

Akzeptanz und Wirkung von Massnahmen zur Erhöhung der Treibstoffeffizienz

Ergebnisbericht im Rahmen des Projekts
"Entscheidungsfaktoren beim Kauf treibstoff-
effizienter Neuwagen"

Report

Author(s):

Peters, Anja; De Haan, Peter; Müller, Michel

Publication date:

2006

Permanent link:

<https://doi.org/10.3929/ethz-a-006123204>

Rights / license:

In Copyright - Non-Commercial Use Permitted

Originally published in:

Bericht zum Schweizer Autokaufverhalten 12

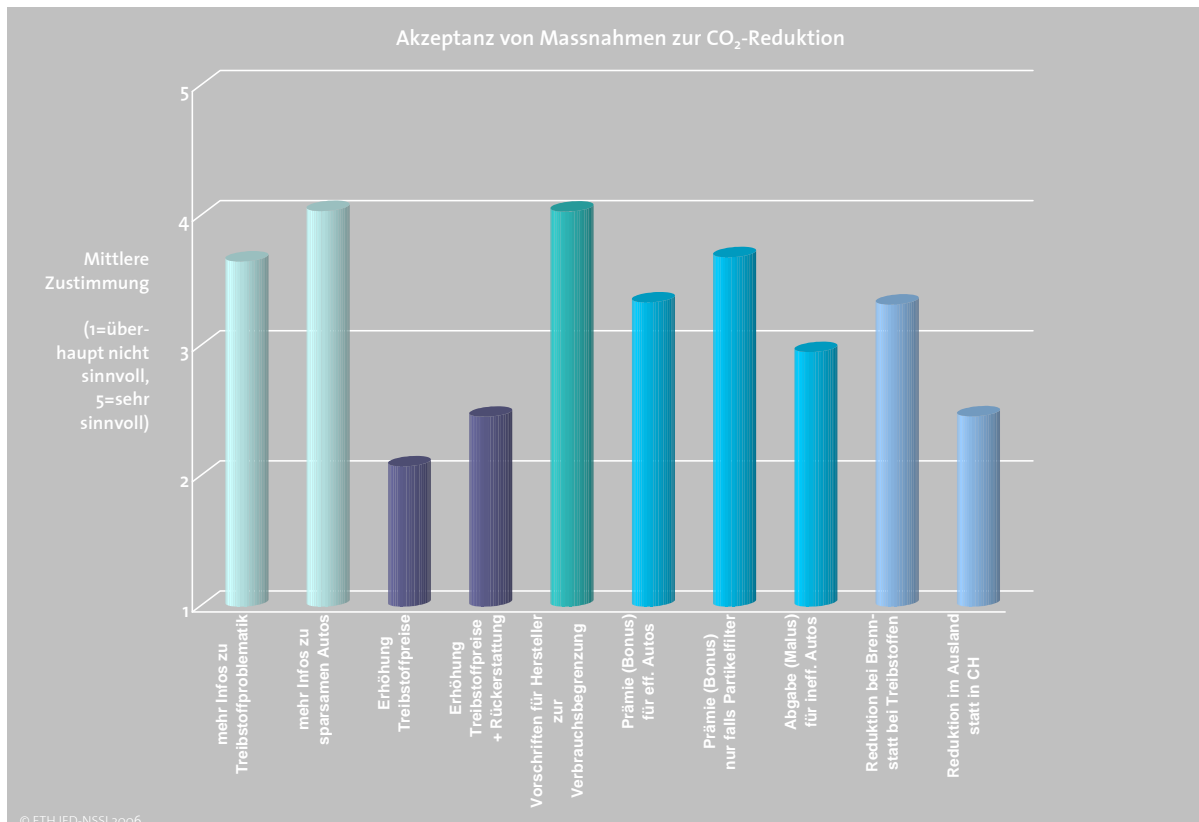
Berichte zum Schweizer Autokaufverhalten Nr. 12

Akzeptanz und Wirkung von Massnahmen zur Erhöhung der Treibstoffeffizienz

Ergebnisbericht im Rahmen des Projekts „Entscheidungsfaktoren beim Kauf treibstoff-effizienter Neuwagen“

Zürich, 21. November 2006

AP, PdH, MM



Preferred citation style:

Peters, A., de Haan, P., Müller, M., 2006. Akzeptanz und Wirkung von Massnahmen zur Erhöhung der Treibstoffeffizienz. Ergebnisbericht im Rahmen des Projekts „Entscheidungsfaktoren beim Kauf treibstoff-effizienter Neuwagen“. Berichte zum Schweizer Autokaufverhalten Nr. 12 (in German). ETH Zurich, IED-NSSI, report EMDM2025, 41 pages (download from <http://www.nssi.ethz.ch/res/emdm/>)

Danksagung

Das Forschungsprojekt „Entscheidungsfaktoren beim Kauf treibstoff-effizienter Fahrzeuge“ wird von Mitte 2004 bis Mitte 2007 durch Sponsoring der auto-schweiz, Vereinigung Schweizerischer Automobil-Importeure, und des Forschungsfonds der schweizerischen Erdöl-Vereinigung ermöglicht.

© 2006 ETH Zurich, IED-NSSI, 8092 Zurich, Switzerland. All rights reserved.

For further information please contact:

ETH Zurich, Dept. of Environmental Sciences
Institute for Environmental Decisions (IED)
Natural and Social Science Interface (NSSI)
Universitaetstrasse 22, CHN J76.2
8092 Zurich
Switzerland
Tel. +41-44-632 58 92 (secretariat)
Fax. +41-44-632 29 10
www.nssi.ethz.ch/res/emdm/

Author contact:

Anja Peters	anja.peters@env.ethz.ch	www.nssi.ethz.ch/people/staff/apeters	+41-44-632 66 76
Peter de Haan	dehaan@env.ethz.ch	www.nssi.ethz.ch/people/staff/pdehaan	+41-44-632 49 78
Michel Müller	michel.mueller@env.ethz.ch	www.nssi.ethz.ch/people/staff/micmuell	+41-44-632 63 15

Inhaltsverzeichnis

Kurzfassung	4
1. Einleitung	5
2. Eckdaten der Befragung und Stichprobe	7
3. Bedeutung von Energie-Etikette, TCS-Verbrauchskatalog und VCS-Auto-Umweltliste	9
4. Informationen zu treibstoff-effizienten Autos	13
4.1. Wunsch nach mehr Informationen	13
4.2. Angaben zu Herkunft und Art der Information	13
5. Akzeptanz von Massnahmen zur CO₂-Reduktion im Verkehrsbereich	15
5.1. Bewertung Reduktionsstrategien	15
5.2. Bewertung konkreter CO ₂ -Reduktionsmassnahmen	16
5.3. Bewertung von Finanzierungsvarianten für Bonus-Malus-Systeme	18
6. Was macht man für und mit 2000 Franken? – Mögliche Auswirkungen von Bonus-Prämien	20
6.1. Reaktion auf Bonus-Systeme (Prämien für treibstoff-effiziente Autos)	20
6.2. Zusammenhang der angegebenen Wirkung einer Prämie mit der Grösse der präferierten Autoklasse	21
7. Schlussfolgerung	23
Literatur	24
Anhang 1 – Auszüge Wave 1 Basisbefragung	25
Anhang 2 – Befragungsdaten Teil Massnahmenakzeptanz	29

Kurzfassung

Der Durchschnittsverbrauch der Neuzulassungen nimmt um -1.2% bis -1.7% jährlich ab. Weil aber die Fahrleistung jeweils um $+2\%$ bis $+3\%$ steigt, neben Treibstoffabsatz und die CO_2 -Emissionen des Strassenverkehrs dennoch zu. Deshalb werden **weitere mögliche Massnahmen zur Steigerung der Treibstoffeffizienz** des motorisierten Individualverkehrs untersucht: Einerseits **angebotsorientiert** (auf Ebene Hersteller/Importeur/Verkäufer), andererseits **nachfrageorientiert** (auf Ebene Autokäufer/Autofahrer). **Beide Kategorien sind aufeinander angewiesen**, denn treibstoff-effiziente Fahrzeuge brauchen Käufer, und energie-bewusste Konsumenten wünschen entsprechende Autos. Deshalb sind **Kenntnisse wichtig**, welche Informationen und Informationsquellen die Konsumenten bereits nutzen und welche **weitere Informationen erwünscht** sind, sowie welche **Akzeptanz mögliche Massnahmen vorfinden**. Denn Massnahmen mit dem Ziel, Verhaltensänderungen im Umweltbereich zu bewirken, sind nur dann nachhaltig, wenn ihr Sinn verstanden und akzeptiert wird.

Der vorliegende Bericht präsentiert die Auswertungen entsprechender Frage-Items, welche Teil der 1. Welle der ETH-Grossbefragung „Mobilität und Autokauf“ im Juni 2005 waren. Die heutigen Mittel zur Konsumenteninformation im Bereich energie-effiziente Fahrzeuge, d.h. die Energie-Etikette sowie die Fahrzeuglisten der Verkehrsverbände TCS und VCS, werden von den Befragten in Hinblick auf ihre Kaufentscheidung als eher unbedeutend eingestuft. Über 60% der Neuwagenkäufer geben in der Befragung an, zusätzliche Informationen zu energie-effizienten Autos zu wünschen – offenbar gelingt es der Energie-Etikette und den Fahrzeuglisten (noch) nicht, diesem Informationsbedürfnis zu entsprechen. Angebotsorientierte Massnahmen, welche eine weniger direkte Einschränkung der individuellen Wahlfreiheit implizieren, geniessen eine höhere Akzeptanz als nachfrageorientierte; auch diese werden jedoch nur von ca. 10% der Befragten klar abgelehnt. Ein wichtiges Resultat der Studie ist somit, dass die allgemeine Akzeptanz von CO_2 -Reduktionsmassnahmen hoch ist, was auf die **generelle Bereitschaft und Einsicht** in die Notwendigkeit schliessen lässt, **den Treibstoffverbrauch weiter zu reduzieren**.

Bei der konkreten Umsetzung solcher Massnahmen zeigt sich eine klare **Bevorzugung (neben der Zustimmung zu „mehr Information“) von Bonus-Malus-Systemen** (d.h. für Prämien beim Kauf sparsamer und Zusatzzahlungen beim Kauf verbrauchsintensiver Fahrzeuge) gegenüber anderen Massnahmen. Eine Erhöhung der Treibstoffpreise würde sehr schlecht akzeptiert und wird offenbar nicht als probates Mittel zur CO_2 -Reduktion eingestuft. Die Befragten wurden ausserdem nach ihrem mutmasslichen Verhalten befragt für den Fall von Bonus-Prämien. Es zeigt sich, dass die Bereitschaft, wegen einer solchen Prämie auf ein kleineres Auto oder einen kleineren Motor zu wechseln, abnimmt mit der Zunahme der Autogrösse, welche die Befragten als Wunsch beim nächsten Autokauf angeben.

Schlussfolgerungen dieses Berichts. Die Autofahrer zeigen eine hohe allgemeine Akzeptanz gegenüber CO_2 -Reduktionsmassnahmen. Ihre Kenntnisse hinsichtlich energie-effizienter Fahrzeuge sind noch gering, und sie wünschen sich deshalb zu einem grossen Teil weitere Informationen. Bei den konkreten Massnahmen werden Bonus-Malus-Systeme beim Neuwagenkauf klar bevorzugt, am wenigsten Akzeptanz fänden Treibstoffpreiserhöhungen. Die detaillierte Untersuchung möglicher Verhaltensmuster unter Bonusprämien lässt darauf schliessen, dass eine relativ definierte Energie-Effizienz als Basis der Energie-Etikette (und damit als Basis der Bonusberechtigung) die Effektivität und Akzeptanz von Bonusprämien steigern kann, weil dann Käufer grösserer Autos mit einer ähnlich grossen Verhaltensänderung A-Klasse-Autos erwerben können und somit besser angesprochen würden als bei einer absolut definierten Energie-Effizienz.

Schlagworte

Konsumenteninformation, Energie-Labeling, CO_2 -Reduktion, Energiepolitik, Energie-Effizienz, Bonus-Malus-Systeme

1. Einleitung

Zur Einhaltung der Kyoto-Verpflichtungen in der Schweiz schreibt das CO₂-Gesetz bis 2010 eine Reduktion der CO₂-Emissionen des Treibstoffsektors um –8% gegenüber 1990 vor. Bis August 2005 war jedoch ein Anstieg von +8,5% zu verzeichnen. Denn der durchschnittliche Normverbrauch der Neuzulassungen nimmt zwar um –1.2% bis –1.7% jährlich ab, gleichzeitig steigt aber die Fahrleistung jeweils um +2% bis +3% jährlich. Deshalb scheinen weitere Massnahmen, mit denen Treibstoff-Verbrauch und somit CO₂-Ausstoss des Autoverkehrs gesenkt werden können, notwendig. Instrumente zur Reduktion der CO₂-Emissionen des motorisierten Individualverkehrs lassen sich grundsätzlich in zwei verschiedene Kategorien einteilen: Angebotsorientiert (auf Ebene Hersteller/Importeur/Verkäufer) sowie nachfrageorientiert (auf Ebene Autokäufer/Autofahrer). Beide Kategorien sind aufeinander angewiesen, denn treibstoff-effiziente Fahrzeuge brauchen Käufer, und energie-bewusste Konsumenten wünschen entsprechende Autos. Deshalb sind Kenntnisse wichtig, welche Informationen und Informationsquellen die Konsumenten bereits nutzen und welche weitere Informationen erwünscht sind, sowie welche Akzeptanz mögliche Massnahmen vorfinden. Denn Massnahmen mit dem Ziel, Verhaltensänderungen im Umweltbereich zu bewirken, sind nur dann nachhaltig, wenn ihr Sinn verstanden und akzeptiert wird.

Ziel des Projektes „Entscheidungsfaktoren beim Kauf treibstoff-effizienter Neuwagen“ ist die Bewertung von Massnahmen, mit denen der durchschnittliche Treibstoffverbrauch der gesamten Autoflotte der Schweiz reduziert werden kann. Eine der wirkungsvollsten Einflussmöglichkeiten ist beim Neuwagenkauf. Im Schnitt fährt ein Personenwagen über 160'000 km. Bereits kleine Fortschritte in Richtung erhöhter Treibstoff-effizienz können eine grosse Wirkung entfalten: So bestand Anfang 2004 ein Verbrauchsunterschied von ca. 50% zwischen dem Kauf des effizientesten und einem nicht-effizienten Mittelklasse-PW gleicher Funktionalität. Über die Gesamtfahrleistung eines PW berechnet, sind dies 10 t CO₂ Differenz.

Zur Bewertung von Massnahmen zur Senkung des Treibstoff-Verbrauches ist ein vertieftes Verständnis nötig, in welchen Phasen der Entscheidungsprozess des Autokäufers abläuft, wann die CO₂-relevanten Entscheide fallen und wie sich dies hinsichtlich höherer Treibstoffeffizienz beeinflussen lässt. Hauptziele des Projektes sind die Erstellung eines prognosefähigen Modells zum Kaufverhalten bei Personenwagen in Bezug auf Treibstoffeffizienz, und die Bewertung von Massnahmen, mit denen der durchschnittliche Treibstoffverbrauch und CO₂-Ausstoss der gesamten Autoflotte der Schweiz reduziert werden kann.

