





Schweizer Mobilitätspanel. Vierte Erhebungswelle: Zweite Basisbefragung. Besitz von Mobilitätsmitteln, Mobilitätsverhalten und politische Präferenzen in der Schweiz. Befragungszeitraum: November 2022 - Februar 2023

Report**Author(s):**

Levis, Alessio; [Lichtin, Florian Maurus](#) ; Stapper, Lea; Smith, E. Keith; [Wehrli, Stefan](#) ; Wäger, Patricia; Linder, Jan; Maissen, Patricia; Pahls, Hanna; Seidmann, Elea; Walker, Lukas; Paroz, Maée; Kaufmann, Gian-Luca; [Axhausen, Kay W.](#) ; [Bernauer, Thomas](#) 

Publication date:

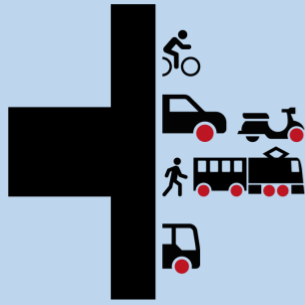
2024-07

Permanent link:

<https://doi.org/10.3929/ethz-b-000684387>

Rights / license:

[In Copyright - Non-Commercial Use Permitted](#)



Schweizer Mobilitätspanel

Panel suisse de mobilité

Panel svizzero sulla mobilità

Swiss Mobility Panel

Schweizer Mobilitätspanel

Vierte Erhebungswelle: Zweite Basisbefragung.
Besitz von Mobilitätsmitteln, Mobilitätsverhalten und politische
Präferenzen in der Schweiz.

Befragungszeitraum: November 2022 - Februar 2023

Projektverantwortung

Thomas Bernauer ist Professor für Politikwissenschaft an der ETH Zürich. Er und seine Gruppe sind am Center for Comparative and International Studies (CIS), einer gemeinsamen Einrichtung der ETH Zürich und der Universität Zürich, sowie am Institut für Wissenschaft, Technologie und Politik (ISTP) der ETH Zürich angesiedelt.

Kay W. Axhausen ist Professor für Verkehrsplanung an der ETH Zürich und am Institut für Verkehrsplanung und Transportsysteme (IVT). Er und seine Gruppe sind am Department Bau, Umwelt und Geomatik sowie am Institut für Wissenschaft, Technologie und Politik (ISTP) der ETH Zürich angesiedelt.

Projektteam

International Political Economy and Environmental Politics

Florian Lichtin; Lea Stapper; Alessio Levis; E. Keith Smith

Decision Science Laboratory

Patricia Wäger; Stefan Wehrli

Hilfsassistierende

Patricia Maissen; Hanna Pahls; Elea Seidlmann; Jan Linder; Lukas Walker, Maée Paroz, Gian-Luca Kaufmann

Berichtautor

Alessio Levis



Zitiervorschlag

Levis, Alessio; Lichtin, Florian; Stapper, Lea; Smith, E. Keith; Wehri, Stefan; Wäger, Patricia; Linder, Jan; Maissen, Patricia; Pahls, Hanna; Seidlmann, Elea; Walker, Lukas; Paroz, Maée; Kaufmann, Gian-Luca; Axhausen, K. W.; Bernauer, Thomas (2024); Schweizer Mobilitätspanel: Vierte Erhebungswelle: Zweite Basisbefragung. Besitz von Mobilitätsmitteln, Mobilitätsverhalten und politische Präferenzen in der Schweiz; Institut für Wissenschaft, Technologie und Politik (ISTP), ETH Zürich

DOI: 10.3929/ethz-b-000684387

Kontakt: mob@ethz.ch

Zusammenfassung

Im Folgenden werden die Ergebnisse der vierten Welle des Schweizer Mobilitätspanels präsentiert, welche von November 2022 bis Februar 2023 durchgeführt wurde. Das Schweizer Mobilitätspanel ist eine Panelbefragung (d.h. die gleichen Personen werden wiederholt befragt), welche die ETH Zürich zweimal im Jahr durchführt. Die aktuelle vierte Welle ist die erste Wiederholung der Basisbefragung. Das heisst, dass die Teilnehmenden dieselben Fragen wie in der ersten Welle (Oktober bis Dezember 2020) beantworteten. Das Erfassen derselben Angaben zu einem späteren Zeitpunkt ermöglicht die Analyse entlang der zeitlichen Entwicklung. Bei der Interpretation der Unterschiede in den Antworten zwischen den zwei Wellen muss jedoch beachtet werden, dass in der aktuellen, vierten Welle nicht mehr alle Befragten aus Welle 1 teilgenommen haben. Aus diesem Grund wurden für Welle 4 zusätzliche Teilnehmende rekrutiert. Um die Vergleichbarkeit der Resultate aus Welle 1 und Welle 4 zu gewährleisten, wurden die Antworten beider Wellen gewichtet (nach Alter, Geschlecht, Nationalität, Grossregion, Zivilstatus und Bildung).

In diesem Bericht geht es in erster Linie darum zu erfassen, wie die Befragten ihre eigene Mobilität wahrnehmen, was sie über politische Themen und Massnahmen denken und wie sich ihr Mobilitätsverhalten und ihre Einstellungen gegenüber Mobilitätspolitik in den letzten zwei Jahren verändert haben. Da dieselben Fragen gestellt wurden wie in der ersten Welle, konzentriert sich dieser Bericht im Wesentlichen auf Unterschiede in ausgewählten Verhaltensweisen und Einstellungen. Es zeigt sich, dass die Autonutzung immer noch sehr stark verbreitet ist, der Wechsel von Autos mit Benzin- und Dieselmotoren hin zu Autos mit Hybrid- und Elektromotoren jedoch gut beobachtbar ist. Bei der ÖV-Nutzung ist zwischen den Teilnehmenden von Welle 1 und jenen von Welle 4 ein Anstieg beim Besitz eines Halbtax-Abos zu beobachten. Während ein Teil der Teilnehmenden von Welle 1, welche während der Corona-Pandemie befragt wurden, fünf Tage in der Woche im Home-Office gearbeitet haben, ist dieser Anteil zwei Jahre nach der Pandemie wieder stark zurückgegangen. Jedoch ist erkennbar, wie Home-Office an ein bis drei Tagen in der Woche verbreitet ist. Bezüglich Einstellungen zu Mobilität(spolitik) zeigen die Daten, dass



die Teilnehmenden Tempo 30 wie bereits in Welle 1 tendenziell kritisch gegenüberstehen, wobei Teilnehmende, welche sich dem rechten politischen Spektrum zuordnen, männlich sind, und kein GA besitzen, dem Vorhaben am deutlichsten abgeneigt sind. Massnahmen, welche die (fossile) Autonutzung verteuern wollen, z.B. über eine City-Maut oder mittels einer Erhöhung der Mineralölsteuern, werden von den Teilnehmenden beider Wellen klar abgelehnt. Bei der näheren Beobachtung zeigt sich, dass hierbei klare Unterschiede zwischen Teilnehmenden aus verschiedenen politischen Lagern beobachtbar sind, wobei die genannten einschränkenden Massnahmen für den motorisierten Individualverkehr unter linken Teilnehmenden mehr Unterstützung geniessen als dies bei Teilnehmenden aus dem rechten politischen Spektrum der Fall ist.

Inhaltsverzeichnis

Zusammenfassung	4
Das Schweizer Mobilitätspanel	7
Allgemein	7
Methodik	7
Die Befragung im Überblick	8
Stichprobe	8
Soziodemografische Unterschiede zwischen Welle 1 und Welle 4	10
Vorgehen im Bericht	13
Besitz und Verhalten	14
Besitz von Mobilitätsmitteln	15
Besitz eines ÖV-Abonnements	16
Häufigkeit des Auto-Gebrauchs	16
Antriebstyp	17
Anzahl an Flugreisen im vorherigen Jahr	19
Selbsteingeschätzte Entwicklung der Flugreisen vs. tatsächliche Flugreisen . . .	20
Anzahl Tage im Home-Office	21
Einstellung zu Mobilität und Mobilitätspolitik	23
Tempo 30 in Stadtzentren	23
Einführung einer City-Maut	25
Erhöhung der Steuern auf Benzin und Diesel	26
Einstellungen zu Elektroautos	27
Ausbau von Lademöglichkeiten für Elektroautos	28
Befürwortung eines Verbrennerverbots	29

Das Schweizer Mobilitätspanel

Allgemein

Das Schweizer Mobilitätspanel ist ein Projekt der ETH Zürich. Es ist eine Zusammenarbeit der Forschungsgruppe Internationale Politische Ökonomie und Umweltpolitik und der Forschungsgruppe für Verkehrsplanung am Institut für Wissenschaft, Technologie und Politik der ETH Zürich und wird von diesen seit Oktober 2020 durchgeführt. Im Rahmen des Projekts wird die Schweizer Wohnbevölkerung zweimal jährlich zu Mobilitätseinstellungen und -verhalten, deren Veränderungen sowie deren Bezüge zu Einstellungen und Verhalten in anderen Politikfeldern befragt. Ziel des Schweizer Mobilitätspanels ist es, entsprechende Meinungen und Verhalten in der Bevölkerung zu erheben sowie Änderungen in diesen zu ermitteln. Damit dient das Schweizer Mobilitätspanel als Informationsbasis für Wissenschaft, Politik, öffentliche Verwaltung und die breite Öffentlichkeit.

Methodik

Mehrere Tausend Personen wurden basierend auf einer Zufallsstichprobe der Schweizer Wohnbevölkerung (d.h. auch nicht-schweizerische Staatsangehörige mit Wohnsitz in der Schweiz) aus dem Einwohnerregister des Bundesamtes für Statistik (BFS/SRPH) ausgewählt. Die Personen in dieser Stichprobe werden vor jeder Welle postalisch dazu eingeladen, den jeweiligen Fragebogen auszufüllen. Diese Fragen können in elektronischer Form auf Deutsch, Französisch, Italienisch oder Englisch beantwortet werden. Das Projekt ist als Panelbefragung angelegt. Das bedeutet, dass dieselben Personen über mehrere Jahre zweimal jährlich dazu eingeladen werden, Fragen zu verschiedenen Themen mit Mobilitätsbezug zu beantworten. Dies ermöglicht es, auch Änderungen von Einstellungen und Verhalten über die Zeit hinweg zu identifizieren.

Die Befragung im Überblick

Stichprobe

Die Anzahl Befragten verkleinert sich nach jeder Panel-Welle aufgrund von Nicht-Teilnahme. Deshalb wurden in der aktuellen vierten Welle neue Teilnehmende rekrutiert. Einladungen werden deshalb an Personen, welche bereits an den Wellen 1-3 teilgenommen haben sowie an Personen, welche zum ersten Mal basierend auf einer neuen Zufallsstichprobe der Schweizer Wohnbevölkerung ausgewählt wurden, verschickt. Da die eingeladenen Personen jedoch selbst entscheiden, ob sie an der Befragung teilnehmen oder nicht, weichen die Stichproben der effektiv teilnehmenden Personen in den Welle 1 und 4 von den ursprünglichen repräsentativen Stichproben für die Einladungen ab. Um die Vergleichbarkeit der Ergebnisse von Welle 1 und Welle 4 zu verbessern, wurden alle Antworten auf Basis einer repräsentativen BFS-Stichprobe nach Alter, Geschlecht, Grossregion, Nationalität, Bildung und Zivilstatus gewichtet.

