

Schweizer Mobilitäts- barometer

**Auto und mehr:
Mobilität heute und morgen**

September 2023

1	Mobilitätsbarometer	3
1.1	Zu dieser Studie	3
1.2	Wichtigste Ergebnisse in Kürze	5

2	Autobesitz heute	6
2.1	Das Auto dominiert ausserhalb der Städte	6
2.2	Unterschätzte Kosten	9

3	Beziehung zum Auto	12
3.1	Das Auto als unverzichtbarer Gebrauchsgegenstand	12
3.2	Umweltbedenken als Treiber der E-Mobilität	16

4	Alternativen zum traditionellen Autobesitz	22
4.1	Carsharing: etabliert und mit Potential	22
4.2	Auto-Abo: nicht nur für Auto-Fans	27

5	Datenerhebung und Methode	36
5.1	Datenerhebung und Stichprobe	36
5.2	Repräsentative Gewichtung	36

IMPRESSUM

Mobilitätsbarometer, September 2023

Auftrag: Astara Mobility Switzerland AG

Ausführung: Sotomo, Dolderstrasse 24, 8032 Zürich.

Projektteam: Simon Stückelberger, Gordon Bühler, Michael Hermann

Mobilitäts- barometer

1.1. ZU DIESER STUDIE

Wir leben in einer Zeit, in der wir unsere Musik und Filme längst nicht mehr kaufen, sondern streamen. Die Digitalisierung ermöglicht mehr Flexibilität, welche wir in vielen Bereichen immer mehr schätzen, weil auch unsere Lebens- und Karriereplanung kurzfristiger geworden ist. Mit dem Kauf eines Autos binden wir uns aber langfristig. Inwiefern ist dieser klassische Autobesitz noch zeitgemäss?

Als Alternativen zum Autobesitz via Kauf oder Leasing bieten sich einerseits die bereits gut etablierten Carsharing-Angebote an. Andererseits werden neuerdings in der Schweiz auch Auto-Abos angeboten, mit denen Autos gemietet werden können. Im Gegensatz zum Auto-Leasing sind solche Abos normalerweise kurzfristiger angelegt. Ausserdem werden bei ihnen viele administrative Aspekte des Autobesitzes durch den Anbieter abgedeckt. In diesem Bericht beleuchten wir das Potential dieser Alternativen und machen eine Standesaufnahme: Wie steht es heute um den Autobesitz der Schweizerinnen und Schweizer und wie sind sie gegenüber dem Auto(-besitz) eingestellt?

Dieses Mobilitätsbarometer beleuchtet das Verhalten und die Einstellungen der Schweizerinnen und Schweizer im Bereich Mobilität, mit besonderem Fokus auf das Autofahren und den Autobesitz. Die Studie wurde von Sotomo im Auftrag von Astara durchgeführt. Es wurden dazu zwischen dem 27. Juni und dem 4.

Schweizer Mobilitätsbarometer

Juli 2023 2456 Personen befragt. Die Ergebnisse sind repräsentativ für die sprachintegrierte Bevölkerung der Deutschschweiz und der französisch- und italienischsprachigen Schweiz ab 18 Jahren.

1.2. WICHTIGSTE ERGEBNISSE IN KÜRZE

Autobesitz heute

Das Auto ist in der Schweiz das am meisten verbreitete Verkehrsmittel. Diese Dominanz besteht jedoch vor allem im ländlichen Raum. In Grossstädten hingegen sind ÖV und Velos verbreiteter als Autos (→Abb. 2). Des Weiteren unterschätzen Schweizerinnen und Schweizer ihre monatlichen Autokosten. Sie werden von den Befragten im Median auf rund 300 Franken geschätzt, was deutlich unter der Vergleichsstatistik liegt (→Abb. 4).

Beziehung zum Auto

Nur eine Minderheit hat eine emotionale Bindung zu ihrem Auto. Die meisten Menschen finden es zwar wichtig, ein eigenes Auto zu besitzen, sehen Autos aber primär als Gebrauchsgegenstand (→Abb. 5, Abb. 6). Ein Drittel der Befragten hat beim Autofahren wegen Umweltbedenken ein schlechtes Gewissen. Diese «Autoscham» ist somit deutlich weniger verbreitet als die «Flugscham» (→Abb. 11). Für 70 Prozent der Autobesitzenden ist ein geringerer CO₂-Ausstoss ein Kriterium beim Autokauf. Diese CO₂-bewussten Autobesitzenden beabsichtigten viel eher die Anschaffung eines E-Autos. Aber auch bei dieser Gruppe sind es weniger als die Hälfte, welche sich beim nächsten Autokauf für ein E-Auto entscheiden würden (→Abb. 12, Abb. 13).

Alternativen zum traditionellen Autobesitz

Carsharing-Dienste stossen besonders auf Interesse in den Städten, bei jungen Menschen und bei Personen, welche keine emotionale Bindung zu Autos haben oder kein Eigenes besitzen (→Abb. 15). Während Carsharing bereits eine etablierte Alternative zum Autobesitz darstellt und bei rund einem Fünftel der Bevölkerung auf Interesse stösst, haben es Auto-Abos noch schwer: Nur wenige können es sich vorstellen, in naher Zukunft ein solches Abo abzuschliessen (→Abb. 14, Abb. 19). Wer hingegen an einem Abo interessiert ist, schätzt daran vor allem, dass der Anschaffungspreis für ein neues Auto entfällt (→Abb. 23).

Autobesitz heute

In diesem Kapitel werden Umfang, Art und Kosten des Autobesitzes in der Schweiz untersucht. Wir beleuchten die Unterschiede zwischen städtischen und ländlichen Gebieten beim Besitz von Fahrzeugen und Abos und fragen Schweizerinnen und Schweizer nach einer Einschätzung ihrer monatlichen Auto-Ausgaben.

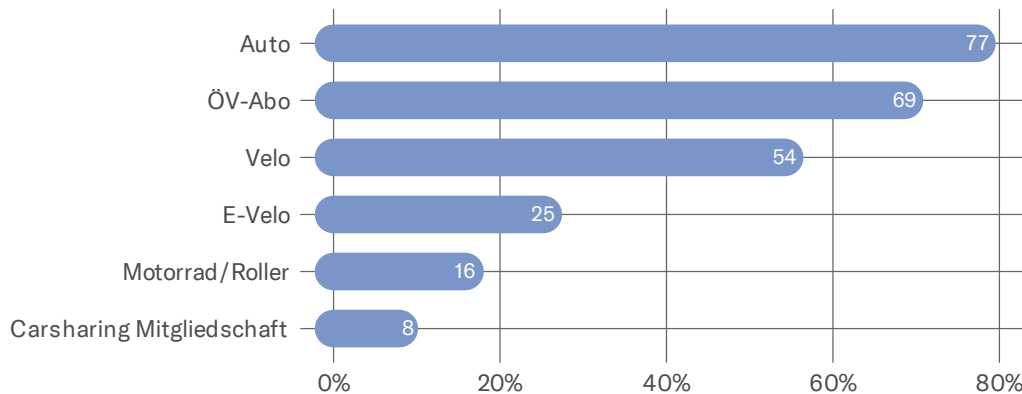
2.1. DAS AUTO DOMINIERT AUSSERHALB DER STÄDTE

Das Auto ist fester Bestandteil der Schweizer Haushalte. Bei rund 80 Prozent der Befragten steht mindestens ein Auto in der Garage. Damit ist es das am weitesten verbreitete Verkehrsmittel für den Individualverkehr. Daneben haben 8 Prozent der Bevölkerung eine Mitgliedschaft bei einem Carsharing-Dienst. Mehr als die Hälfte hat im Haushalt ein Velo, gefolgt mit viel Abstand vom E-Bike (25 %) und von Motorrädern und Rollern (16 %). Ebenfalls eine wichtige Rolle für die Mobilität in der Schweiz spielt der öffentliche Verkehr: Rund 70 Prozent der Schweizer Bevölkerung besitzen ein ÖV-Abo (GA, Halbtax oder lokales Abo).

Schweizer Mobilitätsbarometer

Fahrzeug- und Abobesitz (Abb. 1)

«Welche der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt? (Mehrere Antworten möglich)», «Besitzen Sie eines der folgenden Abonnements oder Mitgliedschaften? (Mehrere Antworten möglich)»



Dieser hohe Status des Autos gilt aber nicht für die ganze Schweiz. In den Grossstädten stehen mehr Velos als Autos in den Garagen oder auf den Vorplätzen. Zudem verfügen dort mehr Leute über ein eigenes ÖV-Abo als über ein Auto im Haushalt. Wie Abbildung 2 zeigt, hat in den Grossstädten nur rund die Hälfte ein Auto in ihrem Haushalt, während es auf dem Land und im Umland die grosse Mehrheit ist (90 %). Kleinere Städte liegen mit rund drei Vierteln dazwischen. In den Grossstädten wird das eigene Auto in gewissem Masse durch Carsharing-Dienste ersetzt. Wohl auch dank der guten Kombinationsmöglichkeit mit dem ÖV, spielen diese hier eine bedeutend wichtigere Rolle als auf dem Land.

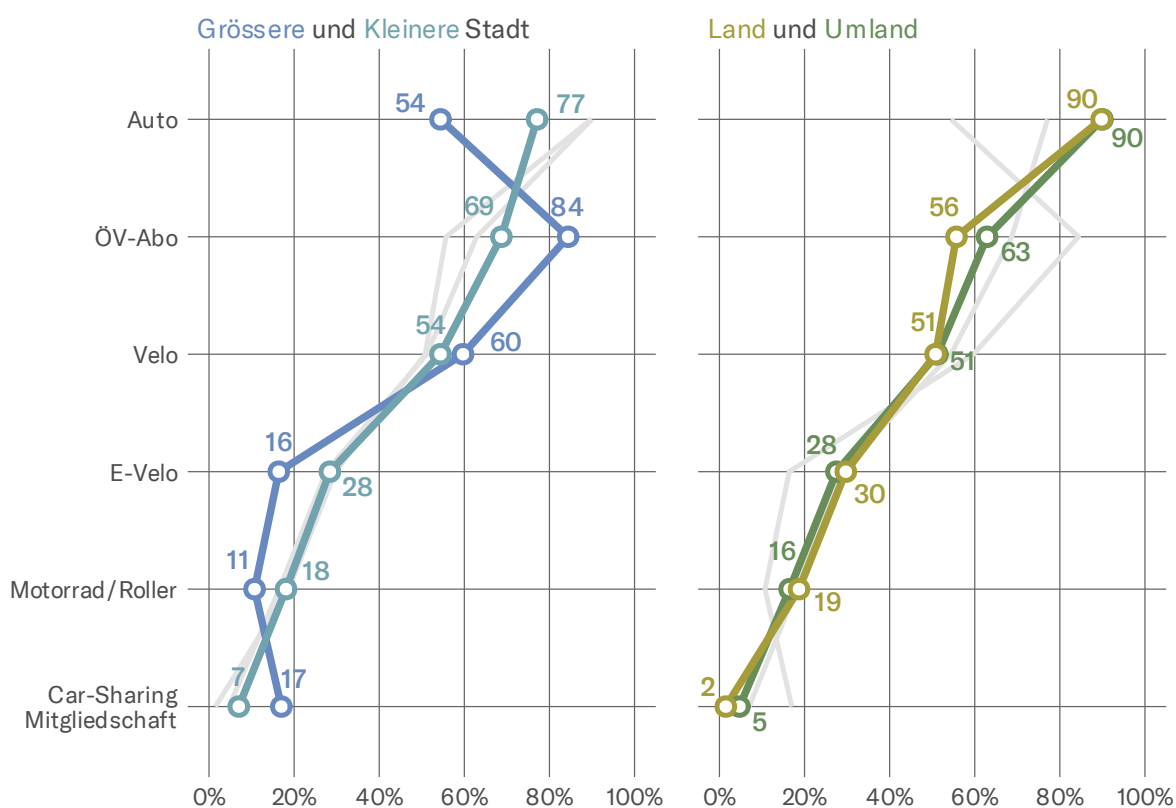
**In den Grossstädten sind
Velos und ÖV-Abos
verbreiteter als Autos.**

Schweizer Mobilitätsbarometer

Bei den ÖV-Abos (GA, Halbtax oder lokales Abo) zeigt sich eine andere Tendenz als beim Autobesitz. Ein solches Abo haben in den Grossstädten 84 Prozent, während auf dem Land nur rund jede zweite Person über eines verfügt. Bei den Velos sind die Unterschiede zwischen den Regionen weniger gross, doch die Tendenz geht in die gleiche Richtung: In den Grossstädten gibt es mehr Velos als auf dem Land. Interessanterweise trifft dies nicht auf E-Bikes zu. Diese sind in den weniger urbanen Gebieten präsenter als in der Stadt. E-Bikes scheinen also nicht Velos zu ersetzen, sondern unterscheiden sich von ihnen bezüglich Funktion und Zielgruppe.

