

# AXA Mobilitäts- tacho 2024

E-Mobilität in der Schweiz im  
gesellschaftlichen Kontext

September 2024

# IMPRESSUM

AXA Mobilitätstacho 2024, September 2024

Auftrag: AXA Schweiz

Ausführung: Sotomo, Dolderstrasse 24, 8032 Zürich.

Projektteam: Elia Heer, Simon Stückelberger

---

<b>1</b>	<b>AXA Mobilitätstacho 2024</b>	<b>4</b>
1.1	Zu dieser Studie	4
1.2	Wichtigste Ergebnisse in Kürze	5

---

<b>2</b>	<b>Stellenwert von Elektromobilität in der Schweiz</b>	<b>8</b>
2.1	Kaufabsicht von E-Autos hat abgenommen	8
2.2	Förderung der E-Mobilität durch die Politik polarisiert	16

---

<b>3</b>	<b>Der E-Auto-Kauf unter der Lupe</b>	<b>26</b>
3.1	Umweltschutz klar wichtigstes Kaufkriterium für E-Autos	26
3.2	E-Autos von chinesischen Herstellern sind unbeliebt	30
3.3	Occasionsmarkt für E-Autos: noch klein aber mit Potenzial	36

---

<b>4</b>	<b>Leben und Fahren mit einem E-Auto</b>	<b>42</b>
4.1	Verbesserungsbedarf bei den öffentlichen Ladestationen	42
4.2	Mietende besitzen seltener E-Autos wegen Ladeproblem	45
4.3	Fahrspass von E-Autos wird klar unterschätzt	50

---

<b>5</b>	<b>Datenerhebung und Methode</b>	<b>54</b>
----------	----------------------------------	-----------

# AXA Mobilitätstacho 2024

## 1.1 ZU DIESER STUDIE

Um das Schweizer Klimaziel von Netto-Null bis 2050 zu erreichen, soll laut Bundesrat der Landverkehr emissionsfrei werden. Elektromobilität scheint derzeit der vielversprechendste Weg, dieses Ziel zu erreichen. Doch wie steht es um die Elektromobilität in der Schweiz? Wie sind Schweizerinnen und Schweizer E-Autos gegenüber eingestellt und wie hat sich diese Einstellung verändert? Wo gibt es Verbesserungsbedarf, damit E-Autos für potenzielle Autokaufende attraktiver werden? Wie stark sollte die Politik die Elektromobilität fördern? Diese und weitere Fragen hat Sotomo für den zweiten Mobilitätstacho im Auftrag der AXA untersucht.

Die Studie ist in drei Teile gegliedert. Im ersten Teil geht es um die gesellschaftlichen Einstellungen gegenüber E-Autos sowie um die Erwartungen der Schweizer Bevölkerung an die Politik bei der Elektromobilität. Der zweite Teil untersucht konkrete Aspekte des Kaufprozesses eines E-Autos, namentlich die wichtigsten Kaufkriterien, die beliebtesten und unbeliebtesten Herstellerländer sowie das Potenzial des Gebrauchtwagenmarktes für E-Autos. Im letzten Teil wird aufgezeigt, wie es ist mit einem E-Auto zu leben und zu fahren, mit einem Fokus auf das Laden und das Fahrgefühl.

## 1.2 WICHTIGSTE ERGEBNISSE IN KÜRZE

### Weniger Menschen planen den Kauf eines E-Autos

Im Vergleich zum letzten Jahr geben weniger Personen an, sich als nächstes Auto ein E-Auto kaufen zu wollen (Abb. 1). Während es 2023 noch 34 Prozent waren, sind es dieses Jahr nur noch 23 Prozent. Quasi stabil geblieben ist dafür der Anteil der Menschen, die es sich grundsätzlich vorstellen könnten, ein E-Auto zu erwerben (Abb. 3). Dieser Anteil verharrte bei rund sechs von zehn Personen in der Schweiz. Der Rückgang bei der Popularität von E-Autos als nächstes Fahrzeug scheint also mehr mit konkreten Hürden als mit einer gestiegenen ideologischen Ablehnung zusammenzuhängen. Den grössten Verbesserungsbedarf machen die Befragten bei der Reichweite, den Lademöglichkeiten und beim Kaufpreis aus (Abb. 18). Dennoch gilt: wer den Umstieg auf E-Mobilität gewagt hat, der ist damit auch zufrieden. 80 Prozent der E-Auto-Besitzenden wollen sich beim nächsten Autokauf wieder ein E-Auto zulegen (Abb. 4). Die Hoffnung mancher, dass der Kauf eines Hybridfahrzeuges ein erster Schritt zum Kauf eines Elektroautos sein könnte, scheint sich nicht zu bestätigen.

### Die Förderung von Elektromobilität durch die Politik polarisiert

Tendenziell scheinen die Schweizerinnen und Schweizer zu überschätzen, wie schnell E-Autos auf Schweizer Strassen in der Mehrheit sein werden (Abb. 2). Dennoch wünschen sich gut vier von zehn Personen eine stärkere Förderung der Elektromobilität durch die Schweizer Politik (Abb. 8). Ein Drittel plädiert hingegen für weniger Fördermassnahmen. Die beliebteste Massnahme ist die Steuervergünstigung für den Bau von privaten Ladestationen (Abb. 10). Die Bevölkerung schätzt eine zusätzliche Förderung des öffentlichen Verkehrs als klar besser für den Umweltschutz ein, verglichen mit einer verstärkten Förderung von E-Autos. 65 Prozent sind der Ansicht, dass mehr ÖV-Förderung dem Umweltschutz dienlicher wäre als mehr Förderung von E-Autos (Abb. 13). Nur 17 Prozent sind der gegenteiligen Ansicht.

### Schweizer Bevölkerung will keine chinesischen E-Autos

Für die Hälfte der der Befragten ist das Herstellerland beim Autokauf wichtig (Abb. 19). Deutschland ist dabei das mit Abstand beliebteste Herstellerland von Elektroautos (Abb. 20). China sitzt hingegen am anderen Ende der Rangliste. Nur 17 Prozent der angehenden E-Auto-Käuferinnen und -Käufer können sich den Kauf eines chinesischen Wagens vorstellen. Für die meisten ist dafür nicht die Qualität der Autos ausschlaggebend, sondern politische Differenzen zum chinesischen Regime sowie schlechte Arbeitsbedingungen und negative Umweltauswirkungen bei der Produktion (Abb. 21). Zudem sind chinesische Hersteller hierzulande noch wenig bekannt (Abb. 23). Angesichts dieser Erkenntnisse scheint es derzeit unwahrscheinlich, dass chinesische E-Autos den Schweizer Markt in naher Zukunft dominieren werden.

### Der E-Auto-Occasionsmarkt ist noch klein, aber hat Potenzial

Da E-Autos überdurchschnittlich oft geleast sind (Abb. 25), werden in Zukunft viele von ihnen auf dem Gebrauchtwagenmarkt landen. Derzeit stehen viele Kaufinteressierte dem Occasionskauf eines E-Autos aber noch skeptisch gegenüber (??). Der Hauptgrund dafür ist die Sorge um den Batteriezustand (Abb. 27). Um dieser Sorge entgegenzuwirken, können sich Personen, die ein E-Auto verkaufen, seit neuestem Batteriezertifikate ausstellen lassen. Dieses Angebot ist aktuell noch kaum bekannt, würde aber bei vielen die Bereitschaft erhöhen, sich ein gebrauchtes E-Auto zu kaufen (Abb. 29).

### Ladeproblem hält Mietende vom E-Auto-Besitz ab

Nur bei drei Prozent der Mietenden besitzt mindestens eine Person im Haushalt ein Elektroauto, während es bei den Eigentümerinnen und Eigentümern 14 Prozent sind (Abb. 36). Mietende planen zudem seltener den Kauf eines E-Autos (Abb. 37). Ein wichtiger Grund dafür ist, dass Mietende seltener zuhause Zugang zu privaten Ladestationen haben (Abb. 35). Mietende können auch nicht ohne Einwilligung der Vermieterschaft eine Ladestation installieren. Eine Ladestation zuhause ist aber für die

meisten Menschen eine zwingende Voraussetzung, damit für sie der Besitz eines E-Autos in Frage kommt (Abb. 33).

### Das Fahrgefühl überrascht selbst E-Auto-Überzeugte positiv

Personen, die bereits selbst einmal ein E-Auto gefahren sind, schätzen sowohl den Fahrspass (Abb. 39) als auch den Fahrkomfort (Abb. 40) deutlich höher ein, als Personen, die noch nie am Steuer eines Elektroautos saßen. Sogar von den Personen, die sich ein E-Auto gekauft haben, also bereits von der Technologie überzeugt waren, geben rund drei Viertel an, der Fahrspass und der Fahrkomfort sei besser als sie vor dem Kauf erwartet hätten (Abb. 41). Besonders die rasche Beschleunigung scheint viele bei der ersten Fahrt positiv zu überraschen (Abb. 42).

# Stellenwert von Elektromobilität in der Schweiz

Dieses Kapitel beschäftigt sich mit den Einstellungen der Schweizer Bevölkerung gegenüber der E-Mobilität. Wie viele und welche Autofahrende stellen auf E-Autos um? Profitieren E-Autos von einem Image-Vorteil gegenüber Verbrennern und gelten sie als Statussymbole? Soll E-Mobilität verstärkt durch die Politik gefördert werden? Und wie stehen Schweizerinnen und Schweizer zum Verbot von Autos mit Verbrennungsmotoren?

## 2.1 KAUFABSICHT VON E-AUTOS HAT ABGENOMMEN

Personenwagen sind für mehr als ein Fünftel der Treibhausgasemissionen in der Schweiz verantwortlich.<sup>1</sup> Um das Klimaziel der Schweiz von Netto-Null bis 2050 zu erreichen, sollte bis dahin gemäss dem Bundesrat auch der Landverkehr grösstenteils emissionsfrei sein. Die Elektromobilität scheint im Moment der vielversprechendste Weg zu diesem Ziel, doch dazu braucht es auch den Willen der Bevölkerung. Bei dieser herrscht im Moment bei der E-Mobilität aber eher Ernüchterung als Euphorie.

---

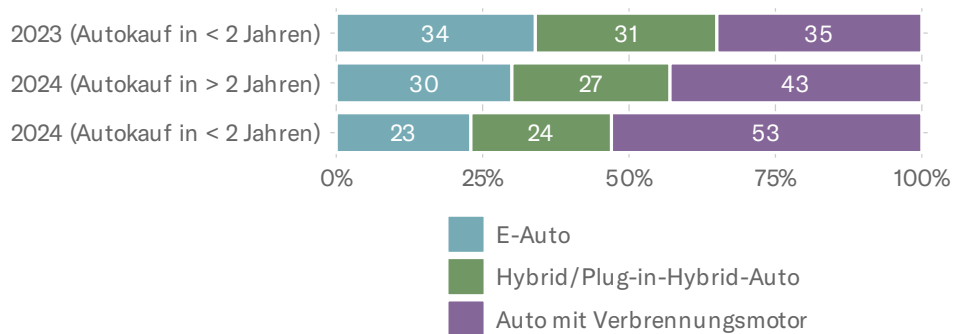
<sup>1</sup>Bundesrat 2023, Fossilfreien Verkehr bis 2050 ermöglichen



Unter den Personen, welche in den nächsten zwei Jahren einen Autokauf planen, wollen sich nur 23 Prozent ein E-Auto anschaffen (Abb. 1). In der letztjährigen Befragung lag dieser Anteil noch bei rund einem Drittel. Mehr als die Hälfte der Autokaufwilligen wollen sich einen Benziner zulegen. Die Ernüchterung ist besonders bei den Personen stark, die in den nächsten zwei Jahren einen Autokauf planen. Befragte, welche in der näheren Zukunft keinen Autokauf planen, sehen sich noch eher als zukünftige E-Auto-Besitzende. Die Kaufabsichten der Personen, welche näher an einem Kaufentscheid stehen und sich wohl auch schon besser mit dem Entscheid auseinandergesetzt haben, bilden aber die realen Kaufentscheidungen besser ab. Im Jahre 2023 lag der Anteil von E-Autos bei Neuwagen bei 20 Prozent.<sup>2</sup>

Nächstes Auto – nach Zeitpunkt der Befragung (Abb. 1)

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



# Nur 23 Prozent wollen sich als nächstes ein E-Auto anschaffen.

Angesichts der Tatsache, dass E-Autos derzeit nur 3,3 Prozent des Autobestandes und 20 Prozent der Neuzulassungen ausma-

<sup>2</sup>BFS, ASTRA – Neue Inverkehrsetzungen (IVS)

chen, wird der Verbrenner auch in der näheren Zukunft klar der dominante Antrieb bleiben. Damit E-Autos Verbrenner als Standard ablösen, müsste sich deren Anteil an den Neuwagen um ein Vielfaches steigern und dauerhaft auf über 50 Prozent zu liegen kommen. Vor diesem Hintergrund verwundert es wenig, dass 21 Prozent der Befragten der Meinung sind, dass die Zahl der E-Autos die Zahl der Verbrenner in der Schweiz nie überholen wird (Abb. 2). Die Anzahl dieser Skeptikerinnen und Skeptiker hat zugenommen. In der letztjährigen Befragung waren es noch 17 Prozent. Rund ein Drittel der Bevölkerung geht derweil weiterhin von einer raschen Ablösung des Verbrenners durch das E-Auto in den nächsten 10 Jahren aus. Im Mittel wird geschätzt, dass es 15 Jahre (Median) dauern wird, bis mehr E-Autos als Verbrenner auf Schweizer Strassen unterwegs sein werden. In Anbetracht der aktuell eher tiefen E-Auto-Kauflust ist dies eine sportliche Annahme. Um das in den Kontext zu setzen: ab 2024 müssten E-Autos jedes Jahr 60 Prozent der Neuzulassungen ausmachen, um bis 2039 die Mehrheit der Fahrzeuge auf Schweizer Strassen auszumachen.<sup>3</sup> Im Durchschnitt scheint die Schweizer Bevölkerung also die heutige Geschwindigkeit der Elektrifizierung des Verkehrs zu überschätzen bzw. zu unterschätzen, wie viel stärker heute schon auf E-Autos gesetzt werden müsste, damit sich E-Autos in absehbarer Zeit durchsetzen. Diese Rechnung zeigt gleichzeitig die grosse Herausforderung hinter der Zielsetzung des Bundesrates, bis 2050 einen emissionsfreien Landverkehr zu erreichen.

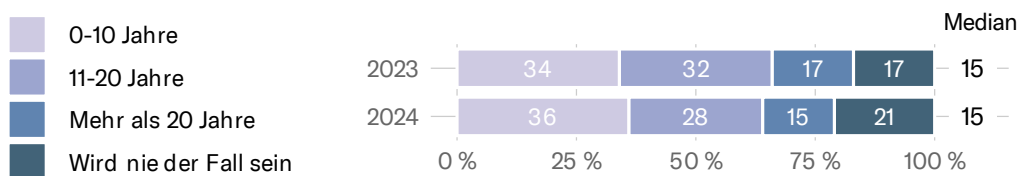
---

<sup>3</sup>Quelle: eigene Berechnung. Basierend auf den Daten des Bundesamts für Statistik bezüglich der Entwicklung der Neuzulassungen und des Personenwagenbestands seit 1980 wurde der durchschnittliche Neuzuwachs an Autos, sowie die durchschnittliche Anzahl Ausmusterungen berechnet. Unter der Annahme, dass diese Trends sich fortsetzen sowie dass in den nächsten Jahren nur Benziner ausgemustert werden, wurde daraufhin das Jahr berechnet in dem es mehr E-Autos als Benziner auf den Schweizer Strassen geben wird. Bei einem konstanten Anteil von 60 Prozent der Neuzulassungen wären E-Autos ab dem Jahr 2039 in der Mehrheit.