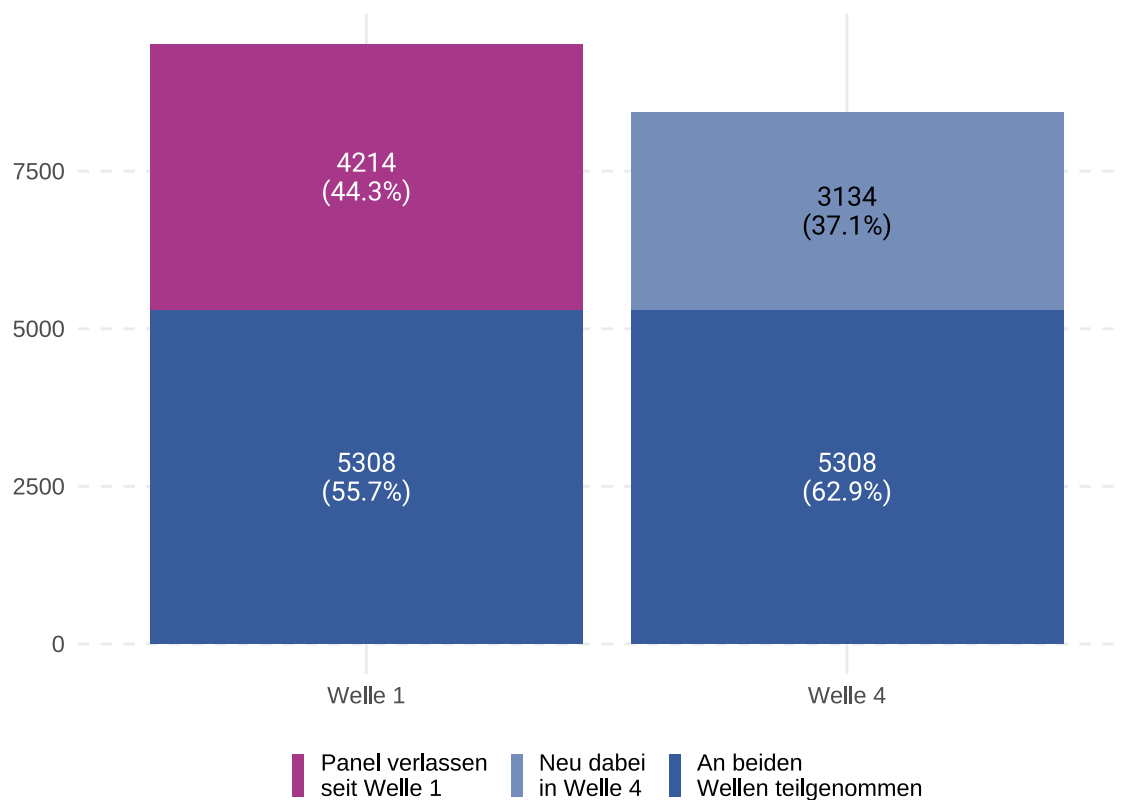
Die vierte Erhebungswelle des Schweizer Mobilitätspanels wurde zwischen November 2022 und Februar 2023 durchgeführt. *Abbildung 1* zeigt in grafischer Form, wie viele Personen seit der ersten Welle an der Panel-Befragung teilnehmen, wie viele das Panel verlassen haben und wie viele erfolgreich für die neuste Welle rekrutiert wurden. Von den insgesamt 9522 Personen, welche in Welle 1 teilgenommen haben, haben 5308 auch an der vierten Befragungswelle teilgenommen. Um die Anzahl Teilnehmenden in der neusten Welle zu erhalten, wurden 11000 neue Personen eingeladen, wovon 3134 Personen an der Welle 4 teilgenommen haben. Zusammengefasst: Von den 8442 Teilnehmenden in Welle 4 haben 5308 bereits in den vorherigen Wellen mitgemacht, während die restlichen 3134 neu rekrutiert wurden.

Tabelle 1 stellt den Vergleich der Rücklaufquoten der ersten bis vierten Welle dar.

Tabelle 1: Übersicht zur Rücklaufquote

	Welle 1	Welle 2	Welle 3	Welle 4
Jahr	2020/10	2021/06	2022/05	2023/02
N kontaktiert gesamt	27417	9436	9109	19791
N erstmals kontaktiert	27417	0	0	11000
% erstmals kontaktiert	100%	0%	0%	55%
N Teilnahme gesamt	9522	6927	5941	8442
N Teilnahme in Welle 1	9522	6927	5941	5308
% Teilnahme in Welle 1	100%	100%	100%	62,9%

Abbildung 1: Dropout-Analyse



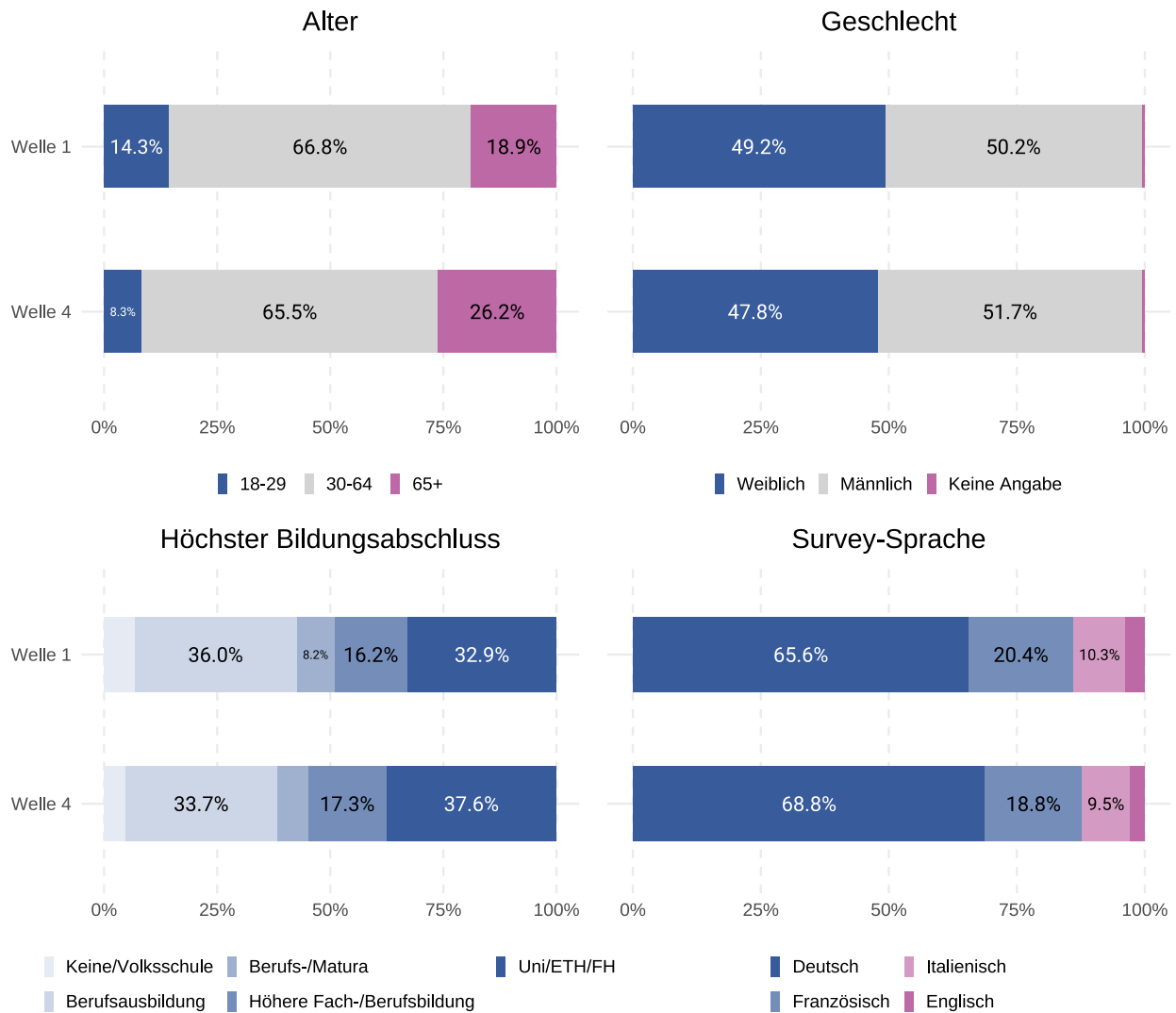
Dropout-Analyse W1 bis W4

Soziodemografische Unterschiede zwischen Welle 1 und Welle 4

Um aufzuzeigen, inwiefern sich die Stichproben aus Welle 1 und Welle 4 unterscheiden, werden an dieser Stelle verschiedene soziodemografische Indikatoren ungewichtet (!) verglichen. In den darauffolgenden Analysen zu Verhalten und Einstellungen werden die Antworten gewichtet dargestellt, da dort das Ziel ist, die Schweizer Wohnbevölkerung so gut wie möglich über Zeit abzubilden und zu vergleichen.

In *Abbildung 2* ist zu sehen, dass der Anteil der Personen, die 65 und älter sind, mit über 7 Prozentpunkten am stärksten zugenommen hat (von 18.9 % in Welle 1 auf 26.2 % in Welle 4). Dies geht vor allem auf Kosten der 18 bis 29-Jährigen, der Anteil dieser Gruppe ist um 6 Prozentpunkte geschrumpft (von 14.3 % auf 8.3 %). Die am stärksten vertretene Gruppe ist jedoch nach wie vor die der 30 bis 64-Jährigen mit rund 66% in beiden Wellen. Das Durchschnittsalter der Befragten lag bei 51 Jahren. In Bezug auf das Geschlecht haben in Welle 4 leicht weniger Frauen als Männer an der Umfrage teilgenommen. Der Anteil der Befragten, die sich keinem der beiden Geschlechter zuordnen, liegt bei 0.5 % und ist im Vergleich zur Welle 1 konstant geblieben. Bezüglich Ausbildung ist der Anteil der Befragten mit einer Höheren Fach-/Berufsbildung oder mit einem Abschluss der Uni/ETH/FH gestiegen, letzterer um ganze 5 Prozentpunkte. Teilnehmende mit einem Uni/ETH/FH-Abschluss bilden damit neu die grösste Gruppe im Panel und lösen damit die Gruppe der Personen mit einer Berufs-/Matura ab, welche in Welle 1 am häufigsten vertreten war. Wenn es schliesslich um die Umfrage-Sprache geht, so ist nach wie vor die Gruppe am stärksten vertreten, welche die Umfrage auf Deutsch ausfüllte; 68.8 % der Befragten beantworteten die Erhebung auf Deutsch, 18.8 % auf Französisch, 9.5 % auf Italienisch und weitere 2.9 % auf Englisch.

