



Elektroautos beliebter als Verbrenner

Schlussbericht

Projektteam

Urs Bieri: Co-Leiter

Marco Bürgi: Junior Projektleiter

Sophie Schäfer: Junior Data Scientist

Alessandro Pagani: Junior Data Scientist

Daniel Bohn: Projektmitarbeiter

Bern, 16.05.2023

Inhaltsverzeichnis

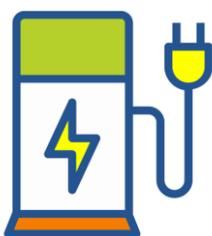
MANAGEMENT SUMMARY	4
Methodischer Kurzbericht	6
Mandat	6
1 MOTORISIERTER VERKEHR	7
2 ANTRIEBSYSTEME	14
3 POLITISCHE FORDERUNGEN	21
3.1 Strommangellage	21
3.2 Klimaschutz und CO2 Sparen	24
3.3 Verkehrsfinanzierung	28
4 PRIVATE AUTO NUTZUNG	29
4.1 Auto Besitz	29
4.2 Autokauf	35
5 ANHANG	41
5.1 gfs.bern-Team	41

Management Summary

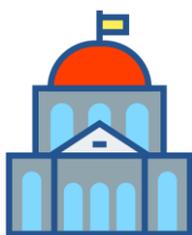


Das Interesse an Verkehrsfragen ist in der Stimmbevölkerung seit der letzten Befragungswelle 2018 auf hohem Niveau leicht angestiegen: Rund neun von zehn Stimmbürger:innen geben an, grundsätzlich an Verkehrsfragen interessiert zu sein (89%). Weiter sehen 37 Prozent der Stimmberechtigten mehr Vor- als Nachteile im motorisierten Verkehr. Das entspricht einem neuen Höchstwert in dieser Befragungsserie, und der positive Trend aus der letzten Welle 2020 konnte somit weitergeführt werden.

Inhaltlich zeigt sich, dass auch 2023 die infrastrukturelle Bedeutung des Autos für schwer erreichbare Regionen und Transportleistungen nach wie vor die höchsten Zustimmungswerte erreichen. Trotz allem gibt es aber auch Zustimmung zu den kritischen Aussagen zum motorisierten Verkehr. Zentral ist dabei wenig überraschend die Kritik aufgrund der Umweltbelastung der Autos.



Wenn die Stimmberechtigten ein neues Auto brauchen würden und sich dabei für ein Antriebssystem des neuen Fahrzeugs entscheiden müssen, zeigt sich eine deutlich andere Verteilung als bei den Fahrzeugen, die aktuell in Besitz sind: Eine klare Mehrheit würde sich beim Neukauf für Fahrzeuge entscheiden, die mindestens teilweise mit Elektroantrieb fahren (62%). Insbesondere sprechen sich 2023 mehr Personen für einen reinen Elektrowagen aus (29%), als für Fahrzeuge mit Benzin-(20%) und Dieselmotoren (6%) zusammen.



Eine klare Zweidrittelmehrheit der Stimmberechtigten wäre mit einer Einschränkung von Elektroautos während einer Strommangel- lage einverstanden. Dieses Einverständnis für die Einschränkung von Elektroautos ist grundsätzlich in allen politischen Lagern mehrheitlich vorhanden. Entscheidend ist die direkte Betroffenheit als wichtiger Erklärungsfaktor: Von den Stimmberechtigten mit einem Fahrzeug mit Elektromotor sind nämlich 77 Prozent überhaupt oder eher nicht mit einer Einschränkung einverstanden.

Die Frage nach einer Importsteuer für Elektroautos polarisiert die Stimmberechtigten, und die beiden Lager halten sich ziemlich gut die Waage. Insgesamt heben sich die ansonsten stark Links-Rechts polarisierten Themen Klimaschutz und Steuern gegenseitig auf. Ausnahmen bilden die Anhänger:innen der GLP, die sich am klarsten gegen eine Steuer auf Elektroautos positionieren und diejenigen der SVP, die am ehesten für die Einführung einer solchen Steuer votieren.

Grundsätzlich genießt der Klimaschutz seit einiger Zeit eine hohe Wichtigkeit in der Bevölkerung. Dies zeigt sich nicht zuletzt auch in der Absicht der Stimmberechtigten eigene Massnahmen zum Energiesparen zu ergreifen. Von den abgefragten persönlichen Massnahmen zum Klimaschutz liegen der eigene Verzicht auf Verbrennungsmotoren und aufs Autofahren am Ende der diskutierten Vorschläge. Die Bereitschaft auf Verbrennungsmotoren zu verzichten ist über den Befragungszeitraum von 2019 bis heute leicht aber stetig angestiegen und ist neu (knapp) mehrheitlich (52%). Grundsätzlich auf das Autofahren verzichten will aber trotzdem nur eine Minderheit (32%), obwohl auch in dieser extremeren Variante die Bereitschaft etwas ansteigt seit der letzten Befragungswelle.



Wenn ein Auto gekauft wird, überwiegt auch 2023 das traditionelle Vorgehen: Bei der Finanzierung eines Autokaufs ist ein Kauf klar die bevorzugte Variante. Leasing, Kreditvertrag oder Autoabos spielen eine untergeordnete Rolle. Auch bezüglich dem Vorgehen, wie und wo ein Auto gekauft wird, bleibt der klassische Weg über die Autogalerie klar der beliebteste. Wenn tatsächlich ein Onlinekauf in Betracht gezogen wird, dann nur mit der Möglichkeit einer Probefahrt vor dem Kaufentscheid.

Methodischer Kurzbericht

Der vorliegende Schlussbericht soll den Leser:innen einen vollständigen Einblick und einen Zugang zu den zentralen Erkenntnissen ermöglichen. Er umfasst alle relevanten Erkenntnisse aus der Erhebung zu Verkehrsfragen.

Die Ergebnisse der neuen Befragung in der Projektreihe "Mobilitätsmonitor" basieren auf einer repräsentativen Befragung von 1'038 Stimmberechtigten der Schweiz.

Erstmals wurde in der diesjährigen Befragungsserie ein mixed mode Verfahren angewendet. Dabei wurden wie bisher 205 Interviews mittels computerunterstützten Telefoninterviews (CATI) erhoben sowie weitere 833 Interviews im Rahmen des gfs-Onlinepanels durchgeführt. Die Befragung fand zwischen dem 7. und dem 22. März 2023 statt.

Der statistische Fehler bei der Stichprobengrösse für die jeweiligen befragten Gruppen beträgt:

Tabelle 1: Stichprobenfehler

ausgewählte statistische Stichprobenfehler nach Stichprobengrösse und Basisverteilung		
Stichprobengrösse	Fehlerquote Basisverteilung	
	50% zu 50%	20% zu 80%
N = 1'000	±3.2 Prozentpunkte	±2.5 Prozentpunkte
N = 600	±4.1 Prozentpunkte	±3.3 Prozentpunkte
N = 100	±10.0 Prozentpunkte	±8.1 Prozentpunkte
N = 50	±14.0 Prozentpunkte	±11.5 Prozentpunkte

Lesebeispiel: Bei rund 1'000 Befragten und einem ausgewiesenen Wert von 50 Prozent liegt der effektive Wert zwischen 50 Prozent ±3.2 Prozentpunkte, bei einem Basiswert von 20 Prozent zwischen 20 Prozent ±2.5 Prozentpunkte. Dabei setzt man in der Umfrageforschung zumeist ein Sicherheitsmass von 95 Prozent, das heisst man akzeptiert eine Irrtumswahrscheinlichkeit von 5 Prozent, dass der nachgewiesene statistische Zusammenhang so in der Bevölkerung nicht vorhanden ist.

©gfs.bern

Zur Korrektur soziodemografischer Verzerrung wurde entlang der Sprachregionen, nach Siedlungsart, nach der Bildung und nach Alter/Geschlecht gewichtet. Eine inhaltliche Gewichtung erfolgte entlang der Parteiaffinitäten und dem Autobesitz der Befragten.

Das hier verwendete RDD/Dual-Frame-Erhebungsverfahren verlangte zudem eine Basisgewichtung mittels Wahrscheinlichkeiten der technischen Erreichbarkeiten aufgrund der Anzahl Telefonanschlüsse.

Mandat

auto-schweiz beauftragte das Forschungsinstitut gfs.bern, den Mobilitätsmonitor 2023 wiederaufzunehmen und die letztmals 2018 durchgeführte Befragungsarbeit rund um den "Monitor Verkehrsfragen" aufzudatieren. Ein Ziel war der Methodenwechsel von einer rein telefonischen Befragung zu einer kombinierten Online-Telefonbefragung (mixed mode). Daneben war auch die inhaltliche Ergänzung des Fragebogens um die Schwerpunkte Energiekrise und Elektromobilität zusätzlich zu den Kernfragen rund um das Thema Verkehr ein weiteres Ziel.

1 Motorisierter Verkehr

Das Interesse an Verkehrsfragen ist in der Stimmbevölkerung seit der letzten Befragungswelle 2018 auf hohem Niveau leicht angestiegen:

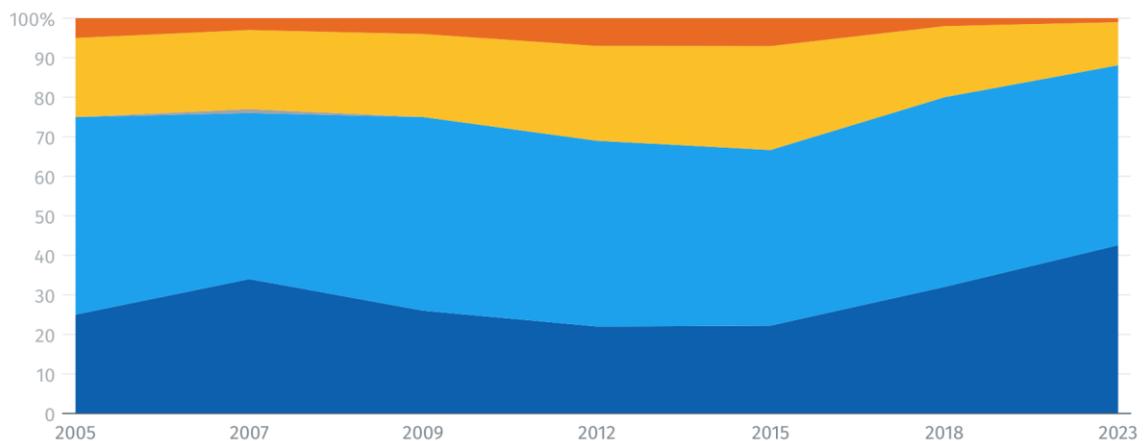
Grafik 1

Trend Interesse an Verkehrsfragen

Zuerst geht es um Verkehr generell. Wir beschränken uns dabei auf den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr. Ganz allgemein gesprochen, wie sehr sind Sie an Verkehrsfragen interessiert? Sind Sie sehr interessiert, eher interessiert, eher nicht interessiert oder überhaupt nicht interessiert?

in % Stimmberechtigte

■ sehr interessiert ■ eher interessiert ■ kann sich nicht entscheiden/keine Antwort ■ eher nicht interessiert ■ überhaupt nicht interessiert



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (N = jeweils ca. 1020)

Rund neun von zehn Stimmbürger:innen geben an, grundsätzlich an Verkehrsfragen interessiert zu sein (89%). Etwa die Hälfte davon ist sogar sehr interessiert (46%), die andere Hälfte zumindest eher (43%). Dabei ist in den vergangenen fünf Jahren in erster Linie der Anteil sehr Interessierter Personen angestiegen (+11 Prozentpunkte).

Dieses gestiegene allgemeine Interesse an Verkehrsfragen überträgt sich nur zum Teil auch auf die Bewertung des motorisierten Verkehrs:

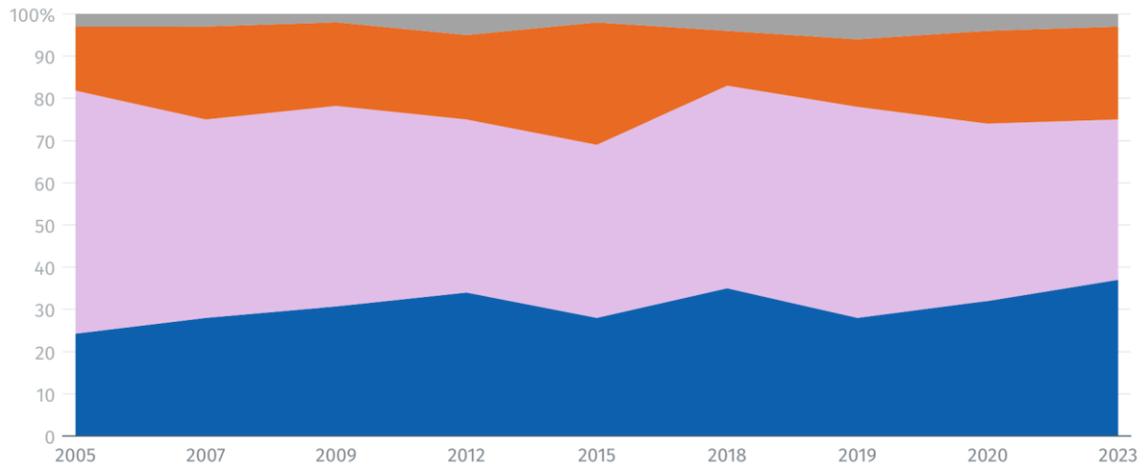
Grafik 2

Trend Vorteile vs. Nachteile von motorisiertem Verkehr

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

in % Stimmberechtigte

■ mehr Vorteile als Nachteile ■ gleich viele Vor- und Nachteile ■ mehr Nachteile als Vorteile
■ kann sich nicht entscheiden/Antwortverweigerung



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (N = jeweils ca. 1020)

2023 sehen 37 Prozent der Stimmberechtigten mehr Vor- als Nachteile im motorisierten Verkehr. Das entspricht einem neuen Höchstwert in dieser Befragungsserie, und der positive Trend aus der letzten Welle 2020 konnte somit weitergeführt werden. Mit 38 Prozent ungefähr gleich gross ist der ambivalente Teil in der Bevölkerung, der gleich viele Vor- und Nachteile im motorisierten Verkehr sieht. Die Gruppe, die hingegen mehr Nachteile als Vorteile sieht, ist mit 22 Prozent deutlich kleiner. Im Zeitvergleich ist diese Gruppe immer die kleinste und am volatilsten.