# Das aktuelle Tempo bei der Elektrifizierung des Verkehrs wird überschätzt.

## Anzahl Jahre bis mehrheitlich E-Autos – nach Zeitpunkt der Befragung (Abb. 2)

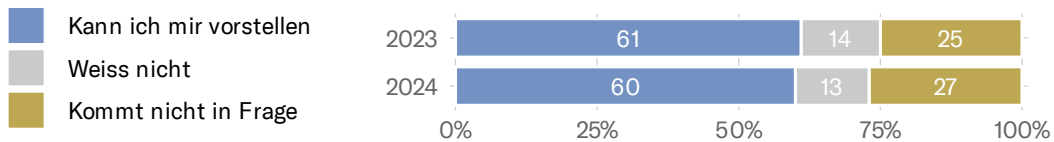
«Wie viele Jahre wird es Ihrer Meinung nach gehen, bis es in der Schweiz mehr E-Autos gibt als Autos mit Verbrennungsmotoren?»



Im Gegensatz zur konkreten Kauf-Überlegung ist die grundsätzliche Offenheit gegenüber dem E-Auto-Kauf im Vergleich zur letztjährigen Befragung stabil geblieben (Abb. 3). 60 Prozent der Bevölkerung kann es sich vorstellen ein E-Auto anzuschaffen und für rund ein Viertel kommt es nicht in Frage. Der Rückgang bei der Popularität des E-Autos als nächstes Fahrzeug hat also scheinbar mehr mit konkreten, praktischen Hürden zu tun als mit einer gestiegenen ideologischen Ablehnung. Dazu gehören unter anderem Herausforderungen für das Laden und der hohe Kaufpreis (siehe Abb. 18).

Einstellung zu E-Autos – nach Zeitpunkt der Befragung (Abb. 3)

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

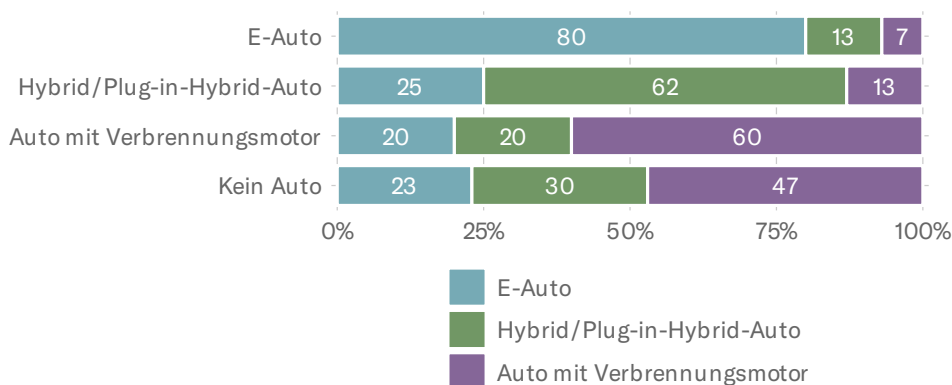


## 80 Prozent der E-Auto Besitzenden wollen auch in Zukunft elektrisch fahren.

Klar ist, dass diejenigen, welche den Umstieg auf E-Mobilität gewagt haben, damit auch zufrieden sind. Wie Abbildung 1 zeigt, wollen 80 Prozent der E-Auto Besitzenden sich beim nächsten Autokauf wieder ein E-Auto zulegen. Die Hoffnung einiger, dass Hybrid-Fahrzeuge als Türöffner für E-Autos dienen könnten, bestätigt sich nicht. Der Anteil der Personen mit Hybrid-Fahrzeugen, welche sich als nächstes ein E-Auto anschaffen wollen, ist nur leicht grösser als bei Besitzenden von Verbrennern. Allgemein gilt auch für Besitzende von Hybriden und Verbrennern, dass man bei dem bleibt, was man kennt. Rund 60 Prozent der Personen mit Hybrid-Autos bzw. mit Verbrennern wollen sich wieder ein Auto mit gleichem Antrieb zulegen.

### Nächstes Auto – nach derzeitigem Auto (Abb. 4)

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



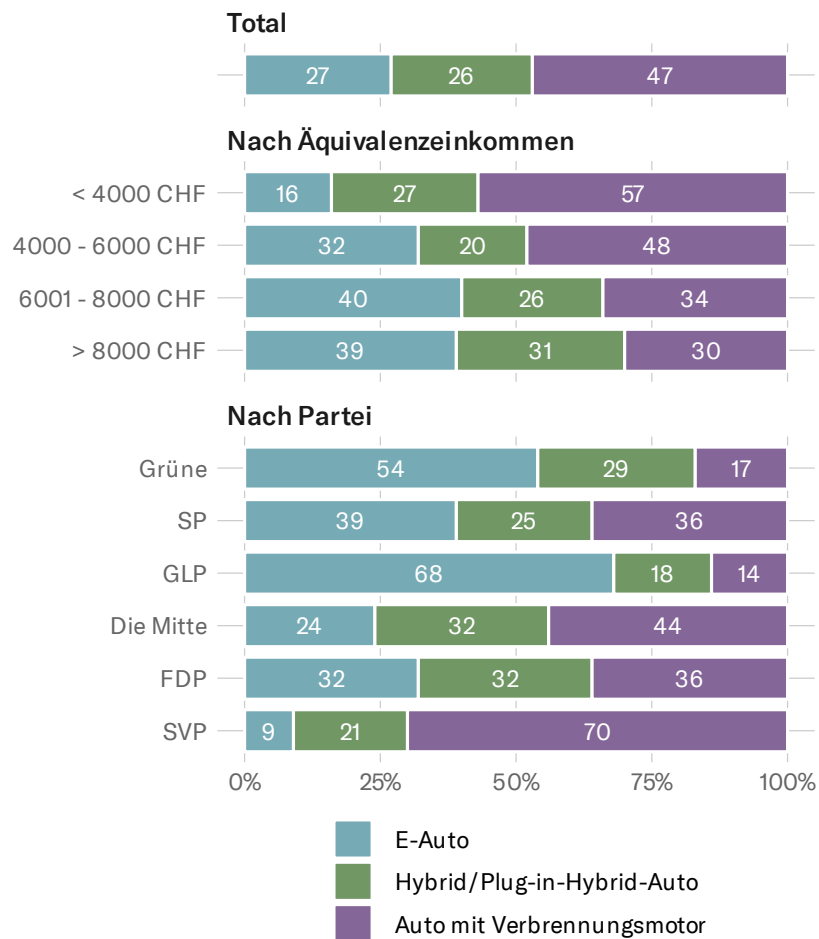
Einkommen und politische Orientierung spielen eine grosse Rolle, für welches Auto sich angehende Käuferinnen und Käufer entscheiden. Dies bestätigen Ergebnisse des letztjährigen Mobilitätstachos, der diese Faktoren bereits betont hat. E-Autos sind tendenziell immer noch teurer in der Anschaffung als Verbrenner bzw. Hybrid-Autos und sind zudem noch seltener als günstige Occasionsauto zu haben. Personen mit höheren Einkommen können es sich also eher leisten, als nächstes ein E-Auto anzuschaffen.

Die eigene Werthaltung spielt ebenfalls eine wichtige Rolle. Personen, denen Umweltsachen wichtig sind und entsprechend die Grünen oder die Grünliberalen wählen, planen viel eher als nächstes die Anschaffung eines E-Autos als Wählende rechter Parteien. Bei fast allen Parteien sagt aber eine Mehrheit der Wählenden, dass sie sich als nächstes entweder ein E-Auto oder ein Hybrid-Auto zulegen werden. Die grosse Ausnahme ist die SVP, wo es eine klare Ablehnung der E-Antriebe gibt und sich die grosse Mehrheit für Verbrenner als Antrieb des nächsten Autos entscheidet.

## AXA Mobilitätstacho

### Nächstes Auto – nach Einkommen und Parteinähe (Abb. 5)

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



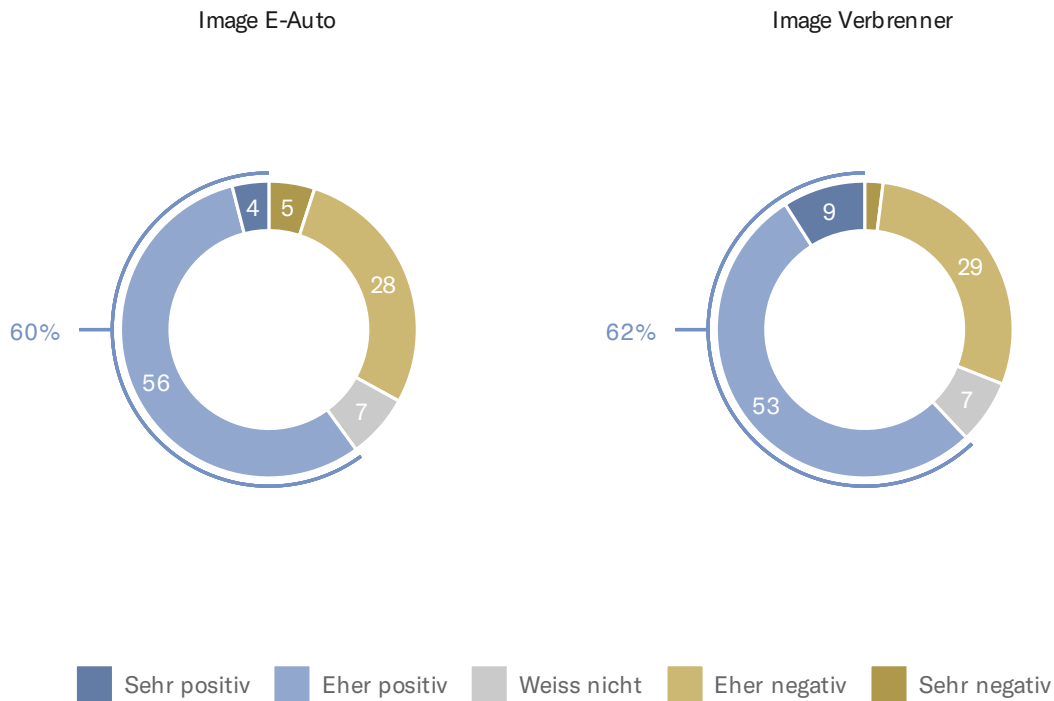
Wie Abbildung 6 zeigt, hat es die E-Mobilität auch deshalb schwer, weil sie nicht von einem Image-Vorsprung gegenüber Verbrennern profitieren kann – obwohl E-Autos ohne umweltschädlichem Verbrennungsmotor auskommen. Die Befragten schätzen das Image der beiden Antriebsarten bei der Schweizer Bevölkerung als sehr ähnlich ein. Rund 60 Prozent der Befragten bewerten das Image von E-Autos und von Autos mit Verbrennungsmotor als positiv. Trotz intensiver Klima-Debatten geniessen Autos mit Verbrennungsmotoren in der Einschätzung der Befragten also immer noch ein gutes Image bei den Schweizerinnen und Schweizer. Bei dieser Ausgangslage ist es für die E-Mobilität schwierig, als neue und in der

Anschaffung teurere Technologie die Standard-Antriebsart des Verbrennungsmotors zu verdrängen.

Image von Elektro- und Verbrennungsmotor-Autos (Abb. 6)

«Wie schätzen Sie aktuell das Image von E-Autos in der Schweizer Bevölkerung ein?»

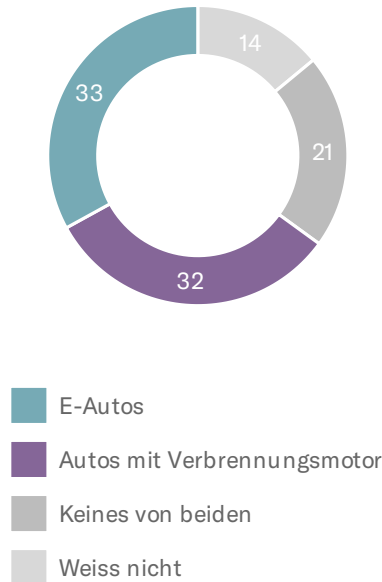
«Wie schätzen Sie aktuell das Image von Autos mit Verbrennungsmotor in der Schweizer Bevölkerung ein?»



Das Image des E-Autos hat aber durchaus seine Anziehungskraft. So ist die Meinung der Befragten geteilt, ob E-Autos oder Autos mit Verbrennungsmotoren eher als Statussymbole gelten (Abb. 7). Ein Drittel sieht eher E-Autos als Statussymbole und ein Drittel schreibt dies eher Autos mit Verbrennungsmotoren zu. Bei der Coolness und dem Ansehen können E-Autos also mit Verbrennern mithalten.

## Statussymbole: E-Autos vs. Verbrenner (Abb. 7)

«Was sind heutzutage eher Statussymbole, E-Autos oder Autos mit Verbrennungsmotor?»



---

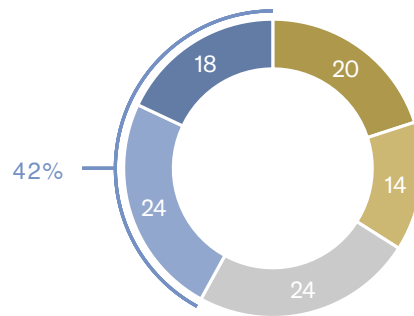
## 2.2 FÖRDERUNG DER E-MOBILITÄT DURCH DIE POLITIK POLARISIERT

Die E-Mobilität ist ein polarisierendes Thema bei der Schweizer Bevölkerung. 42 Prozent der Schweizerinnen und Schweizer wünschen sich eine stärkere finanzielle Förderung der E-Mobilität durch die Politik. Gleichzeitig ist aber auch ein Drittel für weniger Förderung.



