

Haltung der Schweizer Bevölkerung zur Mikromobilität

Kurzstudie

August 2025

IMPRESSIONUM

Haltung der Bevölkerung zu Mikromobilität, August 2025

Auftrag: AXA Schweiz

Ausführung: Sotomo, Binzstrasse 23, 8045 Zürich.

Projektteam: Elia Heer, Nadja Rohner

1	Zu dieser Kurzstudie	4
2	E-Bikes: Für viele eine echte Alternative zum Auto	6
3	E-Scooter: Gelten als unsicher und wenig nützlich	14
4	Datenerhebung und Methode	20

Haltung der Schweizer Bevölkerung zur Mikromobilität

ZU DIESER KURZSTUDIE

In den letzten Jahren hat die Mikromobilität in der Schweiz stark an Bedeutung gewonnen. Dieses Konzept bezeichnet die Fortbewegung mit elektrisch motorisierten sowie nicht motorisierten Kleinst- und Leichtfahrzeugen, darunter Fahrräder, E-Bikes, (E-)Lastenfahrräder, Skateboards, E-Scooter, E-Mopeds und E-Leichtfahrzeuge.

Diese Kurzstudie geht der Frage nach, welches Potenzial die Schweizer Bevölkerung solchen Fahrzeugen zuschreibt. Welche gelten als alltagstauglich – und für wen? Wie steht die Bevölkerung zu E-Scooter-Verleihsystemen und einer stärkeren Regulierung? Und welche Rolle spielt die Sicherheit bei der Beurteilung der neuen Mikromobilitätsformen?

Ergänzend zum jährlich erscheinenden AXA-Mobilitätstacho mit Schwerpunkt Elektromobilität hat Sotomo im Auftrag der AXA in diesem Jahr erstmals eine eigenständige Kurzstudie zur Mikromobilität durchgeführt.

WICHTIGSTE ERGEBNISSE IN KÜRZE

E-Bikes für viele eine gangbare Alternative zu Autos – sowohl in der Stadt als auch auf dem Land

Das E-Bike geniesst schweizweit eine hohe Akzeptanz: Die Hälfte der Bevölkerung kann sich vorstellen, in den nächsten fünf Jahren regelmässig eines zu nutzen (Abb. 5). Besonders bemerkenswert ist die hohe Offenheit in ländlichen Regionen (Abb. 6). Diese sind oft weniger gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen und die Distanzen, die zu Fuss oder mit dem Velo zurückgelegt werden müssen, sind häufig grösser als in den dichter besiedelten Städten. In diesen Regionen könnte das E-Bike für viele zu einer Ergänzung oder gar Alternative zum Auto werden.

Klare Mehrheit für eine Parkpflicht von E-Scootern an designierten Parkplätzen

E-Scooter-Verleihsysteme werden von der Schweizer Bevölkerung mehrheitlich kritisch beurteilt: 57 Prozent sehen in ihnen mehr Nachteile als Vorteile für die Gesellschaft (Abb. 7). Besonders negativ fällt das Bild beim Thema Ordnung im öffentlichen Raum aus: 76 Prozent fordern eine Pflicht, E-Scooter nur an dafür vorgesehenen Abstellplätzen zu parkieren (Abb. 9). Selbst in der jüngsten Altersgruppe, den 18- bis 35-Jährigen, die E-Scootern grundsätzlich am offensten gegenübersteht, liegt die Zustimmung zu einer solchen Regelung noch bei 67 Prozent.

E-Bikes: Für viele eine echte Alternative zum Auto

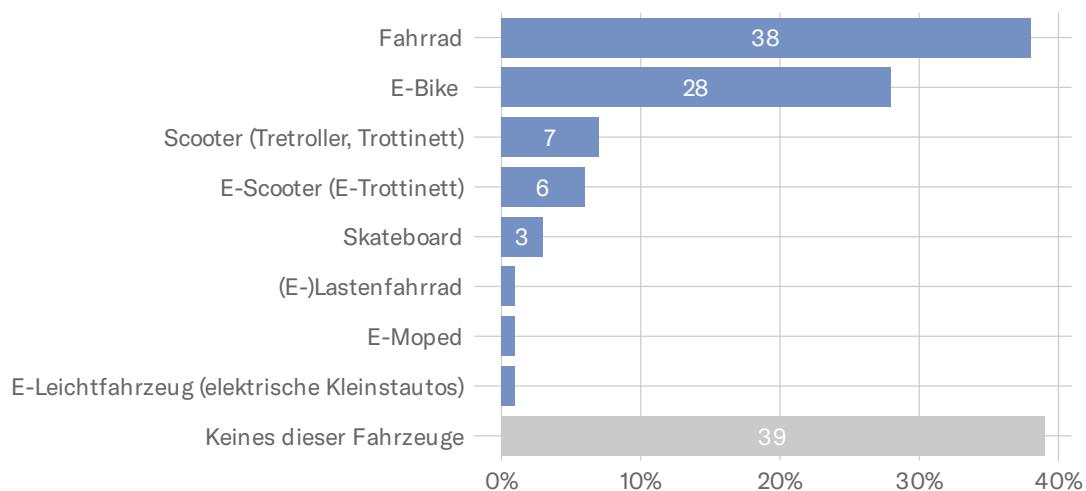
Mikromobilität bezeichnet die Fortbewegung mit elektrisch motorisierten sowie nicht motorisierten Kleinst- und Leichtfahrzeugen. Darunter sind unter anderem Fahrräder, E-Bikes, (E-)Lastenfahrräder, Skateboards, E-Scooter, E-Mopeds und E-Leichtfahrzeuge zu verstehen. In den letzten Jahren hat diese Form der Mobilität in der Schweiz stark an Bedeutung gewonnen.