Fahrzeuge und Abos - nach Region (Abb. 2)

«Welche der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt? (Mehrere Antworten möglich)», «Besitzen Sie eines der folgenden Abonnements oder Mitgliedschaften? (Mehrere Antworten möglich)»

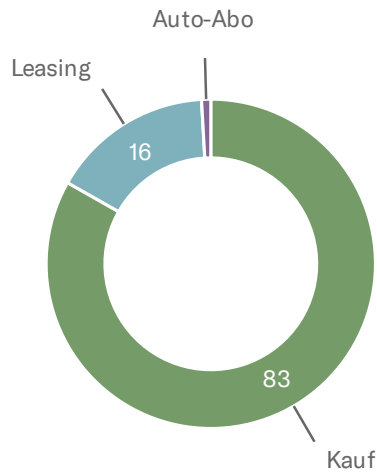


2.2. UNTERSCHÄTZTE KOSTEN

Wer in der Schweiz ein Auto hat, hat dieses normalerweise gekauft. Das trifft auf über 80 Prozent der Befragten zu. 16 Prozent nutzen Leasing, also die längerfristige Miete eines Autos, bei der man als Nutzer selbst für Wartung und Versicherung verantwortlich ist. In den letzten Jahren wurden in der Schweiz auch sogenannte Auto-Abos eingeführt. Bei diesen sind im monatlichen Preis auch Versicherung und Wartung inbegriffen. Auto-Abos sind ein neues Produkt, welches im Moment noch sehr wenig genutzt wird.

Art des Autobesitzes (Abb. 3)

«Auf welche Art besitzt Ihr Haushalt das (Erst-)Auto? (Bei mehreren Autos ist das Erstauto, das meistgenutzte Auto.)»



Die Schweizer Bevölkerung schätzt die Autokosten deutlich zu tief ein.

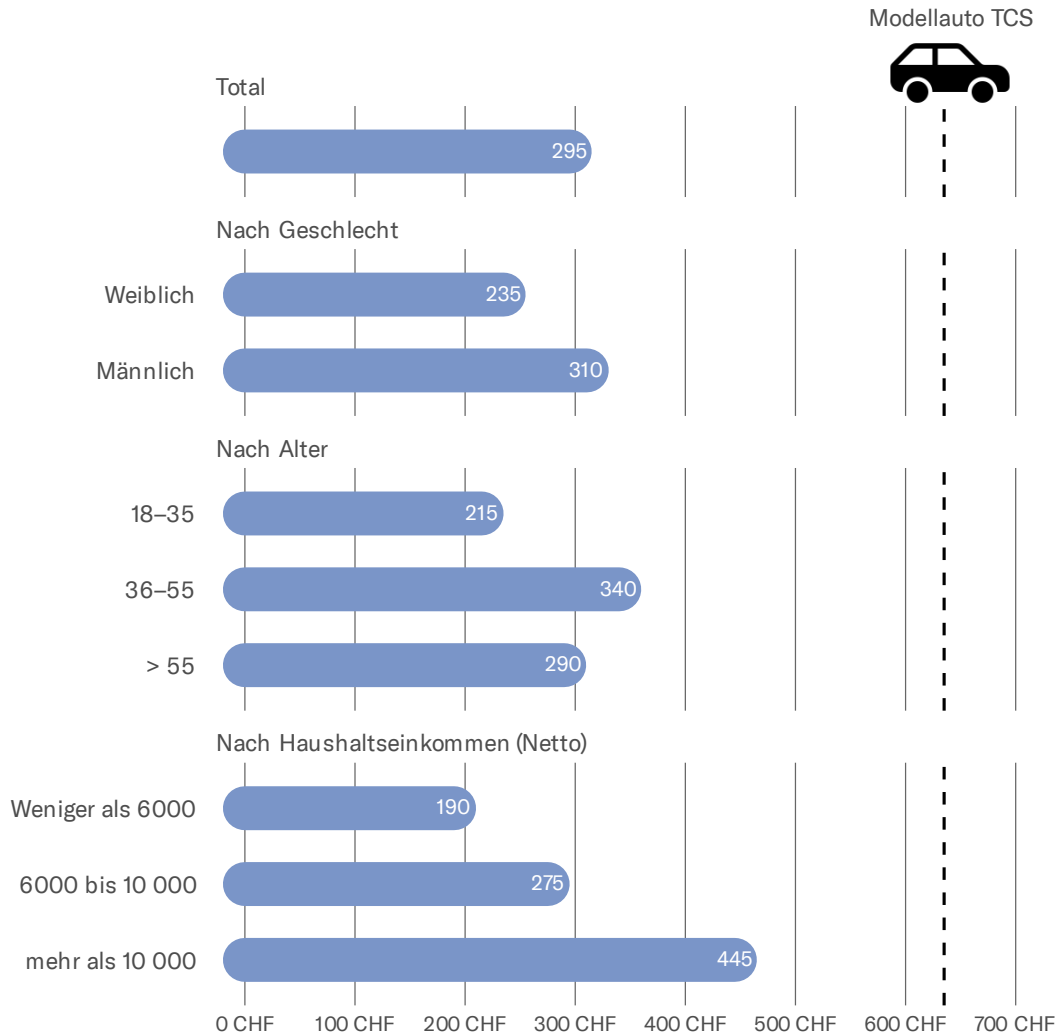
Im Mittel schätzt die Schweizer Bevölkerung die monatlichen Kosten für ihr Auto, inklusive Wertminderung, Unterhalt und Versicherung (aber exklusive Treibstoff- und Parkplatzkosten), auf rund 300 Schweizer Franken. Diese Zahl entspricht dem Median. Die eine Hälfte der Befragten schätzt ihre Kosten höher ein, die andere Hälfte tiefer. Damit schätzt die Schweizer Bevölkerung die Kosten deutlich zu tief ein. Der TCS Schweiz geht bei einem Musterauto mit einem Neupreis von 39 000 Franken von monatlichen Kosten (exkl. Treibstoff- und Parkplatzkosten) von rund 635 Franken aus.¹ Die durchschnittlich befragte Person schätzt die Kosten auf weniger als die Hälfte der Kosten dieses Musterautos. Rechnet man Parkplatz- und Treibstoffkosten noch dazu, steigen die Kosten in der TCS-Rechnung sogar auf 940 Franken monatlich. Viele Personen unterschätzen wohl ihre monatlichen Kosten, weil einerseits viele Kosten wie zum Beispiel der Unterhalt über das ganze Jahr verteilt anfallen und andererseits, weil sie die Wertminderung nicht genügend berücksichtigen.

¹TCS 2023: Kilometerkosten: Was kostet mein Auto?

Schweizer Mobilitätsbarometer

Monatliche Auto-Ausgaben (Abb. 4)

«Wie viel Geld schätzen Sie geben Sie pro Monat für Ihr (Erst-)Auto aus?», Median, nur Autobesitzende



Frauen gaben an, deutlich weniger für ihr Auto auszugeben als Männer. Konkret liegt bei Männern der Medianwert mit 310 Franken rund 30 Prozent höher als bei den Frauen mit 235 Franken. 36- bis 55-Jährige geben mit 340 Franken sogar 60 Prozent mehr aus als Junge unter 35 Jahren mit 215 Franken. Je nach Haushaltseinkommen unterscheiden sich die Ausgaben ebenfalls stark. Bei Haushaltseinkommen über 10 000 liegen die geschätzten monatlichen Kosten des Autos bei rund 450 Franken.

Beziehung zum Auto

In diesem Kapitel geht es um die Einstellungen der Schweizer Bevölkerung gegenüber dem Auto und dem Autobesitz. Wir schauen uns an, wie viel Leidenschaft sie für das Auto aufbringt und wie stark sie an einem eigenen Auto hängt. Umweltbedenken rund um die Mobilität nehmen zu und deshalb fragen wir nach, ob Autofahrende das schlechte Gewissen plagt und inwiefern dies den Autokauf beeinflusst.

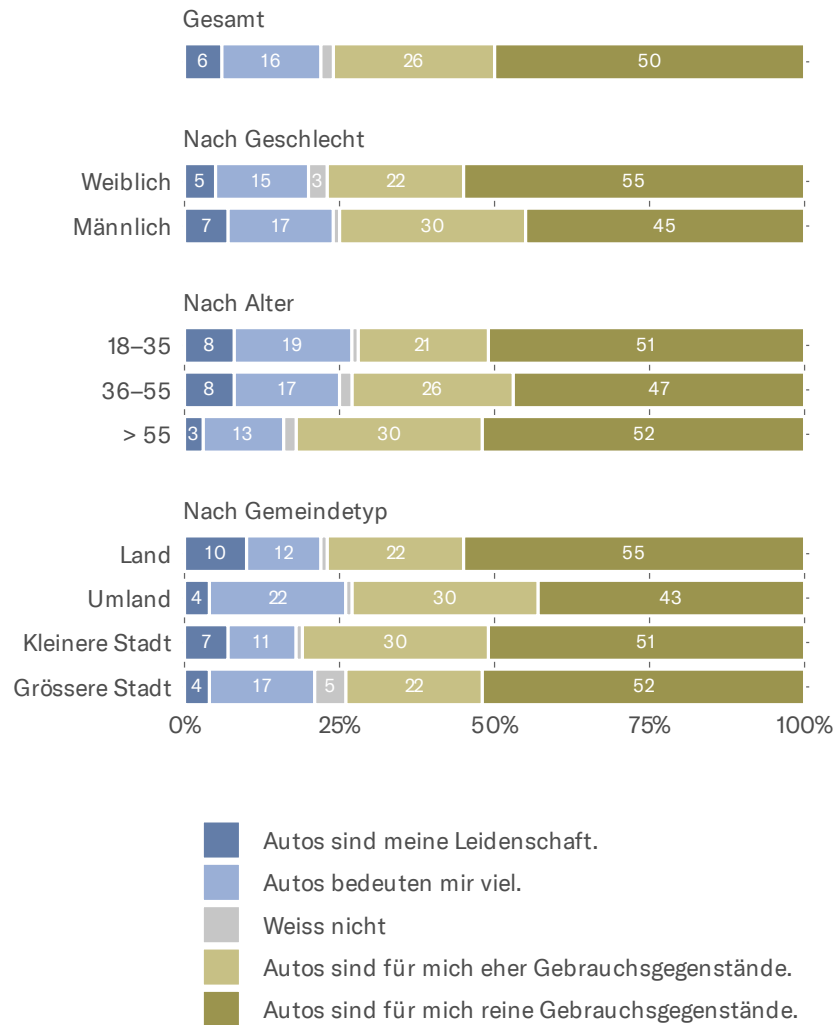
3.1. DAS AUTO ALS UNVERZICHTBARER GEBRAUCHSGEGENSTAND

Wie emotional sind Schweizerinnen und Schweizer mit dem Auto verbunden? Abbildung 5 zeigt, dass für drei Viertel der Bevölkerung das Auto ein Gebrauchsgegenstand ist. Nur für rund einen Viertel der Bevölkerung ist das Auto mit stärkeren positiven Emotionen verbunden. Interessanterweise gibt es keine allzu grossen Unterschiede zwischen Stadt und Land und den Geschlechter- und Altersgruppen. Frauen sind etwas weniger oft autobeegeistert als Männer und bei den über 55-Jährigen sind Auto-Fans auch weniger stark vertreten. Auf dem Land findet sich der grösste Anteil an Personen, die das Auto als einen reinen Gebrauchsgegenstand ansehen.

