

AXA Mobilitäts- tacho

Mobilität und E-Mobilität in der
Schweiz im gesellschaftlichen
Kontext

Juli 2023

1	AXA Mobilitätstacho	3
1.1	Zu dieser Studie	3
1.2	Wichtigste Ergebnisse in Kürze	4

2	Mobilität und E-Mobilität	8
2.1	Was das Auto heute bedeutet	8
2.2	Kauf eines E-Autos: Interesse und Vorbehalte	13
2.3	Komfort vs. Nachhaltigkeit	21
2.4	Antrieb, Strommix und Klimaschutz	27

3	Vier Sichtweisen auf die Automobilität	33
3.1	Vier Mobilitätstypen	33
3.2	Persönliche Merkmale	35
3.3	Mobilitätsverständnis	40
3.4	Das eigene Auto und andere Verkehrsträger	44
3.5	Technologie und Klimawandel	49
3.6	Die vier Mobilitätstypen im Überblick	52

4	Verkehrspolitik: Anliegen und Einstellungen	55
4.1	Massnahmen für die Verkehrswende	55
4.2	Räumliche Nutzungskonflikte	61
4.3	Mobilitätstypen und Verkehrspolitik	66

5	Datenerhebung und Methode	69
5.1	Datenerhebung und Stichprobe	69

IMPRESSUM

E-Mobilität in der Schweiz, Juni 2023

Auftrag: AXA

Ausführung: Sotomo, Dolderstrasse 24, 8032 Zürich.

Projektteam: Lorenz Bosshardt, Julie Craviolini, Michael Hermann, Anna John

AXA

Mobilitätstacho

1.1. ZU DIESER STUDIE

Ab 2035 dürfen in der EU keine Neuwagen mehr verkauft werden, die mit Benzin oder Diesel fahren. Die E-Mobilität wird in Europa in wenigen Jahren die Normalität sein. Dennoch haben heute in der Schweiz die wenigsten Neuwagen einen reinen Elektroantrieb, und Teile der Bevölkerung lehnen E-Autos grundsätzlich ab. Der E-Motor ist nicht einfach nur eine Antriebstechnik. Im Auftrag der AXA hat das Forschungsinstitut Sotomo die gesellschaftlichen Spannungsfelder untersucht, die den Umgang mit dem Auto und ganz besonders dem E-Auto prägen. Dabei zeigt sich, wie stark die Haltung zur Automobilität und der Umgang mit dem Auto heute von politischen Einstellungen, Grundwerten und Fortschrittsnarrativen beeinflusst werden. Neben dem Einkommen sind diese Werte entscheidend dafür, wie die Schweiz unterwegs ist und unterwegs sein will.

Die Studie gliedert sich in drei Teile. Im ersten Teil geht es um grundsätzliche Einstellungen zum Auto und zu unterschiedlichen Antriebstechniken: Als wie komfortabel, nachhaltig und zukunftsfähig werden verschiedene Mobilitätsformen eingeschätzt? Im zweiten Teil stehen vier für diese Studie entwickelte Mobilitätstypen der Schweiz im Fokus (Benzin-Überzeugte, E-Nutzende, E-Interessierte und Autofreie). Die Typologie zeigt, was es ausmacht, dass jemand sich für ein E-Auto entschieden hat oder kompromisslos am Verbrennungsmotor hängt. Und sie zeigt, wie Personen ticken, die ganz auf ein Auto verzichten.

Im letzten Teil geht es schliesslich um politische Forderungen zur E-Mobilität und zum Auto. Was ist in der Schweiz mehrheitsfähig und was nicht?

1.2. WICHTIGSTE ERGEBNISSE IN KÜRZE

Mobilität und E-Mobilität

Offenheit für den Umstieg aufs E-Auto: Der Besitz eines eigenen Autos ist für 71 Prozent wichtig (Abb. 1), denn das Auto steht noch immer für Selbstständigkeit und Freiheit (Abb. 3). Dabei können sich 56 Prozent der automobilen Schweizerinnen und Schweizer auch den Kauf eines E-Autos vorstellen, während für 29 Prozent das E-Auto keine Option ist (Abb. 8). Zudem gibt es eine weitere Gruppe von 22 Prozent, die ganz auf ein Auto verzichten will.

Kein schneller Durchbruch erwartet: Trotz EU-Verbrenner-Aus im Jahr 2035 erwarten die Schweizerinnen und Schweizer, dass es noch rund 16 Jahre dauern wird, bis E-Autos auf Schweizer Strassen in der Mehrheit sind (Abb. 13). Die Schweizer Bevölkerung geht im Mobilitätsbereich eher von einer Evolution als von einer Revolution aus.

Vorbehalte bzgl. Nachhaltigkeit: Autos mit E-Antrieb werden als nachhaltiger eingeschätzt als Autos mit Verbrennungsmotoren. Klar am nachhaltigsten ist für die Befragten der Zug (Abb. 14). Obwohl der Wirkungsgrad der eingesetzten Energie bei Wasserstoffautos viel geringer ist, schätzt die Schweizer Bevölkerung den Wasserstoffantrieb als nachhaltiger ein als den batterieelektrischen Antrieb (Abb. 20). Es sind vor allem die Batterien, die als problematisch angesehen werden (Abb. 16). Vorbehalte bzgl. Nachhaltigkeit bestehen auch im Hinblick auf die Erzeugung der Elektrizität (Abb. 21). Dies, obwohl in der Schweiz bereits 80 Prozent des Stroms aus erneuerbaren Quellen stammen.

Vier Mobilitätstypen

Einkommen und politische Orientierung entscheidend: Personen mit einem E-Auto oder einem Hybrid im Haushalt (E-Nutzende) haben im Schnitt ein hohes Nettoeinkommen von CHF 9400 (Abb. 26), sind häufiger Hauseigentümer:innen (Abb. 30) und geben am meisten für ihr Auto aus (Abb. 36). Personen, die auf ein Auto verzichten (Autofreie), liegen mit einem mittleren Einkommen von CHF 4200 klar unter dem Schnitt. Die beiden Mobilitätstypen tendieren politisch jedoch in dieselbe Richtung. Die typischen Autofreien haben ein linksgrünes Profil, die E-Nutzenden sind tendenziell dem Mitte-links-Spektrum zuzuordnen und beide haben sich 2021 für das CO₂-Gesetz ausgesprochen (Abb. 40). Personen, die sich einen Verzicht auf Verbrennungsmotoren nicht vorstellen können (Benzin-Überzeugte), sind meist rechtsbürgerlich orientiert. Sie verfügen über ein durchschnittliches Einkommen, geben jedoch wie die E-Nutzenden überdurchschnittlich viel für ihr Auto aus. Die Mobilitätsprofile in der Schweiz sind durch ein Zusammenspiel von ökonomischen und politischen bzw. weltanschaulichen Faktoren geprägt.

E-Nutzende sind multimobil: E-Nutzende sind zwar grundsätzlich an Nachhaltigkeit interessiert, Verzicht liegt ihnen jedoch nicht. Sie haben nicht nur die meisten Autos im Haushalt (Abb. 36), sondern auch häufiger ein E-Velo, ein Motorrad oder einen Roller als die vier anderen Mobilitätstypen – einzig klassische Fahrräder sind bei ihnen seltener (Abb. 38). Ihre Multimobilität beschränkt sich jedoch nicht auf den Fahrzeugbesitz. Sie haben auch am häufigsten ein Abo bei einem Car-Sharing-Angebot sowie bei einem Velo-/E-Scooterverleih. Nur die Autofreien besitzen zudem häufiger ein Generalabonnement (GA) für den öffentlichen Verkehr als die E-Nutzenden (Abb. 39). Die E-Nutzenden verfügen ausserdem deutlich häufiger über eine E-Ladestation im Haus in dem sie wohnen, was mitunter damit zu tun haben dürfte, dass sie häufiger Eigenheimbesitzer:innen sind als die anderen Mobilitätstypen (Abb. 37).

Gesetze und technologischer Fortschritt: Anders als die Autofreien wollen die E-Nutzenden Umweltprobleme nicht durch

Verzicht lösen. Für sie stehen klar technische Innovationen im Vordergrund (Abb. 40). Keine andere Gruppe ist so technologieaffin wie diese Early Adopter (Abb. 42). Ähnlich wie die Autofreien erachten sie gesetzliche Regulierungen als einen wichtigen Weg zur Lösung von Umweltproblemen. Nicht nur die Benzin-Überzeugten, sondern auch die E-Interessierten sind dagegen der Ansicht, dass der Umgang mit Umweltproblemen eine Frage der Eigenverantwortung sei.

Vier Mobilitätstypen im Überblick: Eine zusammenfassende Charakterisierung der vier Mobilitätstypen findet sich in der grafischen Zusammenstellung in Abbildung 43.

Verkehrspolitik: Anliegen und Einstellungen

Keine politische Bevorzugung von E-Autos gewünscht: Zur Beschleunigung der Verkehrswende wird die Bevorzugung von E-Autos gegenüber Autos mit Verbrennungsmotor diskutiert. Beispielsweise indem Fahrspuren für E-Autos reserviert oder Parkplätze ausschliesslich für E-Autos zugelassen werden. Solche Privilegien kommen in der Bevölkerung schlecht an. So sprechen sich nur 22 Prozent der Befragten dafür aus, dass in städtischen Zentren Parkplätze exklusiv für E-Autos reserviert werden sollen (Abb. 44).

Gegen ein Verbrenner-Neuzulassungsverbot 2035: Die EU hat ein Verbot für die Neuzulassung von Autos mit Verbrennungsmotoren (Ausnahme: E-Fuels) ab 2035 erlassen. Obschon nur rund ein Fünftel der Bevölkerung zu den Benzin-Überzeugten gehört (Abb. 24), unterstützen nur 37 Prozent das von der EU beschlossene Verbot von Neuzulassungen von Autos mit Benzin- und Dieselmotoren ab 2035 (Abb. 46). Eine Mehrheit der Schweizer Bevölkerung ist zwar offen für einen Umstieg auf E-Mobilität, sie stellt sich jedoch überwiegend gegen einen durch ein Verbrennerverbot forcierten Umstieg.

Mehrheit für Ersatz der Mineralölsteuer: Im Gegensatz zu den Massnahmen, die zu einer Besserstellung von E-Autos führen, findet das Anliegen einer Strassenverkehrsabgabe für Fahrzeuge aller Antriebsarten eine mehrheitliche Zustimmung in der Bevölkerung. 56 Prozent der Befragten sprechen sich für den Er-

satz der Mineralölsteuer durch eine Abgabe aus, die alle Fahrzeuge unabhängig von der Antriebsart betrifft (Abb. 48).

Mehr Platz für ÖV und Langsamverkehr – aber nicht auf Kosten von Parkplätzen: Die Schweizer Bevölkerung will mehrheitlich eine Priorisierung von Verkehrsprojekten für den ÖV und den Langsamverkehr im Vergleich zum Autoverkehr. Zugleich spricht sich allerdings nur ein knappes Viertel der Befragten für eine Reduktion der Anzahl Parkplätze in städtischen Zentren aus (Abb. 50).

Mobilität und E-Mobilität

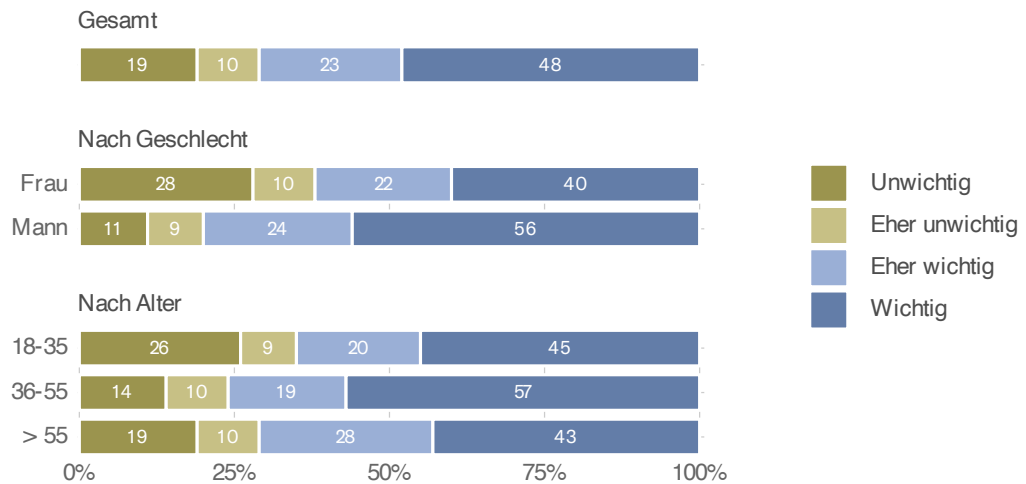
Auch ein E-Auto ist in erster Linie ein Auto. Im ersten Teil dieser Studie geht es zunächst um die Bedeutung der Automobilität für die Schweizer Bevölkerung. Danach richtet sich der Fokus spezifisch auf die E-Mobilität. Untersucht werden die wahrgenommenen Vor- und Nachteile gegenüber dem klassischen Verbrennungsmotor. Ein Schwerpunkt ist dabei der Aspekt der Nachhaltigkeit. Wie werden verschiedene alternative Antriebsarten eingeschätzt und welche Rolle spielt der Strommix?

2.1. WAS DAS AUTO HEUTE BEDEUTET

Auch ein elektrisch betriebenes Auto ist in erster Linie ein Auto und auf ein solches wollen die wenigsten Schweizerinnen und Schweizer verzichten. 71 Prozent der Befragten finden es zumindest eher wichtig, ein eigenes Auto zu besitzen. Dabei zeigt sich allerdings ein markanter Unterschied zwischen den Geschlechtern. Während 80 Prozent der Männer den Besitz eines eigenen Automobils als wichtig erachten, tun dies nur 62 Prozent der Frauen.

Wichtigkeit eigenes Auto besitzen (Abb. 1)

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

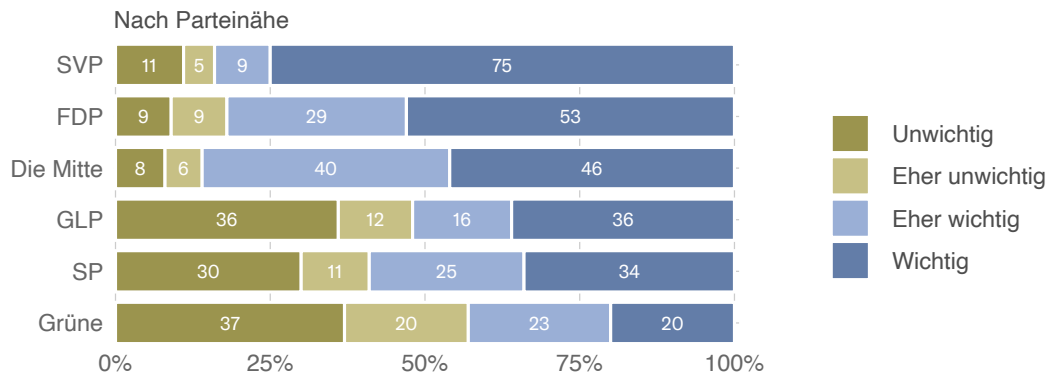


Die Wichtigkeit eines eigenen Autos unterscheidet sich nach Lebensphase. Am wichtigsten ist der Autobesitz für Befragte zwischen 35 und 55 Jahren. Das heisst, in jenem Alter, in dem sich viele in der Familienphase befinden. Hier sind die Vorteile des eigenen Automobils besonders augenfällig – nur ein Viertel ist bereit, darauf zu verzichten. Bei den Jüngeren sind es immerhin 35 Prozent. Doch auch hier bleibt das eigene Auto für eine grosse Mehrheit wichtig.

Das eigene Auto ist zugleich etwas eminent Politisches. Die Bedeutung eines eigenen Autos unterscheidet sich stark entsprechend der parteipolitischen Orientierung der Befragten. Von rechts nach links nimmt sie markant ab: Ein eigenes Auto ist für 75 Prozent der Personen, die der SVP nahestehen, sehr wichtig, jedoch nur für 20 Prozent der Grünenbasis.

Wichtigkeit eigenes Auto besitzen (Abb. 2)

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



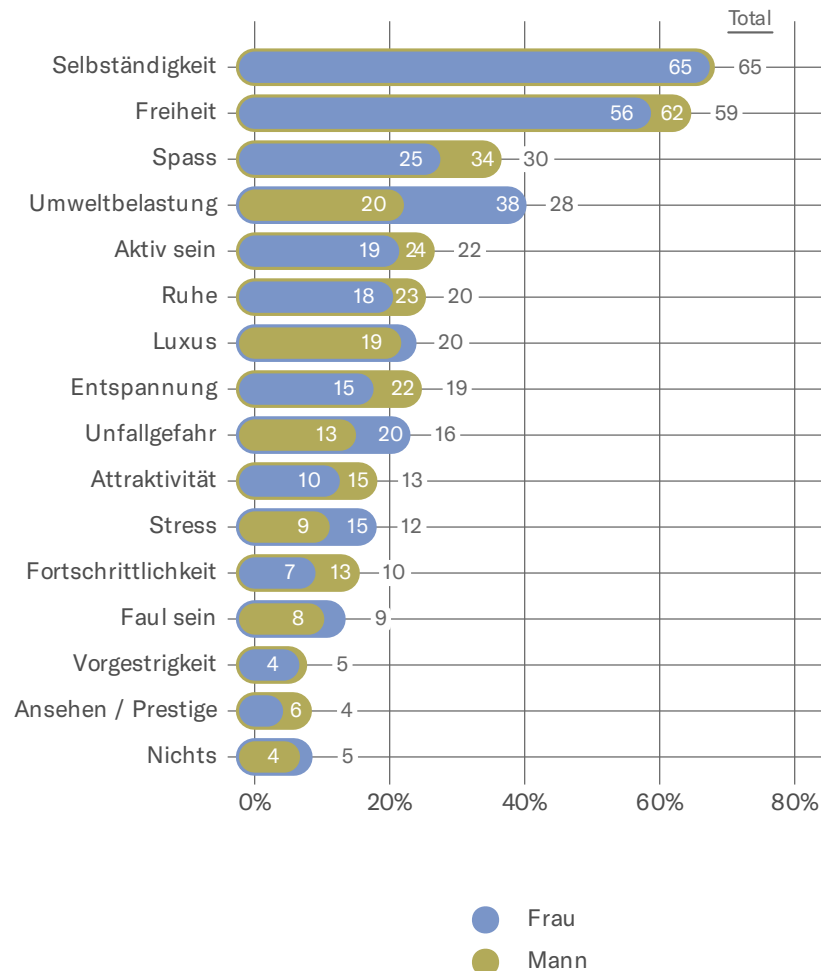
Schweizerinnen und Schweizer verbinden mit dem Auto Selbstständigkeit und Freiheit.

Das Auto ist für die Bevölkerung weit mehr als ein reiner Gebrauchsgegenstand. Zwei Drittel der Befragten verbinden das Autofahren mit Selbstständigkeit, 59 Prozent mit Freiheit. Das Auto ermöglicht aus der Sicht der Mehrheit das Erfüllen zentraler Lebensbedürfnisse. Mit dem eigenen Auto lässt sich grundsätzlich jeder Ort zu jeder Zeit ohne grosse Planung und Logistik erreichen. Von 30 Prozent wird Autofahren mit Spass assoziiert und damit gewissermassen zum Selbstzweck. Somit wird Spass etwas häufiger genannt als Umweltbelastung (28 %). Trotz allgegenwärtiger Klimadebatte verbindet nur eine eher kleine Minderheit das Autofahren mit Umweltbelastung. Noch weit weniger Befragte, nämlich nur 12 Prozent, assoziieren das Autofahren mit Stress. Trotz wachsendem Verkehrsaufkommen und vermehrtem Stau nehmen die wenigsten das Autofahren

als Stressfaktor wahr. Dies alles spricht für eine anhaltende Popularität von Autobesitz und Autofahren.

Was man mit dem Autofahren verbindet – nach Geschlecht (Abb. 3)

«Was verbinden Sie grundsätzlich mit dem Autofahren?»



Frauen setzen dabei die Prioritäten etwas anders als Männer. Der Aspekt der Umweltbelastung ist wichtiger für sie, ebenso die Unfallgefahr und der Stress. Für Männer steht dagegen Spass stärker im Vordergrund. Trotz Unterschieden sind Selbstständigkeit und Freiheit für Frauen und Männer die wichtigsten Assoziationen. Was konkret darunter verstanden wird, kommt in Abbildung 3 zum Ausdruck. Die Abbildung zeigt, was am Autofahren konkret geschätzt wird: die Zugänglichkeit abgelegener Orte, der Vorteil, sich nicht an einen Fahrplan halten

zu müssen und der Transport von Gepäck. Dies alles wird von einer Mehrheit mit Komfort verbunden.

Vorteile des Autofahrens (Abb. 4)

«Was schätzen Sie besonders am Autofahren?»

- Zugänglichkeit von abgelegenen Orten (72%)
 - Nicht auf einen Fahrplan angewiesen zu sein (65%)
 - Gepäcktransport (58%)
 - Komfort (54%)
 - Keine fremden Personen (27%)
 - Sicherheit (22%)
 - Kindertransport (18%)
 - Kostengünstig (14%)
 - Nichts (6%)
-

Mit dem E-Auto wird insbesondere Fortschrittlichkeit verbunden.

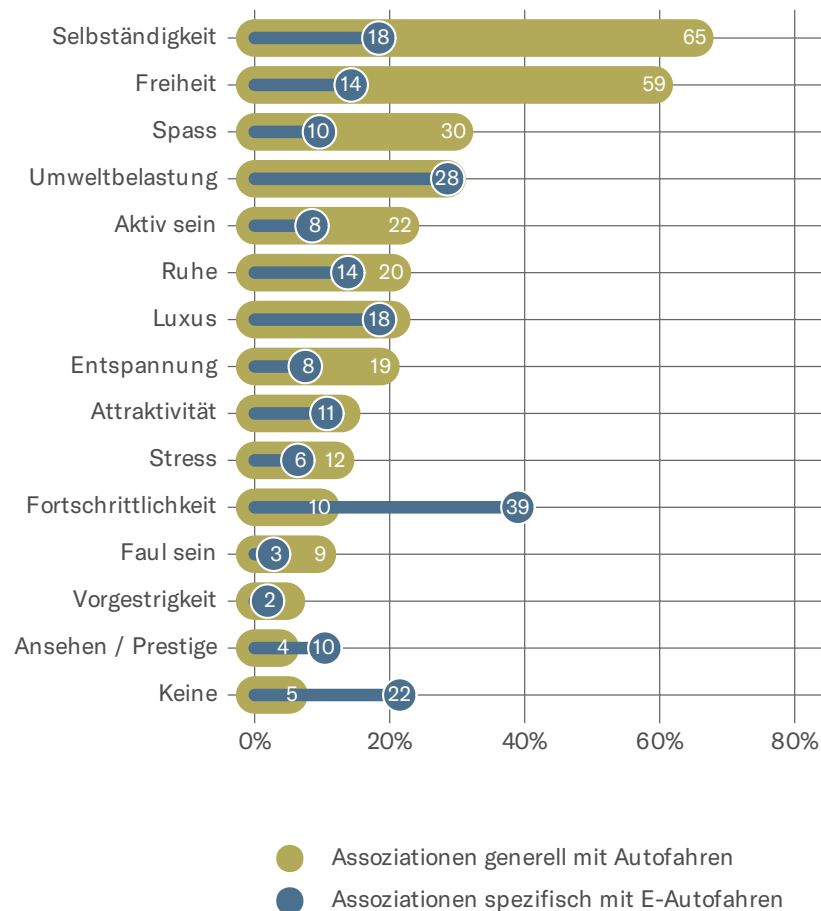
Diese Eigenschaften gelten grundsätzlich für alle Autos, egal ob mit elektrischem Antrieb oder mit Verbrennungsmotor. Welche Eigenschaften werden jedoch spezifisch mit E-Autos verbunden? Klar an erster Stelle steht hier die Fortschrittlichkeit. Diese Eigenschaft wird von 39 Prozent insbesondere mit E-Mobilität verbunden. Zugleich assoziieren jedoch auch 28 Prozent der Befragten Umweltbelastung speziell mit E-Autos. Dies sind ebenso viele wie jene, die Umweltbelastung generell mit Autofahren verbinden. Dies zeigt, dass E-Mobilität nicht durchgängig als saubere Alternative zum Verbrennungsmotor angesehen wird.