Am meisten verbreitet aus dieser Klasse an Fahrzeugen ist nebst dem klassischen Fahrrad klar das E-Bike (Abb. 1). Heute nutzen bereits 28 Prozent der erwachsenen Bevölkerung regelmässig ein E-Bike, obwohl es noch vor wenigen Jahren ein Nischenprodukt war. Damit hat sich das E-Bike in kürzester Zeit von einer technischen Neuheit zu einem selbstverständlichen Bestandteil des Mobilitätsalltags vieler Menschen entwickelt. Auch das klassische Fahrrad bleibt mit 38 Prozent regelmässiger Nutzung sehr beliebt.

Kurzstudie Mikromobilität

Nutzung von Mikromobilitätsfahrzeugen (Abb. 1)

«Mikromobilität beschreibt die Mobilität mit elektrisch motorisierten sowie nicht motorisierten Kleinst- und Leichtfahrzeugen. Dazu gehören unter anderem Fahrräder, E-Bikes, (E-)Lastenfahrräder, Skateboards, E-Scooter, E-Mopeds und E-Leichtfahrzeuge. Welche dieser Mikromobilitätsfahrzeuge nutzen Sie selbst regelmässig?»



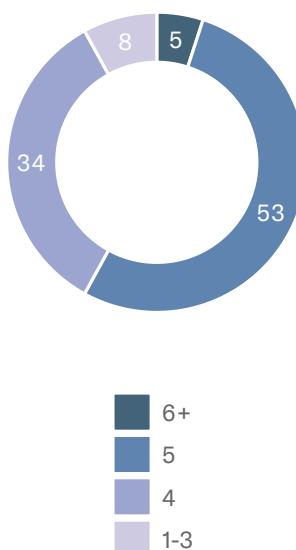
Andere Formen der Mikromobilität sind deutlich weniger verbreitet: Lediglich sieben Prozent nutzen regelmässig einen Tretroller, sechs Prozent ein E-Scooter und nur drei Prozent ein Skateboard. Noch weniger Personen nutzen E-Lastenfahrräder, E-Mopeds oder E-Leichtfahrzeuge.

Das Potenzial von E-Leichtfahrzeugen, die oft nur einen oder zwei Sitze haben, scheint dadurch beschränkt zu sein, dass für die meisten Menschen Autos nur in Frage kommen, wenn sie mindestens vier oder fünf Sitze haben, wie Abbildung 2 zeigt. 34 Prozent geben an, es müssten für sie mindestens vier Sitze sein. 53 Prozent der Befragten geben sogar an, ein Auto brauche mindestens fünf Sitze, damit es für sie in Frage kommt.

Kurzstudie Mikromobilität

Minimale Anzahl Sitze damit ein Auto in Frage kommt (Abb. 2)

«Der Automarkt bietet mittlerweile Fahrzeuge von Kleinstwagen mit einem Sitz bis hin zu Minivans oder SUVs mit 6+ Sitzen an. Wie viele Sitze braucht ein Auto mindestens, damit es für Sie in Frage kommt?»



Nur gerade acht Prozent der Bevölkerung können sich vorstellen, ein Auto mit weniger als vier Sitzplätzen zu nutzen. Diese Angabe steht in gewissem Kontrast zur tatsächlichen Nutzung der meisten Autofahrenden: Der durchschnittliche Besetzungsgrad eines Personenwagens in der Schweiz liegt laut Bundesamt für Statistik bei nur 1.53 Personen¹. Doch der Wunsch nach zusätzlichen Sitzplätzen für gelegentliche Nutzungsszenarien, wie zum Beispiel bei Familienferien oder spontanen Mitfahrglegenheiten ist wahrscheinlich dennoch für die meisten zu gross, um auf ein Auto mit ein oder zwei Sitzen – wie beispielsweise ein E-Leichtfahrzeug – zu setzen.

