AXA Mobilitäts-tacho 2026

Mobilität in der Schweiz im gesellschaftlichen Kontext

Juli 2026

SOTOMO

IMPRESSUM

AXA Mobilitätstacho 2026

Auftrag: AXA Schweiz

Ausführung: Sotomo, Binzstrasse 23, 8045 Zürich.

Projektteam: Elia Heer, Sarah Pannen

1 AXA Mobilitätstacho 2026 4

1.1 Zu dieser Studie 4
1.2 Wichtigste Ergebnisse in Kürze 5

2 Einfluss von Kostenentwicklungen auf Autokauf 9

2.1 Kostenkriterium wird beim Autokauf wichtiger 9
2.2 Verbrennerautos unbeliebter wegen hoher Treibstoffpreise 17
2.3 Preisgünstige asiatische E-Autos gewinnen an Popularität 26

3 Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur 31

3.1 Investitionen bei der Strasse umstrittener als bei der Bahn 31
3.2 Mehrheit für neue E-Auto-Steuer 36
3.3 Grundsätzlicher Zuspruch für Projekt «Verkehr ‘45» 40

4 Erlebte Mobilität im Alltag 45

4.1 Velofahrende am zufriedensten mit ihrem Verkehrsmittel 45
4.2 Andere Verkehrsteilnehmende als grosses Ärgernis 54
4.3 Unterwegs mit schlechtem Umweltgewissen 64

5 Datenerhebung und Methode 68

AXA Mobilitätstacho 2026

1.1 ZU DIESER STUDIE

Die Mobilität in der Schweiz wird derzeit stark von Entwicklungen bei den Kosten beeinflusst. Hohe Treibstoffpreise, gestiegene Neuwagenpreise und eine allgemeine wirtschaftliche Verunsicherung prägen das Umfeld, in dem die Bevölkerung ihre Mobilitätsentscheide trifft. Wie wirkt sich der Kostendruck auf den nächsten Autokauf aus, und welche Antriebsart erfreut sich dabei der grössten Beliebtheit? Wie kommen die neuen preisgünstigen asiatischen E-Autos bei Kaufinteressierten an? Wie beurteilt die Bevölkerung das Milliardenprojekt «Verkehr ’45» und neue Finanzierungsinstrumente wie eine Steuer für Elektroautos? Und wie erlebt die Schweizer Bevölkerung ihre Mobilität im Alltag – was bereitet ihr Freude, was sorgt für Ärger? Diese und weitere Fragen hat Sotomo für den vierten Mobilitätstacho im Auftrag der AXA untersucht.

Die Studie ist in drei Teile gegliedert. Der erste Teil widmet sich dem Einfluss von Kostenentwicklungen auf den Autokauf: die Rolle des Preises beim nächsten Kaufentscheid, die Auswirkungen der hohen Treibstoffpreise auf die Wahl des Auto-Typs und die Wahrnehmung der tendenziell preisgünstigeren asiatischen E-Autos. Der zweite Teil befasst sich mit den Investitionen in die Verkehrsinfrastruktur sowie mit der Beurteilung des Bundes-

ratsprojekts «Verkehr ’45» und seiner Finanzierungsinstrumente. Der dritte Teil beleuchtet schliesslich die im Alltag erlebte Mobilität – von der Zufriedenheit mit dem eigenen Verkehrsmittel über Ärgernisse unterwegs bis hin zum Umweltgewissen.

1.2 WICHTIGSTE ERGEBNISSE IN KÜRZE

Die Kosten sind beim Autokauf wichtiger denn je – viele schieben den Kauf auf

Die Kosten werden beim Autokauf zu einem immer wichtigeren Kriterium: 76 Prozent legen darauf besonders viel Wert – neun Prozentpunkte mehr als noch vor zwei Jahren (Abb. 1 & Abb. 2). Die Kosten beeinflussen derzeit auch für viele den Entscheid, ob überhaupt ein Kauf getätigt werden soll: 35 Prozent der Kaufinteressierten schieben einen gewünschten Autokauf aktuell aus Kostengründen auf (Abb. 3). Besonders betroffen sind Junge und Personen mit tiefem Einkommen – doch selbst bei hohen Einkommen schiebt rund ein Viertel gerade aus Kostengründen einen Kauf auf, was auf eine verbreitete wirtschaftliche Unsicherheit hindeuten könnte (Abb. 4).

Trendwende bei den Antrieben: Verbrenner verlieren deutlich an Beliebtheit gegenüber E-Autos und Hybriden

Autos mit Verbrennungsmotor sind innerhalb eines Jahres deutlich unbeliebter geworden. Nur noch 39 Prozent der Kaufinteressierten wollen als nächstes einen Verbrenner anschaffen, gegenüber 48 Prozent im Vorjahr (Abb. 9). Tendenziell zugelegt haben dafür sowohl E-Autos (von 25% auf 30%) als auch Hybride (von 27% auf 31%). Eine wichtige treibende Kraft sind die derzeit hohen Treibstoffpreise: 46 Prozent geben an, dass diese für sie einen E-Auto-Kauf wahrscheinlicher gemacht haben (Abb. 11). Nach Jahren, in denen die Elektromobilität eher stagnierte, erhält sie nun offenbar wieder neuen Schwung.

Stärkere Förderung von E-Autos gewinnt Aufwind, aber ein baldiges Verbrenner-Aus fällt durch

Der Wunsch nach einer stärkeren politischen Förderung der Elektromobilität ist 2026 deutlich ausgeprägter als in vergangenen Jahren: fast die Hälfte der Bevölkerung (47%) äussert diesen Wunsch, im Vergleich zu 38 Prozent im Vorjahr (Abb. 15). Gleichzeitig hält eine Mehrheit einen vollständigen Technologiewechsel für verfrüht: 57 Prozent begrüssen den Entscheid mehrerer Autohersteller, die Verbrennerproduktion länger fortzuführen als ursprünglich geplant (Abb. 16).

Asiatische E-Autos im Aufwind, amerikanische E-Autos mit schlechtem Image

Ein breiteres Angebot und der allgemein verstärkte Kostenfokus scheinen den asiatischen E-Auto-Herstellern hierzulande zu mehr Popularität zu verhelfen. Alle asiatischen Herstellerländer haben gegenüber dem Vorjahr an Beliebtheit gewonnen, China etwa von 37 auf 43 Prozent (Abb. 18). Die europäischen und amerikanischen Herstellerländer verlieren hingegen beinahe alle. Besonders deutlich ist der Abstieg der USA: Mittlerweile können sich nur noch halb so viele Menschen den Kauf eines amerikanischen E-Autos vorstellen (21%) wie den eines chinesischen. In erster Linie wird der Preis als zentraler Vorteil von chinesischen E-Autos angesehen (Abb. 19).

Ausbau der Schiene weitgehend unbestritten, Ausbau der Strasseninfrastruktur polarisiert

Den grössten Investitionsbedarf bei der Verkehrsinfrastruktur sieht die Bevölkerung beim öffentlichen Verkehr: 62 Prozent fordern grosse oder massive Investitionen in die Bahninfrastruktur, 57 Prozent in den öffentlichen Nahverkehr (Abb. 21). Bei Investitionen in die Strasse ist die Bevölkerung hingegen deutlich zurückhaltender (Nationalstrassen: 38%, Strassen in den Städten: 29%). Während Investitionen in den öffentlichen Verkehr quer durch alle Bevölkerungsgruppen auf breite Zustimmung stossen, polarisieren Strasseninvestitionen stark entlang der politischen Ausrichtung als auch entlang der eigenen Verkehrsmittelnutzung (Abb. 23).

Mehrheit für eine neue E-Auto-Steuer – am skeptischsten sind die Grünen

Die vom Bundesrat geplante Steuer für Elektrofahrzeuge, mit der E-Autos künftig zur Finanzierung der Strasseninfrastruktur beitragen sollen, stösst auf mehrheitliche Zustimmung: 61 Prozent beurteilen sie positiv (Abb. 27). Am skeptischsten ist ausgerechnet die Wählerschaft der Grünen – derjenigen Partei, die sich bislang als einzige vorbehaltlos hinter die Pläne zur Einführung der neuen Steuer gestellt hat.

Grundsätzlicher, aber noch wenig gefestigter Zuspruch für «Verkehr ’45»

Die grosse bundesrätliche Infrastrukturvorlage «Verkehr ’45» wird insgesamt gut aufgenommen: 61 Prozent bewerten die Vorlage positiv, nur 18 Prozent negativ (Abb. 31). Besonders breit abgestützt ist der geplante Ausbau des Bahnangebots (Abb. 29). Auch die Finanzierung der Schlüsselprojekte bei der Bahn über die unbefristete Weiterführung des Mehrwertsteuerpromilles wird klar positiv bewertet (Abb. 30). Bei den Schlüsselprojekten selbst werden die Projekte bei den Bahnhöfen Basel und Luzern am positivsten und der Grimseltunnel am wenigsten positiv bewertet (Abb. 28). Die Meinungen zum Projekt insgesamt sowie zu seinen Teilaspekten sind allerdings mehrheitlich noch wenig gefestigt.

Velofahrende sind mit ihrem Verkehrsmittel am zufriedensten

Wenn es möglich wäre, für seine Alltagsmobilität das Verkehrsmittel frei zu wählen – unabhängig von Entfernung, Verfügbarkeit und Kosten –, dann würden Velofahrende am häufigsten auch dann ihr heutiges Hauptverkehrsmittel wählen: 77 Prozent von ihnen würden ihrem Velo oder E-Bike kein anderes Verkehrsmittel vorziehen (Abb. 35). Bei ÖV-Nutzenden sowie Fussgängerinnen und Fussgängern klafft hingegen die grösste Lücke zwischen Wunsch und Wirklichkeit: Rund jeder Zweite würde sich im Alltag lieber anderweitig fortbewegen. Insgesamt nimmt eine klare Mehrheit ihre Zeit unterwegs positiv wahr: 71 Prozent empfinden ihre alltägliche Mobilität als wertvolle

Zeit (Abb. 36). Auch in dieser Hinsicht zeigen sich Velofahrende überdurchschnittlich oft zufrieden mit ihrer Mobilität.

Im Verkehr sind es die «Anderen», die als Problem wahrgenommen werden

In nahezu allen Bereichen der Alltagsmobilität sind es primär die anderen Verkehrsteilnehmenden, die als Problem oder Ärgernis wahrgenommen werden. Wie präsent dieser Ärger im Alltag ist, wird bei folgendem Ergebnis deutlich: Rund die Hälfte der Bevölkerung ist mehrmals pro Woche (26%) oder sogar täglich (23%) von anderen Verkehrsteilnehmenden genervt (Abb. 41). Das Verhalten Anderer zählt sowohl beim Autoverkehr als auch im ÖV zu den grössten Ärgernissen (Abb. 42; Abb. 45). Im Strassenverkehr fürchten sich 65 Prozent am meisten davor, durch andere in einen Unfall verwickelt zu werden, aber nur elf Prozent davor, selbst einen zu verursachen (Abb. 39).

Bei vielen Menschen fährt das schlechte Gewissen mit

Vier von zehn Personen geben an, aufgrund der Umweltauswirkungen ihres Mobilitätsverhaltens gelegentlich ein schlechtes Gewissen zu haben (Abb. 51). Rund die Hälfte der Schweizer Bevölkerung gibt an, die Wahl ihres Verkehrsmittels nach dessen Umweltfreundlichkeit auszurichten (Abb. 49) und gut ein Drittel berichtet, im letzten Jahr aus Umweltschutzgründen auf eine Reise verzichtet oder ein anderes Reiseziel gewählt zu haben (Abb. 50).

Einfluss von Kosten-entwicklungen auf Autokauf

Dieses Kapitel behandelt verschiedene Fragen rund um die Kosten beim Autokauf. Wie viel Wert legen Kaufinteressierte auf den Faktor Preis und wie viele Menschen schieben aktuell aus Kostengründen einen Autokauf auf? Inwiefern beeinflussen die aktuell hohen Treibstoffpreise den Kaufentscheid, insbesondere bei der Wahl zwischen E-Auto, Verbrenner-Auto und Hybrid? Wie stehen die angehenden Käuferinnen und Käufer eines E-Autos den tendenziell preisgünstigen asiatischen E-Autos gegenüber?

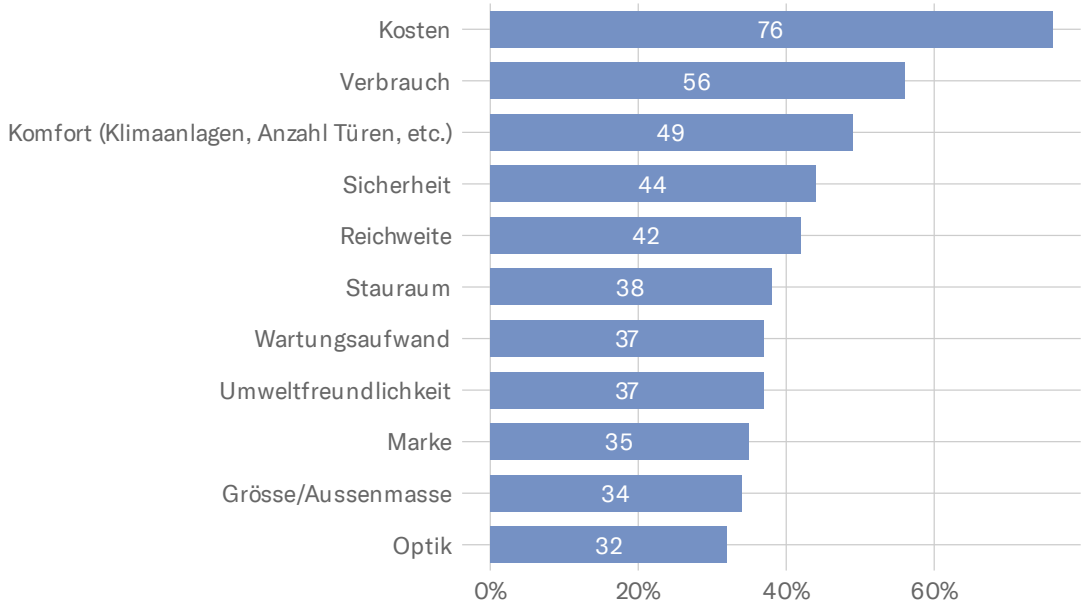
2.1 KOSTENKRITERIUM WIRD BEIM AUTOKAUF WICHTIGER

Die Kosten eines Autos sind beim Autokauf das mit Abstand am meisten beachtete Kaufkriterium. Wie auf Abbildung 1 zu erkennen ist, geben 76 Prozent an, beim nächsten Autokauf besonders viel Wert auf die Kosten zu legen. Damit stehen die Kosten klar an erster Stelle. An zweiter Stelle folgt der Verbrauch des Autos

(56%), der indirekt ebenfalls stark mit den Kosten zusammenhängt. Dahinter folgen funktionale Kriterien wie Komfort (49%), Sicherheit (44%), Reichweite (42%) und Stauraum (38%). Nur rund ein Drittel gibt an, dass bei ihnen eher oberflächliche Kriterien wie die Marke und die Optik eine besonders grosse Rolle beim Kaufentscheid spielen.

Kaufkriterien beim Autokauf (Abb. 1)

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

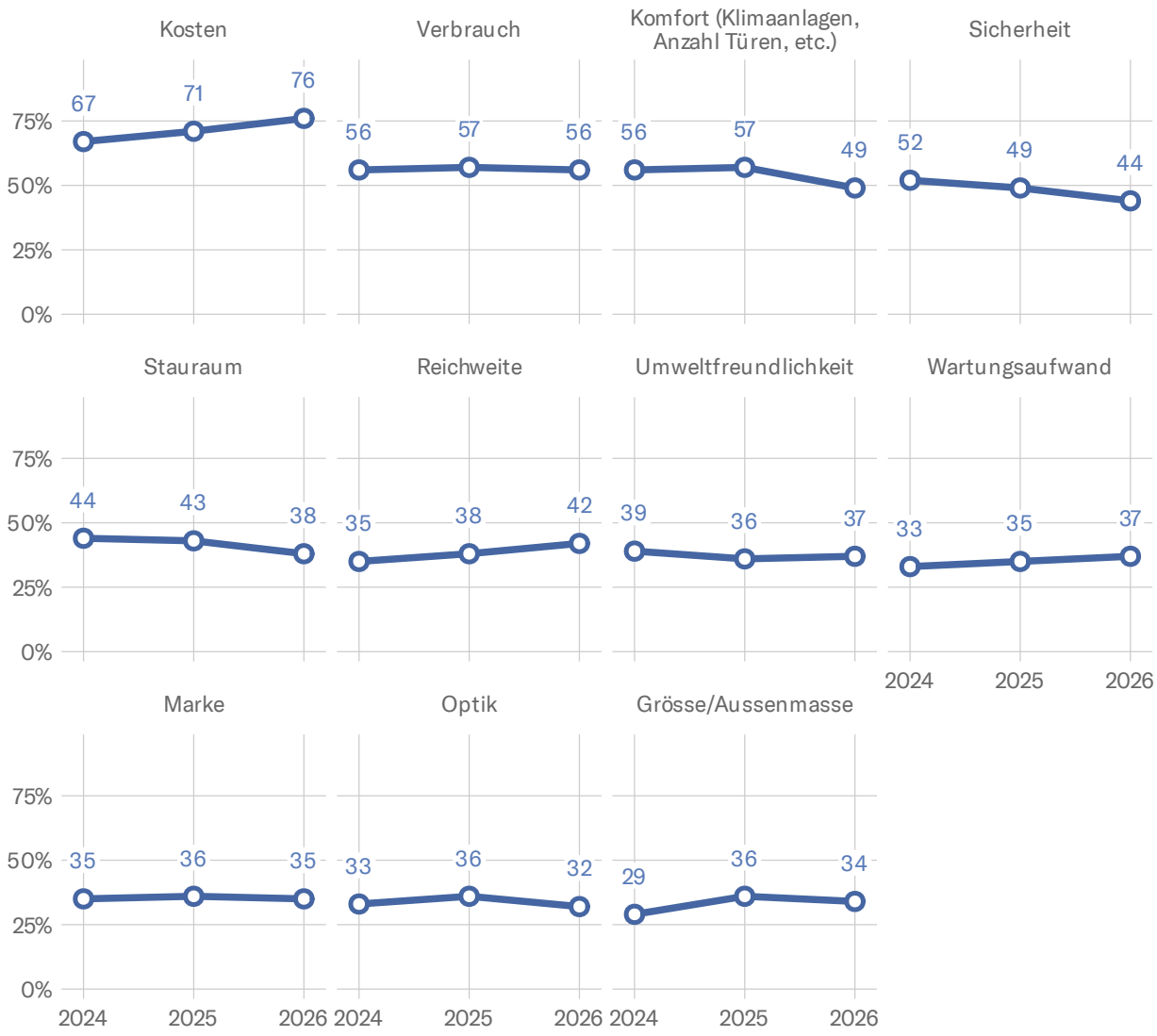


Wie Abbildung 2 zeigt, sind die Kosten in den letzten Jahren tendenziell immer wichtiger geworden. Während vor zwei Jahren noch 67 Prozent angegeben haben, dass sie beim Autokauf besonders grossen Wert auf die Kosten eines Autos legen würden, sind es dieses Jahr bereits 9 Prozentpunkte mehr. Die meisten anderen Kriterien haben hingegen in der gleichen Zeit stagniert oder sogar an Relevanz für den Autokauf-Entscheid eingebüsst. Gründe dafür könnten beispielsweise wirtschaftliche Unsicherheiten im Zusammenhang mit dem volatilen internationalen Umfeld oder gestiegene Neuwagenpreise[1] sein.

[1] Watson, 11.07.2025

Kaufkriterien beim Autokauf – Zeitvergleich (Abb. 2)

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



Von allen Personen, die denken, dass sie irgendwann nochmal ein Auto kaufen werden, schieben 35 Prozent aktuell einen gewünschten Autokauf aus Kostengründen auf (Abb. 3). 15 Prozent antworten mit einem klaren Ja, weitere 20 Prozent mit eher ja. Dass jede dritte Person einen eigentlich gewünschten Autokauf aktuell zurückstellt, ist bemerkenswert und ein weiterer Hinweis darauf, dass die wirtschaftliche Unsicherheit derzeit auf den Kaufentscheid drückt. Umgekehrt könnte diese aufge-

schobene Nachfrage bei einer Aufhellung der wirtschaftlichen Aussichten zu einem Nachholeffekt führen.

Aufgeschobener Autokauf aus Kostengründen (Abb. 3)

«Schieben Sie aktuell einen gewünschten Autokauf aus Kostengründen auf?» – ohne Personen, die sich sowieso kein Auto (mehr) kaufen wollen.

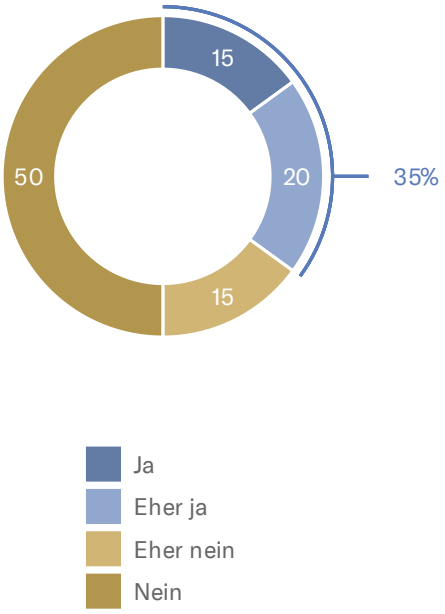
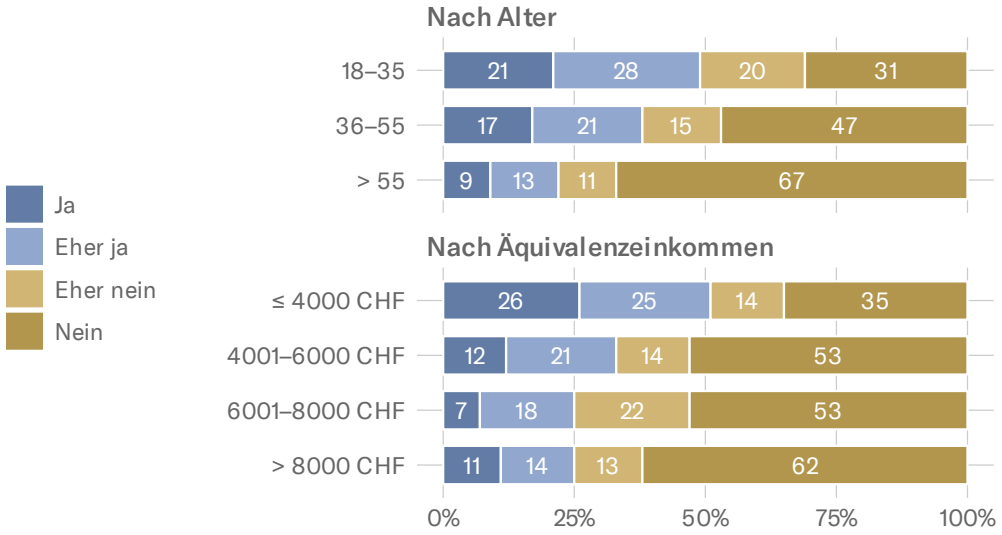


Abbildung 4 zeigt, dass davon insbesondere Junge und Personen mit tiefem Einkommen betroffen sind. 49 Prozent der Personen zwischen 18 und 35 Jahren schieben gemäss eigenen Angaben aktuell aus Kostengründen einen Autokauf auf. 38 Prozent sind es bei der Altersgruppe 36 bis 55 Jahre. Von den Personen mit einem Äquivalenzeinkommen[2] von höchstens 4000 Franken pro Monat schieben sogar 51 Prozent einen Autokauf auf. Es sind also insbesondere Personen in bescheidenen oder prekären finanziellen Verhältnissen, die einen Autokauf aufschieben – doch selbst bei Personen mit einem Äquivalenzeinkommen von über 8000 Franken schiebt ein Viertel einen Autokauf auf. Eine gewisse wirtschaftliche Verunsicherung scheint also aktuell in allen finanziellen Gruppen präsent zu sein.