Wie noch gezeigt wird, liegen die Gründe dafür gemäss den Befragten hauptsächlich bei der Herstellung sowie dem Recycling der Batterie (Abb. 16).

Spezifische Assoziationen mit E-Autofahren (Abb. 5)

«Was verbinden Sie grundsätzlich mit dem Autofahren?»

«Welche Assoziationen würden Sie spezifisch mit E-Autofahren verbinden?»



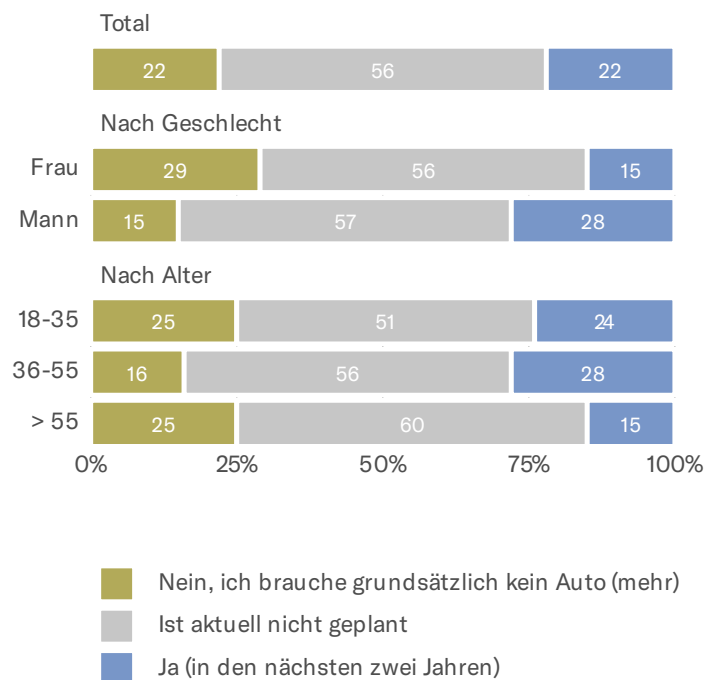
2.2. KAUF EINES E-AUTOS: INTERESSE UND VORBEHALTE

Insgesamt 22 Prozent der Befragten planen, in den nächsten zwei Jahren ein Auto zu kaufen. Ebenso viele wollen grundsätzlich kein Auto oder nie mehr eines anschaffen. Die restlichen 56 Prozent haben aktuell keine Pläne zur Anschaffung eines Automobils, werden dies jedoch voraussichtlich zu einem späteren

Zeitpunkt tun. Erwartungsgemäss sind Frauen bei der Planung eines Autokaufs zurückhaltender als Männer. Auch wenn für jüngere Personen der Besitz eines Autos am wenigsten wichtig ist (vgl. 1), planen diese in den kommenden zwei Jahren eher den Kauf eines Autos als ältere Personen über 55 Jahren – in diesem Marktsegment besteht offenbar eine geringere Dynamik.

Plan eines Autokaufs (Abb. 6)

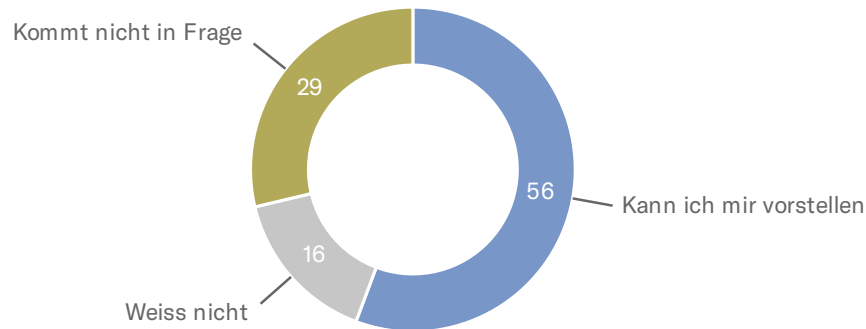
«Planen Sie den Kauf eines Autos?»



Für die Entwicklung der Elektromobilität sind jene 78 Prozent relevant, die sich nicht grundsätzlich gegen den Kauf eines neuen Autos aussprechen. Von diesen können sich 56 Prozent den Kauf eines E-Autos vorstellen. Für 29 Prozent kommt dies hingegen gar nicht in Frage. Eine Mehrheit der Autofahrenden Schweizerinnen und Schweizer ist offen für die Anschaffung eines E-Autos. Zugleich gibt es allerdings auch einen substantiellen Teil, der sich grundsätzlich dagegenstellt.

Einstellung zur Anschaffung eines E-Autos (Abb. 7)

«Wie stehen Sie grundsätzlich zur Anschaffung eines E-Autos?», ohne jene Personen, die kein Auto (mehr) möchten



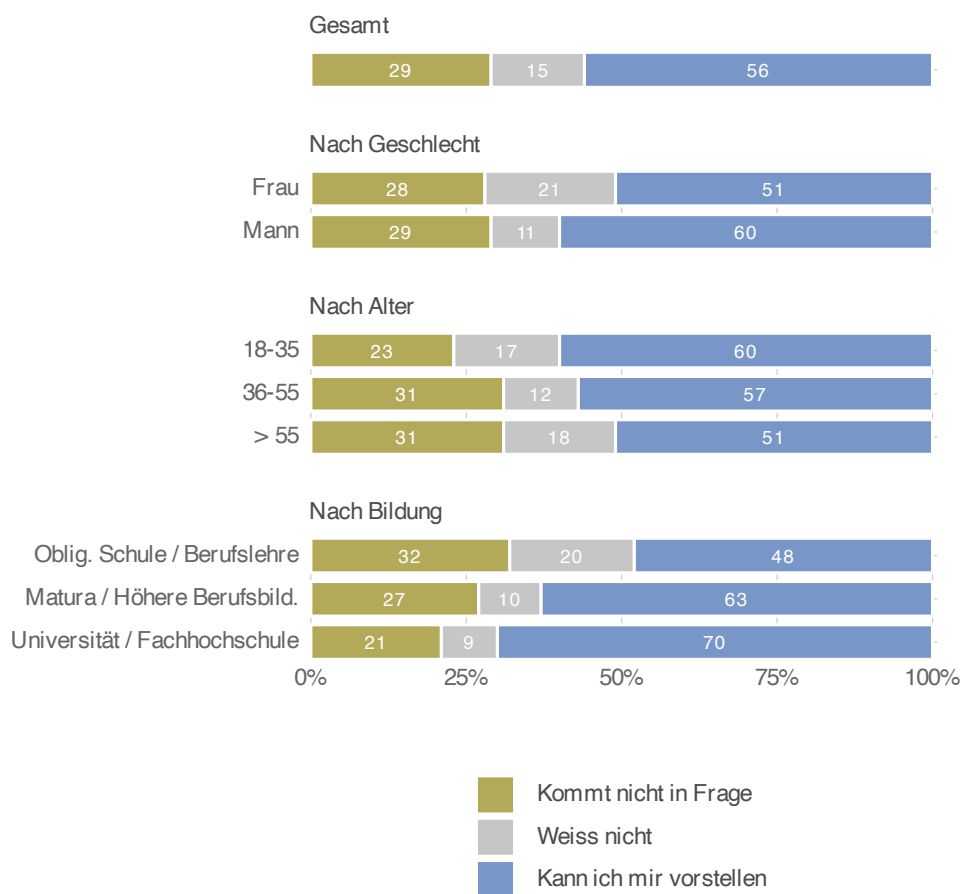
Eine Mehrheit der Autointeressierten ist grundsätzlich offen für die Anschaffung eines E-Autos.

Grundsätzlich offen für die Anschaffung eines E-Autos sind insbesondere die jüngeren Befragten. 60 Prozent der automobilen 18- bis 35-Jährigen können sich die Anschaffung eines E-Autos vorstellen. Bei den über 55-Jährigen sind es 51 Prozent. Bei den Jüngeren gibt es zudem am wenigsten Personen (23 %), die sich grundsätzlich gegen den Kauf eines E-Autos stellen. Wie oben gezeigt, planen Männer weit häufiger einen Autokauf als Frauen. Wenn sie dies tun, dann können sie sich eher ein E-Auto vorstellen als Frauen. Frauen sind häufiger unschlüssig. Der Anteil, der sich grundsätzlich gegen den Kauf eines E-Autos ausspricht, ist bei den automobilen Frauen ebenso hoch wie bei den autofahrenden Männern. Weil jedoch deutlich mehr Frauen als

Männer grundsätzlich auf den Kauf eines Autos verzichten, gibt es dennoch mehr Männer, die überzeugte Anhänger des Verbrennungsmotors sind. Bei der grundsätzlichen Bereitschaft für den E-Auto-Kauf gibt es auch grössere Unterschiede zwischen den Bildungsgruppen. Während bei Personen mit Universitätsabschluss eine klare Mehrheit (70 %) sich einen Kauf vorstellen kann, ist es bei Personen mit Berufslehreabschluss nur knapp die Hälfte (48 %).

Einstellung zur Anschaffung eines E-Autos – nach Soziodemografie (Abb. 8)

«Wie stehen Sie grundsätzlich zur Anschaffung eines E-Autos?»

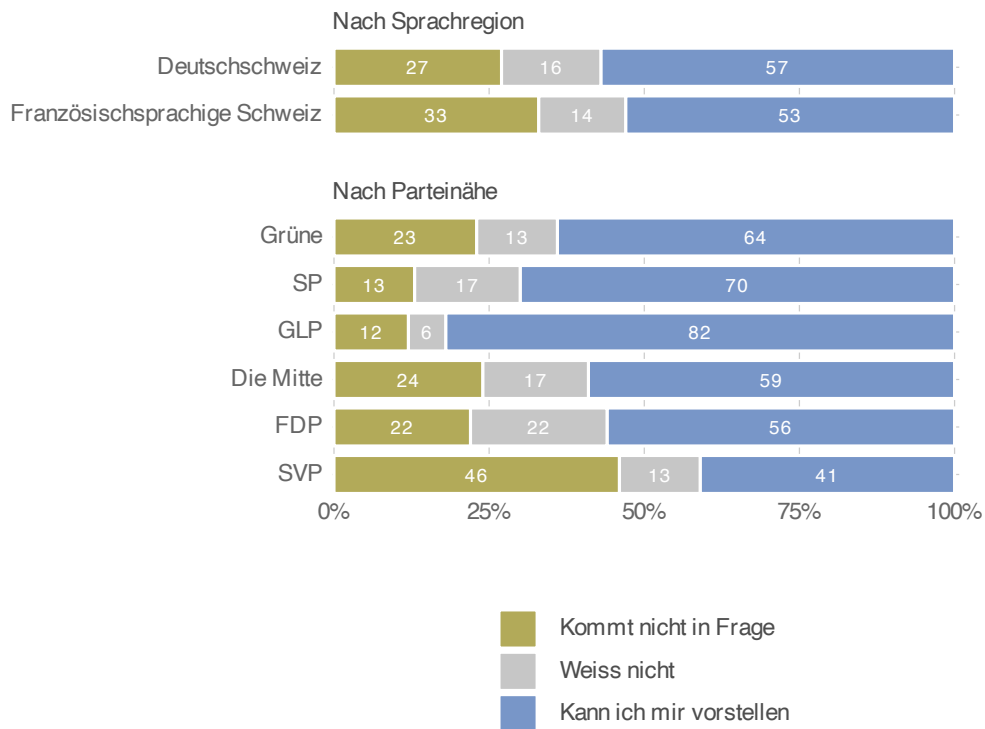


Die politische Orientierung spielt eine wichtige Rolle dabei, wie offen Befragte sind, ein E-Auto zu kaufen. Die GLP-Wählenden stehen hervor als die Gruppe mit der höchsten Bereitschaft für einen solchen Kauf. Dies entspricht ihrem Bild als eher technikaffine, umweltbewusste und ökonomisch bessergestellte Gruppe. Unter den SP- und Grünen-Wählenden gibt es auch

eine klare Mehrheit, die sich einen E-Auto-Kauf vorstellen kann. Etwas überraschend ist hier der tiefere Wert für die Grünen, was vielleicht mit den ökologischen Bedenken rund um die Batterien von E-Autos zusammenhängt (vgl. 16). Während bei den Mitte- und FDP-Wählenden sich eine Mehrheit auch einen E-Auto-Kauf vorstellen kann und sich nur wenige klar dagegenstellen, gibt es unter SVP-Wählenden mehr Personen, für die ein E-Auto-Kauf nicht in Frage kommt, als solche, die grundsätzlich dazu bereit wären.

Einstellung zur Anschaffung eines E-Autos – nach politischer Orientierung (Abb. 9)

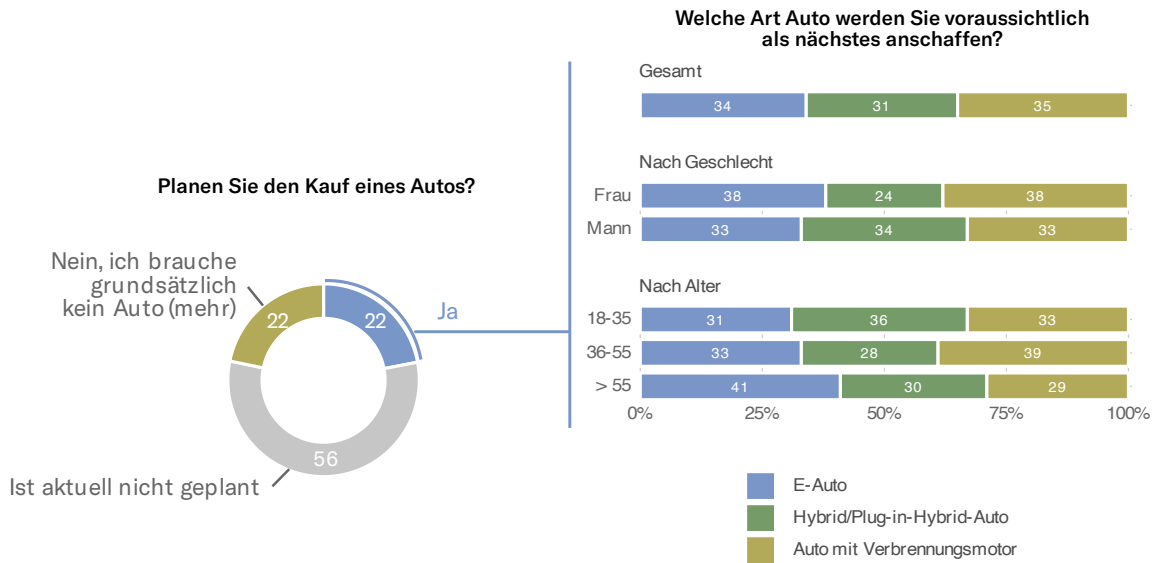
«Wie stehen Sie grundsätzlich zur Anschaffung eines E-Autos?»



Die 22 Prozent, die in den nächsten zwei Jahren ein neues Auto kaufen wollen, wurden konkret nach der Antriebsform gefragt, für die sie sich aus heutiger Sicht entscheiden wollen. Die Kaufinteressierten teilen sich in drei annähernd gleich grosse Gruppen: 35 Prozent planen die Anschaffung eines Autos mit Verbrennungsmotor, 34 Prozent wollen ein E-Auto und 31 Prozent setzen auf einen Hybrid oder einen Plug-in-Hybrid und verbinden so die beiden erstgenannten Motorentypen.

Autotyp – Kaufinteresse nach Soziodemografie (Abb. 10)

«Welche Art Auto werden Sie voraussichtlich als nächstes anschaffen?»

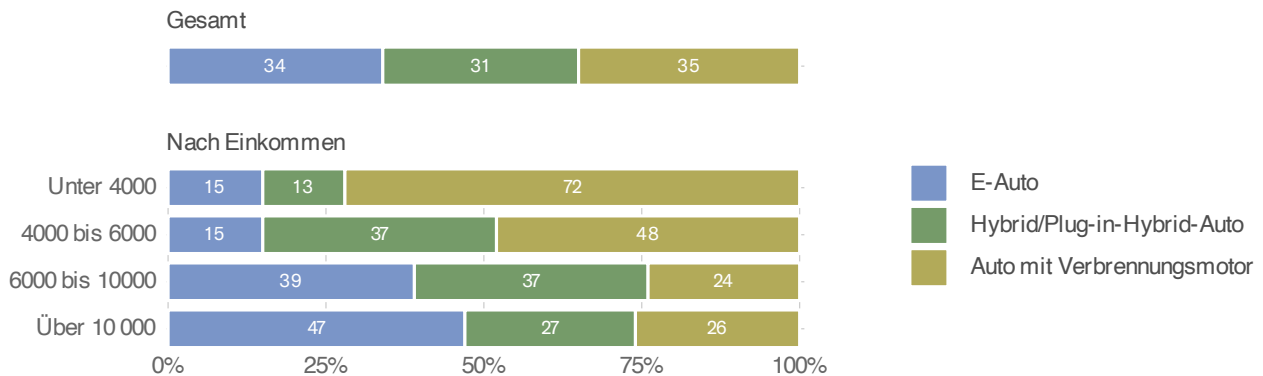


Nur eine Minderheit spricht sich aktuell für ein E-Auto aus.

Grundsätzlich sind junge Erwachsene am offensten für E-Mobilität. Werden jedoch nur jene 24 Prozent von ihnen berücksichtigt, die innerhalb der nächsten zwei Jahren einen Autokauf planen, sehen die Verhältnisse anders aus. Es sind die älteren Kaufwilligen, die sich am ehesten für ein E-Auto entscheiden wollen. Die Jüngeren setzen überdurchschnittlich häufig auf einen Hybrid-Antrieb. Dies dürfte auch mit dem Preis zu tun haben.

Autotyp – Kaufinteresse nach Einkommen (Abb. 11)

«Welche Art Auto werden Sie voraussichtlich als nächstes anschaffen?», ohne jene Personen, die kein Auto (mehr) möchten

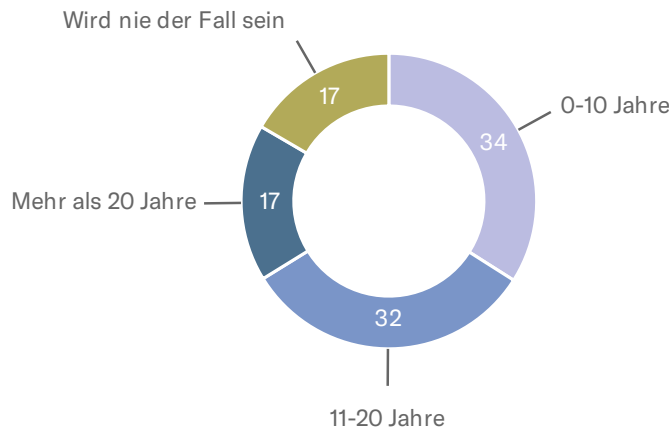


Wie Abbildung 11 zeigt, hängt das Kaufinteresse sehr stark vom Einkommen der Befragten ab. Drei Viertel der Personen mit einem tiefen Einkommen von unter CHF 4000 im Monat wollen, wenn sie in den nächsten zwei Jahren ein Auto kaufen, eines mit Verbrennungsmotor anschaffen. Bei Personen mit einem Einkommen von über CHF 10 000 sind dies nur 26 Prozent. In der obersten Einkommensklasse beabsichtigt rund die Hälfte, beim nächsten Autokauf ein E-Auto anzuschaffen. Hybridautos sind insbesondere in den mittleren Einkommensklassen beliebt. Dies zeigt, dass die E-Mobilität in der Schweiz heute noch wesentlich ein Phänomen der oberen Mittelschicht und Oberschicht ist.

Neben dem eigenen Kaufinteresse und dem generellen Interesse an E-Mobilität wurde auch untersucht, wie die Bevölkerung die Entwicklung der Verbreitung von Elektroautos einschätzt. Rund ein Drittel der Befragten geht davon aus, dass es spätestens in zehn Jahren in der Schweiz mehr E-Autos als Autos mit Verbrennungsmotoren gibt. Ein weiteres Drittel ist der Ansicht, dass dies erst in 11 bis 20 Jahren der Fall sein wird. Das letzte Drittel ist der Ansicht, dass es noch länger dauern wird. Die Hälfte davon (17 %) zweifelt grundsätzlich am Durchbruch der E-Mobilität. Dieser Teil der Bevölkerung geht davon aus, dass Autos mit Elektromotoren nie in der Mehrheit sein werden.

Wann E-Autos die Verbrennungsmotoren überholen (Abb. 12)

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

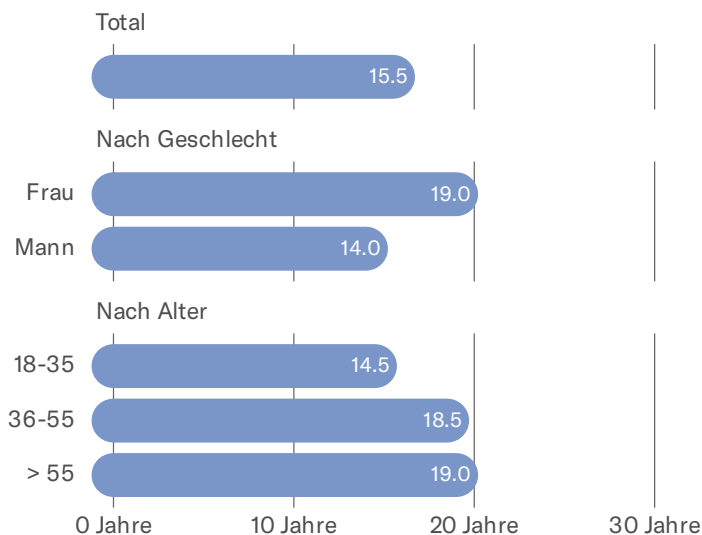


Nur ein Drittel geht von einem raschen Durchbruch der E-Mobilität aus.

