TCS-Barometer E-Mobilität

Energiemangellage verändert Mindset zur Elektromobilität

Verstärkter Fokus auf privater Infrastruktur

©GFS.BERN | NOVEMBER 2022

gfs.bern
Menschen. Meinungen. Märkte.

Projektteam

Lukas Golder: Co-Leiter

Cloé Jans: Leiterin operatives Geschäft

Adriana Pepe: Politikwissenschafterin

Ronja Bartlome: Wissenschaftliche Mitarbeiterin Data Science

Daniel Bohn: Projektmitarbeiter

Roland Rey: Administration

Bern, 08.11.2022

Publikation: in Abstimmung mit dem TCS

Inhaltsverzeichnis

1 AKTUELLES UND ZUKÜNFTIGES MOBILITÄTSVERHALTEN 4
1.1 Aktuelles Mobilitätsverhalten 4
1.2 Künftiges Mobilitätsverhalten 7
1.3 Energieverfügbarkeit und Mobilität 9
1.4 Formen der Fahrzeugnutzung 14
2 VERBREITUNG UND KAUFBEREITSCHAFT E-MOBILITÄT 16
3 TREIBER VON E-MOBILITÄT 20
4 HÜRDEN FÜR E-MOBILITÄT 23
5 INFRASTRUKTUR 26
6 POLITISCHE FORDERUNGEN 30
6.1 Typologie und politische Forderungen 33
7 SYNTHESE 37
8 ANHANG 39
8.1 Datenbasis 39
8.2 gfs.bern-Team 40

1 Aktuelles und zukünftiges Mobilitätsverhalten

1.1 Aktuelles Mobilitätsverhalten

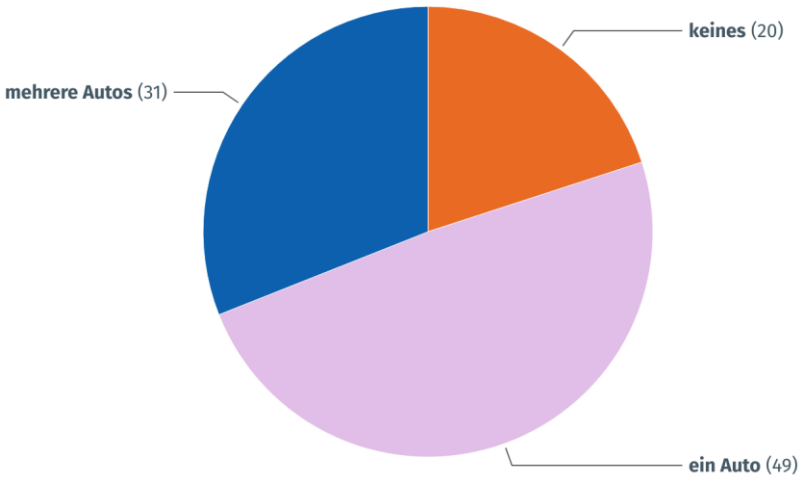
Die Schweiz ist ein Volk von Autofahrer:innen. Das gilt trotz Ressourcenknappheit und dem Wunsch nach mehr Klimaschutz weiterhin unvermindert. Rund die Hälfte (49%) besitzt dabei ein Auto im Haushalt, bei 31 Prozent sind es sogar mehrere. Jede fünfte Person ist hingegen ganz ohne Auto unterwegs – wenig überraschend sind das primär Leute, die im urbanen Umfeld leben.

Grafik 1

Anzahl Autos im Haushalt

Wie viele Autos besitzt Ihr Haushalt?

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren

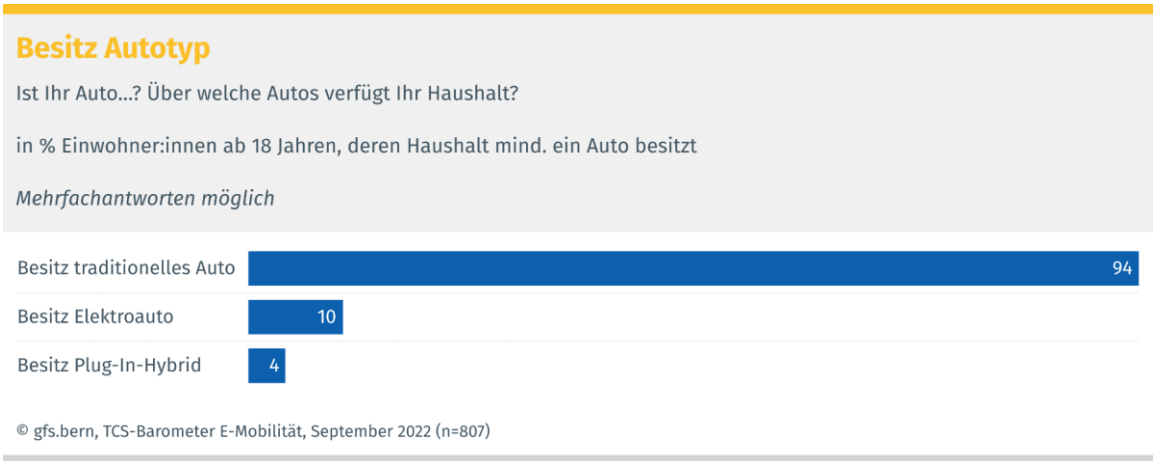


© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, September 2022 (N=1001)

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 Elektroauto besitzen 10 Prozent der Befragten, 4Prozent haben einen Plug-In Hybriden zu Hause.

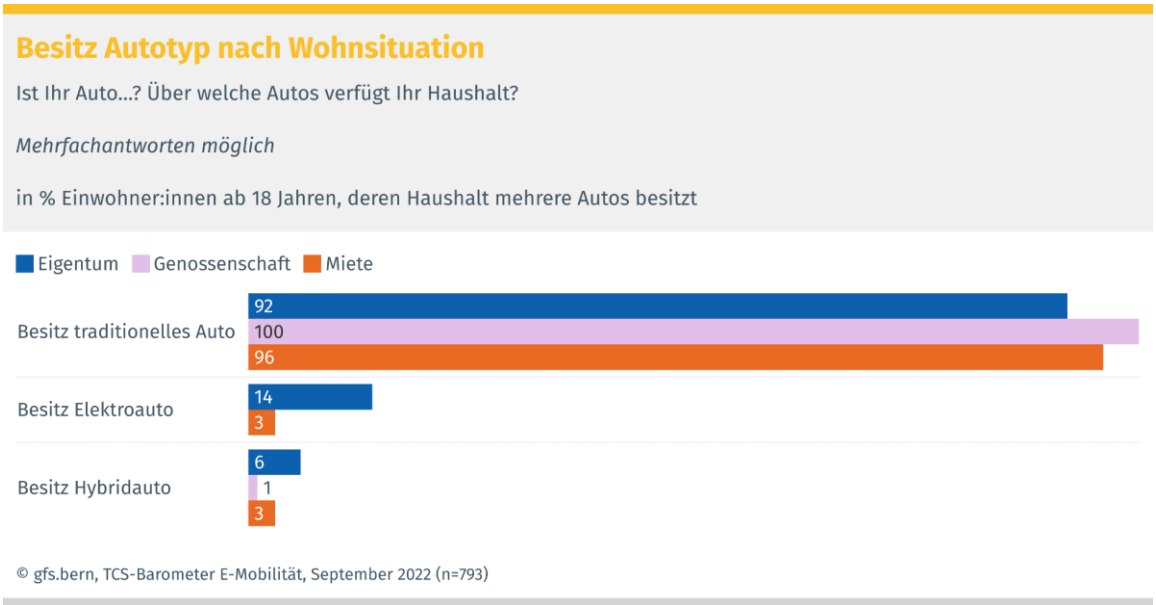
Bei jenen Personen, die angeben, ein Elektroauto zu besitzen, ist dies in rund 7 Prozent der Fälle auch das einzige Auto, dass im Haushalt vorhanden ist. Diese setzen also voll auf Elektromobilität. Bei 3 Prozent ist es eines von mehreren Autos.

Grafik 2



Wer ein Elektroauto besitzt, lebt in den meisten Fällen in einer Wohnung oder einem Haus, die bzw. das der Person selbst gehört. Dies dürfte auch damit zusammenhängen, dass der Besitz eines Elektroautos auch mit höherem Einkommen oder auch höherer Bildung korreliert. Der Zugang zur Elektromobilität ist in vielerlei Hinsicht auch eine Frage der sozialen Schicht. Im Verhältnis dazu sind die Wohnsituationen bei Personen, die ein traditionelles Auto besitzen diverser: Hier gibt es sowohl Leute mit einem Eigenheim, als auch Genossenschaftsbewohner:innen oder Mieter:innen .

Grafik 3



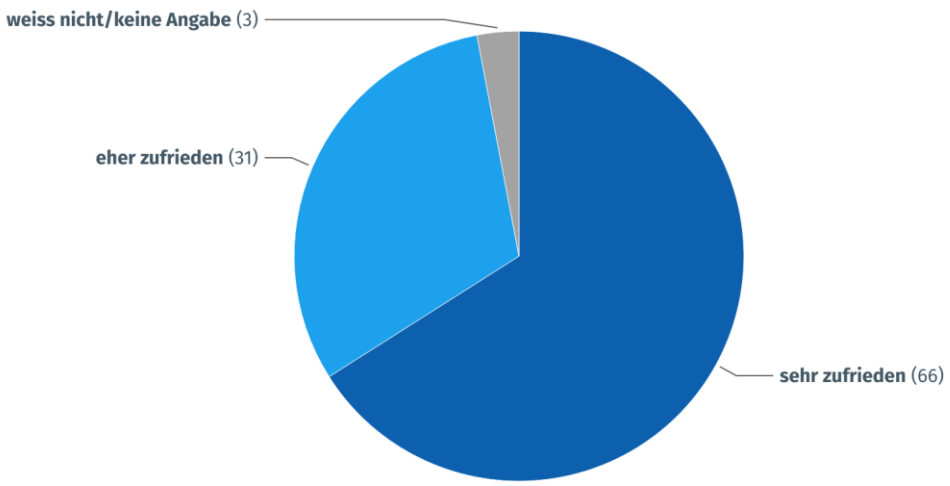
Es gibt keine Anzeichen, dass die Elektromobilität in den Augen der Personen, die damit bereits regelmässig Erfahrungen machen, die Erwartungen oder Bedürfnisse enttäuscht. Wer heute ein Elektroauto besitzt, ist nämlich damit in der Regel auch (sehr) zufrieden.

Grafik 4

Zufriedenheit mit Elektroauto / Steckerauto / Plug-In-Hybrid

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

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

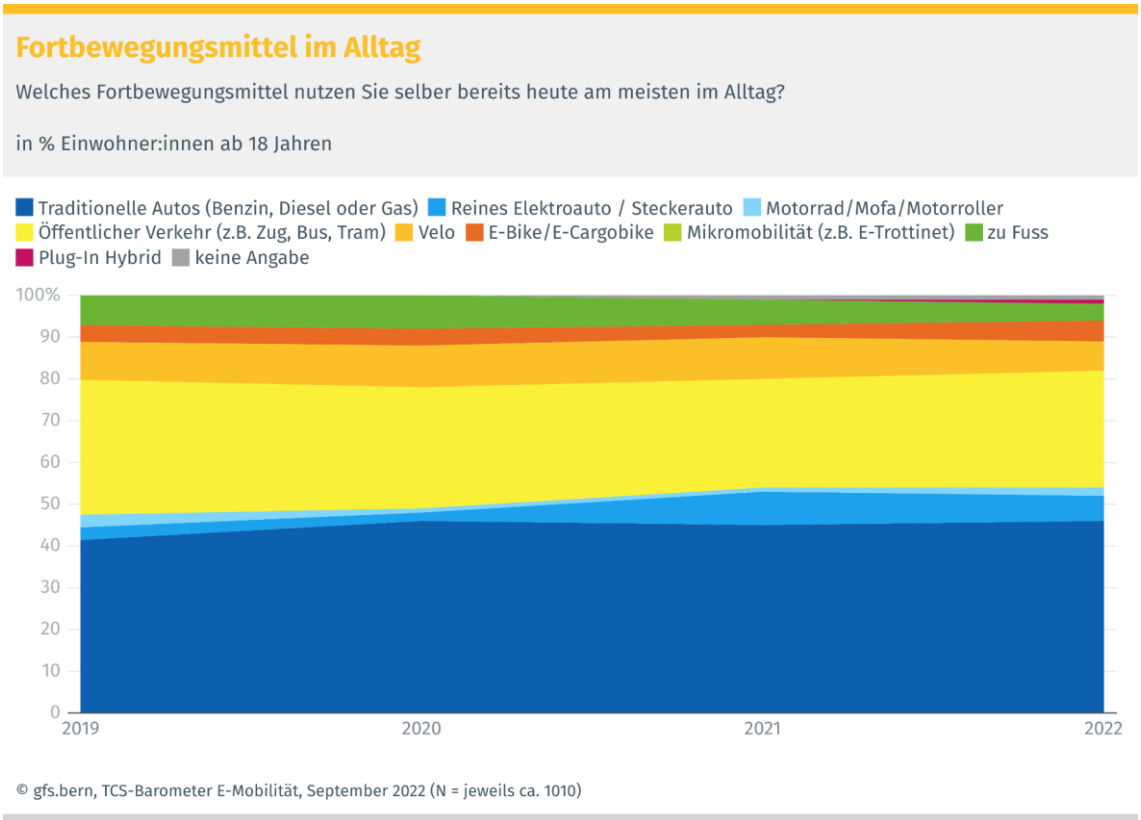


© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, September 2022 (n=107)

Das traditionelle Auto bleibt das Hauptfortbewegungsmittel der Bewohner:innen der Schweiz. Etwas über 40 Prozent der Befragten sind in ihrem Alltag am häufigsten so unterwegs. An zweiter Stelle bleibt auch 2022 der öffentliche Verkehr, wobei die Nutzung dort im Zuge der Corona-Pandemie abgenommen hat und bis heute nicht ganz auf das Niveau von 2019 zurückgekehrt ist. Die Elektromobilität (Elektroauto wie auch E-Bike) wurde in den letzten zwei Jahren mehr genutzt, als dies noch 2019 der Fall war.

Insgesamt bleibt das Bedürfnis nach einem (motorisierten) Individualverkehr auch 2022 erhöht, wobei die Elektromobilität sowohl bei Autos als auch Velos auf tiefem Niveau eine immer grössere Rolle spielt.

