

FORUM DES 100

SOPHIA 2018

MOBILITÄT





ERHEBUNG BEI
384 OPINION LEADERN
UND **1405 PERSONEN**
AUS DER
GESAMTBEVÖLKERUNG

INHALTS
VERZEICHNIS

STUDIEN-
BESCHREIBUNG

EINFÜHRUNG

KAPITEL 1
BESTANDSAUFNAHME

KAPITEL 2
STAUBEKÄMPFUNG

KAPITEL 3
INDIVIDUELLE
MOBILITÄT

KAPITEL 4
ÖFFENTLICHER
VERKEHR

KAPITEL 5
VERKEHRSMITTEL
UND REISEN DER
ZUKUNFT

KAPITEL 6
SOPHIA-BAROMETER
ZUR LAGE DER
SCHWEIZ



STUDIENBESCHREIBUNG SOPHIA 2018

Die vom Institut für Wirtschafts- und Sozialforschung M.I.S Trend (Lausanne und Bern) initiierte und durchgeführte SOPHIA-Studie 2018 wendet sich jedes Jahr an zwei Zielgruppen. Eine davon ist die breite Öffentlichkeit, 531 Westschweizer, 658 Deutschschweizer und 216 Tessiner ab 18 Jahren, welche die Bevölkerung repräsentieren. Diese disproportionale Stichprobe erlaubt es, die Fehlermarge für alle drei Regionen zu minimieren ($\pm 4,2\%$ für die Deutschschweiz, $\pm 3,8\%$ für die Westschweiz und $\pm 7,0\%$ für das Tes-

sin). Das reale demographische Gewicht der drei Regionen wird mit einer Gewichtung in den Gesamtergebnissen wieder hergestellt (Fehlermarge $\pm 2,6\%$). Diese 1'405 Personen wurden vom 5. bis 10. April mittels eines Online-Fragebogens befragt.

SOPHIA befragt zudem 384 in der Schweiz tätige Opinion Leader. Diese werden aufgrund ihrer Überlegungen zur Gegenwart und Zukunft der Schweiz, anhand von ihnen verbreiteter Mitteilungen und ihrer Stellung im öffentlichen Leben der Schweiz

rekrutiert. Sie stellen eine repräsentative Auswahl aus Wirtschaft, Verwaltung, Wissenschaft und Erziehung, Kultur und Politik dar, sowohl aus der lateinischen, als auch aus der deutschsprachigen Schweiz. Davon ist ein Drittel international tätig und ein weiteres Drittel übt ein politisches Mandat auf Gemeinde-, Kantons- oder Bundesebene aus. Sie wurden von Mitte März bis Mitte April mit einem per Post versandten Papierfragebogen befragt. Die maximale Fehlermarge bei dieser Stichprobe liegt bei $\pm 5\%$.



MOBILITÄT

Nach dem Thema Gesundheit vor einem Jahr befasst sich Sophia 2018 mit der Mobilität. Zwar bereitet diese der Bevölkerung deutlich weniger Sorgen als die Gesundheitskosten, hat aber erhebliche Auswirkungen auf unseren Alltag und ist zudem für fast jede zweite Person ein Stressfaktor.

Die Stosszeiten stehen regelmässig für Staus und überfüllte öffentliche Verkehrsmittel, und dies wird zunehmend den ganzen Tag über zu einem Problem. Dabei sind weder die Bevölkerung noch die (Opinion) Leader optimistisch für die nächsten 10 Jahre und mehrheitlich der Meinung, dass sich die Situation noch verschlimmern wird. Handeln ist dementsprechend nötig. Während die Befragten jedoch relativ zuversichtlich sind, dass Wissenschaft und Technologie in der Lage sein werden, die Mobilitätsprobleme zu lösen, sehen sie die Fähigkeit der politischen Verantwortlichen, die richtigen Entscheidungen zu fällen, weniger gegeben.

Letztere werden aber nicht darum herumkommen: Ausbau des öffentlichen Verkehrs und/oder der Strasseninfrastruktur, Raumplanung, Förderung von Telearbeit, Bereitstellung neuer Verkehrsmittel wie Seilbahnen oder Laufbänder in Städten, Entwicklung selbstfahrender Autos und neuer Technologien wie Hyperloop usw. Die zahlreichen Ansätze erfordern ein rasches und vor allem langfristiges Umdenken. Professor Vincent Kaufmann von der EPFL bringt dies im *Le Temps* vom 24. März sinngemäss wie folgt zum Ausdruck: «Wir müssen versuchen, einen Schritt voraus zu sein, statt uns über den Ausbau der Autobahninfrastruktur zu streiten, die wir vielleicht in 30 Jahren gar nicht mehr benötigen.» Und zu den selbstfahrenden Autos fügt er an: «Wir sollten bereits jetzt etwas regulieren, das es eigentlich noch gar nicht gibt. Stellen wir uns vor, Städte wie Paris, London, oder gar die Europäische Union beschliesen, selbstfahrende Autos in den Städten nur zuzulassen, wenn sie

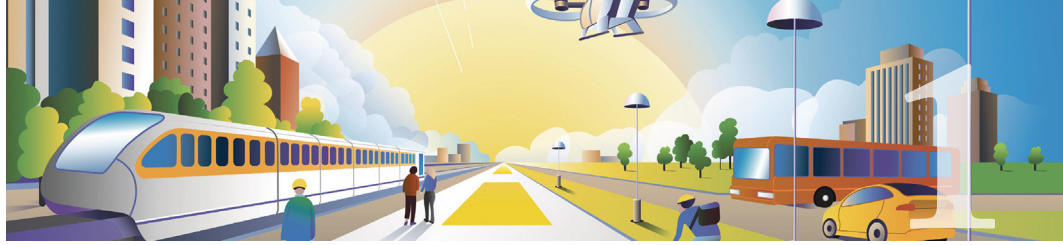
im Car-Sharing genutzt werden. Ein solcher präventiver Beschluss würde nicht nur eine weitere Zunahme des Verkehrs verhindern, sondern die industriellen Investitionen auch entscheidend in die richtige Richtung lenken.»

Sophia 2018 versteht sich als Standortbestimmung, die mehrere der eben erwähnten Themen aufgreift und den Meinungen der Bevölkerung zur derzeitigen Situation, zu verschiedenen Vorschlägen sowie den Erwartungen auf den Grund geht. Die Ansichten der Leader werden hier nicht immer von allen geteilt und wie beim Gesundheitswesen letztes Jahr ist regelmässig eine Spaltung zwischen links und rechts zu erkennen.

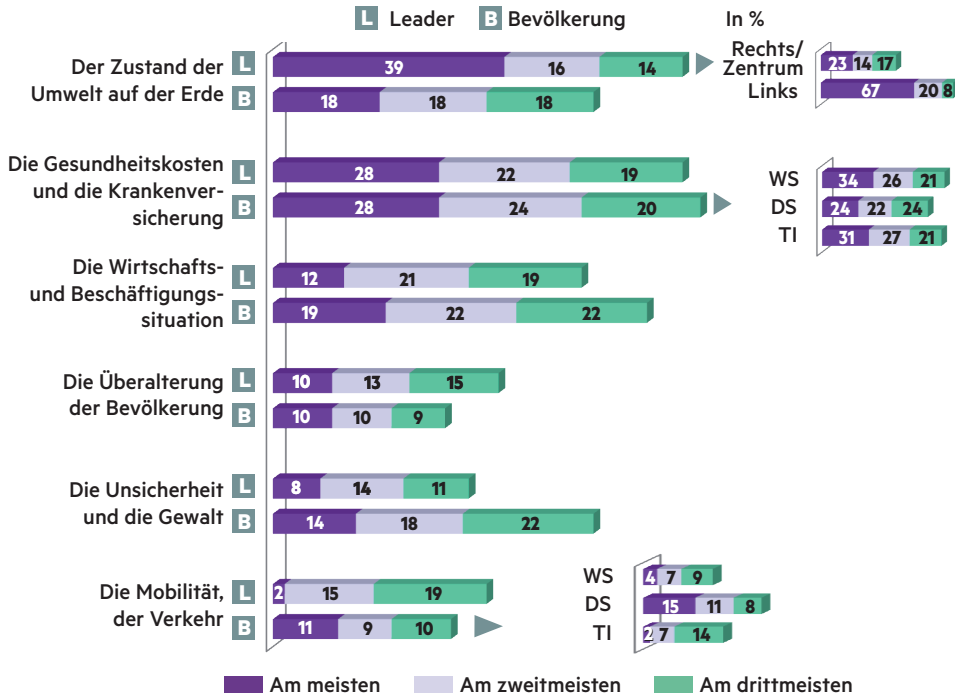
Das Stimmungsbarometer Sophia ist aber in einer Hinsicht relativ stabil: Die Leader sind nach wie vor deutlich positiver eingestellt als die Bevölkerung, welche allgemein weniger begeistert und zudem viel weniger optimistisch erscheint als 2010. Dies zeigt sich etwa am Wunsch, das politische System der Schweiz zu ändern: Dieser nimmt in der breiten Öffentlichkeit seit vier Jahren stetig zu. In Bezug auf die EU hingegen hat sich nichts verändert: Der Gedanke an einen Beitritt liegt für die grosse Mehrheit der Bevölkerung und Leader auch heute in weiter Ferne.

Das Institut M.I.S. Trend möchte an dieser Stelle allen Leadern für die zuverlässige Beantwortung der Fragen und der Bevölkerung für ihr anhaltendes Interesse an der Erhebung danken. Zusammen ermöglichen sie spannende Einblicke in die unter der Bevölkerung unseres Landes verbreiteten Meinungen.

Mathias Humery & Corina Fleischhacker
Studienleiter bei M.I.S. Trend
Institut für Wirtschafts- und Sozialforschung



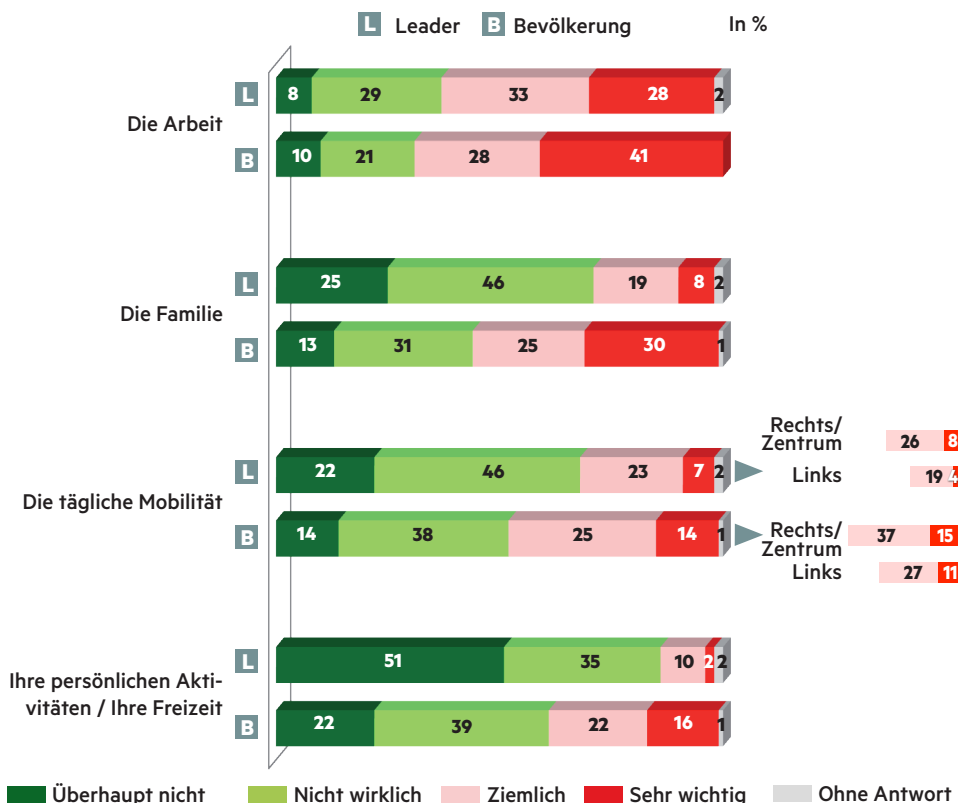
Welches der folgenden 6 Probleme beschäftigt Sie aktuell am meisten?



Die Mobilität gehört allgemein nicht zu den drei wichtigsten von sechs abgefragten Problemen, mit denen man sich aktuell beschäftigt. Sie wird jedoch von beiden Teilstichproben gleich häufig wie die Überalterung der Bevölkerung als eines der drei Hauptprobleme genannt, von den Leadern sogar öfter als Unsicherheit und Gewalt. So liegt die Mobilität zwar deutlich hinter der Besorgnis über den Zustand der Erde, den Gesundheitskosten und der Wirtschaftssituation zurück, sie ist aber keineswegs ein unbedeutendes Thema, was durch die nachfolgenden Ergebnissen bestätigt wird.

Die Mobilität beschäftigt die Leader in allen Landesteilen etwa gleich stark. In der breiten Bevölkerung machen sich die Deutschschweizer etwas mehr Sorgen als die Westschweizer, die sich überwiegend auf die drei meistgenannten Probleme konzentrieren, vor allem auf das Gesundheitswesen. Bezüglich des Zustands der Erde sind sich die Leader besonders uneinig. Für die politische Linke ist dies ganz klar ein Hauptanliegen, während sich die Rechte eher Sorgen über die Gesundheitskosten und die Beschäftigungssituation macht.

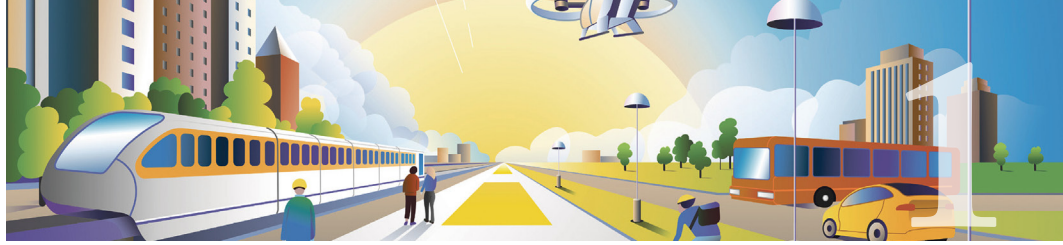
Bitte geben Sie für jeden der unten aufgeführten Bestandteile des täglichen Lebens an, inwieweit dieser für Sie ganz allgemein eine wichtige Ursache von Stress ist?



Wenig überraschend stellt die Arbeit ganz klar die Hauptursache von Stress dar, wobei der Anteil überall etwa gleich hoch ist, allerdings etwas ausgeprägter in der Bevölkerung. Nur wenig zurück liegt in der Bevölkerung die Familie: auch sie ist für über 50% der Befragten ein Stressfaktor. Dies ist in der West- und Süd-schweiz stärker der Fall, wo sich fast zwei Drittel deswegen gestresst fühlen, während sich in der Deutschschweiz nur gut die Hälfte über Stress beklagt. Bei den Leadern äussern sich weniger als drei von zehn Personen dahingehend, doch auch hier die Westschweizer und Tessiner etwas häufiger.

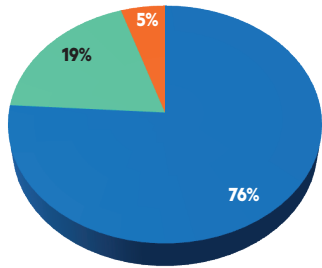
An dritter Stelle folgt die Mobilität, welche in der breiten Öffentlichkeit leicht hinter der Familie zurückliegt. Dabei betrachtet fast jede zweite Person die tägliche Mobilität als Ursache von Stress, während dies bei den Leadern ein Drittel so sieht. Sowohl in der Bevölkerung, als auch bei den Leadern ist sie für die politische Rechte und die Mitte eine besonders wichtige Ursache von Stress.

Während die Freizeit glücklicherweise die Leader kaum stresst, sehen darin in der Bevölkerung vier von zehn Personen einen Stressfaktor.



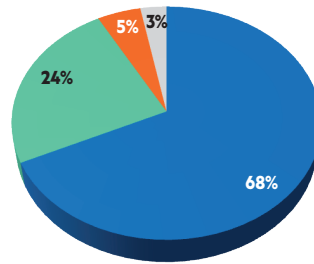
Ob für die Arbeit oder in der Freizeit, die Schweizer bewegen sich jedes Jahr häufiger fort. Denken Sie, dass diese Tendenz sich weiter verstärken wird, oder dass wir im Gegenteil Richtung weniger Mobilität gehen?

LEADER



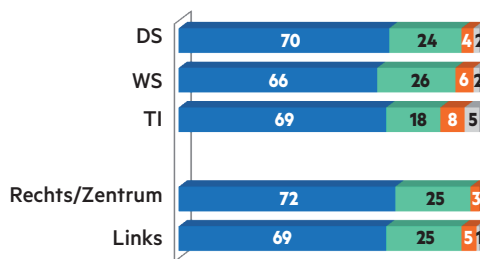
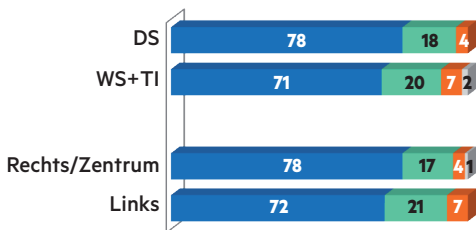
- Wird sich weiter verstärken
- Bleibt stabil
- Weniger Mobilität
- Ohne Antwort

BEVÖLKERUNG



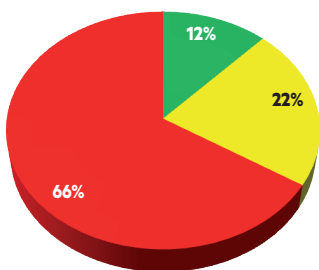
Die Schweizer sind immer mobiler (gemäss dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015 des Bundesamtes für Statistik ist die täglich zurückgelegte Distanz seit 1994 um 18% gestiegen), und wenn man den Leadern und der Bevölkerung glaubt, steht keine Trendwende bevor, ganz im Gegenteil: Drei Viertel der Leader und zwei Drittel der breiten Öffentlichkeit sind sogar der Ansicht, dass sich diese Tendenz weiter verstärken wird.

Diese deutliche Mehrheit ist mit sehr geringen Nuancen in allen Untergruppen beider Zielgruppen festzustellen. Auffallend ist dabei höchstens, dass die politisch rechten und die deutschschweizer Leader diese Ansicht noch nachdrücklicher vertreten. In der Bevölkerung hingegen sind die jungen Befragten etwas häufiger als die Älteren der Meinung, dass die Situation ähnlich bleiben wird. Vielleicht haben sie recht, denn gemäss dem BFS hat sich die Tendenz seit 2010 tatsächlich stabilisiert. Andererseits dürfte ihnen die Entwicklung neuer Phänomene wie zum Beispiel Homeoffice und E-Commerce recht geben.



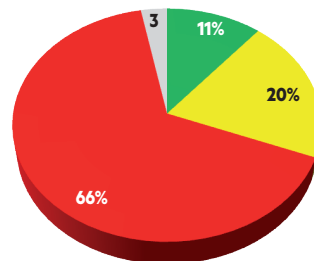
Denken Sie, dass sich die Situation in Bezug auf den jetzigen Zustand, mit vielen Staus auf den Autobahnen und in den Städten, sowie den überfüllten öffentlichen Verkehrsmittel zu Stosszeiten, in den nächsten 10 Jahren verbessern wird, oder sich im Gegenteil verschlechtern wird?