Mikromobilitätsfahrzeuge wie Fahrräder, E-Bikes oder E-Scooter haben das Potenzial, Fahrten mit einem Auto teilweise zu ersetzen. Eine Mehrheit der Bevölkerung zeigt sich offen dafür, künftig gewisse Fahrten, die sie heute mit dem Auto oder Motorrad zurücklegen, durch Mikromobilitätslösungen zu ersetzen (Abb. 3). Ein Fünftel kann sich sogar vorstellen, einen grossen Teil der Fahrten zu substituieren – ein Drittel zumin-

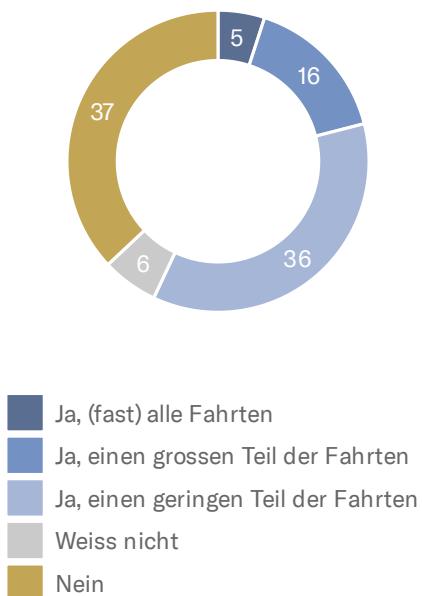
¹Bundesamt für Statistik 2021

Kurzstudie Mikromobilität

dest einzelne Fahrten. Dies deutet auf ein grosses Potenzial der Mikromobilität hin, den motorisierten Individualverkehr zukünftig durch nachhaltigere Mobilitätsformen zu ersetzen.

Offenheit gegenüber Ersatz von Verbrenner-Fahrten mit Mikromobilität (Abb. 3)

«Könnten Sie sich vorstellen, künftig gewisse Fahrten, für die sie heute ein Auto oder ein Motorrad nutzen, mit einem Mikromobilitätsfahrzeug zu tätigen?»

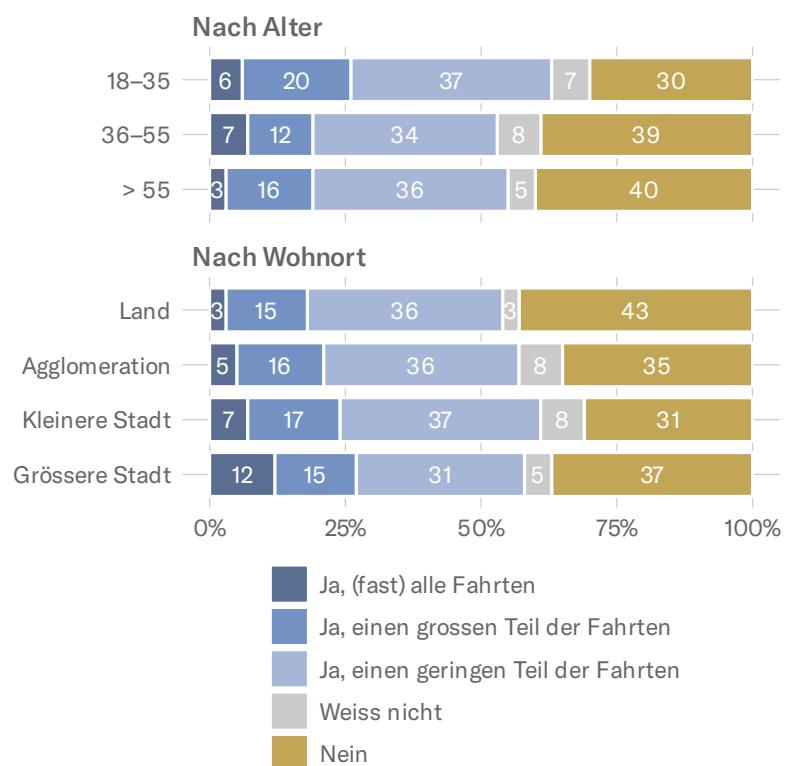


Insbesondere jüngere Menschen sind offen, gewisse Fahrten durch ein Mikromobilitätsfahrzeug zu ersetzen (Abb. 4). Rund ein Viertel von ihnen (26%) gibt an, sie könnten sich vorstellen, künftig einen grossen Teil der Fahrten, für die sie heute ein Auto oder ein Motorrad nutzen, mit einem Mikromobilitätsfahrzeug zu tätigen.

