



# Alltagstauglichkeit statt Image-überlegungen

Elektrische Fortbewegung bleibt im Trend.

## Projektteam

**Lukas Golder:** Co-Leiter

**Cloé Jans:** Leiterin operatives Geschäft

**Jonas Ph. Kocher:** Leiter Technologie und Entwicklung

**Sophie Schäfer:** Junior Data Scientist

Bern, 13.11.2023

Publikation: in Abstimmung mit dem TCS

# Inhaltsverzeichnis

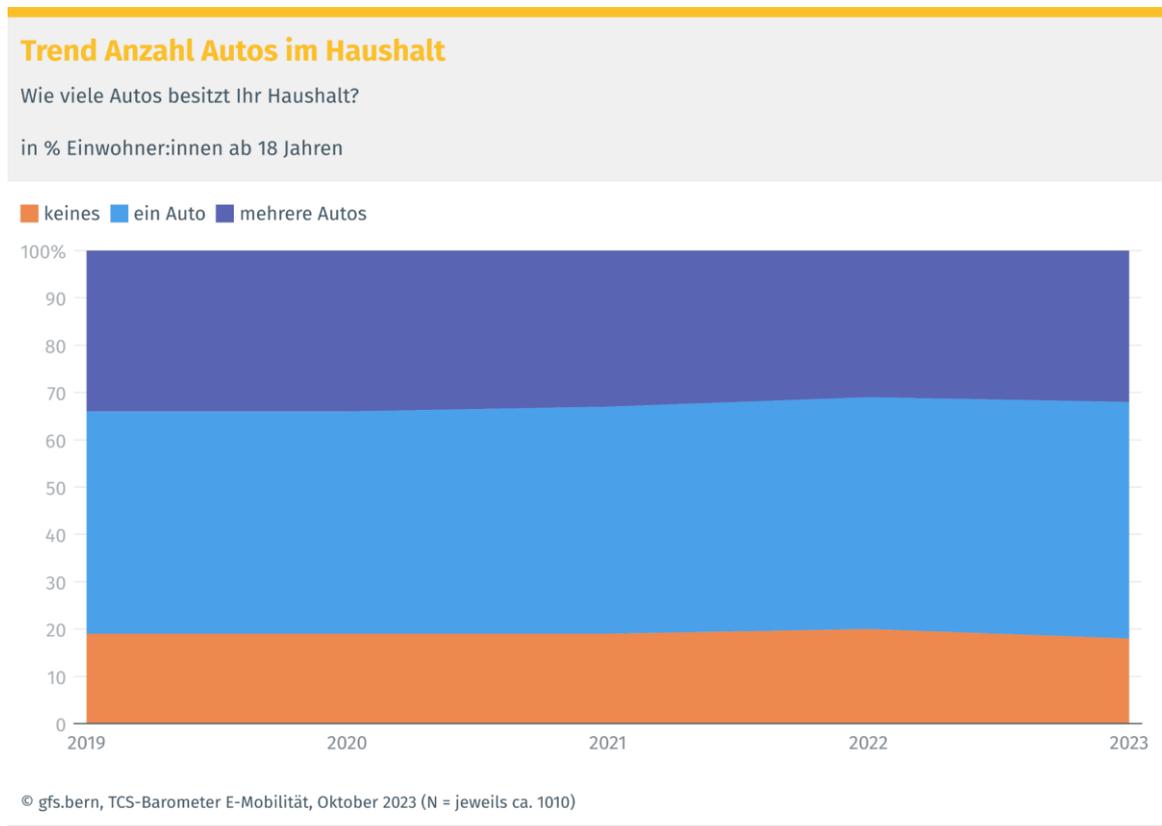
<b>1</b>	<b>AKTUELLES UND ZUKÜNFTIGES MOBILITÄTSVERHALTEN</b> .....	<b>4</b>
1.1	Aktuelles Mobilitätsverhalten .....	4
1.2	Künftiges Mobilitätsverhalten .....	8
1.3	Energieverfügbarkeit und Mobilität .....	13
1.4	Formen der Fahrzeugnutzung .....	16
1.5	Kaufbereitschaft E-Mobilität .....	17
<b>2</b>	<b>TREIBER VON E-MOBILITÄT</b> .....	<b>19</b>
<b>3</b>	<b>HÜRDEN FÜR E-MOBILITÄT</b> .....	<b>24</b>
<b>4</b>	<b>INFRASTRUKTUR</b> .....	<b>28</b>
<b>5</b>	<b>POLITISCHE FORDERUNGEN</b> .....	<b>31</b>
<b>6</b>	<b>SYNTHESE</b> .....	<b>33</b>
<b>7</b>	<b>ANHANG</b> .....	<b>35</b>
7.1	Datenbasis .....	35
7.2	gfs.bern-Team .....	36

# 1 Aktuelles und zukünftiges Mobilitätsverhalten

## 1.1 Aktuelles Mobilitätsverhalten

Die Schweiz bleibt ein Volk von Autofahrer:innen. Ressourcenknappheit und der Wunsch nach mehr Klimaschutz haben auf die effektive Anzahl Autos pro Haushalt kaum einen Einfluss. Die Hälfte (50%) besitzt dabei ein Auto. Fast ein Drittel (32%) hat mehrere Autos im Haushalt. Fast jede fünfte Person (18%) ist hingegen ganz ohne Auto unterwegs. Wenig überraschend sind das überdurchschnittlich Leute, die im urbanen Umfeld leben. Am seltensten ist der Autobesitz in Haushalten mit tiefen Einkommen (unter 3'000 Franken pro Monat), wo gut die Hälfte auf ein Auto verzichtet respektive verzichten muss.

Grafik 1



Die meisten Einwohner:innen der Schweiz sind dabei heute mit einem traditionellen Auto unterwegs, das heisst mit einem Auto, das mit Benzin, Diesel oder Gas betrieben wird. Ein reines Elektroauto besitzen 9 Prozent der Befragten. 7 Prozent haben einen Hybriden zu Hause.

Grafik 2

### Trend Besitz Autotyp

"Ist Ihr Auto...?" "Über welche Autos verfügt Ihr Haushalt?"

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren, deren Haushalte über mind. ein Auto verfügen, Mehrfachantworten



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (n = jeweils ca. 800)

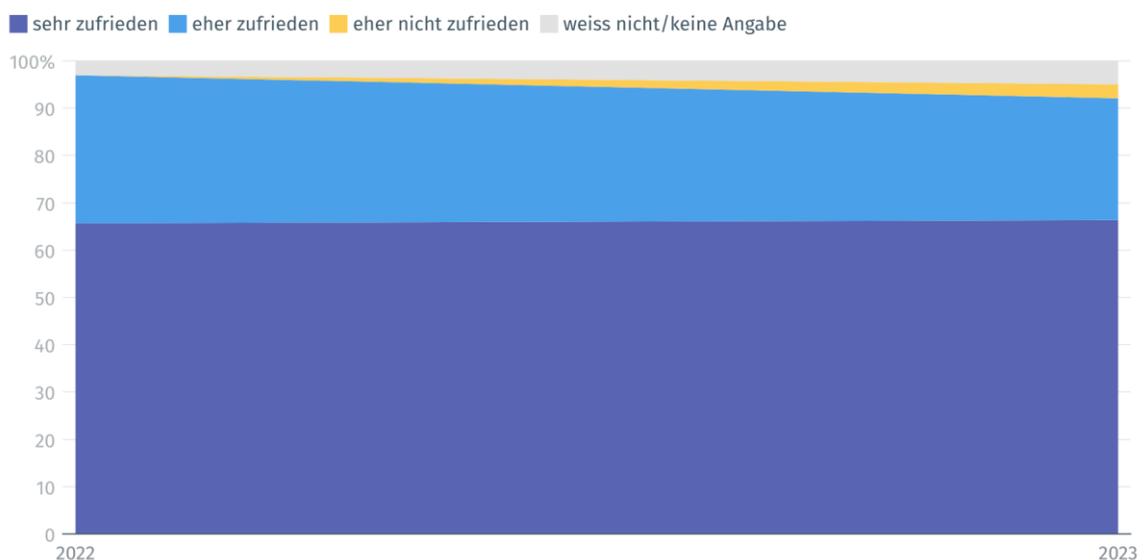
Es gibt keine Anzeichen dafür, dass die Elektromobilität in den Augen der Personen, die damit bereits regelmässig Erfahrungen machen, die Erwartungen oder Bedürfnisse enttäuscht. Wer heute ein Elektroauto besitzt, ist damit in der Regel auch (sehr) zufrieden. Gerade mal 3 Prozent sind eher nicht zufrieden.

Grafik 3

### Trend Zufriedenheit mit Elektroauto / Plug-In-Hybrid

Wie zufrieden sind Sie mit Ihrem Elektroauto / Plug-In-Hybrid?

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren, die mind. ein reines Elektroauto oder ein Plug-In Hybrid besitzen



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (n = jeweils ca. 130)

Das traditionelle Auto mit Verbrennungsmotor bleibt das Hauptfortbewegungsmittel der Bewohner:innen der Schweiz. 44 Prozent (-2 Prozentpunkte) der Befragten sind in ihrem Alltag am häufigsten so unterwegs. An zweiter Stelle bleibt auch 2023 der öffentliche Verkehr (31%, +3). Nach einer leichten Abnahme im Zuge der Corona-Pandemie ist das Niveau von 2019 praktisch wieder erreicht.

Die Elektromobilität (auf zwei oder vier Rädern inkl. Hybride) wurde in den letzten drei Jahren mehr genutzt, als dies noch 2019 der Fall war. 2023 stieg der Anteil leicht von 12 auf 14 Prozent.

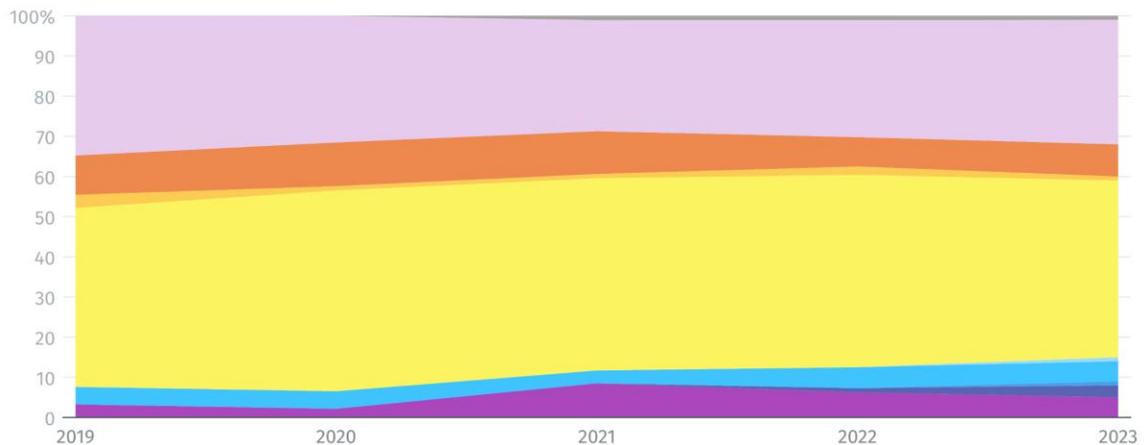
Grafik 4

### Trend Fortbewegungsmittel im Alltag

Welches Fortbewegungsmittel nutzen Sie selber bereits heute am meisten im Alltag?

