Insgesamt stabile Wahrnehmung, aber schwindende Selbstverständlichkeit

Der Blick auf den Verkehr verändert sich

©GFS.BERN | AUGUST 2025

gfs.bern

Projektteam

Urs Bieri: Co-Leiter

Cloé Jans: Leiterin operatives Geschäft

Sophie Schäfer: Junior Projektleiterin

Luca Keiser: Junior Data Scientist

Jenny Roberts: Junior Data Scientist

Bern, 12.09.2025

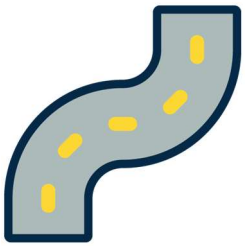
Inhaltsverzeichnis

MANAGEMENT SUMMARY 4
1 EINLEITUNG 6
1.1 Mandat und Fragestellung 6
1.2 Befragung und Stichprobe 6
2 PROBLEMWAHRNEHMUNG 8
3 MOTORISIERTER VERKEHR 11
4 ANTRIEBSYSTEME 19
5 POLITISCHE FORDERUNGEN 25
5.1 Verkehrsplanung 25
5.2 Verkehrsfinanzierung 28
6 CLUSTERANALYSE 33
7 SYNTHESE 40
8 ANHANG 42
8.1 gfs.bern-Team 42

Management Summary

Im Rahmen einer repräsentativen Umfrage im Auftrag von auto-schweiz untersucht gfs.bern die Meinung und Wahrnehmung der Schweizer Stimmbevölkerung zum Thema Verkehr. Dies ist die elfte Ausgabe des Mobilitätsmonitors. Zum ersten Mal wurde die Studie vor 20 Jahren im Jahr 2005 durchgeführt. Für die aktuelle Welle wurden insgesamt 1002 Stimmberechtigte aus allen Sprachregionen befragt.

PROBLEMWAHRNEHMUNG

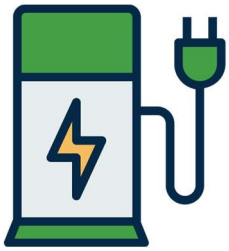


- Das Interesse an Verkehrsfragen liegt weiterhin auf einem sehr hohen Niveau: 89 Prozent der Stimmberechtigten sind sehr oder eher interessiert – der höchste Wert seit Beginn der Messungen 2005.
- Überlastete Strassen stehen für eine Mehrheit (57%) klar an erster Stelle der wahrgenommenen Verkehrsprobleme, deutlich vor Themen wie ÖV- oder Strassenausbau (je 11%) und Umweltbelastung (9%).
- Als wichtigste Lösungsansätze werden der Ausbau der Verkehrsinfrastruktur (24 %) und des ÖV-Angebots (23 %) genannt; zudem wünschen sich je 15 Prozent günstigere ÖV-Preise und ein angepasstes Mobilitätsverhalten.

MOTORISIERTER VERKEHR

- Die Bevölkerung bewertet den motorisierten Verkehr überwiegend neutral bis positiv: 36 Prozent sehen mehr Vorteile, 41 Prozent ein ausgewogenes Verhältnis von Vor- und Nachteilen. Männer und ältere Personen betonen Vorteile häufiger.
- Grosse Mehrheiten schätzen das Auto für die Erreichbarkeit entlegener Orte (90%), als wichtige Transportmöglichkeit (86%) und als Wirtschaftsfaktor (75%).
- Umweltbelastung (74%), Klimawirkung (72%) und Lärmentwicklung (72%) werden ebenfalls klar mehrheitlich kritisch mit dem motorisierten Verkehr in Verbindung gebracht.

ANTRIEBSSYSTEME



- Gut die Hälfte der Stimmberechtigten würden beim nächsten Autokauf ein Fahrzeug mit mindestens teilelektrischem Antrieb wählen. Am beliebtesten sind dabei rein elektrische Modelle (27%).
- Die grössten Hemmnisse bleiben Reichweitenbeschränkungen (78%), sowie Umwelt- und Recyclingprobleme der Batterien (77%).

- Das Umweltpotenzial von Elektroautos wird anerkannt, ist jedoch an Bedingungen wie nachhaltigen Rohstoffabbau und funktionierende Recyclinglösungen geknüpft.

POLITISCHE FORDERUNGEN

- Das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP) des Bundes findet bei 76 Prozent Zustimmung, auch bei vielen Gegner:innen der Vorlage 2024. Parteipolitisch ist das STEP breit abgestützt. Nur Anhänger:innen der Grünen sind mehrheitlich dagegen.
- Bei der zukünftigen Verkehrsplanung sollen ländliche Erreichbarkeit (86%), der Ausbau des öffentlichen Verkehrs (86%), Lebensqualität in Wohnquartieren (84%) und Umweltschutz (77%) besonders gestärkt werden.
- Finanzierungsmodelle wie Mobility Pricing und nutzungsabhängige Kosten erhalten von etwa der Hälfte der der Stimmberechtigten Unterstützung, während stosszeitenabhängige Tarife oder eine generelle Verteuerung der Mobilität kaum Rückhalt finden.

CLUSTERANALYSE: VIER MOBILITÄTSTYPEN

- Die **«KOMFORTORIENTIERTEN AUTOMOBILIST:INNEN»** (30%) nutzen das Auto intensiv, lehnen Einschränkungen ihrer Mobilität weitgehend ab und befürworten klar den Ausbau des Strassennetzes.
- Die **«BEDACHTEN REALIST:INNEN»** (26%) zeigen sich grundsätzlich offen für ökologische Anliegen, sprechen sich aber häufiger als andere Gruppen für gezielten Infrastrukturausbau aus.
- Die **«KONSENSORIENTIERTEN UMWELTSCHÜTZER:INNEN»** (25%) legen Wert auf Klimaschutz, bringen aber Verständnis für Autofahrer:innen mit und bevorzugen zurückhaltende Ausbaustrategien.
- Die **«ENGAGIERTEN KLIMABEWUSSTEN»** (19%) sind stark umweltorientiert, bereit zu persönlichen Einschränkungen und lehnen den Ausbau des Strassennetzes mehrheitlich ab.

1 Einleitung

1.1 Mandat und Fragestellung

auto-schweiz beauftragte das Forschungsinstitut gfs.bern, den Mobilitätsmonitor 2025 wiederaufzunehmen und die letztmals 2023 durchgeführte Befragungsarbeit rund um den «Monitor Verkehrsfragen» aufzudatieren. Seit 2023 wird die Studie als kombinierte Online-Telefonbefragung (mixed-mode) durchgeführt. Zusätzlich zu den Kernfragen rund um das Thema Verkehr wurde der Fragebogen dieses Jahr um Schwerpunkte zur Technologieoffenheit im motorisierten Verkehr, zu den politischen Prioritäten der Bevölkerung im Verkehrsbereich und zu geopolitischen Abhängigkeiten im Mobilitätskontext ergänzt.

1.2 Befragung und Stichprobe

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

Die Ergebnisse der neuen Befragung in der Projektreihe «Mobilitätsmonitor» basieren auf einer repräsentativen Befragung von 1'002 Stimmberechtigten der Schweiz. Wie in der letzten Erhebung wurde in der diesjährigen Befragungsserie ein Mixed-Mode- Verfahren angewendet. Dabei wurden 204 Interviews mittels computerunterstützten Telefoninterviews (CATI) erhoben sowie weitere 798 Interviews im Rahmen des gfs-Onlinepanels durchgeführt. Die Befragung fand zwischen dem 18. Juni und dem 1. Juli 2025 statt.

Über die technischen Eckwerte der Umfrage orientiert die nachstehende Übersicht:

Tabelle 1: Methodische Details

Auftraggeberin	auto-schweiz
Grundgesamtheit	Stimmberechtigte der Schweiz, die einer der drei Hauptsprachen mächtig sind
Datenerhebung	Mixed-Mode (Online- und Telefonbefragung) Online: Hauseigenes Online-Panel «Polittrends» für Stimmbevölkerung Telefon: (CATI) mit Random Digit Dialing
Befragungszeitraum	18. Juni bis 1. Juli 2025
Stichprobengrösse	Total Befragte N = 1'002, n DCH = 700, n FCH = 241, n ICH = 61
Stichprobenfehler	±3.1 Prozent bei 50/50 und 95-prozentiger Wahrscheinlichkeit
Gewichtung	Alter/Geschlecht, Sprache, Siedlungsart, Kanton, Bildung, Partei, Autobesitz, Recall und RDD Dualframe

Zur Korrektur soziodemografischer Verzerrung wurde entlang der Sprachregionen, nach Siedlungsart, Kanton, nach der Bildung und nach Alter/Geschlecht gewichtet. Eine inhaltliche Gewichtung erfolgte entlang der Parteiaffinitäten und dem Autobesitz der Befragten, sowie einer Recall-Frage zum Stimmentscheid zum Ausbauschritt für Nationalstrassen im November 2024.

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

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

Tabelle 2: Stichprobenfehler

ausgewählte statistische Stichprobenfehler nach Stichprobengrösse und Basisverteilung

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

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

©gfs.bern

2 Problemwahrnehmung

In der Stimmbevölkerung verbleibt das Interesse an Verkehrsfragen weiterhin auf hohem Niveau: Analog zur letzten Befragung 2023 sind rund neun von zehn Stimmbürger:innen an Verkehrsfragen sehr oder eher interessiert (89%).

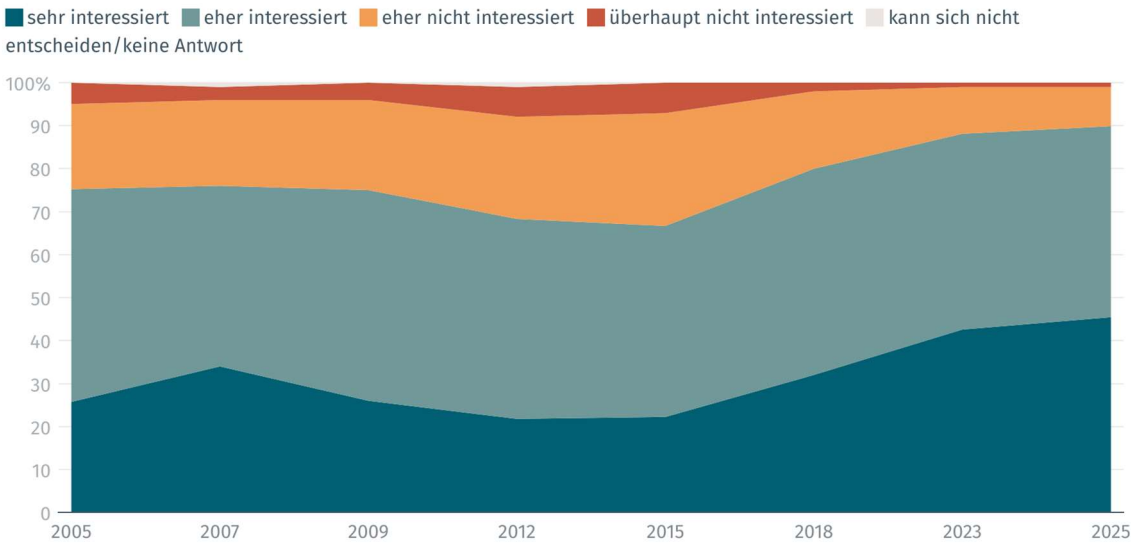
Der Anteil derjenigen, die ein sehr grosses Interesse an Verkehrsfragen bekunden, ist im Vergleich zu 2023 mit (45%, +2 Prozentpunkte [Pp.]) stabil geblieben. Gleich verhält es sich mit dem Anteil der eher interessierter Personen (44%, -2 Pp.). Damit liegt das Interessensniveau auf dem höchsten Stand seit Beginn der Messungen 2005. Seit 2015 ist ein kontinuierlicher Anstieg zu beobachten.

Grafik 1

Trend Interesse an Verkehrsfrage

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

in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N = jeweils ca. 1020)

Verkehrsfragen umfassen verschiedene Themenbereiche, die viele Menschen bewegen. Dies ist wohl nicht zuletzt darauf zurückzuführen, dass die Schweiz aktuell mit vielfältigen verkehrspolitischen Herausforderungen konfrontiert ist. Als Hauptproblem der Schweizer Verkehrspolitik nennen die Stimmberechtigten am häufigsten überlastete Strassen: Für 57 Prozent sind Staus das wichtigste Thema, das in der Schweiz angegangen werden sollte.

Deutschschweizer:innen und italienischsprachige Stimmberechtigte nennen überlastete Strassen noch häufiger als Hauptproblem im Vergleich zu französischsprachigen Stimmberechtigten. Staus werden zudem unabhängig von der Parteiaffinität am häufigsten spontan erwähnt.

Mit grossem Abstand folgt der Ausbau des öffentlichen Verkehrs oder des Strassennetzes (beide 11%). Der Ausbau der Velowege in der Schweiz wird hingegen deutlich seltener spontan genannt (3%). 9 Prozent sorgen sich am meisten über die Verschmutzung der Umwelt und 3 Prozent erwähnen im Spezifischen verkehrsbedingte CO2-Emissionen.

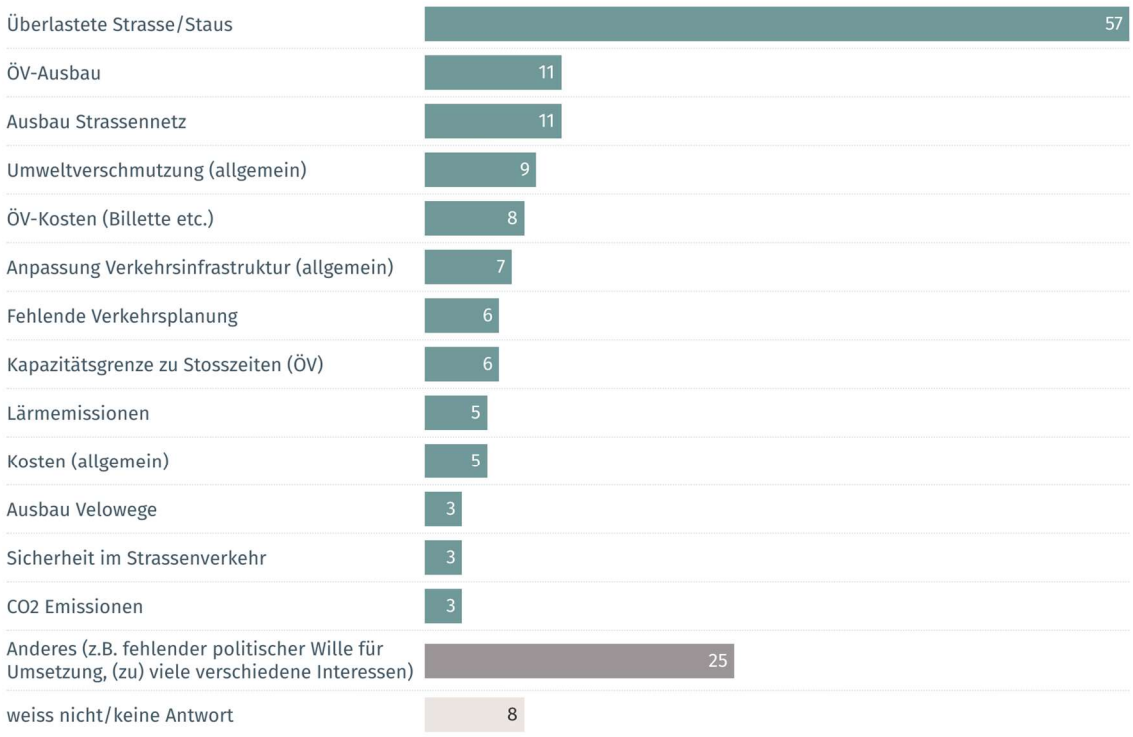
Weitere spontane Nennungen betreffen die (individuellen) Kosten für den ÖV, die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur im Allgemeinen, mangelnde Planung, Lärm oder Sicherheitsbedenken. 6 Prozent sorgen sich in erster Linie um Kapazitätsgrenzen im ÖV, vor allem zu den Stosszeiten. Kapazitätsprobleme im Strassenverkehr sind aber wesentlich stärker im Bewusstsein der Bevölkerung verankert.

