

# Wie lädt die Schweiz? – Befragung von Elektroautofahrenden

Dr. Kim Buchmüller  
Zürich, 22. August 2025

# Inhaltsverzeichnis

1. Studiendesign
2. Management Summary
3. Wie lädt die Schweiz?
4. Zu Hause und am Arbeitsplatz
5. Unterwegs
6. Intelligentes Laden

# Studiendesign



Ausgangslage und Zielsetzung	Das Bundesamt für Energie sowie verschiedene Anbieter von Ladeinfrastruktur möchten besser verstehen, wie Schweizer Elektroautofahrende ihre Fahrzeuge nutzen und laden. Damit soll die Ladeinfrastruktur zielgerichtet ausgebaut und unterstützt werden.
Datenerhebungsmethode	Online-Befragung mit Kundenadressen von TCS, Swisscharge, Helion und ewz
Regionen	Deutschschweiz, Westschweiz und italienischsprachige Schweiz
Zielgruppe	Fahrer:innen von Elektroautos (BEV und PHEV)
Quotierung & Gewichtung	Gewichtung für Zulassung auf natürliche vs. juristische Person und bei den natürlichen Personen für die Region (Deutschschweiz vs. lateinische Schweiz) x Alter (bis 44 Jahre, ab 44 Jahre)
Stichprobengrösse	n = 2003 (maximaler Standardfehler +/- 2.2 Prozentpunkte)
Feldzeit	17. Juli bis 18. August 2025
Kleine Fallzahlen	Fallzahlen mit kleiner Basis ( $n \geq 30$ und $< 90$ ) sind mit * gekennzeichnet bzw. mit sehr kleiner Basis ( $n < 30$ ) mit **. Aufgrund des statistischen Fehlerrisikos sind die Anteile als Trend zu interpretieren.
Signifikante Unterschiede	Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind gekennzeichnet mit Grossbuchstaben ( $p < 0.05$ ).
Rundungen / Darstellungen	In den Auswertungen sind Rundungsdifferenzen von +/- 1 Prozentpunkten möglich. Prozentwerte $< 5\%$ werden aus Gründen der Übersichtlichkeit z.T. nicht dargestellt.
Auftraggeber	Bundesamt für Energie, Abinaya Sivarajah und Viviane Winter
Durchführendes Institut	intervista AG, Dr. Kim Buchmüller

# Stichprobenzusammensetzung (1/5)

		absolut ungewichtet	in % ungewichtet	in % gewichtet
Gesamt		2003	100%	100%
Altersklasse	Bis 29 Jahre	18	1%	1%
	30–44 Jahre	323	16%	25%
	45–59 Jahre	803	40%	38%
	Ab 60 Jahre	859	43%	35%
Geschlecht	Männlich	1854	93%	93%
	Weiblich	139	7%	6%
	Divers	10	0%	1%
Region	Deutschschweiz	1738	87%	78%
	Westschweiz	199	10%	17%
	Italienischsprachige Schweiz	66	3%	5%
Wohnform	Mietwohnung	497	25%	26%
	Miethaus	56	3%	3%
	Eigentumswohnung	442	22%	20%
	Eigentumshaus	1008	50%	50%

# Stichprobenzusammensetzung (2/5)

		absolut ungewichtet	in % ungewichtet	in % gewichtet
Gesamt		2003	100%	100%
Fahrzeugtyp <sup>1</sup>	Vollelektrisch (BEV)	1793	90%	90%
	Plug-in-Hybrid (PHEV)	259	13%	13%
Zulassung	Auf befragte Person zugelassen	1596	80%	64%
	Auf Haushaltsmitglied zugelassen	184	9%	9%
Nutzung des Fahrzeugs	Auf andere natürliche Person zugelassen	18	1%	1%
	Auf juristische Person zugelassen	203	10%	26%
Jahr der Erstzulassung	Unbekannt	2	0%	0%
	Seit weniger als einem Jahr	368	18%	19%
	Seit 1 bis 2 Jahren	518	26%	27%
	Seit 2 bis 5 Jahren	851	42%	42%
	Seit mehr als 5 Jahren	266	13%	12%
	Mittelwert		2022	

<sup>1</sup>Ein Teil der Befragten fährt sowohl ein vollelektrisches Fahrzeug als auch einen Plug-in-Hybrid.

# Stichprobenzusammensetzung (3/5)

			absolut ungewichtet	in % ungewichtet	in % gewichtet
Gesamt			2003	100%	100%
Kilometer pro Jahr	Gelegenheits-fahrer:innen	Weniger als 4'999 Kilometer	64	3%	3%
		Zwischen 5'000 und 7'499 Kilometer	176	9%	8%
		Zwischen 7'500 und 9'999 Kilometer	282	14%	11%
		Zwischen 10'000 und 12'499 Kilometer	347	17%	16%
	Vielfahrer:innen	Zwischen 12'500 und 14'999 Kilometer	344	17%	16%
		Zwischen 15'000 und 17'499 Kilometer	247	12%	12%
		Zwischen 17'500 und 19'999 Kilometer	147	7%	8%
		20'000 und mehr Kilometer	387	19%	26%
		Das kann ich nicht einschätzen.	9	0%	1%
Kilometer seit Zulassung	Mittelwert			38'095 km	

# Stichprobenzusammensetzung (4/5)

		absolut ungewichtet	in % ungewichtet	in % gewichtet
Gesamt		2003	100%	100%
Garage	Eigene Einzel-/Doppelgarage	867	43%	42%
	Fixer Tiefgaragenplatz oder fixer Aussenparkplatz	1029	51%	53%
	Flexibler Tiefgaragenplatz oder flexibler Aussenparkplatz (für Anwohnerinnen der Liegenschaft)	59	3%	3%
	Öffentlicher Parkplatz mit Anwohnerkarte (z.B. blaue Zone)	30	1%	2%
	Andere	58	3%	3%
	Keine Parkmöglichkeit in der Nähe meines Wohnsitzes	6	0%	0%
Photovoltaik-Anlage am Wohngebäude	Ja	976	49%	48%
	Nein	994	50%	51%
	Weiss nicht	33	2%	2%

# Stichprobenzusammensetzung (5/5)

		absolut ungewichtet	in % ungewichtet	in % gewichtet
Gesamt		2003	100%	100%
Reichweite	Bis 50 km	94	5%	5%
	51- 150 km	144	7%	7%
	151-300 km	196	10%	9%
	301-500 km	1180	59%	60%
	Über 500 km	382	19%	19%
	Das kann ich nicht einschätzen.	7	0%	0%
Kapazität der Batterie	Bis 20 kWh	148	7%	7%
	21- 40 kWh	132	7%	6%
	41- 60 kWh	291	15%	15%
	61- 80 kWh	865	43%	44%
	81- 90 kWh	299	15%	15%
	Über 90 kWh	167	8%	8%
	Das kann ich nicht einschätzen.	101	5%	5%

# Management Summary

**Mehr als vier von fünf Schweizer Elektroautofahrenden lädt zumindest manchmal zu Hause. Wenn nicht zu Hause geladen wird, dann meistens, weil keine private Ladeinfrastruktur vorhanden ist.**

**Mietende sind klar benachteiligt, da die Ladeinfrastruktur oftmals erst erstellt werden muss oder gar verweigert wird.**

**Der Arbeitsplatz wird selten zum Laden genutzt. Für diejenigen, die am Arbeitsplatz laden, ist die Ladeinfrastruktur oftmals günstiger oder sogar gratis.**

**Öffentliche Ladeinfrastruktur wird vor allem auf Langstrecken genutzt. Im Alltag wird sie eher von jüngeren Elektroautofahrenden und Mietenden genutzt.**

**Das Ladeverhalten ist stark geprägt durch die geplante Nutzung (z. B. längere Fahrten). Zudem spielen Stromtarife (Niedertarif, PV-Überschuss) eine zentrale Rolle.**

**Zwei Drittel der Elektroautofahrenden lädt zu Hause spätestens, sobald der Akkustand unter 40% fällt. Der Akku wird anschliessend auf 80% aufgeladen.**

**Unterwegs lädt man meist erst, wenn der Akku fast leer ist.**

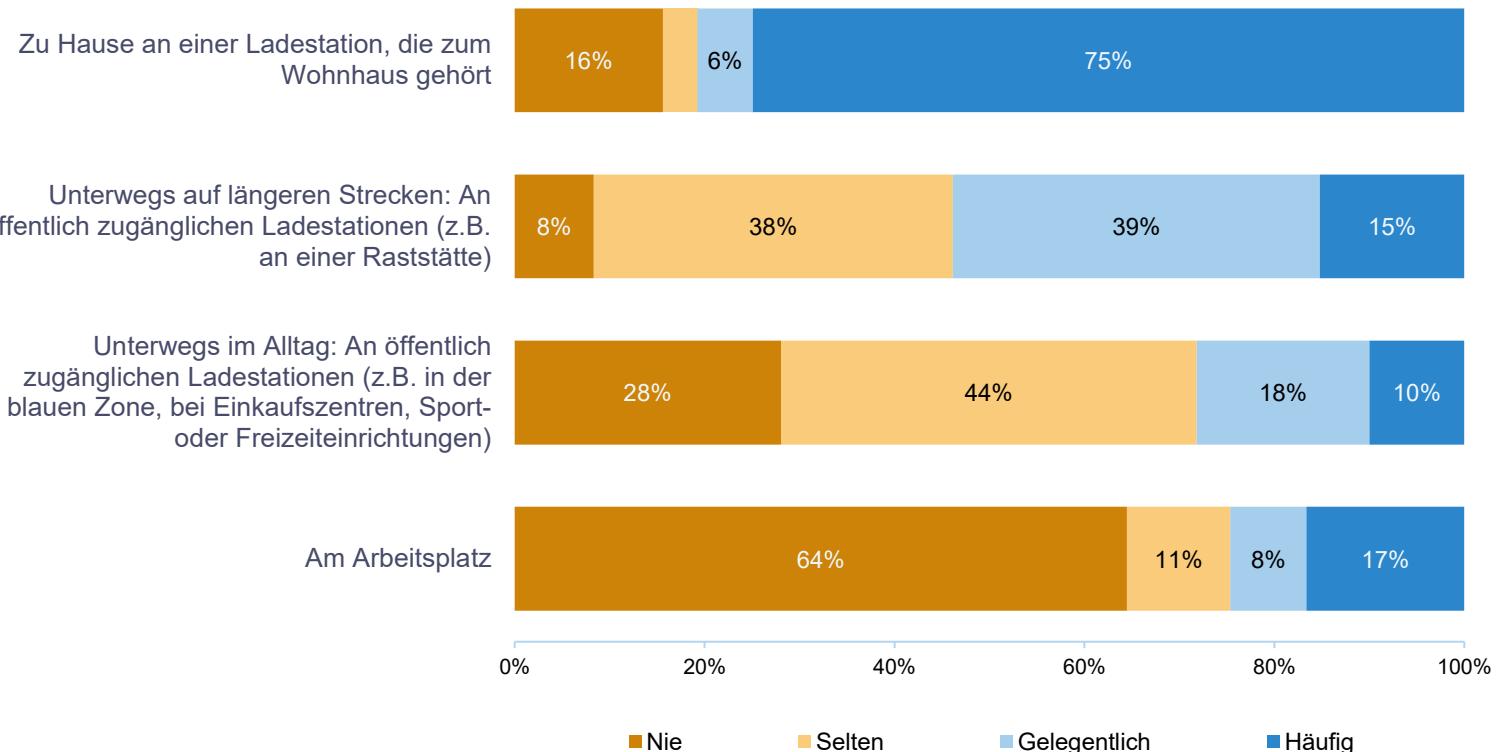
**Der Begriff und die Bedeutung des intelligenten Ladens ist zwei Dritteln der Befragten bekannt.**

**Die Mehrheit ist dem intelligenten Laden gegenüber offen, jedoch unter der Bedingung, dass eine Übersteuerung möglich ist.**

**Hohe Rabattbereitschaft: Bei einem Rabatt von CHF 2 pro Monat wären rund ein Drittel der Elektroautofahrenden bereit intelligent zu laden, bei einem Rabatt von CHF 20 sogar 80% der Elektroautofahrenden.**

# Wie lädt die Schweiz?

Frage: Wo laden Sie Ihr Auto normalerweise?

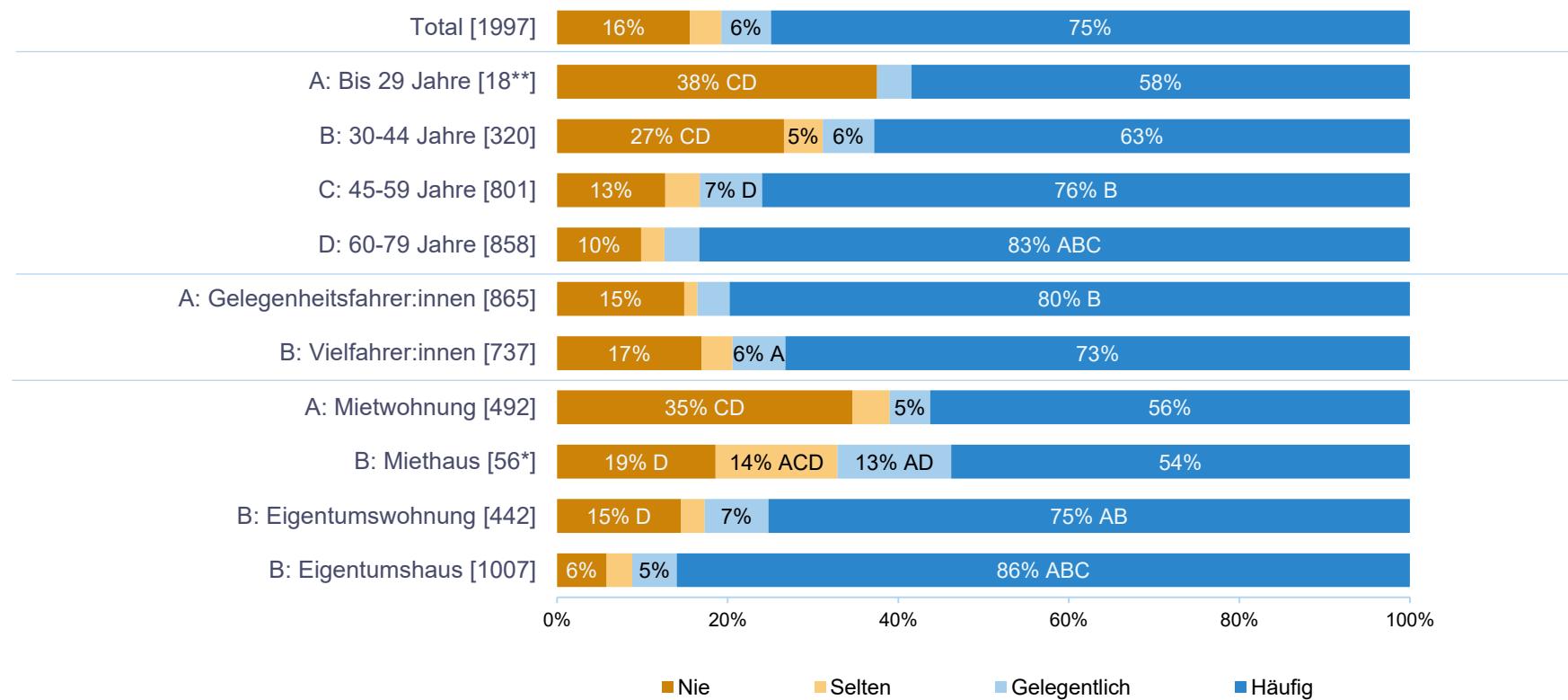


Klar am häufigsten werden Ladestationen am eigenen Wohnort genutzt. Am Arbeitsplatz lädt nur eine kleine Anzahl von Personen. Öffentliche Ladestationen werden von vielen genutzt, aber meist nicht auf regelmässiger Basis.