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren

■ Reines Elektroauto\* ■ Plug-In Hybrid ■ E-Motorrad/E-Mofa/E-Motorroller ■ E-Bike/E-Cargobike  
■ Mikromobilität (z.B. E-Trottinet) ■ Traditionelle Autos (Benzin, Diesel oder Gas)  
■ traditionelles Motorrad/Mofa/Motorroller\* ■ Velo ■ Öffentlicher Verkehr (z.B. Zug, Bus, Tram) ■ keine Angabe



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (N = jeweils ca. 1010), \* bis 2022 "Reines Elektroauto / Steckerauto", "Motorrad/Mofa/Motorroller"

Insgesamt bleibt das Bedürfnis nach einem (motorisierten) Individualverkehr auch 2023 erhöht, wobei die Elektromobilität sowohl bei Autos als auch Velos auf tiefem Niveau eine immer grössere Rolle spielt. Eine knappe, absolute Mehrheit (54%) findet den Trend zu Kleinfahrzeugen wie E-Scootern eher oder sogar sehr schlecht. 38 Prozent sind dem Trend gegenüber positiv eingestellt.

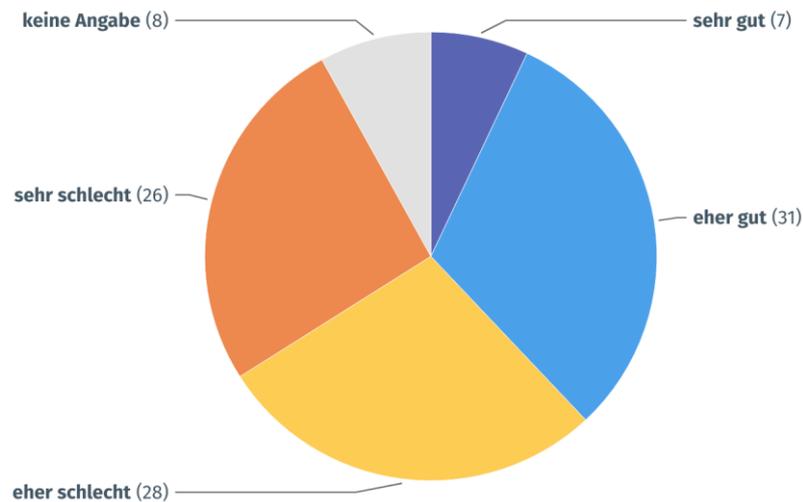
Die Beurteilung unterscheidet sich jedoch deutlich entlang des Röstigrabens: In der Romandie finden 62 Prozent die Entwicklung sehr oder eher gut, während in der Deutschschweiz 63 Prozent diese negativ beurteilen (italienischsprachige Schweiz: 56% eher/sehr schlecht).

## Grafik 5

**Beurteilung Trend zu elektrischen Kleinfahrzeugen**

Zunehmend werden E-Scooter für kurze Strecken genutzt. Wie beurteilen Sie den Trend zu elektrischen Kleinfahrzeugen?

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (N=1004)

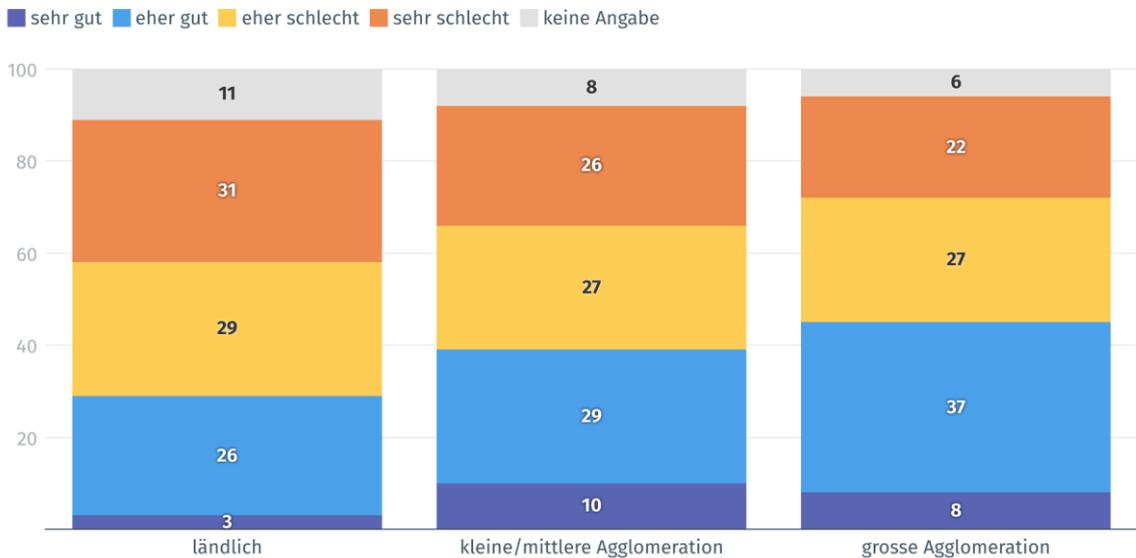
Zusätzlich lässt sich auch eine unterschiedliche Bewertung des E-Scooters im Hinblick auf die Siedlungsart nachweisen: In städtischen Gebieten werden E-Scooter tendenziell besser als auf dem Land bewertet. 45 Prozent der Befragten, die in grossen Agglomerationen wohnen, bewerteten E-Scooter positiv. In kleinen bis mittleren Agglomerationen finden 39 Prozent der Einwohner:innen E-Scooter gut bis sehr gut. Auf dem Land fällt die Bewertung deutlich schlechter aus. Lediglich 29 Prozent beurteilen E-Scooter positiv.

Grafik 6

### Beurteilung Trend zu elektrischen Kleinfahrzeugen nach Siedlungsart

Zunehmend werden E-Scooter für kurze Strecken genutzt. Wie beurteilen Sie den Trend zu elektrischen Kleinfahrzeugen?

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (N=1004), sig., Cramér's V = 0.08

## 1.2 Künftiges Mobilitätsverhalten

Mit Blick in die Zukunft lassen sich aus den 11 abgefragten Mobilitätsformen vier verschiedene Gruppen mit ähnlichen Eigenschaften identifizieren:

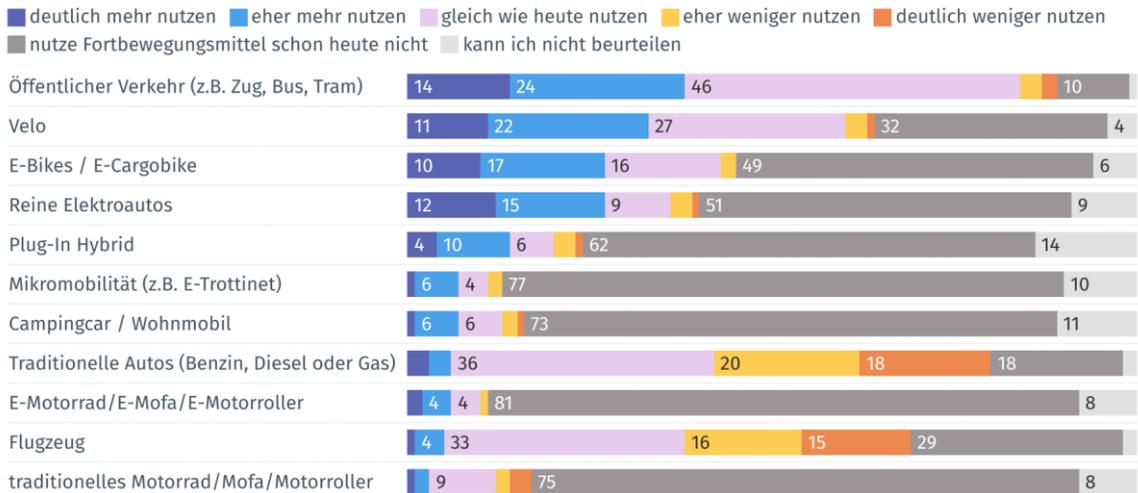
- Die erste Gruppe besteht aus dem Velo und dem öffentlichen Verkehr. Beide Fortbewegungsmittel werden heute schon rege genutzt, und der Grossteil der Einwohner:innen der Schweiz will diese in Zukunft mindestens gleich wie heute respektive sogar noch häufiger nutzen.
- Die zweite Gruppe besteht aus den Fortbewegungsmitteln, die heute zwar nur von Minderheiten genutzt werden, insgesamt aber auch in Zukunft weiter eine Rolle spielen dürften respektive für breite Bevölkerungsschichten wichtiger werden. Dazu gehören insbesondere die meisten Fortbewegungsmittel, die mit Elektrizität betrieben werden: E-Bikes, reine Elektroautos und – auf etwas tieferem Niveau – Plug-In-Hybride.
- Die dritte Gruppe besteht aus den Verkehrsträgern der Vergangenheit: dem traditionellen Auto und dem Flugzeug. Zwar gibt es nach wie vor zahlreiche Leute, die diese Mobilitätsformen auch in Zukunft gleich wie heute nutzen möchten. Der Anteil, der sich davon abwenden will, ist jedoch beträchtlich.
- Die vierte und letzte Gruppe besteht aus Fortbewegungsmitteln, die heute und in Zukunft nur für wenige Personen relevant sind: Wohnmobile, traditionelle und E-Motorräder sowie die Mikromobilität.

## Grafik 7

### Persönliches Mobilitätsverhalten in den nächsten Jahren

Was ihr persönliches Mobilitätsverhalten betrifft: Wie möchten Sie sich in den nächsten Jahren fortbewegen? Welche Fortbewegungsmittel möchten Sie mehr oder weniger als heute nutzen? Ich möchte dieses Fortbewegungsmittel im Vergleich zu heute...

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (N=1004)

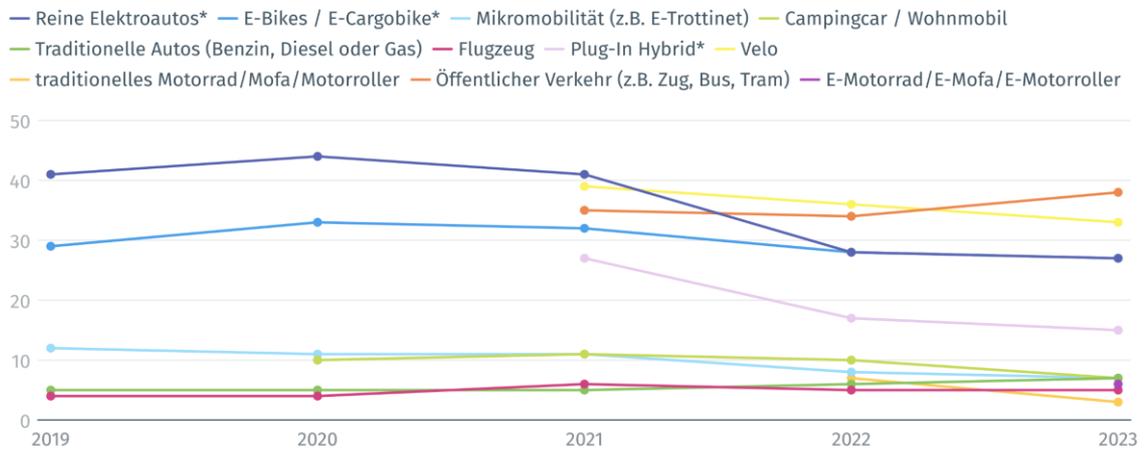
Im Vergleich mit den vergangenen Jahren lässt sich betreffend des Mobilitätsverhaltens ein fortlaufender Trend beobachten. Dabei sticht der Anstieg bei der geplanten Nutzung des öffentlichen Verkehrs besonders ins Auge (38% deutlich/eher mehr nutzen, +4 Prozentpunkte). Der bereits im letzten Jahr beobachtbare Rückgang bei der Nutzung des Velos hält weiterhin an (33%, -3). Die Befragten geben an, sowohl reine Elektroautos (-1) als auch Plug-In Hybride (-2) in Zukunft leicht weniger, aber auf einem stabilen Niveau nutzen zu wollen.