Förderung Elektromobilität durch die Politik (Abb. 8)

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



---

**42 Prozent wollen die E-Mobilität stärker finanziell fördern, 34 Prozent weniger stark.**

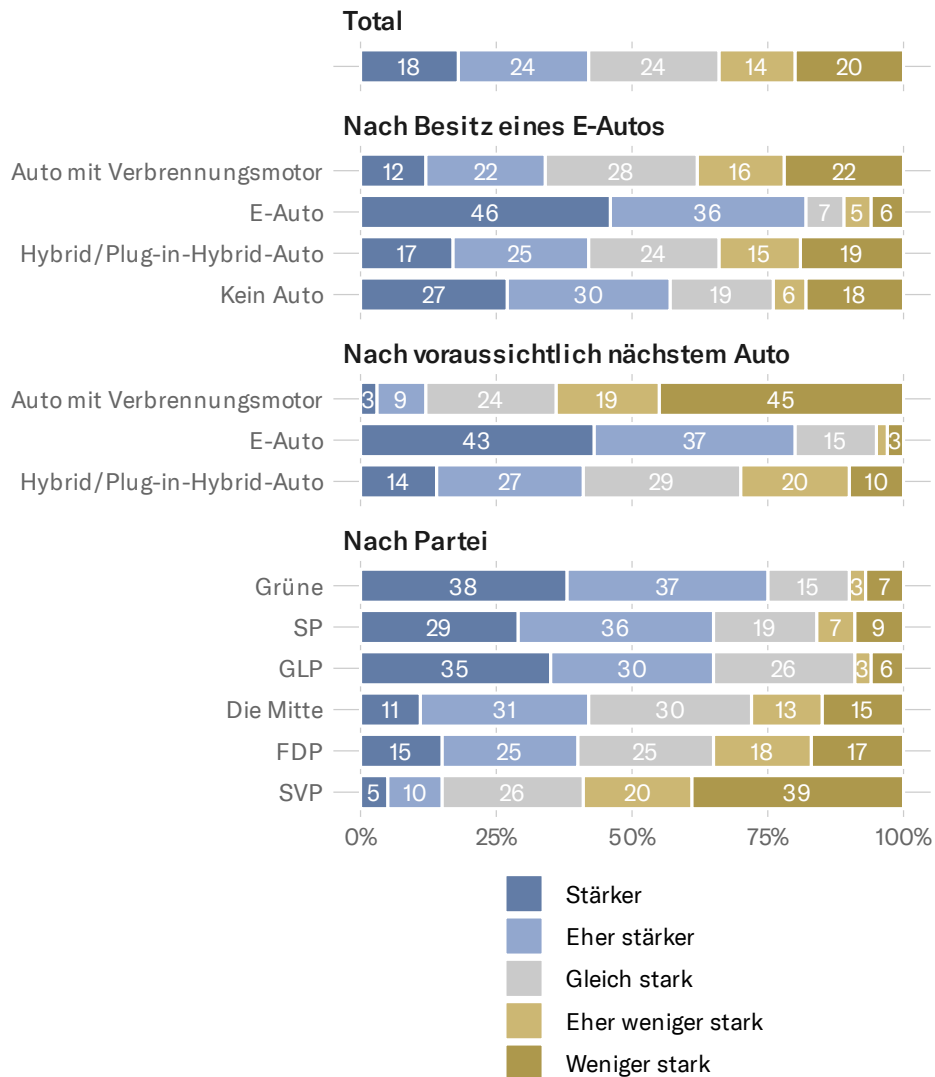
Am positivsten eingestellt gegenüber der Förderung von E-Mobilität sind nicht überraschend die Personen, welche bereits ein E-Auto besitzen oder sich ein solches als nächstes anschaffen wollen (Abb. 9). Auch Personen, welche kein Auto besitzen, sind mehrheitlich für eine stärkere Förderung. Viele von ihnen

besitzen aus ökologischen Gründen kein Auto und sehen in der E-Mobilität eine ökologischere Alternative zum aktuellen Autoverkehr. Momentane und zukünftige Hybrid-Auto-Fahrende entsprechen derweil in ihrer Bewertung der Förderung von E-Mobilität dem schweizerischen Durchschnitt. Von den Personen, die als nächstes ein Auto mit Verbrennungsmotor zulegen möchten, ist hingegen eine klare Mehrheit für eine (eher) weniger starke Förderung der E-Mobilität. Wer sich heute für einen Verbrenner entscheidet, tut dies also auch bewusst in Ablehnung der neuen Antriebsart oder jedenfalls in Ablehnung ihrer politischen Förderung. In der politischen Arena findet man diese ablehnende Haltung bei den Wählenden der SVP. Wählende der Mitte und der FDP sind eher gespalten, während linke und grüne Wählende sich mehrheitlich für eine stärkere Förderung der E-Mobilität aussprechen.

# AXA Mobilitätstacho

## Förderung Elektromobilität durch die Politik (Abb. 9)

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

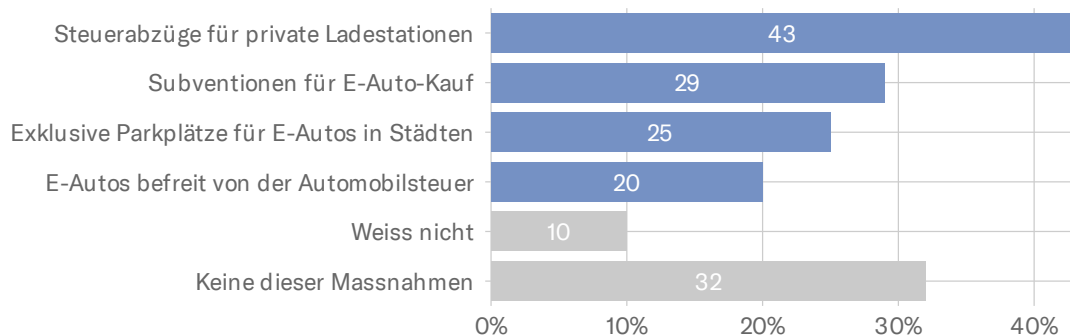


Von den in der Umfrage untersuchten möglichen politischen Massnahmen findet die Förderung privater Ladestationen die grösste Unterstützung (Abb. 10). 43 Prozent der Befragten befürworten diese Massnahme. Viele sehen also einen Bedarf beim Ausbau der (privaten) Infrastruktur und möchten dafür dem Staat auch eine aktivere Rolle geben, um den Übergang zur E-Mobilität zu vereinfachen. Kaufsubventionen für E-Autos finden ebenfalls gewissen Anklang und werden von 29 Prozent der Befragten befürwortet. Gleichzeitig gibt es einen Drittel der

### Bevölkerung, welcher der Förderung von E-Mobilität kritisch gegenübersteht und keine dieser Massnahmen unterstützt.

#### Fördermassnahmen Elektromobilität (Abb. 10)

«Welche dieser Massnahmen zur Förderung von Elektromobilität sollte der Staat Ihrer Meinung nach treffen?»



Obwohl mehr Personen für eine verstärkte Förderung der E-Mobilität sind als für eine Abschwächung, geht es aktuell politisch in die entgegengesetzte Richtung. So gilt in der Schweiz seit diesem Jahr die Automobilsteuer von vier Prozent auch für E-Autos.<sup>4</sup> Die Aufhebung dieser Steuerbefreiung, wurde vom Bundesrat neben dem Kostenargument damit begründet, dass der starke Anstieg an Verkäufen von E-Autos und die Angleichung der Kaufpreise von E-Autos und Verbrennern eine solche Förderung nicht mehr rechtfertigen würden. Die tendenziell abnehmende E-Auto-Kaufabsicht sowie der gemäss Einschätzung der Befragten weiterhin hohe Verbesserungsbedarf beim Kaufpreis (Abb. 18) stellen diese Argumentation zumindest in Frage.

In den nächsten Jahren plant der Bundesrat die nächste Verteuerung der E-Mobilität. Damit sich E-Auto-Nutzende ebenfalls an der Finanzierung der Strasseninfrastruktur beteiligen, die bei Verbrennern über die Mineralölsteuern auf Benzin bezahlt wird, plant der Bundesrat die Einführung einer Ersatzabgabe für Fahrzeuge mit alternativem Antrieb.<sup>5</sup>

<sup>4</sup>Bundesrat, 2023, Bundesrat beschliesst Aufhebung der Steuerbefreiung auf Elektrofahrzeugen.

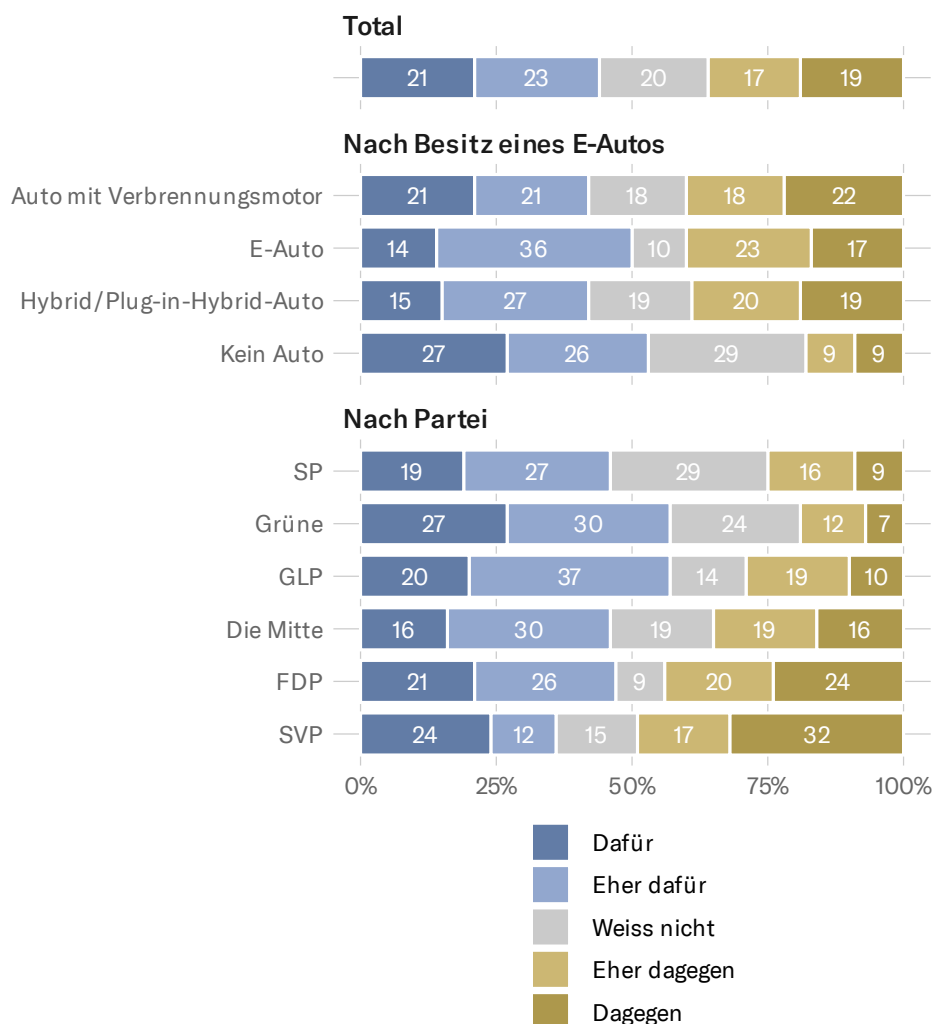
<sup>5</sup>Bundesrat, 2022, Bundesrat legt nächste Schritte zur nachhaltigen Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur fest.

Die Einführung einer solchen Ersatzabgabe ist in der Bevölkerung umstritten (Abb. 11). 44 Prozent sind eher dafür, 36 Prozent eher dagegen und ein Fünftel sind sich unsicher, wie sie dazu stehen. Die Unsicherheit ist besonders gross bei SP- und Grünen-Wählenden. Viele von ihnen wünschen sich wohl einerseits, dass sich alle Autofahrenden an der von ihnen benutzten Infrastruktur beteiligen, aber andererseits möchten sie die E-Mobilität fördern und nicht verteuern. Trotzdem scheint bei den Wählenden von grünen Parteien (Grünen und GLP) mehrheitlich die Meinung vorzuherrschen, dass nach dem Verursacherprinzip E-Auto-Nutzende zur Kasse gebeten werden sollten. Personen ohne Auto scheinen diese Meinung ebenfalls zu teilen: Wer Auto fährt, sollte auch für die Strassen bezahlen. Überraschenderweise sind sogar E-Auto-Besitzende eher für als gegen die Ersatzabgabe. Viele von ihnen sehen es wohl als normale Abgabe für Autofahrende, welche viele von ihnen als Besserverdienende gut verkraften können. Auf der rechten Seite des politischen Spektrums steigt wiederum die Ablehnung der Ersatzabgabe, was wohl mehr für die Ablehnung aller Arten von Abgaben steht als für den Förderungswillen der E-Mobilität.

## AXA Mobilitätstacho

### Ersatzabgabe für alternative Antriebe (Abb. 11)

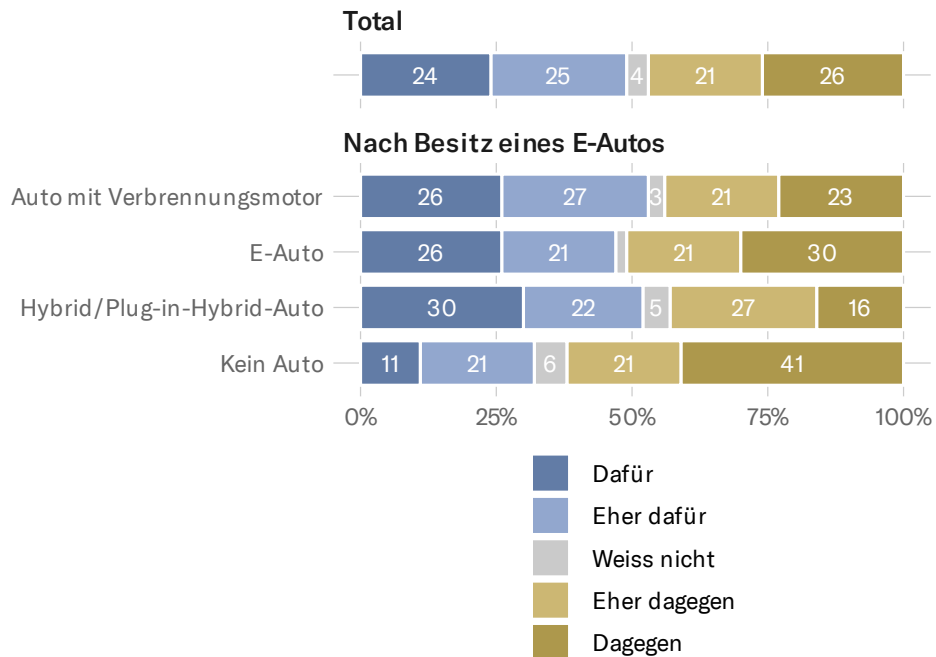
«Sind Sie für oder gegen eine Strassenverkehrsabgabe für Fahrzeuge mit einem alternativen Antrieb (Ersatz Mineralölsteuerabgabe)»



Viele E-Autofahrende sind also bereit, für die Strasseninfrastruktur zu bezahlen – sie möchten aber auch eine gut ausgebaute Infrastruktur für den Individualverkehr. Abbildung 12 zeigt die Zustimmung zum Ausbau der Autobahn auf sechs Spuren auf vielbefahrenen Strecken. Auch wenn ein solcher Ausbau der Autobahnen eine grössere Umweltbelastung bedeutet, unterscheiden sich hier die tendenziell ökologischer-gesinnten E-Auto-Fahrenden wenig von anderen Auto-Fahrenden. Auch im E-Auto will man nicht im Stau stecken. Personen ohne eigenes Auto lehnen einen solchen Ausbau hingegen klar ab.