[2] Das Äquivalenzeinkommen ist ein Pro-Kopf-Einkommen. Es wird ausgehend vom Haushaltseinkommen berechnet. Dabei wird die Haushaltsgrösse über die Äquivalenzskala des Haushalts einberechnet. Für eine genaue Definition, siehe: Bundesamt für Statistik.

Aufgeschobener Autokauf aus Kostengründen (Abb. 4)

«Schieben Sie aktuell einen gewünschten Autokauf aus Kostengründen auf?» – ohne Personen, die sich sowieso kein Auto (mehr) kaufen wollen.



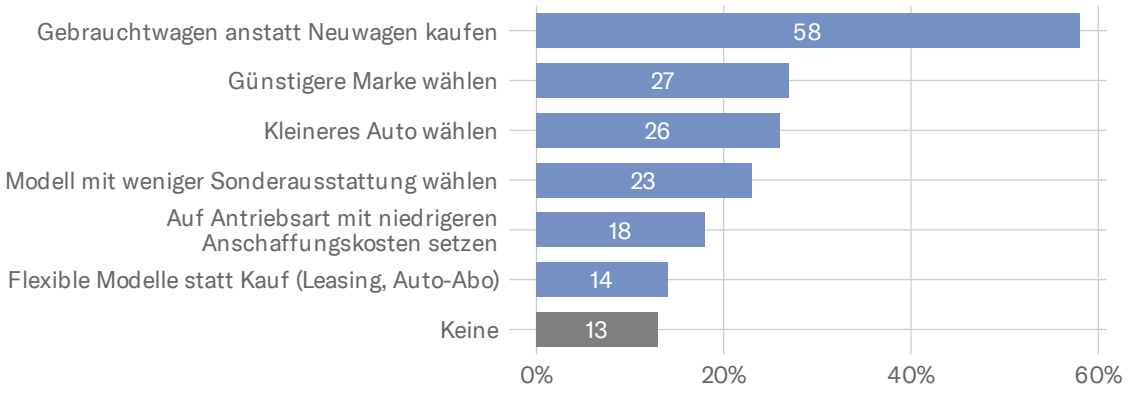
Wie auf Abbildung 5 zu sehen ist, schränken sich viele Menschen in der Schweiz dann auch beim eigentlichen Autokauf aus Kostengründen ein. 58 Prozent geben an, aus Kostengründen ein Occasion-Auto anstatt eines Neuwagens kaufen zu wollen. Ein Gebrauchtwagenkauf ist die mit Abstand beliebteste Strategie, um beim Autokauf Geld zu sparen. Doch auch zu einer günstigeren Marke (27%), einem kleineren Auto (26%) oder einem Modell mit weniger Sonderausstattung (23%) zu greifen, planen viele aus Kostengründen. 18 Prozent geben an, auf eine Antriebsart mit niedrigeren Anschaffungskosten zu setzen. Die Anschaffungskosten sind zwar bei vergleichbaren Autos im Schnitt nach wie vor bei der elektrifizierten Variante etwas höher, die Preise haben sich jedoch in den letzten Jahren angeglichen[3]. Zudem sind einzelne neue E-Auto-Modelle bereits günstiger als die günstigsten Verbrenner.[4] Auf flexible Modelle wie Leasing oder ein Auto-Abo zurückgreifen wollen nur 14 Prozent. 13 Prozent geben an, gar keine Massnahmen aus Kostengründen zu treffen.

[3] NZZ, 13.04.2026

[4] Blick, 4.3.2026; Blick, 07.08.2025

Kostensparmassnahmen bei Autokauf (Abb. 5)

«Wenn Sie an Ihre nächste Autoanschaffung denken: Welche der folgenden Massnahmen werden Sie voraussichtlich aus Kostengründen treffen?» – ohne Personen, die sich sowieso kein Auto (mehr) kaufen wollen.

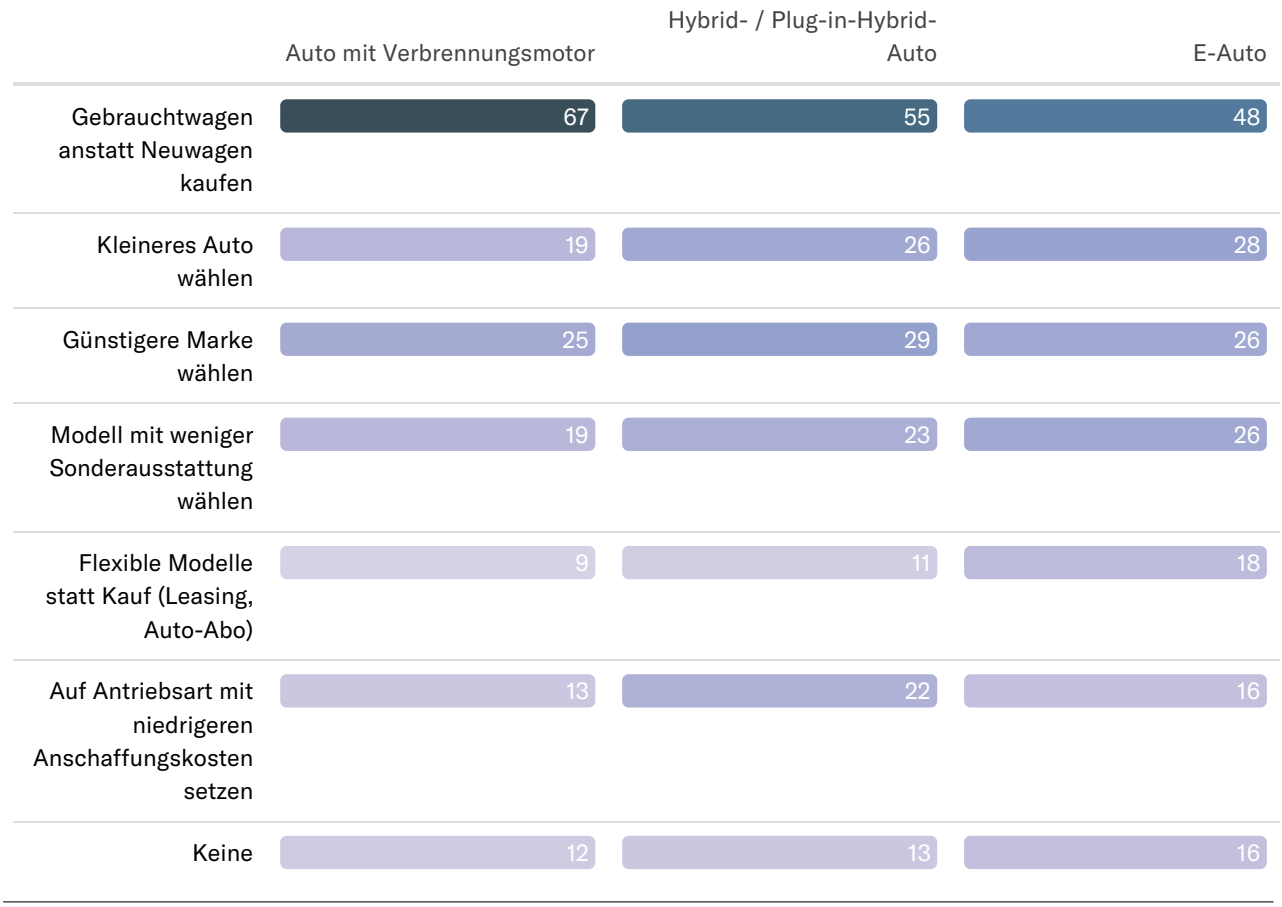


Welche Sparmassnahmen geplant sind, hängt auch davon ab, welchen Autotyp die Personen kaufen wollen (Abb. 6). Der grösste Unterschied ist, dass Verbrenner-Interessierte deutlich häufiger angeben, sich einen Gebrauchtwagen statt eines Neuwagens kaufen zu wollen (67%) als Personen, die an einem Hybrid-Auto (55%) oder einem E-Auto (48%) interessiert sind. Das dürfte nicht zuletzt damit zusammenhängen, dass der Gebrauchtwagenmarkt für E-Autos tendenziell noch weniger etabliert ist als bei Autos mit Verbrennungsmotor.[5]

[5] AXA Mobilitätstacho 2024

Kostensparmassnahmen bei Autokauf – Nach voraussichtlich nächstem Auto (Abb. 6)

«Wenn Sie an Ihre nächste Autoanschaffung denken: Welche der folgenden Massnahmen werden Sie voraussichtlich aus Kostengründen treffen?» – ohne Personen, die sich sowieso kein Auto (mehr) kaufen wollen.

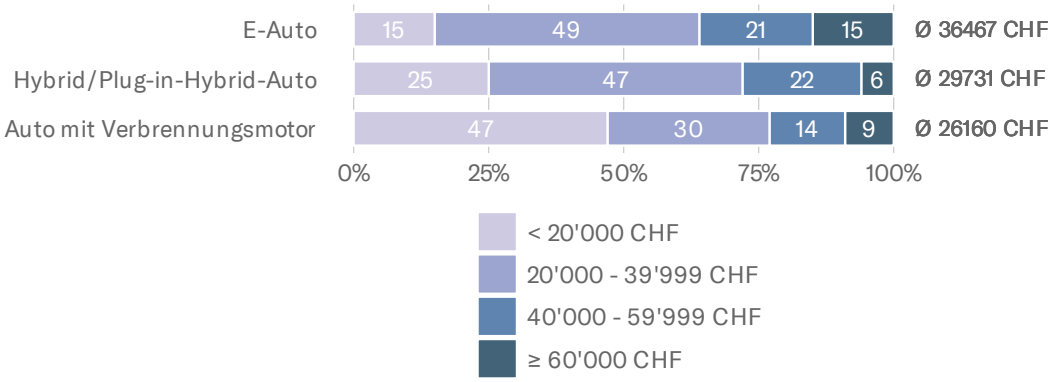


Personen, die sich ein E-Auto kaufen wollen, wählen derweil häufiger als Verbrenner- oder Hybridinteressierte ein kleineres Auto (28%) oder ein Modell mit weniger Sonderausstattung (26%), um Kosten zu sparen. Auch entscheiden sie sich häufiger dazu, überhaupt kein Auto zu kaufen, sondern stattdessen eines zu leasen oder zu mieten (18%).

Obwohl auch viele angehende Käuferinnen und Käufer eines E-Autos bei ihrem Kauf Kosten sparen wollen, tun sie das im Schnitt auf höherem Niveau als die übrigen Autokaufinteressierten. Wie in Abbildung 7 zu sehen ist, beträgt das Budget bei Personen, die sich als nächstes ein E-Auto kaufen wollen, im Schnitt rund 36’500 Franken – rund 10’000 Franken mehr als bei Personen, die einen Verbrenner planen. Das ist ein beträchtlicher Abstand. Hybrid-Kaufinteressierte liegen mit durchschnittlich rund 29’700 Franken dazwischen.

Budget für nächsten Autokauf – nach voraussichtlich nächstem Auto (Abb. 7)

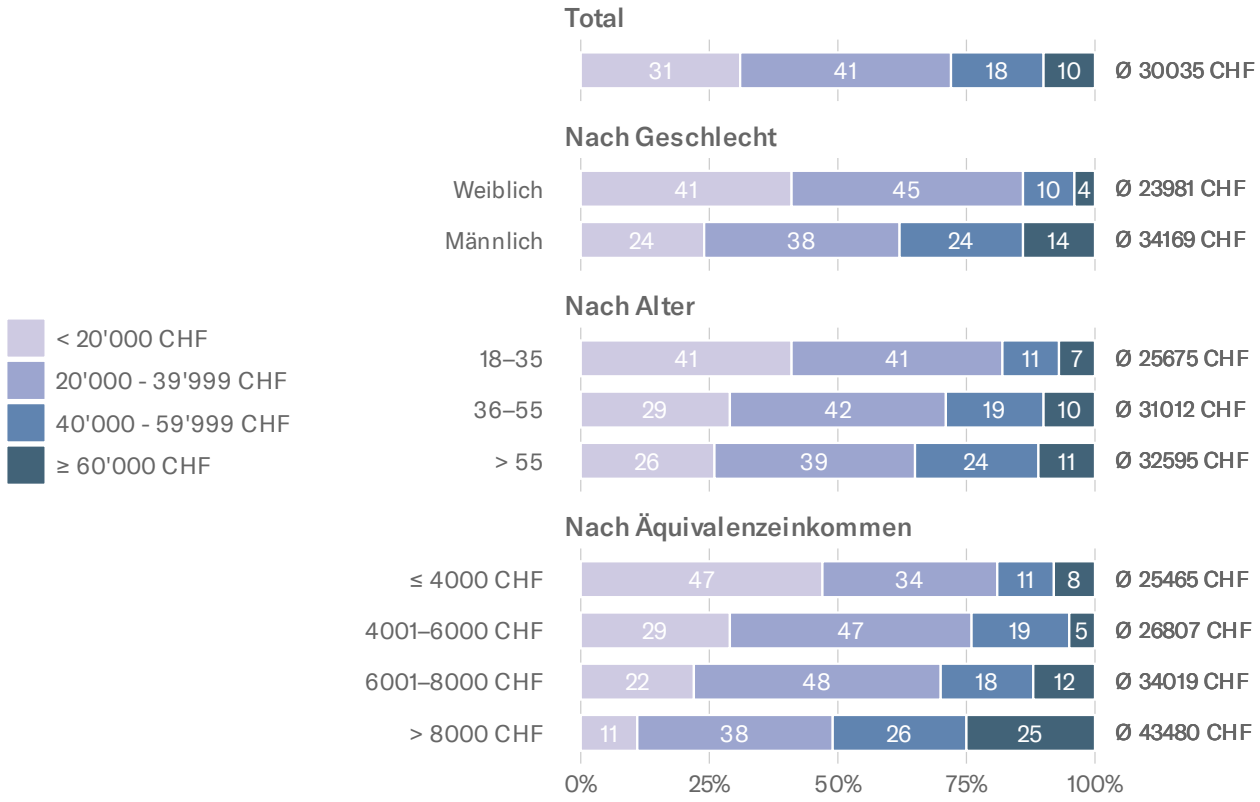
«Wie viel werden Sie voraussichtlich ungefähr für Ihren nächsten Autokauf ausgeben?» – ohne Personen, die sich sowieso kein Auto (mehr) kaufen wollen.



Im Schnitt beträgt das Budget für den nächsten Autokauf ziemlich genau 30’000 Franken (Abb. 8). Dabei gibt es einen sehr ausgeprägten Geschlechter-Unterschied: im Durchschnitt geben Frauen an, rund 10’000 Franken weniger für ihren nächsten Autokauf ausgeben zu wollen als Männer. Jüngere sowie Personen mit niedrigerem Einkommen geben vergleichsweise ebenfalls durchschnittlich ein kleineres Budget für ihren nächsten Autokauf an.

Budget für nächsten Autokauf (Abb. 8)

«Wie viel werden Sie voraussichtlich ungefähr für Ihren nächsten Autokauf ausgeben?» – ohne Personen, die sich sowieso kein Auto (mehr) kaufen wollen.



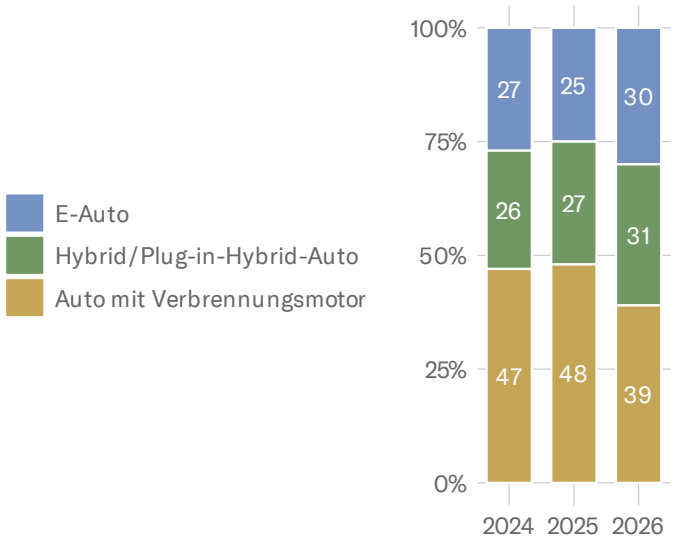
2.2 VERBRENNERAUTOS UNBELIEBTER AUFGRUND HOHER TREIBSTOFFPREISE

Autos mit Verbrennungsmotoren sind dieses Jahr deutlich weniger beliebt als noch in den letzten beiden Jahren. Innerhalb eines Jahres ist der Anteil der Verbrenner-Kaufinteressierten um neun Prozentpunkte eingebrochen: 39 Prozent der Personen, die sich irgendwann nochmal ein Auto kaufen wollen, geben an, als nächstes ein Auto mit Verbrennungsmotor kaufen zu wollen (Abb. 9). Zum Vergleich: Im Jahr 2024 lag der Anteil noch bei 47 Prozent, 2025 bei 48 Prozent. Tendenziell zugelegt haben dafür sowohl

E-Autos (von 25% auf 30% gestiegen gegenüber 2025) als auch Hybrid- und Plug-in-Hybrid-Autos (von 27% auf 31%).

Nächstes Auto-Modell – Zeitvergleich (Abb. 9)

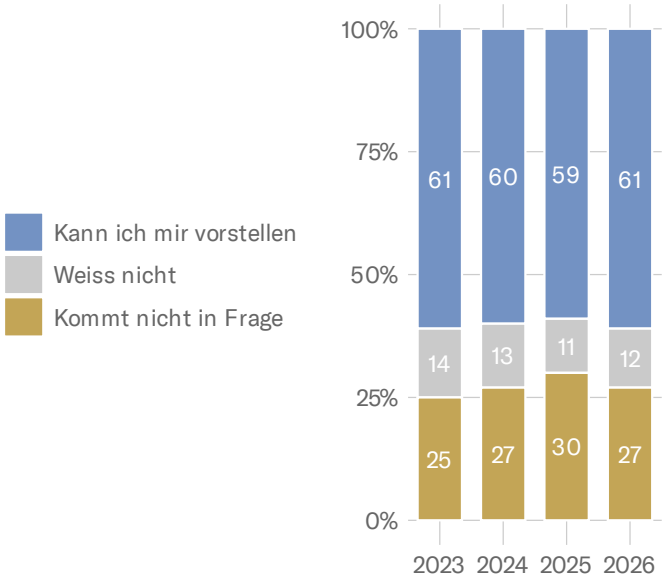
«Welche Art Auto werden Sie voraussichtlich als nächstes anschaffen?» – ohne Personen, die sich sowieso kein Auto (mehr) kaufen wollen und ohne Personen, die noch nicht abschätzen können, welches Auto sie als nächstes kaufen wollen.



Gleichzeitig ist die grundsätzliche Offenheit gegenüber E-Autos tendenziell stabil geblieben, wie auf Abbildung 10 zu sehen ist. Im Jahr 2026 gaben 61 Prozent an, dass sie es sich grundsätzlich vorstellen können, ein E-Auto zu kaufen. 2025 lag der Wert noch bei 59 Prozent. Trotz technologischen und preislichen Fortschritten in den letzten Jahren gibt immer noch gut ein Viertel (27%) an, dass für sie ein E-Auto beim nächsten Autokauf nicht in Frage kommt.

Grundsätzliche Einstellung zu E-Auto-Kauf – Zeitvergleich (Abb. 10)

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



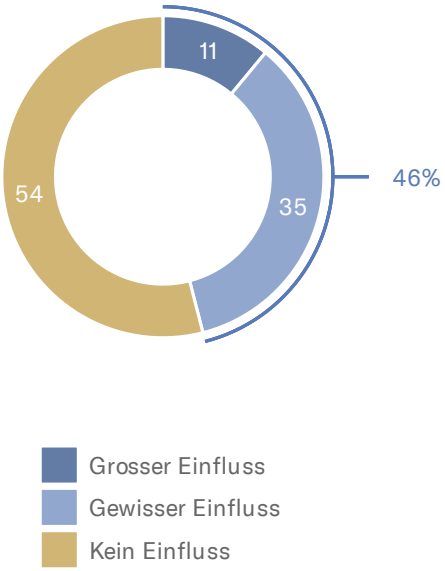
Die Werte zur grundsätzlichen Offenheit sind somit tendenziell stabiler geblieben als die Kaufabsicht (Abb. 9), die sich seit dem letzten Jahr stärker verändert hat. Das legt nahe, dass weniger ein grundlegender Einstellungswandel als vielmehr konkrete Faktoren dazu beigetragen haben, dass bereits grundsätzlich offene Personen nun tatsächlich einen E-Auto-Kauf planen.

Mehrere solcher Faktoren kommen dafür in Frage. Eine Rolle spielen vermutlich die sich angleichenden Neupreise von E-Autos und Verbrennern sowie das grössere Angebot an E-Autos, insbesondere aus Asien. Eine weitere treibende Kraft dürften ausserdem die derzeit hohen Treibstoffpreise aufgrund des Kriegs der USA und Israels mit dem Iran sein. Abbildung 11 zeigt, dass 11 Prozent angeben, die hohen Treibstoffpreise hätten einen grossen Einfluss auf ihre Bereitschaft, beim nächsten Autokauf auf ein E-Auto zu setzen. Für weitere 35 Prozent haben die Preise einen gewissen Einfluss. Insgesamt sind das demnach 46 Prozent, bei denen die hohen Preise es wahrscheinlicher

gemacht haben, dass sie sich als nächstes ein E-Auto kaufen werden.

Einfluss der hohen Treibstoffpreise auf E-Auto-Kaufbereitschaft (Abb. 11)

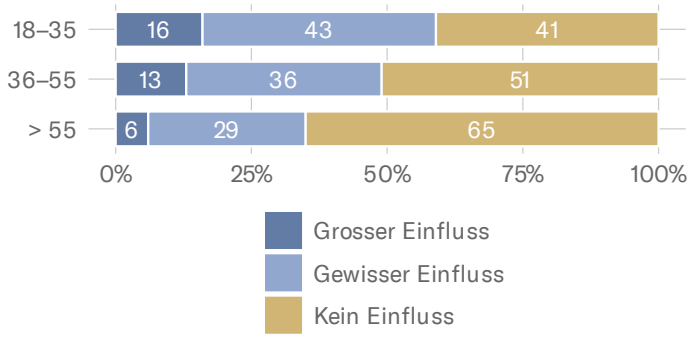
«Inwiefern beeinflussen die aktuell hohen Treibstoffpreise Ihre Bereitschaft, beim nächsten Autokauf auf ein E-Auto zu setzen?» – ohne Personen, die sich sowieso kein Auto (mehr) kaufen wollen.