Eine Mehrheit der Autointeressierten ist zwar grundsätzlich offen für den Kauf eines E-Autos. Geht es jedoch um die konkrete Kaufabsicht, setzt aktuell nur ein Drittel auf ein E-Auto. Ebenfalls nur ein Drittel rechnet mit einem raschen Durchbruch der E-Mobilität. Im Mittel gehen die Befragten davon aus, dass es rund 16 Jahre dauern wird, bis auf den Schweizer Strassen mehr E-Autos fahren als Autos mit Verbrennungsmotoren. Entsprechend wären bis ins Jahr 2039 E-Autos noch in der Minderheit. 2039 – das ist vier Jahre nach dem geplanten Verbot für die Neuzulassung von Autos mit Verbrennungsmotoren durch die EU im Jahr 2035. Dies zeigt, dass die Schweizer Bevölkerung im Mobilitätsbereich eher von einer Evolution als von einer Revolution ausgeht.

Wann E-Autos die Verbrennungsmotoren überholen (Abb. 13)

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



Männer gehen insgesamt von einem etwas rascheren Durchbruch der Elektromobilität aus als Frauen. Gleiches gilt für junge Erwachsene im Vergleich zu älteren Personen.

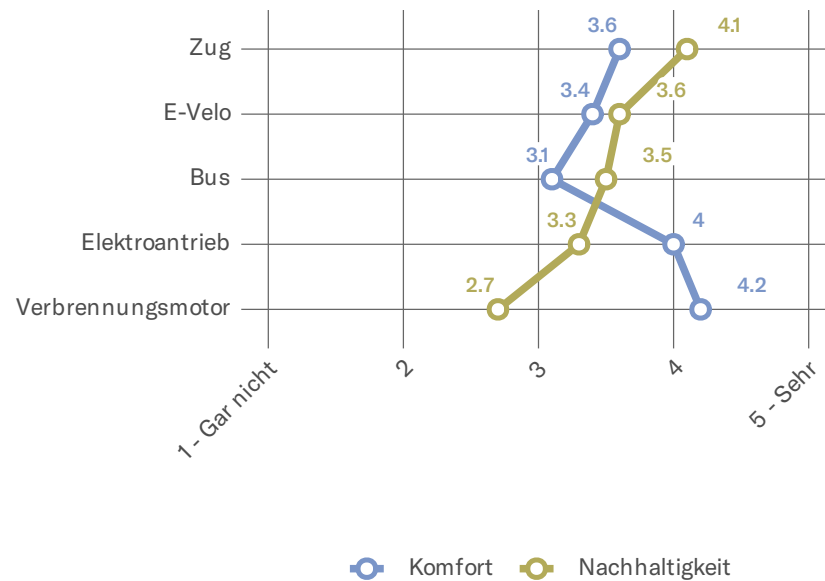
2.3. KOMFORT VS. NACHHALTIGKEIT

Das nachhaltigste Verkehrsmittel ist aus Sicht der Schweizer Bevölkerung eindeutig der Zug. Im Durchschnitt erreicht dieser auf einer Skala zwischen 1 («gar nicht nachhaltig») und 5 («sehr nachhaltig») einen Wert von 4,1. Der Zug weist allerdings ein Komfortdefizit auf. Im Durchschnitt wird der Zug zwar als eher komfortabel eingeschätzt (3,6), im Vergleich zum Auto mit Verbrennungsmotor (4,2) fällt er jedoch ab. Dafür wird das mit fossilen Kraftstoffen betriebene Auto¹ klar als am wenigsten nachhaltig eingeschätzt (2,7).

¹Die Einschätzung der Nachhaltigkeit von Autos mit Verbrennungsmotor bezieht sich auf E-Fuel-, Benzin- und Diesel-Verbrennungsmotoren

Einschätzung von Komfort und Nachhaltigkeit unterschiedlicher Verkehrsmittel (Abb. 14)

«Als wie komfortabel schätzen Sie folgende Verkehrsmittel ein?»
 «Wie nachhaltig schätzen Sie folgende Verkehrsmittel ein?»

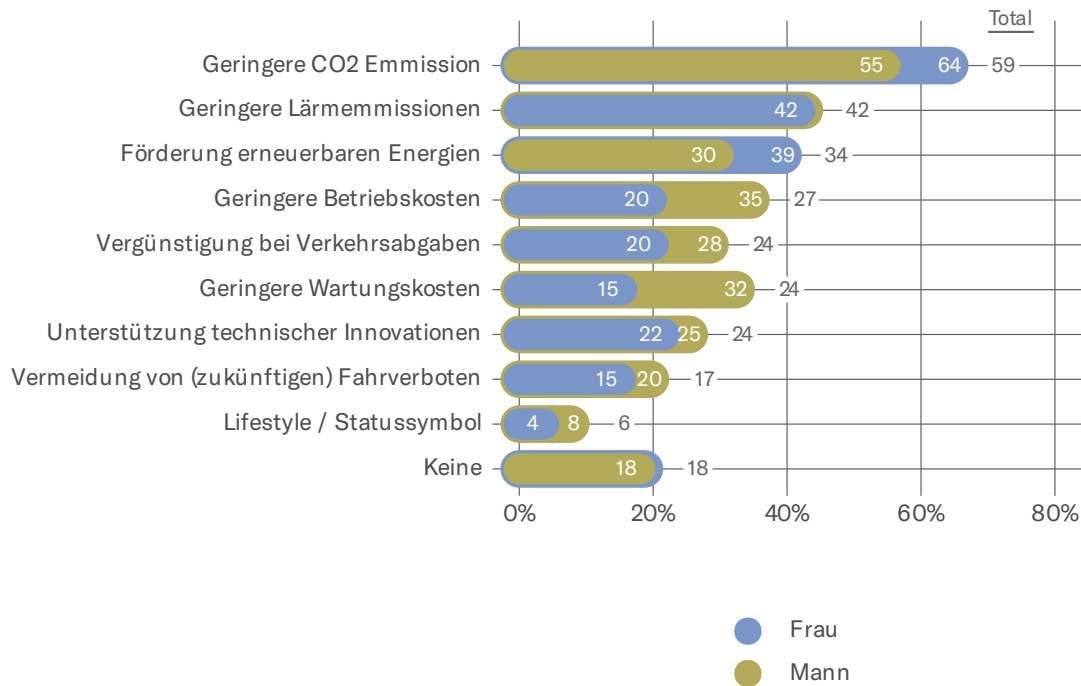


Das E-Auto wird punkto Nachhaltigkeit zwar insgesamt besser eingeschätzt als das konventionelle Auto, es wird jedoch deutlich schlechter beurteilt als der Zug. Bzgl. Komfort kann es der E-Antrieb dagegen fast mit dem Verbrennungsmotor aufnehmen. Dennoch wird hier nach wie vor ein Unterschied wahrgenommen. Auch dies dürfte ein Faktor für die anhaltende Zurückhaltung beim Wechsel zum E-Auto sein.

Die Ambivalenz in Bezug auf die wahrgenommene Nachhaltigkeit des E-Autos zeigt sich bei den konkreten wahrgenommenen Vor- und Nachteilen, die damit verbunden werden. Als klar wichtigster Vorteil im Vergleich zum Verbrennungsmotor schätzt die Bevölkerung die geringeren CO₂-Emissionen ein. Immerhin 42 Prozent der Befragten sehen auch die geringeren Lärmemissionen als Vorteil.

Vorteile von Elektroautos (Abb. 15)

«Welche Gründe sprechen für Sie für Elektroautos anstelle von Autos mit Verbrennungsmotor?»



Es sind vor allem die Batterien, die bei E-Autos zu Vorbehalten bzgl. Nachhaltigkeit führen.

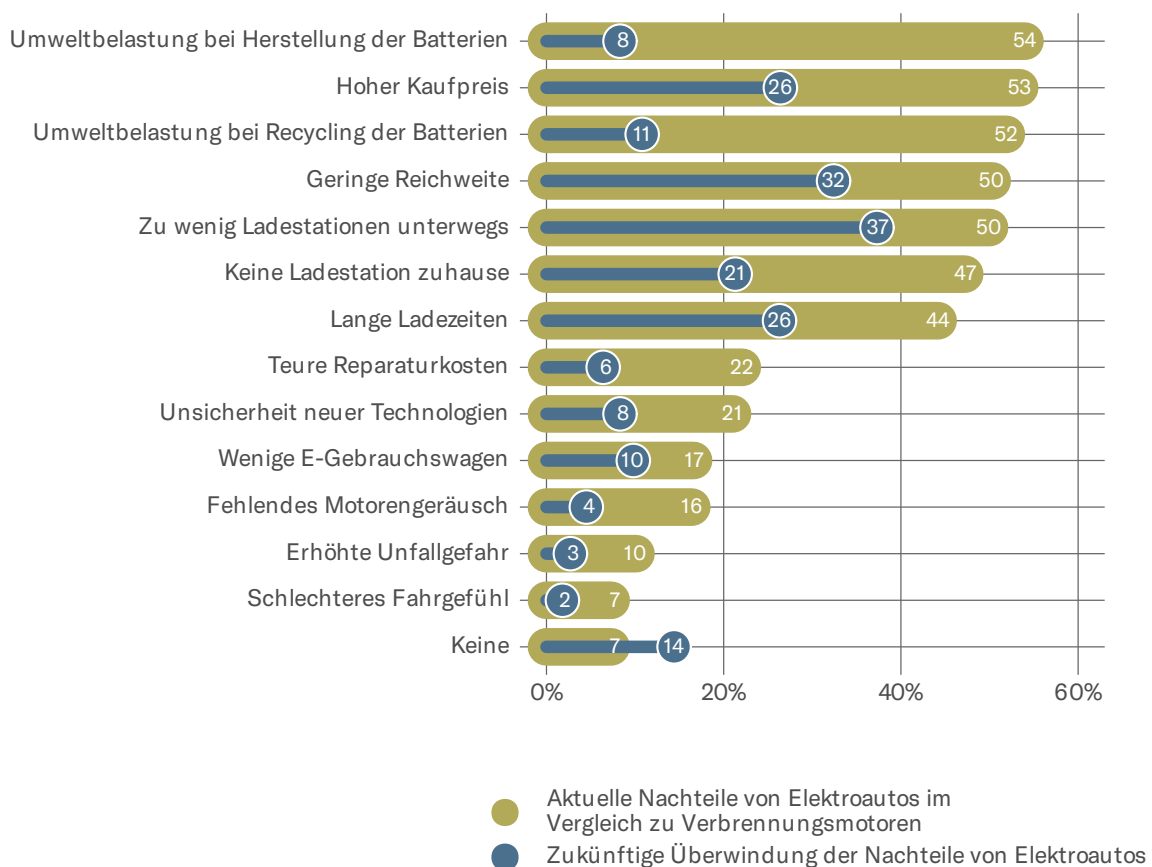
Bei der Einschätzung der Vorteile gibt es teilweise deutliche Geschlechterunterschiede. Während bei Frauen klar der Aspekt des Umweltschutzes und der Emissionen im Vordergrund steht, sind für Männer auch technische Aspekte relevant. So bewerten 35 Prozent die geringeren Betriebs- und 32 Prozent die geringeren Wartungskosten als Vorteile des E-Antriebs im Vergleich zum Verbrenner.

Insgesamt sieht eine Mehrheit der Bevölkerung heute tendenziell noch immer mehr Nach- als Vorteile in der Elektromobilität.

Geht es um die Nachteile des Elektroautos im Vergleich zu Autos mit Verbrennungsmotor, werden eine ganze Reihe von Aspekten von mindestens der Hälfte der Befragten angeführt. Am häufigsten genannt wird die Umweltbelastung bei der Herstellung der Batterie (54 %), aber auch beim Recycling (52 %). In der öffentlichen Wahrnehmung macht offenbar die Batterithematik die Vorteile der geringeren Emissionen zu einem guten Teil zunichte. Bemerkenswert ist, dass nur rund 10 Prozent der Befragten der Ansicht sind, dass die Nachteile der Umweltbilanz der Batterie in zehn Jahren nicht mehr bestehen werden. Für eine Steigerung der Akzeptanz der E-Mobilität ist Aufklärungsarbeit über die bereits bestehenden Fortschritte und insbesondere über die Entwicklungspotenziale der Umweltverträglichkeit im Lebenszyklus der Batterie notwendig.

Nachteile von Elektroautos (Abb. 16)

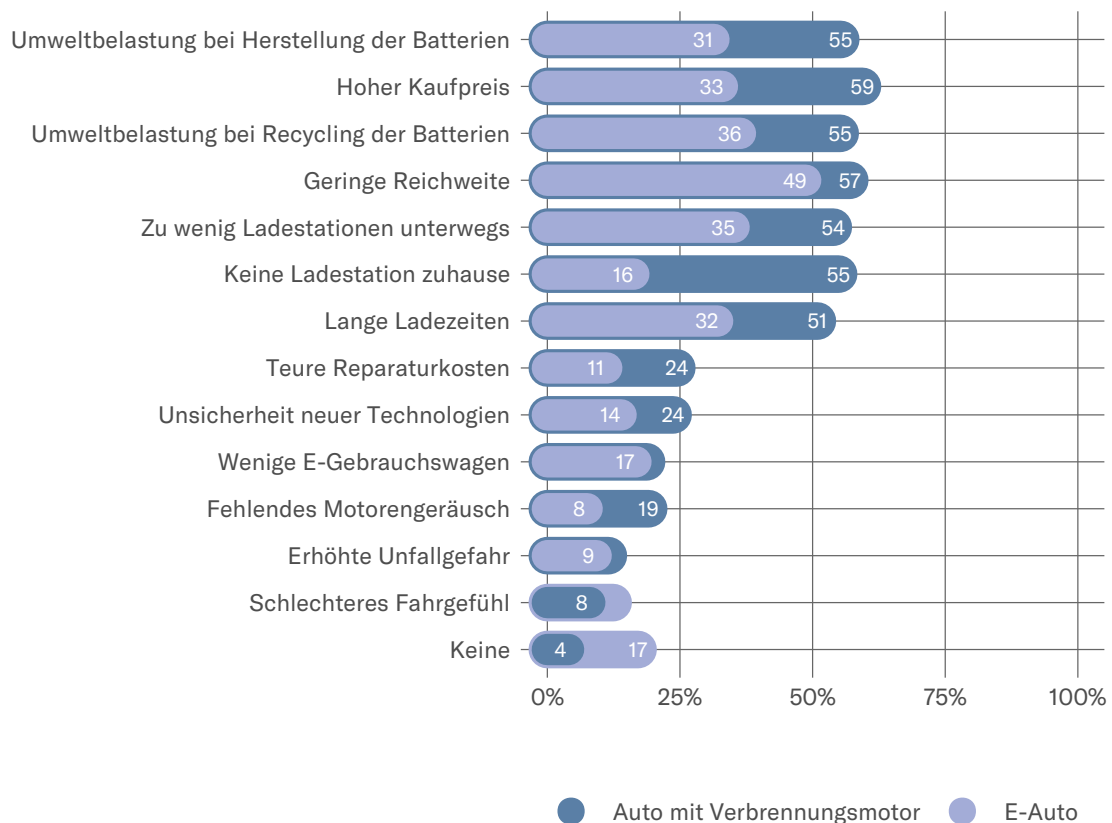
«Welche Gründe sprechen für Sie gegen Elektroautos anstelle von Autos mit Verbrennungsmotor?»
 «Welche der genannten Nachteile eines Elektroautos gegenüber einem Auto mit Verbrennungsmotor werden Ihrer Einschätzung nach in zehn Jahren nicht mehr bestehen?»



Ähnlich oft wie die Batterie wird der Anschaffungspreis von E-Autos genannt. 53 Prozent erachten den hohen Kaufpreis als Nachteil der E-Autos im Vergleich zu Autos mit konventionellem Antrieb. Entsprechend stark korreliert die Kaufabsicht mit dem eigenen Einkommen. Im internationalen Vergleich steht der Kostenfaktor in der Schweiz etwas weniger im Zentrum. Neben Umweltaspekten und dem Anschaffungspreis werden auch Faktoren, die die Infrastruktur und den Komfort betreffen, oft genannt. Dazu gehören in erster Linie die von der Hälfte der Befragten als gering wahrgenommene Reichweite sowie der Mangel an Ladestationen unterwegs. Im Unterschied zur wahrgenommenen Umweltproblematik der Batterie gehen jedoch viele Befragte davon aus, dass die Komfortdefizite im Vergleich zum Verbrennungsmotor in den nächsten 10 Jahren verschwinden werden.

Nachteile von Elektroautos nach Autotyp zuhause (Abb. 17)

«Welche Gründe sprechen für Sie gegen Elektroautos anstelle von Autos mit Verbrennungsmotor?»

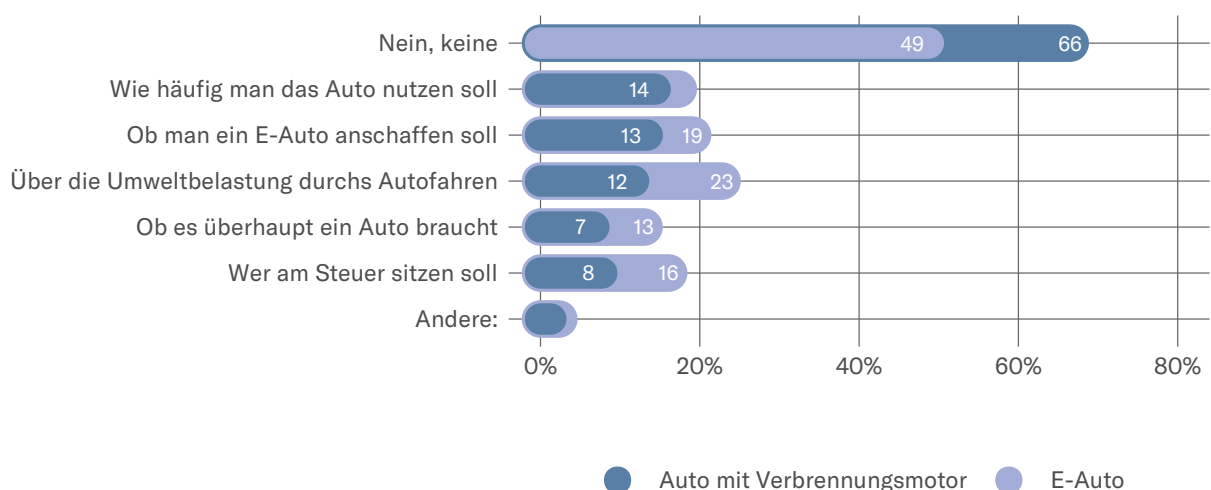


Wer selbst ein E-Auto besitzt, beurteilt die Nachteile der Elektromobilität anders als Personen, die nur Autos mit Verbrennungsmotoren haben. Wie zu erwarten, sehen E-Auto-Besitzende weniger Nachteile, schliesslich haben sie sich ja für diesen Typ entschieden (vgl. Abb. 17). Interessant ist jedoch, dass sich die Einschätzungen nicht in jeder Hinsicht gleich stark unterscheiden. So ist die mangelnde Reichweite auch für jede zweite Person mit einem E-Auto im Haushalt ein Nachteil. Der Wert ist damit fast so hoch wie bei Personen mit einem konventionellen Auto (57%). Demgegenüber ist das Vorhandensein einer Ladestation zuhause für die wenigsten E-Auto-Besitzenden ein Problem.

Personen, die ein E-Auto besitzen, beurteilen die Umweltbelastung der Batterien weniger kritisch. In Haushalten mit E-Autos bestehen jedoch häufiger Meinungsverschiedenheiten in Bezug auf die Umweltbelastung durchs Autofahren, ebenso wie über die Fragen, ob es überhaupt ein Auto braucht und wer am Steuer sitzt. Insgesamt treten Meinungsverschiedenheiten in Bezug auf das Auto in jedem zweiten Haushalt mit E-Auto auf, jedoch nur in jedem dritten Haushalt mit einem konventionellen Auto. Dies zeigt, dass in Haushalten, die bereits heute ein E-Auto haben, das Autofahren als weniger selbstverständlich gilt.

Meinungsverschiedenheiten zuhause zum Auto nach Autotyp zuhause (Abb. 18)

«Gibt es in Ihrem Haushalt unterschiedliche Meinungen rund um das Auto?»



2.4. ANTRIEB, STROMMIX UND KLIMASCHUTZ

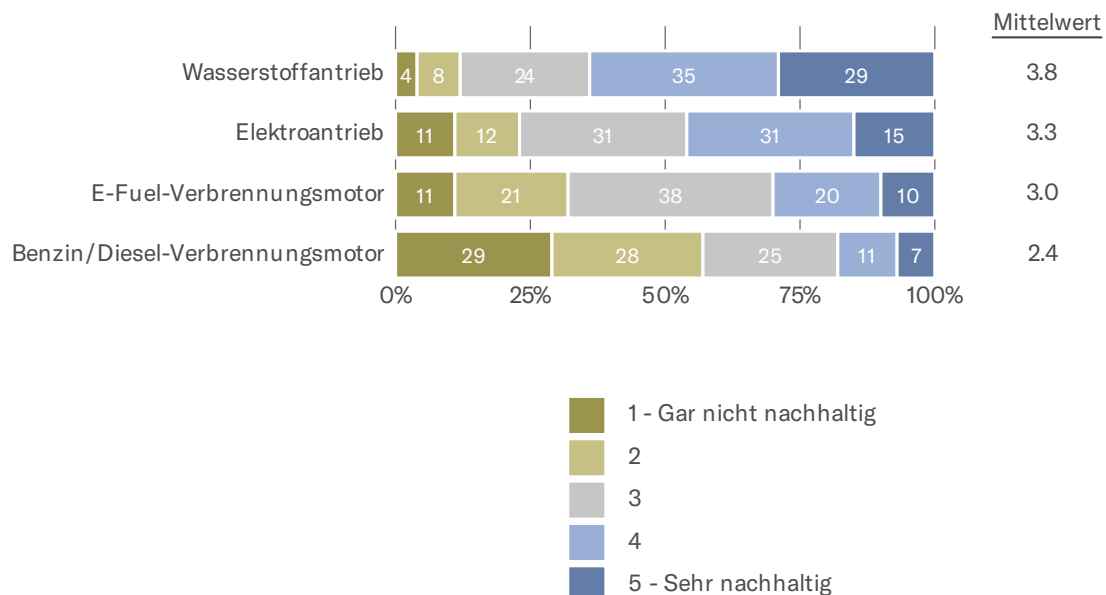
Die Schweizer Bevölkerung schätzt Elektroautos insgesamt als deutlich nachhaltiger ein als Autos mit klassischem Verbrennungsmotor. Als noch nachhaltiger werden jedoch Autos mit Wasserstoffantrieb angesehen. Für 64 Prozent der Befragten sind Wasserstoffautos eher oder sehr nachhaltig. Demgegenüber sind bei Elektroautos nur 46 Prozent dieser Ansicht.

Der Wasserstoffantrieb wird als nachhaltiger als der E-Antrieb eingeschätzt.

Geschätzte Nachhaltigkeit von Autos nach Antriebsart (Abb. 19)

«Wie nachhaltig schätzen Sie folgende Verkehrsmittel ein?»