Kernstück des Forschungsprojekts ist eine schriftliche, telefonbuch-repräsentative Befragung zu Mobilität und Autokauf, die in drei einzelne Befragungen („Wellen“) gestaffelt ist. Diese wurden bzw. werden im Juni 2005, Juni 2006 bzw. Juni 2007 durchgeführt. Für eine ausführliche Darstellung des Projektdesigns, des Fragebogens sowie der Durchführung der Befragung sei auf de Haan und Scholz (in Vorbereitung) und Peters, de Haan und Müller (2006 a, b, c) verwiesen.

Der vorliegende Bericht konzentriert sich auf jene Befragungs-Ergebnisse, welche zur Bewertung von Massnahmen zur CO₂-Reduktion beitragen. Präsentiert werden die Auswertungen entsprechender Frage-Items, welche Teil der 1. Welle der ETH-Grossbefragung „Mobilität und Autokauf“ im Juni 2005 waren. Dabei geht es sowohl um mögliche zukünftige Massnahmen als auch um bereits bestehende.

In Kapitel 2 wird ein kurzer Überblick zu den Eckdaten der Befragung sowie zu den soziodemographischen Charakteristika der Stichprobe gegeben. Anschliessend werden in den folgenden Kapiteln Ergebnisse zu folgenden Themen dargestellt:

- > Bekanntheit und Bedeutung von Energie-Etikette, TCS-Verbrauchskatalog und VCS-Auto-Umweltliste beim Autokauf (Kapitel 3);
- > Wunsch nach mehr Information beim Autokauf zu treibstoff-effizienten Autos (Kapitel 4);
- > Akzeptanz von weiteren möglichen Massnahmen zur CO₂-Reduktion im Verkehrsbereich (Kapitel 5);

- > Mögliche Auswirkungen von Bonus-Prämien für treibstoff-effiziente Autos auf das individuelle Kaufverhalten (Kapitel 6).

Der Bericht schliesst mit Schlussfolgerungen zur Wirksamkeit und Empfehlungen zur Ausgestaltung möglicher CO₂-Reduktionsmassnahmen.

2. Eckdaten der Befragung und Stichprobe

Die erste Befragungswelle (mit den Fragebögenversionen W1A, W1B) wurde im Juni 2005 an eine telefonbuch-repräsentative Stichprobe von insgesamt 6000 Haushalten verschickt. Der Rücklauf erreichte unbereinigt 38.9% und bereinigt um die nicht-zustellbaren Fragebögen 39.6%. Die Ergebnisse, die in diesem Bericht vorgestellt werden, beziehen sich grösstenteils auf den Fragebogen W1A. Einige der hier ausgewerteten Fragen lagen aber in beiden Fragebögenversionen vor, so dass für deren Analysen beide Datensätze zusammen betrachtet wurden.

Tabelle 1 zeigt die soziodemographischen Charakteristika für die Gesamtstichprobe der Basisbefragung (N=1581) und der Befragung mit Lebensverlaufskalender (N=752), sowie im Vergleich dazu für die Stichproben der „Autobesitzer“, der „potentiellen Autokäufer“ insgesamt, der „potentiellen Neuwagenkäufer“ und der „potentiellen Occasionswagenkäufer“.

Dabei werden diese **Untergruppen** folgendermassen definiert (vgl. Peters et al., 2006a):

- > Definition „Autobesitzer“: jene Personen, welche in einem Haushalt mit Auto leben.
- > Definition „potentielle Autokäufer“: jene Personen, welche in den **nächsten 10 Jahren sicher** oder **wahrscheinlich** ein Auto (**neu oder occasion**) kaufen wollen.
- > Definition „potentielle Neuwagenkäufer“: jene Personen, welche in den **nächsten 10 Jahren sicher** oder **wahrscheinlich** ein **neues** Auto kaufen wollen.
- > Definition „potentielle Occasionskäufer“: jene Personen, welche in den **nächsten 10 Jahren sicher** oder **wahrscheinlich** einen **Occasionswagen** kaufen wollen.

Tabelle 1. Soziodemographische Charakteristika der Gesamtstichprobe sowie relevanter Untergruppen (*Die Prozentzahl ist immer auf die jeweilige Stichprobe bezogen.).

CHARAKTERISTIKA		Prozent*				
		Total	Auto- besitzer	Autokäufer	Neu- käufer	Occasions- käufer
% der Gesamtstichprobe (Anzahl)		100 (2333)	83.3 (1943)	71.9 (1677)	29.9 (698)	38.6 (900)
Geschlecht des Befragten: % Frauen		34.9	30.6	30.3	26.3	33.1
Alter des Befragten						
	Mittelwert	50.55	50.19	47.0	50.16	43.93
	18 bis 39 Jahre	28.6	27.9	33.0	23.6	41.3
	40 bis 59 Jahre	40.3	42.2	45.0	49.3	42.4
	60 und älter	31.1	29.9	22.0	27.1	16.3
höchste abgeschlossene Ausbildung des Befragten						
	obligatorische Schule	8.3	7.1	5.9	5.4	6.0
	Berufslehre bzw. vorbereit. Schule	44.3	45.0	42.1	37.6	45.5
	Matura / Lehrkräfte-Seminarien	8.9	8.2	8.7	9.9	7.9
	höhere Fach- und Berufsausbildung	14.5	15.7	17.0	18.6	16.1
	Fachhochschule	8.8	9.2	10.1	10.7	9.4
	Universität	14.4	14.3	15.7	17.4	14.6
Erwerbssituation						
	in Ausbildung	5.1	4.2	6.1	4.0	8.1
	erwerbstätig	68.7	72.0	78.5	76.7	80.5
Haushaltsgrösse (Personen pro Haushalt)						
	Mittelwert	2.37	2.50	2.56	2.53	2.59
Kinder/Jugendliche < 18 Jahren pro Haushalt						
	Mittelwert	0.52	0.57	0.62	0.55	0.67
Monatliches Haushaltsbruttoeinkommen						
	Median	6001-8000	6001-8000	6001-8000	8001-10'000	6001-8000

3. Bedeutung von Energie-Etikette, TCS-Verbrauchskatalog und VCS-Auto-Umweltliste

Zur Information der Autokaufenden hinsichtlich Treibstoff-Effizienz bestehen seit einigen Jahren mehrere Instrumente: die Energie-Etikette, welche an jedem zum Verkauf stehenden Neuwagen angebracht werden muss, sowie den gratis (über die Importeure bzw. die Verkaufsstellen, sowie im Internet) erhältlichen TCS-Verbrauchskatalog und die VCS-Auto-Umweltliste.

Im Rahmen der ersten Welle der Befragung wurden die Teilnehmenden gefragt, ob sie die Energie-Etikette kennen und welche Bedeutung sie sowie TCS-Verbrauchskatalog und VCS-Auto-Umweltliste für ihre Autokaufentscheidung haben.

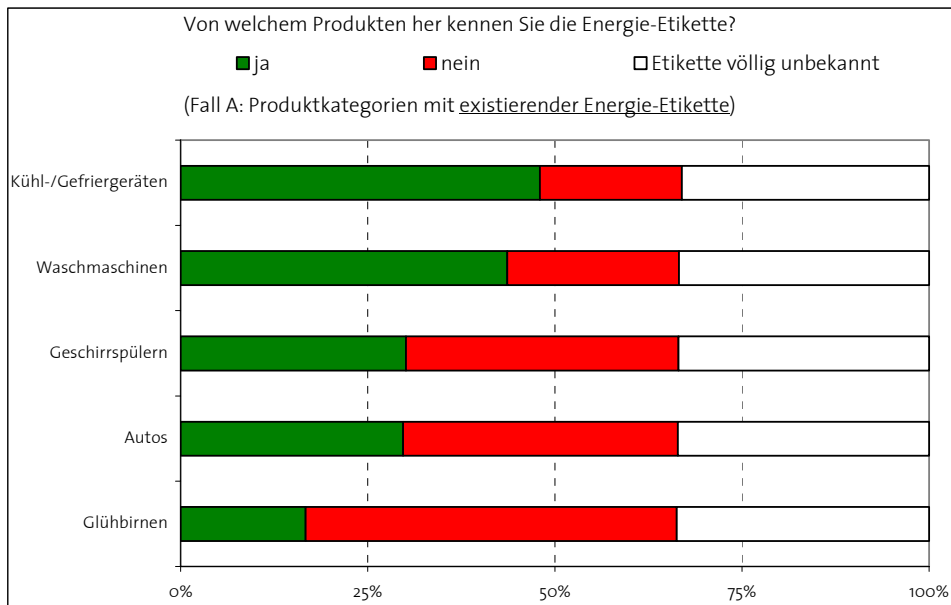
Die Frage zu Bekanntheit der Energie-Etikette war wie folgt formuliert:

39. Haben Sie die Abbildung rechts schon mal gesehen?	ja	nein
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
↳ Falls ja:		
a) Von welchen Produkten her kennen Sie die Energie-Etikette? (Mehrfachantworten möglich)		
<input type="checkbox"/> Waschmaschine		
<input type="checkbox"/> Fernseher		
<input type="checkbox"/> Autos		
<input type="checkbox"/> Geschirrspüler		
<input type="checkbox"/> Kühl-/Gefriergeräte		
<input type="checkbox"/> Glühbirnen		
<input type="checkbox"/> Fön		
<input type="checkbox"/> PC		
<input type="checkbox"/> Sonstiges: _____		

Energie

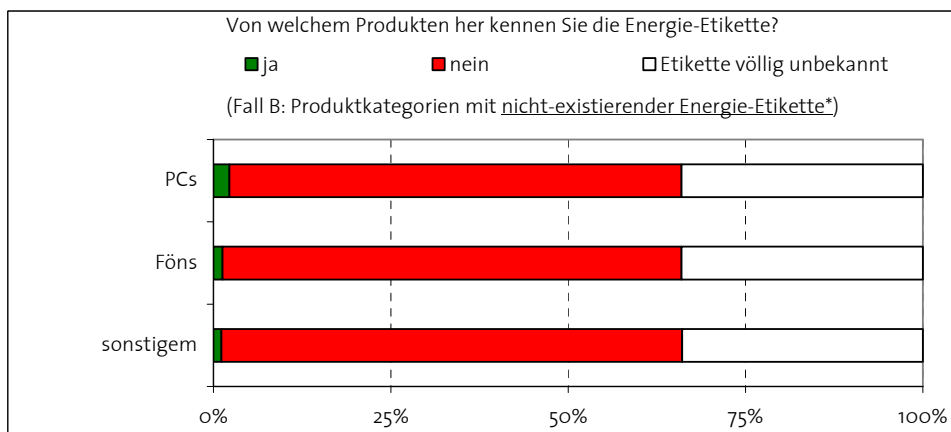
Hersteller Modell	Logo ABC 123
Niedriger Verbrauch	
A	
B	
C	
D	
E	
F	
G	
Hoher Verbrauch	

Von 1324 Haushalten mit Autobesitz haben 1179 diese Frage beantwortet: 75.3% der Antwortenden kennen die Energie-Etikette (mit den sieben farbigen Pfeilen der sieben Effizienzklassen A bis G), 24.7% kennen diese nicht. Die Figur 1 zeigt für diese Personen, welche angeben, die Energie-Etikette zu kennen, den Bekanntheitsgrad der Energie-Etiketten für Haushaltgeräte (einzeln abgefragt für Kühlgeräte, Geschirrspüler, Waschmaschinen) und Personenwagen. Die (schon länger existierende) Energie-Etikette für Haushaltgeräte weist dabei die höhere Bekanntheit auf. 390 von 1324 Haushalten mit Autobesitz bejahen somit, die Energie-Etikette für Neuwagen zu kennen (29.5%), 498 Haushalten verneinen dies (37.6%), 32.9% haben angegeben, dass sie die Energie-Etikette überhaupt nicht kennen und haben somit diese Frage gar nicht beantwortet.



Figur 1. Bekanntheitsgrad der Energie-Etikette für jene Produktkategorien, für welche es die sie tatsächlich gibt, bei den befragten Haushalten mit Autobesitz (N=1324). Die Energie-Etikette für Leuchtmittel war früher anders dargestellt als im Fragebogen abgebildet, zunehmend kommt jetzt jedoch die Energie-Etikette mit sieben farbigen Balken zum Einsatz.

Figur 2 zeigt die analogen Auswertungen für jene Produktkategorien, für welche es die Energie-Etikette zumindest nicht in der abgefragten Form gibt (es gibt aber andere Label-Systeme, was zur Verwirrung der Antwortenden betragen kann). Insgesamt zeigt sich, dass die Befragten deutlich unterscheiden können zwischen den tatsächlich existierenden und den anderen abgefragten Kategorien.



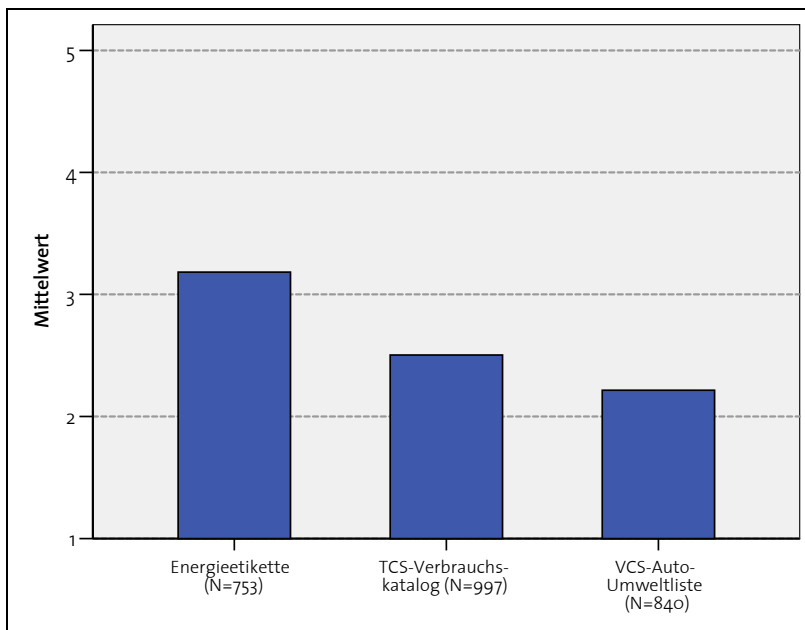
Figur 2. Bekanntheitsgrad der Energie-Etikette für jene Produktkategorien, für welche es sie nicht in der im Fragebogen abgebildeten Form gibt, bei den befragten Haushalten mit Autobesitz (N=1324).
 *für PC's bestehen verschiedene Labels wie z.B. „energy star“.