Junge Menschen geben besonders häufig an, die Preise würden ihren nächsten Kaufentscheid beeinflussen (Abb. 12). Für 59 Prozent der 18- bis 35-Jährigen ist ein Entscheid für ein E-Auto deshalb gemäss eigenen Angaben wahrscheinlicher geworden. Bei den 36 bis 55-Jährigen sind es 49 Prozent, bei den über 55-Jährigen 35 Prozent.

Einfluss der hohen Treibstoffpreise auf E-Auto-Kaufbereitschaft – nach Alter (Abb. 12)

«Inwiefern beeinflussen die aktuell hohen Treibstoffpreise Ihre Bereitschaft, beim nächsten Autokauf auf ein E-Auto zu setzen?» – ohne Personen, die sich sowieso kein Auto (mehr) kaufen wollen.



Doch obwohl bei kaufinteressierten jungen Menschen wegen der hohen Benzinpreise die Bereitschaft für den Kauf eines E-Autos gestiegen ist, plant trotzdem beinahe die Hälfte von ihnen (46%), sich einen Verbrenner anzuschaffen (Abb. 13). Junge Menschen sind also zwar preissensitiver, doch die aktuell noch durchschnittlich höheren Neupreise von E-Autos scheinen trotz den hohen Benzinpreisen weiterhin für viele abschreckend zu wirken. Gestützt wird diese Interpretation durch die Aufschlüsselung nach Einkommen: je höher das Äquivalenzeinkommen, desto eher beabsichtigen die Personen den Kauf eines E-Autos.

Ein weiterer Grund, weshalb Junge seltener einen E-Auto-Kauf planen, dürfte sein, dass sie häufiger in Mietwohnungen leben und deshalb vielfach zuhause keinen guten Zugang zu Ladestationen haben.[6] Insgesamt wollen sich nur 22 Prozent der Mietenden als nächstes ein E-Auto kaufen, verglichen mit 38 Prozent der Stockwerkeigentümer und 43 Prozent der Eigentümerinnen eines Einfamilienhauses.

[6] AXA Mobilitätstacho 2024

Nächstes Auto-Modell (Abb. 13)

«Welche Art Auto werden Sie voraussichtlich als nächstes anschaffen?» – ohne Personen, die sich sowieso kein Auto (mehr) kaufen wollen und ohne Personen, die noch nicht abschätzen können, welches Auto sie als nächstes kaufen wollen.

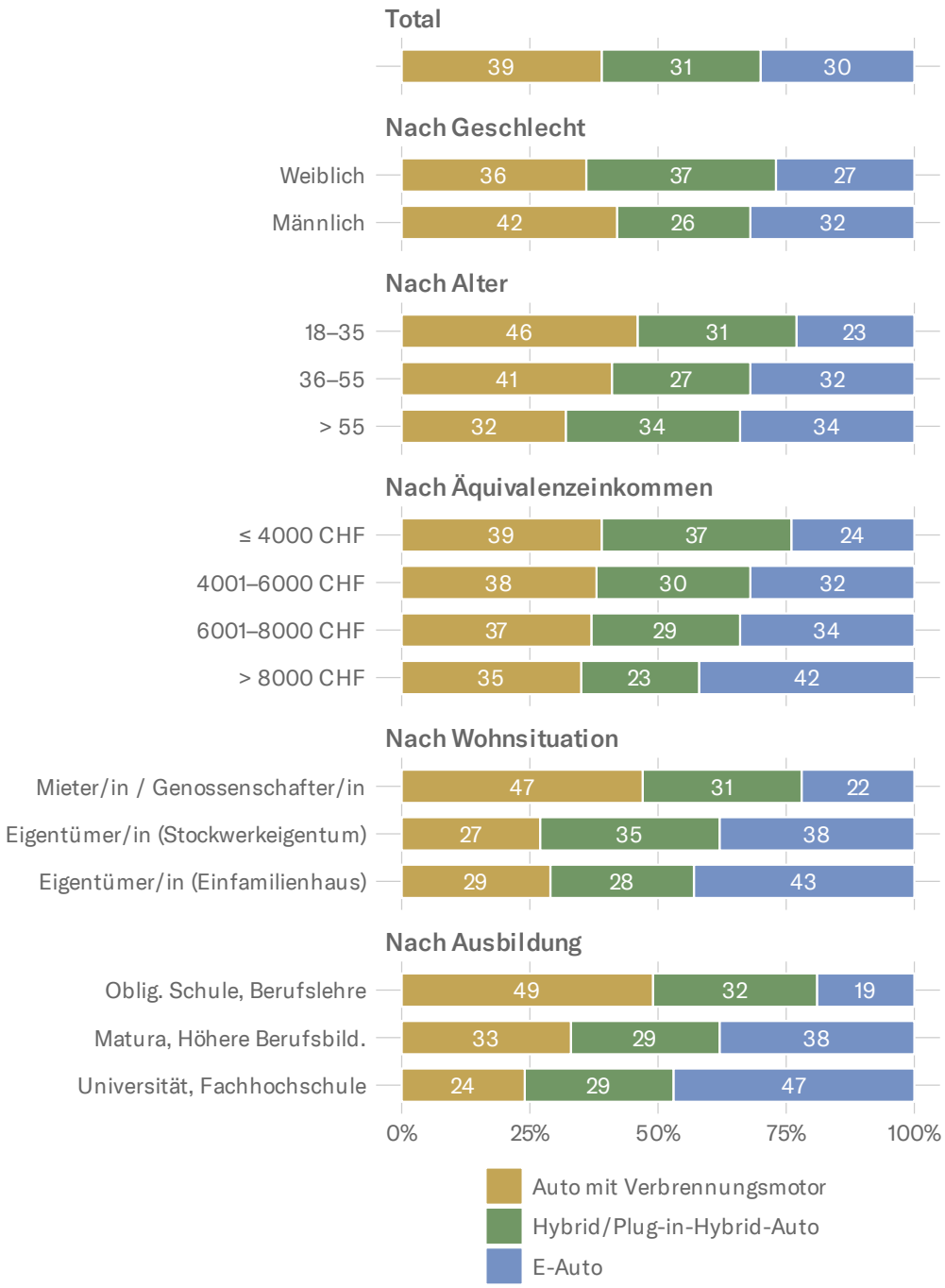


Abbildung 13 zeigt auch Unterschiede bei der Kaufabsicht zwischen den Geschlechtern: Männer planen demnach tendenziell häufiger einen E-Auto-Kauf (32%) als Frauen (27%) – wobei auch mehr Männer ein Auto mit Verbrennungsmotor kaufen wollen (42% gegenüber 36%). Frauen bevorzugen dafür häufiger Hybrid-Autos.

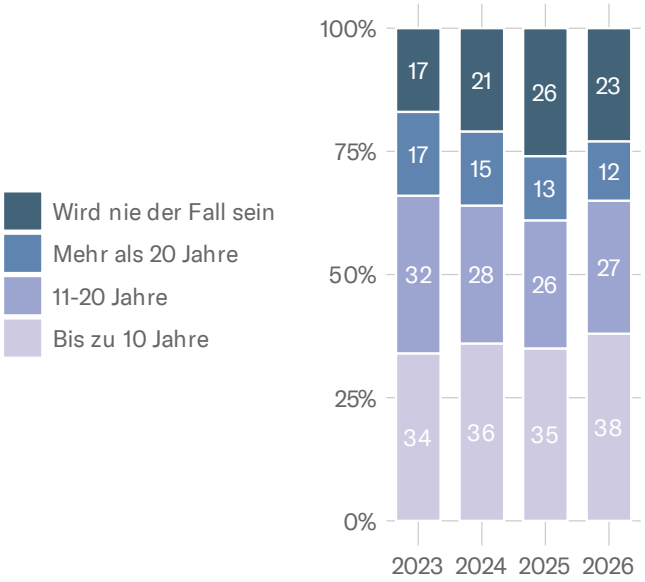
Schliesslich gibt es auch nach Bildungsniveau klare Unterschiede: Personen, die eine Berufslehre gemacht haben, bevorzugen deutlich häufiger Autos mit Verbrennungsmotoren (49%) gegenüber E-Autos (19%). Bei Personen mit einem Hochschulabschluss kehrt sich das Bild um: 24 Prozent von ihnen planen den Kauf eines Autos mit Verbrennungsmotor, 47 Prozent wollen sich ein E-Auto zulegen. Das dürfte zum einen mit dem durchschnittlich höheren Einkommen von Personen mit Hochschulabschluss zusammenhängen. Zum anderen gewichten Personen mit hohem Bildungsstand politisch im Schnitt auch den Klimaschutz höher und haben so einen zusätzlichen Grund, auf eine erneuerbare Antriebsform zu setzen.[7]

Generell scheint die Stimmung in der Bevölkerung in Bezug auf E-Autos dieses Jahr wieder optimistischer zu sein als auch schon. So hatten etwa in den vergangenen Jahren immer mehr Menschen geglaubt, es werde noch lange dauern, bis es auf Schweizer Strassen mehr E-Autos gibt als Autos mit Verbrennungsmotoren – oder dass dies gar nie der Fall sein werde (Abb. 14). Dieser Trend hat sich in diesem Jahr tendenziell wieder umgedreht. Während letztes Jahr noch 26 Prozent der Ansicht waren, dass E-Autos hierzulande nie in der Mehrheit sein werden, sind es dieses Jahr 23 Prozent. Der Anteil, der davon ausgeht, dass E-Autos bereits innerhalb der nächsten 10 Jahre in der Mehrheit sein werden, hat tendenziell leicht zugenommen und ist von 35 Prozent 2025 auf 38 Prozent 2026 angestiegen.

[7] Wahlbarometer 2025

Jahre bis zu Mehrheit von E-Autos auf Schweizer Strassen – Zeitvergleich (Abb. 14)

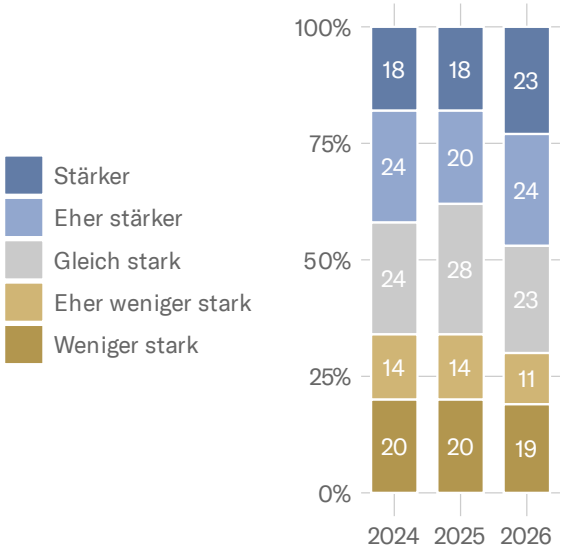
«Wie viele Jahre wird es Ihrer Meinung nach gehen, bis es in der Schweiz mehr E-Autos gibt als Autos mit Verbrennmotoren? (Geben Sie 0 ein, falls Sie denken, dass dies nie der Fall sein wird)»



Ausserdem wird eine stärkere Förderung der Elektromobilität durch die Politik wieder breiter gefordert, wie in Abbildung 15 zu sehen ist. Letztes Jahr waren noch 38 Prozent der Ansicht, dass die Politik die E-Mobilität klar oder eher stärker fördern sollte. Dieses Jahr sind es 47 Prozent, also beinahe die Hälfte der Bevölkerung.

Förderung der Elektromobilität durch die Politik – Zeitvergleich (Abb. 15)

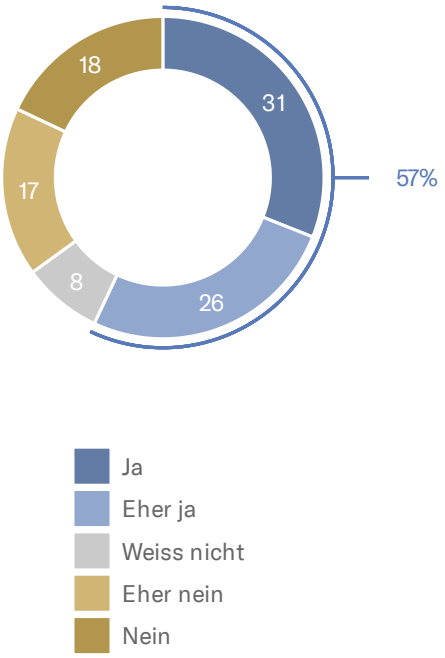
«Sollte die Schweizer Politik Elektromobilität stärker oder weniger stark fördern?»



Gleichzeitig ist eine Mehrheit jedoch der Ansicht, dass es noch zu früh sei, die Produktion von Autos mit Verbrennungsmotoren einzustellen (Abb. 16). Verschiedene Autohersteller wie zum Beispiel Mercedes-Benz, Opel oder Ford haben entschieden, die Produktion von Autos mit Verbrennungsmotoren länger fortzusetzen als ursprünglich angekündigt, anstatt in naher Zukunft vollständig auf Elektroantriebe umzustellen. 57 Prozent begrüssen dieses Vorgehen, 35 Prozent lehnen es ab.

Verlängerung der Produktion von Autos mit Verbrennungsmotoren (Abb. 16)

«Verschiedene Autohersteller (z.B. Mercedes-Benz, Opel, Ford) haben entschieden, die Produktion von Autos mit Verbrennungsmotoren länger fortzusetzen als ursprünglich angekündigt, anstatt in naher Zukunft vollständig auf Elektroantriebe umzustellen. Begrüssen Sie dieses Vorgehen?»



Die Bevölkerung befürwortet demnach einen schrittweisen Übergang zur Elektromobilität und schätzt einen vollständigen Technologiewechsel in den nächsten Jahren noch als verfrüht ein.

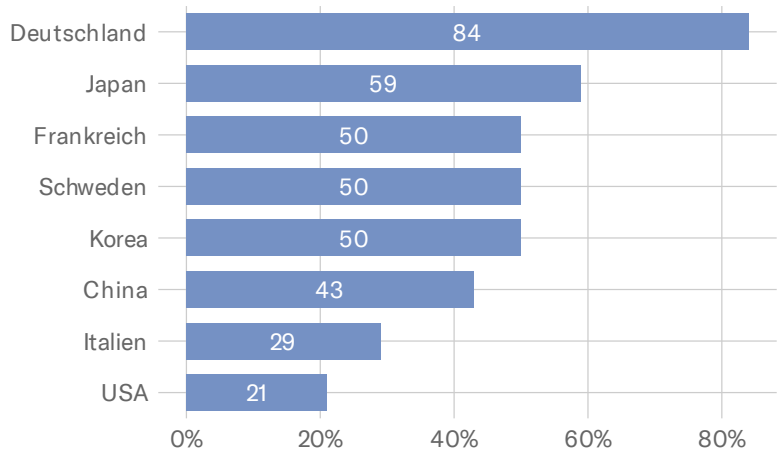
2.3 PREISGÜNSTIGE ASIATISCHE E-AUTOS GEWINNEN AN POPULARITÄT

Vom verstärkten Fokus auf die Kosten und der gestiegenen Nachfrage nach E-Autos scheinen insbesondere asiatische E-Auto-Hersteller zu profitieren. Abbildung 17 zeigt die beliebtesten Herstellerländer von E-Autos, wobei Deutschland wie in den Vorjahren weiterhin an der Spitze liegt. 84 Prozent

der angehenden E-Auto-Käuferinnen und -Käufer können es sich vorstellen, ein deutsches E-Auto zu kaufen. Trotz der vielbeschriebenen Krise in der deutschen Automobilindustrie[8] geniessen deutsche Autos hierzulande also weiterhin einen sehr guten Ruf.

Präferierte Herstellerländer für E-Auto-Kauf (Abb. 17)

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



Auf Platz zwei folgt Japan: 59 Prozent sind an einem japanischen E-Auto interessiert. Je die Hälfte könnten sich den Kauf eines französischen, schwedischen oder koreanischen E-Autos vorstellen. Dahinter folgt bald bereits China, mit 43 Prozent. Ein E-Auto von einem italienischen (29%) oder amerikanischen (21%) Hersteller zu kaufen, kann sich hingegen eine klare Mehrheit nicht vorstellen.

Im Zeitvergleich zeigt sich dabei ein klarer Trend: Alle asiatischen Hersteller konnten im Vergleich zu 2025 an Beliebtheit zulegen (Abb. 18). Der Anteil, der sich den Kauf eines E-Autos eines japanischen Herstellers vorstellen kann, ist von 52 auf 59 Prozent angestiegen. Bei koreanischen Herstellern ist der Anteil von 44 auf 50 Prozent und bei chinesischen Herstellern von 37 auf 43 Prozent gestiegen.

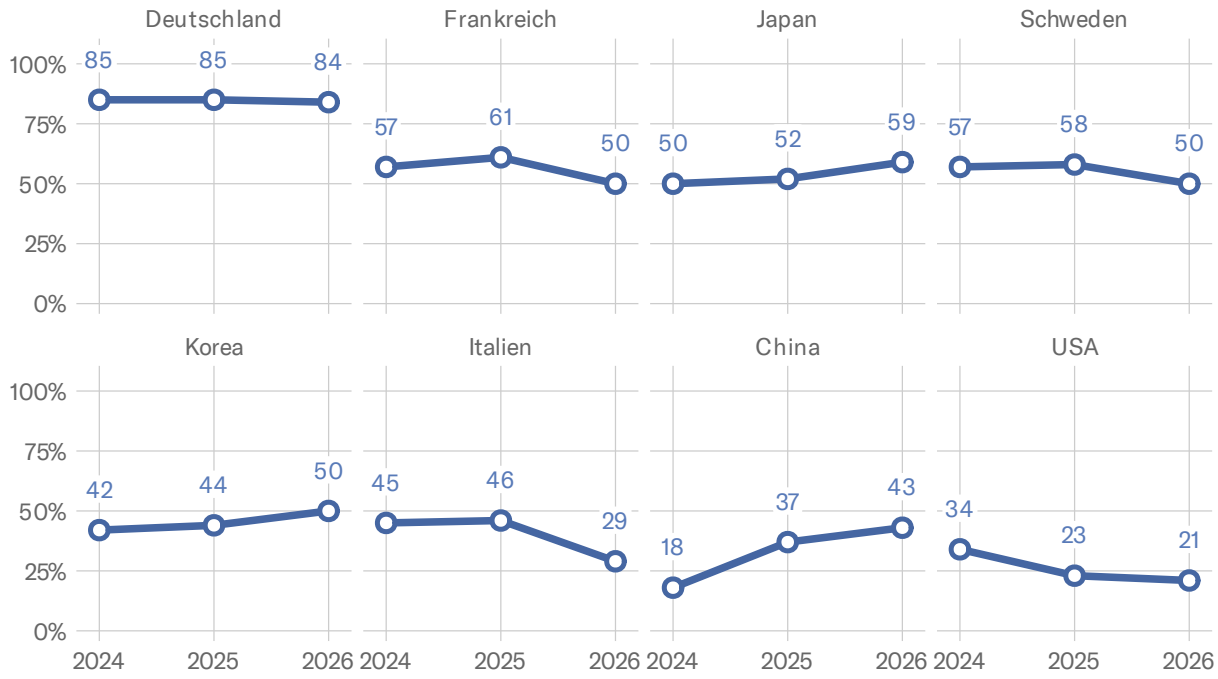
Die europäischen und amerikanischen Herstellerländer haben im gleichen Zeitraum alle tendenziell an Boden verloren. Einzig

[8] siehe z.B. SRF, 16.3.2026

Deutschland kann sein hohes Niveau halten. Frankreich als Herstellerland ziehen anstatt 61 noch 50 Prozent in Betracht, Schweden anstatt 58 noch 50 Prozent. Die USA hatten von 2024 auf 2025 einen regelrechten Absturz hingelegt von 34 auf 23 Prozent – 2026 liegt der Wert weiterhin auf diesem tiefen Niveau (21%). Aus den USA kam zwar letztes Jahr das meistverkaufte E-Auto, der Tesla Model Y,[9] doch das Image dessen Herstellers und des Landes insgesamt haben hierzulande in letzter Zeit gelitten – so stark, dass es auf der Beliebtheitsskala sogar deutlich hinter China gerutscht ist. Mittlerweile können sich nur noch halb so viele Menschen vorstellen, ein E-Auto aus den USA zu kaufen wie eines aus China.

Präferierte Herstellerländer für E-Auto-Kauf – Zeitvergleich (Abb. 18)

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



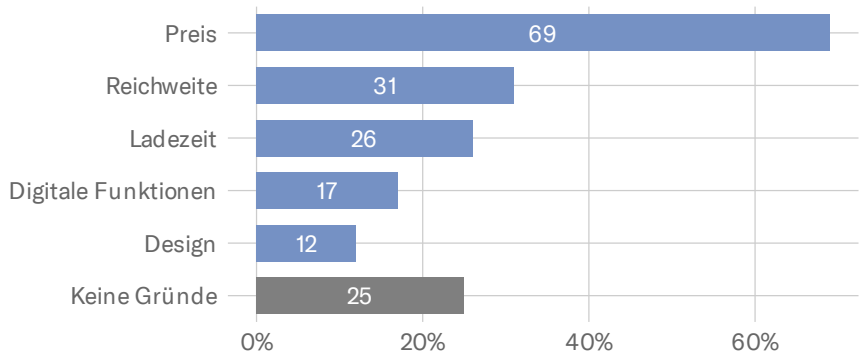
Was aus Sicht der angehenden E-Auto Käuferinnen und -Käufer für den Kauf eines chinesischen E-Autos spricht, zeigt Abbildung 19. Dabei sticht eindeutig der Preis hervor: 69 Prozent sehen niedrige Preise als einen Vorteil von chinesischen E-

[9] Swiss eMobility, Jahresrapport 2025

Autos gegenüber der Konkurrenz. Damit platziert sich der Preis deutlich vor anderen Faktoren wie der Reichweite (von 31% als Vorteil chinesischer E-Autos angesehen), der Ladezeit (26%), der digitalen Funktionen (17%) oder des Designs (12%). 25 Prozent sehen gar keine Gründe, die für chinesische Elektroautos sprechen.

Gründe für den Kauf eines chinesischen E-Autos (Abb. 19)

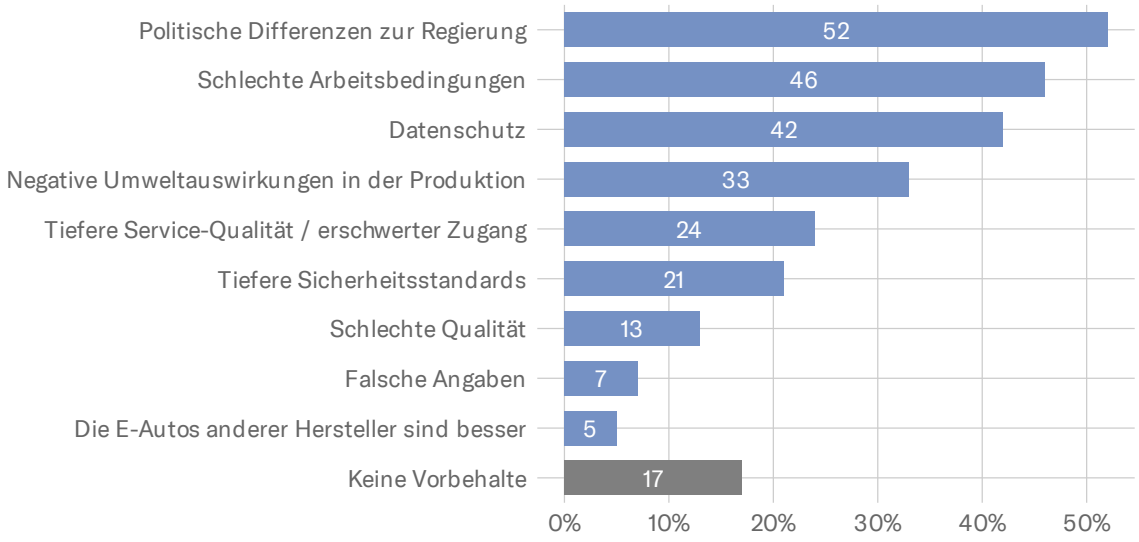
«Welche Gründe sprechen für Sie für den Kauf eines E-Autos eines chinesischen Herstellers?» – nur Personen, die sich als nächstes Auto voraussichtlich ein E-Auto anschaffen wollen.