Abbildung 2: Vergleich W1 und W4 Soziodemographische Indikatoren I

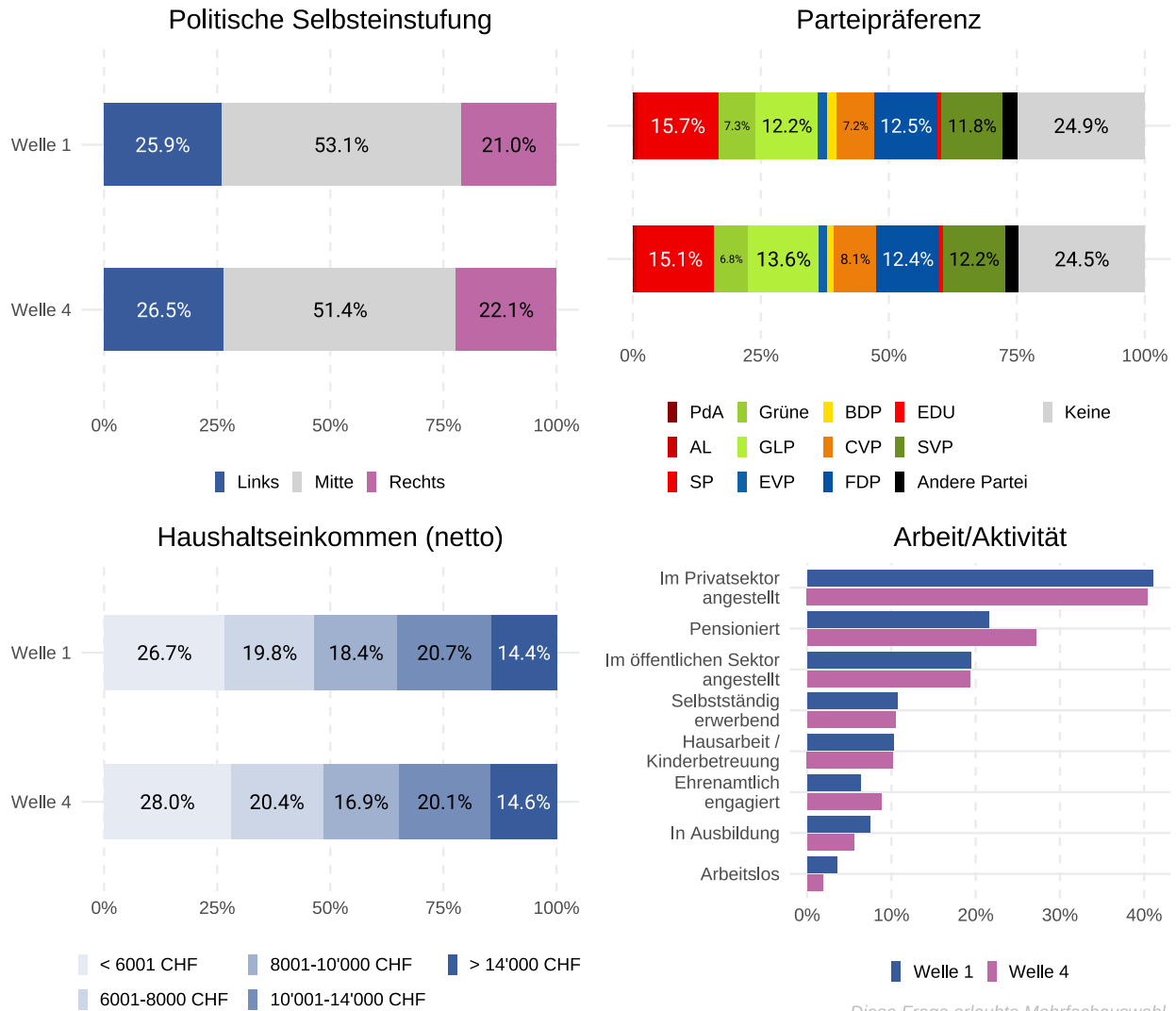


In *Abbildung 3* sind weitere soziodemographische Indikatoren dargestellt. In Welle 4 haben im Vergleich zu Welle 1 leicht mehr Personen angegeben, sich politisch entweder “links” oder “rechts” einzustufen. Die “Mitte” als politische Selbsteinstufung bleibt jedoch mit 51.4 % am stärksten vertreten (in Welle 1 waren es noch 53.1 %). Bezüglich Parteipräferenz sind die Verhältnisse relativ stabil geblieben: SP, Grüne und FDP haben im Vergleich zu Welle 1 jeweils einige Prozentpunkte verloren, während GLP, CVP und SVP zugelegt haben. Die GLP hat mit 1.4 Prozentpunkten am stärksten zugenommen. Die unter den Teilnehmenden

am stärksten vertretene Partei ist nach wie vor die SP, danach die GLP und schliesslich FDP und SVP. Anteilsmässig ist jedoch die Gruppe, welche sich keiner Partei zuordnet, am grössten (24.5 %). Diese leicht linkslastige Verteilung in der Umfrage muss auch für die folgenden Analysen in diesem Bericht beachtet werden, da es aus statistischen Gründen erst ab der Welle 7 möglich sein wird, nach Parteipräferenzen zu gewichten.

In Bezug auf das Haushaltseinkommen sind in der Umfrage nach wie vor Teilnehmende am stärksten vertreten, welche weniger als 6000 CHF im Monat verdient. Der Anteil ist im Vergleich zu Welle 1 gestiegen (von 26.7 % auf 28 %). Ebenfalls zugenommen hat die Gruppe, welche zwischen 6001 und 8000 CHF und jene, die mehr als 14'000 CHF im Monat verdient. Schliesslich ist zu betonen, dass der Grossteil der Befragten im Privatsektor arbeitet (41.1 % in Welle 1 und 40.6 % in Welle 4). Danach folgt die Gruppe der Pensionierten, der Anteil dieser Gruppe ist von 21.5 % in Welle 1 auf 27.1 % in Welle 4 gestiegen. Darauf folgen die Gruppen der Angestellten im öffentlichen Sektor, Selbstständigerwerbenden, und jene die in der Hausarbeit/Kinderbetreuung beschäftigt sind. Der Anteil der Befragten, die sich in Ausbildung befinden, ist um 2 Prozentpunkte zurückgegangen.

Abbildung 3: Vergleich W1 und W4 Soziodemographische Indikatoren II



Vorgehen im Bericht

In den folgenden Kapiteln sind einzelne Fragen und Ergebnisse beschrieben und teilweise grafisch dargestellt. Alle Grafiken wurden mit gewichteten Statistiken erstellt (um durch Gewichte eine repräsentative Stichprobe nach Alter, Geschlecht, Grossregion, Nationalität, Zivilstatus und Bildung abzubilden). Fehlende oder ungültige Antworten (wie z.B. "Weiss nicht") sind in den Ergebnissen und Grafiken nicht eingeschlossen. Neben der Verteilung der Antworten der gesamten Stichprobe werden auch Verteilungen

für bestimmte gesellschaftliche Subgruppen dargestellt, beispielsweise nach Alter, Einkommen, Geschlecht, dem höchsten erreichten Bildungsabschluss, der politischen Orientierung, oder auch der Mobilitätsausstattung (GA-Besitz). Im vorliegenden Bericht werden exemplarisch Verteilungen in verschiedenen Subgruppen dargestellt, die mit Bezug auf die jeweilige Frage besonders interessant sind. Verteilungen in weitere Subgruppen können mithilfe des veröffentlichten Datensatzes erstellt werden. Unter jeder Grafik ist die jeweils zugrundeliegende Stichprobengrösse angegeben.

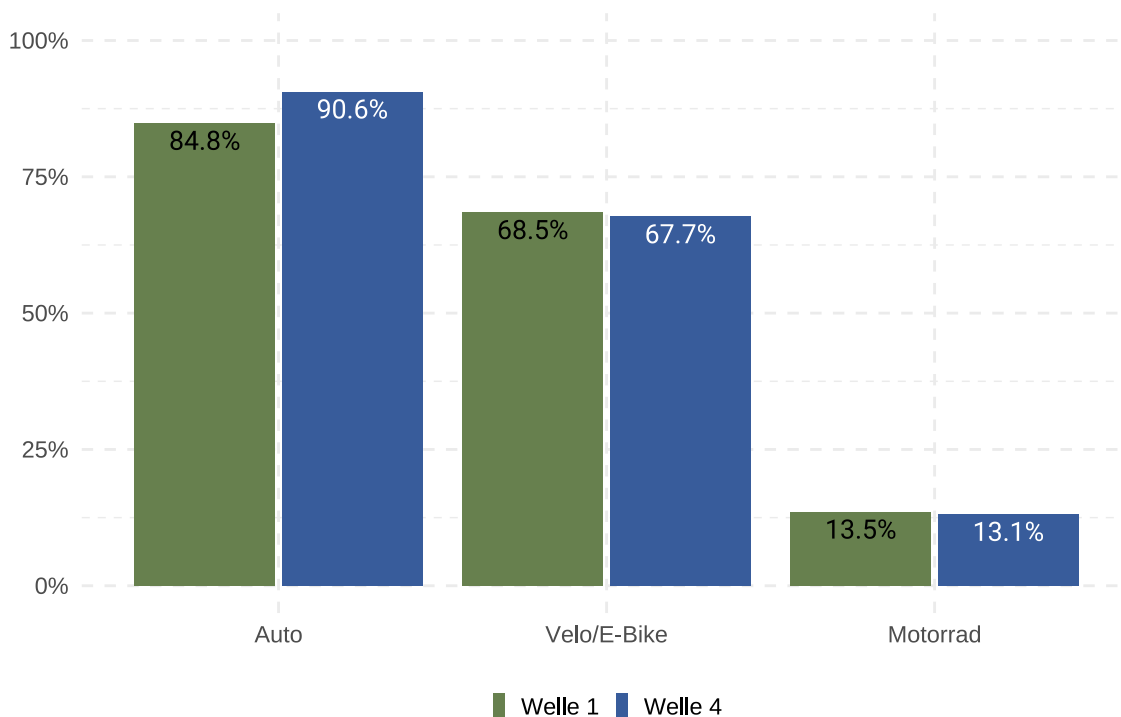
Besitz und Verhalten

Fragen der Mobilität nehmen im Alltag eine zentrale Rolle ein. Welche Mobilitätsmittel stehen im Haushalt zur Verfügung? Wie oft wird mit dem Flugzeug gereist? Oder wie oft wird von zu Hause gearbeitet? Die Antworten auf diese Fragen haben weitreichende Auswirkungen sowohl auf das persönliche Mobilitätsverhalten als auch auf (politische) Einstellungen zu diesem Thema. In diesem Abschnitt geht es darum, Antworten der Befragten sowohl zum Thema Besitz von Mobilitätsmitteln als auch zum Thema Mobilitätsverhalten zu präsentieren. Dabei geht es auch um den Vergleich mit der ersten Erhebungswelle (Oktober bis Dezember 2020) und wie sich das Verhalten der Befragten seither verändert hat.

Besitz von Mobilitätsmitteln

Zuerst geht es um den Besitz von Mobilitätsmitteln. In *Abbildung 4* ist zu sehen, dass seit der ersten Erhebungswelle der Anteil der Befragten, die Zugang zu einem Auto innerhalb eines Haushaltes haben, von 84.8 % auf 90.6 % gestiegen ist. Dies zeigt, dass in unserem Panel vermehrt Personen teilnehmen, die ein Auto besitzen. Zum Vergleich: Der Mikrozensus 2021 vom BFS/ARE gibt an, dass 78% der Haushalte mindestens einen Personenwagen besitzen. Der Anteil derjenigen, die ein Velo und/oder ein E-Bike besitzen, ist gleich hoch geblieben. Weiterführende Analysen der Velobesitzer (Velo und/oder E-Bike) zeigen aber, dass der Anteil jener Befragten, welche angeben, dass sie ein E-Bike am häufigsten nutzen, auf fast einen Viertel gestiegen ist. Der Anteil der Befragten, die ein Motorrad besitzen, ist praktisch gleichgeblieben (knapp über 13 %).