## Grafik 8

## Trend Persönliches Mobilitätsverhalten in den nächsten Jahren

Was Ihr persönliches Mobilitätsverhalten betrifft: Wie möchten Sie sich in den nächsten Jahren fortbewegen? Welche Fortbewegungsmittel möchten Sie mehr oder weniger als heute nutzen?

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren, Anteil "deutlich/eher mehr nutzen"



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (N = jeweils ca. 1010)  
 \* bis 2022 "reine Elektroautos / Steckerautos", "E-Bikes", bis 2022 "Elektroautos Plug-In Hybrid"

Bemerkung zur Darstellung: Skala aus Gründen der Übersichtlichkeit auf 0 bis 50 statt wie üblich 0 bis 100 festgelegt.

Werden die Befragten ganz spontan nach ihren Assoziationen mit dem Thema Elektromobilität gefragt, sticht das Wort «Zukunft» hervor. Die Vorstellung, dass es sich bei der Elektromobilität um eine Technologie der Zukunft handelt, wird demnach sehr breit geteilt. Ebenfalls häufig genannt werden Stichworte im Themenbereich der Reichweite und der Ladestationen. Aber auch Nennungen im Zusammenhang mit der Stromversorgung kommen häufig vor.

Mit Bezug auf die Umweltfrage wird einerseits zwar klar anerkannt, dass die Elektromobilität für weniger CO<sub>2</sub>-Ausstoss sorgt als dies Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor tun. Zugleich wird aber auch sehr häufig auf Bedenken im Zusammenhang mit der Herstellung, der Nutzung und der Entsorgung der Batterien von Elektrofahrzeugen hingewiesen.



Je weniger es sich demnach bei der Elektromobilität um eine Nischentechnologie im Gebrauch einiger weniger handelt, und je mehr die Elektromobilität im Alltag der Menschen ankommt – desto mehr werden neben der Potenzialsicht auch die Limitationen hervorgehoben.

Grafik 10

### Zitate zum Stichwort: Reichweite

Ganz spontan, was kommt Ihnen in den Sinn zum Thema Elektromobilität?

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (n=4)

## Grafik 11

## Zitate zum Stichwort: Strom

Ganz spontan, was kommt Ihnen in den Sinn zum Thema Elektromobilität?

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren

eine noch nicht ausgereifte Technik ausgerechnet in Zeiten des Strommangels

Eine neue Technologie, ein neues Fortbewegen, das viel Strom braucht. Strom, der zuerst erzeugt werden muss, dies ohne AKW.

Ein Hype, der mit seinen Folgen nicht absehbar ist: Gibt es genügend Strom für diese Autos?

Die Mobilität der Zukunft, jedoch gibt es immer noch grosse Fragezeichen bezüglich der (grünen) Produktion des nötigen Stroms, der Batterien etc.

© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (n=4)

### 1.3 Energieverfügbarkeit und Mobilität

Mit der drohenden Strommangellage und den steigenden Strompreisen im Jahre 2022 zeigte sich eines der Probleme der E-Mobilität. Insbesondere im Winter ist die Schweiz auf Stromimporte angewiesen. Als mögliche Massnahme hätte eine Einschränkung der privaten Nutzung von Elektroautos auf zwingend notwendige Fahrten gedroht.

Das hemmt die Bereitschaft zum Kauf von Elektroautos auch noch 2023: 5 Prozent (+3) sagen, sie hätten sich wegen der Stromknappheit und den gestiegenen Strompreise definitiv für den Kauf eines Verbrenners entschieden. Weitere 11 Prozent (+1) haben deswegen den Kauf eines E-Autos vertagt. Nur 23 Prozent (-2) halten an ihrer Absicht fest, während 53 Prozent (+3) ohnehin kein Elektroauto kaufen wollten.

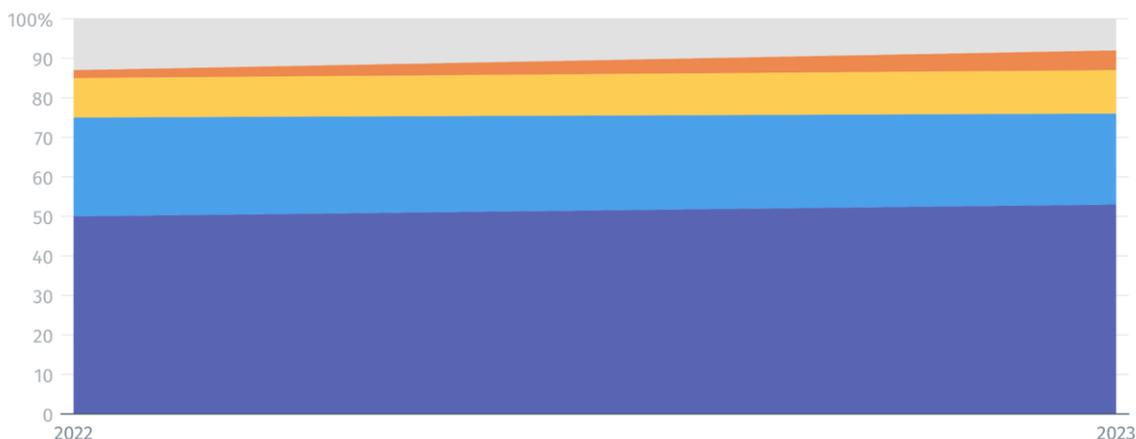
Grafik 12

### Trend Kaufbereitschaft Elektroauto aufgrund Stromknappheit/-preis

Haben die aktuell drohende Stromknappheit und die steigenden Strompreise Ihre Bereitschaft, ein Elektrofahrzeug zu kaufen, verändert?

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren

■ Nein, hatte ohnehin nicht vor, ein Elektrofahrzeug zu kaufen
 ■ Nein, habe weiterhin vor, ein Elektrofahrzeug zu kaufen
 ■ Ja, habe meine Idee, ein Elektrofahrzeug zu kaufen vorerst vertagt
 ■ Ja, habe mich definitiv entschieden, ein traditionelles/ein Verbrenner-Fahrzeug zu kaufen
 ■ weiss nicht/keine Antwort



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (N = jeweils ca. 1000)

Die Unsicherheitssituation beeinflusst dabei nicht nur die Kaufentscheidung eines Teils der Bevölkerung, sondern wirkt sich auch auf das Mobilitätsverhalten insgesamt aus, wenngleich etwas schwächer als im Vorjahr. Knapp ein Fünftel der Befragten (19%, -5) bestätigt dies in der Befragung. Fast vier Fünftel der Befragten (78%, +5) geben an, dass der aktuelle Kontext keinen Einfluss auf ihr Verhalten oder ihre Entscheidungen hat.

In der italienischsprachigen Schweiz (32%) geben überdurchschnittlich viele an, dass der Treibstoffpreis ihr Mobilitätsverhalten beeinflusst.

Grafik 13

**Trend Einfluss ansteigender Treibstoffpreise auf Mobilität**

Hat der aktuelle Anstieg der Treibstoffpreise einen Einfluss auf Ihre Mobilität?

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren

■ Ja ■ Nein ■ Weiss nicht/keine Antwort



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (N = jeweils ca. 1000)

Die meisten der Personen, die ihre Mobilität aufgrund des Anstiegs der Treibstoffpreise anpassen, geben an, generell weniger unterwegs zu sein. Dieser Anteil ist im Vergleich zum letzten Befragungsjahr jedoch rückläufig. Stattdessen wählen leicht mehr Befragte als 2022 die anderen vorgeschlagenen Optionen (Ausweichen auf andere Fortbewegungsmittel, umweltfreundlicheres Fahren oder beides).

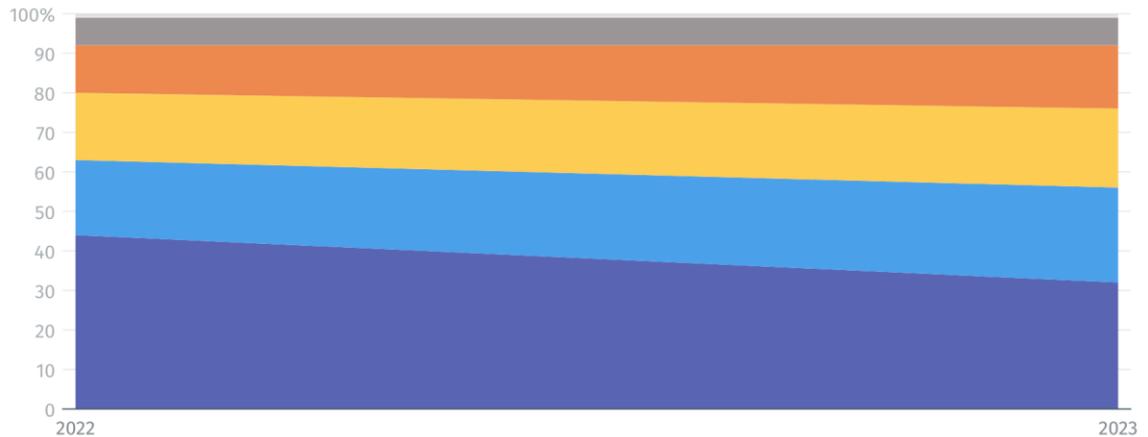
Grafik 14

### Trend Einflussbereiche ansteigender Treibstoffpreise auf Mobilität

Inwiefern wirkt sich der Anstieg der Treibstoffpreise auf Ihre Mobilität aus?

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren, bei denen der aktuelle Anstieg der Treibstoffpreise einen Einfluss auf ihre Mobilität hat

- Ich bin weniger unterwegs/schränke meine Mobilität ein
- Ich weiche auf andere Fortbewegungsmittel aus
- Beides (eingeschränkte Mobilität und andere Fortbewegungsmittel)
- Ich fahre umweltfreundlicher, indem ich Treibstoff spare (Eco-Drive-Fahren)
- Anderes
- Weiss nicht/keine Antwort



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (n = jeweils ca. 210)

## 1.4 Formen der Fahrzeugnutzung

Unverändert möchte die klare Mehrheit der Einwohner:innen der Schweiz ihr Fahrzeug auch selber besitzen (73%, +1). Weiterhin bevorzugen 11 Prozent (±0) das Fahrzeug-Sharing. 7 Prozent (2023 neu befragt) würden ein Modell wählen, bei dem das Fahrzeug als Service gebucht wird (z.B. in Form eines Taxis, Ubers oder auch eines selbstfahrenden Autos). Ein Fahrzeugabonnement (3%, -3) oder das Pooling in Fahrgemeinschaften (3%, keine Veränderung gegenüber Vorjahr) bleiben heute Minderheitsbedürfnisse.

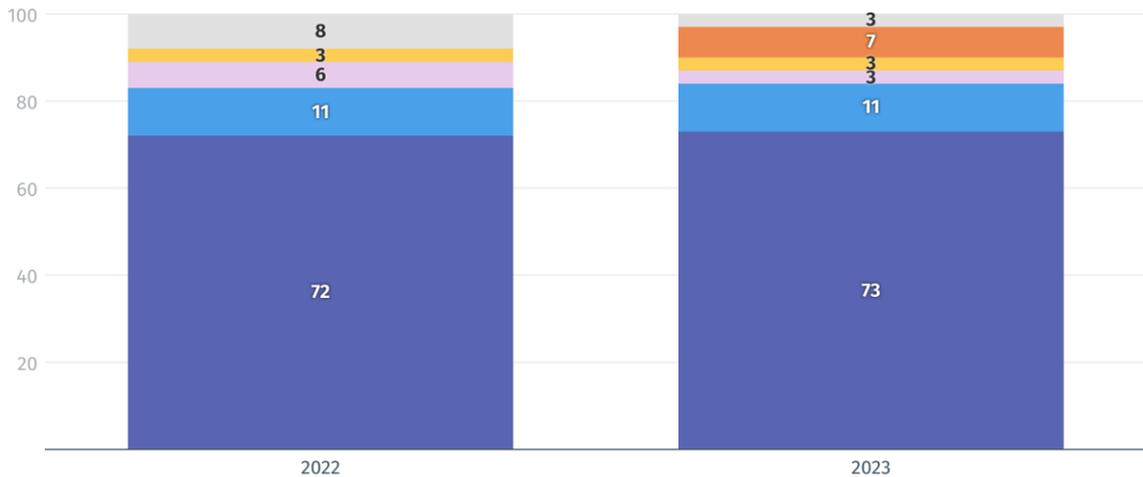
Grafik 15

### Trend Bevorzugte Form der Fahrzeugnutzung

Welche Form von Fahrzeugnutzung entspricht Ihrem Bedürfnis am ehesten?