Mittelwert der Antworten auf einer Skala von 1 (gar nicht) bis 5 (sehr)



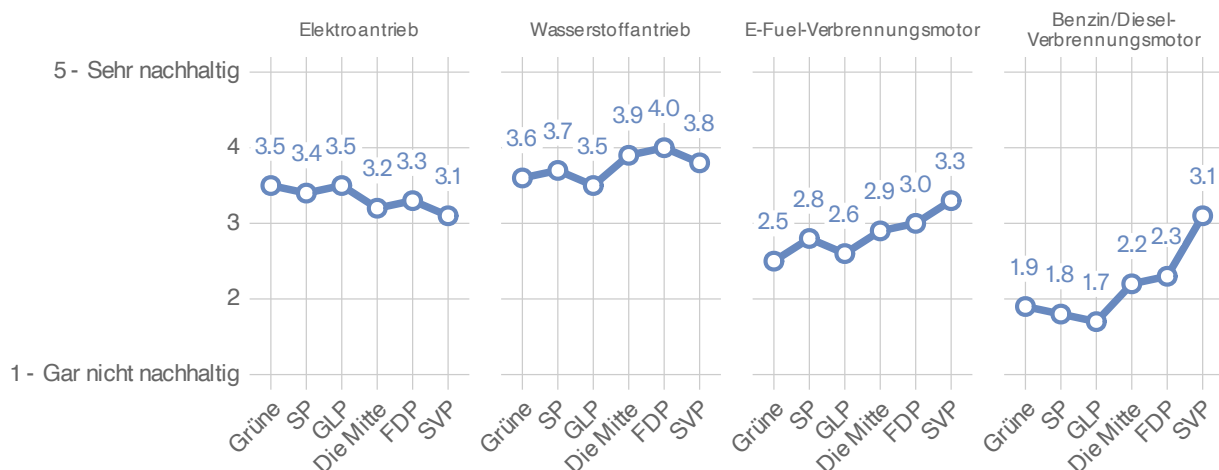
Die positive Bewertung des Wasserstoffantriebs ist bemerkenswert. Schliesslich ist der Gesamtwirkungsgrad der eingesetzten

Energie bei Wasserstoffautos heute mit ca. 30 Prozent deutlich tiefer als jener von Elektroautos mit ca. 75 Prozent. Das heisst, um ein Wasserstoffauto zu bewegen, muss wesentlich mehr elektrische Energie eingesetzt werden als für ein Auto mit Elektromotor. Wie im vorangegangenen Abschnitt gezeigt wurde (vgl. Abb. 16, wird vor allem die Herstellung und Weiterverwertung der Batterie von Elektroautos von der Bevölkerung kritisch beurteilt. Autos mit Wasserstoffantrieb kommen ohne leistungsstarke Batterien aus. Dies wird offenbar von der Schweizer Bevölkerung positiv bewertet. Hohe Kosten für Treibstoff und Infrastruktur hält die Autohersteller allerdings davon ab, breit in diese Technologie zu investieren.

Die Bewertung von E-Fuel ist vor allem politisch geprägt.

Geschätzte Nachhaltigkeit von Autos nach Antriebsart (Abb. 20)

«Wie nachhaltig schätzen Sie folgende Verkehrsmittel ein?»
Mittelwert der Antworten auf einer Skala von 1 (gar nicht) bis 5 (sehr)

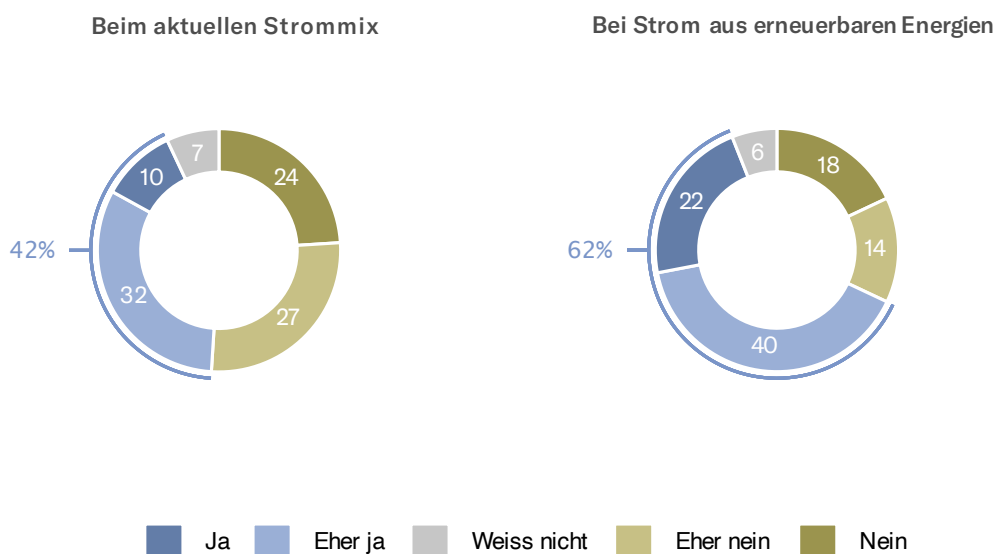


Die Einschätzung der Nachhaltigkeit verschiedener Antriebsarten hängt nicht zuletzt von der politischen Orientierung ab. Insbesondere der klassische Verbrennungsmotor wird auf der

politisch rechten Seite als viel nachhaltiger eingeschätzt als links. Dasselbe Muster, lediglich etwas weniger stark ausgeprägt, zeigt sich auch bei Verbrennungsmotoren, die mit E-Fuel angetrieben werden. E-Fuels sind synthetische Treibstoffe, die mittels elektrischer Energie gewonnen werden. Diese Treibstoffe können in normalen Verbrennungsmotoren eingesetzt werden, allerdings ist die Energieeffizienz bei dieser Antriebsart besonders tief. Der Wechsel von fossilen zu synthetischen Treibstoffen verlangt keine neuen Fahrzeuge und ist eine Möglichkeit, klassische Verbrennungsmotoren mit erneuerbaren Ressourcen zu betreiben. Diese Option wird vor allem in rechtsbürgerlichen Milieus als sinnvolle und nachhaltige Alternative zu E-Autos angesehen. Dieser Ansatz verlangt auf den ersten Blick weniger Veränderung. Die Herstellung von E-Fuel mittels erneuerbarer Energie wäre allerdings eine riesige Herausforderung. Weniger stark parteipolitisch geprägt ist die Einschätzung der Nachhaltigkeit von Autos mit Elektro- und Wasserstoffantrieb. Allerdings wird der Elektroantrieb tendenziell auf der linken Seite als nachhaltiger bewertet, Wasserstoff dagegen im bürgerlichen Spektrum.

Aktueller Beitrag von Elektroautos zum Klimaschutz – nach Soziodemografie (Abb. 21)

«Halten Sie den Umstieg auf E-Autos beim heutigen Strommix für einen guten Weg, Umwelt und Klima zu schützen?»,
 «Halten Sie den Umstieg auf E-Autos für einen guten Weg, Umwelt und Klima zu schützen, wenn der Strom ausschliesslich aus erneuerbaren Energien kommt?»

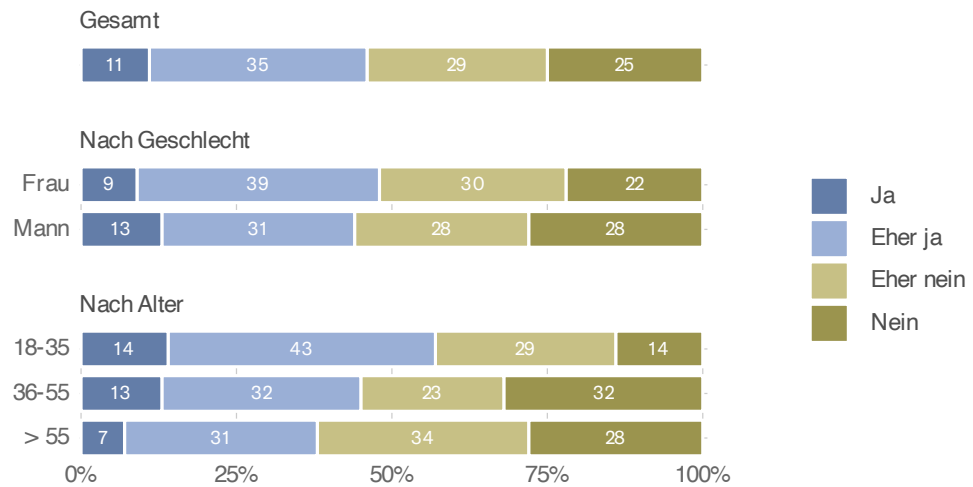


Für die Nachhaltigkeit und Umweltverträglichkeit eines Verkehrsmittels ist nicht nur die Antriebsart entscheidend, sondern im Fall eines Elektroantriebs auch die Art der Stromgewinnung. Auch hier bestehen verbreitete Vorbehalte. Etwas weniger als die Hälfte (46 %) der Schweizer Bevölkerung erachtet den Umstieg auf E-Autos beim heutigen Strommix als einen guten Weg, um Umwelt und Klima zu schützen (Abb. 23). Würde der Strom dagegen ausschliesslich aus erneuerbaren Energien stammen, sähen fast zwei Drittel (65 %) der Befragten die E-Mobilität als sinnvollen Weg zum Schutz der Umwelt an (Abb. 21). Damit sich die Antworten nicht gegenseitig beeinflussen, wurde den Befragten jeweils nur eine der beiden Fragen gestellt. Die grosse Differenz der Einschätzung ist bemerkenswert, denn bereits heute stammen 80 Prozent des Stroms in der Schweiz aus erneuerbaren Energien (der grösste Teil aus Wasserkraft). Wie beim Thema der Batterieentsorgung könnte vermehrte Aufklärung auch hier einen Beitrag zur grösseren Akzeptanz von E-Mobilität führen.

**80 Prozent des Schweizer
Stroms stammen aus
erneuerbaren Quellen.
Dennoch zweifelt eine
Mehrheit an der
Nachhaltigkeit des aktuellen
Strommixes.**

Aktueller Beitrag von Elektroautos zum Klimaschutz – nach Alter und Geschlecht (Abb. 22)

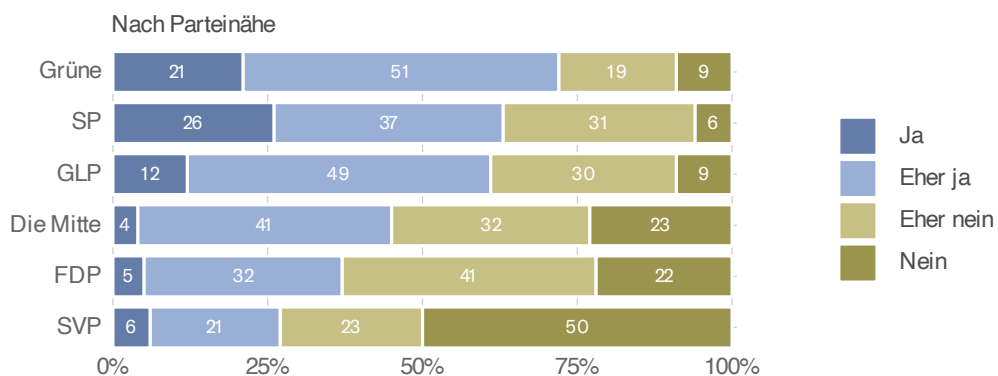
«Halten Sie den Umstieg auf E-Autos beim heutigen Strommix für einen guten Weg, Umwelt und Klima zu schützen?»



Bei der Einschätzung des ökologischen Potenzials des Wechsels zur E-Mobilität zeigt sich ein markanter Einfluss des Alters. In der Altersgruppe der 18- bis 35-Jährigen sind 57 Prozent der Ansicht, dass E-Mobilität mit dem heutigen Strommix einen wichtigen Beitrag zum Klimaschutz leisten kann. In der mittleren Altersgruppe sind 45 Prozent dieser Ansicht und bei den über 55-Jährigen gar nur 38 Prozent. Die Jüngeren beurteilen das heutige Potenzial der neuen Technologie klar am positivsten.

Aktueller Beitrag von Elektroautos zum Klimaschutz – nach politischer Orientierung (Abb. 23)

«Halten Sie den Umstieg auf E-Autos beim heutigen Strommix für einen guten Weg, Umwelt und Klima zu schützen?»



Noch stärker als das Alter wirkt sich die politische Position auf die Beurteilung der E-Mobilität beim aktuellen Strommix aus. Es zeigt sich ein massiver Links-rechts-Gegensatz. Politisch linksstehende Personen sind deutlich häufiger der Ansicht, dass der Wechsel zu E-Mobilität bereits beim heutigen Strommix eine Investition in den Klimaschutz ist. Wer politisch eher rechts steht, hat hier grosse Vorbehalte. Bei der zweiten Fragevariante (Strom nur aus erneuerbaren Energien) sind die Unterschiede nach Alter und politischer Orientierung weit weniger ausgeprägt. Dies zeigt, dass der Verweis auf den aktuellen Strommix ein wichtiges politisches Argument gegen E-Mobilität ist.

Vier Sichtweisen auf die Automobilität

Um grundlegende Unterschiede im Mobilitätsverhalten und speziell im Umgang mit E-Mobilität besser zu verstehen, wurde die Bevölkerung in vier Mobilitätstypen eingeteilt. Diese vier Typen stehen für vier Mobilitätphilosophien, die die Schweizer Mobilitätslandschaft prägen. Anhand dieser vier Typen lassen sich grundlegende Spannungsfelder aufzeigen – in Bezug auf das Mobilitätsverhalten, aber auch in Bezug auf Wertorientierungen und Präferenzen. Die Typologie zeigt, dass politische Orientierung, Einkommensniveau sowie die Haltung zu Konsum und technologischer Innovation zusammenspielen.

3.1. VIER MOBILITÄTSTYPEN

Geht es um Mobilität im Allgemeinen und E-Mobilität im Speziellen können vier Grundtypen unterschieden werden: Autofreie: Personen, die ganz auf ein eigenes Auto im Haushalt verzichten. E-Nutzende: Personen, die heute bereits ein E-Auto (oder einen Hybrid) besitzen. Benzin-Überzeugte: Personen, die auf ihr Auto mit Verbrennungsmotor schwören und für die ein Umstieg auf ein E-Auto nicht in Frage kommt. E-Interessierte: Personen, die

heute ein konventionelles Auto besitzen und sich einen Umstieg auf ein E-Auto vorstellen können.

Die ersten drei Typen bilden die drei Pole des Mobilitätsspektrums. Es handelt sich dabei um idealtypische Personengruppen, die für je eine Grundhaltung in Mobilitätsfragen stehen. Wie in Abbildung 24 sichtbar, umfassen diese Idealtypen jeweils rund 15 bis 20 Prozent der Schweizer Bevölkerung.

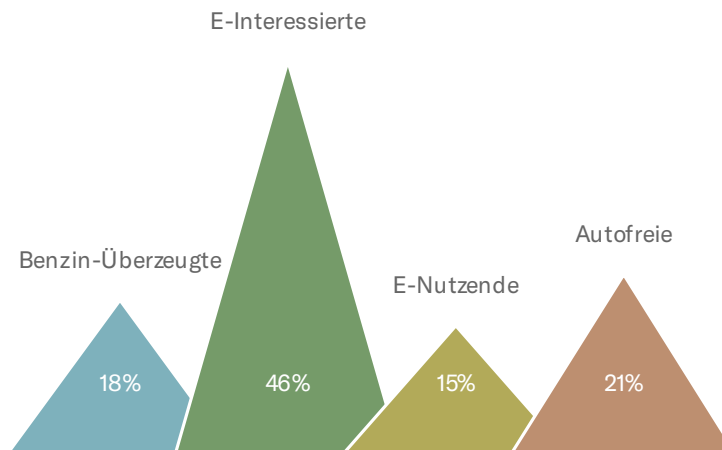
Verbreitung der Mobilitätstypen (Abb. 24)

Benzin-Überzeugte: Auto mit Verbrennungsmotor im Haushalt, ein E-Auto kommt nicht in Frage

E-Interessierte: Auto mit Verbrennungsmotor im Haushalt, Umstieg auf E-Auto ist denkbar

E-Nutzende: E-Auto im Haushalt (oder Hybrid)

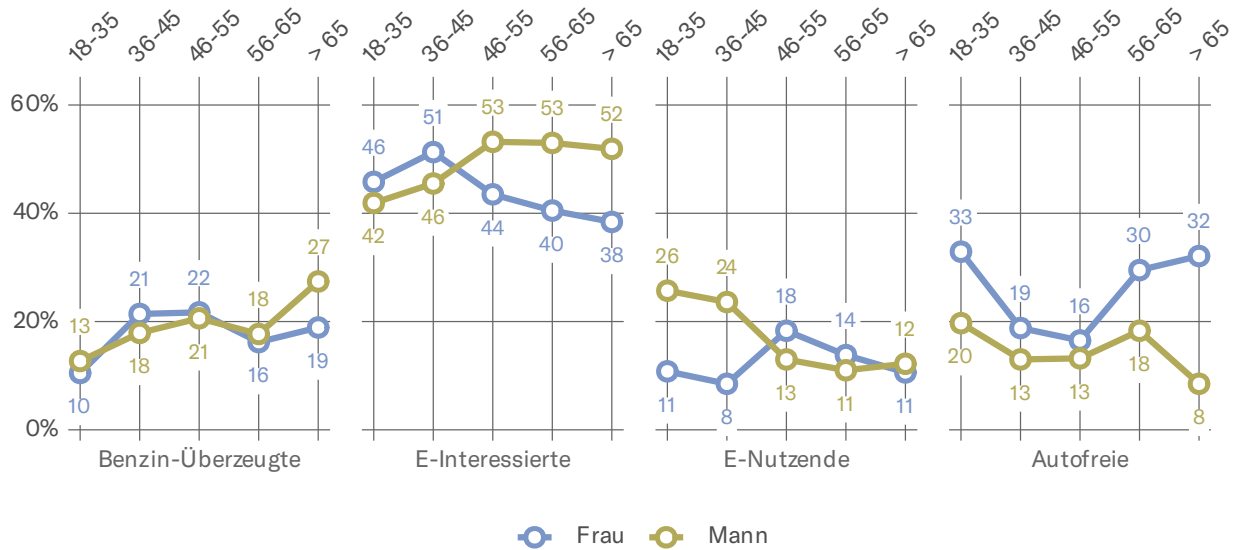
Autofreie: Kein Auto im Haushalt



Die grösste Gruppe wird von den E-Interessierten gebildet. Rund 46 Prozent der Schweizer Bevölkerung zählt zu dieser Gruppe, die grundsätzlich offen für einen Umstieg auf ein E-Auto ist. Bei den E-Interessierten handelt es sich um Personen ohne starke Überzeugungen in Mobilitätsfragen. E-Interessierte setzen nicht auf den kompletten Verzicht wie die Autofreien, halten nicht an herkömmlichen Verbrennungsmotoren fest wie die Benzin-Überzeugten, sind aber im Gegensatz zu den E-Nutzenden auch keine Pioniere, die bereits zur neuen Technologie gewechselt sind.

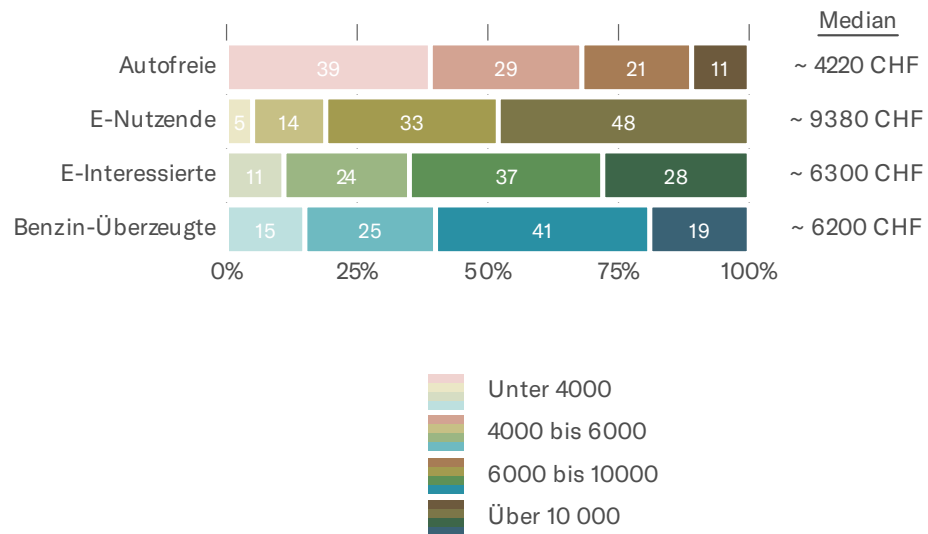
3.2. PERSÖNLICHE MERKMALE

Mobilitätstypen nach Alter und Geschlecht (Abb. 25)



Die Gruppe der E-Nutzenden ist von Männern geprägt. Sie machen rund 60 Prozent dieser Gruppe aus. Besonders viele dieser Männer sind unter 46 Jahre alt. Auch bei den E-Interessierten gibt es etwas mehr Männer. Diese sind jedoch besonders oft über 45 Jahre alt. Die Benzin-Überzeugten weisen eine eher ausgewogene demografische Zusammensetzung auf, mit einem leichten Überhang an Männern. Klar überdurchschnittlich viele Frauen finden sich dagegen bei den Autofreien. Dabei handelt es sich überwiegend um jüngere und ältere Frauen, die mittleren Altersgruppen sind weniger stark vertreten.

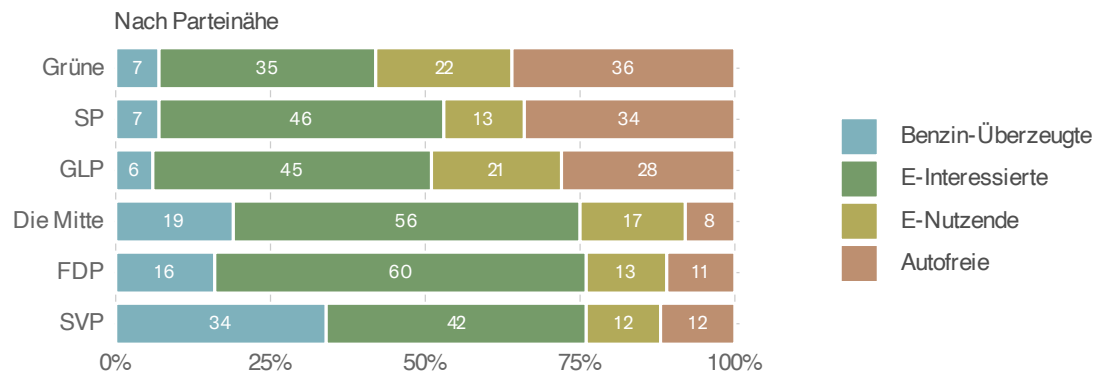
Einkommensklassen der Mobilitätstypen (Abb. 26)



Ein entscheidender Faktor der Mobilitätstypen ist das Haushaltseinkommen. Dabei besteht die grösste Differenz zwischen den Autofreien und den E-Nutzenden. Unter den Autofreien gibt es besonders viele mit einem tiefen Einkommen. Ihr mittleres Nettoeinkommen liegt bei ungefähr CHF 4200. Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass in dieser Gruppe viele jüngere Menschen – in oder nach der Ausbildung – zu finden sind. Ausserdem gibt es hier viele, die in Einpersonenhaushalten leben, mit entsprechend tieferen Haushaltseinkommen. Unter den E-Nutzenden ist der Anteil der Gutverdienenden erwartungsgemäss besonders gross. Das mittlere Nettohaushaltseinkommen liegt bei rund CHF 9400. E-Interessierte haben ein mittleres Einkommen von circa CHF 6300. Die grosse Differenz zu den E-Nutzenden zeigt, dass das Einkommen ein zentraler Faktor dafür ist, ob sich heute jemand ein E-Auto leistet oder nicht. Im mittleren Bereich befinden sich neben den E-Interessierten auch die Benzin-Überzeugten. Das mittlere Einkommen der Benzin-Überzeugten liegt bei rund CHF 6200. Zur höchsten Einkommensklasse gehören allerdings deutlich weniger als bei den E-Interessierten.