Abbildung 4: Vergleich W1 und W4 Besitz von Mobilitätsmitteln

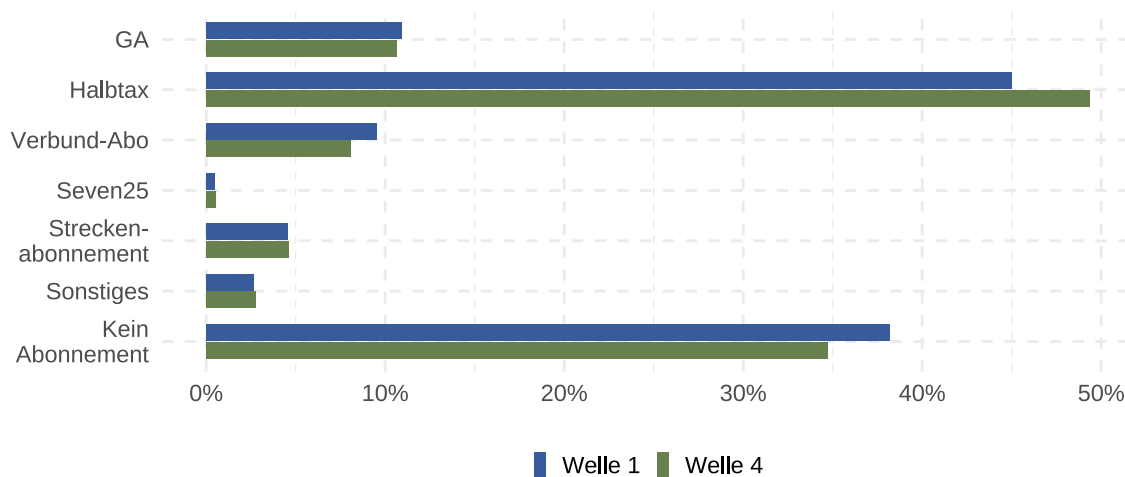


Fragetext: «Haben Sie Zugang zu einem Auto?» /
 «Wie viele Motorräder stehen Ihrem Haushalt permanent zur Verfügung?» /
 «Besitzen Sie ein Velo? Wenn ja, welches benutzen Sie am häufigsten?»
 Diese Grafik basiert je nach Unterfrage N = 9520 für Welle 1 und zwischen N = 8438 für Welle 4.

Besitz eines ÖV-Abonnements

In *Abbildung 5* wird dargestellt, welches ÖV-Abonnement die Befragten besitzen, wiederum im Vergleich zwischen Welle 4 und Welle 1. Der Grossteil derjenigen, die in beiden Wellen ein Abo besitzen, haben ein Halbtax. Der Halbtax-Besitz ist seit der ersten Erhebungswelle von 45 % auf 49.3 % gestiegen. An zweiter Stelle steht das Generalabonnement (GA), dieses besitzen 10.6 % der Befragten (im Vergleich zu 11.1 % in Welle 1). Der Anteil der Befragten, die ein Verbund-Abo oder ein Streckenabonnement besitzen, ist zurückgegangen, während der Besitz von Seven25 (ehemalig Gleis7) bei 0.5 % gleich tief geblieben ist. Insgesamt besitzt ein grösserer Prozentsatz der Befragten ein ÖV-Abonnement (34.7 % besitzen kein Abonnement im Vergleich zu 38.2 % in Welle 1).

Abbildung 5: Vergleich W1 und W4 Besitz von ÖV-Abonnements



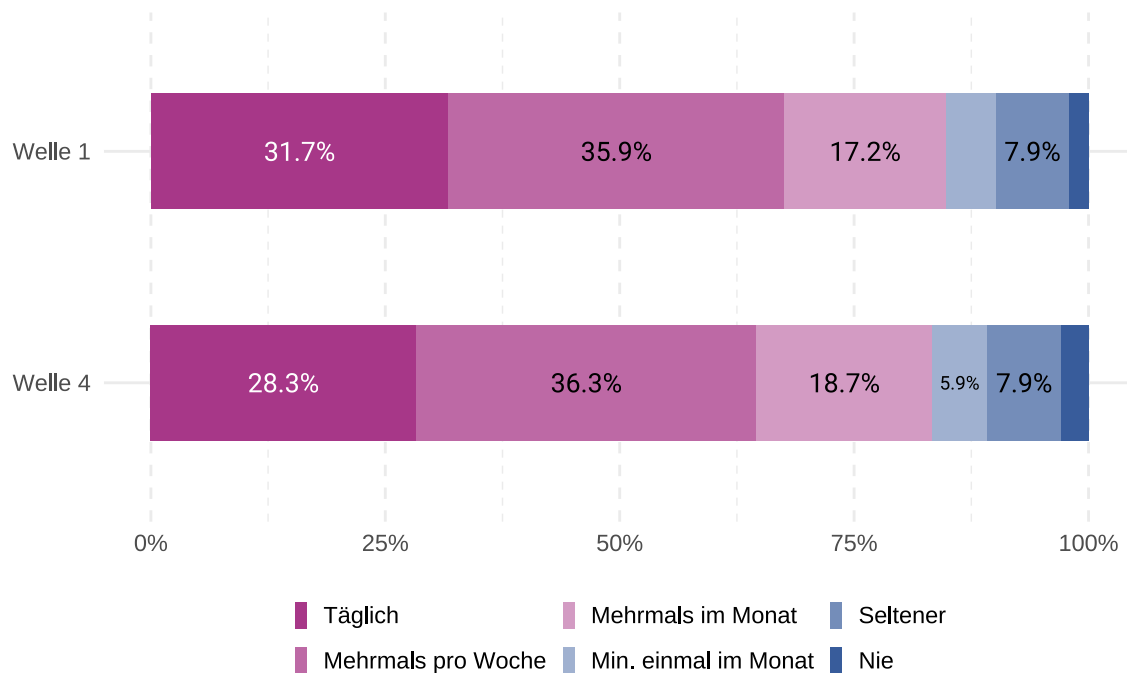
*Fragetext: «Besitzen Sie eines oder mehrere Abonnements für den öffentlichen Verkehr?»
 Diese Grafik basiert auf N = 9522 für Welle 1 und N = 8442 für Welle 4.*

Häufigkeit des Auto-Gebrauchs

Abbildung 6 zeigt wiederum im Vergleich mit Welle 1, wie regelmässig die Befragten ein Auto benutzen (ob als Fahrer/in oder Mitfahrer/in). In beiden Wellen benutzen mehr als 60 % der Befragten ein Auto entweder 'Täglich' oder 'Mehrere Male pro Woche'. Die Zahl derjenigen, die das Auto 'Täglich' benutzen ist jedoch um 3.4 Prozentpunkte gesunken, dafür ist der

Anteil derjenigen, die das Auto 'Mehrere Male pro Woche' oder 'Mehrere Male im Monat' benutzen leicht gestiegen.

Abbildung 6: Vergleich W1 und W4 Regelmässigkeit des Autogebrauchs

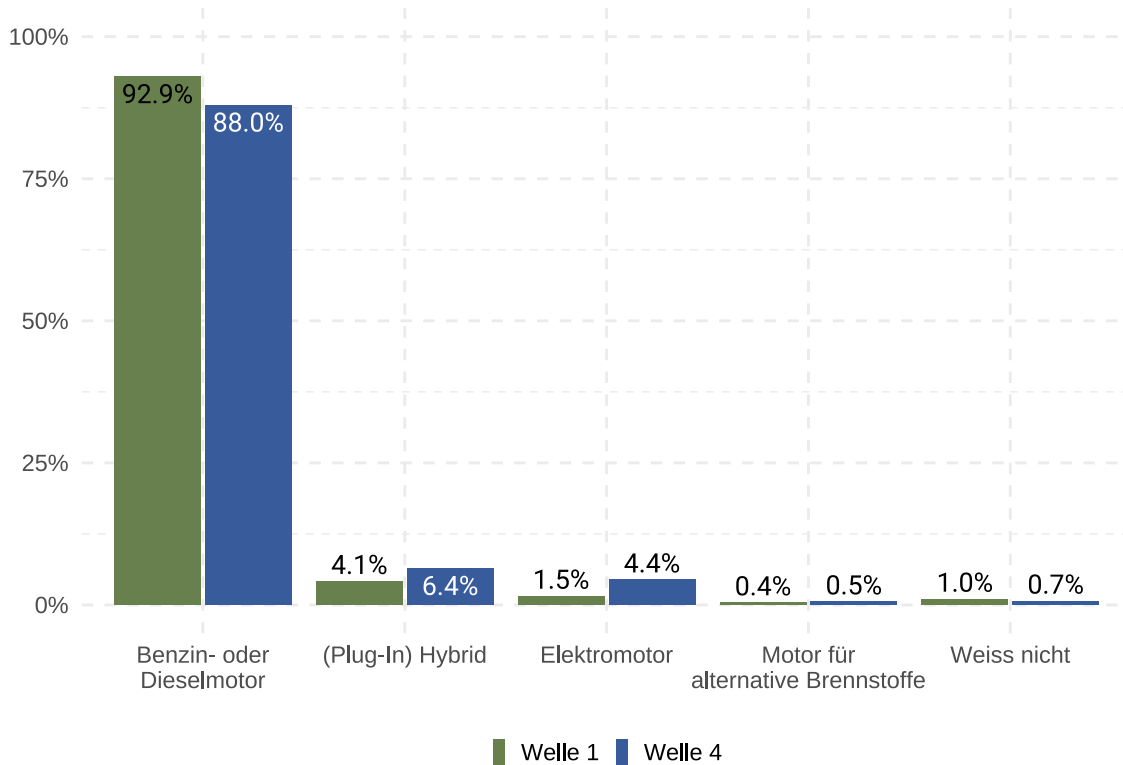


Fragetext: «Wie häufig benutzen Sie, als Fahrer/in oder Mitfahrer/in, ein Auto?»
 Diese Grafik basiert auf N = 9519 für Welle 1 und N = 8437 für Welle 4.

Antriebstyp

Bezüglich des Antriebstyps des von den Befragten am meisten genutzten Autos (Abbildung 7), hat der Besitz von Autos mit (Plug-In)-Hybridmotoren und Elektromotoren seit Welle 1 zugenommen (von 4.1 % in Welle 1 auf 6.4 % in Welle 4 bzw. von 1.5 % auf 4.4 %). Dennoch ist der mit Abstand meistgenutzte Antriebstyp nach wie vor der Benzin- oder Dieselmotor. Dessen Anteil ist jedoch seit Welle 1 von 92.9 % auf 88 % gesunken. Der Anteil von Autos mit Motoren für alternative Brennstoffe hat leicht zugenommen.