Zur Bedeutung der Informationsinstrumente wurden folgende Fragen gestellt:

39. Haben Sie die Abbildung rechts schon mal gesehen?	ja	nein			
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
↳ Falls ja:					
a) Von welchen Produkten her kennen Sie die Energie-Etikette? (Mehrfachantworten möglich)					
<input type="checkbox"/> (...)					
b) Welche Bedeutung hat für Sie die Energie-Etikette für Ihre Autokaufentscheidung?	nicht wichtig	2	3	4	sehr wichtig
	1				5
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
40. Welche Bedeutung haben folgende Autolisten für Ihre Kaufentscheidung?	nicht wichtig				sehr wichtig
	1	2	3	4	5
• TCS-Verbrauchskatalog	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• VCS-Auto-Umweltliste	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Methodisch muss hier zweierlei erwähnt werden: Die Frage nach der Bedeutung der Energie-Etikette sollten nur die Personen beantworten, die bestätigt haben, dass sie die Energie-Etikette kennen bzw. schon einmal gesehen haben. Somit fällt schon einmal der Teil Personen weg, für den die Energie-Etikette überhaupt keine Rolle spielt, da sie sie überhaupt nicht kennen. Alle Personen wurden wiederum nach der Bedeutung des TCS-Verbrauchskatalogs und der VCS-Auto-Umweltliste gefragt, auch wenn hier zum Teil auch die Personen vermutlich eher nicht geantwortet haben, welche diese Informations-Instrumente nicht kennen. Weiterhin war zur Energie-Etikette im Fragebogen eine Abbildung vorhanden, nicht jedoch zum TCS-Verbrauchskatalog bzw. der VCS-Auto-Umweltliste. Das Vorhandensein einer Abbildung kann eventuell die Einschätzung der Bedeutung beim Autokauf beeinflussen.

Die Figur 3 zeigt die Ergebnisse für die Gruppe der potentiellen Autokäufer (im W1A insgesamt 1123) mit den zugehörigen deskriptiven Werten in Tabelle 2. Die Bedeutung der Energie-Etikette für die Kaufentscheidung erhält demnach eine mittlere Einstufung. Sie liegt damit vor den beiden Verbrauchskatalogen. Aus den beiden oben erwähnten methodischen Gründen (einige Personen mögen Frage 40 ausgefüllt haben, 39b jedoch nicht; sowie Vorhandensein einer Abbildung zur Energie-Etikette) wird hierbei die tatsächliche Bedeutung der Energie-Etikette eher überschätzt im Vergleich zu den Verzeichnissen von TCS und VCS.



Figur 3. Bedeutung der heutigen Energie-Etikette, des TCS-Verbrauchskatalogs sowie der VCS-Auto-Umweltliste für die Autokaufentscheidung bei den potentiellen Autokäufern (5 = „sehr wichtig“, 1 = „nicht wichtig“).

Bedeutung der ... für die nächste Autokaufentscheidung	N	Minimum	Maximum	Mittelwert	Standardabweichung
Energieetikette	753	1	5	3.26	1.239
TCS-Verbrauchskatalog	997	1	5	2.59	1.353
VCS-Auto-Umweltliste	840	1	5	2.23	1.285

Tabelle 2. Deskriptive Statistik zu Figur 3.

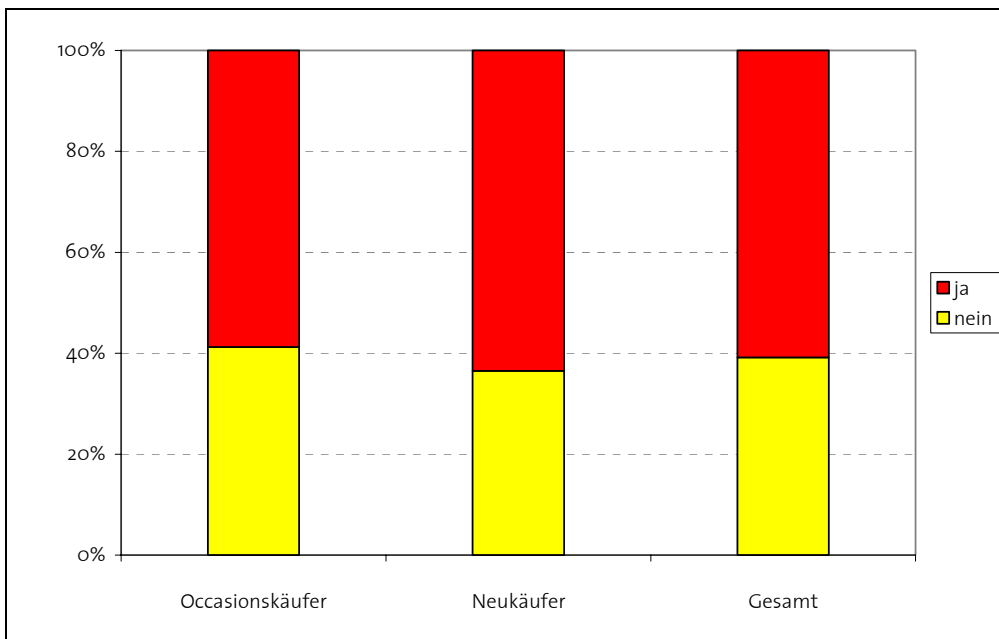
4. Informationen zu treibstoff-effizienten Autos

4.1. Wunsch nach mehr Informationen

Die Frage 41 des Fragebogens untersucht, ob zusätzliche Informationen zu treibstoff-effizienten Autos gewünscht sind. Generell erzielen Fragen der Art „Wollen Sie mehr Informationen?“ in der Regel gute Zustimmungsraten, weil sie unverbindlich sind. Dies wurde im Fragebogendesign berücksichtigt: Die hier untersuchte Frage 41 wurde *anschliessend* an die Fragen 39 und 40 zu der Energie-Etikette und den Fahrzeuglisten von TCS und VCS gestellt. Die Befragten waren sich im Moment der Beantwortung der Frage 41 also sehr bewusst, welche Informationsmittel bereits existieren. Die Fragestellung lautet:

41. Wünschen Sie sich vom Staat oder von den Autoherstellern mehr Informationen über treibstoff-effiziente bzw. sparsame Autos?	ja	nein
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Wie Figur 4 zeigt, ist der Wunsch nach mehr Informationen über treibstoff-effiziente Autos auffallend gross, sowohl bei den Neukäufern als auch bei den Occasionskäufern. Von den befragten potentiellen Neuwagenkäufern wünschen sich 63,3% mehr Informationen.



Figur 4. Wunsch nach mehr Informationen über treibstoff-effiziente Autos für die potentiellen Autokäufer insgesamt sowie unterschieden nach voraussichtlichem Kaufzustand des nächsten Autos (N=1528).

4.2. Angaben zu Herkunft und Art der Information

Wurde der Wunsch nach mehr Informationen zu treibstoff-effizienten Autos bestätigt, wurde folgende Frage gestellt:

41. Wünschen Sie sich vom Staat oder von den Autoherstellern mehr Informationen über treibstoff-effiziente bzw. sparsame Autos?	ja	nein
	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

↳ Wenn ja: Auf welchem Wege würden diese Informationen Sie am besten erreichen?

In den Antworten der Befragten wurden sowohl die Herkunft der Informationen als auch das Informationsmedium thematisiert, so dass die Angaben für beide Aspekte inhaltlich kategorisiert wurden. Tabelle 3 und Tabelle 4 geben Einblick, welche Informationswege die Befragten in dieser Hinsicht nennen.

Herkunft der Information	Nennung (bei generellem Wunsch nach mehr Info)
Händler	14.8%
Presse	12.5%
Verkehrsverbände	6.8%
Hersteller	3.2%
Sonstiges	2.4%

Tabelle 3. Nennungen der Befragten, die sich mehr Informationen zu treibstoff-effizienten Autos wünschen, zur Frage, auf welchem Wege diese sie am besten erreichen würden, welche die Herkunft dieser Informationen betreffen (Prozentangaben beziehen sich auf die potentiellen Autokäufer, die sich mehr Informationen wünschen, also N=969).

Informationsmedium	Nennung (bei generellem Wunsch nach mehr Info)
Internet/ Email (Werbung/redaktionell)	23.0%
Prospekte/ Wurfungen	22.9%
Zeitung (Werbung/redaktionell)	20.2%
TV (Werbung/redaktionell)	12.4%
Sonstiges	9.2%

Tabelle 4. Nennungen der Befragten, die sich mehr Informationen zu treibstoff-effizienten Autos wünschen, zur Frage, auf welchem Wege diese sie am besten erreichen würden, welche das Medium der Informationsvermittlung betreffen (Prozentangaben beziehen sich auf die potentiellen Autokäufer, die sich mehr Informationen wünschen, also N=969). Die Kategorie „Sonstiges“ beinhaltet insbes. die Nennungen „Radio“ und Informationen direkt zum Auto, für das man sich interessiert, z.B. die Energie-Etikette.

5. Akzeptanz von Massnahmen zur CO₂-Reduktion im Verkehrsbereich

5.1. Bewertung Reduktionsstrategien

Figur 5 zeigt die Zustimmung zu sechs vorgegebenen möglichen Strategien zur Reduktion der CO₂-Emissionen des motorisierten Individualverkehrs. Die Formulierung dieses Items lautete wie folgt:

42 Die verkauften Mengen Benzin und Diesel nehmen weiter zu. Das CO₂-Gesetz schreibt aber vor, dass in den nächsten Jahren die CO₂-Emissionen aus dem Verkehr reduziert werden, das heisst also, dass weniger Treibstoff verbraucht werden darf.

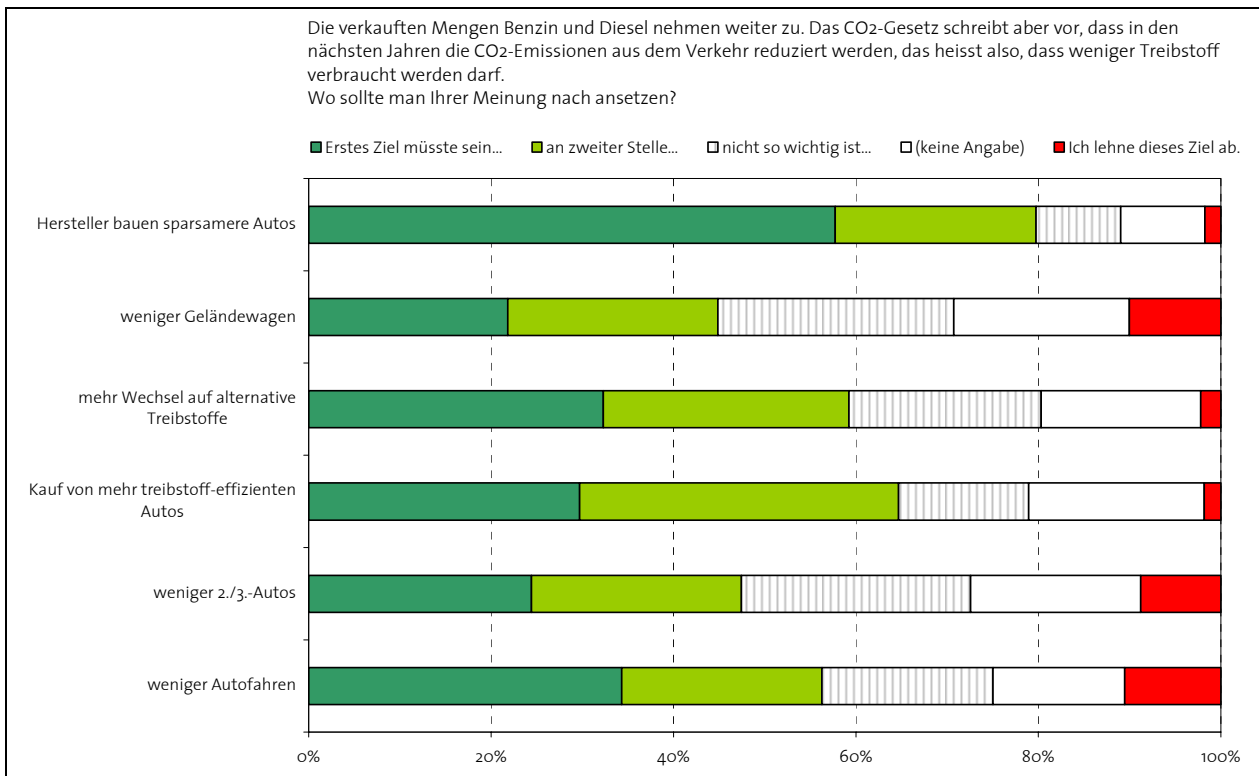
Wo sollte man Ihrer Meinung nach ansetzen?

	<i>erstes Ziel sollte sein... (max. 2 Kreuze)</i>	<i>an zweiter Stelle... (max. 2 Kreuze)</i>	<i>nicht so wichtig ist... (max. 2 Kreuze)</i>	<i>ich lehne dieses Ziel ab</i>
• ...dass die Leute mit dem Auto weniger fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• ...dass die Zweit-/Drittautos weniger werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• ...dass mehr treibstoff-effiziente Autos gekauft werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• ...dass mehr auf alternative Treibstoffe gewechselt wird.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• ...dass weniger Geländewagen gekauft werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• ...dass die Hersteller sparsamere Autos bauen müssen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Die höchste Zustimmung („Erste Priorität sollte sein“: 57.7%) erzielt dabei die Herstellung treibstoff-effizienterer Neuwagen seitens der Hersteller. Bemerkenswert ist noch, dass die Strategie „Begrenzung der Zahl der Geländewagen“ von allen Strategien die geringste Zustimmung erfährt („Erste Priorität“: 21.8%).

Bei der expliziten Ablehnung einer Reduktionsstrategie zeigen sich zwei Dreiergruppen: Die Strategien „Hersteller bauen sparsamere Autos“, „Mehr Wechsel auf alternative Treibstoffe“ sowie „Kauf von mehr treibstoff-effizienten Autos“ haben nur sehr geringe Ablehnungsquoten. Es sind diese drei Massnahmen, welche die Wahlfreiheit eines Einzelnen kaum beeinflussen würden. Die übrigen drei Massnahmen mit einer höheren potentiellen Einschränkung der persönlichen Freiheit, „weniger Geländewagen“, „weniger Zweit-/Drittautos“ sowie „weniger Autofahren“, erzielten Ablehnungsraten von ca. 10%.

Die der Figur 5 zugrunde liegende Zahlenwerte sind in der Tabelle 5 aufgeführt.



Figur 5. Zustimmung aller Befragten zu grundsätzlichen Strategien zur Reduktion der CO₂-Emissionen des motorisierten Individualverkehrs.

	Erstes Ziel müsste sein...	an zweiter Stelle...	nicht so wichtig ist...	(keine Angabe)	Ich lehne dieses Ziel ab.	Total
Hersteller bauen sparsamere Autos	915	349	147	142	28	1581
weniger Autofahren	544	348	297	225	167	1581
Mehr Wechsel auf alternative Treibstoffe	512	427	334	273	35	1581
Kauf von mehr treibstoff-effizienten Autos	471	554	226	301	29	1581
weniger 2./3.-Autos	387	365	398	292	139	1581
weniger Geländewagen	346	365	410	301	159	1581

Tabelle 5. Absolutwerte zur Zustimmung aller Befragten (sh. Figur 5).

