen sind akzeptiert, solange sie nicht zu einer individuellen Verschlechterung oder Verteuerung führen.
- Stau auf Schweizer Strassen gilt anwachsend und grossmehrheitlich als strukturelles Problem.

## 4. Mandat

auto-schweiz beauftragte das Forschungsinstitut gfs.bern, den Mobilitätsmonitor aus dem Jahre 2015 aufzudatieren. Ziel war neben einem Methodenwechsel von face-to-face Interviews auf telefonische Befragung mittels RDD/Dual-Frame Verfahren auch eine inhaltliche Straffung. Bisherige Kernfragen rund um das Thema Verkehr wurden beibehalten und um den inhaltlichen Schwerpunkt Elektromobilität ergänzt.

## 5. Anhang

### 5.1. Datenbasis

Die Ergebnisse des Mobilitätsmonitor 2018 basieren auf einer repräsentativen Befragung von 1015 Schweizer Stimmberechtigten (765 deutschsprachige, 210 französischsprachige, 40 italienischsprachige), welche gfs.bern durchgeführt hat. Mit der aktuellen Welle wurde ein Methodenwechsel vollzogen. Anstelle von face-to-face Interviews wurde die Befragung telefonisch mittels RDD/Dual-Frame Verfahren nach Gabler-Häder realisiert.

Die Befragung wurde zwischen dem 24. April und dem 12. Mai 2018 durchgeführt. Der Datensatz wurde nach den realen Verhältnissen rund um Sprachregionen zurückgewichtet und entlang der Parteibindung und des realen Auto-besitzes mittels Gewichtung austariert.

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

#### Ausgewählte statistische Stichprobenfehler nach Stichprobengrösse und Basisverteilung

Stichprobengrösse	Fehlerquote Basisverteilung	
	50% zu 50%	20% zu 80%
N = 1'015	± 3.1 Prozentpunkte	± 2.5 Prozentpunkte
N = 700	± 3.8 Prozentpunkte	± 3.0 Prozentpunkte
N = 100	± 10.0 Prozentpunkte	± 8.1 Prozentpunkte
N = 50	± 14.0 Prozentpunkte	± 11.5 Prozentpunkte

Lesebeispiel: Bei 1015 Befragten und einem ausgewiesenen Wert von 50 Prozent liegt der effektive Wert zwischen 50 Prozent ± 3.1 Prozentpunkte, bei einem Basiswert von 20 Prozent zwischen 20 Prozent ± 2.5 Prozentpunkte. Dabei setzt man in der Umfrageforschung zumeist ein Sicherheitsmass von 95 Prozent, das heisst man akzeptiert eine Irrtumswahrscheinlichkeit von 5 Prozent, dass der nachgewiesene statistische Zusammenhang so in der Bevölkerung nicht vorhanden ist.