Schweizer Mobilitätsbarometer

Beziehung zum Auto (Abb. 5)

«Welche der folgenden Aussagen trifft am ehesten für Sie zu?»



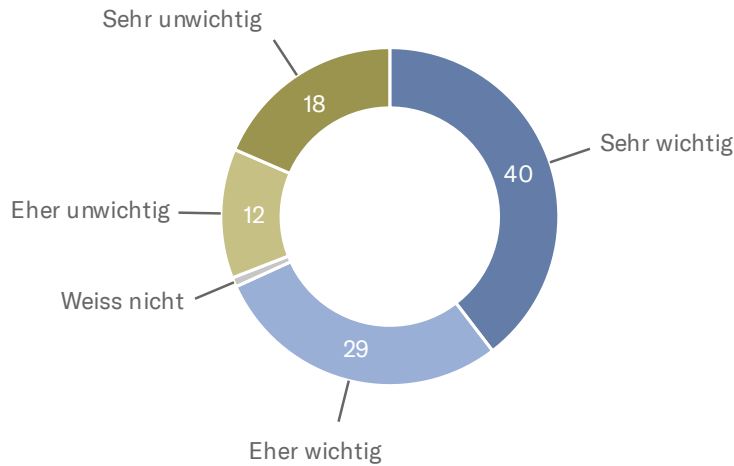
70 Prozent empfindet den Autobesitz als wichtig.

Obwohl das Auto für die meisten ein Gebrauchsgegenstand ohne emotionale Bedeutung ist: Der persönliche Besitz ist den Befragten wichtig. Insgesamt empfindet eine klare Mehrheit von rund 70 Prozent den Autobesitz weiterhin als eher oder sehr wichtig (Abb. 6).

Schweizer Mobilitätsbarometer

Stellenwert Autobesitz (Abb. 6)

«Wie wichtig ist es Ihnen, selbst ein eigenes Auto zu besitzen?»

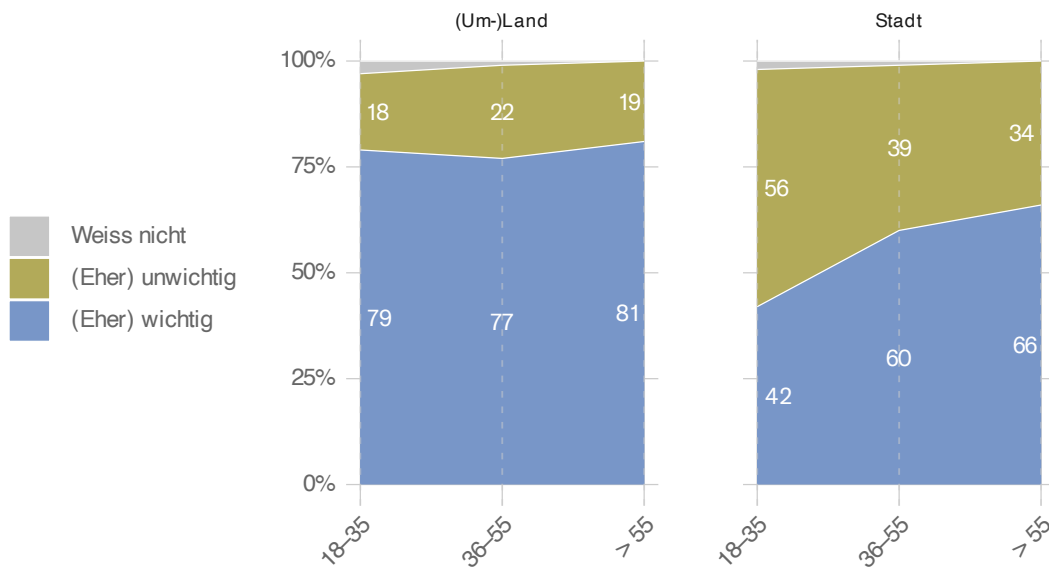


Es zeigen sich deutliche Unterschiede zwischen Stadt und Land, wenn es um die Einstellungen gegenüber dem Autobesitz geht. Insgesamt ist es den Menschen auf dem Land wichtiger, ein eigenes Auto zu besitzen, als denjenigen, die in der Stadt leben. Wie der Abbildung 5 zu entnehmen ist, kann der Grund dafür nicht sein, dass ihnen Autos generell mehr bedeuten. Stattdessen scheinen auf dem Land einfach mehr Menschen auf das Auto angewiesen zu sein.

Wie Abbildung 7 zeigt, gibt es auf dem Land und im Umland nur geringe Unterschiede zwischen den Altersgruppen bezüglich des Stellenwerts eines eigenen Autos. Anders sieht es in der Stadt aus. Hier ist die Zustimmung besonders bei jüngeren Befragten tiefer. Dies mag einerseits mit einem erhöhten Umweltbewusstsein der jüngeren städtischen Bevölkerung zu tun haben und andererseits mit dem noch kleineren Bedarf, welcher mit Familienzuwachs und erschwerter Mobilität im Alter steigt.

Stellenwert Autobesitz – nach Region und Alter (Abb. 7)

«Wie wichtig ist es Ihnen, selbst ein eigenes Auto zu besitzen?»

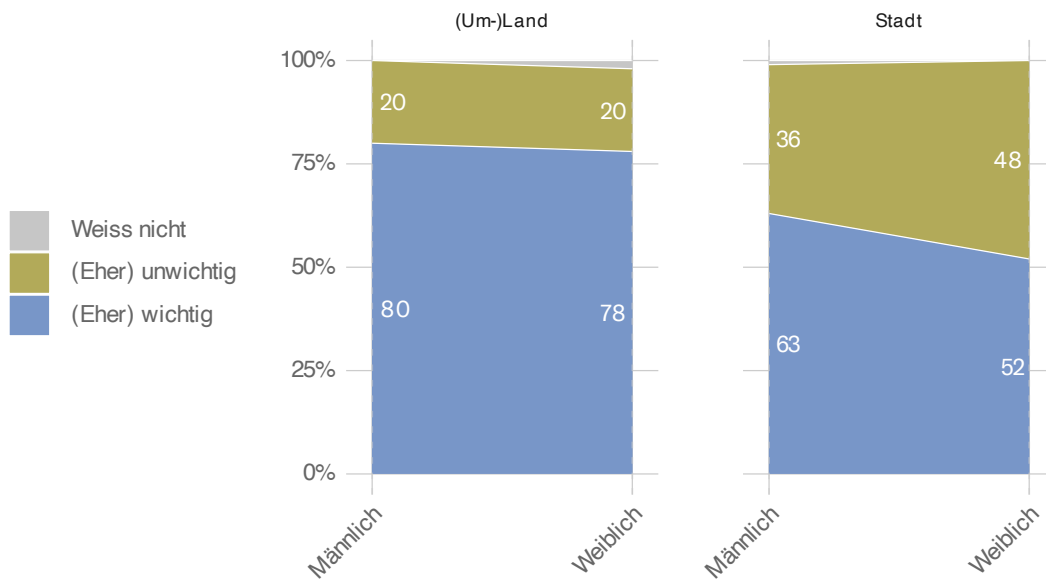


Für junge städtische Personen hat der Autobesitz einen tieferen Stellenwert.

Wie Abbildung 8 zeigt, gibt es auch nur in der Stadt einen Geschlechterunterschied, wenn es um die Wichtigkeit des Autobesitzes geht. Auf dem Land schätzen Männer und Frauen den Stellenwert des Autobesitzes ähnlich ein. In der Stadt ist es nur knapp die Hälfte der Frauen, welche es als (eher) wichtig erachten ein Auto zu besitzen. Bei den städtischen Männern sind es über 60 Prozent.

Stellenwert Autobesitz – nach Region und Geschlecht (Abb. 8)

«Wie wichtig ist es Ihnen, selbst ein eigenes Auto zu besitzen?»



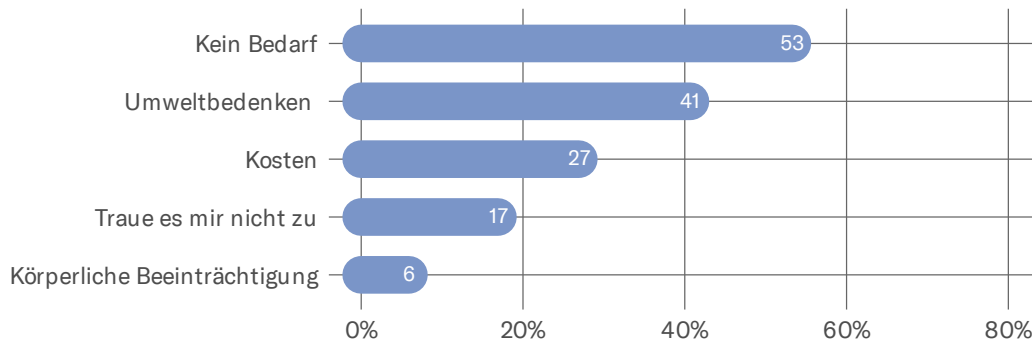
3.2. UMWELTBEDENKEN ALS TREIBER DER E-MOBILITÄT

In den letzten Jahren haben Umweltbedenken rund um die (Auto-)mobilität zugenommen. Für manche Personen ist dies ein Grund, Autos im Individualverkehr grundsätzlich zu vermeiden. So geben 40 Prozent der Personen ohne Führerschein an, dass sie unter anderem wegen Umweltbedenken keinen Führerschein haben (Abb. 9). Andere Gründe betreffen den mangelnden Bedarf oder die Kosten.