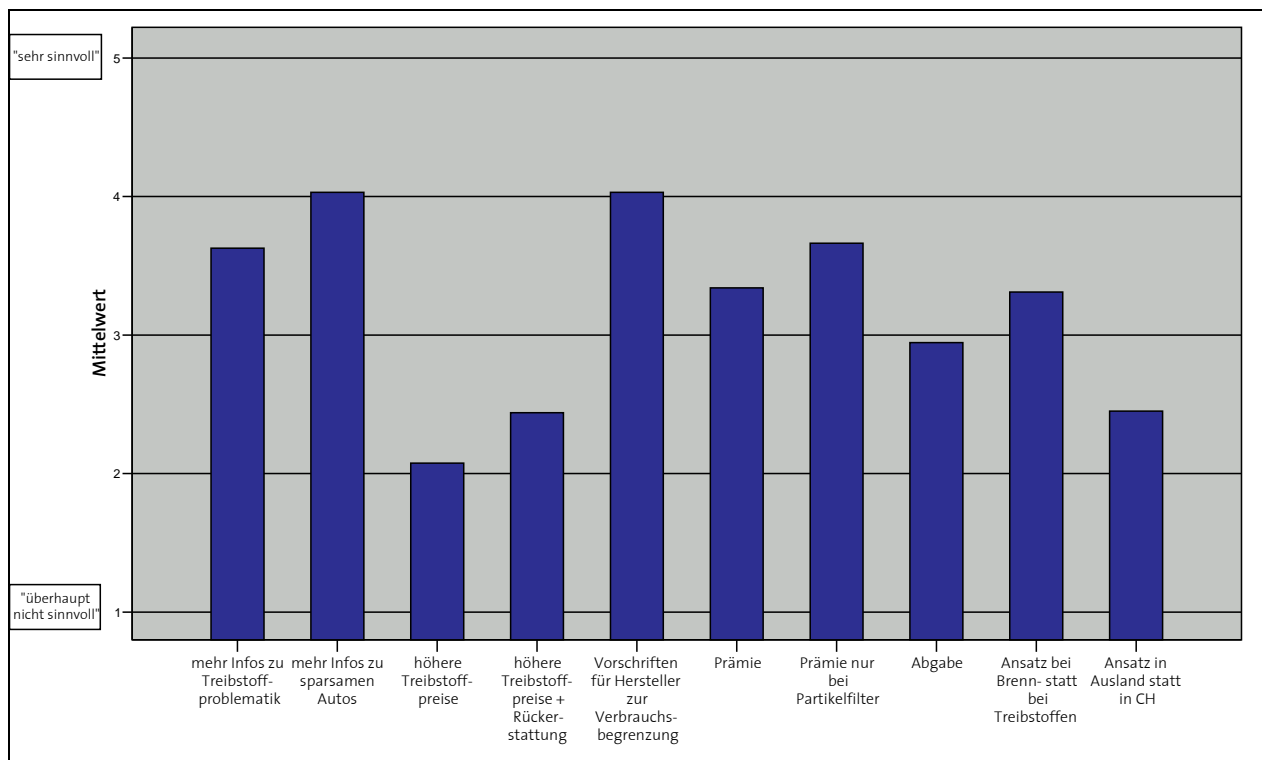
5.2. Bewertung konkreter CO₂-Reduktionsmassnahmen

Die Fragestellung zu der konkreten Umsetzung der obenstehend abgefragten Zielsetzungen in CO₂-Reduktionsmassnahmen lautete wie folgt:

43. Zurzeit werden in der schweizerischen Politik verschiedene mögliche Massnahmen diskutiert, die helfen sollen, dass weniger Treibstoff verbraucht wird. Bitte geben Sie an, welche Massnahmen Sie für sinnvoll halten und welche eher nicht.

	<i>überhaupt nicht sinnvoll</i>				<i>sehr sinnvoll</i>
	1	2	3	4	5
• mehr Informationen zum Problem des hohen Treibstoffverbrauchs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• mehr Informationen, welche Autos sparsam sind und welche nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Erhöhung der Benzin- und Dieselpreise um ca. 20 Rp./Liter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Erhöhung der Benzin- und Dieselpreise um ca. 20 Rp./Liter, aber die Einnahmen gehen nicht an den Staat, sondern werden an die Bevölkerung über die Krankenkassen zurückgegeben.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Vorschriften für die Hersteller zur Begrenzung des Treibstoffverbrauchs neuer Autos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Wer ein besonders treibstoff-effizientes Auto kauft, soll dafür eine Prämie zwischen 1000 und 2000 Franken erhalten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Wenn man ein sehr treibstoff-effizientes Dieselauto kauft, bekommt man eine solche Prämie nur, wenn das Auto einen Partikelfilter hat.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Wer ein Auto mit einem hohen Benzin- oder Dieserverbrauch kauft, soll eine Abgabe von ca. 2000 Franken bezahlen müssen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Anstatt beim Verkehr anzusetzen, sollte man besser Öl einsparen durch Fortschritte in der Häuserisolation und in der Industrie.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Anstatt in der Schweiz zu versuchen, dass weniger Benzin und Diesel gekauft wird, sollte man besser Massnahmen im Ausland machen, wo sie billiger und wirksamer sind.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Figur 6 zeigt für alle Befragten die Bewertung verschiedener Massnahmen zur CO₂-Reduktion im Verkehrsbereich. Als am sinnvollsten werden grundsätzlich Massnahmen bewertet, welche keine Einschränkung für die Autofahrer, also für die Mehrheit der Befragten bedeuten, wie verstärkte Information oder Vorschriften für die Autohersteller. Neben diesen Massnahmen, zu denen die Zustimmung recht leicht fällt, erhalten auch die verschiedenen Komponenten und Varianten von Bonus-Malus-Systemen positive Bewertungen. Als am wenigsten sinnvoll bewerten die Befragten eine Erhöhung der Treibstoffpreise.



Figur 6. Mittelwerte der Zustimmung aller Befragten zu Massnahmen zur Reduktion des Treibstoffverbrauches (N>1423; Standardabweichung=1.122-1.560).

5.3. Bewertung von Finanzierungsvarianten für Bonus-Malus-Systeme

Die untenstehend wiedergegebene Fragestellung erhebt, welche Art der Finanzierung die Befragten für die vorgängig vorgestellten Bonusprämien „von bis zu 2000 Franken für besonders treibstoff-effiziente Autos“ bevorzugen würden:

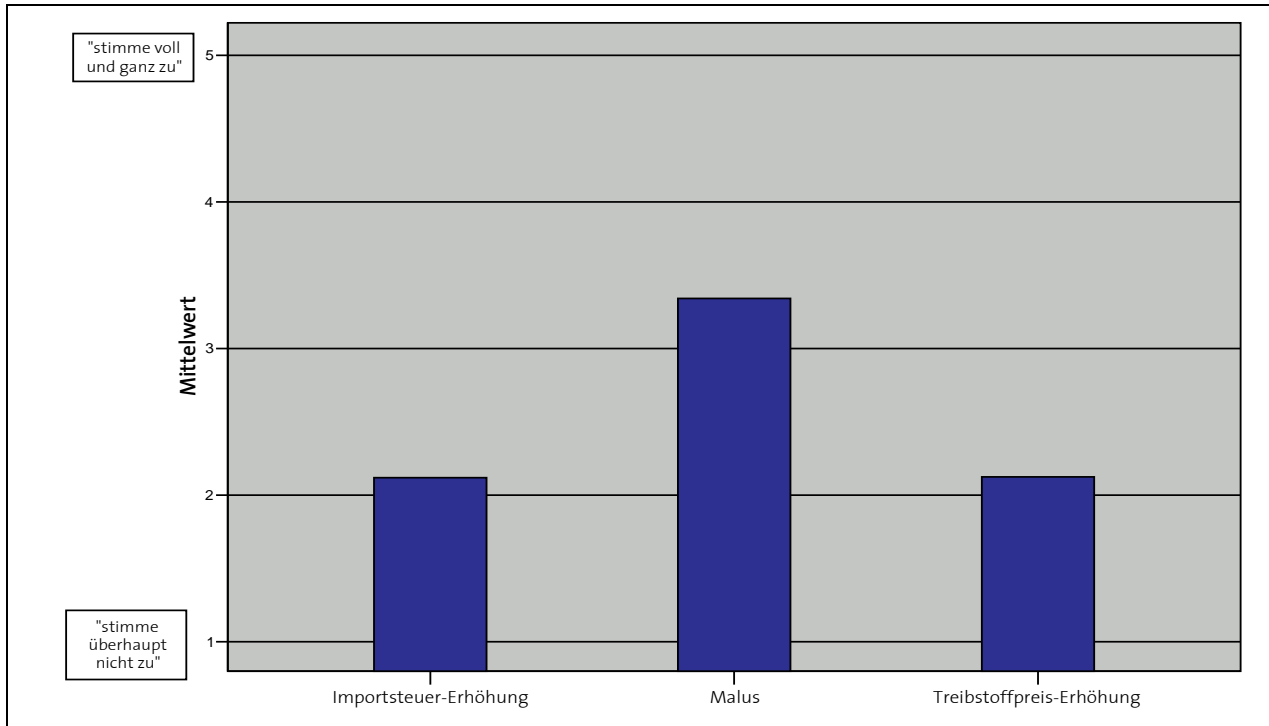
44. Jetzt wollen wir noch etwas genauer nachfragen zu der angesprochenen Prämie von bis zu 2000 Franken für besonders treibstoff-effiziente Autos, zu der es sehr unterschiedliche Meinungen gibt.
 → Falls Sie sicher sind, dass Sie kein Auto mehr kaufen werden, fahren Sie bitte fort bei b).

b) Diese Prämie für den Kauf treibstoff-effizienter Neuwagen müsste natürlich auch finanziert werden und sollte dem Staat keine zusätzlichen Kosten verursachen. Dazu werden derzeit verschiedene Möglichkeiten diskutiert. Wie ist Ihre Meinung zu folgenden drei Möglichkeiten?

	stimme überhaupt nicht zu		stimme voll und ganz zu		
	1	2	3	4	5
Das Geld für eine solche Prämie					
• ... soll aus einer Preiserhöhung für alle Neuwagen (um 1 bis 2 %) kommen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• ... soll aus einer einmaligen Abgabe kommen, die man zahlen muss, wenn man ein Auto mit hohem Verbrauch kauft.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• ... soll aus einer entsprechenden Erhöhung der Treibstoffpreise kommen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Figur 7 zeigt die Auswertung dieser Frage 44b der Befragung zur Bewertung möglicher Finanzierungsvarianten eines allfälligen Bonus-Malus-Systems. Anstelle der Finanzierung über eine Erhöhung der Automobilimportsteuer würde die Finanzierung über verursachergerechte Maluszahlungen deutlich bevorzugt. Die Finanzierung über eine Erhöhung der Treibstoffpreise – grundsätzlich eine

unbeliebte Massnahme – erhält dieselbe Bewertung wie eine Erhöhung des Verkaufspreises für alle Neuwagen.



Figur 7. Mittelwerte der Zustimmung aller Befragten zu Finanzierungsmöglichkeiten im Rahmen von Bonus-Malus-Systemen (N>1406; Standardabweichung=1.365-1.564).

6. Was macht man für und mit 2000 Franken? – Mögliche Auswirkungen von Bonus-Prämien

6.1. Reaktion auf Bonus-Systeme (Prämien für treibstoff-effiziente Autos)

Bei Lenkungsabgaben stellt sich die Frage nach der Effizienz und nach der Effektivität der Massnahme. Möglichweise versuchen die Konsumenten, durch verändertes Konsumverhalten eine Lenkungsmassnahme zu umgehen. Im Falle eines Bonus-Malus-Systems zur Förderung treibstoff-effizienter Neuwagen könnte es zum Beispiel sein, dass Personen, welche ohnehin ein Klasse-A-Fahrzeug kaufen würden, die zusätzliche Prämie umgehend in „mehr Auto“ investieren, zum Beispiel in eine Klima-Anlage, welche wiederum mehr CO₂-Ausstoss mit sich bringen würde.

Die untenstehende Frage 44a erforscht, welche Reaktionsmuster eine Bonusprämie von 2000 Franken induzieren könnte. Ändern die Befragten ihr Kaufverhalten in jene Richtung, welche das Anreizsystem zum Ziel hat, weichen die Leute eher aus, oder wollen sie sich gar nicht beeinflussen lassen? Obwohl es sich hier um eine anspruchsvolle Fragestellung und -formulierung handelt, war das Antwortverhalten und die Antwortqualität der Befragten vergleichbar gut wie in den übrigen Fragebogen-Teilen.

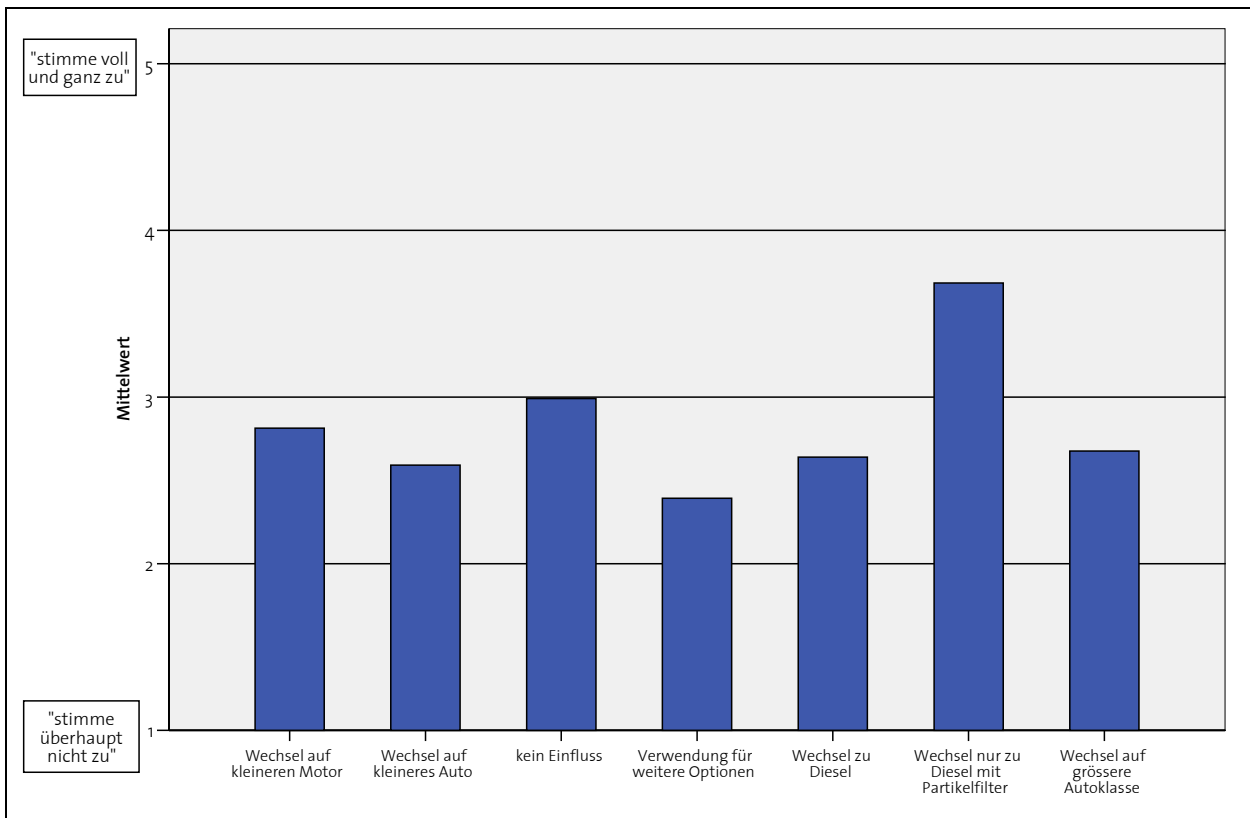
44. Jetzt wollen wir noch etwas genauer nachfragen zu der angesprochenen Prämie von bis zu 2000 Franken für besonders treibstoff-effiziente Autos, zu der es sehr unterschiedliche Meinungen gibt.