Grafik 5

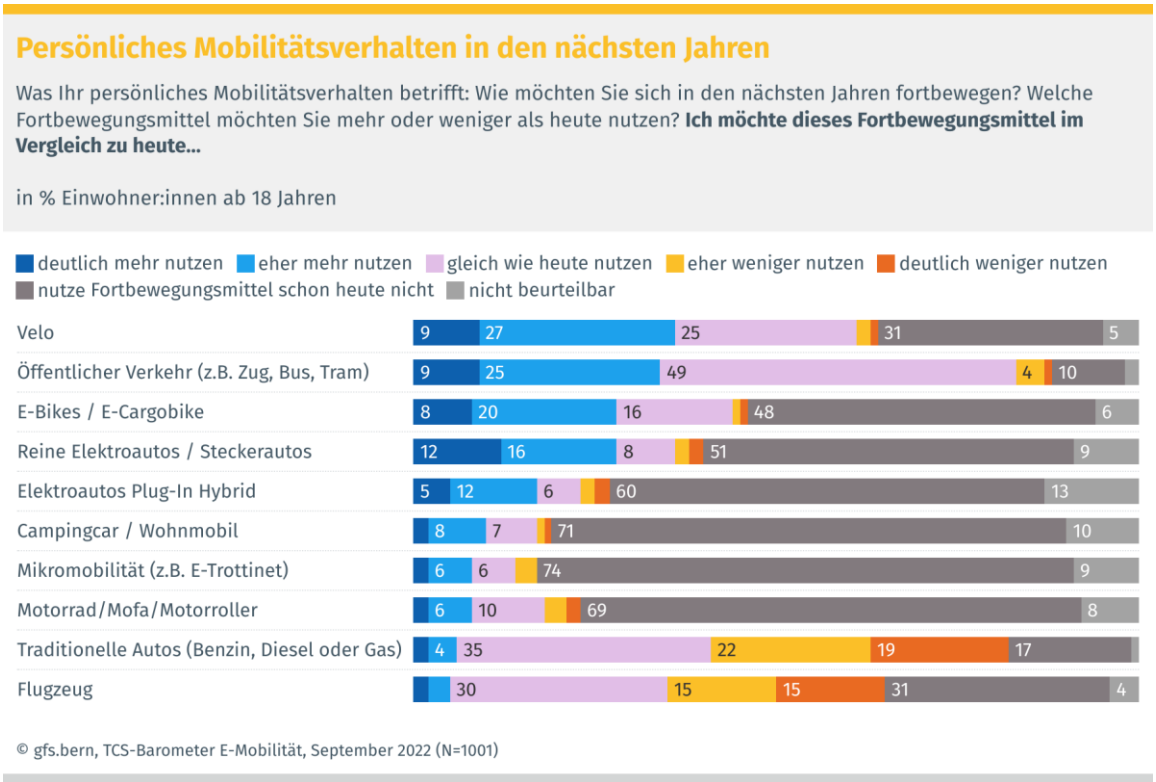


1.2 Künftiges Mobilitätsverhalten

Mit Blick in die Zukunft lassen sich aus den rund zehn abgefragten Mobilitätsformen drei 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 die Einwohner:innen der Schweiz wollen diese in Zukunft gleich wie heute respektive zu einem grossen Teil 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 wichtiger werden. Dazu gehören insbesondere die Fortbewegungsmittel, die mit Elektrizität betrieben werden. Nirgends ist der Anteil, der eine Form der Mobilität in Zukunft selber deutlich mehr nutzen möchte, grösser als bei reinen Elektroautos (12%). Auch das Wohnmobil, die Mikromobilität oder das Motorrad werden heute nur von Minderheiten genutzt. Im Gegensatz zu den Elektroautos/E-Bikes haben diese Mobilitätsformen jedoch weniger unmittelbares Zukunftspotenzial und dürften weiterhin eher von einer Minderheit genutzt werden.
- Die dritte und letzte 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 abwendet, ist jedoch beträchtlich.

Grafik 6



Das reine Elektroauto bleibt auch 2022 eines der Fortbewegungsmittel, auf das die meisten Einwohner:innen auch in Zukunft setzen möchten. Im Vergleich zu den Vorjahren hat das Elektroauto jedoch etwas von seiner Vormachtstellung als Fortbewegungsmittel der Zukunft eingebüsst. Das gilt insbesondere im Vergleich zum letzten Jahr, was durchaus auch im Kontext der aktuellen Befürchtungen rund um eine Energiemangellage zu sehen sein dürfte. Aktuell liegt der Anteil Personen, die in Zukunft gerne ein Elektroauto nutzen möchten gleich auf, wie auch der Anteil, der ein E-Bike/E-Cargobike nutzen möchte. Das klassische Velo und der ÖV liegen im Vergleich dazu leicht vorne, wobei die Werte gegenüber 2021 praktisch unverändert sind.

Deutlich weniger Einwohner:innen geben zudem an, in Zukunft gerne häufiger einen Plug-In Hybriden nutzen zu wollen. Die Veränderung verglichen mit 2021 verläuft dabei praktisch parallel zum Rückgang bei den reinen Elektroautos –einfach auf einem tieferen Niveau.

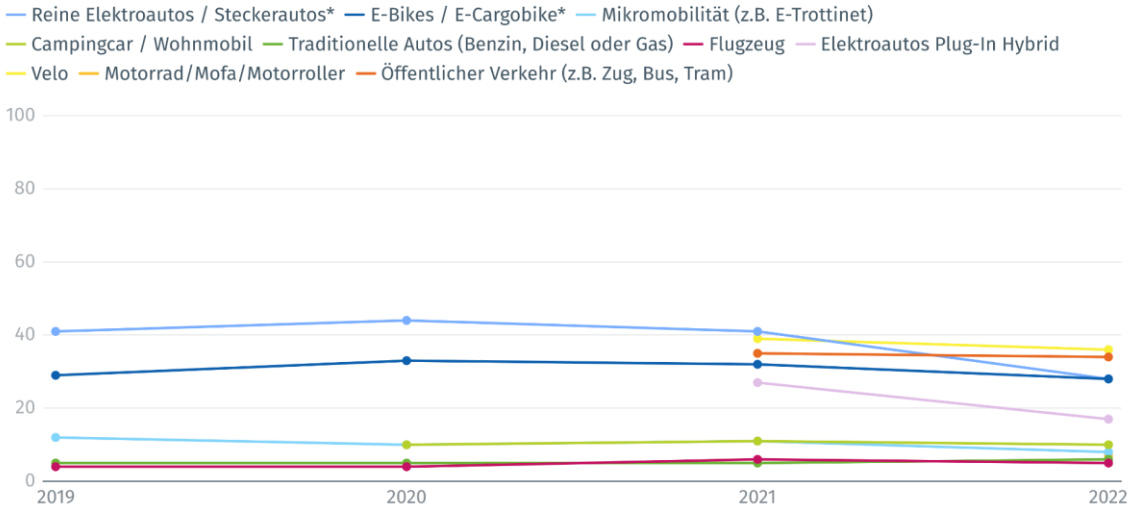
Der Anteil derer, welche traditionelle Autos, Flugzeuge, Wohnmobile, E-Trottinette oder auch Motorräder mehr nutzen möchten, ist im Vergleich relativ tief bei 10 Prozent oder weniger.

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?

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



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, September 2022 (N = jeweils ca. 1010)
* bis 2020 "reine Elektroautos ", "E-Bikes"

1.3 Energieverfügbarkeit und Mobilität

Für die meisten Einwohner:innen hat die aktuelle Unsicherheit rund um die Verfügbarkeit von und der Versorgung mit Energie respektive Treibstoffen keinen Einfluss auf die geäusserte Absicht, ein Elektrofahrzeug zu kaufen. Die Hälfte (50%) hatte ohnehin nicht vor, sich ein Elektrofahrzeug anzuschaffen, und ein Viertel hält, der aktuellen Unsicherheiten zum Trotze, auch weiterhin an ihrer Kaufabsicht fest.

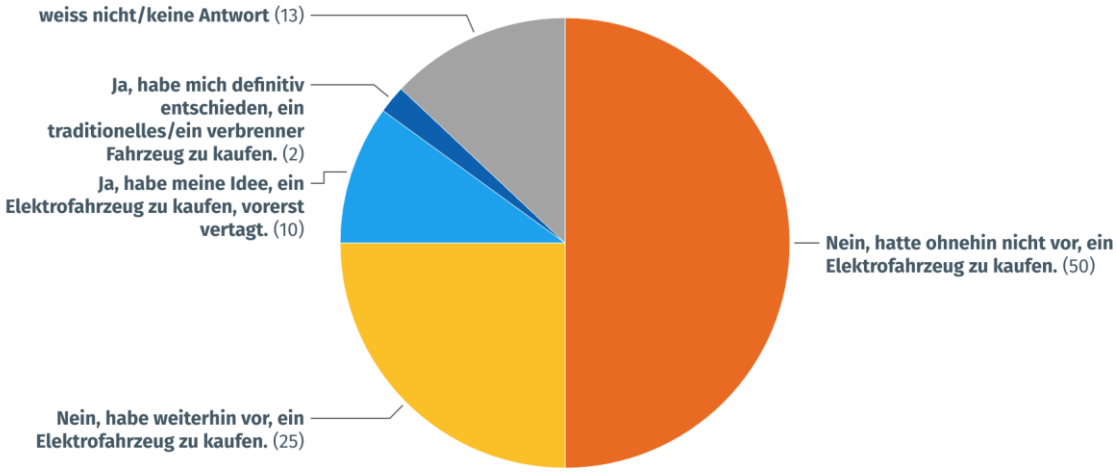
Insgesamt 12 Prozent der Einwohner:innen jedoch geben an, ihre Absicht zum Kauf eines Elektromobils vor dem Hintergrund der aktuellen Ausgangslage neu zu beurteilen: Jede zehnte Person vertagt die Idee, eine Elektromobil zu kaufen vorerst, und rund 2 Prozent haben sich dazu entschieden, doch ein traditionelles Fahrzeug zu kaufen.

Grafik 8

Veränderte Bereitschaft ein Elektrofahrzeug zu kaufen aufgrund Stromknappheit / Strompreis

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

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, September 2022 (N=1001)

Die untenstehende Grafik zeigt, wie sich die Kaufbereitschaft für ein Elektrofahrzeug in den verschiedenen Untergruppen verändert hat. Dabei fällt auf, dass über alle soziodemografischen Untergruppen hinweg am meisten angegeben wurde, man wolle sich ohnehin kein Elektrofahrzeug kaufen. Nicht überall ist die Ausprägung jedoch gleich hoch. So sind es eher Frauen, Personen mit tiefer Bildung und tiefem Einkommen und aus der Romandie, welche tendenziell ohnehin nicht vor hatten, ein Elektroauto zu kaufen.

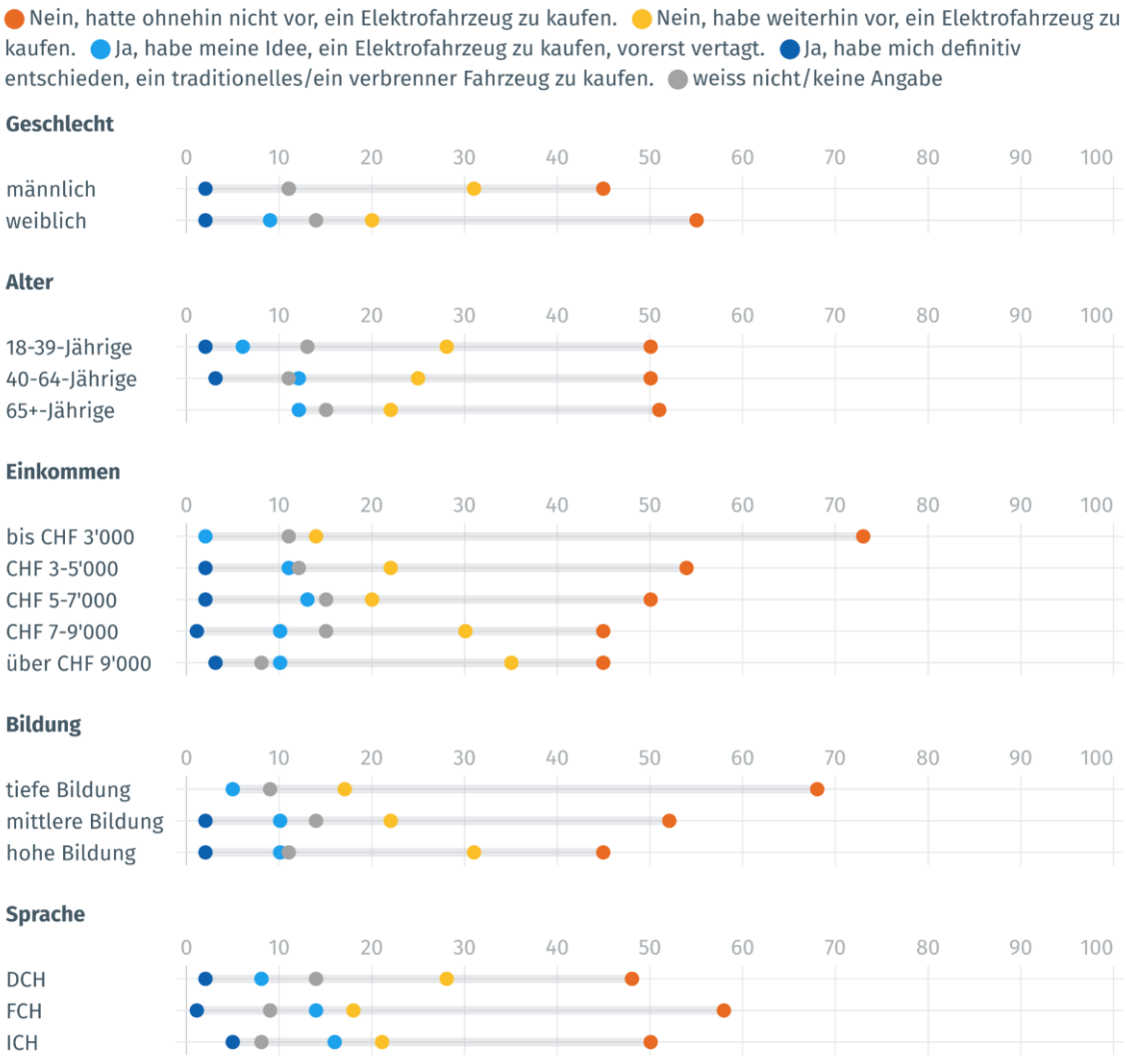
Hingegen sind es eher Männer, jüngere Menschen und Personen mit hoher Bildung und hohem Einkommen aus der Deutschschweiz, die sich trotz der Stromknappheit und des Strompreises weiterhin ein Elektrofahrzeug anschaffen möchten.