LEADER



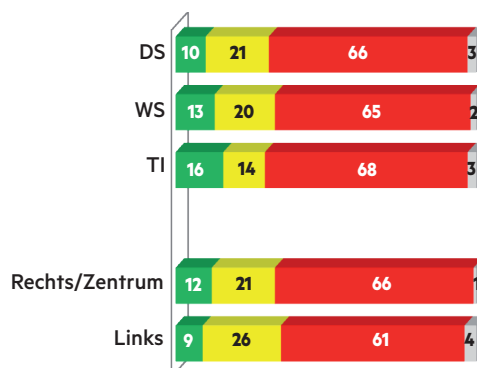
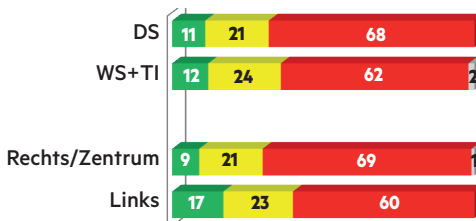
- Wird sich verbessern
- Bleibt stabil
- Wird sich verschlechtern
- Ohne Antwort

BEVÖLKERUNG



Damit verbunden vertreten zwei Drittel der Leader und der Bevölkerung die Meinung, dass sich die Verkehrssituation zu den Stosszeiten verschlechtern wird: Nur jede zehnte befragte Person befürchtet dies nicht. Dieser allgemeine Eindruck stimmt mit dem Referenzszenario des UVEK (Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation, 2016) überein, wonach das Wachstum der Bevölkerung und der Wirtschaft bis 2040 die grössten Treiber der Verkehrsentwicklung sein werden. Dieser Pessimismus wird übrigens von allen Kategorien der Befragten geteilt, etwas deutlicher allerdings von den Deutschschweizern sowie rechten Leadern.

Wie bereits festgestellt, sind die unter 30-Jährigen deutlich zuversichtlicher als die Älteren. Die Hälfte unter ihnen denkt, dass die Situation stabil bleibt oder sich verbessern wird, während sich von den älteren Befragten weniger als 30% derart äussern. Kein Unterschied ist schliesslich zwischen den Erwerbstätigen und den Nichterwerbstätigen auszumachen.

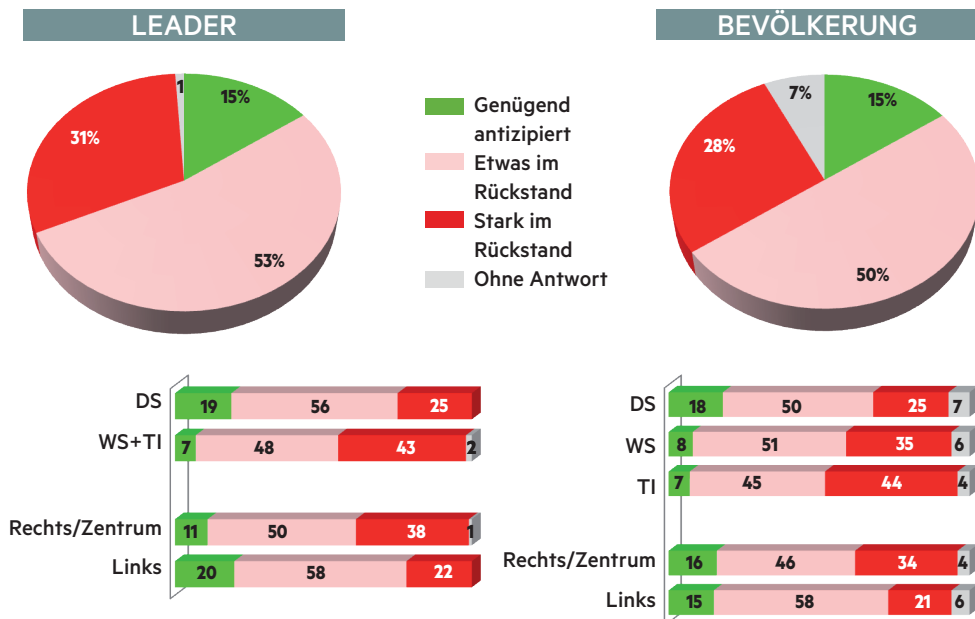




Haben Sie im Allgemeinen das Gefühl, dass in der Schweiz die Mobilitätsprobleme, die zum Teil im Zusammenhang mit dem Bevölkerungswachstum stehen, genügend antizipiert wurden oder sind wir im Gegenteil im Verzug mit der Anpassung der Infrastruktur und der Suche nach Lösungen?

Auch hier sind sich Leader und Bevölkerung einig: Die Mobilitätsprobleme wurden ungenügend antizipiert. Die Hälfte findet, dass wir etwas im Rückstand sind, und ein knappes Drittel, dass dieser gross ist. Das UVEK bestätigt dies gewissermassen im Dokument «Zukunft Mobilität Schweiz – UVEK-Orientierungsrahmen 2040» von 2017, in welchem prognostiziert wird, dass «die vorgesehenen nächsten Ausbauschritte von Schiene und Strasse die erwartete Zunahme (des Verkehrs) nicht alleine bewältigen können».

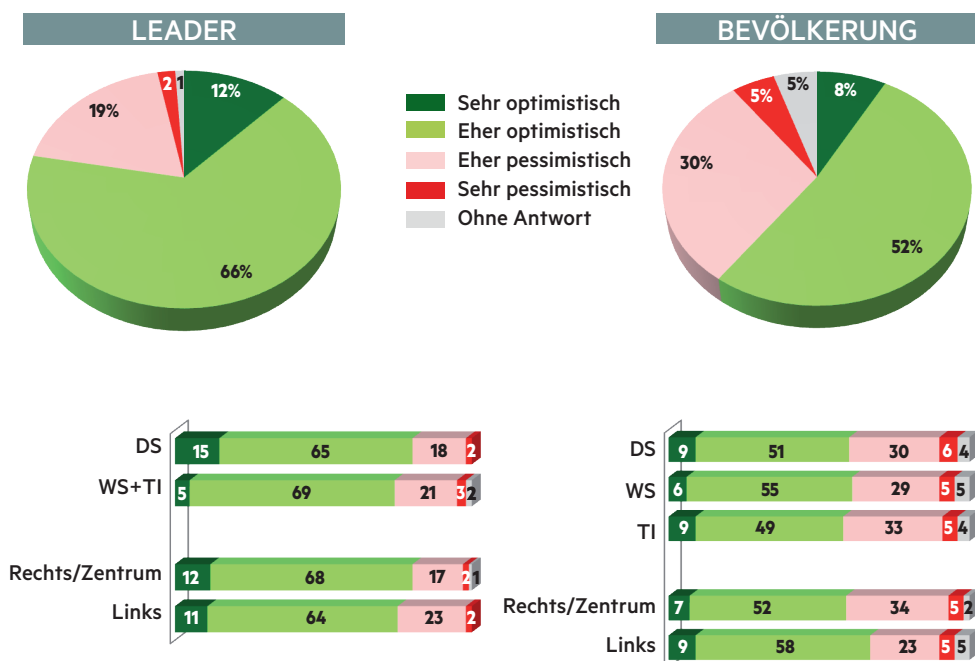
In beiden Gruppen sind allerdings grosse Unterschiede bei der Beurteilung des Rückstands auszumachen. So wird dieser in der Deutschschweiz als deutlich weniger gross angesehen als in der West- und Südschweiz (vor allem in der Tessiner Bevölkerung), sowie von den links positionierten Befragten. Andererseits herrscht in der breiten Öffentlichkeit mit zunehmendem Alter häufiger die Ansicht, dass der Rückstand gross ist.



Sind Sie ganz allgemein optimistisch oder pessimistisch, dass Wissenschaft und Technologie helfen können, die Mobilitätsprobleme vor dem Hintergrund einer steigenden Bevölkerung zu lösen?

Trotz allem ist die Mehrheit der Leader und vor allem der Bevölkerung optimistisch, dass Wissenschaft und Technologie die Mobilitätsprobleme lösen können. Bei der Mehrheit ist dieser Optimismus allerdings verhalten, denn in beiden Gruppen sind nur 10% davon überzeugt.

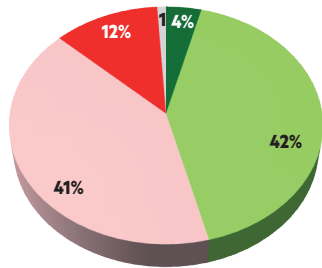
Wie oft in diesem Kapitel sind die verschiedenen Untergruppen insgesamt ähnlicher Ansicht. Nur die deutschschweizer Leader und die unter 45-Jährigen in der Bevölkerung heben sich durch einen stärkeren Optimismus leicht vom Rest ab.





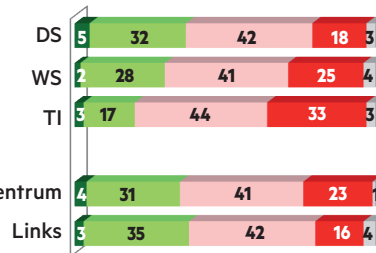
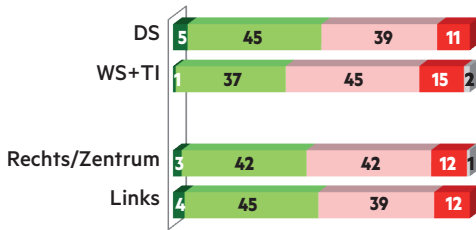
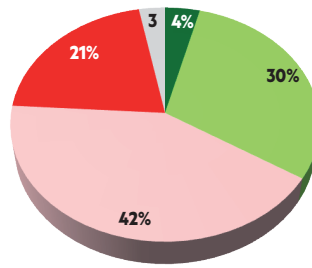
Sind Sie ganz allgemein optimistisch oder pessimistisch, dass die politischen Verantwortlichen die richtigen Entscheidungen treffen werden um die Mobilitätsprobleme zu lösen?

LEADER



- Sehr optimistisch
- Eher optimistisch
- Eher pessimistisch
- Sehr pessimistisch
- Ohne Antwort

BEVÖLKERUNG

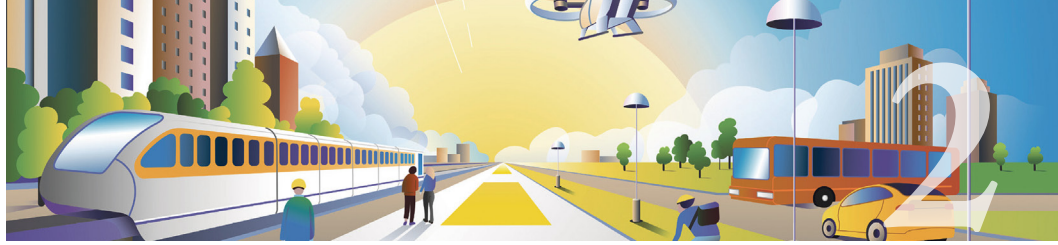


Wenig schmeichelhaft für die politischen Verantwortlichen dürfte sein, dass in Bezug auf ihre Fähigkeiten, im Hinblick auf die Lösung der Mobilitätsprobleme die richtigen Entscheidungen zu treffen, deutlich weniger Optimismus herrscht. Eine Mehrheit ist hier negativ eingestellt: 53% der Leader und 63% der Bevölkerung. In der breiten Bevölkerung ist jede fünfte Person sehr pessimistisch, wobei diese Ansicht von den Westschweizern und vor allem den Tessinern besonders deutlich geteilt wird.

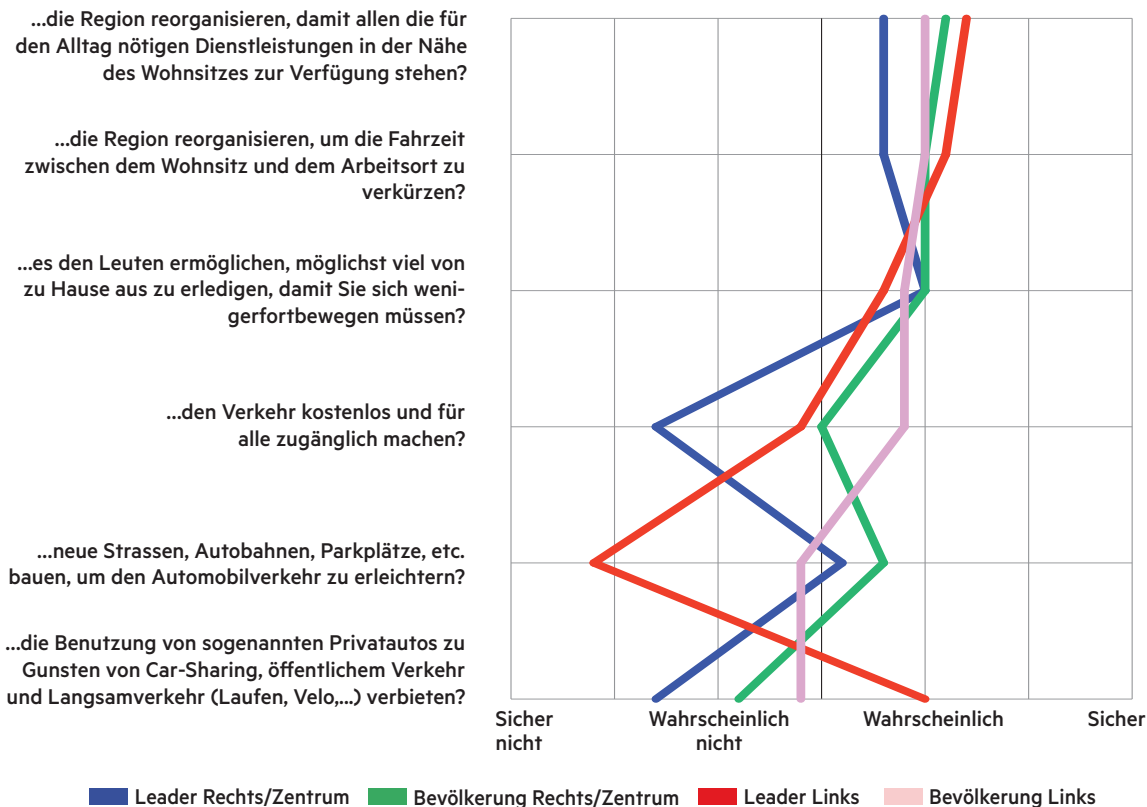
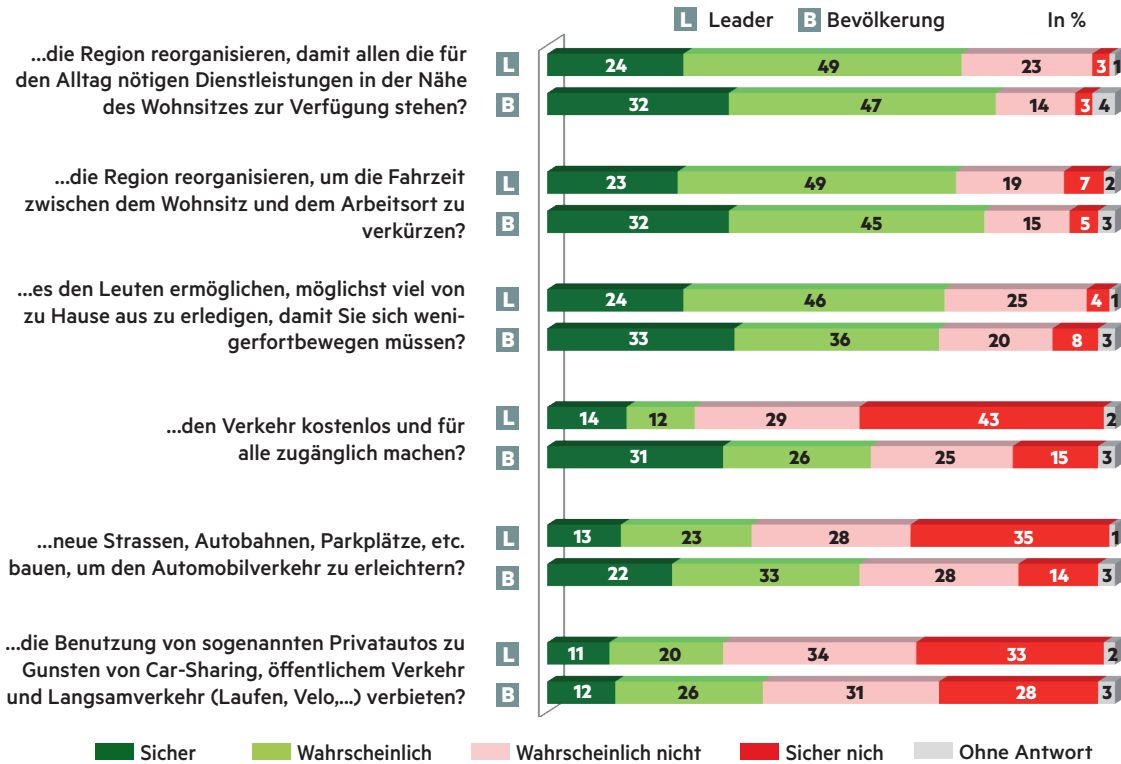
Im Übrigen hat die politische Haltung keinen Einfluss auf die gegebenen Antworten. Die deutschschweizer Leader gehen mit den politischen Verantwortlichen etwas weniger hart ins Gericht als ihre West- und Südschweizer Pendanten. Wenigstens sind die politischen Verantwortlichen in Bezug auf ihre eigenen Fähigkeiten deutlich optimistischer. Auffallend ist allerdings, dass selbst hier vier von zehn diese eher kritisch beurteilen...

Wenn mein Arbeitsweg zu lang würde, würde ich sicherlich gerne umziehen. Angesichts der Situation auf dem Immobilienmarkt wäre das aber wahrscheinlich kompliziert... Viele haben dementsprechend nicht wirklich eine Wahl.

STATEMENT EINES LEADERS



Wenn Sie Zauberer wären und die Macht hätten, die Art wie sich die Leute fortbewegen und wie die Städte und der Verkehr organisiert sind zu verändern, denken Sie, Sie würden...



In beiden befragten Zielgruppen möchte es eine Mehrheit den Leuten ermöglichen, sich weniger fortzubewegen: Verfügbarkeit der Dienstleistungen nahe beim Wohnort, Verkürzung der Fahrzeit zwischen Wohn- und Arbeitsort und Erledigung von möglichst vielen Dingen von zu Hause aus sind drei Massnahmen, die durch rund 70% der Befragten eingeführt würden. In der Bevölkerung werden diese noch stärker befürwortet.