Basis: n=1997/2003 | Alle Befragten, resp. alle Befragten mit Parkplatz am Wohnort

# Zu Hause laden

Frage: Wo laden Sie Ihr Auto normalerweise? – Zu Hause an einer Ladestation, die zum Wohnhaus gehört

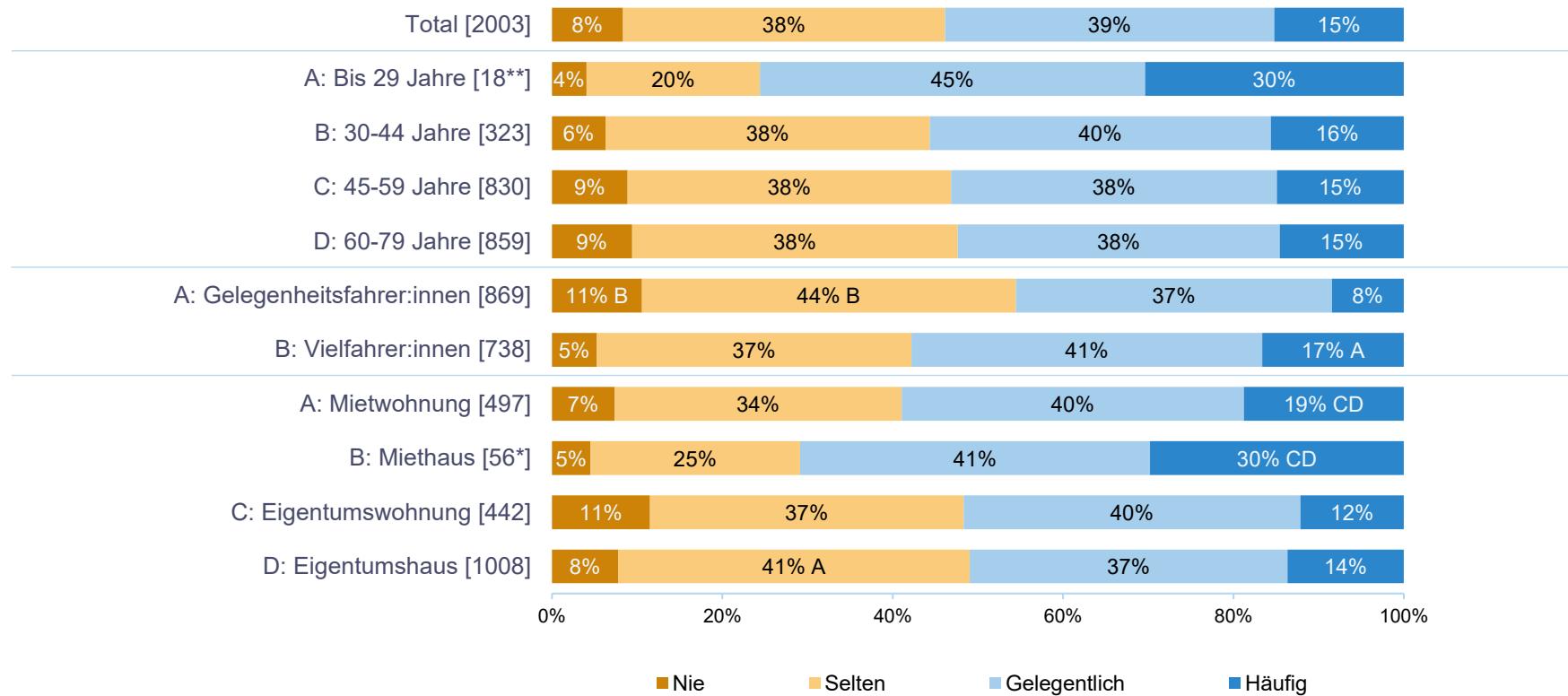


Wohneigentümer:innen laden klar häufiger am eigenen Wohnort als Mieter:innen. Ebenso laden Personen, die ihr Auto weniger häufig nutzen, eher am eigenen Wohnort, als Personen, die ihr Fahrzeug intensiv nutzen.

Basis: n=[ ] | Alle Befragten mit Parkplatz am Wohnort | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet (p<0.05).

# Unterwegs auf längeren Strecken laden

Frage: Wo laden Sie Ihr Auto normalerweise? – Unterwegs auf längeren Strecken: An öffentlich zugänglichen Ladestationen (z.B. an einer Raststätte)

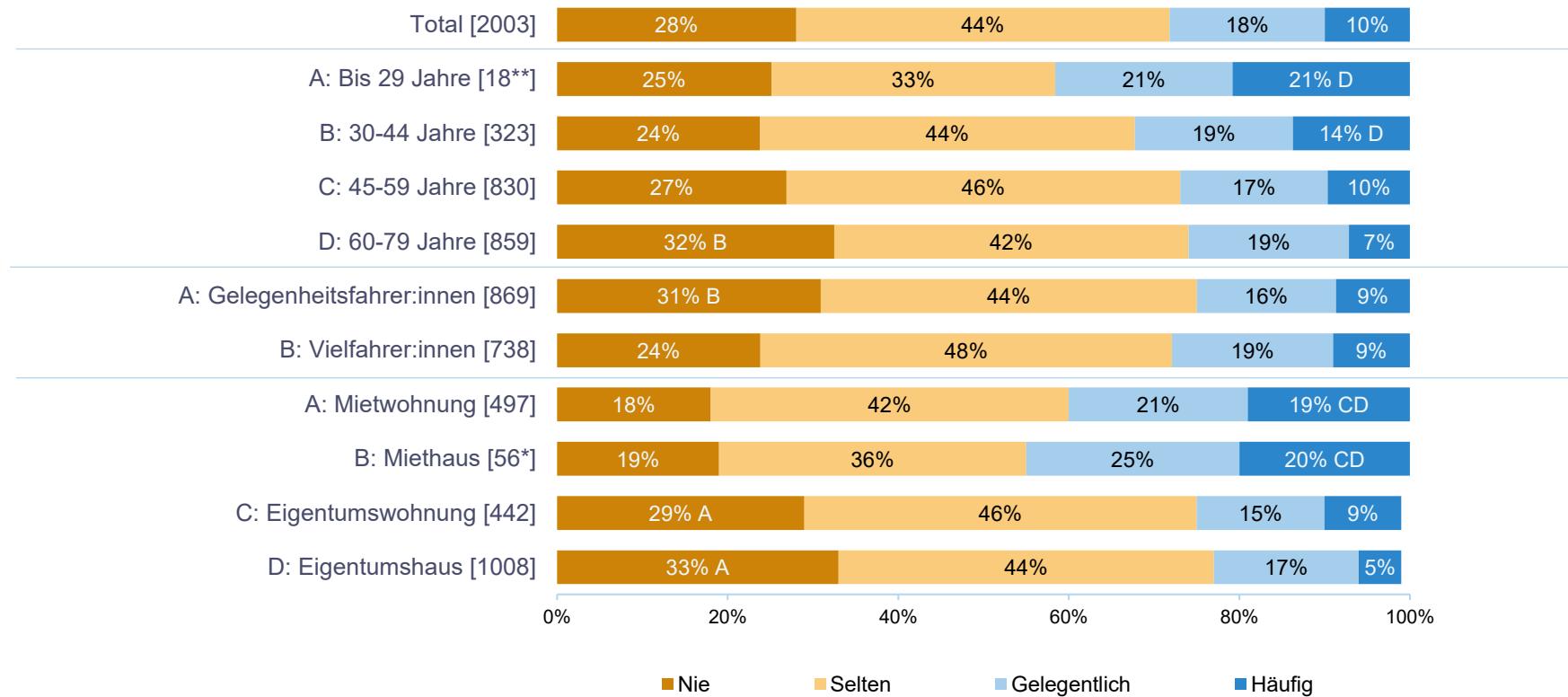


Auf längeren Strecken sind es häufiger Mietende als Wohneigentümer:innen die öffentliche Ladeinfrastruktur nutzen.

Basis: n=[ ] | Alle Befragten | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet (p<0.05).

# Unterwegs im Alltag laden

Frage: Wo laden Sie Ihr Auto normalerweise? – Unterwegs im Alltag: An öffentlich zugänglichen Ladestationen (z.B. in der blauen Zone, bei Einkaufszentren, Sport- oder Freizeiteinrichtungen)

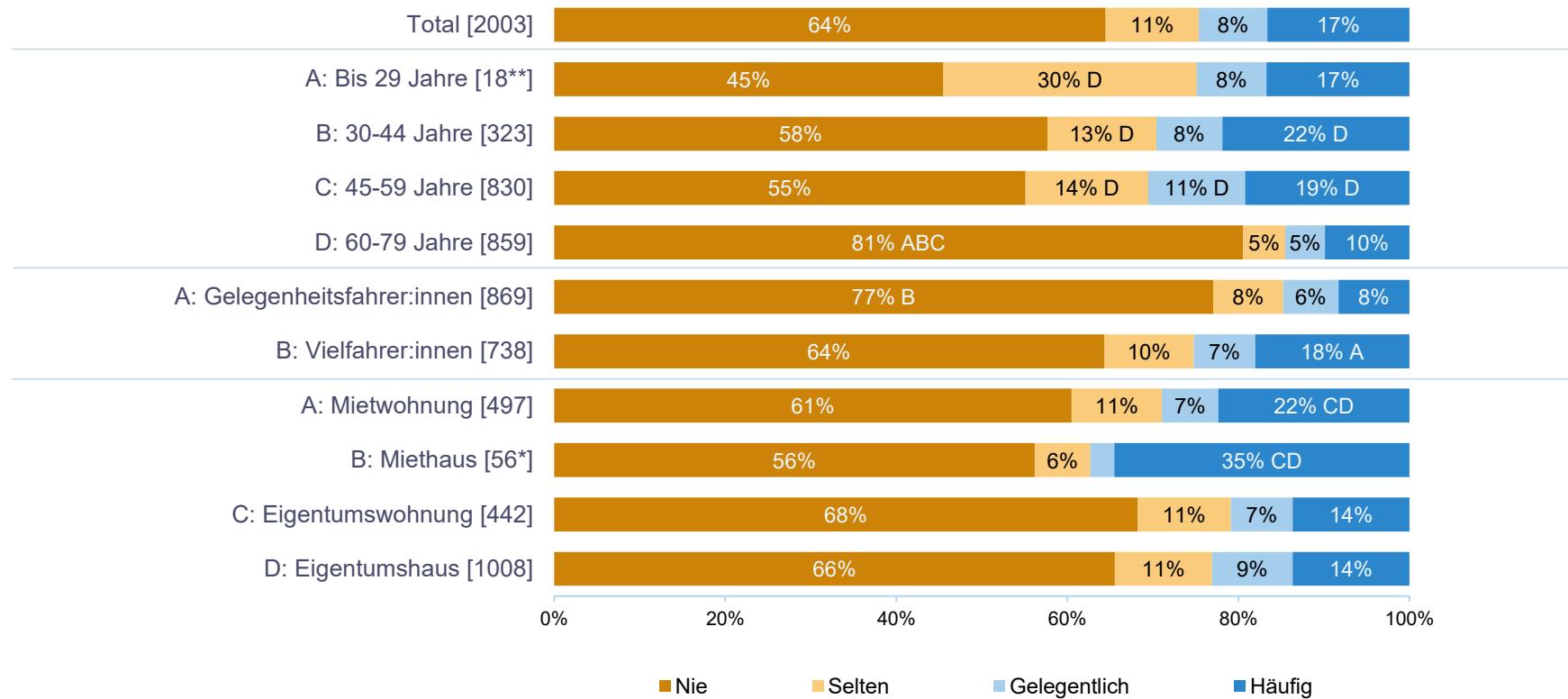


Im Alltag wird öffentliche Ladeinfrastruktur häufiger von jungen Personen (im Vergleich zu älteren Personen) und Mietenden (im Vergleich zu Wohneigentümer:innen) genutzt.

Basis: n=[ ] | Alle Befragten | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet (p<0.05).

# Am Arbeitsplatz laden

Frage: Wo laden Sie Ihr Auto normalerweise? – Am Arbeitsplatz

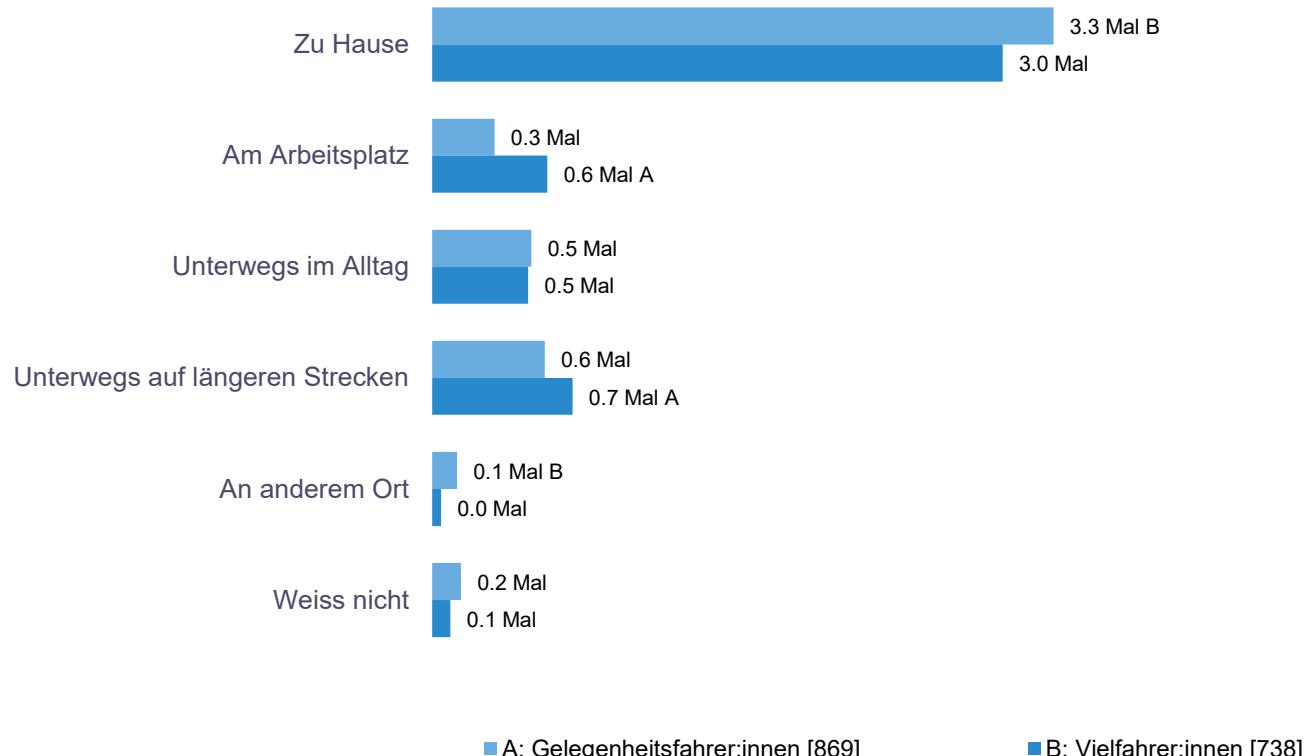


Mietende laden tendenziell häufiger am Arbeitsplatz als Wohneigentümer:innen. Auch Personen, die häufig mit dem Auto unterwegs sind, laden öfters am Arbeitsplatz als Gelegenheitsfahrer:innen.

Basis: n=[ ] | Alle Befragten | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet (p<0.05).

# Letzte Ladevorgänge (1/2)

Frage: Denken Sie bitte an Ihre 5 letzten Ladevorgänge. Wo haben Sie Ihr Auto geladen?

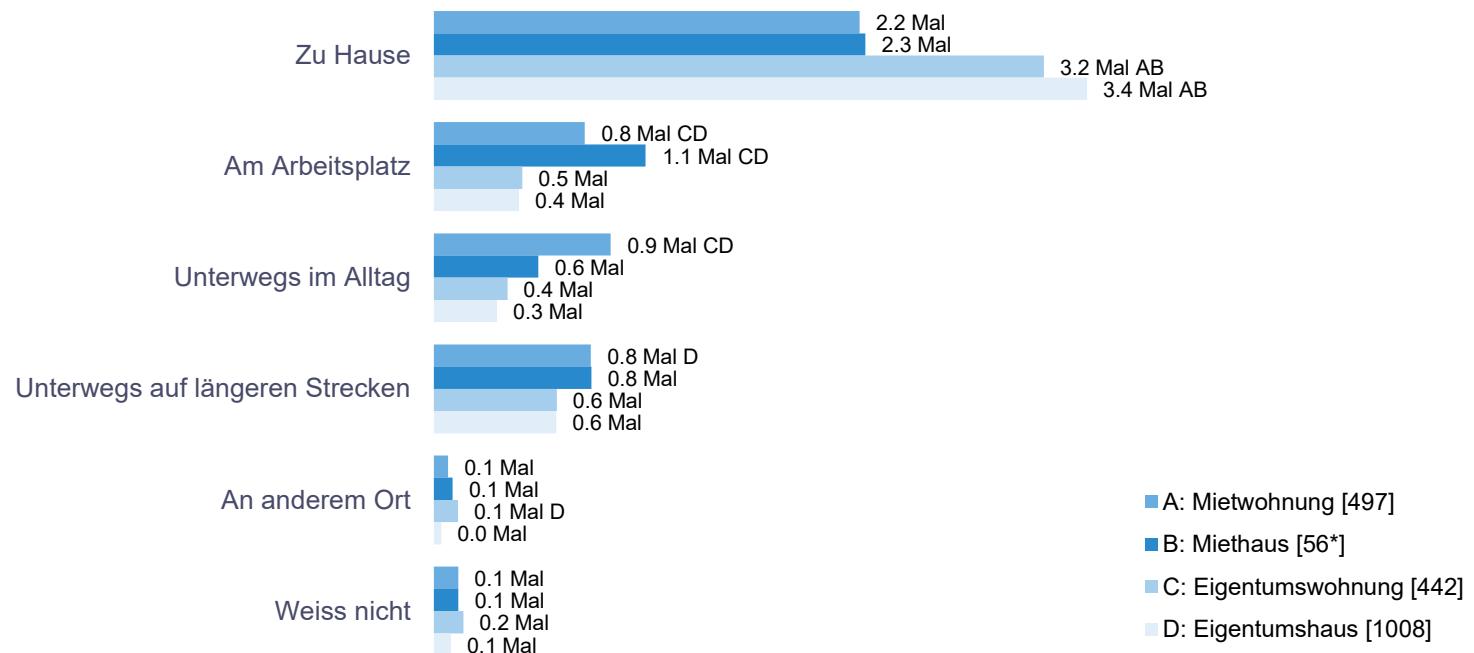


Die meisten kürzlichen Ladevorgänge fanden am Wohnort statt. Die restlichen verteilen sich auf den Arbeitsplatz sowie Ladestationen im Alltag und auf längeren Strecken.

Basis: n=[ ] | Alle Befragten | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet (p<0.05).

# Letzte Ladevorgänge (2/2)

Frage: Denken Sie bitte an Ihre 5 letzten Ladevorgänge. Wo haben Sie Ihr Auto geladen?