→ Falls Sie sicher sind, dass Sie kein Auto mehr kaufen werden, fahren Sie bitte fort bei b).

a) Uns interessiert, welchen Einfluss eine solche Prämie hätte. Bitte geben Sie an, wie sehr Sie den folgenden Aussagen zustimmen.

	<i>stimme überhaupt nicht zu</i>			<i>stimme voll und ganz zu</i>	
	1	2	3	4	5
• Für eine Prämie von 2000 Franken bin ich bereit, ein Auto mit einem kleineren Motor als bisher zu fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Diese Prämie könnte den Ausschlag geben, dass ich auf ein Fahrzeug einer kleineren Autoklasse wechsele, als ich bisher fahre.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Diese Prämie wird mich beim Autokauf nicht beeinflussen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Eine solche Prämie würde ich wieder für den Autokauf brauchen, um zusätzliche Optionen zu bezahlen, die ich sonst nicht wählen würde.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Falls Sie ein <u>Benzinauto fahren</u> (<input type="checkbox"/> Ich fahre ein Dieselauto.):					
↳ Ich würde von Benzin zu Diesel wechseln für eine solche Prämie.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
↳ Auf ein Diesel-Auto würde ich für eine solche Prämie nur wechseln, wenn es einen Partikelfilter hat.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Eine Prämie könnte eventuell auch ausbezahlt werden, wenn ein Auto bezogen auf sein Leergewicht sparsam ist. Es kann dann also vorkommen, dass man für ein eher kleineres Auto (Beispiel: VW Golf 1.9 TDI) keine Prämie bekommt, aber für ein eher grösseres Autos (Beispiel: VW Passat 1.9 TDI) eine Prämie erhält. Bitte bewerten Sie dazu <u>folgende Aussage</u> : Ich würde auch ein eher sparsames Auto einer grösseren Autoklasse als eigentlich beabsichtigt kaufen, falls es dafür eine solche Prämie gibt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Figur 8 zeigt für die Gruppe der potentiellen Neukäufer die selbst eingeschätzte Reaktion auf Prämien für treibstoff-effiziente Autos. Es gibt sowohl moderate Zustimmung zu Verhaltensweisen, welche beabsichtigt wären (Wechsel zu kleinerem Motor bzw. kleinerem Modell) als auch zu Verhaltensweisen, welche die Wirksamkeit eines Bonus-Malus-Systems reduzieren würden (Wechsel zu grösserem Auto als eigentlich beabsichtigt, falls dafür Bonus erhältlich; Verwendung Bonusprämie für weitere Optionen).



Figur 8. Mittelwerte der Zustimmung der potentiellen Neukäufer zu möglichen Reaktionen auf Prämien für treibstoff-effiziente Fahrzeuge (N>432; ausser bei „Wechsel auf Diesel“ und bei „Wechsel nur zu Diesel mit Partikelfilter“ N>363 von 406 „Nicht-Dieselbesitzern“; Standardabweichung=1.321-1.526).

6.2. Zusammenhang der angegebenen Wirkung einer Prämie mit der Grösse der präferierten Autoklasse

Hinsichtlich der möglichen Reaktionen auf Prämien für treibstoff-effiziente Neuwagen erscheint eine genauere Betrachtung erforderlich, die Aufschluss darüber gibt, welche Käufersegmente vermutlich in welcher Weise reagieren würden. Ein Bonus-Malus-System würde zum Beispiel vermutlich seine Wirkung hinsichtlich einer signifikanten CO₂-Reduktion verfehlen, wenn nur Kleinwagenkäufer aufgrund einer Prämie für treibstoff-effiziente Autos bereit wären, auf kleinere Motoren oder kleinere Autos umzusteigen. Solche Käufer fahren vermutlich zu einem nicht unbeträchtlichen Teil auch ohne eine Prämie bereits Autos mit einer günstigen Energiebilanz. Zur genaueren Abschätzung der Wirkung wird im Folgenden betrachtet, wie die Zustimmung zu den jeweiligen Reaktionen auf eine Prämie mit der Grösse der präferierten Autoklasse zusammenhängt. Dazu sind die Autoklassen entsprechend ihrer Grösse in eine Rangfolge gebracht worden (1=Microwagen; 2=Kleinwagen; 3=untere Mittelklasse & Kompaktvan; 4=Mittelklasse, Van & kleine Geländewagen; 5=obere Mittelklasse, grosser Geländewagen & Cabriolet/Roadster; 6=Luxusklasse & Sportwagen/Coupé).

Weiterhin ist eine zusammenfassende Variable für die „beabsichtigte Wirkung“ aus den Bereitschaften, zu einem kleineren Motor oder einem kleineren Modell zu wechseln, berechnet worden. Für eine Variable für die „Nebenwirkung“ wurden die Bereitschaften zusammengefasst, ein grösseres Auto als eigentlich beabsichtigt zu kaufen sowie die Prämie für Zusatzoptionen zu verwenden.

Wie Tabelle 6 zeigt, scheinen die Käufer, welche kleinere Autoklassen für den nächsten Autokauf bevorzugen, eher bereit, den mit einer Lenkungsabgabe angestrebten Wechsel auf einen kleineren Motor bzw. ein kleineres Modell zu vollziehen. Die Bereitschaft zu den mit einem Bonus-Malus-System nicht angestrebten

Wirkungen, dass die Autokäufer für eine Prämie zu einer grösseren Autoklasse wechseln oder die Prämie für Zusatzoptionen verwenden würden, zeigen sich dagegen unabhängig von den Autogrössenpräferenzen.

Bereitschaft zu möglichen Reaktionen auf Bonusprämien	Korrelation mit der präferierten Autogrösse
Bereitschaft, auf kleineren Motor zu wechseln	-.265(**)
Bereitschaft, auf kleineres Auto zu wechseln	-.252(**)
Bereitschaft, Prämie für Zusatzoptionen zu verwenden	.044
Bereitschaft, auf grössere Autoklasse zu wechseln	.096

Tabelle 6. Korrelationen für den Zusammenhang der präferierten Autogrösse mit der Zustimmung zu beabsichtigten und unbeabsichtigten Wirkungen einer Prämie für treibstoff-effiziente Neuwagen. (*Korrelation signifikant mit $p < 0.05$, ** Korrelation signifikant mit $p < 0.01$)

Die Tabelle 7 zeigt das entsprechende Antwortverhalten der Befragten in Abhängigkeit der bevorzugten Autoklasse beim nächsten Autokauf (hier für alle Autoklassen). Dies illustriert die Aussagen der Tabelle 6: Mit zunehmender Autogrösse nimmt die Bereitschaft zum Wechsel auf kleinere Autos und kleinere Motoren ab, und die Tendenz zu Ausweichverhalten (mit einer Verminderung der CO₂-Einsparung) nimmt zu.

Autoklasse	Mikro-wagen	Klein-wagen	Unter Mittel-klasse	Mittel-klasse	Obere Mittel-klasse	Luxus-klasse
Klassen-Nr.	1	2	3	4	5	6
Wechsel auf kleineren Motor	64.8%	51.7%	36.6%	25.0%	18.5%	37.5%
Wechsel auf kleineres Auto	51.9%	44.5%	35.1%	21.2%	20.0%	37.5%
kein Einfluss	7.4%	24.9%	27.8%	37.6%	43.1%	50.0%
Verwendung für weitere Optionen	20.4%	17.4%	16.0%	16.5%	26.2%	37.5%
Wechsel zu Diesel	29.6%	23.8%	24.7%	26.2%	23.1%	12.5%
Wechsel nur zu Diesel mit Partikelfilter	57.4%	52.1%	47.7%	45.3%	41.5%	37.5%
Wechsel auf grössere Autoklasse	18.5%	18.9%	26.0%	29.4%	38.5%	62.5%
Besitz eines Dieselaautos	3.7%	3.8%	8.2%	10.3%	20.0%	12.5%

Autoklasse	Kompaktvans	Grossraum-lim./Vans	kleine Geländewagen	Grosse Geländewg./SUV's	Cabrio/Roadster	Sportwagen/Coupé
Klassen-Nr.	7	8	9	10	11	12
Wechsel auf kleineren Motor	44.1%	34.6%	32.1%	9.7%	8.3%	40.0%
Wechsel auf kleineres Auto	27.1%	25.0%	28.6%	9.7%	0.0%	40.0%
kein Einfluss	39.0%	30.8%	39.3%	45.2%	41.7%	40.0%
Verwendung für weitere Optionen	11.9%	23.1%	32.1%	22.6%	25.0%	40.0%
Wechsel zu Diesel	30.5%	42.3%	32.1%	16.1%	8.3%	0.0%
Wechsel nur zu Diesel mit Partikelfilter	44.1%	42.3%	53.6%	35.5%	41.7%	60.0%
Wechsel auf grössere Autoklasse	30.5%	38.5%	32.1%	25.8%	8.3%	20.0%
Besitz eines Dieselaautos	16.9%	15.4%	14.3%	25.8%	0.0%	0.0%

Tabelle 7. „Wirkung“ von Bonus-Prämien in Abhängigkeit der angepeilten Autoklasse beim nächsten Autokauf. Die „Wirkung“ entspricht der Summe der Einstufungen „4“ und „5“ auf der Skala von 1=stimme überhaupt nicht zu bis zu 5=stimme voll und ganz zu. Die Gruppen „Luxuswagen“, „Cabrio/Roadster“ sowie „Sportwagen/Coupé“ haben zu kleine Fallzahlen (8, 18 bzw. 21) für eine statistische Analyse und sind hier nur der Vollständigkeit halber aufgeführt.

7. Schlussfolgerung

Der vorliegende Bericht präsentiert die Auswertungen jener Frage-Items der 1. Welle der ETH-Grossbefragung „Mobilität und Autokauf“ vom Juni 2005, welche die Akzeptanz und Wirkung von CO₂-Reduktionsmassnahmen zum Thema hatten. Die Analysen betreffen **fünf Themengebiete**: Der heutige Kenntnisstand; die Wünsche der Autokäufer nach künftiger Zusatzinformation; die Akzeptanz von allgemeinen Zielsetzungen im Bereich von CO₂-Reduktion; die Akzeptanz diesbezüglicher konkreter Massnahmen; und schliesslich die möglichen Reaktionen auf ein konkret denkbare Politikinstrument (Bonus-System für Neuwagen mit Energie-Effizienzklasse A).

- › **Heutiger Kenntnisstand.** Die heutigen Mittel zur Konsumenteninformation im Bereich energie-effiziente Fahrzeuge, d.h. die Energie-Etikette sowie die Fahrzeuglisten der Verkehrsverbände TCS und VCS, werden von den Befragten als eher unbedeutend eingestuft.
- › **Wunsch nach zusätzlicher Information.** Über 60% der Neuwagenkäufer geben in der Befragung an, zusätzliche Informationen zu energie-effizienten Autos zu wünschen – offenbar gelingt es der Energie-Etikette und den Fahrzeuglisten (noch) nicht, diesem Informationsbedürfnis zu entsprechen.
- › **Akzeptanz allgemeiner Zielsetzungen zur CO₂-Reduktion.** Angebots-orientierte Massnahmen, welche eine weniger direkte Einschränkung der individuellen Wahlfreiheit implizieren, geniessen eine höhere Akzeptanz als nachfrage-orientiert; auch diese werden jedoch nur von ca. 10% der Befragten klar abgelehnt. Ein wichtiges Resultat der Studie ist damit, dass die allgemeine Akzeptanz von CO₂-Reduktionsmassnahmen hoch ist, was auf die generelle Bereitschaft und Einsicht zur Notwendigkeit schliessen lässt, den Treibstoffverbrauch und mitunter den CO₂-Ausstoss in Zukunft weiter zu reduzieren.
- › **Akzeptanz konkreter Massnahmen.** Es zeigt sich eine klare Befürwortung (neben der Zustimmung zu „mehr Information“) für Bonus-Malus-Systeme, d.h. für Prämien beim Kauf sparsamer und Zusatzzahlungen beim Kauf verbrauchsintensiver Fahrzeuge. Eine Erhöhung der Treibstoffpreise würde sehr schlecht akzeptiert und wird offenbar nicht als probates Mittel zur CO₂-Reduktion eingestuft.
- › **Verhaltensänderungen unter Bonussystem.** Die Befragten wurden ausserdem nach ihrem mutmasslichen Verhalten befragt für den Fall von Bonus-Prämien. Es zeigt sich, dass die Bereitschaft, wegen einer solchen Prämie auf ein kleineres Auto oder einen kleineren Motor zu wechseln, abnimmt mit der Zunahme der Grösse des Autos, welche die Befragten als Wunschgrösse beim nächsten Autokauf angeben.

Schlussfolgerungen dieses Berichts. Die Autofahrer zeigen eine hohe allgemeine Akzeptanz gegenüber CO₂-Reduktionsmassnahmen. Ihre Kenntnisse hinsichtlich energie-effizienter Fahrzeugen sind noch gering, und sie wünschen sich deshalb zu einem grossen Teil weitere Informationen. Bei den konkreten Massnahmen werden Bonus-Malus-Systeme beim Neuwagenkauf klar bevorzugt, am wenigsten Akzeptanz fänden Treibstoffpreiserhöhungen. Die detaillierte Untersuchung möglicher Verhaltensmuster unter Bonusprämien zeigt, dass eine relativ definierte Energie-Effizienz als Basis der Energie-Etikette (und damit als Basis der Bonusberechtigung) wichtig ist, damit auch die Käufer grösserer Autos mit einer ähnlich grossen Verhaltensänderung Zugang zu A-Klasse-Autos und den entsprechenden Boni erhalten.

Literatur

- de Haan, P., & Scholz, R.W. (in Vorbereitung). *Erforschung des Autokaufverhaltens hinsichtlich Treibstoffeinsparung und Technologieakzeptanz. Forschungsplan zum Projekt „Entscheidungsfaktoren beim Kauf verbrauchsgünstiger Neuwagen“*. Berichte zum Schweizer Autokaufverhalten Nr. 2. ETH Zurich, IED-NSSI, report EMDM1065 (erscheint Januar 2007).
- Peters, A., de Haan, P. & Müller, M. G. (2006a). *Wave 1A der Grossbefragung „Mobilität und Autokauf“ (Befragung mit Lebensverlaufskalender). Hintergrundbericht im Rahmen des Projekts „Entscheidungsfaktoren beim Kauf verbrauchsgünstiger Neuwagen“*. Berichte zum Schweizer Autokaufverhalten Nr. 4. ETH Zürich, IED-NSSI, Report EMDM2021.
- Peters, A., de Haan, P. & Müller, M. G. (2006b). *Wave 1B der Grossbefragung „Mobilität und Autokauf“ (Befragung mit Lebensverlaufskalender). Hintergrundbericht im Rahmen des Projekts „Entscheidungsfaktoren beim Kauf verbrauchsgünstiger Neuwagen“*. Berichte zum Schweizer Autokaufverhalten Nr. 5. ETH Zürich, IED-NSSI, Report EMDM2022.
- Peters, A., de Haan, P. & Müller, M. G. (2006c). *Wave 2 der Grossbefragung „Mobilität und Autokauf“*. Hintergrundbericht im Rahmen des Projekts „Entscheidungsfaktoren beim Kauf verbrauchsgünstiger Neuwagen“. Berichte zum Schweizer Autokaufverhalten Nr. 9. ETH Zürich, IED-NSSI, Report EMDM2131.