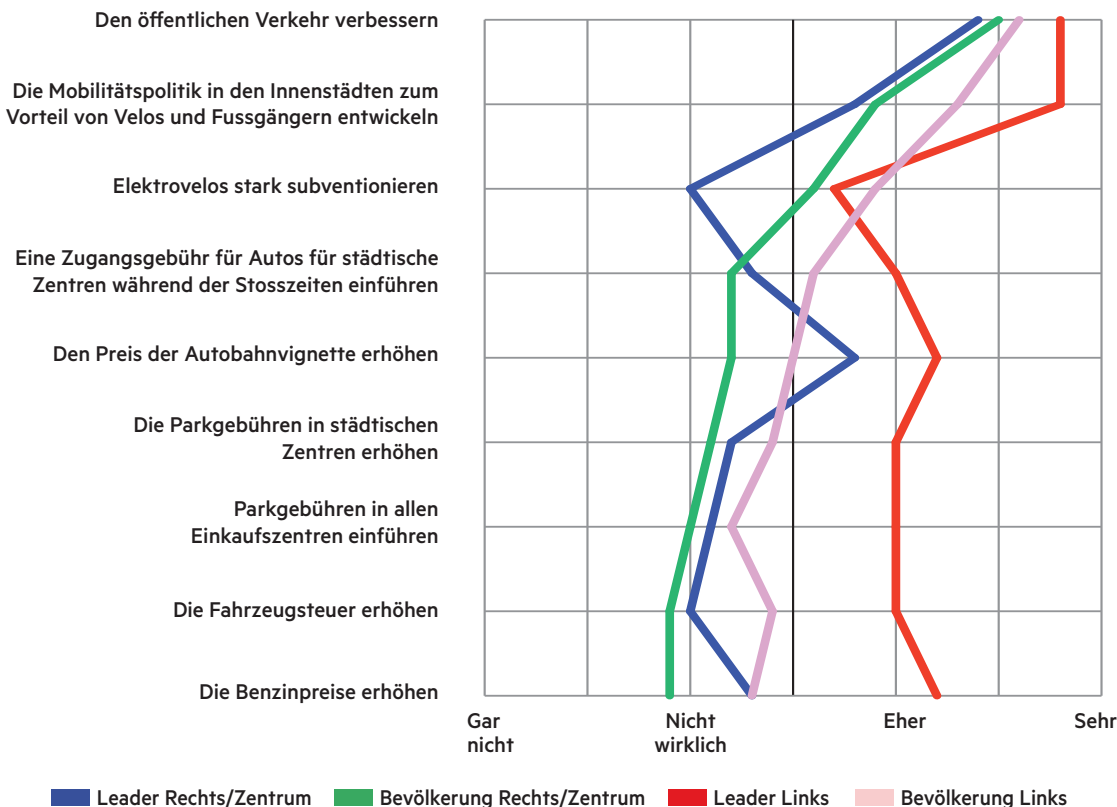
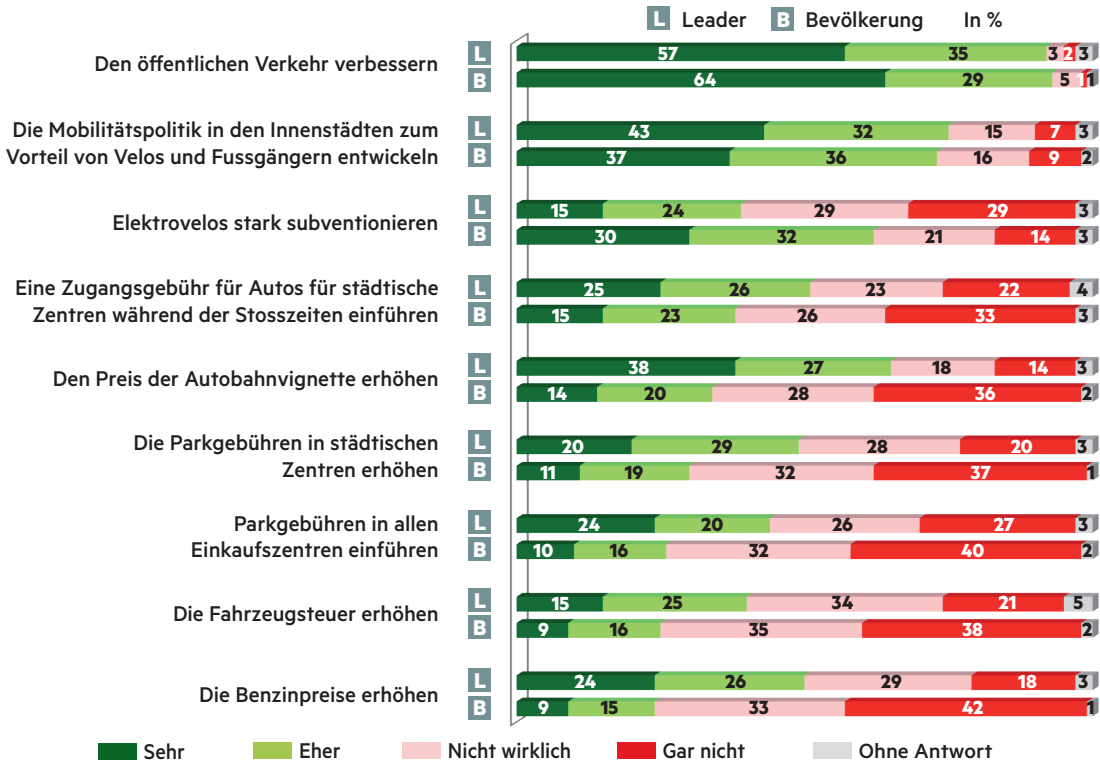
Umgekehrt würden in der breiten Bevölkerung fünf bis sechs von zehn Personen den öffentlichen Verkehr gerne kostenlos und für alle zugänglich machen, oder den Automobilverkehr durch den Bau neuer Infrastrukturen erleichtern, während sich eine klare Mehrheit der Leader dagegen ausspricht.

Diese Kluft zwischen Leadern und Bevölkerung ist auf die politische Haltung zurückzuführen, die sich deutlich in den Antworten der ersten niederschlägt: Die Linke ist eindeutig gegen den Ausbau des Strassennetzes, während die Rechte nichts von kostenlosem öffentlichen Verkehr wissen will. Obwohl letzterer bei der Linken viel grösseren Anklang findet, erzielt er auch dort keine Mehrheit.

Auch in der Bevölkerung sind sich zwar die Rechte und die Linke uneinig, aber die weniger extremen Antwortkategorien lassen die Waage nicht auf die eine oder andere Seite kippen. Die zahlreichen Befragten ohne geäußerte politische Haltung erklären zudem mehrheitlich, sie seien für diese beiden Massnahmen, vor allem den kostenlosen öffentlichen Verkehr. Das Verbot der Privatautos schafft die Hürde nicht. Rund 60% der beiden Gruppen äussern sich dagegen. Viele linke Leader hingegen können sich mit dieser Massnahme anfreunden.



Bitte geben Sie für jede der folgenden Möglichkeiten der Verkehrsverminderung an, ob Sie dieser sehr, eher, nicht wirklich oder gar nicht zustimmen.



Bei der Verbesserung des öffentlichen Verkehrs herrscht weitgehend Einigkeit. Sie liegt deutlich vor allen anderen Möglichkeiten der Verkehrsverminderung und stösst kaum auf Ablehnung. Rund 60% aller Befragten sind eindeutig dafür, ganz besonders die linken Leader.

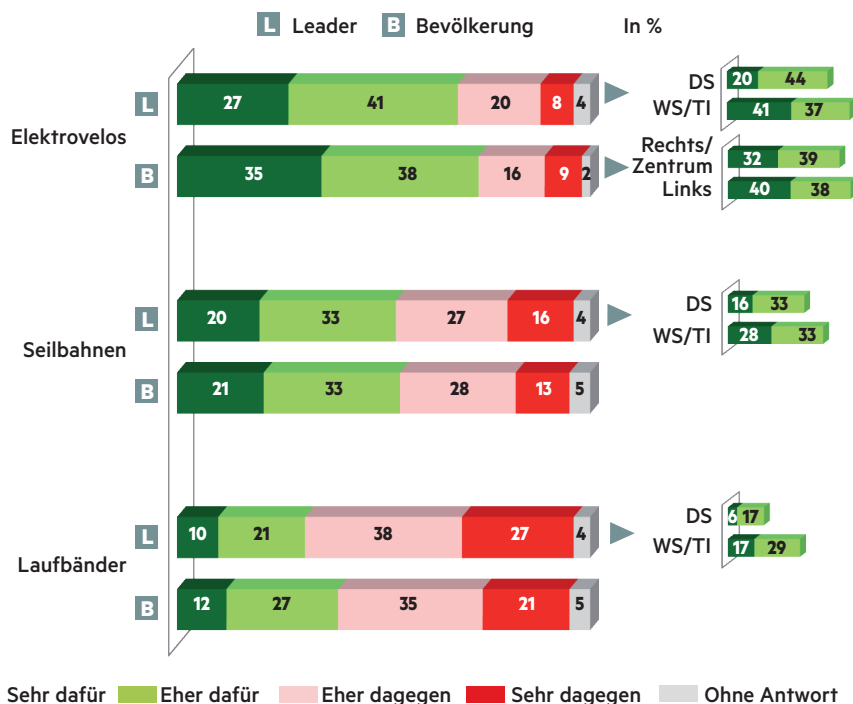
Auch die Förderung von Velos und Fussgängern stösst überall auf klare Zustimmung. Ein Viertel ist jedoch dagegen und eindeutig dafür zeigt sich ein deutlich weniger hoher Anteil als beim öffentlichen Verkehr. Diese Massnahme leidet eindeutig unter dem Links-Rechts-Graben mit einer sehr wohlgesinnten Linken – vor allem bei den Leadern – und einer mässig begeisterten Rechten.

Die Subventionierung von Elektrovelos findet in der Bevölkerung recht guten Anklang, stösst hingegen bei den Leadern auf starke Ablehnung, vor allem bei der Rechten. Dafür kann sich hier eine bescheidene Mehrheit der Linken für diese Möglichkeit erwärmen. Alle weiteren Vorschläge, welche etwas kosten, werden von der Bevölkerung ziemlich deutlich verworfen. Und während die rechts verorteten Befragten hier generell eher negativ eingestellt sind, finden bei der Linken die Einführung von Zugangsgebühren für die Städte und die Preiserhöhung der Autobahnvignette eine knappe Zustimmung.

Bei den Leadern sind die Ergebnisse ausdifferenzierter, weil hier das Links-Rechts-Gefälle gross ist: Die Linke ist jeweils deutlich dafür, die Rechte fast immer klar dagegen. Einzige Ausnahme: die Preiserhöhung der Autobahnvignette, die auch von den meisten rechts positionierten Leadern gewünscht wird.



Etwas spezifischer auf die Verkehrssituation in Innenstädten bezogen: Sind Sie für oder gegen die Entwicklung der folgenden Verkehrsmittel als Lösung für die Verkehrsüberlastung in den Städten?

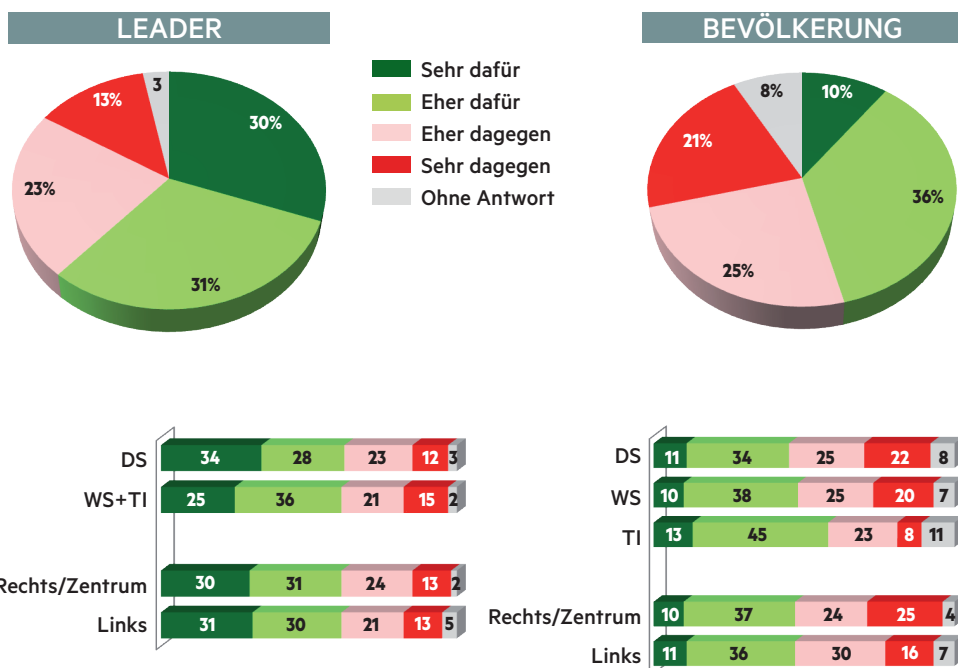


Die Leader sprechen sich zwar gegen die starke Subventionierung von Elektrovelos aus, fast 70% von ihnen sprechen sich jedoch für ihre Entwicklung in den Innenstädten als Lösung für die Verkehrsüberlastung aus. Die Bevölkerung verzeichnet einen ähnlichen Anteil. Hier hat die politische Haltung der Leader kaum keinen Einfluss. Bei den West- und Südschweizern ist die positiv eingestellte Mehrheit allerdings deutlicher. In der Bevölkerung lässt sich bloss feststellen, dass die Zustimmung unter den rechts verorteten Befragten etwas weniger ausgeprägt ausfällt.

Von den beiden eher unkonventionellen Vorschlägen scheinen nur die Seilbahnen bei einer bescheidenen Mehrheit auf Interesse zu stossen. Laufbänder werden dagegen von zwei Dritteln der Leader und etwas mehr als der Hälfte der Bevölkerung verworfen, wahrscheinlich weil man sie sich in der Praxis etwas schwerer vorstellen kann.

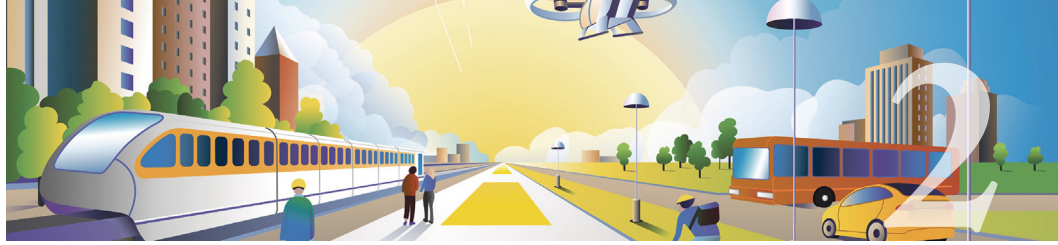
Im Übrigen sind die West- und Südschweizer Leader eher an Seilbahnen und in geringerem Mass an Laufbändern interessiert, vielleicht weil bereits einige Projekte für die ersten in der Westschweiz bestehen (siehe Le Temps vom 20. Juli 2017), oder weil man dort eher von der Studie der EPFL Kenntnis hat (An exploration of moving walkways as a transport system in urban centers, August 2016).

In Bezug auf den öffentlichen Verkehr, sind Sie für oder gegen das «Mobility Pricing» welches darin besteht, die Tarife je nach Tageszeit und Strecke zu variieren um Nachfragespitzen besser zu verteilen?

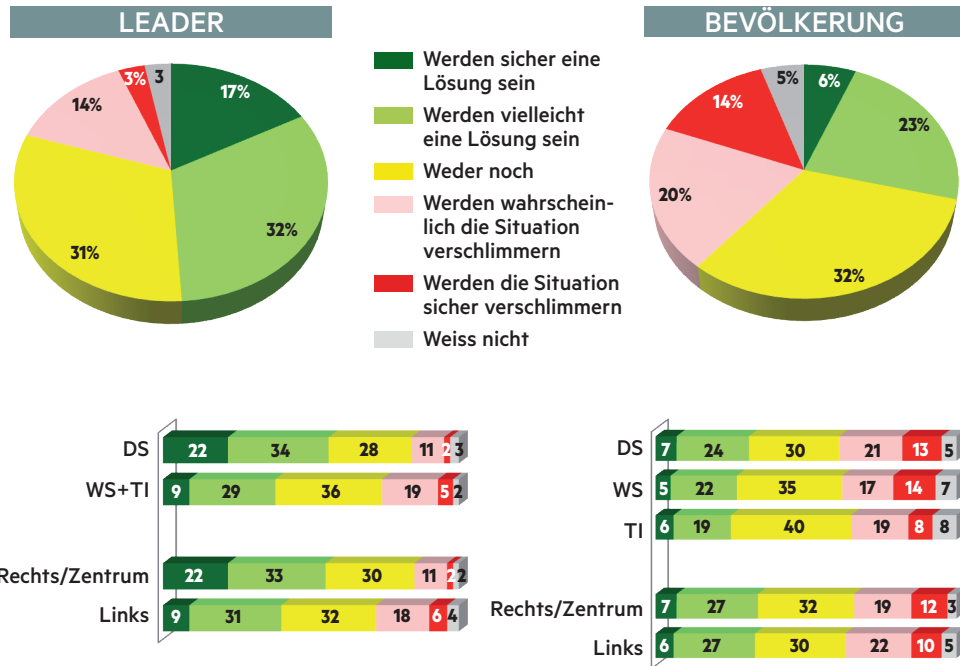


Die Leader und die Bevölkerung sind in Bezug auf das «Mobility Pricing» überhaupt nicht gleicher Meinung, und für einmal ist dies nicht auf das Links-Rechts-Gefälle bei den Leadern zurückzuführen. Während sich nämlich fast zwei Drittel der Leader für eine solche Variation der Tarife je nach Tageszeit und Strecke aussprechen (im Departement für Verkehr laufen derzeit Pilotprojekte), sind in der Bevölkerung nur noch 46% dafür und 21% zudem völlig dagegen.

In der Bevölkerung wollen vor allem die Deutsch- und Westschweizer nichts davon wissen. Die Tessiner sind eher dafür, jedoch ohne grosse Begeisterung. Bei den Leadern ist festzustellen, dass diese Massnahme in der Deutschschweiz etwas stärker überzeugt.



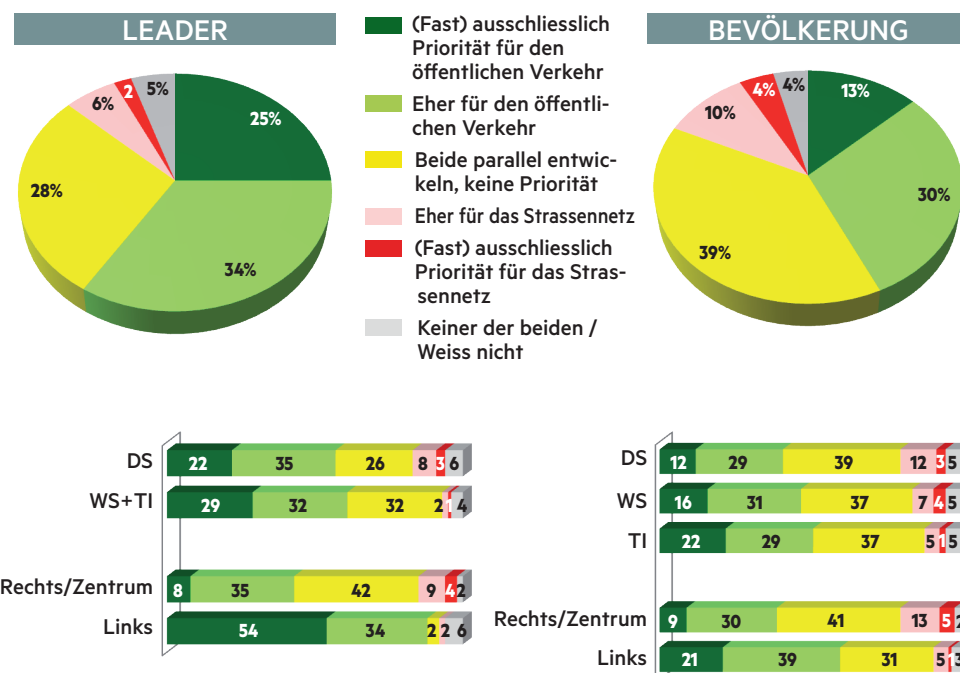
Denken Sie, dass selbstlenkende Autos bald zumindest teilweise eine Lösung für die Verkehrsüberlastung bieten, oder dass diese im Gegenteil weiter zur Erhöhung des Verkehrs beitragen und die Situation nur verschlimmern werden?