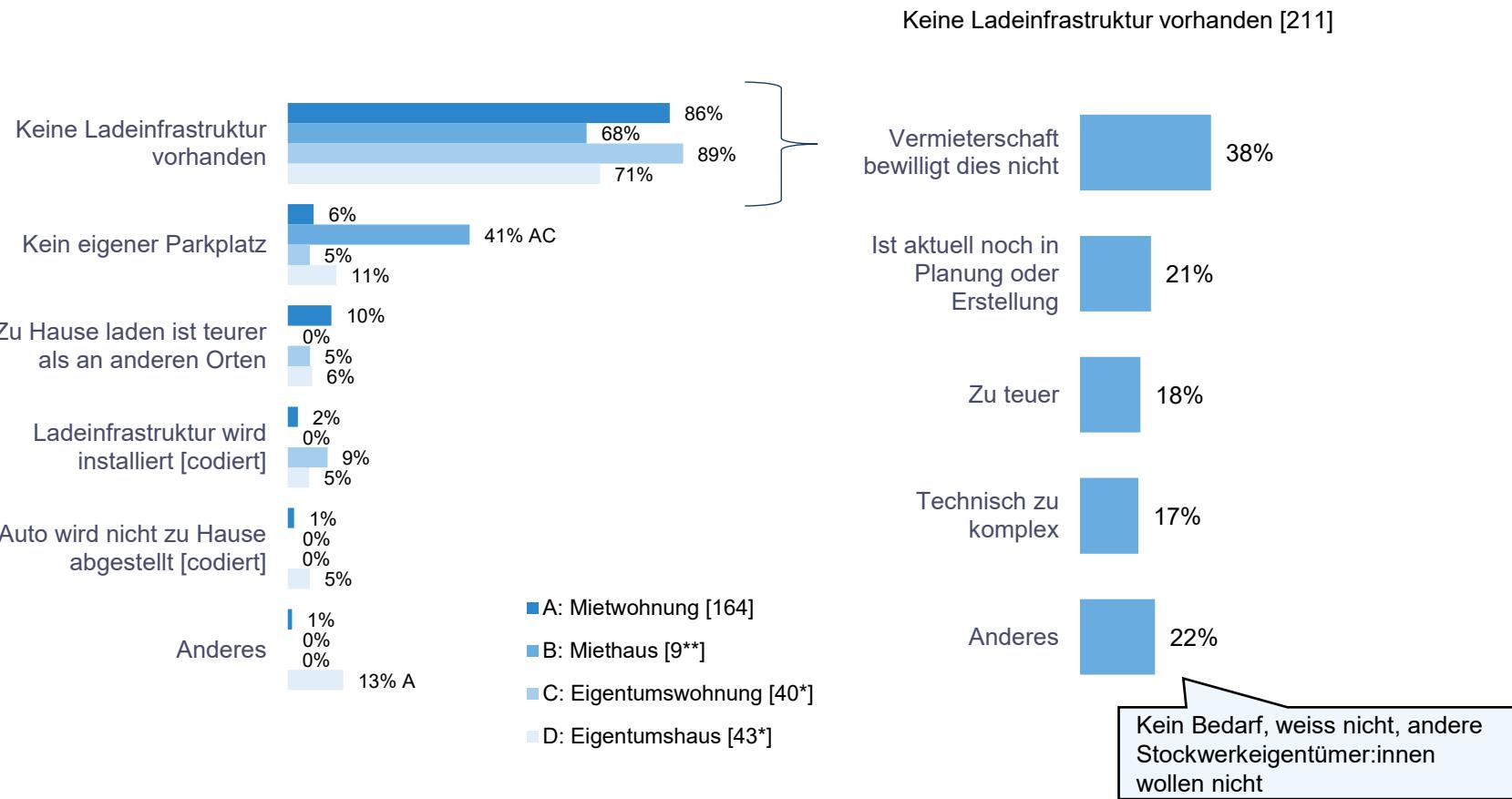
Mietende laden weniger häufig wie Wohneigentümer:innen am Wohnort.

Basis: n=[ ] | Alle Befragten | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet (p<0.05). | \*Kleine Basis

# Zu Hause und am Arbeitsplatz

# Gründe für kein Laden am Wohnort

Frage: Aus welchen Gründen laden Sie Ihr E-Auto nicht zu Hause? / Aus welchen Gründen ist keine Ladeinfrastruktur vorhanden?

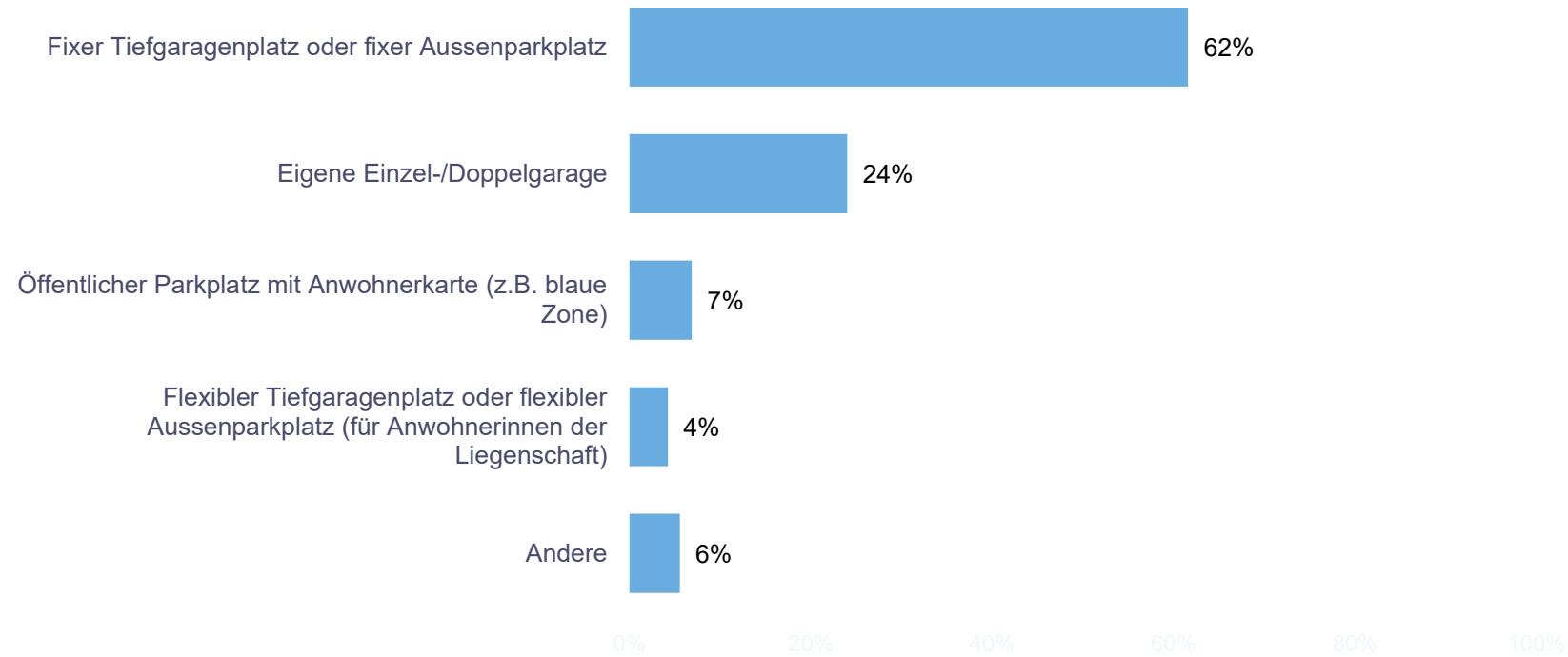


Die allermeisten Personen, die nicht am Wohnort laden, haben keine Ladeinfrastruktur. Bei einem Teil dieser Personen wird das gelöst, sie sind dabei, die nötige Infrastruktur zu erstellen.

Basis: n=[ ] | Alle Befragten, welche nicht am Wohnort laden, resp. welche keine Ladeinfrastruktur haben | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet (p<0.05). | \*Kleine Basis | \*\*Sehr kleine Basis

# Parkplatzsituation von Personen ohne Ladeinfrastruktur

Frage: Wie können Sie an Ihrem Wohnsitz parkieren?

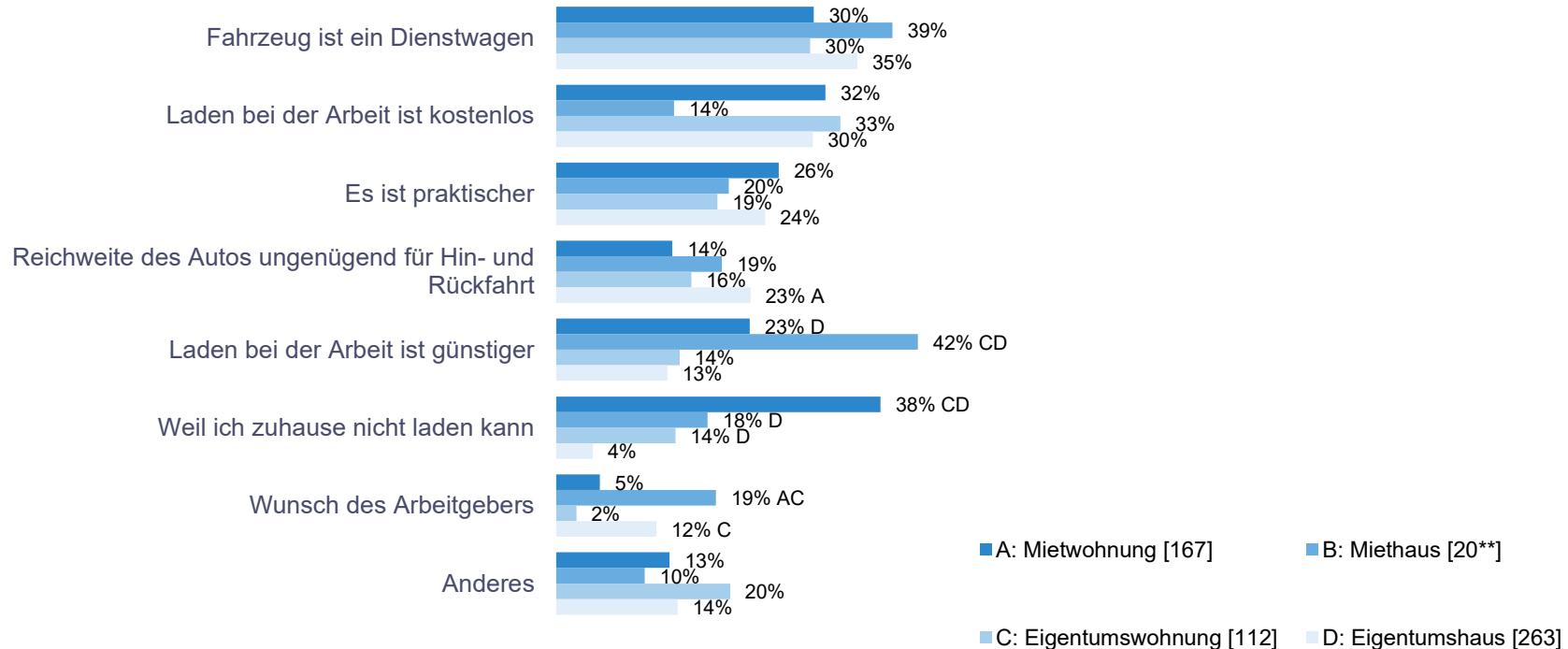


Personen ohne Ladeinfrastruktur am Wohnort haben häufiger nur einen Tiefgaragen- oder Aussenparkplatz und keine eigene Garage.

Basis: n=216 | Dargestellt sind nur Befragten, die keine Ladeinfrastruktur haben, obwohl sie eine Parkmöglichkeit haben

# Gründe für Laden am Arbeitsplatz (1/2)

Frage: Aus welchen Gründen laden Sie Ihr E-Auto bei der Arbeit?

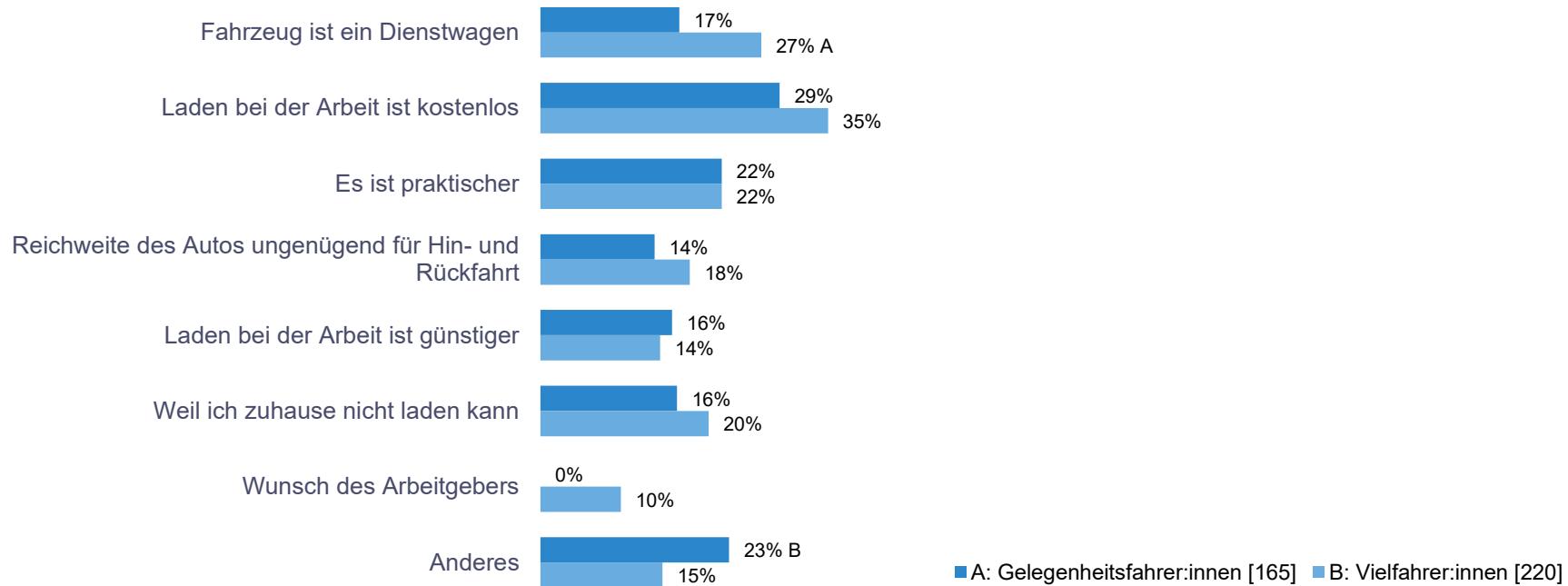


Man lädt am Arbeitsplatz, weil man einen Dienstwagen fährt. Auch benutzt man die Infrastruktur vom Arbeitgebenden, weil man zu Hause keine solche hat oder das Laden teurer ist. Dies ist bei Mietenden häufiger der Fall als bei Wohneigentümer:innen.

Basis: n=[ ] | Alle Befragten, die am Arbeitsplatz laden | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet (p<0.05). | \*\*Sehr kleine Basis

# Gründe für Laden am Arbeitsplatz (2/2)

Frage: Aus welchen Gründen laden Sie Ihr E-Auto bei der Arbeit?

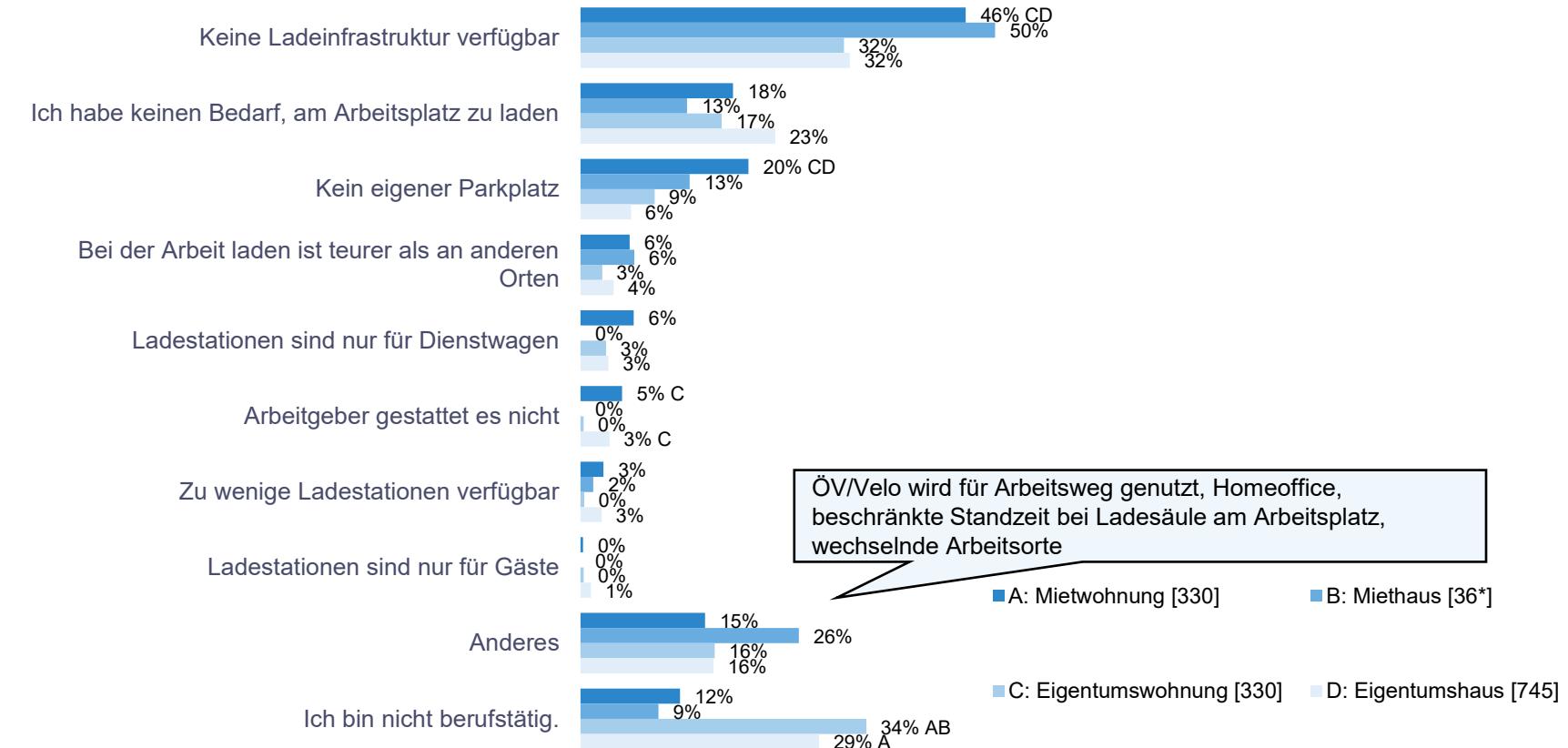


Vielfahrer:innen laden etwas häufiger am Arbeitsplatz als Gelegenheitsfahrer:innen, weil sie häufiger einen Dienstwagen fahren.