Anhang 1 – Auszüge Wave 1 Basisbefragung

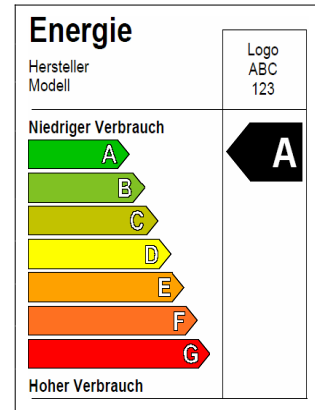
Die folgenden drei Seiten enthalten die Seiten 11, 12 und 13 der deutschsprachigen Version des so genannten Basis-Fragebogens der 1. Welle der ETH-Grossbefragung „Mobilität und Autokauf“ vom Juni 2005, welche 4000 telefonbuchrepräsentativ gewählten Haushalten in der Schweiz zugestellt wurde. Für die französische Version dieser Fragen, für den gesamten Fragebogen, sowie für weitere Details zur Durchführung, Rücklaufquote und Erfassung dieser Befragung wird verwiesen auf Peters et al. (2006a).

39. Haben Sie die Abbildung rechts schon mal gesehen? ja nein

↳ Falls ja:

a) Von welchen Produkten her kennen Sie die Energie-Etikette?
(Mehrfachantworten möglich)

- Waschmaschine
- Fernseher
- Autos
- Geschirrspüler
- Kühl-/Gefriergeräte
- Glühbirnen
- Fön
- PC
- Sonstiges: _____



b) Welche Bedeutung hat für Sie die Energie-Etikette für Ihre Autokaufentscheidung? nicht wichtig sehr wichtig
1 2 3 4 5

40. Welche Bedeutung haben folgende Autolisten für Ihre Kaufentscheidung? nicht wichtig sehr wichtig
1 2 3 4 5

- TCS-Verbrauchskatalog
- VCS-Auto-Umweltliste

41. Wünschen Sie sich vom Staat oder von den Autoherstellern mehr Informationen über treibstoff-effiziente bzw. sparsame Autos? ja nein

↳ Wenn ja: Auf welchem Wege würden diese Informationen Sie am besten erreichen?

Mögliche Massnahmen im Bereich Mobilität und Verkehr

42. Die verkauften Mengen Benzin und Diesel nehmen weiter zu. Das CO₂-Gesetz schreibt aber vor, dass in den nächsten Jahren die CO₂-Emissionen aus dem Verkehr reduziert werden, das heisst also, dass weniger Treibstoff verbraucht werden darf.

Wo sollte man Ihrer Meinung nach ansetzen?	<i>erstes Ziel sollte sein... (max. 2 Kreuze)</i>	<i>an zweiter Stelle... (max. 2 Kreuze)</i>	<i>nicht so wichtig ist... (max. 2 Kreuze)</i>	<i>ich lehne dieses Ziel ab</i>
• ...dass die Leute mit dem Auto weniger fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• ...dass die Zweit-/Drittautos weniger werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• ...dass mehr treibstoff-effiziente Autos gekauft werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• ...dass mehr auf alternative Treibstoffe gewechselt wird.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• ...dass weniger Geländewagen gekauft werden.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• ...dass die Hersteller sparsamere Autos bauen müssen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

43. Zurzeit werden in der schweizerischen Politik verschiedene mögliche Massnahmen diskutiert, die helfen sollen, dass weniger Treibstoff verbraucht wird.

Bitte geben Sie an, welche Massnahmen Sie für sinnvoll halten und welche eher nicht.	<i>überhaupt nicht sinnvoll</i>				<i>sehr sinn- voll</i>
	1	2	3	4	5
• mehr Informationen zum Problem des hohen Treibstoffverbrauchs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• mehr Informationen, welche Autos sparsam sind und welche nicht	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Erhöhung der Benzin- und Dieselpreise um ca. 20 Rp./Liter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Erhöhung der Benzin- und Dieselpreise um ca. 20 Rp./Liter, aber die Einnahmen gehen nicht an den Staat, sondern werden an die Bevölkerung über die Krankenkassen zurückgegeben.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Vorschriften für die Hersteller zur Begrenzung des Treibstoffverbrauchs neuer Autos	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Wer ein besonders treibstoff-effizientes Auto kauft, soll dafür eine Prämie zwischen 1000 und 2000 Franken erhalten.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Wenn man ein sehr treibstoff-effizientes Dieselauto kauft, bekommt man eine solche Prämie nur, wenn das Auto einen Partikelfilter hat.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Wer ein Auto mit einem hohen Benzin- oder Dieserverbrauch kauft, soll eine Abgabe von ca. 2000 Franken bezahlen müssen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Anstatt beim Verkehr anzusetzen, sollte man besser Öl einsparen durch Fortschritte in der Häuserisolation und in der Industrie.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Anstatt in der Schweiz zu versuchen, dass weniger Benzin und Diesel gekauft wird, sollte man besser Massnahmen im Ausland machen, wo sie billiger und wirksamer sind.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

44. Jetzt wollen wir noch etwas genauer nachfragen zu der angesprochenen Prämie von bis zu 2000 Franken für besonders treibstoff-effiziente Autos, zu der es sehr unterschiedliche Meinungen gibt.

→ Falls Sie sicher sind, dass Sie kein Auto mehr kaufen werden, fahren Sie bitte fort bei b).

a) Uns interessiert, welchen Einfluss eine solche Prämie hätte. Bitte geben Sie an, wie sehr Sie den folgenden Aussagen zustimmen.

	<i>stimme überhaupt nicht zu</i>			<i>stimme voll und ganz zu</i>	
	1	2	3	4	5
• Für eine Prämie von 2000 Franken bin ich bereit, ein Auto mit einem kleineren Motor als bisher zu fahren.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Diese Prämie könnte den Ausschlag geben, dass ich auf ein Fahrzeug einer kleineren Autoklasse wechsele, als ich bisher fahre.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Diese Prämie wird mich beim Autokauf nicht beeinflussen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Eine solche Prämie würde ich wieder für den Autokauf brauchen, um zusätzliche Optionen zu bezahlen, die ich sonst nicht wählen würde.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Falls Sie ein Benzinauto fahren (<input type="checkbox"/> Ich fahre ein Dieselauto.):					
↳ Ich würde von Benzin zu Diesel wechseln für eine solche Prämie.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
↳ Auf ein Diesel-Auto würde ich für eine solche Prämie nur wechseln, wenn es einen Partikelfilter hat.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• Eine Prämie könnte eventuell auch ausbezahlt werden, wenn ein Auto bezogen auf sein Leergewicht sparsam ist. Es kann dann also vorkommen, dass man für ein eher kleineres Auto (Beispiel: VW Golf 1.9 TDI) keine Prämie bekommt, aber für ein eher grösseres Autos (Beispiel: VW Passat 1.9 TDI) eine Prämie erhält. Bitte bewerten Sie dazu <u>folgende Aussage</u> : Ich würde auch ein eher sparsames Auto einer grösseren Autoklasse als eigentlich beabsichtigt kaufen, falls es dafür eine solche Prämie gibt.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

b) Diese Prämie für den Kauf treibstoff-effizienter Neuwagen müsste natürlich auch finanziert werden und sollte dem Staat keine zusätzlichen Kosten verursachen. Dazu werden derzeit verschiedene Möglichkeiten diskutiert. Wie ist Ihre Meinung zu folgenden drei Möglichkeiten?

	<i>stimme überhaupt nicht zu</i>			<i>stimme voll und ganz zu</i>	
	1	2	3	4	5
Das Geld für eine solche Prämie					
• ... soll aus einer Preiserhöhung für alle Neuwagen (um 1 bis 2 %) kommen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• ... soll aus einer einmaligen Abgabe kommen, die man zahlen muss, wenn man ein Auto mit hohem Verbrauch kauft.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
• ... soll aus einer entsprechenden Erhöhung der Treibstoffpreise kommen.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

c) Nun haben Sie diese Prämie und ihre mögliche Ausgestaltung ein wenig genauer kennen gelernt. Eine solche Prämie könnten ungefähr 20 % aller Neuwagenkäufer bekommen. Wir möchten Sie bitten, nochmals Ihr Urteil über diese Massnahme abzugeben.

	<i>stimme überhaupt nicht zu</i>			<i>stimme voll und ganz zu</i>	
	1	2	3	4	5
• Diese Massnahme ist sinnvoll.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Anhang 2 – Befragungsdaten Teil Massnahmenakzeptanz

Die folgenden 12 Seiten enthalten das Antwortverhalten zu den Fragen 42, 43 und 44 in Abhängigkeit der beim nächsten Autokauf angepeilten Autogrössenklasse:

- Künftige KäuferInnen von Mikrowagen
- Künftige KäuferInnen von Kleinwagen
- Künftige KäuferInnen der unteren Mittelklasse
- Künftige KäuferInnen der Mittelklasse
- Künftige KäuferInnen der oberen Mittelklasse
- Künftige KäuferInnen von Luxuswagen
- Künftige KäuferInnen von Kompaktvans
- Künftige KäuferInnen von Vans/Grossraumlimousinen
- Künftige KäuferInnen kleiner Geländewagen
- Künftige KäuferInnen grosser Geländewagen/SUV's
- Künftige KäuferInnen von Cabriolets und Roadsters
- Künftige KäuferInnen von Sportwagen und Coupés.

Angepeilte Klasse beim nächsten Autokauf:		Mikrowagen			Antwortverhalten Items 42, 43, 44		
	Erstes Ziel müsste sein...	an zweiter Stelle...	nicht so wichtig ist...	Ich lehne dieses Ziel ab.	keine Angabe		Total
42. CO₂-Reduktion Verkehr: Wo sollte man Ihrer Meinung ansetzen?							
weniger Autofahren	16	15	13	4	6		54
weniger 2./3.-Autos	17	13	16	3	5		54
Kauf von mehr treibstoff-effiziente Autos	16	24	4	0	10		54
mehr Wechsel auf alternative Treibstoffe	26	14	9	0	5		54
weniger Geländewagen	7	12	21	6	8		54
Hersteller bauen sparsamere Autos	27	16	7	0	4		54
43. CO₂-Reduktion Verkehr: Welche Massnahmen halten Sie für sinnvoll, welche eher nicht?							
	5=sehr sinnvoll	4	3	2	1=überhaupt nicht sinnvoll	keine Angabe	Total
mehr Infos zu Problem des hohen Treibstoffver	19	9	11	7	4	4	54
mehr Infos zu sparsamen Autos	26	19	5	1	1	2	54
Erhöhung Treibstoffpreise	8	1	9	10	23	3	54
Erhöhung Treibstoffpreise + Rückerstattung	4	10	9	11	15	5	54
Vorschriften für Hersteller zur Begrenzung des	26	14	4	3	4	3	54
Prämie	21	8	14	2	5	4	54
Prämie nur für Partikelfilter	16	16	9	3	5	5	54
Abgabe	18	8	5	15	6	2	54
Ansatz bei Brenn- statt bei Treibstoffen	8	15	12	8	6	5	54
Ansatz in Ausland statt in CH	1	4	13	11	18	7	54
44a. Einfluss 2000-Fr.-Prämie für treibstoff-eff. Autos: Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?							
	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
Wechsel auf kleineren Motor	28	7	4	4	4	7	54
Wechsel auf kleineres Auto	21	7	3	7	6	10	54
kein Einfluss	2	2	7	9	25	9	54
Verwendung für weitere Optionen	5	6	13	3	20	7	54
Wechsel zu Diesel	8	8	14	1	11	12	54
Wechsel nur zu Diesel mit Partikelfilter	19	12	9	1	3	10	54
Wechsel auf grössere Autoklasse	5	5	10	8	18	8	54
Besitz eines Dieselaautos	nein: 44	ja: 4	ja: 3	2	k.A.: 8	8	54
44b. Finanzierung Kaufprämien für treibstoff-eff. Neuwagen: Wie ist Ihre Meinung zu folgenden drei Möglichkeiten?							
	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
...durch Importsteuer-Erhöhung präferiert	6	11	7	6	17	7	54
...durch Malus präferiert	18	11	9	4	6	6	54
...durch Treibstoffpreis-Erhöhung präferiert	7	3	10	11	16	7	54
2. Bewertung der Prämie (sinnvoll)	9	18	18	1	4	4	54

Angepeilte Klasse beim nächsten Autokauf:	Kleinwagen			Antwortverhalten Items 42, 43, 44			
	Erstes Ziel	an	nicht so	Ich lehne	keine		Total
42. CO₂-Reduktion Verkehr: Wo sollte man Ihrer Meinung ansetzen?	müsste sein...	zweiter Stelle...	wichtig ist...	dieses Ziel ab.	Angabe		
weniger Autofahren	87	66	58	28	26		265
weniger 2./3.-Autos	79	46	81	17	42		265
Kauf von mehr treibstoff-effiziente Autos	70	117	42	5	31		265
mehr Wechsel auf alternative Treibstoffe	89	81	58	5	32		265
weniger Geländewagen	44	74	83	26	38		265
Hersteller bauen sparsamere Autos	147	67	25	6	20		265
43. CO₂-Reduktion Verkehr: Welche Massnahmen halten Sie für sinnvoll, welche eher nicht?	5=sehr sinnvoll	4	3	2	1=überhaupt nicht sinnvoll	keine Angabe	Total
mehr Infos zu Problem des hohen Treibstoffver	97	67	55	25	9	12	265
mehr Infos zu sparsamen Autos	133	79	28	12	7	6	265
Erhöhung Treibstoffpreise	21	35	38	50	109	12	265
Erhöhung Treibstoffpreise + Rückerstattung	45	22	49	33	105	11	265
Vorschriften für Hersteller zur Begrenzung des	135	62	43	9	11	5	265
Prämie	80	62	53	30	32	8	265
Prämie nur für Partikelfilter	101	49	60	20	25	10	265
Abgabe	72	41	45	37	63	7	265
Ansatz bei Brenn- statt bei Treibstoffen	45	51	89	43	28	9	265
Ansatz in Ausland statt in CH	24	20	66	44	94	17	265
44a. Einfluss 2000-Fr.-Prämie für treibstoff-eff. Autos: Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
Wechsel auf kleineren Motor	77	60	51	25	28	24	265
Wechsel auf kleineres Auto	68	50	46	35	39	27	265
kein Einfluss	29	37	36	57	74	32	265
Verwendung für weitere Optionen	19	27	57	39	92	31	265
Wechsel zu Diesel	28	35	62	19	69	52	265
Wechsel nur zu Diesel mit Partikelfilter	94	44	40	10	31	46	265
Wechsel auf grössere Autoklasse	20	30	57	47	82	29	265
Besitz eines Dieselaautos	<i>nein:</i>	223	<i>ja:</i>	10	<i>k.A.:</i>	32	265
44b. Finanzierung Kaufprämien für treibstoff-eff. Neuwagen: Wie ist Ihre Meinung zu folgenden drei Möglichkeiten?	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
...durch Importsteuer-Erhöhung präferiert	25	25	40	51	109	15	265
...durch Malus präferiert	104	56	30	22	41	12	265
...durch Treibstoffpreis-Erhöhung präferiert	28	23	32	41	124	17	265
2. Bewertung der Prämie (sinnvoll)	66	57	75	28	31	8	265