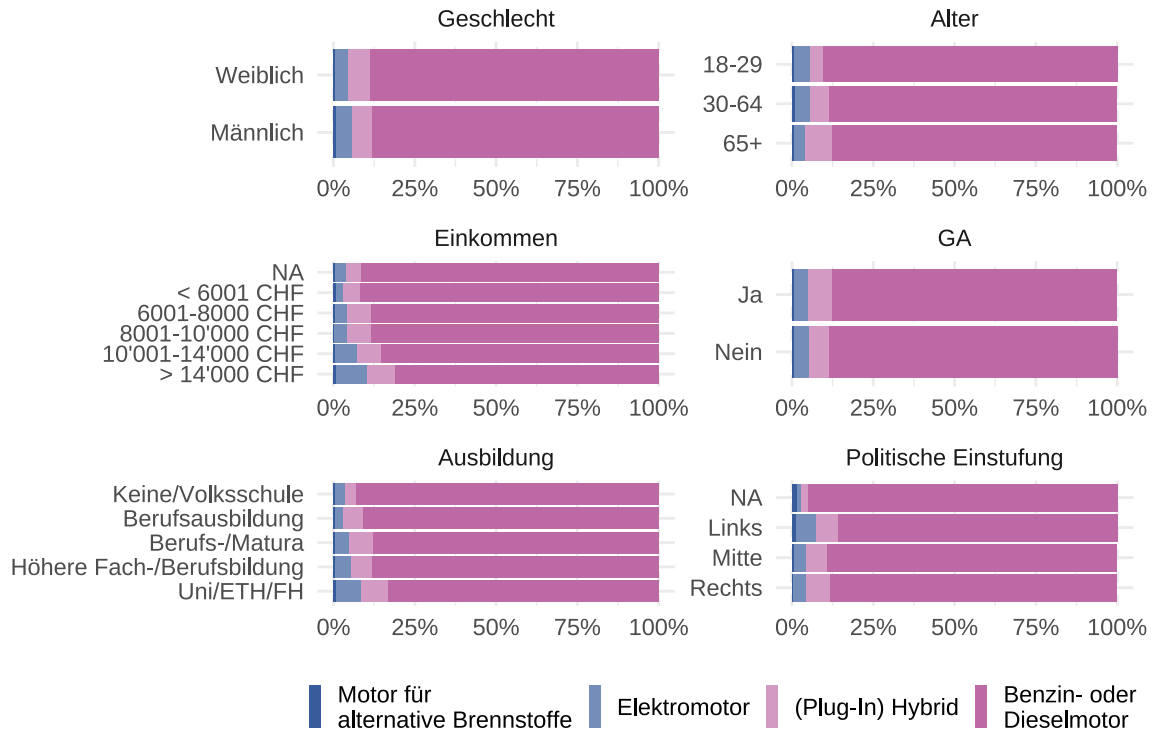
Abbildung 7: Vergleich W1 und W4 Antriebstyp



Fragetext: «Welchen Antriebstyp hat das von Ihnen meistgenutzte Auto?»
 Diese Grafik basiert auf N = 8776 für Welle 1 und N = 7591 für Welle 4.

Wird der Antriebstyp nach gesellschaftlichen Subgruppen aufgeschlüsselt, so zeigt *Abbildung 8*, dass es vor allem Personen aus Haushalten mit einem höheren Einkommen sind, die Elektroautos besitzen. Der Unterschied bei Hybridautos ist geringer. Bei den Altersgruppen ist beobachtbar, dass vor allem Haushalte mit älteren Personen Hybridautos fahren, während Autos mit reinem Elektromotor eher bei jüngeren Personen beliebt sind. Ebenfalls erwähnenswert ist, dass je tiefer der Ausbildungsgrad der Befragten ist, desto eher ihr Haushalt ein Auto mit Diesel- oder Benzinmotor besitzt. Zuletzt lässt sich anmerken, dass Befragte, die sich als politisch "links" einstufen, eher mit Autos fahren, die nicht Benzin- oder Dieselmotoren haben, während diejenigen, die ihre politische Gesinnung nicht angeben wollen, vergleichsweise am ehesten Benzin- oder Dieselautos besitzen.

Abbildung 8: Subgruppenanalyse Antriebstyp Welle 4

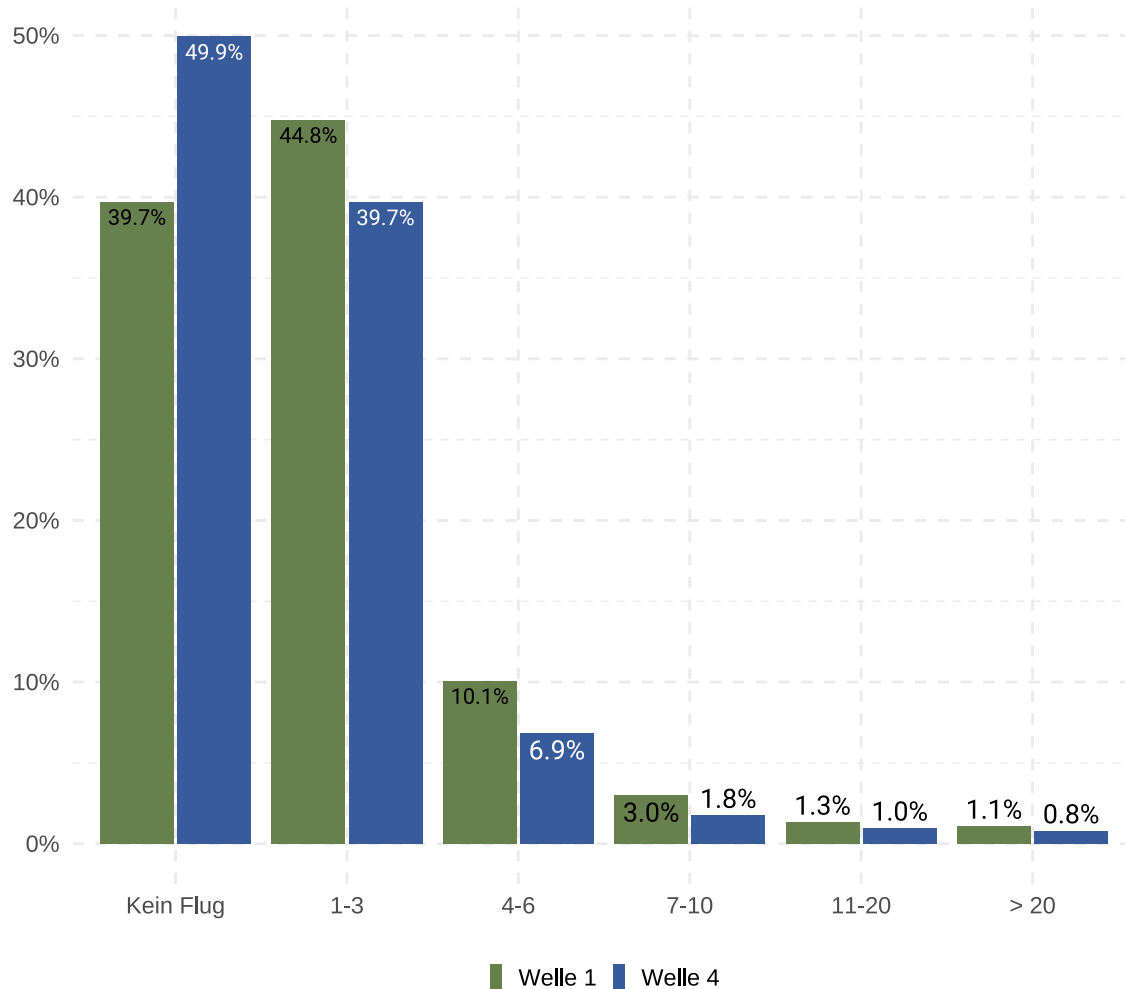


Antriebstyp nach Subgruppen
 Diese Frage wurde N = 7645 Befragten angezeigt.
 4221 Befragte beantworteten die Frage nicht (die Grafik basiert also auf N = 3424).

Anzahl an Flugreisen im vorherigen Jahr

In Welle 1 und Welle 4 wurden die Teilnehmer/innen gefragt, wie oft sie im Jahr 2019 bzw. 2022 geflogen sind. Die Ergebnisse sind in *Abbildung 9* dargestellt. Die Anzahl der Personen, die im Jahr 2022 (Welle 4) nicht geflogen sind, ist um ganze 10 Prozentpunkte gestiegen, was möglicherweise auf die COVID-Pandemie zurückzuführen ist. Entsprechend kleiner sind in Welle 4 die Anteile der Befragten, welche 1-3 sowie 4-6 Flüge unternommen haben.

Abbildung 9: Vergleich W1 und W4 Anzahl Flugreisen im vorherigen Jahr



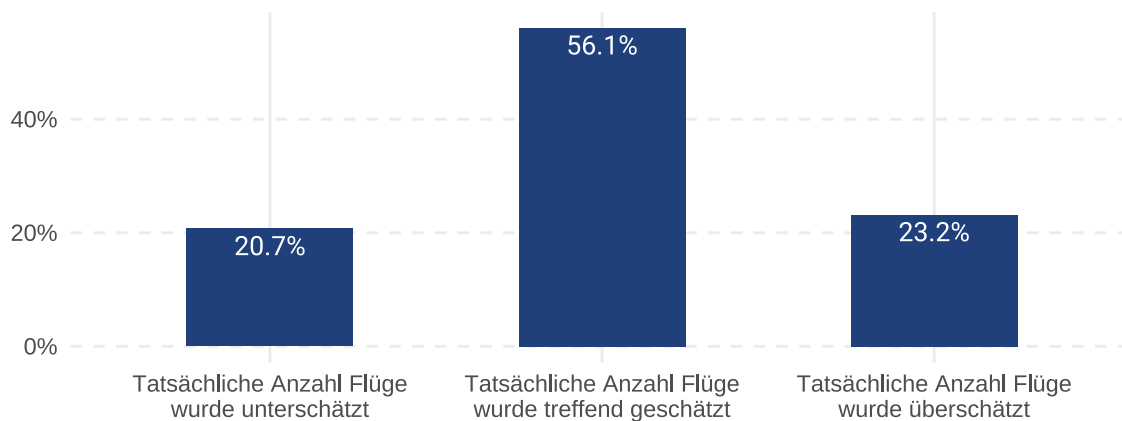
Fragetext: «Wie oft sind Sie im Jahr 2019 / 2022 insgesamt mit dem Flugzeug gereist (Privat- oder geschäftliche Reisen)?
 Zählen Sie den Hin- und Rückflug pro Destination zusammen als eine Flugreise.»
 Diese Grafik basiert auf N = 9462 für Welle 1 und N = 8222 für Welle 4.

Selbsteingeschätzte Entwicklung der Flugreisen vs. tatsächliche Flugreisen

In *Abbildung 10* wird die erwartete Anzahl Flüge für das Jahr 2022 den tatsächlichen Flügen aus dem Jahr 2022 gegenübergestellt. Dieser Vergleich wurde dadurch möglich, da die Befragten in der Welle 1 gefragt wurde, wie oft sie voraussichtlich im Jahr 2022 fliegen würden. In der Welle 4 wurde dann die Frage gestellt, wie oft sie denn tatsächlich im Jahr 2022 geflogen sind. Es zeigt sich, dass mit 56.1 % die Mehrzahl der Befragten ihr

Flugverhalten richtig eingeschätzt hat, während 20.7 % die tatsächliche Anzahl ihrer Flüge unterschätzt und 23.2 % sie überschätzt haben.