Kurzstudie Mikromobilität

Offenheit gegenüber Ersatz von Verbrenner-Fahrten mit Mikromobilität (Abb. 4)

«Könnten Sie sich vorstellen, künftig gewisse Fahrten, für die sie heute ein Auto oder ein Motorrad nutzen, mit einem Mikromobilitätsfahrzeug zu tätigen?»



Die Umgebung der Menschen hat einen wesentlichen Einfluss darauf, ob sie sich eine Substitution von Autofahrten durch Mikromobilitätslösungen vorstellen können oder nicht. Zwar sind es in urbanen Gebieten mit dichter Infrastruktur und kurzen Wegen deutlich mehr Personen, die sich vorstellen können, «(fast) alle Fahrten» durch Mikromobilität zu ersetzen – in Städten sind es zwölf Prozent gegenüber fünf Prozent in Agglomerationen. Dennoch kann sich über alle Siedlungsräume hinweg ein erheblicher Teil der Bevölkerung vorstellen einen Teil der Verbrenner-Fahrten zu ersetzen.

Selbst in ländlichen Gebieten gibt mehr als die Hälfte der Bevölkerung an, offen dafür zu sein, zumindest einen Teil ihrer heutigen Autofahrten durch Mikromobilität zu ersetzen. Das Potenzial von Mikromobilität ist somit nicht nur auf urbane Räume beschränkt. Die Offenheit gegenüber Alternativen zum motorisierten Individualverkehr reicht weit über die Städte hinaus –

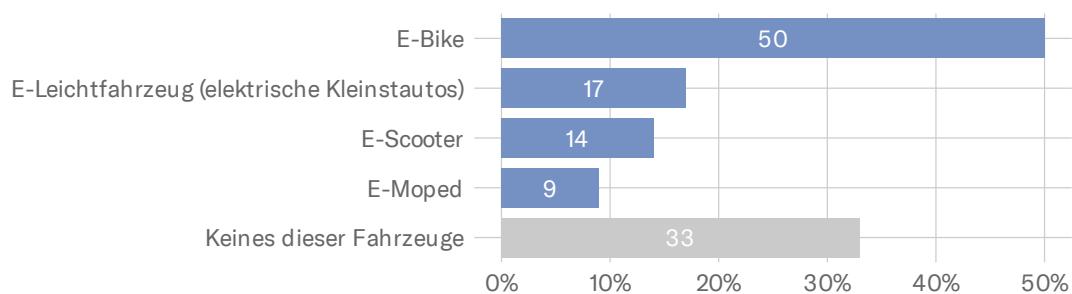
Kurzstudie Mikromobilität

ein wichtiger Hinweis für die künftige Verkehrsplanung und politische Weichenstellung.

Im direkten Vergleich der elektrifizierten Mikromobilitätsfahrzeuge zeigt sich: Insbesondere das E-Bike ist beliebt als mögliche Alternative zu einem Auto. Jede zweite Person in der Schweiz kann sich vorstellen, in den nächsten fünf Jahren regelmässig eines zu nutzen (Abb. 5).

Offenheit gegenüber Nutzung von Mikromobilitätsfahrzeugen (Abb. 5)

«Welche dieser elektrifizierten Mikromobilitätsfahrzeuge könnten Sie sich grundsätzlich vorstellen, irgendwann in den nächsten fünf Jahren regelmässig zu nutzen?»