Grafik 9

Veränderte Bereitschaft ein Elektrofahrzeug zu kaufen aufgrund Stromknappheit/ Strompreis nach Untergruppen

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

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren



© gfs.bern, Plastikverbrauch, Juni/Juli 2022 (N = 1001), sig.

Die aktuelle Unsicherheitssituation beeinflusst dabei nicht nur die Kaufentscheidung eines Teils der Bevölkerung, sondern wirkt sich auch auf das Mobilitätsverhalten insgesamt aus. Rund ein Viertel der Befragten (24%) bestätigt dies so in der Befragung. Drei Viertel der Befragten geben auch hier an, dass der aktuelle Kontext keinen Einfluss auf ihr Verhalten oder ihre Entscheidungen hat.

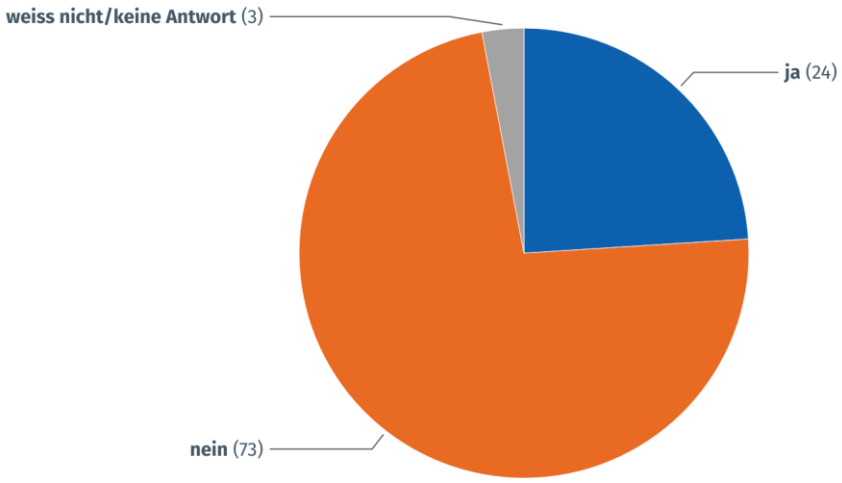
Überdurchschnittlich häufig geben Personen mit tiefem Einkommen (bis 7000 CHF Haushaltseinkommen), Personen mit tiefer Bildung, respektive Bewohner:innen der französischsprachigen oder italienischsprachigen Schweiz an, ihr Mobilitätsverhalten anzupassen.

Grafik 10

Einfluss ansteigender Treibstoffpreise auf Mobilität

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

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, September 2022 (N=1001)

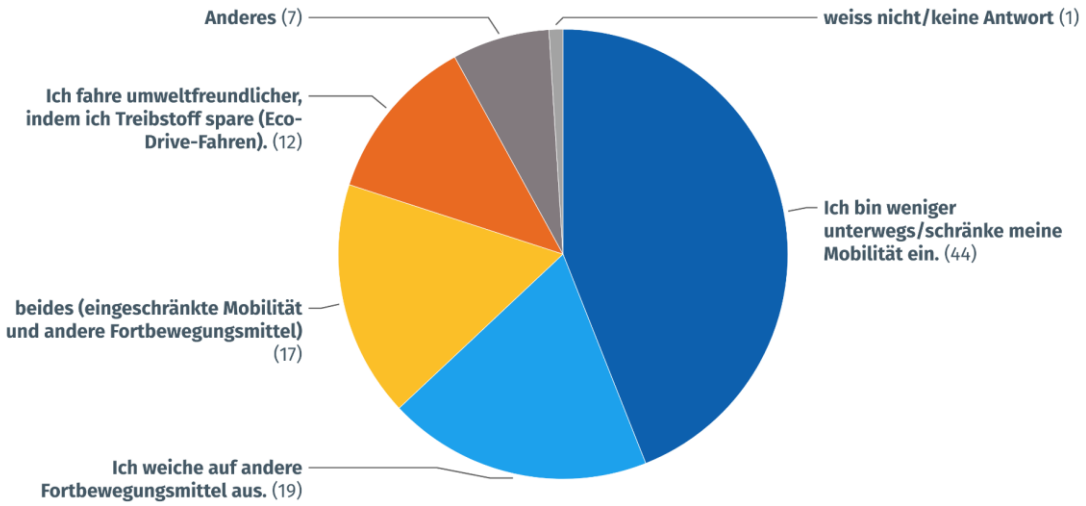
Die meisten der Personen, die ihre Mobilität aufgrund des Anstiegs der Treibstoffpreise anpassen, geben an, generell weniger unterwegs zu sein (44%). Weitere 19 Prozent weichen auf andere Fortbewegungsmittel aus, und 17 Prozent tun beides. Häufiger im Eco-Drive fahren 12 Prozent.

Grafik 11

Einflussbereiche ansteigender Treibstoffpreise auf Mobilität

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

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren, die angeben, der Treibstoff wirkt sich auf Mobilität aus



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, September 2022 (n=224)

1.4 Formen der Fahrzeugnutzung

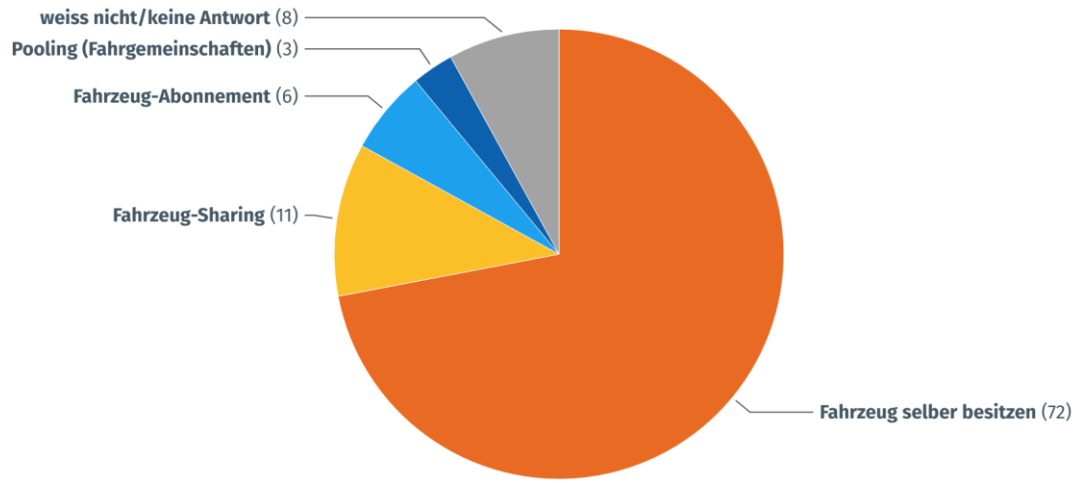
Die Mehrheit der Einwohner:innen der Schweiz will ihr Fahrzeug auch selber besitzen (72%). Neuere Formen der Fahrzeugnutzung wie Sharing (11%), ein Fahrzeugabonnement (6%) oder das Pooling in Fahrgemeinschaften (3%) bleiben heute Minderheitsbedürfnisse.

Grafik 12

Bevorzugte Form der Fahrzeugnutzung

Welche Form von Fahrzeugnutzung entspricht Ihrem Bedürfnis am ehesten?

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, September 2022 (N=1001)

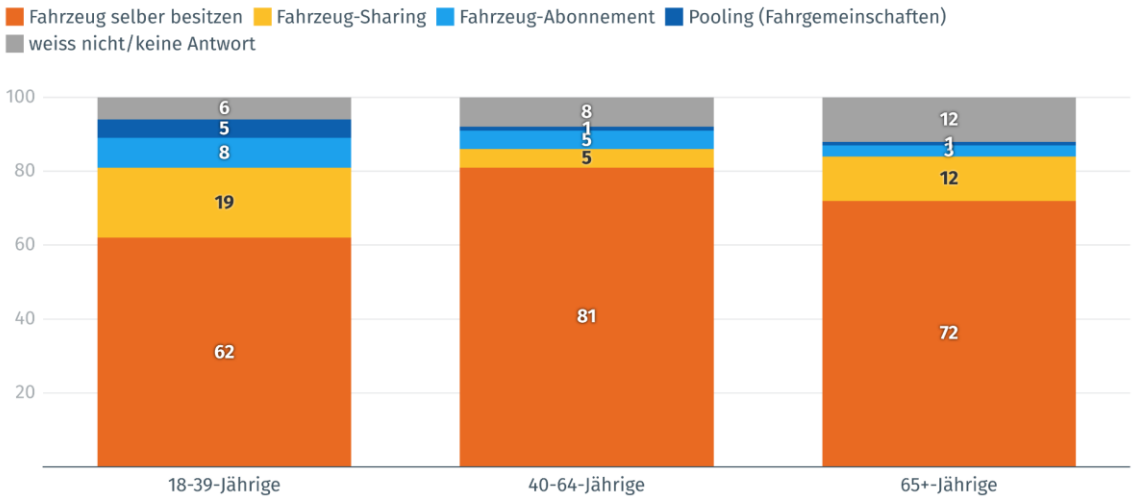
Die Offenheit für alternative Formen der Fahrzeugnutzung ist bei jüngeren Generationen (bis 40 Jahren) und bei Bewohner:innen von urban geprägten Gegenden deutlich höher als im Rest der Bevölkerung. Allerdings gibt auch in dieser Altersgruppe die Mehrheit an, am liebsten selber ein Auto besitzen zu wollen.

Grafik 13

Bevorzugte Form der Fahrzeugnutzung nach Alter

Welche Form von Fahrzeugnutzung entspricht Ihrem Bedürfnis am ehesten?

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren



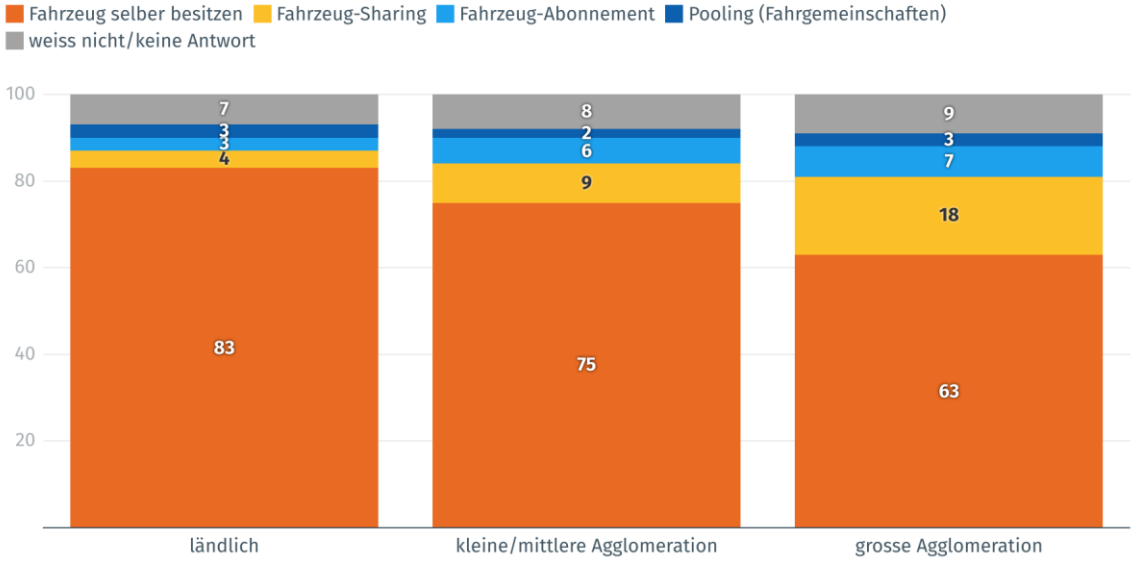
© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, September 2022 (N=1001), sig., Cramér's V = 0.15

Grafik 14

Bevorzugte Form der Fahrzeugnutzung nach Siedlungsart

Welche Form von Fahrzeugnutzung entspricht Ihrem Bedürfnis am ehesten?

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, September 2022 (N=1001), sig., Cramér's V = 0.13

2 Verbreitung und Kaufbereitschaft E-Mobilität

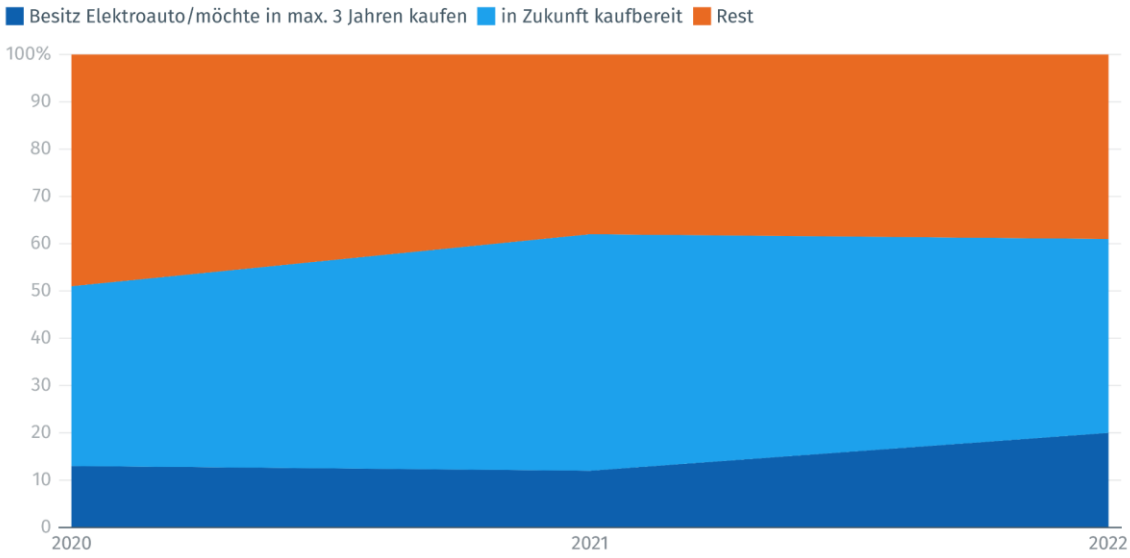
In der Gesamtbevölkerung nimmt der Anteil Personen, die bereits heute ein Elektroauto besitzen oder in den nächsten drei Jahren eines kaufen möchten, im Vergleich zu 2021 deutlich zu, während der Anteil, der in der fernen Zukunft zum Kauf bereit ist, abnimmt. Dies weist darauf hin, dass der Umstieg zur Elektromobilität für Personen, die diesen ohnehin ins Auge gefasst haben trotz Unsicherheit und Mangellage, vorangetrieben wird. Das grundsätzliche Potenzial der Elektromobilität weitet sich im Vergleich zu 2021 aber nicht grundlegend aus: Der Anteil Personen, die auch in Zukunft nicht bereit sind, ein Elektromobil anzuschaffen, bleibt relativ konstant.