Abbildung 10: Selbsteinschätzung vs. tatsächliche Flugreisen

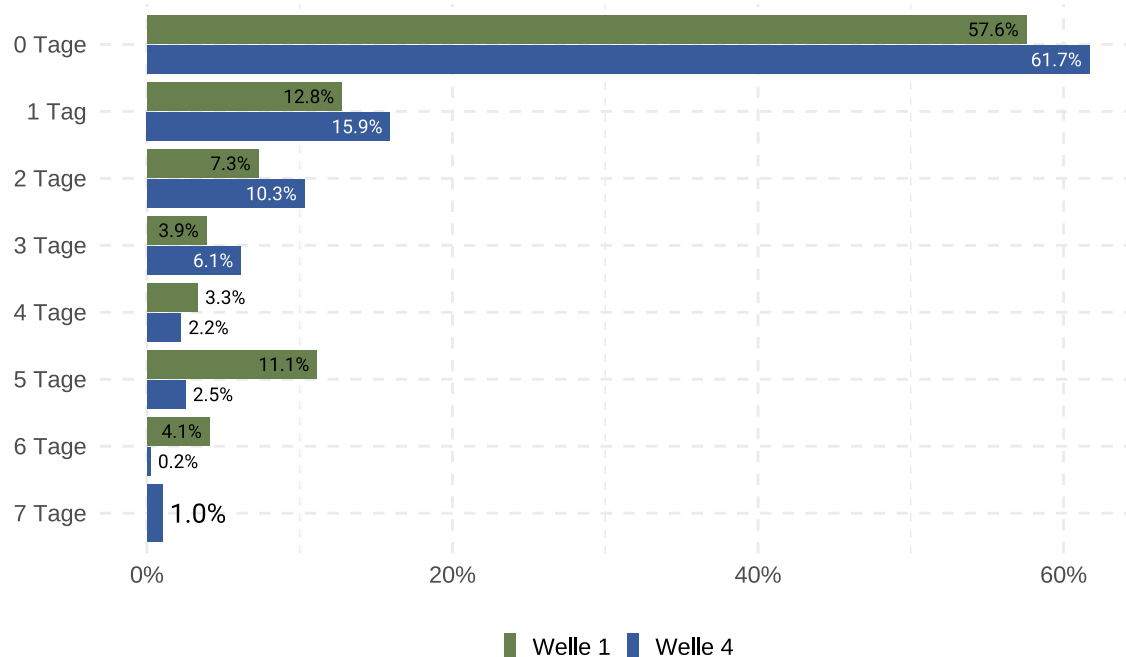


Fragetext: «Wenn Sie an das Jahr 2022 denken, werden Sie dann voraussichtlich mehr oder weniger mit dem Flugzeug reisen als im Jahr 2019?» (Welle 1) / «Wie oft sind Sie im Jahr 2019 / 2022 insgesamt mit dem Flugzeug gereist (Privat- oder geschäftliche Reisen)? Zählen Sie den Hin- und Rückflug pro Destination zusammen als eine Flugreise.» (Welle 1 & 4)

Anzahl Tage im Home-Office

In *Abbildung 11* wird dargestellt, wie viele Tage die Befragten im Home-Office verbringen, wiederum als Vergleich zwischen Welle 1 und Welle 4. In Welle 1, während der COVID-Pandemie, arbeiteten noch über 10 % der Befragten 5 Tage im Home-Office (11.1 %). Wie in der Grafik ersichtlich, ist dies in Welle 4, nach der COVID-Pandemie, nicht mehr der Fall, nur noch 2.5 % gaben an, 5 Tage im Home-Office zu arbeiten. Gleichzeitig zeigt sich, dass sich Teilzeit-Home-Office seit Welle 1 vermehrt beobachten lässt. Der Anteil der Befragten, welche 1-3 Tage in der Woche im Home-Office arbeiten, ist markant gestiegen.

Abbildung 11: Vergleich W1 und W4 Anzahl Tag im Home-Office



*Fragetext Welle 1: «Haben Sie die Möglichkeit, auch zuhause zu arbeiten (Home-Office)? Falls ja, an wie vielen Tagen pro Arbeitswoche nutzen Sie diese Möglichkeit im Durchschnitt?»
 Fragetext Welle 4: «Wie viele Tage pro Woche arbeiten Sie zurzeit im Homeoffice?»
 Diese Frage wurde nur berufstätigen Befragten angezeigt.
 In Welle 1 konnten max. sechs Home-office-Tage pro Woche ausgewählt werden, in Welle 4 max. sieben.
 die Grafik basiert auf N = 6741 für Welle 1 und N = 5122 für Welle 4.*

Werden die bisherigen Erkenntnisse zum Mobilitätsverhalten zusammengefasst, kann festgehalten werden, dass die Mehrheit der Haushalte Autos besitzen, welche mittels Benzin- oder Dieselmotoren angetrieben werden. Gleichzeitig ist jedoch ein kontinuierlicher Anstieg bei Hybrid- und Elektroautos beobachtbar. Die Elektrifizierung der Mobilität macht sich auch bei der aktiven Mobilität bemerkbar, dort ist ein Anstieg beim Besitz von E-Bikes auszumachen. Der Besitz von ÖV-Abonnements ist in beiden Wellen hoch, fast die Hälfte der Befragten gibt an, im Besitz eines Halbtax-Abos zu sein. Knapp über 10 % nutzen ein Generalabonnement. Bei den Flugreisen ist für das Jahr 2022 ein Rückgang zu beobachten, welcher wahrscheinlich auf die COVID-Pandemie zurückzuführen ist. Werden die Teilnehmenden nach erwarteten Flugreisen in der Zukunft befragt, ist beobachtbar, dass die Mehrheit der Befragten die Anzahl Flüge richtig einschätzte, rund ein Fünftel die Anzahl

der Flüge unterschätzte, während ein Viertel der Teilnehmenden die Anzahl überschätzte. Zuletzt hat die Befragung weiter gezeigt, dass sich Home-Office an 1-3 Tagen pro Woche nach der Pandemie häufiger beobachten lässt.

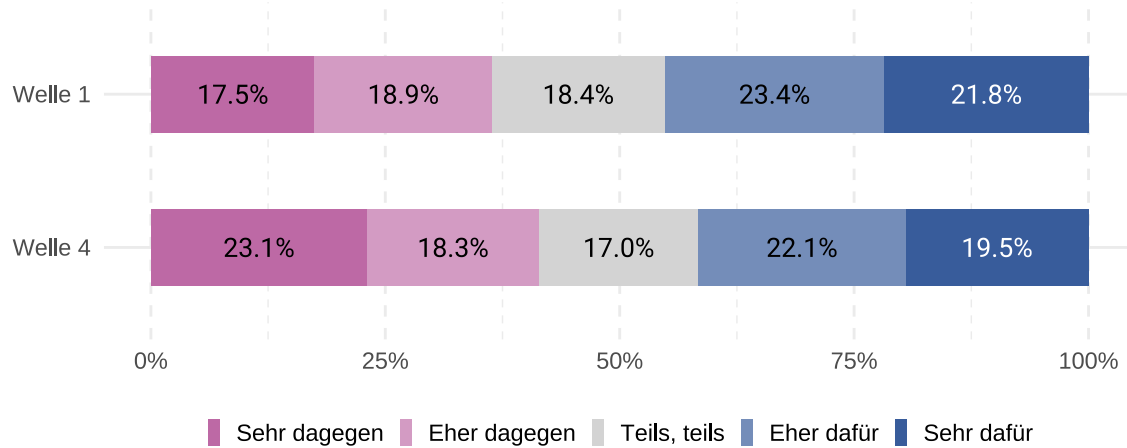
Einstellung zu Mobilität und Mobilitätspolitik

Im folgenden Abschnitt werden die Einstellungen der Befragten zu einigen politischen Massnahmen im Mobilitätsbereich vorgestellt, sowie ihre Einstellungen zu Elektroautos. Diese werden wiederum mit den Antworten auf dieselben Fragen in Welle 1 verglichen.

Tempo 30 in Stadtzentren

In *Abbildung 12* ist zu sehen, dass sich die Einstellung zu 'Tempo-30-Zonen' in Stadtzentren unter den Befragten in zwei relativ gleich grosse Pro- und Kontra-Lager einteilen lässt, wobei sich die Zustimmung zwischen Welle 1 und Welle 4 leicht in Richtung Ablehnung verschoben hat. Der Anteil der Befragten, die 'sehr dagegen' sind, ist von 17.5 % in Welle 1 auf 23.1 % in Welle 4 gestiegen, der Anteil aller anderen Antworten ist gesunken. Die Kategorie 'eher dafür' ist damit neu mit 22.1 % (in Welle 1 noch bei 23.4 %) nicht mehr am stärksten vertreten.

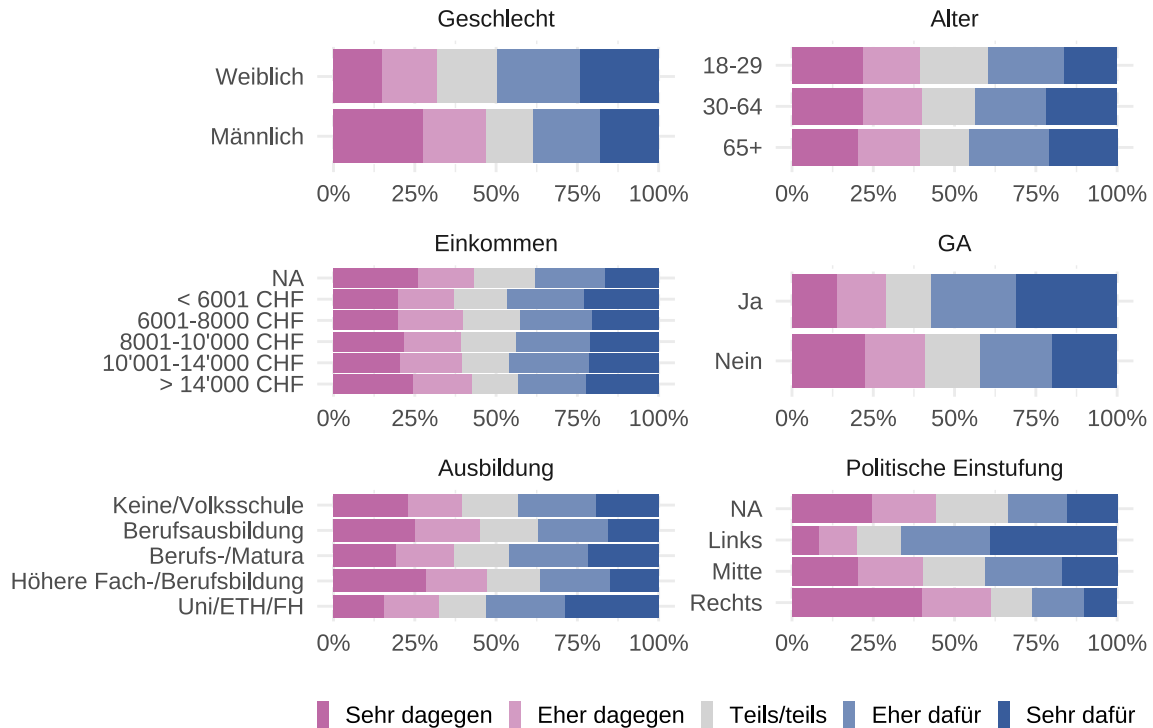
Abbildung 12: Vergleich W1 und W4 Einstellung zu Tempo 30 in Stadtzentren



Fragetext: «Wie sehr sind Sie für oder gegen die folgenden Massnahmen in Stadtzentren: 'Tempo-30-Zone' in ganzen Stadtzentren?»
 Diese Grafik basiert auf N = 9467 für Welle 1 und N = 8208 für Welle 4.