Auch bezüglich möglicher Auswirkungen selbstfahrender Autos unterscheiden sich die Standpunkte von Leadern und Bevölkerung spürbar. So denkt die Hälfte der Leader, dass diese zumindest eine Teillösung für die Verkehrsüberlastung sein könnten, während in der Bevölkerung nur 29% dieser Ansicht sind. Ausserdem findet ein Drittel der breiten Öffentlichkeit, jedoch weniger als ein Fünftel der Leader, selbstfahrende Autos würden die Situation noch verschlimmern. Laut Vincent Kaufmann, Direktor des Labors für urbane Soziologie der EPFL, wird alles davon abhängen, auf welche Art diese selbstfahrenden Autos genutzt werden: Sammeltaxis, die bei der Lösung der Mobilitätsprobleme helfen und viel Platz freigeben (kein Parkplatzbedarf), oder individuelle Fahrzeuge, die zweifellos zur weiteren Erhöhung des Verkehrs beitragen (Le Temps, 24. März 2018).

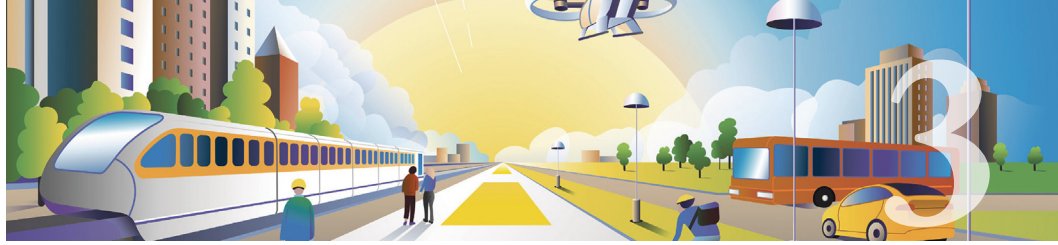
Die Gesamtbevölkerung äussert sich mehr oder weniger in der gleichen Art, während die Deutschschweizer und rechten Leader viel zuversichtlicher sind als ihre west- und süd-schweizer, sowie linken Pendanten, wobei auch diese gegenüber selbstfahrenden Autos nicht mehrheitlich kritisch eingestellt sind.

Denken Sie, dass dem öffentlichen Verkehr zum jetzigen Zeitpunkt eine höhere Priorität bei der Entwicklung der Infrastruktur eingeräumt werden muss, oder dass im Gegenteil die Verbesserung und der Ausbau des Strassennetzes höhere Priorität geniessen soll?

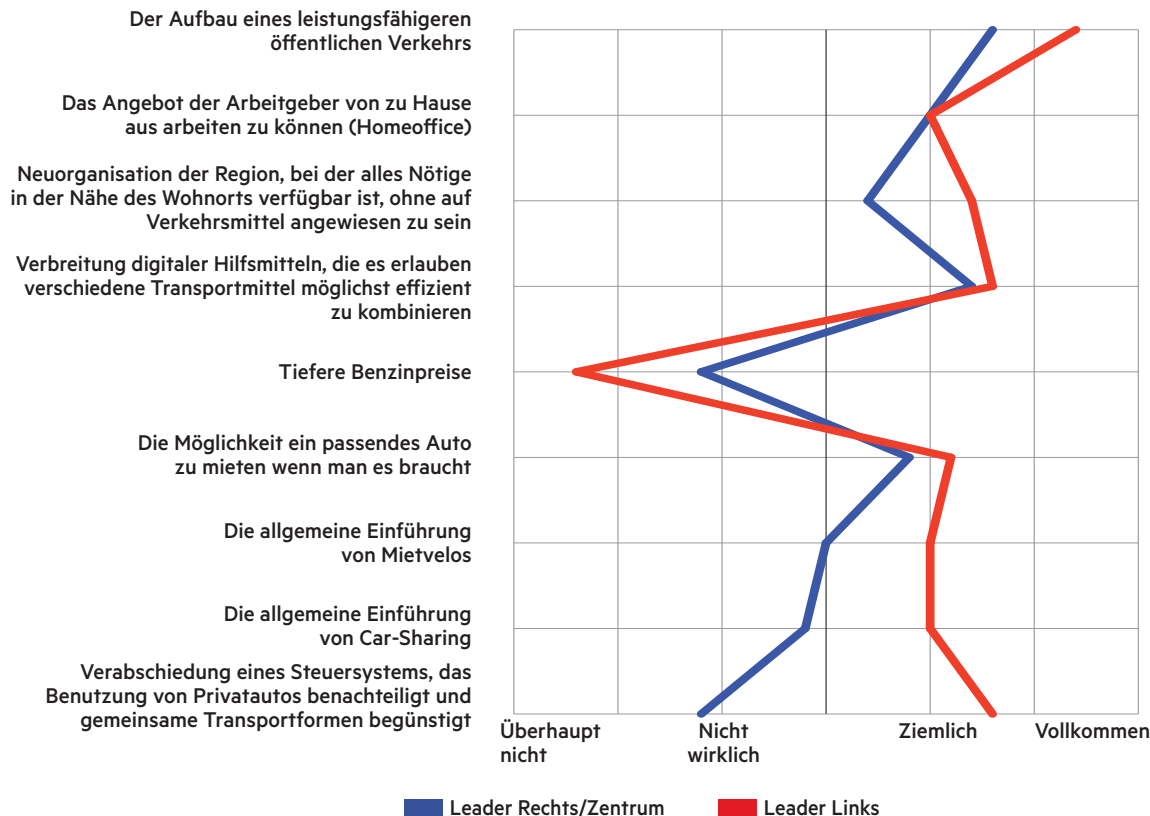
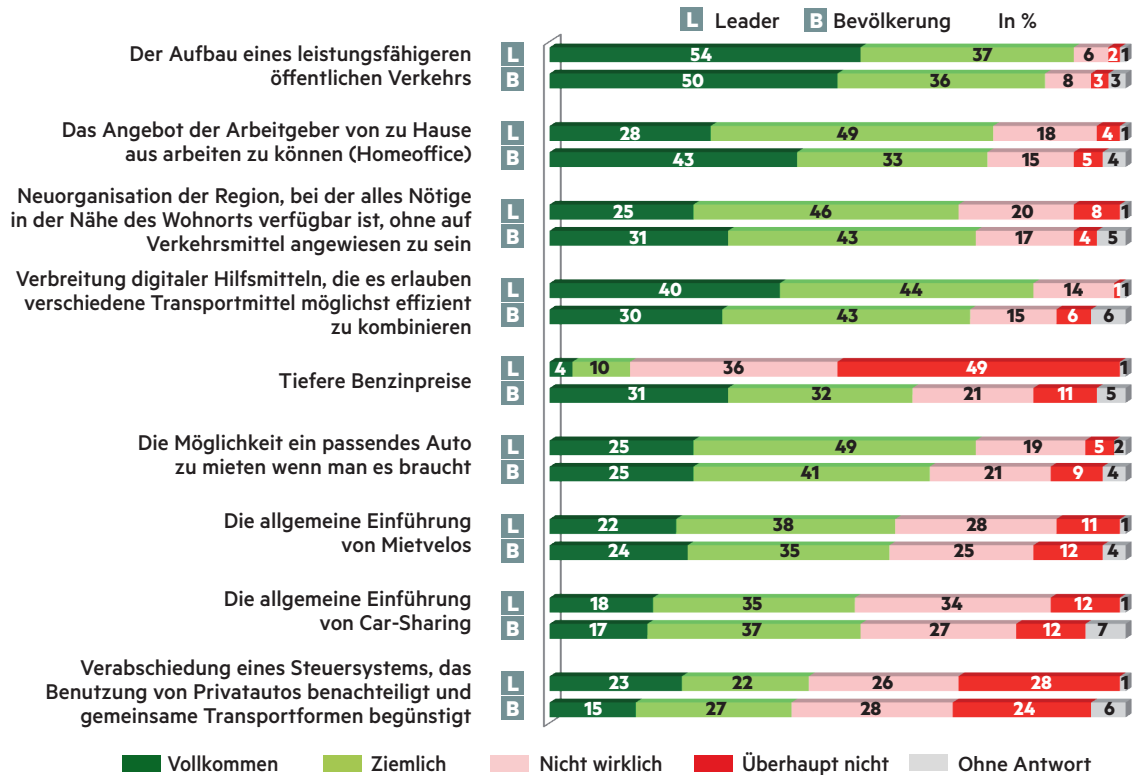


Generell sind sich Leader und Bevölkerung einig, dass der Ausbau des Strassennetzes keine höhere Priorität als die weitere Entwicklung des öffentlichen Verkehrs geniessen soll. Während jedoch für fast sechs von zehn Leadern der öffentliche Verkehr Priorität geniessen sollte, denken nur 43% der Bevölkerung so. Weitere 39% sind der Ansicht, man müsse beide Formen der Mobilität parallel entwickeln. Dies deckt sich voll und ganz mit dem Ergebnis der letztjährigen Volksabstimmung über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF), von dem übrigens rund 10% auch für Agglomerationsprojekte vorgesehen sind.

Sowohl in der Bevölkerung, als auch bei den Leadern sind die linken Befragten gegenüber dem öffentlichen Verkehr deutlich positiver eingestellt als die Rechten. Während jedoch in der Bevölkerung ein Drittel der Linken den parallelen Ausbau des öffentlichen Verkehrs und des Strassennetzes wünscht, sind bei den Leadern aus demselben Lager fast alle der Ansicht, man müsse dem öffentlichen Verkehr Priorität einräumen, die Hälfte sogar, er solle (fast) ausschliessliche Priorität erhalten.



Bitte geben Sie für jeden der folgenden Vorschläge an, ob er Ihrem Ideal der Mobilität vollkommen, ziemlich, nicht wirklich oder überhaupt nicht entspricht.



Wie bereits mehrmals festgestellt, erhält der öffentliche Verkehr gute Noten. Dies bestätigt sich hier einmal mehr, denn fast neun von zehn Personen (Leader und Bevölkerung) erklären, ein leistungsfähiger öffentlicher Verkehr entspreche ihrem Ideal der Mobilität. Die Hälfte sieht dies sogar uneingeschränkt so.

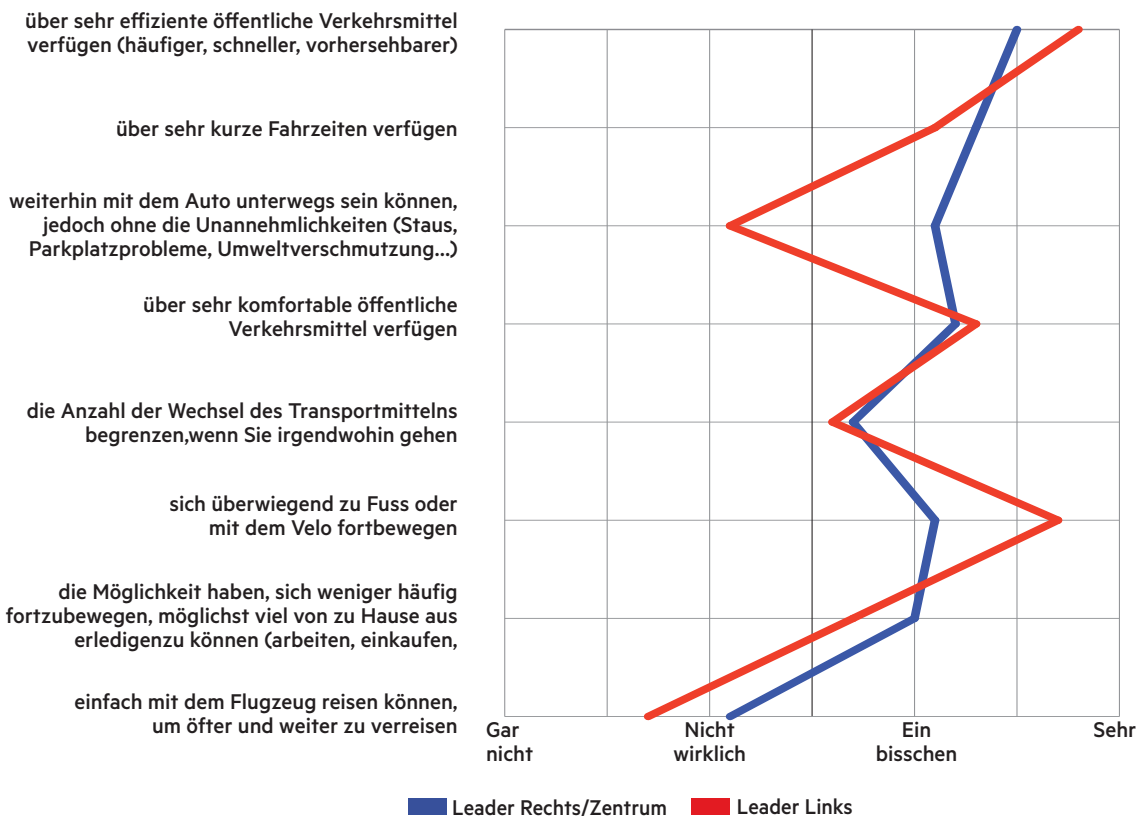
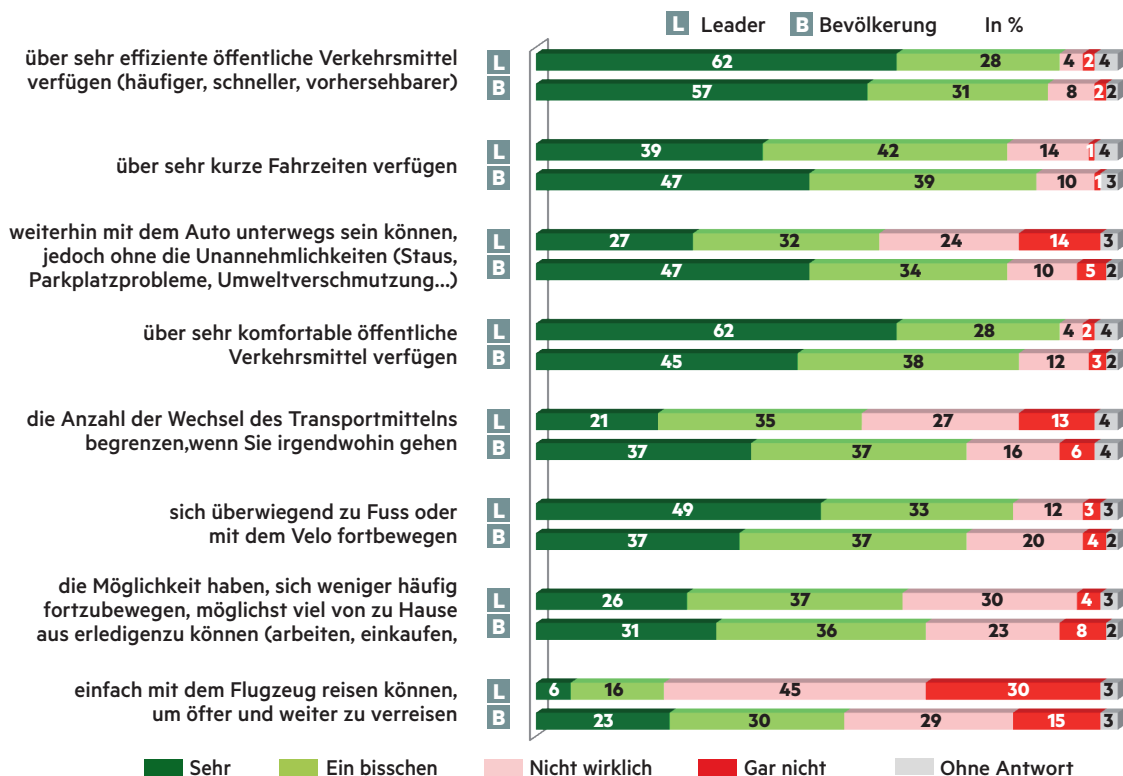
Es folgen Homeoffice-Arbeit, welche bei der Bevölkerung breite Zustimmung findet, eine Neuorganisation der Region, um über alles Nötige in der Nähe zu verfügen, sowie die Verbreitung von digitalen Hilfsmitteln, die eine effizientere Kombination verschiedener Verkehrsmittel erlauben, wobei davon etwas weniger Befragte völlig überzeugt sind.

Fast gleich verhält es sich bei den tieferen Benzinpreisen und der Möglichkeit, ein passendes Auto zu mieten, worauf nur etwa 10% weniger positive Meinungen entfallen. Ferner erhält die allgemeine Einführung von Mietvelos und Car-Sharing in der Bevölkerung zwar noch immer mehrheitlich Unterstützung, jedoch ohne grosse Begeisterung, und vor allem bei fast 40% Ablehnung. Schliesslich schafft die Verabschiedung eines Steuersystems, welches Privatautos benachteiligt, die Hürde nicht: Ein Viertel der Befragten ist völlig dagegen. Zu keinem anderen Vorschlag werden so viele klar negative Meinungen geäussert.

Die Leader ihrerseits teilen insgesamt die Ansichten der Bevölkerung. Eine Ausnahme fällt auf: Die Senkung der Benzinpreise findet bei ihnen kaum Zustimmung! Die Rechte und die Linke sind sich zwar nicht immer einig, denken insgesamt jedoch recht ähnlich. Dies ist nicht der Fall bei den Mietvelos und dem Car-Sharing, sowie hinsichtlich eines Privatautos benachteiligenden Steuersystems.



Wenn Sie einen Zauberstab hätten, mit dem Sie alle Beschränkungen hinsichtlich der Art der Fortbewegung beseitigen könnten, in welchem Mass möchten Sie...?

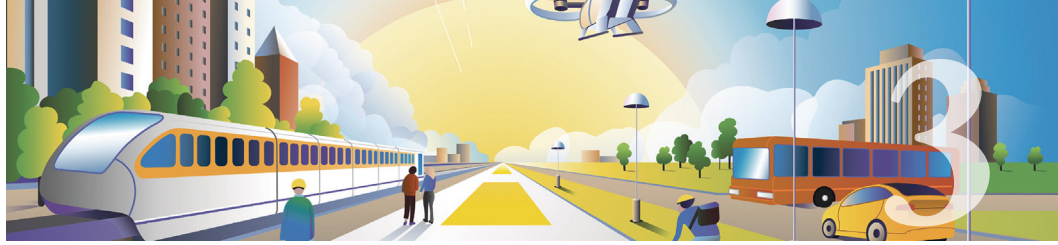


Der öffentliche Verkehr wird eindeutig bevorzugt, denn alle befragten Zielgruppen würden gerne für sehr effiziente öffentliche Verkehrsmittel sorgen und über 80% würden diese sehr komfortabel ausstatten, vor allem die Leader. Fast identisch verhält es sich bei den sehr kurzen Fahrzeiten und der Möglichkeit, weiterhin mit dem Auto unterwegs sein zu können, jedoch ohne die Unannehmlichkeiten. Die Resultate sind hier allerdings verhalten.