Grafik 2

Hauptproblem Verkehrsfragen in der Schweiz

Was ist im Moment das Hauptproblem in Verkehrsfragen in der Schweiz? Bitte notieren Sie in wenigen Stichworten.

in % Stimmberechtigte
Mehrfachnennungen möglich



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N=1002)

Als Lösungsansätze für die wahrgenommenen Probleme schlagen die Befragten in erster Linie den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur vor (24%). 23 Prozent erwähnen spezifisch den Ausbau des ÖV-Angebots in der Schweiz. Deutschsprachige Stimmberechtigte fordern deutlich häufiger einen Infrastrukturausbau als die Stimmberechtigten in den anderen Landesteilen, während französisch- und italienischsprachige Stimmbürger:innen vergleichsweise häufiger einen ÖV-Ausbau vorschlagen. Dieser Unterschied lässt sich auch bezüglich dem Stimmverhalten beim Referendum gegen den Ausbau der Nationalstrassen im November 2024 beobachten: Ja-Stimmende befürworten viel häufiger

einen Infrastrukturausbau, Nein-Stimmende hingegen denken in erster Linie an die Verbesserung des ÖVs.

Je 15 Prozent wünschen sich Änderungen bei der Preisgestaltung im ÖV oder ein angepasstes beziehungsweise reduziertes Mobilitätsverhalten. Zu Letzterem zählen beispielsweise Massnahmen wie Carpooling.

Zudem befürwortet jede zehnte stimmberechtigte Person, welche ein Hauptproblem in der Verkehrspolitik angibt, eine bessere Aufklärung der Bevölkerung durch Kampagnenarbeit. Weitere, seltener genannte Vorschläge betreffen etwa Umweltschutzmassnahmen, preisliche Anpassungen beim motorisierten Verkehr, eine Begrenzung der Einwanderung oder mehr Velowege.

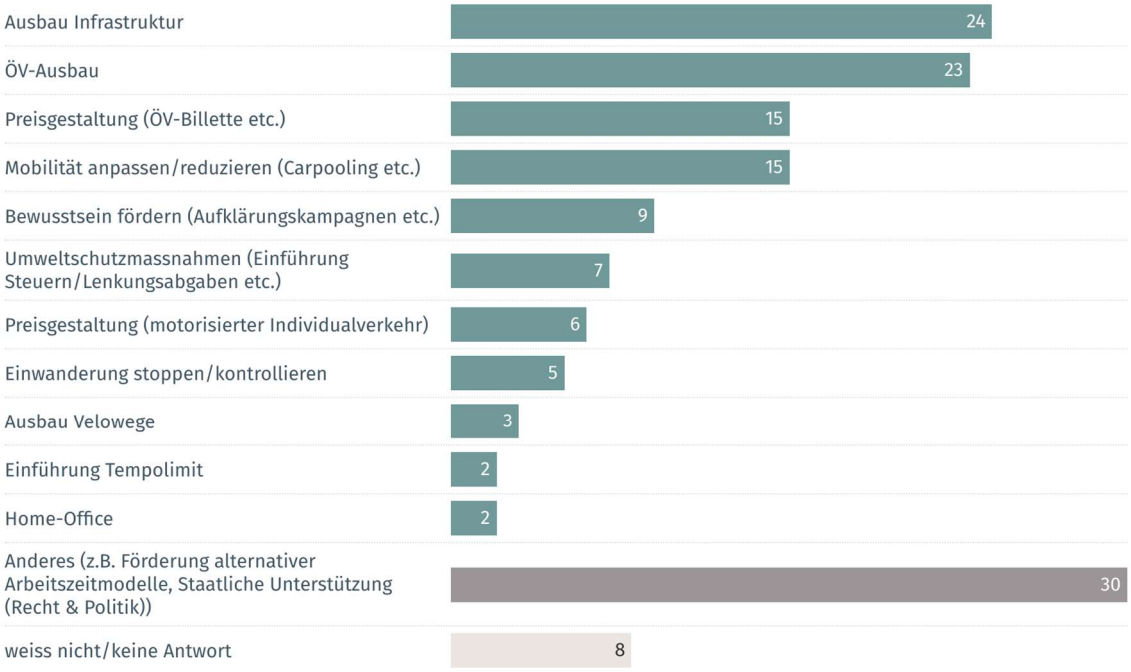
Zusammengefasst sind überlastete Strassen bei den meisten Stimmberechtigten top-of-mind, wenn sie spontan nach Verkehrsproblemen gefragt werden. Am ehesten soll ein Ausbau der Infrastruktur bei diesem Problem Abhilfe schaffen, wobei viele Personen auch einen ÖV-Ausbau oder erschwinglichere Billette befürworten.

Grafik 3

Lösung Verkehrsprobleme in der Schweiz

Was ist Ihrer Meinung nach die Lösung für dieses Problem?

in % Stimmberechtigte, die bei der Frage nach dem Hauptproblem eine inhaltliche Antwort gegeben haben
Mehrfachnennungen möglich



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (n=941)

3 Motorisierter Verkehr

Vor dem Hintergrund der verschiedenen verkehrspolitischen Herausforderungen, welche die Stimmbürger:innen aktuell beschäftigen, stellt sich die Frage nach der spezifischen Rolle des motorisierten Verkehrs. Es zeigt sich, dass sich in den letzten zwei Jahren nur wenig an dessen Wahrnehmung geändert hat: 36 Prozent der Stimmbevölkerung sehen mehr Vor- als Nachteile im motorisierten Verkehr (-1 Pp.) und 41 Prozent empfinden die Vor- und Nachteile als ausgewogen (+3 Pp.).

Auf der anderen Seite betont weiterhin rund ein Fünftel (22%) eher die Nachteile des motorisierten Verkehrs. Fest steht zudem, dass fast niemand keine Meinung zu diesem Thema hat (1%, -2 Pp.). Insgesamt betrachtet überwiegt somit auch 2025 eine neutral bis positiv geprägte Haltung zum motorisierten Verkehr in der Schweiz. Zudem ist über den gesamten Befragungszeitraum betrachtet eine leicht zunehmender Trend zu Gunsten der Vorteilssicht zu beobachten.

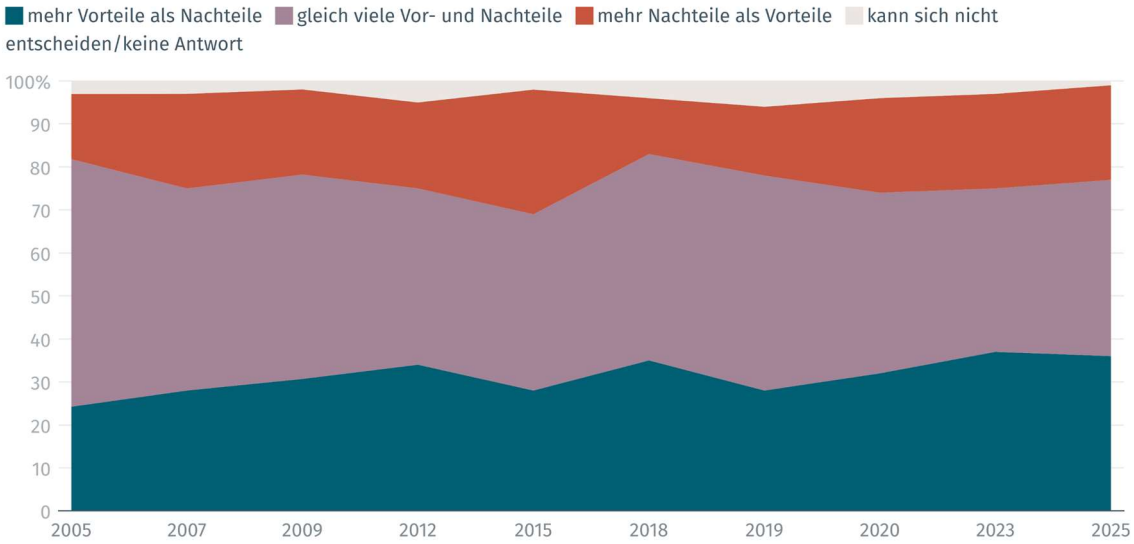
Männer (43%) unterstreichen deutlich häufiger als Frauen (29%) die Vorteile des motorisierten Verkehrs. Fast die Hälfte der Frauen beurteilt die Vor- und Nachteile hingegen als ausgeglichen, bei den Männern gilt dies nur für einen Drittel.

Grafik 4

Trend Vorteile vs. Nachteile von motorisiertem Verkehr

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

in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N = jeweils ca. 1010)

Ein Blick auf die zeitliche Entwicklung innerhalb der Altersgruppen zeigt, welche Gruppen die Vorteilswahrnehmung des motorisierten Verkehrs besonders tragen und inwiefern sich dies im Laufe der Jahre verändert hat. Dabei lässt sich erkennen, dass bei den

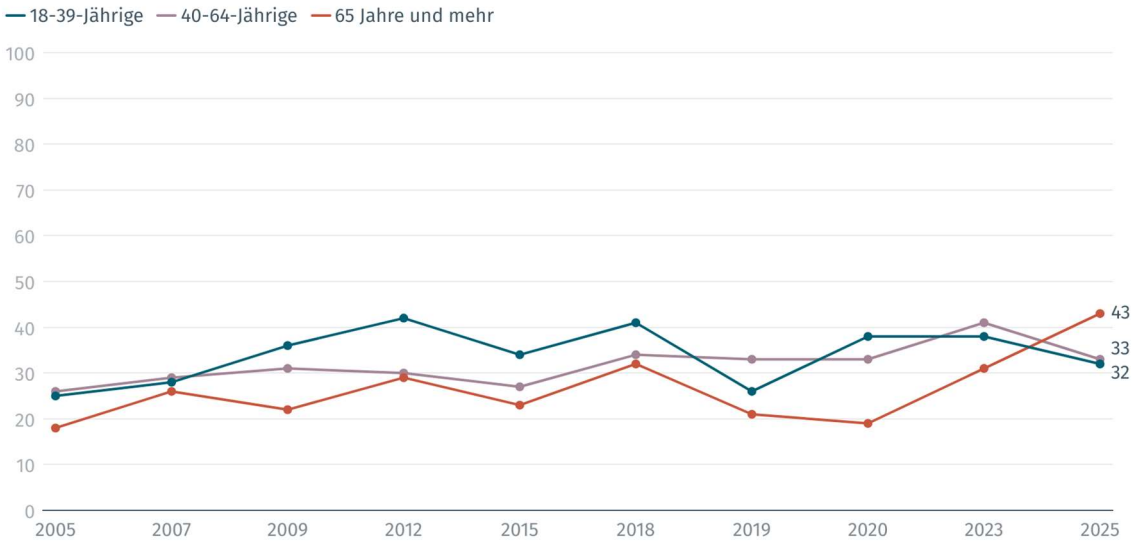
über 65-Jährigen die Zustimmung zur Aussage, dass der motorisierte Verkehr mehr Vorteile als Nachteile bringe, kontinuierlich zunimmt mit einem akzentuierten Anstieg in den letzten fünf Jahren. In den jüngeren Altersgruppen hingegen bleibt die Einschätzung über die Jahre hinweg vergleichsweise konstant.

Grafik 5

Trend motorisierter Verkehr - Mehr Vorteile als Nachteile nach Alter

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

in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N = jeweils ca. 1010)

Die Bewertungen von konkreten positiven Aussagen zum motorisierten Verkehr fallen insgesamt vergleichbar aus wie bei der letzten Befragungswelle. Sehr grosse Bevölkerungsmehrheiten schätzen das Auto nach wie vor für die Erschliessung von entlegenen Regionen, als wichtige Transportmöglichkeit sowie als Wirtschaftsfaktor für die Schweiz.

- 90 Prozent der Stimmberechtigten finden, dass entlegene Ortschaften mit dem Auto besser erreichbar sind als mit dem ÖV (+2 Pp.).
- Fast ebenso viele betonen, dass das Auto wichtige Transportleistungen ermöglicht (86%, +1 Pp.).
- Die Zustimmung zur generellen Aussage, dass das Auto wichtig für die Schweizer Wirtschaft ist, fällt weiterhin sehr hoch aus (75%, +2 Pp.). Zudem beurteilen unverändert 59 Prozent der Stimmbevölkerung die Automobilbranche als wichtigen Wirtschaftsfaktor. Insgesamt ist die Zustimmung hierzu in den letzten 5 Jahren aber deutlich gesunken.
- Was die Umweltbelastung von Autos anbelangt, sind 73 Prozent der Meinung, dass der Ausstoss in den letzten zehn Jahren gesenkt werden konnte. Trotz der hohen

Zustimmung zu dieser Aussage fällt der Wert etwas tiefer aus als im Zeitraum 2018-2023 (-7 Pp. im Vgl. zu 2023). Die Stimmbevölkerung ist in den letzten 5 Jahren ebenfalls leicht pessimistischer geworden bezüglich dem Potenzial von neuen Antriebstechnologien im Kampf gegen den Klimawandel (-3 Pp. im Vgl. zu 2023), wobei die Zustimmung mit 70 Prozent immer noch deutlich ist.

- Für 59 Prozent der Befragten ist das Auto unverzichtbar für den eigenen Alltag, ähnlich wie bei der letzten Erhebung (-2 Pp.). Über den gesamten Befragungszeitraum hat die Zustimmung zu dieser Aussage jedoch klar abgenommen. Angefangen bei 81 Prozent im Jahr 2005 nahm die Zustimmung fast kontinuierlich ab und pendelt sich 2019 bei knapp 60 Prozent ein. Mit Blick auf die Vorteile für die Gesamtbevölkerung zeigt der Trend noch deutlicher nach unten: Neu ist eine knappe Minderheit von 46 Prozent der Stimmbevölkerung der Meinung, dass der Nutzen von Autos allen zugute kommt. Seit 2019 ist dieser Wert kontinuierlich gesunken. Inzwischen zeigt sich die Bevölkerung in dieser Frage gespalten.

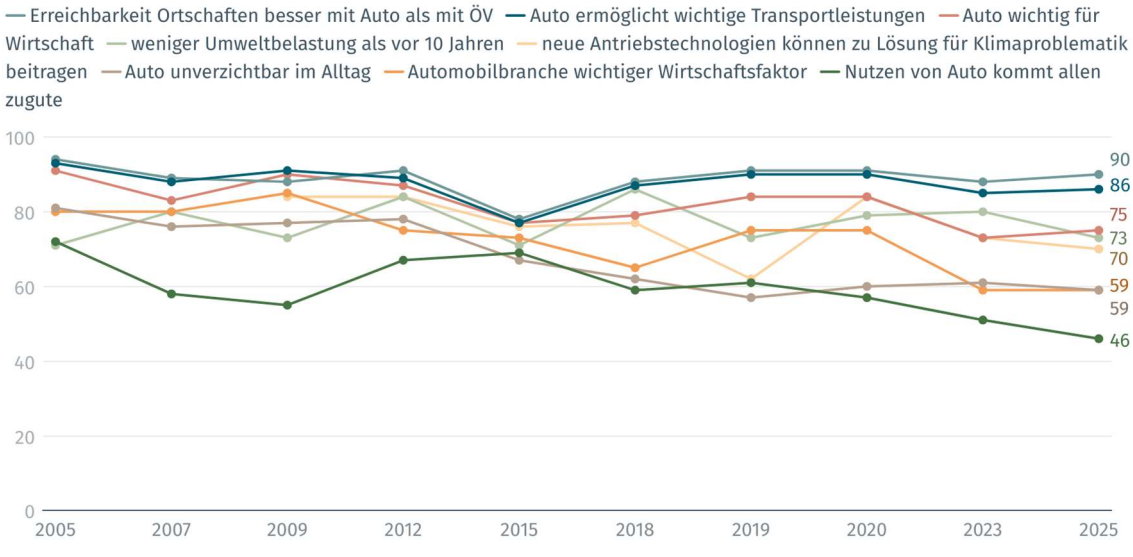
Insgesamt überwiegt seit einigen Jahren eine zunehmend pragmatische Sichtweise auf den motorisierten Verkehr. Das Auto wird dabei primär als praktisches Fortbewegungsmittel zur Erledigung konkreter Aufgaben wahrgenommen und weniger als unverzichtbares Instrument, das grundsätzlich allen Nutzen stiftet.