Abbildung 13 stellt die Ergebnisse nach gesellschaftlichen Subgruppen aufgeschlüsselt dar. Es lässt sich erkennen, dass sich Frauen im Vergleich zu Männern öfter für eine 'Tempo-30-Zone' in Stadtzentren aussprechen. Das Alter der Befragten scheint keine grosse Rolle zu spielen, die Gruppen der über 30-Jährigen stimmt dieser Massnahme jedoch tendenziell etwas öfter zu als jene der unter 30-Jährigen. Das Einkommen scheint ebenfalls nur einen geringen Einfluss zu haben, es lassen sich lediglich leicht höhere Zustimmungswerte bei tieferen Einkommensschichten beobachten. Bei den GA-Besitzern ist das Bild klarer: Diejenigen, die ein GA besitzen, sind mehrheitlich "sehr dafür" oder "dafür". Befragte, welche kein GA besitzen, sind gleichmässig in Pro- und Kontra-Lager aufgeteilt. Bezüglich Ausbildung sprechen sich vor allem diejenigen mit einem Uni/ETH/FH Abschluss für die Massnahme aus (knapp mehr als 50 %). Auch sind Teilnehmende, die sich politisch "links" einstufen meist 'eher dafür' oder 'sehr dafür', während bei den Befragten, die sich politisch "rechts" einstufen, das Gegenteil der Fall ist. Die politische Mitte ist zu gleichen Teilen für und gegen "Tempo-30-Zonen" in Stadtzentren.

Abbildung 13: Zustimmung zu «Tempo-30-Zone» nach Subgruppen

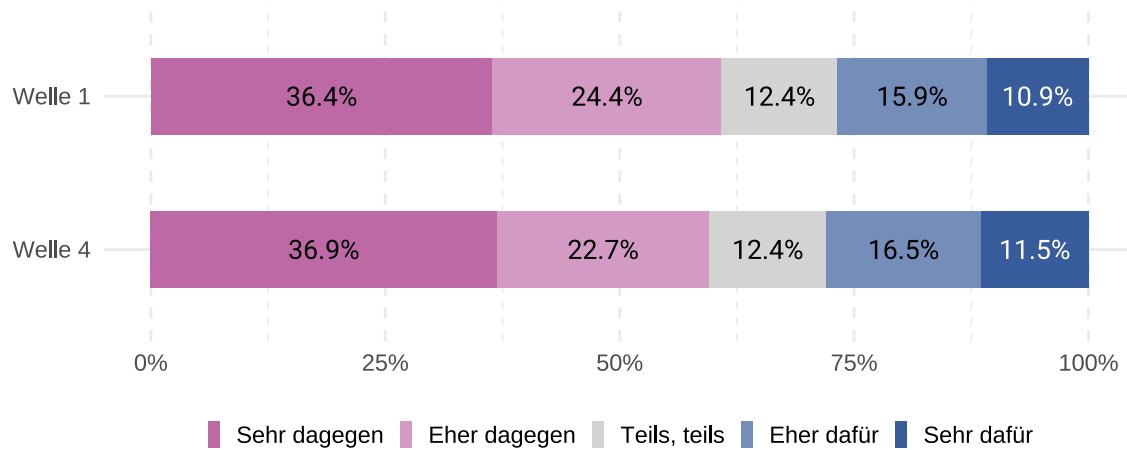


Zustimmung zu «Tempo-30-Zone» in ganzen Stadtzentren nach Subgruppen
 Diese Frage wurde N = 8442 Befragten angezeigt.
 4254 Befragte beantworteten die Frage nicht (die Grafik basiert also auf N = 4188).

Einführung einer City-Maut

Die Einstellung zu einer City-Maut (mit Ausnahmen für Anwohner/innen und Lieferanten) stösst bei den Teilnehmenden in beiden Wellen auf grössere Ablehnung als 'Tempo-30-Zonen' in Stadtzentren, wie *Abbildung 14* zeigt. Mehr als 50 % sind sowohl in Welle 1 als auch in Welle 4 'sehr dagegen' oder 'eher dagegen'.

Abbildung 14: Vergleich W1 und W4 Einstellung zu einer City-Maut

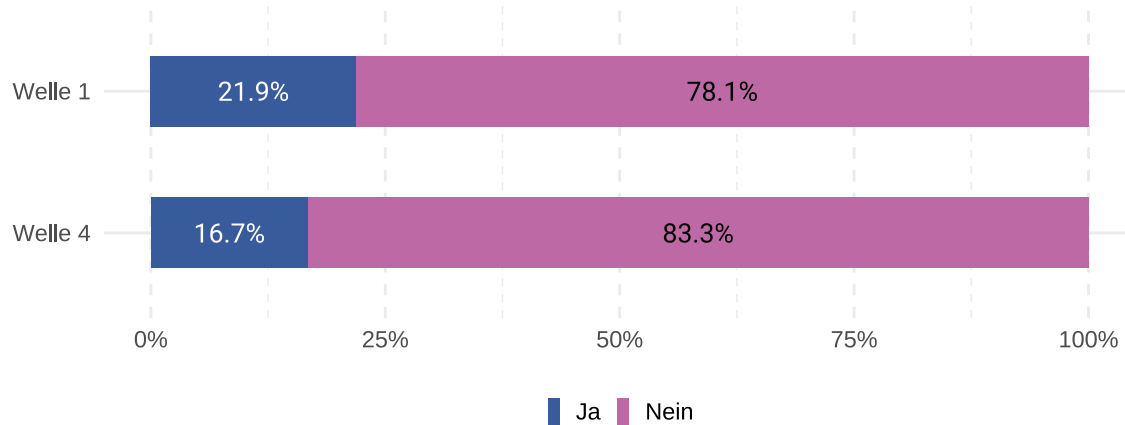


Fragetext: «Wie sehr sind Sie für oder gegen die folgenden Massnahmen in Stadtzentren: Gebühren für die Zufahrt in Stadtzentren ('City-Maut', Anwohner und Lieferanten ausgenommen)?»
 Die Grafik basiert auf N = 9458 für Welle 1 und N = 8047 für Welle 4.

Erhöhung der Steuern auf Benzin und Diesel

Abbildung 15 stellt den Grad der Befürwortung oder Ablehnung einer Erhöhung der Benzin-/Dieselsteuer im Vergleich zwischen Welle 1 und Welle 4 dar. Die Zustimmung zu einer Erhöhung des Preises für einen Liter Benzin bzw. Diesel ist um mehr als 5 Prozentpunkte gesunken (in Welle 1 waren 21.9 % für eine Erhöhung, in Welle 4 16.7 %). Dieser relativ grosse Unterschied ist sicher zu einem Teil dadurch zu erklären, dass die Benzinpreise in der Schweiz zwischen den beiden Befragungswellen (Welle 1 im 2020 und Welle 4 im 2022) schätzungsweise um 20% gestiegen sind und mit der allgemeinen Teuerung die Kosten für die Menschen in der Schweiz substantziell erhöht haben.

Abbildung 15: Vergleich W1 und W4 Befürwortung einer Benzin-/Dieselsteuererhöhung

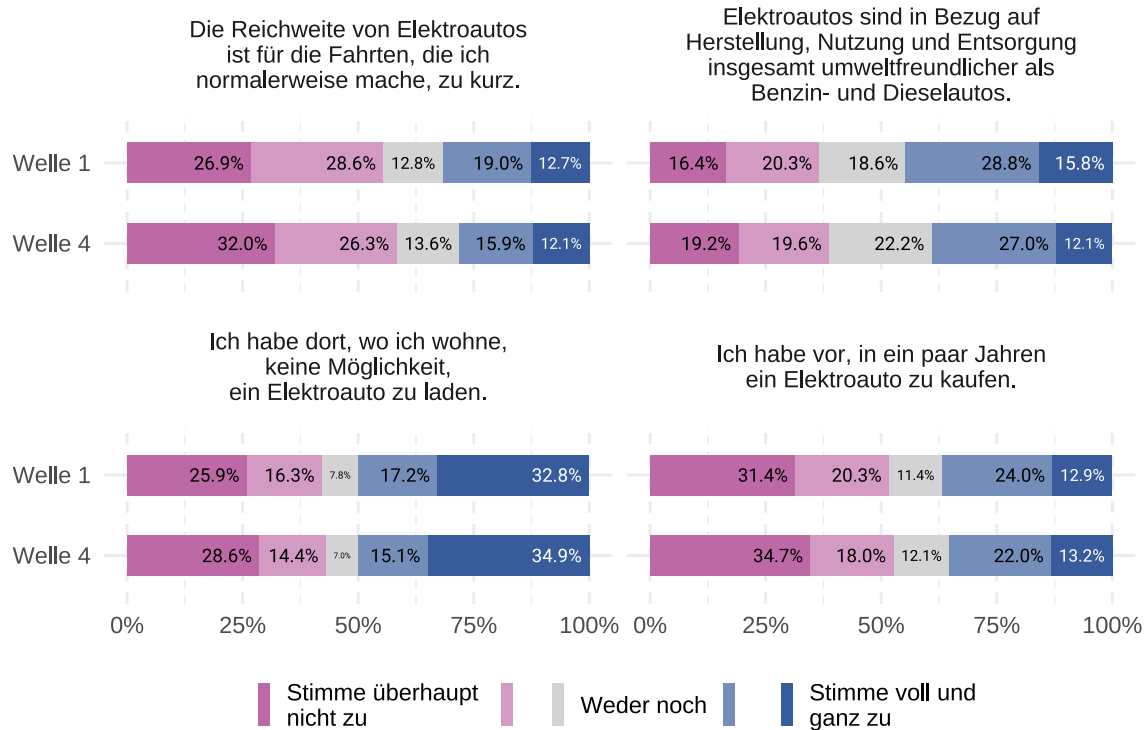


Fragetext: «Ein Liter Benzin oder Diesel kostet heute ungefähr 2.10 Franken. Sollte der Bund die Steuern auf Benzin und Diesel erhöhen, um Autobesitzer zum Wechsel auf Elektro- oder Hybridautos zu bewegen?»
 Diese Grafik basiert auf N = 9446 für Welle 1 und N = 8399 für Welle 4.

Einstellungen zu Elektroautos

In *Abbildung 16* geht es um die Einstellung der Befragten zu Elektroautos. Wie weiter oben in diesem Bericht in *Abbildung 7* zu sehen war, hat sich der Besitz von Elektroautos seit Welle 1 verdreifacht. Fragt man nach spezifischeren Einstellungen gegenüber Elektroautos, so zeigt sich, wie sich die Sorge um eine zu kurze Reichweite von Elektroautos zwischen den Wellen verringert hat. Während in Welle 1 rund 32 % der Befragten der Aussage über eine zu kurze Reichweite zustimmten, hat sich der Anteil in Welle 4 auf 28 % verkleinert. Wenn nach der Einschätzung der Umweltfreundlichkeit von E-Autos ggü. Autos mit Benzin- oder Dieselmotor gefragt wird, ist der Anteil jener Befragten gestiegen, die mit “weder noch” geantwortet haben. Die Zunahme in dieser Kategorie ist auf Kosten jener gegangen, welche E-Autos gegenüber Benzin- und Dieselaautos als umweltfreundlicher einschätzen. Bezüglich des Zugangs von Lademöglichkeiten für E-Autos lässt sich in der Umfrage keine Verbesserung der Situation beobachten. Zuletzt zeigt sich auch in der letzten Grafik, dass der Anteil der Befragten, welche bereits in Welle 1 angegeben haben, sich in Zukunft ein Elektroauto kaufen zu wollen, in Welle 4 gleich gross geblieben ist.