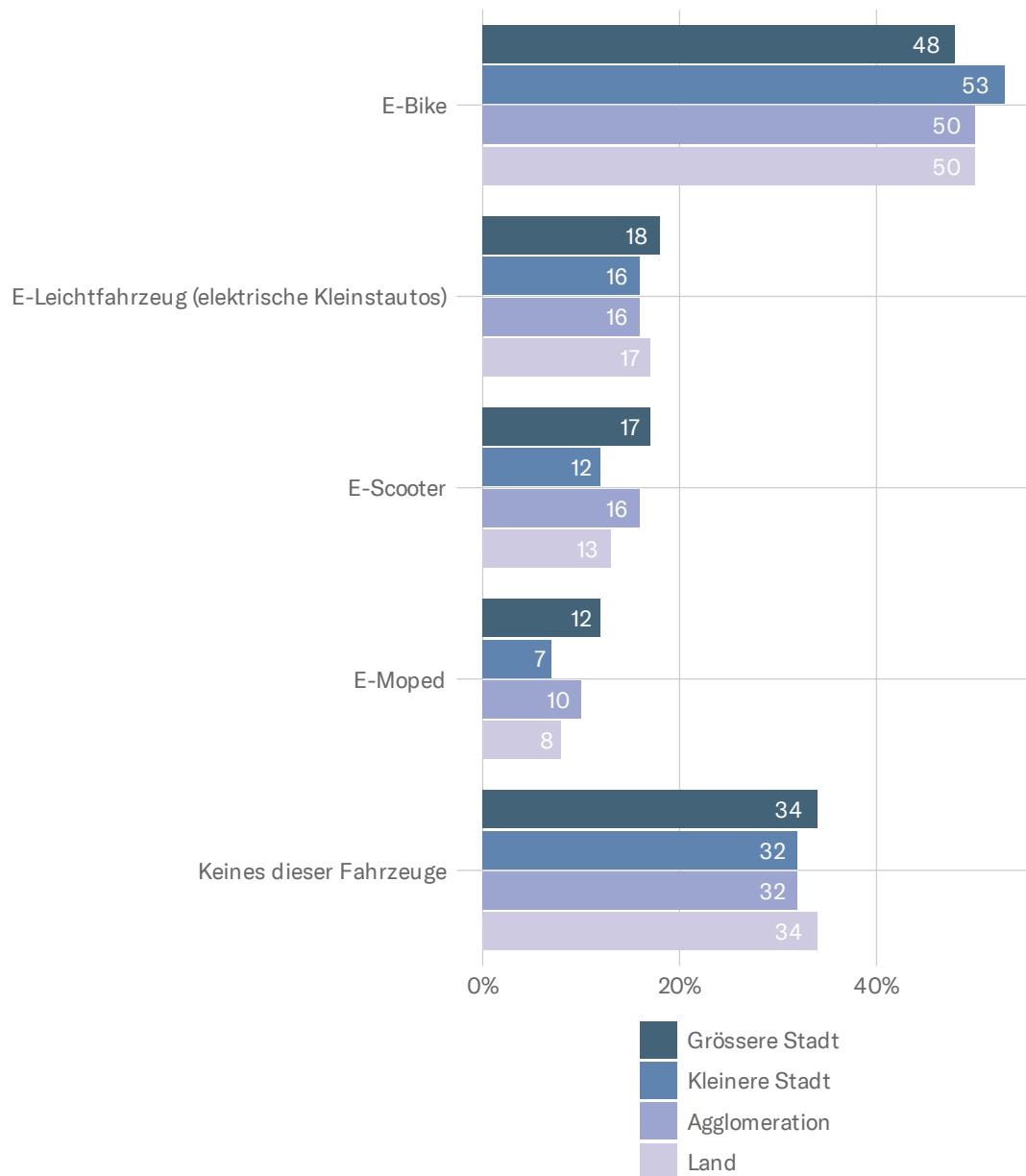
Gegenüber den anderen elektrifizierten Mikromobilitätsfahrzeugen zeigen sich Schweizerinnen und Schweizer weitaus weniger offen. 17 Prozent können sich die regelmässige Nutzung eines E-Leichtfahrzeugs vorstellen, 14 Prozent eines E-Scooters. Ein Drittel der Bevölkerung kann sich bei keinem elektrifizierten Mikromobilitätsmittel eine regelmässige Nutzung in den nächsten fünf Jahren vorstellen.

Bemerkenswert ist, dass sich die Offenheit gegenüber der Nutzung elektrifizierter Mikromobilitätsfahrzeuge nur geringfügig nach Wohnort unterscheidet (Abb. 6). Besonders das E-Bike wird über alle Raumtypen hinweg als ernstzunehmende Alternative zum Auto wahrgenommen. Sowohl in urbanen wie auch in ländlichen Gebieten gibt rund die Hälfte der Bevölkerung an, sich vorstellen zu können, in den nächsten fünf Jahren regelmässig ein E-Bike zu nutzen.

Kurzstudie Mikromobilität

Offenheit gegenüber Nutzung von Mikromobilitätsfahrzeugen – nach Wohnort (Abb. 6)

«Welche dieser elektrifizierten Mikromobilitätsfahrzeuge könnten Sie sich grundsätzlich vorstellen, irgendwann in den nächsten fünf Jahren regelmässig zu nutzen?»



Gerade im ländlichen Raum, wo klassische Fahrräder aufgrund oftmals grösserer Distanzen weniger attraktiv sind und wo der öffentliche Verkehr weniger eng getaktet ist, könnte das E-Bike das Potenzial besitzen, die bisher schwierige Entkoppelung vom motorisierten Individualverkehr zu erleichtern – und damit einen entscheidenden Beitrag zur nachhaltigen Mobilitätswende

Kurzstudie Mikromobilität

leisten. Die Ergebnisse deuten darauf hin: Das Potenzial von E-Bikes ist noch lange nicht ausgeschöpft.