Grafik 6

Positive Aussagen zum motorisierten Verkehr

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

Anteil 'voll/eher zutreffend' in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N = jeweils ca. 1010)

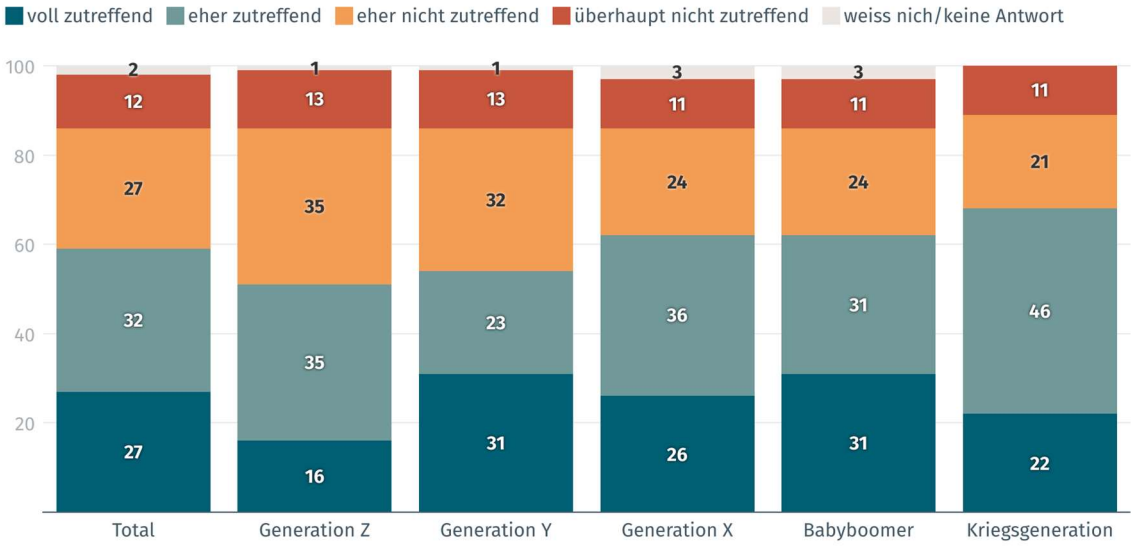
Wie GRAFIK 8 zu entnehmen ist, wächst mit steigendem Alter auch die Zustimmung zur Aussage, dass das Auto im Alltag unverzichtbar ist. Während in der Generation Z etwa die Hälfte dem zustimmt (51%) sind es bei den Babyboomern bereits 62 Prozent.

Grafik 7

Auto unverzichtbar im Alltag nach Generation

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

in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N=1002), sig., Cramér's V = 0.09

Erläuterung zur Operationalisierung der Generationen: Die Generationen setzen sich jeweils aus folgenden Jahrgängen zusammen: Kriegsgeneration, 1945 und älter; Babyboomer, 1946-1964; Generation X, 1965-1979; Generation Y, 1980-1994; Generation Z, 1995-2009.

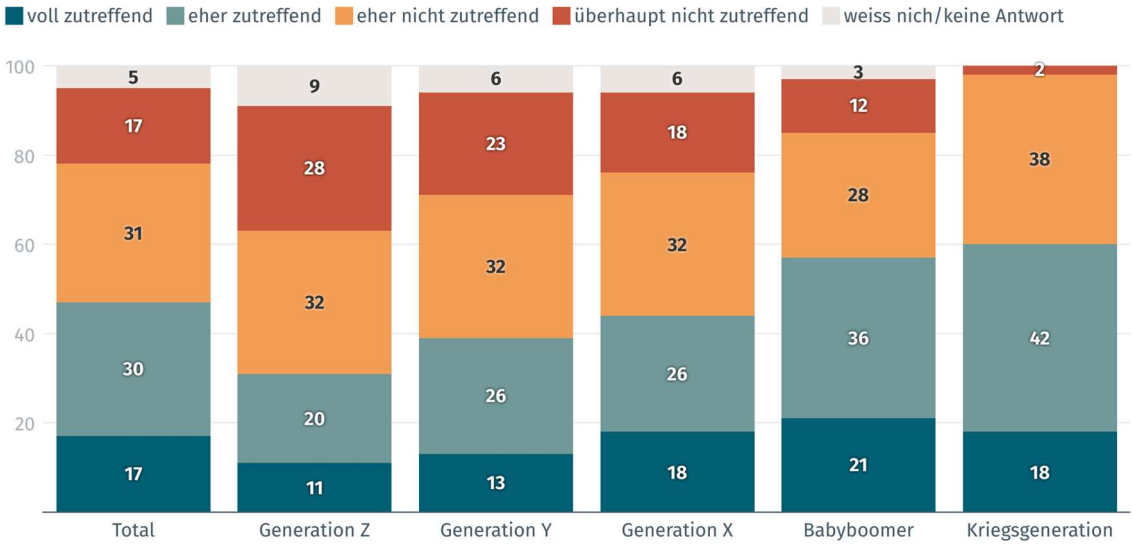
Noch akzentuierter zeigt sich dieses Bild bei der Zustimmung zur Aussage, dass der Nutzen vom Auto allen zugutekommt: Von den Stimmberechtigten der Generation Z sehen nur rund 30 Prozent einen Nutzen des Autos für alle. Bei den Babyboomern sind es hingegen mit knapp 60 Prozent fast doppelt so viele. Je nach Generation bilden sich hier also unterschiedliche Mehrheiten.

Grafik 8

Nutzen von Auto kommt allen zugute nach Generation

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

in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N=1002), sig., Cramér's V = 0.13

Trotz der grundsätzlich positiven Wahrnehmung von Aspekten rund um den motorisierten Verkehr gibt es auch kritische Punkte, die auf mehrheitliche Zustimmung in der Stimmbevölkerung stossen. Die Kritik betrifft in erster Linie die Umweltbilanz von Autos.

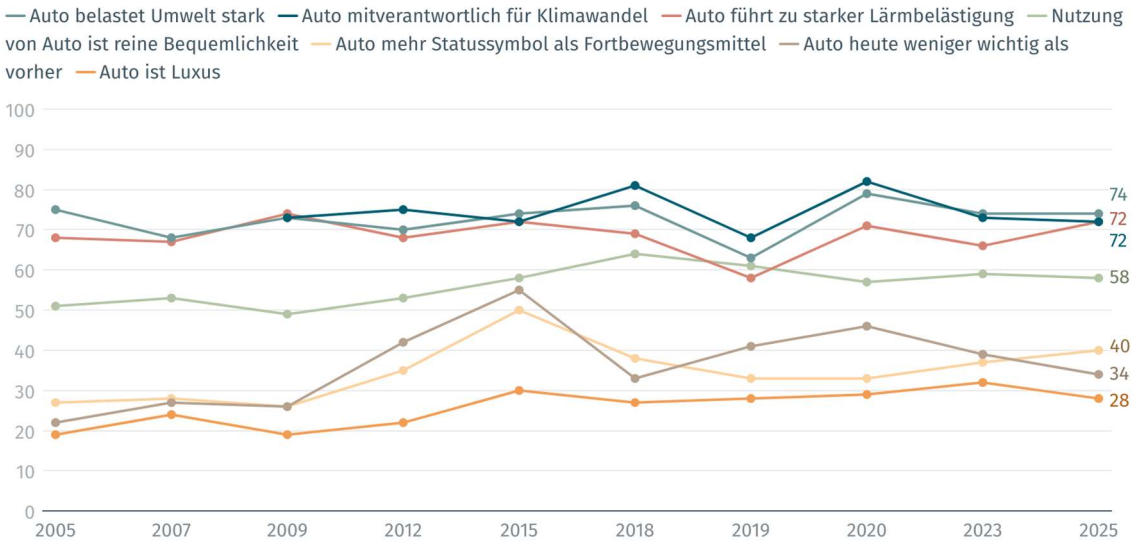
- Jeweils rund drei Viertel der Befragten stimmen zu, dass Autos die Umwelt stark belasten, mitverantwortlich für den Klimawandel sind und zu starker Lärmbelästigung führen. Während die Aussagen zur Umweltbelastung und zum Klimawandel ähnlich eingeschätzt werden wie bereits 2023, kritisieren deutlich mehr Personen den Lärm, welcher der motorisierte Verkehr verursacht (72%, +6 Pp.). Alle drei Aussagen sind über die letzten 20 Jahre von relativ viel Konstanz geprägt.
- Praktisch unverändert geben 58 Prozent der Stimmbevölkerung an, dass die Nutzung von Autos reine Bequemlichkeit sei (-1 Pp.).
- Die weiteren abgefragten Kritikpunkte überzeugen zwar keine Mehrheiten, gewinnen aber bei Betrachtung der gesamten Zeitspanne teilweise an Zustimmung: 40 Prozent sehen im Auto mehr ein Statussymbol als ein Fortbewegungsmittel (+3 Pp.). 28 Prozent assoziieren Autos mit Luxus (-4 Pp.) und 34 Prozent schreiben dem Auto heute eine geringere Wichtigkeit zu als früher (-5 Pp.),. Im Vergleich zu 2023 hat sich gerade letztere Aussage zum zweiten Mal in Folge nach unten korrigiert: Noch 2023 erachteten 45% das Auto als weniger wichtig als früher, 2025 sind es reduzierte 34%.

Grafik 9

Kritische Aussagen zum motorisierten Verkehr

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

Anteil 'voll/eher zutreffend' in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N = jeweils ca. 1010)

Neben der Zustimmung zu einer Aussage ist auch deren Wirksamkeit auf die Bewertung eines Konzepts – hier die Vorteilssicht auf den motorisierten Verkehr - ein wichtiges Kriterium zur Identifikation effektiver Argumentationen. Mit diesem Verfahren können die Treiber hinter der Vorteilssicht identifiziert werden.

Anders gesagt: Mit einer multivariaten Regressionsanalyse kann aufgezeigt werden, welche Aussagen am stärksten mit einer überwiegend vorteilhaften Sicht auf den motorisierten Verkehr zusammenhängen.

- Menschen, die den Eindruck haben, dass der Nutzen von Autos der ganzen Bevölkerung zugutekommt, haben im Schnitt eine um 19 Prozentpunkte höhere Wahrscheinlichkeit, mehr Vor- als Nachteile im motorisierten Verkehr zu sehen.
- Auch bei Stimmberechtigten, für die das Auto im eigenen Alltag unverzichtbar ist, zeigt sich ein signifikant positiver Zusammenhang.
- Bei einigen Aussagen ist jedoch eine negative Wirkung erkennbar: Die Wahrscheinlichkeit, die Vorteile des motorisierten Verkehrs höher zu gewichten, fällt durchschnittlich 11 Prozentpunkte tiefer aus bei Stimmberechtigten, die das Autofahren als Bequemlichkeit wahrnehmen. Die Zustimmung zur Aussage, dass Autos im Vergleich zu früher weniger wichtig sind, hat ebenfalls einen signifikant negativen Effekt. Schliesslich zeigt sich ein sehr deutlicher negativer Zusammenhang bei Personen, die das Auto mit Luxus assoziieren: Sie haben eine 37 Prozentpunkte tiefere Wahrscheinlichkeit, mehr Vor- als Nachteile beim motorisierten Verkehr zu erkennen.

Positive Reputationstreiber sind demnach zum einen die enge Alltagsverankerung des Autos, zum anderen der Eindruck, dass die gesamte Bevölkerung von den Vorteilen des motorisierten Verkehrs profitieren würde. Auf der anderen Seite ist jedoch Vorsicht geboten, wenn der Autoverkehr mit Luxus oder Bequemlichkeit assoziiert wird. In diesem Fall ist Überzeugungsarbeit erforderlich, um stattdessen die zentrale Bedeutung des Autos im Alltag hervorzuheben.

Vor dem Hintergrund, dass die Zustimmung zu den beiden positiven Reputationstreibern seit 2005 merklich zurückgegangen ist und insbesondere von älteren Generationen getragen wird, deutet sich an, dass die damit verbundene Vorteilsperspektive künftig etwas unter Druck geraten könnte.

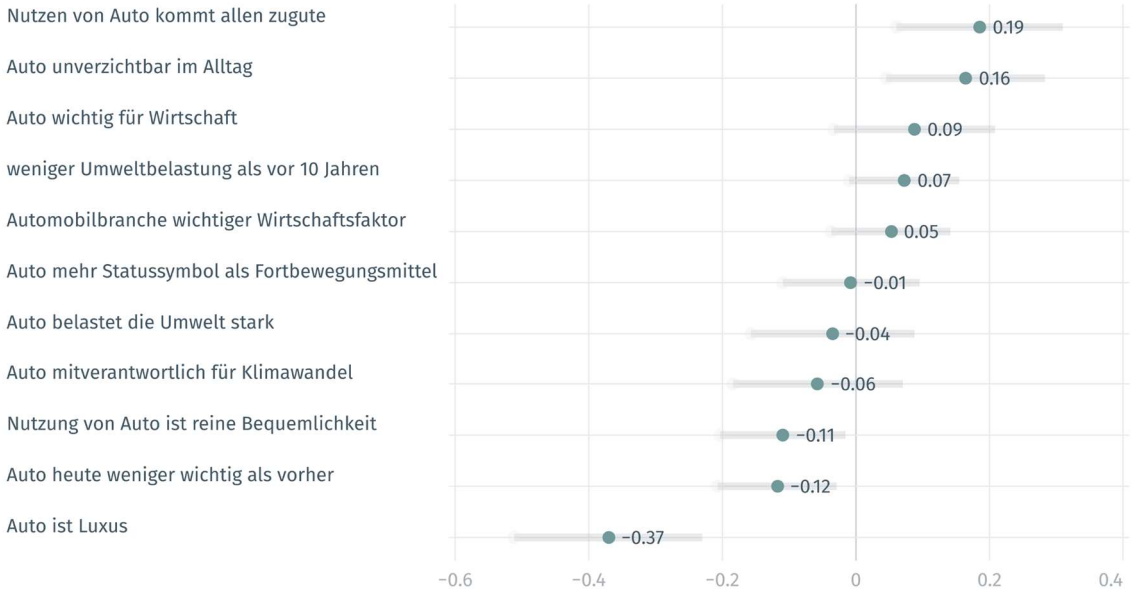
Grafik 10

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

Einflussstärke verschiedener Aussagen auf die Wahrscheinlichkeit mehr Vorteile im motorisierten Verkehr zu sehen

Lesebeispiel: Menschen, die finden, dass der Nutzen vom Auto allen zugute kommt,haben eine 19 Prozentpunkte höhere Wahrscheinlichkeit, mehr Vorteile im motorisierten Verkehr zu sehen (alle anderen Faktoren konstant).

Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N = 424) | Erklärungsleistung (R2) 70.2%. Zusätzliche Kontrollvariablen: Geschlecht, Alter und Siedlungsart. Der graue Bereich zeigt das 95% Konfidenzintervall.