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren

■ Fahrzeug selber besitzen 
 ■ Fahrzeug-Sharing 
 ■ Fahrzeug-Abonnement 
 ■ Fahrgemeinschaften 
 ■ Fahrzeug als Service (z.B. Taxi, Uber, selbstfahrendes Autos) 
 ■ weiss nicht/keine Antwort



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (N = jeweils ca. 1000)

## 1.5 Kaufbereitschaft E-Mobilität

Gegenüber 2022 hat die Bereitschaft, sich ein Elektroauto zu kaufen oder zu leasen, leicht abgenommen. 6 Prozent (-2), derjenigen, die heute kein oder ein traditionelles Auto besitzen, planen die Anschaffung innert dreier Jahre. 5 Prozent (-1) rechnen mit einem längeren Zeitraum. Bei einem Drittel (33%, -2) steht die Anschaffung zu einem noch unbestimmten Zeitpunkt in der Zukunft an. Diesen auf 44 Prozent summierten befragten Personen stehen mit einem Wert von 42 Prozent (+2) fast gleich viele gegenüber, die sich nach eigener Aussage wahrscheinlich nie ein Elektroauto anschaffen werden.

Personen, welche heute kein Auto besitzen, gehen überdurchschnittlich oft davon aus, in Zukunft (auch) kein Elektroauto anzuschaffen (58%). Auch bei den 65-Jährigen und Älteren ist dies eine Mehrheit (53%). Daneben ist es vor allem eine Frage des Einkommens: Personen aus Haushalten mit maximal 7'000 Franken Monatseinkommen geben zu 49 Prozent an, kein Elektroauto anzuschaffen. In Haushalten mit Einkommen über 7'000 Franken sind dies nur 33 Prozent.

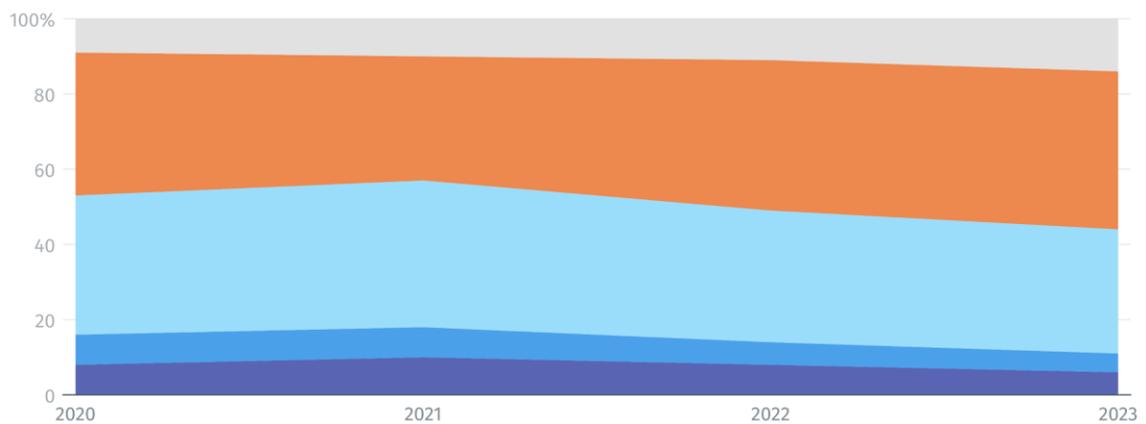
## Grafik 16

**Trend Wahrscheinlichkeit Anschaffung Elektroauto**

Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie sich in Zukunft ein Elektroauto anschaffen werden (kaufen/leasen)?

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren, die kein oder traditionelles Auto besitzen\*

- Ich schaffe mir wahrscheinlich in den nächsten 3 Jahren ein Elektroauto an.
- Ich schaffe mir wahrscheinlich in 4 Jahren oder später ein Elektroauto an.
- Ich schaffe mir wahrscheinlich in Zukunft ein Elektroauto an, aber weiss nicht wann.
- Ich schaffe mir wahrscheinlich nie ein Elektroauto an. ■ weiss nicht/keine Antwort



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (n = jeweils ca. 950) \*bis 2021 wurden alle Teilnehmende befragt / ab 2022 ausschliesslich Personen, die kein oder traditionelles Auto besitzen.

## 2 Treiber von E-Mobilität

Wichtigster Grund für den Kauf eines Elektroautos ist weiterhin das Klima (47%), wenn auch nicht mehr so stark wie 2022 (-6) oder in den Jahren davor. Am zweitwichtigsten ist die zunehmende Reichweite der Fahrzeuge, welche von einem Viertel der Befragten genannt wird (-1).

Knapp dahinter und im Vorjahresvergleich ansteigend werden preisliche Überlegungen (22%, +2), die Knappheit von Erdöl und Erdgas (20%, +2) sowie die vorhandene Ladeinfrastruktur (20%, +4) genannt. Der Support und Pannendienst für Elektroautos und Ladestationen ist nur für die wenigsten ein Kaufgrund (4%, +1).

Für 18 Prozent (-2) gibt es keine bzw. keine der erwähnten Gründe, die den Entscheid für ein Elektroauto beeinflussen.

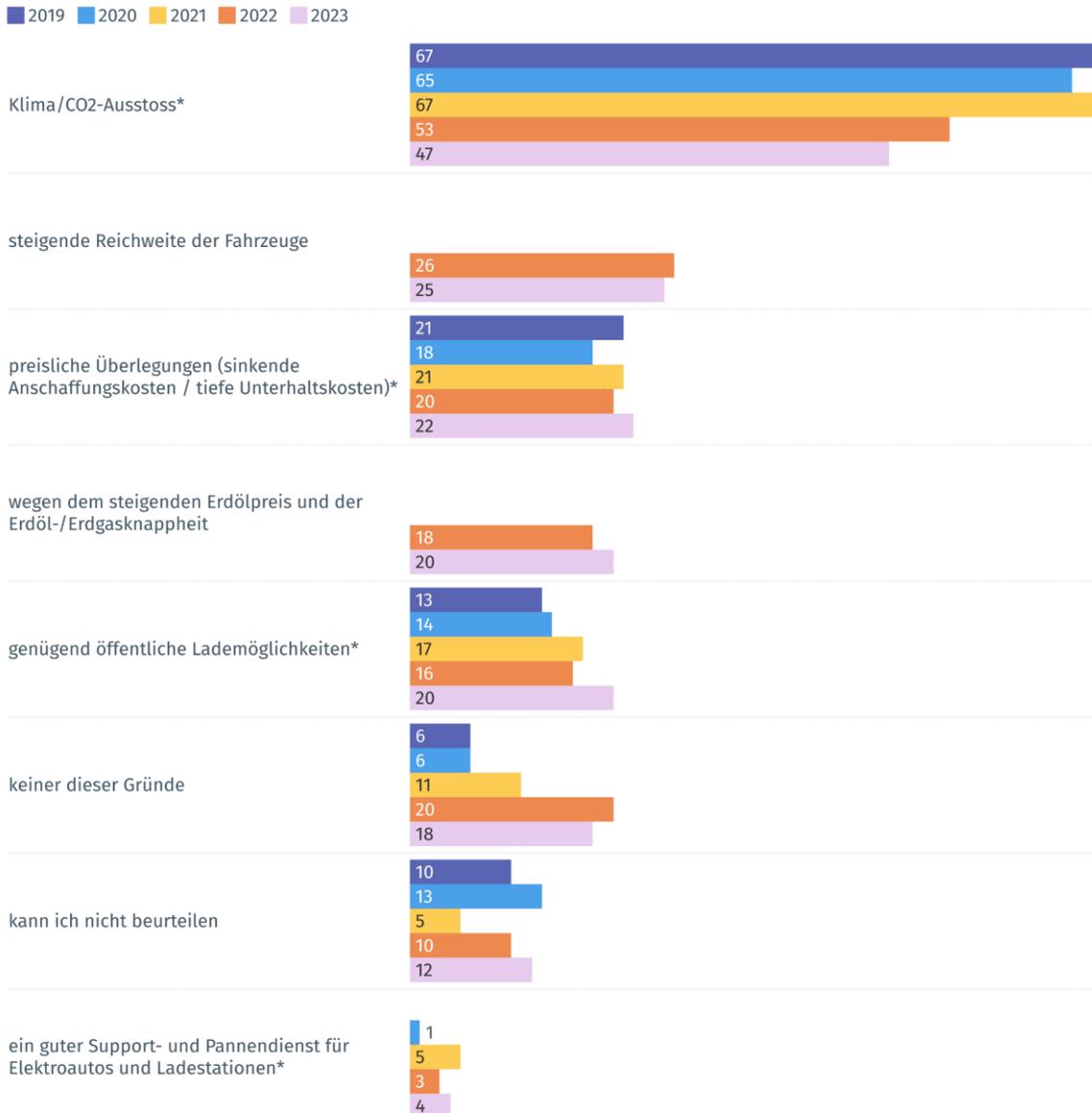
Grafik 17

### Trend Gründe für den Kauf eines Elektroautos

Welche Gründe sprechen aus heutiger Sicht für Sie persönlich eher für den Kauf eines Elektroautos? Sie können mehrere Gründe angeben.

Mehrfachantworten möglich

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (N = jeweils ca. 1010)

\* bis 2020 "Klima/CO2-Ausstoss" (und ab 2023), "preisliche Überlegungen/ Treibstoff- und Ladestationkosten", "genügend Lademöglichkeiten / Schnellladestationen", "Supportdienst wie Pannendienst für Elektroautos und Ladestationen"

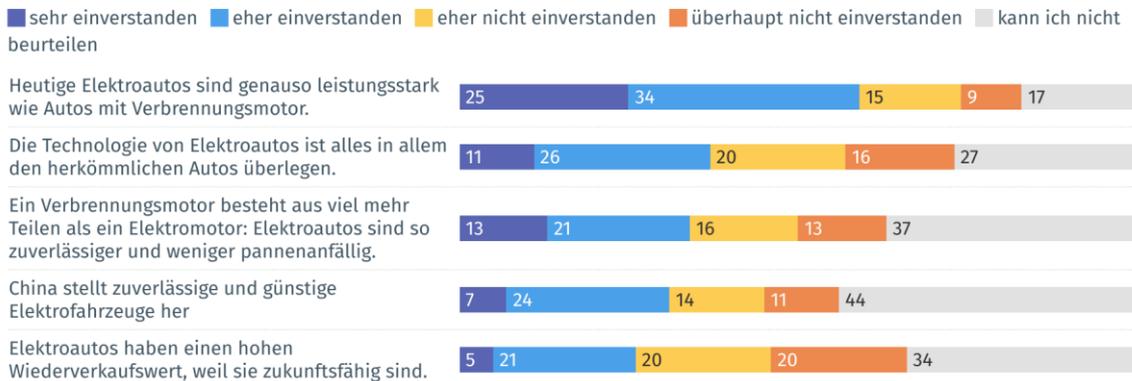
Von den abgefragten Pro-Argumenten wird einzig die Aussage, dass heutige Elektroautos genauso leistungsstark sind wie Autos mit Verbrennungsmotor, von einer absoluten Mehrheit geteilt (59% sehr/eher einverstanden, -4). Alle anderen Argumente erzielen Zustimmungsraten von unter 50 Prozent. Es fällt zudem auf, dass die Anteile derjenigen Personen, die sich nicht klar zu einem Argument äussern (Anteil weiss nicht/keine Antwort), sehr hoch sind.