Umgekehrt sind jedoch auch Vorbehalte gegenüber China weit verbreitet, wie in Abbildung 20 zu sehen ist. Nur 17 Prozent haben keine Vorbehalte gegenüber chinesischen E-Autos. Am häufigsten (52%) werden politische Differenzen als Grund genannt, der gegen den Kauf eines chinesischen E-Autos spricht. Auch schlechte Arbeitsbedingungen (46%), Datenschutz (42%) oder negative Umweltauswirkungen in der Produktion (33%) werden von vielen genannt. Negative Eigenschaften der Autos selbst, die im Alltag von Nachteil sein könnten, wie tiefere Sicherheitsstandards (21%), schlechte Qualität (13%) oder eine insgesamt schlechtere Beurteilung als die Autos anderer Hersteller (5%) werden hingegen deutlich seltener genannt.

Gründe gegen den Kauf eines chinesischen E-Autos (Abb. 20)

«Welche Gründe sprechen für Sie gegen den Kauf eines E-Autos eines chinesischen Herstellers?» – nur Personen, die sich als nächstes Auto voraussichtlich ein E-Auto anschaffen wollen.



Es werden also durchaus eine Reihe negativer Aspekte von chinesischen E-Autos wahrgenommen, allerdings sind diese primär auf politische und moralische Überlegungen zurückzuführen. Doch insbesondere die niedrigen Preise scheinen für viele ein so grosser Vorteil zu sein, dass ein wachsender Teil der E-Auto-Interessierten den Kauf eines chinesischen Elektroautos in Betracht zieht.

Investitionen in die Verkehrs-infrastruktur

Dieses Kapitel widmet sich den Investitionen in die Schweizer Verkehrsinfrastruktur. Wo sieht die Bevölkerung den grössten Investitionsbedarf – bei der Schiene oder bei der Strasse? Wie wird das vom Bundesrat geplante Ausbauprojekt «Verkehr ‘45» mit seinen Bahn- und Nationalstrassenprojekten beurteilt? Und wie steht die Bevölkerung zu Finanzierungsinstrumenten wie einer neuen Steuer für E-Autos oder der unbefristeten Fortführung des Mehrwertsteuerpromilles?

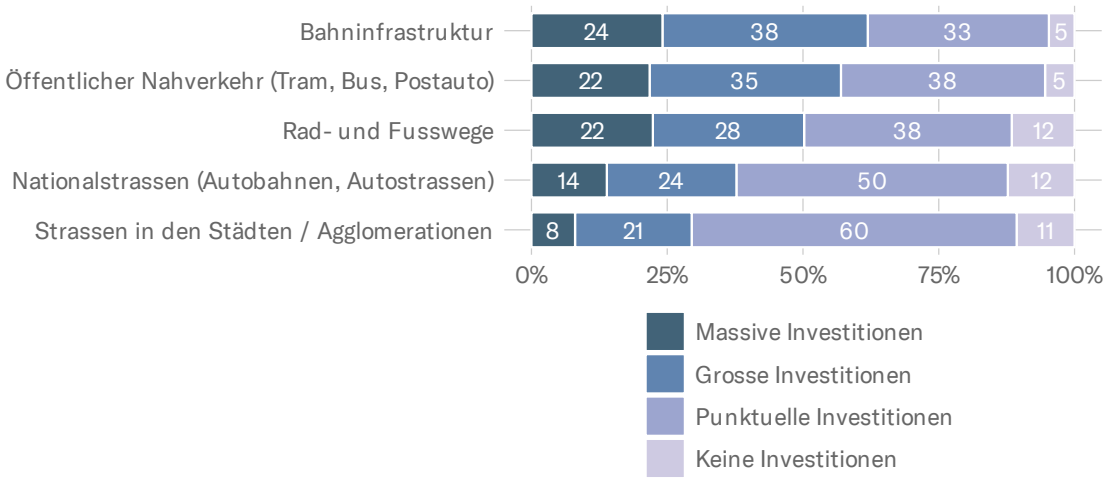
3.1 INVESTITIONEN BEI DER STRASSE UMSTRITTENER ALS BEI DER BAHN

Den grössten Investitionsbedarf bei der Schweizer Verkehrsinfrastruktur sieht die Bevölkerung beim öffentlichen Verkehr. Wie Abbildung 21 zeigt, sind 62 Prozent der Ansicht, dass massiv oder gross in die Kapazität der Bahninfrastruktur investiert werden sollte. Beim öffentlichen Nahverkehr sind es 57 Prozent, bei den Rad- und Fusswegen genau die Hälfte. Deutlich zurückhaltender ist die Bevölkerung hingegen bei der Strasse: Grosse oder massive Investitionen in die Nationalstrassen fordern 38 Pro-

zent, bei den Strassen in den Städten und Agglomerationen sind es sogar lediglich 29 Prozent. Bei der Strasse ist stattdessen die Antwort «punktuelle Investitionen» am häufigsten. Ganz ohne Investitionen in die Kapazität auskommen wollen aber auch beim Strassenverkehr nur die wenigsten.

Investitionsbedarf in die Kapazität der Infrastruktur (Abb. 21)

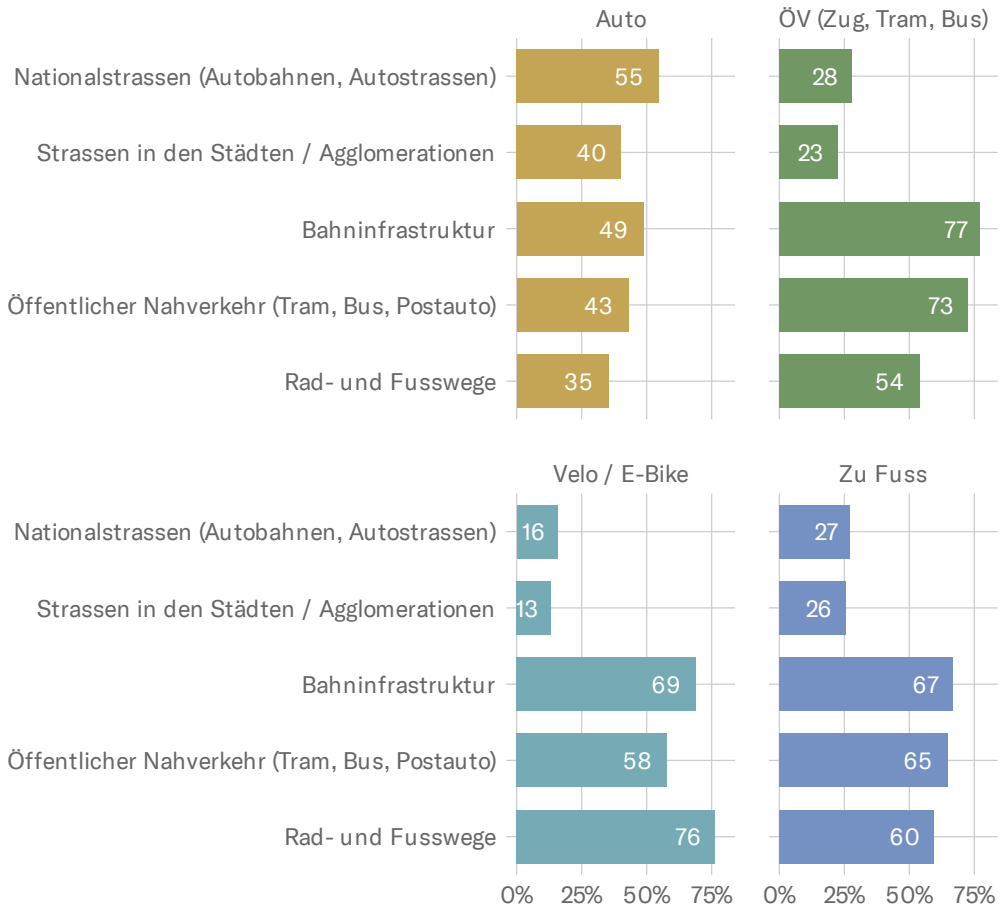
«Wie stark sollte Ihrer Meinung nach bei folgenden Bereichen in die Kapazität der Infrastruktur investiert werden? (Verhindern von Überlastung, Anbindung von allen relevanten Orten, etc.)»



Der wahrgenommene Investitionsbedarf hängt stark davon ab, mit welchem Verkehrsmittel die Befragten selbst im Alltag hauptsächlich unterwegs sind (Abb. 22). Personen, die vor allem das Auto nutzen, sehen den grössten Investitionsbedarf bei den Nationalstrassen (55%). Wer primär mit dem ÖV unterwegs ist, wünscht sich hingegen in erster Linie umfangreiche Investitionen in die Bahninfrastruktur (77%) und den öffentlichen Nahverkehr (73%) – Investitionen in die Nationalstrassen (28%) oder die Strassen in den Städten (23%) finden in dieser Gruppe deutlich weniger Zuspruch.

Investitionsbedarf in die Kapazität der Infrastruktur – nach Hauptverkehrsmittel (Abb. 22)

«Wie stark sollte Ihrer Meinung nach bei folgenden Bereichen in die Kapazität der Infrastruktur investiert werden? (Verhindern von Überlastung, Anbindung von allen relevanten Orten, etc.)» – gezeigt ist der Anteil, der entweder «Massive Investitionen» oder «Grosse Investitionen» geantwortet hat.



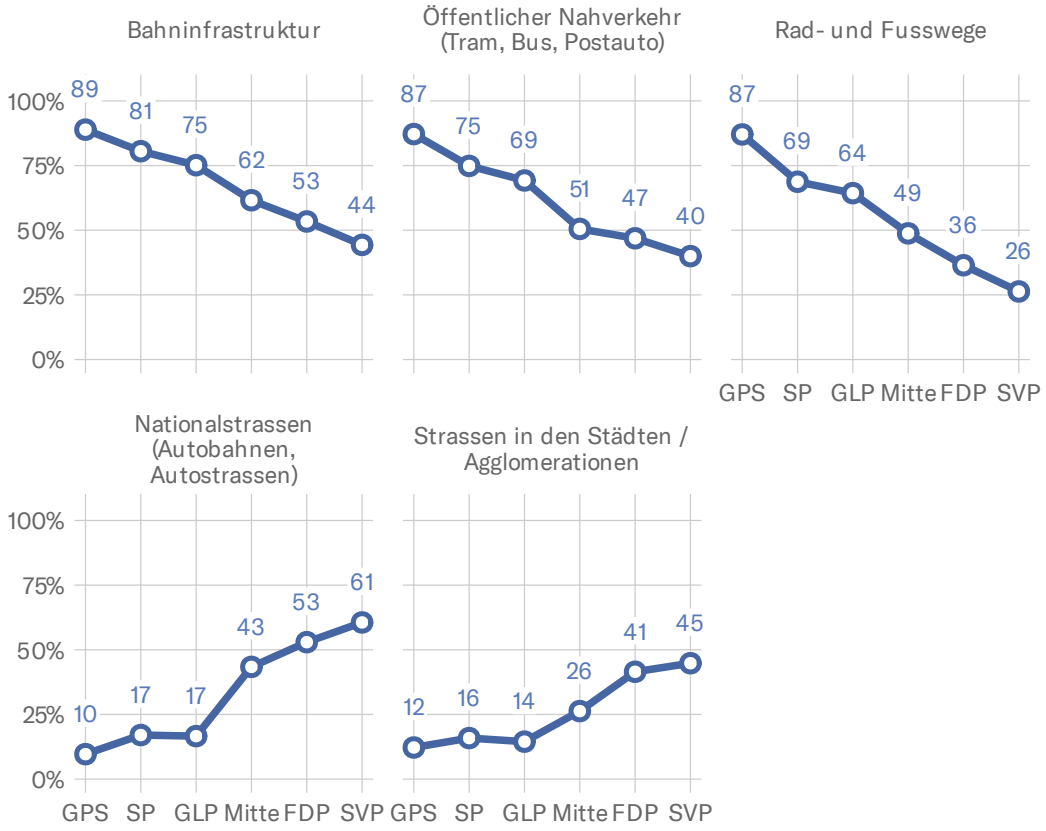
Velofahrende sprechen sich besonders für die Rad- und Fusswege aus (76%), während nur 16 respektive 13 Prozent von ihnen grosse Investitionen in die Strasseninfrastruktur fordern. Auffallend ist, dass die Autofahrenden der Bahninfrastruktur immerhin einen beträchtlichen Investitionsbedarf attestieren (49%), doch umgekehrt gilt dies kaum: Ausserhalb der Gruppe der Autofahrenden haben umfangreiche Investitionen in die Strasseninfrastruktur einen schweren Stand.

Noch deutlicher fallen die Unterschiede zwischen den politischen Lagern aus (Abb. 23). Bei der Bahninfrastruktur, dem öffentlichen Nahverkehr sowie den Rad- und Fusswegen nimmt der wahrgenommene Investitionsbedarf von links nach rechts

kontinuierlich ab. Während beispielsweise 89 Prozent der Grünen-Wählenden grosse oder massive Investitionen in die Bahninfrastruktur fordern, sind es bei den SVP-Wählenden noch 44 Prozent.

Investitionsbedarf in die Kapazität der Infrastruktur – nach Partei (Abb. 23)

«Wie stark sollte Ihrer Meinung nach bei folgenden Bereichen in die Kapazität der Infrastruktur investiert werden? (Verhindern von Überlastung, Anbindung von allen relevanten Orten, etc.)» – gezeigt ist der Anteil, der entweder «Massive Investitionen» oder «Grosse Investitionen» geantwortet hat.



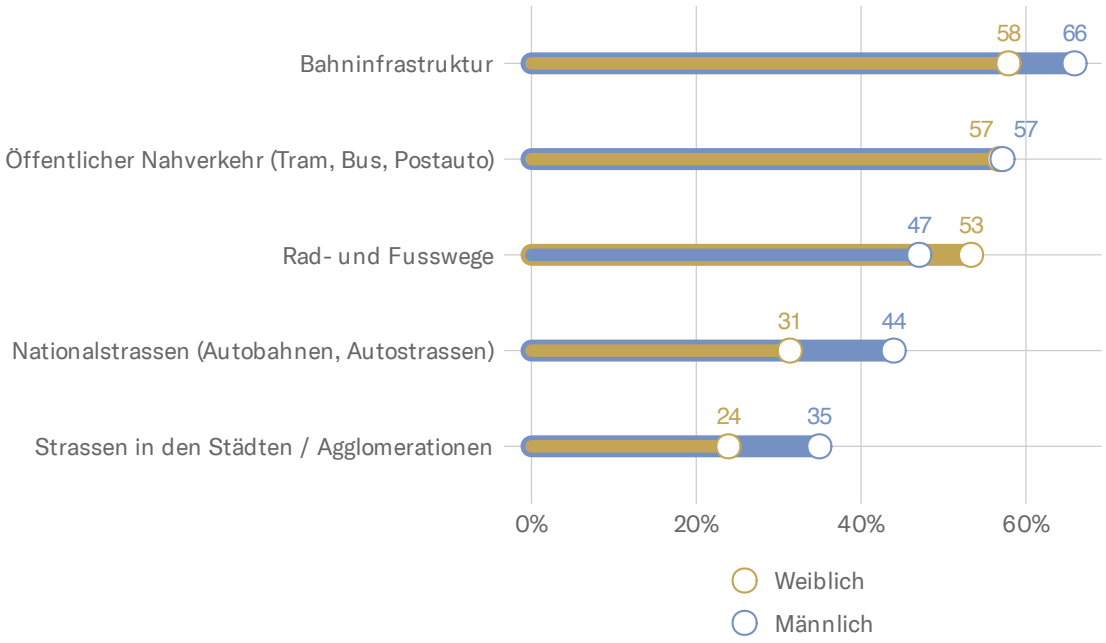
Bei der Strasse zeigt sich das umgekehrte Bild: Grosse Investitionen in die Nationalstrassen fordern 61 Prozent der SVP- und 53 Prozent der FDP-Wählenden, aber nur zehn Prozent der Wählenden der Grünen. Bemerkenswert ist dabei, dass grosse Investitionen in die Kapazität der Bahninfrastruktur über praktisch das gesamte politische Spektrum mehrheitsfähig sind – einzig bei der SVP fordert mit 44 Prozent nur eine knappe Minderheit grosse oder massive Investitionen. Umfangreiche Investitionen

in einen Kapazitätsausbau der Strasse sind hingegen selbst im bürgerlichen Lager nicht unumstritten.

Auch zwischen den Geschlechtern gibt es Unterschiede (Abb. 24). Männer sehen sowohl bei der Bahninfrastruktur (66% gegenüber 58%) als auch bei der Strasse einen grösseren Investitionsbedarf als Frauen. Besonders ausgeprägt ist der Unterschied bei den Nationalstrassen (44% gegenüber 31%) und bei den Strassen in den Städten und Agglomerationen (35% gegenüber 24%). Frauen wünschen sich dafür etwas häufiger Investitionen in die Rad- und Fusswege (53% gegenüber 47%). Beim öffentlichen Nahverkehr sind sich die Geschlechter mit je 57 Prozent einig.

Investitionsbedarf in die Kapazität der Infrastruktur – nach Geschlecht (Abb. 24)

«Wie stark sollte Ihrer Meinung nach bei folgenden Bereichen in die Kapazität der Infrastruktur investiert werden? (Verhindern von Überlastung, Anbindung von allen relevanten Orten, etc.)» – gezeigt ist der Anteil, der entweder «Massive Investitionen» oder «Grosse Investitionen» geantwortet hat.



Insgesamt zeigt sich: Investitionen in den öffentlichen Verkehr stossen in praktisch allen Bevölkerungsgruppen auf breite Zustimmung. Investitionen in die Strasse sind hingegen innerhalb vieler Gruppen deutlich umstrittener. Generell polarisieren die

Investitionen sowohl entlang sowohl der politischen Ausrichtung als auch entlang der eigenen Nutzung der Befragten.

3.2 MEHRHEIT FÜR NEUE E-AUTO-STEUER

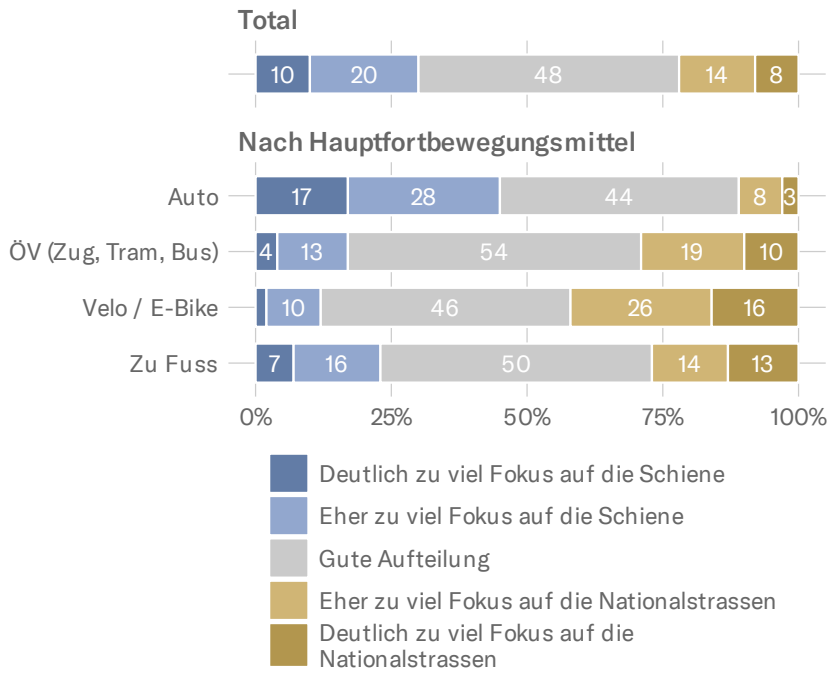
Im Januar 2026 hat der Bundesrat die Eckwerte seiner Vorlage «Verkehr ‘45» vorgestellt, welches Projekte zum Ausbau der Verkehrsinfrastruktur bis 2045 beinhaltet.[10] Damit werden zum ersten Mal Ausbauprojekte auf der Schiene und der Strasse in einer Vorlage gebündelt.

Insgesamt plant der Bundesrat, mit dem Projekt bis 2045 rund 24 Milliarden Franken in den Bahnausbau und rund elf Milliarden Franken in die Nationalstrassen zu investieren. Wie Abbildung 25 zeigt, hält knapp die Hälfte der Bevölkerung (48%) diese Aufteilung von rund zwei Dritteln für die Schiene und einem Drittel für die Strasse für gut. 30 Prozent finden, der Fokus liege zu stark auf der Schiene, 22 Prozent sehen einen zu starken Fokus auf den Nationalstrassen.

[10] «Verkehr ‘45», UVEK 2026

Verkehr ‘45: Verteilung der Gelder auf Schiene und Strasse (Abb. 25)

«Insgesamt sollen bis 2045 rund 24 Mrd. Franken in den Bahnausbau und rund 11 Mrd. Franken in die Nationalstrassen investiert werden. Wie beurteilen Sie diese Aufteilung von Geld zwischen Schiene (ca. zwei Drittel) und Nationalstrassen (ca. ein Drittel)?»



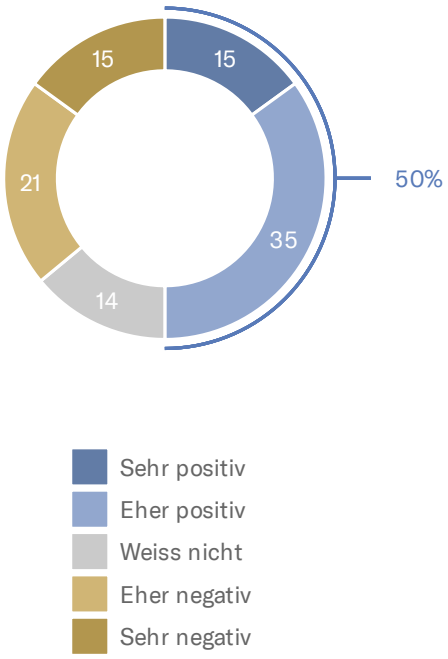
Sogar Personen, die im Alltag selbst hauptsächlich mit dem Auto unterwegs sind, zeigen sich mehrheitlich einverstanden damit, dass deutlich mehr in die Bahninfrastruktur als in die Nationalstrassen investiert werden soll. Während 45 Prozent der Autofahrenden finden, die Schiene erhalte zu viel Gewicht, sind 44 Prozent mit der Aufteilung zufrieden und 11 Prozent hätten sich sogar einen noch stärkeren Fokus auf die Schiene gewünscht. Bei den übrigen Verkehrsgruppen sind sogar jeweils über drei Viertel der Ansicht, der Fokus auf den Investitionen bei der Schiene sei gerechtfertigt oder solle sogar noch verstärkt werden.