INFORMATIONEN ZUR METHODE: Die eingesetzte Methode der linearen Regression beschreibt das Vorhandensein des Einflusses von unabhängigen Variablen (hier: Aussagen zum motorisierten Verkehr) auf eine abhängige Variable (man sieht mehr Vorteile als Nachteile im motorisierten Verkehr). Anhand des Vorzeichens lässt sich unterscheiden, ob ein Element eher zu einer Zustimmung zur Vorteilsicht (positives Vorzeichen) oder eher zu einer Ablehnung dieser (negatives Vorzeichen) führt. Je grösser der absolute Wert des Faktors einer unabhängigen Variable ist, desto grösser ist der Einfluss auf die abhängige Variable. Variablen, welche die Nulllinie kreuzen, haben (auf einem 95%-Konfidenzintervall) keinen statistisch nachweisbaren Einfluss. Die Interpretation dieser linearen Regression geschieht unter der Annahme, dass andere Einflüsse im Modell konstant gehalten werden (ceteris paribus). Auf diese Weise ist es möglich, den isolierten Einfluss der unabhängigen Variablen auf die abhängige zu eruieren.

Eine Mehrheit der Stimmbevölkerung zeigt sich bereit, zugunsten der Lebensqualität und des Klimas gewisse Einschränkungen in Kauf zu nehmen. So stimmen 68 Prozent der Aussage zu, auf Bequemlichkeiten wie nahe Parkplätze zu verzichten, wenn dadurch

öffentlicher Raum aufgewertet wird. 63 Prozent befürworten Einschränkungen der eigenen Mobilität im Sinne des Klimaschutzes. Gleichzeitig wird der Ausbau des Strassennetzes von 65 Prozent als unvermeidbar angesehen. Kritisch beurteilt wird hingegen die steuerliche Bevorteilung von Elektroautos: 59 Prozent empfinden diese als ungerecht. Dem Zuwanderungsargument, dass man besser dafür sorgen solle, dass nicht immer mehr Menschen in die Schweiz kommen, stimmt lediglich eine knappe Minderheit zu. Obwohl dieses Argument in der medialen Debatte stark präsent ist, lässt sich derzeit kaum Evidenz dafür finden, dass es eine zentrale Rolle in der Meinungsbildung spielt. Bereits bei der Abstimmung im November 2024 zum Ausbau der Autobahnen hatte es für die Entscheidungsfindung keine ausschlaggebende Bedeutung.

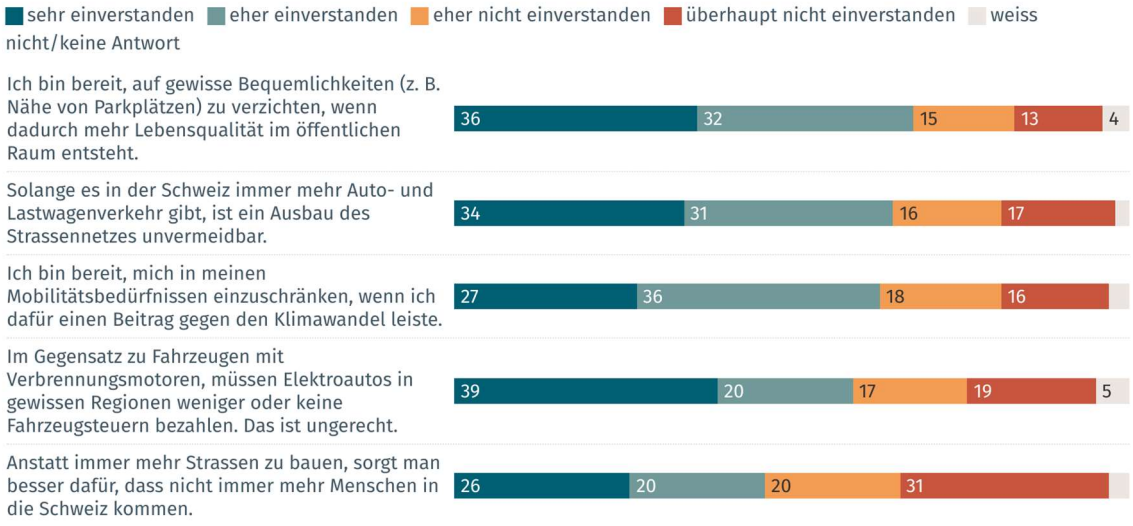
Dabei zeigen sich jedoch deutliche Unterschiede entlang der politischen Parteiaffinität: Personen mit einer Nähe zu Parteien aus dem linken Spektrum sind signifikant häufiger zu entsprechenden Verzichtsleistungen bereit als solche mit einer Orientierung im rechten politischen Lager. Die Zustimmung zu möglichen Einschränkungen zur Förderung von Klima und Lebensqualität verteilt sich hingegen über die Altersgruppen hinweg weitgehend gleichmässig.

Grafik 11

Aussagen zum Thema Verkehr

Sind Sie mit den folgenden Aussagen zum Thema Verkehr einverstanden oder nicht?

in % Stimmberechtigte

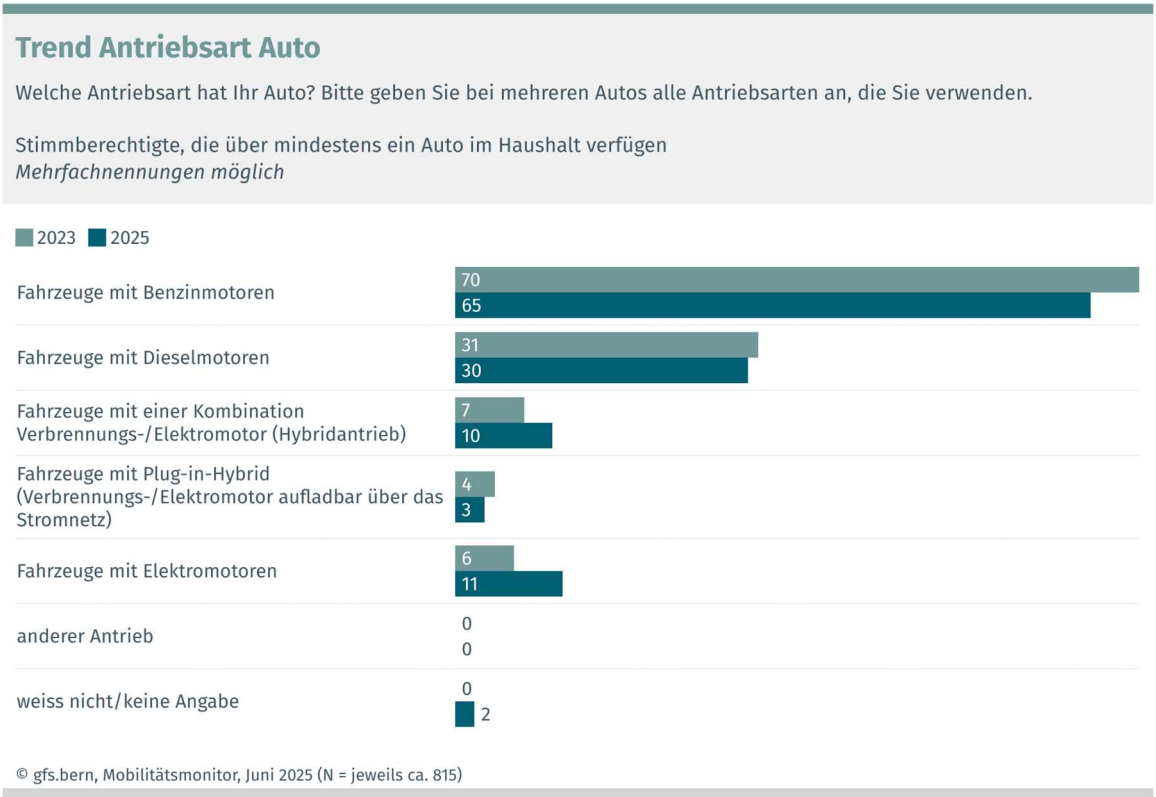


© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N=1002)

4 Antriebsysteme

Das Auto weist aus Sicht der Bevölkerung zahlreiche zentrale Vorteile auf. Gleichzeitig bereitet der damit verbundene Umweltaspekt vielen Befragten Sorgen. Heute ist die grosse Mehrheit der Autobesitzer:innen, wie bereits 2023, noch mit Benzin- oder Dieselmotoren unterwegs. Elektrofahrzeuge bieten aber einen möglichen Ansatz, die Vorzüge des motorisierten Individualverkehrs mit einem stärkeren Umweltbewusstsein zu verbinden.

Grafik 12



In diesem Kontext stellt sich die Frage, welche Antriebsysteme die Stimmberechtigten bei einem zukünftigen Autokauf präferieren würden.

Wie bereits 2023 würde sich die Mehrheit ein Fahrzeug leisten, das mindestens teilweise mit Elektroantrieb fährt (60%, -3 Pp.). Fahrzeuge mit reinem Elektromotor sind weiterhin am beliebtesten (27%), gefolgt von solchen mit herkömmlichem Hybridantrieb (23%). 10 Prozent der Befragen würden einen Plug-in-Hybriden bevorzugen.

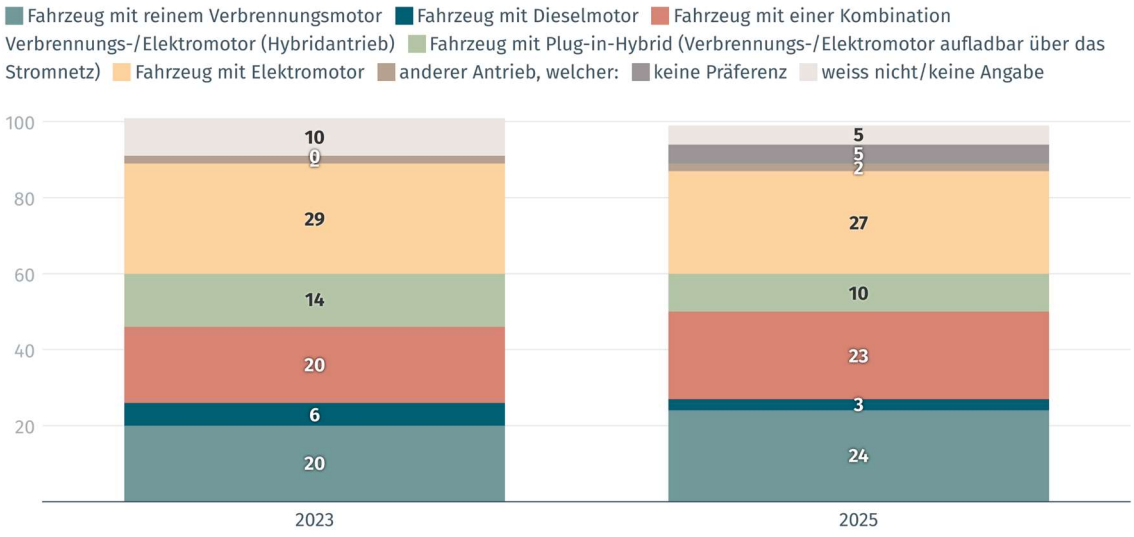
Rund ein Viertel würde sich hingegen auch heute noch für ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor entscheiden (24%), 3 Prozent für ein Auto mit Dieselmotor.

Grafik 13

Trend Bevorzugtes Antriebssystem neues Auto

Völlig unabhängig davon, ob Sie einen Autokauf planen oder ein Auto haben. Wenn Sie morgen in die Situation kämen, dass sie ein Auto brauchen würden: Für welches der folgenden Antriebssysteme würden Sie sich entscheiden?*

in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N = jeweils ca. 1020)
*Die Fragestellung im Jahr 2023 war leicht anders: "Welches der folgenden Antriebssysteme würden Sie wählen, wenn Sie morgen ein neues Auto brauchen würden und sich für ein Antriebssystem entscheiden müssten?"

Als Gründe für einen Kauf werden vor allem die Verantwortung gegenüber Natur und Umwelt genannt und weniger technologische Aspekte. Diejenigen, die sich hingegen nicht vorstellen können, in Zukunft ein Elektroauto anzuschaffen, führen dafür verschiedenste Gründe ins Feld, wobei auch hier technologische Bedenken vergleichsweise wenig ausschlaggebend sind. Sorgen bezüglich der Reichweite der Batterie sowie Umweltbedenken spielen hier nach wie vor die grösste Rolle.

79 Prozent der Stimmberechtigten, die kein (reines) Elektroauto kaufen würden, geben an, dass die (geringe) Reichweite der Batterie ein sehr/eher wichtiger Grund für ihren Verzicht darstellt (-3 Pp.). Fast ebenso viele Personen sorgen sich um Umweltschäden (-7 Pp.), die beim Abbau der Rohstoffe für die Batterie entstehen oder betonen, dass das Recyclingproblem bei den Batterien vorerst ungelöst bleibt (beide 77%). Auch ein Mangel an Ladestationen im öffentlichen Raum (73%, -8 Pp.) oder zu Hause (69%, -11 Pp.) stellt für sehr viele Befragte einen wichtigen Grund dar, auf den Kauf eines Elektroautos zu verzichten. Die abnehmende Bedeutung dieses Beweggrundes könnte darauf hindeuten, dass sich die Zugänglichkeit von Ladestationen seit 2023 spürbar verbessert hat.

Rund zwei Drittel begründen ihre Zurückhaltung mit dem Kaufpreis (68%, -8 Pp.). Bedenken in Bezug auf Stromknappheit (62%) werden ebenfalls von einer Mehrheit genannt, haben jedoch im Vergleich zu 2023 klar an Relevanz verloren (-15 Pp.). In der gesamten Stimmbevölkerung hat die Diskussion um die Stromsicherheit in der Schweiz zudem mehrheitlich keinen Einfluss auf die Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen –

dieser Aspekt spielt nur für 39 Prozent eine grosse Rolle. Das Argument der Stromsicherheit wird als weniger dringlich wahrgenommen als auch schon, was damit zu tun haben dürfte, dass dieses Thema gerade nicht Hochkonjunktur hat.

Konstanz zeigt sich bei den Bedenken bezüglich Sicherheit und Brandgefahr. 59 Prozent der Befragten geben dieses Argument als Begründung für den Verzicht auf ein Elektroauto an (-1 Pp.). Nur jeweils knapp die Hälfte findet, dass Elektroautos per se die falsche Technologie seien oder dass sich diese Antriebsart längerfristig nicht durchsetzen würde.

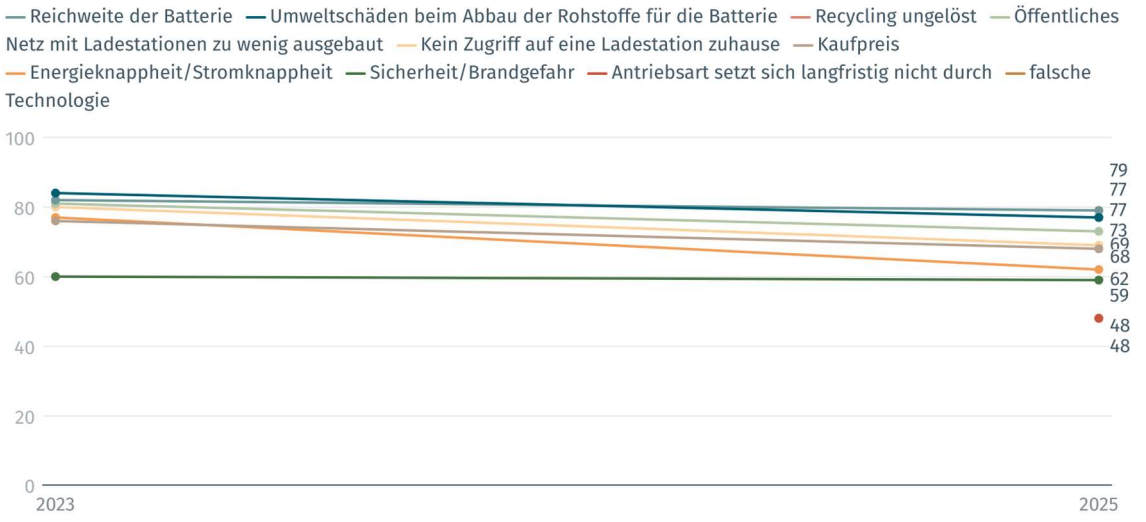
Insgesamt verlieren fast alle abgefragten Gründefür den Verzicht auf ein Elektroauto leicht an Zustimmung – ein Hinweis darauf, dass die inhaltliche Skepsis gegenüber Elektroautos langsam an inhaltlicher Breite verliert und sich die Elektromobilität bei vielen Kritikpunkten in der Wahrnehmung tatsächlich leicht verbessern konnte.