Grafik 15

Kaufinteresse

Kaufinteresse: Besitz des Autotyps und der Absicht sich ein Elektroauto anzuschaffen

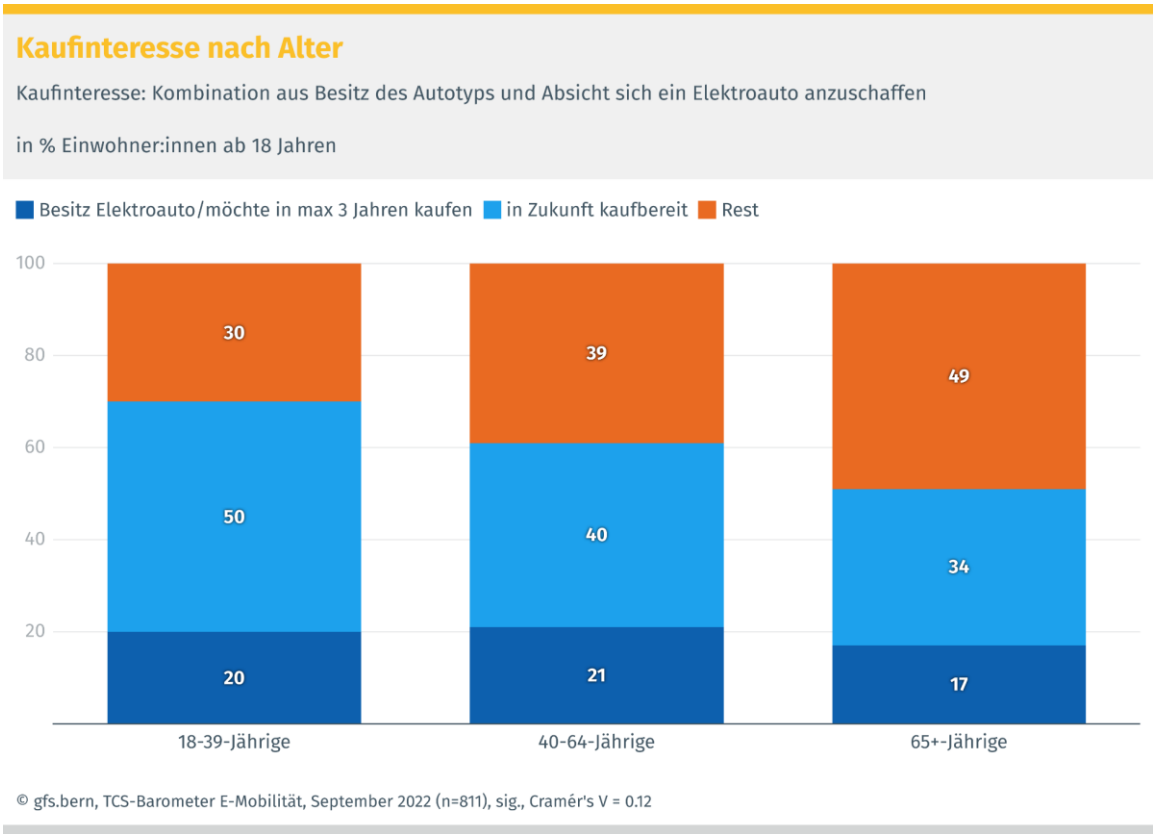
in % Einwohner:innen ab 18 Jahren



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, September 2022 (N = jeweils ca. 1010)

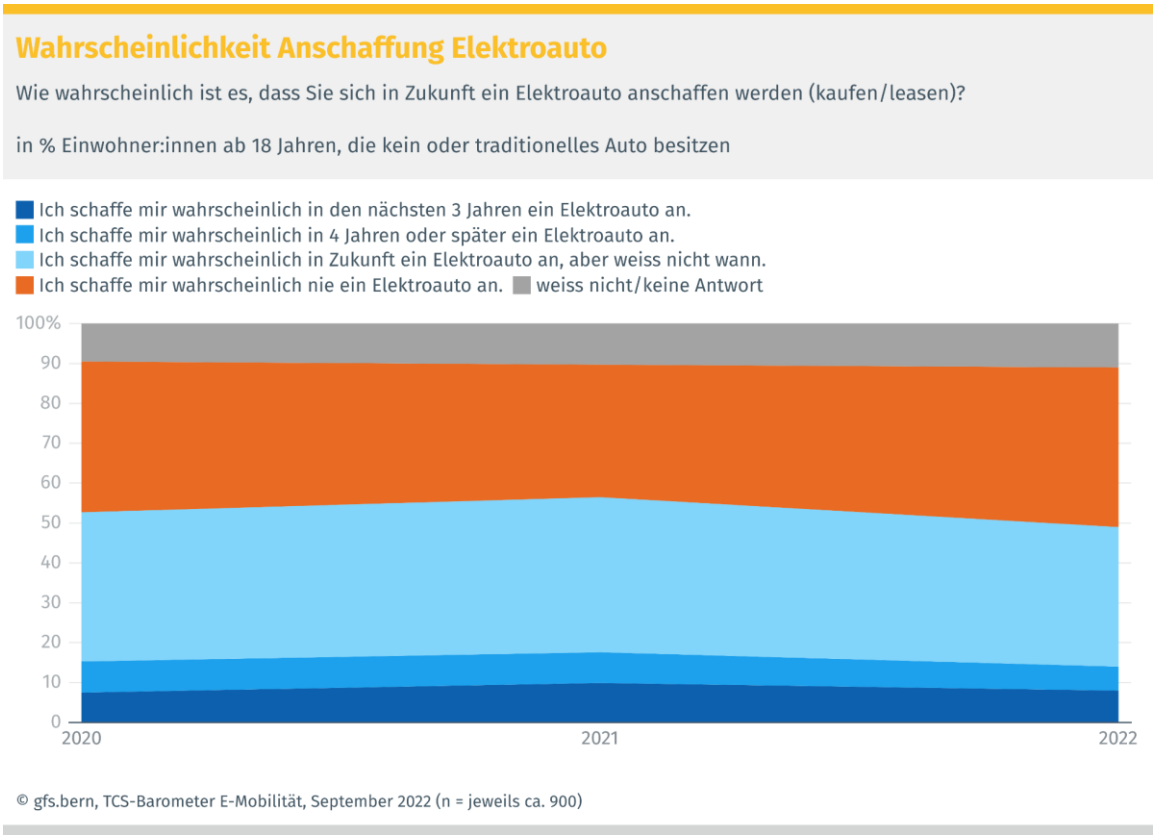
Die Bereitschaft zur Elektromobilität ist eine Generationenfrage: Während der Anteil Personen, die bereits ein Elektromobil besitzen, oder in den nächsten wenigen Jahren eines kaufen möchten, in allen Generationen ungefähr gleich gross ist (zwischen 17 und 21%), geben Personen unter 40 Jahren deutlich häufiger als die älteren Einwohner:innen an, in Zukunft zum Kauf eines Elektroautos, bereit zu sein.

Grafik 16



Die Verbreitung der Elektromobilität dürfte damit auch in Zukunft weiter voranschreiten. Unter den Personen die kein oder ein traditionelles Auto besitzen, geben im Vergleich zum Vorjahr jedoch leicht weniger Personen an, dass sie sich in naher oder ferner Zukunft ein Elektrofahrzeug anschaffen möchten. So dürfte die aktuell schwierige Energie-Situation der Elektromobilität zwar vorläufig einen leichten Dämpfer verpasst haben, ein Paradigmenwechsel weg von der Idee der Elektromobilität als Fortbewegungsform der Zukunft ist aber nicht absehbar.

Grafik 17



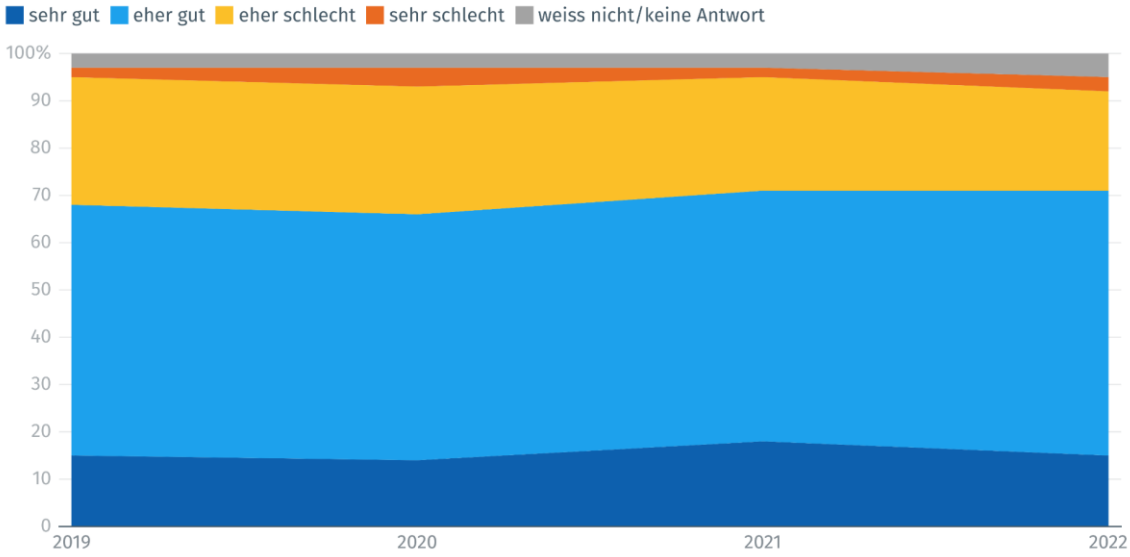
Nachdem der Informationstand der Wohnbevölkerung zum Thema Elektromobilität im Laufe der letzten Jahre stetig angestiegen ist, schätzt sich die Bevölkerung aktuell gleich informiert ein wie bereits im Vorjahr. Dabei fühlen sich vermehrt Männer, ältere Menschen, Personen mit höherem Einkommen und deutschsprechende Bevölkerungsteile besser informiert.

Grafik 18

Einschätzung eigener Informationsstand Elektromobilität

Wie gut fühlen Sie sich über Elektromobilität informiert?

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, September 2022 (N = jeweils ca. 1010)

3 Treiber von E-Mobilität

Mit Abstand wichtigster Grund für den Kauf eines Elektroautos ist weiterhin das Klima. Der zweitwichtigste Grund stellt das Argument dar, dass den Elektroautos die Zukunft gehört. Obwohl beide Überlegungen, die für einen Kauf sprechen, konstant zu den bedeutendsten Argumenten gehören, hat das Ausmass der Zustimmung aktuell deutlich abgenommen.

Auch wurden in diesem Jahr zwei neue Argumente abgefragt, die ebenfalls als wichtig wahrgenommen werden. So sieht rund ein Viertel die steigende Reichweite der Elektrofahrzeuge als Kaufargument, und rund ein Fünftel zieht die steigenden Erdölpreise und die Erdöl-/Erdgasknappheit in ihre Kaufüberlegungen mit ein.

Die Zustimmung zu ökonomischen Überlegungen (preisliche Überlegungen 20%) oder zu Argumenten im Zusammenhang mit der Infrastruktur (genügend öffentliche Lademöglichkeiten 16%, ein guter Support-Pannendienst für Elektroautos und Ladestationen 3%) bleibt im Vergleich zur letzten Befragung relativ unverändert.

Was sich auf dieses Jahr hin fast verdoppelt hat, ist der Anteil an Personen, welche keinen der aufgeführten Gründe als Kaufargument betrachtet (20%, +9%punkte).

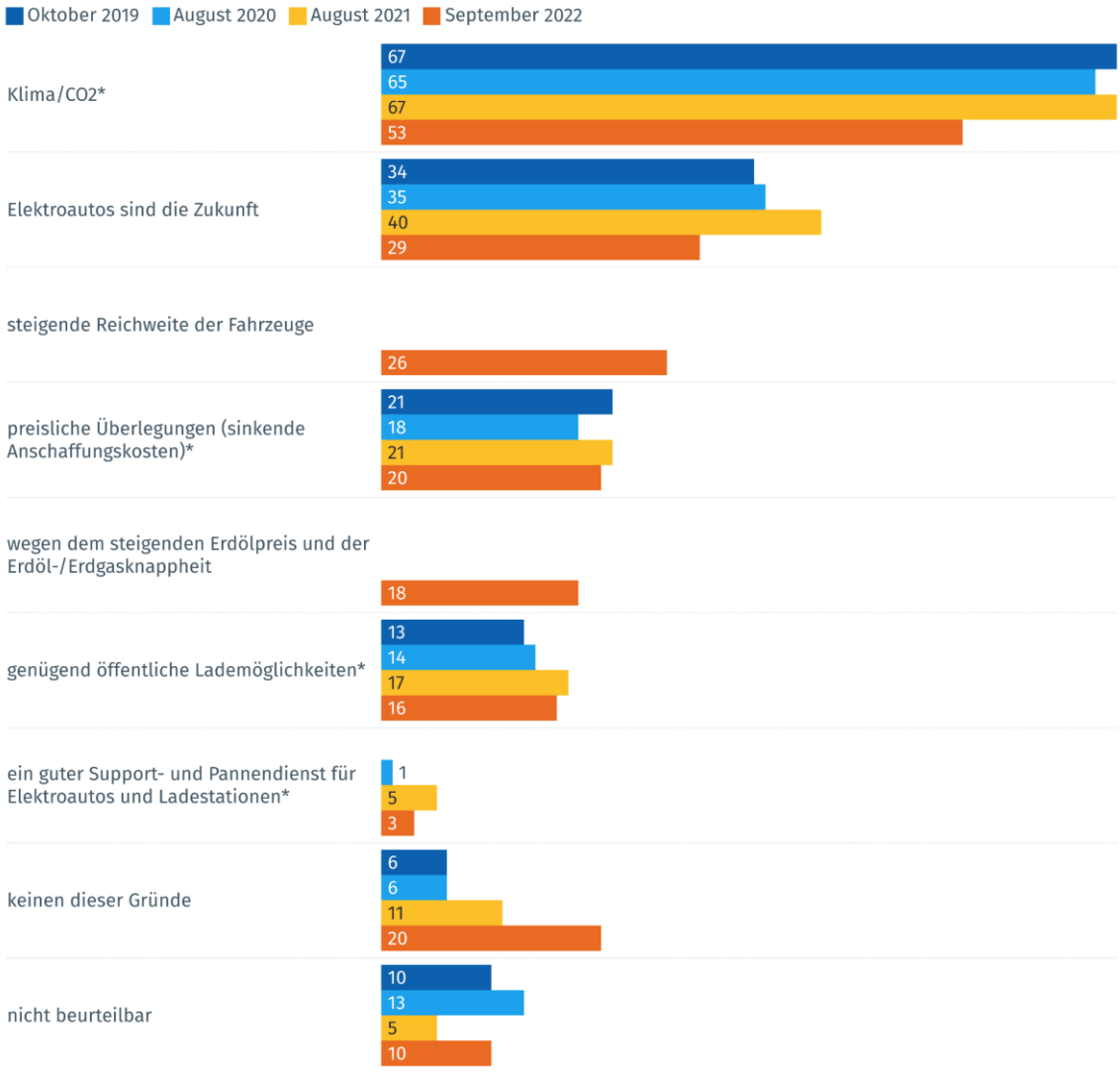
Grafik 19

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, September 2022 (N = jeweils ca. 1010)
* bis 2020 "Klima/CO2-Ausstoss", "preisliche Überlegungen/ Treibstoff- und Ladestationkosten", "genügend Lademöglichkeiten / Schnelladestationen", "Supportdienst wie Pannendienst für Elektroautos und Ladestationen"