Abbildung 16: Vergleich W1 und W4 Einstellung zu Elektroautos

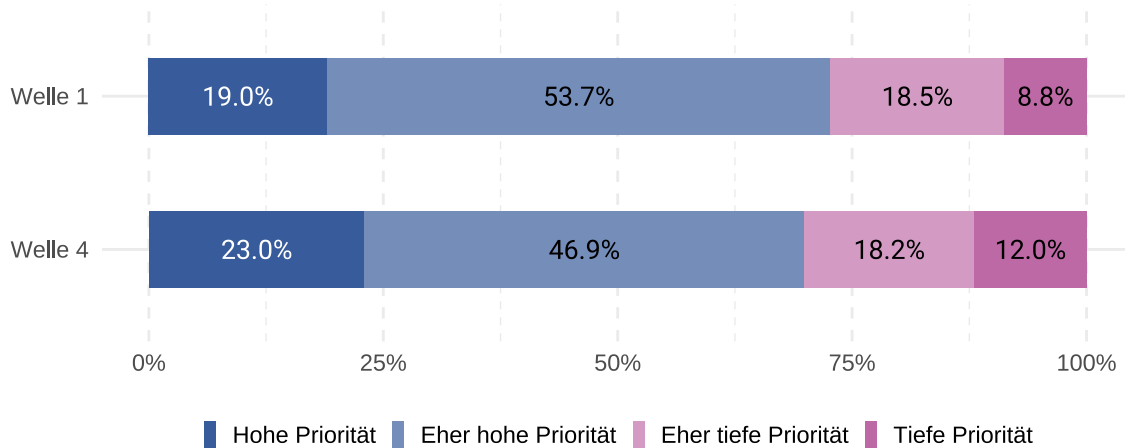


Fragetext: «Bitte geben Sie an, inwieweit Sie den folgenden Aussagen über Elektroautos (keine Hybridautos) zustimmen oder nicht zustimmen.»
 Diese Grafik basiert je nach Unterfrage auf N = 9462 für Welle 1 und N = 8151 für Welle 4.

Ausbau von Lademöglichkeiten für Elektroautos

Abbildung 17 visualisiert, dass die Befragten mehrheitlich für den Ausbau von Lademöglichkeiten für Elektroautos sind. Jedoch ist eine leichte Polarisierung erkennbar. Es zeigt sich, dass im Vergleich zu Welle 1 diejenigen in Welle 4, welche dem Ausbau eine "Hohe" oder "Tiefe" Priorität widmen wollen, Prozentpunkte gewonnen haben.

Abbildung 17: Vergleich W1 und W4 Ausbau von Lademöglichkeiten für Elektroautos

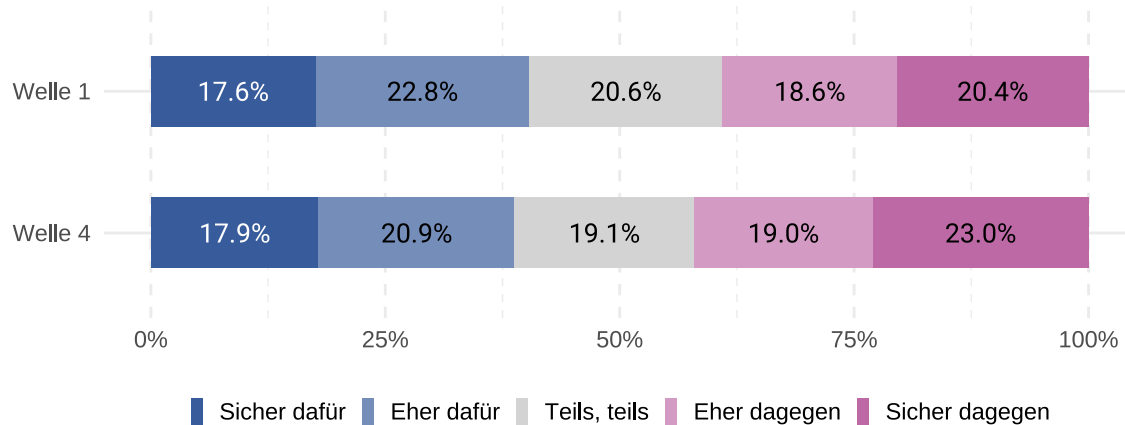


*Fragetext: «Wie viel Priorität sollte der Bund den folgenden Punkten im Bereich Ausbau der Verkehrsinfrastruktur einräumen: Ausbau der Lademöglichkeiten für Elektroautos?»
 Diese Grafik basiert auf N = 9456 für Welle 1 und N = 7535 für Welle 4.*

Befürwortung eines Verbrennerverbots

Bei der Frage nach der Befürwortung eines Verbots von Verbrennungsmotoren ab dem Jahr 2035 ist eine Zunahme des Anteils jener Befragten zu erkennen, welche "sicher dagegen" sind (Abbildung 18). Der Anteil jener Befragten ist von 20.4 % auf 23 % gestiegen. Trotzdem lässt sich keine Tendenz in der Gesamtheit erkennen, da sich die Befragten relativ gleichmässig in Pro- und Kontra-Lager aufteilen.

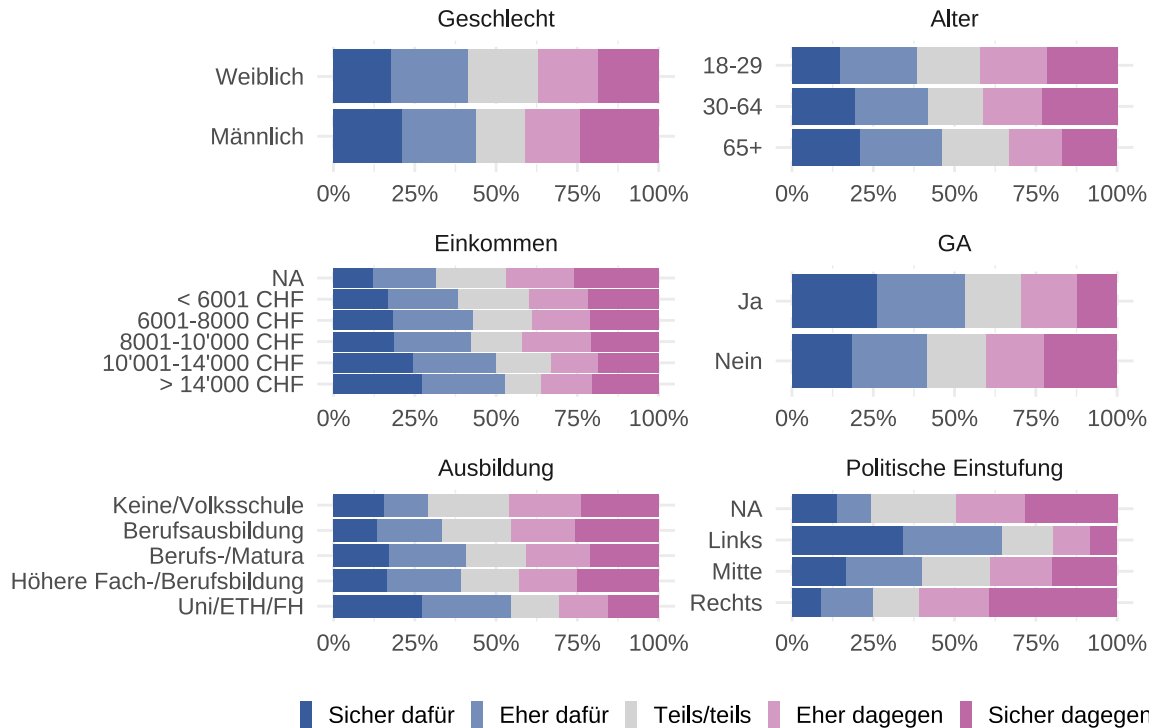
Abbildung 18: Vergleich W1 und W4 Befürwortung eines Verbrennerverbots



Fragetext: «Wenn heute in der Schweiz darüber abgestimmt würde, wären Sie dafür oder dagegen, dass ab dem Jahr 2035 nur noch Neuwagen ohne Benzin- oder Dieselmotor (z.B. reine Elektroautos oder Autos, die mit Wasserstoff betrieben werden) zugelassen werden?»
 Diese Grafik basiert auf N = 9474 für Welle 1 und N = 8412 für Welle 4.

Abbildung 19 zeigt die Befürwortung eines Verbrennerverbots nach gesellschaftlichen Subgruppen. Männer haben eine ausgeprägtere Meinung zum Thema Verbrennerverbot als Frauen, was sich in der kleineren Gruppe der "Teils/teils" Kategorie zeigt. In den Altersgruppen ist ein Trend erkennbar, wobei ältere Teilnehmende sich eher für ein Verbrennerverbot aussprechen. Bei Einkommens- und Bildungsgruppen zeigt sich dasselbe Bild, wobei sich Befragte mit höherer Ausbildung oder aus Haushalten mit höherem Einkommen eher für die Massnahme aussprechen. Die Befürwortung für die Massnahme bei GA-Besitzern ist wiederum höher als bei denen die kein GA besitzen, was aufgrund der erwarteten tieferen Abhängigkeit eines Autos in der GA-Besitzer-Gruppe nicht weiter erstaunlich ist. Von denen, die sich politisch "links" einstufen, sind etwa 65 % 'eher dafür' oder 'sicher dafür' während es bei denjenigen, die sich politisch "rechts" einstufen, fast 65 % sind, die 'eher dagegen' oder 'sicher dagegen' sind. In der politischen Mitte sind wiederum ähnlich viele dafür wie dagegen.

Abbildung 19: Befürwortung eines Verbrennerverbots nach Subgruppen



Befürwortung eines Verbrennerverbots nach Subgruppen
 Diese Frage wurde N = 8442 Befragten angezeigt.
 4244 Befragte beantworteten die Frage nicht (die Grafik basiert also auf N = 4198).

Zusammenfassend für die Analyse der Einstellungen gegenüber Elektromobilität und Mobilitätspolitik kann hervorgehoben werden, dass im Vergleich zu Welle 1 ein grösserer Anteil der Befragten gegen eine 'Tempo-30-Zone' in ganzen Stadtzentren, sowie gegen eine Erhöhung der Mineralölsteuern auf Benzin und Diesel ist. Bemerkenswert ist, wie die bereits tiefe Zustimmung für eine Benzin-/Dieselsteuererhöhung aus Welle 1 in Welle 4, wohl aufgrund erhöhter Benzin- und Lebenskosten, nochmals deutlich gefallen ist. Bezüglich der Einstellung zu Elektroautos und der Diskussion eines Verbots von Benzin- und Dieselaautos können im Vergleich zu Welle 1 keine grösseren Veränderungen festgestellt werden. Für letztere ist erwähnenswert, dass sich die Zustimmung für ein Verbrenner-Verbot innerhalb der verschiedenen Alters-, Einkommens-, Ausbildungs- und politischen Gruppen stark unterscheidet.



Schweizer Mobilitätspanel
Panel suisse de mobilité
Panel svizzero sulla mobilità
Swiss Mobility Panel

ETH zürich

ETH Zürich

Institute of Science, Technology and Policy

Universitätsstrasse 41

8092 Zürich

mob@ethz.ch

istp.ethz.ch/research/schweizer-mobilitaetspanel.html

© ETH Zürich, Juli 2024