Schweizer Mobilitätsbarometer

Gründe keinen Führerschein zu besitzen (Abb. 9)

«Aus welchen Gründen haben Sie keinen Führerschein (Mehrere Antworten möglich)», nur Personen ohne Führerschein

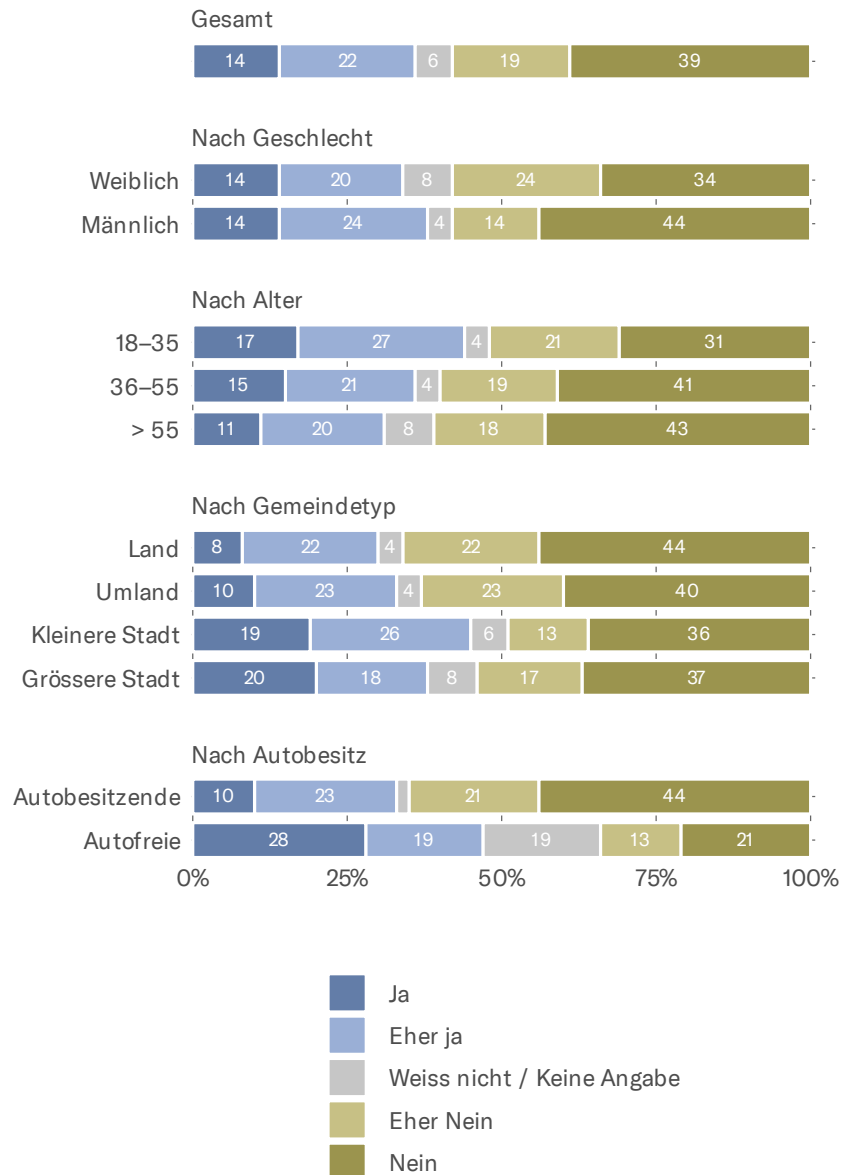


Diese Umweltbedenken sind in der ganzen Bevölkerung vorhanden. Wie Abbildung 10 zeigt, geben mehr als ein Drittel aller Befragten an, dass sie aus Umweltgründen (eher) ein schlechtes Gewissen haben, wenn sie ein Benzin-Auto nutzen. Bei den unter 36-jährigen Personen sind es gar 44 Prozent. Menschen in den Städten haben auch öfters ein schlechtes Gewissen beim Autofahren als Menschen auf dem Land. Dies hat wohl damit zu tun, dass die städtische Bevölkerung grundsätzlich grüner eingestellt ist. Ausserdem hat die Stadtbevölkerung auch mehr Möglichkeiten, das Autofahren durch ein umweltfreundlicheres Fortbewegungsmittel zu ersetzen, was das schlechte Gewissen beim Autofahren fördert. Zwischen Männern und Frauen gibt es keine sehr starken Unterschiede.

Schweizer Mobilitätsbarometer

Schlechtes Gewissen bei Benzin-Autos (Abb. 10)

«Haben Sie aus Umweltgründen ein schlechtes Gewissen, wenn Sie ein Benzin-Auto nutzen?»

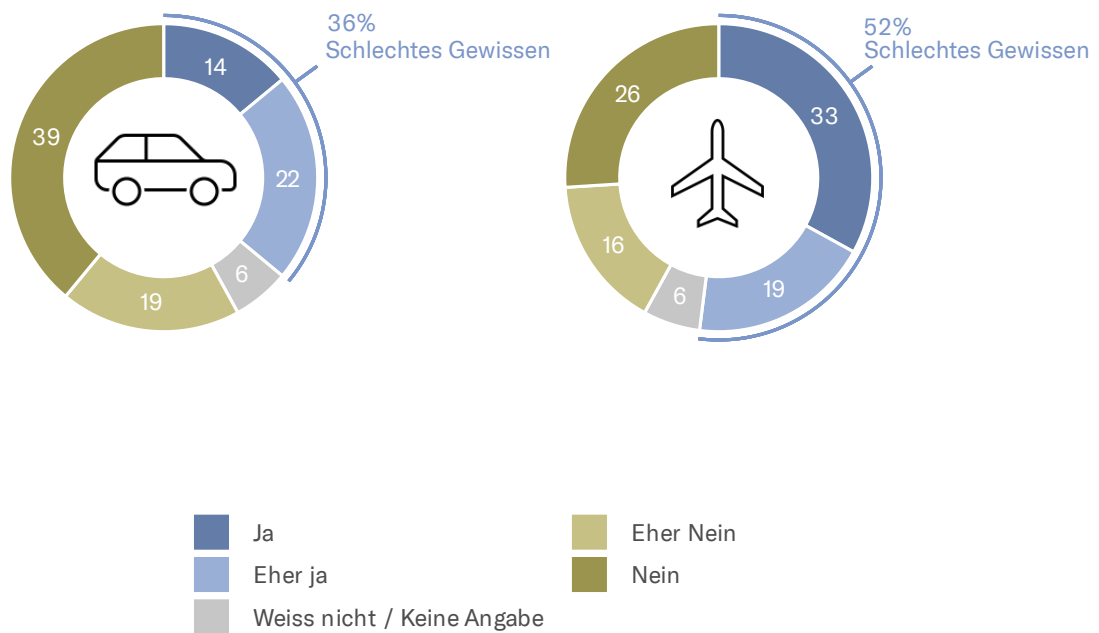


Die «Autoscham» ist also durchaus vorhanden, aber weit weniger verbreitet als die «Flugscham». Während beim Autofahren rund ein Drittel der Befragten ein schlechtes Gewissen plagt, sind es beim Fliegen über die Hälfte. Aufgrund der deutlich höheren CO₂-Belastung des Fliegens ist dieser Unterschied nachvollziehbar.

Die «Autoscham» ist weit weniger verbreitet als die «Flugscham».

Schlechtes Gewissen beim Autofahren und Fliegen (Abb. 11)

«Haben Sie aus Umweltgründen ein schlechtes Gewissen, wenn Sie ein Benzin-Auto nutzen?», «Haben Sie aus Umweltgründen ein schlechtes Gewissen, wenn Sie fliegen?»

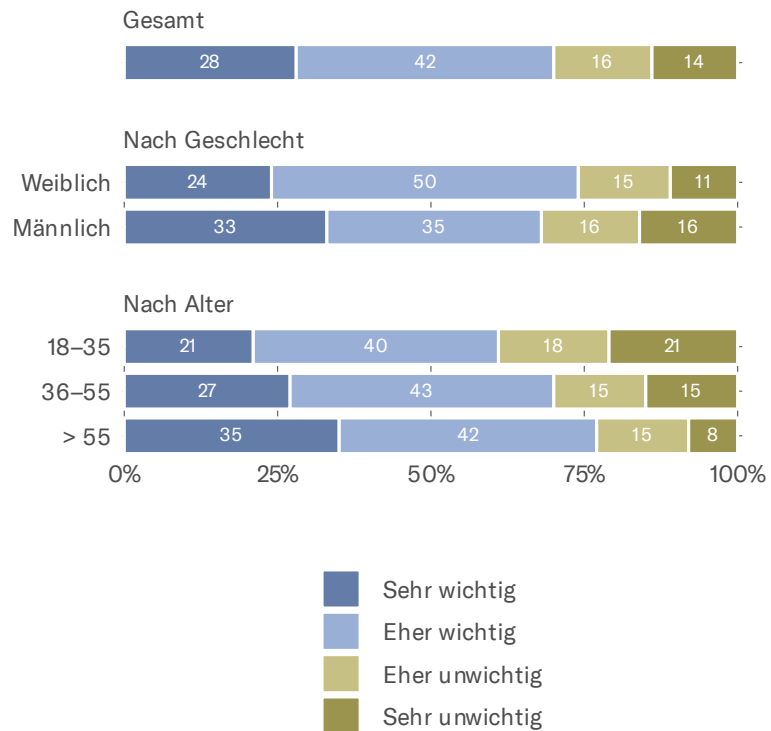


Die Umweltbedenken beim Autofahren schlagen sich auf die Kaufabsichten nieder. So sagt eine klare Mehrheit (70 %) der Autobesitzenden, dass ein tiefer CO₂-Ausstoss eher oder sehr wichtig ist bei der Autoauswahl. Interessanterweise entpuppt sich beim konkreten Autokauf die älteste Generation als die grünste Generation. Vielleicht spielen im Alter andere Aspekte eines Autos, gerade solche wie z.B. Sportlichkeit, welche zu einem höheren CO₂-Ausstoss führen, eine geringere Rolle.