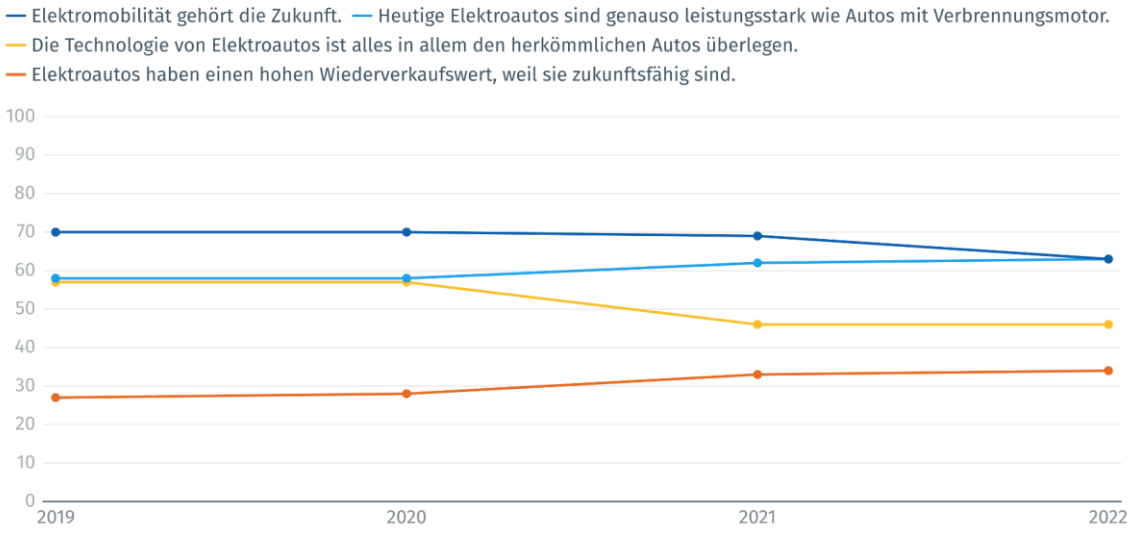
Ganz allgemein werden zwei Argumente für die Elektromobilität mehrheitlich befürwortet. Waren beide Argumente letztjährig noch unterschiedlich hoch bewertet, gleichen sie sich aktuell aneinander an und teilen sich die Spitze der Pro-Argumenten-Liste. Es sind nämlich jeweils rund zwei Drittel der Befragten der Auffassung, der Elektromobilität gehöre die Zukunft oder die heutigen Elektroautos seien genauso leistungsstark wie ihr Pendent mit Verbrennungsmotor. Während die Leistungsstärke also mehrheitlich als vergleichbar angesehen wird, sind weitaus weniger Personen von der technischen Überlegenheit gegenüber herkömmlichen Autos überzeugt. Nachdem das Argument in Vergangenheit an Zustimmung eingebüsst hat, bleibt der Wert im Vergleich zum letzten Jahr konstant (46%). Rund ein Drittel der Befragten attestiert den Elektroautos einen hohen Wiederverkaufswert und manifestiert damit das Argument mit dem tiefsten Zustimmungsanteil. Das Argument hat jedoch bei den Befragten über die letzten Jahre stetig an Beliebtheit gewonnen.

Grafik 20

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, September 2022 (N = jeweils ca. 1010)

4 Hürden für E-Mobilität

Im Allgemeinen ist ersichtlich, dass die Zustimmung zu den wichtigsten Gründen *gegen* den Kauf eines Elektroautos in diesem Jahr rückläufig ist. Dennoch bleiben die hohen Anschaffungskosten (40%), die geringe Reichweite (35%) und zu wenig verfügbare Ladestationen (33%) die Top drei - Argumente.

Gleich dahinter reihen sich Gründe mit Aktualitätsbezug zur momentan eher schwierigen Lage bei der Stromversorgung ein: Die neu abgefragten Aussagen zur Unberechenbarkeit der Stromversorgung respektive der Strommangellage (32%) und die hohen Stromkosten (28%) sind der viert- und fünftwichtigste Grund gegen den Kauf eines Elektroautos.

Während, wie oben beschrieben, weniger Personen die fehlenden Ladestationen als Entscheidungsgrund gegen den Kauf ansehen, spielen die Anschaffungskosten der Ladestation eine zunehmend wichtigere Rolle bei einem Kauf eines Elektroautos. So stieg der Wert um mehr als das Doppelte auf 27 Prozent an (+16%Punkte) im Vergleich zu 2021.

Am wenigsten hat sich das Meinungsbild rund um die Gründe der Unflexibilität (27%, -4%punkte) und der positiven Wirksamkeit auf die Umwelt (22%, unverändert) verändert.

Und schliesslich steht bei 22 Prozent die Debatte über einen Kauf eines Autos -egal welcher Art- überhaupt nicht zur Diskussion.

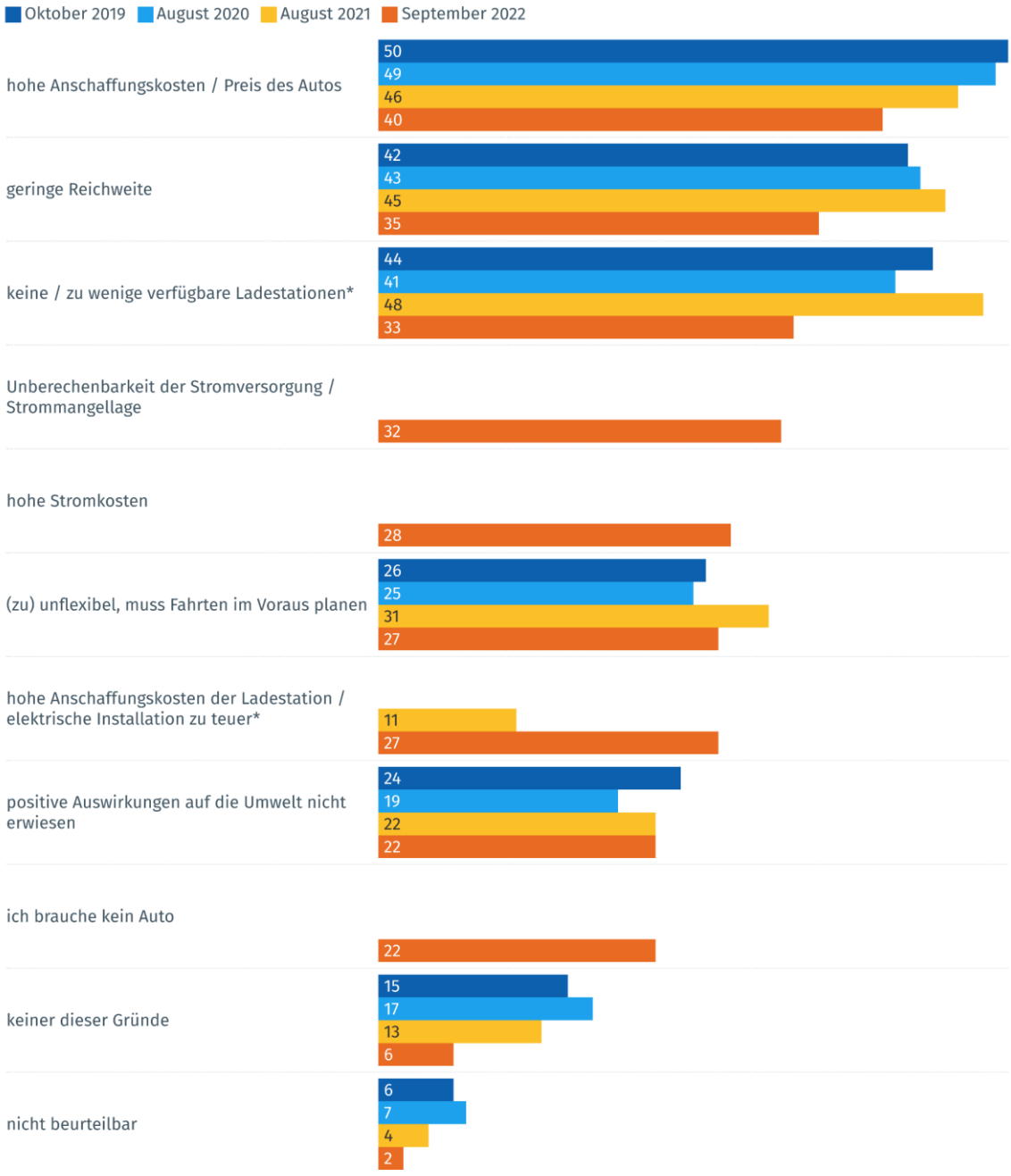
Grafik 21

Gründe gegen den Kauf eines Elektroautos

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



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, September 2022 (N = jeweils ca. 1010)
* bis 2020 "Ladestation ist zu teuer", "(zu) wenige Ladestationen"

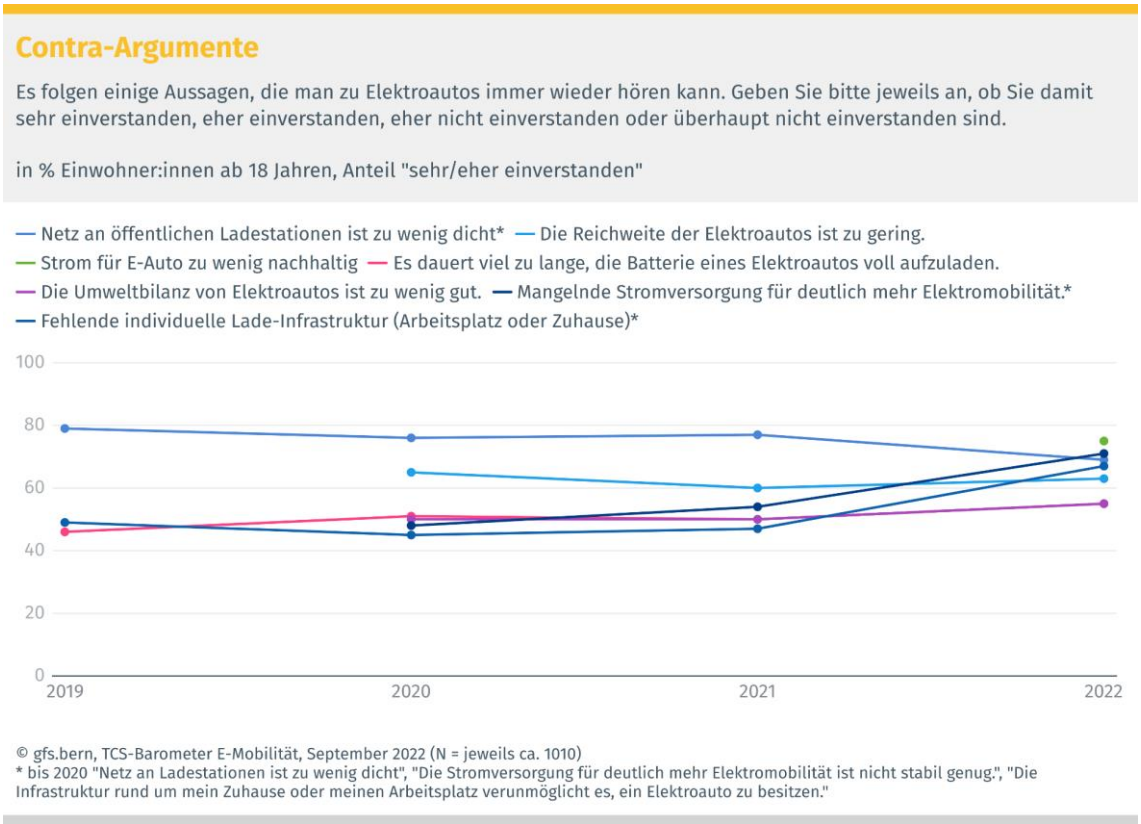
Zwei Entwicklungen sind in diesem Jahr hervorzuheben: Einerseits ist die Bedeutung der aktuellen Stromlage nicht nur im öffentlichen Diskurs ersichtlich, sondern zeigt sich auch in den Überlegungen zur Elektromobilität. Andererseits rückt vermehrt die fehlende Ladeinfrastruktur im privaten Bereich ins Zentrum.

So setzt sich die erstmalig abgefragte Aussage, Strom für Elektroautos sei zu wenig nachhaltig, an die Spitze der Gegenargumente und erhält von drei Vierteln der Befragten Zustimmung. Ähnlich viele Personen befürworten zudem, dass eine mangelhafte Stromversorgung bestehe, um deutlich mehr Elektromobilität zuzulassen (71%). Nach dem Wert zur fehlenden individuellen Lade-Infrastruktur am Arbeitsplatz oder zuhause (67%, + 20%punkte) verzeichnet das Gegenargument zur mangelhaften Stromlage (+ 17 %punkte) die zweithöchste Zunahme im Vergleich zum Vorjahr.

Während also das Kontraargument zu den fehlenden Ladeinfrastrukturen stark zulegt, sind aktuell weniger Personen der Überzeugung, das öffentliche Netz an Ladestationen sei zu wenig dicht (69%, - 8 %punkte).

Auch den beiden alltagsnahen Argumenten rund um die Nutzerfreundlichkeit, die direkt mit dem Auto verbunden sind, stimmt jeweils eine Mehrheit zu. So ist die fehlende Reichweite für 63 Prozent und die lange Ladezeit der Batterie für 55 Prozent ausschlaggebend.