Basis: n=[ ] | Alle Befragten, die am Arbeitsplatz laden | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet (p<0.05).

# Gründe für kein Laden am Arbeitsplatz

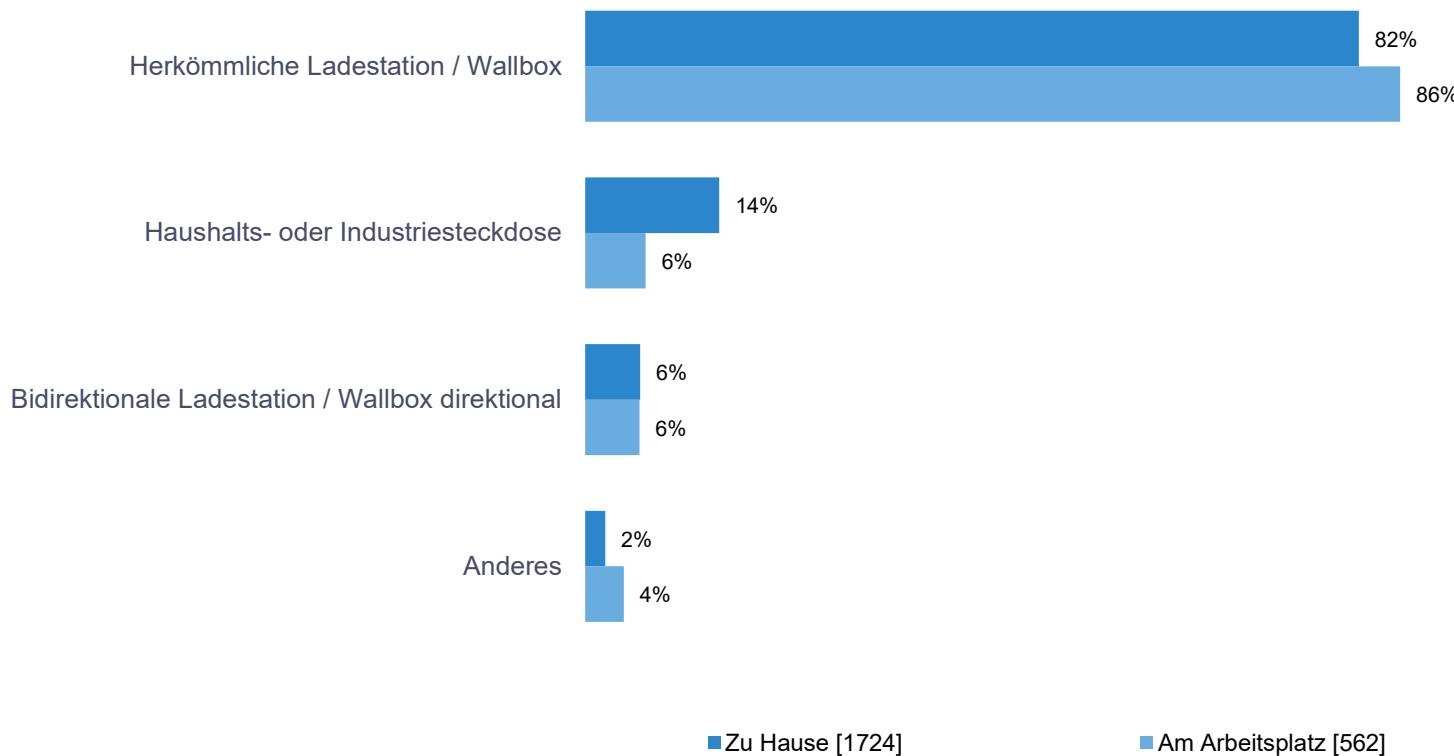
Frage: Aus welchen Gründen laden Sie Ihr E-Auto nicht am Arbeitsplatz?



Hauptgrund nicht am Arbeitsplatz zu laden, ist die fehlende Ladeinfrastruktur.

Basis: n=[ ] | Alle Befragten, die nicht am Arbeitsplatz laden | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet (p<0.05). | \*Kleine Basis

Frage: Welche Art von Lademöglichkeit für Ihr E-Auto nutzen Sie zu Hause? / Welche Art von Lademöglichkeit nutzen Sie am Arbeitsplatz?

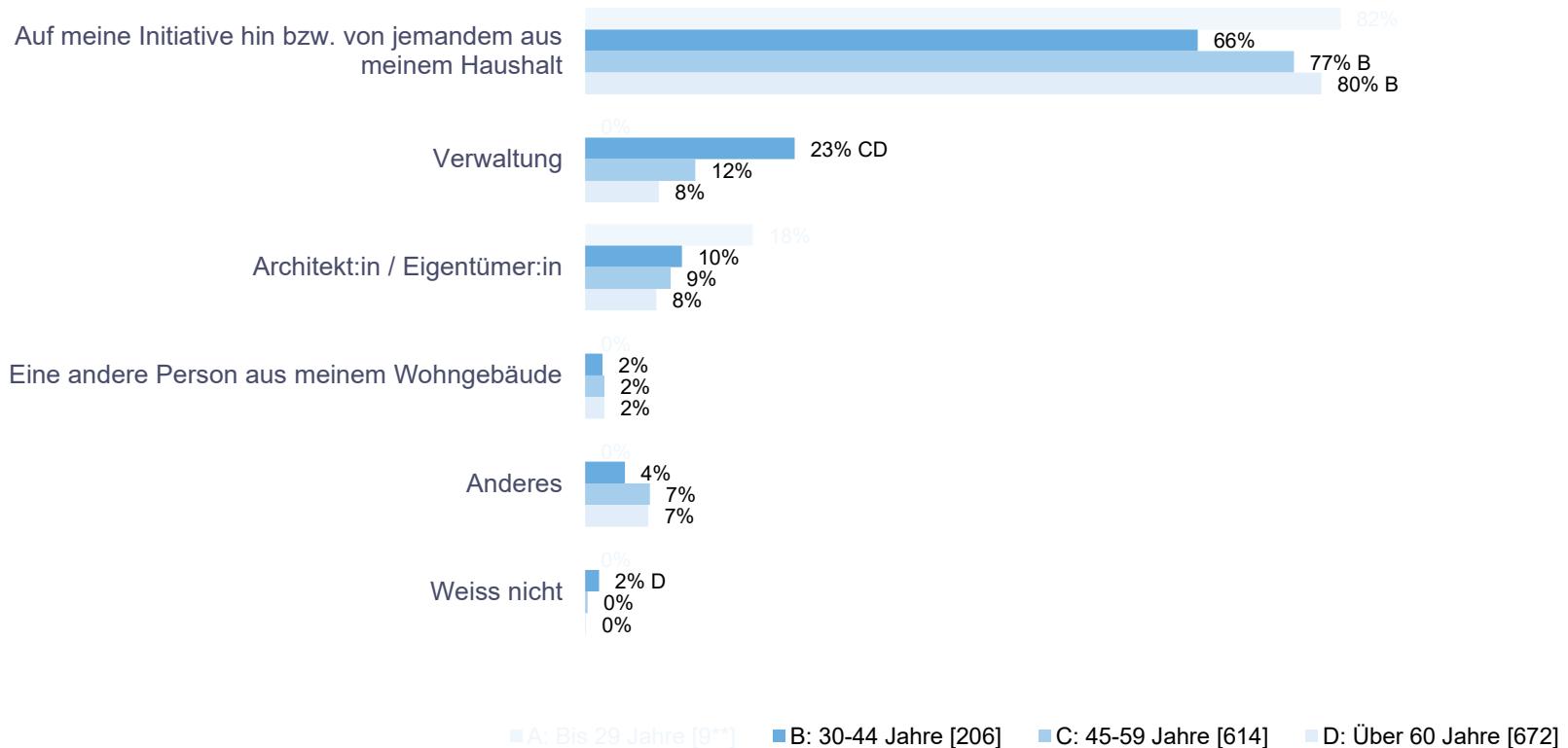


Sowohl zu Hause als auch am Arbeitsplatz wird meist eine herkömmliche Ladestation verwendet. Bidirektionale Ladestationen sind (noch) die Ausnahme.

Basis: n=| Alle Befragten, die zu Hause oder am Arbeitsplatz laden

# Initiative zur Installation (1/2)

Frage: Auf wessen Initiative hin wurde die Wallbox installiert?



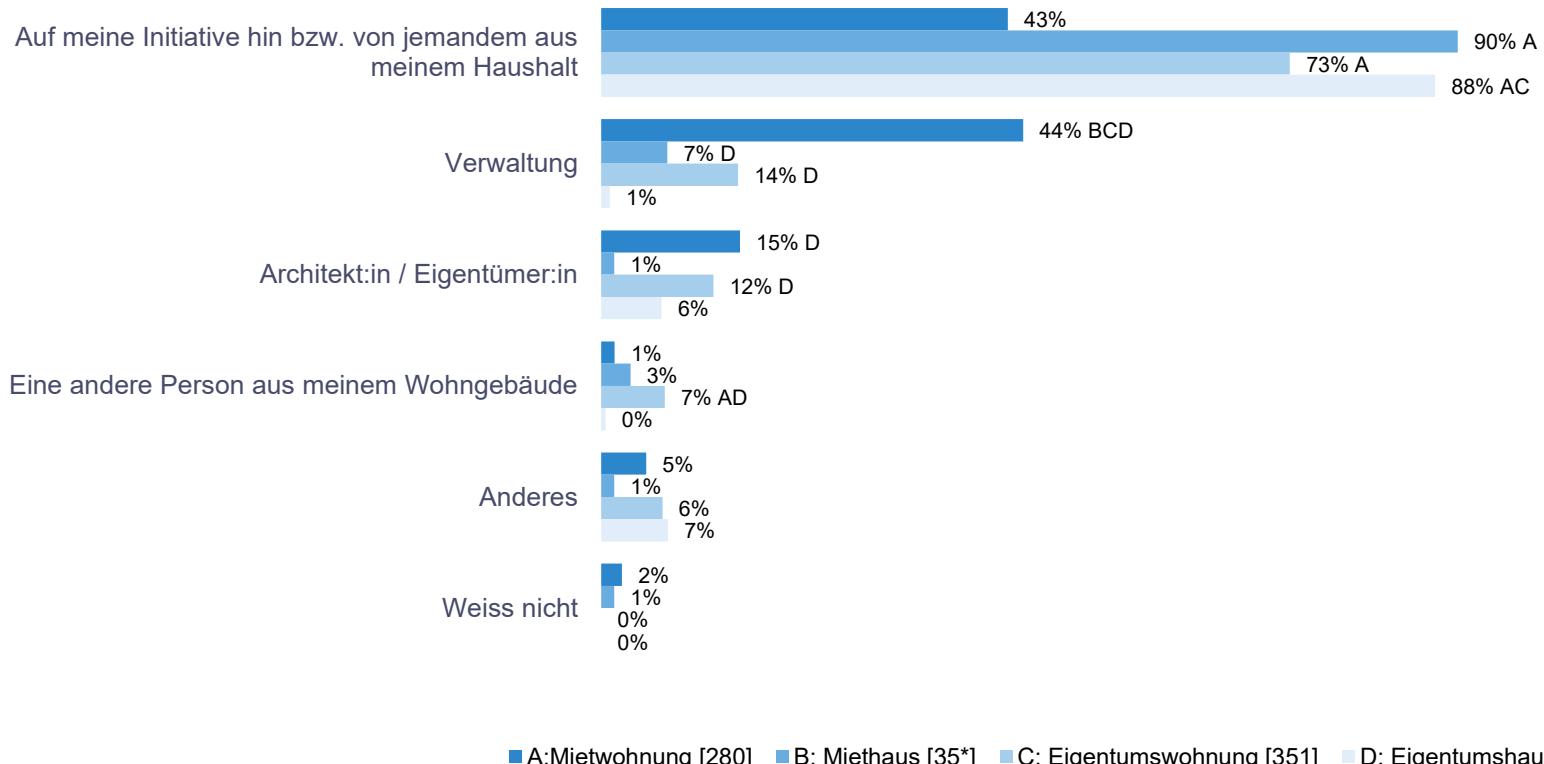
Die Initiative zur Installation der Ladeinfrastruktur kommt meist von den Nutzenden selbst, besonders wenn diese älter sind.

Jüngere Nutzende warten teilweise auf den Impuls ihrer Verwaltung.

Basis: n=[ ] | Alle Befragten, die zu Hause laden | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet (p<0.05). | \*\*Sehr kleine Basis

# Initiative zur Installation (2/2)

Frage: Auf wessen Initiative hin wurde die Wallbox installiert?

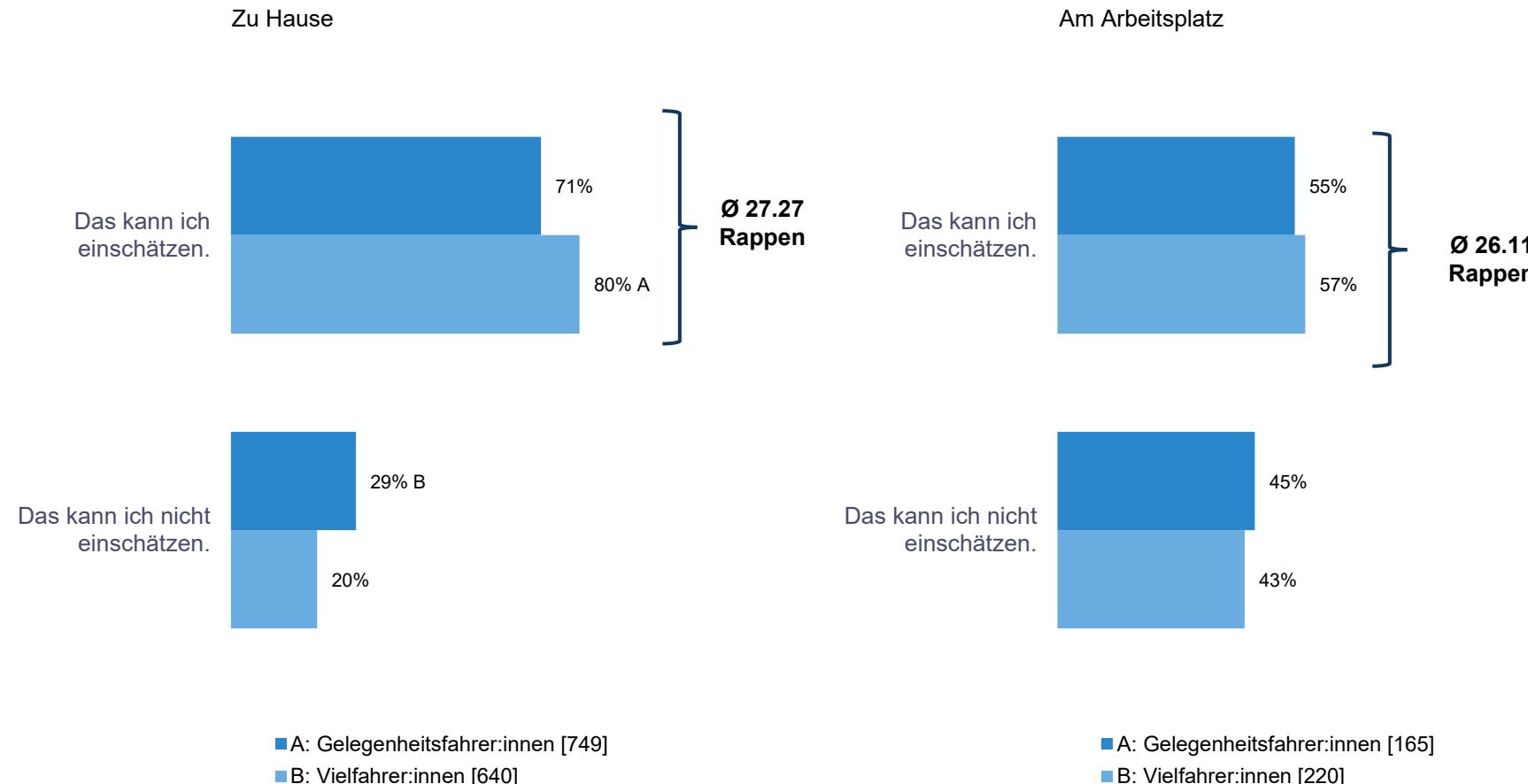


Die Wallbox wird bei Bewohner:innen von Wohnungen (Miete oder Eigentum) häufiger auf Initiative einer Verwaltung installiert als bei Eigentumshausbewohner:innen.