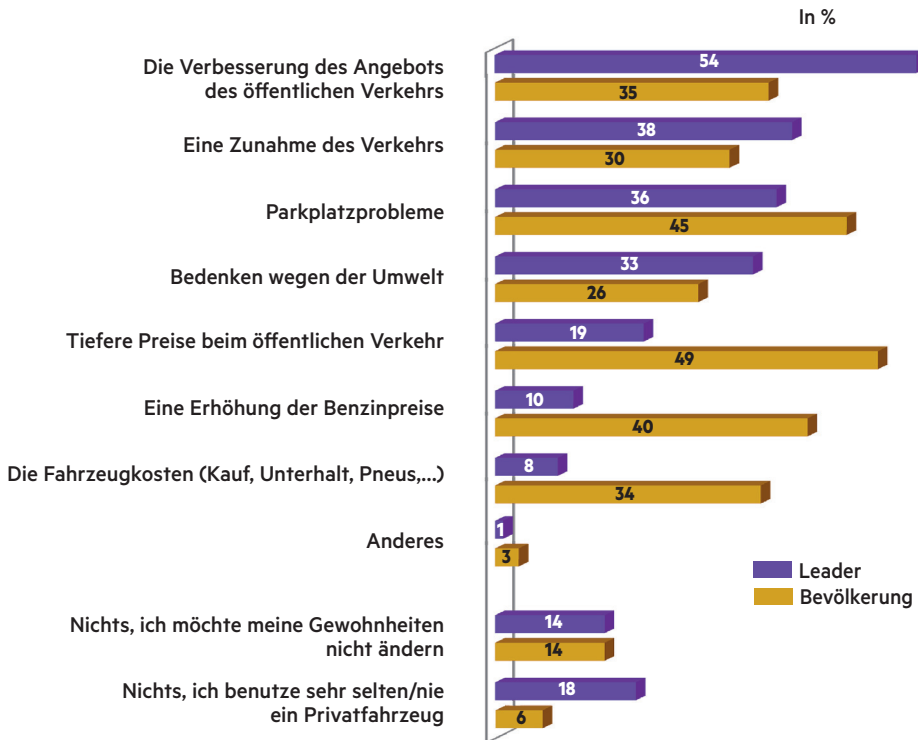
Gefallen finden in der Bevölkerung auch die Begrenzung der Anzahl nötiger Wechsel des Verkehrsmittels und die Möglichkeit, sich überwiegend zu Fuss, mit dem Velo, sowie weniger häufig fortzubewegen. Die Hälfte hingegen wünscht sich nicht, auf einfache Weise mit dem Flugzeug reisen zu können.

Bei den Leadern finden alle oder fast alle Vorschläge den Zuspruch einer knappen Mehrheit. Knapp ist das Ergebnis allerdings bei der Vorstellung, ohne die Unannehmlichkeiten weiterhin mit dem Auto unterwegs sein zu können, sowie bei der Begrenzung der Anzahl nötiger Verkehrsmittelwechsel. Schliesslich wünschen sich drei Viertel nicht, einfacher mit dem Flugzeug reisen zu können.

Linke und Rechte sind sich weitgehend einig, ausser bei der Möglichkeit, ohne die Unannehmlichkeiten weiterhin mit dem Auto unterwegs sein zu können. Hier und in geringerem Mass bei der Vorstellung, sich überwiegend zu Fuss oder mit dem Velo fortzubewegen, klaffen die Meinungen weit auseinander. Beim letzten Vorschlag gibt es jedoch in beiden Lagern deutliche Mehrheiten an zustimmenden Antworten.

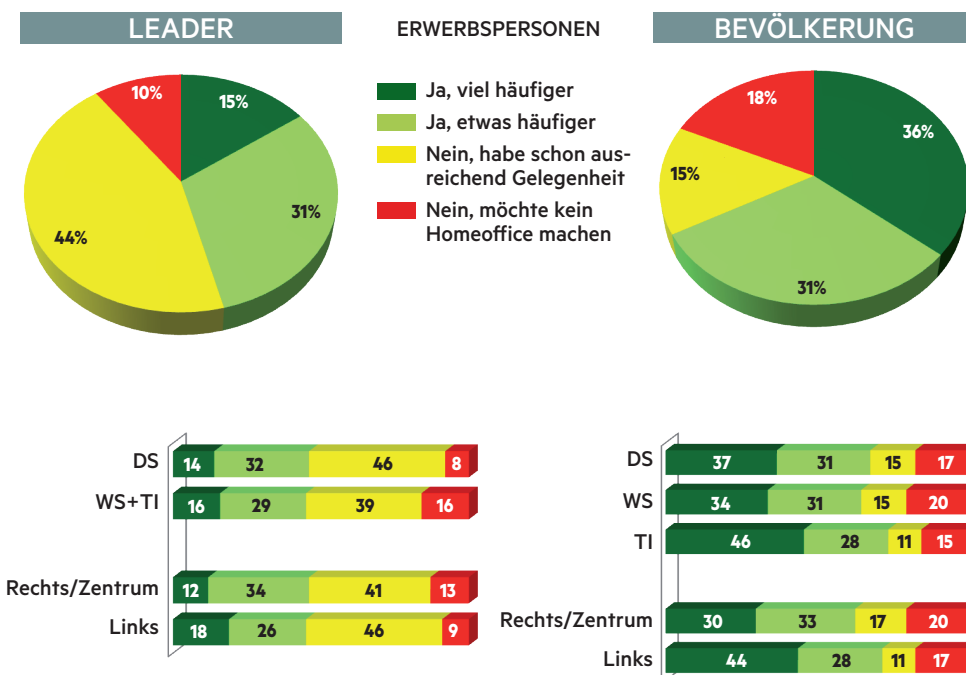


Was könnte Sie selbst dazu bewegen, Ihre Gewohnheiten zu ändern und auf Ihr Privatfahrzeug zu verzichten?



In Bezug auf die Frage, was sie dazu bewegen könnte, auf ihr Privatfahrzeug zu verzichten, liegen Leader und Bevölkerung nicht auf gleicher Wellenlänge: Während die Leader vor allem die Verbesserung des Angebots des öffentlichen Verkehrs nennen, denkt die breite Öffentlichkeit, dass sie eher durch das Portemonnaie beeinflusst würde, nämlich durch tiefere Preise beim öffentlichen Verkehr, eine Erhöhung der Benzinpreise und ganz allgemein die Fahrzeugkosten. Von den Leadern werden diese drei Antworten nur am Rande genannt. Sie denken eher an die Verkehrs- und Parkplatzprobleme (auch von der Bevölkerung oft genannt) und an das Ausmass der Umweltbelastung.

Möchten Sie häufiger von zu Hause aus arbeiten (Homeoffice)?



Homeoffice-Arbeit wird von der Bevölkerung klar befürwortet, denn 67% der im Erwerbsleben stehenden Befragten hätten diese Möglichkeit gerne etwas oder viel häufiger. Nur 18% haben dieses Bedürfnis nicht. Auch die Leader sprechen sich für Homeoffice-Arbeit aus, wobei 44% von ihnen diese Möglichkeit bereits nach Belieben nutzen, während dieser Anteil in der Bevölkerung nur 15% beträgt.

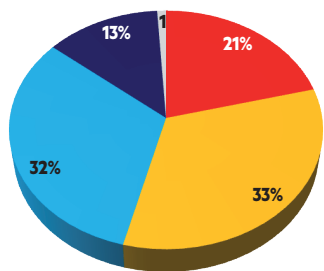
Das Interesse an dieser Arbeitsform ist unabhängig von der Sprachregion oder der politischen Haltung gleich hoch, was sich in den letzten Jahren auch in der explosionsartigen Zunahme von Coworking Spaces als Alternative zum Homeoffice gezeigt hat.

Auf jeden Fall ist dies eine sehr interessante Option bei der Suche nach Lösungen zur Entlastung der Verkehrsinfrastrukturen.



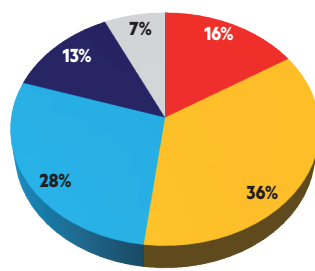
Wenn Sie für einen Arbeitsweg mehr als eine Stunde bräuchten (öffentlicher Verkehr und/oder Auto), würden Sie es vorziehen näher an den Arbeitsort zu ziehen oder jeden Tag die Strecke zu pendeln?

LEADER



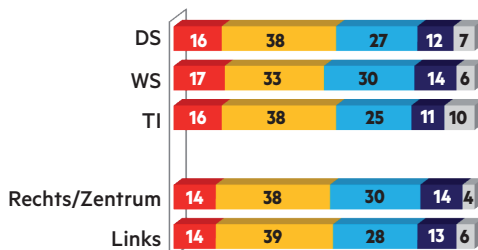
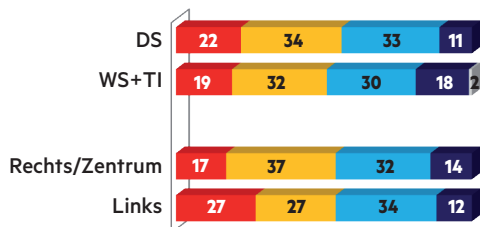
- Würde sicher umziehen
- Würde wahrscheinlich umziehen
- Würde wahrscheinlich pendeln
- Würde sicher pendeln
- Ohne Antwort

BEVÖLKERUNG



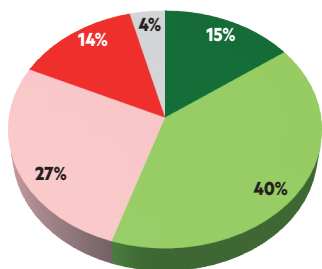
In der Frage, was sie tun würden, wenn sie für einen Arbeitsweg mehr als eine Stunde bräuchten, herrscht in beiden Gruppen grosse Uneinigkeit. Eine knappe Mehrheit von 54% der Leader und 52% der Bevölkerung denken, dass sie sicher umziehen würden, 45% bzw. 41% sind aber gegenteiliger Meinung. Dies wird in gewissem Mass von der Realität bestätigt, denn die Anzahl Pendler – vor allem zwischen Kantonen – ist im Steigen begriffen.

Diese Verhältnisse zeigen sich mit einigen sehr geringen Nuancen in allen Untergruppen. Unter anderem erklären die linken Leader etwas öfter, sie würden sicher umziehen.



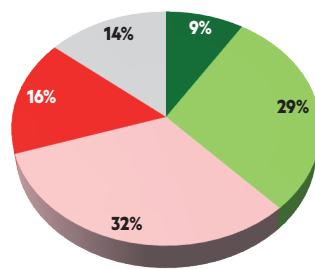
Soll die Vergrösserung des Flughafens Genf-Cointrin Ihrer Meinung nach ungeachtet der möglichen Folgen vorantrieben werden, da es für die wirtschaftliche Entwicklung der Region unabdingbar ist, oder soll die Vergrösserung nicht weiter verfolgt werden, da die Beeinträchtigungen und negativen Folgen (Klima, Lärm, Überlastung der Verkehrsinfrastruktur, etc.) grösser sind als der Nutzen?

LEADER



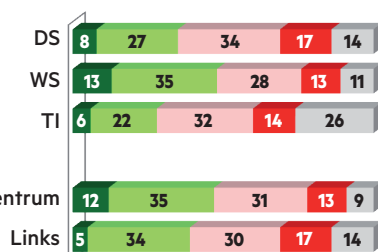
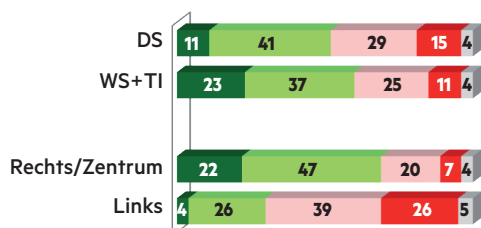
- Befürworte die Vergrösserung sehr
- Befürworte eher
- Lehne eher ab
- Lehne die Vergrösserung ab
- Ohne Antwort

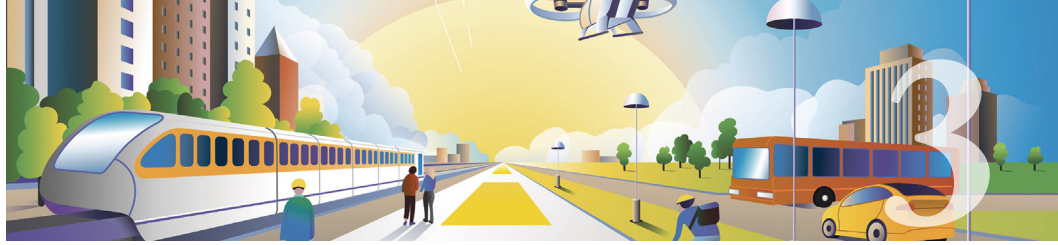
BEVÖLKERUNG



Insgesamt ein gutes Drittel der breiten Öffentlichkeit, dafür aber 55% der Leader sind der Ansicht, dass man die Vergrösserung des Flughafens Genf-Cointrin vorantreiben soll. Betrachtet man hingegen nur die Antworten der Westschweizer, befürworten fast 50% der Bevölkerung und 60% der Leader den weiteren Ausbau des Flughafens. Bei gleichen Verhältnissen leicht höher sind die Anteile, wenn man nur den Kanton Genf betrachtet.

Bei den Leadern ist die Kluft zwischen den politischen Lagern gross. 70% der Rechten, aber nur 30% der Linken vertreten die Ansicht, Genf-Cointrin sei weiter auszubauen. Auch in der breiten Öffentlichkeit sind die Rechte und die Linke nicht ganz derselben Meinung, aber der Anteil der Befürworter einer Vergrösserung unterscheidet sich nur um 8 Prozentpunkte zwischen den beiden Lagern.





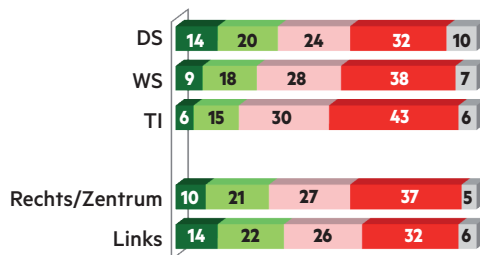
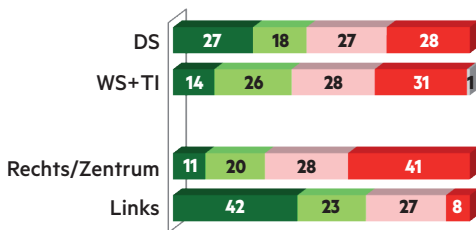
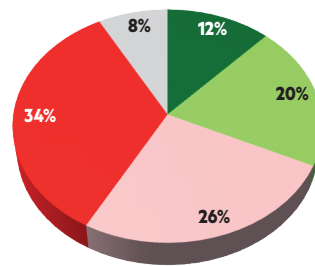
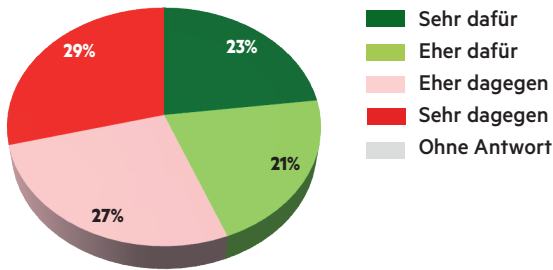
Unter anderem dank der Billigfluglinien reisen die Schweizer in ihrer Freizeit immer öfter mit dem Flugzeug. Würden Sie es befürworten, wenn der Staat Massnahmen ergreifen würde, um die Benutzung von Flugzeugen zu Freizeitzwecken zu begrenzen?

Wie bereits festgestellt, würde die grosse Mehrheit der Leader und die Hälfte der Bevölkerung den Zauberstab nicht hervorholen, um einfacher mit dem Flugzeug reisen zu können. Beide Zielgruppen befürworten jedoch ebenfalls nicht, dass der Staat Massnahmen ergreift, um die Nutzung des Flugzeugs zu Freizeitzwecken zu begrenzen. Sechs von zehn Personen äussern sich in diesem Sinne.

Während jedoch nur 12% der Bevölkerung sehr für einen solchen Eingriff wären, wird diese Meinung von fast doppelt so vielen Leadern geteilt. Den Unterschied machen hauptsächlich die Deutschschweizer und vor allem die linken Leader aus: Über 40% von letzteren sind auf jeden Fall für eine Begrenzung des Flugzeugverkehrs zu Freizeitzwecken. Auch in der Bevölkerung stösst die Vorstellung in der Deutschschweiz und bei der Linken auf etwas mehr Zustimmung. Der Unterschied zur Rechten ist hier aber sehr gering.

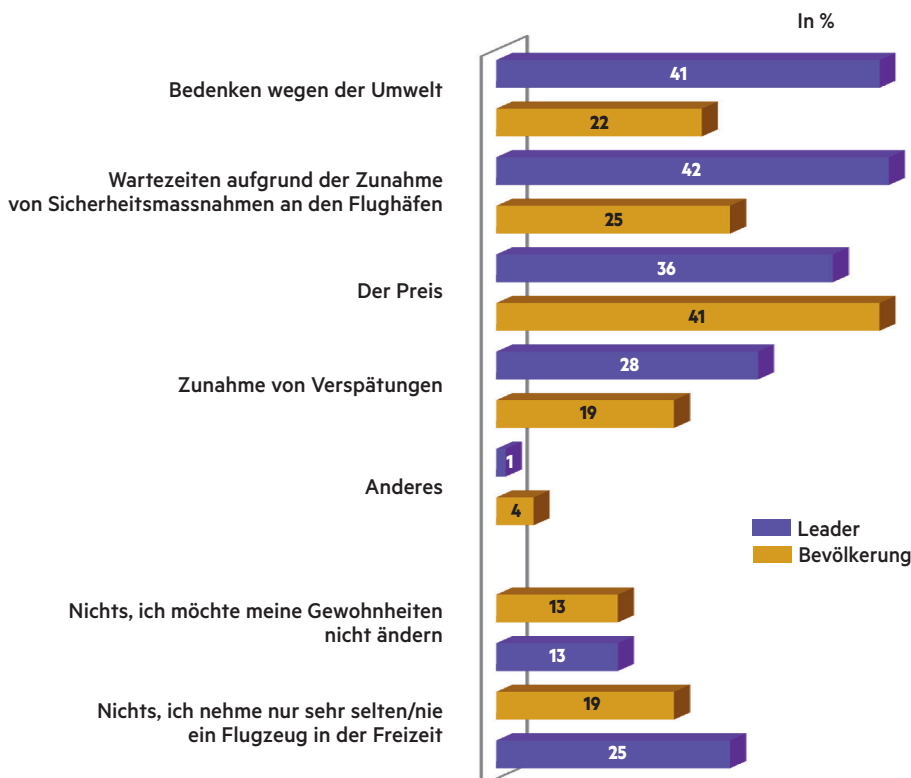
LEADER

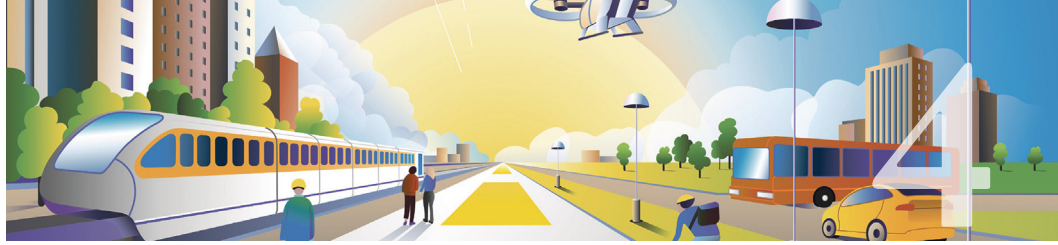
BEVÖLKERUNG



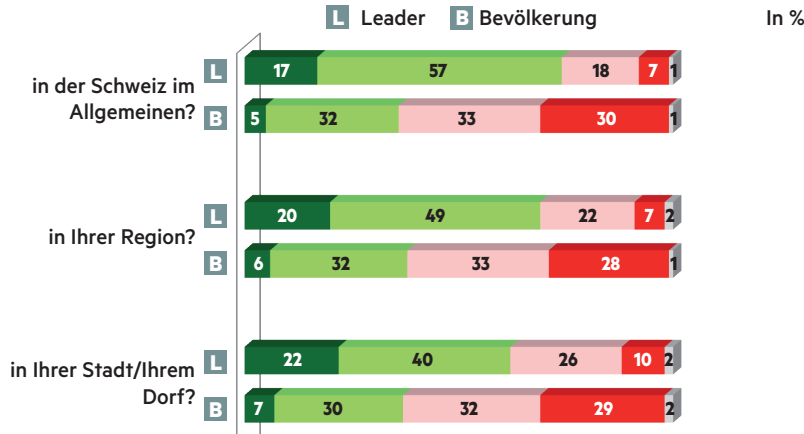
Was könnte Sie selbst dazu bewegen Ihre Gewohnheiten in Bezug auf die Benutzung von Flugzeugen zu Freizeitzwecken zu ändern?