Grafik 22



5 Infrastruktur

Wie bereits bei den Kontraargumenten aufgeführt, sind die fehlenden Ladestationen ein bedeutender Aspekt, wenn es um die Elektromobilität geht. Nachgefragt, wo genau die Ladestationen fehlen, geben weiterhin die meisten Personen an, dass ihnen im öffentlichen Bereich Ladestationen fehlen. Im Vergleich zur letzten Befragung ist der Wert jedoch deutlich gesunken (67%, -7%punkte). Am zweithäufigsten werden die privaten Ladestationen genannt. Dieser Anteil ist über die Jahre relativ konstant geblieben.

Demgegenüber stehen Parkhäuser und der eigene Arbeitsplatz. Beide Orte werden deutlich weniger oft genannt. So findet rund ein Drittel der Befragten, dass die Ladeinfrastruktur in Parkhäusern oder am Arbeitsplatz fehlt. Auch diese Werte sind im Vergleich zum Vorjahr gesunken.

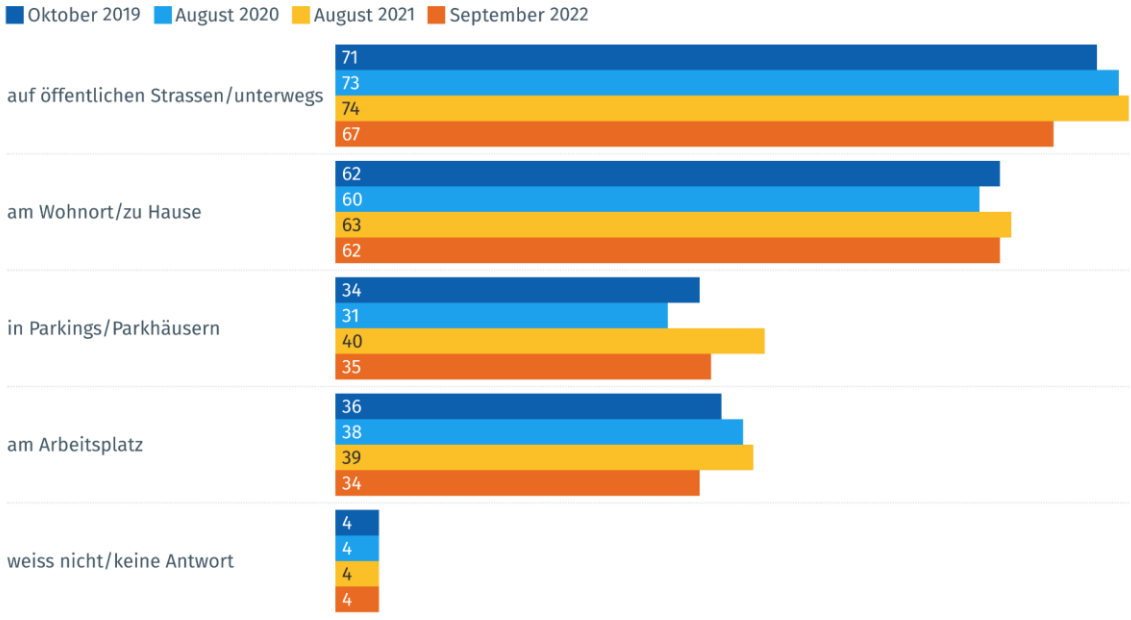
Grafik 23

Wo fehlen Ladestationen

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, September 2022 (n = jeweils ca. 400)

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

Unter den abgefragten Hindernissen können hauptsächlich zwei Stossrichtungen festgestellt werden: Der erste und meist genannte Punkt ist die veraltete Infrastruktur. So ist für rund ein Viertel das Gebäude zu alt oder renovierungsbedürftig und für 8 Prozent ist die Anschlussleistung des Gebäudes zu tief. Der zweite Punkt stellt die fehlende Zustimmung des Vermieters dar (21% Immobilienbesitzer:innen; 4% Stockwerkeigentümer:innen).

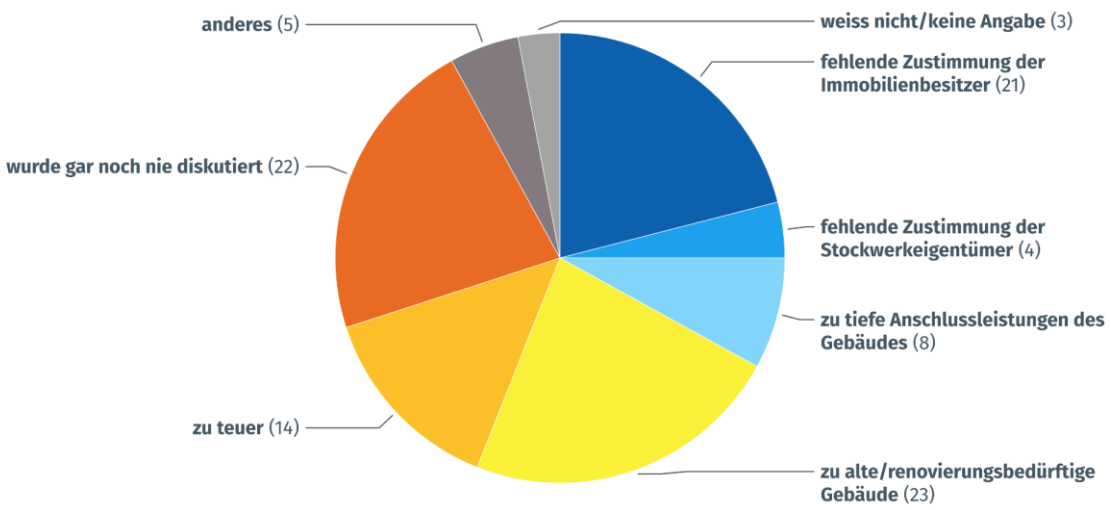
Daneben schätzen 14 Prozent den zu hohen Preis als Hindernis ein. Zudem ist der Anteil an Personen relativ hoch, die noch keine Diskussion über die mögliche Installation geführt haben. Was im Grossen und Ganzen darauf hindeutet, dass die Diskussionen über den infrastrukturellen Ausbau am Wohnort noch geführt werden müssen.

Grafik 24

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, die angaben, dass ihnen Ladestationen am Wohnort fehlen



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, September 2022 (n=214)

Die meisten Besitzer:innen eines Elektroautos oder eines Plug-In-Hybrid verfügen über die private Infrastruktur, um ihr Auto aufzuladen. Hauptsächlich wird hierfür der eigene Parkplatz, Einstellplatz oder die eigene Garage verwendet. Eine absolute Mehrheit bezieht dabei den Strom in Form einer Ladestation und 43 Prozent verfügen über einen normalen Stromanschluss zur exklusiven Nutzung.

Private, gemeinsame Infrastrukturen, die man miteinander teilt, nutzt lediglich eine kleine Minderheit (gemeinsam genutzte Ladeinfrastruktur im eigenen Wohnhaus oder Mehrfamilienhaus mit normalem Stromanschluss (4%) oder mit Ladestation (1%)).

Beliebter als gemeinsam genutzte Ladestationen sind hingegen öffentlich zugängliche Ladestationen in unmittelbarer Nähe des eigenen Hauses. Diese Möglichkeit wird von 14 Prozent der Elektrofahrzeugbesitzer:innen verwendet.

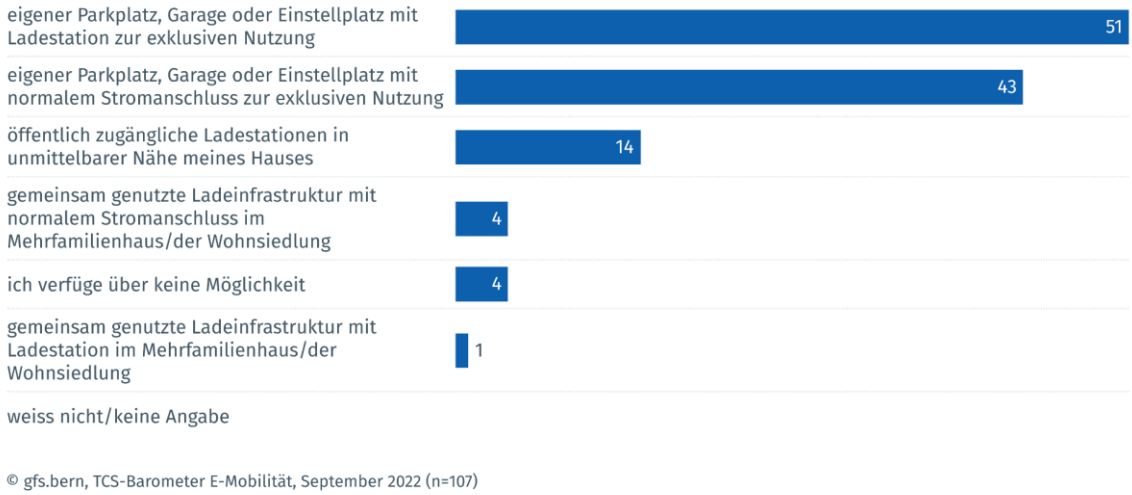
Grafik 25

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.

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

Mehrfachantworten möglich



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, September 2022 (n=107)

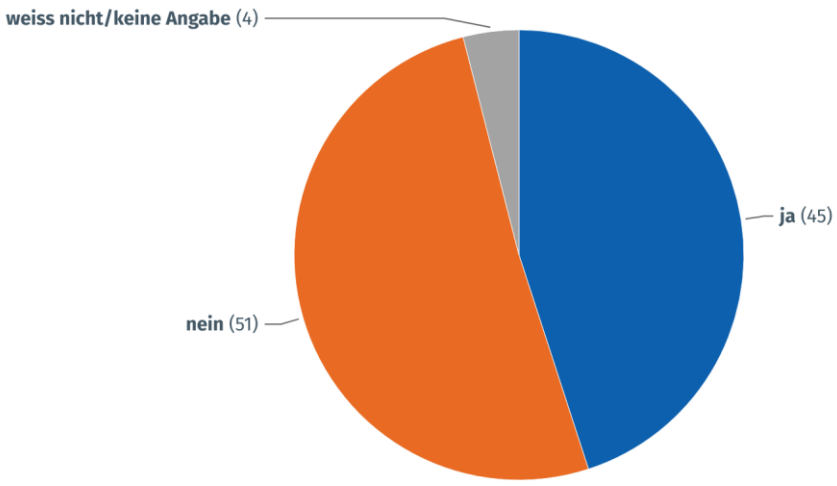
Von den 9 Prozent, welche über die Möglichkeit verfügen, ihr Elektrofahrzeug privat aufzuladen, bezieht 45 Prozent ihren Strom aus den eigenen Solarpanels. Eine Mehrheit lädt die eigenen Elektroautos anderweitig auf.

Grafik 26

Ladestation gespiesen mit eigenem Solarstrom

Sie haben angegeben, über mindestens eine Ladestation (normaler Stromanschluss oder Ladestation) in oder um Ihr/e Haus/Wohnung zu verfügen. Wird dieser mit im eigenen Haus gewonnenen Solarstrom gespiesen?

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



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, September 2022 (n=93)

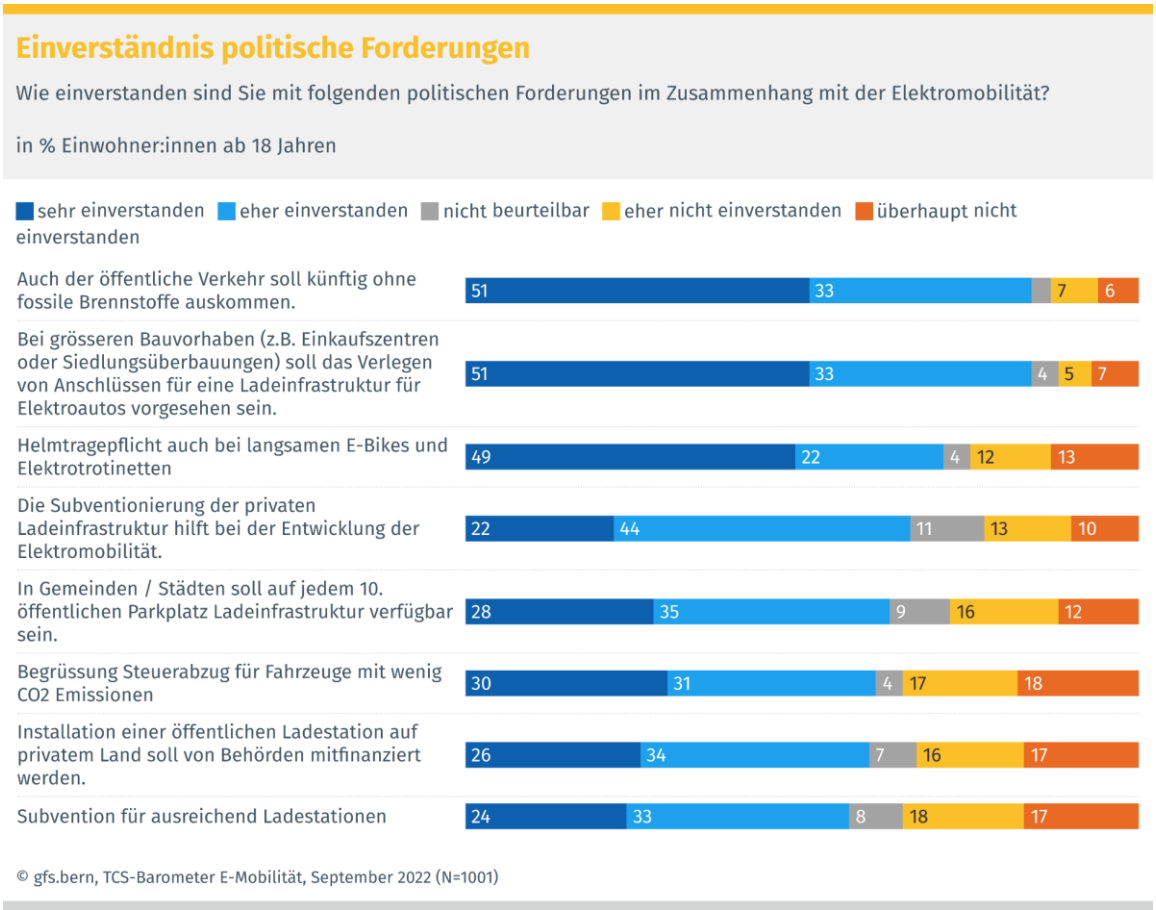
6 Politische Forderungen

Grundsätzlich werden alle abgefragten politischen Forderungen mehrheitlich unterstützt. Es werden jedoch längst nicht alle Argumente gleich dezidiert befürwortet. So ist die Bevölkerung der Schweiz auch in diesem Jahr klar der Meinung, dass der öffentliche Verkehr in Zukunft ohne fossile Brennstoffe auskommen soll und dass das Einplanen von Anschlüssen für die Ladeinfrastruktur für Elektroautos bei künftigen grossen Bauvorhaben obligatorisch sein soll. Die neu abgefragte Helmtragepflicht bei langsamen E-Bikes und Elektrotrotinetten reiht sich gleich hinter diesen beiden Forderungen ein und weist einen ähnlich hohen Anteil an sehr Einverstandenen auf.