Grafik 14

Trend Gründe für den Verzicht auf ein Elektroauto

Es gibt verschiedene Gründe, warum man im Moment auf ein Elektroauto verzichten würde. Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Gründe? Geben Sie bitte zu jedem Grund an, ob er für Ihren Verzicht, sehr wichtig, eher wichtig, eher unwichtig oder völlig unwichtig ist.

Anteil 'für Verzicht eher/sehr wichtig' in % Stimmberechtigte



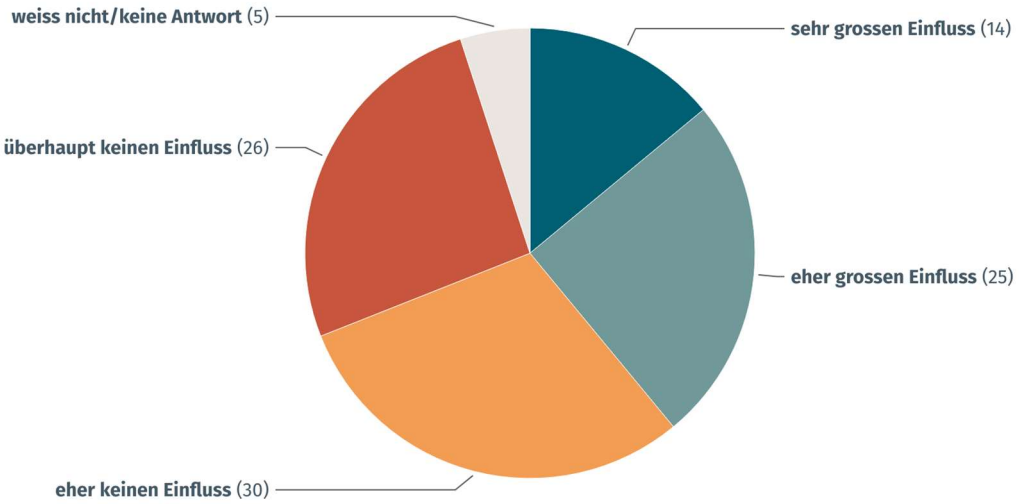
© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (n = jeweils ca. 660)

Grafik 15

Einfluss Diskussion um die Stromsicherheit auf Kauf Elektroauto

Hat die Diskussion um die Stromsicherheit in der Schweiz einen Einfluss auf Ihre Bereitschaft, ein Elektroauto zu kaufen?

in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N=1002)

Insgesamt wird in den verschiedenen Untergruppen den jeweiligen Begründungen eine ähnlich grosse Relevanz beigemessen. Was hingen auffällt ist, dass mit steigendem Alter die Energie- und Stromknappheit für den Verzicht auf ein Elektroauto an Bedeutung gewinnt und dass für Frauen umweltbezogene Aspekte wichtiger sind als für Männer. Zudem ist erkennbar, dass die Alterskohorte der 40-64 Jährigen sowie Einkommensschwache dem Elektroauto gegenüber kritischer eingestellt sind.

Grafik 16

Gründe für den Verzicht auf ein Elektroauto nach Untergruppen (1/2)

Es gibt verschiedene Gründe, warum man im Moment auf ein Elektroauto verzichten würde.

Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Gründe? Geben Sie bitte zu jedem Grund an, ob er für Ihren Verzicht, sehr wichtig, eher wichtig, eher unwichtig oder völlig unwichtig ist.

in % Stimmberechtigte, die kein Elektroauto kaufen würden, Anteil "für Verzicht eher/sehr wichtig"

Aussage	▼ Total	Mann	Frau	18-39-Jährige	40-64-Jährige	65 Jahre und mehr	einkommens-schwach	untere Mitte	obere Mitte	einkommens-stark
Reichweite der Batterie	79	82	75	76	85	72	86	76	79	82
Sorgen um Umweltschäden beim Abbau der Rohstoffe für die Batterie	77	71	82	65	86	77	87	75	80	67
Recycling ungelöst	77	72	81	68	86	73	86	76	76	75
Öffentliches Netz mit Ladestationen zu wenig ausgebaut	73	76	71	66	80	70	81	75	69	80
Kein Zugriff auf eine Ladestation zuhause	69	75	64	67	75	63	76	72	72	73
Kaufpreis	68	72	65	67	74	60	81	72	71	53
Energieknappheit/Stromknappheit	62	59	65	49	65	71	75	51	65	59
Sicherheit/Brandgefahr	59	55	62	56	64	55	69	54	54	54
falsche Technologie	48	46	49	42	54	44	53	46	40	53
Antriebsart setzt sich langfristig nicht durch	48	47	50	48	51	45	44	54	42	55

© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N = 658)

Bei Betrachtung der Unterschiede zwischen den Parteiaffinitäten, zeigt sich, dass Sympathisant:innen der Grünen am wenigsten kritisch sind. Umweltbezogene Aspekte zum Abbau und zum Recycling sind indes über alle Parteipräferenzen hinweg ein relevanter Grund für den Verzicht auf ein Elektroauto. Technologiebezogene Aspekte sind hingegen nur bei SVP-Sympathisierenden von Relevanz.

Grafik 17

Gründe für den Verzicht auf ein Elektroauto nach Untergruppen (2/2)

Es gibt verschiedene Gründe, warum man im Moment auf ein Elektroauto verzichten würde.

Wie wichtig sind Ihnen die folgenden Gründe? Geben Sie bitte zu jedem Grund an, ob er für Ihren Verzicht, sehr wichtig, eher wichtig, eher unwichtig oder völlig unwichtig ist.

in % Stimmberechtigte, die kein Elektroauto kaufen würden, Anteil "für Verzicht eher/sehr wichtig"

Aussage	▼ Total	mehr Vorteile als Nachteile	mehr Nachteile als Vorteile	gleich viele Vor- und Nachteile	GRÜNE	SP	GLP	Die Mitte	FDP	SVP	Parteiun-gebundene
Reichweite der Batterie	79	84	63	82	51	61	61	87	79	88	75
Sorgen um Umweltschäden beim Abbau der Rohstoffe für die Batterie	77	74	79	80	73	67	78	82	75	78	92
Recycling ungelöst	77	73	75	82	72	69	66	77	77	79	94
Öffentliches Netz mit Ladestationen zu wenig ausgebaut	73	71	70	77	60	64	64	79	77	77	84
Kein Zugriff auf eine Ladestation zuhause	69	72	60	71	56	69	64	65	70	76	76
Kaufpreis	68	71	59	69	50	58	62	67	71	72	69
Energieknappheit/Stromknappheit	62	63	53	66	50	39	37	58	63	74	85
Sicherheit/Brandgefahr	59	61	58	57	40	29	54	61	50	76	70
falsche Technologie	48	53	39	47	24	28	47	36	45	67	61
Antriebsart setzt sich langfristig nicht durch	48	59	25	49	22	31	43	51	42	66	43

© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N = 658)

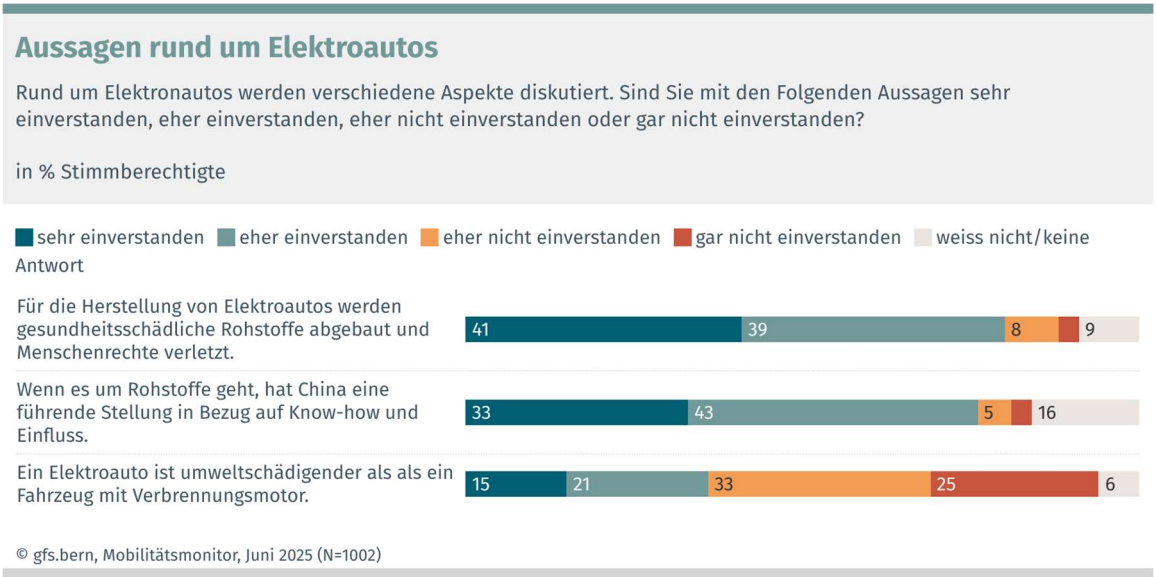
Aus Sicht derjenigen, die heute nicht auf ein Elektroauto setzen würden, bestehen also noch diverse Baustellen, um die Attraktivität dieses Antriebssystems zu steigern. Die sehr verbreiteten Bedenken hinsichtlich der Batterie von Elektroautos haben auch eine geopolitische Komponente: So sind 76 Prozent der Stimmberechtigten der Meinung, dass China beim Know-how über die für Elektroautos erforderlichen Rohstoffe eine führende Stellung habe.

Damit besteht in der Wahrnehmung der Stimmbevölkerung indirekt auch das Risiko einer internationalen Abhängigkeit bei dieser Technologie. Zudem betonen 80 Prozent der Befragten, dass beim Rohstoffabbau im Zusammenhang mit der Elektromobilität Menschenrechte verletzt werden und die Gesundheit der Arbeiter:innen gefährdet wird.

Trotz aller wahrgenommenen Nachteile ist eine Mehrheit der Schweizer:innen überzeugt, dass Elektroautos nicht umweltschädigender sind als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor (58% eher nicht/gar nicht einverstanden).

Das Potenzial von Elektroautos, die Umweltverschmutzung zu verringern, wird insgesamt anerkannt, allerdings unter der Bedingung, dass diverse offene Probleme zu den benötigten Batterien gelöst werden können.

Grafik 18



5 Politische Forderungen

5.1 Verkehrsplanung

Auf dem politischen Parkett sorgte im vergangenen November das knappe Nein zum Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen, gegen den das Referendum ergriffen worden war, für Aufsehen. Die in diesem Ausbauschritt vorgesehenen Projekte waren Teil des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) Nationalstrassen des Bundes. Mit diesem Programm sorgt der Bund für eine langfristige, koordinierte Verkehrsplanung in der ganzen Schweiz. Die sechs Ausbauprojekte, die an der Urne abgelehnt wurden, sind vorerst vom Tisch.

Die grosse Mehrheit der Stimmberechtigten findet aber die Beibehaltung des STEP Nationalstrassen richtig, um die zukünftige Planung des Autobahnnetzes zu gewährleisten: 39 Prozent sind mit der Grundidee des STEP voll einverstanden und weitere 37 Prozent eher einverstanden. Nur knapp ein Fünftel ist dagegen (19%). 5 Prozent können oder wollen die Frage nicht beantworten.

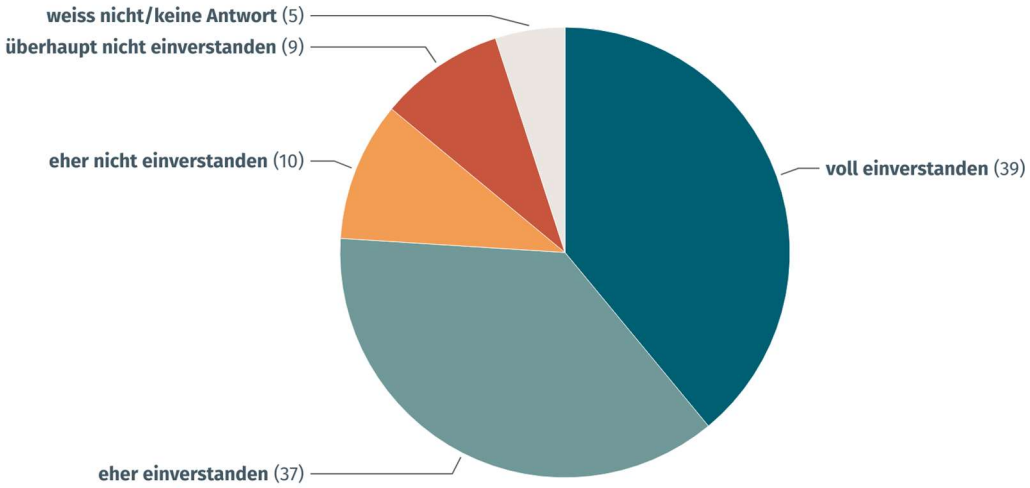
Wenig überraschend fällt die Zustimmung zum STEP unter den Befürworter:innen der Vorlage vom November 2024 deutlich höher aus (90%) als bei den Gegner:innen (60%). Auch die Nein-Stimmenden empfinden das STEP aber mehrheitlich als sinnvoll. Zudem fällt auf, dass das Einverständnis in der Deutschschweiz (78%) ausgeprägter ist als in der Romandie (69%) oder der italienischsprachigen Schweiz (66%). Ein möglicher Grund könnte die Tatsache sein, dass der Grossteil der Ausbauprojekte der vergangenen Abstimmung die Deutschschweiz betroffen hätten; hingegen war nur eins in der Romandie vorgesehen und kein Projekt in der italienischsprachigen Schweiz. Unter den grossen Schweizer Parteien sind nur die Grünen-Anhänger:innen mehrheitlich gegen das STEP. FDP-Sympathisierende stimmen dem Entwicklungsprogramm am häufigsten zu.

Grafik 19

Einverständnis Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP)

Das Strategische Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP) des Bundes legt fest, wo Autobahnen in Zukunft ausgebaut, saniert oder ergänzt werden sollen. Ziel ist eine langfristige und koordinierte Verkehrsplanung für die gesamte Schweiz. Ganz grundsätzlich: Sind Sie einverstanden damit, dass der Bund mit einem solchen Programm das Autobahnnetz der Zukunft plant?

in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N=1002)

In der nationalen Verkehrsplanung gilt es, verschiedensten Bedürfnissen seitens der Bevölkerung möglichst gerecht zu werden. Dabei müssen in manchen Fällen Interessen gegeneinander abgewogen werden.

Ginge es nach den Stimmberechtigten, würden die meisten abgefragten Aspekte in Zukunft mehr Gewicht erhalten in der Schweizer Verkehrsplanung. Besonders wichtig sind ihnen die Erreichbarkeit ländlicher Regionen, die Bedürfnisse des ÖV sowie eine hohe Lebensqualität in Wohngegenden.