Die konkreten Ausbaupläne bei den Nationalstrassen umfassen zehn Projekte mit Gesamtkosten von 10,8 Milliarden Franken. Darunter befinden sich in einem zweiten Ausbauschritt auch drei Projekte aus der 2024 vom Volk abgelehnten Autobahn-Ausbauvorlage. Aktuell beurteilt die Hälfte der Bevölkerung die Ausbaupläne bei den Nationalstrassen insgesamt positiv

(Abb. 26). 36 Prozent stehen den Plänen negativ gegenüber, 14 Prozent haben sich noch kein Urteil gebildet.

Verkehr ‘45: Ausbaupläne Nationalstrassen (Abb. 26)

«Die Vorlage «Verkehr ‘45» sieht insgesamt zehn Projekte zum Ausbau der Nationalstrassen vor, mit Gesamtkosten von CHF 10,8 Mrd. In einem ersten Schritt sollen zwei Projekte umgesetzt werden: 6-Spurausbau Aarau-Ost – Verzweigung Birrfeld (AG) auf der Strecke zwischen Zürich und Bern (CHF 400 Mio.) und der 6-Spurausbau Perly – Bernex (GE) in der Region Genf (CHF 1 Mrd.). In einem zweiten Ausbauschritt sollen dann noch acht weitere Projekte umgesetzt werden, (darunter drei Projekte aus der 2024 vom Volk abgelehnten Autobahn-Ausbauvorlage) mit Gesamtkosten von CHF 9,4 Mrd. Wie beurteilen Sie die Ausbaupläne des Bundesrates bei den Nationalstrassen?»



Die Finanzierung dieser Projekte läuft über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF). Damit dieser genügend Geld enthält, um die geplanten Ausbauprojekte zu finanzieren, plant der Bundesrat – separat vom Projekt «Verkehr ‘45» – eine Steuer für Elektrofahrzeuge einzuführen. [11] Damit sollen E-Autos einen Beitrag an den NAF zahlen, den sie bisher nicht leisten mussten. Denn der NAF wird hauptsächlich über die Mineralölsteuer gespeist, die die E-Autos nicht zahlen, weil sie keine fossilen Treibstoffe verbrennen. Die neue Steuer soll also dafür sorgen, dass auch E-Auto-Fahrende ihren Teil zum NAF beitragen. Kritikerinnen und Kritiker monieren jedoch unter

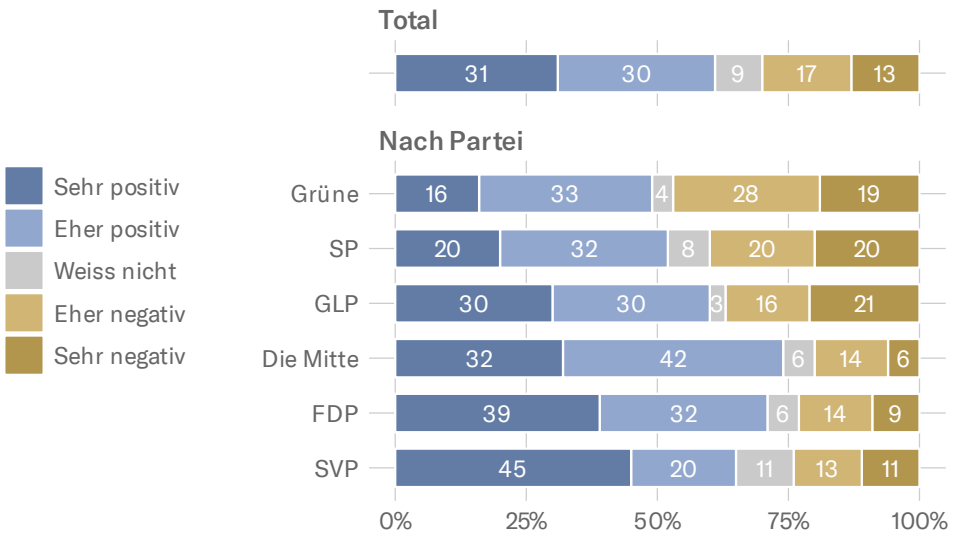
[11] «Verkehr ‘45», UVEK 2026

anderem, dass die neue Steuer die Energiewende beim Verkehr gefährde.[12]

Aktuell befürwortet eine Mehrheit im Grundsatz die neue Steuer auf Elektroautos. Sie wird von 61 Prozent positiv beurteilt, 30 Prozent lehnen sie ab (Abb. 27).

Einführung einer neuen E-Auto-Steuer (Abb. 27)

«Die geplanten Strassenprojekte werden über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds (NAF) finanziert. Dieser wird hauptsächlich durch die Mineralölsteuer gefüllt. Elektrofahrzeuge verbrennen keine fossilen Treibstoffe und zahlen deshalb keine Mineralölsteuer. Um Finanzierungslücken beim NAF zu verhindern, möchte der Bundesrat darum eine neue Steuer für E-Autos einführen. Wie beurteilen Sie dieses Vorgehen?»



Die grundsätzliche Zustimmung zur neuen E-Auto-Steuer ist in allen politischen Lagern vorhanden, fällt aber unterschiedlich deutlich aus. Am grössten ist sie bei den Wählenden der Mitte (74%), der FDP (71%) und der SVP (65%). Kritischer sind die Wählerschaften von GLP (60%) und SP (52%). Am stärksten gespalten sind die Wählenden der Grünen: 49 Prozent beurteilen die geplante Steuer positiv, 47 Prozent negativ. Damit ist die Zustimmung ausgerechnet in derjenigen Partei am tiefsten, die sich bisher als einzige vorbehaltlos hinter die Pläne zur Einführung der neuen Steuer gestellt hat.[13]

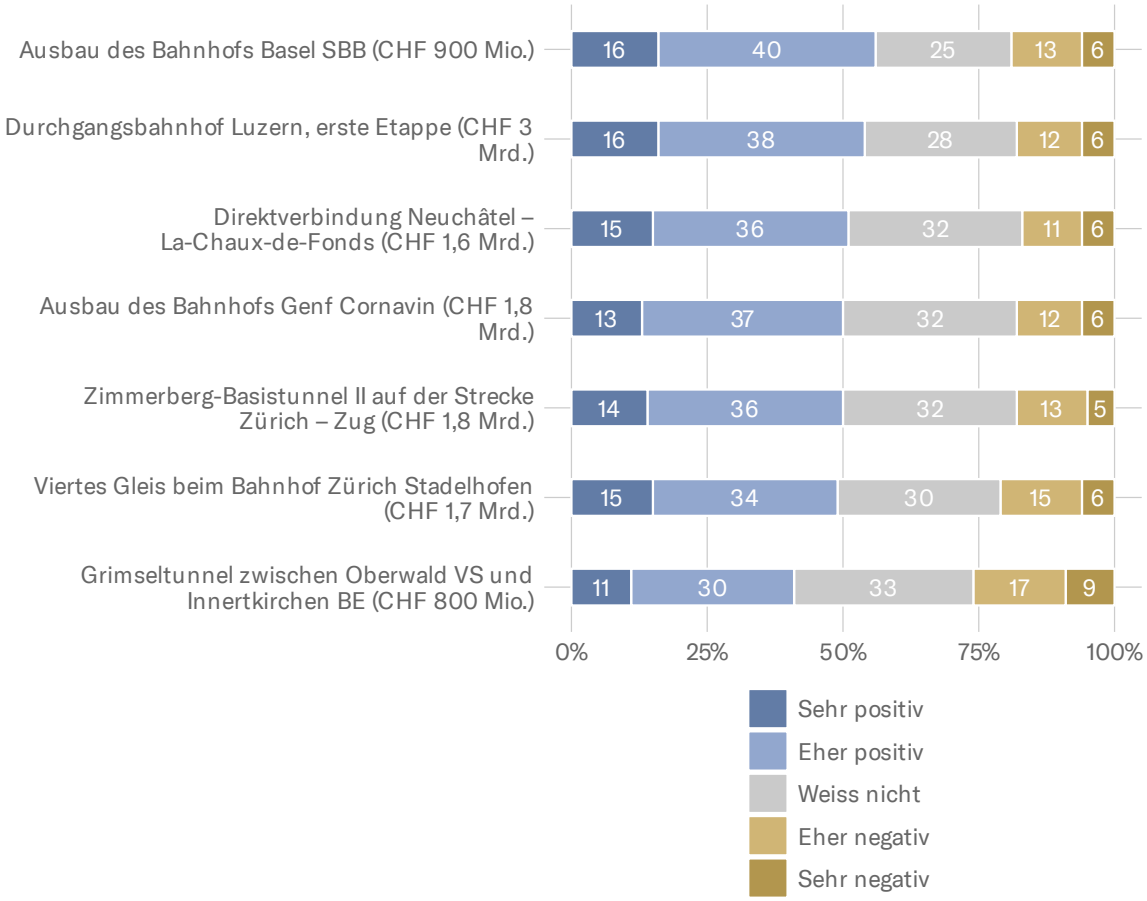
[12] Tagesanzeiger, 30.05.2026
[13] Tagesanzeiger, 30.05.2026

3.3 GRUNDSÄTZLICHER ZUSPRUCH FÜR PROJEKT «VERKEHR ‘45»

Bei der Bahninfrastruktur will der Bundesrat in einem ersten Schritt sieben Schlüsselprojekte realisieren. Diese stossen allesamt auf mehr Zustimmung als Ablehnung (Abb. 28). Am besten beurteilt werden der Ausbau des Bahnhofs Basel SBB (56% positiv) und die erste Etappe des Durchgangsbahnhofs Luzern (54%). Am wenigsten Zuspruch erhält der Grimseltunnel zwischen Oberwald und Innertkirchen (41%). Auffallend ist bei allen Projekten der hohe Anteil an Personen, die mit «weiss nicht» antworten (25 bis 33 Prozent). Die wenigsten scheinen sich zu den einzelnen, teilweise stark regional verankerten Projekten bereits eine Meinung gebildet zu haben.

Verkehr ‘45: Bahninfrastruktur-Schlüsselprojekte (Abb. 28)

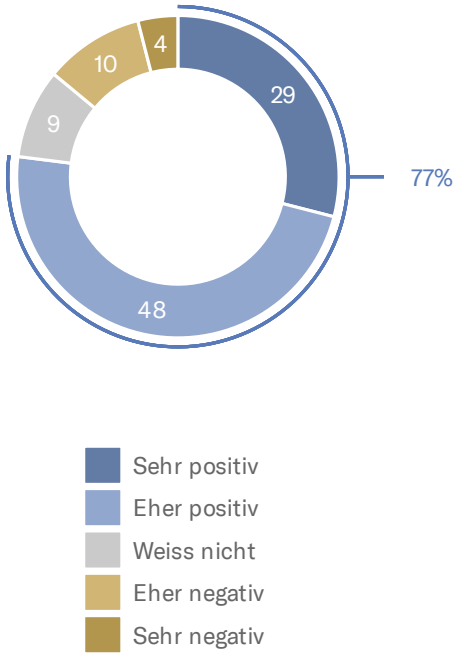
«Bei der Bahninfrastruktur will der Bundesrat in einem ersten Schritt sieben Schlüsselprojekte realisieren. Wie beurteilen Sie die Projekte gemäss Ihrem aktuellen Wissensstand?»



«Verkehr ‘45» umfasst auch einen substanziellen Ausbau des Bahnangebots auf bestehenden Linien. Geplant sind unter anderem ein Viertelstundentakt zwischen Bern und Zürich, Halbstundentakte zwischen Bern und Luzern sowie Basel und Zürich und ein Ausbau des Regionalverkehrs im Raum Genf-Lausanne. Dieser Angebotsausbau ist in der Bevölkerung weitgehend unbestritten: 77 Prozent beurteilen ihn positiv, nur 14 Prozent negativ (Abb. 29).

Verkehr ‘45: Ausbau des Bahnangebots (Abb. 29)

«Geplant sind neue Bahnangebote, darunter ein Viertelstundentakt zwischen Bern und Zürich, Halbstundentakte zwischen Bern und Luzern sowie Basel und Zürich und ein Ausbau des Regionalverkehrs im Raum Genf-Lausanne. Diese neuen Angebote erfordern Investitionen von rund 3 Mrd. Franken bis 2035. Wie beurteilen Sie diesen Angebotsausbau?»

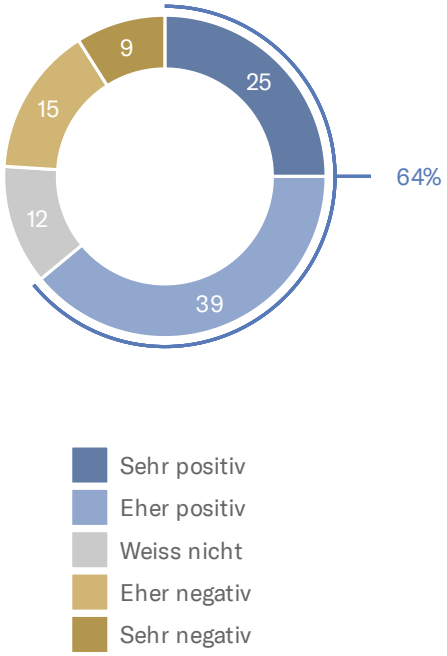


Zur Finanzierung des geplanten Bahnausbaus sieht der Bundesrat vor, das aktuell bis 2030 befristete Mehrwertsteuerpromille – 0,1 Prozentpunkte der Mehrwertsteuer, die in den Bahninfrastrukturfonds fliessen – unbefristet fortzuführen. Wie schon bei der neuen E-Auto-Steuer zeigt sich die Bevölkerung auch gegenüber diesem Finanzierungsinstrument positiv eingestellt: 64 Prozent beurteilen die Fortführung positiv, 24 Prozent negativ (Abb. 30). Angesichts der schlechten Zustimmungswerte der Mehrwertsteuer im Zusammenhang mit anderen Finanzierungsvorhaben, ist dieser Wert erstaunlich hoch.[14]

[14] Siehe z.B. die Sotomo-Umfrage vom Februar 2026 zur Erhöhung der Mehrwertsteuer für die Armee und die AHV

Verkehr ‘45: Fortführung des Mehrwertsteuerpromilles (Abb. 30)

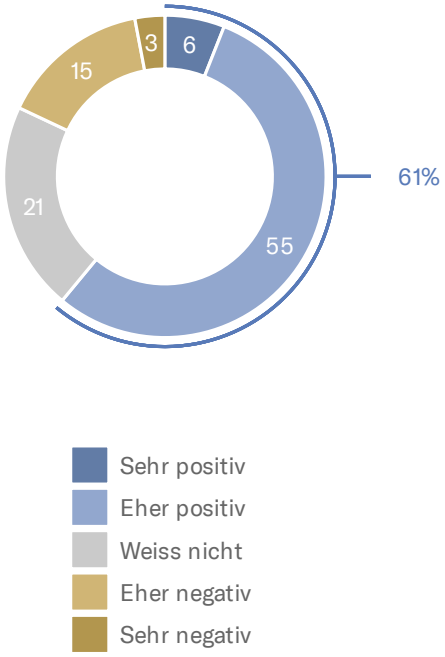
«Bis 2030 fliessen 0,1 Prozentpunkte der Mehrwertsteuer in den Bahninfrastrukturfonds. Zur Finanzierung des geplanten Bahnausbaus sieht der Bundesrat vor, dieses bis 2030 befristete Mehrwertsteuerpromille unbefristet fortzuführen. Wie beurteilen Sie dieses Vorgehen?»



Wie wird das Projekt «Verkehr ‘45» insgesamt beurteilt? Abbildung 31 zeigt: 61 Prozent bewerten die Vorlage gemäss ihrem aktuellen Wissensstand positiv, nur 18 Prozent negativ. Auffallend ist allerdings, dass sich die Zustimmung fast ausschliesslich aus dem «eher positiv»-Lager speist (55%). Zudem hat sich mit 21 Prozent gut ein Fünftel noch keine Meinung gebildet. Insgesamt haben nur neun Prozent aktuell eine gefestigte Meinung zur Vorlage, sechs Prozent dafür und drei Prozent dagegen.

Verkehr'45: Bewertung der Vorlage insgesamt (Abb. 31)

«Wie bewerten Sie gemäss Ihrem aktuellen Wissensstand das Projekt «Verkehr '45» insgesamt?»



Das Projekt «Verkehr '45» geniesst in der Bevölkerung somit einen grundsätzlichen Zuspruch, der allerdings noch wenig gefestigt wirkt. Die Bahnprojekte und die vorgeschlagenen Finanzierungsinstrumente sind breit abgestützt, während der Ausbau der Nationalstrassen – wie Investitionen in die Strasse generell – umstrittener ist. Angesichts des hohen Anteils an Unentschlossenen dürfte sich die Meinung vieler erst im Verlauf der politischen Debatte über die Vorlage definitiv bilden.

Erlebte Mobilität im Alltag

Dieses Kapitel beleuchtet, wie die Schweizer Bevölkerung ihre alltägliche Mobilität erlebt. Mit welchem Verkehrsmittel ist sie hauptsächlich unterwegs – und mit welchem wäre sie es am liebsten? Belastend, wertvoll oder verloren: Wie wird die Zeit, die unterwegs verbracht wird, von der Bevölkerung wahrgenommen? Was bereitet Freude und was ärgert im Strassen- und im öffentlichen Verkehr? Und welche Rolle spielt das Umweltbewusstsein beim eigenen Mobilitätsverhalten?

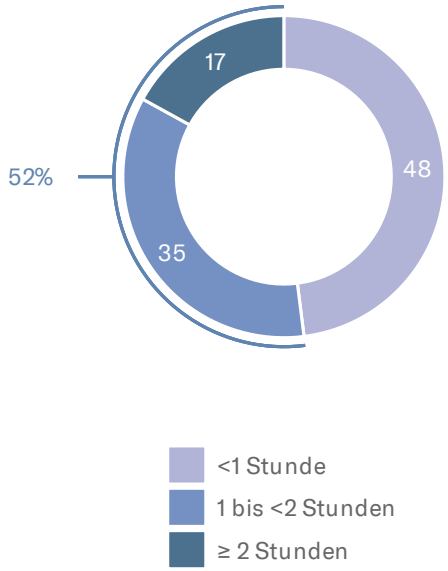
4.1 VELOFAHRENDE AM ZUFRIEDENSTEN MIT IHREM VERKEHRSMITTEL

Mobilität ist ein fester Bestandteil des Alltags der Schweizer Bevölkerung. Rund die Hälfte der Befragten verbringt an einem durchschnittlichen Wochentag mindestens eine Stunde damit, unterwegs zu sein (Abb. 32). Mehr als ein Drittel sind täglich zwischen einer und zwei Stunden unterwegs, 17 Prozent sogar zwei Stunden oder mehr. Hochgerechnet würde das bedeuten: Wer an Werktagen im Durchschnitt eine Stunde unterwegs ist, verbringt rund zehn Tage pro Jahr allein schon mit der Alltagsmobilität. Über ein Erwerbsleben von 40 Jahren gerechnet, entspricht dies mehr als einem Jahr. In diesem Kapitel wird

gezeigt, wie die Schweizer Bevölkerung diese Zeit verbringt und welche Freuden und Belastungen sie unterwegs begleiten.

Zeitaufwand für Mobilität im Alltag (Abb. 32)

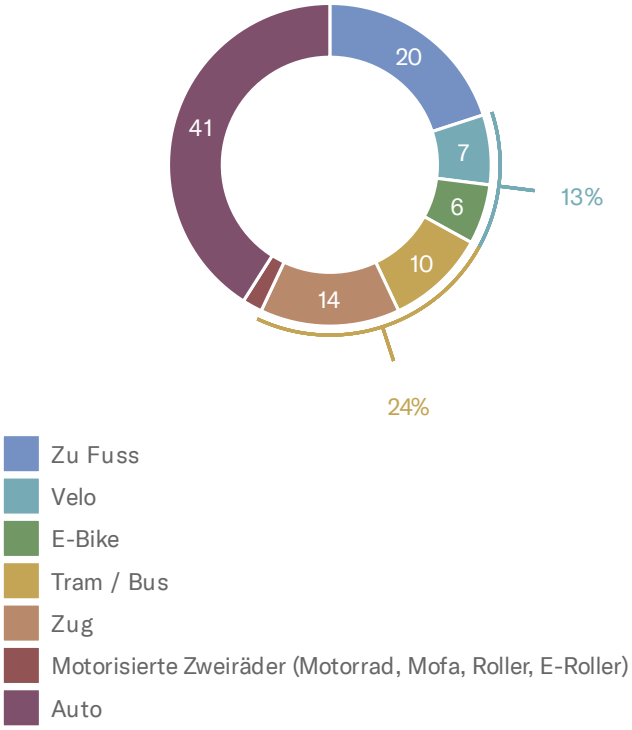
«Wenn Sie an einen durchschnittlichen Wochentag denken: Wie viel Zeit verbringen Sie insgesamt damit, unterwegs zu sein (inkl. Arbeitsweg, Weg zum Einkaufen oder zu Freizeitaktivitäten, etc.)?»



Das meistgenutzte Verkehrsmittel, um sich im Alltag fortzubewegen, ist das Auto: 41 Prozent geben es als ihr Hauptfortbewegungsmittel an (Abb. 33). Dahinter folgen der öffentliche Verkehr mit 24 Prozent (Zug: 14%, Tram / Bus: 10%) und zu Fuss gehen mit 20 Prozent. Rund 13 Prozent der Bevölkerung nennen das Velo (7%) oder E-Bike (6%) als ihr meist genutztes Verkehrsmittel im Alltag.

Hauptfortbewegungsart im Alltag (Abb. 33)

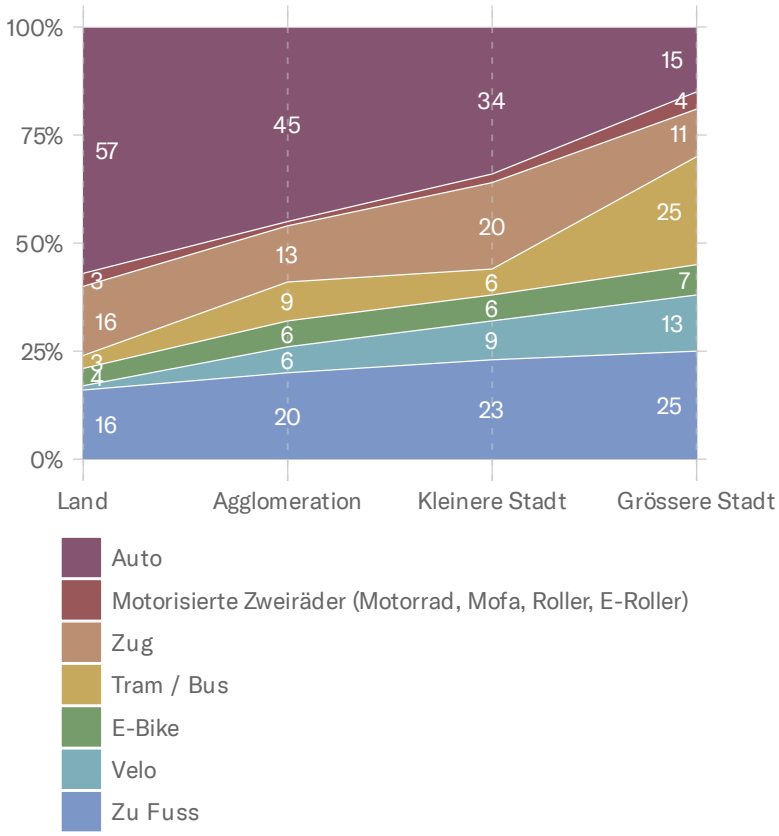
«Welche Fortbewegungsart nutzen Sie am meisten, um sich im Alltag fortzubewegen?»