## Ausbau der Autobahn auf sechs Spuren (Abb. 12)

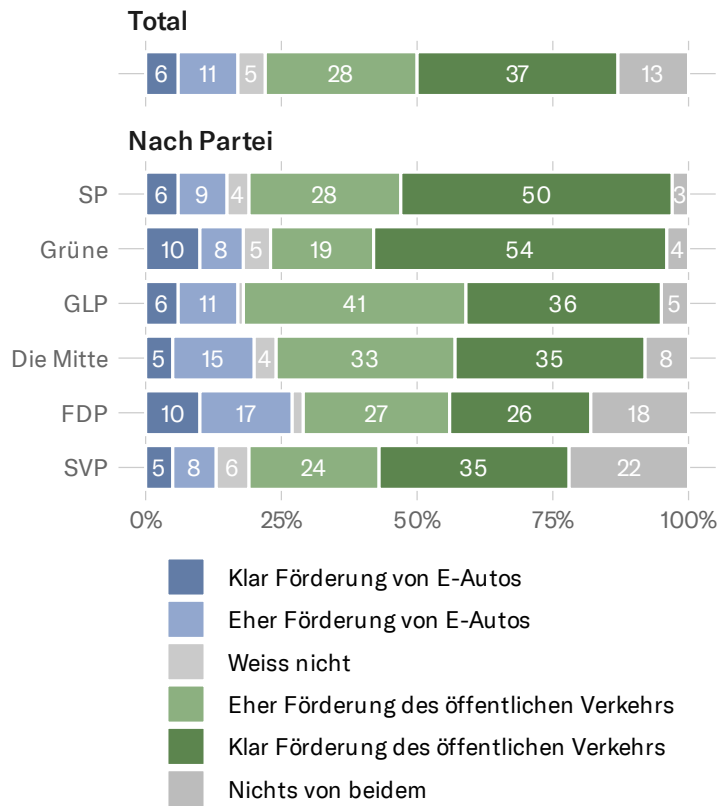
«Sind Sie für oder gegen einen Ausbau der Autobahn auf sechs Spuren auf vielbefahrenen Strecken»



Geht es um die Gegenüberstellung von E-Mobilität und öffentlichem Verkehr als Massnahmen für den Umweltschutz, dann schätzt die Bevölkerung klar eine Förderung des öffentlichen Verkehrs als effektiver ein. 65 Prozent der Bevölkerung zieht den öffentlichen Verkehr der E-Mobilität als Umweltmassnahme vor (Abb. 13). Diese Meinung zieht sich durch das ganze politische Spektrum und gilt besonders auch für die grünen Parteien, welche grundsätzlich der Förderung der E-Mobilität am positivsten gegenüberstehen.

Beitrag zum Umweltschutz: E-Auto vs. ÖV (Abb. 13)

«Welche Massnahme ist besser für den Umweltschutz, eine zusätzliche Förderung von E-Autos oder eine zusätzliche Förderung des öffentlichen Verkehrs?»



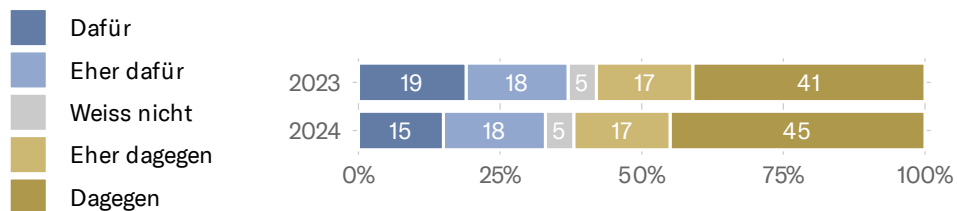
Wählende aller Parteien erachten die Förderung des öffentlichen Verkehrs als wirksamer für den Umweltschutz als die Förderung von E-Autos.



Neben der Frage nach der Förderung von E-Mobilität stellt sich bei der Verkehrswende auch die Frage nach dem Verbot für Neuzulassungen von Autos mit Verbrennungsmotoren. Eine Massnahme, welche die EU für das Jahr 2035 beschlossen hat. Die Schweizer Bevölkerung ist diesbezüglich sehr kritisch eingestellt. Nur ein Drittel der Bevölkerung steht einem solchen Verbot positiv gegenüber. Dieser Anteil ist sogar noch tiefer als letztes Jahr, als sich auch schon eine klare Mehrheit gegen ein solches Verbot ausgesprochen hatte.

### Verbot für Neuzulassungen von Autos mit Verbrennungsmotoren – nach Befragungszeitpunkt (Abb. 14)

«Sind Sie für oder gegen ein Verbot von Autos (Neuzulassungen) mit Verbrennungsmotor ab 2035»



Insgesamt zeigt sich, dass die politischen Massnahmen zur Förderung der Elektromobilität stark umstritten sind. Am stärksten für solche Fördermassnahmen sprechen sich die Anhängerschaften linker und grüner Parteien aus. Sie sehen demnach in der Elektromobilität eine ökologischere Alternative zum herkömmlichen emissionsreichen Autoverkehr – und das, obwohl sie, wie eine Mehrheit in allen Parteienanhängerschaften, die Förderung des ÖV als einen effektiveren Weg einschätzen, die Umwelt zu schützen. Ein Verbot von Verbrenner-Neuzulassungen fällt derweil bei der Bevölkerung klar durch.

# Der E-Auto-Kauf unter der Lupe

In diesem Kapitel werden drei Themen rund um den Kauf von E-Autos genauer untersucht. Welches sind die wichtigsten Faktoren, auf die Kaufinteressierte bei der Entscheidung zwischen E-Auto und Verbrenner achten? Wie wichtig ist den Menschen das Herstellerland beim E-Autokauf? Was sind aktuell die grössten Vorbehalte gegenüber dem Occasion-Kauf von E-Autos und was könnte diese Vorbehalte beseitigen?

## 3.1 UMWELTSCHUTZ KLAR WICHTIGSTES KAUFKRITERIUM FÜR E-AUTOS

Unter den Befragten, die sich als nächstes ein E-Auto kaufen möchten, ist die Umweltfreundlichkeit des Fahrzeugs das am häufigsten genannte Kaufkriterium (Abb. 15). 74 Prozent der Befragten, die sich als nächstes Auto ein E-Auto kaufen wollen, geben an, sie würden beim nächsten Autokauf auf die Umweltfreundlichkeit achten. Von den prospektiven Verbrenner-Käuferinnen und -Käufern sind es hingegen nur 14 Prozent, die angeben, die Umweltfreundlichkeit sei bei der Wahl des Autos ein Faktor.

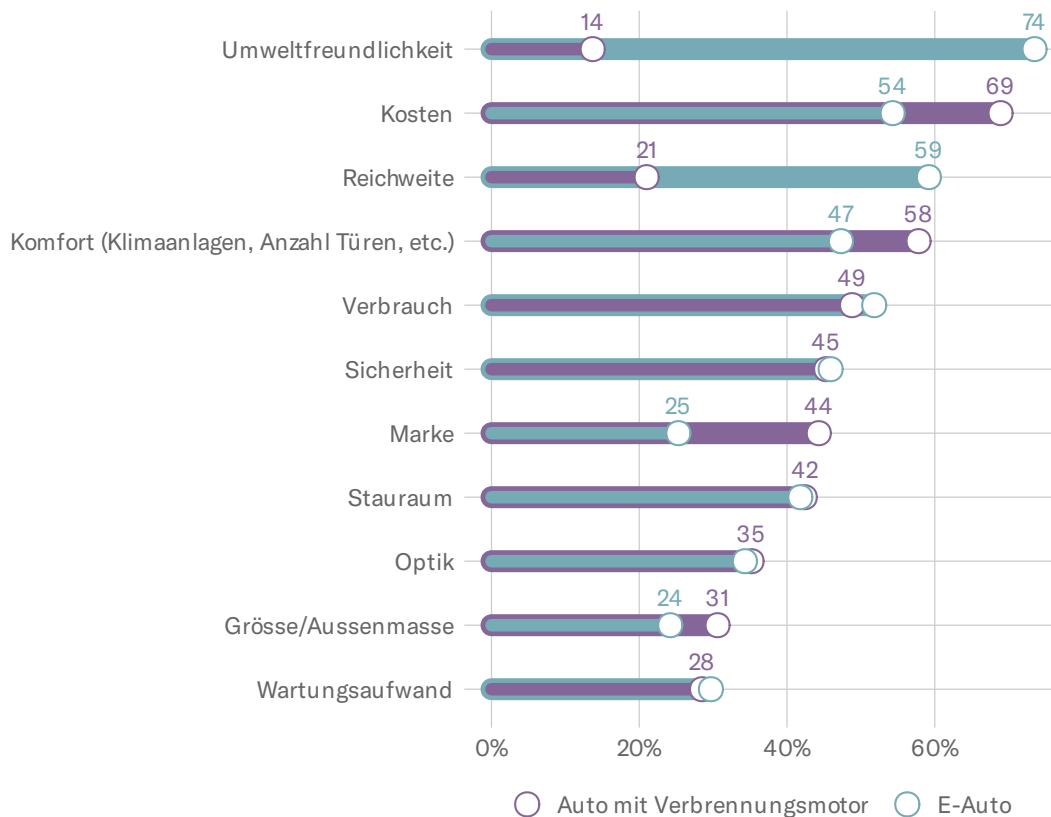
Unterschiede gibt es aber auch bei anderen Entscheidungsfaktoren. Wenig erstaunlich ist, dass die Reichweite des Fahrzeugs,

## AXA Mobilitätstacho

eher ein Faktor ist für Menschen, die sich als nächstes ein E-Auto kaufen wollen als für die restlichen Befragten (59 % gegenüber 21 %). Umgekehrt achten Verbrenner-Kaufinteressierte häufiger auf die Kosten (69 % gegenüber 54 %), den Komfort des Autos (58 % gegenüber 47 %), die Automarke (44 % gegenüber 25 %) und die Grösse des Autos (31 % gegenüber 24 %).

### Kaufkriterien für neues Auto – nach voraussichtlich nächstem Auto (Abb. 15)

«Angenommen Sie würden morgen ein neues Auto kaufen. Auf welche Faktoren würden Sie besonders Wert legen?» – ohne Personen, die grundsätzlich kein Auto (mehr) kaufen wollen

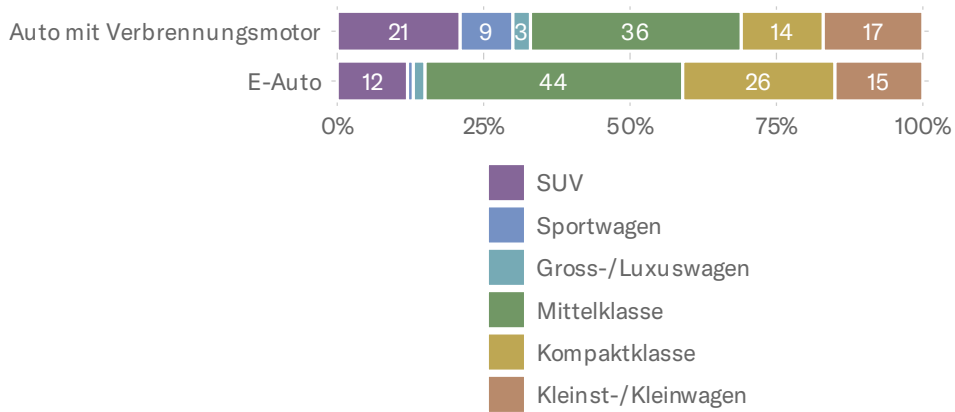


Wer plant, ein Verbrenner-Auto zu kaufen, gedenkt zudem häufiger, ein grosses Auto zu kaufen, als wer ein E-Auto erwerben möchte (Abb. 16). 33 Prozent der Personen, die einen Verbrenner-Kauf planen, wollen einen SUV, Sportwagen oder Gross-/Luxuswagen kaufen, während es bei Personen, die ein E-Auto kaufen nur 15 Prozent sind. Wer sich ein E-Auto kauft, «erlaubt» sich also scheinbar nicht den Kauf eines grösseren

Autos, nur weil er oder sie ein Auto mit einem weniger hohen CO2-Ausstoss kauft.

Voraussichtlich nächster Fahrzeugtyp – nach voraussichtlich nächstem Auto (Abb. 16)

«Welchen Fahrzeugtyp werden Sie voraussichtlich als nächstes anschaffen?» – ohne Personen, die grundsätzlich kein Auto (mehr) kaufen wollen

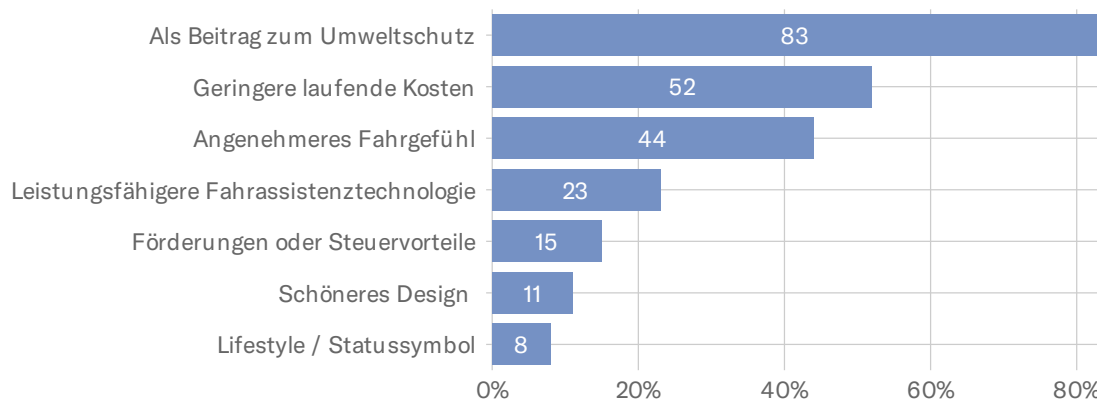


Die Umweltfreundlichkeit ist nicht nur das wichtigste Kaufkriterium für angehende E-Auto-Kaufinteressierte, sondern auch der meistgenannte Faktor, den derzeitige E-Auto-Besitzende als Kaufgrund für ihr aktuelles E-Auto angeben (Abb. 17). 83 Prozent von ihnen geben an, ihr Elektroauto (unter anderem) als Beitrag zum Umweltschutz gekauft zu haben. Geringere laufende Kosten (52 %) sowie angenehmeres Fahrgefühl (44 %) sind ebenfalls beliebte Gründe für den Kauf eines E-Autos. Für den Kaufentscheid weniger wichtig sind dagegen die Fahrassistenztechnologie (23 %), finanzielle Förderungen oder Steuervorteile (15 %), das Design (11 %) oder der Lifestyle (8 %).

# 83 Prozent der Besitzenden eines E-Autos haben ihr Elektroauto als Beitrag zum Umweltschutz gekauft

## Gründe für den Kauf eines E-Autos (Abb. 17)

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



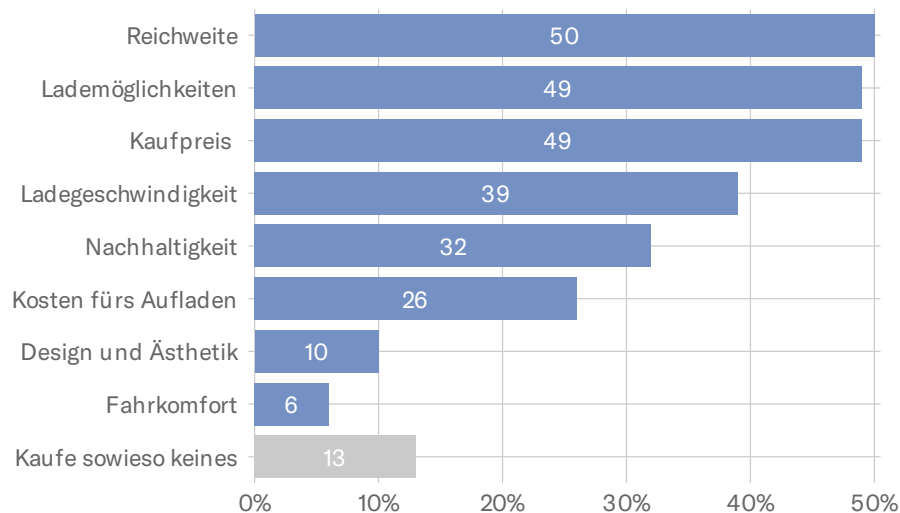
Die Befragten, die als nächstes Fahrzeug ein Auto mit Verbrennungsmotor oder einen Hybrid kaufen wollen, sehen noch in verschiedenen Bereichen Verbesserungsbedarf bei E-Autos, damit sie sich den Kauf eines E-Autos vorstellen könnten (Abb. 18). Je rund die Hälfte der Befragten geben an, es brauche für sie zwingend Verbesserungen bei der Reichweite der Elektroautos, der Lademöglichkeiten und beim Kaufpreis, damit sie sich in Zukunft ein E-Auto kaufen. Dahinter folgen die Ladegeschwindigkeit (39 %), die Nachhaltigkeit, wie beispielsweise die Herstellung und das Recycling der Batterie (32 %) sowie die Kosten fürs Aufladen (26 %). Nicht zu mangeln, scheint es den E-Autos an Design und Ästhetik sowie am Fahrkomfort. Nur zehn, respektive sechs Prozent der Befragten sehen Verbesse-

rungen in diesen Bereichen als notwendige Voraussetzung für einen E-Auto-Kauf.