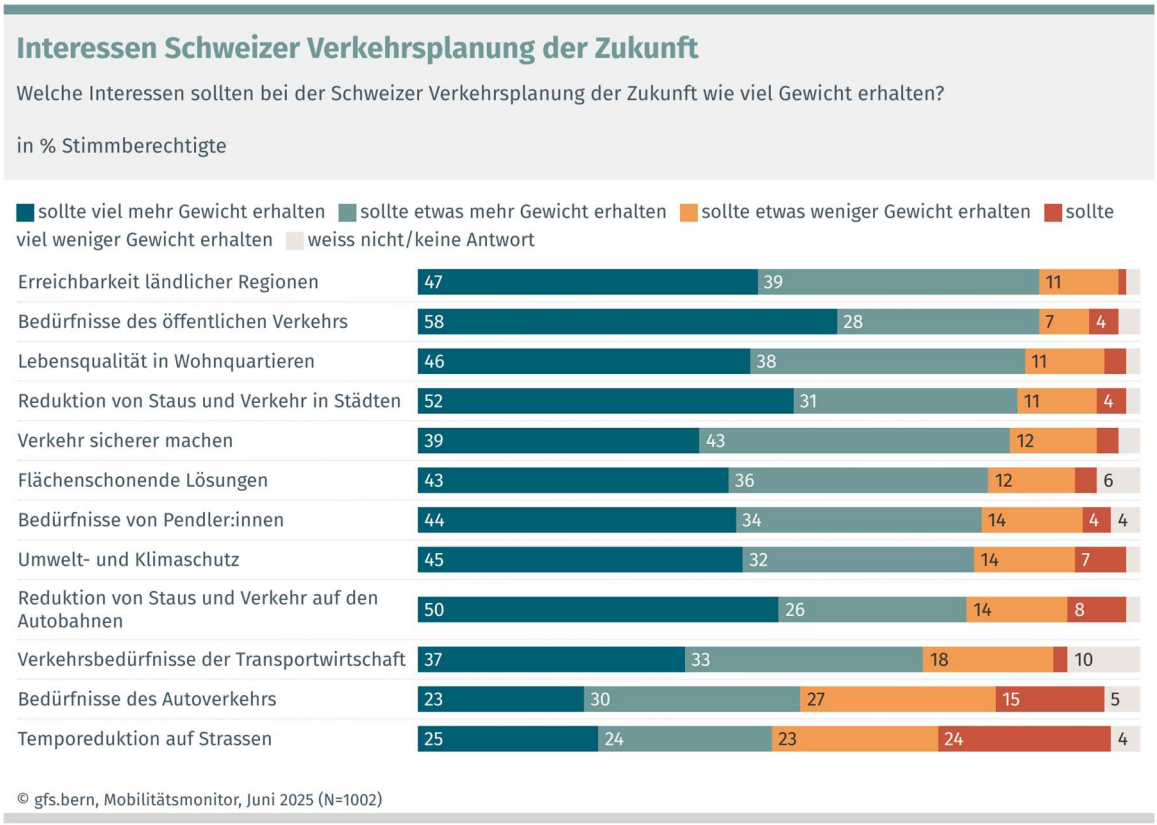
- 86 Prozent würden der Erreichbarkeit ländlicher Regionen im Vergleich zu heute mehr Bedeutung geben.
- Eine ebenso grosse Mehrheit würde den öffentlichen Verkehr höher gewichten. Im Vergleich dazu fällt auf, dass im Vergleich tiefere 53 Prozent den Bedürfnissen des Autoverkehrs mehr Raum geben würden. Hierzu sind die Meinungen deutlich gespaltener als in Bezug zum ÖV, denn 42 Prozent finden, dass der Autoverkehr in Zukunft weniger Gewicht erhalten sollte.
- Die Lebensqualität in Wohnquartieren geniesst für sehr viele hohe Priorität (84%). Das gilt auch für die Reduktion von Verkehr in den Städten (83%), die eng mit der empfundenen Lebensqualität am Wohnort zusammenhängt. Rund drei Viertel der Stimmberechtigten würden zudem der Reduktion von Staus auf den Autobahnen mehr Gewicht geben – ebenfalls ein sehr hoher Anteil, wenn auch die Reduktion von Staus in der Stadt noch häufiger gewünscht wird. Aus der offenen Frage zur Lösung

von Verkehrsproblemen ist zu entnehmen, dass in der Stadt im Vergleich zu den Agglomerationen und ländlicheren Regionen der ÖV häufiger als Hebel zur Lösung dieser Problematik gesehen wird.

- Die Verbesserung der Verkehrssicherheit sollte für 82 Prozent mehr Gewicht erhalten. Knapp 80 Prozent befürworten eine höhere Priorisierung von Umweltaspekten wie flächenschonende Verkehrslösungen (79%) oder Umwelt- und Klimaschutz generell (77%). Die Bedürfnisse von Pendler:innen (78%) sowie der Transportwirtschaft (70%) sollten ebenfalls stärker einbezogen werden.
- Hälftig gespalten ist die Stimmberechtigtenschaft bei der Beurteilung von Temporeduktionen auf Strassen. Zwei gleich grosse Gruppe fordern in diesem Zusammenhang mehr resp. weniger Gewicht von solchen Temporregelung. Spannend ist die Differenzierung nach Wohnregion. Personen aus einem städtischen Umfeld äussern mit 50% knappmehrheitlich den Wunsch nach mehr Gewicht, während in ländlichen Regionen Mehrheiten (53%) weniger Gewicht einfordern.

Die Auswertung verdeutlicht, wie herausfordernd es ist, die Interessen aller Akteure in die Verkehrspolitik zu integrieren. Die Bevölkerung hat diesbezüglich hohe Ansprüche. Es wird sich zeigen, inwiefern es der Schweizer Verkehrsplanung in Zukunft gelingt, sowohl sozialen als auch ökologischen, wirtschaftlichen und sicherheitsbezogenen Bedürfnissen gerecht zu werden.

Grafik 20



5.2 Verkehrsfinanzierung

Die Finanzierungsfrage spielt eine zentrale Rolle für das Erreichen verschiedenster verkehrspolitischer Ziele. Für die Stimmbevölkerung ist klar, dass alle Personen in der Schweiz von einem guten Verkehrssystem profitieren und nicht nur die direkten Nutzer:innen (85% voll/eher einverstanden). 64 Prozent denken jedoch, dass die Verkehrskosten für einen durchschnittlichen Haushalt eine grosse Belastung darstellen (-5 Pp. im Vergleich zu 2023).

In Bezug auf die verschiedenen Möglichkeiten, wie die aufkommenden Verkehrskosten zu stemmen sind, gehen die Meinungen auseinander.

52 Prozent finden analog zur letzten Befragungswelle, dass es grundsätzlich einen Systemwechsel in der Verkehrsfinanzierung braucht. Unter den konkreten Optionen erhält das Mobility Pricing weiterhin die höchste Zustimmung. Hinter Mobility Pricing steht die Grundidee, dass jede Person die eigenen Verkehrskosten selber bezahlt (57%). Die Hälfte befürwortet verkehrslastenabhängige Mobilitätskosten – das heisst, jede Person muss ihre Kosten vom ersten bis zum letzten Kilometer selber berappen.

Nicht mehrheitsfähig ist dagegen die Idee, während den Stosszeiten mehr zu bezahlen als in Randzeiten. Das gilt auch für ein Verbot der Querfinanzierung zwischen verschiedenen Verkehrsträgern. Nur rund ein Drittel stimmt jeweils diesen Aussagen zu, wobei die Zustimmung zu stosszeitenabhängigen Kosten etwas höher ausfällt als bei der letzten Befragung (32%, +3 Pp.). Die meisten Befragten möchten nach wie vor, dass beispielsweise durch den Strassenverkehr erhobene Mittel auch in den Bahnverkehr investiert werden können.

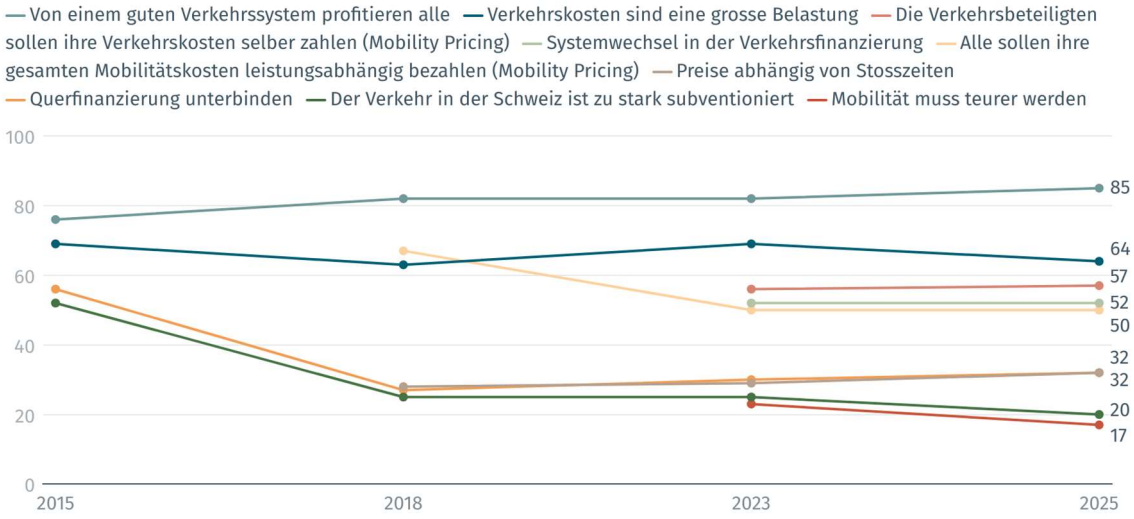
Damit geht einher, dass nur ein Fünftel der Stimmbevölkerung der Meinung ist, dass der öffentliche Verkehr in der Schweiz zu stark subventioniert wird (-5 Pp.). Es sind auch nur die wenigsten der Ansicht, dass Mobilität – ob individuell, gewerblich oder öffentlich – teurer werden müsse (17%). Damit ist die Verteuerung der Mobilität noch weniger beliebt als 2023 (-6 Pp.).

Grafik 21

Trend Aussagen Finanzierung und Kosten des Verkehrs

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

Anteil 'voll/eher einverstanden' in % Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N = jeweils ca. 1020)

Beim Thema Verkehrsfinanzierung zeigt sich, dass die 18- bis 39-Jährigen deutlich kostensensitiver reagieren als ältere Bevölkerungsgruppen. Nur rund 40 Prozent von ihnen sprechen sich für eine substanzielle Beteiligung an den Verkehrskosten aus, während in den älteren Altersgruppen hierfür mehrheitliche Zustimmung besteht.

Grafik 22

Aussagen Finanzierung und Kosten des Verkehrs nach Untergruppen (1/2)

In der Diskussion um die Finanzierung und Kosten des Verkehrs hört man verschiedene Aussagen. Sie sehen in der Folge eine Auswahl solcher Aussagen.

Geben Sie bitte jeweils an, ob Sie damit voll einverstanden, eher einverstanden, eher nicht einverstanden oder überhaupt nicht einverstanden sind.

in % Stimmberechtigte, Anteil "eher/voll einverstanden"

Aussage	Total	Mann	Frau	18-39-Jährige	40-64-Jährige	65 Jahre und mehr	einkommens-schwach	untere Mitte	obere Mitte	einkommens-stark
Von einem guten Verkehrssystem profitieren alle, nicht nur die Nutzerinnen und Nutzer.	85	91	80	83	84	90	87	82	86	92
Für einen durchschnittlichen Haushalt sind die Verkehrskosten eine grosse Belastung.	64	61	67	64	66	60	64	69	57	57
Jede und jeder Verkehrsbeteiligte soll seine Verkehrskosten selber bezahlen (Mobility Pricing).	57	56	57	40	63	65	54	59	56	57
Wir brauchen einen Systemwechsel in der Verkehrsfinanzierung.	52	52	52	48	57	49	54	54	48	50
Es ist nichts als fair, wenn jeder seine gesamten Mobilitätskosten leistungsabhängig bezahlen muss, vom ersten bis zum letzten Kilometer (verkehrslastenabhängig).	50	50	50	42	50	59	53	44	54	48
Wer sich während Stosszeiten fortbewegen will, soll in Zukunft mehr bezahlen, als jemand der sich zu schwach befahrenen Zeiten fortbewegt, um die Maximalbelastung der Verkehrswege zu senken.	33	37	29	25	33	40	37	22	36	37
Die Querfinanzierung von einem zum anderen Verkehrsträger, z.B. vom Strassen- in den Bahnverkehr, muss unterbunden werden.	32	36	29	28	36	31	43	29	28	33
Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist zu stark subventioniert.	20	22	19	14	22	23	15	15	19	31
Mobilität (individueller, gewerblicher und öffentlicher Verkehr) muss teurer werden.	17	18	17	13	18	20	13	10	24	19

© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N = 1002)

Die Haltung zu Fragen der Verkehrsfinanzierung folgt klar den parteitypischen ideologischen Grundlinien. Je nach politischer Präferenz zeigen sich deutliche Unterschiede in der Bewertung einzelner Finanzierungsansätze, beispielsweise beim Mobility Pricing:

Einzig die Anhänger:innen der SVP lehnen das Prinzip mehrheitlich ab, bei SP-Sympathisant:innen fällt die Zustimmung nur knapp aus. Diese Zurückhaltung dürfte mit sozialpolitischen Überlegungen zusammenhängen, insbesondere im Hinblick auf die Belastung einkommensschwächerer Gruppen. Ein ähnliches Muster zeigt sich bei der Forderung nach einer leistungsgerechten Gesamtfinanzierung der Mobilität: Auch hier bilden die Anhängerschaften von SVP und SP die einzigen Gruppe ohne mehrheitliche Unterstützung.

Deutlich wird zudem, dass nur die Anhänger:innen der FDP einen grundlegenden Systemwechsel in der Verkehrsfinanzierung mehrheitlich ablehnen, was zur liberalen Haltung passt, die auf marktwirtschaftliche Lösungen und Stabilität setzt.

Die Forderung, Quersubventionierungen – beispielsweise weg vom Strassen- und hin zum Bahnverkehr – zu unterbinden, stösst schliesslich einzig bei der SVP-Anhängerschaft auf klare Zustimmung.

Bemerkenswert ist die Differenzierung der Finanzierung von Verkehrskosten nach Parteiaffinitäten. So halten Sympathisant:innen der Grünen, SP, GLP, Mitte und FDP einerseits mehrheitlich fest, dass jeder Verkehrsbeteiligte seine Verkehrskosten selber bezahlen soll. Andererseits sprechen sich die gleichen Sympathisant:innen nur klar minderheitlich dafür aus, dass die Querfinanzierung zwischen den Verkehrsträger abgeschwächt oder unterbunden werden soll. Bei SVP-Sympathisant:innen ist das umgekehrt.

Grafik 23

Aussagen Finanzierung und Kosten des Verkehrs nach Untergruppen (2/2)

In der Diskussion um die Finanzierung und Kosten des Verkehrs hört man verschiedene Aussagen. Sie sehen in der Folge eine Auswahl solcher Aussagen.