Bei der Wahl des Hauptfortbewegungsmittels zeigt sich dabei ein deutlicher Stadt-Land-Graben (Abb. 34). Während auf dem Land 57 Prozent das Auto als meistgenutztes Verkehrsmittel nennen, beträgt dieser Anteil in grösseren Städten gerade einmal 15 Prozent. Umgekehrt gewinnen der öffentliche Nahverkehr sowie der Langsamverkehr mit dem Velo oder zu Fuss mit zunehmender Urbanisierung an Bedeutung.

Hauptfortbewegungsart im Alltag – nach Wohnumfeld (Abb. 34)

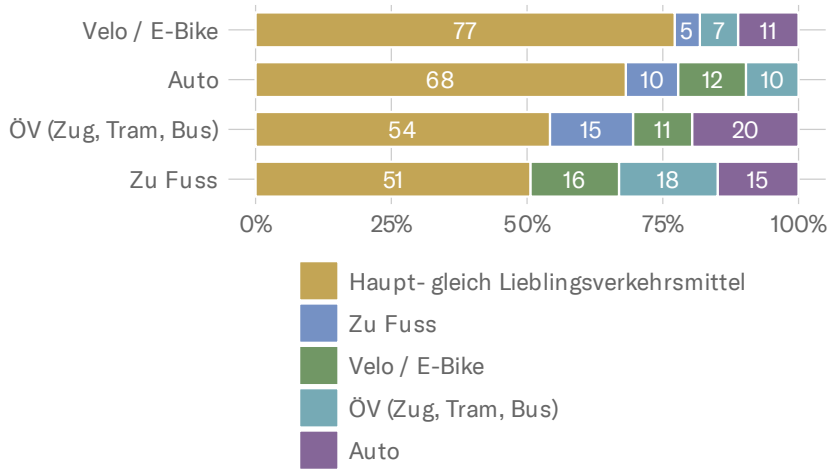
«Welche Fortbewegungsart nutzen Sie am meisten, um sich im Alltag fortzubewegen?»



Gefragt danach, mit welchem Verkehrsmittel sich die Schweizer Bevölkerung am liebsten im Alltag fortbewegen würde – unabhängig von Entfernung, Verfügbarkeit und Kosten –, zeigt sich: Velofahrende sind am häufigsten mit ihrem Hauptverkehrsmittel zufrieden. 77 Prozent von ihnen würden auch unabhängig von äusseren Umständen am liebsten Velo oder E-Bike fahren (Abb. 35).

Bevorzugte Fortbewegungsart im Alltag – Nach Hauptfortbewegungsmittel (Abb. 35)

«Unabhängig von Entfernung, Verfügbarkeit und Kosten: Mit welcher Fortbewegungsart würden Sie sich am liebsten im Alltag hauptsächlich fortbewegen?» – nur Personen mit einem der abgebildeten Haupt- und Lieblingsfortbewegungsmittel

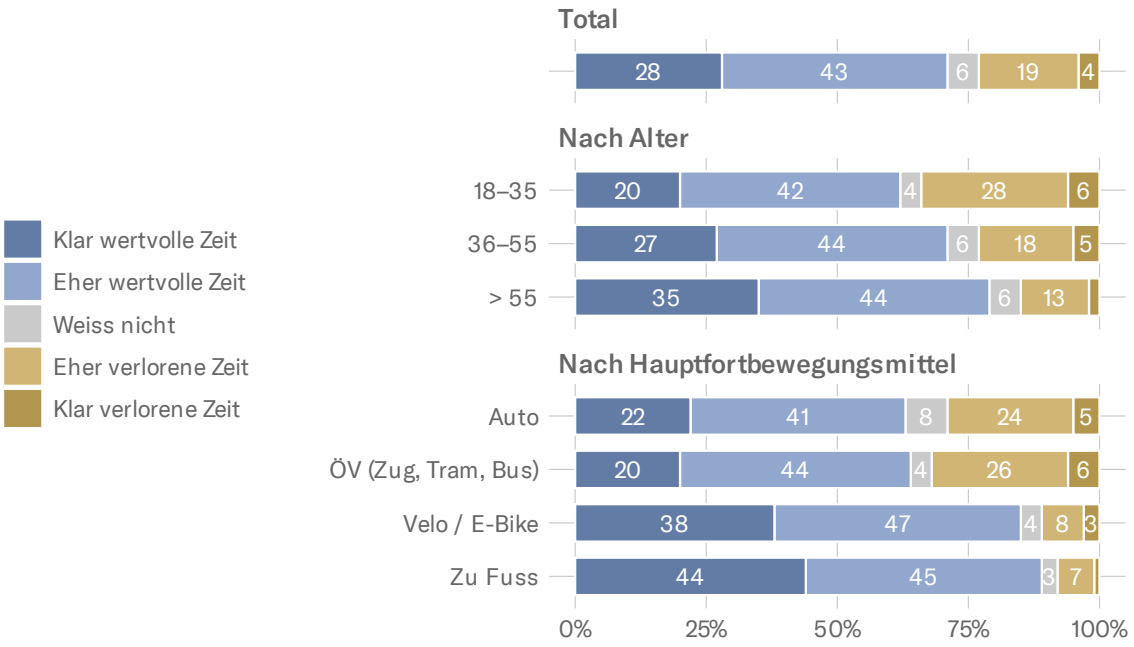


Unter den Personen, die im Alltag hauptsächlich mit dem Auto unterwegs sind, ist die Übereinstimmung von Haupt- und Wunschfortbewegungsmittel mit 68 Prozent ebenfalls hoch. Bei Personen, die hauptsächlich den öffentlichen Verkehr nutzen oder zu Fuss unterwegs sind, klafft hingegen die grösste Lücke zwischen Wunsch und Wirklichkeit: Jeweils beinahe die Hälfte würde sich in ihrem Alltag lieber anderweitig fortbewegen. Von denen, die aktuell im ÖV unterwegs sind, sich aber eigentlich lieber anders fortbewegen würden, wären am meisten gerne mit dem Auto unterwegs (20%). Bei den unglücklichen Fussgängerinnen und Fussgängern wären am meisten gerne stattdessen mit dem ÖV unterwegs (18%).

Die Mehrheit der Bevölkerung nimmt ihre Zeit unterwegs grundsätzlich positiv wahr: 71 Prozent empfinden ihre alltägliche Mobilität als wertvolle Zeit, während knapp ein Viertel (23%) sie als verlorene Zeit ansieht (Abb. 36).

Alltägliche Mobilität als wertvolle oder verlorene Zeit (Abb. 36)

«Empfinden Sie die alltägliche Mobilität mit Ihrem Hauptverkehrsmittel eher als wertvolle Zeit (z.B. Zeit zum Abschalten, Dinge erledigen) oder eher als verlorene Zeit?» – Nur Personen mit einem in Abbildung 33 abgebildeten Hauptfortbewegungsmittel

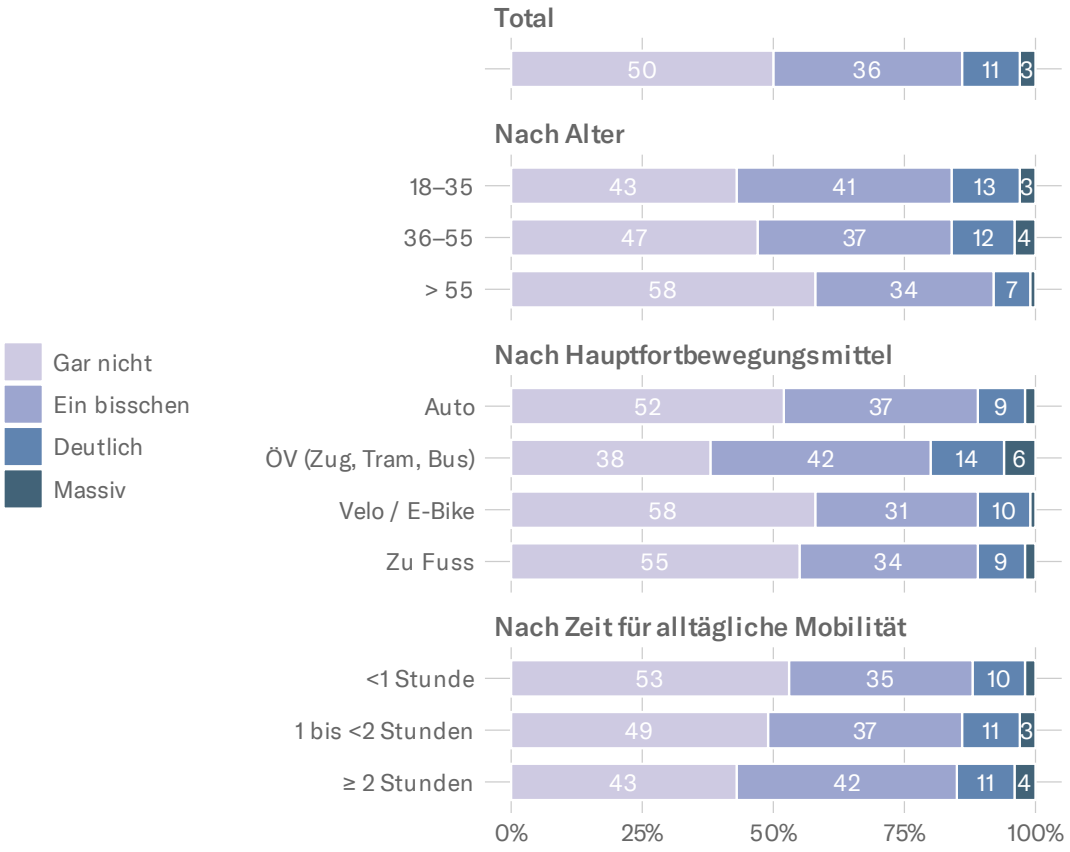


Besonders positiv fällt die Wahrnehmung bei Personen aus, die zu Fuss oder mit dem Velo beziehungsweise E-Bike unterwegs sind: 89 Prozent der Fussgängerinnen und Fussgänger sowie 85 Prozent der primär Velo- oder E-Bike-Nutzenden sehen ihre Mobilitätszeit als wertvoll an. Etwas weniger positiv fällt das Urteil der Personen aus, die vorwiegend das Auto oder den öffentlichen Verkehr nutzen. Knapp ein Drittel der Autofahrenden (29%) und der ÖV-Nutzenden (32%) empfindet die Zeit unterwegs tendenziell als verloren.

Je mehr Zeit Personen im Alltag mit Mobilität verbringen, desto häufiger empfinden sie diese zumindest in Teilen als Belastung (Abb. 37). Insgesamt gibt die Hälfte der Bevölkerung an, die alltägliche Mobilität sei für sie zumindest ein bisschen belastend und erschöpfend. Während bei den 18- bis 35-Jährigen sogar 57 Prozent von diesem Gefühl betroffen sind, sind es bei den über 55-Jährigen hingegen nur 41 Prozent.

Belastung durch alltägliche Mobilität (Abb. 37)

«Wie stark belastet und erschöpft Sie die alltägliche Mobilität, wenn Sie mit Ihrem Hauptverkehrsmittel unterwegs sind?» – Nur Personen mit einem in Abbildung 33 abgebildeten Hauptfortbewegungsmittel



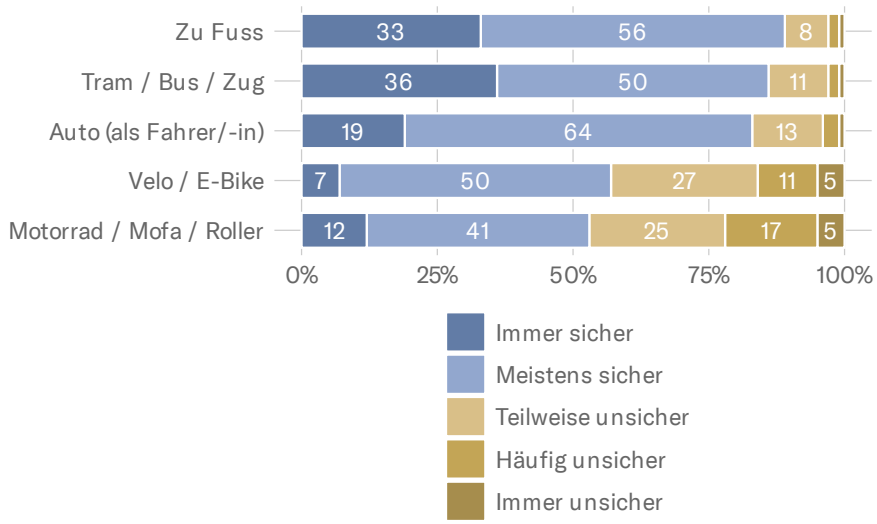
Am häufigsten belastet fühlen sich Personen, die hauptsächlich den öffentlichen Verkehr nutzen – insgesamt 62 Prozent geben an, ihre Mobilität belaste sie ein bisschen (42%), deutlich (14%) oder massiv (6%). Am seltensten belastet fühlen sich Velo- beziehungsweise E-Bike-Fahrende, sowie Personen, die hauptsächlich zu Fuss unterwegs sind – also jene Gruppen, die ihre Mobilitätszeit auch am häufigsten als wertvoll wahrnehmen (Abb. 36). Wahrnehmung und Erleben der alltäglichen Mobilität dürften sich dabei wechselseitig beeinflussen: Wer seine Mobilitätszeit als wertvoll erlebt, fühlt sich weniger erschöpft – und umgekehrt.

Daneben begleitet auch das individuelle Sicherheitsgefühl die Bevölkerung bei ihrer alltäglichen Mobilität. Eine deutliche Mehrheit der Schweizer Bevölkerung fühlt sich sowohl im

Strassen- als auch im öffentlichen Verkehr meistens oder immer sicher (Abb. 38).

Sicherheitsgefühl bei Fortbewegungsarten in der Schweiz – Nach Fortbewegungsmittel (Abb. 38)

«Wie sicher fühlen Sie sich, wenn Sie die folgenden Fortbewegungsarten in der Schweiz nutzen?» – Ohne Personen, die die jeweiligen Verkehrsmittel nie nutzen



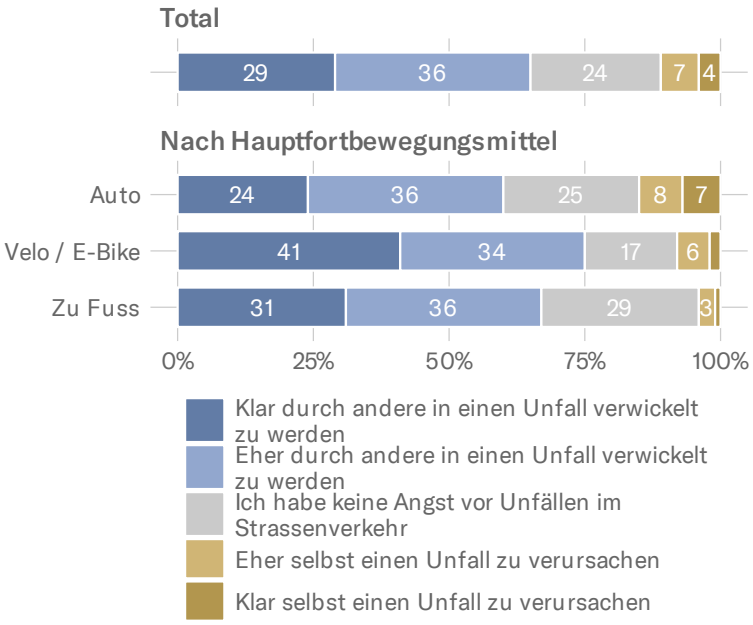
Je nach Fortbewegungsart zeichnen sich dabei jedoch Unterschiede ab: Zu Fuss (89%) und im öffentlichen Verkehr (86%) fühlen sich die allermeisten Nutzenden immer oder meistens sicher. Auch Autofahrende fühlen sich mehrheitlich sicher im Strassenverkehr (83%). Deutlich verbreiteter sind gewisse Unsicherheitsgefühle dafür bei motorisierten Zweirädern (47%) sowie bei Velos beziehungsweise E-Bikes (43%): Dort geben jeweils mehr als vier von zehn Nutzenden an, sich teilweise oder regelmässig unsicher zu fühlen.

Dass sich Velo- und E-Bike-Fahrende im Strassenverkehr vergleichsweise häufig unsicher fühlen, spiegelt sich auch in deren Angst vor Unfällen wider (Abb. 39). Drei von vier Velo- oder E-Bike-Fahrenden (75%) haben Angst davor, durch andere Verkehrsteilnehmende in einen Unfall verwickelt zu werden – bei Autofahrenden (60%) und Fussgängerinnen und Fussgängern (67%) ist diese Sorge deutlich weniger verbreitet. Insgesamt dominiert jedoch bei allen Strassenverkehrsteilnehmenden die Angst vor den «Anderen». Während sich 65 Prozent der Befragten eher davor fürchten, durch andere in einen Unfall

verwickelt zu werden, haben lediglich 11 Prozent mehr Angst davor, selbst einen Unfall zu verursachen.

Angst vor Unfällen im Strassenverkehr (Abb. 39)

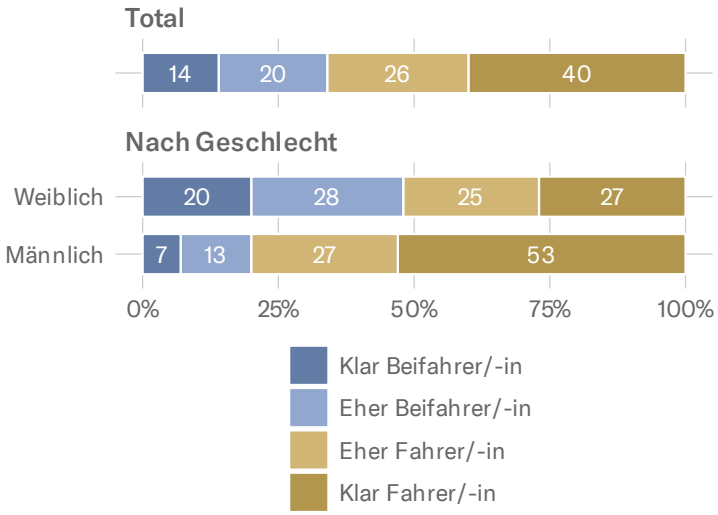
«Wovor haben Sie eher Angst, wenn Sie mit Ihrem Hauptverkehrsmittel im Strassenverkehr unterwegs sind?» – Nur Personen mit einem der abgebildeten Hauptfortbewegungsmittel



Wenngleich sich nicht sagen lässt, inwieweit Sicherheitsgedanken oder schlicht die eigene Fahrpräferenz ausschlaggebend sind, zeigt sich eine klare Präferenz, was die bevorzugte Rolle beim Autofahren betrifft: Die Mehrheit der Bevölkerung sitzt im Auto lieber selbst am Steuer. So geben 66 Prozent an, beim Autofahren die Fahrerrolle gegenüber der Beifahrerrolle zu bevorzugen (Abb. 40).

Bevorzugte Rolle beim Autofahren (Abb. 40)

«Was sind Sie lieber, wenn Sie mit dem Auto unterwegs sind?» – ohne Personen, die nie ein Auto nutzen



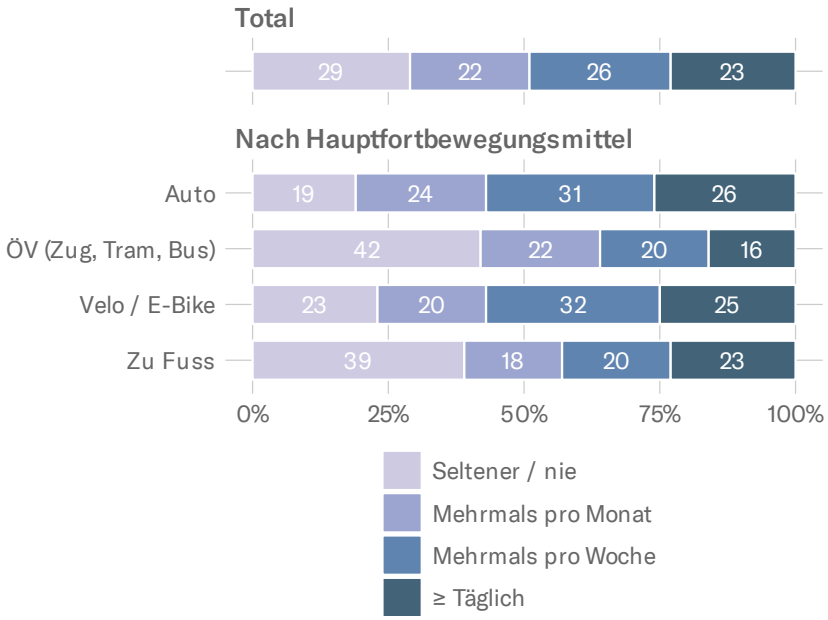
Dabei zeigt sich ein ausgeprägter Geschlechterunterschied. Während unter Männern 80 Prozent die Fahrerrolle bevorzugen, liegt dieser Anteil bei den Frauen lediglich bei 52 Prozent. Bei den Frauen ist demnach beinahe die Hälfte (48%) lieber Beifahrerin – mehr als doppelt so viele wie bei den Männern (20%).

4.2 ANDERE VERKEHRSTEILNEHMENDE ALS GROSSES ÄRGERNIS

Welche Rolle spielen andere Verkehrsteilnehmende im Mobilitätsalltag? Häufig keine gute, wie sich zeigt. Rund die Hälfte der Bevölkerung nervt sich mehrmals pro Woche (26%) oder sogar täglich (23%) über andere Verkehrsteilnehmende (Abb. 41).