Wie beim Auto könnte vor allem die Wirkung auf das Portemonnaie die Bevölkerung zu einer Änderung der Gewohnheiten in Bezug auf die Benutzung von Flugzeugen zu Freizeitzwecken bewegen, insbesondere in der West- und Süd-schweiz. Auch die Leader nennen diesen Aspekt oft, noch etwas häufiger jedoch Wartezeiten aufgrund der Sicherheitsmassnahmen an den Flughäfen und Sorgen wegen der Umwelt, vor allem die Linken.





Wie bewerten Sie das Preis-Leistungs-Verhältnis der öffentlichen Verkehrsmittel insgesamt...

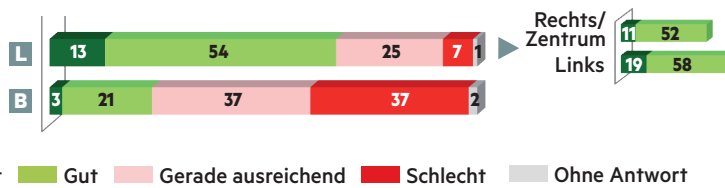


Dass Leader und Bevölkerung bezüglich des Preis-Leistungs-Verhältnisses des öffentlichen Verkehrs geteilter Meinung sind, kommt sehr deutlich zum Ausdruck. Während nämlich zwei Drittel der Leader das Preis-Leistungs-Verhältnis landesweit, regional oder kommunal als ausgezeichnet oder zumindest als gut bewerten, sind in der Bevölkerung nur halb so viele letzterer Meinung und kaum jemand ist uneingeschränkt zufrieden.

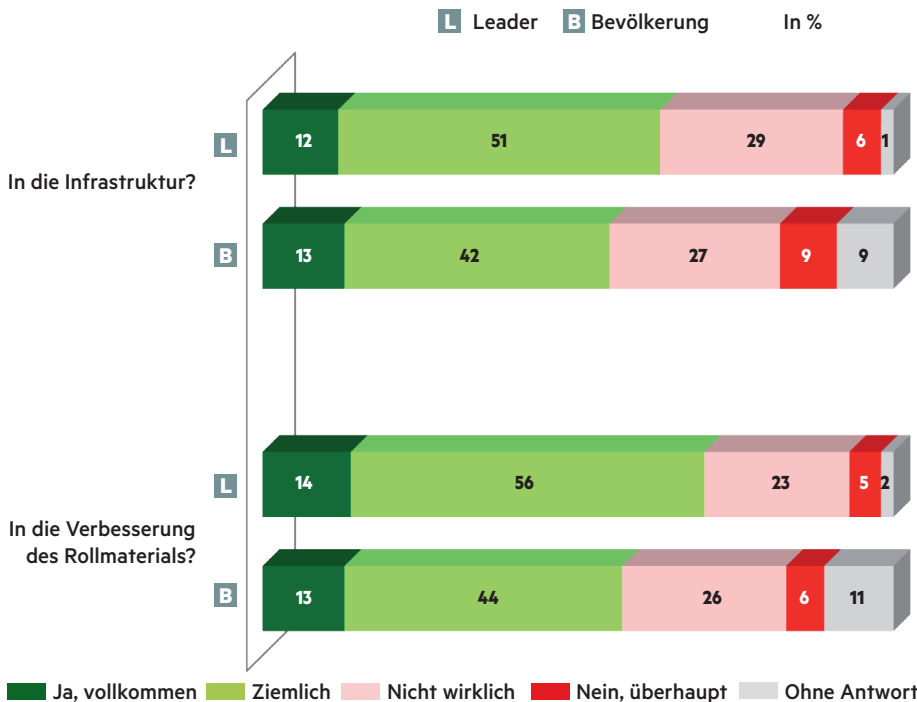
Bei den Leadern liegen die Linke und die Rechte zwar insgesamt auf derselben Wellenlänge, die Deutschschweizer sind gegenüber dem öffentlichen Verkehr jedoch deutlich positiver eingestellt. Dies zeigt sich in kleinerem Ausmass auch in der Bevölkerung.

Was die SBB betrifft fallen die Ergebnisse ähnlich, jedoch noch deutlicher aus: Nur 13% der Leader bewerten das Preis-Leistungs-Verhältnis als ausgezeichnet, vor allem aber wird es von fast 40% der Bevölkerung als schlecht und von gleich vielen als gerade noch ausreichend angesehen. Während bei den Leadern die Linke etwas positiver erscheint als die Rechte, ist in der Bevölkerung kein struktureller Unterschied zwischen verschiedenen politischen Haltungen oder Sprachregionen feststellbar.

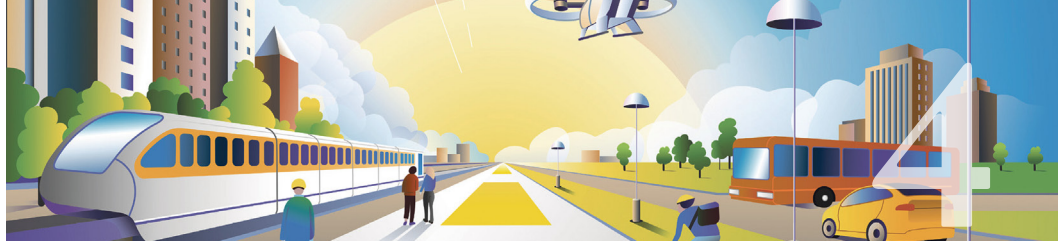
Und im Hinblick auf die SBB im Besonderen, wie bewerten Sie das Preis-Leistungs-Verhältnis ihrer Leistungen?



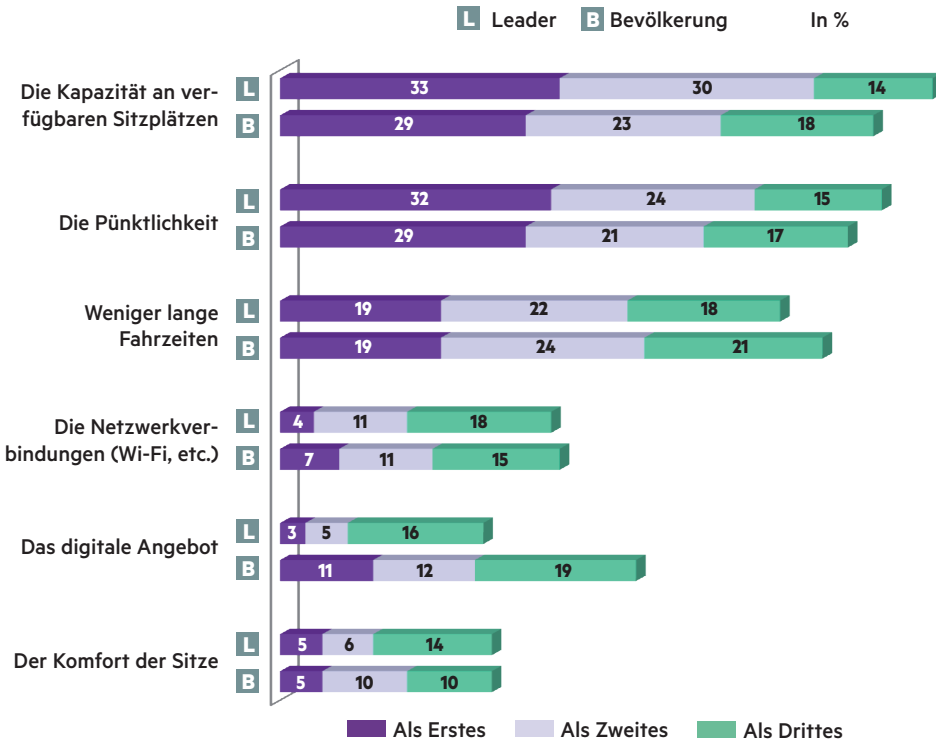
Haben Sie allgemein den Eindruck, dass die SBB in den folgenden Bereichen genügend oder nicht genügend investieren:



Die bereits zuvor festgestellte Unzufriedenheit mit den SBB ist offenbar bei den Preisen anzusiedeln, und sicherlich nicht bezüglich den Investitionen in die Infrastruktur und in das Rollmaterial, denn zwei Drittel der Leader und gut die Hälfte der Bevölkerung haben den Eindruck, dass die SBB genügend investieren. Nur ein geringer Anteil ist allerdings vollkommen davon überzeugt, was etwas enttäuschend ist, vor allem bei den Leadern.



Welche drei Verbesserungen im öffentlichen Mittel- und Langstreckenverkehr sollten Ihrer Meinung nach Vorrang haben?

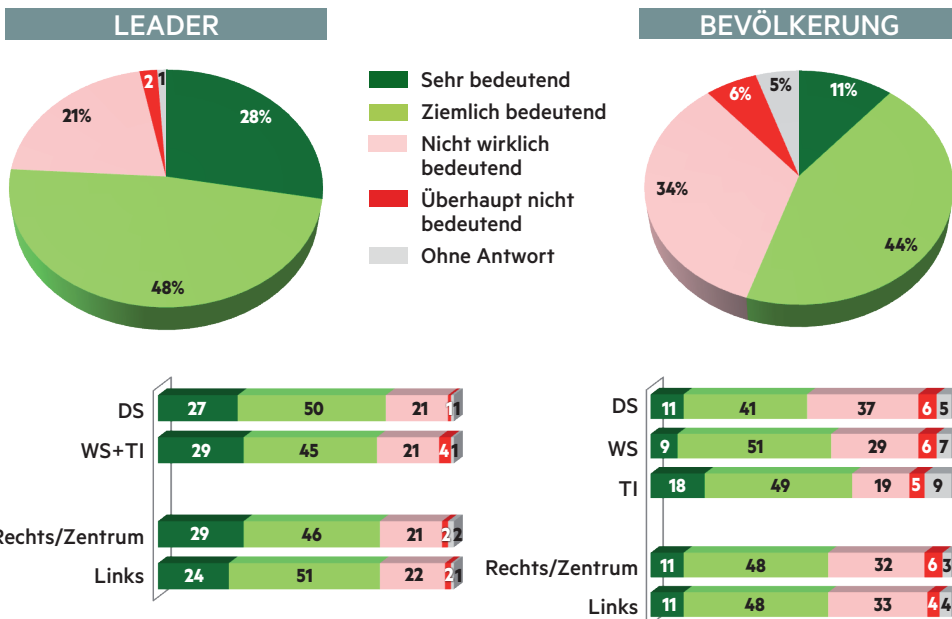


Zwei der vorgeschlagenen Verbesserungsmöglichkeiten haben für die Leader und die Bevölkerung ganz klar Vorrang: die Erhöhung der Kapazität an verfügbaren Sitzplätzen und die Pünktlichkeit, die von rund 60% bzw. 50% als Erstes oder Zweites genannt werden.

Vervollständigt wird das Podium von weniger langen Fahrzeiten. Diese liegen zwar deutlich hinter den beiden erstgenannten Verbesserungswünschen zurück (wenn man nur die ersten beiden Nennungen betrachtet), aber gleichzeitig weit vor allen anderen.

Insgesamt haben Leader und Bevölkerung dieselben Prioritäten, wobei das digitale Angebot für die breite Öffentlichkeit etwas wichtiger zu sein scheint als für die Leader.

Allgemeinen sehen wir heute eine zunehmende Digitalisierung der Dienstleistungen, welche von Mobilitätsdienstleistern (SBB/städtische bzw. regionale Verkehrsbetriebe, etc.) angeboten werden. Trägt dies Ihrer Meinung nach zu einer bedeutenden Verbesserung der Dienstleistungen bei oder nicht?

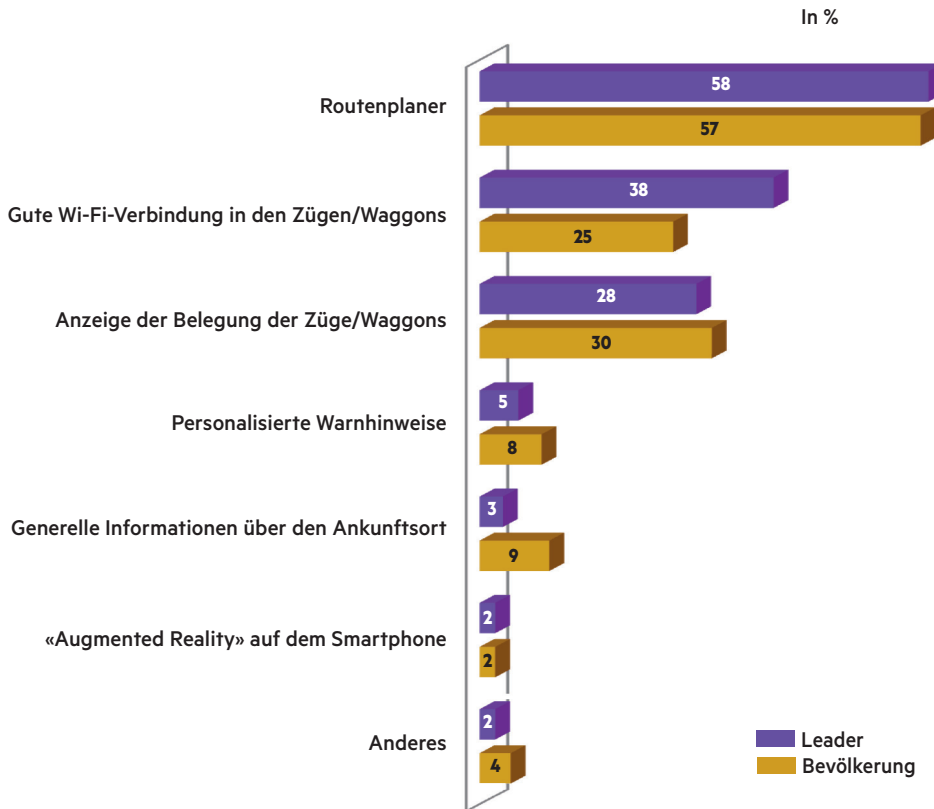


Trotz des eben Erwähnten sind die Leader häufiger als die Bevölkerung der Meinung, dass die Digitalisierung der Dienstleistungen eine sehr oder ziemlich bedeutende Verbesserung darstellt. Drei Viertel von ihnen vertreten diese Ansicht. Eine Mehrheit von 55% der Bevölkerung ist damit einverstanden, aber nur sehr wenige sind vollkommen davon überzeugt.

Bei den Leadern sind keine strukturellen Unterschiede zu erkennen. In der Bevölkerung hingegen haben die Westschweizer und vor allem die Tessiner eine etwas positivere Einstellung gegenüber der Digitalisierung als die Deutschschweizer.



Welche drei der untenstehenden digitalen Dienstleistungen sind Ihrer Meinung nach die nützlichsten?



Unter den vorgeschlagenen Dienstleistungen weckt wenig überraschend der Routenplaner das grösste Interesse in der Bevölkerung und bei den Leaders (fast 60%). Allerdings erwarten bei diesen auch sechs von zehn Befragten eine gute WiFi-Verbindung in den Zügen (in der breiten Öffentlichkeit 25%).

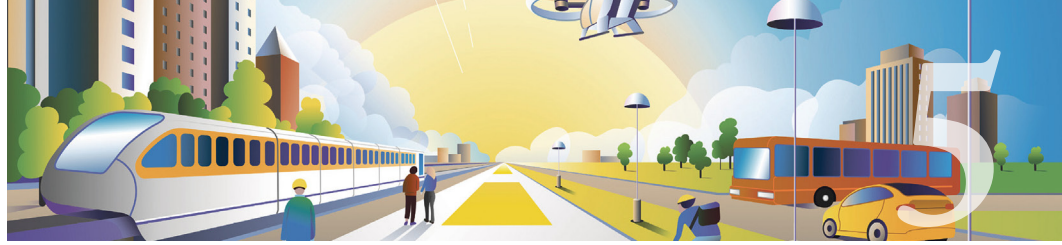
An dritter Stelle und weit vor drei weiteren Punkten folgt die Anzeige der Belegung der Züge/Waggons. So erhalten personalisierte Warnhinweise, Informationen über den Ankunftsort und «Augmented Reality» auf dem Smartphone nur wenige Stimmen, wahrscheinlich weil es schwieriger ist, ihren Nutzen nachzuvollziehen, vor allem was die «Augmented Reality» betrifft.

Im Hinblick auf die Elektromobilität (Auto oder Fahrrad) müssen Stromquellen bereitgestellt werden, die kein CO2 erzeugen.