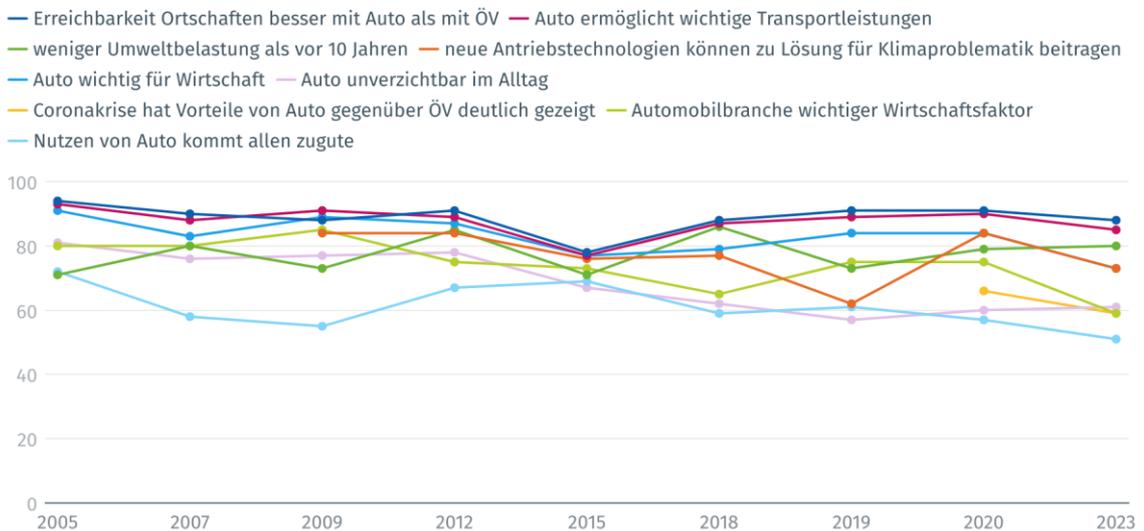
Diese allgemeine positive Haltung dem motorisierten Verkehr gegenüber zeigt sich auch in der Bewertung von konkreten Aussagen. Sämtliche abgefragten Vorteils-Aussagen erreichen nämlich mehrheitliche Zustimmungswerte. Dabei zeigt sich, dass auch 2023 die infrastrukturelle Bedeutung des Autos für schwer erreichbare Regionen und Transportleistungen nach wie vor die wichtigste Rolle spielen:

Grafik 3

Positive Aussagen zum motorisierten Verkehr

Sie hören nun einige Aussagen, die man zu Autos in der Schweiz hören kann. Geben Sie bitte jeweils an, ob diese aufgrund von dem, was sie wissen, voll zutreffen, eher zutreffen, eher nicht zutreffen oder überhaupt nicht zutreffen.

Anteil 'voll/eher zutreffend' in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (N = jeweils ca. 1020)

Fast einstimmig sind die Stimmbürger:innen der Meinung, dass gewisse Ortschaften mit dem Auto besser erreichbar sind als mit dem ÖV (88% voll/eher zutreffend) sowie, dass Autos wichtige Transportleistungen ermöglichen (85%). Obwohl seit Jahren die Zustimmung zu diesen zwei Elementen am höchsten ist, hat sie seit der letzten Befragungswelle leicht abgenommen.

Auf den folgenden Rängen lassen sich mehrere inhaltliche Blöcke feststellen: Ebenfalls viel Zustimmung geniessen die Aussagen zur Rolle der Autos in der Klimadebatte: Ebenfalls grosse Mehrheiten halten die aktuelle Umweltbelastung der Autos für tiefer als noch vor zehn Jahren (80%) und gehen davon aus, dass neue Antriebstechnologien zur Lösung der Klimaproblematik beitragen (73%).

Es folgt als dritter Block der Einfluss des Autos auf die Wirtschaft: Denn mehrheitlich wird die Wichtigkeit des Autos für die Wirtschaft betont (73%), aber auch die wichtige Bedeutung der Automobilbranche als Wirtschaftsfaktor (59%).

Als letzter Bereich wird das Auto auch im Kontext des Alltags grundsätzlich mehrheitlich positiv gesehen: Denn eine Mehrheit sieht es unverzichtbar im Alltag (61%) und hat das Gefühl, der Nutzen von Autos kommt schlussendlich allen zugute (51%). Diese mehrheitlich wohlwollende Alltagssicht kommt wahrscheinlich nicht zuletzt dadurch zustande, dass eine Mehrheit der Stimmbürger:innen die Vorteile vom Auto gegenüber dem ÖV durch die Coronakrise bestätigt sieht (59%).

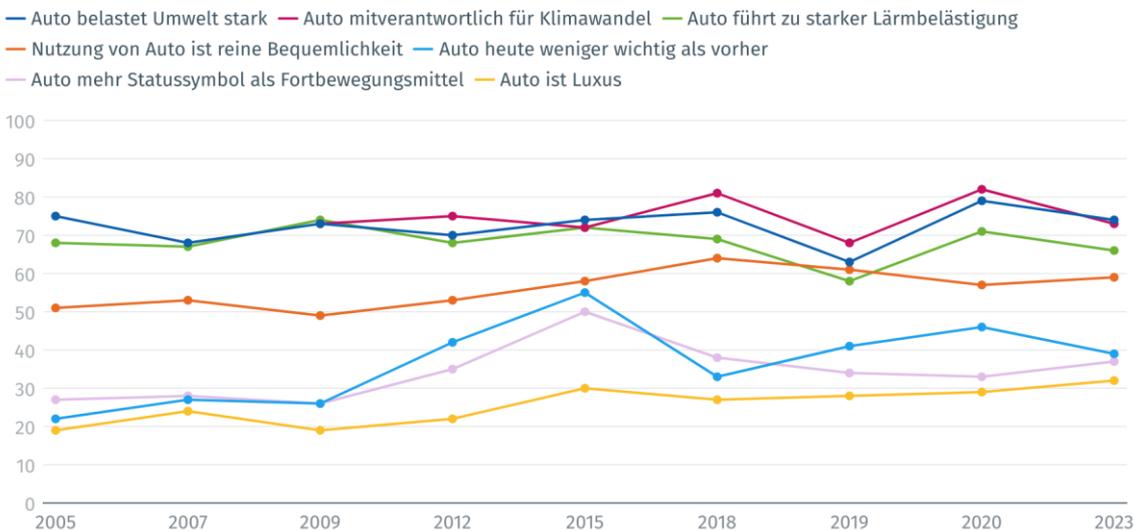
Trotz allem gibt es aber auch Zustimmung zu den kritischen Aussagen zum motorisierten Verkehr. Zentral ist dabei wenig überraschend die Kritik aufgrund der Umweltbelastung der Autos:

Grafik 4

Kritische Aussagen zum motorisierten Verkehr

Sie hören nun einige Aussagen, die man zu Autos in der Schweiz hören kann. Geben Sie bitte jeweils an, ob diese aufgrund von dem, was sie wissen, voll zutreffen, eher zutreffen, eher nicht zutreffen oder überhaupt nicht zutreffen.

Anteil 'voll/eher zutreffend' in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (N = jeweils ca. 1020)

Inhaltlich lässt sich die Kritik am motorisierten Verkehr in die zwei Bereiche "Autos belasten die Umwelt" und "Autos sind Luxus" aufteilen, wobei ersterer deutlich höhere Zustimmungswerte erreicht.

Seit einigen Jahren sind einerseits die Umweltbelastung (74% voll/eher zutreffend) und die Verantwortung für den Klimawandel (73%) der Autos die meistgeteilten Kritikpunkte des motorisierten Verkehrs. Beide Elemente haben aber gegenüber der letzten Befragungswelle 2020 etwas an Zustimmung eingebüsst. An dritter Stelle folgt die starke Lärmbelastung von Autos (66%).

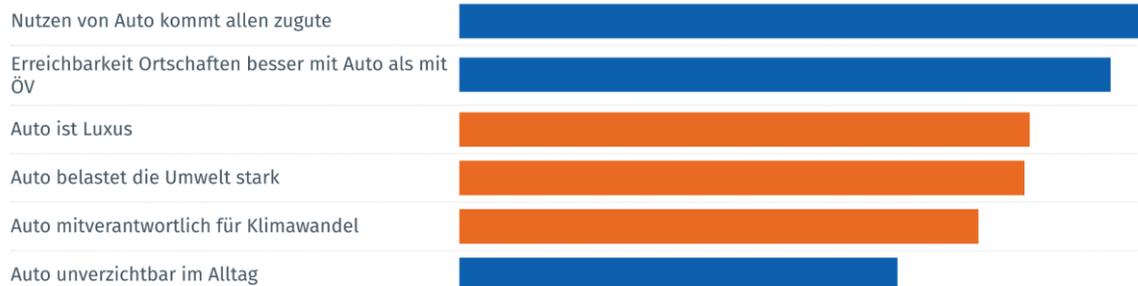
Im zweiten Kritikblock erreicht einzig die Aussage, die Autonutzung ist reine Bequemlichkeit mehrheitliche Zustimmung (59%). Die gesunkene Wichtigkeit des Autos gegenüber früher (39%), dass ein Auto mehr Statussymbol als Fortbewegungsmittel sei (37%) sowie, dass Autos ein Luxus sind, den wir uns als Gesellschaft nicht leisten können (32%), sehen jeweils nur Minderheiten unter den Stimmberechtigten so.

Neben der Zustimmung zu einer Aussage ist auch die Wirksamkeit auf die Bewertung eines Konzepts – hier die grundsätzlich Vor- beziehungsweise Nachteilssicht auf den motorisierten Verkehr – ein wichtiges Kriterium zur Identifikation effektiver Argumentationen. Dabei wirkt auf der Vorteilsseite in erster Linie die Rolle des Autos im persönlichen Alltag positiv, wirtschaftliche Aspekte spielen hingegen (trotz zum Teil hoher Zustimmungswerte) keine Rolle. Auf der Gegenseite finden wir meinungswirksame Elemente aus den Blöcken Umwelt/Klima und aus dem "Autos-sind-Luxus"-Block:

Grafik 5

Einfluss Aussagen zu Autos auf Vor-/Nachteile von motorisiertem Verkehr

Schweizer Stimmberechtigte*



*Aufgrund der angewandten statistischen Methode musste die mittlere Kategorie "gleich viele Vor- und Nachteile" ausgeschlossen werden

© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (n=614), Erklärungsgrad = 66.6%

Erläuterung: Die eingesetzte Methode der logistischen Regression beschreibt das Vorhandensein des Einflusses der positiven und kritischen Aussagen zu Autos (unabhängige Variablen) auf die allgemeine Bewertung des motorisierten Verkehrs (abhängige Variable). Anhand der Farbe lässt sich unterscheiden, ob ein Element eher zu einer Vorteilssicht (blau) oder eher zu einer Nachteilssicht (orange) geführt hat. Das heisst, wer einem dieser positiven Aussagen zustimmt, hat auch eher eine Vorteilssicht auf den motorisierten Verkehr und umgekehrt. Argumente, welche in der Grafik nicht erscheinen, haben in diesem Model keinen statistisch signifikanten Einfluss auf die Bewertung des motorisierten Verkehrs gehabt. Weil die Methode der logistischen Regression eine binäre abhängige Variable voraussetzt wurde die mittlere Kategorie (gleich viele Vor- und Nachteile) ausgeschlossen.

Als meinungswirksamste Argumente rund um das Auto haben sich der Nutzen von Autos für die gesamte Gesellschaft sowie die Möglichkeit an Orte zu gelangen, die mit dem ÖV nicht erreichbar sind, herausgestellt. Etwas schwächer aber trotzdem statistisch signifikant ist auch die Unverzichtbarkeit des Autos im Alltag. Auf der anderen Seite ist es neben dem negativen Einfluss auf die Umwelt und das Klima auch die Ansicht, Autos seien ein Luxus, die sich effektiv auf die Sicht auf den motorisierten Verkehr auswirken. Das Argument der Lärmbelästigung ist hingegen in diesem Modell nicht signifikant.

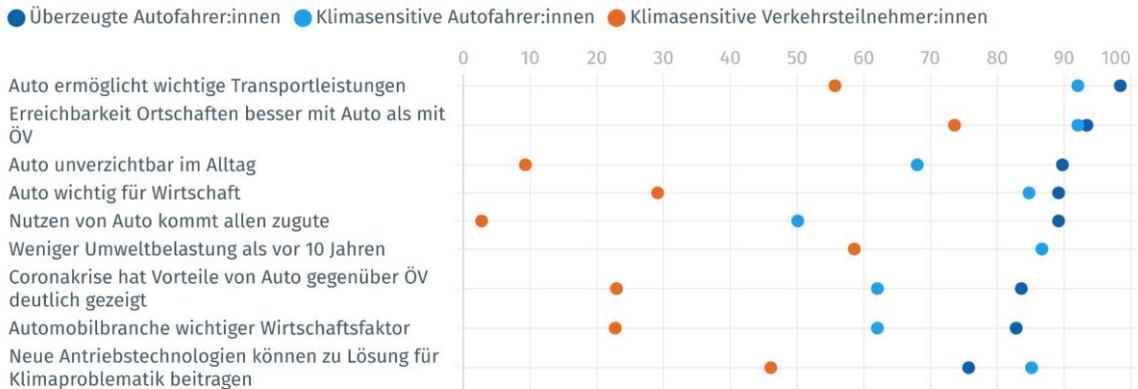
Wie in der Befragungswelle 2019/20 wurden anhand der Bewertung der Aussagen zum motorisierten Verkehr die Befragten in inhaltlich verwandte Gruppen – sogenannte Cluster – eingeteilt. Es konnten dabei die drei gleichen Gruppen wie in den bisherigen Analysen gefunden werden: "überzeugte Autofahrer:innen", "klimasensitive Autofahrer:innen" sowie "klimasensitive Verkehrsteilnehmer:innen".

Insgesamt sind die Ansichten der drei Gruppen äusserst stabil über die Zeit. Eine Ausnahme bildet die Einschätzung der wirtschaftlichen Aspekte der klimasensitiven Verkehrsteilnehmer:innen, die 2023 noch kritischer bewertet wird als in den Befragungen zuvor. In den positiven Aussagen zum motorisierten Verkehr verläuft der Graben zwischen den Autofahrer:innen und den übrigen Verkehrsteilnehmenden. Sowohl die überzeugten als auch die klimasensitiven Autofahrer:innen stimmen jeweils mit grossen Mehrheiten den positiven Aussagen zu, während die klimasensitiven Verkehrsteilnehmer:innen nur minderheitlich zustimmen. Einzig ob der Nutzen von Autos allen zugute kommt, spaltet auch die Autofahrer:innen etwas stärker. Ausserdem sind sich alle Verkehrsteilnehmenden einig, dass die Erreichbarkeit von gewissen Orten mit dem Auto besser ist als mit dem ÖV.

