

AXA Mobilitäts- tacho 2025

Mobilität und E-Mobilität in der
Schweiz im gesellschaftlichen Kontext

September 2025

IMPRESSUM

AXA Mobilitätstacho 2025, September 2025

Auftrag: AXA Schweiz

Ausführung: Sotomo, Binzstrasse 23, 8045 Zürich.

Projektteam: Elia Heer, Nadja Rohner

1	AXA Mobilitätstacho 2025	4
1.1	Zu dieser Studie	4
1.2	Wichtigste Ergebnisse in Kürze	5

2	E-Autos in der Gesellschaft	8
2.1	E-Auto-Kaufabsicht stagniert auf tiefem Niveau	8
2.2	Image in der Bevölkerung nimmt ab	14
2.3	Kein politischer Wille für Trendwende vorhanden	21

3	Automarken und Herstellerländer	24
3.1	Deutsche Autos trotz Krise in der Schweiz beliebt	24
3.2	Chinesische E-Autos im Aufwind	29

4	Automatisierung von Autos	35
4.1	Grosse Skepsis gegenüber autonomen Fahrzeugen	35
4.2	Risiko von Cyberangriffen wird als hoch eingestuft	45

5	Datenerhebung und Methode	50
----------	----------------------------------	-----------

AXA Mobilitätstacho 2025

1.1 ZU DIESER STUDIE

Nachdem die Neuzulassungen von Elektroautos gegen Ende der 2010er-Jahre und zu Beginn der 2020er-Jahre stark zugenommen hatten, sind sie in den letzten Jahren ins Stocken geraten. Das Ziel des Bundesrates, bis 2025 einen Anteil von 50 Prozent sogenannter Steckerfahrzeuge zu erreichen, dürfte damit deutlich verfehlt werden. Was sind die Gründe für die stagnierenden Neuzulassungen von Elektroautos? Gibt es in der Bevölkerung einen politischen Willen für Massnahmen, die die Verkehrswende beschleunigen könnten? Wie werden E-Autos aus China in der Schweiz wahrgenommen? Wie beurteilt die Bevölkerung andere technologische Trends rund um die Mobilität, insbesondere die zunehmende Automatisierung von Autos? Diese und weitere Fragen hat Sotomo für den dritten Mobilitätstacho im Auftrag der AXA untersucht.

Die Studie ist in drei Teile gegliedert. Im ersten Teil geht es um die Gründe für die stagnierenden Neuzulassungen von E-Autos und die Ansichten der Bevölkerung gegenüber politischen Massnahmen zur Förderung von Elektromobilität. Der zweite Teil untersucht, wie sich die Wahrnehmung von verschiedenen Herstellerländern und Automarken verändert hat. Im dritten Teil wird aufgezeigt, was die Bevölkerung von bedingt auto-

matisierten und autonomen Fahrzeugen hält und wie sie die Sicherheit ihrer Fahrzeugdaten einschätzen.

1.2 WICHTIGSTE ERGEBNISSE IN KÜRZE

Zahlen zu den Kaufabsichten zeigen: Die Verkehrswende stagniert weiterhin

24 Prozent der Personen, die in den nächsten zwei Jahren einen Autokauf planen, geben an, sich ein Elektroauto kaufen zu wollen (Abb. 1). Das sind fast genau gleich viele wie im Jahr zuvor (23%) und deutlich weniger als vor zwei Jahren (34%). Das deutet darauf hin, dass der Anteil E-Autos an den Neuzulassungen weiterhin stagnieren wird. Die grundsätzliche Offenheit gegenüber E-Autos ist sogar tendenziell rückläufig (Abb. 7). Aus Sicht von Befürworterinnen und Befürworter einer zügigen Verkehrswende ist dies eine besorgniserregende Tendenz: Gerade in einer Phase, in der eine Normalisierung und eine breitere Akzeptanz von E-Autos entscheidend wären, stagnieren die Zustimmungswerte und der Anteil der Neuzulassungen.

Die Vorbehalte gegenüber Elektromobilität sind gestiegen

Während die Beliebtheit von Plugin-Hybriden deutlich steigt (Abb. 1), scheinen die technologischen und preislichen Fortschritte von Elektroautos bisher nicht ausgereicht zu haben, um bestehende Vorbehalte von möglichen Käuferinnen und Käufern auszumerzen – im Gegenteil. Sowohl Personen, die einen E-Autokauf planen, als auch solche, die ein anderes Auto kaufen wollen, haben tendenziell sogar mehr Vorbehalte gegenüber der Elektromobilität als noch letztes Jahr (Abb. 9 & 10). Insbesondere bei der Reichweite, dem Kaufpreis und den Lademöglichkeiten wird Verbesserungsbedarf wahrgenommen.

Keine mehrheitliche Unterstützung in der Bevölkerung für eine verstärkte politische Förderung von Elektromobilität

Der Anteil der Personen, die nicht daran glauben, dass E-Autos auf Schweizer Strassen jemals die Mehrheit gegenüber Verbrennern stellen werden, nimmt zu (Abb. 13). Trotzdem befürwortet weiterhin nur eine Minderheit von 38 Prozent eine stärkere politische Förderung der Elektromobilität (Abb. 14). Das sind vier Prozentpunkte weniger als im Vorjahr.

Trotz Krise der deutschen Autoindustrie geniessen deutsche Autos weiterhin den besten Ruf

Trotz der aktuellen Krisenstimmung bei deutschen Autobauern bleiben deutsche Fahrzeuge in der Schweiz klar führend: Sie sind sowohl bei Verbrennern als auch bei E-Autos das mit Abstand beliebteste Herstellerland unter Autokäuferinnen und -käufern (vgl. Abbildungen 18 und 19). Besonders bei Qualität sowie Design und Ästhetik schneiden deutsche Autos besser ab als Fahrzeuge aus anderen Ländern (Abb. 20).

Über ein Drittel kann sich den Kauf eines E-Autos aus China vorstellen

Letztes Jahr konnten sich nur 17 Prozent der angehenden E-Auto-Käuferinnen und -Käufer vorstellen, ein E-Auto aus China zu kaufen. Dieses Jahr sind es bereits 36 Prozent (Abb. 19). Die chinesischen E-Autos schneiden dieses Jahr in allen bewerteten Kategorien besser ab als noch vor einem Jahr (Abb. 23). Im Zentrum der Aufmerksamkeit steht dabei vor allem die Marke BYD, die ihre Bekanntheit innerhalb eines Jahres markant steigern konnte (Abb. 21 & 22). Gleichzeitig haben US-amerikanische E-Autos gegenüber letztem Jahr an Attraktivität eingebüsst. Nur noch 22 Prozent können sich den Kauf eines amerikanischen E-Autos vorstellen, elf Prozentpunkte weniger als vor einem Jahr (Abb. 19).

Mehrheit spricht sich gegen die Zulassung bedingt automatisierter Fahrzeuge (Level 3) aus

Seit einem Entscheid des Bundesrates im März 2025 sind bedingt automatisierte Fahrzeuge (Automatisierung Level 3) in der Schweiz theoretisch erlaubt, doch bisher wurde noch kein Fahrzeug damit zertifiziert. Eine Mehrheit der Schweizer Bevölkerung (57%) äussert sich ablehnend gegenüber einer Zulassung solcher Fahrzeuge (Abb. 26). Besonders die Angst vor Unfällen wegen Fehlentscheidungen in komplexen Verkehrssituationen führt zu Skepsis im Zusammenhang mit dieser Technologie (Abb. 29). Die bereits in vielen Neuwagen vorhandenen Fahrerassistenzsysteme – insbesondere adaptive Tempomaten und Notbrems- und Spurhalteassistenten – werden hingegen grossmehrheitlich positiv bewertet (Abb. 25).

Ein Grossteil lehnt eine Entwicklung von autonomen Fahrzeugen (Level 5) ab

62 Prozent lehnen eine Entwicklung von vollständig autonomen Fahrzeugen (Automatisierung Level 5) mit dem Ziel, diese der breiten Bevölkerung zugänglich zu machen, ab (Abb. 27). Die Vorbehalte sind dabei fast die gleichen wie bei bedingt automatisierten Fahrzeugen (Abb. 29). Trotzdem glauben fast die Hälfte, dass autonome Fahrzeuge in den nächsten zehn Jahren in der Schweiz zugelassen werden (Abb. 30).

Zwei Drittel schätzt das Risiko eines Cyberangriffs im Zusammenhang mit ihrem Auto als hoch ein

Die zunehmende Automatisierung von Autos hat zur Folge, dass bei deren Nutzung immer mehr Daten anfallen. Doch beinahe drei Viertel der Bevölkerung hat kein Vertrauen darin, dass Automobilhersteller mit den Daten ihrer Kunden sicher und im Einklang mit den geltenden Datenschutzbestimmungen umgehen (Abb. 33). Zudem schätzen zwei Drittel das Risiko als hoch ein, dass ihre Fahrzeugdaten durch einen Cyberangriff missbraucht werden könnten (Abb. 32).

E-Autos in der Gesellschaft

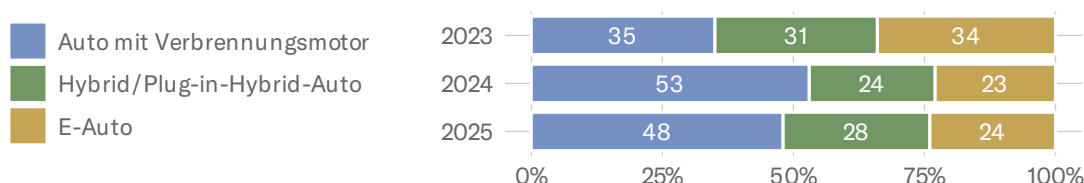
Das Kapitel beschäftigt sich mit dem aktuellen Stand der Elektromobilität in der Schweizer Gesellschaft. Was sind die Gründe für die stagnierenden Neuzulassungen von E-Autos? Wie steht es um das Image von E-Autos? Spricht sich die Bevölkerung für eine stärkere Förderung von Elektromobilität durch die Politik aus?

2.1 E-AUTO-KAUFABSICHT STAGNIERT AUF TIEFEM NIVEAU

Die Verkehrswende kommt weiterhin nur schleppend voran. Zwischen den Befragungen 2023 und 2024 sank der Anteil jener Personen, die beim nächsten Autokauf ein Elektroauto in Betracht ziehen, deutlich – von 34 auf 23 Prozent. Seither hat sich dieser Wert kaum verändert und liegt in der diesjährigen Umfrage bei 24 Prozent (Abb. 1). Die Kaufabsicht für Elektroautos stagniert damit auf vergleichsweise tiefem Niveau.

Nächstes Auto-Modell (Nur Anschaffungen in den nächsten zwei Jahren) – Zeitvergleich (Abb. 1)

«Welche Art Auto werden Sie voraussichtlich als nächstes anschaffen?» – nur Personen, die in den nächsten zwei Jahren einen Autokauf planen



Parallel zur Kaufabsicht sind auch die tatsächlichen Neuzulassungen von E-Autos 2025 gegenüber dem Vorjahr um rund einen Prozentpunkt angestiegen.¹ Letztes Jahr waren 19.3 Prozent der Neuzulassungen reine Elektroautos, dieses Jahr bisher 20.6 Prozent.² Das bedeutet, dass wie letztes Jahr knapp jede fünfte Person, die den Kauf eines E-Autos plant, sich während des Kaufprozesses umentscheidet und stattdessen ein Automodell wählt, das nicht rein elektrisch betrieben wird.

Tendenziell stärker erholt hat sich der Anteil der Hybrid-Kaufwilligen. 28 Prozent der potenziellen Autokäuferinnen und -käufer planen derzeit den Erwerb eines Hybridfahrzeugs. Letztes Jahr lag dieser Anteil noch bei 24 Prozent. Bei einem Grossteil dürfte es sich jedoch um sogenannte «Normal-Hybride» handeln, nicht um Plug-in-Hybride³. Damit verfehlt der Bund klar das zentrale Ziel seiner Roadmap Elektromobilität 2025: Bis Ende 2025 sollten 50 Prozent der Neuzulassungen sogenannte Steckerfahrzeuge (Battery Electric Vehicles und

¹ Monatliche Neuzulassungen: Anteil Battery Electric Vehicle und Plug-In Hybrid Electric Vehicle. Roadmap Elektromobilität 2025

² Stand der Daten: die Zahlen bis und mit Juli 2025 sind veröffentlicht.

³ Aus den Neuzulassungen geht hervor, dass nur rund ein Fünftel bis ein Viertel der verkauften Hybride Plug-in-Hybride sind – also Autos, die sowohl über einen Verbrennungsmotor als auch über einen Elektromotor verfügen und deren Batterie über eine Steckdose aufgeladen werden kann; siehe Medienmitteilung des BfS vom 31.1.2025

Plug-in-Hybride) ausmachen. Tatsächlich liegt ihr Anteil derzeit kaum über 30 Prozent.⁴

Hinzu kommt, dass das E-Auto tendenziell bei Personen an Attraktivität eingebüsst hat, die zwar grundsätzlich wieder ein Auto kaufen wollen, dies aber nicht in den nächsten zwei Jahren planen (Abb. 2). Letztes Jahr hatten diese Personen im Vergleich mit baldigen Autokäuferinnen und -käufern tendenziell noch etwas häufiger die Absicht, sich beim nächsten Autokauf für ein E-Auto zu entscheiden. Dieser Unterschied ist scheinbar kleiner geworden. 27 Prozent der Leute, die sich noch nicht im Detail mit dem Kauf auseinandergesetzt haben, würden sich ein E-Auto kaufen (2024: 30%). Das E-Auto hat in dieser Gruppe also in der Tendenz an Boden verloren.