Angepeilte Klasse beim nächsten Autokauf:	Untere Mittelklasse			Antwortverhalten Items 42, 43, 44			
	Erstes Ziel	an	nicht so	Ich lehne	keine		Total
42. CO₂-Reduktion Verkehr: Wo sollte man Ihrer Meinung ansetzen?	müsste sein...	zweiter Stelle...	wichtig ist...	dieses Ziel ab.	Angabe		
weniger Autofahren	125	101	82	43	37		388
weniger 2./3.-Autos	96	104	98	31	59		388
Kauf von mehr treibstoff-effiziente Autos	116	145	61	9	57		388
mehr Wechsel auf alternative Treibstoffe	112	110	108	7	51		388
weniger Geländewagen	119	89	101	31	48		388
Hersteller bauen sparsamere Autos	216	96	46	6	24		388
43. CO₂-Reduktion Verkehr: Welche Massnahmen halten Sie für sinnvoll, welche eher nicht?	5=sehr sinnvoll	4	3	2	1=überhaupt nicht sinnvoll	keine Angabe	Total
mehr Infos zu Problem des hohen Treibstoffver	135	79	96	35	27	16	388
mehr Infos zu sparsamen Autos	177	105	57	24	13	12	388
Erhöhung Treibstoffpreise	33	22	61	56	196	20	388
Erhöhung Treibstoffpreise + Rückerstattung	55	38	64	45	167	19	388
Vorschriften für Hersteller zur Begrenzung des	192	79	55	25	28	9	388
Prämie	101	76	97	47	57	10	388
Prämie nur für Partikelfilter	142	77	72	32	41	24	388
Abgabe	93	62	76	55	88	14	388
Ansatz bei Brenn- statt bei Treibstoffen	74	72	126	48	43	25	388
Ansatz in Ausland statt in CH	40	38	97	53	135	25	388
44a. Einfluss 2000-Fr.-Prämie für treibstoff-eff. Autos: Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
Wechsel auf kleineren Motor	80	62	89	56	63	38	388
Wechsel auf kleineres Auto	52	84	80	62	76	34	388
kein Einfluss	58	50	75	71	92	42	388
Verwendung für weitere Optionen	22	40	96	58	127	45	388
Wechsel zu Diesel	52	44	84	34	99	75	388
Wechsel nur zu Diesel mit Partikelfilter	125	60	58	19	41	85	388
Wechsel auf grössere Autoklasse	42	59	90	51	100	46	388
Besitz eines Dieselaautos	nein:	319	ja:	32	k.A.:	37	388
44b. Finanzierung Kaufprämien für treibstoff-eff. Neuwagen: Wie ist Ihre Meinung zu folgenden drei Möglichkeiten?	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
...durch Importsteuer-Erhöhung präferiert	30	32	67	69	169	21	388
...durch Malus präferiert	140	78	54	23	76	17	388
...durch Treibstoffpreis-Erhöhung präferiert	30	28	57	61	185	27	388
2. Bewertung der Prämie (sinnvoll)	54	88	125	55	52	14	388

Angepeilte Klasse beim nächsten Autokauf:	Mittelklasse			Antwortverhalten Items 42, 43, 44			
	Erstes Ziel müsste sein...	an zweiter Stelle...	nicht so wichtig ist...	Ich lehne dieses Ziel ab.	keine Angabe		Total
42. CO₂-Reduktion Verkehr: Wo sollte man Ihrer Meinung ansetzen?							
weniger Autofahren	100	75	83	34	48		340
weniger 2./3.-Autos	67	86	100	39	48		340
Kauf von mehr treibstoff-effiziente Autos	112	114	60	3	51		340
mehr Wechsel auf alternative Treibstoffe	102	105	81	7	45		340
weniger Geländewagen	71	84	97	40	48		340
Hersteller bauen sparsamere Autos	209	77	30	8	16		340
43. CO₂-Reduktion Verkehr: Welche Massnahmen halten Sie für sinnvoll, welche eher nicht?	5=sehr sinnvoll	4	3	2	1=überhaupt nicht sinnvoll	keine Angabe	Total
mehr Infos zu Problem des hohen Treibstoffver	82	75	103	52	15	13	340
mehr Infos zu sparsamen Autos	119	100	68	28	17	8	340
Erhöhung Treibstoffpreise	26	23	44	55	178	14	340
Erhöhung Treibstoffpreise + Rückerstattung	35	36	47	56	152	14	340
Vorschriften für Hersteller zur Begrenzung des	141	84	54	20	28	13	340
Prämie	90	77	58	34	68	13	340
Prämie nur für Partikelfilter	121	77	57	28	49	8	340
Abgabe	61	46	57	42	118	16	340
Ansatz bei Brenn- statt bei Treibstoffen	76	79	100	42	29	14	340
Ansatz in Ausland statt in CH	39	40	73	55	116	17	340
44a. Einfluss 2000-Fr.-Prämie für treibstoff-eff. Autos: Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
Wechsel auf kleineren Motor	32	53	79	62	86	28	340
Wechsel auf kleineres Auto	22	50	70	68	100	30	340
kein Einfluss	60	68	61	59	62	30	340
Verwendung für weitere Optionen	19	37	73	55	118	38	340
Wechsel zu Diesel	42	47	51	42	83	75	340
Wechsel nur zu Diesel mit Partikelfilter	95	59	47	24	37	78	340
Wechsel auf grössere Autoklasse	44	56	68	54	86	32	340
Besitz eines Dieselaautos	nein: 271		ja: 7	35	k.A.: 34		340
44b. Finanzierung Kaufprämien für treibstoff-eff. Neuwagen: Wie ist Ihre Meinung zu folgenden drei Möglichkeiten?	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
...durch Importsteuer-Erhöhung präferiert	26	26	47	53	171	17	340
...durch Malus präferiert	102	65	41	33	89	10	340
...durch Treibstoffpreis-Erhöhung präferiert	28	37	52	48	157	18	340
2. Bewertung der Prämie (sinnvoll)	35	80	93	56	63	13	340

Angepeilte Klasse beim nächsten Autokauf:	Obere Mittelklasse			Antwortverhalten Items 42, 43, 44			
	Erstes Ziel müsste sein...	an zweiter Stelle...	nicht so wichtig ist...	Ich lehne dieses Ziel ab.	keine Angabe		Total
42. CO₂-Reduktion Verkehr: Wo sollte man Ihrer Meinung nach ansetzen?							
weniger Autofahren	14	14	11	18	8		65
weniger 2./3.-Autos	11	13	20	12	9		65
Kauf von mehr treibstoff-effiziente Autos	23	23	12	3	4		65
mehr Wechsel auf alternative Treibstoffe	19	12	21	3	10		65
weniger Geländewagen	15	15	13	11	11		65
Hersteller bauen sparsamere Autos	41	12	6	1	5		65
43. CO₂-Reduktion Verkehr: Welche Massnahmen halten Sie für sinnvoll, welche eher nicht?	5=sehr sinnvoll	4	3	2	1=überhaupt nicht sinnvoll	keine Angabe	Total
mehr Infos zu Problem des hohen Treibstoffver	20	11	19	7	6	2	65
mehr Infos zu sparsamen Autos	24	19	11	2	5	4	65
Erhöhung Treibstoffpreise	4	5	7	6	40	3	65
Erhöhung Treibstoffpreise + Rückerstattung	11	7	7	6	32	2	65
Vorschriften für Hersteller zur Begrenzung des	29	19	5	7	3	2	65
Prämie	24	14	7	5	12	3	65
Prämie nur für Partikelfilter	31	11	8	0	13	2	65
Abgabe	15	10	11	7	19	3	65
Ansatz bei Brenn- statt bei Treibstoffen	19	16	17	4	6	3	65
Ansatz in Ausland statt in CH	10	8	18	6	20	3	65
44a. Einfluss 2000-Fr.-Prämie für treibstoff-eff. Autos: Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
Wechsel auf kleineren Motor	6	6	12	5	27	9	65
Wechsel auf kleineres Auto	7	6	8	14	23	7	65
kein Einfluss	18	10	16	5	9	7	65
Verwendung für weitere Optionen	8	9	11	9	21	7	65
Wechsel zu Diesel	7	8	7	2	19	22	65
Wechsel nur zu Diesel mit Partikelfilter	21	6	5	0	8	25	65
Wechsel auf grössere Autoklasse	9	16	11	5	16	8	65
Besitz eines Dieselaautos	<i>nein:</i>	<i>43</i>	<i>ja:</i>	<i>13</i>	<i>k.A.:</i>	<i>9</i>	65
44b. Finanzierung Kaufprämien für treibstoff-eff. Neuwagen: Wie ist Ihre Meinung zu folgenden drei Möglichkeiten?	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
...durch Importsteuer-Erhöhung präferiert	1	6	9	6	37	6	65
...durch Malus präferiert	17	7	10	4	21	6	65
...durch Treibstoffpreis-Erhöhung präferiert	6	5	5	5	38	6	65
2. Bewertung der Prämie (sinnvoll)	10	10	17	11	14	3	65

Angepeilte Klasse beim nächsten Autokauf:	Luxuswagen			Antwortverhalten Items 42, 43, 44			
	Erstes Ziel müsste sein...	an zweiter Stelle...	nicht so wichtig ist...	Ich lehne dieses Ziel ab.	keine Angabe		Total
42. CO₂-Reduktion Verkehr: Wo sollte man Ihrer Meinung nach ansetzen?							
weniger Autofahren	4	0	3	1	0		8
weniger 2./3.-Autos	2	2	2	0	2		8
Kauf von mehr treibstoff-effiziente Autos	3	4	1	0	0		8
mehr Wechsel auf alternative Treibstoffe	2	3	2	0	1		8
weniger Geländewagen	2	1	5	0	0		8
Hersteller bauen sparsamere Autos	3	4	0	1	0		8
43. CO₂-Reduktion Verkehr: Welche Massnahmen halten Sie für sinnvoll, welche eher nicht?	5=sehr sinnvoll	4	3	2	1=überhaupt nicht sinnvoll	keine Angabe	Total
mehr Infos zu Problem des hohen Treibstoffver	1	0	5	1	1	0	8
mehr Infos zu sparsamen Autos	3	1	3	0	1	0	8
Erhöhung Treibstoffpreise	2	1	1	2	2	0	8
Erhöhung Treibstoffpreise + Rückerstattung	1	2	2	0	3	0	8
Vorschriften für Hersteller zur Begrenzung des	3	0	1	2	2	0	8
Prämie	4	2	0	0	2	0	8
Prämie nur für Partikelfilter	5	1	1	0	1	0	8
Abgabe	3	0	1	1	3	0	8
Ansatz bei Brenn- statt bei Treibstoffen	3	1	2	1	1	0	8
Ansatz in Ausland statt in CH	1	0	2	1	3	1	8
44a. Einfluss 2000-Fr.-Prämie für treibstoff-eff. Autos: Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
Wechsel auf kleineren Motor	1	2	0	0	5	0	8
Wechsel auf kleineres Auto	1	2	0	0	5	0	8
kein Einfluss	4	0	0	2	2	0	8
Verwendung für weitere Optionen	2	1	2	0	3	0	8
Wechsel zu Diesel	1	0	0	0	6	1	8
Wechsel nur zu Diesel mit Partikelfilter	3	0	2	1	1	1	8
Wechsel auf grössere Autoklasse	3	2	0	0	3	0	8
Besitz eines Dieselaautos	nein: 7		ja: 7	1	k.A.: 0	0	8
44b. Finanzierung Kaufprämien für treibstoff-eff. Neuwagen: Wie ist Ihre Meinung zu folgenden drei Möglichkeiten?	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
...durch Importsteuer-Erhöhung präferiert	1	1	2	2	1	1	8
...durch Malus präferiert	2	1	3	0	2	0	8
...durch Treibstoffpreis-Erhöhung präferiert	3	1	1	1	1	1	8
2. Bewertung der Prämie (sinnvoll)	1	2	2	1	2	0	8

Angepeilte Klasse beim nächsten Autokauf:	Kompaktvans			Antwortverhalten Items 42, 43, 44			
	Erstes Ziel müsste sein...	an zweiter Stelle...	nicht so wichtig ist...	Ich lehne dieses Ziel ab.	keine Angabe	Total	
42. CO₂-Reduktion Verkehr: Wo sollte man Ihrer Meinung nach ansetzen?							
weniger Autofahren	20	16	10	8	5	59	
weniger 2./3.-Autos	11	13	19	11	5	59	
Kauf von mehr treibstoff-effiziente Autos	22	20	11	0	6	59	
mehr Wechsel auf alternative Treibstoffe	16	20	12	1	10	59	
weniger Geländewagen	9	22	16	4	8	59	
Hersteller bauen sparsamere Autos	40	10	6	1	2	59	
43. CO₂-Reduktion Verkehr: Welche Massnahmen halten Sie für sinnvoll, welche eher nicht?	5=sehr sinnvoll	4	3	2	1=überhaupt nicht sinnvoll	keine Angabe	Total
mehr Infos zu Problem des hohen Treibstoffver	19	12	17	6	2	3	59
mehr Infos zu sparsamen Autos	27	16	11	4	0	1	59
Erhöhung Treibstoffpreise	4	5	10	12	28	0	59
Erhöhung Treibstoffpreise + Rückerstattung	6	9	8	9	27	0	59
Vorschriften für Hersteller zur Begrenzung des	33	15	8	1	2	0	59
Prämie	18	12	10	8	9	2	59
Prämie nur für Partikelfilter	25	14	9	5	5	1	59
Abgabe	19	6	9	10	15	0	59
Ansatz bei Brenn- statt bei Treibstoffen	14	16	21	6	2	0	59
Ansatz in Ausland statt in CH	9	8	10	12	20	0	59
44a. Einfluss 2000-Fr.-Prämie für treibstoff-eff. Autos: Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
Wechsel auf kleineren Motor	14	12	13	5	12	3	59
Wechsel auf kleineres Auto	8	8	13	12	15	3	59
kein Einfluss	14	9	8	10	15	3	59
Verwendung für weitere Optionen	2	5	10	11	26	5	59
Wechsel zu Diesel	8	10	9	3	13	16	59
Wechsel nur zu Diesel mit Partikelfilter	15	11	11	1	7	14	59
Wechsel auf grössere Autoklasse	11	7	16	7	15	3	59
Besitz eines Dieselaautos	<i>nein:</i>	45	<i>ja:</i>	10	<i>k.A.:</i>	4	59
44b. Finanzierung Kaufprämien für treibstoff-eff. Neuwagen: Wie ist Ihre Meinung zu folgenden drei Möglichkeiten?	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
...durch Importsteuer-Erhöhung präferiert	2	7	7	14	26	3	59
...durch Malus präferiert	24	11	9	4	10	1	59
...durch Treibstoffpreis-Erhöhung präferiert	8	11	7	7	25	1	59
2. Bewertung der Prämie (sinnvoll)	11	15	17	5	11	0	59