Geben Sie bitte jeweils an, ob Sie damit voll einverstanden, eher einverstanden, eher nicht einverstanden oder überhaupt nicht einverstanden sind.

in % Stimmberechtigte, Anteil "eher/voll einverstanden"

Aussage	Total	mehr Vorteile als Nachteile	mehr Nachteile als Vorteile	gleich viele Vor- und Nachteile	GRÜNE	SP	GLP	Die Mitte	FDP	SVP	Parteiungebundene
Von einem guten Verkehrssystem profitieren alle, nicht nur die Nutzerinnen und Nutzer.	85	91	78	86	74	88	81	91	91	88	81
Für einen durchschnittlichen Haushalt sind die Verkehrskosten eine grosse Belastung.	64	72	53	62	54	71	52	61	54	75	73
Jede und jeder Verkehrsbeteiligte soll seine Verkehrskosten selber bezahlen (Mobility Pricing).	57	55	58	58	65	53	76	64	59	45	60
Wir brauchen einen Systemwechsel in der Verkehrsfinanzierung.	52	44	68	49	66	58	54	52	35	59	52
Es ist nichts als fair, wenn jeder seine gesamten Mobilitätskosten leistungsabhängig bezahlen muss, vom ersten bis zum letzten Kilometer (verkehrslastenabhängig).	50	44	54	54	58	43	67	60	60	37	57
Wer sich während Stosszeiten fortbewegen will, soll in Zukunft mehr bezahlen, als jemand der sich zu schwach befahrenen Zeiten fortbewegt, um die Maximalbelastung der Verkehrswege zu senken.	33	25	46	33	43	38	44	26	33	27	24
Die Querfinanzierung von einem zum anderen Verkehrsträger, z.B. vom Strassen- in den Bahnverkehr, muss unterbunden werden.	32	45	17	30	9	13	27	28	33	58	40
Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist zu stark subventioniert.	20	36	6	14	8	6	19	13	24	36	18
Mobilität (individueller, gewerblicher und öffentlicher Verkehr) muss teurer werden.	17	11	36	13	49	20	28	16	9	7	19

© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N = 1002)

Um nebst der grundsätzlichen Zustimmung zu einer Aussage auch deren Einfluss auf die Bewertung konkreter verkehrspolitischer Programme zu testen, wurde eine Regressionsanalyse durchgeführt.

Wiederum ist es die Überzeugung, dass das Auto im Alltag unverzichtbar ist, die den stärksten Effekt hat. Personen mit dieser Haltung weisen eine um 18 Prozentpunkte höhere Wahrscheinlichkeit auf, mit dem STEP einverstanden zu sein. Ein weiterer statistisch signifikanter Effekt zeigt sich bei Personen, die das Auto als wirtschaftlich bedeutsam einstufen. Diese haben im Schnitt eine um 15 Prozentpunkte höhere Zustimmungswahrscheinlichkeit zum STEP.

Ein gegenteiliger Effekt zeigt sich bei der Aussage, das Auto sei Luxus. Diese Wahrnehmung geht mit einer um 14 Prozentpunkte geringeren Wahrscheinlichkeit einher, das STEP zu unterstützen. Es zeigt sich also, dass vor allem alltagsnahe und gesellschaftlich breite Nutzenzuschreibungen das Programm tragen, während eine elitäre Wahrnehmung des Autos, etwa als Luxusobjekt, dem Rückhalt für den Autobahnausbau eher entgegensteht.

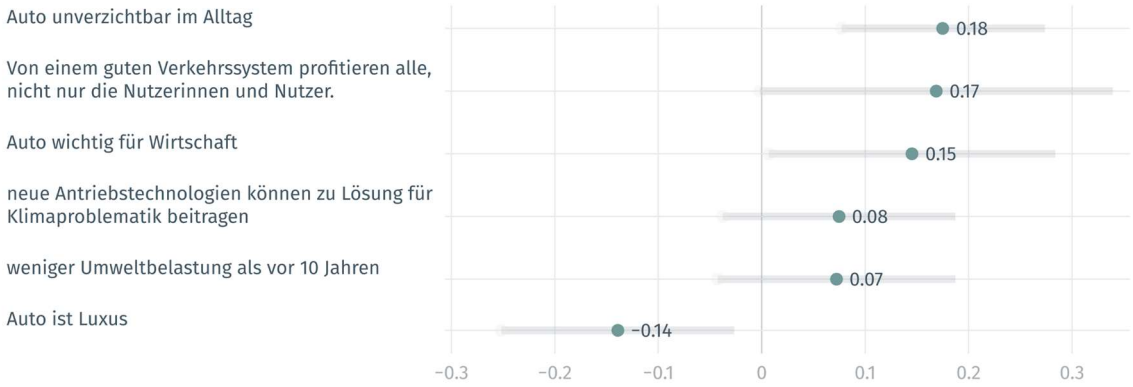
Grafik 24

Einfluss Aussagen zum Programm Autobahnnetz der Zukunft (STEP)

Einflussstärke verschiedener Argumente auf die Wahrscheinlichkeit mit dem Programm für das Autobahnnetz der Zukunft (STEP) einverstanden zu sein

Lesebeispiel: Menschen, die finden, dass das Auto unverzichtbar ist im Alltag, haben eine 18 Prozentpunkte höhere Wahrscheinlichkeit, mit dem Programm für das Autobahnnetz der Zukunft (STEP) eher/voll einverstanden zu sein (alle anderen Faktoren konstant).

Stimmberechtigte



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N = 772) | Erklärungsleistung (R2) 21.1%. Zusätzliche Kontrollvariablen: Geschlecht, Alter und Siedlungsart. Der graue Bereich zeigt das 95% Konfidenzintervall.

6 Clusteranalyse

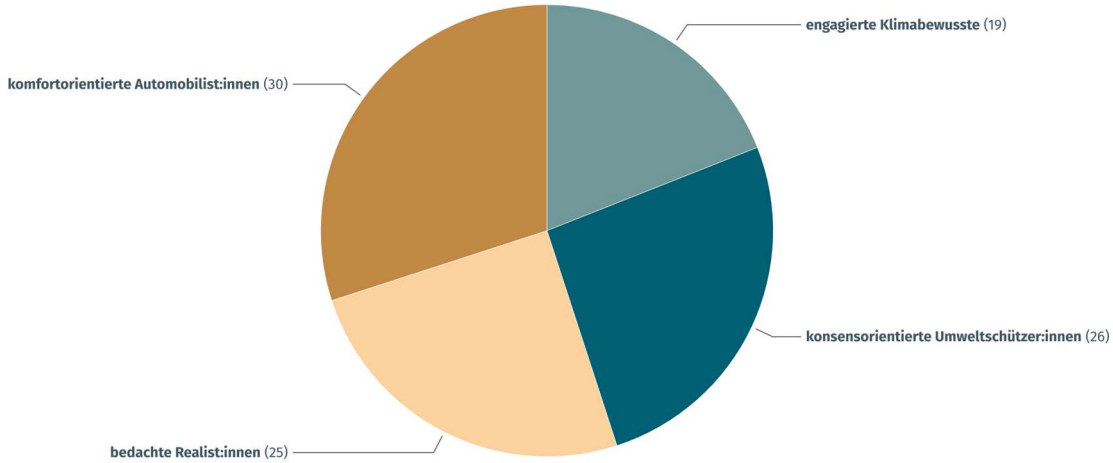
Gerade bei Themen die in gewissen Aspekten polarisieren, ist es hilfreich zu wissen, in welche Gruppen sich die Bevölkerung mit ihren Einstellungen gliedert. Hierfür bietet sich eine sogenannte Clusteranalyse an.

Konkret wurde die Stimmbevölkerung mittels Clusteranalyse zu Aussagen zum Thema Verkehr und zu den Aussagen über die Interessen bezüglich der künftigen Schweizer Verkehrsplanung in 4 Cluster eingeteilt: Mit 30 Prozent der Stimmberechtigten sind «komfortorientierte Automobilist:innen» die grösste Gruppe. Ihnen gegenüber stehen die «engagierten Klimabewussten», die knapp einen Fünftel der Stimmberechtigten ausmachen. Dazwischen finden wir die «bedachten Realist:innen» und die «konsensorientierten Umweltschützer:innen», die jeweils einen Viertel der Stimmbevölkerung auf sich vereinen.

Grafik 25

Clusteranalyse - Clustergrössen

in % der Befragten des jeweiligen Clusters



© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N=1002)

ERKLÄRUNG: Die Clusteranalyse gruppiert Personen anhand ihres Antwortverhaltens in inhaltlich ähnliche Gruppen – sogenannte Cluster. Dabei wird nicht vorgegeben, wie diese Gruppen aussehen sollen. Stattdessen erkennt die Methode selbst, welche Personen sich in ihrem Antwortverhalten ähneln und fasst sie zusammen. So entstehen antwortbasierte Typen, die charakteristische Muster in der Wahrnehmung des Verkehrs zeigen. Der Vorteil an dieser Methodik: Komplexe Daten werden verständlich aufbereitet bzw. verdichtet. Dadurch zeigt sich, wo gezielte Kommunikation am sinnvollsten ist.

Wie die Stimmbevölkerung zu bestimmten Verkehrsthemen steht und welche auf Unterstützung stossen, hängt nicht nur von Parteipräferenzen oder konkreten Abstimmungsvorlagen ab, sondern auch von grundlegenden Wertvorstellungen in Bezug auf Mobilität, Umwelt und gesellschaftliche Verantwortung. Ein differenzierter Blick auf wertebasierte Mobilitätstypen zeigt, wie unterschiedlich das Thema wahrgenommen wird: Engagierte Klimabewusste und konsensorientierte Umweltschützer:innen bringen eine

hohe Bereitschaft mit, persönliche Einschränkungen in Kauf zu nehmen. Sie lehnen einen Ausbau folgerichtig mehrheitlich ab. Die konsensorientierten Typen zeigen dabei etwas mehr Verständnis für die Sichtweise der Autofahrer:innen, bleiben in ihrer Grundhaltung aber ebenfalls zurückhaltend gegenüber Infrastrukturausbau.

Die bedachten Realist:innen befürworten zwar mehrheitlich eine gewisse Zurückhaltung, sprechen sich im Vergleich zu anderen Gruppen aber deutlich eher für einen Ausbau aus. Am klarsten fällt die Unterstützung bei den komfortorientierten Automobilist:innen aus: Sie zeigen kaum Bereitschaft zur Einschränkung ihrer Mobilitätsbedürfnisse und plädieren entsprechend mit grosser Mehrheit für eine Erweiterung des Strassennetzes.

Gemäss den hier erhobenen Zustimmungswerten würden sich 65 Prozent der Bevölkerung grundsätzlich für einen Ausbau des Strassennetzes aussprechen. Die Ablehnung der STEP-Vorlage an der Urne 2024 ist daher weniger als Trendumkehr zu deuten, sondern als Ausdruck davon, wie stark Zustimmung oder Ablehnung von der Argumentation und dessen kommunikativen Framings abhängen.

Laut der VOX-ANALYSE waren Umweltbedenken und Kritik an der fehlenden Weitsicht zentrale Ablehnungsgründe. Das Argument, dass mehr Strassen zu mehr Verkehr führen täten, überzeugte 89 Prozent der Gegner:innen. Besonders linke, umweltbewusste Wählende sowie Frauen lehnten die Vorlage deutlich ab, trotz breitem Problembewusstsein über die Überlastung des Netzes.

Grafik 26

Clusteranalyse - Aussagen zum Thema Verkehr

in % der Befragten des jeweiligen Clusters Anteile "eher/sehr einverstanden"

Aussage	▼ engagierte Klimabewusste (19%)	konsensorientierte Umweltschützer:innen (26%)	bedachte Realist:innen (25%)	komfortorientierte Automobilist:innen (30%)
Ich bin bereit, auf gewisse Bequemlichkeiten (z. B. Nähe von Parkplätzen) zu verzichten, wenn dadurch mehr Lebensqualität im öffentlichen Raum entsteht.	88	83	70	39
Ich bin bereit, mich in meinen mobilitätsbedürfnissen einzuschränken, wenn ich dafür einen Beitrag gegen den Klimawandel leiste.	83	80	60	36
Im Gegensatz zu Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren, müssen Elektroautos in gewissen Regionen weniger oder keine Fahrzeugsteuern bezahlen. Das ist ungerecht.	42	56	60	71
Anstatt immer mehr Strassen zu bauen, sorgt man besser dafür, dass nicht immer mehr Menschen in die Schweiz kommen.	38	39	49	54
Solange es in der Schweiz immer mehr Auto- und Lastwagenverkehr gibt, ist ein Ausbau des Strassennetzes unvermeidbar.	35	52	81	82

© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N = 1002)

Der Umwelt- und Klimaschutz geniesst in allen Gruppen einen hohen Stellenwert. Selbst unter den komfortorientierten Automobilist:innen spricht sich eine knappe Mehrheit dafür aus, dass diesem Aspekt künftig mehr Gewicht beigemessen werden soll. Deutlicher fallen die Unterschiede hingegen bei der Priorisierung von Temporeduktion und

den Bedürfnissen des Autoverkehrs aus. Während engagierte Klimabewusste und konsensorientierte Umweltschützer:innen mit klarer Mehrheit für eine stärkere Berücksichtigung von Temporeduktionen eintreten, wird dies unter bedachten Realist:innen und komfortorientierten Automobilist:innen nur von einer Minderheit jeweils unterstützt. Umgekehrt sind es gerade letztere Gruppen, die den Bedürfnissen des Autoverkehrs ein stärkeres Gewicht beimessen, in direktem Gegensatz zu den ausbauskeptischen, umweltorientierten Mobilitätstypen.

Grafik 27

Clusteranalyse - Aussagen Interessen Schweizer Verkehrsplanung der Zukunft

in % der Befragten des jeweiligen Clusters Anteile "sollte etwas mehr/viel mehr Gewicht erhalten"

Aussage	▼ engagierte Klimabewusste (19%)	konsensorientierte Umweltschützer:innen (26%)	bedachte Realist:innen (25%)	komfortorientierte Automobilist:innen (30%)
Bedürfnisse des öffentlichen Verkehrs	97	96	83	72
Umwelt- und Klimaschutz	94	88	79	55
Lebensqualität in Wohnquartieren	94	91	83	71
Verkehr sicherer machen	89	85	83	73
Flächenschonende Lösungen	89	90	78	64
Erreichbarkeit ländlicher Regionen	76	84	87	94
Temporeduktion auf Strassen	74	72	34	24
Reduktion von Staus und Verkehr in Städten	69	82	83	91
Bedürfnisse von Pendler:innen	63	81	78	86
Verkehrsbedürfnisse der Transportwirtschaft	53	70	67	84
Reduktion von Staus und Verkehr auf den Autobahnen	45	73	84	92
Bedürfnisse des Autoverkehrs	13	44	64	77

© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N = 1002)

Näheren Aufschluss darüber, wie die einzelnen Mobilitätstypen gesellschaftlich zu verorten sind, gibt ein Blick in ihre soziodemografische Zusammensetzung.

Jüngere Personen finden sich überdurchschnittlich häufig bei den engagierten Klimabewussten. Diese Gruppe ist zudem deutlich weiblich geprägt und weist ein vergleichsweise hohes Bildungsniveau auf. Auch die konsensorientierten Umweltschützer:innen rekrutieren sich vermehrt aus städtischen Milieus, wobei sich hier ein etwas breiteres demografisches Profil zeigt.

Die bedachten Realist:innen setzen sich hingegen leicht häufiger aus älteren Personen zusammen und sind insgesamt heterogener in Bezug auf Geschlecht und Bildung. Am stärksten hebt sich die städtisch geprägte Zusammensetzung bei den engagierten Klimabewussten und konsensorientierten Umweltschützer:innen ab.

Engagierte Klimabewusste und konsensorientierte Umweltschützer:innen zeigen zudem ein überdurchschnittlich hohes Interesse an Verkehrsfragen und sind häufiger bei Grünen und SP verortet. Sie besitzen seltener ein Auto, legen weniger Kilometer zurück und bewerten den motorisierten Verkehr deutlich kritischer. Demgegenüber sind bedachte Realist:innen und komfortorientierte Automobilist:innen stärker in der Mitte, bei FDP und SVP angesiedelt, besitzen häufiger ein Auto und nutzen dieses deutlich

intensiver. Letztere Gruppe sieht getreu ihrer Präferenzen im motorisierten Verkehr besonders oft mehr Vorteile als Nachteile.