Nächstes Auto-Modell (ohne Anschaffungen den nächsten zwei Jahren) – Zeitvergleich (Abb. 2)

«Welche Art Auto werden Sie voraussichtlich als nächstes anschaffen?» – nur Personen, die davon ausgehen, dass sie sich irgendwann (wieder) ein Auto kaufen werden, aber nicht in den nächsten zwei Jahren

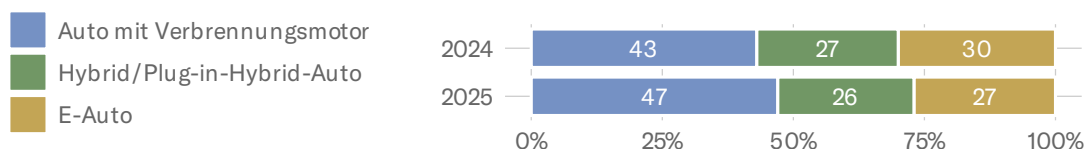
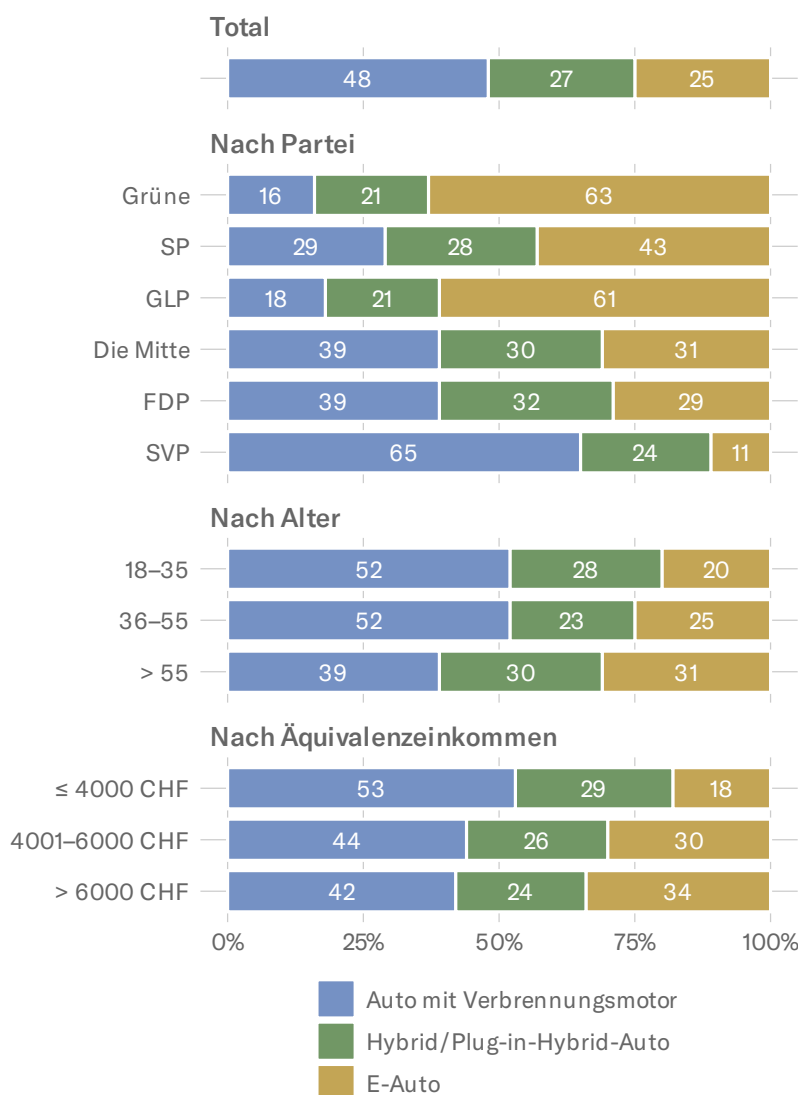


Abbildung 3 zeigt, in welchen Bevölkerungsgruppen E-Autos besonders gut ankommen – und wo andere Antriebsformen bevorzugt werden. Am beliebtesten sind E-Autos bei den Partei-Anhängerschaften von den Grünen (63% beabsichtigen als nächstes ein E-Auto zu kaufen) und der GLP (61%). Am anderen Ende des Spektrums liegen SVP-Wählende: Nur elf Prozent von ihnen beabsichtigen als nächstes ein E-Auto zu kaufen. Rund zwei Drittel setzen voraussichtlich auf einen reinen Verbrenner.

⁴Ziel 1: 50 Prozent Steckerfahrzeuge bei Neuzulassungen. Roadmap Elektromobilität 2025

Nächstes Auto-Modell (Abb. 3)

«Welche Art Auto werden Sie voraussichtlich als nächstes anschaffen?» – ohne Personen, die sich grundsätzlich kein Auto (mehr) anschaffen wollen



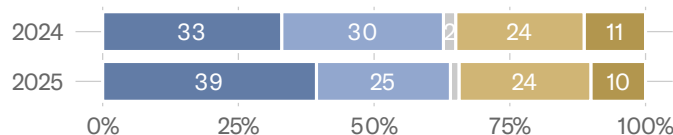
Unter 35-Jährige sind die Altersgruppe, die am seltensten angibt, sich als nächstes ein E-Auto kaufen zu wollen (20%). Das dürfte mitunter damit zusammenhängen, dass Jüngere Menschen oft über ein geringeres Einkommen verfügen und sich ein Elektroauto entsprechend seltener leisten können. Diese Annahme wird durch einen deutlichen Zusammenhang zwischen Einkommen und Kaufabsicht gestützt. Während bei Personen mit einem Äquivalenzeinkommen unter 4000 Franken nur 18 Prozent den Kauf eines E-Autos planen, liegt dieser Anteil bei jenen mit über 6000 Franken bei 34 Prozent.

Neue Elektroautos sind tendenziell immer noch teurer als Autos mit Verbrennungsmotor.⁵ Zudem ist der Gebrauchtwagenmarkt für E-Autos noch weniger etabliert als für Verbrenner (Abb. 4). Dennoch ist der Anteil der angehenden E-Auto-Kaufenden, die sich einen Gebrauchtkauf klar vorstellen könnten oder sogar schon einen getätigt haben, seit letztem Jahr von 33 auf 39 Prozent gestiegen. Dieser Wert bleibt jedoch deutlich hinter demjenigen von Verbrennern zurück, wie die letztjährige Studie gezeigt hat: Rund vier von fünf Verbrenner-Kaufinteressierten können sich einen Occasionskauf vorstellen oder haben bereits entsprechende Erfahrungen gemacht.⁶

Für die Skepsis gegenüber dem Gebrauchtkauf von E-Autos gibt es mehrere Gründe: Erstens haben viele Menschen Bedenken, dass sie den Batteriezustand nicht akkurat überprüfen können. Zweitens entwickelt sich die E-Auto-Technologie derzeit noch rasch weiter. Occasion-Modelle gelten dadurch schneller als veraltet als vergleichbare Verbrenner.⁷

Kaufbereitschaft für gebrauchte E-Autos – Zeitvergleich (Abb. 4)

«Könnten Sie sich vorstellen, ein E-Auto gebraucht zu kaufen?» – nur Personen, die sich als nächstes Auto voraussichtlich ein E-Auto anschaffen werden



Diese Diskrepanz zeigt sich auch deutlich beim Blick auf die konkreten Kaufpläne von Personen, die in den nächsten zwei Jahren ein Auto anschaffen wollen (Abb. 5). Während 55 Prozent jener, die einen Verbrenner kaufen möchten, den Kauf über den Occasionsmarkt planen, sind es bei den E-Auto-Interessierten lediglich 19 Prozent. Über die Hälfte dieser Gruppe plant stattdessen, ein neues E-Auto zu kaufen. Weitere 21 Prozent wollen ihr Elektroauto voraussichtlich leasen.

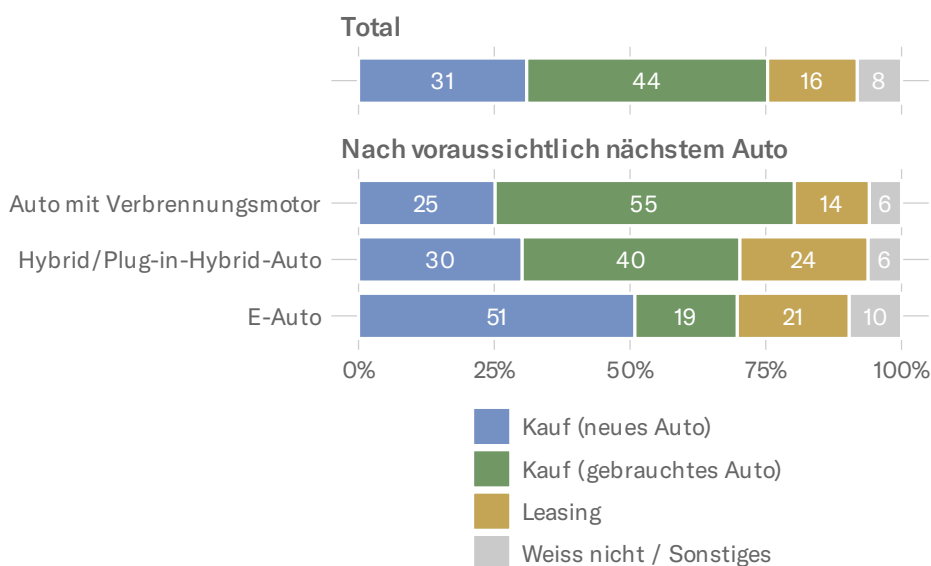
⁵siehe z.B. Blog der AXA vom 27.2.2025

⁶Siehe AXA Mobilitätstacho 2024, Seite 37

⁷Siehe AXA Mobilitätstacho 2024, Seite 39

Kaufart nächstes Auto – nach geplantem nächsten Auto (Abb. 5)

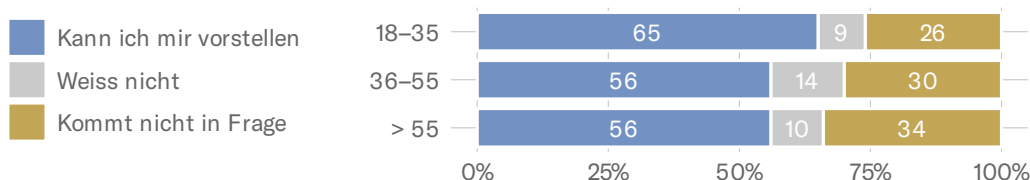
«Auf welche Art werden Sie voraussichtlich Ihr nächstes Auto kaufen?» – nur Personen, die sich voraussichtlich in den nächsten zwei Jahren ein Auto kaufen werden



Junge planen zwar seltener den Kauf eines E-Autos (siehe Abb. 3), doch grundsätzlich zeigen sie sich offener gegenüber der Technologie, wie auf Abbildung 6 zu erkennen ist. 65 Prozent der unter 35-Jährigen können sich den Kauf eines E-Autos vorstellen. Nur für 26 Prozent kommt ein Kauf nicht in Frage. Bei den über 55-Jährigen sind es hingegen 34 Prozent, für die ein Kauf nicht in Frage kommt.

Grundsätzliche Offenheit gegenüber E-Autos – nach Alter (Abb. 6)

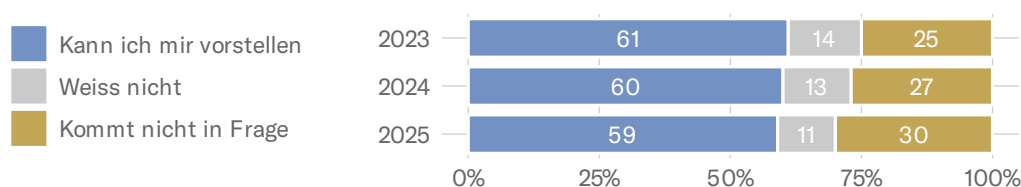
«Wie stehen Sie grundsätzlich zur Anschaffung eines E-Autos?» – ohne Personen, die sich grundsätzlich kein Auto (mehr) anschaffen wollen



Insgesamt hat die grundsätzliche Offenheit gegenüber E-Autos in den letzten zwei Jahren tendenziell abgenommen (Abb. 7). Während 2023 noch 61 Prozent der Befragten ein E-Auto als Option betrachteten und 25 Prozent es klar ablehnten, sind es 2025 nur noch 59 Prozent, die ein E-Auto grundsätzlich in Erwägung ziehen. Gleichzeitig ist der Anteil der klar Ablehnenden auf 30 Prozent gestiegen.

Grundsätzliche Offenheit gegenüber E-Autos – Zeitvergleich (Abb. 7)

«Wie stehen Sie grundsätzlich zur Anschaffung eines E-Autos?» – ohne Personen, die sich grundsätzlich kein Auto (mehr) anschaffen wollen



Diese Zahlen offenbaren zwar keine dramatische Abnahme der grundsätzlichen Offenheit gegenüber Elektroautos. Dennoch lässt sich aus Sicht der Befürworterinnen und Befürworter einer zügigen Verkehrswende eine besorgniserregende Tendenz erkennen: Gerade in einer Phase, in der eine Normalisierung und eine breitere Akzeptanz von E-Autos entscheidend wären, stagnieren die Zustimmungswerte und der Anteil der Neuzulassungen.

2.2 IMAGE IN DER BEVÖLKERUNG NIMMT AB

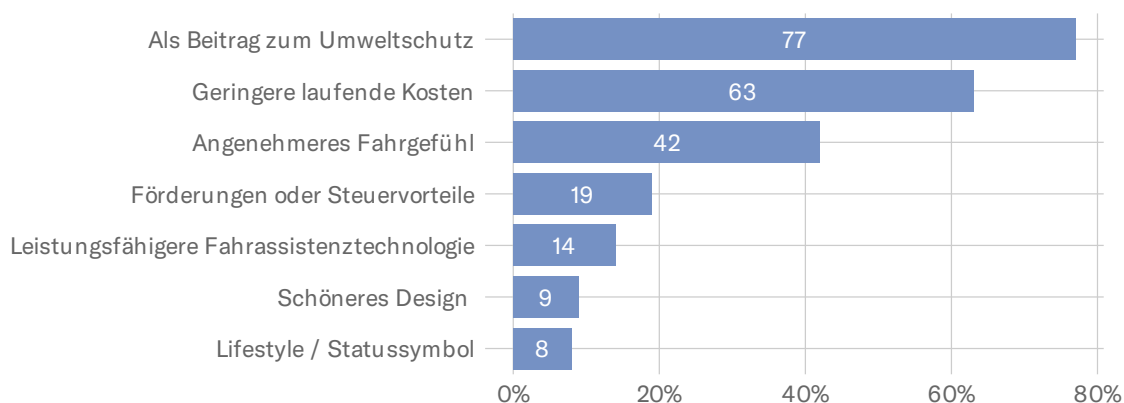
Wie lässt sich die Zurückhaltung beim E-Auto-Kauf und die stagnierende oder sogar leicht rückläufige Offenheit gegenüber der Elektromobilität erklären? Mögliche Ursachen für diesen Trend werden in den folgenden Abschnitten beleuchtet.

Von den Personen, die aktuell ein E-Auto besitzen, haben die meisten diesen Kauf zumindest teilweise als Beitrag zum Um-

weltschutz getätigt (Abb. 8). 77 Prozent geben an, ihr Fahrzeug zumindest teilweise aus ökologischen Gründen gewählt zu haben. Für 63 Prozent waren tiefere laufende Kosten ein ausschlaggebender Faktor, während 42 Prozent das angenehmere Fahrgefühl nennen. Die weiteren möglichen Gründe liegen abgeschlagen dahinter.