Verärgerung über andere Verkehrsteilnehmende (Abb. 41)

«Wie häufig nerven Sie sich über andere Verkehrsteilnehmende, wenn Sie mit Ihrem Hauptverkehrsmittel unterwegs sind?» – Nur Personen mit einem der abgebildeten Hauptfortbewegungsmittel

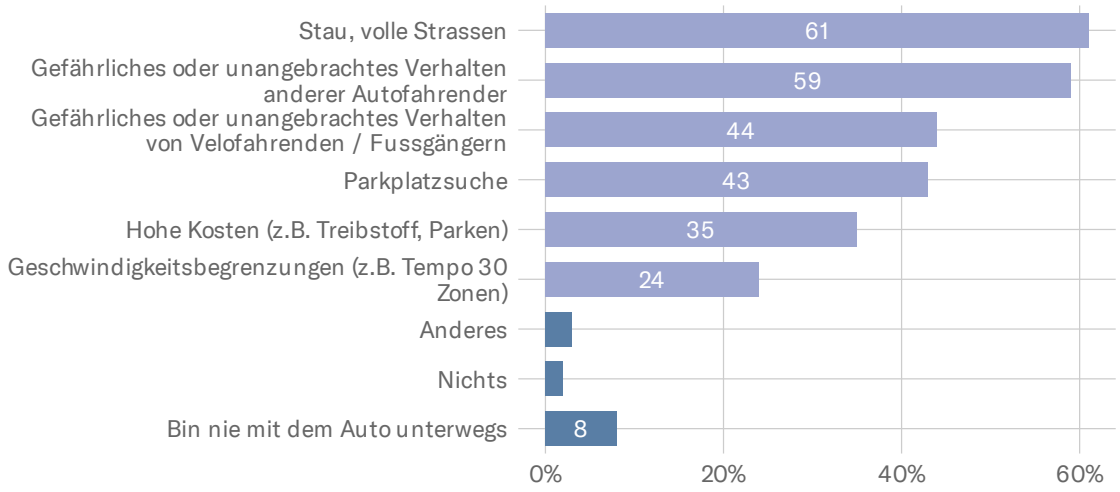


Personen, die hauptsächlich im Strassenverkehr unterwegs sind, sind dabei deutlich häufiger von anderen Verkehrsteilnehmende genervt als Personen, die im öffentlichen Verkehr unterwegs sind: Während je 57 Prozent der Autofahrenden und der Velo- oder E-Bike-Fahrenden angeben, mehrmals pro Woche bis täglich von anderen Verkehrsteilnehmenden genervt zu sein, trifft dies auf ÖV-Nutzende mit 36 Prozent deutlich seltener zu.

Beim Autofahren wird gefährliches oder unangebrachtes Verhalten anderer Autofahrender als zweitgrösstes Ärgernis wahrgenommen (Abb. 42). Nur Stau und volle Strassen werden von einem noch grösseren Anteil als grosses Ärgernis wahrgenommen (61%). Auch das Verhalten von Velofahrenden und Fussgängerinnen und Fussgängern zählt für viele Befragte zu den grössten Ärgernissen (44%). Das schlechte Verhalten anderer Verkehrsteilnehmenden steht damit deutlich vor strukturellen Ärgernissen wie etwa hohe Kosten (35%) oder Geschwindigkeitsbegrenzungen (24%).

Ärgernisse beim Autofahren (Abb. 42)

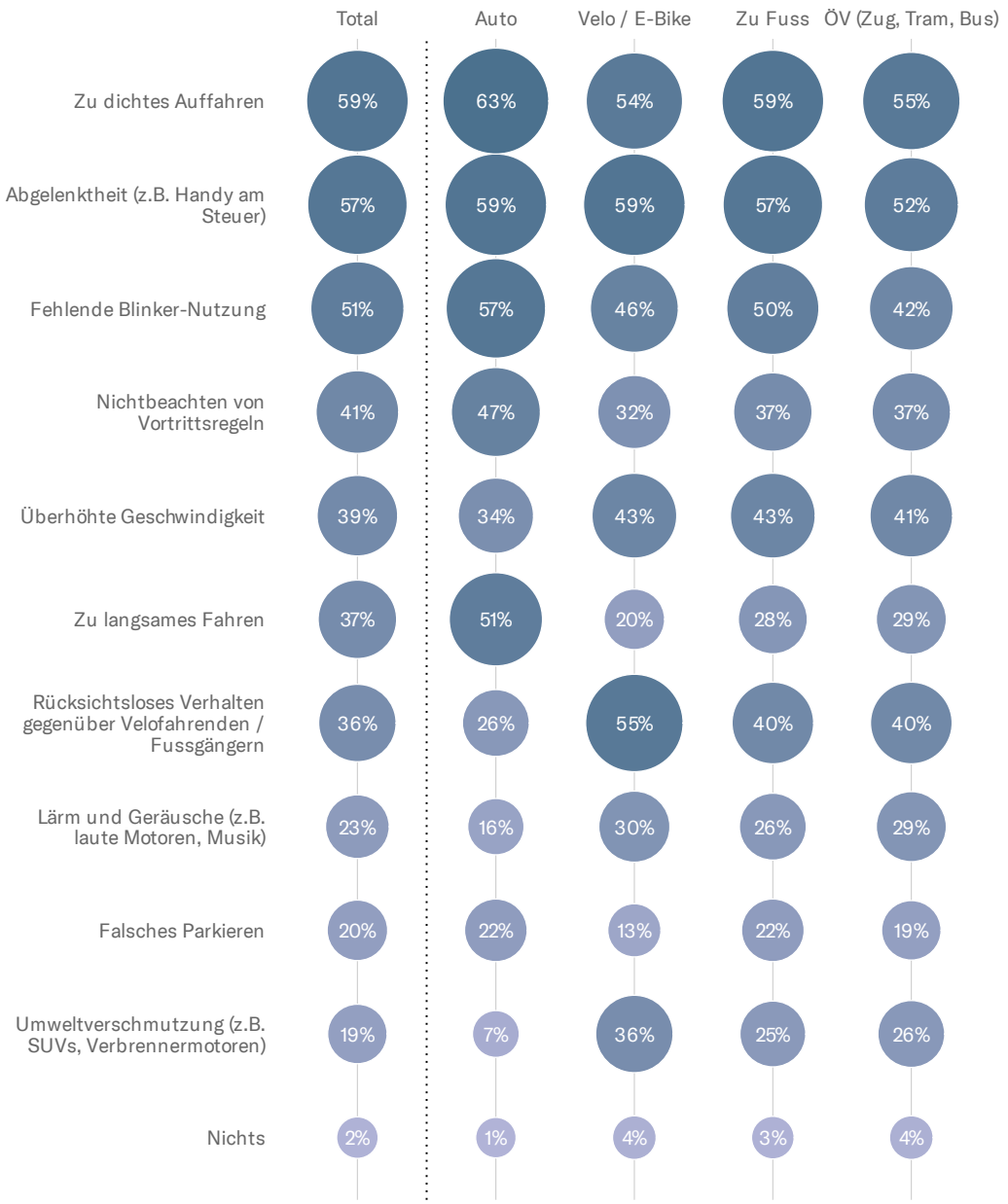
«Was sind für Sie die grössten Ärgernisse, wenn Sie in der Schweiz mit dem Auto unterwegs sind?» – ohne Personen, die nie mit dem Auto unterwegs sind



Beim Autofahren zählen also für rund sechs von zehn Befragten andere Autofahrende zu den grössten Ärgernissen (Abb. 42). Doch über welches Verhalten ärgern sie sich dabei besonders? Abbildung 43 zeigt: Am meisten ärgern sich die Befragten über dichtes Auffahren (59%) und Abgelenktheit am Steuer (57%). Darüber hinaus stören sich Personen, die im Alltag selbst hauptsächlich mit dem Auto unterwegs sind vor allem über fehlende Blinker (57%) und zu langsames Fahren (51%). Die weiteren Verkehrsteilnehmenden ärgern sich dafür überdurchschnittlich häufig über rücksichtsloses Verhalten gegenüber Velofahrenden und Fussgängern sowie über überhöhte Geschwindigkeit.

Ärgernisse bei anderen Autofahrenden – Nach Hauptfortbewegungsmittel (Abb. 43)

«Worüber ärgern Sie sich bei (anderen) Autofahrenden besonders?» – Nur Personen mit einem der abgebildeten Hauptfortbewegungsmittel

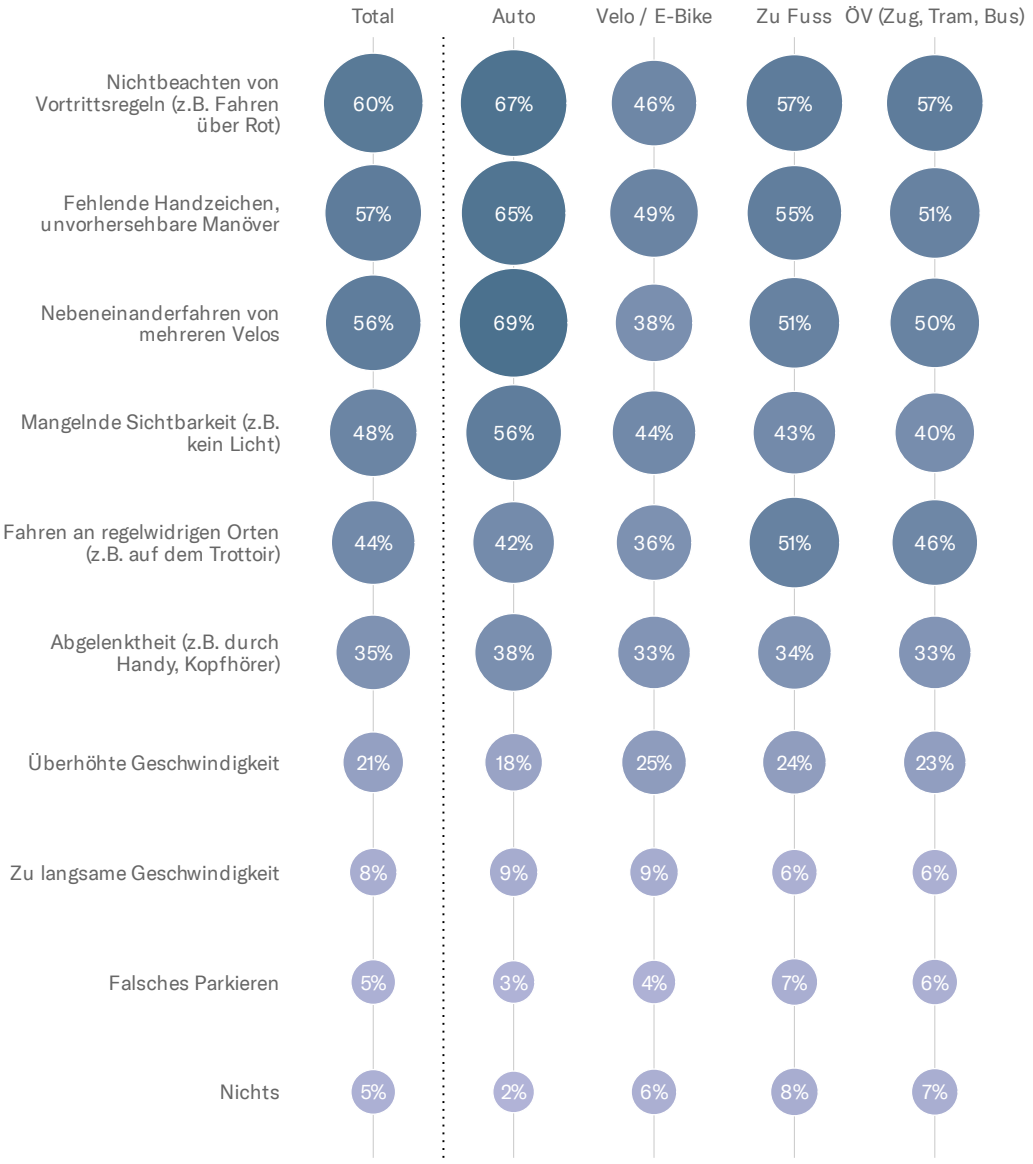


Aber auch das Verhalten von manchen Velo- oder E-Bike-Fahrenden sorgt gemeinhin für Ärger – egal mit welchem Verkehrsmittel die Befragten normalerweise selbst unterwegs sind: Die häufigsten Ärgernisse sind dabei Nichtbeachten von Vortrittsregeln (60%), fehlende Handzeichen und unvorhersehbare Manöver (57%) sowie das Nebeneinanderfahren mehrerer Velos (56%; Abb. 44). Autofahrende ärgern sich dabei über

nahezu alle genannten Verhaltensweisen der Velofahrenden am häufigsten. Velofahrende selbst hingegen zeigen sich gegenüber dem Verhalten ihrer eigenen Gruppe vergleichsweise gelassener. Das steht im deutlichen Kontrast zum Muster bei den Autofahrenden: Dort ärgert sich die eigene Gruppe bei den meisten genannten Verhaltensweisen am häufigsten über andere Autofahrende (Abb. 43).

Ärgernisse bei Velofahrenden – Nach Hauptfortbewegungsmittel (Abb. 44)

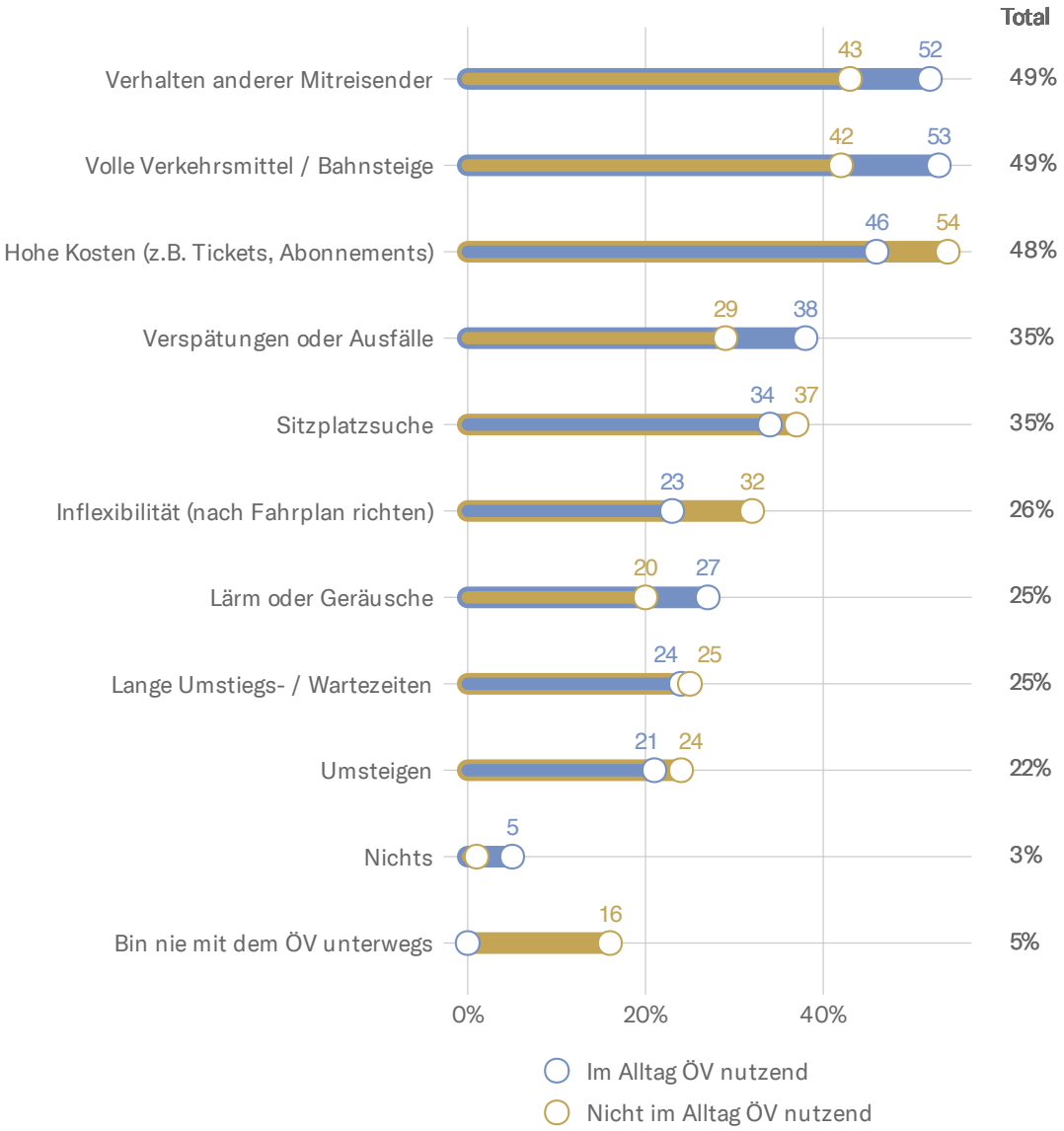
«Worüber ärgern Sie sich bei (anderen) Velofahrenden oder E-Bike-Fahrenden besonders?» – Nur Personen mit einem der abgebildeten Hauptfortbewegungsmittel



Im ÖV wird das Verhalten von Mitreisenden als das grösste Ärgernis schlechthin angesehen (49%), zusammen mit den vollen Verkehrsmitteln und Bahnsteigen (49%) und hohen Ticket- und Abonnementkosten (48%, Abb. 45). Verspätungen und Ausfälle (35%) oder lange Wartezeiten (25%) werden hingegen seltener als grosse Ärgernisse genannt. Personen, die sich im Alltag regelmässig mit dem ÖV fortbewegen, ärgern sich nochmals häufiger als die restliche Bevölkerung über volle Verkehrsmittel und Bahnsteige (53%) und das Verhalten anderer Mitreisender (52%). Eine interessante Parallele zeigt hierbei der Vergleich mit den Ärgernissen der Autofahrenden (Abb. 42): Sowohl im ÖV als auch beim Autofahren zählen das Verhalten anderer sowie Überfüllung auf Strasse und Schiene zu den häufigsten Ärgernissen. Dafür werden bei dieser Gruppe die Kosten als verhältnismässig etwas weniger schlimm wahrgenommen. Vermutlich dürften insbesondere Abo-Modelle dazu beitragen. Dennoch zählen die hohen Kosten für beinahe die Hälfte der täglichen ÖV-Nutzenden (46%) zu den grössten Ärgernissen.

Ärgernisse im ÖV – Nach ÖV-Nutzungsverhalten (Abb. 45)

«Was sind für Sie die grössten Ärgernisse, wenn Sie in der Schweiz mit dem ÖV unterwegs sind?»

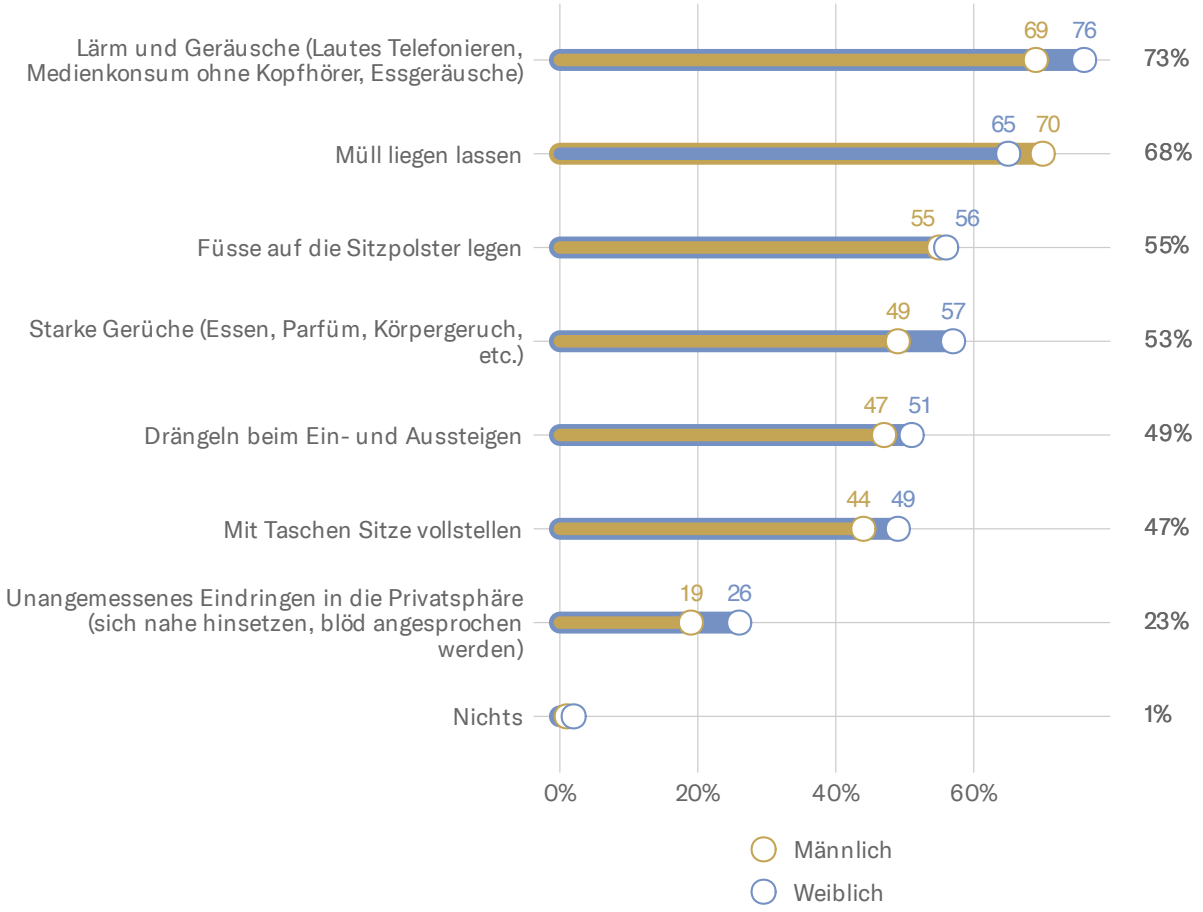


Konkret gefragt, welches Verhalten von Mitreisenden als besonders störend empfunden wird, nennen die Befragten am häufigsten Lärm und Geräusche (Abb. 46). Rund drei von vier Personen (73%) ärgern sich besonders über Geräusche, beispielsweise aufgrund lauten Telefonierens oder Medienkonsum ohne Kopfhörer. Fast ebenso häufig ärgern sich ÖV-Reisende bei anderen über liegen gelassenen Müll (68%) und für mehr als die Hälfte stellen Füsse auf den Sitzpolstern (55%) sowie starke Gerüche (53%) ein besonderes Ärgernis dar. Zwischen den Geschlechtern zeichnen sich dabei kaum nennenswerte Unter-

schiede ab (Abb. 46). Eine Ausnahme bildet das unangemessene Eindringen in die Privatsphäre, wie etwa unerwünschtes Ansprechen oder zu nahes Hinsetzen: Jede vierte Frau (26%) ärgert sich bei anderen ÖV-Reisenden hierüber. Unter den Männern beträgt dieser Anteil 19 Prozent.