Insgesamt spiegeln sich die politische Ausrichtung, Mobilitätsnutzung und die Haltung gegenüber der Verkehrspolitik konsistent in den typischen Ausprägungen der Gruppen wider.

Grafik 28

Clusteranalyse - Eigenschaften (1/2)

in % der Befragten des jeweiligen Clusters

Variable	Ausprägung	engagierte Klimabewusste (19%)	konsensorientierte Umweltschützer:innen (26%)	bedachte Realist:innen (25%)	komfortorientierte Automobilist:innen (30%)
Geschlecht	Mann	44	50	48	49
	Frau	56	50	52	51
Alter	18-39-Jährige	39	26	35	26
	40-64-Jährige	38	46	31	46
	65 Jahre und mehr	23	28	34	28
Bildung	tief	7	7	7	12
	mittel	38	47	55	57
	hoch	55	46	37	31
Einkommen	einkommensschwach	17	25	18	16
	untere Mitte	21	11	25	12
	obere Mitte	34	26	33	25
Siedlungsart	städtisch	65	63	54	55
	intermediär	20	23	22	23
	ländlich	10	10	19	18
Sprache	DCH	76	69	75	73
	FCH	21	27	20	23
	ICH	3	4	5	4

© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N = 1002)

Grafik 29

Clusteranalyse - Eigenschaften (2/2)

in % der Befragten des jeweiligen Clusters

Variable	Ausprägung	engagierte Klimabewusste (19%)	konsensorientierte Umweltschützer:innen (26%)	bedachte Realist:innen (25%)	komfortorientierte Automobilist:innen (30%)
Parteibindung	GRÜNE	18	19	2	1
	SP	27	26	11	8
	GLP	13	8	7	2
	Die Mitte	12	14	18	9
	FDP	7	4	19	20
	SVP	8	19	25	44
	Parteiungebundene	1	3	5	6
Interesse an Verkehrsfragen	eher/sehr interessiert	90	93	81	93
Vor- und Nachteile motorierter Verkehr	mehr Vorteile als Nachteile	16	16	45	58
	mehr Nachteile als Vorteile	31	40	4	14
	gleich viele Vor- und Nachteile	53	43	50	26
Autobesitz	Ja	73	65	85	83
Anzahl KM letztes Jahr	bis 6'000km	36	24	18	17
	6'001 bis 9'000km	8	11	11	5
	9'001 bis 12'000km	14	8	14	10
	12'001 bis 15'000km	3	5	7	11
	15'001 bis 20'000km	2	5	17	10
	20'001 bis 25'000km	0	1	3	9
	25'001 bis 30'000km	1	2	2	1
	über 30'000km	0	1	1	10

© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N = 1002)

Die Items «Auto ist unverzichtbar im Alltag» und «Nutzen des Autos kommt allen zugute» zählen nicht nur zu den wirksamsten Reputationstreibern des motorisierten Verkehrs, sondern verlieren auch über die Zeit kontinuierlich an Zustimmung und polarisieren zugleich stark zwischen den Gruppen. Während sie bei den komfortorientierten Automobilist:innen jeweils von einer deutlichen Mehrheit der Befragten geteilt werden, liegt die Zustimmung der engagierten Klimabewussten lediglich bei rund einem Drittel, und auch bei den konsensorientierten Umweltschützer:innen ist die Zustimmung nur minderheitlich.

Einigkeit herrscht hingegen bei funktionalen Zuschreibungen: Alle vier Gruppen anerkennen mehrheitlich, dass das Auto wichtige Transportleistungen erbringt und zur besseren Erreichbarkeit von Orten beiträgt. Auch der Aussage, dass neue Antriebstechnologien zur Lösung der Klimaproblematik beitragen können, stimmen die meisten Gruppen mehrheitlich zu, wenn auch mit leichten Abweichungen.

Unterschiede zeigen sich wieder bei der wirtschaftlichen Bedeutung des Autos. Während komfortorientierte Automobilist:innen die Automobilbranche klar als wichtigen Wirtschaftsfaktor sehen (80%), zeigen sich engagierte Klimabewusste hier deutlich zurückhaltender (41 %).

Grafik 30

Clusteranalyse - Positive Aussagen zum motorisierten Verkehr

in % der Befragten des jeweiligen Clusters Anteile "eher/voll zutreffend"

Aussage	▼ engagierte Klimabewusste (19%)	konsensorientierte Umweltschützer:innen (26%)	bedachte Realist:innen (25%)	komfortorientierte Automobilist:innen (30%)
Erreichbarkeit Ortschaften besser mit Auto als mit ÖV	91	86	88	93
Auto ermöglicht wichtige Transportleistungen	81	84	88	91
neue Antriebstechnologien können zu Lösung für Klimaproblematik beitragen	67	67	80	66
Auto wichtig für Wirtschaft	63	66	83	86
Automobilbranche wichtiger Wirtschaftsfaktor	41	48	61	80
Auto unverzichtbar im Alltag	32	48	72	76
Nutzen von Auto kommt allen zugute	30	30	56	63

© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N = 1002)

Auch die negativen Auswirkungen des Autoverkehrs werden je nach Mobilitätstyp unterschiedlich wahrgenommen. Während engagierte Klimabewusste und konsensorientierte Umweltschützer:innen fast geschlossen Umweltbelastung, Lärm und Klimawirkung anerkennen, ist die Zustimmung bei komfortorientierten Automobilist:innen deutlich geringer, insbesondere bei der Klimafrage (47%).

Auch bei symbolischen Zuschreibungen wie «Luxus» oder «Bequemlichkeit» zeigt sich eine klare Differenz: Während die Zustimmung unter Umweltbewussten hoch ist, lehnen nutzungsorientierte Gruppen solche Aussagen grösstenteils ab. Besonders stark polarisiert die Aussage «Auto ist Luxus», die von nur wenigen Realist:innen und Automobilist:innen, aber von 40 Prozent der engagierten Klimabewussten geteilt wird und noch stärker (51% und damit mehrheitlich) von den Umweltschützer:innen.

Grafik 31

Clusteranalyse - Negative Aussagen zum motorisierten Verkehr

in % der Befragten des jeweiligen Clusters Anteile "eher/voll zutreffend"

Aussage	▼ engagierte Klimabewusste (19%)	konsensorientierte Umweltschützer:innen (26%)	bedachte Realist:innen (25%)	komfortorientierte Automobilist:innen (30%)
Auto mitverantwortlich für Klimawandel	91	87	73	47
Auto führt zu starker Lärmbelästigung	90	86	65	54
Auto belastet die Umwelt stark	90	91	72	52
Nutzung von Auto ist reine Bequemlichkeit	71	75	51	41
Auto mehr Statussymbol als Fortbewegungsmittel	51	60	26	26
Auto heute weniger wichtig als vorher	43	46	26	22
Auto ist Luxus	40	51	8	17

© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N = 1002)

Über alle Cluster hinweg ist man sich einig, dass von einem guten Verkehrssystem alle profitieren und dass die derzeitigen durchschnittlichen Verkehrskosten pro Haushalt eine Belastung sind. Dem Umstand, dass ein Systemwechsel in der Verkehrsfinanzierung

notwendig ist, pflichten jedoch nur die engagierten Klimabewussten und konsensorientierten Umweltschützer:innen mehrheitlich bei. Bei der konkreten Ausgestaltung der Finanzierung zeigen sich ebenfalls Unterschiede. Während sich für Mobility Pricing noch in allen Clustern – wenn auch teils knappe – Mehrheiten finden lassen, so erfährt die Idee leistungsabhängiger Kosten nur von den engagierten Klimabewussten klare Zustimmung. Generelle Verteuerungen oder weniger ÖV-Unterstützung bleiben in allen Gruppen Aussagen, welche nur klar minderheitlich Unterstützung erfahren. Nur die komfortorientierten Automobilist:innen können sich im Vergleich zu den anderen Gruppen mit einer knappen Minderheit noch am ehesten die Unterbindung von Quersubventionen vorstellen.

Grafik 32

Clusteranalyse - Aussagen Finanzierung und Kosten des Verkehrs

in % der Befragten des jeweiligen Clusters Anteile "eher/voll einverstanden"

Aussage	▼ engagierte Klimabewusste (19%)	konsensorientierte Umweltschützer:innen (26%)	bedachte Realist:innen (25%)	komfortorientierte Automobilist:innen (30%)
Von einem guten Verkehrssystem profitieren alle, nicht nur die Nutzerinnen und Nutzer.	79	84	89	88
Jede und jeder Verkehrsbeteiligte soll seine Verkehrskosten selber bezahlen (Mobility Pricing).	60	58	59	51
Es ist nichts als fair, wenn jeder seine gesamten Mobilitätskosten leistungsabhängig bezahlen muss, vom ersten bis zum letzten Kilometer (verkehrslastenabhängig).	58	46	52	48
Wir brauchen einen Systemwechsel in der Verkehrsfinanzierung.	57	63	43	45
Für einen durchschnittlichen Haushalt sind die Verkehrskosten eine grosse Belastung.	51	61	56	81
Wer sich während Stosszeiten fortbewegen will, soll in Zukunft mehr bezahlen, als jemand der sich zu schwach befahrenen Zeiten fortbewegt, um die Maximalbelastung der Verkehrswege zu senken.	38	43	33	19
Mobilität (individueller, gewerblicher und öffentlicher Verkehr) muss teurer werden.	25	25	15	7
Die Querfinanzierung von einem zum anderen Verkehrsträger, z.B. vom Strassen- in den Bahnverkehr, muss unterbunden werden.	19	22	37	46
Der öffentliche Verkehr in der Schweiz ist zu stark subventioniert.	11	11	14	39

© gfs.bern, Mobilitätsmonitor, Juni 2025 (N = 1002)

7 Synthese

In Thesenform fassen wir die Erkenntnisse dieser Studie wie folgt zusammen:

Im langjährigen Vergleich bekundet die Stimmbevölkerung weiterhin ein sehr hohes Interesse an Verkehrsfragen. Dabei werden Staus und überlastete Strassen mit Abstand als grösstes Verkehrsproblem in der Schweiz wahrgenommen. Im Vergleich dazu wird die Überlastung des ÖVs viel seltener spontan erwähnt. Um die wahrgenommenen Probleme zu lösen, soll am ehesten die Infrastruktur ausgebaut werden – auch beim ÖV, obwohl der Problemdruck diesbezüglich kleiner ist. Der Ausbau von Velowegen wird vergleichsweise weniger häufig explizit als Lösung genannt

Das Auto bleibt für die Mehrheit der Bevölkerung ein wichtiger Garant für Erreichbarkeit, Flexibilität und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit. Gleichzeitig bergen die nach wie vor präsente Umweltkritik und der abnehmend wahrgenommene allgemeine Nutzen Herausforderungen für die positive Wahrnehmung des motorisierten Verkehrs. Die Vorteilssicht wird wesentlich durch zwei Faktoren getragen: den als zentral empfundenen Nutzen und die Unverzichtbarkeit des Autos im Alltag. Beide verlieren jedoch über die Zeit an Zustimmung. Bemerkenswert beurteilen gerade Babyboomer und Befragte aus der Kriegsgeneration den Nutzen und die Unverzichtbarkeit des Autos sichtbar höher, als jüngere Generationen.

In der aktuellen Befragungswelle bestätigt sich die Präferenz einer Mehrheit der Stimmberechtigten, sich bei einem Neukauf für ein Auto mit (teilweise oder vollständigem) Elektroantrieb zu entscheiden. Das Potenzial von Elektroautos als umweltfreundlichere Alternative wird insgesamt anerkannt. Um die Stimmberechtigten vollständig zu überzeugen, müssen aber dringend Lösungen gefunden werden für wahrgenommene Probleme bezüglich der Reichweite der Autos, der Lademöglichkeiten, der Erschwinglichkeit, der Sicherheit sowie bei der Umweltbilanz der verwendeten Batterien. Auch die geopolitische Komponente ist nicht zu vernachlässigen, wenn es um die Herkunft der Batterien oder den Umgang mit Strommangellagen geht.

Auf der nationalen politischen Ebene wird dem Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP) des Bundes grundsätzlich mit Wohlwollen begegnet. Eine grosse Herausforderung für die zukünftige Verkehrspolitik besteht aber darin, die vielen Ansprüche der Stimmbevölkerung zu befriedigen. Die Erwartungen sind hoch, verschiedenste umweltbezogene, soziale, wirtschaftliche und technologische Interessen gleichermassen zu berücksichtigen.

Die Verkehrsfinanzierung bleibt auch dieses Jahr ein Politikum: Die empfundene Kostenbelastung in der Bevölkerung ist eher hoch, Mobilität soll ihrer Meinung nach sicher nicht teurer werden. Dennoch soll jeder für sein Nutzerverhalten aufkommen: So ist weiterhin eine knappe Mehrheit offen für Massnahmen wie Mobility Pricing oder leistungsabhängige Mobilitätskosten. Augenscheinlich gibt es zwischen diesen beiden Positionen eine nicht ausdisktuierte Reibungsfläche Nicht mehrheitsfähig sind hingegen Forderungen nach höheren Preisen während Stosszeiten oder weniger Unterstützung für den ÖV.

Die Elektromobilität gewinnt in der Schweiz langsam aber stetig an Fahrt. Die Nutzung von E-Autos und Hybridfahrzeugen ist im Zweijahresvergleich angewachsen, während reine Verbrennungsmotoren zwar auch 2025 zentral sind, dabei aber leicht an Bedeutung verloren haben. Leicht an Zustimmung verloren haben auch fast alle Gründe für einen Verzicht auf ein Elektroauto. Augenscheinlich ist es den Anbietern von Elektroauto mit ihren Produkten verstärkt gelungen, adäquate Antworten auf die Kritik zu geben, auch wenn die Reichweite der Batterien, der Abbau der Batterie-Rohstoffe, das ungelöste Recycling und eine zu wenig ausgebaute Lade-Infrastruktur immer noch von jeweils grossmehrheitlichen 70%plus als Begründung für einen Verzicht auf ein Elektroauto genannt werden.

Würden die Häufigkeiten zum Ausbau des Strassennetzes entsprechend der Grösse der einzelnen Cluster gewichtet, ergäbe sich eine Zustimmungsrate von 65 Prozent. Das Abstimmungsergebnis von 2024 ist damit nicht als grundlegende Trendumkehr in der Haltung zum Ausbau zu deuten. Allerdings ist die Zustimmung klar darauf angewiesen, auch im linksstädtischen Umfeld Mehrheiten zu finden. Das ist zwar grundsätzlich möglich, hängt bei konkreten Vorlagen jedoch stark vom jeweils dominierenden Narrativ und dessen öffentlicher Wahrnehmung ab.

8 Anhang

8.1 gfs.bern-Team

URS BIERI

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

✉ urs.bieri@gfsbern.ch

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

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

CLOÉ JANS

Leiterin operatives Geschäft und Mediensprecherin, Politikwissenschafterin

✉ cloe.jans@gfsbern.ch

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

SOPHIE SCHÄFER

Junior Projektleiterin

✉ sophie.schaefer@gfsbern.ch

Schwerpunkte:
Politische Kommunikation, Gesellschaft, Issue Monitoring, Social Media, Datenanalyse, quantitative und qualitative Methoden

LUCA KEISER

Junior Data Scientist

✉ luca.keiser@gfsbern.ch

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

JENNY ROBERTS

Junior Data Scientist

✉ jenny.roberts@gfsbern.ch

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

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

Das Forschungsinstitut gfs.bern ist Mitglied von Swiss Insights und garantiert, dass keine Interviews mit offenen oder verdeckten Werbe-, Verkaufs- oder Bestellabsichten durchgeführt werden.

Mehr Infos unter www.schweizermarktforschung.ch

SWISS INSIGHTS
Corporate Member

gfs.bern