Subventionen haben hingegen einen schwierigeren Stand. Zwar werden Forderungen im Zusammenhang mit Subventionen ebenfalls mehrheitlich befürwortet, der Anteil sehr Einverstandener ist jedoch bei allen drei zum Themenfeld Subventionen abgefragten Argumenten am kleinsten. Das Grundsatzargument, dass Subventionen der privaten Ladeinfrastruktur bei der Entwicklung der Elektromobilität helfen, erhält unter den drei Forderungen zum Thema Subventionen die höchste Zustimmung. Geht es hingegen konkret um die tatsächliche finanzielle Unterstützung von Ladestationen, fällt die Zustimmung weniger deutlich aus, und es zeichnet sich ein grösserer Widerstand unter den Befragten ab. Die beiden Argumente diesbezüglich, nämlich, dass Installationen öffentlicher Ladestationen auf privatem Land von den Behörden mitfinanziert und dass Subventionen für ausreichend Ladestationen gesprochen werden sollen, erhalten unter allen abgefragten Forderungen am wenigsten Zustimmung.

Andere finanzielle Vorteile wie der Steuerabzug für Fahrzeuge mit wenig CO2 Emissionen oder die Verfügbarkeit von Ladestrukturen auf jedem zehnten öffentlichen Parkplatz in Gemeinden und Städten, werden von den Befragten ähnlich beurteilt und reihen sich zwischen den Forderungen zu den Subventionen im Mittelfeld ein.

Grafik 27



Im Vergleich zur letzten Befragung bleibt die Zustimmung beim Argument, auch der öffentliche Verkehr soll künftig ohne fossile Brennstoffe auskommen, konstant.

Im Zusammenhang mit der Infrastruktur konnten drei Argumente zulegen. So sind die Befragten vermehrter als noch im letzten Jahr der Auffassung, dass bei grösseren Bauvorhaben Ladeinfrastrukturen vorgesehen sein sollen (84%; +3%punkte), die Subventionierung von privater Ladeinfrastruktur zur Entwicklung der Elektromobilität beiträgt bzw. ihr hilft (66%, +23%punkte) und auch bei der Installation einer öffentlichen Ladestation auf privatem Grund, die Behörden finanzielle Unterstützung leisten sollen (60%; 6%punkte). Bei zwei weiteren Argumenten hinsichtlich der Infrastruktur sinkt die Zustimmung hingegen. Während letztjährig beide noch ähnlich hoch befürwortet wurden, ist der Anteil beim Argument, es brauche Subventionen für genügend Ladestationen, aktuell deutlicher gesunken (65%; -7%punkte). Weniger stark abgenommen hat der Anteil an Personen, die sehr oder eher einverstanden sind mit der Forderung, dass in Gemeinden und Städten auf jedem zehnten öffentlichen Parkplatz Ladeinfrastruktur vorhanden sein soll (66%; -3%punkte.)

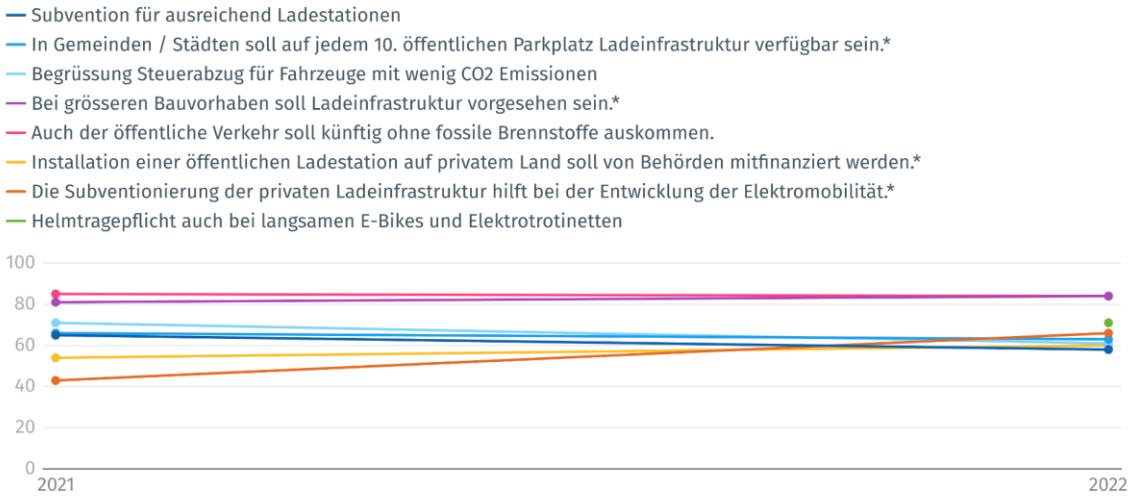
Die dritte Forderung die an Boden verloren hat, ist die Begrüssung von Steuerabzügen für Fahrzeuge mit wenig CO2 Emissionen. Um ganze 10 Prozentpunkte sinkt die Zustimmung im Vergleich zum letzten Jahr (61%).

Grafik 28

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"



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, September 2022 (N = jeweils ca. 1010)
* bis 2020 "Gemeinde und Städte sollen verpflichtet werden, [...] zur Verfügung zu stellen.", "Bei grösseren Bauvorhaben soll Ladeinfrastruktur obligatorisch werden.", "Installation einer öffentlichen Ladestation auf privatem Land soll von Behörden bezahlt werden.", "Die Elektromobilität soll ganz ohne staatliche Unterstützung auskommen."

Zwischen den Bewohner:innen der Schweiz unterschiedlicher Altersgruppen bestehen zuweilen grosse Unterschiede in ihrer Unterstützung der politischen Forderungen im Zusammenhang mit der Elektromobilität. Die untenstehende Auswertung bildet die abgefragten Forderungen entsprechend der Differenz in der Zustimmung zwischen den Generationen ab.

Bei drei politischen Forderungen ist der Generationengraben besonders prägnant. Allesamt stehen im Zusammenhang mit staatlicher Finanzierung der Elektromobilität. Die grösste Differenz kann bei der Grundsatzfrage, ob die Subventionierung der privaten Ladeinfrastruktur bei der Entwicklung der Elektromobilität hilft, festgestellt werden. Wie auch bei der Aussage über die behördliche Mitfinanzierung bei der Installation einer öffentlichen Ladestation auf privatem Grund liegen die beiden Alterskategorien 18-39 Jahre und 40-64 Jahre jeweils näher beieinander. Bei älteren Personen ist die Zustimmung jeweils deutlich tiefer. So sind also in der Tendenz jüngere Personen gegenüber Forderungen im Bereich Infrastruktur, die monetäre Auswirkungen haben, sehr viel offener als ältere Personen.

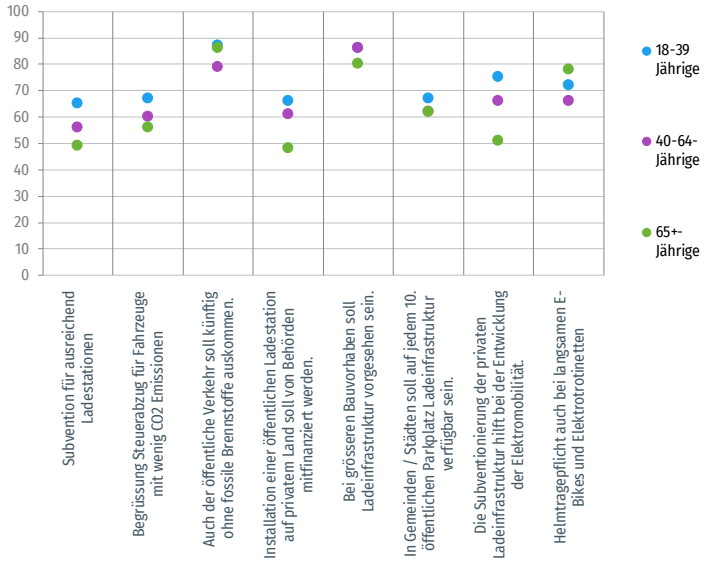
Zwei Argumente können hingegen hervorgehoben werden, bei denen die Einigkeit am grössten ist. Einerseits erhält die Forderung nach Ladeinfrastruktur auf jedem zehnten öffentlichen Parkplatz der Gemeinden und Städte ähnlich hohe Zustimmung unter den Alterskategorien, und anderseits ist für eine Mehrheit bei jungen sowie auch älteren Menschen klar, dass bei grösseren Bauvorhaben die nötige Ladeinfrastruktur vorgesehen sein soll.

Grafik 29

Einverständnis politische Forderungen nach Alter

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

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



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, September 2022, (N = 1001)

6.1 Typologie und politische Forderungen

Das Verfahren der Clusteranalyse gruppiert Befragte zu natürlichen Gruppen. Konkret können die Befragten so anhand ihrer Eigenschaften und Einstellungen zu übergeordneten Gruppen zusammengefasst werden. Dabei werden die Gruppen so errechnet, dass sie in sich möglichst homogen sind, während sie sich gegenüber den restlichen Gruppen möglichst klar abgrenzen. Im Rahmen der vorliegenden Studie wurde die Clusteranalyse eingesetzt, um besser zu verstehen, wie die Bevölkerung der Schweiz mit Bezug auf ihre Offenheit gegenüber der Elektromobilität segmentiert ist respektive, was die Vorstellungen für die Mobilität der Zukunft sind.

Die Analyse ergab vier sich unterscheidende Cluster (siehe Grafik 30 unten), die sich wie folgt beschreiben lassen:

- **GRUPPE 1: ÖV-NUTZER:INNEN MIT HOHER AFFINITÄT FÜR ELEKTROMOBILITÄT UND KAUFINTERESSE**

  Diese Befragten setzen heute so klar wie keine der anderen Gruppen auf den öffentlichen Verkehr. Wenn Individualverkehr, dann kommt für diese Gruppe eigentlich nur die Elektromobilität in Frage – entweder mit einem Elektroauto oder der E-Bike. Konventionelle Verkehrsmethoden, die der Umwelt schaden (traditionelles Auto, Flugzeug) sind für die Personen in diesem Cluster praktisch kein Thema. Es ist eine Gruppe, die aber definitiv mobil ist und ihren Alltag nicht einfach zu Fuss bestreitet. Trotz der Absage an traditionelle Verkehrsmethoden und dem Starken Fokus auf den ÖV ist der Wunsch, selber ein Auto zu besitzen nicht einfach inexistent. Wenn, dann dürfte es aber wohl ein Elektroauto sein. Die Personen in dieser Gruppe sind eher etwas jünger als der Durchschnitt der Bevölkerung.

- **Gruppe 2: Punktuell mobile Personen mit leichter Affinität für Elektromobilität und klarer Haltung zu Umwelt**

  Diese Personen sprechen sich sogar noch entschiedener gegen Verkehrsträger aus, die mit fossiler Energie funktionieren als die Vertreter:innen des ersten Clusters. Diese Gruppe ist teilweise mit dem ÖV unterwegs, sonst allerdings zu Fuss oder mit dem Velo. Die Personen dieser Gruppe scheinen ein weniger starkes Mobilitätsbedürfnis zu haben. Dazu passt, dass man in Zukunft wenn, dann auf e-Bikes setzen möchte, allenfalls auch auf Elektroautos oder Velos. In dieser Gruppe ist man nicht entschieden gegen den Kauf eines Elektromobils, aber von einem gefassten Kaufentscheid ist man dennoch weit entfernt. Dies dürfte auch damit zusammenhängen, dass das Bedürfnis, ein eigenes Auto zu besitzen nicht sehr ausgeprägt ist. Stattdessen findet man sharing spannend, etwas vermindert auch die Idee eines Auto-Abonnements. Auch diese Gruppe ist eher jünger im Vergleich zum Durchschnitt der Bevölkerung.

- **Gruppe 3: Traditionelle Automobilist:innen mit Offenheit für Wechsel zur Elektromobilität**

  Die Personen dieser Gruppen lehnen die Elektromobilität keinenfalls kategorisch ab, es ist aber auch keine unmittelbare Kaufbereitschaft zu erkennen. Die Befragten in diesem Cluster sind insgesamt noch ziemlich stark in traditionellen Verkehrsmustern verankert, dieses Verhalten ist jedoch nicht dogmatisch geleitet, sondern dürfte primär pragmatische Gründe haben. Für diese Personen kommt nur der Besitz eines Fahrzeuges in den Sinn. Anderen Formen wie sharing, pooling oder Abonnemente können sie nichts abgewinnen. Bezüglich der Altersdurchmischung ist diese Gruppe relativ heterogen mit einer leichten Tendenz zu Personen mittleren Alters.

- **Gruppe 4: Traditionelle Automobilist:innen ohne Absicht zur Elektromobilität zu wechseln**

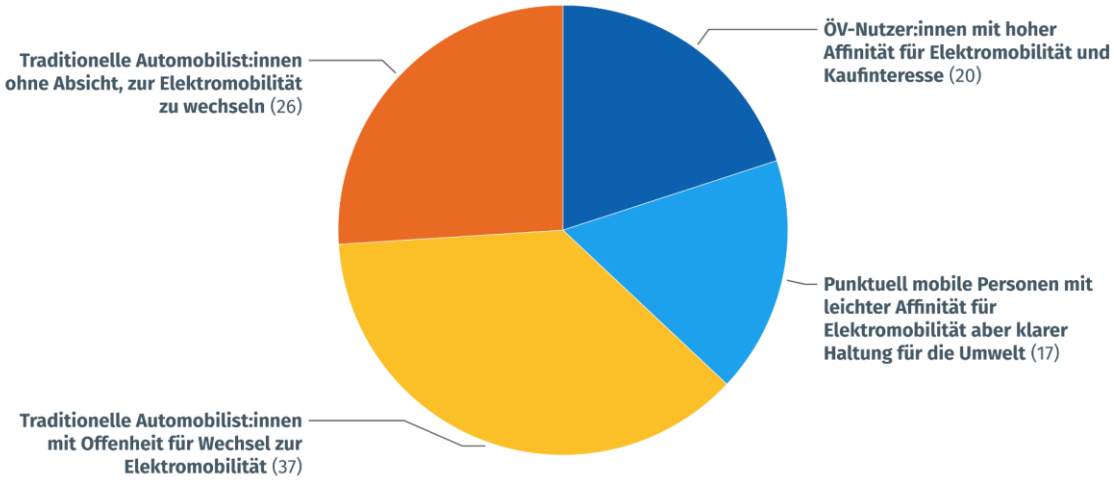
  In dieser Gruppe finden sich die überzeugten traditionellen Autofahrer:Innen. Sie wollen ein Auto besitzen und das wird auch in Zukunft kein Elektroauto sein. Andere Mobilitätsformen als das Privatauto stehen für sie nicht zur Diskussion. Auch in dieser Gruppe finden sich Personen verschiedener Alterskategorien. In der durchschnittlichen Struktur ist dies jedoch die älteste Gruppe.