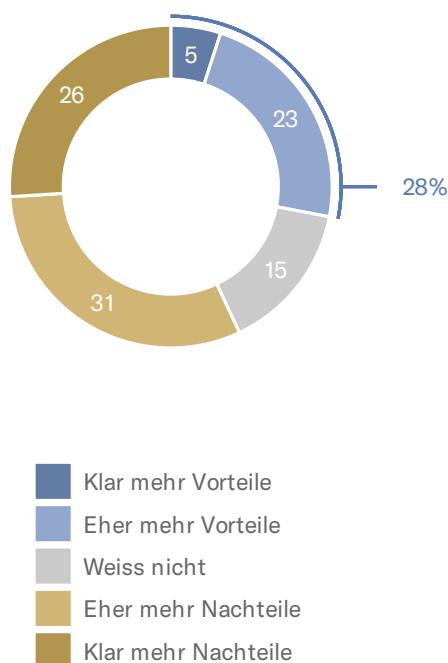
E-Scooter: Gelten als unsicher und wenig nützlich

E-Scooter haben in den letzten Jahren stark an Präsenz gewonnen. Mittlerweile prägen sie in vielen Schweizer Städten das Strassenbild. E-Scooter-Verleihsysteme werden von der Mehrheit der Bevölkerung jedoch kritisch gesehen: 57 Prozent sind der Ansicht, sie brächten der Gesellschaft mehr Nachteile als Vorteile (Abb. 7). Nur ein Viertel beurteilt die Angebote positiv.

Kurzstudie Mikromobilität

Bewertung von E-Scooter-Verleihsystemen (Abb. 7)

«Bieten Verleihsysteme von E-Scootern mehr Vorteile oder Nachteile für die Gesellschaft?»

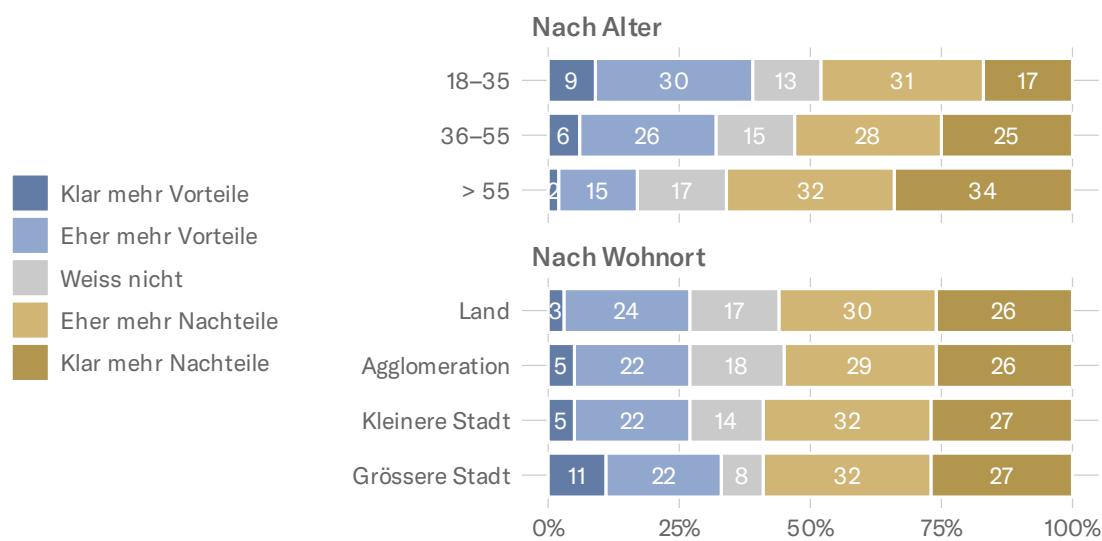


Junge und Bewohnende von Städten sind den E-Scooter-Verleihen gegenüber vergleichsweise positiv eingestellt (Abb. 8). In grösseren Städten, wo das Angebot an Verleihsystemen am grössten ist, wird dieses auch am meisten geschätzt. Ein Drittel der Grossstädterinnen und -städter sehen mehr Vor- als Nachteile in den Verleihsystemen. Trotzdem überwiegt in allen Gesellschaftsgruppen die Meinung, dass E-Scooter-Verleihsysteme mehr Nach- als Vorteile für die Gesellschaft mit sich bringen.

Kurzstudie Mikromobilität

Bewertung von E-Scooter-Verleihsystemen (Abb. 8)

«Bieten Verleihsysteme von E-Scootern mehr Vorteile oder Nachteile für die Gesellschaft?»