Schweizer Mobilitätsbarometer

CO₂-Ausstoss von Autos (Abb. 12)

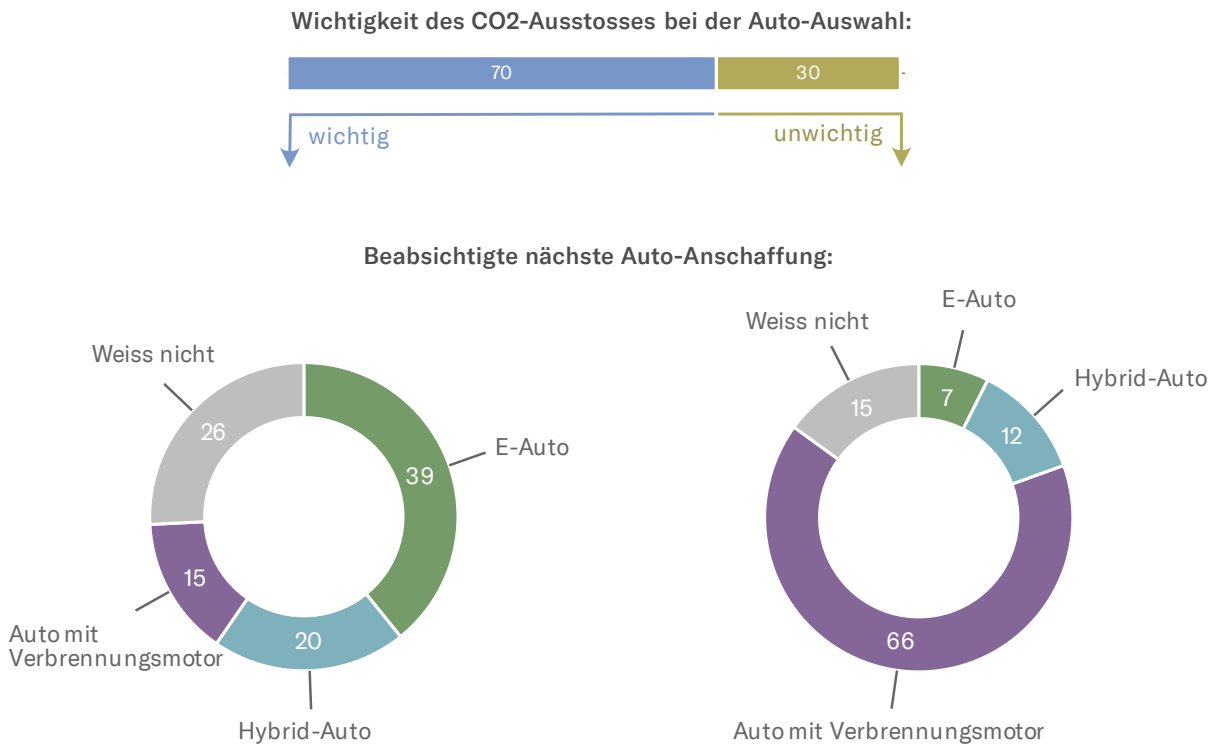
«Wie wichtig ist ein geringerer CO₂-Ausstoss bei der Auswahl eines Autos?», nur Autobesitzende



Wie Abbildung 13 zeigt, schlagen sich diese Umweltbedenken auch in der Auswahl der Betriebsart beim nächsten Autokauf nieder. Bei Autobesitzenden, welche den CO₂-Ausstoss reduzieren möchten, geben rund 40 Prozent an, dass sie sich voraussichtlich als nächstes ein E-Auto anschaffen würden. Bei Autobesitzenden, die den CO₂-Ausstoss beim Autokauf nicht berücksichtigen, sind es weniger als 10 Prozent. Umweltbedenken sind also ein wichtiger Treiber der Umstellung auf E-Mobilität: E-Autos werden primär dann gekauft, wenn man CO₂ einsparen will. Für eine breite Mehrheit ist ein E-Auto beim nächsten Autokauf aber kein Thema. In der Gesamtbevölkerung sind es nur rund 30 Prozent (nicht abgebildet), welche als nächstes wohl ein E-Auto kaufen werden. Selbst bei Personen, die angeben, ihnen sei der CO₂-Ausstoss wichtig, wollen viele als nächstes kein E-Auto kaufen.

Nächste Autoanschaffung (Abb. 13)

«Wie wichtig ist ein geringerer CO₂-Ausstoss bei der Auswahl eines Autos?», «Welche Art Auto werden Sie voraussichtlich als nächstes anschaffen?», nur Autobesitzende



E-Autos werden primär dann gekauft, wenn man CO₂ einsparen will.

Alternativen zum traditionellen Autobesitz

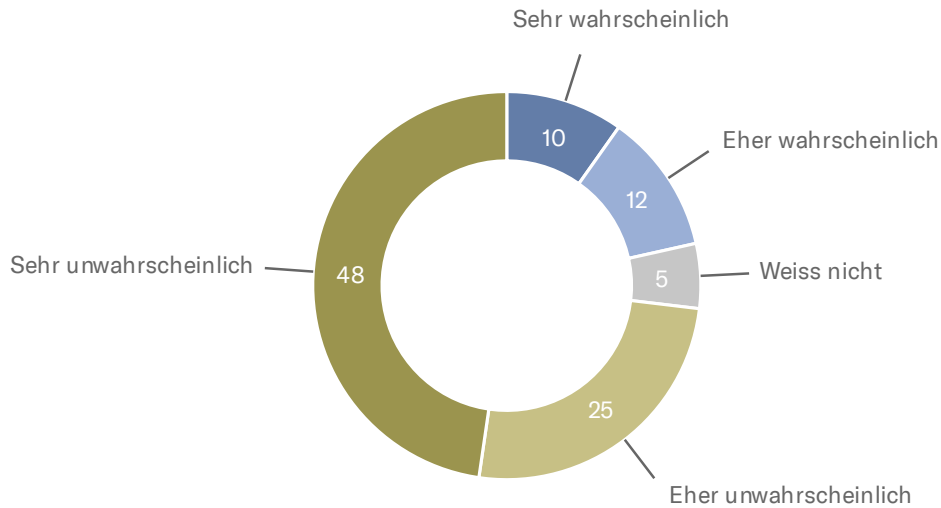
Die grosse Mehrheit der Schweizer Haushalte besitzt ein Auto und eine Mehrheit empfindet den Autobesitz immer noch als wichtig. Gleichzeitig ist aber die emotionale Bindung ans Auto tief. Dies könnte darauf hinweisen, dass die Menschen offen sind für Alternativen zum klassischen Autobesitz. In Grossstädten kommen bereits heute viele Menschen ohne Auto aus. In diesem Kapitel schauen wir Carsharing und Auto-Abos als mögliche Alternativen zum klassischen Autobesitz an.

4.1. CARSHARING: ETABLIERT UND MIT POTENTIAL

Wir haben im ersten Kapitel gesehen, dass Carsharing in der Schweiz schon zum etablierten Mobilitätsangebot gehört. Rund 8 Prozent der Befragten verfügen über eine Mitgliedschaft bei einem Carsharing-Dienstleister wie z.B. Mobility. In den Grossstädten sind es sogar 17 Prozent. Abbildung 14 zeigt, dass noch Wachstumspotential vorhanden ist. Für 22 Prozent der Befragten ist es eher oder sehr wahrscheinlich, dass sie in den nächsten fünf Jahren einen Carsharing-Dienst nutzen werden.

Nutzung von Carsharing-Diensten (Abb. 14)

«Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie in den nächsten 5 Jahren einen Carsharing-Dienst benutzen?»

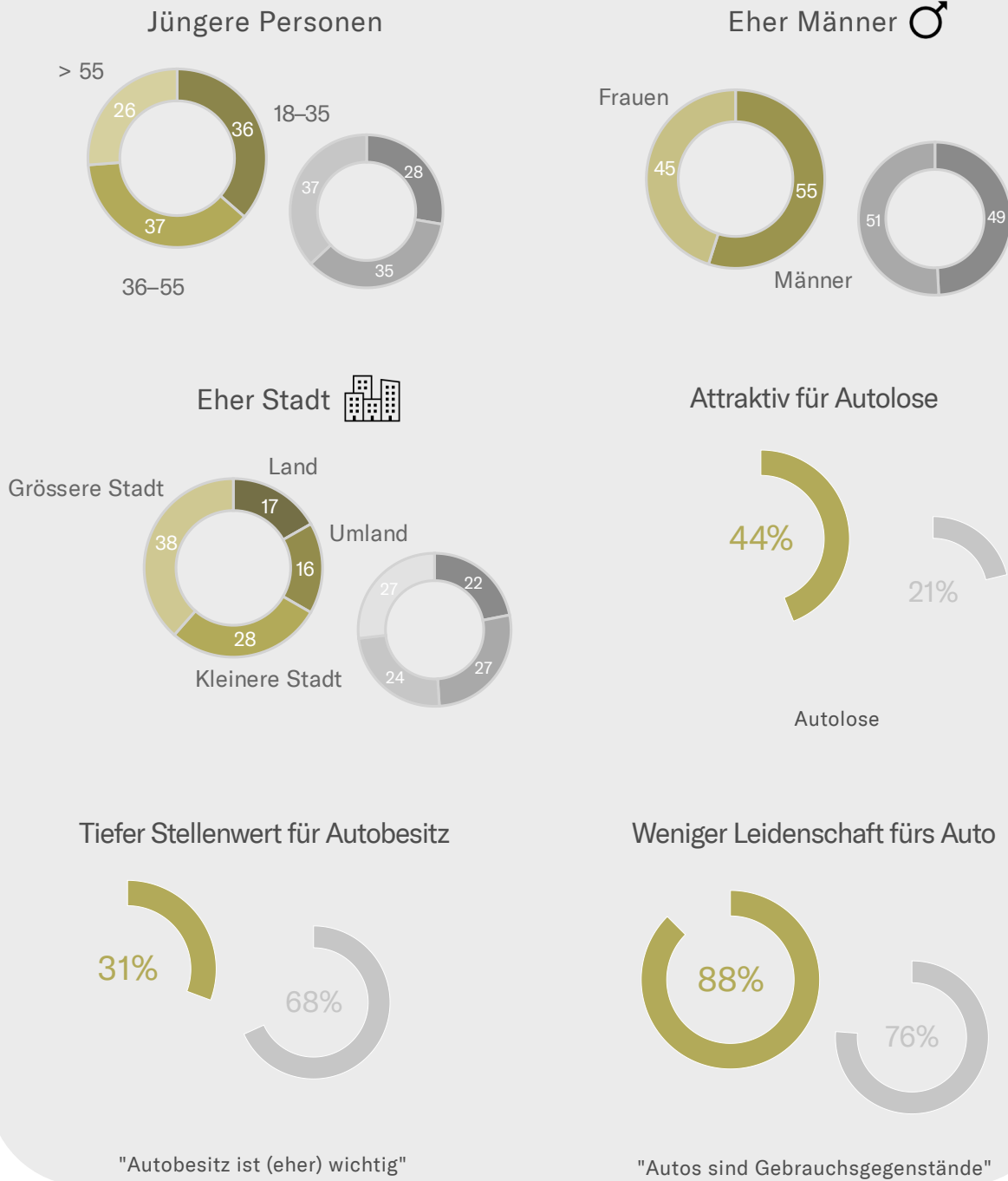


Das Profil der Carsharing-Interessierten zeigt, dass dieses Angebot besonders für junge Personen attraktiv ist (Abb. 15). Während sie in der Gesamtbevölkerung 28 Prozent ausmachen, sind 36 Prozent der Carsharing-Interessierten unter 36 Jahre alt. Im Gegensatz zu älteren Generationen sind sie mit diesen Angeboten aufgewachsen. Ausserdem ist in dieser Bevölkerungsgruppe der Anteil Personen höher, die selbst kein Auto besitzen. Allgemein sprechen Carsharing-Dienste autolose Personen an. Fast die Hälfte der Carsharing-Interessierten besitzt kein Auto. Es überrascht deshalb nicht, dass das Angebot besonders in der Grossstadt Anklang findet, wo viele Personen ohne eigenes Auto auskommen. Das Angebot von Carsharing-Diensten ist klar weniger attraktiv für Auto-Begeisterte und dafür umso attraktiver für Personen, welche keinen grossen Wert auf Autobesitz legen.