Gründe für den Entscheid für den Kauf eines E-Autos (Abb. 8)

«Aus welchen Gründen haben Sie sich für den Kauf eines E-Autos anstatt eines Autos mit Verbrennungsmotor entschieden?» – nur Personen, die ein E-Auto besitzen

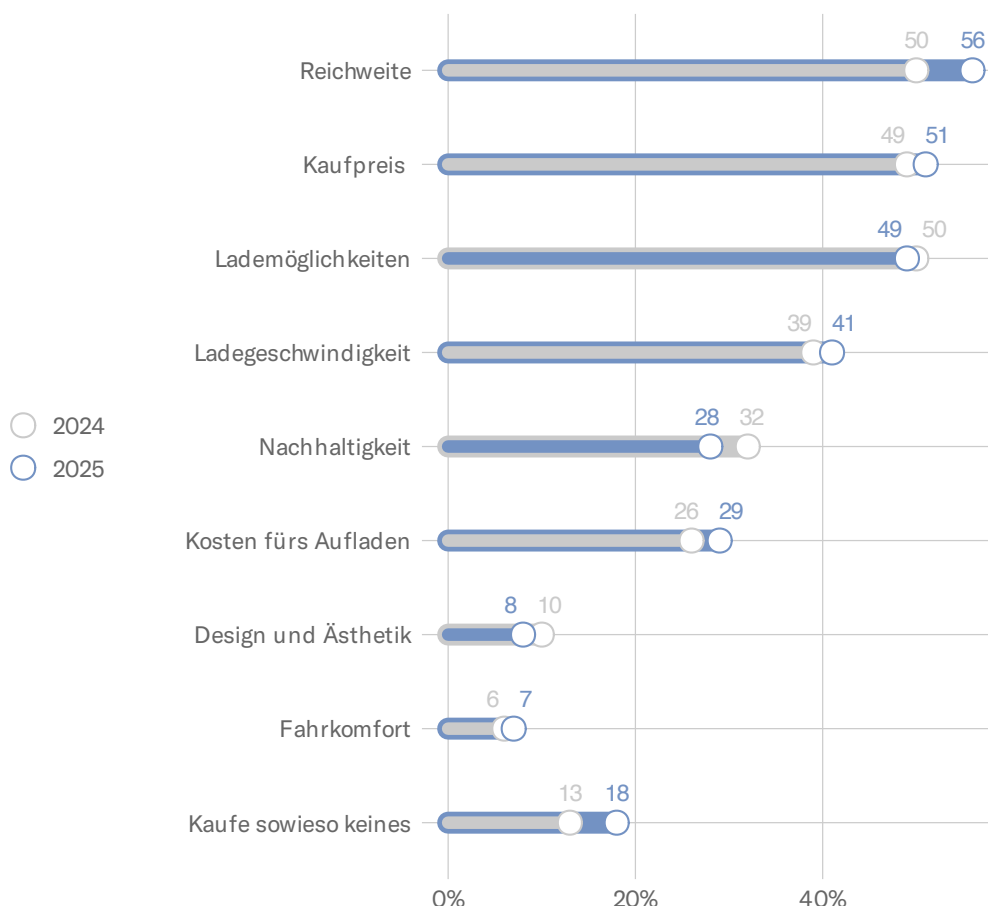


Damit Elektroautos für die breite Bevölkerung attraktiv werden, müssten sie mutmasslich als Gesamtpaket so überzeugend sein, dass andere Faktoren als der Umweltgedanke zum entscheidenden Kaufmotiv werden. Denn der Umweltschutz allein ist für viele wohl kein ausreichend starkes Argument, um ein Fahrzeug zu wählen, das als teurer oder weniger alltagstauglich wahrgenommen wird.

Abbildung 9 macht allerdings deutlich, dass die technologischen und preislichen Fortschritte von Elektroautos bisher nicht ausgereicht haben, um bestehende Vorbehalte von möglichen Käuferinnen und Käufern zu mindern. Personen, die eher zu einem Hybrid oder Verbrenner tendieren, sehen nach wie vor zahlreiche Bereiche, in denen sich die Elektromobilität verbessern müsste, bevor ein E-Auto für sie in Frage käme. Der am häufigsten angegebene Verbesserungsbedarf ist die Reichweite (56%). Damit wird dieser Vorbehalt dieses Jahr sogar noch häufiger genannt als letztes Jahr (50%).

Verbesserungsbedarf bei E-Autos damit ein E-Auto-Kauf in Frage kommt (Abb. 9)

«In welchen Bereichen müsste sich die Elektromobilität zwingend verbessern, damit Sie sich in Zukunft ein E-Auto kaufen?» – nur Personen, die sich als nächstes Auto nicht ein E-Auto kaufen wollen



Dahinter folgen der Kaufpreis (von 51% erwähnt), Lademöglichkeiten (49%) sowie die Ladegeschwindigkeit (41%). Vorbehalte gegenüber der Nachhaltigkeit von E-Autos – beispielsweise beim Recycling der Batterien – wurde etwas weniger oft genannt (28% gegenüber 32% letztes Jahr), doch es ist nicht klar, ob hier eine Verbesserung festgestellt wird oder dieses Kriterium lediglich als weniger wichtig eingestuft wird.

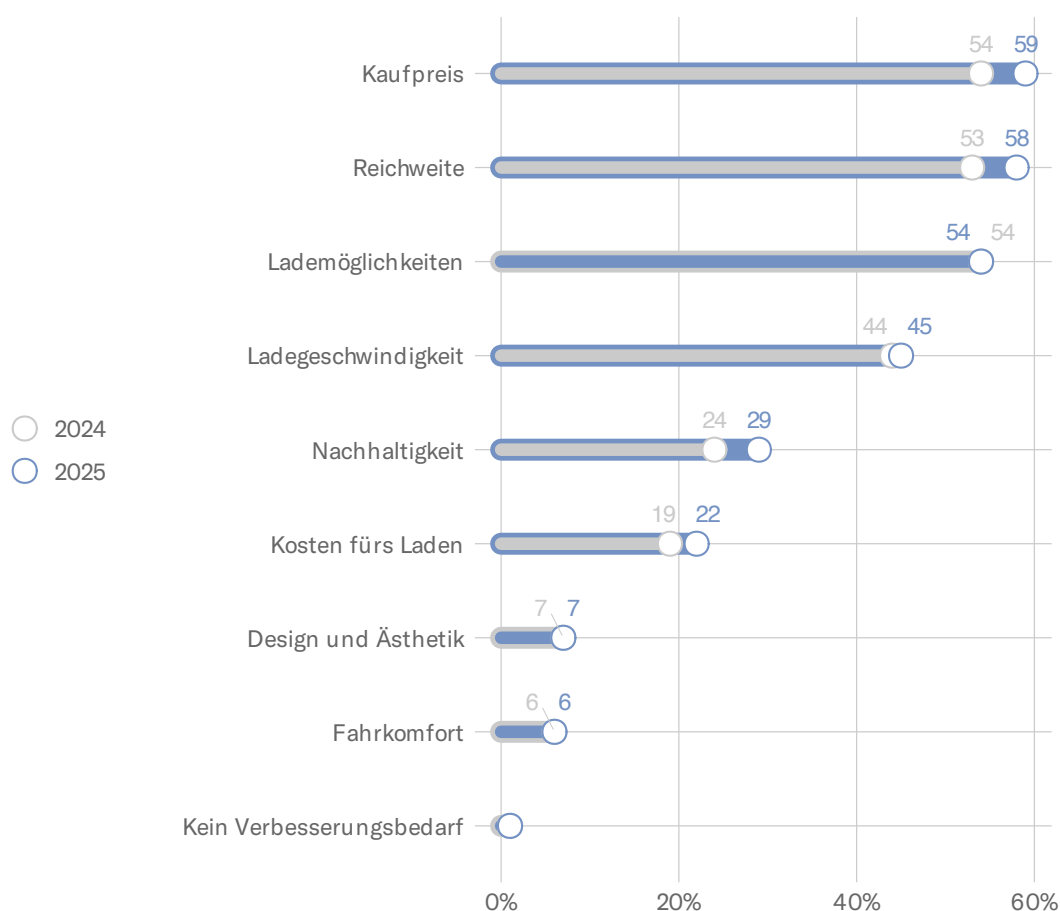
Etwas zugenommen hat schliesslich der Anteil, der angibt, sich sowieso kein E-Auto kaufen zu wollen (von 13% auf 18%). Beinahe ein Fünftel dieser Personen gibt also an, sich kein E-Auto kaufen zu wollen, egal wie stark sich die Technologie noch ver-

bessert. Das könnte auf einen Anstieg der ideologischen Abneigung gegenüber der Elektromobilität zurückgeführt werden.

Interessanterweise sehen selbst Personen, die den Kauf eines E-Autos planen, noch erheblichen Verbesserungsbedarf – und auch hier geht der Trend trotz technologischen Neuerungen eher in Richtung mehr wahrgenommenem Verbesserungsbedarf bei der Elektromobilität (Abb. 10). So geben 59 Prozent an, dass sie den Kaufpreis von E-Autos nach wie vor als verbesserungswürdig erachten (2024: 54%) und 58 Prozent sagen das Gleiche über die Reichweite von E-Autos (2024: 53%). Lademöglichkeiten (54%) und Ladegeschwindigkeit (45%) treiben die angehenden E-Auto-Käuferinnen und -Käufer ebenfalls um.

Verbesserungsbedarf bei E-Autos aus Sicht von angehenden E-Auto-Käufern (Abb. 10)

«Wo sehen Sie aktuell Verbesserungsbedarf bei E-Autos?» – nur Personen, die sich als nächstes Auto ein E-Auto kaufen wollen

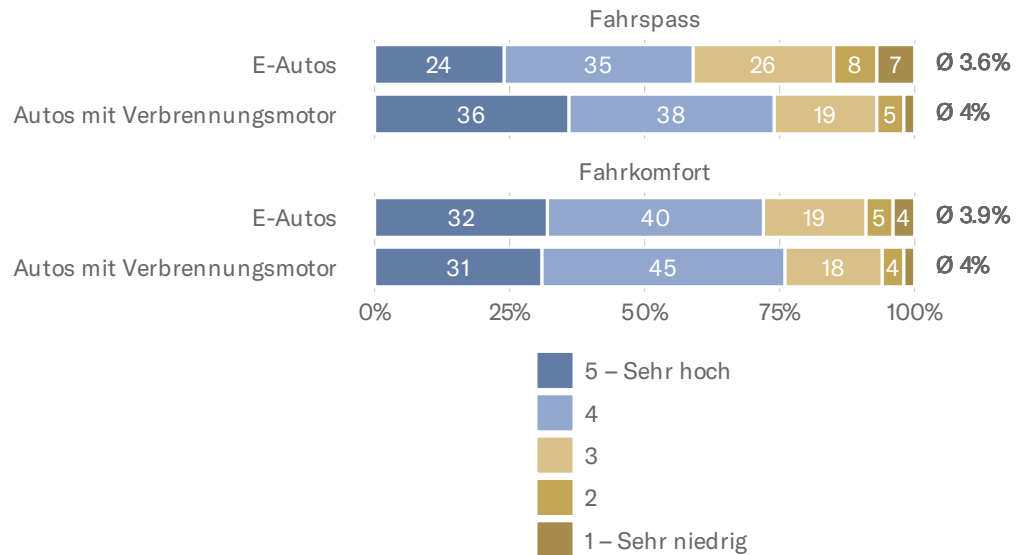


Weiterhin gibt beinahe niemand an, keinen Verbesserungsbedarf bei E-Autos zu sehen. Auch potenzielle Käuferinnen und Käufer sind demnach vom aktuellen Stand der Elektromobilität nicht restlos überzeugt. Der Entscheid für ein E-Auto erfolgt somit häufig nicht aufgrund, sondern trotz des bestehenden technologischen Stands der Elektromobilität. Unter diesen Voraussetzungen werden sich wohl in naher Zukunft weiterhin vor allem jene für ein E-Auto entscheiden, die den Kauf als persönlichen Beitrag zum Umweltschutz verstehen – nicht unbedingt, weil das Produkt selbst vollumfänglich überzeugt.

E-Autos hinken zudem beim wahrgenommenen Fahrspass Verbrennern hinterher (Abb. 11). Während der Fahrspass bei Autos mit Verbrennungsmotor auf einer Skala von 1 bis 5 im Schnitt mit 4 bewertet wird, sind es bei E-Autos nur 3.6. Schweizerinnen und Schweizer glauben also nicht, dass das Fahrvergnügen von E-Autos mit jenem von Verbrennern mithalten kann. Immerhin fällt der Unterschied beim Fahrkomfort deutlich geringer aus: Hier erreichen E-Autos einen Wert von durchschnittlich 3.9 gegenüber 4 bei Verbrennern.

Fahrspass und Fahrkomfort bei E-Autos und Autos mit Verbrennungsmotor (Abb. 11)

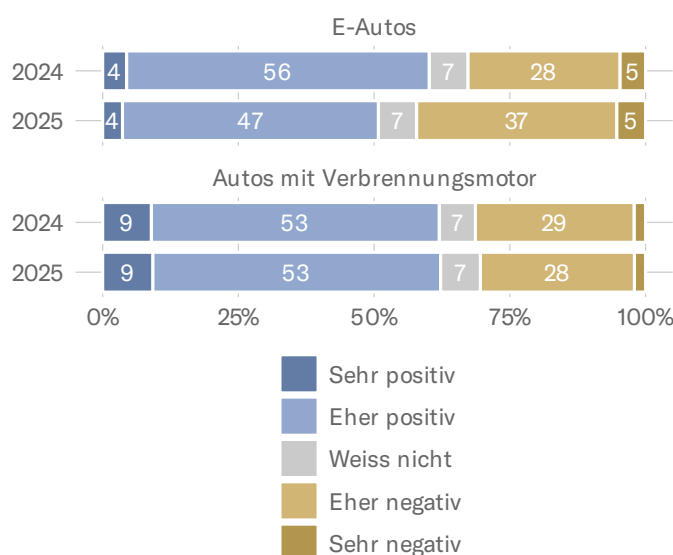
«Wie schätzen Sie generell die folgenden Aspekte beim Fahren eines [E-Autos / Autos mit Verbrennungsmotor] ein?» – ohne Personen, die angegeben haben, es nicht einschätzen zu können



Das Image von E-Autos in der Gesellschaft wird 2025 weniger positiv wahrgenommen als noch vor einem Jahr (Abb. 12). 2024 hatten noch sechs von zehn Schweizerinnen und Schweizern das Image von E-Autos positiv oder eher positiv eingeschätzt. Dieser Anteil ist auf 51 Prozent zurückgegangen.

Wahrgenommenes Image von E-Autos und Verbrenner-Autos – Zeitvergleich (Abb. 12)

«Wie schätzen Sie aktuell das Image von [E-Autos / Autos mit Verbrennungsmotor] in der Schweizer Bevölkerung ein?»

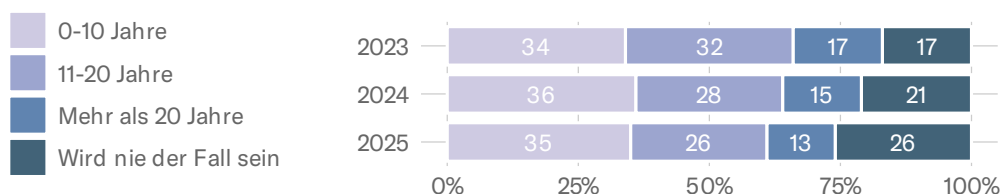


Die Einschätzung des Images von Autos mit Verbrennungsmotor ist im gleichen Zeitraum stabil geblieben, mit 62 Prozent der Befragten, die das Image als sehr oder eher positiv einschätzen. Während also letztes Jahr das Image von E-Autos und Autos mit Verbrennungsmotoren beinahe gleich gut eingeschätzt wurde, beurteilen Befragte neu das Image von Autos mit Verbrennungsmotor als besser, verglichen mit dem Image von E-Autos.