Die Clusteranalyse zeigt nun, dass in der Bevölkerung der Schweiz ab 18 Jahren zu drei Vierteln eine grundsätzliche Offenheit für Elektromobilität vorhanden ist. Bei 20 Prozent ist die Affinität und das Interesse besonders gross, wobei der Verkehrsträger der Wahl nicht zwingend ein Auto sein muss, sondern auch ein E-Bike sein kann. Bei weiteren 17 Prozent ist die Offenheit ebenso gegeben, diese Personen haben jedoch ein geringeres Mobilitätsbedürfnis. Eine grosse Gruppe (37%) zählt aktuell zwar zu den traditionellen Automobilist:innen und hat auch keinen unmittelbaren Plan zum Umstieg in die Elektromobilität – schliesst dies jedoch nicht kategorisch aus. Effektiv nicht zu überzeugen sind schliesslich noch 26 Prozent der Bevölkerung.

Grafik 30

Cluster

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren



© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, September 2022 (N=1001)

Mit in die Analyse einbezogen wurden die folgenden Variablen: Kaufinteresse, präferiertes Fortbewegungsmittel aktuell, Präferenzen Fortbewegungsmittel in Zukunft, Wunsch Fahrzeugnutzung, Alter

Im Allgemeinen zeigt sich anhand der Clusteranalyse, dass alle abgefragten Forderungen von drei der vier Typen mehrheitlich befürwortet werden. Die Automobilist:innen ohne Absicht zur Elektromobilität zu wechseln, unterstützen hingegen lediglich die Hälfte der politischen Forderungen mehrheitlich. Während noch knapp eine Mehrheit dieses Typs der Aussage, die Subventionierung der privaten Ladeinfrastruktur helfe bei der Entwicklung der Elektromobilität, zustimmt, begegnet man den Forderungen mit monetären Auswirkungen deutlich kritischer. Weder die Mitfinanzierung der Installation einer öffentlichen Ladestation auf privatem Land, noch Subventionen für ausreichende Ladestationen oder die Begrüssung von Steuerabzügen für Fahrzeuge mit wenig CO2 Emissionen sind unter den traditionellen Automobilist:innen ohne Absicht eines Wechsels breit akzeptiert. Auch ist lediglich eine Minderheit der Meinung, dass in Gemeinden und Städten auf jedem zehnten öffentlichen Parkplatz eine Ladeinfrastruktur vorhanden sein soll.

ÖV-Nutzer:innen stimmen allen Forderungen deutlich zu. Am wenigsten werden Aussagen im Zusammenhang mit staatlicher Finanzierung gutgeheissen. Seien es Subventionen für ausreichend Ladestationen, die behördliche Mitfinanzierung einer öffentlichen Ladestation auf privatem Land oder ganz grundsätzlich, dass Subventionen der privaten Ladestationen überhaupt helfen, die Entwicklung der Elektromobilität zu begünstigen.

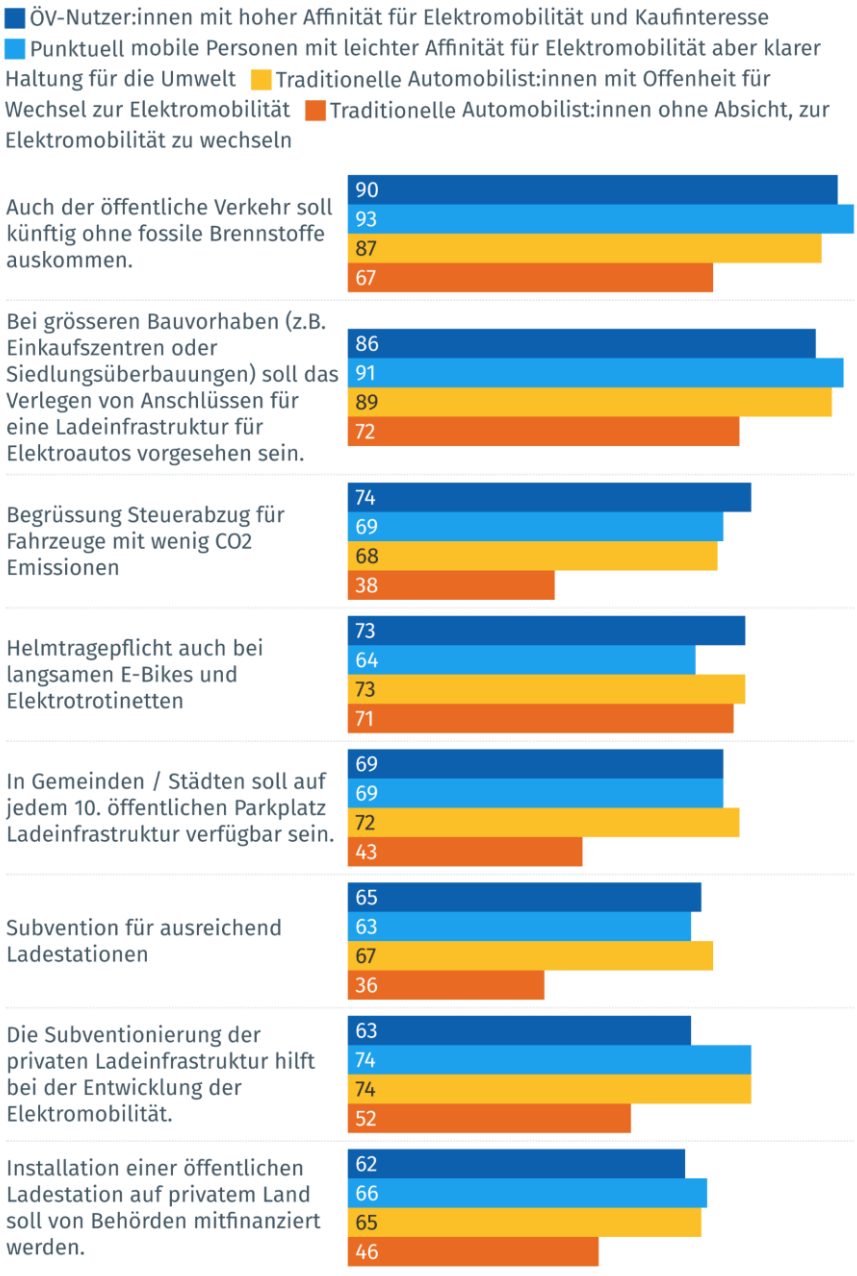
Punktuell mobile Personen mit leichter Affinität für die Elektromobilität, die jedoch klar für die Umwelt sind, stimmen am deutlichsten der politischen Forderung zu, dass auch der öffentliche Verkehr künftig ohne fossile Brennstoffe auskommen soll. Am wenigsten unterstützt werden Subventionen für ausreichende Ladestationen und die Helmtragepflicht.

Traditionelle Automobilist:innen mit einer Offenheit für einen Wechsel zur Elektromobilität besitzen ebenfalls tendenziell eine relative hohe Zustimmungsgrad gegenüber den abgefragten politischen Forderungen. Am meisten befürworten sie die Aussage, dass bei grösseren Bauvorhaben Anschlüsse für Ladestationen der Elektroautos vorgesehen sein sollen. Sie sind hingegen am wenigsten deutlich der Meinung, die Installation einer öffentlichen Ladestation auf privatem Land soll von den Behörden mitfinanziert werden.

Grafik 31

Cluster nach politischen Forderungen

in % Einwohner:innen ab 18 Jahren



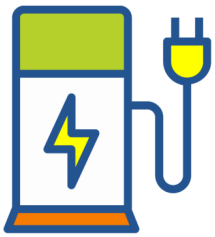
© gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, September 2022 (N=1001)

7 Synthese

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

Die Schweiz ein Volk von Automobilist:innen

Die Schweiz ist ein Volk von Automobilist:innen. Das gilt trotz der drohenden Mangellage und hoher Benzinpreise, mit denen sich die Gesellschaft aktuell konfrontiert sieht. So besitzt fast die Hälfte der Schweizer Wohnbevölkerung ein Auto und rund ein Drittel gar mehrere Autos. Das Auto ist auch das Fortbewegungsmittel, dass im Alltag am meisten genutzt wird. Jede fünfte Person kommt hingegen ohne Auto aus und der öffentliche Verkehr bleibt ein Rückgrat der Mobilität – auch in Zeiten während und nach Corona. Obwohl die traditionellen Autos unbestritten am meisten verbreitet sind, ist bei rund drei Vierteln der Bevölkerung eine Offenheit für die Elektromobilität (Auto oder E-Bike) gegeben.



Versorgungslage führt zu Dämpfer, nicht aber Richtungswechsel

Die aktuellen Rohstoffpreise und die möglicherweise bevorstehende Stromknappheit wirken sich auf das aktuelle und zukünftige Mobilitätverhalten der Bevölkerung aus. Rund ein Viertel sieht sich durch den ansteigenden Treibstoffpreis in der eigenen Mobilität beeinflusst, und rund ein Achtel hat sich aufgrund der Stromknappheit entschieden, den Kauf eines Elektroautos zu vertagen oder erst gar keines zu kaufen. Überlegungen wie die Unberechenbarkeit der Stromversorgung oder die hohen Stromkosten sprechen für einige gegen einen unmittelbaren Kauf und lassen die Absichten der Wohnbevölkerung in Zukunft mit dem Elektroauto unterwegs zu sein, zum heutigen Zeitpunkt leicht sinken. Der Zukunftsglaube an die Elektromobilität ist aber weiterhin klar gegeben. Angetrieben von ideologisch motivierten jüngeren Leuten ohne Berührungsängste gegenüber Technologien der Zukunft, diffundiert die Elektromobilität darum immer stärker in die Mitte der Gesellschaft. Zwar ist die Offenheit gegenüber Elektromobilität aktuell aufgrund der Versorgungslage etwas gedämpft, dies dürfte aber eher vorübergehender Natur sein.

Generationenkonflikt bei der Elektromobilität

Es gibt einen Generationenkonflikt, wenn es um die politische Förderung der Rahmenbedingungen für die breite Nutzung der Elektromobilität in der Schweiz geht. Jüngere Leute wollen eine aktive Politik sehen, die auch auf monetäre Anreize zurückgreift. Ältere Generationen können diesem Ansatz weniger abgewinnen und stehen der Elektromobilität kritischer gegenüber. Einig sind sich die jüngsten und die ältesten Bevölkerungsteile jedoch beim Grundsatz, dass auch der öffentliche Verkehr künftig ohne fossile Brennstoffe auskommen soll.

Infrastrukturelle Hürden werden kleiner

In der Wahrnehmung der Bevölkerung schwinden die Hürden für den Kauf eines Elektroautos zunehmend. So verlieren die Top 3 Argumente gegen den Kauf eines Elektroautos – die hohen Anschaffungskosten, die geringe Reichweite und zu wenig verfügbare Ladestationen- deutlich an Zustimmung. Auch im Allgemeinen sind aktuell weniger Personen der Meinung, das Netz öffentlicher Ladestationen sei zu wenig dicht. Hingegen wird das Argument, es fehle an individueller Lade-Infrastruktur am Arbeitsplatz oder Zuhause vermehrt unterstützt. Im Bereich der Infrastruktur scheint sich demnach der Fokus nun von der allgemein verfügbaren Infrastruktur auf die private Lade-Infrastruktur zu verschieben. Unter den Elektrofahrzeugbesitzer und –besitzerinnen besitzen die meisten bereits über die Infrastruktur, um ihr Elektro-, Steckerauto und Plug-In-Hybrid privat aufzuladen. Dies scheint ein zentraler Treiber für die grossflächige Verbreitung der Elektromobilität weg von einem Nischenphänomen und hin zur alltäglichen Verkehrsform zu werden.

8 Anhang

8.1 Datenbasis

Die Ergebnisse des TCS-Barometer E-Mobilität basieren auf einer schweizweiten Befragung von 1'001 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 Gewichtungsverfahren sichergestellt. Befragt wurde zwischen dem 23.09. und dem 09.10.2022.

Über die technischen Eckwerte dieser Umfrage orientiert die nachstehende Übersicht:

Tabelle 1: Methodische Details

Auftraggeber	TCS Touring Club Schweiz
Grundgesamtheit	Einwohner:innen ab 18 Jahren
Datenerhebung	online
Art der Stichprobenziehung	Selbstselektion aus Onlinepanel von gfs.bern
Befragungszeitraum	23.09.-09.10.2022
Stichprobengrösse	Total Befragte CH N = 1'001
Stichprobenfehler	±3.2 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit

©gfs.bern, TCS-Barometer E-Mobilität, November 2022

8.2 gfs.bern-Team

LUKAS GOLDER

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

✉ 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, Fachmagazinen, Tagespresse und im Internet

CLOÉ JANS

Leiterin operatives Geschäft, Politikwissenschafterin
✉ 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

ADRIANA PEPE

Junior Projektleiterin, Politikwissenschaftlerin

✉ adriana.pepe@gfsbern.ch

Schwerpunkte:
Gesellschaftsforschung, direkte Demokratie, Abstimmungen, Energiepolitik

RONJA BARTLOME

Wissenschaftliche Mitarbeiterin Data Science

✉ ronja.bartlome@gfsbern.ch

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

DANIEL BOHN

Projektmitarbeiter, Fachinformatiker Anwendungsentwicklung

✉ daniel.bohn@gfsbern.ch

Schwerpunkte:
Quantitative und qualitative Datenanalyse, Datenaufbereitung, Visualisierung

ROLAND REY

Mitarbeiter Administration

✉ roland.rey@gfsbern.ch

Schwerpunkte:
Desktop-Publishing, Visualisierungen, Projektadministration, Vortragsadministration

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
Menschen. Meinungen. Märkte.