Grafik 18

### Pro-Argumente

Es folgen einige Aussagen, die man zu Elektroautos immer wieder hören kann. Geben Sie bitte jeweils an, ob Sie damit sehr einverstanden, eher einverstanden, eher nicht einverstanden oder überhaupt nicht einverstanden sind.

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (N=1004)

Die Meinung, dass heutige Elektroautos gleich leistungsstark sind wie Verbrenner, fand während der Jahre 2021 und 2022 etwas mehr Zustimmung. Dieses Jahr sind die Werte jedoch rückläufig, und die Anteile befinden sich wieder auf einem vergleichbaren Niveau wie bis und mit dem Jahr 2020.

Auch die anderen Argumente, die in den Vorjahren abgefragt wurden, erhalten 2023 weniger Unterstützung: Nur noch 37 Prozent (-9) denken, dass die Technologie von Elektroautos jener von herkömmlichen Autos überlegen ist. Und nur noch 26 Prozent (-8) schreiben dem Elektroauto einen hohen Wiederverkaufswert zu. Beide Aussagen können aber auch von einem namhaften Teil der Befragten (27 resp. 34%) nicht beurteilt werden.

Noch schwieriger zu beurteilen sind die Aussagen, dass ein Elektromotor aufgrund der geringeren Anzahl Bauteile zuverlässiger und weniger pannen anfällig ist (37% kann ich nicht beurteilen) respektive dass China zuverlässige und günstige Elektrofahrzeuge herstellt (44%). Mit beiden Aussagen ist jeweils eine relative Mehrheit (34% resp. 31%) sehr oder eher einverstanden.

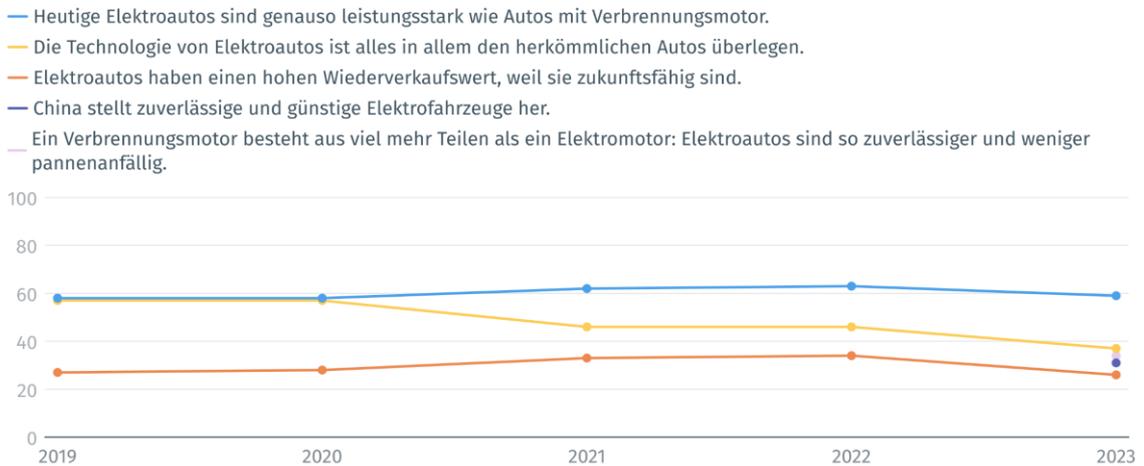
Im Vergleich zu 2022 ist der argumentative Support für E-Mobilität rückläufig. Vielen Befragten scheinen Informationen zu fehlen, um sich eine fundierte Meinung zu bilden.

## Grafik 19

## Trend Pro-Argumente

Es folgen einige Aussagen, die man zu Elektroautos immer wieder hören kann. Geben Sie bitte jeweils an, ob Sie damit sehr einverstanden, eher einverstanden, eher nicht einverstanden oder überhaupt nicht einverstanden sind.

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren, Anteil "sehr/eher einverstanden"



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (N = jeweils ca. 1010)

Der selbst geäußerte Informationsstand der Wohnbevölkerung zum Thema Elektromobilität hat sich im Vorjahresvergleich kaum verändert. 70 Prozent (-1) geben an, eher bis sehr gut informiert zu sein. 26 Prozent (+2) äussern aber, dass sie einen eher bis sehr schlechten Informationsstand haben.

Am besten wissen Personen, die selber ein Elektroauto besitzen, über E-Mobilität Bescheid (91% sehr/eher gut). Männer (79%) geben einen höheren Informationsstand an als Frauen (61%), ebenso Personen über 40 Jahren (75%) gegenüber jüngeren (60%). Italienischsprachige Befragte (80%) geben eher an, gut über Elektromobilität informiert zu sein. Klar am schlechtesten ist der Wissensstand bei Personen mit tiefer formaler Bildung (36%).

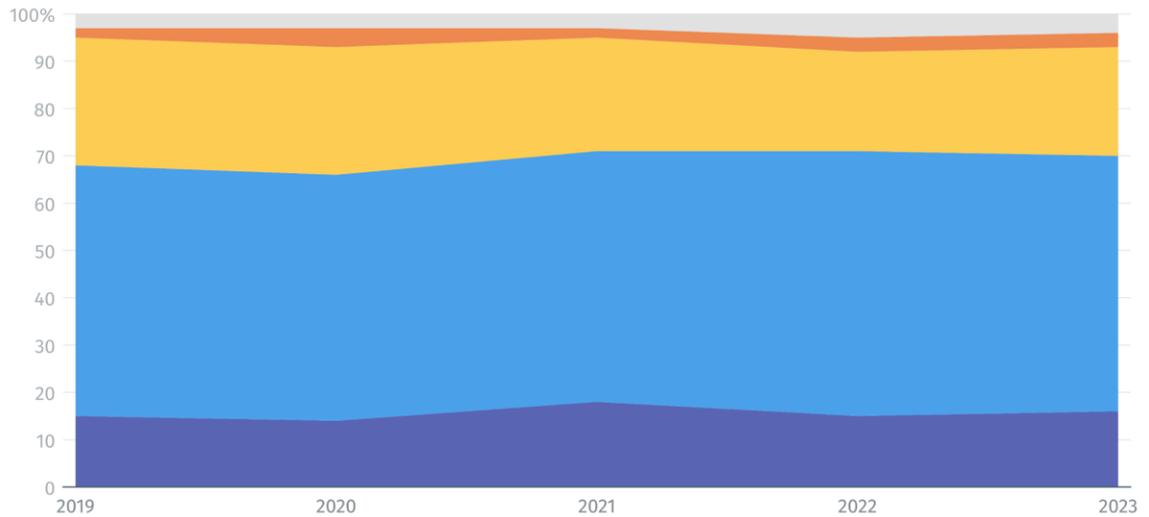
Grafik 20

**Trend Einschätzung eigener Informationsstand Elektromobilität**

Wie gut fühlen Sie sich über Elektromobilität informiert?

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren

■ sehr gut ■ eher gut ■ eher schlecht ■ sehr schlecht ■ weiss nicht/keine Antwort



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (N = jeweils ca. 1010)

### 3 Hürden für E-Mobilität

Aus Sicht der Befragten gibt es mehrere Gründe gegen den Kauf eines Elektroautos. Wie im Vorjahr wird der hohe Preis der Fahrzeuge am häufigsten genannt (41%, +1). Finanziell sprechen für viele auch der Anschaffungspreis der Ladeinfrastruktur (29%, +2) sowie die hohen Stromkosten (23%) gegen ein Elektroauto. Letzteres allerdings nicht mehr so stark wie noch 2022, als die Strompreise ein grösseres Medienthema waren (-5).

Jeweils rund ein Drittel der Befragten moniert die geringe Anzahl Ladestationen (34%, +1), die geringe Reichweite der Fahrzeuge (34%, -1), die unsichere Nutzung im Ausland hinsichtlich Ladeinfrastruktur und Pannendienst (34%, neu) sowie die unsichere Stromversorgung (32%, ±0).

Jeweils 28 Prozent sind der Meinung, dass ein Elektroauto sie unflexibel macht, da sie die Fahrten im Voraus planen müssten (+1), dass es keine positiven Auswirkungen auf die Umwelt gibt (+6) oder der empfindliche Akku gefährlich ist (neu). Das generelle Misstrauen in die Technik (10%, neu) ist nur für wenige ein Grund gegen Elektroautos.

Ein Fünftel der Befragten (20%, -2) braucht generell kein Auto – egal mit welchem Antrieb – und hat deshalb keinen Bedarf für ein Elektrofahrzeug.

Nur 7 Prozent (+1) sehen keine Gründe bzw. keine dieser erwähnten Gründe, die gegen Elektroautos sprechen.

Die meisten Befragten haben somit ein mannigfaltiges Bild von Elektromobilität, das mehrere Gründe dafür als auch mehrere Gründe dagegen umfasst. In der Summe nennen die Befragten aber mehr Gründe dagegen als dafür. Die Mehrheit der Schweizer Bevölkerung ist noch nicht vom Elektroauto überzeugt.

## Grafik 21

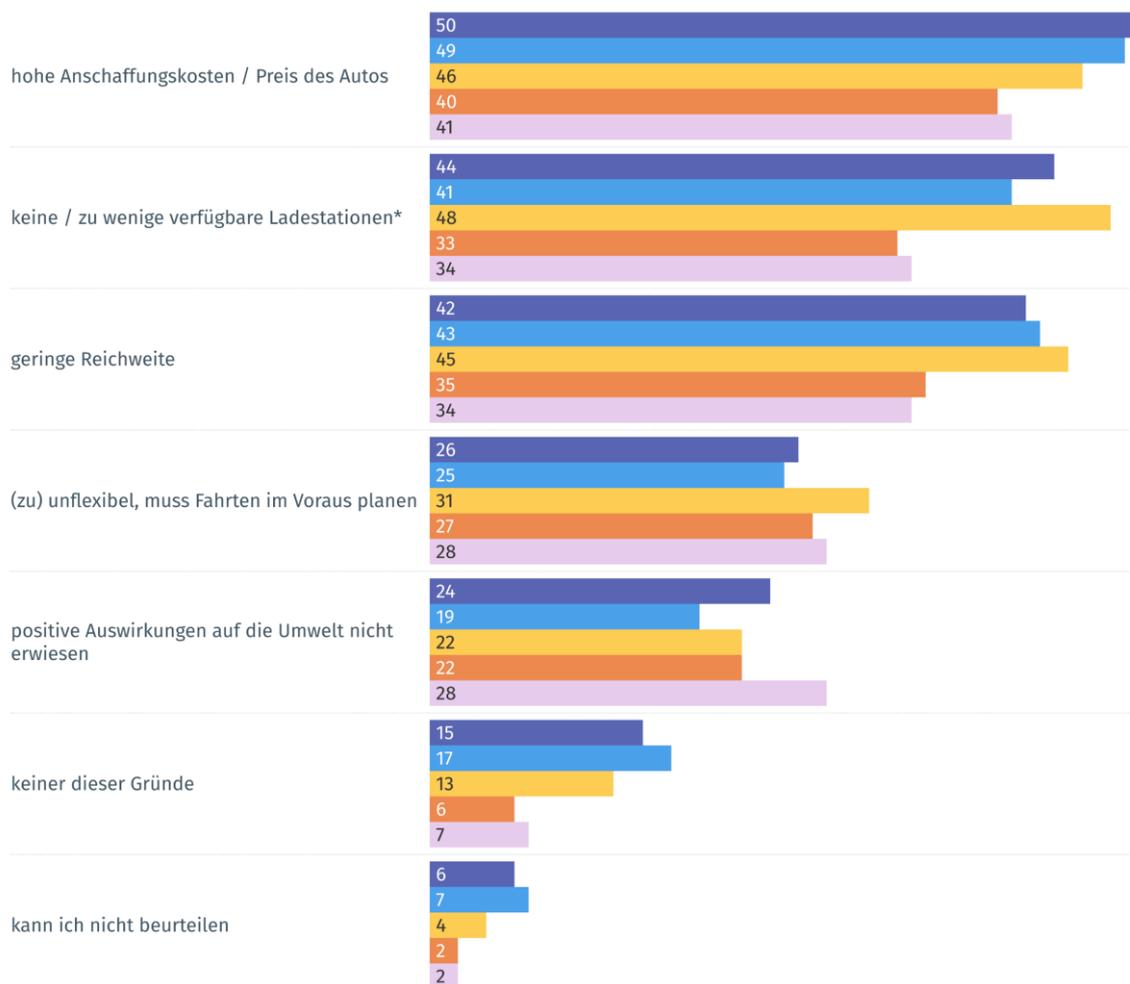
## Trend Gründe gegen den Kauf eines Elektroautos (1/2)

Welche Gründe sprechen aus heutiger Sicht für Sie persönlich eher gegen den Kauf eines Elektroautos? Sie können mehrere Gründe angeben.