Angepeilte Klasse beim nächsten Autokauf:	Vans/Grossraumlimousinen			Antwortverhalten Items 42, 43, 44			
	Erstes Ziel müsste sein...	an zweiter Stelle...	nicht so wichtig ist...	Ich lehne dieses Ziel ab.	keine Angabe		Total
42. CO₂-Reduktion Verkehr: Wo sollte man Ihrer Meinung nach ansetzen?							
weniger Autofahren	22	12	11	3	4		52
weniger 2./3.-Autos	6	23	16	1	6		52
Kauf von mehr treibstoff-effiziente Autos	15	20	8	1	8		52
mehr Wechsel auf alternative Treibstoffe	23	11	14	0	4		52
weniger Geländewagen	6	14	18	6	8		52
Hersteller bauen sparsamere Autos	33	12	3	0	4		52
43. CO₂-Reduktion Verkehr: Welche Massnahmen halten Sie für sinnvoll, welche eher nicht?	5=sehr sinnvoll	4	3	2	1=überhaupt nicht sinnvoll	keine Angabe	Total
mehr Infos zu Problem des hohen Treibstoffver	17	9	15	8	1	2	52
mehr Infos zu sparsamen Autos	25	13	8	4	1	1	52
Erhöhung Treibstoffpreise	3	5	5	14	24	1	52
Erhöhung Treibstoffpreise + Rückerstattung	11	6	12	7	15	1	52
Vorschriften für Hersteller zur Begrenzung des	22	17	8	3	1	1	52
Prämie	13	10	14	10	4	1	52
Prämie nur für Partikelfilter	19	6	12	10	5	0	52
Abgabe	10	6	11	11	13	1	52
Ansatz bei Brenn- statt bei Treibstoffen	10	10	19	5	6	2	52
Ansatz in Ausland statt in CH	7	6	10	10	17	2	52
44a. Einfluss 2000-Fr.-Prämie für treibstoff-eff. Autos: Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
Wechsel auf kleineren Motor	9	9	13	10	9	2	52
Wechsel auf kleineres Auto	4	9	10	11	16	2	52
kein Einfluss	8	8	15	7	13	1	52
Verwendung für weitere Optionen	5	7	14	6	19	1	52
Wechsel zu Diesel	11	11	6	5	10	9	52
Wechsel nur zu Diesel mit Partikelfilter	16	6	13	1	7	9	52
Wechsel auf grössere Autoklasse	7	13	13	4	14	1	52
Besitz eines Dieselaautos	nein: 43	ja: 43	ja: 8	8	k.A.: 1	1	52
44b. Finanzierung Kaufprämien für treibstoff-eff. Neuwagen: Wie ist Ihre Meinung zu folgenden drei Möglichkeiten?	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
...durch Importsteuer-Erhöhung präferiert	6	7	7	12	19	1	52
...durch Malus präferiert	11	18	7	5	10	1	52
...durch Treibstoffpreis-Erhöhung präferiert	6	1	8	10	25	2	52
2. Bewertung der Prämie (sinnvoll)	10	11	18	6	6	1	52

Angepeilte Klasse beim nächsten Autokauf:	kleiner Geländewagen			Antwortverhalten Items 42, 43, 44			
	Erstes Ziel müsste sein...	an zweiter Stelle...	nicht so wichtig ist...	Ich lehne dieses Ziel ab.	keine Angabe		Total
42. CO₂-Reduktion Verkehr: Wo sollte man Ihrer Meinung nach ansetzen?							
weniger Autofahren	9	3	6	2	8		28
weniger 2./3.-Autos	5	7	5	4	7		28
Kauf von mehr treibstoff-effiziente Autos	8	10	2	1	7		28
mehr Wechsel auf alternative Treibstoffe	12	9	3	1	3		28
weniger Geländewagen	2	5	7	8	6		28
Hersteller bauen sparsamere Autos	22	1	2	2	1		28
43. CO₂-Reduktion Verkehr: Welche Massnahmen halten Sie für sinnvoll, welche eher nicht?	5=sehr sinnvoll	4	3	2	1=überhaupt nicht sinnvoll	keine Angabe	Total
mehr Infos zu Problem des hohen Treibstoffver	5	6	7	4	1	5	28
mehr Infos zu sparsamen Autos	11	5	9	2	1	0	28
Erhöhung Treibstoffpreise	1	2	2	5	15	3	28
Erhöhung Treibstoffpreise + Rückerstattung	1	1	4	6	14	2	28
Vorschriften für Hersteller zur Begrenzung des	19	5	3	0	1	0	28
Prämie	9	7	3	1	6	2	28
Prämie nur für Partikelfilter	14	5	5	1	3	0	28
Abgabe	2	2	4	3	15	2	28
Ansatz bei Brenn- statt bei Treibstoffen	10	7	4	3	3	1	28
Ansatz in Ausland statt in CH	5	2	7	2	11	1	28
44a. Einfluss 2000-Fr.-Prämie für treibstoff-eff. Autos: Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
Wechsel auf kleineren Motor	3	6	5	6	7	1	28
Wechsel auf kleineres Auto	2	6	5	4	9	2	28
kein Einfluss	7	4	4	6	6	1	28
Verwendung für weitere Optionen	5	4	8	5	5	1	28
Wechsel zu Diesel	7	2	4	5	4	6	28
Wechsel nur zu Diesel mit Partikelfilter	9	6	1	3	4	5	28
Wechsel auf grössere Autoklasse	7	2	6	4	8	1	28
Besitz eines Dieselaautos	nein: 23	ja: 2	ja: 6	4	k.A.: 1		28
44b. Finanzierung Kaufprämien für treibstoff-eff. Neuwagen: Wie ist Ihre Meinung zu folgenden drei Möglichkeiten?	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
...durch Importsteuer-Erhöhung präferiert	2	2	3	6	13	2	28
...durch Malus präferiert	6	4	5	6	5	2	28
...durch Treibstoffpreis-Erhöhung präferiert	1	2	4	5	14	2	28
2. Bewertung der Prämie (sinnvoll)	3	5	12	5	3	0	28

Angepeilte Klasse beim nächsten Autokauf:	grosser Geländewagen/SUV			Antwortverhalten Items 42, 43, 44			
	Erstes Ziel müsste sein...	an zweiter Stelle...	nicht so wichtig ist...	Ich lehne dieses Ziel ab.	keine Angabe		Total
42. CO₂-Reduktion Verkehr: Wo sollte man Ihrer Meinung nach ansetzen?							
weniger Autofahren	10	6	3	3	9		31
weniger 2./3.-Autos	7	5	5	4	10		31
Kauf von mehr treibstoff-effiziente Autos	8	10	7	0	6		31
mehr Wechsel auf alternative Treibstoffe	9	9	5	1	7		31
weniger Geländewagen	1	2	7	10	11		31
Hersteller bauen sparsamere Autos	18	11	1	0	1		31
43. CO₂-Reduktion Verkehr: Welche Massnahmen halten Sie für sinnvoll, welche eher nicht?	5=sehr sinnvoll	4	3	2	1=über- haupt nicht sinnvoll	keine Angabe	Total
mehr Infos zu Problem des hohen Treibstoffver	7	2	12	4	1	5	31
mehr Infos zu sparsamen Autos	6	6	8	5	1	5	31
Erhöhung Treibstoffpreise	1	2	2	5	19	2	31
Erhöhung Treibstoffpreise + Rückerstattung	2	3	6	2	15	3	31
Vorschriften für Hersteller zur Begrenzung des	14	6	5	5	0	1	31
Prämie	6	8	1	7	9	0	31
Prämie nur für Partikelfilter	14	3	3	3	4	4	31
Abgabe	0	1	9	3	15	3	31
Ansatz bei Brenn- statt bei Treibstoffen	11	5	5	5	1	4	31
Ansatz in Ausland statt in CH	4	3	4	6	11	3	31
44a. Einfluss 2000-Fr.-Prämie für treibstoff-eff. Autos: Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
Wechsel auf kleineren Motor	2	1	4	7	17	0	31
Wechsel auf kleineres Auto	2	1	3	9	15	1	31
kein Einfluss	10	4	5	8	4	0	31
Verwendung für weitere Optionen	3	4	3	4	16	1	31
Wechsel zu Diesel	5	0	4	4	9	9	31
Wechsel nur zu Diesel mit Partikelfilter	8	3	6	1	4	9	31
Wechsel auf grössere Autoklasse	6	2	5	8	9	1	31
Besitz eines Dieselaautos	nein:	23	ja:	8	k.A.:	0	31
44b. Finanzierung Kaufprämien für treibstoff-eff. Neuwagen: Wie ist Ihre Meinung zu folgenden drei Möglichkeiten?	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
...durch Importsteuer-Erhöhung präferiert	3	1	4	6	13	4	31
...durch Malus präferiert	1	7	3	4	13	3	31
...durch Treibstoffpreis-Erhöhung präferiert	2	2	3	6	16	2	31
2. Bewertung der Prämie (sinnvoll)	3	6	6	5	11	0	31

Angepeilte Klasse beim nächsten Autokauf:	Cabriolet/Roadster			Antwortverhalten Items 42, 43, 44			
	Erstes Ziel müsste sein...	an zweiter Stelle...	nicht so wichtig ist...	Ich lehne dieses Ziel ab.	keine Angabe		Total
42. CO₂-Reduktion Verkehr: Wo sollte man Ihrer Meinung nach ansetzen?							
weniger Autofahren	3	3	2	4	0		12
weniger 2./3.-Autos	1	1	4	5	1		12
Kauf von mehr treibstoff-effiziente Autos	1	7	2	0	2		12
mehr Wechsel auf alternative Treibstoffe	5	3	2	1	1		12
weniger Geländewagen	3	3	5	1	0		12
Hersteller bauen sparsamere Autos	6	3	2	1	0		12
43. CO₂-Reduktion Verkehr: Welche Massnahmen halten Sie für sinnvoll, welche eher nicht?	5=sehr sinnvoll	4	3	2	1=überhaupt nicht sinnvoll	keine Angabe	Total
mehr Infos zu Problem des hohen Treibstoffver	4	4	1	1	2	0	12
mehr Infos zu sparsamen Autos	5	2	4	0	0	1	12
Erhöhung Treibstoffpreise	0	0	3	0	9	0	12
Erhöhung Treibstoffpreise + Rückerstattung	1	1	1	2	7	0	12
Vorschriften für Hersteller zur Begrenzung des	4	3	1	1	3	0	12
Prämie	5	2	1	0	4	0	12
Prämie nur für Partikelfilter	7	0	1	1	3	0	12
Abgabe	1	1	0	5	5	0	12
Ansatz bei Brenn- statt bei Treibstoffen	4	3	3	0	2	0	12
Ansatz in Ausland statt in CH	1	1	2	1	7	0	12
44a. Einfluss 2000-Fr.-Prämie für treibstoff-eff. Autos: Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
Wechsel auf kleineren Motor	0	1	4	1	5	1	12
Wechsel auf kleineres Auto	0	0	4	1	5	2	12
kein Einfluss	5	0	1	2	3	1	12
Verwendung für weitere Optionen	0	3	0	3	5	1	12
Wechsel zu Diesel	1	0	1	1	7	2	12
Wechsel nur zu Diesel mit Partikelfilter	4	1	0	2	3	2	12
Wechsel auf grössere Autoklasse	0	1	1	2	7	1	12
Besitz eines Dieselaautos	nein: 0	11	ja: 0	0	k.A.: 1		12
44b. Finanzierung Kaufprämien für treibstoff-eff. Neuwagen: Wie ist Ihre Meinung zu folgenden drei Möglichkeiten?	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
...durch Importsteuer-Erhöhung präferiert	1	1	0	2	6	2	12
...durch Malus präferiert	3	2	1	1	4	1	12
...durch Treibstoffpreis-Erhöhung präferiert	0	1	0	1	9	1	12
2. Bewertung der Prämie (sinnvoll)	0	2	4	2	4	0	12

Angepeilte Klasse beim nächsten Autokauf:	Sportwagen/Coupé			Antwortverhalten Items 42, 43, 44			
	Erstes Ziel müsste sein...	an zweiter Stelle...	nicht so wichtig ist...	Ich lehne dieses Ziel ab.	keine Angabe		Total
42. CO₂-Reduktion Verkehr: Wo sollte man Ihrer Meinung nach ansetzen?							
weniger Autofahren	3	0	1	0	1		5
weniger 2./3.-Autos	0	2	1	1	1		5
Kauf von mehr treibstoff-effiziente Autos	1	1	2	0	1		5
mehr Wechsel auf alternative Treibstoffe	2	1	1	0	1		5
weniger Geländewagen	0	3	0	1	1		5
Hersteller bauen sparsamere Autos	2	1	2	0	0		5
43. CO₂-Reduktion Verkehr: Welche Massnahmen halten Sie für sinnvoll, welche eher nicht?	5=sehr sinnvoll	4	3	2	1=überhaupt nicht sinnvoll	keine Angabe	Total
mehr Infos zu Problem des hohen Treibstoffver	2	2	1	0	0	0	5
mehr Infos zu sparsamen Autos	2	2	1	0	0	0	5
Erhöhung Treibstoffpreise	0	1	0	2	2	0	5
Erhöhung Treibstoffpreise + Rückerstattung	0	3	0	1	1	0	5
Vorschriften für Hersteller zur Begrenzung des	2	1	2	0	0	0	5
Prämie	2	2	0	0	1	0	5
Prämie nur für Partikelfilter	3	1	0	0	1	0	5
Abgabe	1	2	1	0	1	0	5
Ansatz bei Brenn- statt bei Treibstoffen	2	0	2	0	0	1	5
Ansatz in Ausland statt in CH	0	0	1	1	2	1	5
44a. Einfluss 2000-Fr.-Prämie für treibstoff-eff. Autos: Wie sehr stimmen Sie den folgenden Aussagen zu?	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
Wechsel auf kleineren Motor	1	1	1	0	1	1	5
Wechsel auf kleineres Auto	0	2	0	1	1	1	5
kein Einfluss	1	1	0	2	0	1	5
Verwendung für weitere Optionen	0	2	1	0	1	1	5
Wechsel zu Diesel	0	0	0	1	2	2	5
Wechsel nur zu Diesel mit Partikelfilter	1	2	0	0	1	1	5
Wechsel auf grössere Autoklasse	0	1	0	1	2	1	5
Besitz eines Dieselaautos	<i>nein:</i>	<i>4</i>	<i>ja:</i>	<i>0</i>	<i>k.A.:</i>	<i>1</i>	5
44b. Finanzierung Kaufprämien für treibstoff-eff. Neuwagen: Wie ist Ihre Meinung zu folgenden drei Möglichkeiten?	5=stimme voll und ganz zu	4	3	2	1=stimme überhaupt nicht zu	keine Angabe	Total
...durch Importsteuer-Erhöhung präferiert	0	1	1	1	2	0	5
...durch Malus präferiert	1	1	2	0	1	0	5
...durch Treibstoffpreis-Erhöhung präferiert	2	0	1	1	1	0	5
2. Bewertung der Prämie (sinnvoll)	0	2	2	1	0	0	5