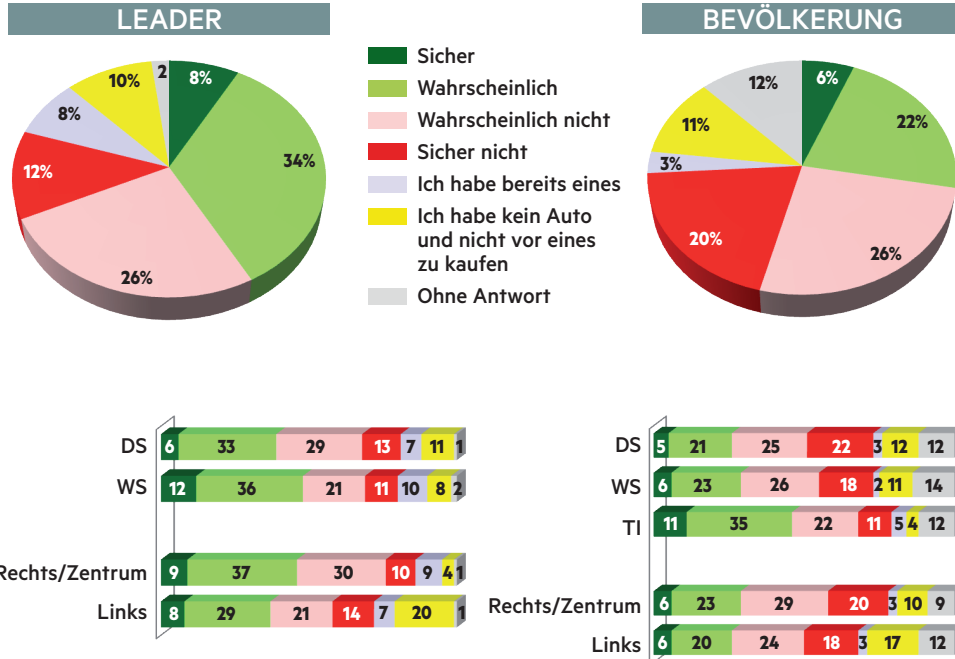
STATEMENT EINES LEADERS

SOPHIA 2018

VERKEHRSMITTEL DER ZUKUNFT



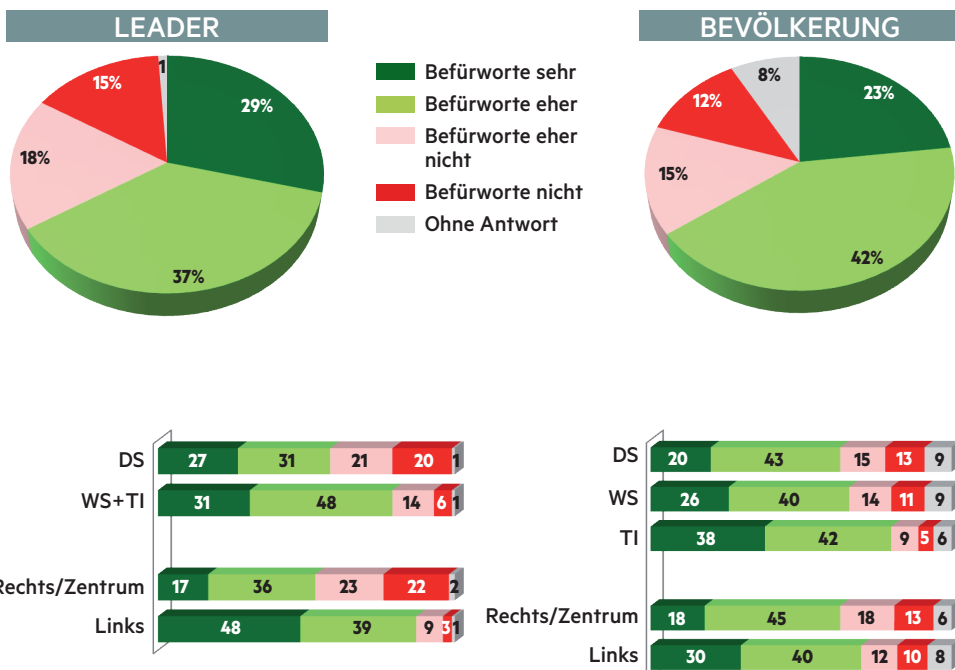
Haben Sie vor, in den nächsten 5 Jahren ein elektrisches Fahrzeug oder ein Hybridfahrzeug anzuschaffen?



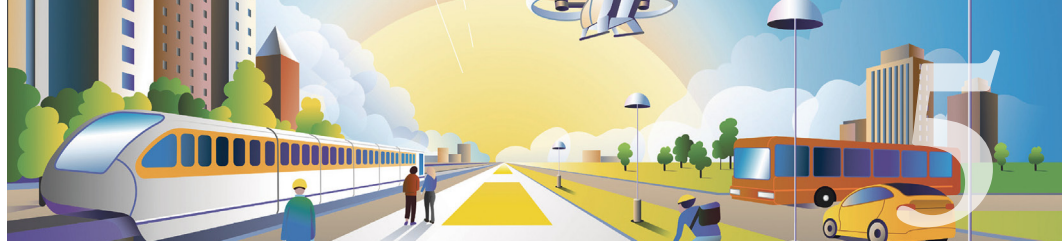
Kurzfristig, das heisst in den kommenden fünf Jahren, haben nur etwa ein Viertel der Bevölkerung und gut vier von zehn Leadern vor, ein Elektro- oder Hybridfahrzeug zu kaufen, wobei je rund ein Viertel erklärt, sie seien sich dessen sicher. Umgekehrt verneinen ebenso viele Leader und 50% der Bevölkerung diese Frage. Für fossile Brennstoffe scheinen die Tage somit noch nicht gezählt zu sein.

Sowohl bei den Leadern als auch in der Bevölkerung herrscht der Eindruck, dass die Westschweizer und Tessiner für solche Fahrzeuge etwas offener sind als die Deutschschweizer. Abgesehen davon ist das Interesse unabhängig von der politischen Haltung insgesamt gleich gross, wobei allerdings mehr linke Leader betont haben, dies hänge davon ab, wie der Strom produziert wird.

Befürworten Sie oder nicht, dass der Staat interveniert um den Übergang von Benzin-/ Dieselfahrzeugen zu Fahrzeugen, welche mit erneuerbaren Energien funktionieren, zu begünstigen?

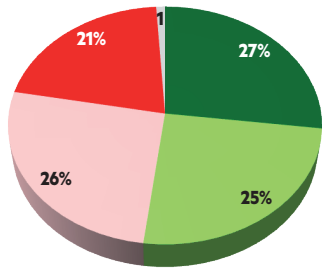


Trotz des vorangehenden Ergebnisses befürworten zwei Drittel der Leader und der Bevölkerung, dass der Staat interveniert, um den Übergang zu Fahrzeugen zu begünstigen, die mit erneuerbaren Energien funktionieren. Mit einem solchen Eingreifen können sich die West- und Südschweizer etwas eher anfreunden; vor allem die Tessiner Bevölkerung sowie die Linken – namentlich bei den Leadern – wo fast alle eine staatliche Intervention begrüßen würden.



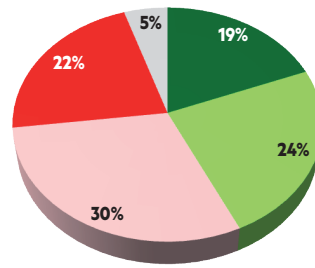
Stimmen Sie Städten wie Oslo oder Paris zu oder nicht, welche sämtliche Benzin- oder Dieselfahrzeuge bis 2030 verbieten wollen?

LEADER



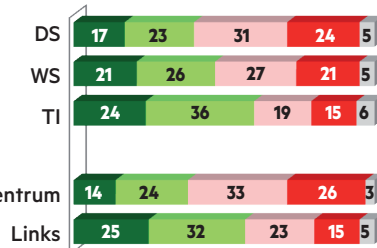
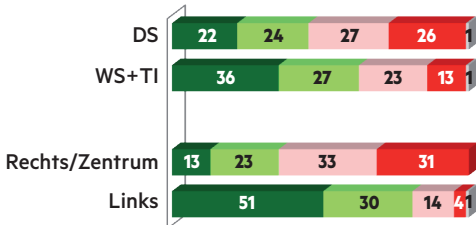
- Vollkommen
- Ziemlich
- Nicht wirklich
- Überhaupt nicht
- Ohne Antwort

BEVÖLKERUNG



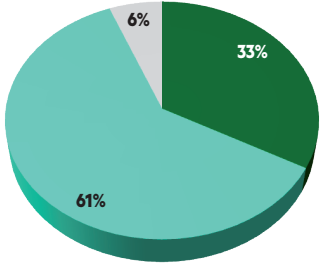
Intervention ja, aber nicht auf irgendeine Art, macht es den Anschein, denn die Idee der Stadtverwaltungen von Oslo und Paris, sämtliche Benzin- oder Dieselfahrzeuge bis 2030 zu verbieten, stösst auf spürbar weniger Zustimmung: Sie teilt die Leader klar in zwei Lager und erscheint in der Bevölkerung vier von zehn Personen angemessen, der Hälfte der Befragten in beiden Zielgruppen sogar vollkommen unterstützungswürdig.

Zustimmung findet diese Vorstellung wiederum vor allem in der West- und Südschweiz, sowie bei den links positionierten Befragten: Die West- und Südschweizer Leader stimmen mehrheitlich zu, während die Deutschschweizer dagegen und die Linken mit mehr als 80% dafür sind.



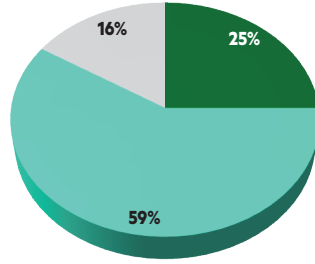
Sind Ihrer Meinung nach Elektro-Autos eine echte Antwort auf die Umweltverschmutzung und die Klimaerwärmung oder sollen sie bloss eine vorübergehende Lösung darstellen und andere Technologien Müssen begünstigt werden (Wasserstoff, etc.)?

LEADER



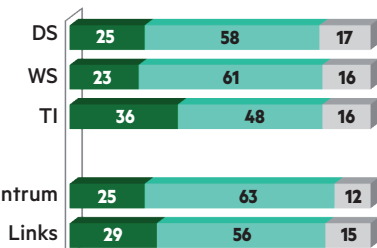
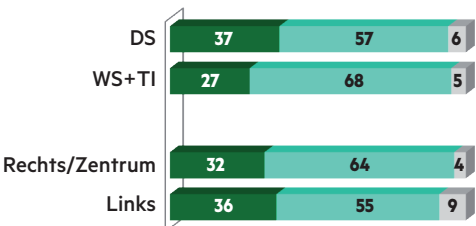
- Sind eine echte Antwort
- Andere Technologien sollen begünstigt werden
- Ohne Antwort

BEVÖLKERUNG



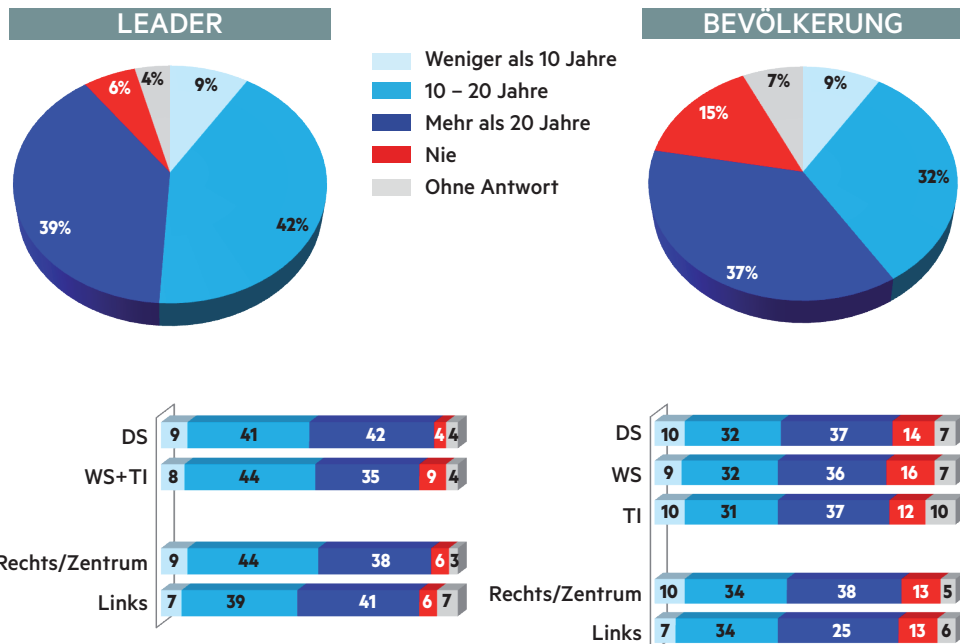
Leader und Bevölkerung sind sich einig: Elektroautos sind bloss eine vorübergehende Lösung und es müssen andere sauberere Technologien entwickelt werden, zum Beispiel Wasserstoff.

Diese Meinung wird von allen Subgruppen mehrheitlich geteilt, etwas deutlicher von den Westschweizer Leadern, aber auch in der Bevölkerung eher von den Westschweizern sowie von den Deutschschweizern.





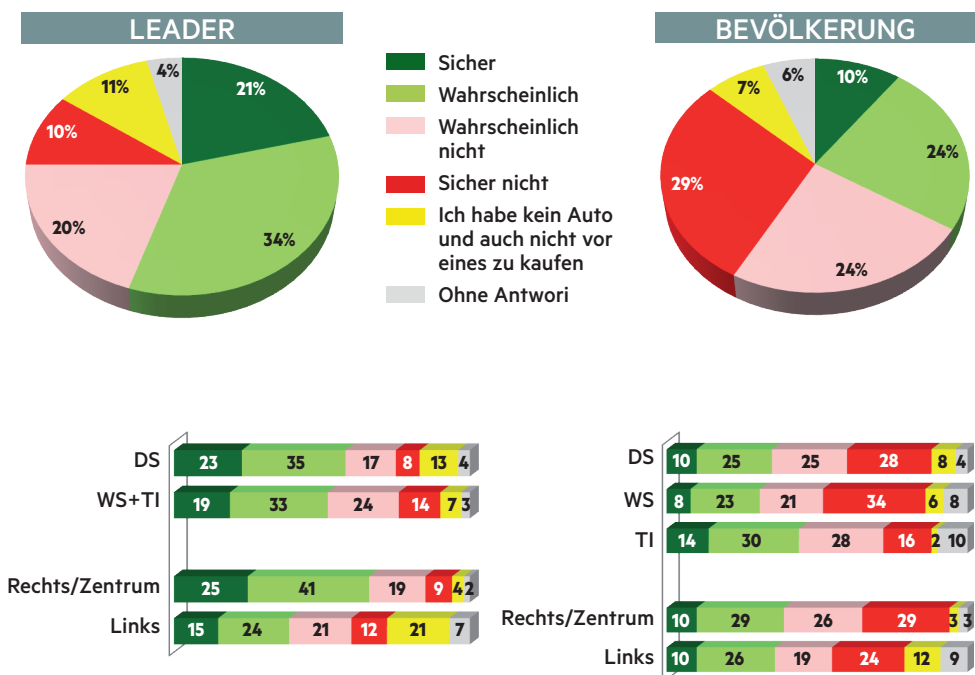
Aktuell spricht man oft von selbstlenkenden Autos. In wie vielen Jahren denken Sie werden solche Autos einen Drittel der gesamten Fahrzeugflotte der Schweiz stellen?



Unabhängig davon, ob diese mit Benzin, Strom oder anderen Energieträgern betrieben werden, denken die Hälfte der Leader und vier von zehn Personen in der Bevölkerung, dass selbstfahrende Autos in höchstens 20 Jahren bereits ein Drittel der gesamten Fahrzeugflotte stellen werden. Andererseits gehen nur wenige Leader und 15% der breiten Öffentlichkeit davon aus, dass dies nie der Fall sein wird.

Dieser verhaltene Optimismus in Bezug auf die selbstfahrenden Autos wird sowohl bei den Leadern als auch in der Bevölkerung von allen Untergruppen gleichermassen geteilt.

Wären Sie selbst prinzipiell bereit ein selbstlenkendes Auto zu kaufen, sobald alle technischen Probleme gelöst sind?



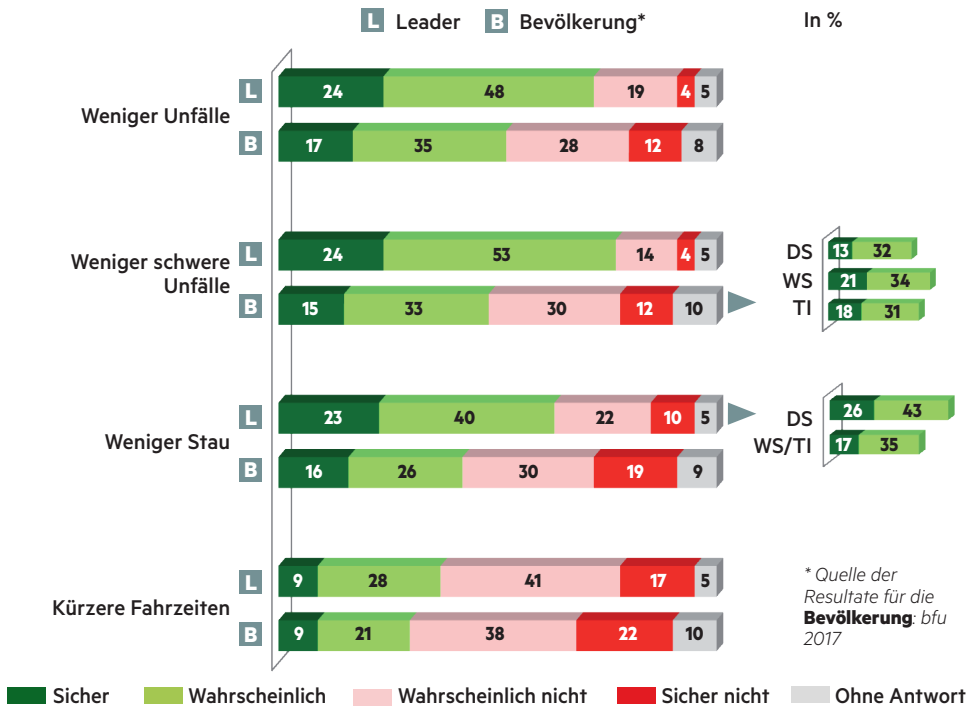
Ungeachtet des vorangegangenen Ergebnisses kann sich nur ein Drittel der Bevölkerung vorstellen, eines Tages wahrscheinlich oder sicher ein selbstfahrendes Auto zu kaufen, sobald alle technischen Probleme gelöst sind. Andererseits erklärt ebenfalls ein Drittel, dass sie sicher kein solches Fahrzeug kaufen werden. Dies zeigt, dass noch zahlreiche psychologische Hürden zu überwinden sind, bevor sich selbstfahrende Fahrzeuge durchsetzen werden. Dies wird durch andere Studien in Nachbarländern bestätigt: Etwa 60% der Franzosen würden kein Fahrzeug benutzen, das sich völlig allein fortbewegen kann. In Deutschland sind es sogar 70% und in den USA 75% (Le Temps, 4. Oktober 2017).

Immerhin sind die Leader deutlich zuversichtlicher: Fast sechs von zehn Befragten erklären, dass sie bereit wären, ein selbstfahrendes Auto zu kaufen, beinahe ein Drittel von ihnen sogar sicher.

Am meisten Bedenken haben die Westschweizer, im Gegensatz zu den Tessinern und den links stehenden Befragten, wobei die Unterschiede nicht sehr markant sind. In der Bevölkerung hingegen wären die unter 45-Jährigen etwas eher bereit als die Älteren, ein selbstfahrendes Auto zu kaufen.