Mehrfachantworten möglich

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren

■ 2019 ■ 2020 ■ 2021 ■ 2022 ■ 2023



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (N = jeweils ca. 1010)  
 \* bis 2020 "Ladestation ist zu teuer", "(zu) wenige Ladestationen"

Grafik 22

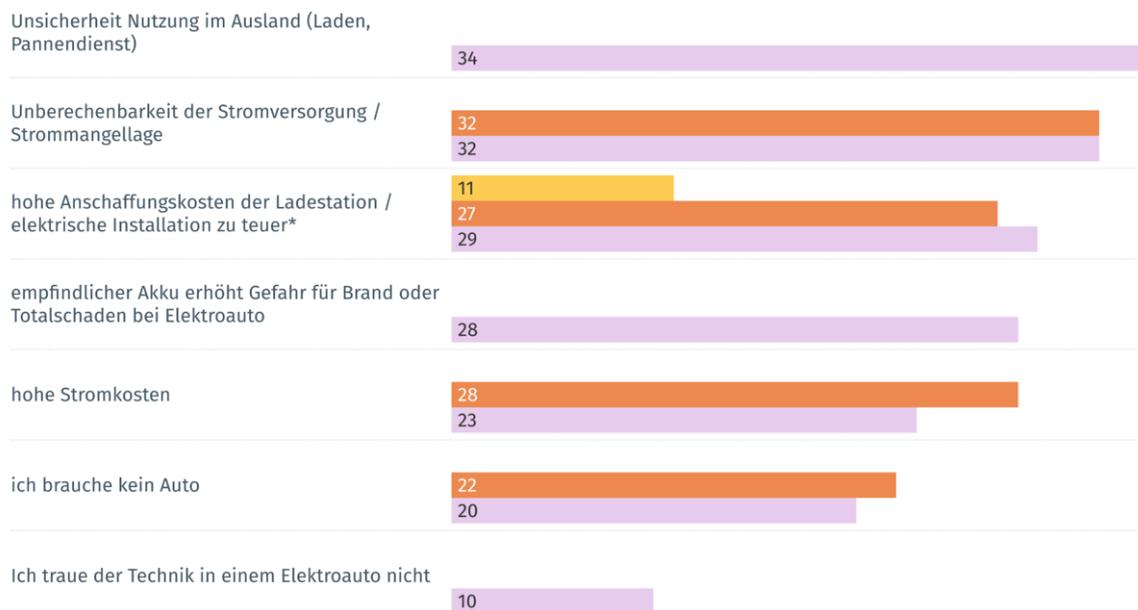
### Trend Gründe gegen den Kauf eines Elektroautos (2/2)

Welche Gründe sprechen aus heutiger Sicht für Sie persönlich eher gegen den Kauf eines Elektroautos? Sie können mehrere Gründe angeben.

Mehrfachantworten möglich

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren

■ 2021 ■ 2022 ■ 2023



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (N = jeweils ca. 1010)

\* bis 2020 "Ladestation ist zu teuer", "(zu) wenige Ladestationen"

So finden auch die Contra-Argumente stärkere Unterstützung als die Pro-Argumente. Die Befragten haben auch weniger Mühe, die Contra-Argumente zu beurteilen.

Nach wie vor bemängeln über zwei Drittel (68%, -1) das zu wenig dichte Netz an Ladestationen. Nicht mehr ganz so drängend, aber weiterhin klar mehrheitlich sieht man eine Diskrepanz zwischen der mangelnden Stromversorgung und dem zunehmenden Bedarf für die Elektromobilität (62%, -9). Auch das Reichweitenproblem (60%, -3) bleibt für die meisten Befragten bestehen.

Knappe Mehrheiten bemängeln auch 2023 die lange Ladedauer (53%, -2) und die zu schlechte Umweltbilanz (51%, -4). All diese Kritikpunkte werden zwar im Vergleich zu 2022 leicht schwächer geteilt, sind aber auch mit Sicht auf die Jahre davor relativ stabil. Einzig bei der Dichte der Ladestationen zeigt sich längerfristig ein positiver Trend.

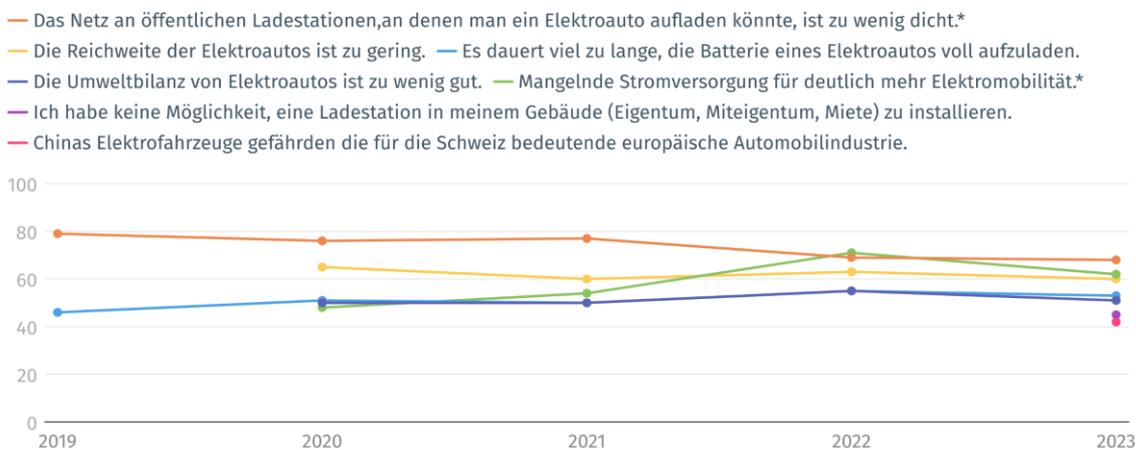
45 Prozent geben an, dass sie bei sich keine Ladestation installieren könnten. 42 Prozent sehen in Chinas Elektrofahrzeugen eine Gefahr für die europäische Automobilindustrie, wobei 28 Prozent dies nicht beurteilen können.

## Grafik 23

## Trend Contra-Argumente

Es folgen einige Aussagen, die man zu Elektroautos immer wieder hören kann. Geben Sie bitte jeweils an, ob Sie damit sehr einverstanden, eher einverstanden, eher nicht einverstanden oder überhaupt nicht einverstanden sind.

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren, Anteil "sehr/eher einverstanden"



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (N = jeweils ca. 1010)

\* bis 2020 "Netz an Ladestationen ist zu wenig dicht", "Die Stromversorgung für deutlich mehr Elektromobilität ist nicht stabil genug."

## 4 Infrastruktur

Mit rund einem Drittel Nennhäufigkeit ist die geringe Dichte an Ladestationen auch 2023 einer der wichtigsten Gründe gegen die Anschaffung eines Elektroautos. Der Kritikpunkt trifft wie in den Vorjahren vor allem auf den öffentlichen Raum (67%,  $\pm 0$ ) als auch auf die Infrastruktur am eigenen Wohnort zu (65%, +3). Gut ein Drittel moniert den Mangel an Lademöglichkeiten am Arbeitsplatz (37%, +3), ähnlich viele in Parkhäusern (33%, -2).

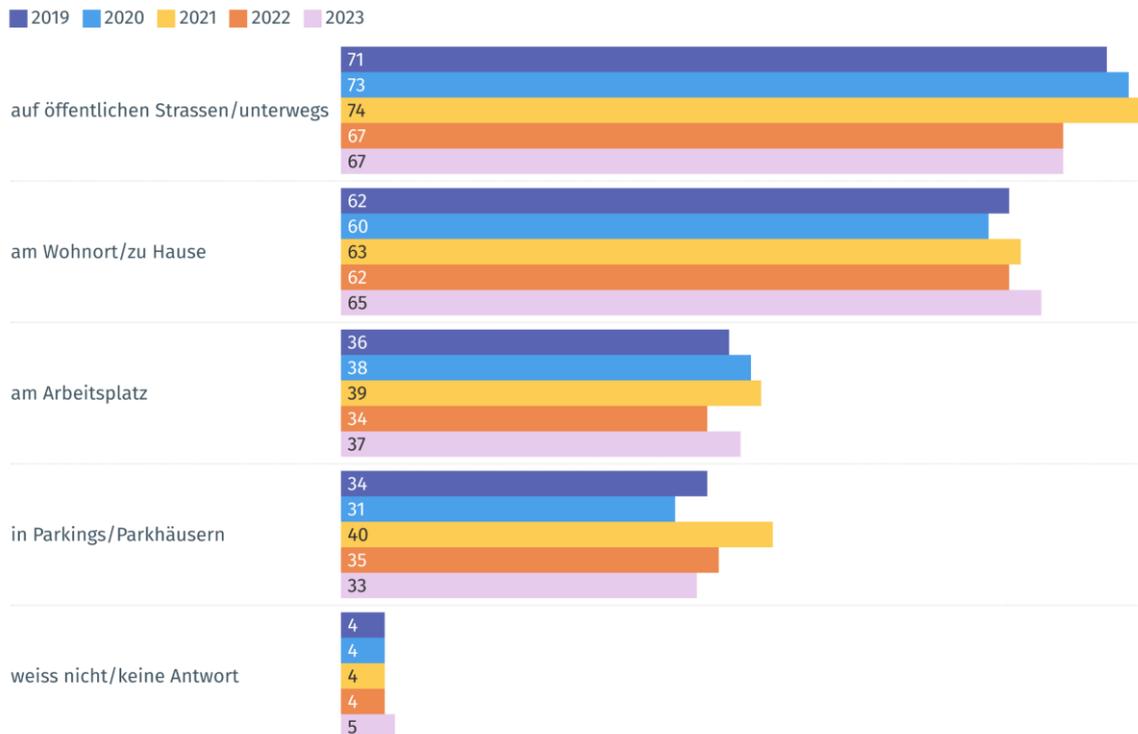
Grafik 24

### Trend Orte, an denen Ladestationen fehlen

Bei den Gründen, die eher gegen den Kauf eines Elektroautos sprechen, haben Sie angegeben, es fehle an Ladestationen. Wo konkret fehlen Ihnen Ladestationen? Sie können bei Bedarf mehrere Kategorien ankreuzen.