Nur gerade 13 Prozent geben an, sich den Kauf eines Elektroautos gar nicht vorstellen zu können, selbst wenn sich diese in den erwähnten Punkten verbessern. Es sind also primär Vorbehalte gegenüber dem aktuellen Stand der Elektromobilität und weniger die Technologie an und für sich, welche die Menschen davon abhält, sich ein E-Auto zu kaufen. Dies deutet auf ein grosses, noch ungenutztes Potenzial der Elektromobilität hin.

### Verbesserungsbedarf Elektromobilität (Abb. 18)

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



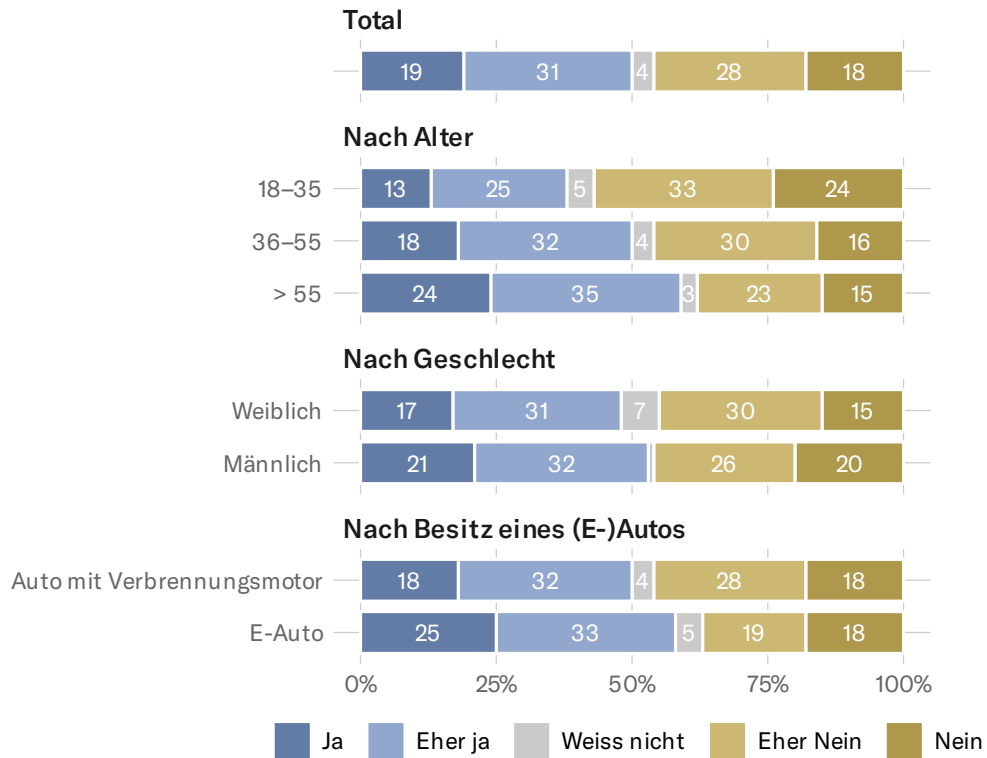
## 3.2 E-AUTOS VON CHINESISCHEN HERSTELLERN SIND UNBELIEBT

Beim Autokauf schauen nicht wenige auf das Herstellerland ihres künftigen Wagens. Die Hälfte der Befragten gibt an, ihnen sei das Herstellerland (eher) wichtig (Abb. 19). Den älteren Befragten ist dabei das Herstellerland wichtiger als den jüngeren. Während bei den 18 bis 35-Jährigen nur 38 Prozent angeben, ihnen sei das Herstellerland beim Autokauf wichtig, sind es bei den über 55-Jährigen mit 59 Prozent deutlich mehr. Männern (53 %)

und E-Auto-Besitzenden (58 %) ist das Herstellerland ebenfalls überdurchschnittlich wichtig.

Stellenwert Herstellerland beim Autokauf (Abb. 19)

«Ist Ihnen beim Autokauf das Herkunftsland des Herstellers wichtig?» – ohne Personen, die grundsätzlich kein Auto (mehr) kaufen wollen



Deutschland ist unter den Befragten mit grossem Abstand das beliebteste Herstellerland – sowohl bei E-Autos als auch bei Verbrennern (Abb. 20). 82 Prozent der Personen, die den Kauf eines E-Autos planen, geben an, sich den Kauf eines E-Autos einer deutschen Automarke vorstellen zu können. Bei künftigen Käuferinnen und Käufern eines Verbrenners sind es mit 79 Prozent fast genauso viele. Dahinter folgen in absteigender Reihenfolge Schweden, Japan, Frankreich, Italien und Südkorea.

Bei den E-Autos auf dem zweitletzten Platz reiht sich die USA ein. Dies ist eher überraschend, da das Tesla Model Y aktuell in der Schweiz die Hitparade der neu verkauften Autos anführt. Die Dichte an Teslas auf den Strassen ist zudem weltweit nirgends so hoch wie in der Schweiz. Doch die Teslas haben in den letzten Jahren Konkurrenz von anderen Herstellern bekommen,

deren Autos mindestens beim Kaufpreis ein besseres Angebot als Tesla aufweisen. Das könnte mit ein Grund sein, weshalb die USA als Herstellerland so weit hinten landen.

## China ist das mit Abstand unbeliebteste Herstellerland

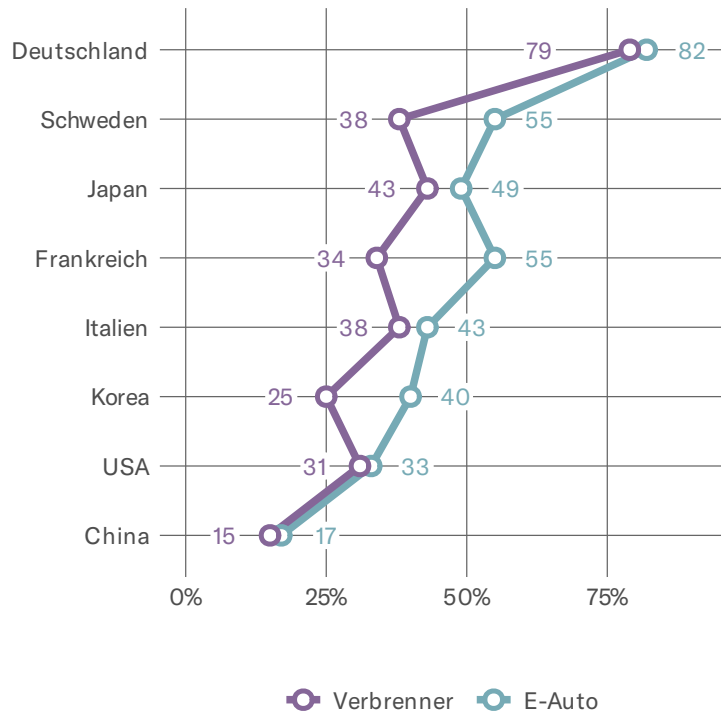
Wer einen E-Auto-Kauf plant, scheint beim Herkunftsland weniger wählerisch zu sein als wer sich einen Verbrenner anschaffen möchte. Für sie kommen im Schnitt deutlich mehr Herstellerländer in Frage. Dies steht auf den ersten Blick im Widerspruch zu den Resultaten von Abbildung 19. Dass E-Auto-Käufer das Herstellerland grundsätzlich wichtiger ist, aber gegenüber mehr Herstellerländern offen sind, hat möglicherweise damit zu tun, dass chinesische Hersteller aktuell versuchen, den Markt von E-Autos einzunehmen. Chinesische E-Autos sind aber umstritten. Vielen prospektiven E-Auto-Käuferinnen und Käufern scheint es deshalb wichtig zu sein, dass ihr Elektrowagen nicht aus China kommt. Nur gerade 17 Prozent können es sich vorstellen, ein E-Auto eines chinesischen Herstellers zu kaufen. Damit liegt China als mögliches Herstellerland abgeschlagen an letzter Stelle.



## AXA Mobilitätstacho

### Beliebteste Herstellerländer – nach voraussichtlich nächstem Auto (Abb. 20)

«Von Herstellern aus welchen der folgenden Länder könnten Sie sich vorstellen, ein E-Auto / Auto mit Verbrennungsmotor zu kaufen?» – nur Personen, die den Kauf eines E-Autos / Autos mit Verbrennungsmotors planen

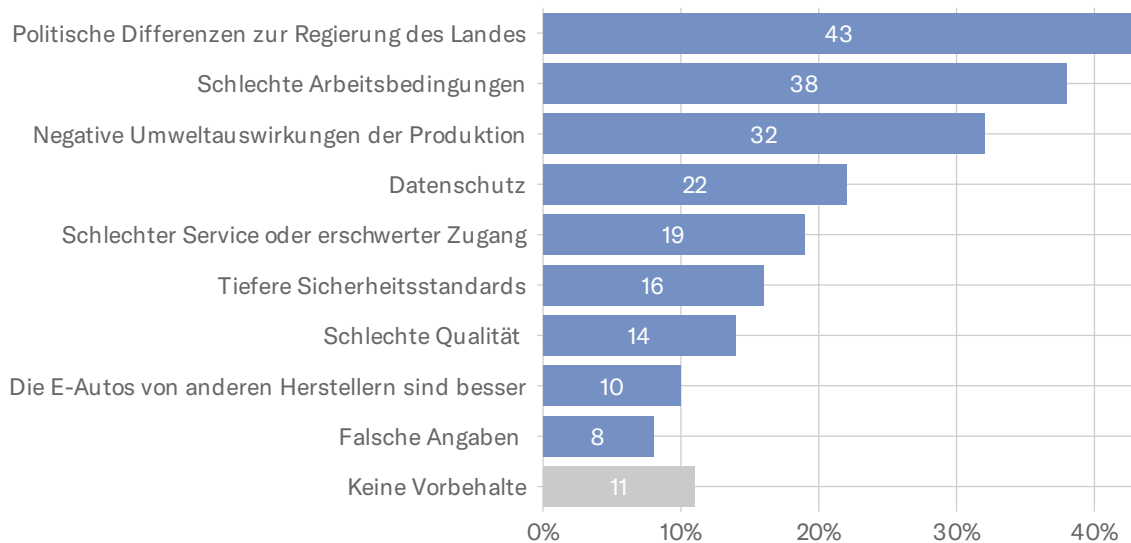


Danach gefragt, weshalb sie sich den Kauf eines chinesischen E-Autos nicht vorstellen können, sind die meistgenannten Faktoren unabhängig vom Auto: politische Differenzen zur Regierung des Landes (43 %), schlechte Arbeitsbedingungen (38 %) und negative Umweltauswirkungen bei der Produktion (32 %). Nur vierzehn Prozent geben schlechte Qualität als (Mit-)Grund an, kein chinesisches E-Auto kaufen zu wollen. Zehn Prozent geben an, dass die E-Autos von anderen Herstellern besser seien. Diese Erkenntnisse sprechen dafür, dass chinesische E-Autos es auf dem Schweizer Markt schwerhaben dürften – selbst wenn sie konkurrenzfähige Wagen produzieren.

## AXA Mobilitätstacho

### Gründe gegen Kauf eines chinesischen E-Autos (Abb. 21)

«Sie haben angegeben, dass Sie sich nicht vorstellen könnten, ein E-Auto aus China zu kaufen. Was sind Ihre Gründe dafür?»

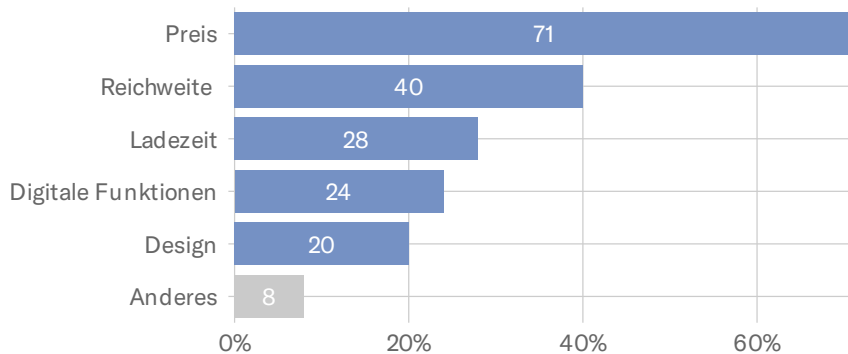


Umgekehrt ist der mit Abstand am häufigsten genannte Vorteil von chinesischen E-Autos der tiefe Kaufpreis (Abb. 22). 71 Prozent der Befragten, die sich den Kauf eines chinesischen E-Autos vorstellen können, haben den Preis als Grund angegeben, der für den Kauf eines chinesischen E-Autos spricht.

Der tiefe Kaufpreis der E-Autos von chinesischen Herstellern scheint teilweise durch marktverzerrende Subventionen zustande zu kommen – zumindest sind die EU und die USA dieser Ansicht und haben deshalb Strafzölle auf chinesische E-Autos erhoben. Durch die Zölle werden die chinesischen E-Autos dort zumindest einen Teil ihres Preisvorteils verlieren. In der Schweiz scheinen solche Strafzölle bisher jedoch nicht auf der politischen Agenda zu stehen.

### Gründe für Kauf eines chinesischen E-Autos (Abb. 22)

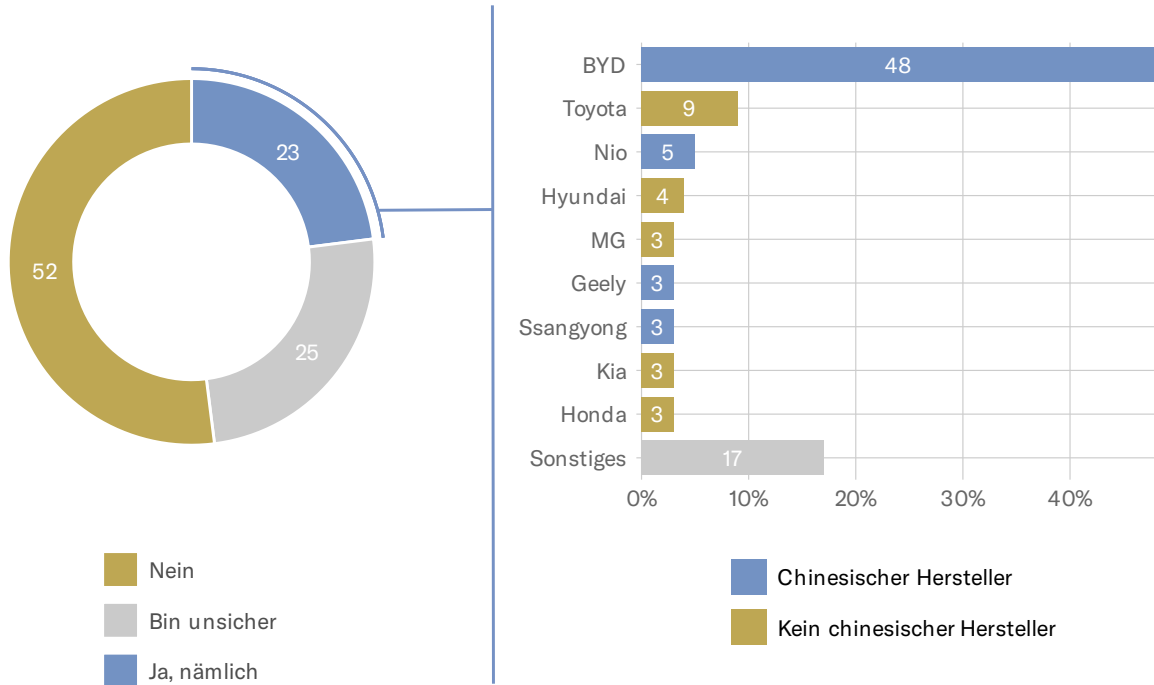
«Sie haben angegeben, dass Sie sich den Kauf eines chinesischen E-Autos vorstellen könnten. Welche Gründe sprechen für Sie für den Kauf eines E-Autos eines chinesischen Herstellers?»