Passend dazu zeigt sich: Aus Sicht vieler Schweizerinnen und Schweizer rückt eine Zukunft mit mehrheitlich elektrisch betriebenen Autos auf den Strassen nicht näher – im Gegenteil. Wie Abbildung 13 verdeutlicht, stagniert der Anteil jener, die in den nächsten zehn Jahren eine E-Auto-Mehrheit erwarten, seit zwei Jahren bei rund einem Drittel. Gleichzeitig ist der Anteil derjenigen, die glauben, dass E-Autos in der Schweiz nie in der Mehrheit sein werden, deutlich gestiegen, von 17 Prozent im Jahr 2023 auf 26 Prozent im Jahr 2025. Offenbar hat sich bei einem wachsenden Teil der Bevölkerung die Einschätzung verfestigt, dass die Verkehrswende langsamer vorankommt als ursprünglich angenommen – wenn Sie überhaupt kommt.

Geschätzte Anzahl Jahre bis E-Autos in der Mehrheit sind – Zeitvergleich (Abb. 13)

«Wie viele Jahre wird es Ihrer Meinung nach gehen, bis es in der Schweiz mehr E-Autos gibt als Autos mit Verbrennungsmotoren?»



Die gezeigten Resultate geben Hinweise darauf, weshalb der Anteil von Neuzulassungen von E-Autos sowie die grundsätzliche Offenheit gegenüber der Elektromobilität stagnieren. Erstens wird die Elektromobilität von vielen noch als technologisch verbesserungswürdig wahrgenommen. Der Alltag mit einem E-Auto bringt für sie deshalb wohl nach wie vor zu viele praktische Hürden mit sich, um eine gleichwertige Alternative zu Verbrennern darzustellen. Zweitens sind die Preise von E-Autos weiterhin hoch und der Gebrauchtwagenmarkt bietet dort bisher zu wenig Abhilfe. Drittens hat das Image von E-Autos in der Bevölkerung spürbar an Attraktivität eingebüsst. Möglicherweise haben E-Autos einen Teil des Reizes des «Neuen» verloren und stattdessen gewisse Ernüchterung über technologische Limitationen hinterlassen, die weiterhin bestehen.

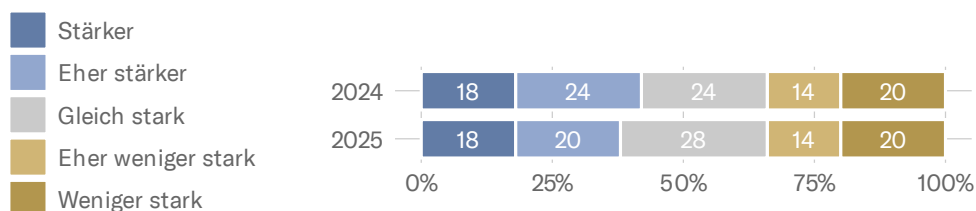
2.3 KEIN POLITISCHER WILLE FÜR TRENDWENDE VORHANDEN

Zumindest einige dieser Aspekte könnten theoretisch durch die Politik verbessert werden. Mit einer stärkeren politischen Förderung der Elektromobilität könnte beispielsweise die Ladeinfrastruktur rascher ausgebaut oder durch Subventionen der Kaufpreis gesenkt werden. Für eine stärkere Förderung der Elektromobilität gibt es in der Schweizer Bevölkerung jedoch keine Mehrheit. Abbildung 14 zeigt, dass 38 Prozent der Be-

völkerung findet, die Elektromobilität sollte stärker oder eher stärker durch die Politik gefördert werden. Dieser Anteil ist seit 2024 (42%) tendenziell zurückgegangen.

Förderung von Elektromobilität – Zeitvergleich (Abb. 14)

«Sollte die Schweizer Politik Elektromobilität stärker oder weniger stark fördern?»

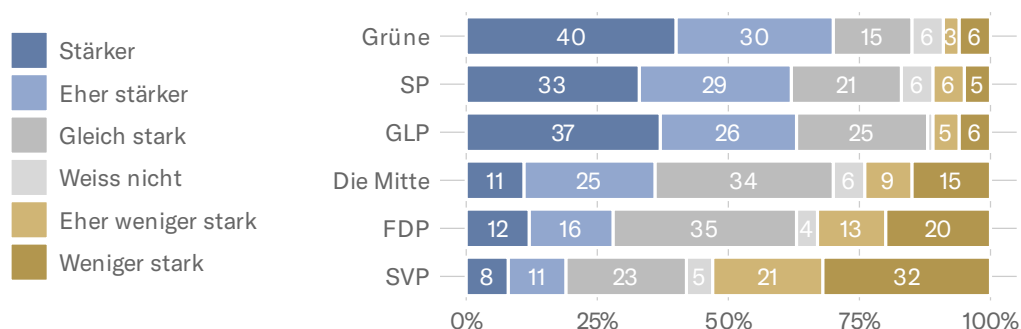


Umgekehrt gibt es aber auch keine Mehrheit, die findet, die Fördermassnahmen sollten reduziert werden. Nur 34 Prozent sind dieser Meinung. 28 Prozent finden, Elektromobilität werde angemessen gefördert.

Am beliebtesten ist eine stärkere politische Förderung von Elektromobilität bei den Parteianhängerschaften von Grünen (70% stärker oder eher stärker), der GLP (63%) sowie der SP (62%). Anhängerinnen und Anhänger der SVP sprechen sich mehrheitlich gegen eine stärkere Förderung aus (53% weniger stark oder eher weniger stark). Die Mitte und die FDP sind gespalten, wobei diese beiden Parteien den höchsten Anteil an Personen aufweisen, die mit dem gegenwärtigen Förderniveau zufrieden sind.

Förderung von Elektromobilität – nach Partei (Abb. 15)

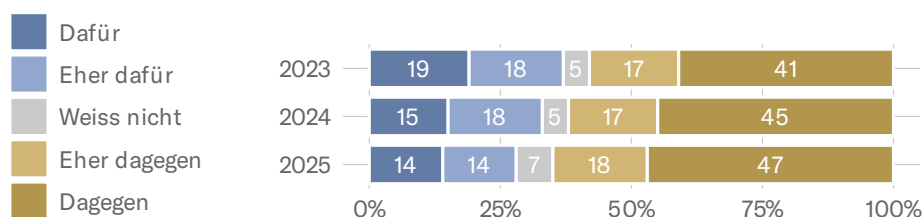
«Sollte die Schweizer Politik Elektromobilität stärker oder weniger stark fördern?»



Eine vergleichsweise einschneidende Fördermassnahme wäre ein Verbot von Neuzulassungen von Autos mit Verbrennungsmotoren ab 2035, wie es die EU beschlossen hat. Ein solches Verbot ist in der Schweiz jedoch unbeliebt (Abb. 16). Rund zwei Drittel sprechen sich gegen ein solches Verbot aus, nur 28 Prozent befürworten es. Der Anteil der Bevölkerung, der sich für ein Verbrenner-Verbot ab 2035 ausspricht, ist in den letzten Jahren sogar rückläufig. 2023 waren noch 37 Prozent einem Verbot gegenüber positiv eingestellt. 58 Prozent lehnten damals ein Verbot klar oder eher ab.

Einstellungen zu einem Verbrenner-Verbot (Abb. 16)

«Sind Sie für oder gegen folgende politische Vorschläge: Verbot von Autos (Neuzulassungen) mit Verbrennungsmotor ab 2035»



Zusammengefasst lässt sich sagen, dass derzeit die Mehrheit der Bevölkerung nicht gewillt scheint, die stagnierende Verkehrswende mit zusätzlichen politischen Massnahmen zu beschleunigen – insbesondere nicht durch ein Verbot von Autos mit Verbrennungsmotoren.

Automarken und Herstellerländer

Dieses Kapitel beschäftigt sich mit der Wahrnehmung von verschiedenen Automarken und Herstellerländern. Wie gut ist der Ruf der kriselnden deutschen Autoindustrie in der Schweiz? Welchen Herstellerländern wird die beste Qualität der Autos zugeschrieben? Wie werden chinesische E-Autos hierzulande wahrgenommen?

3.1 DEUTSCHE AUTOS TROTZ KRISE IN DER SCHWEIZ BELIEBT

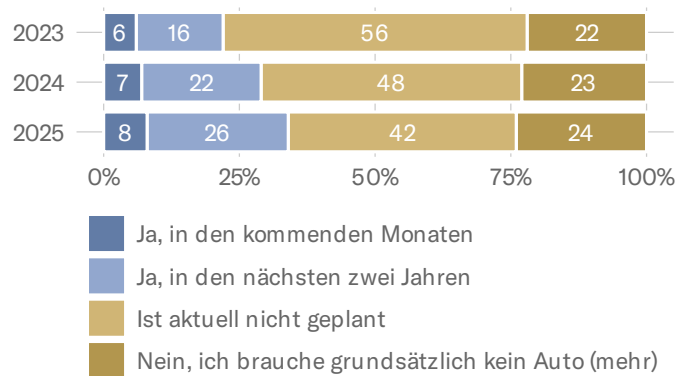
Nachdem während den 2010er-Jahren verhältnismässig viele Personenwagen gekauft wurden, reduzierte sich die Anzahl der neuen Inverkehrsetzungen mit der Corona-Pandemie ab 2020 stark. Seither hat sich die Anzahl verkaufter Autos nicht mehr auf ihr Vor-Pandemie-Level erholt.⁸

Aktuell planen jedoch wieder mehr Schweizerinnen und Schweizer, in den nächsten zwei Jahren ein Auto zu kaufen. Wie Abbildung 17 zeigt, ist der Anteil der Kaufwilligen seit 2023 deutlich angestiegen – von 22 auf 34 Prozent.

⁸Strassenfahrzeuge – neue Inverkehrsetzungen. Bundesamt für Statistik, 2025

Autokaufpläne – Zeitvergleich (Abb. 17)

«Planen Sie den Kauf eines Autos?»



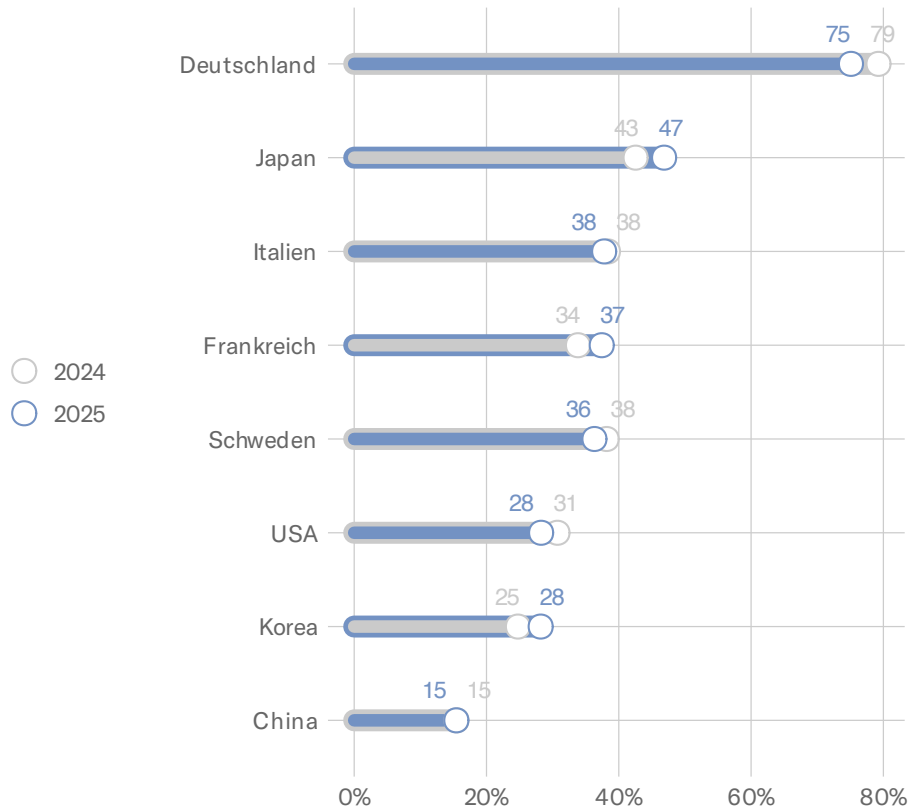
Über diese Entwicklung dürfte sich insbesondere die deutsche Autoindustrie freuen. Diese war zuletzt häufig negativ in den Schlagzeilen, wegen sinkender Absatzzahlen, Gewinneinbrüchen, Stellenabbau sowie wachsendem Konkurrenzdruck.⁹

In der Schweiz bleibt Deutschland allerdings weiterhin mit Abstand das beliebteste Herkunftsland für Autos. Wie auf Abbildung 18 zu sehen ist, geben 75 Prozent der künftigen Käuferinnen und Käufer eines Autos mit Verbrennungsmotors an, sich vorstellen zu können, dieses Auto von einem deutschen Hersteller zu kaufen. Dies bedeutet zwar in der Tendenz einen Rückgang im Vergleich zu 2024 (79%), doch Deutschland behält einen deutlichen Vorsprung gegenüber allen anderen Herstellerländern. Entsprechend dürfte die deutsche Autoindustrie auch am meisten von der steigenden Autonachfrage in der Schweiz profitieren.

⁹ Siehe z.B. NZZ vom 7.5.2025 oder Zeit Online vom 31.3.2025

Bevorzugte Herstellerländer für Autos mit Verbrennungsmotor – Zeitvergleich (Abb. 18)

«Von Herstellern aus welchen der folgenden Länder könnten Sie sich vorstellen, ein Auto mit Verbrennungsmotor zu kaufen?» – nur Personen, die sich als nächstes Auto voraussichtlich ein Auto mit Verbrennungsmotor anschaffen werden



Hinter Deutschland folgt Japan mit 47 Prozent als zweitbeliebtestes Herstellerland. Dahinter liegen Italien (38 %), Frankreich (37 %) und Schweden (36 %) relativ eng beieinander. Weniger beliebt als Herkunftsländer von Verbrennerautos sind hingegen die USA und Korea (beide 28 %) sowie China, das mit 15 Prozent deutlich abgeschlagen ist.