Politische Orientierung der Mobilitätstypen (Abb. 27)

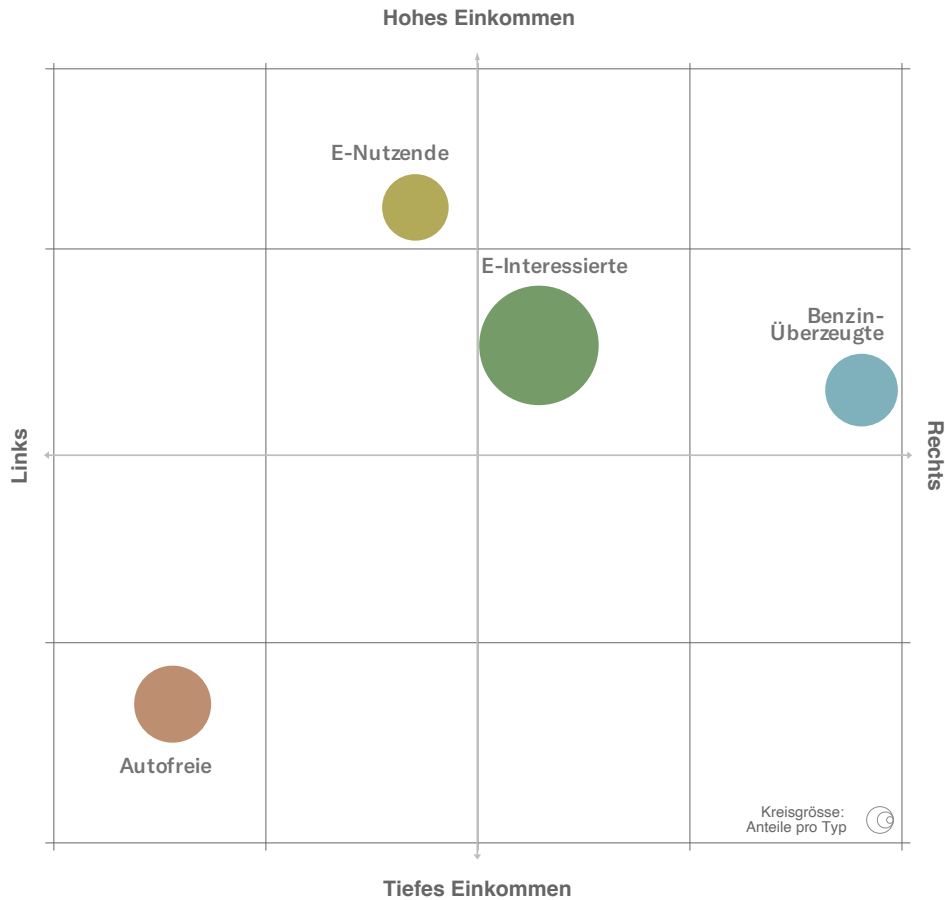
«Welcher Partei stehen Sie am nächsten?»



Für die Ausprägung der Mobilitätstypen ähnlich wichtig wie das Einkommen ist die Werthaltung bzw. die politische Orientierung (Abb. 27). Autofreie stehen rund dreimal so oft einer linken Partei nahe wie einer bürgerlichen. Hoch ist der Anteil der Autofreien zudem bei der GLP-Basis. Das Gegenstück dazu bilden die Benzin-Überzeugten. Diese sind grossmehrheitlich im bürgerlichen Spektrum angesiedelt. Am höchsten ist ihr Anteil mit 34 Prozent bei der SVP-Basis. Weniger polarisiert ist das politische Profil der E-Interessierten und der E-Nutzenden. Auch hier bestehen jedoch Unterschiede: Während die E-Nutzenden eher im Mitte-links-Spektrum positioniert sind, wählen die E-Interessierten eher Mitte-rechts-Parteien. Die E-Nutzenden stehen besonders oft den Grünen oder der GLP nahe. Am wenigsten oft der SVP, der FDP aber auch der SP. Dies zeigt einen explizit grünen Schwerpunkt.

Einkommen und politische Orientierung der Mobilitätstypen (Abb. 28)

«Welcher Partei stehen Sie am nächsten?»

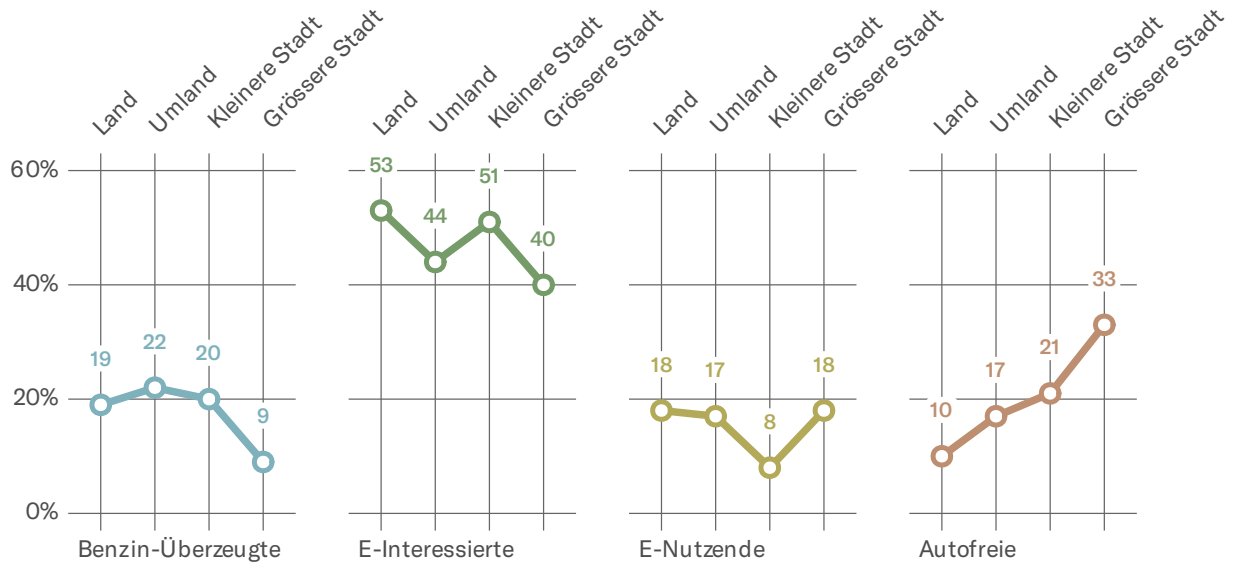


Die typischen E-Nutzenden gehören zum wohlhabenden Mitte-links-Milieu.

Einkommen und politische Orientierung sind die zentralen persönlichen Merkmale der Mobilitätstypologie. Die typischen E-Nutzenden gehören zum wohlhabenden, ökosensitiven Mitte-links-Milieu. Die Benzin-Überzeugten repräsentieren den rechtsbürgerlichen Mittelstand. Die typischen Autofreien verbinden eine linksgrüne Haltung mit einem tiefen Einkommen.

Die E-Interessierten haben ihren Schwerpunkt im gemässigt bürgerlichen Mittelstand.

Wohnort der Mobilitätstypen (Abb. 29)

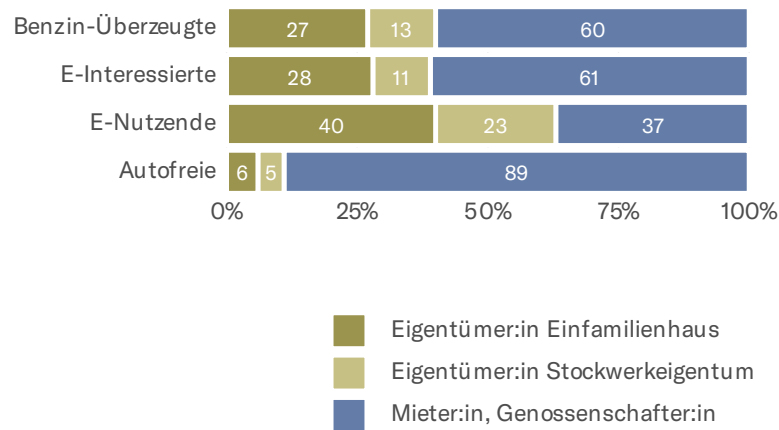


Ein zusätzliches wichtiges Merkmal der Mobilitätstypen ist der Wohnort (Abb. 29). Dabei fällt auf, dass sich insbesondere der Anteil der Autofreien markant zwischen Stadt und Land unterscheidet, während die E-Mobilität keine markante räumliche Ausprägung besitzt. Ein grundsätzlicher Verzicht auf das Auto ist aufgrund der Angebotsdichte des öffentlichen Verkehrs im grossstädtischen Kontext viel eher ohne Komforteinbussen möglich als im ländlichen Raum. Zudem ist der Platzbedarf des Autos vor allem in grossen Städten eine Herausforderung. Verstärkt wird der Stadt-Land-Gegensatz beim Autobesitz durch die politischen Gegensätze zwischen Stadt und Land. Wie oben gezeigt, sind es vor allem Personen aus dem linken und grünen Spektrum, die auf ein Auto verzichten, und diese leben oft in Städten. Obwohl auch E-Mobilität mit einer eher ökologischen Orientierung verbunden wird, ist sie kein urbanes Phänomen. Ihr Anteil ist, mit Ausnahme der kleineren Städte, überall ähnlich gross. Auffällig ist dagegen, dass der Anteil der Benzin-Überzeugten in den grossen, linksgrün geprägten Städ-

ten besonders tief ist. Hier gibt es nur wenig grundsätzlichen Widerstand gegen E-Mobilität.

Wohnform der Mobilitätstypen (Abb. 30)

«In welcher Wohnform leben Sie?»



Die Mobilitätstypen unterscheiden sich aber nicht nur bezüglich Wohnort, sondern auch bezüglich der Wohnform (Abb. 30). Die Autofreien leben besonders häufig zur Miete oder in einer Genossenschaft. Besonders viele Haus- und Stockwerk-Eigentümer:innen befinden sich hingegen unter den E-Nutzenden, was mitunter auch mit dem höheren Einkommensniveau bei diesem Mobilitätstyp zu tun haben dürfte (→Abb. 26). Gleichzeitig gestaltet sich gerade für Hauseigentümer:innen die Nutzung eines E-Autos insofern leichter, als dass sie eher über die Möglichkeit verfügen, eine hauseigene Ladestation für das Auto einbauen zu lassen (→Abb. 37).

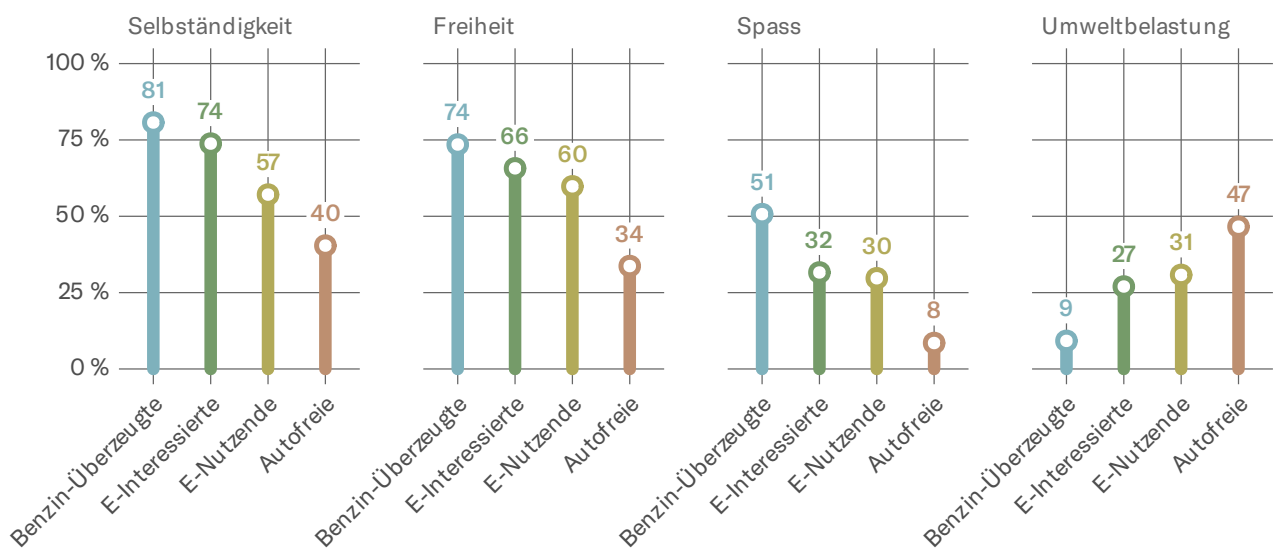
3.3. MOBILITÄTSVERSTÄNDNIS

Die vier Mobilitätstypen unterscheiden sich definitionsgemäss in ihrem Autobesitz und ihrer Haltung zur E-Mobilität. Es ist nicht erstaunlich, dass sich ihr Mobilitätsprofil auch in anderen Bereichen unterscheidet. Geht es um die Eigenschaften, die am häufigsten mit dem Autofahren verbunden werden, zeigt sich eine Abfolge, die von den Benzin-Überzeugten zu den

E-Interessierten, den E-Nutzenden und schliesslich zu den Autofreien geht. Abbildung 31 zeigt, dass die Benzin-Überzeugten das Autofahren besonders oft mit positiven Eigenschaften verbinden: mit Selbstständigkeit, Freiheit und im Vergleich zu den anderen Typen besonders oft auch mit Spass. Von den Autofreien werden diese Eigenschaften viel seltener genannt. Dennoch verbinden immerhin 40 Prozent von ihnen das Autofahren mit Selbstständigkeit. Zwischen den beiden Polen befinden sich die E-Interessierten und die E-Nutzenden, die wie die Benzin-Überzeugten ein eigenes Auto besitzen. Dennoch ist ihr Verhältnis zum Autofahren nicht im selben Ausmass von positiven Emotionen geprägt. Das etwas kühlere Verhältnis zum Autofahren zeigt sich bei den E-Nutzenden etwas deutlicher als bei den E-Interessierten.

Bedeutung des Autofahrens – nach Typus (Abb. 31)

«Was verbinden Sie grundsätzlich mit dem Autofahren?»



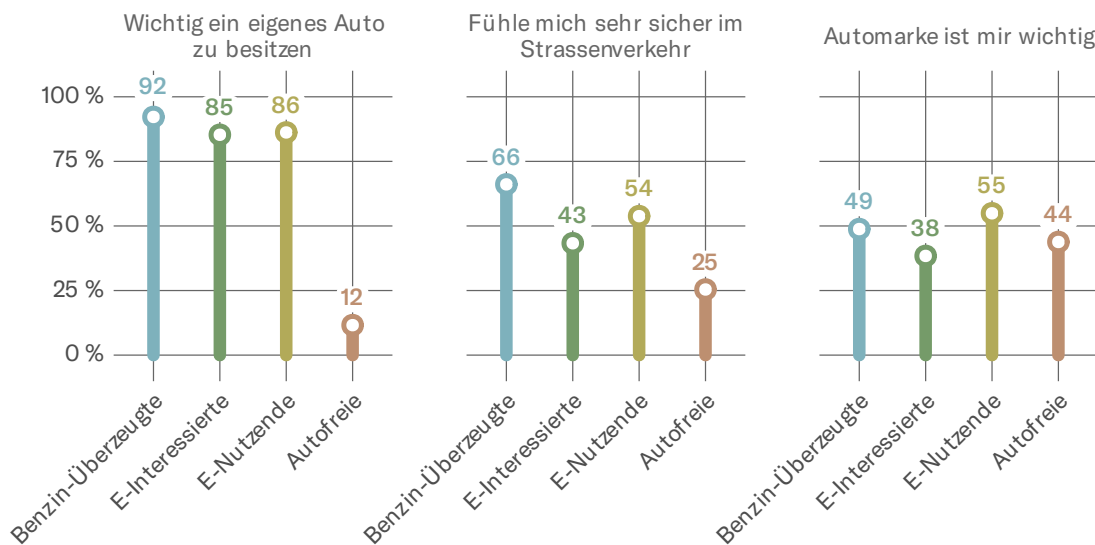
Umgekehrt ist die Reihenfolge bei der einzigen negativen Eigenschaft des Autofahrens, die es unter die «Top 4» geschafft hat (vgl. Abb. 31). Nur 9 Prozent der Benzin-Überzeugten verbinden Autofahren mit Umweltbelastung. Bei den Autofreien tun dies 47 Prozent. Das ist zwar deutlich mehr als bei den anderen Typen, doch es ist nicht einmal die Hälfte. Generell fällt auf, dass

die positiven Emotionen des Autofahrens bei den Autobesitzenden viel stärker ausgeprägt sind als die negativen Emotionen bei den Autofreien.

Nicht in jeder Hinsicht zeigt sich eine klare Abfolge der vier Mobilitätstypen. So ist der Besitz eines eigenen Autos für E-Nutzende ebenso wichtig wie für E-Interessierte und nicht viel tiefer als bei den Benzin-Überzeugten, von denen 92 Prozent den Besitz eines eigenen Autos als eher wichtig erachten. Auf der anderen Seite sind die meisten Autofreien ebenso überzeugt, kein Auto besitzen zu müssen. Sie tun dies nicht bloss aus Notwendigkeit.

Einschätzungen zu Automobilität – nach Typus (Abb. 32)

«Wie wichtig ist es Ihnen, selbst ein eigenes Auto zu besitzen?», «Wie sicher fühlen Sie sich im Strassenverkehr, wenn Sie selbst am Autofahren sind?», «Wie wichtig ist Ihnen die Marke beim Kauf eines Autos?»



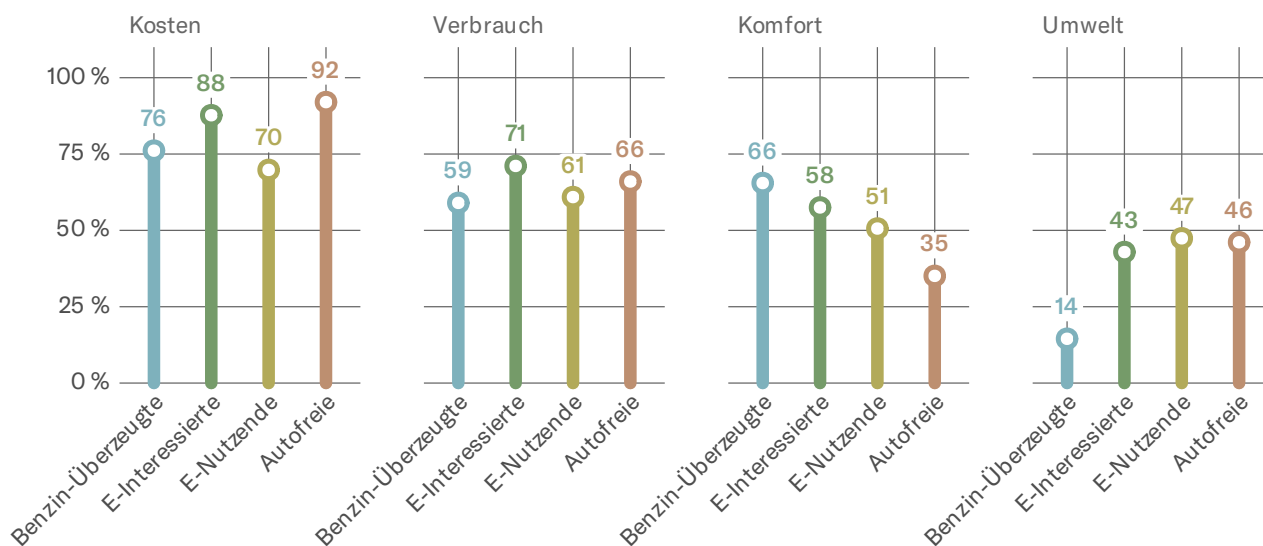
Bei einzelnen Aspekten des Autofahrens zeigt sich eine besondere Nähe zwischen den Benzin-Überzeugten und den Pionieren der E-Mobilität. So schätzen sich Benzin-Überzeugte und E-Nutzende besonders oft als sehr sichere Autofahrende ein. Ebenso ist für diese beiden Typen die Marke des Autos besonders wichtig. Die E-Nutzenden sind dabei sogar noch markenbewusster als die Benzin-Überzeugten. E-Nutzende haben

oft ein überdurchschnittlich hohes Einkommen. Sie können es sich leisten, auf die Marke zu achten.

Ähnliche Muster zeigen sich auch bei den Kriterien beim Autokauf (Abb. 33). Für Benzin-Überzeugte und vor allem für E-Nutzende stehen Kosten weniger stark im Zentrum. E-Interessierte sind demgegenüber kostenbewusster, auch wenn es um den Verbrauch des Autos geht. Trotz hohem Einkommen der E-Nutzenden gehört Komfort bei ihnen nicht zu den zentralen Faktoren beim Autokauf. Schliesslich nehmen sie längere Ladezeiten und eine noch nicht voll ausgebaute Ladeinfrastruktur in Kauf. Die Benzin-Überzeugten wollen dagegen rasch tanken und lange Strecken fahren (können).

Faktoren beim Autokauf – nach Typus (Abb. 33)

«Angenommen Sie würden morgen ein neues Auto kaufen. Auf welche Faktoren würden Sie besonders Wert legen?»