Grafik 6

Positive Aussagen zum motorisierten Verkehr nach Cluster

Anteil 'eher/voll zutreffend' in % Stimmberechtigte



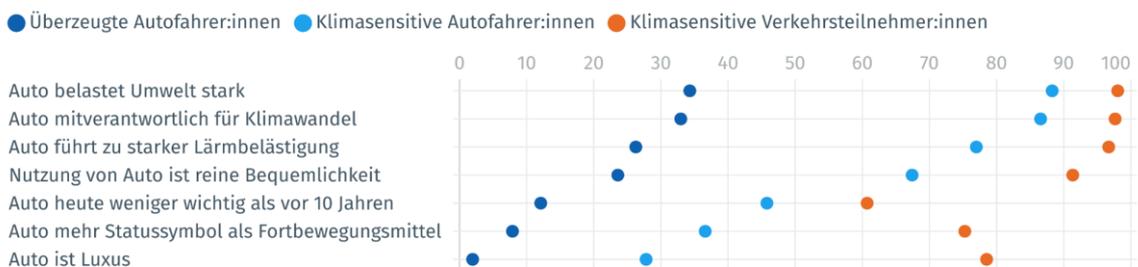
© gfs.bern, Mobilitätsmonitor (N März 2023: überzeugte Autofahrer:innen=247, klimasensitive Autofahrer:innen: 459, klimasensitive Verkehrsteilnehmende: 332)

Gerade in den Fragen der Klima- und Umweltbelastung haben sich die Meinungen in den drei Gruppen seit der letzten Befragung wenig bewegt: Auch 2023 sind in diesem Bereich die klimasensitiven Autofahrer:innen klar näher bei den klimasensitiven Verkehrsteilnehmenden als bei den überzeugten Autofahrer:innen, die auch in der aktuellen Befragung die Umweltbelastung und Verantwortung für den Klimawandel des Autos nicht mehrheitlich sehen. In den weiteren kritischen Aussagen bewegt sich die Gruppe der klimasensitiven Autofahrer:innen jeweils zwischen den zwei stark pointierten Meinungen der beiden anderen Gruppen. Wobei sie die Kritik, Autos seien reine Bequemlichkeit, mehrheitlich teilen aber das Auto nur minderheitlich als Statusobjekt oder als Luxus sehen.

Grafik 7

Kritische Aussagen zum motorisierten Verkehr nach Cluster

Anteil 'eher/voll zutreffend' in % Stimmberechtigte



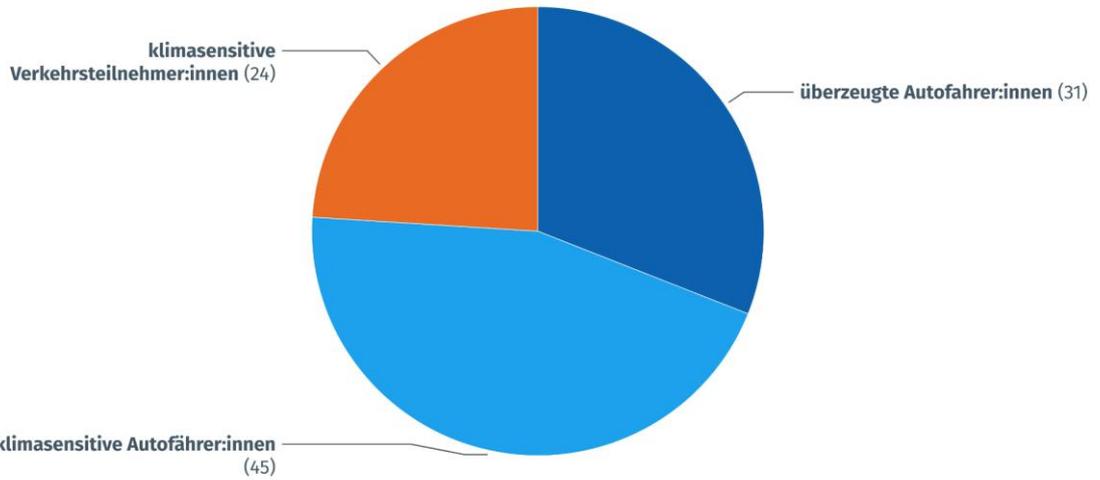
© gfs.bern, Mobilitätsmonitor (N März 2023: überzeugte Autofahrer:innen=247, klimasensitive Autofahrer:innen: 459, klimasensitive Verkehrsteilnehmende: 332)

In der aktuellen Befragung machen die klimasensitiven Autofahrer:innen die grösste Gruppe aus (44.7%), gefolgt von den überzeugten Autofahrer:innen (31.2%) und den klimasensitiven Verkehrsteilnehmer:innen (24.1%).

Grafik 8

Cluster Einstellungen zu Autos in der Schweiz

in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor März 2023 (überzeugte Autofahrer:innen: 247, klimasensitive Autofahrer:innen: 459, klimasensitive Verkehrsteilnehmende: 332)

Die folgende Tabelle bietet eine Übersicht der Eigenschaften der Personen in den drei Clustern:

Tabelle 2 Eigenschaften Cluster

	überzeugte Autofahrer:innen	klimasensitive Autofahrer:innen	klimasensitive Verkehrsteilnehmer:innen
Anteil in der Bevölkerung	31.2%	44.7%	24.1%
Geschlecht	mehr Männer als Frauen	mehr Frauen als Männer	mehr Frauen als Männer
Alter	vergleichsweise viele im mittleren Alter (39 – 64 Jahre)	vergleichsweise viele Ältere (über 65 Jahre)	vergleichsweise viele Junge (18 – 39 Jahre)
Autobesitz	Alle haben ein Auto.	Die grosse Mehrheit hat ein Auto.	Die Mehrheit hat kein Auto.
Nutzung Auto	vergleichsweise häufig berufliche Nutzung und viele gefahrene Kilometer	durchschnittliche gefahrene Kilometer	wenige gefahrene Kilometer

2 Antriebsysteme

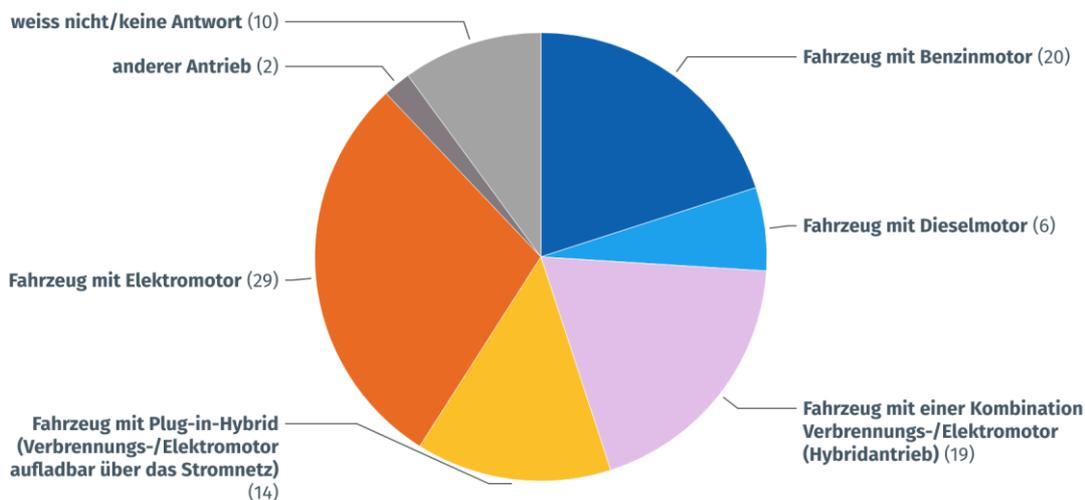
Wenn die Stimmberechtigten ein neues Auto brauchen würden und sich dabei für ein Antriebssystem des neuen Fahrzeugs entscheiden müssten, zeigt sich eine deutlich andere Verteilung als bei den Fahrzeugen, die aktuell in Besitz sind:

Grafik 9

Bevorzugtes Antriebssystem neues Auto

Welches der folgenden Antriebssysteme würden Sie wählen, wenn Sie morgen ein neues Auto brauchen würden und sich für ein Antriebssystem entscheiden müssten?

in % Stimmberechtigte



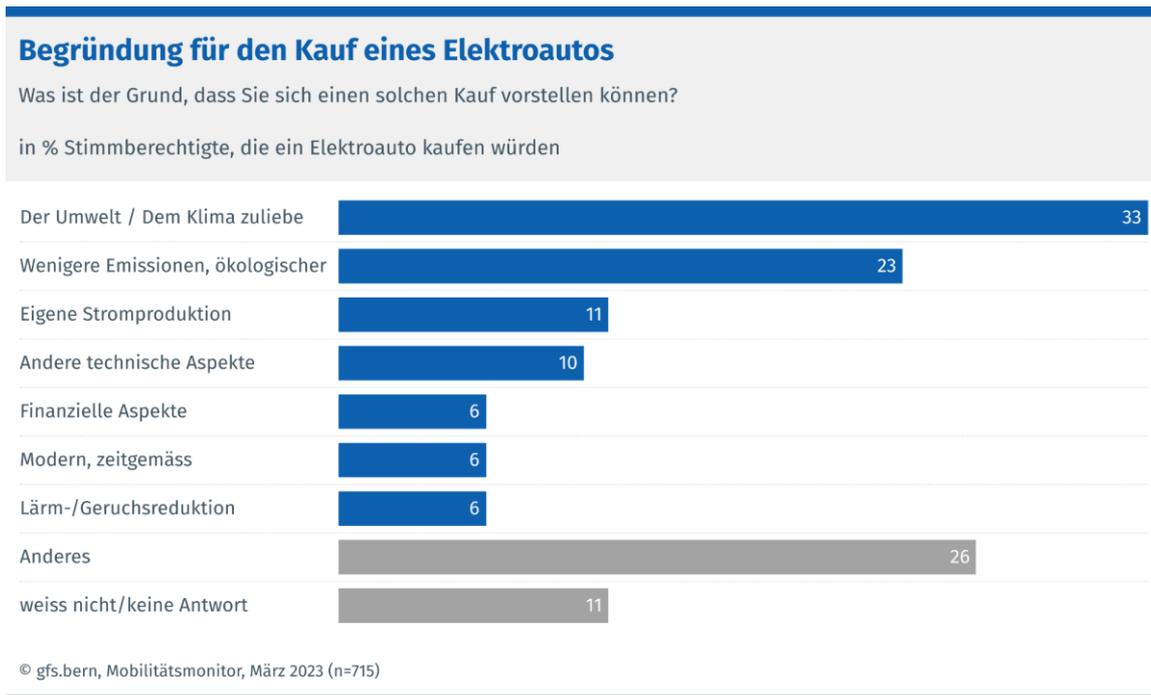
© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (N=1038)

Eine klare Mehrheit würde sich beim Neukauf für Fahrzeuge entscheiden, die mindestens teilweise mit Elektroantrieb fahren (62%). Am häufigsten würde dabei ein Fahrzeug nur mit Elektromotor gewählt (29%). Hybridmotoren sind ebenfalls deutlich beliebter in diesem Kaufszenario als sie aktuell in Besitz sind: 19 Prozent der Stimmberechtigten würden sich nämlich für ein Fahrzeug mit herkömmlichem Hybridantrieb entscheiden, weitere 14 Prozent würden einen Plug-in-Hybriden bevorzugen.

In dieser Fragestellung würde sich nur noch gut jede:r Vierte beim Kauf für ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor entscheiden, wobei Benzinmotoren (20%) deutlich beliebter sind als Dieselmotoren (6%). Insbesondere sprechen sich 2023 mehr Personen für einen reinen Elektrowagen aus, als für Fahrzeuge mit Benzin- und Dieselmotoren zusammen.

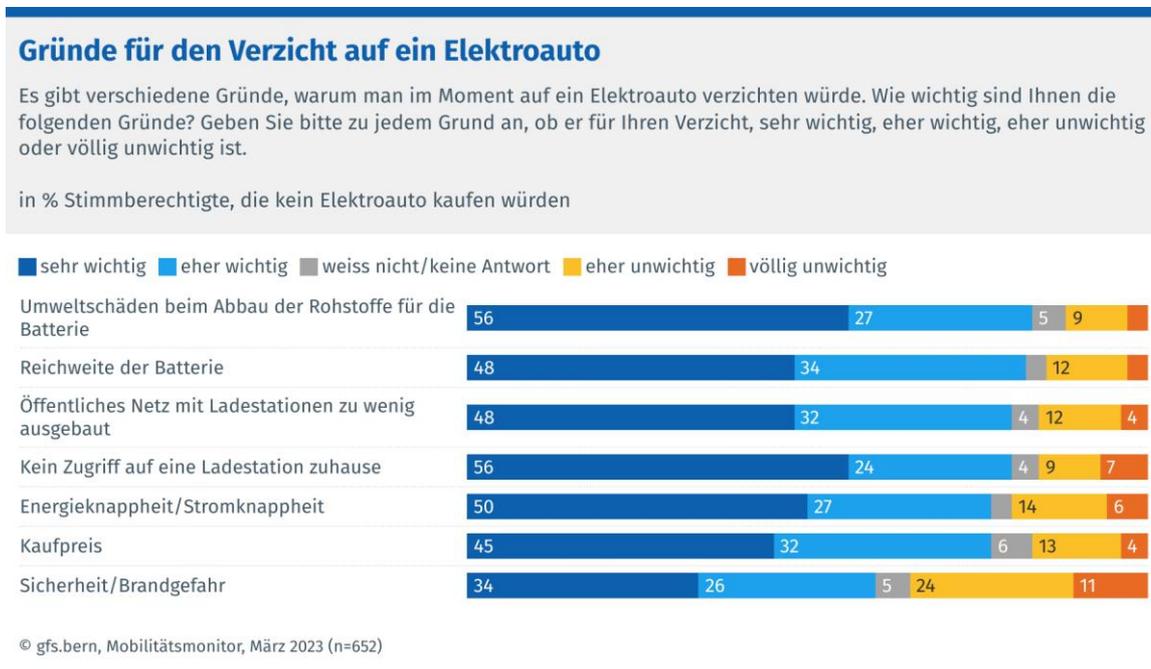
Wer sich für ein Elektroauto entscheiden würde, begründet dies in erster Linie mit Klima- und Ökologie-Argumenten:

Grafik 10



Bei den Gründen, warum man sich gegen ein Elektroauto (also für einen reinen Verbrenner oder Hybriden) entscheiden würde, werden sämtliche Gründe oft genannt. Elemente rund um die Batterie erreichen aber die höchsten Werte:

Grafik 11



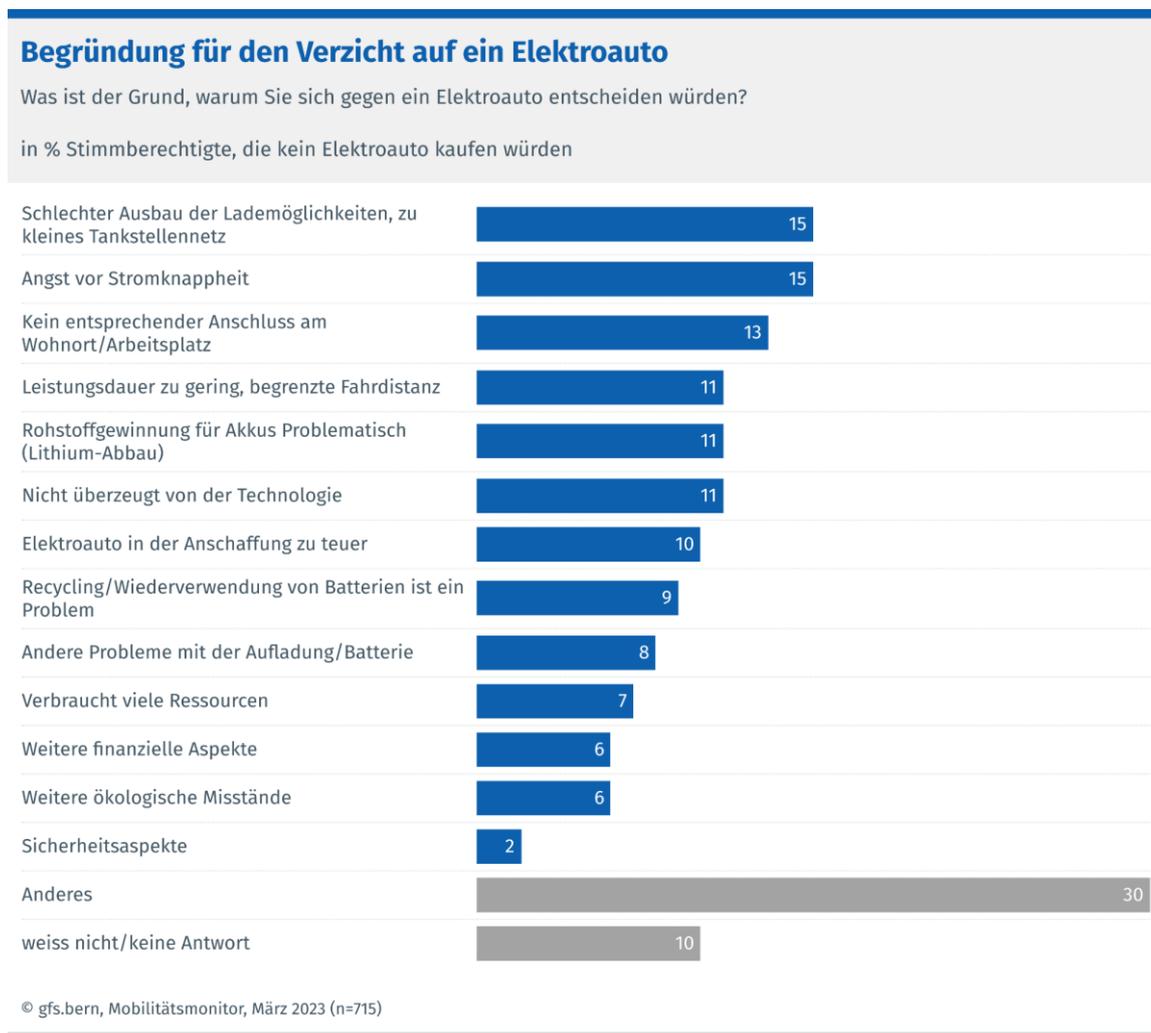
Als wichtigster Grund haben sich die Umweltschäden beim Abbau der Batterie-Rohstoffe herausgestellt. Insgesamt für 83 Prozent der Stimmberechtigten, die kein Elektroauto kaufen würden, ist dieser Umweltgedanke wichtig. Ähnlich hohe Wichtigkeit in der Begründung gegen einen Elektroautokauf geniessen auch die drei weiteren Kritikpunkte rund um die Batterie: die Reichweite der Batterie (82% sehr/eher wichtig), mangelnder

Ausbau des Ladestationen-Netzes (80%) sowie der fehlende Zugriff auf eine Ladestation zuhause (80%). Für jeweils gut drei Viertel ist die Energieknappheit (77%) und der Kaufpreis (77%) wichtig für den Entscheid gegen ein Elektroauto. Mit einigem Abstand aber dennoch für eine Mehrheit wichtig sind Sicherheitsbedenken und die Brandgefahr von Elektroautos (60%).

Werden in dieser Fragestellung explizit nur diejenigen angeschaut, die sich für einen Benzin- oder Dieselmotor entscheiden würden, zeigt sich ein ähnliches Bild.

Wenn die Befragten ihre Begründung für den Verzicht auf ein Elektroauto selber formulieren können, werden am häufigsten die mangelnde Ladeinfrastruktur und die Furcht vor Stromknappheit genannt:

Grafik 12



Ebenfalls von über 10 Prozent werden eine zu geringe Fahrdistanz sowie die problematische Rohstoffgewinnung als Gründe gegen einen Elektrowagen genannt.

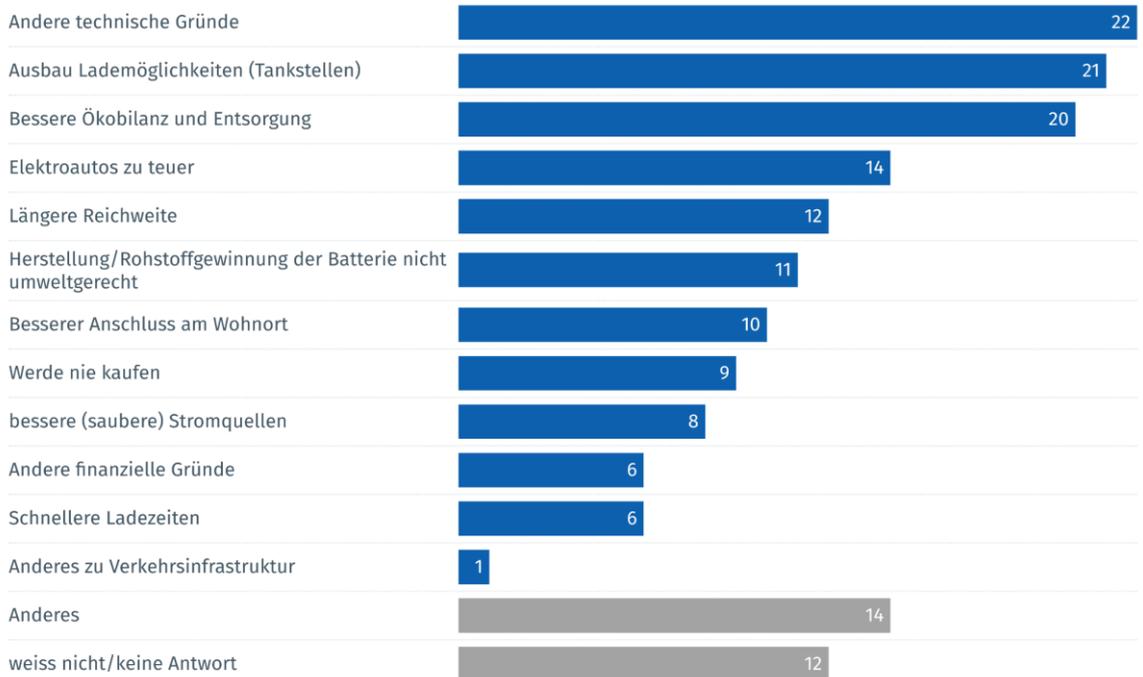
Konkret danach gefragt, was sich ändern müsste, um sich künftig für ein Elektroauto zu entscheiden werden technische Gründe sowie der Ausbau der Lademöglichkeiten und eine bessere Ökobilanz am häufigsten genannt:

Grafik 13

Faktoren für den Kauf eines Elektroautos

Ganz konkret: Was müsste sich ändern, damit Sie sich den Kauf eines Elektroautos vorstellen könnten?

in % Stimmberechtigte, die kein Elektroauto kaufen würden



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (n=715)

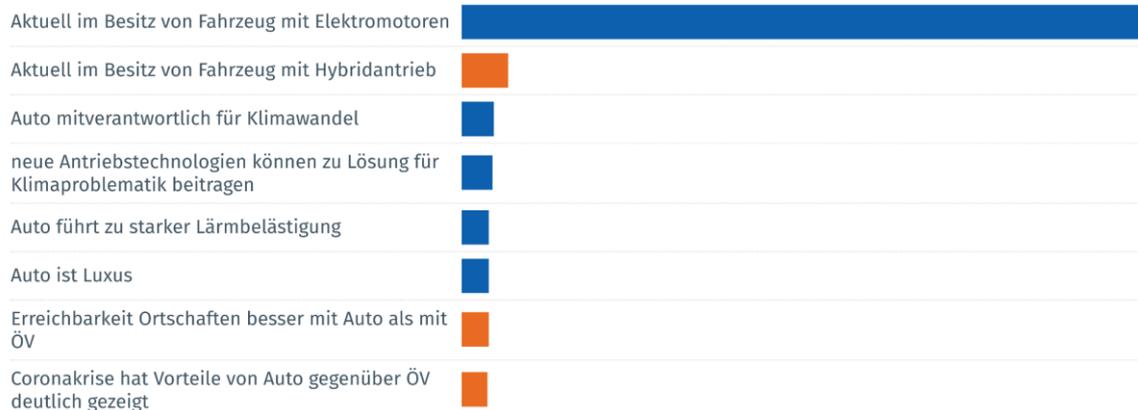
Mit etwas Abstand folgen dann der zu hohe Preis der Elektroautos und die Reichweite der Fahrzeuge, die sich verbessern müssten, damit sich die Befragten einen Kauf vorstellen können.

Wiederum wird mittels Regressionsanalyse untersucht, was die Wahrscheinlichkeit, ein Elektroauto zu kaufen, erhöht:

Grafik 14

Einfluss Aussagen zu Autos und aktuelles Antriebssystem auf den Kauf eines Elektroauto

Schweizer Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (n=825), Erklärungsgrad = 34.3%

Erläuterung: Die eingesetzte Methode der logistischen Regression beschreibt das Vorhandensein des Einflusses der Aussagen zu Autos und des aktuellen Antriebssystems (unabhängige Variablen) auf die Absicht ein Elektroauto zu kaufen (abhängige Variable). Anhand der Farbe lässt sich unterscheiden, ob ein Element eher zu einem Kauf eines Elektroautos (blau) oder eher zu einem Kauf eines Autos mit anderem Antriebssystem (orange) geführt hat. Das heisst, wer einem dieser positiven Aussagen zustimmt, hat eine höhere Wahrscheinlichkeit ein Auto mit Elektromotor zu kaufen und umgekehrt. Argumente, welche in der Grafik nicht erscheinen, haben in diesem Model keinen statistisch signifikanten Einfluss auf die Wahrscheinlichkeit ein Elektroauto zu kaufen.

Einen besonders grossen Einfluss hat dabei der Antrieb des aktuellen Fahrzeugs: Mit grossem Abstand den stärksten Effekt hat, aktuell bereits ein Auto mit Elektromotor zu besitzen. Wer nämlich aktuell ein Elektroauto hat, gibt mit einer 30-mal höheren Wahrscheinlichkeit an, wiederum ein Auto mit Elektromotor zu kaufen, als wer zurzeit kein solches besitzt. Auf der anderen Seite ist es der Besitz eines Fahrzeugs mit Hybridantrieb, der am stärksten dazu führt, kein Elektroauto kaufen zu wollen.

Von den Aussagen zum motorisierten Verkehr führt wenig überraschend die Zustimmung zu den Aussagen zum Einfluss von Autos auf den Klimawandel eher zum Kauf von Elektroautos. Dazu kommt die Wahrnehmung von Autos als Luxusgut, die zu einer erhöhten Wahrscheinlichkeit führt, sich für einen Elektroantrieb zu entscheiden. Dem gegenüber stehen Befragte, die das Auto wegen der Erreichbarkeit auch entlegener Ortschaften schätzen und das Auto dem ÖV (aufgrund der Erfahrungen während der Pandemie) vorziehen. Wer diesen beiden Aussagen zustimmt, ist seltener bereit zum Kauf eines Elektroautos. Beide Aussagen kann man mit langen Fahrtstrecken sowie weniger gut ausgebauter Ladeinfrastruktur in Verbindung bringen, was diese tiefere Wahrscheinlichkeit eines Elektroautokaufs erklären könnte.