Profil von Carsharing-Interessierten (Abb. 15)

Profil von Carsharing-Interessierten

Anteil der Carsharing-Interessierten vs. Anteil der Gesamtbevölkerung

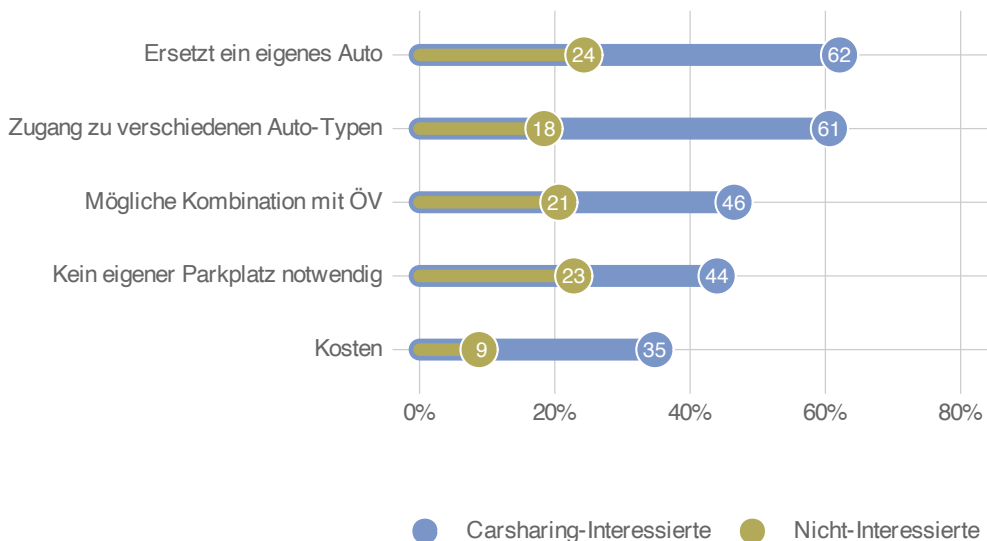


Schweizer Mobilitätsbarometer

Ein Auto zu besitzen, ist teuer und mit einigem Aufwand verbunden. Es ist daher nicht überraschend, dass sehr viele Personen Carsharing-Dienste deshalb schätzen, weil sie dadurch kein eigenes Auto mehr besitzen müssen. Rund 60 Prozent der Carsharing-Interessierten, sehen dies als wichtigen Vorteil. Ein ähnlich grosser Anteil schätzt die Möglichkeit, verschiedene Auto-Typen zur Verfügung zu haben. Das Wegfallen eines eigenen Parkplatzes und die Kombinationsmöglichkeit mit dem ÖV werden von etwas weniger Personen als Grund für die Nutzung von Carsharing-Diensten identifiziert.

Vorteile von Carsharing-Diensten (Abb. 16)

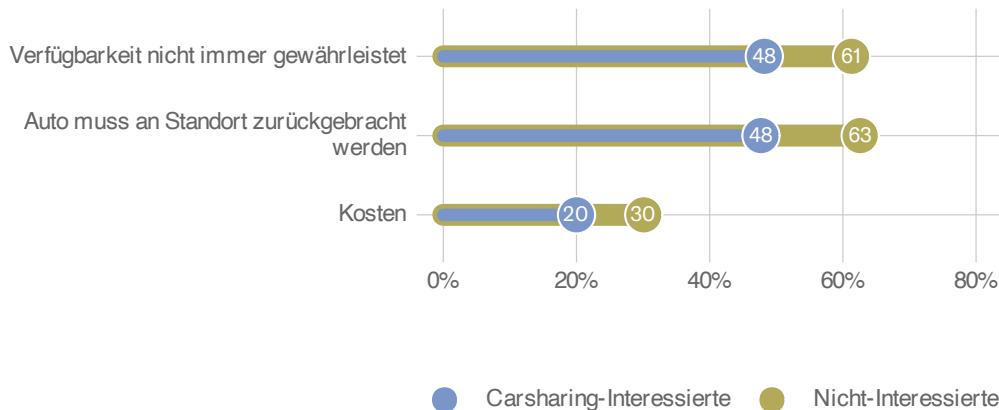
«Welche Gründe sprechen für Sie für die Nutzung von Carsharing-Dienste? (Mehrere Antworten möglich)»



Bei den Nachteilen bemängeln viele Befragte, dass Carsharing-Dienste nicht die gleiche Flexibilität bieten können wie ein eigenes Auto. Autos von Carsharing-Diensten sind nicht immer sofort verfügbar, wenn man sie spontan braucht. Auch müssen die Autos an den Standort zurückgebracht werden und man muss dann mit dem ÖV oder auf einem anderen Weg nach Hause finden. Auch wenn solche Carsharing-Dienste günstiger sind als der eigene Autobesitz (jedenfalls bei gelegentlicher Nutzung), sind die Kosten nicht zu vernachlässigen und werden von rund einem Drittel der (eher) wahrscheinlichen Nutzer als ein Nachteil identifiziert.

Nachteile von Carsharing-Diensten (Abb. 17)

«Welche Gründe sprechen für Sie gegen die Nutzung von Carsharing-Dienste? (Mehrere Antworten möglich)»



Die Schweizer Bevölkerung zeigt sich kritisch gegenüber autonomen Autos.

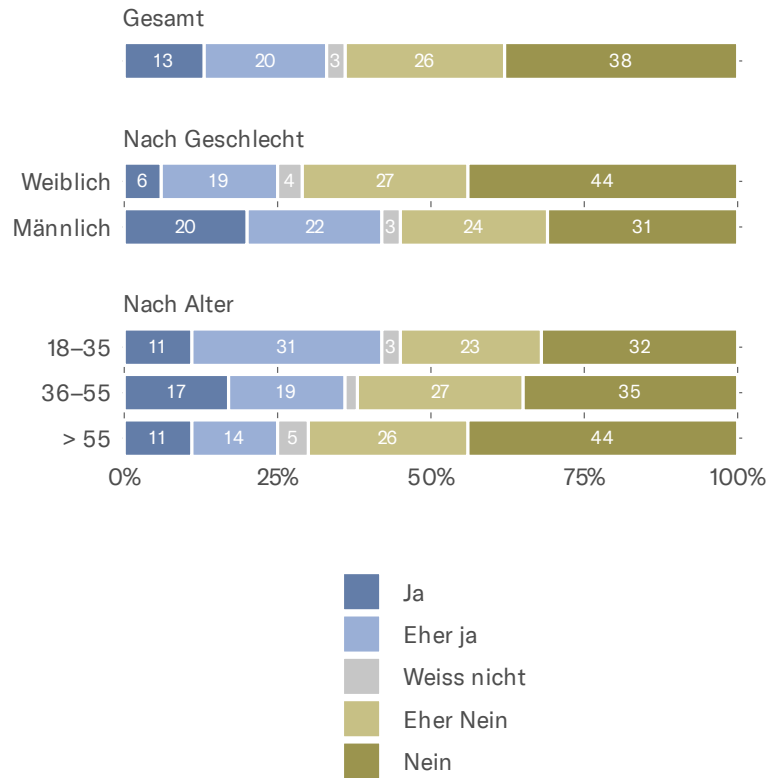
Diese Bewertung der Nachteile von Carsharing-Diensten zeigt, dass sie an Attraktivität gewinnen würden, wenn das Zurückbringen an den Standort wegfallen würde. Dies könnte durch autonome Autos, also Fahrzeuge, welche automatisch und ohne menschliches Eingreifen gelenkt werden, ermöglicht werden. Autonome Fahrzeuge, welche in gewissen Ländern in Testversuchen schon zugelassen werden, gehören zu den meistdiskutierten Zukunft-Trends der Mobilität. Die Schweizer Bevölkerung zeigt sich hier aber noch kritisch. Nur ein Drittel der befragten Personen kann es sich (eher) vorstellen, ein autonomes Auto zu nutzen. Männer und jüngere Befragte zeigen sich deutlich offener gegenüber dieser neuen Form der Mobilität. Eine schnelle Attraktivitätssteigerung von Carsharing-Diensten durch die Automatisierung sollte also nicht erwartet werden. Dies ist vielleicht eine Chance für die andere Alternative zum klassischen Autobesitz, dem Auto-Abo, welches wir im nächsten Kapitel an-

Schweizer Mobilitätsbarometer

schauen und bei dem ein Zurückbringen an den Standort ebenfalls nicht notwendig ist.

Nutzung von autonomen Autos (Abb. 18)

«Können Sie sich vorstellen ein autonomes Auto zu nutzen?»



4.2. AUTO-ABO: NICHT NUR FÜR AUTO-FANS

Mieten statt kaufen ist ein Trend, der in verschiedenen Lebensbereichen schon stark Einzug gehalten hat. Wir kaufen keine Musik-CDs oder Filme auf DVDs mehr, sondern haben ein Spotify- oder Netflix-Abo. Auch in der Mobilität ist dieser Trend nun mit den Auto-Abos angekommen. Natürlich ist die Auto-Miete nichts völlig Neues. Die kurzfristige Auto-Miete für den Umzug oder für die Ferien gibt es schon lange. Auch das Auto-Leasing ist fest etabliert, mit rund 15 Prozent der Schweizer und Schweizerinnen, welche ihr Auto leasen. Im Vergleich zum Auto-Leasing bieten jedoch Auto-Abos mehr

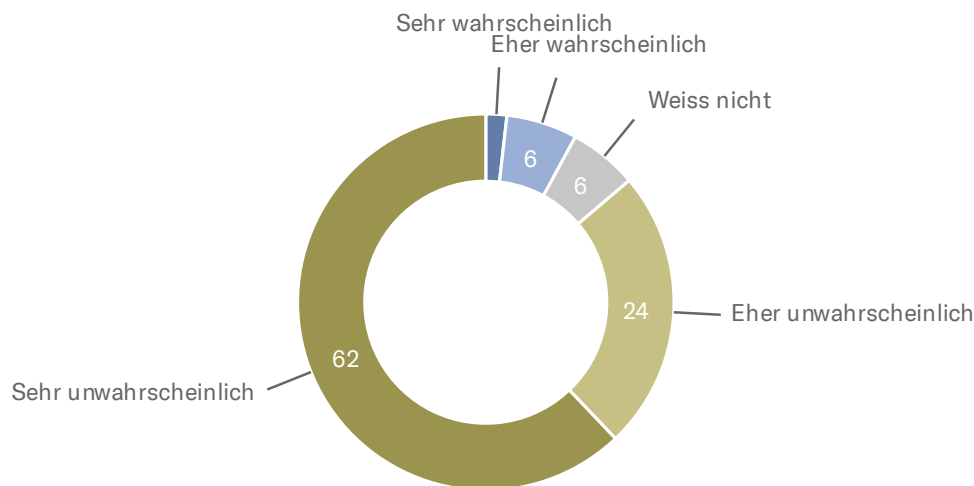
Schweizer Mobilitätsbarometer

Flexibilität, kürzere Laufzeiten und Fixpreise, bei denen alles ausser Benzinkosten inbegriffen ist. Wie offen ist die Schweizer Bevölkerung gegenüber dem Abo-Modell fürs Auto?

Wie Abbildung 19 zeigt, sind Schweizerinnen und Schweizer heute sehr skeptisch eingestellt gegenüber einem Auto-Abo. Nur für rund zwei Prozent der Befragten ist es sehr wahrscheinlich, dass sie ein solches Abo in den nächsten fünf Jahren abschliessen werden. Weitere sechs Prozent sehen es als eher wahrscheinlich an.

Offenheit gegenüber Auto-Abo (Abb. 19)

«Wie wahrscheinlich ist es, dass Sie in den nächsten 5 Jahren ein solches Auto-Abonnement abonnieren würden?»