Deutschland ist nicht nur bei Verbrennern, sondern auch bei Elektroautos das mit Abstand beliebteste Herstellerland (Abb. 19). Bemerkenswert dabei: Unter den potenziellen E-Auto-Käuferinnen und -Käufern liegt der Anteil jener, die sich ein deutsches Modell vorstellen können, mit 82 Prozent sogar höher als bei den Verbrenner-Kaufinteressierten (75%; Abb. 18). Der Vorsprung auf die übrigen Länder ist jedoch bei E-Autos weniger gross. So können sich 59 Prozent den Kauf eines franzö-

sischen E-Autos vorstellen, gefolgt von Schweden (56%), Japan (50%), Italien (45%) und Korea (43%). Zuhinterst platzieren sich China (36%) und die USA (22%)

Bevorzugte Herstellerländer für E-Autos – Zeitvergleich (Abb. 19)

«Von Herstellern aus welchen der folgenden Länder könnten Sie sich vorstellen, ein E-Auto zu kaufen?» – nur Personen, die sich als nächstes Auto voraussichtlich ein E-Auto anschaffen werden

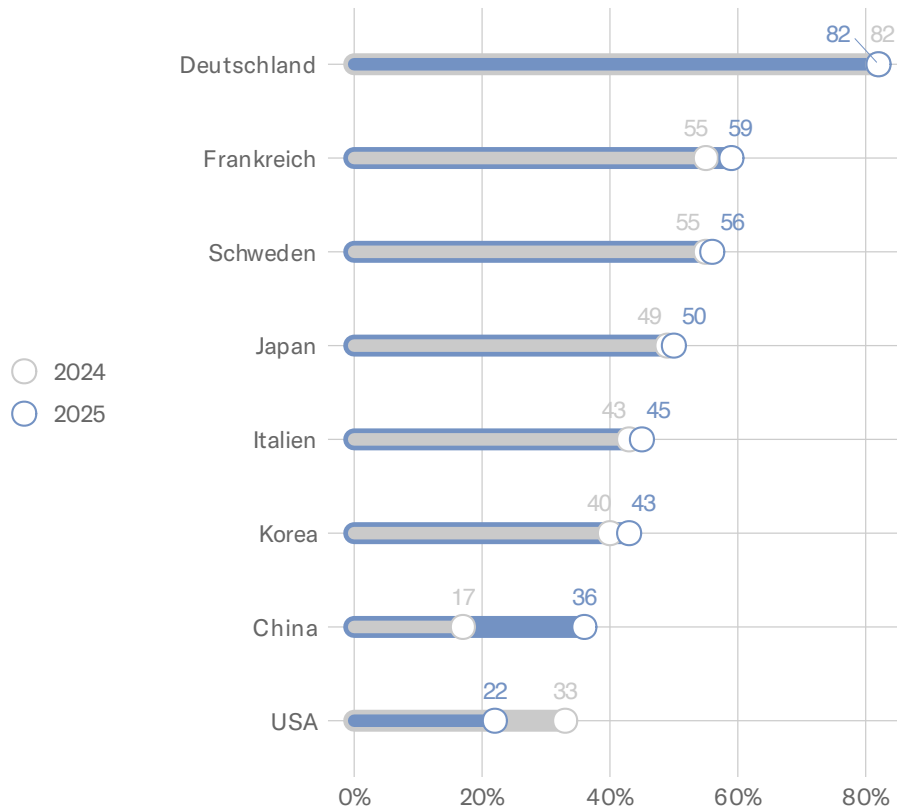


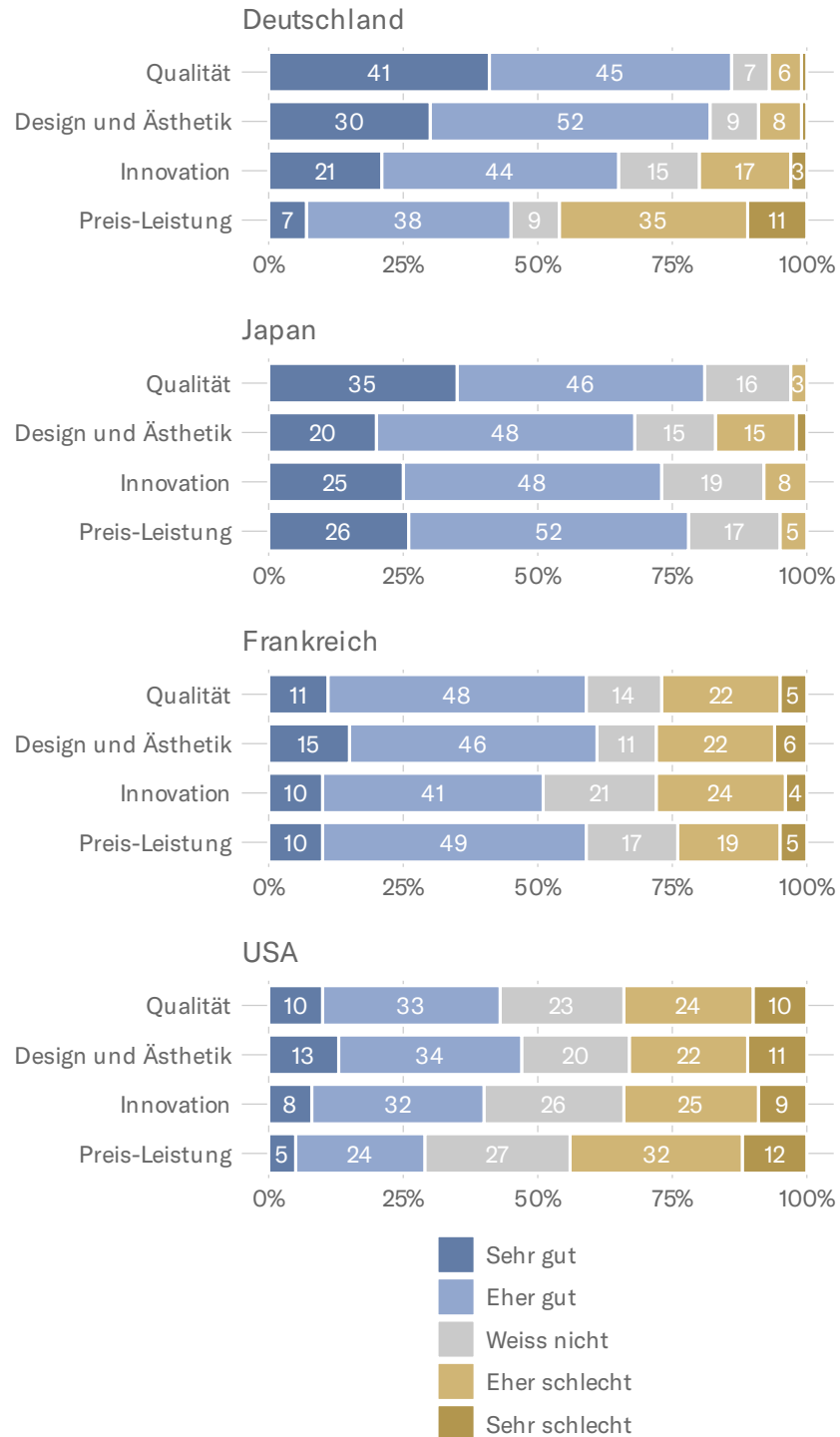
Abbildung 20 liefert Hinweise darauf, warum deutsche Automarken in der Schweiz besonders beliebt sind. Im Vergleich zu Marken aus Japan, Frankreich oder den USA schneiden deutsche Hersteller vor allem in den Bereichen Qualität sowie Design und Ästhetik überdurchschnittlich gut ab. So schätzen 86 Prozent der Befragten die Qualität deutscher Autos als sehr oder eher gut ein – ein Wert, den einzig Japan mit 81 Prozent annähernd erreicht. Auch beim Design und der Ästhetik genießen deutsche Autos einen hervorragenden Ruf. 82 Prozent der Befragten bewerten diesen Aspekt positiv. Erneut folgt als nächstes Japan, mit 68 Prozent.

AXA Mobilitätstacho 2025

Bewertung der Autos verschiedener Herstellerländer (Abb. 20)

«Wie bewerten Sie heute Autos aus [Land] im internationalen Vergleich? (z.B. [VW, BMW, Mercedes-Benz, Audi, Porsche (Deutschland) / Toyota, Honda, Nissan, Mazda, Mitsubishi, Subaru, Suzuki, Lexus (Japan) / Renault, Peugeot, Citroën (Frankreich) / Ford, Chevrolet, Jeep, Cadillac, Tesla (USA)]»

Ohne Personen, die kein Auto besitzen und sich grundsätzlich kein Auto kaufen anschaffen wollen



Bei der Innovation liegt Japan in der Wahrnehmung vorne. 73 Prozent bewerten die Innovation von japanischen Marken positiv oder eher gut, gegenüber 65 Prozent bei deutschen Herstellern. Das Preis-Leistungs-Verhältnis wird ebenfalls bei japanischen Autos am besten eingeschätzt (78%). Dieser Bereich ist zudem gemäss den Befragten die grösste Schwäche der deutschen Autos. Nur 45 Prozent bewerten das Preis-Leistungs-Verhältnis deutscher Autos als positiv. Damit liegt Deutschland diesbezüglich neben Japan auch noch hinter Frankreich (59%) zurück. Lediglich die USA (29%) schneidet noch schlechter ab.

Insgesamt geniessen deutsche Autos also zwar den Ruf, qualitativ hochwertig zu sein und sie überzeugen durch ihr ansprechendes Design. Dieses positive Image reicht für viele jedoch nicht aus, um den vergleichsweise hohen Preis zu rechtfertigen. Im Vergleich mit anderen Herstellerländern schneiden deutsche Autos beim Preis-Leistungs-Verhältnis merklich schlechter ab. Für die deutsche Autoindustrie bedeutet dies, dass der grösste Handlungsbedarf aktuell wohl beim Kaufpreis liegt.

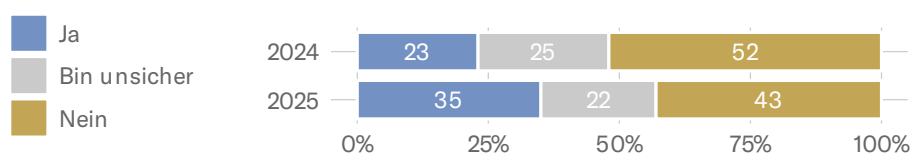
3.2 CHINESISCHE E-AUTOS IM AUFWIND

In der Rangliste der beliebtesten Herstellerländer für Elektroautos (siehe Abb. 19) sind die Ergebnisse der Herstellerländer auf den vorderen Plätzen praktisch identisch mit denjenigen aus dem Vorjahr. Auffällige Veränderungen zeigen sich jedoch bei China und den USA. Während der Anteil jener, die sich den Kauf eines US-amerikanischen E-Autos vorstellen können von 33 auf 22 Prozent zurückgegangen ist, haben chinesische E-Autos den gegenteiligen Trend durchlaufen. Der Anteil, der sich den Kauf eines chinesischen E-Autos vorstellen kann, hat sich mehr als verdoppelt, von 17 Prozent im Jahr 2024 auf 36 Prozent in diesem Jahr. Noch im vergangenen Jahr waren chinesische Elektroautos in der Schweiz kaum bekannt und Schweizerinnen und Schweizer standen ihnen grundsätzlich skeptisch gegenüber. Ein Jahr später sind chinesische E-Autos nun im Aufwind.

Dieser Aufschwung hängt vor allem mit einer Marke zusammen: BYD. Innerhalb eines Jahres konnte BYD ihre Bekanntheit in der Schweiz markant steigern, wie Abbildungen 21 und 22 zeigen. Der Anteil der Personen, die angeben, einen chinesischen Automobilhersteller namentlich zu kennen, ist von 23 Prozent im Jahr 2024 auf 35 Prozent im Jahr 2025 gestiegen (Abb. 21). Das ist ein Zuwachs von rund 50 Prozent.

Bekanntheit chinesischer Automarken – Zeitvergleich (Abb. 21)

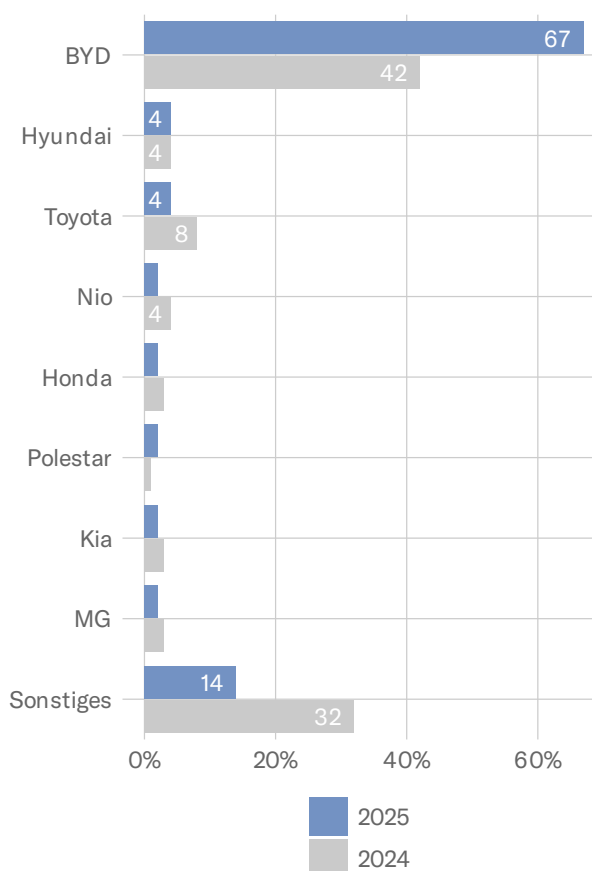
«Sind Ihnen chinesische Automobilhersteller namentlich bekannt?»



Die meisten Personen, die angeben, eine chinesische E-Auto-Marke zu kennen, denken dabei in erster Linie an BYD (Abb. 22): Zwei Drittel nennen spontan diesen Hersteller, wenn sie gebeten werden, einen chinesischen Hersteller zu benennen. Keine andere Marke erreicht auch nur fünf Prozent der Erwähnungen, wobei einige der erwähnten Marken nicht einmal aus China kommen. Letztes Jahr nannten 47 Prozent der Personen, die angaben, einen chinesischen Automobilhersteller zu kennen, BYD als Antwort.

Bekanntheit chinesischer Automarken – Zeitvergleich (Abb. 22)

«Sind Ihnen chinesische Automobilhersteller namentlich bekannt? Falls ja, welche? (nur einen Namen nennen)» – nur Personen, die angeben, einen chinesischen Automobilhersteller namentlich zu kennen



Die gesteigerte Bekanntheit von BYD dürfte nicht zuletzt mit ihrem Engagement als Sponsor bei der UEFA Fussball-Europameisterschaft 2024¹⁰ und dem medienwirksam inszenierten Verkaufsstart in der Schweiz im April 2025¹¹ zusammenhängen.