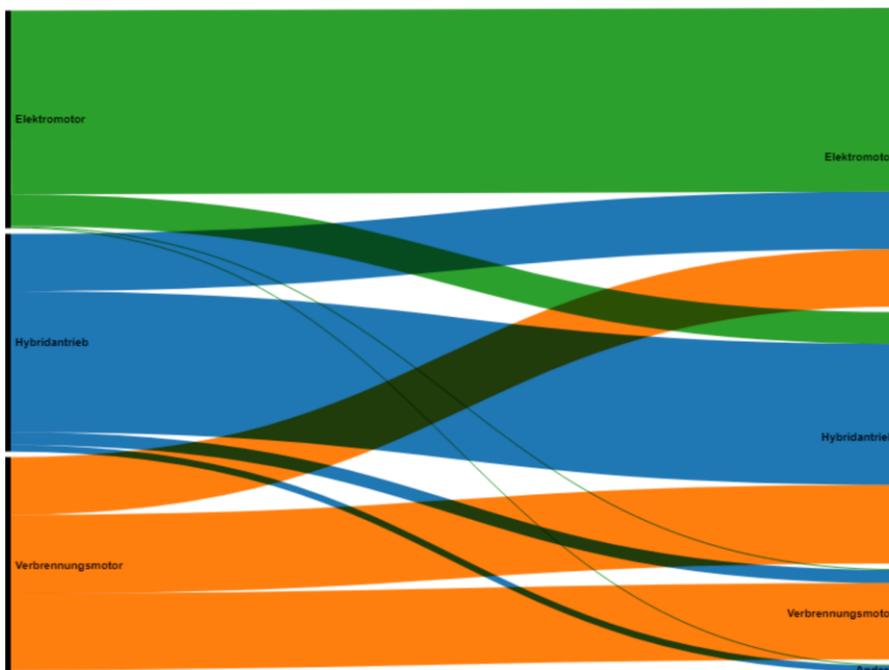
Der grosse Einfluss des Antriebs des aktuellen Autos zeigt sich auch im sogenannten Sankey-Diagramm. Hier wird je nach Antriebsart des aktuellen eigenen Autos dargestellt, welche Anteile der dazu Befragten ein Fahrzeug mit Elektro-, Hybrid- oder Verbrennungsmotor kaufen würden:

Grafik 15

Bevorzugtes Antriebssystem neues Auto nach aktuelles Antriebssystem

Welches der folgenden Antriebssysteme würden Sie wählen, wenn Sie morgen ein neues Auto brauchen würden und sich für ein Antriebssystem entscheiden müssten?

in % Stimmberechtigte, die mindestens ein Auto besitzen



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (n=788)

Erläuterung: Die hier eingesetzte Darstellung eines Sankey-Diagramms ist eine Visualisierung von Mengenflüssen. Die Dicke der dargestellten Balken sind dabei mengenproportional. Auf der linken Seite ist der Antrieb des eigenen Autos dargestellt, auf der rechten Seite für welchen Antrieb man sich bei einem neuen Auto entscheiden würde. Dargestellt sind dabei jeweils 100 Prozent pro Antriebsart des aktuellen Autos. Das heisst die aktuelle Verteilung nach Antriebsart links entspricht nicht der realen Verteilung, sondern jeweils ein Drittel. Gleiches gilt für die rechte Seite, wo nicht die reale Verteilung Antriebssysteme zu sehen sind, sondern die Summe der Flüsse pro Antriebsart.

Lesebeispiel: 84 Prozent der Personen, die aktuell ein Fahrzeug mit Elektromotor besitzen, würden wieder ein Auto mit Elektromotor kaufen, 15 Prozent von ihnen würden von einem Elektro- zu einem Hybridantrieb wechseln.

Wer bereits ein Elektroauto besitzt, wird sehr wahrscheinlich wieder ein Auto mit Elektromotor kaufen (84%). Das gleiche gilt (etwas abgeschwächt) auch für Personen mit einem Hybridantrieb. Fast zwei Drittel von ihnen würden sich wieder für einen Hybridantrieb entscheiden (65%), ein gutes Viertel würde auf einen vollständigen Elektromotor umsteigen (26%). Kein klares Muster lässt sich für die Personen feststellen, die zurzeit ein Auto mit Verbrennungsmotor besitzen: Jeweils etwas mehr als ein Drittel würde sich für einen Hybridantrieb (36%) oder wieder für einen Verbrenner (35%) entscheiden, jede:r Vierte mit einem Verbrenner würde neu ein Elektroauto kaufen (27%).

Aktuell besitzen die Schweizer:innen allerdings vor allem Autos mit Verbrennungsmotoren und nur wenige haben ein Elektroauto (siehe Kapitel 4.1). Wird die Sankey-Darstellung nun gemäss der realen aktuellen Verteilung der Antriebssysteme betrachtet, zeigt sich diese aktuell sehr zentrale Stellung des Verbrennungsmotors nochmals:

Grafik 16

Bevorzugtes Antriebssystem neues Auto nach aktuelles Antriebssystem

Welches der folgenden Antriebssysteme würden Sie wählen, wenn Sie morgen ein neues Auto brauchen würden und sich für ein Antriebssystem entscheiden müssten?

Gewichtete Anzahl Umfrageteilnehmer:innen



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (n=788)

Die potenziellen Käufer aller drei Antriebssysteme (Hybrid, Elektro, Verbrennungsmotoren) bestehen in allen drei Gruppen zum grössten Teil aus Personen die aktuell ein Auto mit Verbrennungsmotor besitzen.

3 Politische Forderungen

3.1 Strommangellage

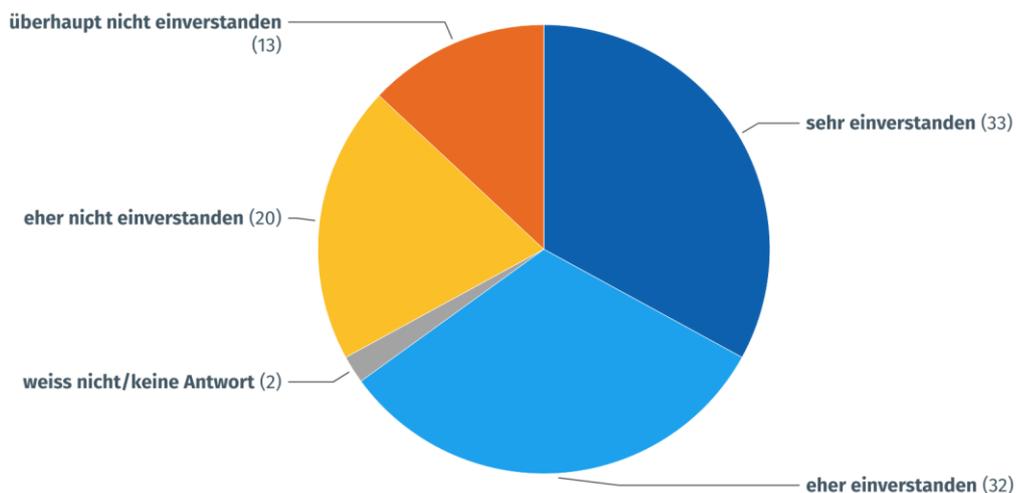
Eine klare Zweidrittelmehrheit der Stimmberechtigten wäre mit einer Einschränkung von Elektroautos während einer Strommangellage einverstanden:

Grafik 17

Einschränkung Nutzung von Elektroautos während Strommangellage

Aktuell wird auch darüber diskutiert, dass der Gebrauch von Elektroautos eingeschränkt würde, falls es in der Schweiz während einer Strommangellage zu wenig Strom gäbe. Sind Sie mit einer solchen Einschränkung für die Nutzung von Elektroautos während einer Strommangellage ...

in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (N=1038)

Ein Drittel der Befragten wäre damit eher einverstanden damit, die Nutzung von Elektroautos während einer Strommangellage einzuschränken (32%), ein weiteres Drittel sogar sehr einverstanden (33%). Dem gegenüber steht ein Drittel von hierzu Befragten, die damit nicht einverstanden wären (33% überhaupt/eher nicht einverstanden). Dieses Einverständnis Elektroautos einzuschränken ist grundsätzlich in allen politischen Lagern mehrheitlich vorhanden.

In dieser Frage zeigt sich allerdings die direkte Betroffenheit als wichtiger Erklärungsfaktor: Von den Stimmberechtigten mit einem Fahrzeug mit Elektromotor sind nämlich 77 Prozent überhaupt oder eher nicht mit einer Einschränkung einverstanden:

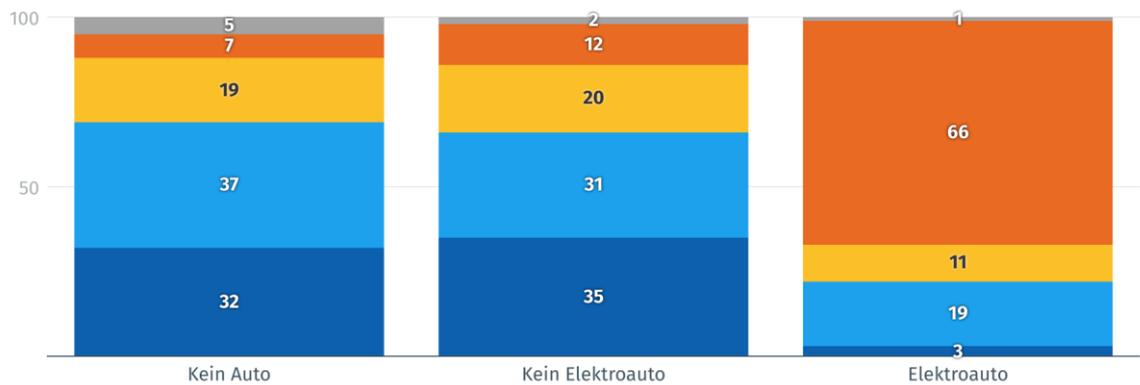
Grafik 18

Einschränkung Nutzung von Elektroautos während Strommangellage nach (Elektro)Autobesitz

Aktuell wird auch darüber diskutiert, dass der Gebrauch von Elektroautos eingeschränkt würde, falls es in der Schweiz während einer Strommangellage zu wenig Strom gäbe. Sind Sie mit einer solchen Einschränkung für die Nutzung von Elektroautos während einer Strommangellage ...

in % Stimmberechtigte

■ sehr einverstanden
 ■ eher einverstanden
 ■ eher nicht einverstanden
 ■ überhaupt nicht einverstanden
 ■ weiss nicht/keine Antwort



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (n=1034), sig., Cramér's V = 0.2

Ob man ein sonstiges Auto oder gar keines fährt, macht für die Bewertung dieser Frage hingegen keinen Unterschied: Sowohl Personen ohne Auto (69% sehr/eher einverstanden) als auch mit Fahrzeugen mit anderem Antrieb als Elektro (66%) wären mit grosser Mehrheit für eine solche Einschränkung.

Die Parteisympathie spielt hier ebenfalls keine grosse Rolle. So wären die Anhänger:innen sämtlicher Parteien mehrheitlich mit der Einschränkung von Elektroautos während einer Strommangellage einverstanden:

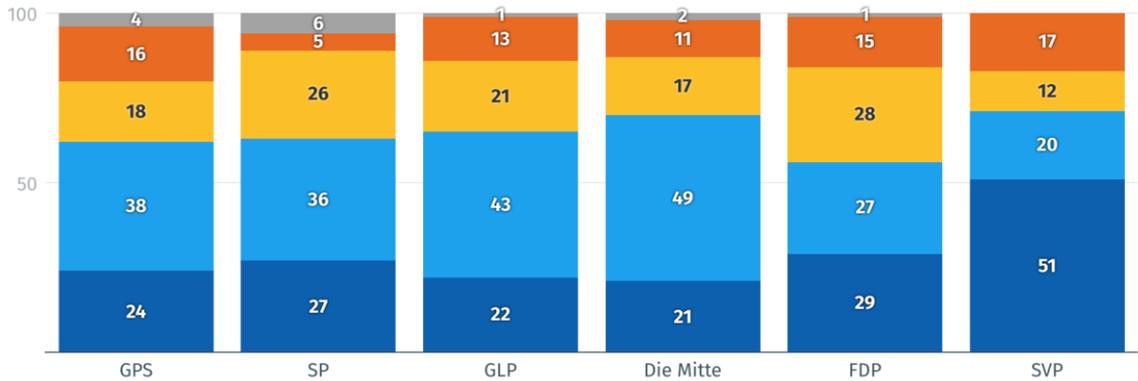
Grafik 19

Einschränkung Nutzung von Elektroautos während Strommangellage nach Parteibindung

Aktuell wird auch darüber diskutiert, dass der Gebrauch von Elektroautos eingeschränkt würde, falls es in der Schweiz während einer Strommangellage zu wenig Strom gäbe. Sind Sie mit einer solchen Einschränkung für die Nutzung von Elektroautos während einer Strommangellage ...

in % Stimmberechtigte

■ sehr einverstanden
 ■ eher einverstanden
 ■ eher nicht einverstanden
 ■ überhaupt nicht einverstanden
 ■ weiss nicht/keine Antwort



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (n=805), sig., Cramér's V = 0.13

In allen politischen Lagern wird die Einschränkung der Elektroautos mit über 60 Prozent befürwortet. Einzig unter den Sympathisant:innen der FDP ist die Befürwortung etwas niedriger, aber mit 56 Prozent dennoch mehrheitlich vorhanden.

3.2 Klimaschutz und CO2 Sparen

Die Frage nach einer Importsteuer für Elektroautos polarisiert die Stimmberechtigten:

Grafik 20



Rund ein Drittel der Befragten befindet sich an den beiden Enden der Skala. Eine Hälfte davon findet, die Elektromobilität sollte nicht mit zusätzlichen Steuern behindert werden (15%), die andere findet diese Steuern nichts als gerecht (18%). Auch die Teile der Bevölkerung mit einer etwas weniger dezidierten Haltung in dieser Frage halten sich in etwa die Waage. 23 Prozent sind eher gegen eine Steuer (2 – 4 auf der Skala) und 20 Prozent sind eher für eine Steuer auf Elektromobile (7–9 auf der Skala). Rund jede:r Fünfte (19%) sieht sich in der Mitte zwischen den beiden Polen (5 und 6 auf der Skala). Einen weiteren Hinweis auf die stark ausgeprägte Polarisierung ist der Mittelwert, der 5.51 beträgt. Insgesamt tendieren die Stimmbürger:innen also aktuell weder in die eine noch die andere Richtung, die zwei Seiten heben sich gegenseitig auf.

Wenn die Frage nach der Steuer für Elektroautos auch nach Parteisymphathien aufgeschlüsselt wird, äussern sich die Anhänger:innen der GLP (Mittelwert 3.97) am häufigsten gegen eine Steuer:

Grafik 21

Zustimmung Steuer für Elektromobile

Im Moment zahlt man für Elektroautos weniger Steuern als für ein Auto mit Benzin- oder Dieselmotor. Beispielsweise verzichtet der Bund bei Elektroautos auf die Importsteuer von 4% für ein neues Auto. Nun diskutiert die Politik darüber, diesen Verzicht auf die Importsteuer für Elektroautos aufzuheben. Die Bundeskasse käme so zu Mehreinnahmen von rund 200 Millionen CHF, das Elektroauto würde aber vermutlich teurer.