Chinesische Hersteller sind hierzulande insgesamt noch weitgehend unbekannt, wie Abbildung 23 zeigt. Nur 23 Prozent geben an, den Namen eines chinesischen Automobilherstellers zu kennen. Wenn diese tatsächlich einen Namen nennen müssen, stellt sich jedoch heraus, dass viele sich täuschen. Am meisten erwähnt wird der chinesische Hersteller BYD (48 % der Nennungen), doch bereits die am zweithäufigsten genannte Marke – Toyota (9 %) – ist in Wahrheit japanisch. Es ist möglich, dass BYD durch das Sponsoring der Europameisterschaft 2024 in Europa an Bekanntheit gewonnen hat. Da der Befragungszeitpunkt vor der EM lag, kann der Effekt des Sponsorings nicht abgeschätzt werden.

## Bekanntheit chinesischer Automobilhersteller (Abb. 23)

«Sind Ihnen chinesische Automobilhersteller namentlich bekannt?» – ohne Personen, die grundsätzlich kein Auto (mehr) kaufen wollen



Insgesamt lässt sich feststellen, dass chinesische E-Autos aktuell hierzulande noch kaum bekannt sind und die Schweizer Käuferinnen und Käufer chinesischen Herstellern grundsätzlich kritisch gegenüberstehen. Angesichts dieser Ergebnisse erscheint es derzeit unwahrscheinlich, dass chinesische Elektroautos den Schweizer Markt in naher Zukunft dominieren werden.

### 3.3 OCCASIONSMARKT FÜR E-AUTOS: NOCH KLEIN ABER MIT POTENZIAL

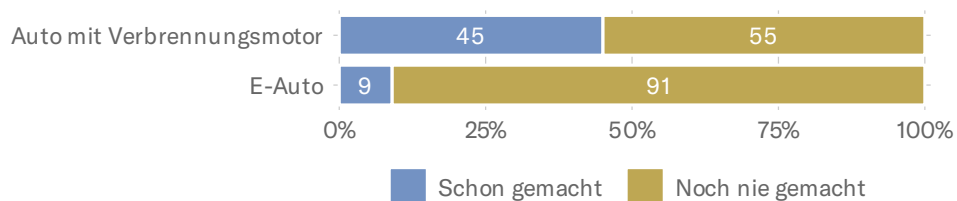
Es ist heutzutage gängige Praxis, Autos mit Verbrennungsmotoren gebraucht zu kaufen. Dementsprechend gibt es auch einen grossen Occasionsmarkt. Bei E-Autos sieht die Sache derzeit anders aus. E-Autos sind erst seit wenigen Jahren in grösserer Zahl verfügbar und die Technologie entwickelt sich noch schnell

weiter, weshalb sich bisher kein grosser Occasionsmarkt von E-Autos etabliert hat.

Wie Abbildung 24 zeigt, haben 45 Prozent der Besitzenden eines Verbrenners bereits einen Verbrenner gebraucht gekauft. Von den Besitzenden eines E-Autos haben erst neun Prozent ein E-Auto gebraucht gekauft.

### Gebrauchtkauf E-Autos / Verbrenner – nach Antriebsart des eigenen Autos (Abb. 24)

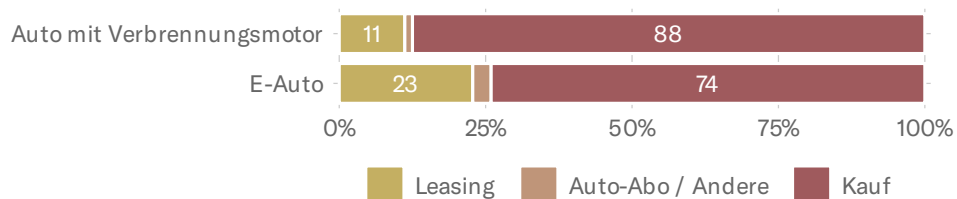
«Haben Sie bereits ein E-Auto / Auto mit Verbrennungsmotor gebraucht gekauft?» – nur Personen, die ein E-Auto / Auto mit Verbrennungsmotor besitzen



Dabei wäre es wichtig, dass dieser Markt langsam in die Gänge kommt. Erstens hätten so auch Haushalte mit geringerem Einkommen die Möglichkeit, ein E-Auto zu kaufen. Zweitens liegt der Anteil an geleasteten Autos bei den E-Autos mit 23 Prozent derzeit etwa doppelt so hoch wie der von Verbrennern, der bei elf Prozent liegt (Abb. 25). Dementsprechend werden viele E-Autos am Ende der Leasingzeit auf den Occasionsmarkt kommen. Dass diese einen Abnehmer finden, dürfte jedoch schwierig werden, falls Kaufinteressierte skeptisch sind gegenüber gebrauchten E-Autos und deshalb von einem Kauf absehen.

### Art des Autobesitzes – nach Antriebsart des eigenen Autos (Abb. 25)

«Auf welche Art besitzt Ihr Haushalt Ihr Auto?» – nur Personen, die ein E-Auto oder Verbrenner besitzen

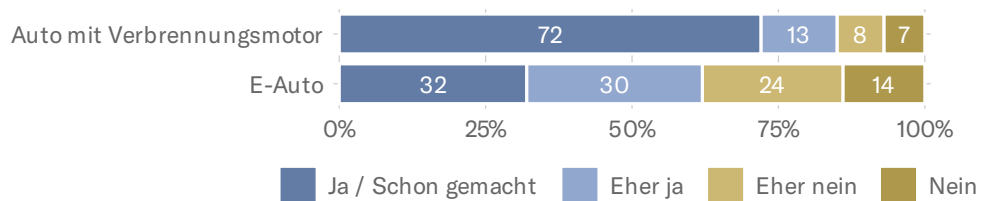


Die Ergebnisse der Umfrage deuten jedoch genau auf eine solche Skepsis hin. Abbildung 26 zeigt, wie unterschiedlich angehende Käuferinnen und Käufer einem Occasion-Kauf gegenüberstehen. Von den Interessenten eines Autos mit Verbrennungsmotor können es sich 90 Prozent klar oder eher vorstellen, einen Verbrenner gebraucht zu kaufen oder haben dies bereits getan. Nur gerade zehn Prozent hat diesbezüglich Vorbehalte.

Unter angehenden Käuferinnen und Käufern eines E-Autos herrscht hingegen aktuell noch deutlich mehr Zurückhaltung. Nur 32 Prozent können es sich gut vorstellen, ein E-Auto gebraucht zu kaufen oder haben dies bereits getan. Weitere 30 Prozent können es sich eher vorstellen. 38 Prozent können sich dies zum jetzigen Zeitpunkt (eher) nicht vorstellen.

Gebrauchtkauf E-Autos / Verbrenner – nach Antriebsart des eigenen Autos (Abb. 26)

«Könnten Sie sich vorstellen, ein E-Auto / Auto mit Verbrennungsmotor gebraucht zu kaufen?» – nur Personen, die als nächstes ein E-Auto / Auto mit Verbrennungsmotor kaufen wollen



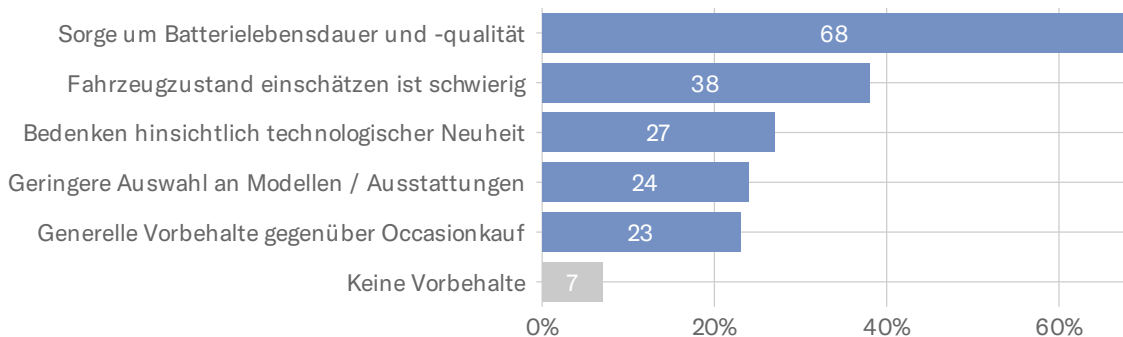
Der mit Abstand am weitesten verbreitete Vorbehalt gegenüber dem Occasionskauf eines E-Autos betrifft die Batterie (Abb. 27). 68 Prozent der Personen, die einen E-Auto-Kauf planen, geben an, sich um die Batterielebensdauer und -qualität zu sorgen. Weitere Vorbehalte, die spezifisch den Occasionskauf von E-Autos betreffen, folgen mit einigem Abstand dahinter. Dies sind die Schwierigkeit, den Fahrzeugzustand einzuschätzen (38 %), Bedenken hinsichtlich technologischer Neuheit der Autos (27 %) und eine geringere Auswahl an Modellen (24 %). Generelle Vorbehalte gegenüber Occasionskäufen von Autos sind der am wenigsten verbreitete Grund gegen einen Occasionskauf eines E-Autos. Dies unterstreicht, wie sehr die Unsicherheit der Personen, die dem Occasionskauf eines Elektroautos skeptisch gegenüberstehen, tatsächlich etwas mit dem Elektroauto zu tun

hat. Aktuell geben nur sieben Prozent der prospektiven E-Auto-Käuferinnen und -Käufern an, sie hätten keine Vorbehalte, ein E-Auto gebraucht zu kaufen.

## Sieben von zehn Personen würden sich bei einem E-Auto-Gebrauchtkauf Sorgen um den Batteriezustand machen

### Vorbehalte beim Kauf von gebrauchten E-Autos (Abb. 27)

«Teilen Sie eine oder mehrere der folgenden Vorbehalte beim Kauf eines gebrauchten E-Autos?» – nur Personen, die als nächstes ein E-Auto kaufen wollen

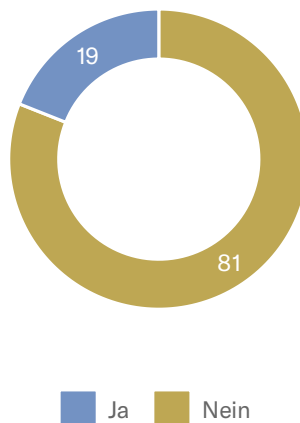


Um dem wichtigsten Vorbehalt von Kaufinteressierten – der Unsicherheit bezüglich Batteriezustand – entgegenzuwirken, gibt es seit einiger Zeit die Möglichkeit, sich vor dem Occasion-Verkauf ein Batteriezertifikat ausstellen zu lassen. Solche Zertifikate können den aktuellen Zustand einer E-Auto-Batterie herstellerunabhängig zertifizieren. Die Überprüfung der Batterie kann in einer Werkstatt oder mit einem ausgeliehenen Gerät zuhause selbst durchgeführt werden.

Dieses Angebot ist aber noch relativ unbekannt. Vier von fünf Personen, die an einem E-Auto-Kauf interessiert sind, geben an, noch nie davon gehört zu haben (Abb. 28).

### Bekanntheit von Batteriezerifikaten für E-Autos (Abb. 28)

«Haben Sie schon von Batteriezerifikaten für Occasion-Elektroautos gehört? Batteriezerifikate sind herstellerunabhängige Zertifizierungen des Batteriezustands» – nur Personen, die als nächstes ein E-Auto kaufen wollen



---

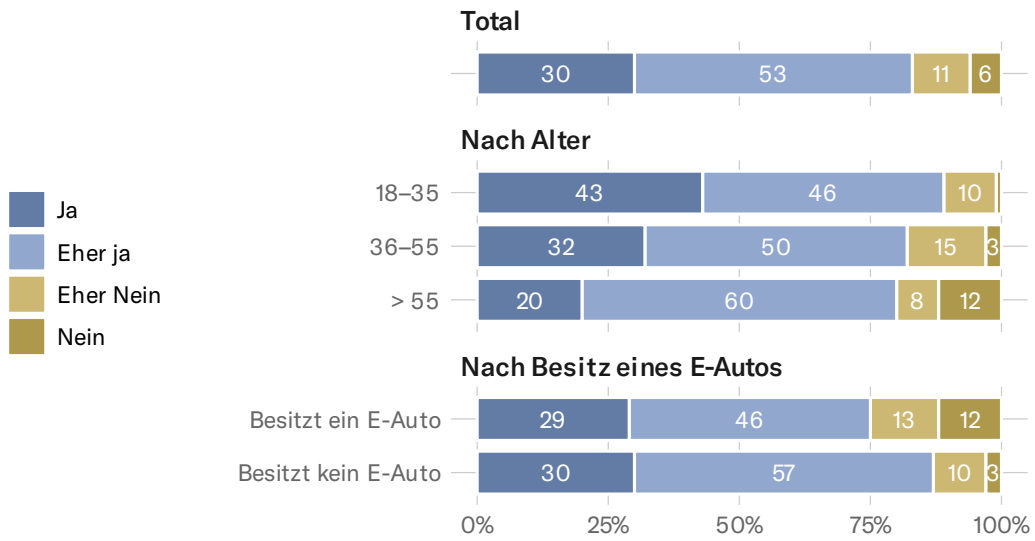
Nachdem sie eine kurze Erklärung des Batteriezerifikats erhalten haben, geben 84 Prozent der künftigen E-Auto-Käuferinnen und -Käufern an, dieses würde ihre Bereitschaft erhöhen, ein E-Auto gebraucht zu kaufen (Abb. 29). Je jünger die Befragten sind, desto eher geben sie an, ein Batteriezerifikat würde ihnen Vertrauen geben, ein E-Auto gebraucht zu erwerben. Der Anteil ist zudem höher unter den Befragten, die aktuell noch kein E-Auto besitzen. Diese Zahlen deuten darauf hin, dass Batteriezerifikate einen wichtigen Teil dazu beitragen könnten, den Markt für gebrauchte E-Autos zu beleben.