Basis: n=[ ] | Alle Befragten, die zu Hause laden | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet (p<0.05). | \*Kleine Basis

# Strompreis (1/2)

Frage: Wie viel beträgt der Strompreis für das Laden zu Hause?

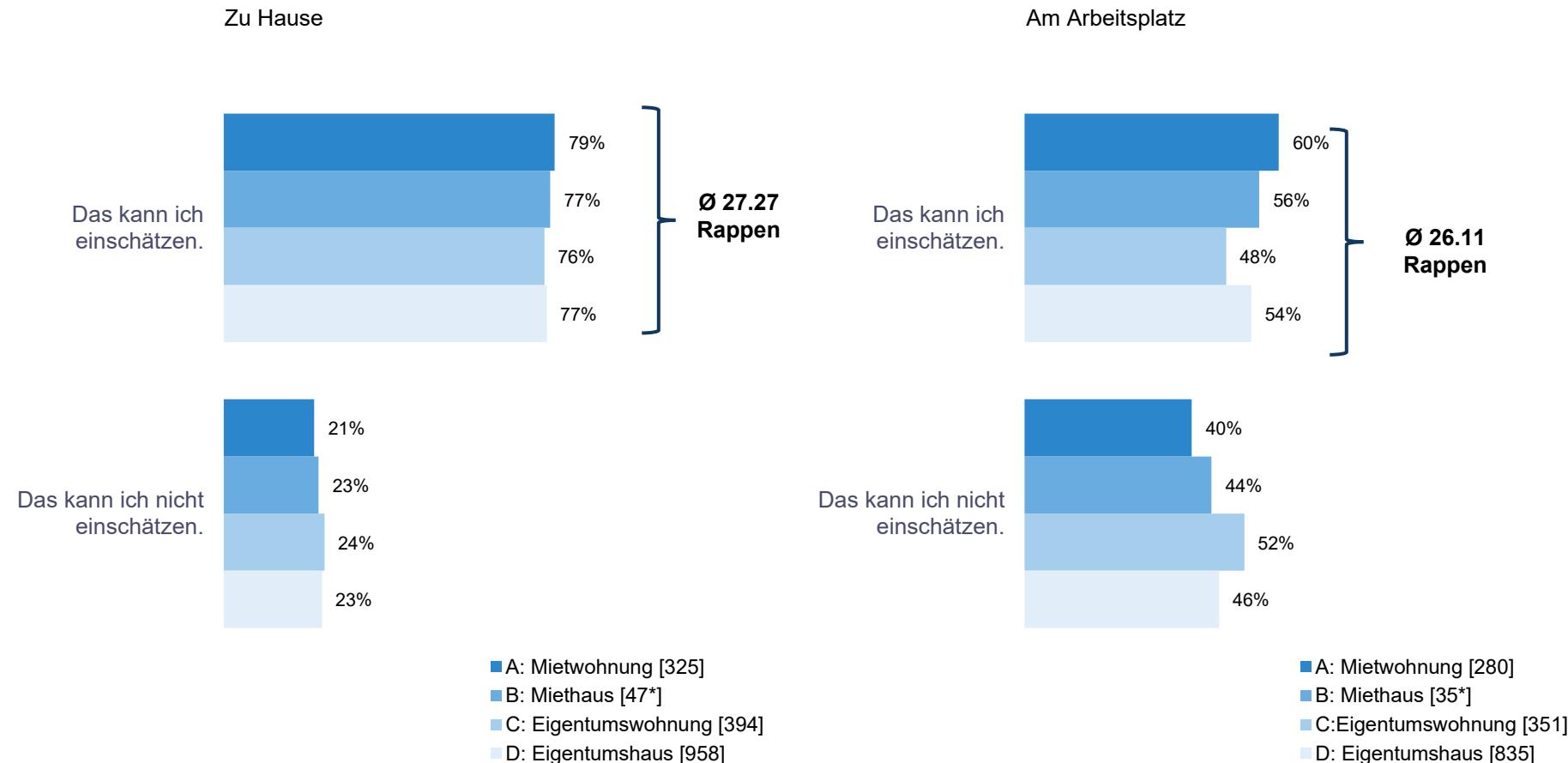


Am eigenen Wohnort können circa drei Viertel der Elektroautofahrenden den Strompreis abschätzen. Am Arbeitsplatz kennt ihn nur etwa die Hälfte der Nutzenden.

Basis: n=[ ] | Alle Befragten, die zu Hause, respektive am Arbeitsplatz laden | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet ( $p < 0.05$ ).

# Strompreis (2/2)

Frage: Wie viel beträgt der Strompreis für das Laden zu Hause?



Mietende und  
Eigentümer:innen können  
den Strompreis ähnlich gut  
einschätzen.

Basis: n=[ ] | Alle Befragten, die zu Hause,  
respektive am Arbeitsplatz laden |  
Signifikante Unterschiede zwischen  
Subgruppen sind mit Grossbuchstaben  
gekennzeichnet (p<0.05). | \*Kleine Basis

# Ladeinfrastruktur am Wohnort

Frage: Über wie viele Stellplätze für Autos (mit oder ohne Ladeinfrastruktur) verfügt Ihre Garage? / Wie viele dieser Stellplätze sind für Ladestationen / Wallboxen erschlossen (z.B. mit einem Flachband)? / Wie viele dieser Stellplätze haben installierte Ladestationen / Wallboxen?



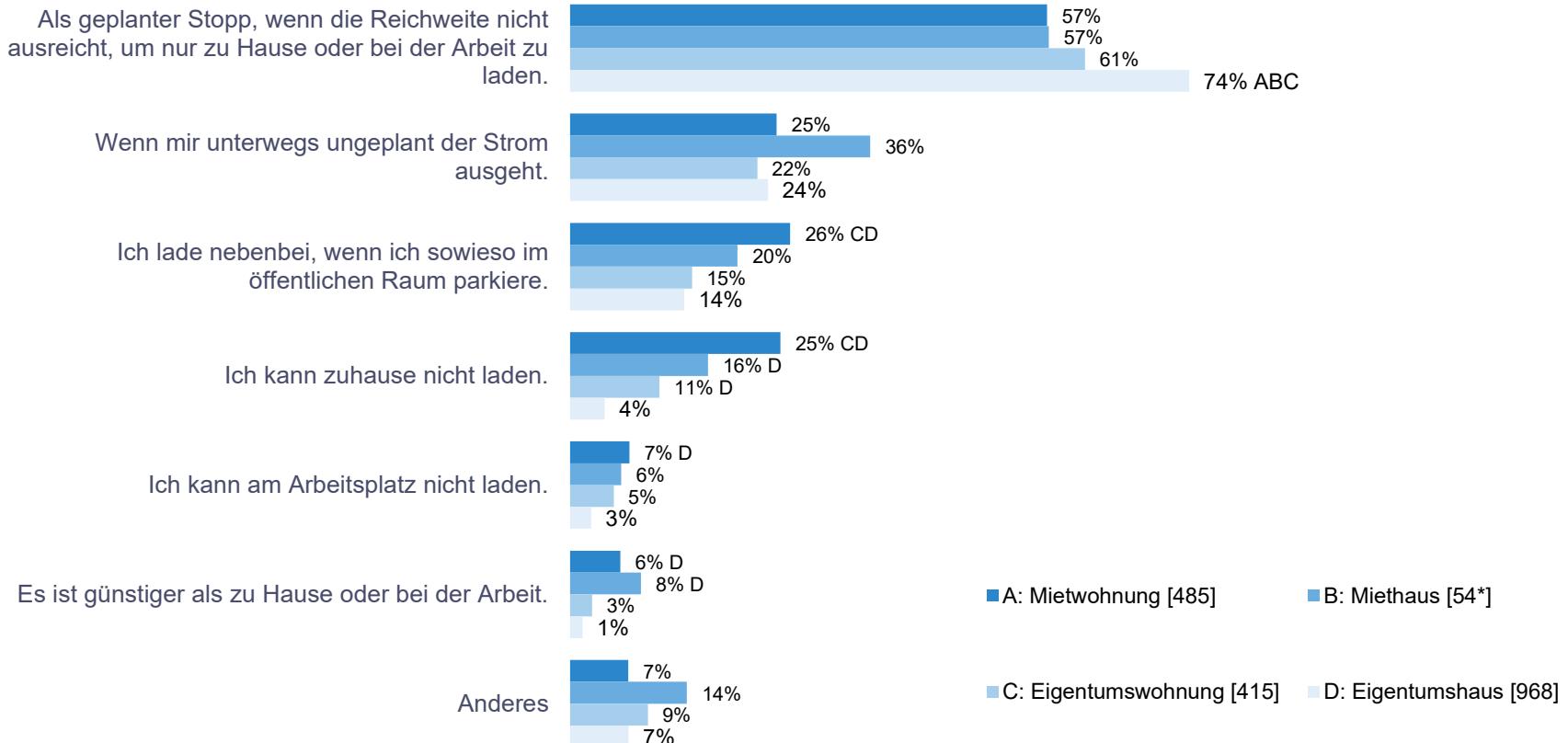
Oftmals sind in Garagen nicht alle Stellplätze mit Ladeinfrastruktur ausgerüstet. Wenn sie jedoch erschlossen sind, dann haben sie meist auch installierte Ladestationen.

Basis: n=1082 | Alle Befragten mit Parkplatz am Wohnort

# Unterwegs

# Laden an öffentlicher Ladeinfrastruktur (1/2)

Frage: Aus welchen Gründen laden Sie Ihr E-Auto an öffentlich zugänglichen Ladestationen?

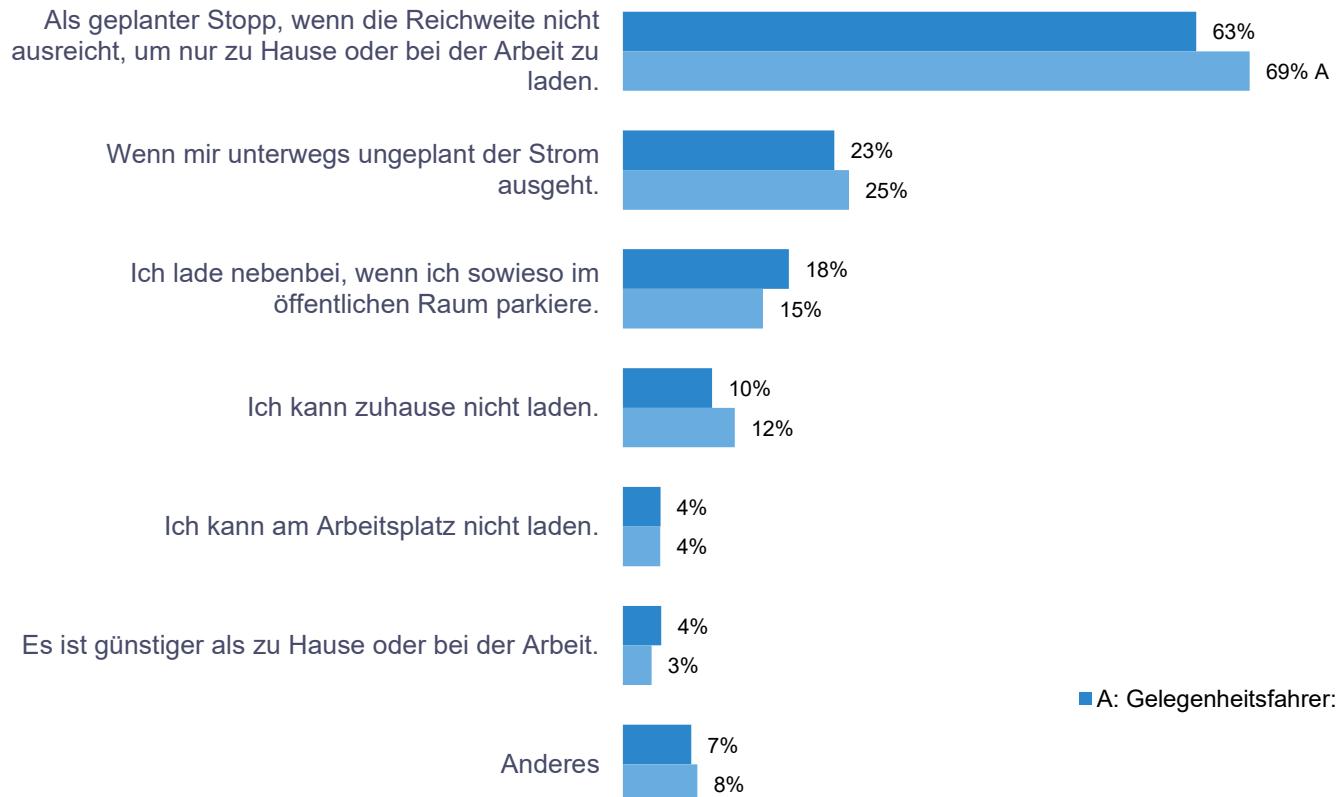


Öffentliche Ladeinfrastruktur wird am häufigsten genutzt, um die Reichweite des eigenen Fahrzeuges zu vergrössern. Bei einigen Mietenden ist sie eine wichtige Alternative zum Laden zu Hause.

Basis: n=[ ] | Alle Befragten, welche öffentliche Ladeinfrastruktur nutzen | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet (p<0.05). | \*Kleine Basis

# Laden an öffentlicher Ladeinfrastruktur (2/2)

Frage: Aus welchen Gründen laden Sie Ihr E-Auto an öffentlich zugänglichen Ladestationen?



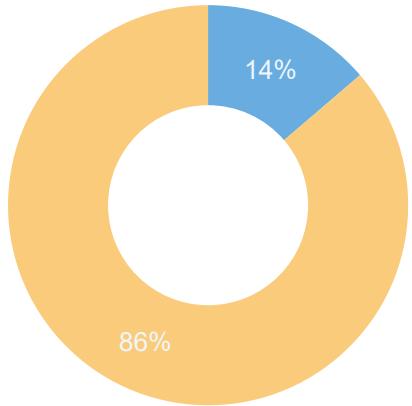
Vielfahrer:innen laden generell häufiger als Gelegenheitsfahrer:innen an öffentlicher Ladeinfrastruktur. Insbesondere planen sie häufiger gezielt Stopps an öffentlicher Ladeinfrastruktur, um ihre Reichweite zu vergrössern.

Basis: n=[ ] | Alle Befragten, welche öffentliche Ladeinfrastruktur nutzen | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet ( $p < 0.05$ ).

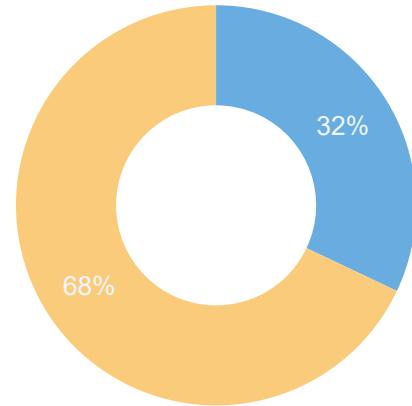
# Nutzung von Schnell-Ladestationen

Frage: Wenn Sie unterwegs laden, wie häufig laden Sie an Schnell- oder Ultraschnell-Ladestationen (DC: mehr als 50kW) und wie häufig laden Sie an Langsam-Ladestationen (AC: max. 22kW)?

Personen, welche öffentliche Ladestationen nutzen



Personen, die einschätzen können, wie häufig sie an welchem Ladestationentyp laden

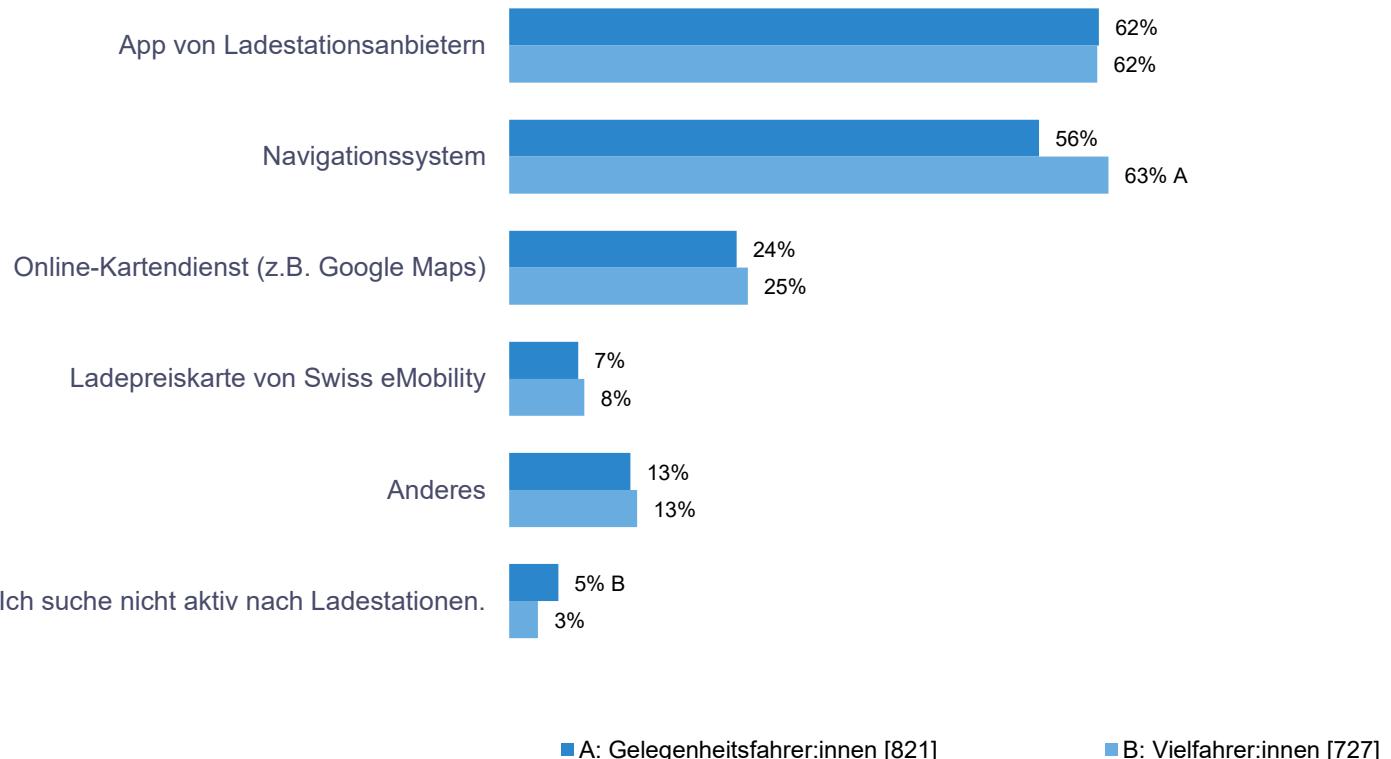


Elektroautofahrende laden unterwegs häufiger an Schnell-Ladestationen.