Ärgernisse bei Mitreisenden im ÖV – Nach Geschlecht (Abb. 46)

«Worüber ärgern Sie sich bei (anderen) ÖV-Reisenden besonders?» – nur Personen, die im Alltag den ÖV nutzen

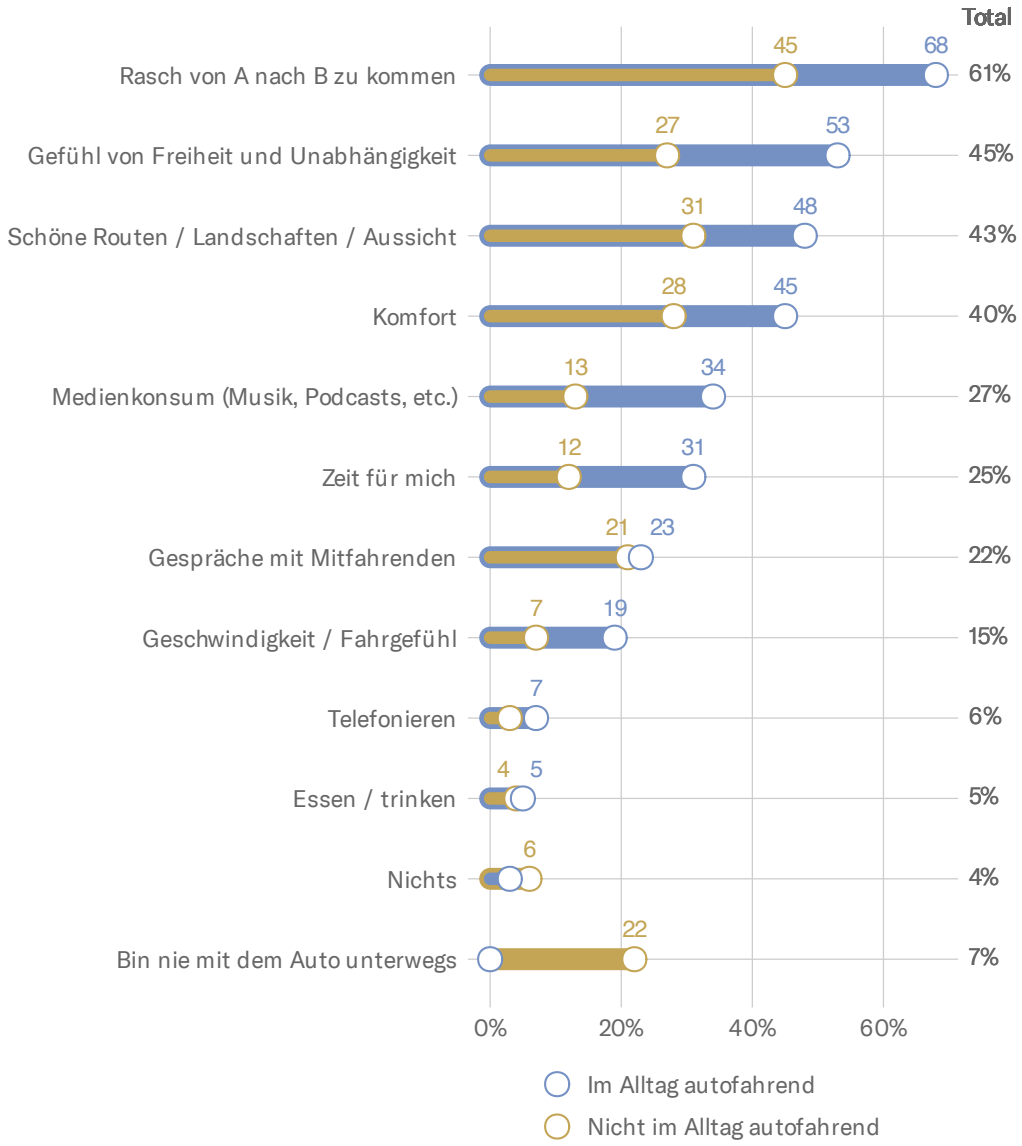


Verärgerung ist jedoch nur eine Seite der Medaille – Unterwegssein ist für viele auch mit positiven Gefühlen verknüpft. Beim Autofahren ist die grösste Freude für viele das rasche von A nach B kommen (61%; Abb. 47), gefolgt vom Gefühl von Freiheit und Unabhängigkeit (45%), sowie der Freude an schönen Routen und Landschaften (43%). Personen, die im Alltag regelmässig Auto fahren, können diesem deutlich häufiger etwas Positives abgewinnen als Personen, für die das Auto kein fester Bestandteil des Alltags ist. Eine Ausnahme bilden Gespräche mit Mitfahrenden,

die sowohl von Viel- als auch Wenig-Fahrern etwa gleichermassen wertgeschätzt werden (22%).

Freuden am Autofahren – Nach Auto-Nutzungsverhalten (Abb. 47)

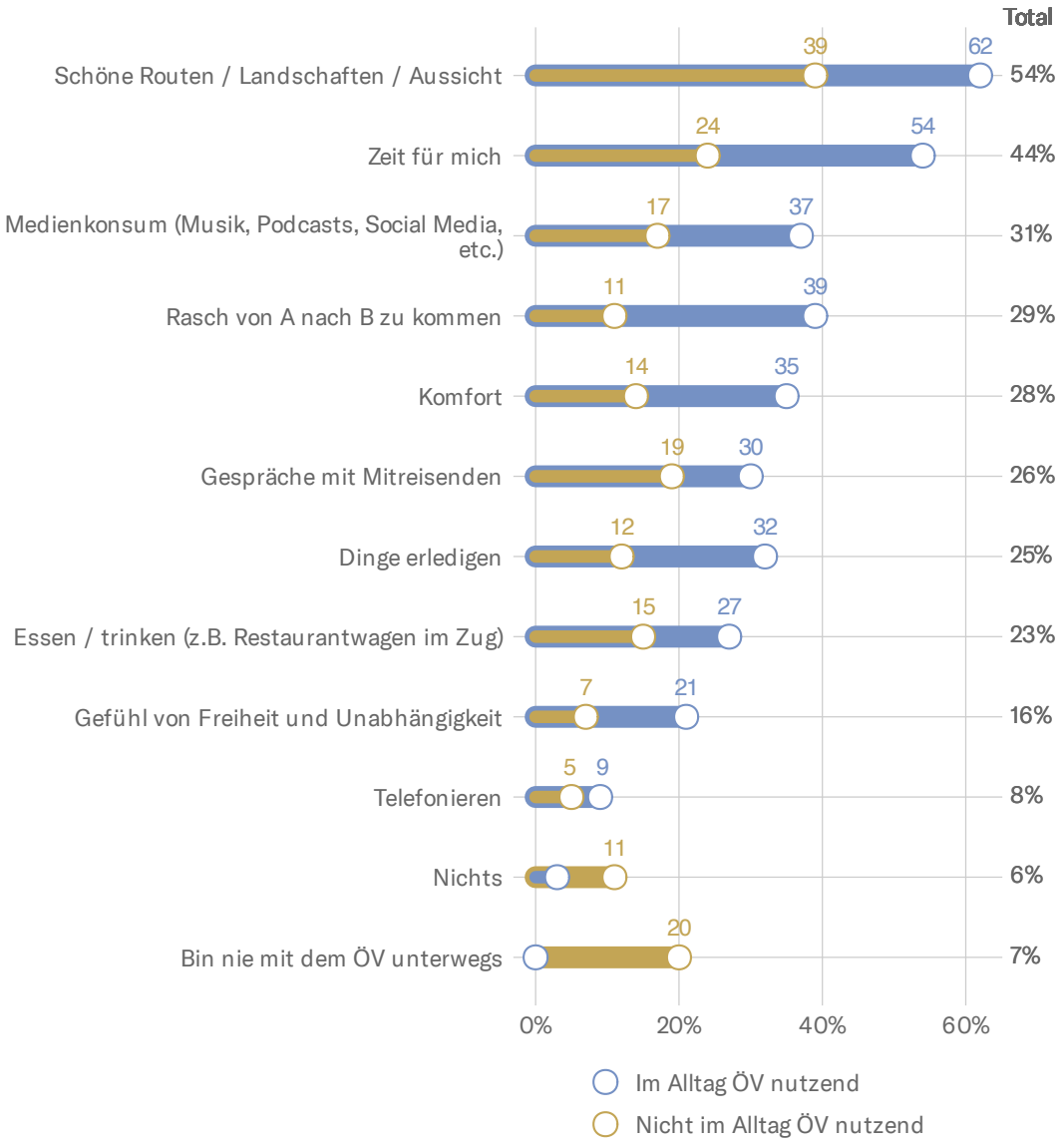
«Was bereitet Ihnen Freude, wenn Sie in der Schweiz mit dem Auto unterwegs sind?»



Auch das Unterwegssein mit dem öffentlichen Verkehr hat für viele Befragte positive Aspekte. Zu den häufigsten Freuden der Schweizer Bevölkerung, wenn sie mit dem ÖV unterwegs ist zählen insbesondere schöne Routen, Landschaften und Aussichten (54%), gefolgt von der Möglichkeit, die Reisezeit als persönliche «Zeit für sich» zu nutzen (44%) (Abb. 48).

Freuden im ÖV – Nach ÖV-Nutzungsverhalten (Abb. 48)

«Was bereitet Ihnen Freude, wenn Sie in der Schweiz mit dem ÖV unterwegs sind?»



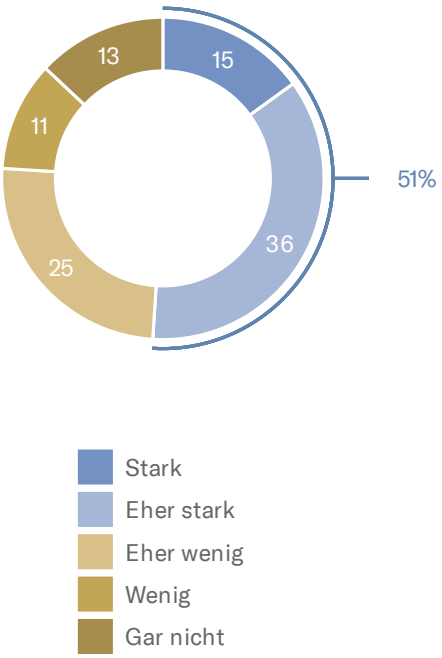
Wie beim Autofahren (Abb. 47) zeigt sich jedoch auch hier: Personen, die im Alltag regelmässig den ÖV nutzen, können den genannten Aspekten deutlich häufiger etwas Positives abgewinnen als Personen, die ihn seltener nutzen.

4.3 UNTERWEGS MIT SCHLECHTEM UMWELTGEWISSEN

Für viele Menschen spielt bei der Gestaltung ihres Mobilitätsverhaltens heutzutage auch die Frage nach dessen Umweltauswirkungen eine Rolle. Rund die Hälfte der Schweizer Bevölkerung gibt an, die Wahl ihres Verkehrsmittels nach dessen Umweltfreundlichkeit auszurichten – 15 Prozent sogar stark (Abb. 49). Die andere Hälfte misst Umweltüberlegungen bei der Verkehrsmittelwahl hingegen wenig oder gar kein Gewicht bei. Überlegungen zur Umweltfreundlichkeit des eigenen Mobilitätsverhaltens scheinen somit zwar in der Mitte der Gesellschaft angekommen, doch bei der konkreten Verkehrsmittelwahl sind sie dennoch längst nicht für alle ausschlaggebend.

Umweltbewusste Verkehrsmittelwahl (Abb. 49)

«Wie sehr richten Sie die Wahl Ihrer Verkehrsmittel nach deren Umweltfreundlichkeit aus?»

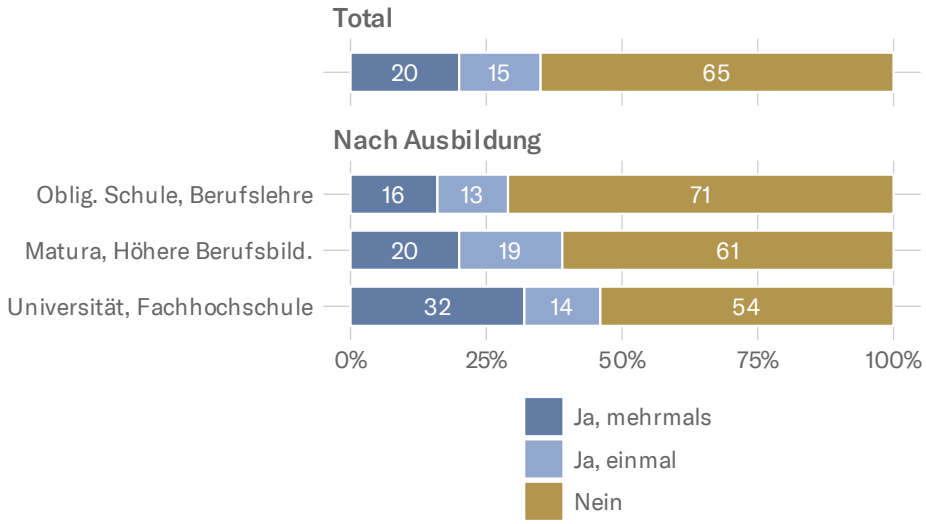


Dass das eigene Umweltbewusstsein bei einem Teil der Bevölkerung nicht nur die Wahl des Verkehrsmittels, sondern auch

das Reiseverhalten insgesamt beeinflusst, zeigt ein Blick auf das Thema Reiseverzicht: 35 Prozent der Befragten geben an, im letzten Jahr aus Umweltschutzgründen auf eine Reise verzichtet oder ein anderes Reiseziel gewählt zu haben (Abb. 50). Dabei zeigt sich ein deutlicher Unterschied nach Bildung: Während 29 Prozent der Personen mit obligatorischem Schulabschluss oder Berufslehre auf eine Reise verzichtet haben, ist es bei Universitäts- und Fachhochschulabsolventinnen und -absolventen mit 46 Prozent fast jede zweite Person; 32 Prozent geben an, dies sogar mehrfach getan zu haben.

Verzicht auf Reisen aus Umweltschutzgründen (Abb. 50)

«Haben Sie im letzten Jahr aus Umweltschutzgründen auf eine bestimmte Reise verzichtet, respektive ein anderes Reiseziel gewählt?»

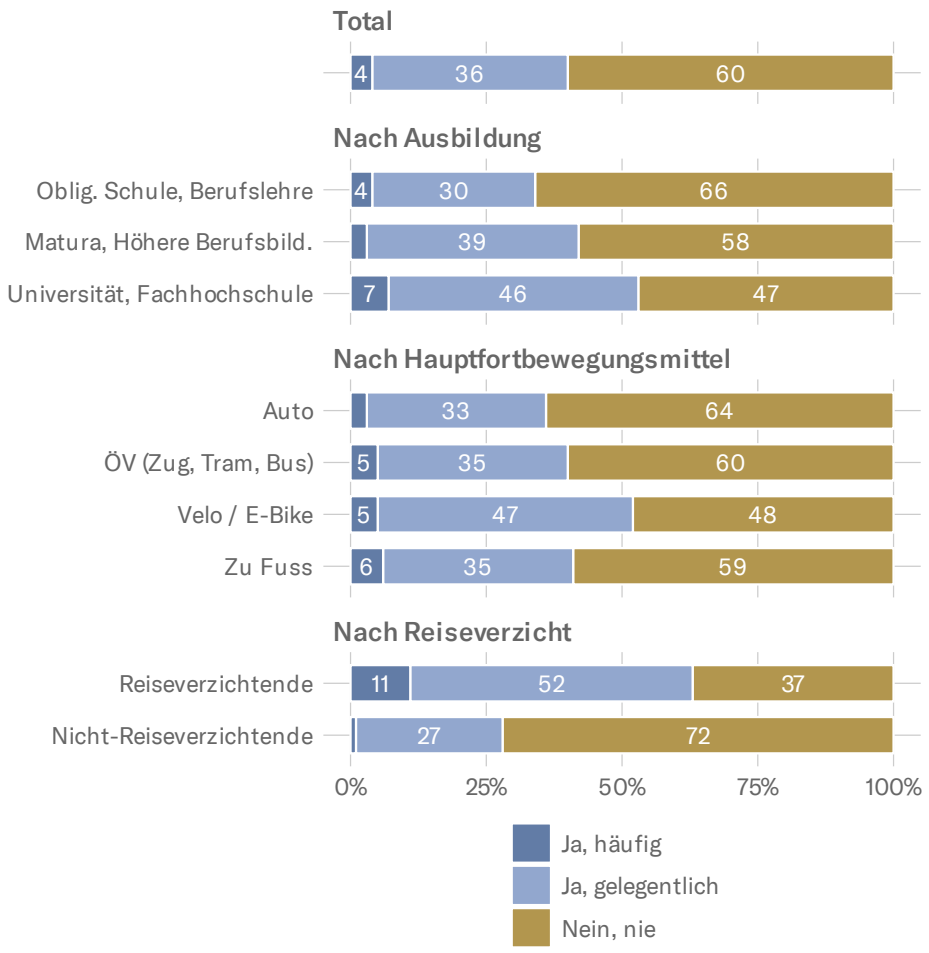


Insgesamt geben vier von zehn Personen an, aufgrund der Umweltauswirkungen ihres Mobilitätsverhaltens gelegentlich ein schlechtes Gewissen zu haben (Abb. 51). Auch hier unterscheiden sich die Resultate wieder deutlich nach Ausbildungsgrad der Befragten: Universitäts- und Fachhochschulabsolventinnen und -absolventen verspüren deutlich häufiger Gewissensbisse aufgrund der Umweltauswirkungen ihres Mobilitätsverhaltens (53%) als Personen mit obligatorischem Schulabschluss oder abgeschlossener Berufslehre (34%). Bemerkenswert sind ausserdem die Unterschiede nach Hauptverkehrsmittel: Ausgerechnet hauptsächlich Velo- oder E-Bike-Fahrende berichten

am häufigsten von einem schlechten Gewissen (52%), obwohl sie im Alltag besonders umweltfreundlich unterwegs sind. Bei Autofahrenden ist es hingegen nur rund ein Drittel (36%). Das schlechte Gewissen dürfte demnach weniger vom tatsächlichen Verhalten abhängen, sondern vielmehr durch das persönliche Umweltbewusstsein geprägt werden – wer ökologisch denkt, hinterfragt sich auch kritischer. Dazu passt: Reiseverzichtende haben deutlich häufiger ein schlechtes Gewissen (63%) als Personen, die im vergangenen Jahr nicht aus Umweltgründen Reisepläne geändert haben (28%).

Schlechtes Gewissen wegen eigenem Mobilitätsverhalten (Abb. 51)

«Haben Sie aufgrund der Umweltauswirkungen Ihres eigenen Mobilitätsverhaltens manchmal ein schlechtes Gewissen?»

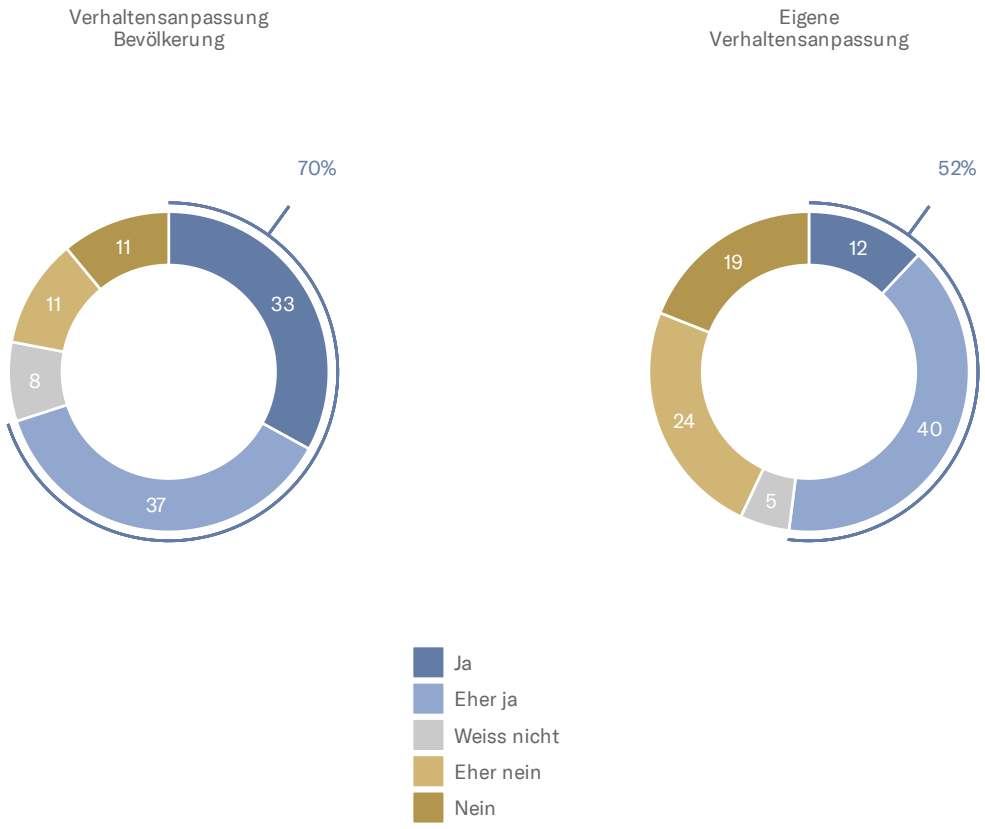


Trotz verbreitetem schlechtem Gewissen zeigt sich beim Blick auf die Veränderungsbereitschaft eine charakteristische Lücke zwischen dem, was man von anderen erwartet, und dem, was

man selbst zu tun bereit ist (Abb. 52). 70 Prozent der Befragten finden, die Schweizer Bevölkerung sollte ihr Mobilitätsverhalten stärker zugunsten des Umweltschutzes anpassen. Wenn es jedoch um die eigene Person geht, fällt die Bereitschaft deutlich tiefer aus: Nur 52 Prozent der Befragten geben an, dazu bereit zu sein, ihr eigenes alltägliches Mobilitätsverhalten künftig stärker zugunsten des Umweltschutzes anzupassen.

Erwartung und Bereitschaft zur Anpassung des Mobilitätsverhaltens an den Umweltschutz (Abb. 52)

Links: «Finden Sie, die Schweizer Bevölkerung sollte ihr alltägliches Mobilitätsverhalten vermehrt am Umweltschutz ausrichten?»; Rechts: «Wären Sie bereit, Ihr alltägliches Mobilitätsverhalten künftig noch stärker zugunsten des Umweltschutzes anzupassen?»



Ob Sicherheitsgefühl, Ärgernisse oder Umweltschutz – in nahezu allen Bereichen der alltäglichen Mobilität sind es primär die «Anderen», die als Problem wahrgenommen werden: Ihr Verhalten gehört zu den grössten Ärgernissen im Strassen- und öffentlichen Verkehr. Und auch die Verantwortung zur Verhaltensänderung beim Umweltschutz wird häufiger bei den «Anderen» verortet als bei sich selbst.

Datenerhebung und Methode

Die Daten wurden zwischen dem 9. und dem 20. April 2026 erhoben. Die Grundgesamtheit der Befragung bildet die sprachlich integrierte Wohnbevölkerung der Deutschschweiz und der französischsprachigen Schweiz ab 18 Jahren. Die Teilnehmenden wurden über das Online-Panel von Sotomo sowie über das Online-Panel von Bilendi rekrutiert. Nach Bereinigung und Kontrolle der Daten konnten die Angaben von 1788 Personen für die Auswertung verwendet werden.

Die Teilnehmenden der Umfrage werden unter Berücksichtigung der Verteilung zentraler soziodemografischer Merkmale in der Bevölkerung zur Teilnahme eingeladen. Die Teilnahme erfolgt freiwillig (Opt-in). Allfällige Abweichungen in der Zusammensetzung der Stichprobe von der Bevölkerung werden anschliessend mittels statistischer Gewichtungsverfahren ausgeglichen. Die gewichtete Stichprobe ist hinsichtlich zentraler soziodemografischer Merkmale repräsentativ für die Wohnbevölkerung der Schweiz. Folgende Merkmale wurden bei der Gewichtung berücksichtigt: Geschlecht, Alter, Bildung, Sprachregion, Wohnform und politische Orientierung. Für die vorliegende Gesamtstichprobe beträgt das 95-Prozent-Konfidenzintervall (für 50-Prozent-Anteil) +/-2,3 Prozentpunkte.

SOTOMO