# AXA Mobilitätstacho

## Einfluss von Batteriezerifikat auf Kaufbereitschaft (Abb. 29)

«Würde ein Batteriezerifikat Ihre Bereitschaft erhöhen, ein gebrauchtes E-Auto zu kaufen?» – nur Personen, die als nächstes ein E-Auto kaufen wollen



# Leben und Fahren mit einem E-Auto

Dieses Kapitel beschreibt, wie es ist, ein E-Auto zu besitzen und zu fahren. Wie zufrieden sind E-Autobesitzende mit Eigenschaften wie Reichweite oder Fahrspass? Wie gut verfügbar sind öffentliche Ladestationen in der Schweiz? Wie wichtig ist es, eine eigene Ladestation zuhause zu haben?

## 4.1 VERBESSERUNGSBEDARF BEI DEN ÖFFENTLICHEN LADESTATIONEN

Eine ausreichende Ladeinfrastruktur ist essenziell, um die Nutzung von E-Autos im Alltag praktikabel und bequem zu gestalten. Neben privaten Ladestationen spielen auch öffentliche Ladestationen eine wichtige Rolle dabei.

Wie aus Abbildung 30 zu erkennen ist, lebt rund die Hälfte der E-Auto-Besitzenden weniger als zehn Minuten zu Fuss von einer öffentlichen Ladestation entfernt. Erstaunlicherweise sind auch Personen ohne E-Auto relativ gut informiert über öffentliche Ladestationen. 68 Prozent von ihnen wissen angeblich Bescheid, wie weit von ihnen zuhause entfernt sich die nächste öffentliche Ladestation befindet. Von denen die angeben, dies zu

wissen, lebt ebenfalls rund die Hälfte weniger als zehn Minuten zu Fuss von der nächsten öffentlichen Ladestation entfernt.

### Entfernung zur nächsten E-Ladestation (Abb. 30)

«Wie weit ist die nächste öffentliche Ladestation für E-Autos von Ihrem Wohngebäude zu Fuss entfernt?»

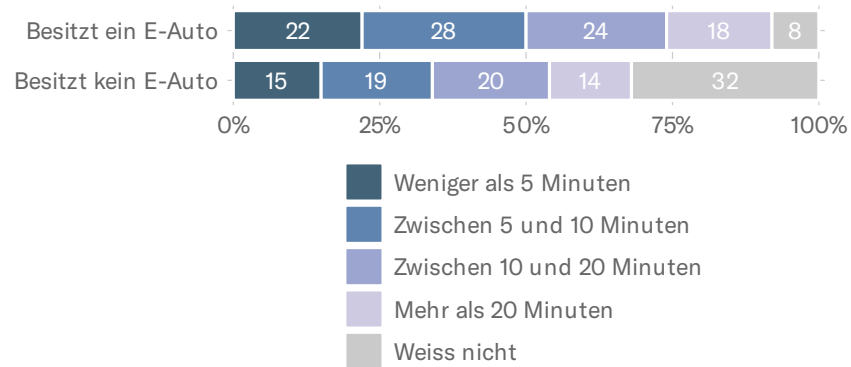
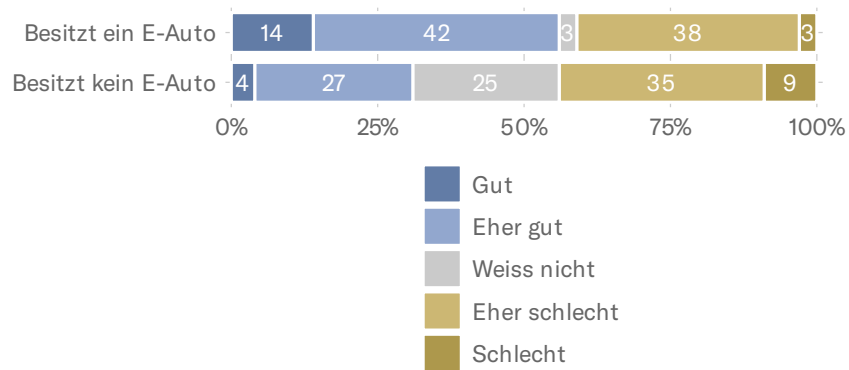


Abbildung 31 zeigt, dass eine Mehrheit der Besitzenden von E-Autos die Verfügbarkeit von öffentlichen Ladestationen als gut oder eher gut einschätzt. Personen ohne E-Auto im Haushalt hingegen bewerten die Verfügbarkeit tendenziell schlechter. Während ein Viertel von ihnen angibt, dies nicht einschätzen zu können, sind 44 Prozent der Ansicht, dass die Verfügbarkeit schlecht oder eher schlecht ist. Dieser Unterschied deutet darauf hin, dass viele Personen, welche kein E-Auto besitzen, den Zugang zu Ladestationen schlechter einschätzen, als er in Realität ist.

## AXA Mobilitätstacho

### Verfügbarkeit öffentlicher Ladestationen – nach Besitz eines E-Autos (Abb. 31)

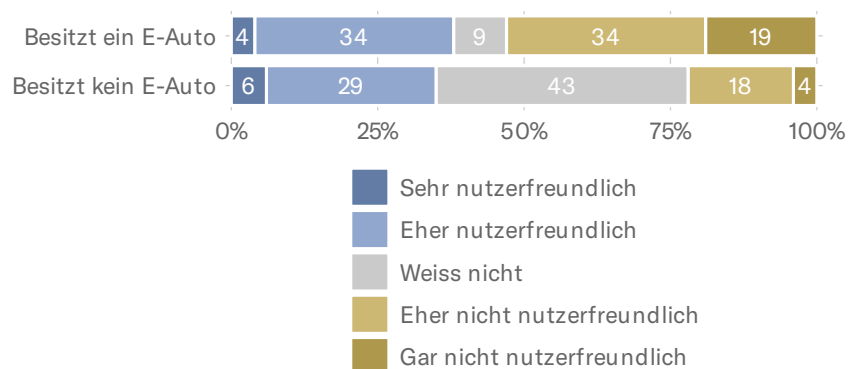
«Wie schätzen Sie aktuell die Verfügbarkeit öffentlicher Ladestationen in der Schweiz ein?»



Hinsichtlich der Nutzerfreundlichkeit der öffentlichen Ladestationen zeigt sich tendenziell ein umgekehrtes Bild (Abb. 32). Diese wird von den tatsächlichen Nutzern schlechter eingeschätzt als von den übrigen Befragten. 53 Prozent der E-Auto-Besitzenden finden die öffentlichen Ladestationen eher oder gar nicht nutzerfreundlich, im Vergleich zu 22 Prozent der Personen ohne E-Auto.

### Nutzerfreundlichkeit öffentlicher Ladestationen – nach Besitz eines E-Autos (Abb. 32)

«Wie nutzerfreundlich schätzen Sie öffentliche Ladestationen in der Schweiz ein? (Bezüglich unterschiedlichen Anbietern, Suche nach verfügbaren Ladestationen, Bedienung der App, etc.)»



Die Mehrheit der Schweizer E-Auto-Besitzenden ist demnach zufrieden mit der Verfügbarkeit der öffentlichen Ladestationen, wünscht sich jedoch Verbesserungen bei der Nutzerfreundlichkeit.

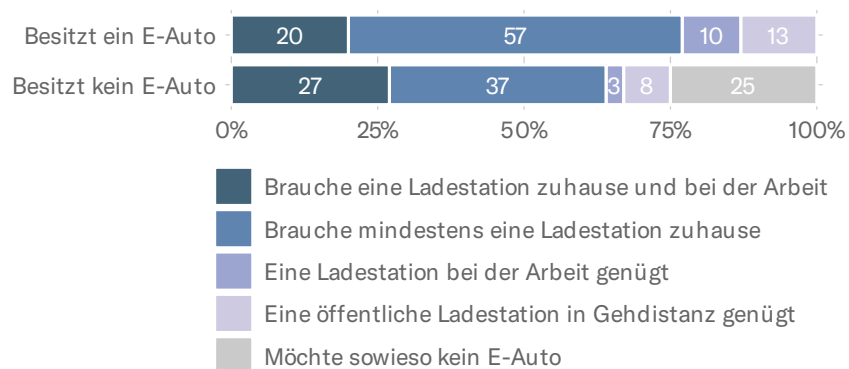
## 4.2 MIETENDE BESITZEN SELTENER E-AUTOS WEGEN LADEPROBLEM

Damit sich die Menschen ein Leben mit einem E-Auto vorstellen können, ist der Zugang zu privaten Parkplätzen mit Ladestationen zuhause noch zentraler als die flächendeckende Verfügbarkeit von öffentlichen Ladestationen. Wie Abbildung 33 zeigt, geben 20 Prozent der E-Auto-Besitzenden und 27 Prozent der übrigen Befragten an, dass sie sowohl bei der Arbeit als auch zuhause Zugang zu einer Ladestation benötigen, damit der Besitz eines E-Autos für sie in Frage kommt. 57 Prozent der E-Auto-Besitzenden und 37 Prozent der übrigen Befragten sagen, dass sie mindestens zuhause eine Ladestation brauchen. Für zehn Prozent der E-Auto-Besitzenden und drei Prozent der übrigen Befragten genügt eine Ladestation bei der Arbeit, während für 13 Prozent der E-Auto-Besitzer und acht Prozent der übrigen Befragten eine öffentliche Ladestation in Gehdistanz ihres Zuhauses ausreichend ist.

Insgesamt kommen die meisten E-Auto-Besitzenden demnach mit einer Ladestation zuhause aus, während die restlichen Befragten das Gefühl haben, es brauche auch bei der Arbeit eine Ladestation. Ohne mindestens eine Ladestation zuhause können es sich jedoch nur wenige vorstellen, ein E-Auto zu besitzen.

### Minimaler Zugang zu Ladestationen für E-Auto-Besitz – nach Besitz eines E-Autos (Abb. 33)

«Wo bräuchte es überall eine Ladestation, damit für Sie der Besitz eines E-Autos in Frage kommt?»

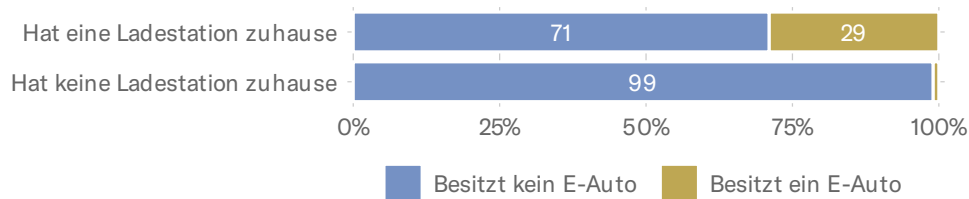


## AXA Mobilitätstacho

Unterstrichen wird diese Erkenntnis durch die Zahlen in Abbildung 34. Von den Leuten, die zuhause Zugang zu Parkplätzen mit einer Ladestation haben, besitzen 29 Prozent ein E-Auto. Von den Menschen ohne Ladestation zuhause sind hingegen nur rund ein Prozent in Besitz eines E-Autos.

### Besitz eines E-Autos – nach Zugang zu Ladestation zuhause (Abb. 34)

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

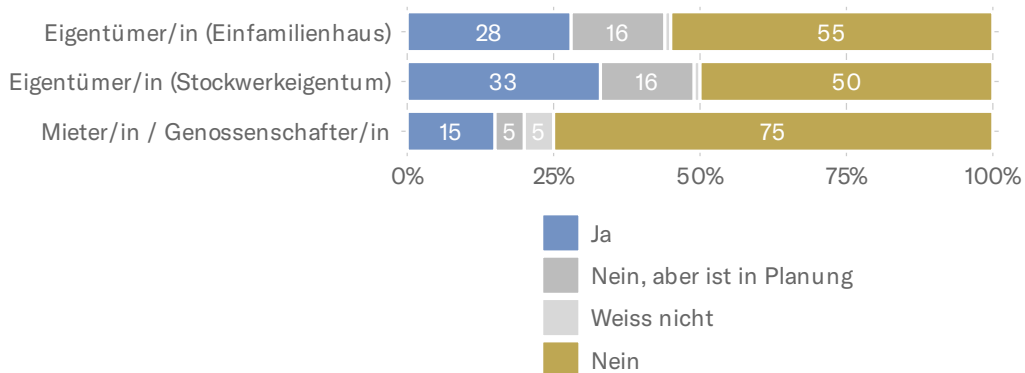


Natürlich haben viele Menschen erst dann eine Ladestation installiert, als sie sich ein Elektroauto gekauft haben. Doch hier besteht eine Kluft zwischen Wohneigentümerinnen und Mieter. Letztere können aktuell nicht ohne die Zustimmung der Vermieterschaft eine Ladestation installieren. Zudem verfügen Mietwohnungen wohl generell seltener über geeignete Parkplätze für Ladestationen als Eigentumswohnungen.

Zusammen führt das dazu, dass Mieterinnen und Mieter deutlich weniger oft zuhause Zugang zu einer Ladestation haben als Personen, die in ihrem Wohneigentum leben. Wie Abbildung 35 zeigt, haben aktuell 28 Prozent der Besitzenden eines Einfamilienhauses zuhause Zugang zu Parkplätzen mit Ladestationen für E-Autos. Weitere 16 Prozent geben an, ein solcher Zugang sei in Planung. Von den Stockwerkeigentümerinnen und -eigentümer haben sogar 33 Prozent Zugang zu einer Ladestation und ebenfalls 16 Prozent von ihnen plant, einen Zugang einzurichten. Unter den Mietenden haben hingegen nur 15 Prozent Zugang und fünf Prozent geben an, ein Zugang sei geplant.

Zugang zu E-Auto-Ladestationen – nach Wohnsituation (Abb. 35)

«Haben Sie in Ihrer jetzigen Wohnsituation zuhause Zugang zu Parkplätzen mit Ladestationen für E-Autos?»

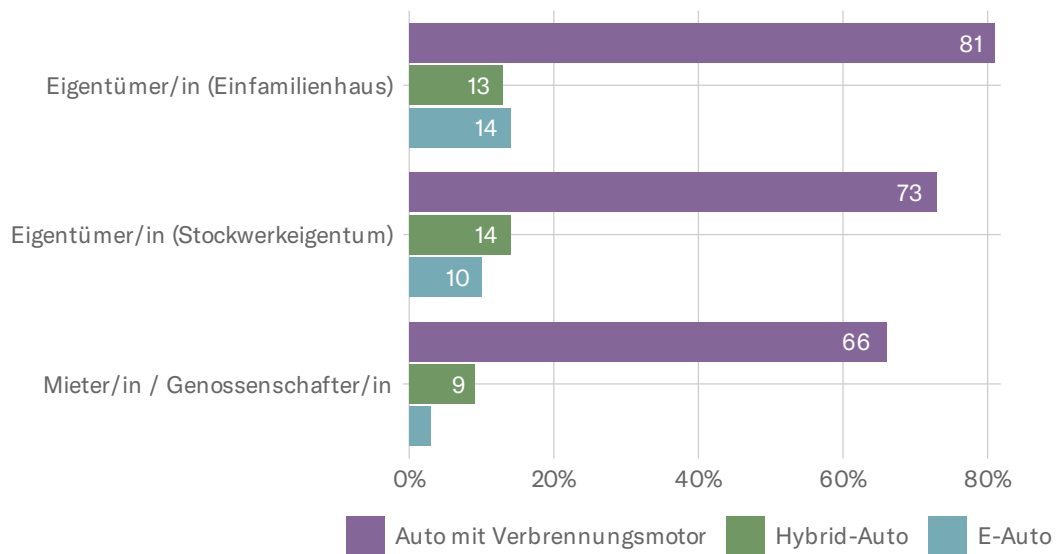


So erstaunt es wenig, dass zwischen Mieterinnen und Eigentümer ein klarer Unterschied beim Besitz von E-Autos erkenntlich ist (Abb. 36). Nur bei drei Prozent der Mieterinnen und Mietern besitzt jemand im Haushalt ein E-Auto, verglichen mit zehn Prozent bei den Stockwerkeigentümerinnen und 14 Prozent bei den Hauseigentümern.