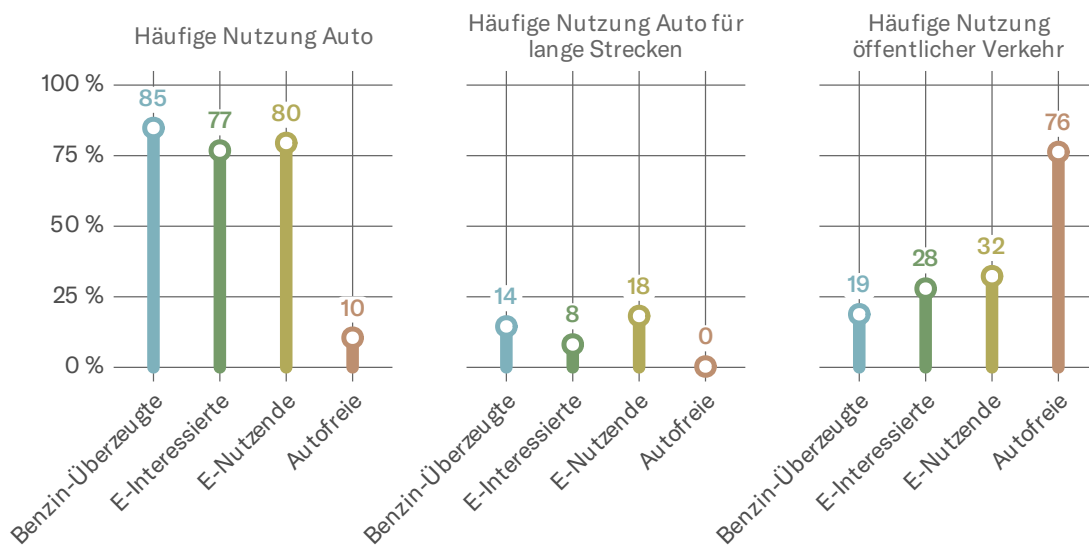


Geht es konkret um das Mobilitätsverhalten, zeigt sich erwartungsgemäss ein grosser Unterschied zwischen den Autofreien und denen, die ein Auto im Haushalt haben. Eine grosse Mehrheit der Autobesitzenden nutzt dieses mehrmals in der Woche. Bei den Benzin-Überzeugten ist der Anteil noch etwas grösser. Sie nutzen zudem am wenigsten häufig den öffentlichen Verkehr. Weniger als ein Fünftel der Autobesitzenden fährt mehrmals pro Woche eine lange Strecke von mehr als 100

Kilometern. Bei den Langstreckenfahrenden liegen interessanterweise die E-Autofahrenden an der Spitze. 18 Prozent von ihnen fahren mehrmals pro Woche eine Strecke von mehr als 100 Kilometern. Bei den Benzin-Überzeugten sind dies 14 Prozent. Trotz der Reichweithematik setzen Personen, die lange Strecken fahren, überdurchschnittlich oft auf E-Mobilität.

Nutzung von Verkehrsmitteln – nach Typus (Abb. 34)

«Wenn Sie an die vergangenen 12 Monate denken: Wie oft haben Sie folgende Verkehrsmittel genutzt?», (mehrmals in der Woche)



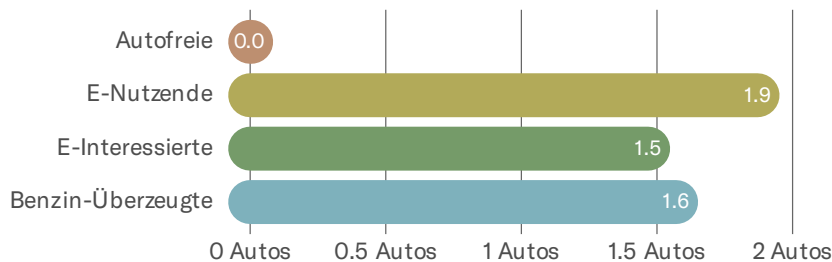
3.4. DAS EIGENE AUTO UND ANDERE VERKEHRSTRÄGER

Personen, die ein E-Auto oder einen Hybrid besitzen, haben im Durchschnitt 1,9 Autos im Haushalt (Abb. 35). Nur etwa ein Drittel von ihnen hat bloss ein Auto. Damit liegen die E-Nutzenden bzgl. Autobesitz vor den Benzin-Überzeugten, die durchschnittlich 1,6 Autos zuhause haben, und den E-Interessierten mit 1,5 Autos. E-Nutzende haben das höchste Einkommensniveau – das wirkt sich offenbar auch auf ihren Autobesitz aus. Zwar setzen sie mit E-Mobilität auf Nachhaltigkeit, sie schränken jedoch ihren Konsum nicht ein. 43 Prozent der E-Nutzenden besitzen

zusätzlich ein Auto mit einem klassischen Verbrennungsmotor. Das E-Auto muss bei dieser Gruppe nicht alle Fahrzwecke erfüllen.

Anzahl Autos im Haushalt – nach Typus (Abb. 35)

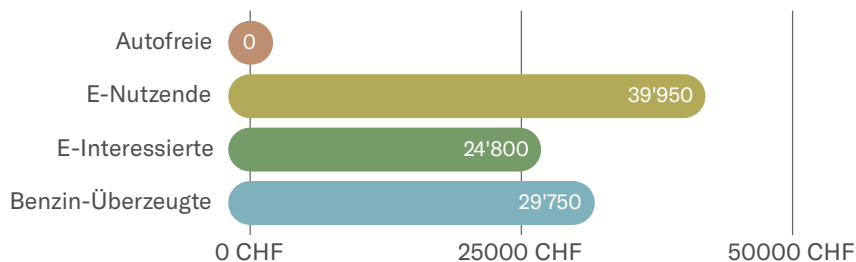
«Wie viele Autos gibt es in Ihrem Haushalt?», Mittelwert



Ein ähnliches Muster wie bei der Anzahl der Autos im Haushalt zeigt sich beim Preis des teuersten Autos im Haushalt. Klar an der Spitze liegen auch hier die E-Autobesitzenden.

Teuerstes Auto im Haushalt – nach Typus (Abb. 36)

«Wie viel hat das teuerste Auto in Ihrem Haushalt bei der Anschaffung gekostet?», Median

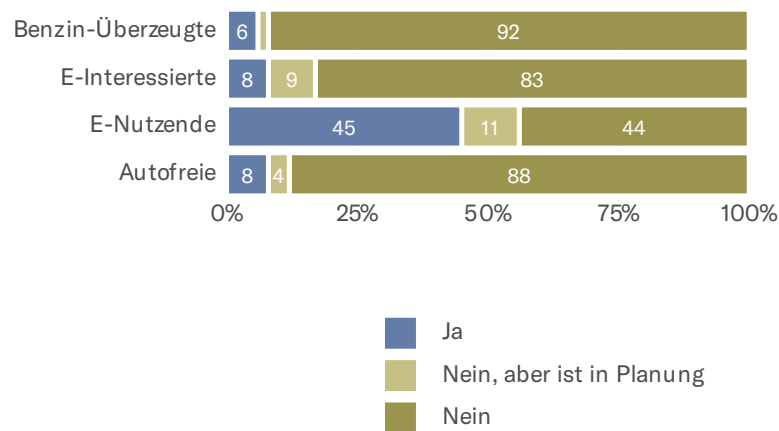


Knapp CHF 40 000 haben sie im Mittel bei der Anschaffung bezahlt. Diese Zahl entspricht dem Median. Das heisst, die Hälfte hat mehr, die andere weniger bezahlt. Mit rund CHF 30 000 investieren die Benzin-Überzeugten etwas mehr als die E-Interessierten. Die Benzin-Überzeugten sind bei ähnlichem Einkommensniveau etwas investitionsbereiter in Autos als die E-Interessierten, befinden sich jedoch weder bei der Menge noch beim Preis deutlich über dem Durchschnitt.

Die E-Nutzenden haben ausserdem häufiger als andere Mobilitätstypen direkten Zugang zu einer E-Ladestation: 45 Prozent dieses Mobilitätstypus verfügen über eine E-Ladestation im eigenen Haus, bei den anderen Mobilitätstypen sind es jeweils weniger als zehn Prozent (Abb. 37). Dies hängt wohl damit zusammen, dass die E-Nutzenden häufiger Hausbesitzer:innen sind, was den Einbau einer E-Ladestation im eigenen Haus erleichtert (→Abb. 30).

E-Ladestation im eigenen Haus – nach Mobilitätstypen (Abb. 37)

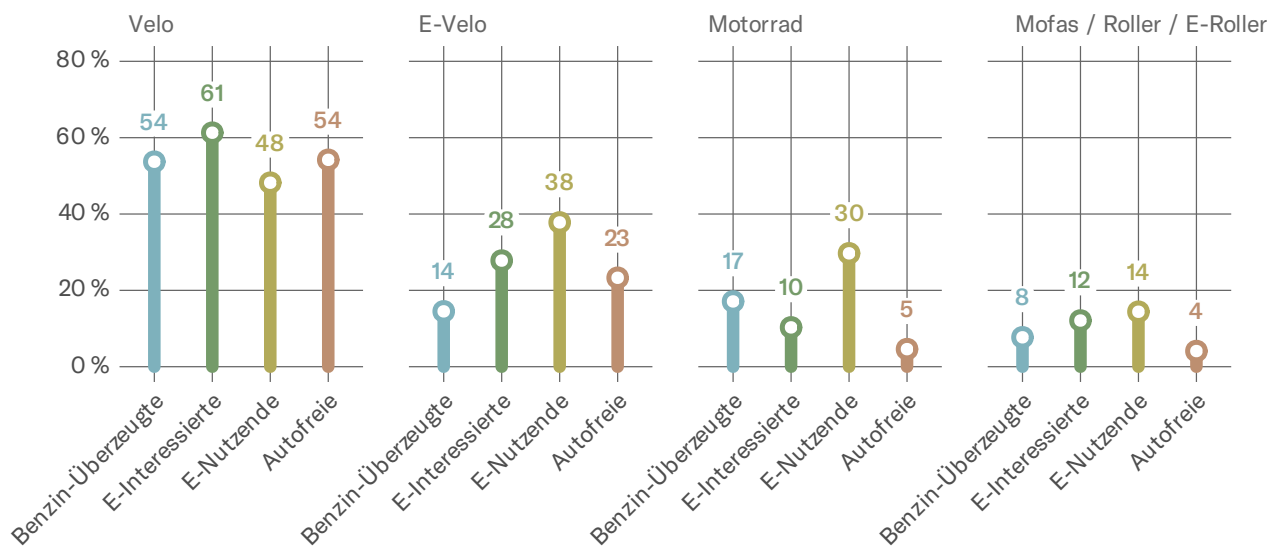
«Hat das Haus, in dem Sie wohnen, eine E-Ladestation für Elektroautos?»



Es sind die E-Nutzenden, die nicht nur besonders viele Fahrzeuge mit vier Rädern im Haushalt haben, sondern auch überdurchschnittlich viele Zweiräder. Zumindest wenn man vom klassischen Fahrrad absieht. Sie liegen beim Besitz von E-Velos, Motorrädern sowie Kleinmotorrädern an der Spitze. Die Autofreien dagegen kompensieren das Fehlen des Autos nicht mit dem Besitz von Zweirädern. Sowohl beim Velo- wie beim E-Velo-Besitz liegen sie bloss im Durchschnitt. Dies hat vor allem damit zu tun, dass es neben jungen Autofreien auch viele im höheren Lebensalter gibt. Es sind Personen, die weder vier noch zwei Räder selber steuern.

Zweiräder im Haushalt – nach Typus (Abb. 38)

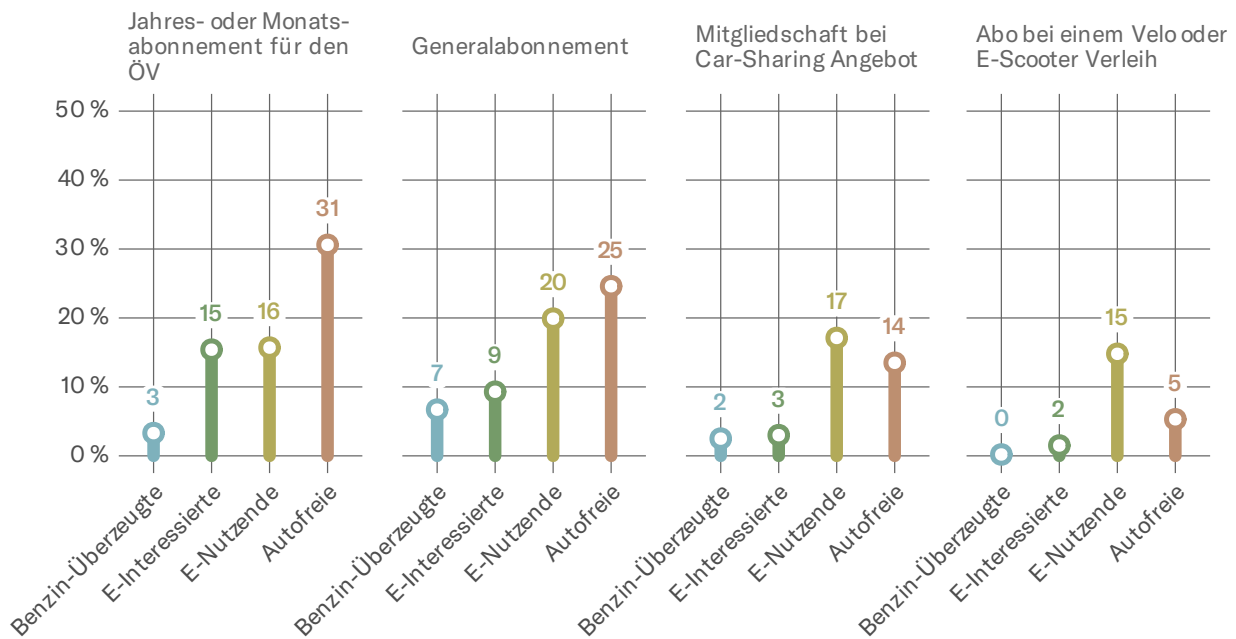
«Welche der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?»



Alternativen zum Besitz von Fahrzeugen sind der Besitz von Abonnements oder das Vorhandensein von Mitgliedschaften. Dazu zählen typischerweise die Abonnements für den öffentlichen Verkehr. Zumindest hier liegen die Autofreien an der Spitze. Dies gilt für Streckenabos ebenso wie für das Generalabonnement (GA). Mit einem Anteil von 20 Prozent ist auch die GA-Quote bei den E-Nutzenden bemerkenswert hoch. Nur wenig verbreitet sind Flat-Rate-Zugabonnemente bei den Benzin-Überzeugten, die offensichtlich nicht nur mit E-Mobilität, sondern auch mit Zugfahren wenig anfangen können.

Abos und Mitgliedschaften – nach Typus (Abb. 39)

«Besitzen Sie eines der folgenden Abonnements oder Mitgliedschaften?»



Abonnementlösungen gibt es zunehmend auch beim Individualverkehr. Trotz überdurchschnittlicher Autozahl im eigenen Haushalt stehen E-Nutzende auch hier an der Spitze. 17 Prozent von ihnen haben eine Mitgliedschaft bei einem Car-Sharing-Angebot. 15 Prozent verfügen über ein Abo bei einem Velo- oder E-Scooter-Verleih. Dies unterstreicht die überdurchschnittliche Offenheit der E-Nutzenden im Hinblick auf die verschiedensten Formen von Mobilität. Und es unterstreicht ihre überdurchschnittliche Finanzkraft, die diese Offenheit erleichtert. Im Vergleich zu den E-Nutzenden, aber auch den E-Interessierten sind die Benzin-Überzeugten in ihrem Mobilitätsverhalten stark auf das Auto fokussiert und interessieren sich eher weniger für andere Mobilitätsformen.

3.5. TECHNOLOGIE UND KLIMAWANDEL

Wie weiter oben gezeigt, unterscheiden sich die vier Mobilitätstypen deutlich in ihrer politischen Ausrichtung und damit auch in ihren Werthaltungen. Besonders relevant sind hier die Grundhaltungen zu Technologie und Klimawandel. Das zeigt sich etwa am Stimmverhalten bei Abstimmungsvorlagen zur Klimathematik. Erwartungsgemäss haben die Benzin-Überzeugten, die 2021 an der Abstimmung zum CO₂-Gesetz teilgenommen haben, diese Vorlage grossmehrheitlich abgelehnt. Sie stimmten zu 87 Prozent mit Nein. Demgegenüber waren die Autofreien zu 76 Prozent dafür. Ebenfalls dafür, jedoch weniger eindeutig, waren die E-Nutzenden, zu denen auch Personen mit Hybridautos gezählt werden. Dafür, dass das Gesetz 2021 knapp abgelehnt wurde, sorgten jedoch die E-Interessierten, von denen 53 Prozent dagegen stimmten.

Stimmverhalten bei der Abstimmung zum CO₂-Gesetz 2021 (Abb. 40)

«Wie haben Sie beim CO₂-Gesetz abgestimmt?», Stimmberechtigte, die teilgenommen haben.

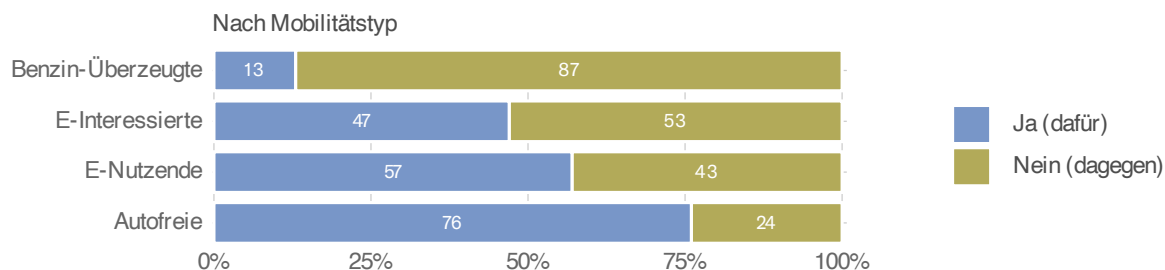


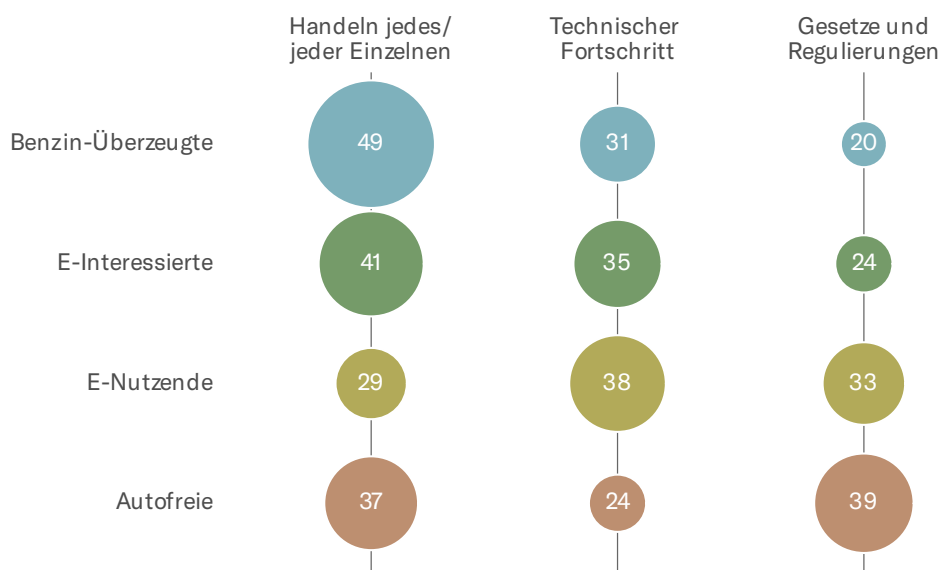
Abbildung 40 zeigt eine abgestufte Zustimmung zu politischen Klimamassnahmen von den Benzin-Überzeugten bis zu den Autofreien. Ein anderer Ansatz zur Bekämpfung des Klimawandels und anderer Umweltprobleme sind technologische Innovationen. In dieser Hinsicht zeigt sich ein grundlegender Unterschied zwischen den Autofreien und den E-Nutzenden (Abb. 41). Während technologische Innovationen für die Pionierinnen und Pioniere der E-Mobilität der wichtigste Ansatz sind, um Umweltproblemen zu begegnen, stehen sie bei den Autofreien an letzter Stelle. Für Personen, die kein eigenes Auto haben,

sind dagegen Gesetze und Regulierungen oberste Priorität. Fast ebenso wichtig ist aus ihrer Sicht das Handeln jeder und jedes Einzelnen. Beide Typen verkörpern unterschiedliche Grundhaltungen, wenn es um den Umgang mit Umweltproblemen im Allgemeinen und Klimawandel im Speziellen geht. E-Nutzende nennen besonders selten das Handeln jeder und jedes Einzelnen. Sie sind offenbar überzeugt, dass sich Herausforderungen im Umweltbereich nicht durch persönlichen Verzicht lösen lassen. Dies zeigt sich an ihrem eigenen Fahrzeugbesitz. Personen, die selbst kein Auto haben, sehen im Verzicht dagegen eine Chance.

Anders als die Autofreien wollen die E-Nutzenden Umweltprobleme nicht durch Verzicht lösen.

Einordnung der Faktoren bei Umweltproblemen – nach Typus (Abb. 41)

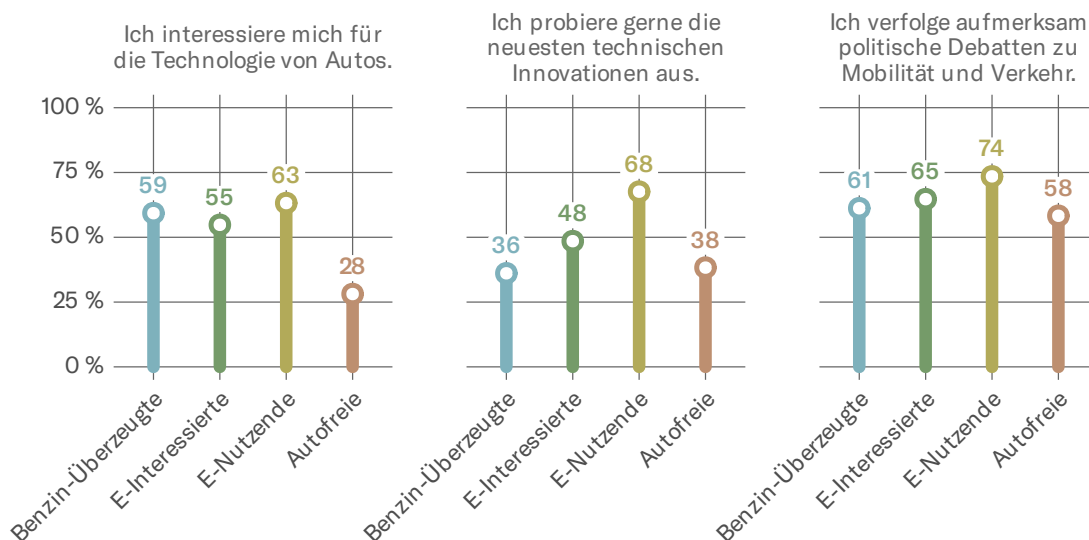
«Als wie wichtig erachten Sie die folgenden Faktoren beim Umgang mit Umweltproblemen? Ordnen Sie die Faktoren im nebenstehenden Feld, wichtigster Faktor zuoberst.»



Beim Umgang mit Umweltproblemen setzen ausgerechnet die Benzin-Überzeugten klar am stärksten auf das Handeln jeder und jedes Einzelnen. Dies mag auf den ersten Blick irritieren, schliesslich wollen sie keinesfalls auf ein Auto mit konventionellem Verbrennungsmotor verzichten. Individuelle Verantwortung bedeutet jedoch auch, dass es im persönlichen Ermessen liegt, was für die Umwelt getan werden muss. Nur die wenigsten Benzin-Überzeugten erachten Gesetze und Regulierungen als wichtigen Ansatz zur Bekämpfung von Umweltproblemen. Sie stehen damit den Autofreien gegenüber, die individuelles Handeln mit Gesetzen verbinden wollen. Die grosse Gruppe der E-Interessierten nimmt in dieser Frage für einmal keine Mittelstellung ein, sondern setzt, etwas abgeschwächt, dieselben Prioritäten wie die Benzin-Überzeugten. Nur wenige von ihnen wollen sich ein umweltfreundlicheres Verhalten vorschreiben lassen. Mehr Chancen geben sie dem technischen Fortschritt, der auch helfen wird, sie von neuen Mobilitätsformen zu überzeugen,

Interesse an Verkehrspolitik und Technologie – nach Typus (Abb. 42)

«Wie beurteilen Sie die folgenden Aussagen?»