Ich nenne Ihnen nun zwei Aussagen, die man in Rahmen dieser Diskussion immer wieder hören kann. Geben Sie bitte auf einer Skala von 1 bis 10 an, welcher der beiden Aussagen Sie gedanklich näherstehen. Mit einem Wert von 1 sind sie mit der ersten Aussage komplett einverstanden, mit einem Wert von 10 mit der zweiten Aussage. Mit den Zahlen dazwischen können Sie Ihre Meinung variieren.

1 Elektromobilität ist ein wichtiger Treiber hin zur CO₂-Neutralität der Schweiz. Anstatt die Elektromobilität mit zusätzlichen Steuern zu behindern, soll er sie noch stärker fördern.

10 Der Bund dringend ist auf Mehreinnahmen angewiesen. Eine Erhöhung der Steuern für Elektromobile ist daher nichts als gerecht.

in Mittelwerten



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (n=806)

Es folgen mit jeweils leicht höheren Mittelwerten die Anhängerschaft der Grünen (4.60), der SP (4.94), der Mitte (5.03) sowie der FDP (5.57). Die Durchschnittswerte aller dieser Parteien liegen innerhalb der Bandbreite eines Punktes und sind in der Tendenz leicht unter dem Mittelwert von 5.5. Deutlicher für die Steuer auf Elektroautos sprechen sich hingegen die Sympathisant:innen der SVP aus (6.83).

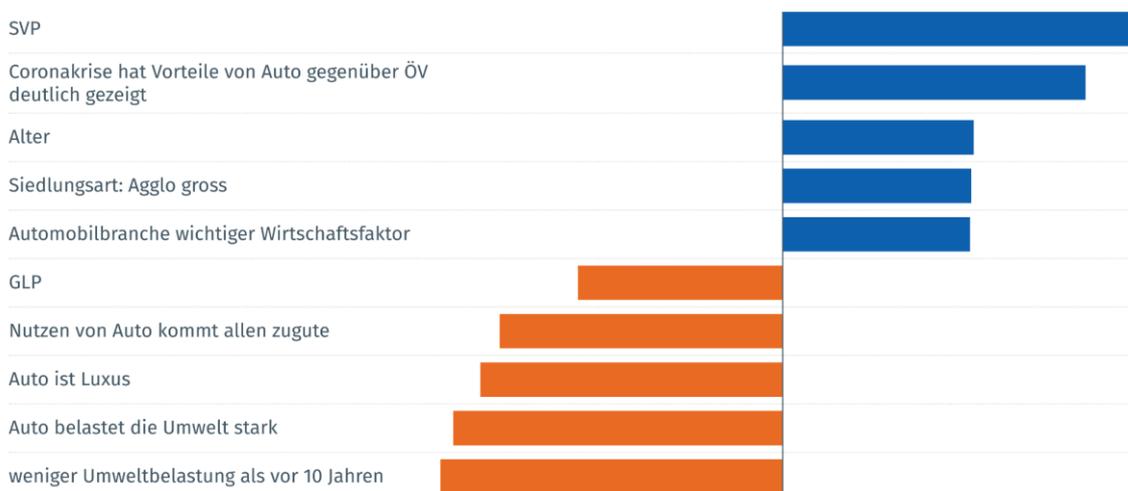
In dieser Fragestellung überschneiden sich mit dem Klima- und dem Steuerthema zwei politische Bereiche auf eine spannende Weise und können so die klassische Polarisierung entlang der Links-Rechts-Achse, die sonst oft in diesen Bereichen festgestellt wird, fast aushebeln. Einzig die Anhänger:innen der GLP, die sich am klarsten gegen eine Steuer auf Elektroautos positionieren und diejenigen der SVP, die am ehesten für die Einführung einer solchen Steuer votieren, legen sich in dieser Fragestellung fest.

Dieses Ergebnis wird durch die Regressionsanalyse bestätigt, denn die Nähe zur SVP ist der einflussreichste Faktor um für diese Steuer zu sein, und auf der anderen Seite ist es die Sympathie zur GLP, die sich gegen eine Einführung der Importsteuer auf Elektroautos auswirkt:

Grafik 22

Einfluss Aussagen zu Autos, soziodemographische Merkmale und Parteibindung auf Zustimmung Steuer für Elektromobile

Schweizer Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (n=883), Erklärungsgrad = 11.8%

Erläuterung: Die eingesetzte Methode der linearen Regression beschreibt das Vorhandensein des Einflusses der Aussagen zu Autos und soziodemographischer Merkmale (unabhängige Variablen) auf die Befürwortung bzw. Ablehnung einer Importsteuer auf Elektroautos (abhängige Variable). Anhand der Farbe lässt sich unterscheiden, ob ein Element eher zu einer Befürwortung (blau) oder eher zu einer Ablehnung (orange) der Steuer geführt hat. Das heisst, wer einem dieser blauen Items zustimmt bzw. auf wen die blauen Eigenschaften zutreffen, stimmt der Einführung dieser Importsteuer stärker zu (und stimmt umgekehrt bei den orangen Items stärker für die Ablehnung eben dieser Steuer).

Neben der Parteisympathie gibt es auch weitere Faktoren, die sich auf die Haltung zur Steuer auswirken. So sprechen sich ältere Personen und Städter:innen eher für die Einführung der Steuer aus. Von den Aussagen sind es die Wahrnehmung, die Automobilbranche sei ein wichtiger Wirtschaftsfaktor sowie die Bevorzugung des Autos gegenüber dem ÖV, die für eine Befürwortung der Steuer wirken. Auf der anderen Seite sind es Elemente, die bereits positiv auf den Kauf von Elektroautos gewirkt haben, die sich hier auf die Ablehnung der Steuer auswirken.

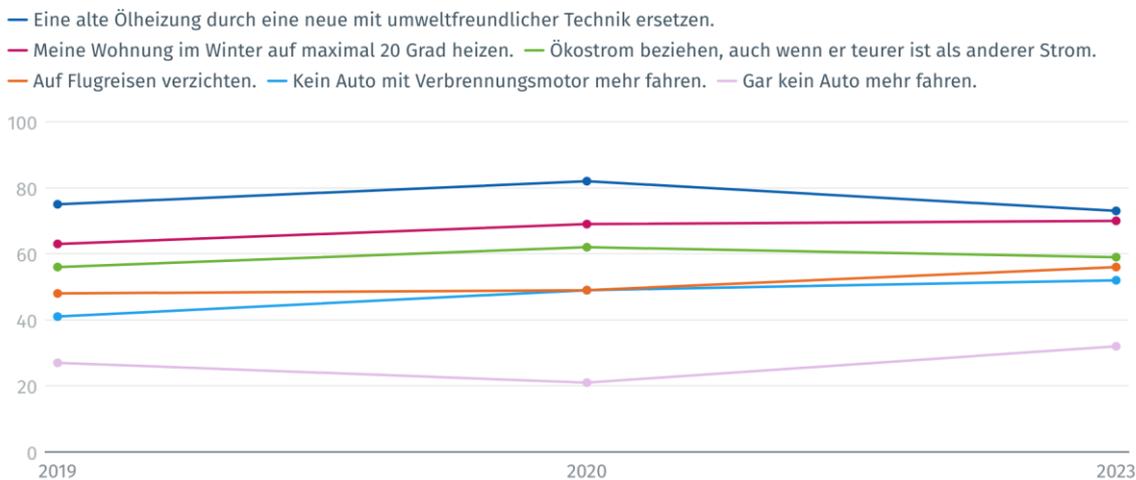
Neben der Steuerdebatte wird aktuell auch viel über den Klimaschutz diskutiert. Grundsätzlich genießt das Thema seit einiger Zeit eine hohe Wichtigkeit in der Bevölkerung. Dies zeigt sich nicht zuletzt auch in der Absicht der Stimmberechtigten, eigene Massnahmen zum Energiesparen zu ergreifen:

Grafik 23

Wichtigkeit Massnahmen, um CO2-Ausstoss zu reduzieren

In der Schweiz wird derzeit sehr viel über Klimaschutz und CO2 gesprochen. Es gibt viele Vorschläge, wie man Energie sparen und den Ausstoss von Kohlendioxid senken kann. Uns interessiert, welche Massnahmen Sie in Zukunft selber ergreifen. Bitte geben Sie jeweils an, ob Sie die Massnahme in Zukunft auf jeden Fall ergreifen, vermutlich ergreifen, vermutlich nicht ergreifen oder auf keinen Fall ergreifen.

Anteil 'auf jeden Fall/vermutlich ergreifen' in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (N = jeweils ca. 1020)

Seit die Fragestellung 2019 eingeführt wurde, ist die Bereitschaft selber Massnahmen zu ergreifen beim Thema Heizung am höchsten: Fast drei Viertel der Befragten geben an, eine alte Ölheizung durch eine umweltfreundlichere Technik zu ersetzen (73% auf jeden Fall/vermutlich Massnahme ergreifen) sowie, dass sie ihre Wohnung im Winter auf maximal 20 Grad heizen wollen (70%). Etwas weniger Personen aus dem Kreis der Beantwortenden – aber dennoch eine Mehrheit in der Stimmbevölkerung ausmachend – haben die Absicht Ökostrom zu beziehen (59%), wollen auf Flugreisen verzichten (56%) und keine Autos mit Verbrennungsmotor mehr fahren (52%). Die Bereitschaft auf Verbrennungsmotoren zu verzichten ist somit über den Befragungszeitraum von 2019 bis heute hinweg leicht aber stetig angestiegen. Grundsätzlich auf das Autofahren verzichten will aber trotzdem nur eine Minderheit (32%), obwohl auch in dieser extremeren Variante die Bereitschaft etwas ansteigt seit der letzten Befragungswelle.

3.3 Verkehrsfinanzierung

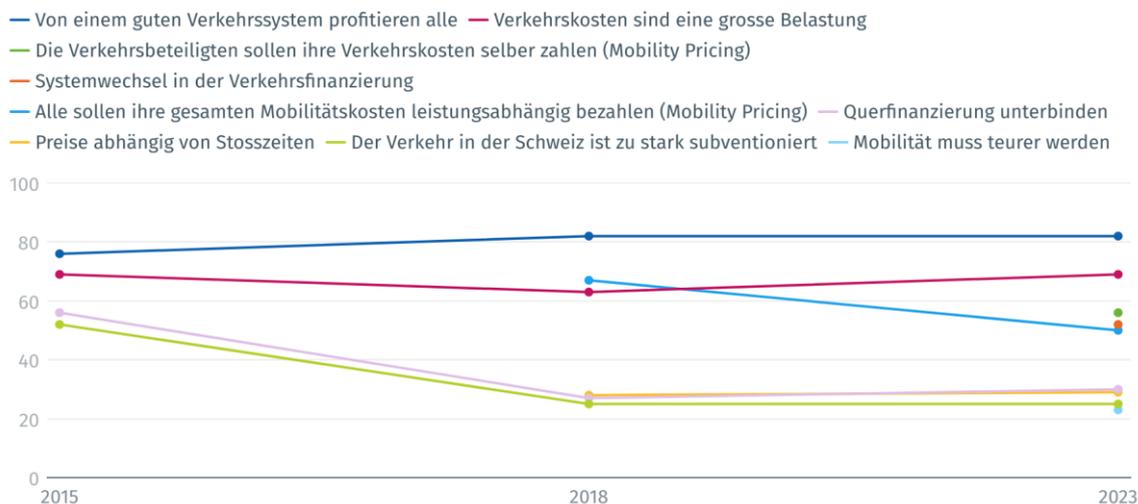
Auch bezüglich Verkehrsfinanzierung finden aktuell einige Diskussionen statt:

Grafik 24

Zustimmung Aussagen um die Finanzierung und Kosten des Verkehrs

In der Diskussion um die Finanzierung und Kosten des Verkehrs hört man verschiedene Aussagen. Ich nenne Ihnen in der Folge eine Auswahl solcher Aussagen, und Sie sagen mir bitte jeweils, ob Sie damit voll einverstanden, eher einverstanden, eher nicht einverstanden oder überhaupt nicht einverstanden sind.

Anteil 'voll/eher einverstanden' in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (N = jeweils ca. 1030)

Insgesamt hat es in dieser Frage allerdings wenig Verschiebungen über die letzten Jahre gegeben. Eine Ausnahme bildet hier das Mobility Pricing: 2018 noch an zweiter Stelle befindlich, hat es seit der letzten Befragungswelle deutlich an Zustimmung eingebüsst. 2023 sind je nach Formulierung noch 56 Prozent (Verkehrsbeteiligte sollen Kosten selber zahlen) oder 50 Prozent (Verkehrsteilnehmer:innen sollen Mobilitätskosten leistungsabhängig bezahlen) eher oder voll einverstanden mit einem solchen System.

Ungebrochen die höchste Zustimmung erreicht die Aussage, dass von einem guten Verkehrssystem alle profitieren (82% voll/eher einverstanden). Neu auf dem zweiten Platz liegend und mit steigender Zustimmung verbunden werden die Verkehrskosten als grosse Belastung für den durchschnittlichen Haushalt wahrgenommen (69%). 2023 ist auch eine knappe Mehrheit für einen Systemwechsel in der Verkehrsfinanzierung (52%).

Wie bereits 2018 finden sich auch aktuell deutlich keine Mehrheiten dafür, mit der Quersubventionierung zwischen Verkehrsträgern aufzuhören (30%) sowie Preise während Stosszeiten zu erhöhen (29%). Ausserdem herrscht auch nicht das Gefühl, dass der Verkehr in der Schweiz zu stark subventioniert sei (25%) oder dass Mobilität grundsätzlich teurer werden muss (23%).