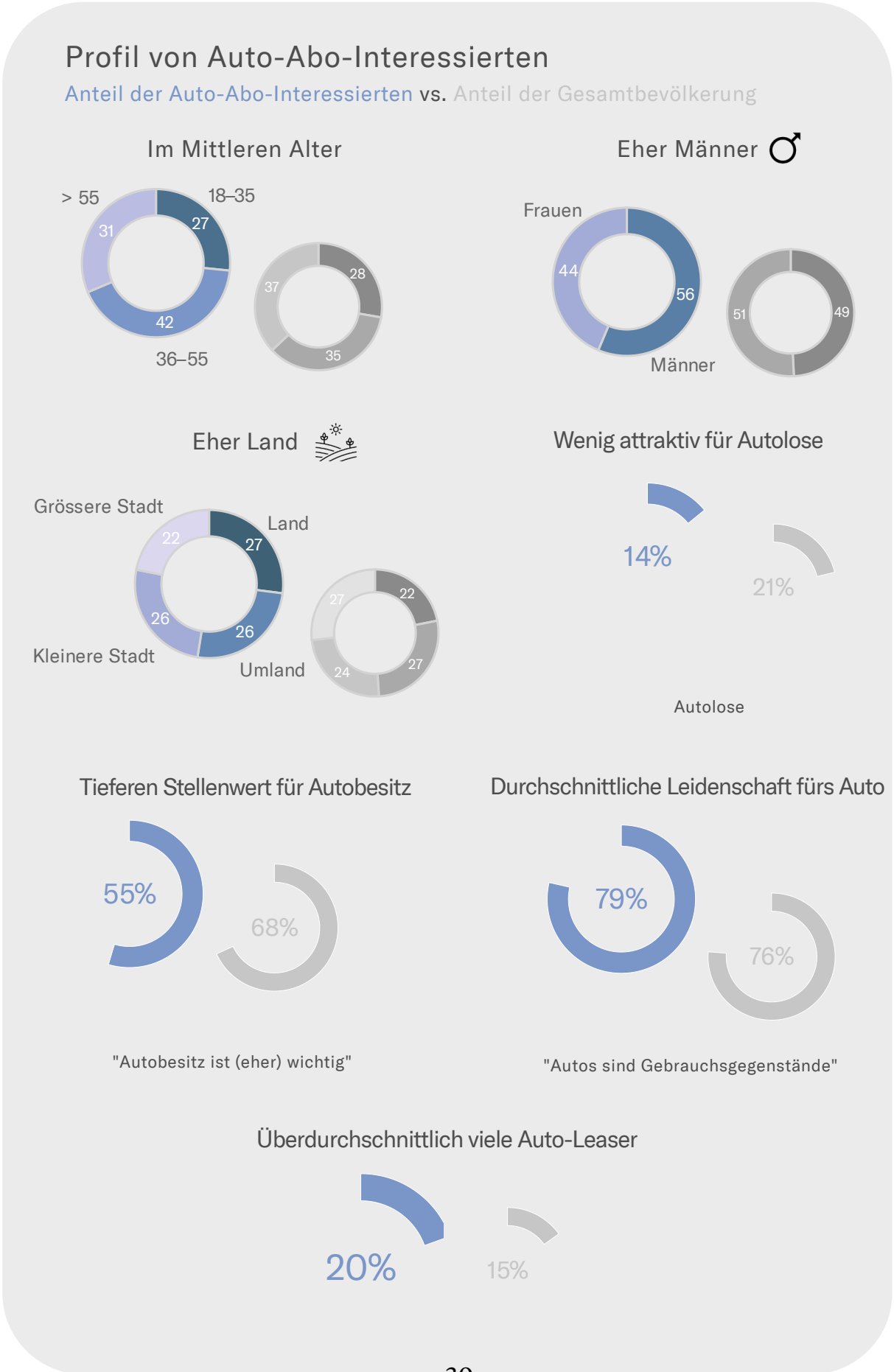
Auto-Abo-Interessierte zeigen eine durchschnittliche Leidenschaft fürs Auto (Abb. 20). Auto-Begeisterte und Auto-Pragmatiker, welche das Auto nüchtern als Gebrauchsgegenstand betrachten, sind also ähnlich vertreten. Ein Auto-Abo bietet für beide Gruppen Vorteile: Auto-Begeisterten bietet es die Möglichkeit, verschiedene Modelle auszuprobieren. Den Auto-Pragmatikern wiederum erlaubt es, alles Administrative rund ums Auto zu vereinfachen und ein Auto nur dann zu mieten, wenn sie es wirklich brauchen. Hier unterschei-

det sich das Auto-Abo von Carsharing-Angeboten, welche bei Auto-Begeisterten auf klar weniger Anklang stossen als bei Auto-Pragmatikern.

Unter den Auto-Abo-Interessierten gibt es sowohl Auto-Begeisterte sowie auch Auto-Pragmatiker.

Das Profil von Auto-Abo-Interessierten ist bezüglich Alter und Geschlecht nicht sehr auffällig. Es sind eher Männer und eher Personen mittleren Alters, welche sich für dieses Angebot interessieren. Auch geographisch sind sie weniger konzentriert als Carsharing-Interessierte, aber im Gegensatz dazu sind sie eher auf dem Land als in der Grossstadt zu suchen. Auto-Abo-Interessierte legen weniger Gewicht auf den Besitz eines eigenen Autos und es sind auch öfters Personen, welche heute schon ein Auto über Leasing mieten. Trotz seiner «Einstiegerqualitäten» - die administrativen Erleichterungen und die Möglichkeiten der kurzfristigeren Miete - spricht das Auto-Abo autolose Personen weniger stark an.

Profil von Auto-Abo-Interessierten (Abb. 20)

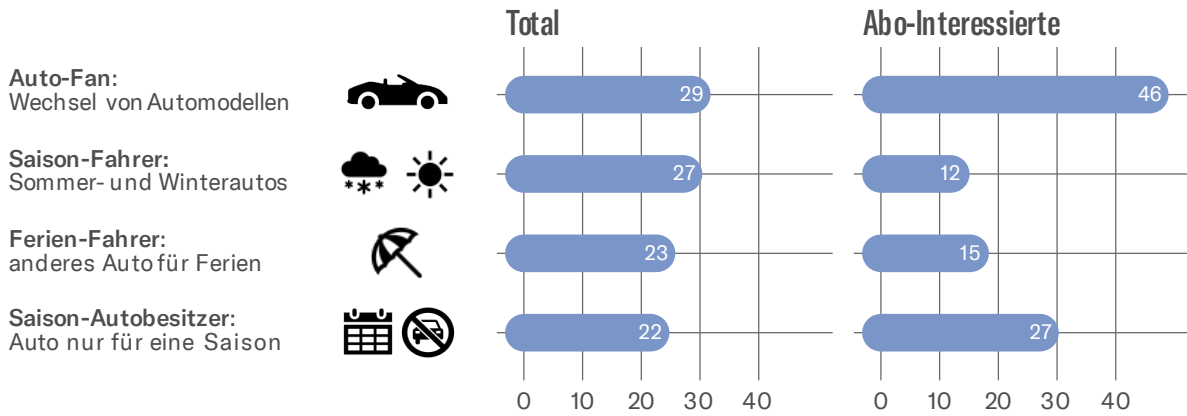


Dass das Auto-Abo unterschiedliche Nutzungstypen bedient, wird auch dank Abbildung 21 klar. Die Befragten konnten angeben, welcher Nutzungstyp für ein Auto-Abo ihnen am ehesten entsprechen würde. In ihrer Einschätzung verteilen sie sich relativ gleichmässig auf die vier Typen. Der Typ «Auto-Fan», welcher verschiedene Modelle ausprobieren will, ist genauso vertreten wie der Typ «Saison-Autobesitzer», welcher ein Auto nur für einen Teil des Jahres benötigt. Bei Abo-Interessierten ist der Typ «Auto-Fan» mit fast 50 Prozent besonders gut vertreten. Gleichzeitig identifizieren sich bei dieser Gruppe aber auch mehr als ein Viertel mit dem Typ «Saison-Autobesitzer». Bei jungen Personen, welche vielleicht auch noch kein eigenes Auto besitzen und oft weniger finanzielle Mittel zur Verfügung haben, findet der Typ «Saison-Autobesitzer» mehr Anklang. Bemerkenswert ist ausserdem, dass es in der Grossstadt besonders viele Personen attraktiv finden, ihr Automodell der Saison anzupassen.

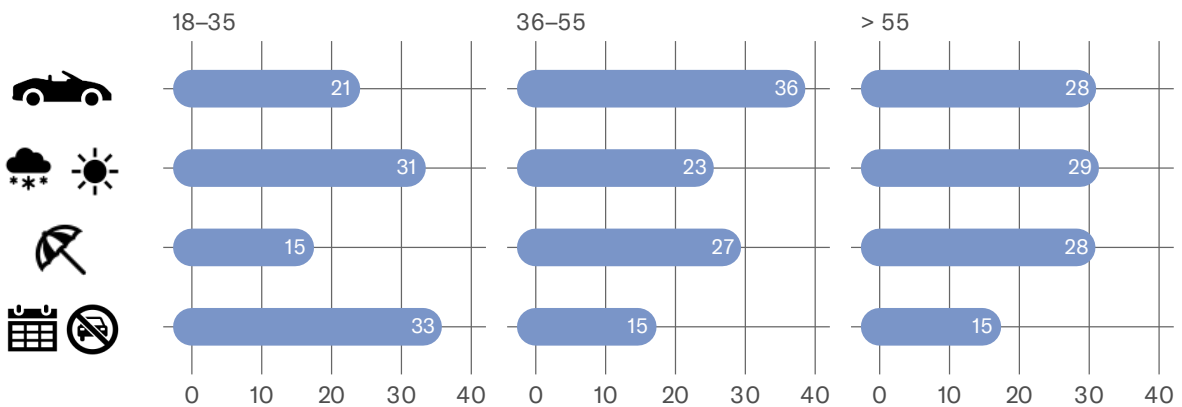
Schweizer Mobilitätsbarometer

Typen von Auto-Abo-Nutzenden (Abb. 21)

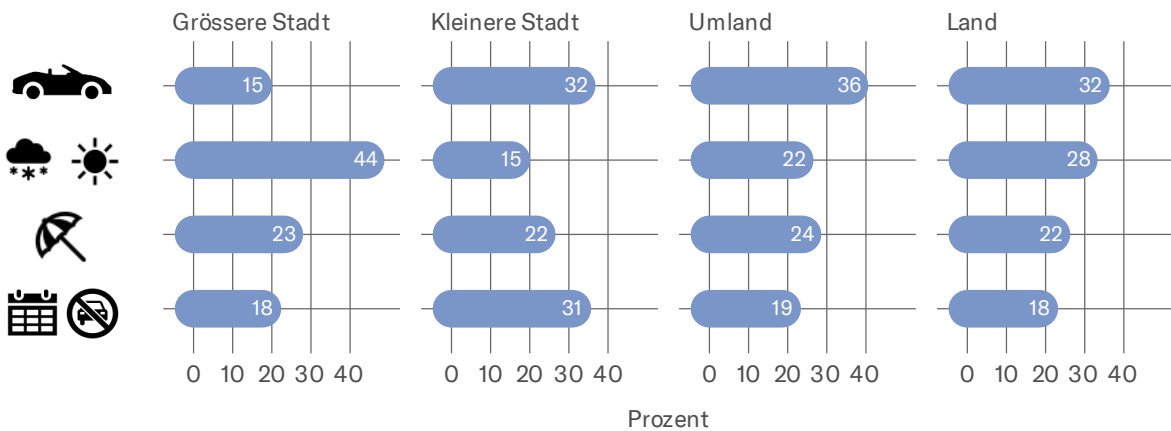
«Es gibt verschiedene Typen von Auto-Abos-Nutzenden. Welcher der folgenden Typen würde Ihnen am ehesten entsprechen?»