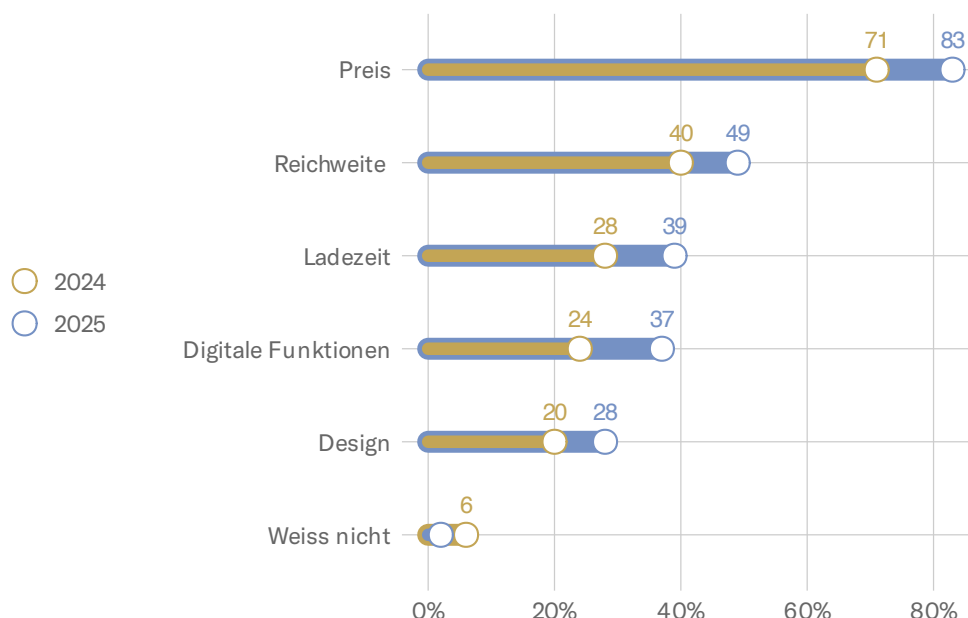
Abbildung 23 zeigt, dass chinesische E-Autos nicht nur an Bekanntheit gewonnen haben, sondern bei den Kaufinteressierten auch ein besseres Image geniessen als noch im Vorjahr. Alle zur Auswahl gestellten Gründe, die für den Kauf eines chinesischen E-Autos sprechen könnten, wurden von Personen, die sich den Kauf eines chinesischen E-Autos grundsätzlich vorstellen könnten, 2025 häufiger genannt als noch 2024.

¹⁰ Website von BYD

¹¹ Blick vom 6.4.2025

Gründe für ein E-Auto aus China – Zeitvergleich (Abb. 23)

«Sie haben angegeben, dass Sie sich den Kauf eines chinesischen E-Autos vorstellen könnten. Welche Gründe sprechen für Sie für den Kauf eines E-Autos eines chinesischen Herstellers?» – nur E-Auto-Interessierte, die sich den Kauf eines chinesischen E-Autos vorstellen können

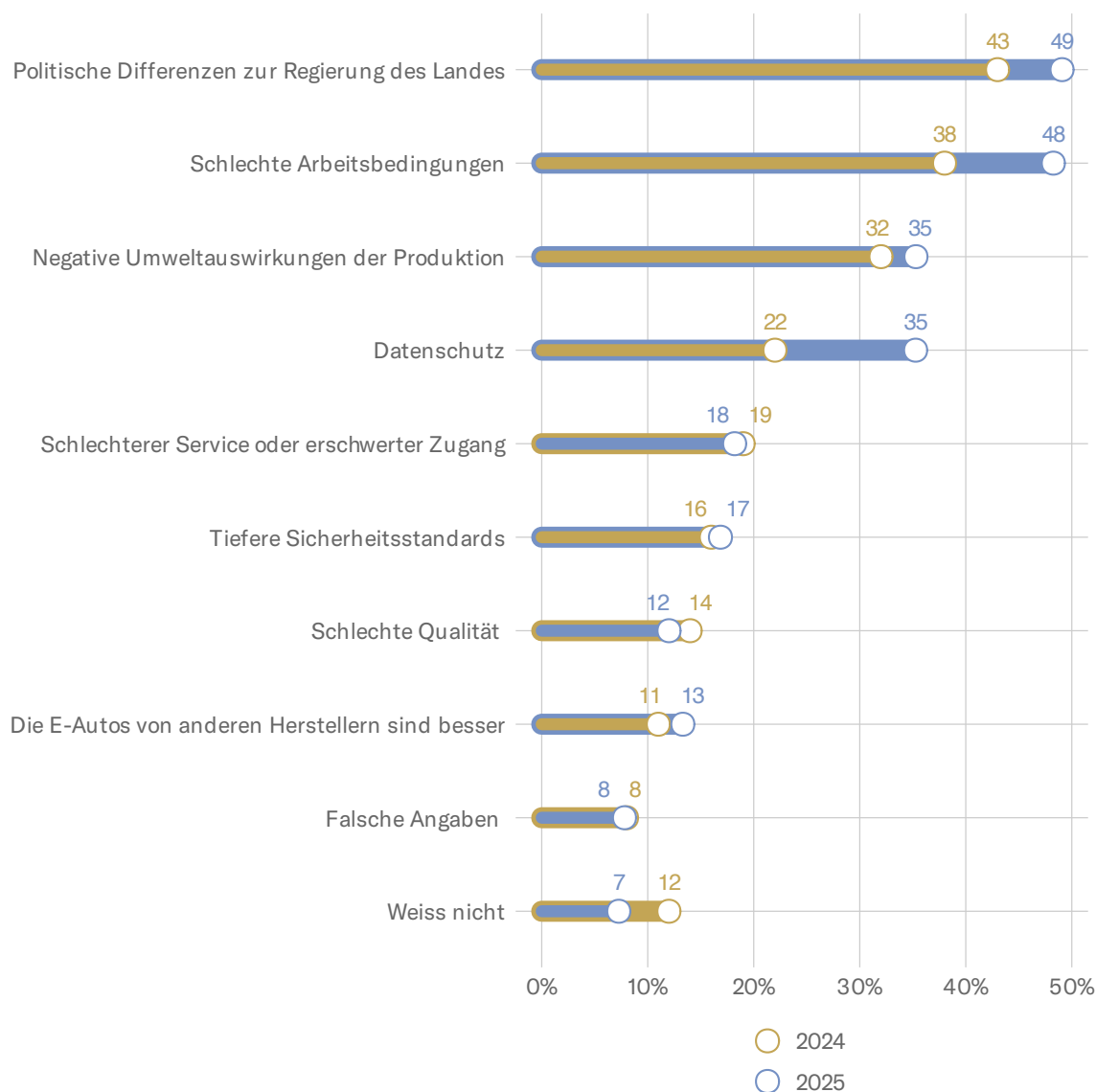


Am häufigsten überzeugt weiterhin der attraktive Kaufpreis. 83 Prozent der Befragten, die sich den Kauf eines chinesischen E-Autos vorstellen können, nennen ihn als Grund. Doch auch die Reichweite (49%), die Ladezeit (39%) und die digitalen Funktionen (37%) werden von jeweils mehr als einem Drittel als Pluspunkte wahrgenommen.

Auf der anderen Seite sind Vorbehalte gegenüber chinesischen E-Autos bei jenen E-Auto-Kaufinteressierten, die sich den Kauf eines chinesischen E-Autos nicht vorstellen können, im Vergleich zum Vorjahr eher noch verbreiteter (Abb. 24). Diese Bedenken betreffen meist nicht primär die Fahrzeuge selbst. Im Vordergrund stehen politische Differenzen zur Regierung des Landes (49%), die schlechten Arbeitsbedingungen (48%) sowie negative Umweltauswirkungen bei der Produktion (35%). Der am häufigsten genannte fahrzeugspezifische Grund ist der Datenschutz. 35 Prozent geben Datenschutzbedenken als Grund dafür an – ein deutlicher Anstieg gegenüber 2024 (22%).

Gründe gegen ein E-Auto aus China – Zeitvergleich (Abb. 24)

«Sie haben angegeben, dass Sie sich den Kauf eines chinesischen E-Autos nicht vorstellen könnten. Welche Gründe sprechen für Sie gegen den Kauf eines E-Autos eines chinesischen Herstellers?» – nur E-Auto-Interessierte, die sich den Kauf eines chinesischen E-Autos nicht vorstellen können



Die Einstellungen zu chinesischen E-Autos sind damit polarisierter als noch vor einem Jahr. Insgesamt sind die chinesischen E-Autos, allen voran die Marke BYD, in der Schweiz aber dennoch klar im Aufwind. Der rasche Bekanntheitszuwachs von BYD zeigt, wie dynamisch der E-Auto-Markt derzeit ist und dass neben technischen Merkmalen und dem Preis auch Faktoren wie Markenbekanntheit und politische Vorbehalte eine

wichtige Rolle spielen. Es bleibt abzuwarten, inwiefern sich dieser Trend tatsächlich in den Verkaufszahlen niederschlagen wird.

Automatisierung von Autos

In diesem Kapitel wird untersucht, wie die Schweizer Bevölkerung zu stärkerer Automatisierung von Autos steht. Was sind die grössten wahrgenommenen Vor- und Nachteile von autonomen Fahrzeugen? Befürworten Schweizerinnen und Schweizer eine Zulassung von bedingt automatisierten Fahrzeugen? Sorgen sich Autobesitzende um die Sicherheit ihrer Fahrzeugdaten?

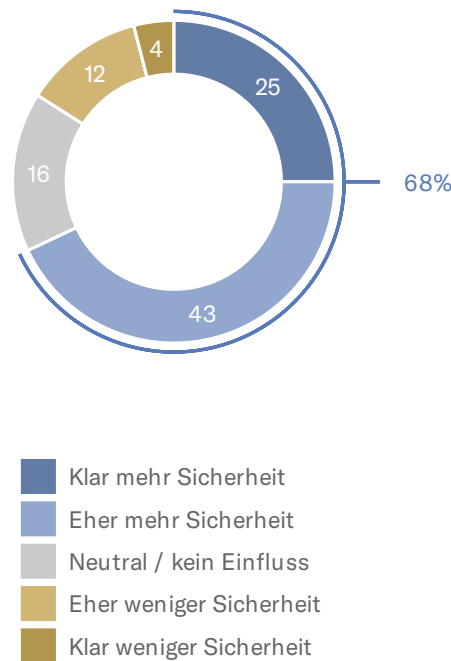
4.1 GROSSE SKEPSIS GEGENÜBER AUTONOMEN FAHRZEUGEN

Fahrerassistenzsysteme, die das Autofahren sicherer und komfortabler machen sollen, haben in den letzten Jahren grosse Fortschritte erzielt und gehören bei vielen Neuwagen mittlerweile zur Standardausstattung. Dazu zählen etwa adaptive Tempomaten, Notbrems- und Spurhalteassistenten sowie Totwinkelwarner.

Eine klare Mehrheit der Bevölkerung (68%) ist der Ansicht, dass solche Systeme die Sicherheit von Autofahrenden klar oder eher verbessert haben (Abb. 25).

Einfluss von Fahrerassistenzsystemen auf die Sicherheit (Abb. 25)

«Fahrerassistenzsysteme (z.B. Spurhalteassistent, Notbremseassistent) können Autofahrende unterstützen, aber können auch zu nachlassender Aufmerksamkeit führen, wenn Fahrende sich zu sehr auf die Systeme verlassen. Wie schätzen Sie den Einfluss von Fahrerassistenzsystemen auf die Sicherheit von Autofahrenden ein?»



16 Prozent glauben, diese Technologien hätten keine nennenswerten Auswirkungen auf die Sicherheit. Und lediglich weitere 16 Prozent vertreten die Auffassung, dass Fahrerassistenzsysteme unter dem Strich sogar zu weniger Sicherheit führen. Ein möglicher Grund für diese Skepsis liegt in der Sorge, dass sich Fahrende zu sehr auf die Technik verlassen und dadurch unaufmerksamer werden.¹²

Die bisherigen technologischen Fortschritte im Bereich der Fahrerassistenzsysteme werden von der Bevölkerung also klar positiv bewertet. Ganz anders präsentiert sich das Bild bei möglichen weiteren Automatisierungsschritten. Diese werden von der Bevölkerung mehrheitlich skeptisch betrachtet.

Abbildung 26 zeigt die Haltung der Bevölkerung zur Zulassung sogenannt bedingt automatisierter Fahrzeuge. Damit sind Fahrzeuge gemeint, die in bestimmten Fahrsituationen (z.B. auf Autobahnen) selbständig fahren können. Die Person am Steuer muss

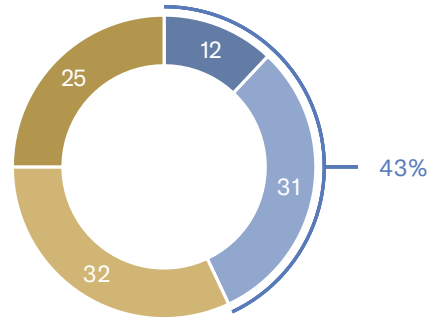
¹²Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), 17.9.2024

dabei das System nicht konstant überwachen, muss aber jederzeit in der Lage sein, die Kontrolle wieder zu übernehmen, wenn das Fahrzeug sie dazu auffordert. Dies wird auch als «Stufe 3 Automatisierung» bezeichnet auf einer Skala, die von Stufe 0 (nicht automatisiert) bis Stufe 5 (autonom) reicht.¹³

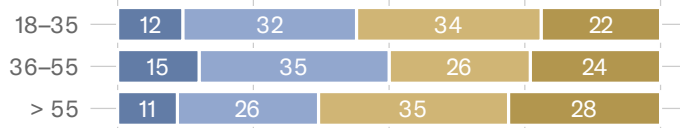
¹³Bundesamt für Strassen ASTRA, 2025

Zustimmung zur Zulassung bedingt automatisierter Fahrzeuge (Abb. 26)

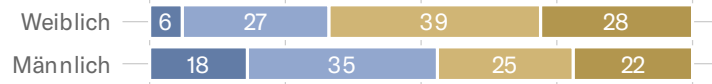
«Bedingt automatisierte Fahrzeuge (Automatisierung Level 3) können in bestimmten Fahrsituationen (z.B. auf Autobahnen) die Kontrolle übernehmen. Der/die Fahrer/in muss dabei das System nicht überwachen, muss aber bereit sein, die Kontrolle wieder zu übernehmen, wenn das Fahrzeug ihn/sie dazu auffordert. Befürworten Sie die Zulassung von bedingt automatisierten Fahrzeugen?»



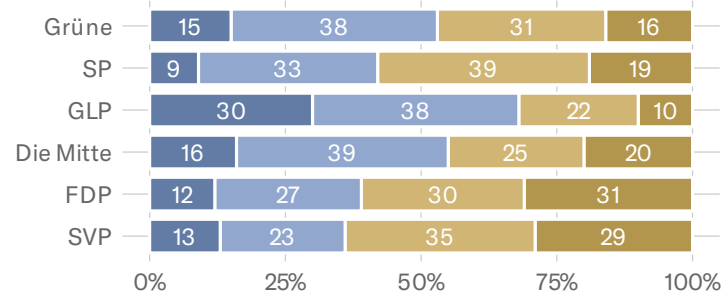
Nach Alter



Nach Geschlecht



Nach Partei



Seit einer Entscheid des Bundesrates im März 2025 sind solche bedingt automatisierten Fahrzeuge in der Schweiz theoretisch erlaubt. Bislang wurde jedoch noch kein entsprechendes Modell für den Strassenverkehr zertifiziert.¹⁴

Nur 43 Prozent der Bevölkerung befürworten eine Zulassung von bedingt automatisierten Fahrzeugen auf Schweizer Strassen und sogar nur zwölf Prozent befürworten die Zulassung klar. Besonders ältere Menschen sowie Frauen zeigen sich häufig skeptisch. Lediglich 37 Prozent der über 55-Jährigen sowie 33 Prozent der Frauen befürworten eine Zulassung.