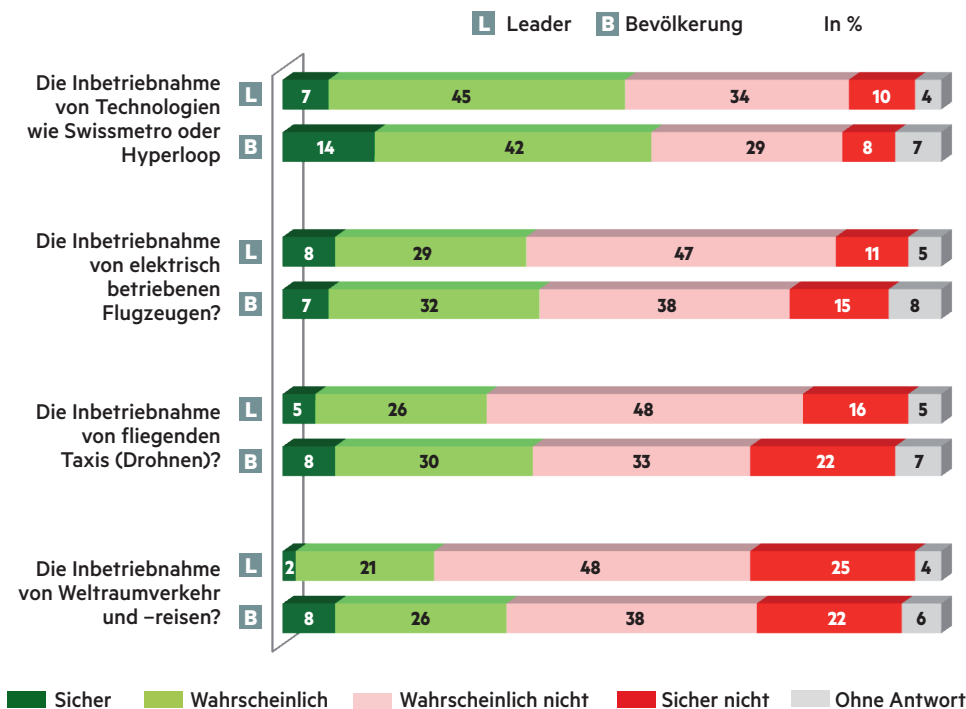
Die Entwicklung von selbstlenkenden Fahrzeugen ist aktuell voll im Gang. Was ist Ihrer Meinung nach die Wahrscheinlichkeit, dass Fahrzeuge ohne Fahrer in Zukunft folgende Versprechen halten:



Vor dem Hintergrund der vorangehenden Ergebnisse sind die Leader in Bezug auf die Vorteile selbstfahrender Autos erwartungsgemäss deutlich optimistischer als die Bevölkerung: Eine klare Mehrheit vertritt die Meinung, dass es mit solchen Fahrzeugen wahrscheinlich weniger – vor allem weniger schwere – Unfälle und weniger Stau geben wird, wobei die Deutschschweizer vom letzten Vorteil etwas überzeugter sind. Hingegen denkt nur ein Drittel der Leader, dass diese kürzere Fahrzeiten ermöglichen werden.

Im Jahr 2017 führte die Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) eine Untersuchung mit 1460 Personen durch. Dabei zeigte sich, dass nach Ansicht einer sehr knappen Mehrheit der Bevölkerung – etwas stärker in der Westschweiz – selbstfahrende Fahrzeuge zu weniger Unfällen sowie einer abnehmenden Unfallschwere führen werden. Die breite Öffentlichkeit ist hingegen nicht überzeugt, dass sich dadurch Staus verringern, und vor allem nicht, dass sich auf diese Weise die Fahrzeiten verkürzen.

Denken Sie, dass wir mittelfristig (in 15-20 Jahren) Folgendes erleben werden?

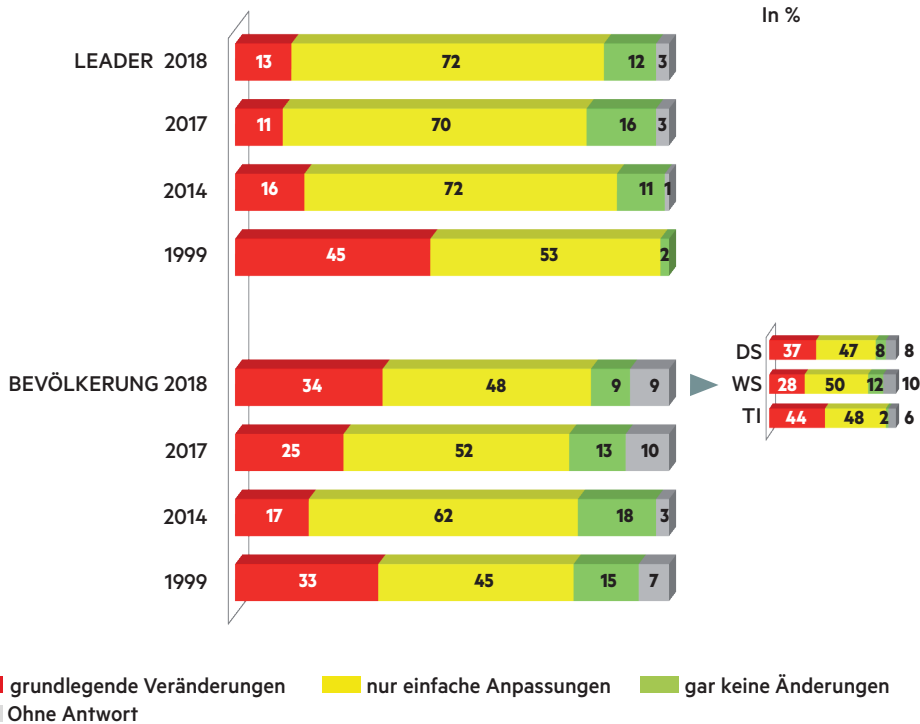


Während sich die Befragten einerseits betreffend selbstfahrende Autos recht optimistisch äussern, sind sie in Bezug auf die Entwicklung der hier genannten neuen Technologien überhaupt nicht zuversichtlich. Nur Technologien wie Swissmetro oder Hyperloop (Röhren, in denen sich Kapseln zur Beförderung von Personen und/oder Gütern fortbewegen) kommen gut weg und vereinigen eine Mehrheit positiver Meinungen auf sich, allerdings überwiegend halbherzig. Während Swissmetro jedoch zurzeit nicht mehr zur Diskussion steht, wurde von Elon Musk und seinem Weltraumunternehmen SpaceX vor einigen Monaten das Rennen um Hyperloop gestartet. 2017 wirkte die ETHZ und dieses Jahr auch die EPFL bei diesem Projekt mit. Ausserdem befindet sich in Toulouse derzeit eine Teststrecke im Bau.

Während bei den Leadern keine strukturellen Unterschiede auszumachen sind, zeigen sich in der Bevölkerung die unter 45-Jährigen etwas zuversichtlicher als die Älteren, die Rechten und die Tessiner.



Würden Sie sagen, das schweizerische politische System benötige...

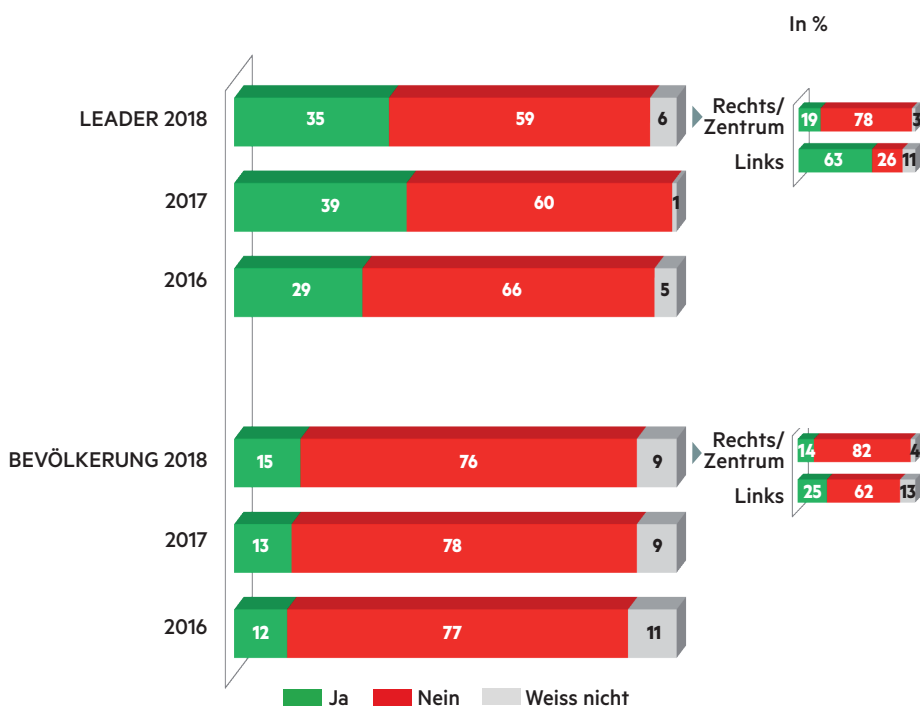


Keine Änderungsgelüste bei den Leaders in Bezug auf das schweizerische politische System: Weit entfernt von den 45%, welche 1999 nach grundlegenden Veränderungen riefen, vertritt heute nur jeder zehnte Leader dieses Anliegen.

In der Bevölkerung steigt dieses Bedürfnis nach grundlegenden Veränderungen aber seit vier Jahren stetig, nachdem es zwischen 1999 und 2014 anhaltend gefallen war. Es hat sich auf 34% – und somit auf den Wert vor 20 Jahren (d.h. am Ende eines für die Schweiz komplizierten Jahrzehnts) – verdoppelt. Heute herrscht allerdings ein völlig anderes Umfeld.

Bei den Leaders ist der Wunsch nach Veränderungen im linken Lager, sowie in der West- und Südschweiz geringfügig grösser. Umgekehrt äussern sich in der Bevölkerung eher die Rechte und die Deutschschweizer, vor allem aber die Tessiner in diese Richtung.

Unabhängig von der Fortführung bzw. dem Abbruch des bilateralen Weges, denken Sie, dass die Schweiz einen Beitritt zur Europäischen Union ins Auge fassen sollte oder nicht?

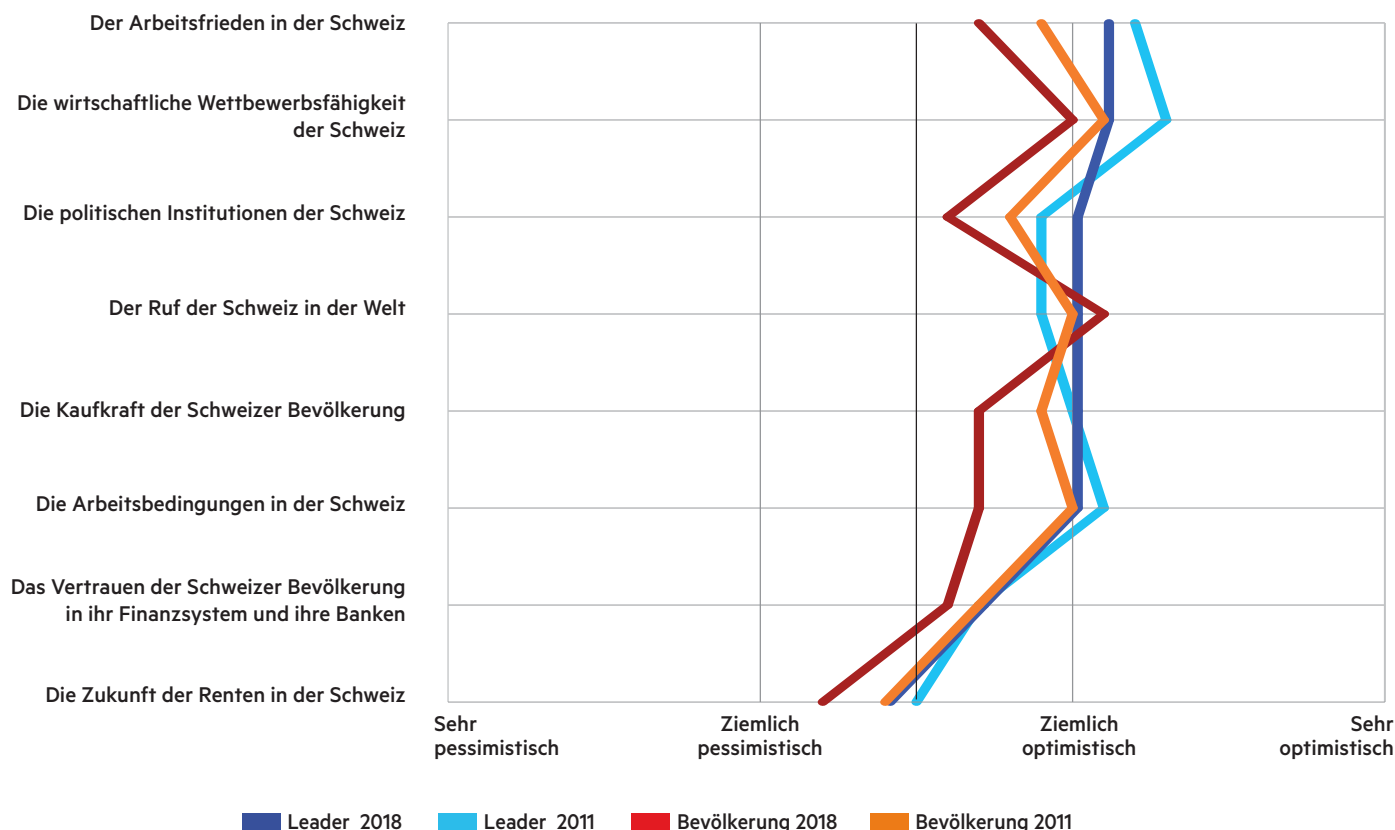


Es tut sich nichts in Sachen Europäische Union. Nach wie vor ein knappes Drittel der Leader ist der Ansicht, dass man ihr beitreten sollte, und in der Bevölkerung vertritt eine sehr kleine Minderheit diese Ansicht.

Während die Mehrheit der linken Leader hartnäckig an ihrem Interesse für die EU festhält, ist dies im gleichen politischen Lager der Bevölkerung weniger der Fall. Letzteres kann sich mit dieser Perspektive nur wenig mehr anfreunden als die Rechte.



Sind Sie eher optimistisch oder pessimistisch, was die Entwicklung der Schweiz in den kommenden 5 Jahren in Bezug auf die folgenden Punkte betrifft?



Hier sind gegenüber den vergangenen zwei Jahren keine wirklichen Veränderungen festzustellen: Die Bevölkerung ist weiterhin positiv gestimmt, bei den meisten genannten Punkten jedoch eher halbherzig und in Bezug auf die Zukunft der Renten sogar pessimistisch. Generell liegt sie jeweils hinter den Leaders zurück, insbesondere in Bezug auf den Arbeitsfrieden oder die politischen Institutionen der Schweiz – was angesichts des oben stehenden Ergebnisses konsequent ist – sowie bezüglich Kaufkraft, Arbeitsbedingungen und Renten.

Während die Leader ebenso optimistisch oder sogar noch optimistischer sind als 2011 (politische Institutionen und Ruf der Schweiz), trifft dies auf die

Bevölkerung deutlich weniger zu. Die Tessiner scheinen sogar jedes Jahr etwas negativer eingestellt zu sein.

Unter den Leaders sind die rechts verorteten Befragten allgemein deutlich optimistischer als die links stehenden. Ausnahmen bilden dabei aber die wirtschaftliche Wettbewerbsfähigkeit und die Zukunft der Renten. In letzterem Punkt teilen sie die Besorgnis der Linken. Generell ist in der Deutschschweiz der Optimismus etwas stärker verbreitet als auf der anderen Seite des Röstigrabens.

Es macht keinen Sinn, ein eigenes selbst-fahrendes Auto zu kaufen, es muss ein kollektives System geschaffen werden.

STATEMENT EINES LEADERS

LE TEMPS A 20 ANS



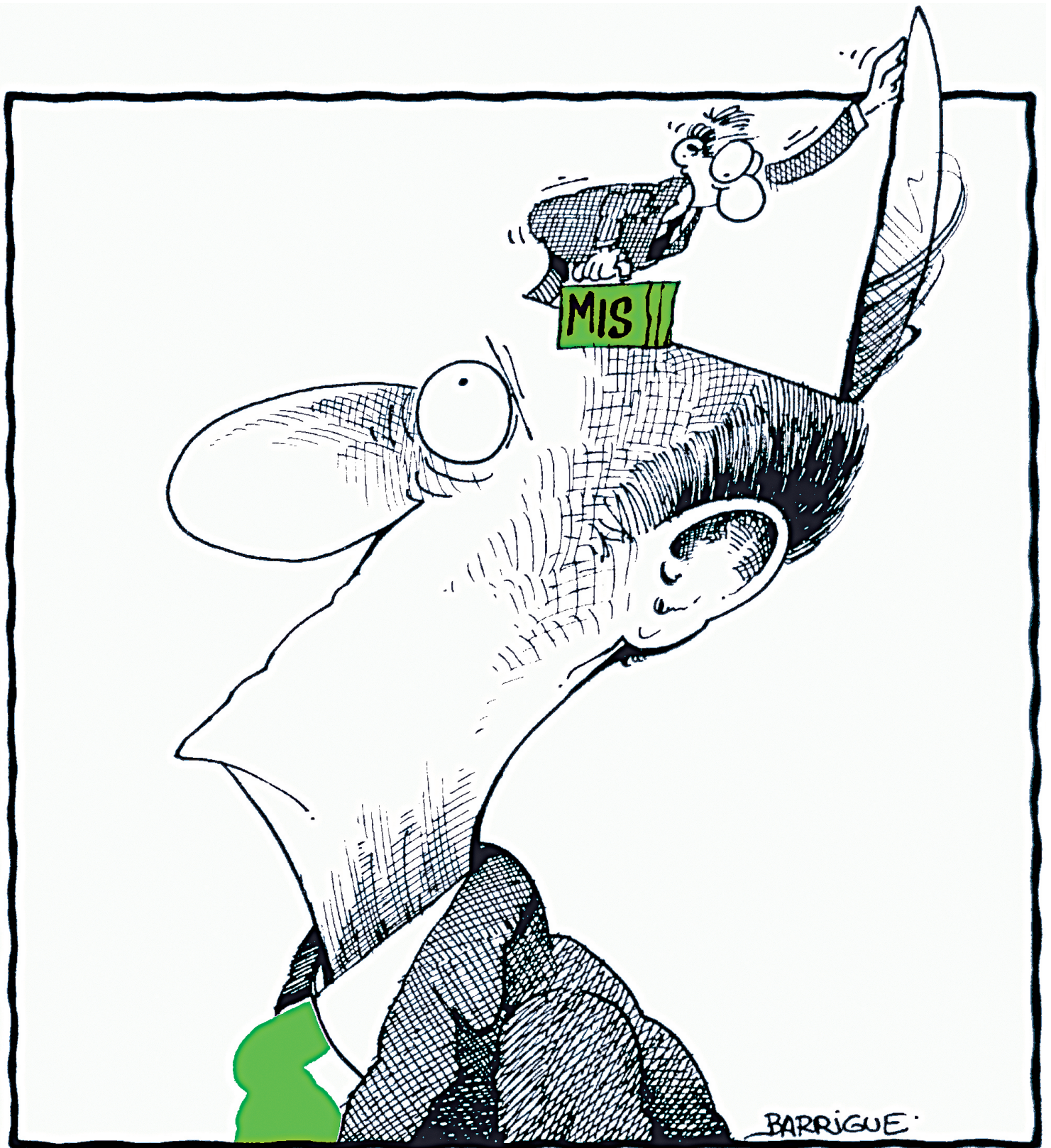
cause 3 – 7
Ecologie

Le Temps de s'engager.

letemps.ch/20

Le Temps s'engage sur 7 causes tout au long de l'année 2018.

LE TEMPS



M.I.S
TREND

- EIN ENGAGIERTES TEAM VON FORSCHERN
- DETAILLIERTE KENNTNIS DER METHODEN
- KREATIVITÄT BEI DER FRAGEBOGENENTWICKLUNG
- HÖCHSTE QUALITÄT BEI DER STICHPROBENBILDUNG
- ANWENDUNGSORIENTIERTE RESULTATE

M.I.S. Trend SA
Institut für Wirtschafts -
und Sozialforschung
Pont Bessières 3, 1005 Lausanne
Laupenstrasse 10, 3008 Bern
021 320 95 03 (T),
021 312 88 46 (F)
info@mistrend.ch
www.mistrend.ch