Basis: n=1655 | Alle Befragten, welche öffentliche Ladeinfrastruktur nutzen

# Finden öffentlicher Ladeinfrastruktur

Frage: Wie finden Sie eine öffentlich zugängliche Ladestation?

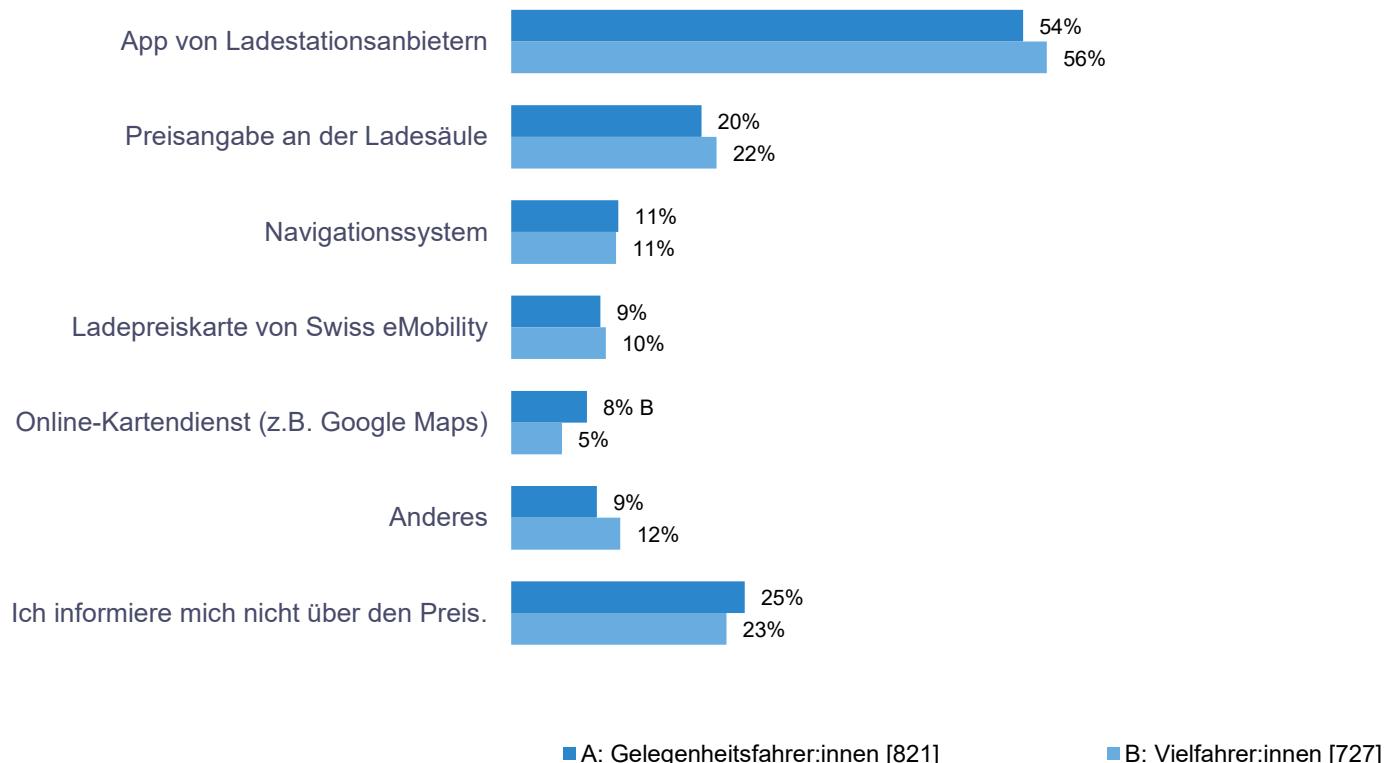


Zum Finden öffentlicher Ladeinfrastruktur nutzt man einerseits die Apps der Anbieter und anderseits Navigationssysteme. Vielfahrer:innen nutzen eher Navigationssysteme.

Basis: n=[ ] | Alle Befragten, welche öffentliche Ladeinfrastruktur nutzen | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet ( $p<0.05$ ).

# Kosten öffentlicher Ladeinfrastruktur

Frage: Wie informieren Sie sich über den Preis an einer öffentlichen Ladestation?

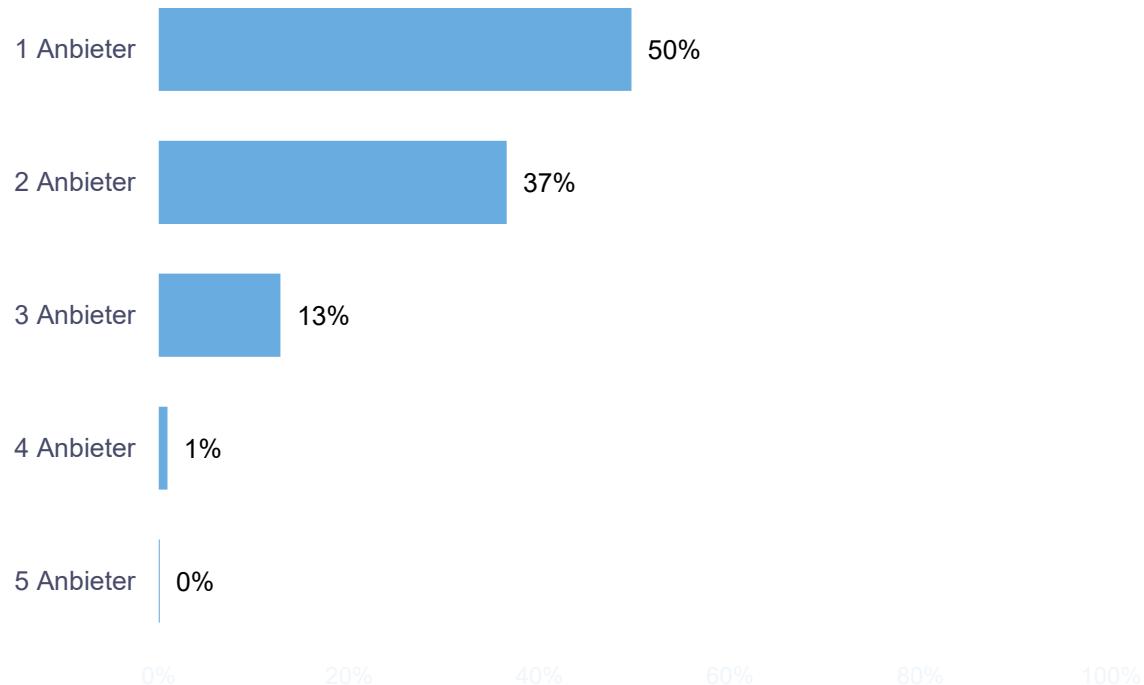


Am häufigsten informiert man sich via App über die Preise der jeweiligen Ladestation. Ein Viertel der Nutzer:innen von öffentlicher Ladeinfrastruktur informiert sich nicht über den Preis.,

Basis: n=[ ] | Alle Befragten, welche öffentliche Ladeinfrastruktur nutzen | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet (p<0.05).

# Anzahl genutzter Anbieter

Frage: Bei welchen Ladekartenanbietern sind Sie registriert?



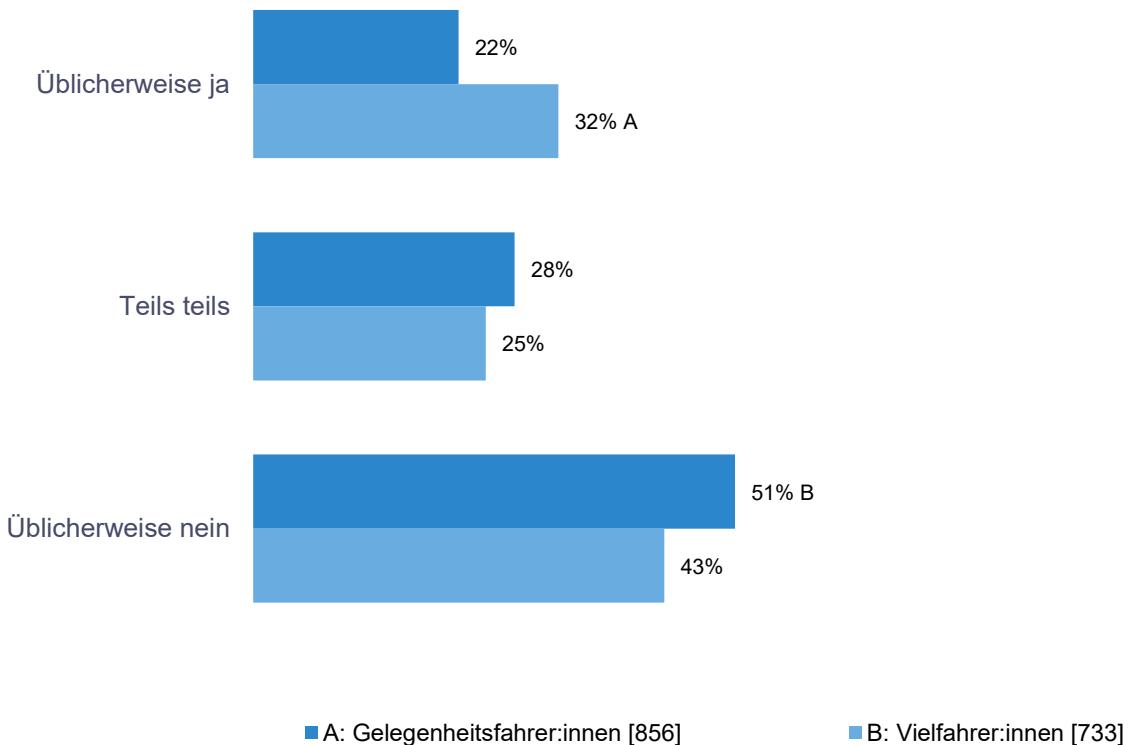
Die meisten Elektroautofahrer:innen haben sich bei ein bis zwei Anbietern von Ladeinfrastruktur registriert.

Basis: n=1922 | Alle Befragten, welche öffentliche Ladeinfrastruktur nutzen

# Intelligentes Laden

# Einsticken Fahrzeug (1/2)

Frage: Stecken Sie das Ladekabel nach Ihrer Ankunft zu Hause üblicherweise ein und lassen es bis zur nächsten Abfahrt eingesteckt?

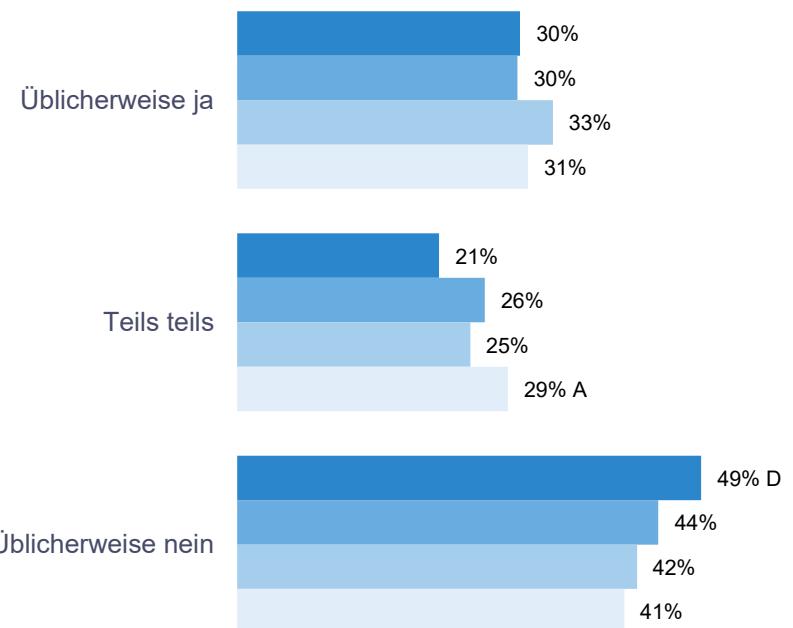


Etwa die Hälfte der Elektroautofahrenden hat ihr Fahrzeug nicht ständig eingesteckt, wenn es am Wohnort parkiert ist. Dies ist bei Personen, die ihr Fahrzeug weniger häufig benutzen, öfters der Fall als bei Personen, die häufig mit ihrem Fahrzeug unterwegs sind. Bei den Gelegenheitsfahrer:innen dürften Überlegungen zur Schonung der Batterie zum Tragen kommen.

Basis: n=[ ] | Alle Befragten, welche zu Hause laden | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet (p<0.05).

# Einsticken Fahrzeug (2/2)

Frage: Stecken Sie das Ladekabel nach Ihrer Ankunft zu Hause üblicherweise ein und lassen es bis zur nächsten Abfahrt eingesteckt?



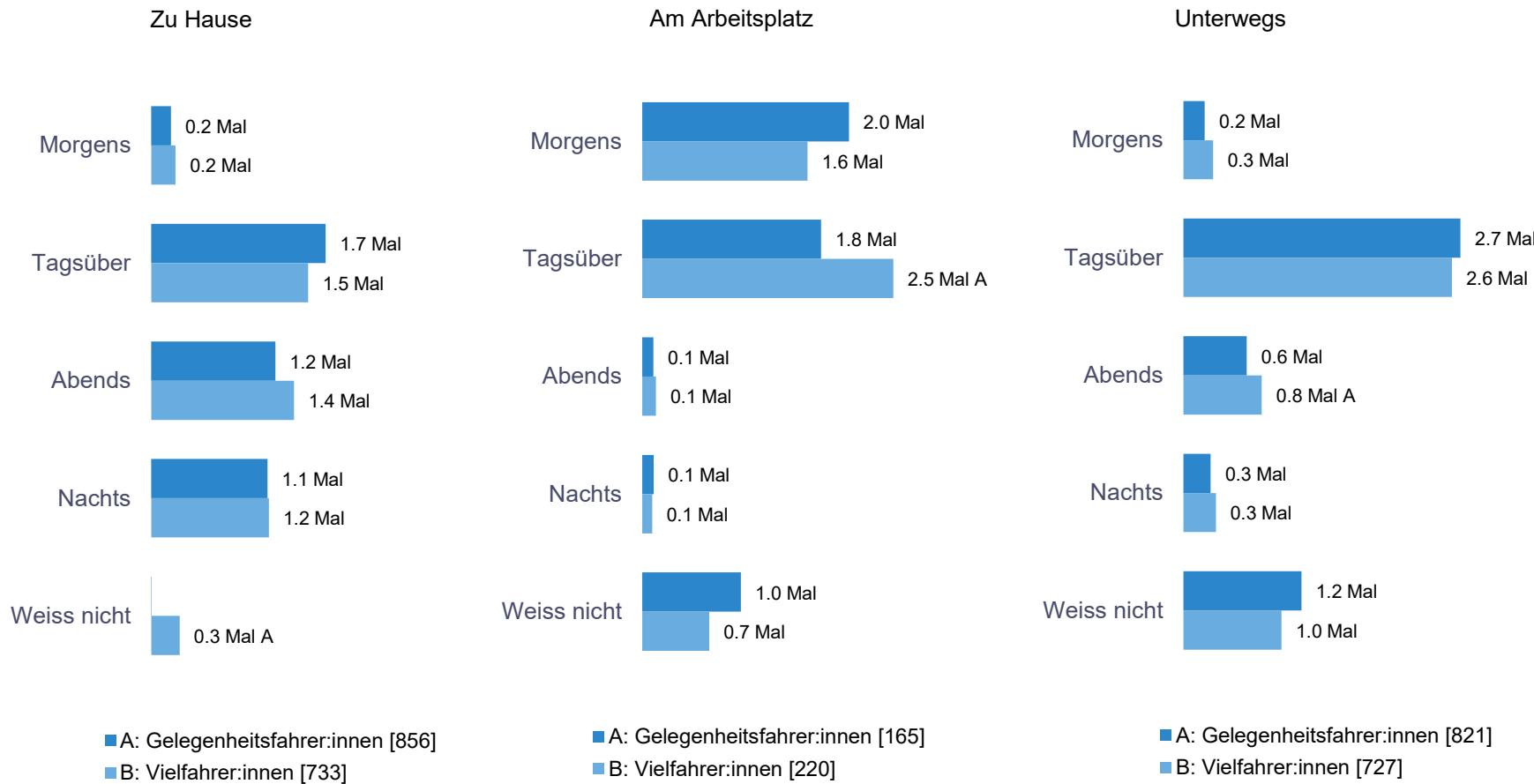
- A: Mietwohnung [490]
- B: Miethaus [55\*]
- C: Eigentumswohnung [438]
- D: Eigentumshaus [1000]

Personen, die in einem Eigentumshaus leben, lassen das Ladekabel häufiger zumindest manchmal ständig stecken als Personen, die in einer Mietwohnung leben.