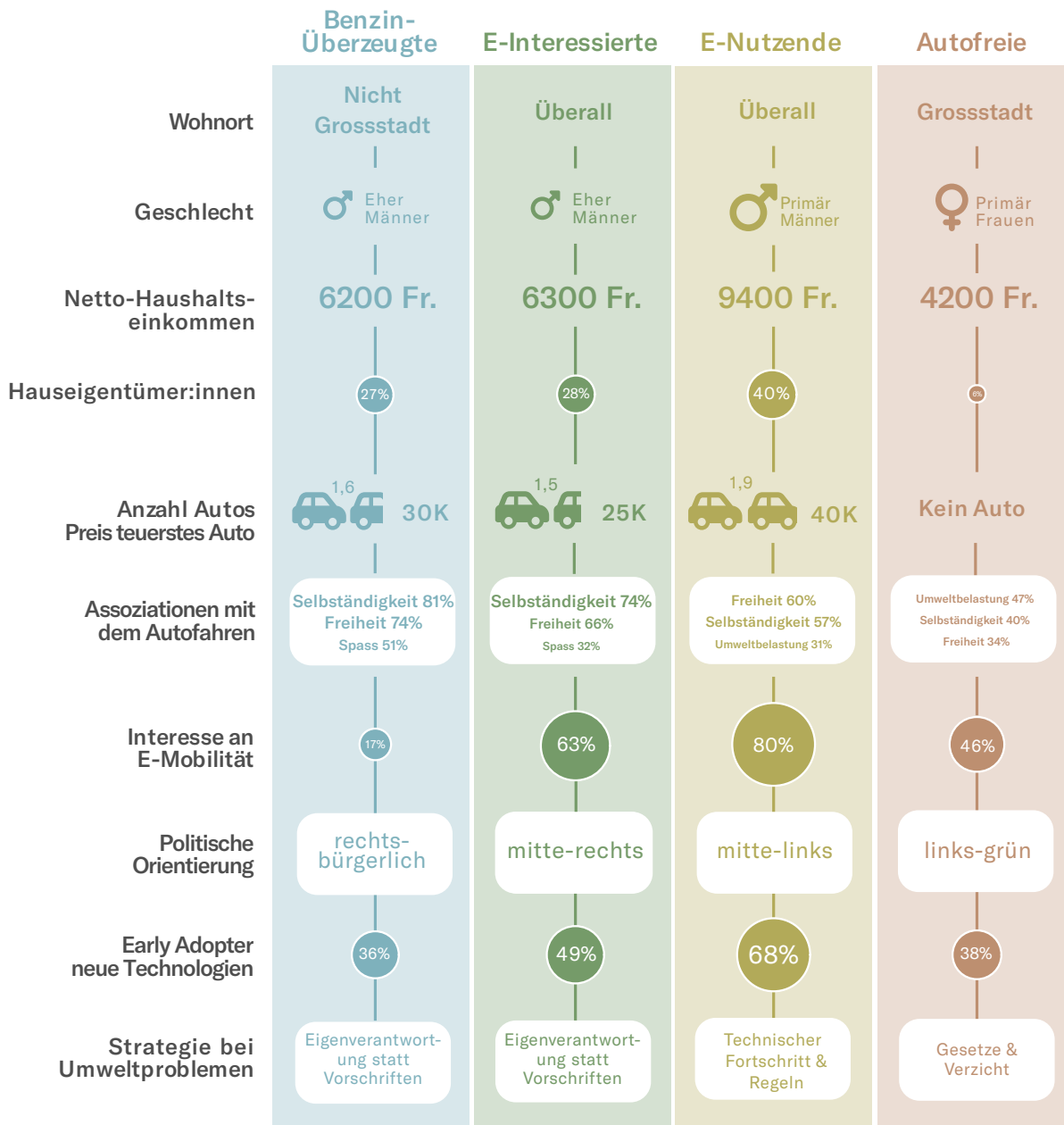
Die ausgeprägte Technikaffinität der E-Nutzenden zeigt sich auch in Abbildung 42. Mehr als zwei Drittel von ihnen pro-

bieren gerne die neuesten technischen Innovationen aus. Dies unterstreicht ihren Charakter als Technikpioniere. Die Autofreien und noch etwas deutlicher die Benzin-Überzeugten zeigen sich hier weniger aufgeschlossen. Nur weil etwas neu und innovativ ist, übt dies keinen Reiz auf sie aus. Wenn es allerdings generell um die Technik des Autos geht, zeigen sich viele Benzin-Überzeugte durchaus interessiert. Es ist nicht ausgeschlossen, dass dieses Interesse irgendwann auch auf die Elektromobilität übertragen wird. E-Nutzende zeichnen sich nicht nur durch ein Faible für die neuesten technischen Innovationen aus. Sie haben auch das grösste Interesse an politischen Debatten zu Verkehr und Mobilität. Ihr Interesse beschränkt sich nicht nur auf technische Innovationen, sondern bezieht sich ebenso auf Mobilität als Ganzes und die Verkehrspolitik.

3.6. DIE VIER MOBILITÄTSTYPEN IM ÜBERBLICK

Die vier Mobilitätstypen unterscheiden sich in ihrem sozialen und politischen Profil, und sie haben unterschiedliche Zugänge nicht nur zur Mobilität und E-Mobilität, sondern ganz allgemein zu Technologie und Klimaschutz. Abbildung 43 fasst wichtige Merkmale der vier Typen zusammen. Dabei fällt auf, dass sich die Gruppe der Autofreien grundlegend von den drei anderen unterscheidet. Die Gruppe ist tendenziell weiblich, grossstädtisch und verfügt über ein eher tiefes Einkommen. Entsprechend wenige von ihnen sind Hauseigentümer:innen. Der politische Schwerpunkt dieser Gruppe liegt im linksgrünen Spektrum. Es sind Personen, die der Ansicht sind, dass sowohl Gesetze als auch persönlicher Verzicht nötig sind, um Umwelt- und Klimaprobleme zu lösen.

Profil der Mobilitätstypen (Abb. 43)



Zumindest bezüglich Wertorientierung das Gegenstück zu den Autofreien sind die Benzin-Überzeugten, die im rechtsbürgerlichen Spektrum verankert sind und gesetzliche Vorgaben im Umweltbereich ablehnen. Das Auto mit Verbrennungsmotor

steht bei ihnen mehr als bei allen anderen für Selbstständigkeit, Freiheit und Spass. Die E-Nutzenden bilden einen dritten Pol in der Mobilitätslandkarte und positionieren sich nicht einfach zwischen den Autofreien und den Benzin-Überzeugten. Mehr als alle anderen setzen sie auf technische Innovationen zur Lösung von Umweltproblemen. Verzicht steht bei ihnen, anders als bei den Autofreien, nicht im Vordergrund. Obwohl ökologische Nachhaltigkeit für sie von Bedeutung ist und sie offen für gesetzliche Regulierungen im Umweltbereich sind, haben sie klar am meisten Fahrzeuge zuhause. Was auch damit zu tun hat, dass sie über ein weit höheres Haushaltseinkommen verfügen als die anderen Typen. Das höhere Einkommensniveau dürfte ausserdem mit ein Grund dafür sein, dass sich unter den E-Nutzenden mehr Hauseigentümer:innen befinden als unter den Benzin-Überzeugten und den E-Interessierten.

Die E-Interessierten, zu denen fast die Hälfte der Bevölkerung zählt, bilden keinen eigenen Pol auf der Mobilitätslandkarte. Für die meisten von ihnen steht das Auto für Selbstständigkeit und Freiheit. Trotz etwas höherem Haushaltseinkommen im Vergleich zu den Benzin-Überzeugten geben sie weniger für Automobilität aus und zeigen auch etwas weniger Markenbewusstsein. Viele von ihnen sind skeptisch gegenüber gesetzlichen Vorgaben im Umwelt- und Klimabereich. Im Unterschied zu den Benzin-Überzeugten sind sie aber offen für neue Technologien und namentlich auch für E-Mobilität. Für einen Wechsel muss das Angebot jedoch mindestens so gut und preiswert sein wie das konventionelle Auto mit Verbrennungsmotor.

Verkehrspolitik: Anliegen und Einstellungen

E-Mobilität soll einen wichtigen Baustein für die Dekarbonisierung des Energieverbrauchs und damit für das Erreichen der Klimaziele sein. Dabei werden politische Massnahmen diskutiert, die die Verkehrs- und Energiewende beschleunigen sollen. Der letzte Teil dieser Studie untersucht die Haltung der Schweizer Bevölkerung zu verschiedenen Massnahmen im Bereich der Automobilität und zeigt, was eher mehrheitsfähig ist und was nicht

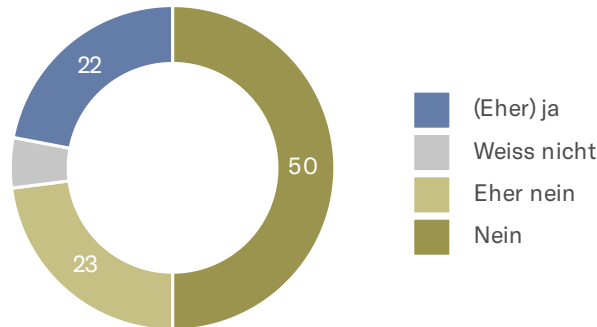
4.1. MASSNAHMEN FÜR DIE VERKEHRSWENDE

Ein möglicher Ansatz für die Beschleunigung der Verkehrswende ist die gezielte Bevorzugung von E-Autos gegenüber Autos mit Verbrennungsmotor. Denkbar hierfür ist, dass Fahrspuren für E-Autos reserviert werden oder dass Parkplätze ausschliesslich für E-Autos zugelassen werden. Solche Privilegien kommen in der Bevölkerung jedoch schlecht an. So sprechen sich nur 22 Prozent der Befragten dafür aus, dass in städtischen Zentren Parkplätze exklusiv für E-Autos reserviert werden sollen. Die E-Auto-Nutzenden bilden heute noch eine kleine Minderheit. Die Mehrheit zeigt wenig Verständnis dafür, dass diese Minderheit bevorzugt werden soll.

Parkplätze exklusiv für E-Autos (Abb. 44)

«Sind Sie der Meinung, dass in städtischen Zentren öffentliche Parkplätze exklusiv für E-Autos reserviert werden sollen?»

Sind Sie der Meinung, dass in städtischen Zentren öffentliche Parkplätze exklusiv für E-Autos reserviert werden sollen?

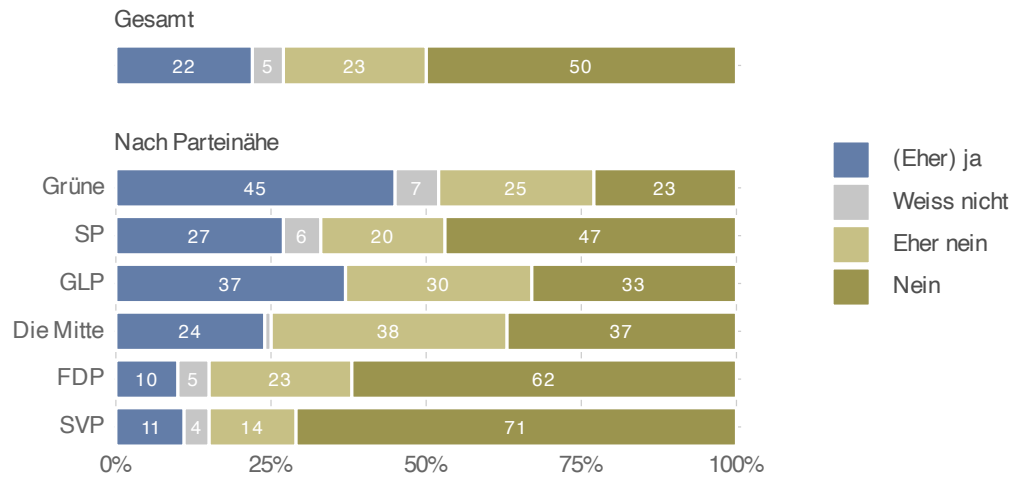


Privilegien für E-Autos kommen in der Bevölkerung schlecht an.

Erwartungsgemäss ist die Zustimmung zu exklusiven Parkplätzen für E-Autos in Stadtzentren im bürgerlichen Spektrum besonders tief. Selbst bei den Grünen sind die Meinungen geteilt und das Anliegen findet keine Mehrheit. Auffällig ist, dass die Ablehnung bei der Anhängerschaft der SP grösser ist als bei der Basis der Grünliberalen (Abb. 45). Der Anteil der E-Nutzenden ist bei der GLP-Basis annähernd doppelt so gross und im GLP-Milieu finden sich mehr Gutverdienende als bei der SP-Basis. Eine Privilegierung von E-Autos wird im heutigen Kontext, wo viele E-Autos im oberen Preissegment angesiedelt sind, wohl als Privilegierung von Privilegierten gelesen.

Parkplätze exklusiv für E-Autos – nach politischer Orientierung (Abb. 45)

«Sind Sie der Meinung, dass in städtischen Zentren öffentliche Parkplätze exklusiv für E-Autos reserviert werden sollen?»



Mehrheit ist gegen einen durch ein Verbrennerverbot forcierten Umstieg auf E-Mobilität.

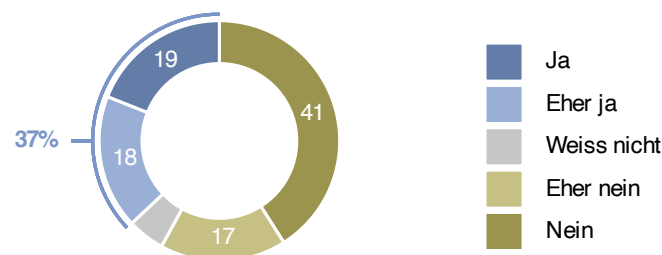
Ein zweiter Ansatz zur Beschleunigung der Verkehrswende konzentriert sich auf die Zulassung von Autos mit Verbrennungsmotoren. Taktgeber für die Schweiz ist die EU, die ein Verbot für die Neuzulassung von Autos mit Verbrennungsmotoren (Ausnahme: E-Fuels) ab 2035 erlassen hat. Obschon nur rund ein Fünftel der Bevölkerung zu den Benzin-Überzeugten gehört (→Abb. 24), unterstützen nur 37 Prozent das von der EU beschlossene Verbot von Neuzulassungen von Autos mit Benzin- und Dieselmotoren ab 2035 (Abb. 46). Eine deutliche Mehrheit der Schweizer Bevölkerung ist zwar offen für einen Umstieg auf E-Mobilität, sie stellt sich jedoch überwiegend gegen einen durch ein Verbrennerverbot forcierten Umstieg. Dies gilt selbst für den Zeithorizont von 12 Jahren bis 2035 und

die Beschränkung auf Neuzulassungen. Eine Mehrheit stellt die Freiheit des Konsums über die Dringlichkeit in Bezug auf den Klimaschutz.

Verbot von Autos mit Verbrennungsmotor ab 2035 (Abb. 46)

«Sind Sie für oder gegen folgenden politische Vorschlag?»: «Verbot von Autos (Neuzulassungen) mit Verbrennungsmotor ab 2035»

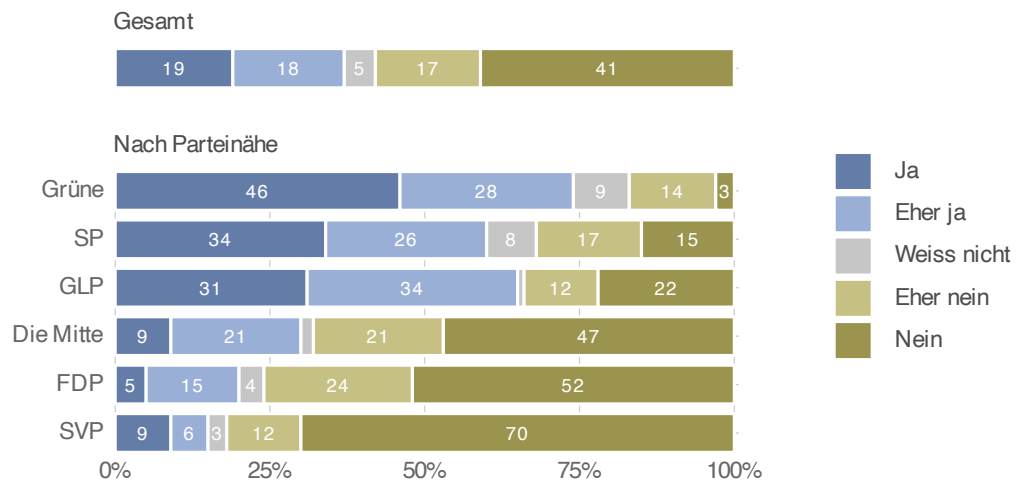
Verbot von Autos (Neuzulassungen)
mit Verbrennungsmotor ab 2035



Bei der Haltung zum Verbrennerverbot 2035 besteht ein markanter Links-rechts-Gegensatz mit einem Sprung zwischen GLP und der Mitte (Abb. 47). Während sich bei den Grünen, der SP und der GLP klare Mehrheiten dafür aussprechen, gibt es bei den drei Parteien des bürgerlichen Spektrums ebenso klare Mehrheiten dagegen. Hier kommt ein deutlicher weltanschaulicher Graben im Umgang mit der Klimaproblematik zum Ausdruck. Nur die Anhängerschaft der linken Parteien sowie die Basis der GLP sprechen sich heute für eine Politik aus, die die Energie- und Verkehrswende mit gezielten Verboten hergebrachter Technologien beschleunigen will. Die verbreitete Offenheit gegenüber E-Mobilität darf nicht mit entsprechendem Rückenwind für politische Massnahmen zugunsten der E-Mobilität gleichgesetzt werden.

Verbot von Autos mit Verbrennungsmotor ab 2035 – nach politischer Orientierung (Abb. 47)

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



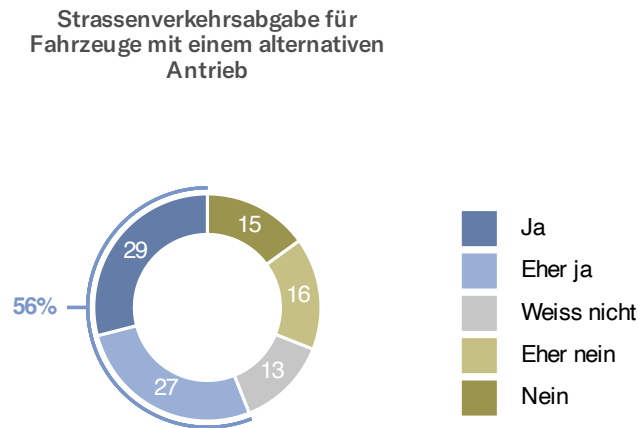
Der Strassenverkehr wird heute mit einer Mineralölsteuer belastet. Diese Verbrauchssteuer wird für die Finanzierung von Verkehrsinfrastruktur eingesetzt. Fahrzeuge, die keine fossilen Kraftstoffe verbrennen, wie E-Autos, sind von dieser Verbrauchssteuer ausgenommen. Dies kann erwünscht sein, weil dadurch Antriebsarten entlastet werden, die einen Beitrag zur Verkehrswende leisten. Zugleich sinken die Steuereinnahmen mit zunehmendem Marktanteil von Fahrzeugen mit alternativem Antrieb. Entsprechend wird heute diskutiert, ob die Mineralölsteuer durch eine neue Strassenverkehrsabgabe ersetzt werden soll, die Fahrzeuge aller Antriebstypen einschliesst.

Im Gegensatz zu den Massnahmen, die zu einer Besserstellung von E-Autos führen, findet das Anliegen, eine Strassenverkehrsabgabe einzuführen, die Fahrzeuge mit allen Antriebsarten umfasst, eine mehrheitliche Zustimmung in der Bevölkerung. 56 Prozent der Befragten sprechen sich für den Ersatz der Mineralölsteuer durch eine Abgabe aus, die alle Fahrzeuge unabhängig von der Antriebsart betrifft (Abb. 48). Das ist einerseits eine zeitgemässe Lösung, die den Wandel der Antriebstechnologie berücksichtigt, andererseits werden so erneuerbare Antriebsar-

ten gleich schlecht gestellt wie fossile, was die Verkehrswende bremst.

Strassenverkehrsabgabe für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb (Abb. 48)

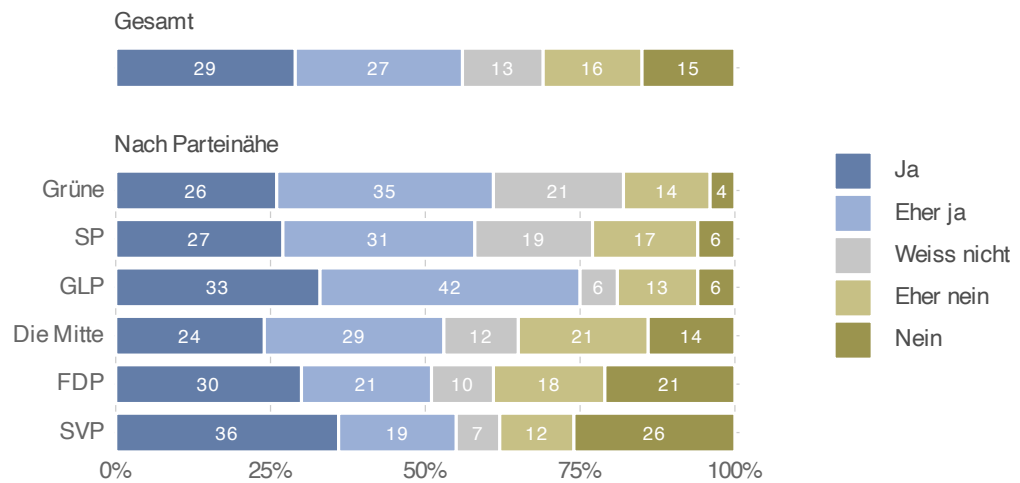
«Sind Sie für oder gegen folgenden politische Vorschläge?»: «Strassenverkehrsabgabe für Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb (Ersatz Mineralölsteuerabgabe)»



Im Unterschied zu den beiden Massnahmen zugunsten von E-Autos gibt es beim Anliegen zur Erneuerung der Strassenverkehrssteuer keinen ausgeprägten Links-rechts-Gegensatz in der Zustimmung. Auf der linken Seite sind viele unentschlossen, rechts ist sowohl die klare Zustimmung wie auch die klare Ablehnung am grössten. Dieses Muster deutet darauf hin, dass die Befragten die Vorlage unterschiedlich interpretieren und die Meinungsbildung noch nicht fortgeschritten ist. Interessant ist, dass die Zustimmung bei der GLP-Basis am grössten ist, obwohl diese sich ansonsten am deutlichsten für eine Besserstellung von E-Autos ausspricht. Hier scheint in der Interpretation der Aspekt der Modernisierung der Steuer im Vordergrund zu stehen.