Nach Alter



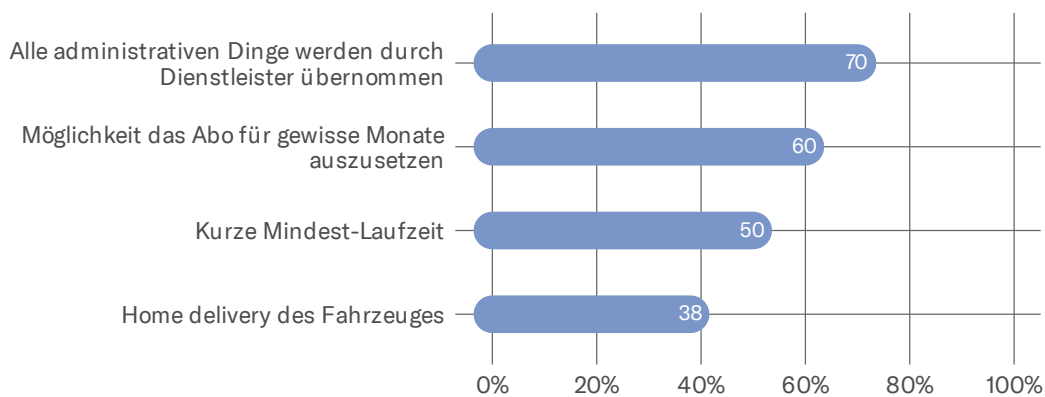
Nach Gemeindetyp



Geht es um die konkretere Ausgestaltung des Auto-Abos, wird von der klaren Mehrheit der Befragten die Übernahme aller administrativen Dinge durch den Dienstleister als wichtig bewertet. Auch die Möglichkeit, das Auto-Abo für gewisse Monate auszusetzen, wird von einer Mehrheit wertgeschätzt. Kurze Mindestlaufzeiten und die Hauszustellung des Fahrzeuges werden hingegen als weniger wichtig eingeschätzt.

Wichtigkeit administrativer Aspekte des Auto-Abos (Abb. 22)

«Inwiefern wären Ihnen bei einem Auto-Abo folgende administrativen Aspekte wichtig?» (% «Eher wichtig», «Sehr wichtig»)



Die Vermeidung des hohen Anschaffungspreises ist der wichtigste Vorteil eines Auto-Abos.

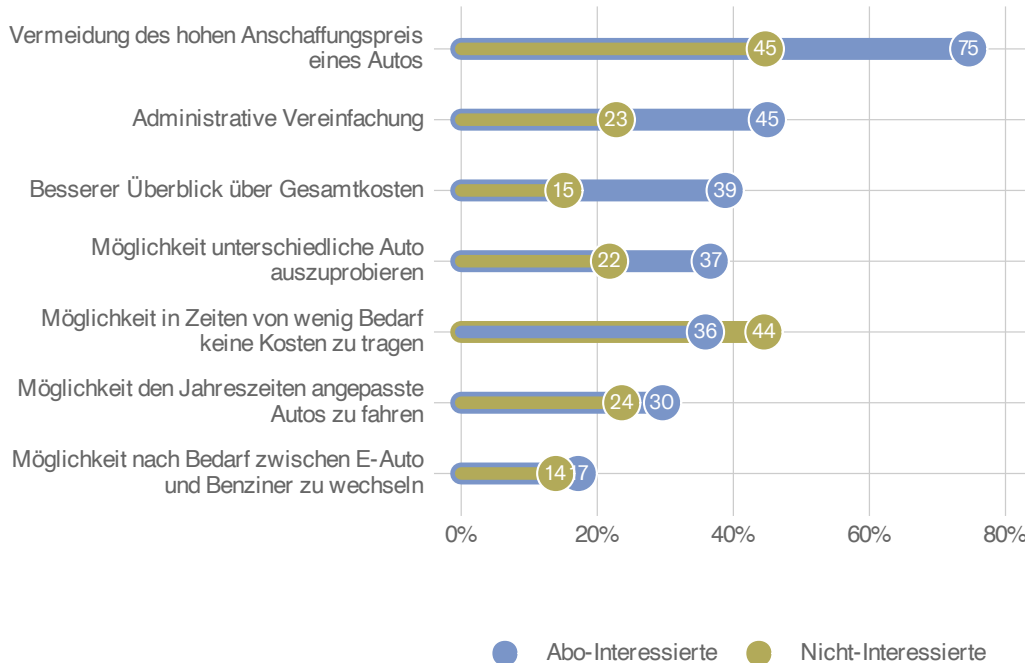
Für die Befragten, und insbesondere für die Auto-Abo-Interessierten, ist die Vermeidung des hohen Anschaffungspreises der wichtigste Vorteil eines Auto-Abos. Als jeweils ähnlich wichtig werden von den wahrscheinlichen Nutzenden die administrative Vereinfachung und Übersichtlichkeit genannt sowie die Möglichkeit,

Schweizer Mobilitätsbarometer

zwischen Autos zu wechseln und Kosten nur bei Bedarf zu tragen.

Vorteile eines Auto-Abos (Abb. 23)

«Was sehen Sie als grösste Vorteile einer Abo-Lösung gegenüber dem Autobesitz? (Mehrere Antworten möglich)»

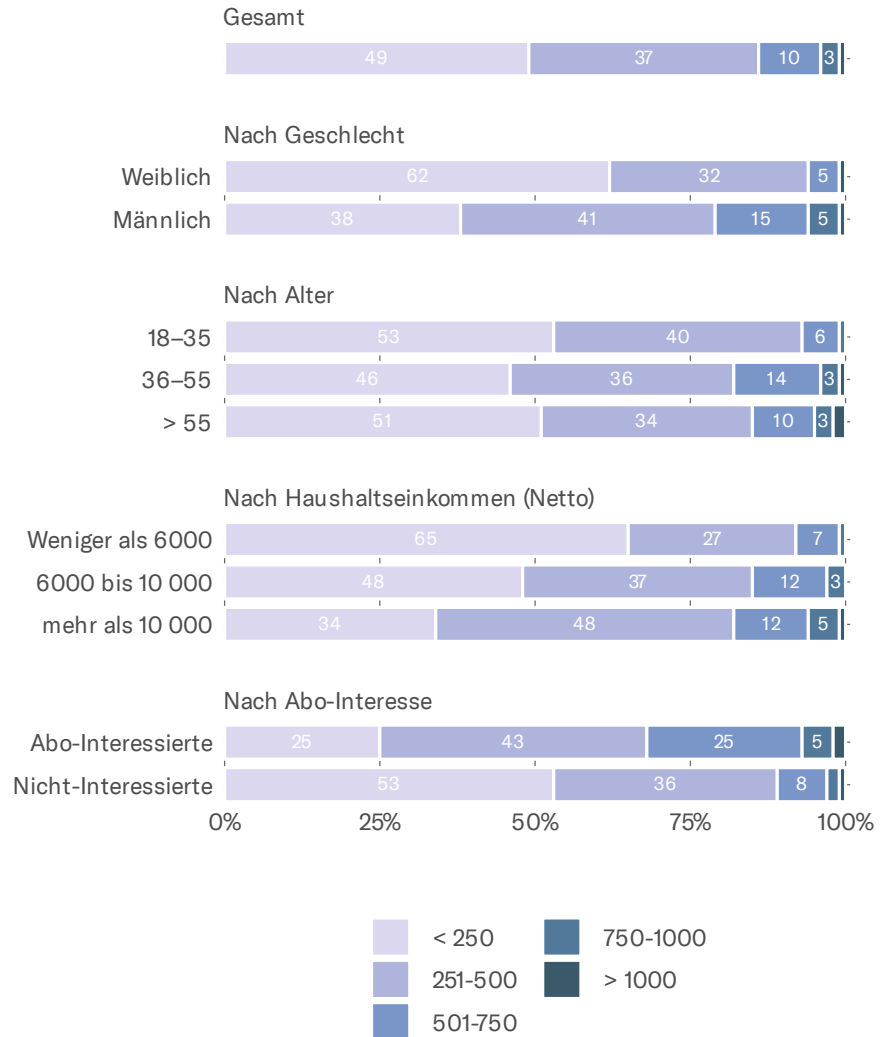


Wir haben im ersten Kapitel gesehen, dass die Befragten ihre monatlichen Kosten für ein Auto (ohne Parkmöglichkeit und Treibstoff) im Median auf rund 300 Franken einschätzen. Bei einem Auto-Abo, welches die gleichen Ausgaben abdeckt, sind rund die Hälfte der Befragten nicht bereit, mehr als 250 Franken auszugeben. Dieser Betrag liegt deutlich tiefer als die momentanen Angebote von Auto-Abos, welche ab einem Betrag von rund 400 Franken beginnen. Ein Drittel wäre bereit, zwischen 250 und 500 Franken auszugeben. 14 Prozent der Befragten würden über 500 Franken bezahlen. In diesem Bereich, also von 500 bis 1000 CHF, befinden sich heute die meisten Auto-Abo-Angebote. Bei den Personen, welche den Abschluss eines Auto-Abos als (eher) wahrscheinlich erachten, ist die Ausgabenbereitschaft grundsätzlich höher. Bei dieser Gruppe ist es rund ein Drittel, welche bereit ist mehr als 500 Franken auszugeben. Männer, ältere Personen und Personen mit höherem Haushaltseinkommen sind zu höheren Ausgaben bereit.

Schweizer Mobilitätsbarometer

Ausgabenbereitschaft für ein Auto-Abo (Abb. 24)

«Wie viel Geld wären Sie bereit für ein Abo im Monat zu bezahlen? (in CHF)»



Datenerhebung und Methode

5.1. DATENERHEBUNG UND STICHPROBE

Die Daten wurden zwischen dem 27. Juni und 4. Juli 2023 erhoben. Die Grundgesamtheit der Befragung bildet die sprachlich integrierte Wohnbevölkerung der Deutschschweiz und der französisch- und italienischsprachigen Schweiz. Die Befragung erfolgte online. Die Teilnehmenden wurden einerseits über die Webportale von Ringier, andererseits via Online-Panel von Sotomo rekrutiert. Nach Bereinigung und Kontrolle der Daten konnten die Angaben von 2456 Personen für die Auswertung verwendet werden.

5.2. REPRÄSENTATIVE GEWICHTUNG

Da sich die Teilnehmenden der Umfrage selbst rekrutieren (opt-in), ist die Zusammensetzung der Stichprobe nicht repräsentativ für die Grundgesamtheit. Den Verzerrungen in der Stichprobe wird mittels statistischer Gewichtungsverfahren entgegengewirkt. Zu den Gewichtungskriterien gehören Geschlecht, Alter und Bildung, Urbanitätsgrad der Gemeinde, Anzahl Autos im Haushalt und Führerscheinbesitz. Die Randverteilungen der demographischen Merkmale (Geschlecht, Alter, Bildung) wurden für die Sprachregionen der Schweiz jeweils separat berücksichtigt. Dieses Vorgehen gewährleistet

Schweizer Mobilitätsbarometer

eine hohe soziodemografische Repräsentativität der Stichprobe. Für die vorliegende Gesamtstichprobe beträgt das 95-Prozent-Konfidenzintervall (für 50 Prozent Anteil) +/-2 Prozentpunkte.