Basis: n=[ ] | Alle Befragten, welche zu Hause laden | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet (p<0.05). | \*Kleine Basis

# Zeitpunkt der Ladevorgänge

Frage: Erinnern Sie sich an die letzten 5 Ladevorgänge zu Hause / am Arbeitsplatz / unterwegs. In welchem Zeitfenster haben Sie ihr Auto eingesteckt?

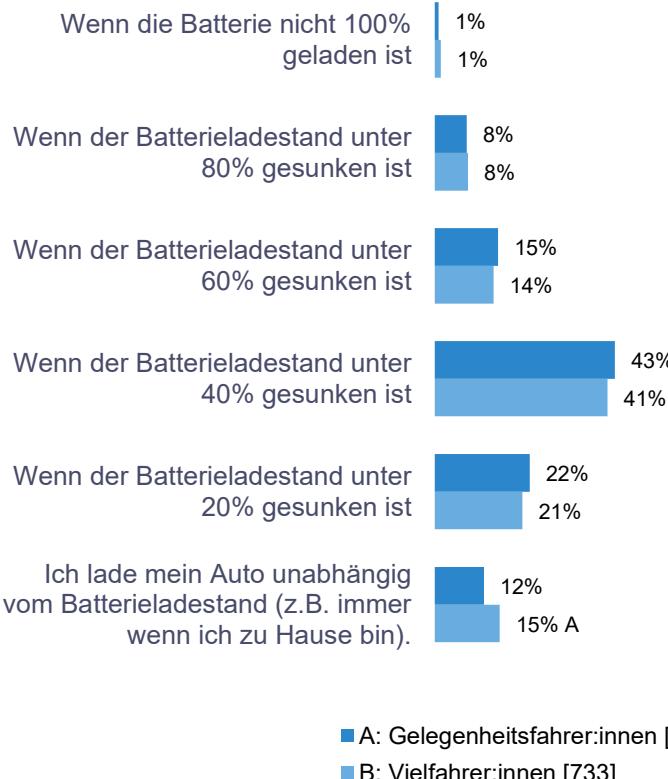


Am Wohnort lädt man meistens tagsüber, abends oder nachts. Am Arbeitsplatz ist es erwartungsgemäß üblicher, morgens oder tagsüber zu laden. Öffentliche Ladeinfrastruktur wird meistens tagsüber genutzt.

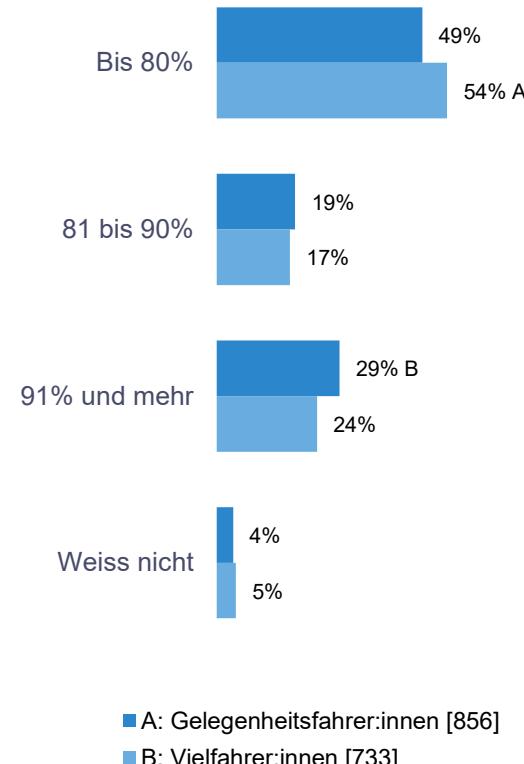
Basis: n=[ ] | Alle Befragten, welche zu Hause, resp. am Arbeitsplatz, resp. an öffentlichen Ladestationen laden | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet ( $p < 0.05$ ).

# Ladeverhalten: Wohnort

Frage: Ab welchem Ladestand laden Sie Ihr Elektroauto üblicherweise zu Hause auf?



Frage: Bis zu welchem Ladestand laden Sie Ihr Elektroauto üblicherweise zu Hause auf?

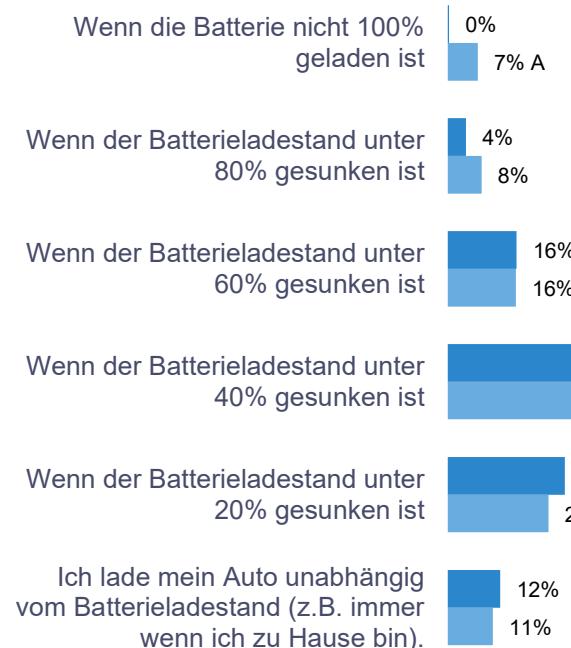


Am Wohnort wartet man meist nicht, bis der Akku ganz leer ist, sondern lädt bereits früher. Typischerweise wird der Akku auf maximal 80% geladen.

Basis: n=[ ] | Alle Befragten, welche zu Hause laden | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet (p<0.05).

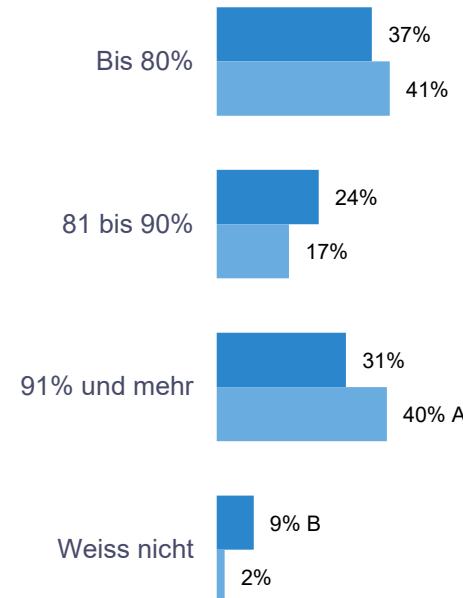
# Ladeverhalten: Arbeitsplatz

Frage: Ab welchem Ladestand laden Sie Ihr Elektroauto üblicherweise am Arbeitsplatz auf?



■ A: Gelegenheitsfahrer :innen [165]  
 ■ B: Vielfahrer:innen [220]

Frage: Bis zu welchem Ladestand laden Sie Ihr Elektroauto üblicherweise am Arbeitsplatz auf?



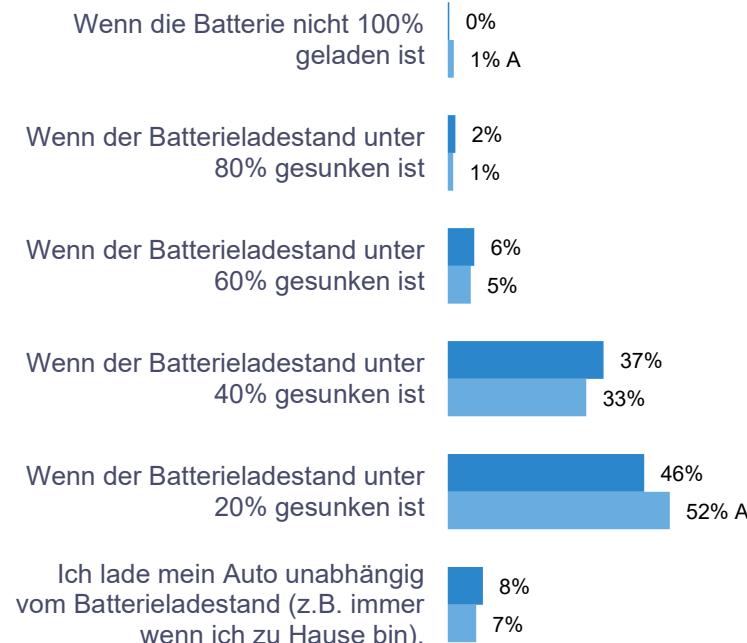
■ A: Gelegenheitsfahrer:innen [165]  
 ■ B: Vielfahrer:innen [220]

Auch am Arbeitsplatz lädt man meist lange bevor der Akku leer ist. Hingegen werden sie anders als am Wohnort häufiger ganz geladen.

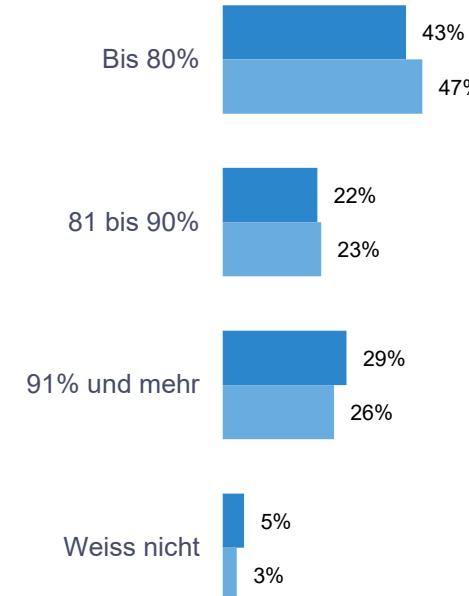
Basis: n=[ ] | Alle Befragten, welche am Arbeitsplatz laden | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet (p<0.05).

# Ladeverhalten: öffentliche Ladestation

Frage: Ab welchem Ladestand laden Sie Ihr Elektroauto üblicherweise unterwegsauf?



Frage: Bis zu welchem Ladestand laden Sie Ihr Elektroauto üblicherweise unterwegs auf?



Unterwegs wird häufiger erst geladen, wenn der Akku praktisch leer ist. Er wird meist nicht ganz aufgeladen.

Basis: n=[ ] | Alle Befragten, welche öffentliche Ladeinfrastruktur nutzen | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet (p<0.05).

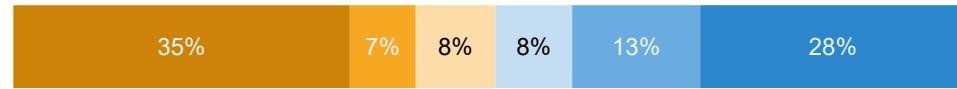
# Wie laden?

Frage: Inwiefern treffen folgende Aussagen auf Ihre Art, Ihr Fahrzeug zu laden, zu?

Ich lade mein Elektroauto auf, wenn es für mich am praktischsten ist.



Ich lade mein Elektroauto immer dann, wenn der Stromtarif am günstigsten ist.



Ich lade mein Elektroauto immer dann, wenn meine Photovoltaik-Anlage Strom produziert.



Ich lade mein Elektroauto auf, ohne gross über Strompreis, Energieeffizienz und Stabilität des Stromnetzes nachzudenken.



Ich lade mein Elektroauto immer so, dass das Stromnetz entlastet und optimiert wird.



0% 20% 40% 60% 80% 100%

■ Trifft überhaupt nicht auf mich zu (1) ■ (2) ■ (3) ■ (4) ■ (5) ■ Trifft voll und ganz auf mich zu (6)

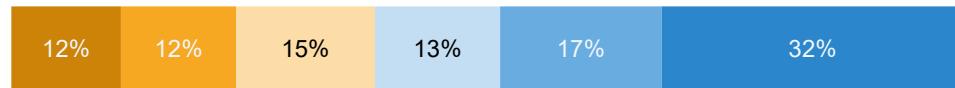
Der Mehrheit der Elektroautofahrer:innen ist es wichtig, dann laden zu können, wenn es gerade praktisch ist. Über die Stabilität des Stromnetzes denken nur wenige nach.

Basis: n=2003 | Alle Befragten

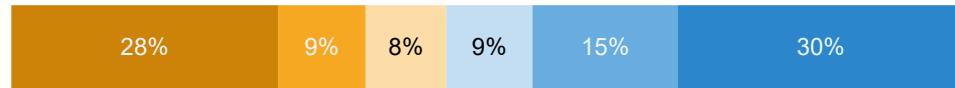
# Wie laden? Personen mit einer Photovoltaikanlage

Frage: Inwiefern treffen folgende Aussagen auf Ihre Art, Ihr Fahrzeug zu laden, zu?

Ich lade mein Elektroauto auf, wenn es für mich am praktischsten ist.



Ich lade mein Elektroauto immer dann, wenn der Stromtarif am günstigsten ist.



Ich lade mein Elektroauto immer dann, wenn meine Photovoltaik-Anlage Strom produziert.



Ich lade mein Elektroauto auf, ohne gross über Strompreis, Energieeffizienz und Stabilität des Stromnetzes nachzudenken.



Ich lade mein Elektroauto immer so, dass das Stromnetz entlastet und optimiert wird.



0% 20% 40% 60% 80% 100%

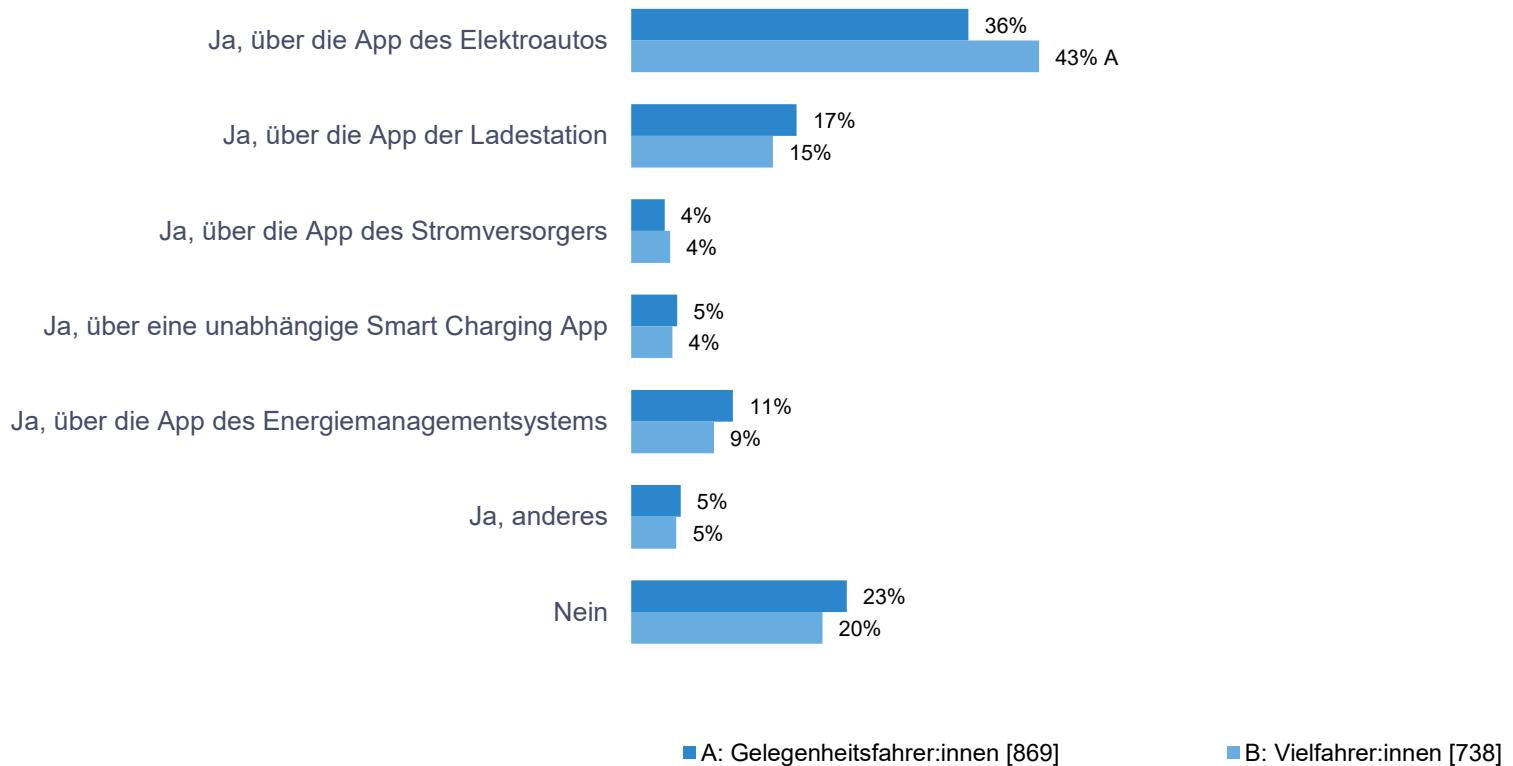
■ Trifft überhaupt nicht auf mich zu (1) ■ (2) ■ (3) ■ (4) ■ (5) ■ Trifft voll und ganz auf mich zu (6)

Personen mit einer Photovoltaik-Anlage laden ihr Auto häufig, wenn sie selber Strom produzieren können. Auch berücksichtigen sie teilweise die Stabilität des Stromnetzes.