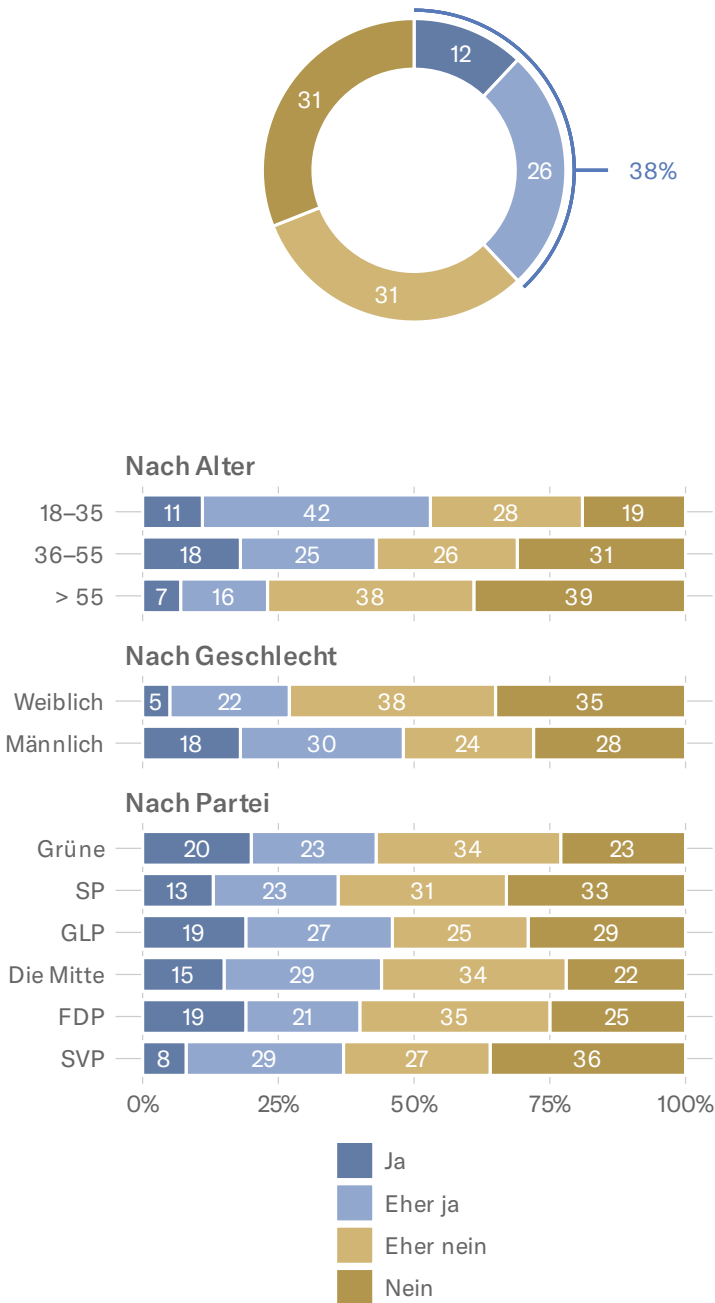
Auch Unterschiede nach Parteipräferenzen lassen sich erkennen. Am offensten gegenüber der neuen Technologie sind Wählerinnen und Wähler der GLP. 68 Prozent von ihnen sprechen sich für eine Zulassung aus. Am skeptischsten sind SVP-Anhängerinnen und Anhänger (26% Befürwortung).

Ein ähnliches Bild zeigt sich bei der Frage, ob die Entwicklung von autonomen Fahrzeugen (Automatisierung Level 5) befürwortet wird (Abb. 27). Solche Fahrzeuge übernehmen alle Fahraufgaben vollumfänglich, sodass von Start bis Ziel keine Handlungen der Person am Steuer erforderlich sind. 38 Prozent wünschen sich, dass diese Technologie entwickelt und der breiten Bevölkerung zugänglich gemacht wird.

¹⁴Blick, 5.3.25

Zustimmung zur Entwicklung autonomer Fahrzeuge (Abb. 27)

«Autonome Fahrzeuge (Automatisierung Level 5) übernehmen alle Fahraufgaben vollumfänglich. Es sind von Start bis Ziel keine Handlungen des/r Fahrer/in erforderlich. Befürworten Sie die Entwicklung von autonomen Fahrzeugen mit dem Ziel, diese der breiten Bevölkerung zugänglich zu machen?»

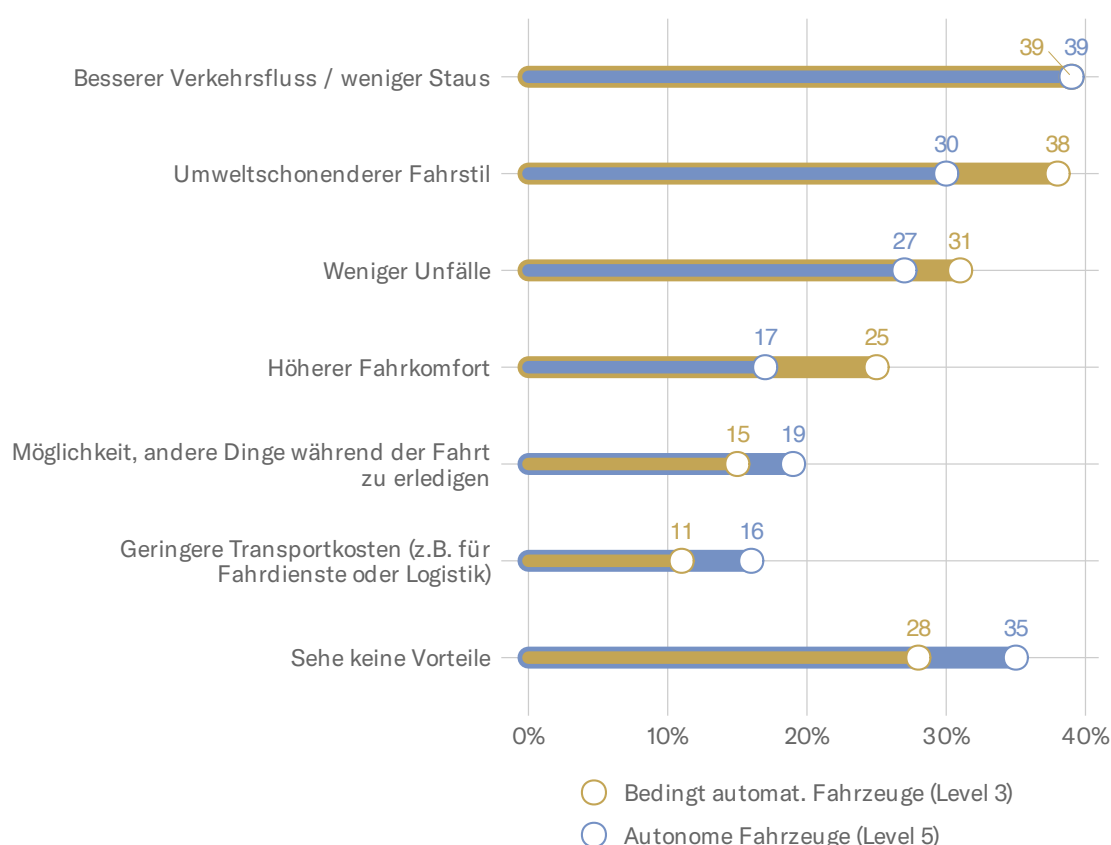


Wie bei der Frage zur Zulassung von bedingt automatisierten Fahrzeugen sind ältere Menschen, Frauen und die Anhänger-schaften der Polparteien auch einer Entwicklung von autonomen Fahrzeugen gegenüber tendenziell skeptischer eingestellt.

Den grössten Nutzen stärker automatisierter Fahrzeuge sehen die Befragten in einem flüssigeren Verkehr und einer Reduktion von Staus (Abb. 28). Jeweils 39 Prozent nennen dies als Hauptvorteil von bedingt automatisierten sowie von vollständig autonomen Fahrzeugen. Weitere als vorteilhaft bewertete Aspekte sind ein umweltschonenderer Fahrstil, eine potenziell geringere Zahl an Verkehrsunfällen sowie ein höherer Fahrkomfort.

Vorteile bedingt automatisierter / autonomer Fahrzeuge (Abb. 28)

«Was sehen Sie als die Hauptvorteile von [bedingt automatisierten / autonomen] Fahrzeugen?»



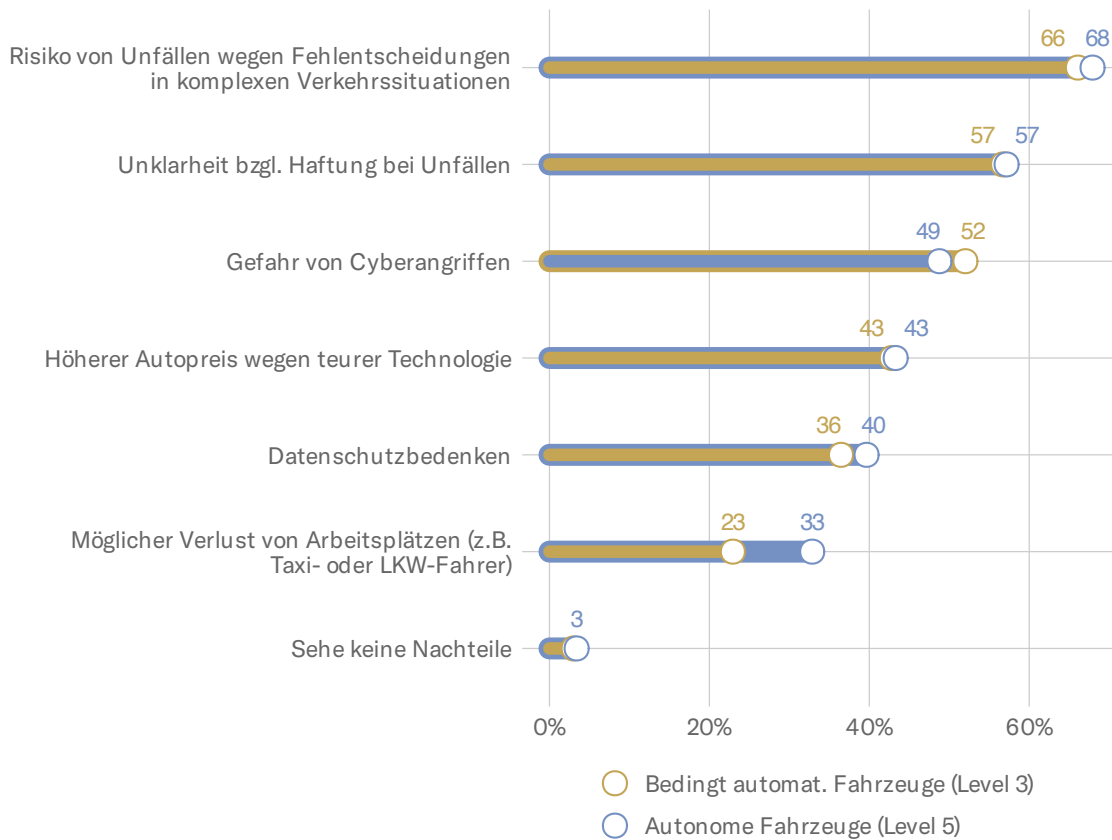
Geringere Transportkosten für Fahrdienste oder Logistik und die Möglichkeit sich während der Fahrt auf andere Dinge zu konzentrieren, erachten hingegen nur wenige als Hauptvorteile

von bedingt automatisierten oder autonomen Fahrzeugen. Ein beträchtlicher Anteil der Befragten gibt an, gar keine Vorteile zu sehen. Ganze 28 Prozent sehen bei bedingt automatisierten Fahrzeugen gar keinen Vorteil, bei autonomen Fahrzeugen sind es sogar 35 Prozent.

Umgekehrt gibt es kaum jemanden, der in der stärkeren Automatisierung des Fahrens keinerlei Nachteile sieht. Lediglich drei Prozent der Befragten geben an, keine Bedenken zu haben (Abb. 29). Am meisten Befragte sehen das Risiko von Unfällen wegen Fehlentscheidungen in komplexen Verkehrssituationen als einen der grössten Nachteile von bedingt automatisierten (66%) oder autonomen Fahrzeugen (68%). Je 57 Prozent sieht eine Unklarheit bezüglich der Haftung bei Unfällen als Problem. Rund die Hälfte sieht die Gefahr von Cyberangriffen als Nachteil. Am wenigsten Befragte sorgen sich in diesem Zusammenhang um einen möglichen Verlust von Arbeitsplätzen im Transportwesen (23% und 33%).

Nachteile bedingt automatisierter / autonomer Fahrzeuge (Abb. 29)

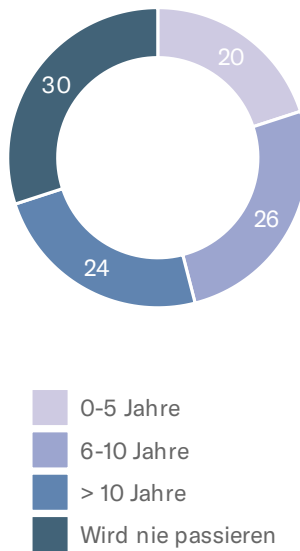
«Was sehen Sie als die grössten Nachteile / Gefahren von [bedingt automatisierten / autonomen] Fahrzeugen?»



Obwohl eine Mehrheit der Bevölkerung mehr Nachteile als Vorteile in autonomen Fahrzeugen sieht, rechnet dennoch ein grosser Teil damit, dass solche Fahrzeuge in den nächsten Jahren in der Schweiz zugelassen werden (Abb. 30). Jede fünfte Person geht davon aus, dass dies bereits innerhalb der nächsten fünf Jahre geschehen wird. Weitere 26 Prozent rechnen mit einer Zulassung in sechs bis zehn Jahren. Ein Viertel der Befragten glaubt, dass es noch länger dauern wird – also mehr als zehn Jahre. Und 30 Prozent sind überzeugt, dass autonome Fahrzeuge in der Schweiz überhaupt nie zugelassen werden.