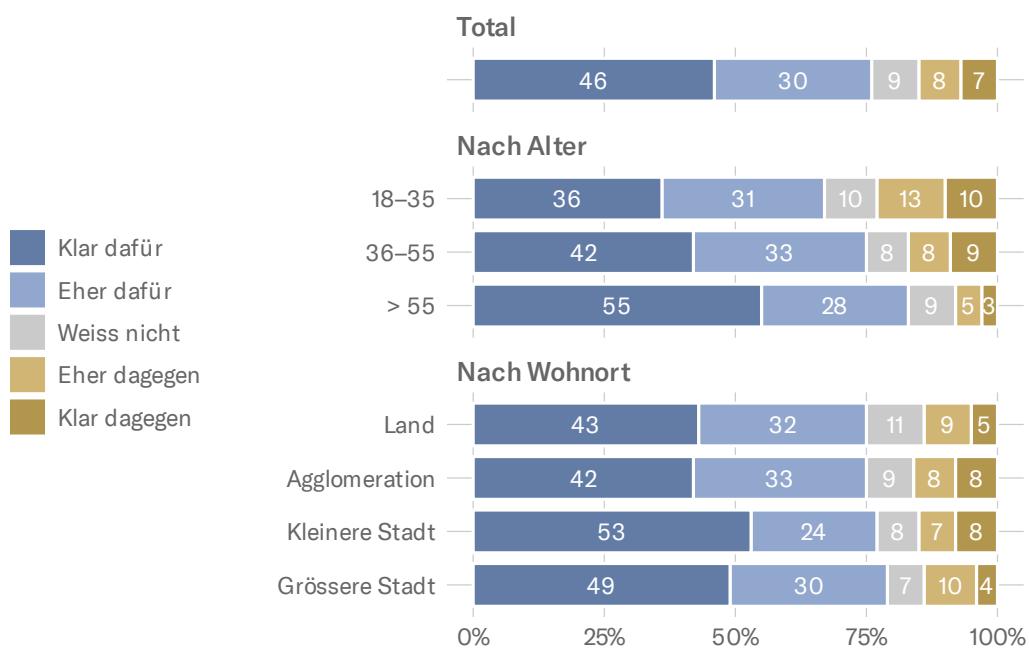


Als störend empfindet die Bevölkerung insbesondere im Weg stehende oder achtlos abgestellte E-Scooter, wie Abbildung 9 nahelegt. 76 Prozent sprechen sich deshalb für eine Pflicht aus, diese nur an designierten Abstellplätzen zu parkieren. Selbst bei den 18- bis 35-Jährigen, die E-Scootern insgesamt am offensten gegenüberstehen, liegt die Zustimmung zu diesem Vorschlag bei 67 Prozent. In Städten ist die Forderung nach klaren Regeln tendenziell noch höher, was als Reaktion auf die zunehmenden Nutzungskonflikte auf städtischen Gehwegen interpretiert werden kann.

Kurzstudie Mikromobilität

Parkpflicht von E-Scooter (Abb. 9)

«Wie stehen Sie zu einer möglichen Pflicht, E-Scooter nur noch an designierten Parkplätzen abzustellen?»