4 Private Auto Nutzung

4.1 Auto Besitz

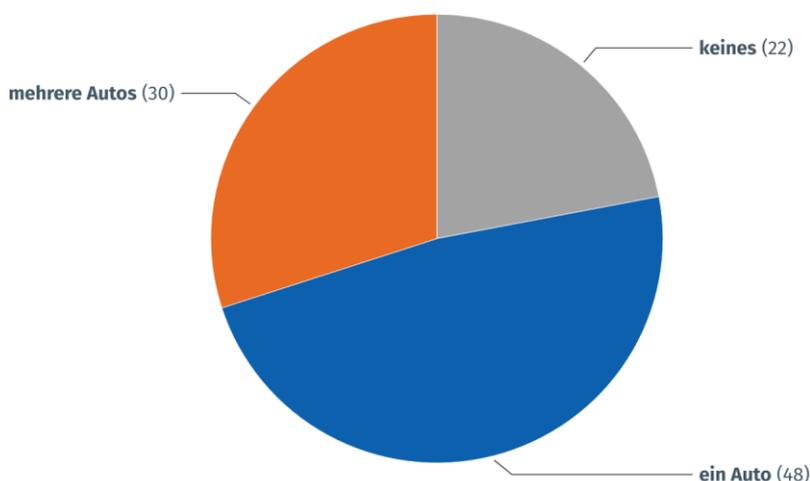
Insgesamt besitzen gut drei Viertel der Stimmbürger:innen mindestens ein Auto in ihrem Haushalt:

Grafik 25

Besitz Auto

Wie viele Autos sind in Ihrem Haushalt verfügbar?

in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (n=1034)

Knapp die Hälfte wohnt dabei in einem Haushalt mit einem Auto (48%), während 30 Prozent in ihrem Haushalt mehrere Autos zur Verfügung haben. Dem gegenüber stehen 22 Prozent der Stimmbürger:innen, die in einem Haushalt ohne Auto wohnen. Junge Personen unter 40 Jahren sowie Sympathisant:innen der Grünen und der SP haben vergleichsweise häufig kein Auto.

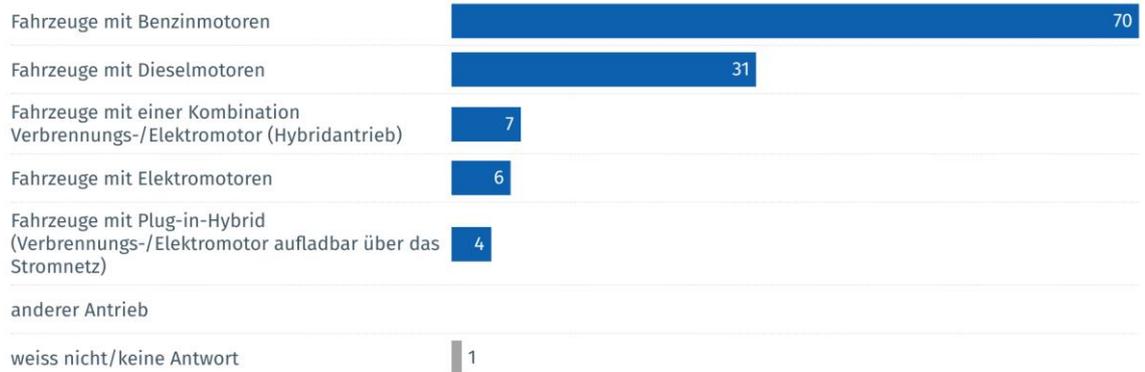
Auch 2023 besitzen die Fahrzeughalter:innen in der Schweiz in erster Linie Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren:

Grafik 26

Antriebsart Auto

Welche Antriebsart hat Ihr Auto? Bitte geben Sie bei mehreren Autos alle Antriebsarten an, die Sie verwenden.
Mehrfachnennungen möglich

in % Stimmberechtigte, die mindestens ein Auto besitzen



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (n=825)

70 Prozent der Stimmberechtigten, die mindestens ein Auto besitzen, geben an, dass sie ein Fahrzeug mit Benzinmotor verwenden. An zweiter Stelle kommen Fahrzeuge mit Dieselmotoren (31%). Erst mit grossem Abstand folgen danach Elektrofahrzeuge. Dabei sind Hybride (7%) praktisch gleich häufig wie Fahrzeuge mit reinem Elektromotor. Plug-in-Hybride spielen noch eine kleinere Rolle (4%).

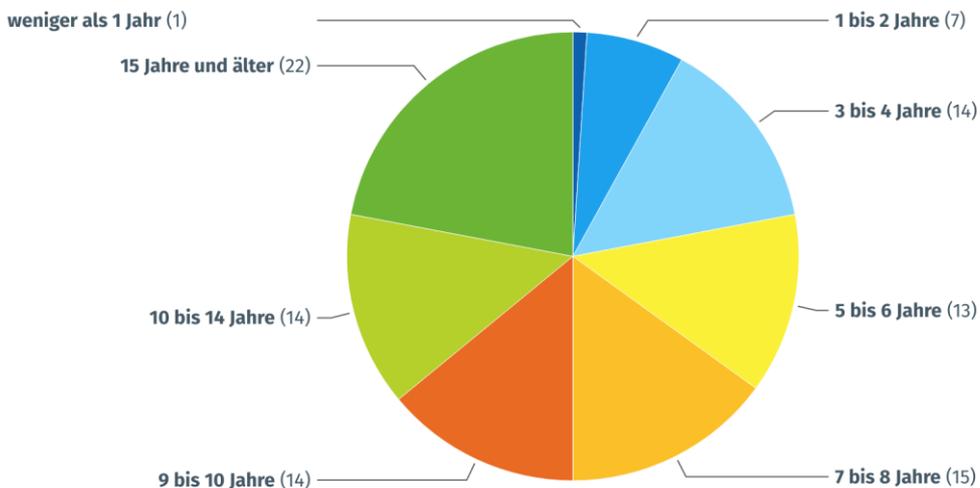
Die Mehrheit der Stimmberechtigten besitzt Autos, die zehn Jahre alt oder jünger sind:

Grafik 27

Alter ältestes Auto

Wie alt ist Ihr ältestes Auto ungefähr? (in Jahren)

in % Stimmberechtigte, die mindestens ein Auto besitzen



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (n=801)

Bei 21 Prozent der Befragten ist das älteste Auto weniger als fünfjährig. Insgesamt knapp zwei Drittel der Stimmbürger:innen besitzen Autos, die maximal zehn Jahre alt sind (63%). Etwas mehr als jede:r fünfte Stimmbürger:in besitzt ein Auto, das älter als 15 Jahre ist.

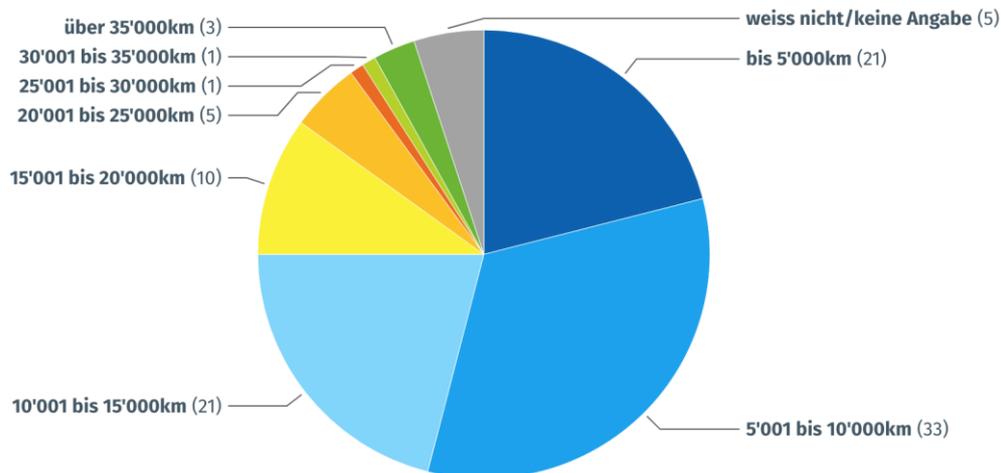
Über die Hälfte der befragten Autobesitzer:innen sind im letzten Jahr 10'000 km oder weniger gefahren:

Grafik 28

Anzahl KM letztes Jahr

Sagen Sie mir bitte ungefähr, wie viele Kilometer Sie letztes Jahr mit dem Auto zurückgelegt haben?

in % Stimmberechtigte, die mindestens ein Auto besitzen



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (n=715)

Rund jede:r Fünfte hat im letzten Jahr unter 5'000 Kilometer mit dem Auto zurückgelegt. 33 Prozent – was der grössten Gruppe entspricht – sind letztes Jahr zwischen 5'000 und 10'000 Kilometer gefahren. Rund ein weiteres Drittel hat zwischen 10'000 und 20'000 Kilometer zurückgelegt (31%). Die übrigen 10 Prozent sind letztes Jahr mehr als 20'000 Kilometer gefahren.

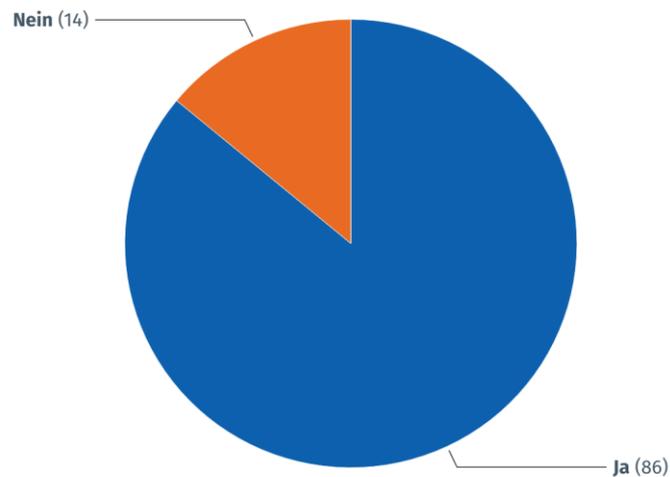
Eine grosse Mehrheit der Schweizer:innen hat einen Führerausweis der Kategorie B:

Grafik 29

Besitz Führerausweis Kategorie B (Auto)

Nun geht es um Ihren persönlichen Bezug zum motorisierten Individualverkehr. Besitzen Sie einen Führerausweis der Kategorie B (Auto)?

in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (N=1038)

Rund sechs von sieben Schweizer Stimmbürger:innen haben aktuell einen Auto-Führerschein. Der Wert ist wenig überraschend wiederum bei Personen unter 40 Jahren etwas tiefer (74%).

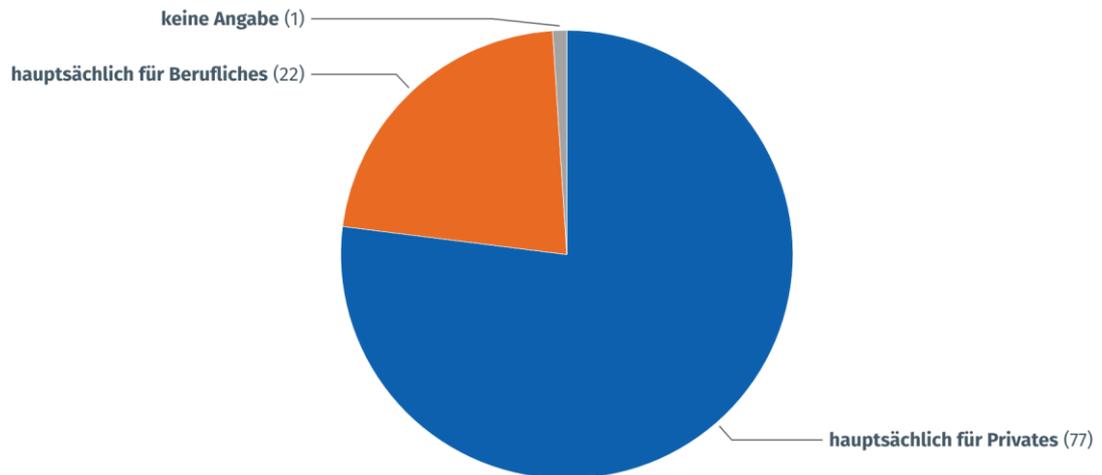
Wer ein Auto besitzt, nutzt dies meistens hauptsächlich für Privates:

Grafik 30

Nutzung Auto

Wenn Sie sich überlegen, für was Sie das Auto hauptsächlich benutzen, benutzen Sie das Auto hauptsächlich für Privates oder für Berufliches? Bitte denken Sie dabei daran, dass der Arbeitsweg als private Nutzung gilt.

in % Stimmberechtigte, die mindestens ein Auto besitzen



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (n=825)

Gut drei Viertel der Autobesitzer:innen geben an, das Auto hauptsächlich für Privates zu benutzen (77%).

4.2 Autokauf

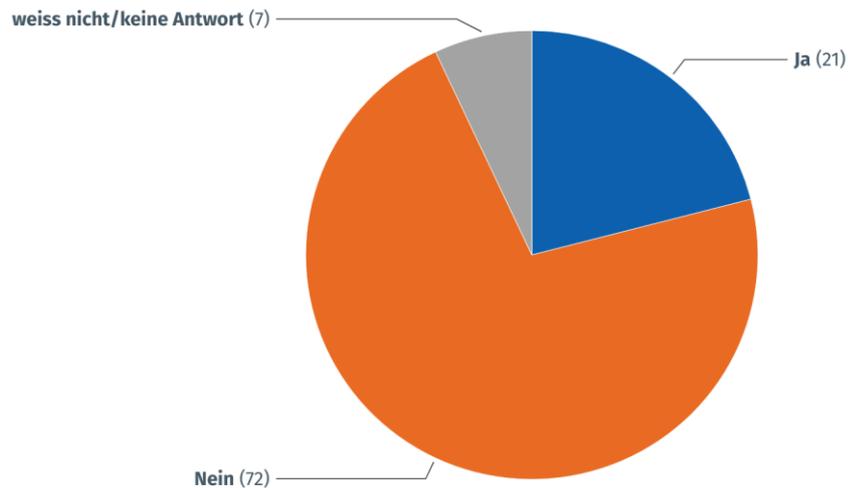
In den meisten Fällen steht zurzeit kein Autokauf an:

Grafik 31

Autokauf in den nächsten 2 Jahren

Was schätzen Sie: Steht bei Ihnen in den nächsten 2 Jahren wieder ein Autokauf an?

in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (N=1038)

Jede:r fünfte Stimmberechtigte geht davon aus, in den nächsten zwei Jahren ein Auto zu kaufen.