Mehrfachnennungen möglich

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren, die "zu wenige Ladestationen" als Grund gegen den Kauf eines Elektroautos angegeben haben



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (n = jeweils ca. 400)

Denjenigen, denen eine Ladestation am eigenen Wohnort fehlt, wurde zudem die Frage gestellt, was ihrer Einschätzung nach das grösste Hindernis für die Installation von Ladestationen ist.

Der wichtigste und gegenüber dem Vorjahr angewachsene Grund ist mit 31 Prozent (+9), dass die Installation bisher noch nicht diskutiert wurde. 18 Prozent (+4) hindert der hohe Preis, 27 Prozent (+1) die fehlende Zustimmung der Immobilienbesitzer:innen respekt-

tive der Stockwerkeigentümer:innen. Dass das Gebäude zu alt und renovierungsbedürftig ist, geben nur noch 10 Prozent an (-13). Bei 6 Prozent (-2) ist die tiefe Anschlussleistung des Gebäudes der Hauptgrund.

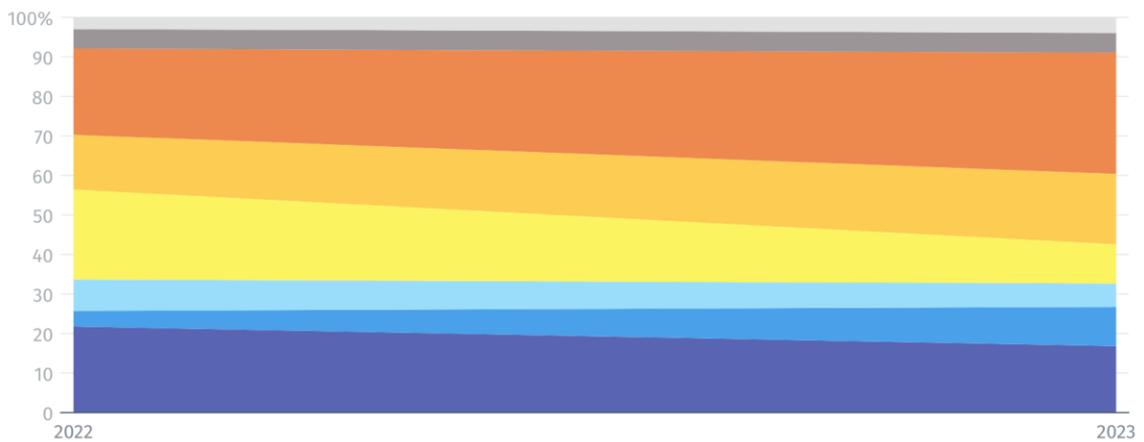
Grafik 25

### Trend Grösstes Hindernis für die Installation eigener Ladestationen

Was ist, Ihrer Einschätzung nach, das grösste Hindernis für die Installation von Ladestationen bei Ihnen zu Hause/am Wohnort?

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren, denen es am Wohnort/zu Hause an Ladestationen fehlt

■ fehlende Zustimmung der ImmobilienbesitzerInnen ■ fehlende Zustimmung der StockwerkeigentümerInnen  
 ■ zu tiefe Anschlussleistungen des Gebäudes ■ zu alte/renovierungsbedürftige Gebäude ■ zu teuer  
 ■ wurde gar noch nie diskutiert ■ anderes ■ weiss nicht/keine Angabe



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (n = jeweils ca. 210)

Die meisten Besitzer:innen eines Elektroautos oder eines Plug-In-Hybrids verfügen über die private Infrastruktur, um ihr Auto aufzuladen. 53 Prozent (+10) können einen Stromanschluss dafür exklusiv nutzen, 36 Prozent (-15) eine Ladestation. Insgesamt verfügen 89 Prozent exklusiv über eine Ladestation oder einen Stromanschluss oder beides.

Vermerkt greifen die Besitzer:innen von Elektroautos auch auf öffentlich zugängliche Ladestationen in Nähe des eigenen Wohnorts zurück (23%, +10). 14 Prozent haben eine Lademöglichkeit am Arbeitsplatz.

Immerhin 12 Prozent (+8) geben 2023 an, dass sie über keine Lademöglichkeit in der unmittelbaren Umgebung verfügen.

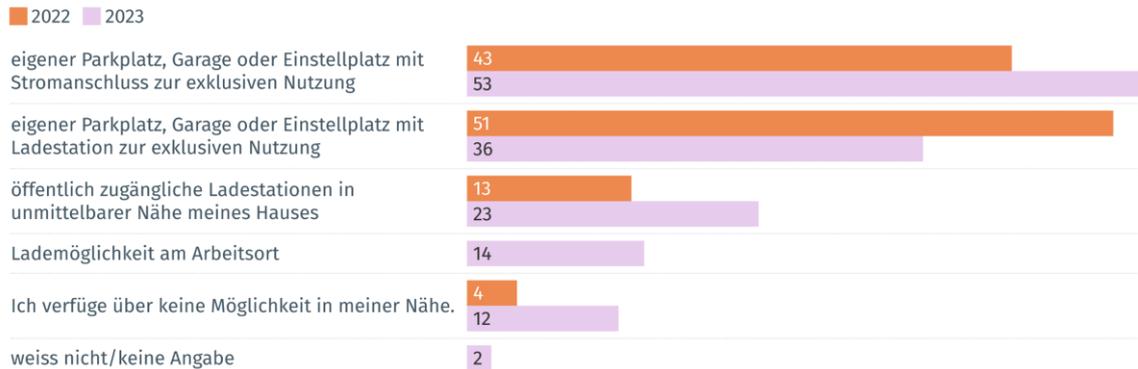
Grafik 26

### Trend Lademöglichkeiten in unmittelbarer Umgebung

Verfügen Sie über eine oder mehrere der folgenden Möglichkeiten, Ihr Auto in der unmittelbaren Umgebung Ihres zu Hauses zu laden? Bitte klicken Sie alles an, was für Sie zutrifft.

Mehrfachnennungen möglich

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren, die mind. ein reines Elektroauto oder ein Plug-In Hybrid besitzen



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (n = jeweils ca. 130)

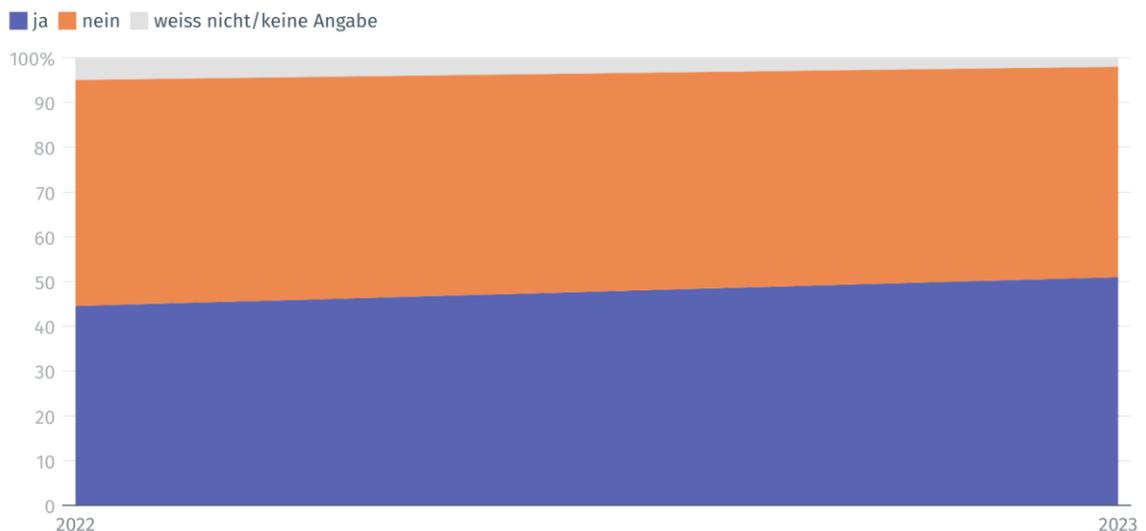
Von denjenigen, welche über die Möglichkeit verfügen, ihr Elektrofahrzeug privat aufzuladen, bezieht in neuer Leseweise eine knappe Mehrheit von 51 Prozent (+6) ihren Strom aus den eigenen Solarpanels. 47 Prozent (-4) laden die eigenen Elektroautos anderweitig auf.

Grafik 27

### Trend Ladestation gespiesen mit eigenem Solarstrom

Sie haben angegeben, über mindestens einen Stromanschluss oder eine Ladestation in oder um Ihr Haus oder in Ihrem Haus/in Ihrer Wohnung zu verfügen. Wird dieser mit im eigenen Haus gewonnenem Solarstrom gespiesen?

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren, die über einen Stromanschluss oder eine Ladestation verfügen



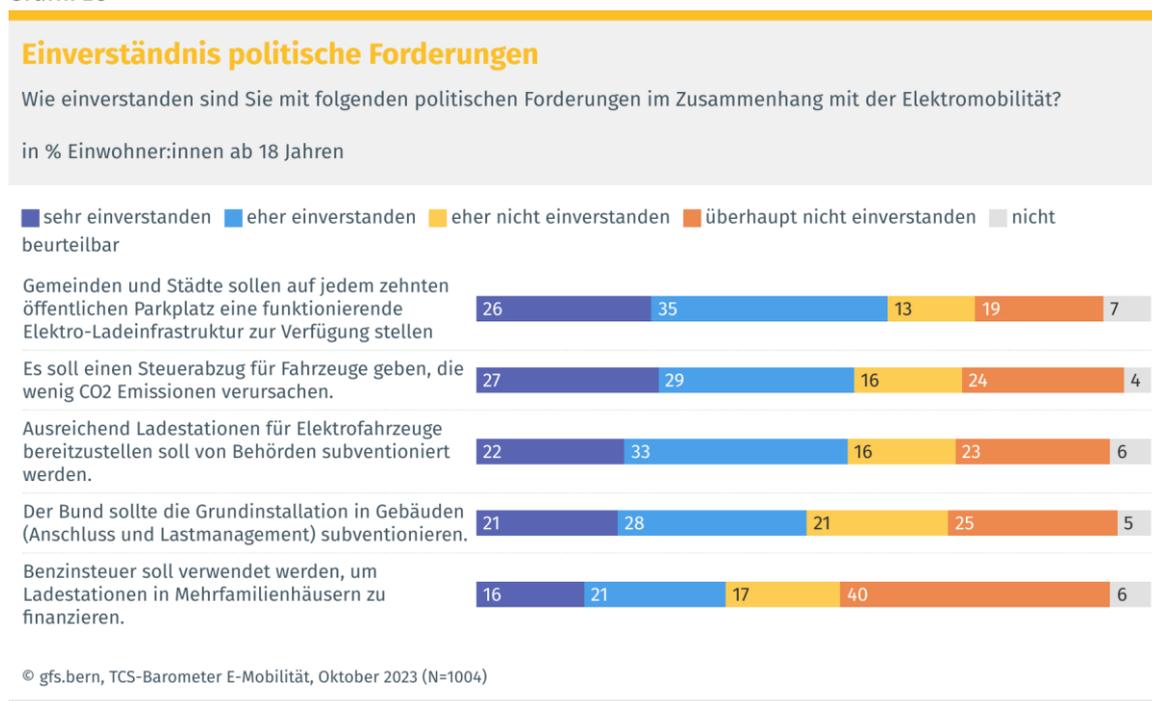
© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (n = jeweils ca. 100)

## 5 Politische Forderungen

Vier der fünf abgefragten politischen Forderungen werden mehrheitlich unterstützt. Es werden jedoch längst nicht alle Argumente gleich dezidiert befürwortet. Mit beinahe identischen Anteilen wie letztes Jahr ist die Bevölkerung der Schweiz auch in der diesjährigen Befragung klar der Meinung, dass die Verfügbarkeit von Ladeinfrastrukturen auf jedem zehnten öffentlichen Parkplatz in Gemeinden und Städten gewährleistet sein sollte. Eine vergleichbar grosse Zustimmung erhält die Forderung, Steuerabzüge für Fahrzeuge geltend machen zu können, die wenig CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen. Im Kontext finanzieller Anreize und Unterstützungen reiht sich auch die Forderung mit einer ähnlich grossen Befürwortung ein, dass Subventionen für ausreichend Ladestationen gesprochen werden sollen. Der Anteil an Personen, die mit der Forderung sehr einverstanden sind, fällt hingegen bei letzter im Vergleich zu den ersten beiden geringer aus.