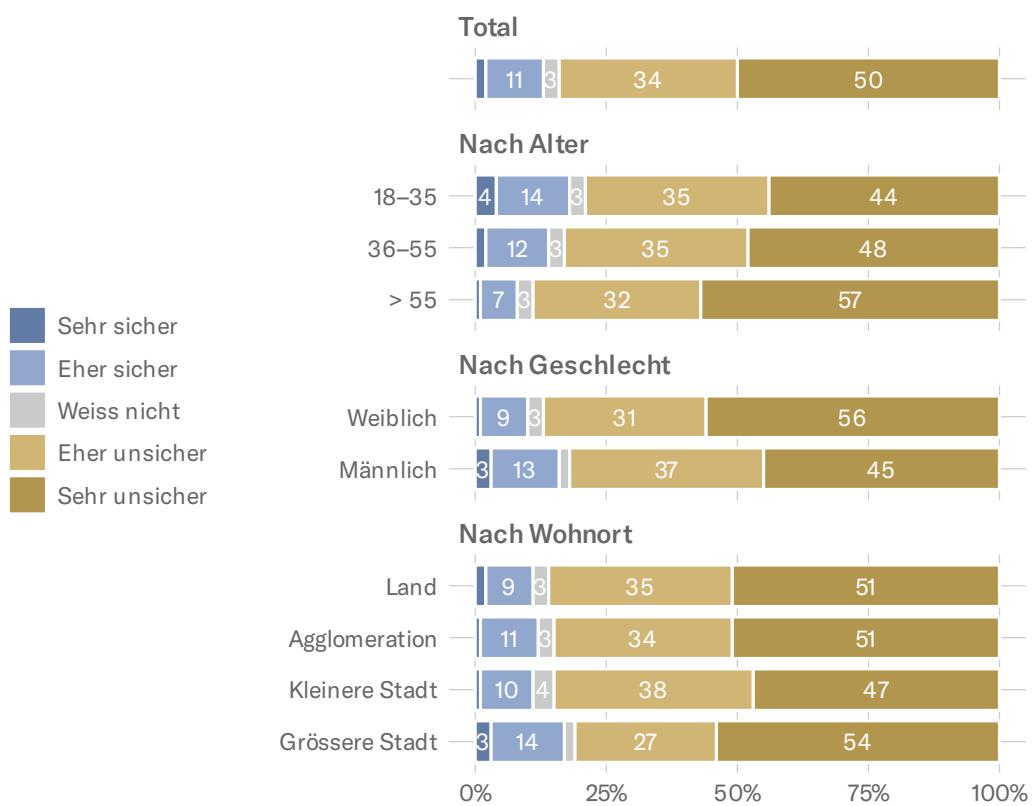


Ein weiteres Problem, das die Bevölkerung mit E-Scootern verbindet, ist die mangelnde Sicherheit bei deren Nutzung im Straßenverkehr. Ganze 84 Prozent der Befragten stuften die Nutzung von E-Scootern im Straßenverkehr als unsicher ein (Abb. 10). Dieser Eindruck zieht sich durch alle Alters-, Geschlechts-, und Wohnortgruppen. Zwar beurteilen jüngere Personen die Sicherheit etwas positiver, doch auch in dieser Gruppe überwiegt die Skepsis deutlich. Diese Wahrnehmung dürfte ein Mitgrund sein, warum E-Scooter nur von 14 Prozent der Bevölkerung für die regelmässige Nutzung in Betracht gezogen werden (siehe Abb. 5).

Kurzstudie Mikromobilität

Sicherheit von E-Scootern (Abb. 10)

«Wie sicher schätzen Sie generell die Nutzung von E-Scootern im Straßenverkehr ein?»

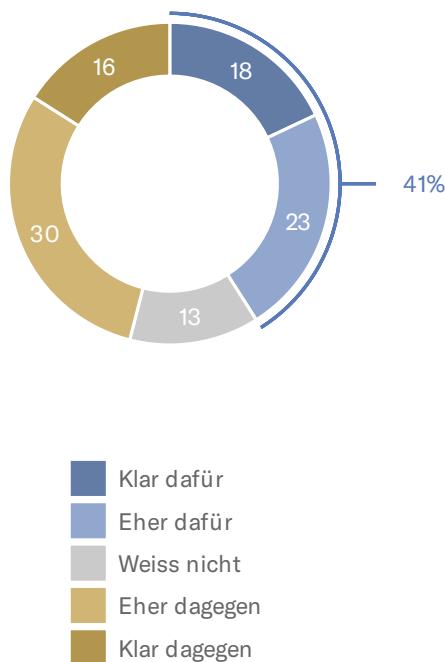


Trotz diesen von vielen wahrgenommenen Problemen: Bezuglich eines generellen Verbots von E-Scooter-Verleihen zeigt sich die Bevölkerung gespalten. 41 Prozent befürworten ein Verbot, 46 Prozent sind dagegen (Abb. 11). Die Bevölkerung bevorzugt demnach stärkere Regulierungen – etwa in Form von Parkpflichten – gegenüber einem generellen Verbot.

Kurzstudie Mikromobilität

Verbot von E-Scooter-Verleihen (Abb. 11)

«Wie stehen Sie zu einem generellen Verbot von E-Scooter-Verleihen?»



Datenerhebung und Methode

Die Daten wurden zwischen dem 5. und dem 13. Mai 2025 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 1640 Personen für die Auswertung verwendet werden.

Da sich die Teilnehmenden der Umfrage selbst rekrutieren (opt-in), können Verzerrungen in der Zusammensetzung der Stichprobe auftreten. Es werden deshalb statistische Gewichtungsverfahren angewendet, damit die Stichprobe hinsichtlich zentraler soziodemographischer Merkmale der Bevölkerung entspricht. Folgende Merkmale wurden bei der Gewichtung berücksichtigt: Geschlecht, Alter, Bildung, Sprachregion, Wohnform und politische Orientierung. Dieses Vorgehen gewährleistet eine hohe Repräsentativität der Wohnbevölkerung der Schweiz. Für die vorliegende Gesamtstichprobe beträgt das 95-Prozent-Konfidenzintervall (für 50-Prozent-Anteil) +/-2,4 Prozentpunkte.

SOTCOS