Strassenverkehrsabgabe für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb – nach politischer Orientierung (Abb. 49)

«Sind Sie für oder gegen folgenden politische Vorschläge?»: «Strassenverkehrsabgabe für Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb (Ersatz Mineralölsteuerabgabe)»



Die Haltungen der Schweizer Bevölkerung zu den drei Massnahmen im Bereich der E-Mobilität zeigen, dass in der Schweiz ein verbreitetes Bedürfnis nach Gleichbehandlung unterschiedlicher Antriebsarten im Bereich des motorisierten Individualverkehrs besteht. Aus Sicht der Mehrheit soll sich die E-Mobilität ohne spezifische Unterstützung auf dem Markt durchsetzen.

4.2. RÄUMLICHE NUTZUNGSKONFLIKTE

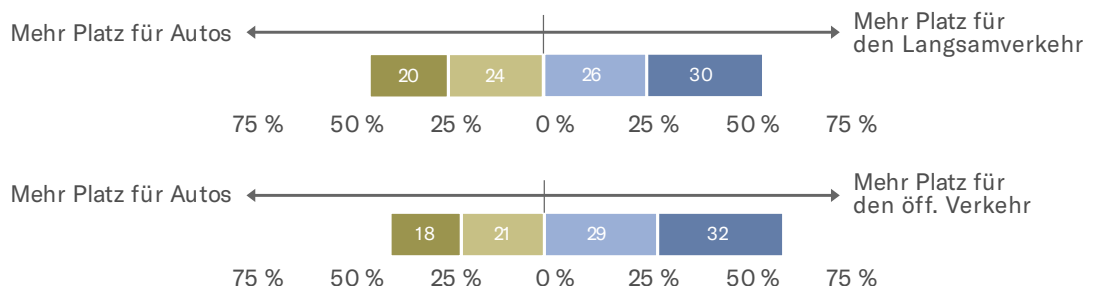
Die Antriebstechnologie ist ein zentraler Faktor, wenn es um die Mobilität der Zukunft und den Klimawandel geht. Nicht weniger relevant ist das Spannungsfeld zwischen unterschiedlichen Grundtypen der Mobilität. Wie gezeigt (→Abb. 14), schätzt die Bevölkerung den öffentlichen Verkehr klar als nachhaltigste Mobilitätsform ein – deutlich vor der E-Mobilität. In dicht bebauten Ländern wie der Schweiz ist der Platz für Verkehrsflächen begrenzt. Die Förderung eines Verkehrstyps geht in der Regel auf Kosten anderer. Im Folgenden geht es um die räumlichen Nutzungskonflikte in Bezug auf Mobilität in der Schweiz. Dabei wird der motorisierte Verkehr sowohl dem öffentlichen Verkehr

(Zug, Bus usw.) als auch dem Langsamverkehr (Velo, zu Fuss) gegenübergestellt.

Trotz sehr gut ausgebautem öffentlichem Verkehr ist die Schweiz ein Land von Autofahrerinnen und Autofahrern: Nur eine von fünf befragten Personen lebt in einem autofreien Haushalt (→Abb. 24) und rund 80 Prozent der Personen, die mit Auto leben, nutzen dieses mehrmals in der Woche (→Abb. 34). Dennoch ist eine Mehrheit der Befragten der Ansicht, dass der ÖV und der Langsamverkehr im Vergleich zum Autoverkehr stärker gefördert werden sollten (Abb. 50). Vor die Wahl gestellt, wollen 56 Prozent der Befragten eher eine Priorisierung von Fussgänger:innen und Velofahrer:innen bei Verkehrsprojekten im Vergleich zu Projekten für die Automobilität. Liegt die Wahl zwischen Verkehrsprojekten für Autos und für den öffentlichen Verkehr, so ist die Priorisierung zuungunsten des Autos noch etwas grösser: 61 Prozent präferieren mehr Platz für den ÖV.

Ausbau Verkehrsinfrastruktur – Prioritäten (Abb. 50)

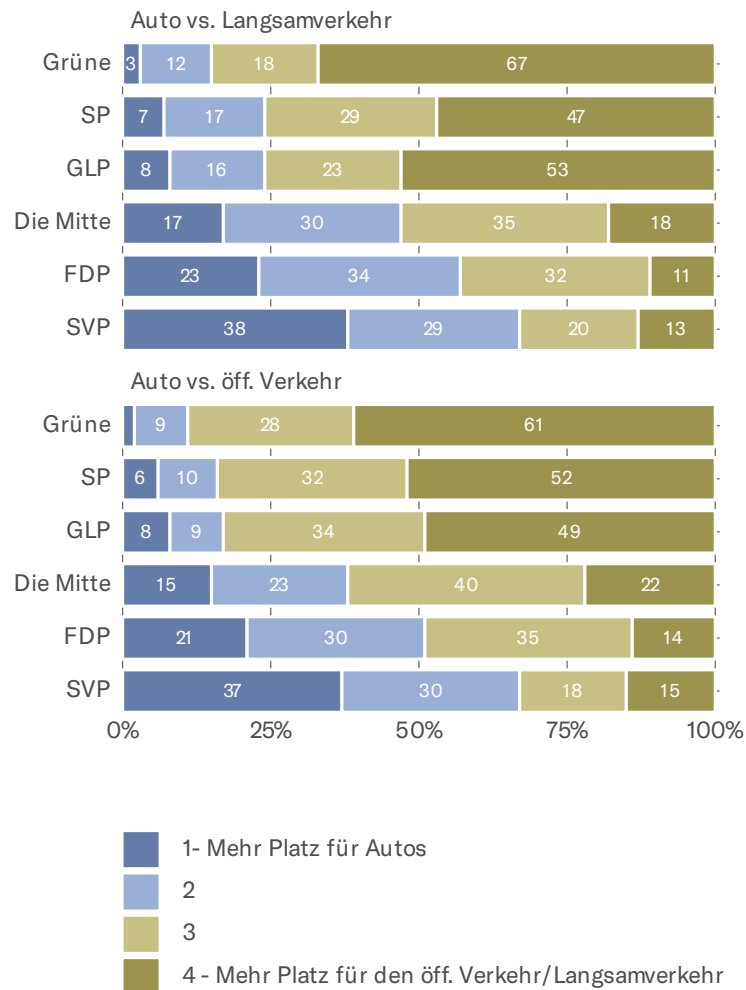
«Der Ausbau von Infrastruktur für ein Verkehrsmittel ist oft nur auf Kosten eines anderen Verkehrsmittels oder Vorhabens realisierbar. Direkt vor die Wahl gestellt, welches der folgenden Vorhaben sollte eher gefördert werden?»



Klare Tendenzen zeigen sich, wenn man die Prioritäten beim Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nach der politischen Orientierung der Befragten betrachtet (Abb. 56). Je rechter, desto mehr Platz fürs Auto wird gefordert. Allerdings findet sich sowohl beim Langsamverkehr als auch beim öffentlichen Verkehr bis zur politischen Mitte (Die Mitte) eine Mehrheit für den Ausbau der alternativen Verkehrswege.

Priorisierung Infrastruktur – nach politischer Orientierung (Abb. 51)

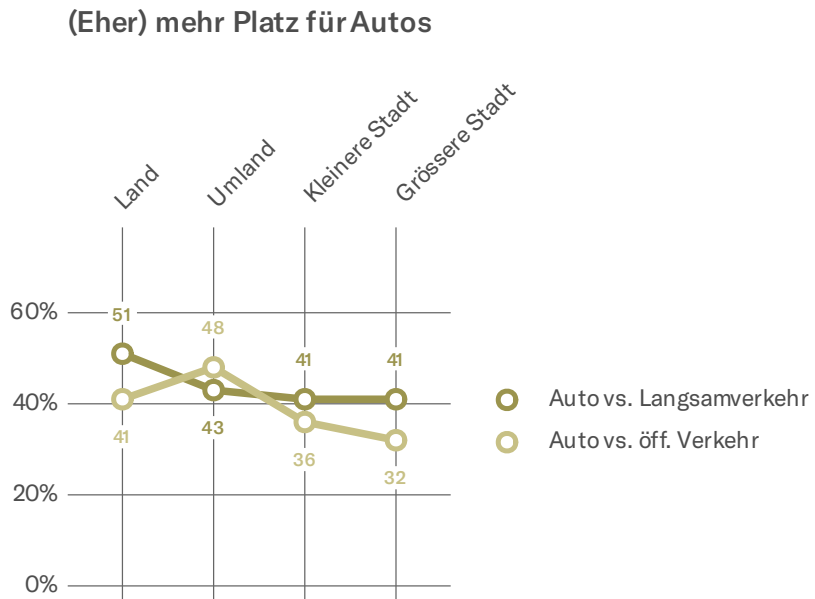
«Der Ausbau von Infrastruktur für ein Verkehrsmittel ist oft nur auf Kosten eines anderen Verkehrsmittels oder Vorhabens realisierbar. Direkt vor die Wahl gestellt, welches der folgenden Vorhaben sollte eher gefördert werden?»



Eine Mehrheit für den Ausbau der automobilen Infrastruktur findet sich lediglich im ländlichen Gebiet und auch dort nur zu Lasten des Langsamverkehrs (Abb. 56). Müsste man sich zwischen mehr Platz für Autos und mehr Platz für den ÖV entscheiden, würde die Wahl auch auf dem Land auf einen Ausbau des ÖV-Netzes fallen. Am wenigsten Unterstützung findet das Auto in grösseren Städten, insbesondere wenn es um Autos vs. ÖV geht.

Priorisierung Infrastruktur – nach Wohnort (Abb. 52)

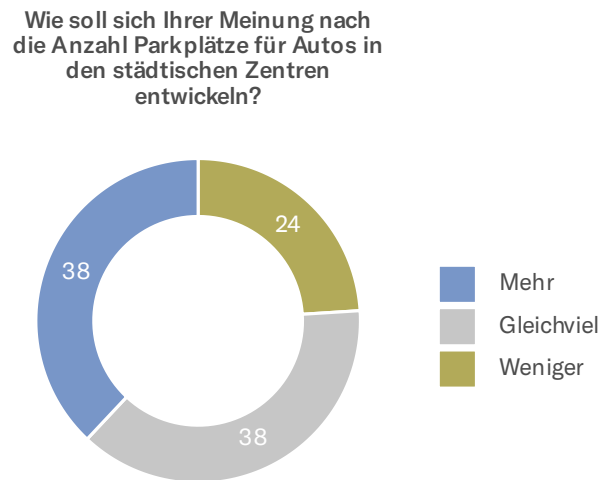
«Der Ausbau von Infrastruktur für ein Verkehrsmittel ist oft nur auf Kosten eines anderen Verkehrsmittels oder Vorhabens realisierbar. Direkt vor die Wahl gestellt, welches der folgenden Vorhaben sollte eher gefördert werden?»



Geht es um das Verhältnis von E-Autos und Autos mit Verbrennungsmotoren, wünscht sich eine Mehrheit der Schweizer Bevölkerung eine Gleichbehandlung. Geht es jedoch um das Verhältnis von Automobilität und anderen Verkehrsformen, spricht sich eine Mehrheit für mehr Platz für die Alternativen aus. Obwohl die meisten Auto fahren, sehen sie beim ÖV und beim Langsamverkehr offensichtlich klare Vorteile bzgl. Nachhaltigkeit. Diese klaren Vorteile werden der E-Mobilität heute noch nicht zugeschrieben.

Zahl der Parkplätze in städtischen Zentren (Abb. 53)

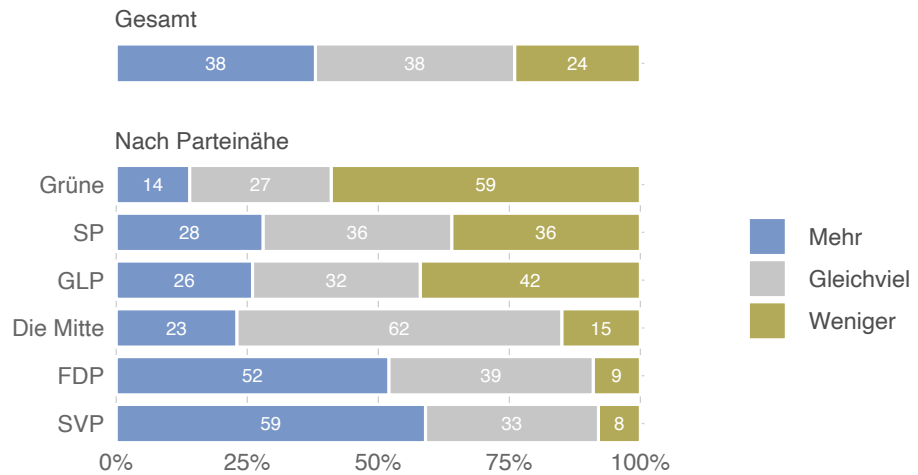
«Wie soll sich Ihrer Meinung nach die Anzahl Parkplätze für Autos in den städtischen Zentren entwickeln?»



Eine Priorisierung von Verkehrsprojekten für den ÖV und den Langsamverkehr bedeutet allerdings nicht, dass eine Mehrheit der Bevölkerung den Platz für den motorisierten Individualverkehr reduzieren möchte. Nur ein knappes Viertel der Befragten spricht sich für eine Reduktion der Anzahl Parkplätze in städtischen Zentren aus, wie die erste Darstellung in Abbildung 44 zeigt. Knapp 40 Prozent möchten den Status quo bewahren und weitere 38 Prozent befürworten sogar eine Erhöhung der Anzahl Parkplätze.

Zahl der Parkplätze in städtischen Zentren – nach politischer Orientierung (Abb. 54)

«Wie soll sich Ihrer Meinung nach die Anzahl Parkplätze für Autos in den städtischen Zentren entwickeln?»



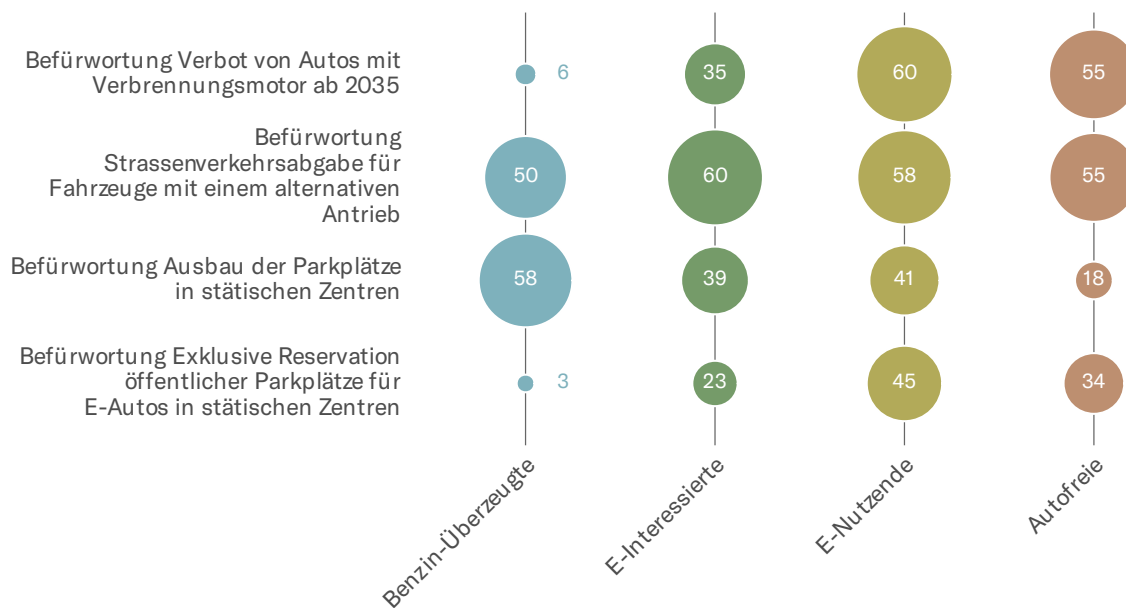
Allgemein mehr Parkplätze wünschen sich vor allem Befragte, die sich der FDP oder der SVP nahe fühlen (Abb. 54). Je linker die Befragten eingestellt sind, desto eher sprechen sie sich für eine Reduktion der Parkplatzzahl aus. Allerdings findet sich nur unter der Wählerschaft der Grünen eine Mehrheit für dieses Vorhaben.

4.3. MOBILITÄTSTYPEN UND VERKEHRSPOLITIK

Auch die vier Mobilitätstypen unterscheiden sich selbstverständlich in ihrer Einstellung zu den hier untersuchten verkehrspolitischen Fragen. Je nach Frage zeigen sich jedoch unterschiedliche Muster und Allianzen. So wird deutlich, dass es insbesondere E-Nutzende sind, die sich eine gezielte Förderung der E-Mobilität im Vergleich zu Autos mit Verbrennungsmotoren wünschen. 60 Prozent von ihnen befürworten ein Neuzulassungsverbot für Verbrennungsmotoren bis 2035. Obwohl die Autofreien sich grundsätzlich stärker für Klimaschutz mittels Gesetzen und Verboten aussprechen, sind sie hier etwas zurückhaltender. 55 Prozent von ihnen wollen ein Verbrennerverbot bis 2035 und nur 34 Prozent möchten

exklusive Parkplätze für E-Autos in Stadtzentren. Dies zeigt eine verbreitete Skepsis der Autofreien gegenüber Privilegien von E-Autofahrenden. Die E-Nutzenden sind am ehesten für exklusive E-Parkplätze in städtischen Zentren. Zugleich sind immerhin 41 Prozent von ihnen generell für mehr Parkplätze in den Innenstädten. Dies zeigt auch hier, dass die E-Nutzenden Nachhaltigkeit nicht mit Verzicht gleichsetzen.

Einstellungen zu unterschiedlichen Verkehrspolitischen Massnahmen (Abb. 55)

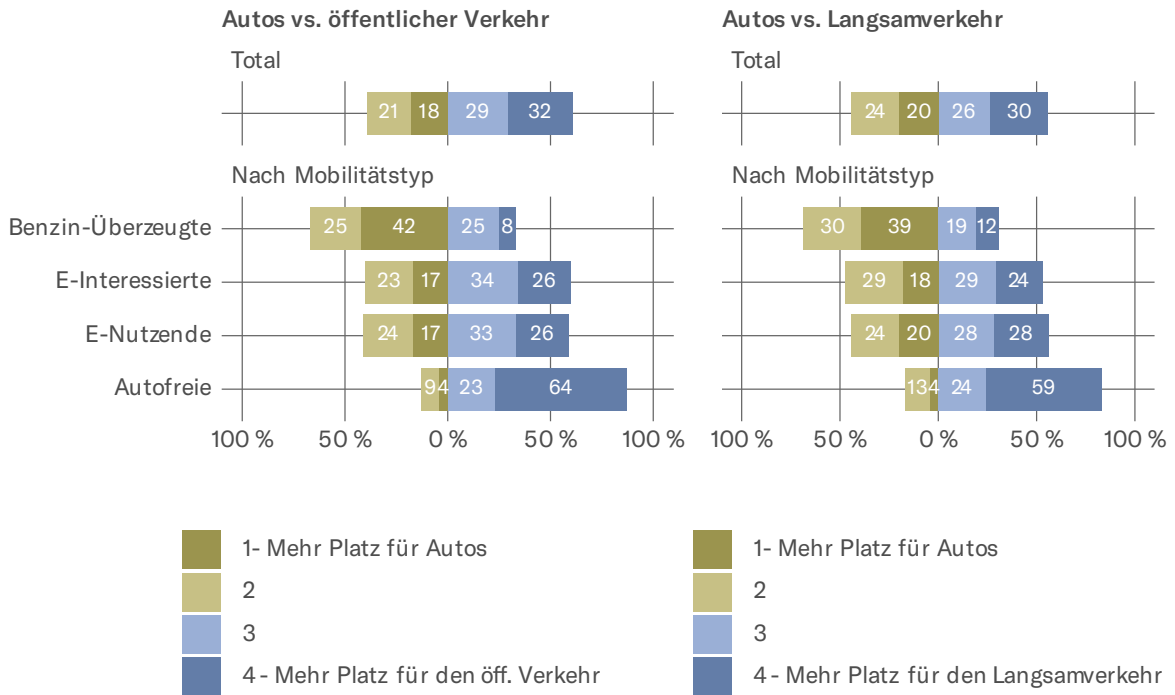


Geht es um das Verhältnis verschiedener Mobilitätsformen, findet sich ein klares, abgestuftes Spannungsfeld zwischen den Polen der Benzin-Überzeugten auf der einen und der Autofreien auf der anderen Seite (Abb. 56). Einzig die Benzin-Überzeugten sprechen sich für eine Priorisierung des motorisierten Individualverkehrs bei künftigen Verkehrsprojekten aus. Jeweils rund zwei Drittel von ihnen priorisieren die Autoverkehrsinfrastruktur sowohl gegenüber dem ÖV (67 %) als auch gegenüber dem Langsamverkehr (69 %). In diesen Fragen sind die Unterschiede zwischen den E-Interessierten und den E-Nutzenden nur geringfügig. Beide befürworten tendenziell eine Priorisierung von Langsamverkehr und ÖV. Nahezu geschlossen gegen die

bevorzugte Förderung von Autoverkehrsprojekten sprechen sich die Autofreien aus.

Priorisierung Infrastruktur – nach Mobilitätstyp (Abb. 56)

«Der Ausbau von Infrastruktur für ein Verkehrsmittel ist oft nur auf Kosten eines anderen Verkehrsmittels oder Vorhabens realisierbar. Direkt vor die Wahl gestellt, welches der folgenden Vorhaben sollte eher gefördert werden?»



Datenerhebung und Methode

5.1. DATENERHEBUNG UND STICHPROBE

Die Daten wurden zwischen dem 3. und dem 11. April 2023 erhoben. Die Grundgesamtheit der Befragung bildet die sprachlich integrierte Wohnbevölkerung der Deutschschweiz und der französischsprachigen Schweiz ab 18 Jahren. Die Befragung erfolgte online. 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 1800 Personen für die Auswertung verwendet werden.

Um repräsentative Ergebnisse zu erhalten, wurde die kombinierte Stichprobe mittels IPF-Verfahren («Iterative Proportional Fitting», auch «Raking» oder «Raking Ratio» genannt) statistisch gewichtet. Zu den Gewichtungskriterien gehören Geschlecht, Alter und Bildung sowie politische Orientierung. Die Randverteilungen dieser Merkmale wurden für die Sprachregionen der Schweiz jeweils separat berücksichtigt. Die Geschlechterverteilung wurde zudem pro Altersgruppe separat gewichtet. Zusätzlich wurden die Wohnbesitzverhältnisse in der Gewichtung berücksichtigt. Dieses Vorgehen gewährleistet eine hohe soziodemografische Repräsentativität der Stichprobe. Für die vorliegende Gesamtstichprobe beträgt das 95-Prozent-Konfidenzintervall (für 50 Prozent Anteil) $\pm 2,3$ Prozentpunkte.

SOTCMO