Politische Forderungen nach mehr Subventionen werden jedoch nicht per se unterstützt. So wird das Argument, der Bund sollte die Grundinstallation in Gebäuden subventionieren – wenn auch nur knapp – von keiner Mehrheit eingefordert. Auf eine vergleichsweise deutliche Ablehnung stösst hingegen die Forderung, dass die Benzinsteuern verwendet werden soll, um Ladestationen in Mehrfamilienhäusern zu finanzieren.

Grafik 28



Alle drei Forderungen, welche bereits letztes Jahr abgefragt wurden, weisen dieses Jahr eine minimal geringere Befürwortung auf. So hat der Anteil der Befragten, welche sehr oder eher einverstanden sind, dass es Steuerabzüge für Fahrzeuge geben soll, die wenig CO<sub>2</sub> Emissionen verursachen, relativ deutlich abgenommen (56%, -5 Prozentpunkte). Weniger stark abgenommen hat hingegen der Anteil an Personen, welche die Forderung befürworteten, dass Behörden die Bereitstellung von einer ausreichenden Anzahl an Ladestationen für Elektrofahrzeuge subventionieren sollten (55%, -3). Analog zu letzterer der politischen Forderungen erfährt auch jene, dass Gemeinden und Städte auf jedem

zehnten öffentlichen Parkplatz die Verfügbarkeit einer Ladeinfrastruktur sicherstellen sollten, einen geringen Rückgang des Zustimmungswertes (61%, -2).

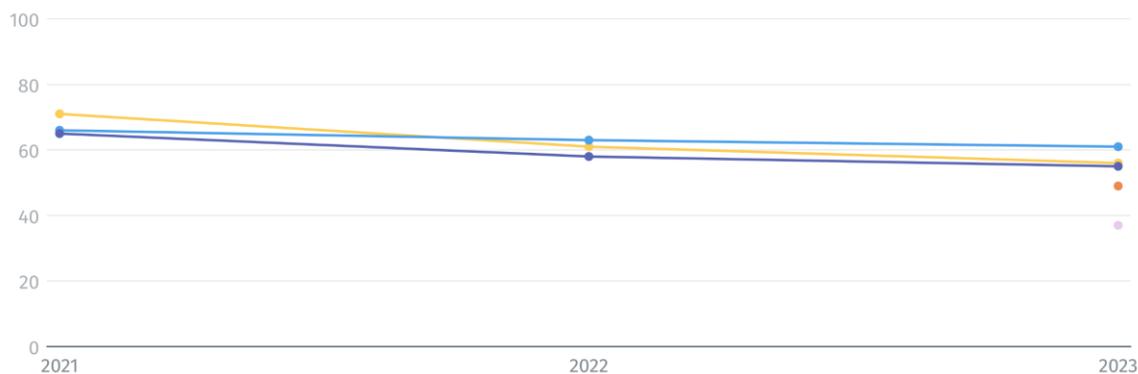
Grafik 29

### Trend Einverständnis politische Forderungen

Wie einverstanden sind Sie mit folgenden politischen Forderungen im Zusammenhang mit der Elektromobilität?

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren, Anteil "sehr/eher einverstanden"

- Ausreichend Ladestationen für Elektrofahrzeuge bereitzustellen soll von Behörden subventioniert werden.
- In Gemeinden / Städten soll auf jedem 10. öffentlichen Parkplatz Ladeinfrastruktur verfügbar sein.\*
- Es soll einen Steuerabzug für Fahrzeuge geben, die wenig CO2 Emissionen verursachen.
- Der Bund sollte die Grundinstallation in Gebäuden (Anschluss und Lastmanagement) subventionieren.
- Benzinsteuer soll verwendet werden, um Ladestationen in Mehrfamilienhäusern zu finanzieren.



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, Oktober 2023 (N = jeweils ca. 1010)

\* bis 2020 "Gemeinde und Städte sollen verpflichtet werden, [...] zur Verfügung zu stellen."

## 6 Synthese

In Thesenform fassen wir die Erkenntnisse des TCS-Barometers E-Mobilität wie folgt zusammen:

### THESE 1: ES IST ZWAR DIE ZUKUNFT, DER BEWEIS FÜR EINE ALLTAGSTAUGLICHKEIT IST FÜR VIELE ABER NOCH NICHT ERBRACHT.



Die Elektromobilität hat sich innert wenigen Jahren von einer abstrakten Zukunftstechnologie, genutzt von einigen Wenigen, hin zu einer Technologie für die breite Masse gewandelt. In den Augen der meisten ist der abschliessende Beweis der Alltagstauglichkeit aber weiterhin zu erbringen. Zwar herrscht breite Einigkeit über eine gewisse Unvermeidbarkeit und die Zukunftsfähigkeit der Elektromobilität. Ebenso klar identifizierbar sind jedoch Vorbehalte. Der Weg in die Elektromobilität führt für die Schweizer:innen über den Plug-In-Hybrid.

### THESE 2: BATTERIEN ALS REPUTATIONSRISIKO FÜR ELEKTROAUTOS



Die grössten Vorbehalte gegenüber Elektroautos lassen sich in vier Überkategorien zusammenfassen. Augenscheinlich ist dabei, dass die wenigsten nur eine negative Sicht auf das Thema haben – entlang verschiedener Achsen wird Kritik an der Elektromobilität vorgebracht. Nur sehr wenige haben gar keine Vorbehalte. Dabei sticht insbesondere das Thema der Umwelt- und Gesellschaftsverträglichkeit von Batterien ins Auge.

Die vier grössten Vorbehalte:

- Praktikabilität (geringe respektive für viele nur schwer abschätzbare Reichweite und Fehlen von Ladestationen)
- Preis (zu teuer)
- Resilienz (Strommangellage, Energieversorgung)
- ethische Überlegungen (Herstellung und Entsorgung der Batterien)

### THESE 3: SOLARSTROM ALS GOLDENES ARGUMENT



Gut drei Viertel der Besitzer:innen von Elektroautos verfügen über eine exklusive Lademöglichkeit bei sich zu Hause. Während der Anteil von Personen, die auf öffentliche Ladestationen in der Nähe ihres Hauses zugreifen können, seit 2022 deutlich angestiegen ist, geben ebenfalls mehr Besitzer:innen an, dass es in ihrer Nähe gar keine Lademöglichkeiten hat. Jene Menschen, die einen eigenen Stromanschluss haben, geben zunehmend an, dass sie ihr Auto mit Solarstrom laden. Diese Möglichkeit – inklusive des positiven Effektes auf

die CO<sub>2</sub>-Bilanz und damit auf das Klima – ist überdies einer der wichtigsten Gründe für den Kauf eines Elektroautos überhaupt.

**THESE 4: RUF NACH POLITISCHER UNTERSTÜTZUNG ZUR FÖRDERUNG DER ELEKTROMOBILITÄT WIRD LEICHT LEISER.**



Zwar findet eine Mehrheit nach wie vor, dass Behörden mit Subventionen dafür sorgen sollen, dass genügend Ladestationen auf öffentlichen Plätzen vorhanden sind, und auch ein Steuerabzug für emissionsarme Fahrzeuge wird befürwortet. In der Tendenz nimmt jedoch die Unterstützung für alle diese Anliegen im Vergleich zum letzten Jahr ab. Dass eine Benzinsteuern dafür verwendet würde, Ladestationen in Mehrfamilienhäusern zu finanzieren, möchte eine Mehrheit klar nicht.



**THESE 5: DAS VERKEHRSVERHALTEN WIRD MULTIMODAL.**

Während der Trend zur Elektromobilität als Autoersatz abflacht, sind der öffentliche Verkehr und Elektrowelos weiter im Trend. Das Verkehrsverhalten wird so insgesamt flexibler und umweltgerechter.

## 7 Anhang

### 7.1 Datenbasis

Die Ergebnisse des TCS-Barometer E-Mobilität basieren auf einer schweizweiten Befragung von 1'004 Einwohner:innen ab 18 Jahren. Die Teilnehmenden wurden aus dem Onlinepanel polittrends.ch des Forschungsinstituts gfs.bern rekrutiert. Die Repräsentativität der Daten wurde durch Quotierung und ein Gewichtungsverfahren sichergestellt. Befragt wurde zwischen dem 9. und dem 19. Oktober 2023.

Über die technischen Eckwerte dieser Umfrage orientiert die nachstehende Übersicht:

Tabelle 1: Methodische Details

<b>Auftraggeber</b>	TCS Touring Club Schweiz
<b>Grundgesamtheit</b>	Einwohner:innen ab 18 Jahren
<b>Datenerhebung</b>	online
<b>Art der Stichprobenziehung</b>	geschichtete Quoten-Zufallsstichprobe im hauseigenen Panel polittrends.ch
<b>Befragungszeitraum</b>	09.10.-19.10.2023
<b>Stichprobengrösse</b>	Total Befragte CH N = 1'004
<b>Stichprobenfehler</b>	±3.1 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit

©gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, November 2023

## 7.2 gfs.bern-Team

---



### LUKAS GOLDER

Co-Leiter und Präsident des Verwaltungsrats gfs.bern, Politik- und Medienwissenschaftler, MAS FH in Communication Management, NDS HF Chief Digital Officer, Dozent an der Hochschule Luzern und dem KPM Universität Bern

✉ [lukas.golder@gfsbern.ch](mailto:lukas.golder@gfsbern.ch)

Schwerpunkte:

integrierte Kommunikations- und Kampagnenanalysen, Image- und Reputationsanalysen, Medienanalysen / Medienwirkungsanalysen, Jugendforschung und gesellschaftlicher Wandel, Abstimmungen, Wahlen, Modernisierung des Staates, gesundheitspolitische Reformen

Publikationen in Sammelbänden, in Fachmagazinen, in der Tagespresse und im Internet



### CLOÉ JANS

Leiterin operatives Geschäft und Mediensprecherin, Politikwissenschaftlerin

✉ [cloe.jans@gfsbern.ch](mailto:cloe.jans@gfsbern.ch)

Schwerpunkte:

Image- und Reputationsanalysen, Jugend- und Gesellschaftsforschung, Abstimmungen / Kampagnen / Wahlen, Issue Monitoring/ Begleitforschung politische Themen, Medienanalysen, gesundheitspolitische Reformen und Fragen, qualitative Methoden



### **JONAS PHILIPPE KOCHER**

Leiter Technologie und Entwicklung, Politikwissenschaftler

✉ [jonas.kocher@gfsbern.ch](mailto:jonas.kocher@gfsbern.ch)

Schwerpunkte:

Analyse politischer Themen und Issues, Abstimmungen und Wahlen, Hochrechnungen, Kampagnenvorbereitung und -begleitung, Gesellschaftsthemen, Feldaufträge, Programmierungen, Datenanalyse, Visualisierungen

---



### **SOPHIE SCHÄFER**

Junior Data Scientist

✉ [sophie.schaefer@gfsbern.ch](mailto:sophie.schaefer@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 von Swiss Insights und garantiert, dass keine Interviews mit offenen oder verdeckten Werbe-, Verkaufs- oder Bestellabsichten durchgeführt werden.

Mehr Infos unter [www.schweizermarktforschung.ch](http://www.schweizermarktforschung.ch)

**SWISS INSIGHTS**  
Institute Member

**gfs.bern** 