Zulassung autonomer Fahrzeuge (Abb. 30)

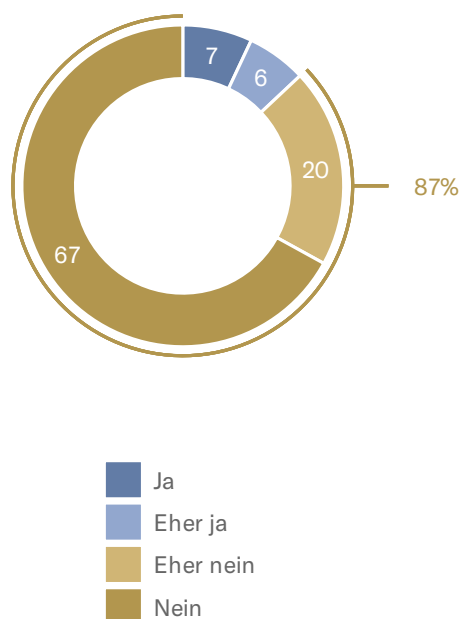
«Was denken Sie: Wie viele Jahre wird es noch gehen bis in der Schweiz autonome Fahrzeuge zugelassen werden?» – offene Frage; Aufteilung der Antwortkategorien nachträglich durch die Autorenschaft vorgenommen



Sollten autonome Fahrzeuge irgendwann zugelassen werden, spricht sich eine deutliche Mehrheit der Schweizer Bevölkerung (87%) dafür aus, dass es nicht erlaubt sein sollte, diese ohne Führerschein zu nutzen (Abb. 31).

Nutzung autonomer Fahrzeuge ohne Führerschein (Abb. 31)

«Sollte es erlaubt sein, autonome Fahrzeuge ohne Führerschein zu nutzen, falls diese zugelassen werden?»



Insgesamt steht die Schweizer Bevölkerung bedingt automatisierten und insbesondere autonomen Fahrzeugen skeptisch gegenüber. Aus Sicht der Mehrheit überwiegen die Nachteile gegenüber den Vorteilen dieser Technologien. Die künftige Akzeptanz höher automatisierter Autos dürfte massgeblich davon abhängen, ob sie in punkto Sicherheit überzeugen.

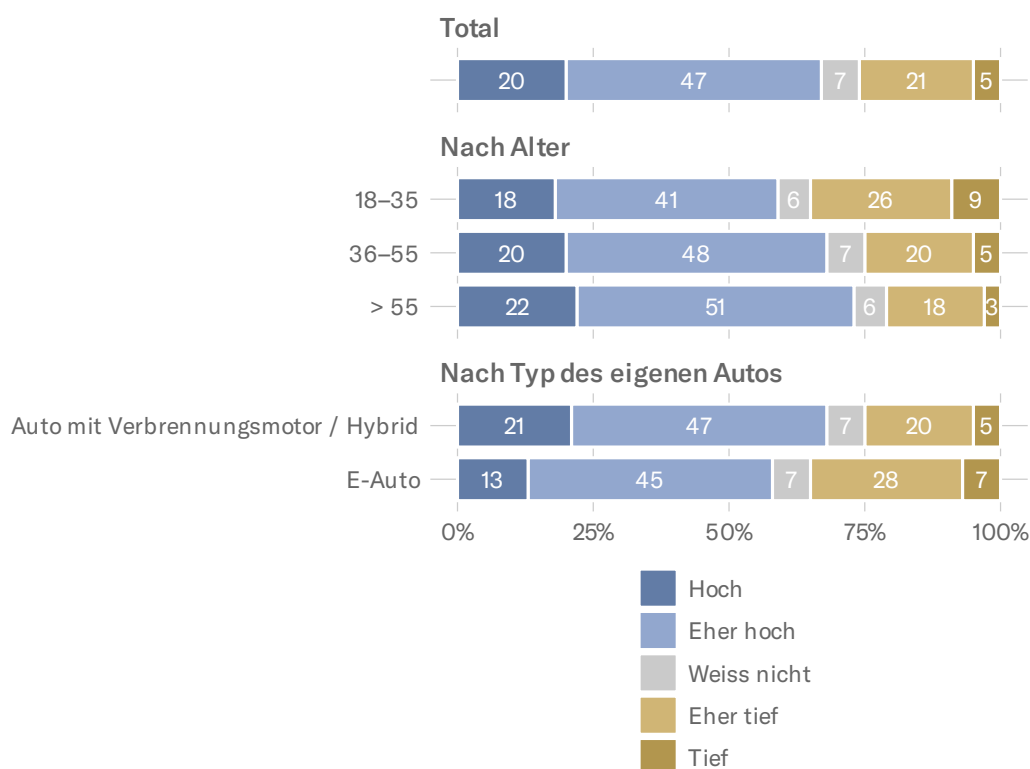
4.2 RISIKO VON CYBERANGRIFFEN AUF AUTOS WIRD ALS HOCH EINGESTUFT

Die zunehmende Automatisierung von Autos hat zur Folge, dass für deren Nutzung immer mehr Daten benötigt werden. Diese grosse Menge an Daten führt jedoch auch zu Vulnerabilitäten. Rund zwei Drittel der Autobesitzenden (67%) schätzen das Risiko, dass ihre Fahrzeugdaten durch einen Cyberangriff missbraucht werden könnten, als hoch oder eher hoch ein, wie Abbildung 32 zeigt.

Dass diese Sorgen nicht unbegründet sind, zeigen vergangene Sicherheitslücken, wie beispielsweise ein Datenleck bei VW, das letztes Jahr ans Licht kam. Bei diesem waren die Standortdaten und weitere sensible Daten von rund 800'000 Fahrzeugen öffentlich im Internet zugänglich.¹⁵

Risiko eines Cyberangriffs auf Fahrzeugdaten (Abb. 32)

«Wie beurteilen Sie das Risiko, dass Ihre Fahrzeugdaten durch Cyberangriffe missbraucht werden könnten?» – nur Personen, die ein Auto besitzen



Es zeigt sich, dass Jüngere und E-Auto-Besitzende etwas weniger oft besorgt darüber sind, dass ihre Fahrzeugdaten durch Cyberangriffe missbraucht werden könnten. Doch auch bei diesen Gruppen schätzt eine deutliche Mehrheit das Risiko als hoch oder eher hoch ein.

Neben der Sorge bezüglich des Missbrauchs von Daten durch Cyberangriffe, ist eine Mehrheit der Autonutzenden misstrauisch im Zusammenhang mit dem Umgang der im Fahrzeug anfallenden Daten durch die Herstellerfirmen, wie aus Abbildung

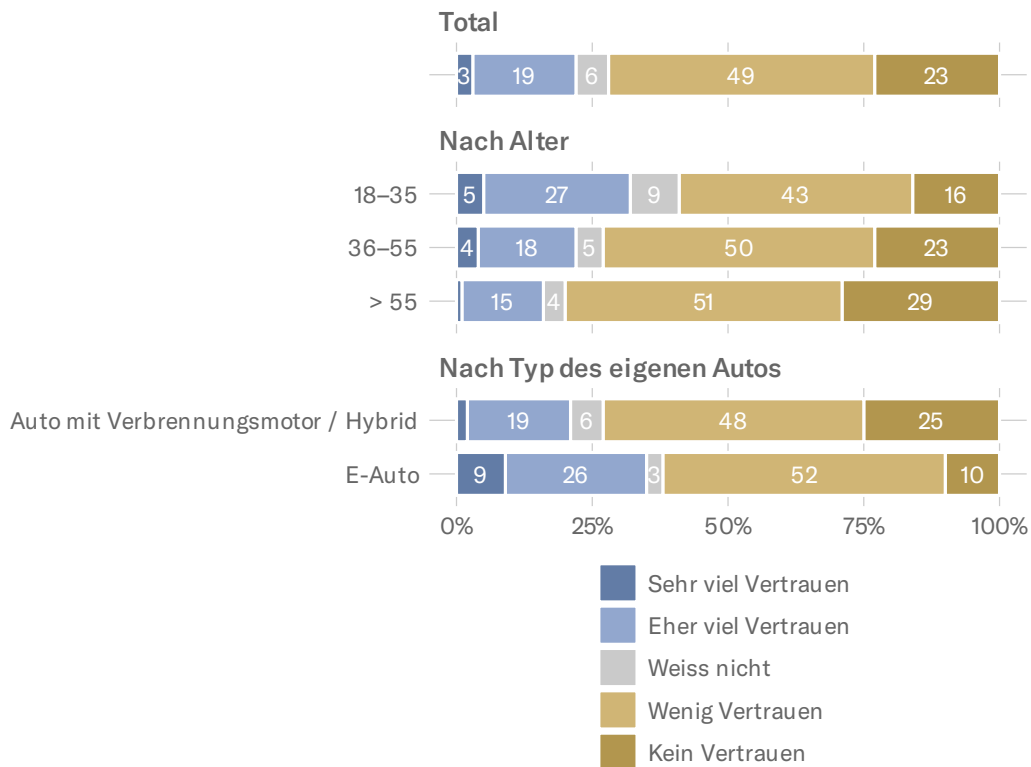
¹⁵ Siehe z.B. Informatik.ch, 21.1.2025

33 hervorgeht. Fast drei Viertel der Befragten geben an, wenig oder gar kein Vertrauen zu haben, dass Autohersteller die Daten ihrer Kundinnen und Kunden sicher und im Einklang mit den Datenschutzbestimmungen behandeln.

Tatsächlich stehen Autohersteller für ihren Umgang mit Daten regelmässig in der Kritik, etwa weil sie mehr Daten sammeln als für den Betrieb des Fahrzeugs notwendig wäre und diese dann teilweise auch an Dritte weiterverkaufen – oft ohne, dass Nutzerinnen und Nutzer sich dessen bewusst sind.¹⁶

Vertrauen in Datensicherheit bei Automobilherstellern (Abb. 33)

«Wie viel Vertrauen haben Sie darin, dass Automobilhersteller und Drittanbieter die Daten ihrer Kunden sicher und im Einklang mit Datenschutzbestimmungen behandeln?» – nur Personen, die ein Auto besitzen



Die gleichen Gruppen, die etwas weniger oft besorgt darüber sind, dass ihre Fahrzeugdaten durch Cyberangriffe missbraucht werden könnten – Jüngere und E-Auto-Besitzende – haben auch ein höheres Vertrauen in Automobilhersteller im Zusammenhang mit deren Umgang mit Daten. 32 Prozent der

¹⁶ Siehe z.B. Beobachter, 9.5.2025

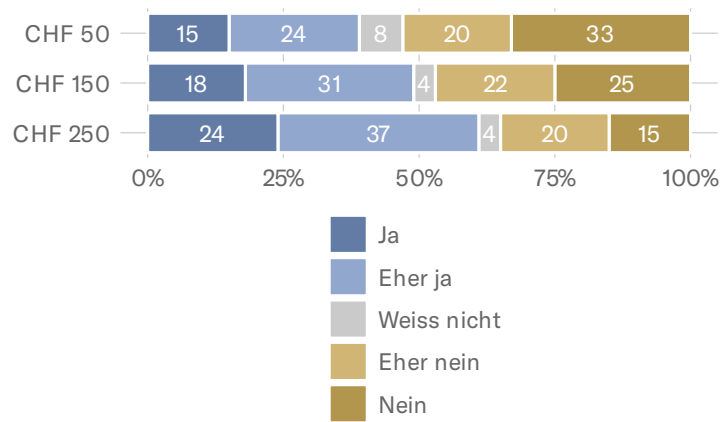
18-35-Jährigen verspüren in diesem Zusammenhang sehr oder eher viel Vertrauen, verglichen mit nur 16 Prozent bei den über 55-Jährigen.

Auch Besitzerinnen und Besitzer von E-Autos zeigen im Schnitt ein höheres Vertrauen in den verantwortungsvollen Umgang mit Daten durch Autohersteller. Das könnte unter anderem daran liegen, dass viele E-Auto-Herstellerfirmen ein modernes, softwarezentriertes Nutzererlebnis in den Vordergrund stellen. Es liegt nahe, dass sie damit ein eher technikaffines Publikum ansprechen, das verhältnismässig offen ist für digitale Innovationen und das entsprechend ein höheres Grundvertrauen in Technologie und deren Anbieter mitbringt.

Insgesamt sorgen sich also viele Autobesitzende darüber, was mit den Daten passiert oder passieren kann, die von einem modernen Auto gesammelt werden. Viele Autobesitzende wären aber durchaus bereit, unter gewissen Umständen freiwillig einen Teil ihrer Daten zu teilen. Wie auf Abbildung 34 zu erkennen ist, wäre eine klare Mehrheit von 61 Prozent der Autobesitzenden bereit, Daten zu ihrem Fahrverhalten mit ihrer Versicherung zu teilen, wenn sie im Gegenzug für sicheres Fahrverhalten jährlich bis zu 250 Franken an Prämienrabatt erhalten würden. Allerdings muss dabei der Preis stimmen. Bei niedrigeren Rabatten von 50 oder 150 Franken pro Jahr wäre weniger als die Hälfte bereit, ihre Daten zu teilen.

Datenfreigabe für Prämienrabatt bei sicherem Fahrverhalten (Abb. 34)

«Wären Sie bereit, Daten zu Ihrem Fahrverhalten mit Ihrer Autoversicherung zu teilen, wenn Sie im Gegenzug für sicheres Fahrverhalten einen Prämienrabatt von bis zu [50 / 150 / 250] Franken pro Jahr erhalten würden?» – nur Personen, die ein Auto besitzen



Die Ergebnisse aus diesem Unterkapitel deuten auf ein ambivalentes Verhältnis der Schweizer Autonutzenden zu Datenschutzfragen im Zusammenhang mit ihren Fahrzeugdaten hin. Einerseits misstrauen sie den Autoherstellern und beurteilen das Risiko für mögliche Cyberangriffe als hoch. Andererseits wären sie bereit, ihre Daten mit ihrer Autoversicherung zu teilen, wenn sie sich bewusst dafür entscheiden können und sie dafür eine attraktive finanzielle Gegenleistung erhalten.

Datenerhebung und Methode

Die Daten wurden zwischen dem 5. und dem 13. Mai 2025 erhoben. Die Grundgesamtheit der Befragung bildet die sprachlich integrierte Wohnbevölkerung der Deutschschweiz und der französischsprachigen Schweiz ab 18 Jahren. Die Teilnehmenden wurden über das Online-Panel von Sotomo sowie über das Online-Panel von Bilendi rekrutiert. Nach Bereinigung und Kontrolle der Daten konnten die Angaben von 1640 Personen für die Auswertung verwendet werden.

Da sich die Teilnehmenden der Umfrage selbst rekrutieren (opt-in), können Verzerrungen in der Zusammensetzung der Stichprobe auftreten. Es werden deshalb statistische Gewichtungsverfahren angewendet, damit die Stichprobe hinsichtlich zentraler soziodemographischer Merkmale der Bevölkerung entspricht. Folgende Merkmale wurden bei der Gewichtung berücksichtigt: Geschlecht, Alter, Bildung, Sprachregion, Wohnform und politische Orientierung. Dieses Vorgehen gewährleistet eine hohe Repräsentativität der Wohnbevölkerung der Schweiz. Für die vorliegende Gesamtstichprobe beträgt das 95-Prozent-Konfidenzintervall (für 50-Prozent-Anteil) $\pm 2,4$ Prozentpunkte.