## Eigentümerinnen besitzen viermal häufiger ein E-Auto als Mieter

## Autos im Haushalt – nach Wohnsituation (Abb. 36)

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

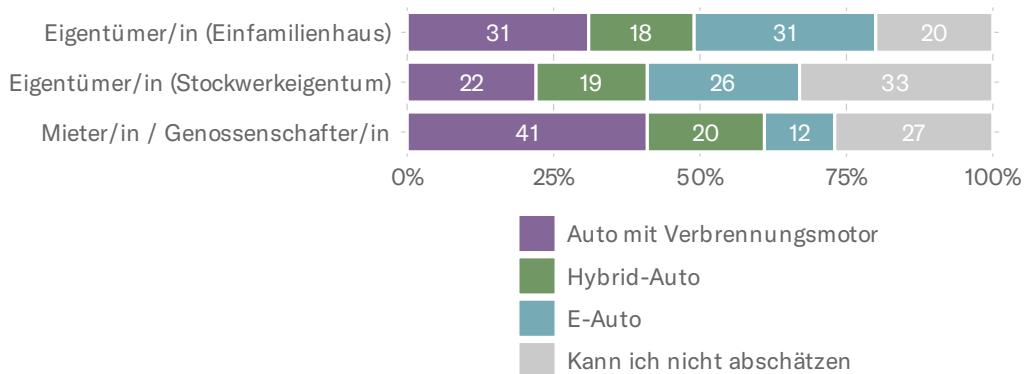


Eine ähnliche Kluft zeigt sich bei den Kaufabsichten (Abb. 37). Zwölf Prozent der Mietenden plant, sich als nächstes Fahrzeug ein E-Auto zu kaufen, verglichen mit 26 Prozent der Stockwerkeigentümerinnen und 31 Prozent der Hauseigentümer. Natürlich dürfte dabei das tiefere Durchschnittseinkommen von Mietenden ebenfalls von Bedeutung sein, da der Kaufpreis von E-Autos immer noch überdurchschnittlich hoch ist. Dennoch scheint die Ladesituation eine wesentliche Rolle zu spielen.



## Nächstes Auto – nach Wohnsituation (Abb. 37)

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



Zusammengefasst kann gesagt werden, dass Mieterinnen und Mieter deutlich seltener zuhause Zugang zu Ladestationen haben – etwas, was aber für die meisten unabdingbar ist, damit sie sich den Besitz eines E-Autos vorstellen könnten. Die Hürden für die Installation einer neuen Ladestation sind für sie zudem höher als für Eigentümerinnen und Eigentümer, weil sie noch die Einwilligung der Vermieterschaft einholen müssen.

Die Schweiz ist ein Land von Mieterinnen und Mietern. Rund sechs von zehn Menschen leben hierzulande in Miet- oder Genossenschaftswohnungen<sup>6</sup>. Wenn der Fahrzeugbestand elektrifiziert werden soll, dann braucht es Verbesserungen bei der Ladesituation für Mieterinnen und Mieter zuhause. Dies scheint auch die Politik erkannt zu haben. So hat etwa der Nationalrat in der Sommersession 2024 eine Motion angenommen, die den Bundesrat damit beauftragt, den Zugang zu Ladeinfrastrukturen für E-Autos auch für Mietende und Besitzenden von Stockwerkeigentum sicherzustellen<sup>7</sup>.

<sup>6</sup>BFS, 2023

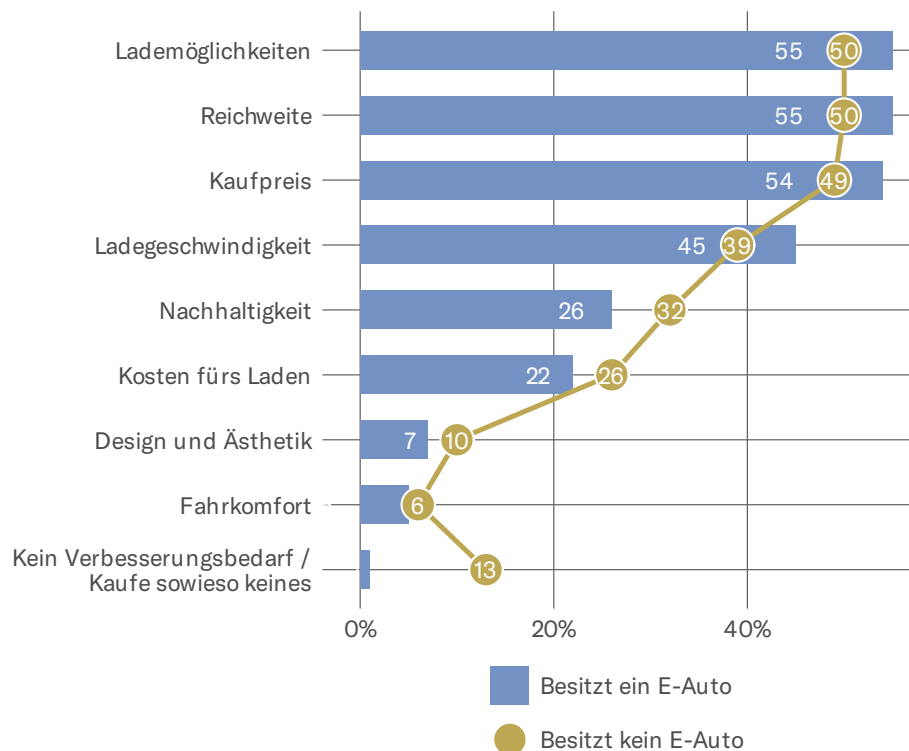
<sup>7</sup>Mo. 23.3936: Laden von Elektroautos im Mietverhältnis und Stockwerkeigentum

### 4.3 FAHRSPASS VON E-AUTOS WIRD KLAR UNTERSCHÄTZT

Wie in Abbildung 4 gesehen, plant die überwältigende Mehrheit der E-Auto-Besitzenden, als nächstes Fahrzeug erneut ein E-Auto zu kaufen. Dennoch sehen auch sie noch Verbesserungsbedarf bei der Elektromobilität. Wie Abbildung 38 zeigt, sehen jeweils über die Hälfte der befragten E-Auto-Besitzenden gewissen Verbesserungsbedarf bei den Lademöglichkeiten (55 %), der Reichweite (55 %) und dem Kaufpreis (54 %). E-Auto-Besitzende verorten damit den Verbesserungsbedarf von Elektromobilität fast exakt bei den gleichen Dingen wie die restlichen Befragten.

Verbesserungsbedarf bei E-Autos– nach Besitz eines E-Autos (Abb. 38)

«Wo sehen Sie aktuell Verbesserungsbedarf bei E-Autos?»



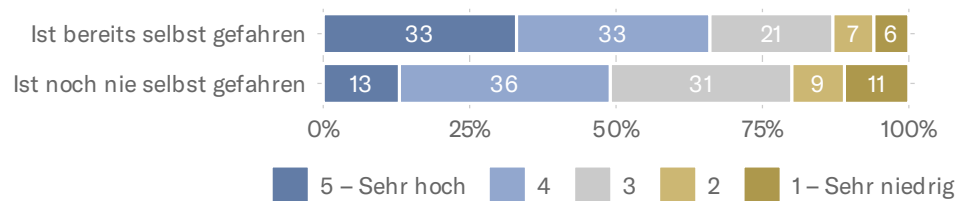
Positive Aspekte an der Elektromobilität schätzen die Besitzenden von E-Autos hingegen deutlich besser ein. So wird beispiels-

## AXA Mobilitätstacho

weise der Fahrspass eines E-Autos von Menschen, die es selbst noch nie erlebt haben, tendenziell unterschätzt (Abb. 39). 33 Prozent der Personen, die schon selbst ein E-Auto gefahren sind, bewerten den Fahrspass mit 5 auf einer Skala von 1 bis 5 und weitere 33 Prozent mit 4. Von den Befragten, die noch nie selbst ein E-Auto gefahren sind, schätzen nur 13 Prozent den Fahrspass mit 5 von 5 ein. 36 Prozent antworten mit einer 4.

### Fahrspass von E-Autos – nach Erfahrung mit E-Autos (Abb. 39)

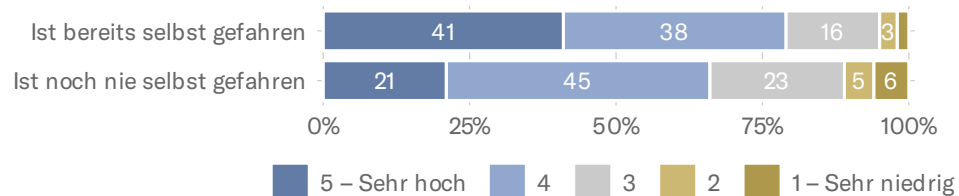
«Wie schätzen Sie generell die folgenden Aspekte beim Fahren eines E-Autos ein: Fahrspass»



Das gleiche Bild zeigt sich beim Fahrkomfort: 41 Prozent der E-Auto-Erfahrenen bewerten diesen mit 5 von 5, verglichen mit 21 Prozent der E-Auto-Unerfahrenen (Abb. 40).

### Fahrkomfort von E-Autos – nach Erfahrung mit E-Autos (Abb. 40)

«Wie schätzen Sie generell die folgenden Aspekte beim Fahren eines Autos mit Verbrennungsmotor ein: Fahrkomfort»



# Drei Viertel der E-Auto-Besitzenden waren von Fahrspass und -komfort ihres Wagens positiv überrascht

Dieses positive Überraschungserlebnis hatten übrigens auch viele der heutigen E-Auto-Besitzenden selbst, wie Abbildung 41 zeigt. Werden E-Auto-Besitzende gefragt, was sie an ihrem Wagen positiv oder negativ überrascht hat, zeigt sich, dass sie die eher negativen Aspekte von Elektromobilität, wie Reichweite und Ladegeschwindigkeit, oft in etwa richtig eingeschätzt hatten. Die positiven Aspekte, namentlich Fahrspass- und Fahrkomfort, hatten viele unterschätzt. Beim Fahrspass geben 79 Prozent an, dieser sei besser als sie erwartet hatten. 72 Prozent sagen das Gleiche über den Fahrkomfort.

## Unterschied zu den Erwartungen beim eigenen E-Auto (Abb. 41)

«Waren die folgenden Eigenschaften Ihres E-Autos besser oder schlechter als Sie erwartet hatten?» – nur Personen, die ein E-Auto besitzen

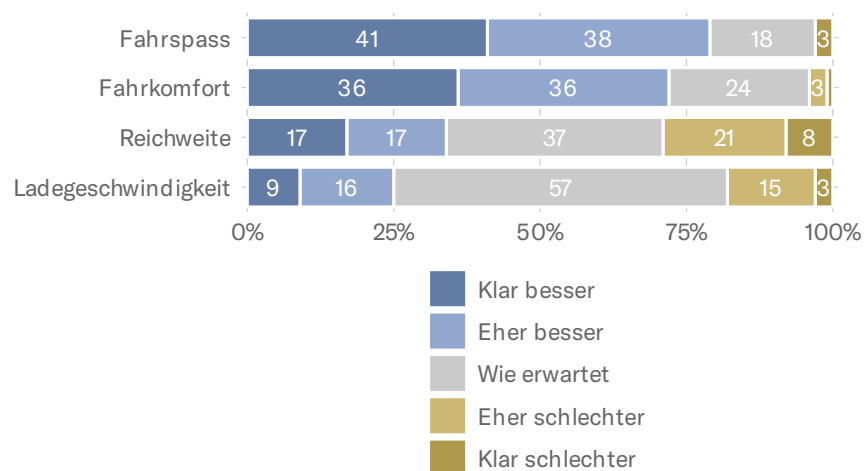
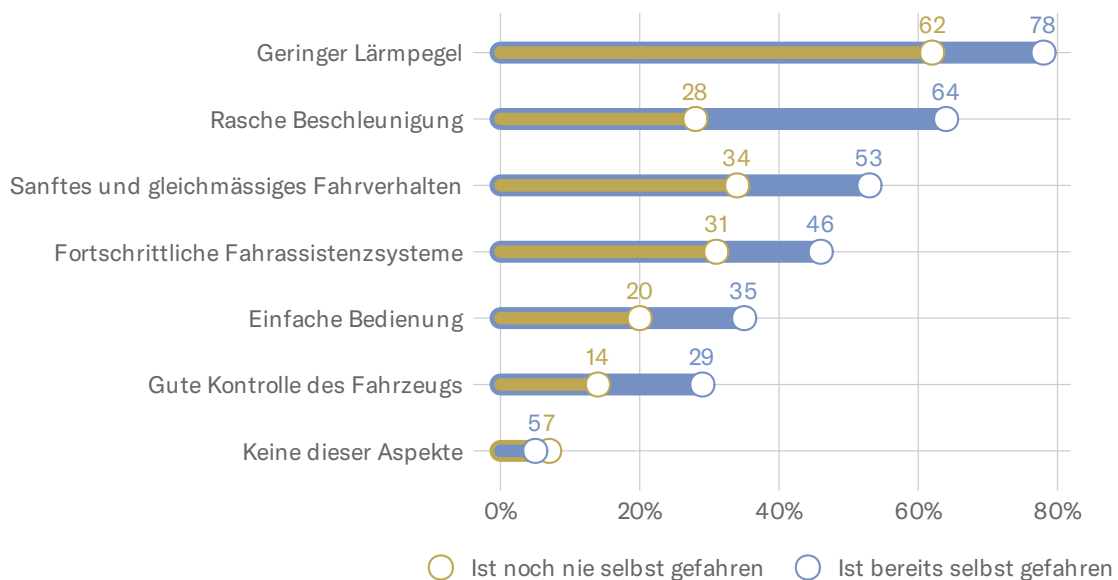


Abbildung 42 zeigt auf, welche Aspekte des Fahrgefühls E-Auto-Unerfahrene unterschätzen. Die meisten Menschen wissen, dass ein Elektroauto leise ist, auch wenn sie noch nie selbst damit gefahren sind. Der grösste Unterschied zwischen denjenigen, die noch nie ein Elektroauto gefahren sind und denjenigen, die es schon getan haben, ist, dass Erstere die rasche Beschleunigung des Wagens zu unterschätzen scheinen. Aber auch das sanfte und gleichmässige Fahrverhalten, die Qualität der Fahrassistenzsysteme, die Bedienung sowie die Kontrolle des Fahrzeugs werden von den E-Auto-Unerfahrenen weniger oft mit E-Autos in Verbindung gebracht.

### Assoziationen mit E-Autos – nach Erfahrung mit E-Autos (Abb. 42)

«Welche dieser Aspekte verbinden Sie mit E-Autos?»



Alles in allem scheint es, dass die aktuellen Herausforderungen der E-Mobilität wie Reichweite und Ladegeschwindigkeit realistisch eingeschätzt werden, während es für viele überraschend ist, wie viel Spass und Komfort das Fahren eines E-Autos bietet.

# Datenerhebung und Methode

Die Daten wurden zwischen dem 11. und dem 24. April 2024 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 1861 Personen für die Auswertung verwendet werden.

Da sich die Teilnehmenden der Umfrage selbst in das Panel eingeschrieben haben (opt-in), ist die Zusammensetzung der Stichprobe nicht von vornherein repräsentativ für die Grundgesamtheit. Um repräsentative Ergebnisse zu erhalten, wurde deshalb 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. 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**