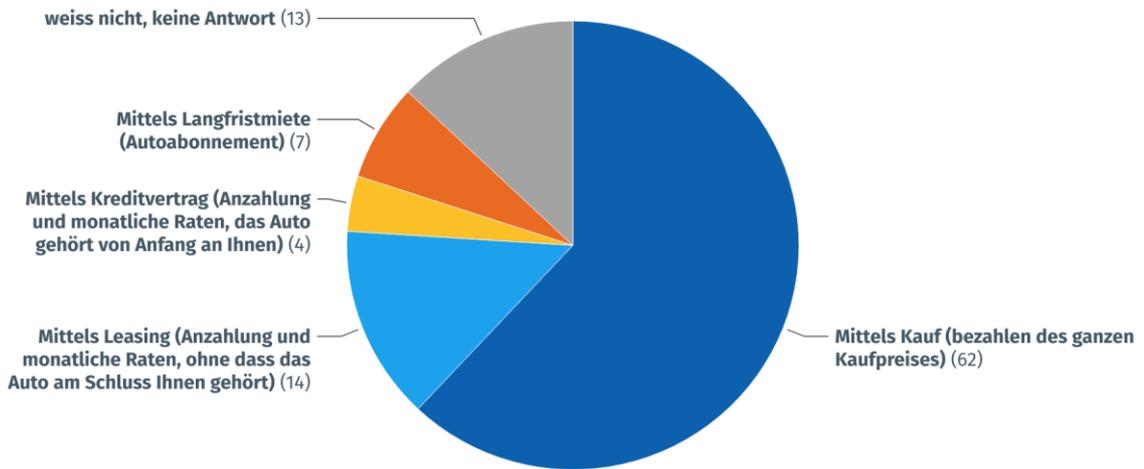
Wenn aber ein Auto gekauft würde, überwiegt dabei auch 2023 das traditionelle Vorgehen: Bei der Finanzierung eines Autokaufs ist ein Kauf klar die bevorzugte Variante:

Grafik 32

Finanzierung Autokauf

Stellen Sie sich vor, Sie würden morgen ein neues Auto brauchen. Wie würden Sie dieses Auto am liebsten finanzieren?

in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (N=1038)

Deutlich mehr als die Hälfte der Stimmberechtigten würde ein Auto am liebsten durch Kauf mittels Bezahlung des gesamten Kaufpreises erwerben (62%). Mit deutlichem Abstand an zweiter Stelle folgt das Leasing (14%). Ein Autokauf mittels Langfristmiete (Autoabonnement) (7%) sowie mittels Kreditvertrag (4%) spielt hingegen eine klar untergeordnete Rolle.

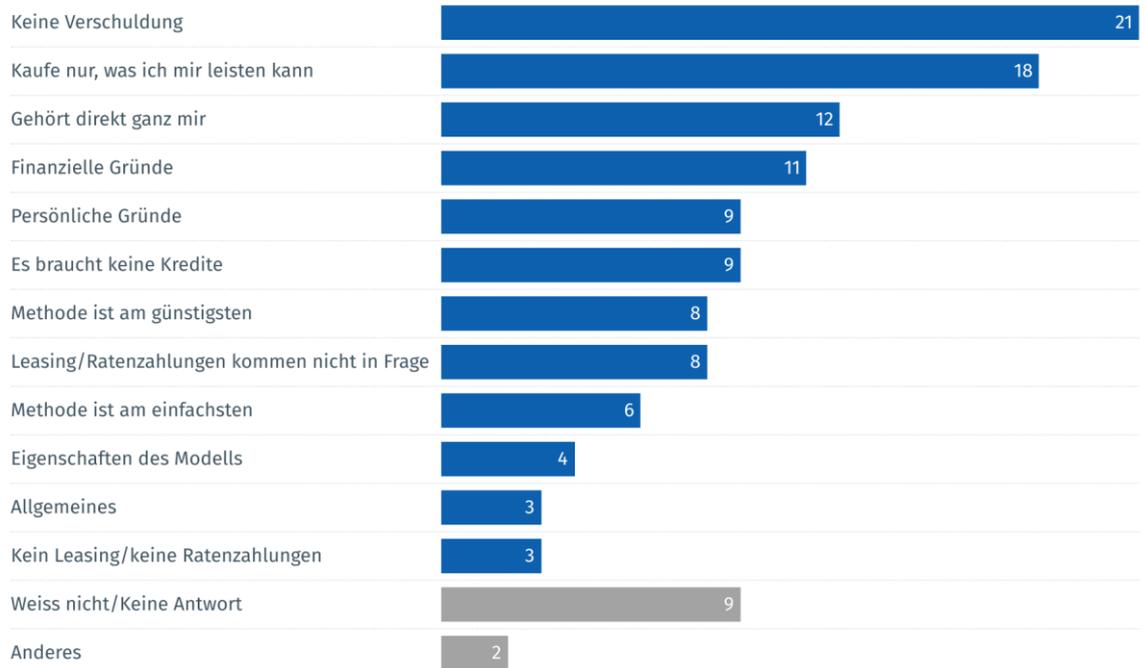
Entscheidend für die Wahl der jeweiligen Finanzierung ist in allen Fällen die individuell wahrgenommene finanzielle Situation. Sowohl wer angibt, ein Auto mittels Kauf als auch mittels Leasing oder Langfristmiete zu finanzieren, begründet dies in erster Linie jeweils damit, dass diese Finanzierungsform die beste und angemessenste ist:

Grafik 33

Begründung Entscheid Kauf

Warum würden Sie sich für den Kauf (bezahlen des ganzen Kaufpreises) entscheiden?

in % Stimmberechtigte, die sich für einen Kauf entscheiden würden



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (n=682)

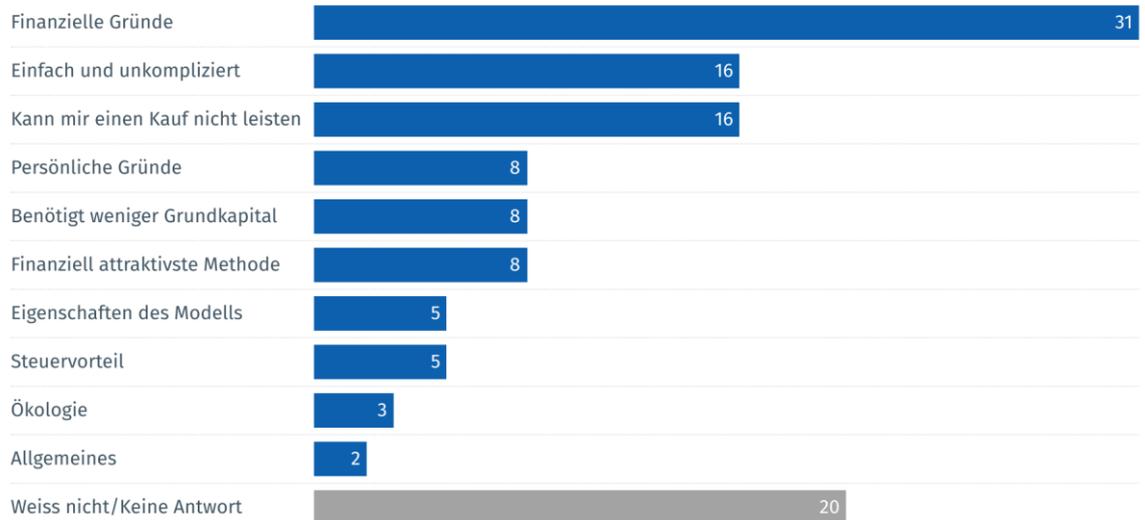
Beim Kauf sind die wichtigsten Argumente, dass man nur etwas kauft, was man sich leisten kann und sich nicht verschuldet, sowie, dass das Auto dann direkt einem selber gehört.

Grafik 34

Begründung Entscheid Leasing

Warum würden Sie sich für Leasing entscheiden?

in % Stimmberechtigte, die sich für Leasing entscheiden würden



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (n=130)

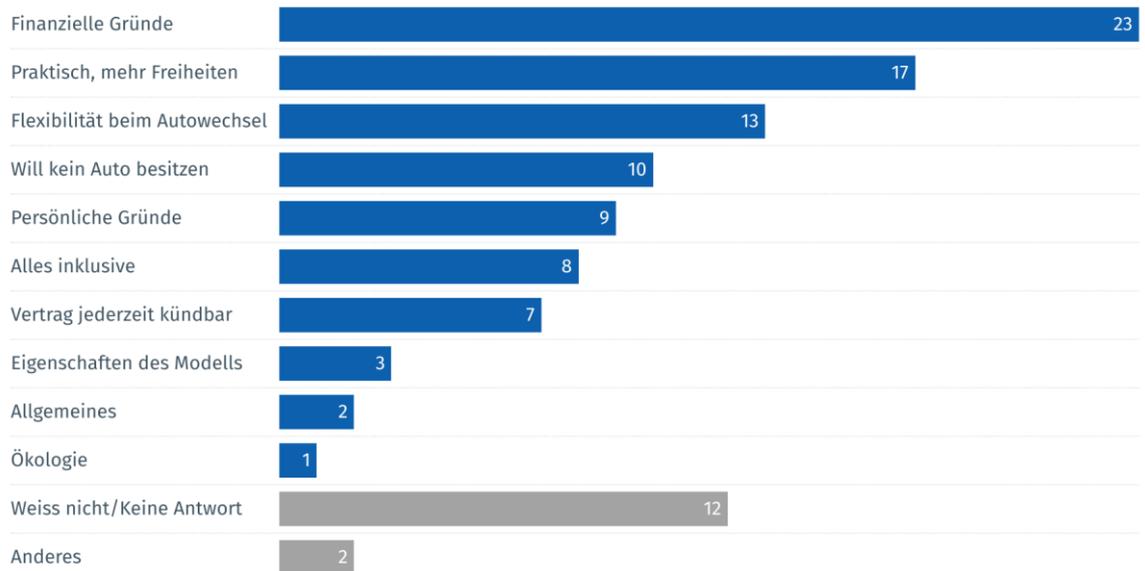
Neben den finanziellen Argumenten – sich ein Auto ermöglichen, dass man sich zu kaufen nicht leisten könnte – spielt beim Leasing auch die Einfachheit des Modells mit eine Rolle.

Grafik 35

Begründung Entscheid Langfristmiete

Warum würden Sie sich für eine Langfristmiete entscheiden?

in % Stimmberechtigte, die sich für eine Langfristmiete entscheiden würden



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (n=72)

Die Langfristmiete wird durch die Freiheiten und die Flexibilität des Modells begründet. Ein weiterer Vorteil ist, dass man so gar kein Auto besitzen muss.

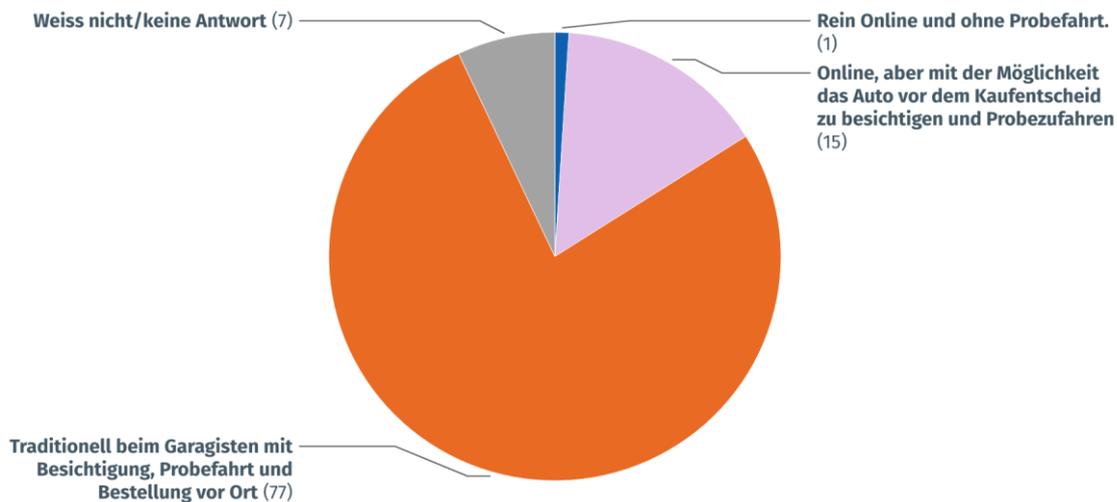
Auch bezüglich dem Vorgehen wie ein Auto gekauft wird, bleibt der klassische Weg über die Autogarage klar der beliebteste:

Grafik 36

Bevorzugtes Vorgehen Autokauf

Mit welcher der folgenden Möglichkeiten würden Sie Ihr Auto am liebsten erwerben? Entscheiden Sie sich bitte für eine Möglichkeit.

in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, März 2023 (N=1038)

Gut drei Viertel der Stimmbürger:innen würden ein Auto bei einer Garage mit Besichtigung, Probefahrt und Bestellung vor Ort kaufen (77%). Wird ein Auto online gekauft, dann wenn die Möglichkeit einer Besichtigung inklusive Probefahrt vor dem Kaufentscheid besteht (15%). Ein reiner Onlinekauf ohne Probefahrt spielt aktuell keine Rolle (1%).

5 Anhang

5.1 gfs.bern-Team

URS BIERI

Co-Leiter und Mitglied des Verwaltungsrats gfs.bern, Politik- und Medienwissenschaftler (lic. rer. soc.), Executive MBA FH in strategischem Management, Dozent am VMI der Universität Fribourg und an der ZHAW Winterthur

✉ urs.bieri@gfsbern.ch



Schwerpunkte:

Themen- und Issue-Monitoring, Image- und Reputationsanalysen, Risikotechnologien, Abstimmungsanalysen, Kampagnenvorbereitung und -begleitung, integrierte Kommunikationsanalysen, qualitative Methoden

Publikationen in Buchform, in Sammelbänden, in Fachmagazinen, in der Tagespresse und im Internet. aktuelle Publikation: Bieri, U et al. Digitalisierung der Schweizer Demokratie, Technologische Revolution trifft auf traditionelles Meinungsbildungssystem. Vdf 2021.



MARCO BÜRGI

Junior Projektleiter

✉ marco.buergi@gfsbern.ch

Schwerpunkte:

Abstimmungen. Wahlen, Issue Monitoring, politische Einstellungen



ALESSANDRO PAGANI

Praktikant Data Science und Politikanalyse

✉ alessandro.pagani@gfsbern.ch

Schwerpunkte:

Datenanalyse, Programmierungen, Visualisierungen, Recherchen, quantitative und qualitative Methoden

gfs.bern ag
Effingerstrasse 14
CH – 3011 Bern
+41 31 311 08 06
info@gfsbern.ch
www.gfsbern.ch

Das Forschungsinstitut gfs.bern ist Mitglied des Verbands Schweizer Markt- und Sozialforschung und garantiert, dass keine Interviews mit offenen oder verdeckten Werbe-, Verkaufs- oder Bestellabsichten durchgeführt werden.

Mehr Infos unter www.schweizermarktforschung.ch

 **SWISS INSIGHTS**
Institute Member

gfs.bern 