Basis: n=976 | Dargestellt sind nur Befragte, die zuhause eine Photovoltaikanlage besitzen

# Steuerung des Ladeprozesses

Frage: Steuern Sie Ihren Ladeprozess üblicherweise?

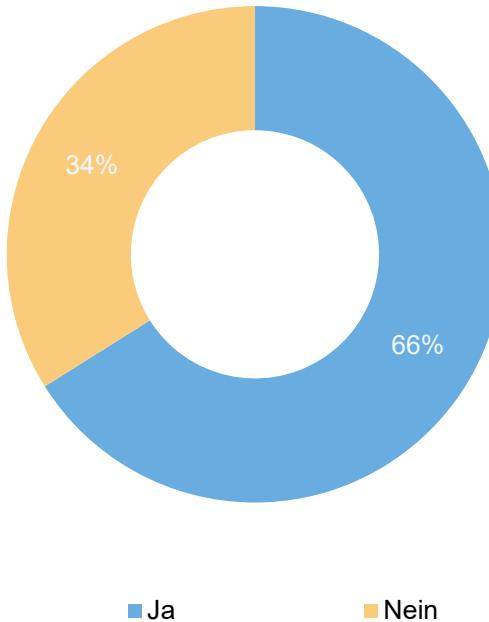


Zur Steuerung des Ladeprozesses wird am häufigsten die App des Autos benutzt, gefolgt von der App der Ladestation. Eigenständige Apps haben einen schweren Stand. Personen, die ihr Fahrzeug intensiv nutzen, steuern den Ladeprozess etwas häufiger über die App ihres Fahrzeuges als Personen, die ihr Fahrzeug seltener nutzen.

Basis: n=[ ] | Alle Befragten | Signifikante Unterschiede zwischen Subgruppen sind mit Grossbuchstaben gekennzeichnet (p<0.05).

# Bekanntheit intelligentes Laden

Frage: Im Zusammenhang mit Elektroautos und dem Laden wird häufig von "intelligentem" Laden gesprochen. Ist Ihnen dieser Begriff und die Bedeutung bekannt?

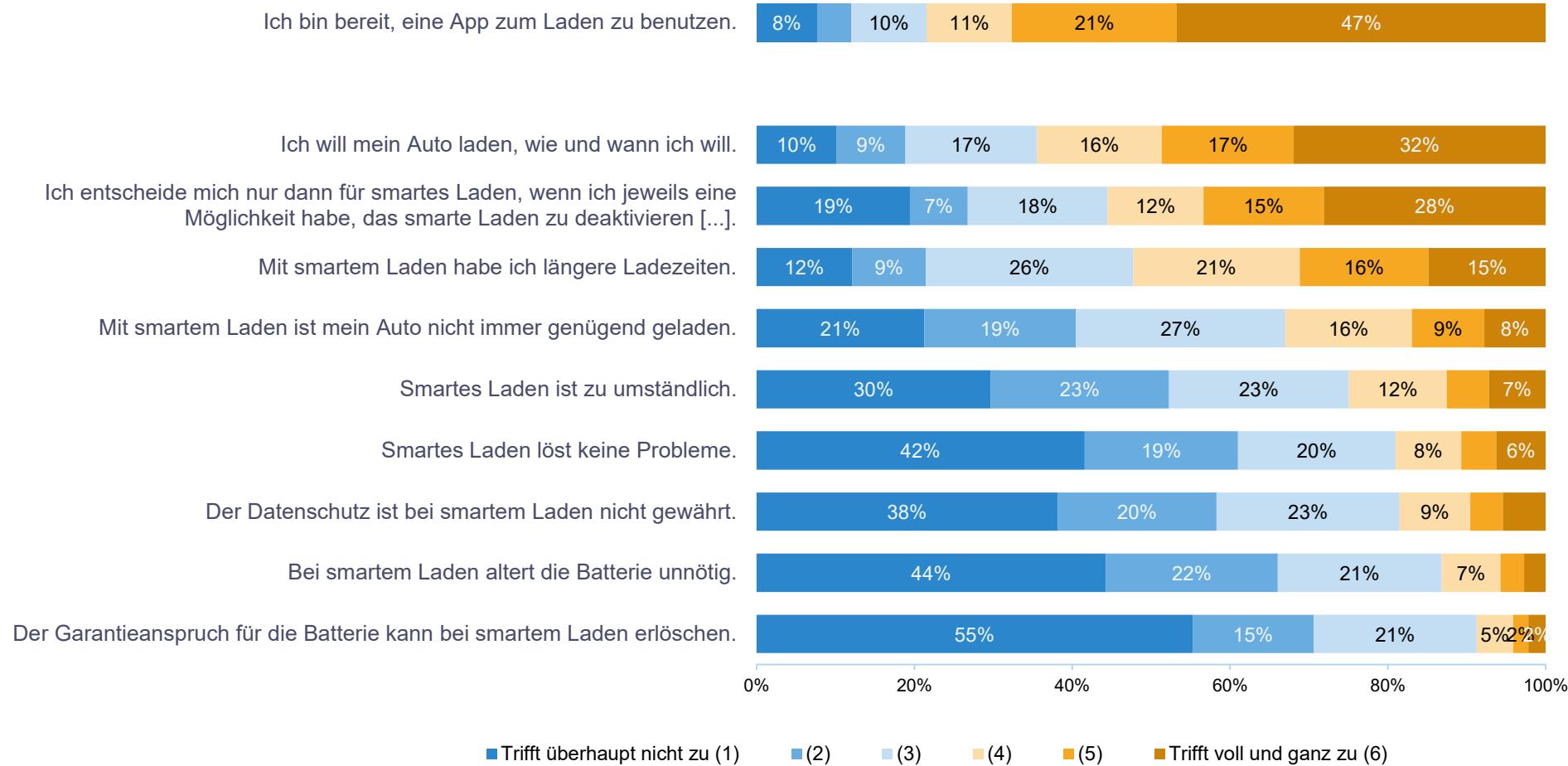


Etwa zwei Drittel der Elektroautofahrenden kennen den Begriff "intelligentes Laden".

Basis: n=2003 | Alle Befragten

# Bereitschaft intelligentes Laden

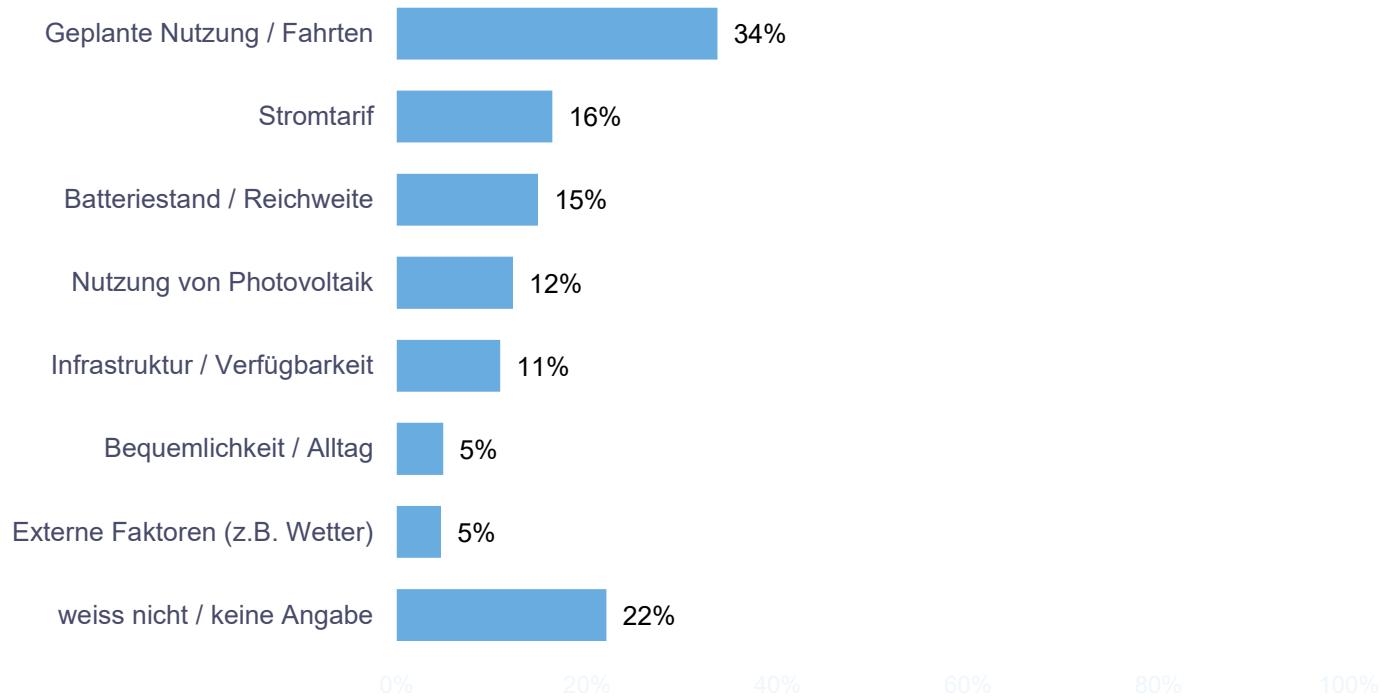
Frage: Inwiefern treffen die folgenden Aussagen zu?



Grundsätzlich besteht eine gewisse Offenheit gegenüber intelligentem Laden, sofern dies bei Bedarf übersteuert werden kann.

# Zusätzliche Einflussfaktoren neben intelligentem Laden

Frage: Welche weiteren Faktoren beeinflussen Ihr Verhalten, das Elektroauto aufzuladen?

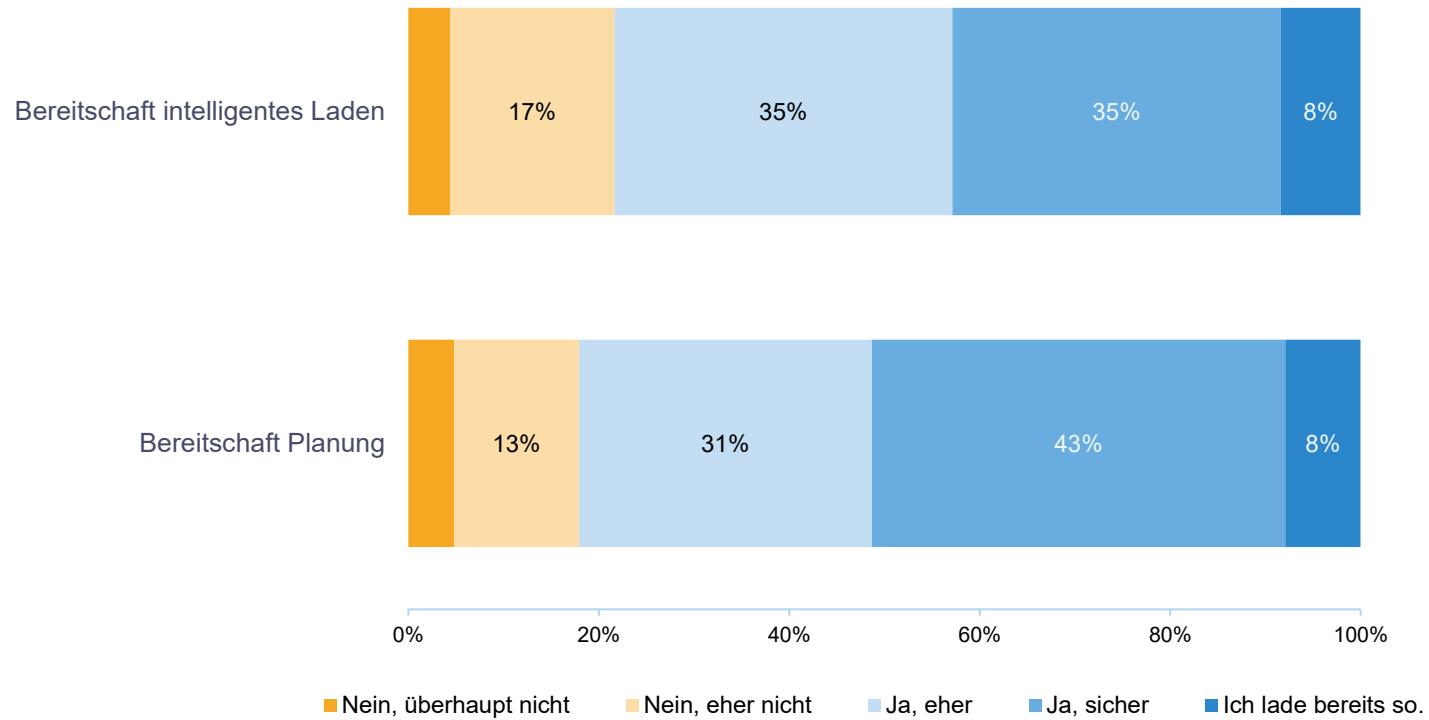


Wichtigstes Kriterium beim Entscheid für oder gegen einen Ladevorgang ist die geplante Nutzung.

Basis: n=2003 | Alle Befragten | offene Frage, codiert

# Bereitschaft intelligentes Laden und Planung

Frage: Können Sie sich vorstellen, Ihr Ladeverhalten in Richtung smartes Laden zu verändern? / Sind Sie bereit, im Voraus anzugeben, wann die Batterie spätestens aufgeladen sein muss?

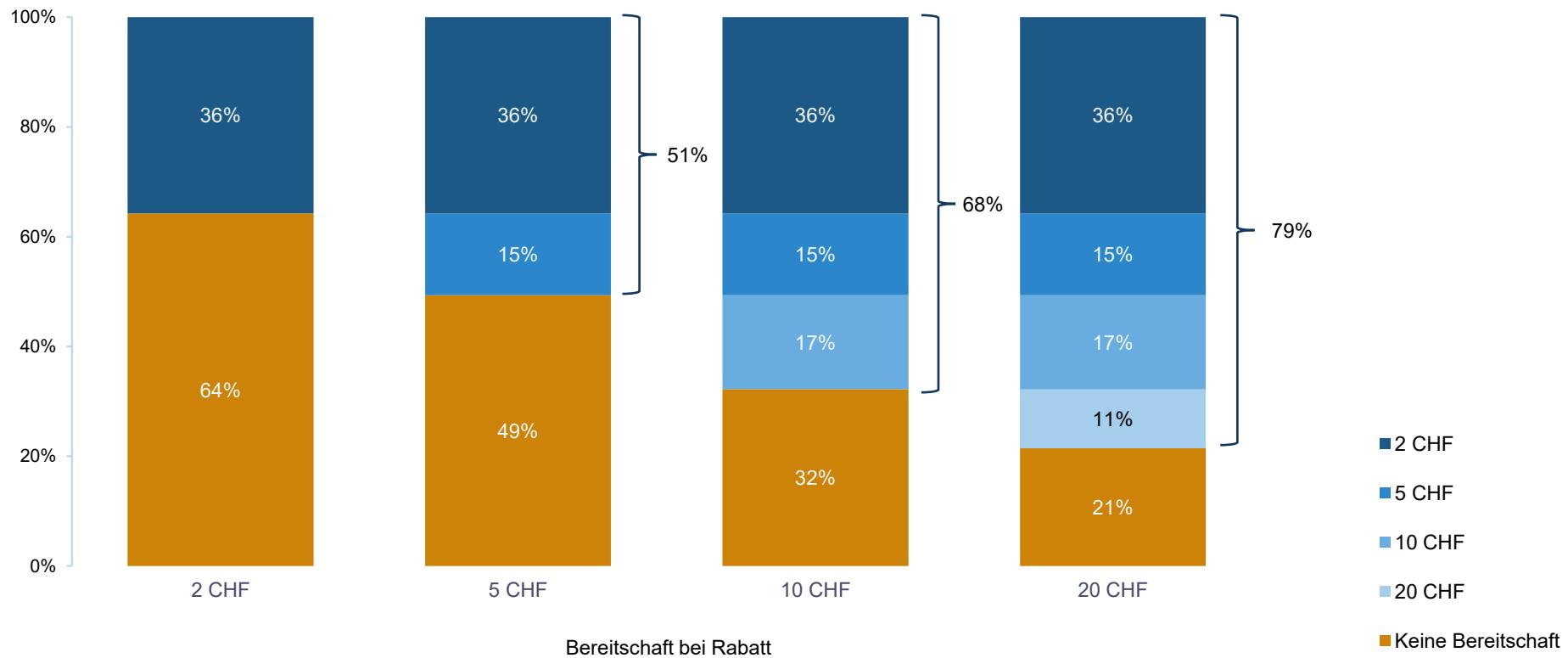


Nur wenige Personen können sich smartes Laden überhaupt nicht vorstellen. Bei vielen Personen muss allerdings noch etwas Überzeugungsarbeit geleistet werden. Auch Personen, die dem smarten Laden gegenüber kritisch sind, wären bereit im Voraus anzugeben, bis wann ihr Fahrzeug spätestens geladen sein muss.

Basis: n=2003 | Alle Befragten

# Rabatt für smartes Laden

Frage: Sind Sie bereit, Ihr Verhalten zu ändern und smart zu laden, wenn Sie dadurch CHF 2/5/10/20 pro Monat (CHF 24/60/120/240 pro Jahr) als Rabatt erhalten?

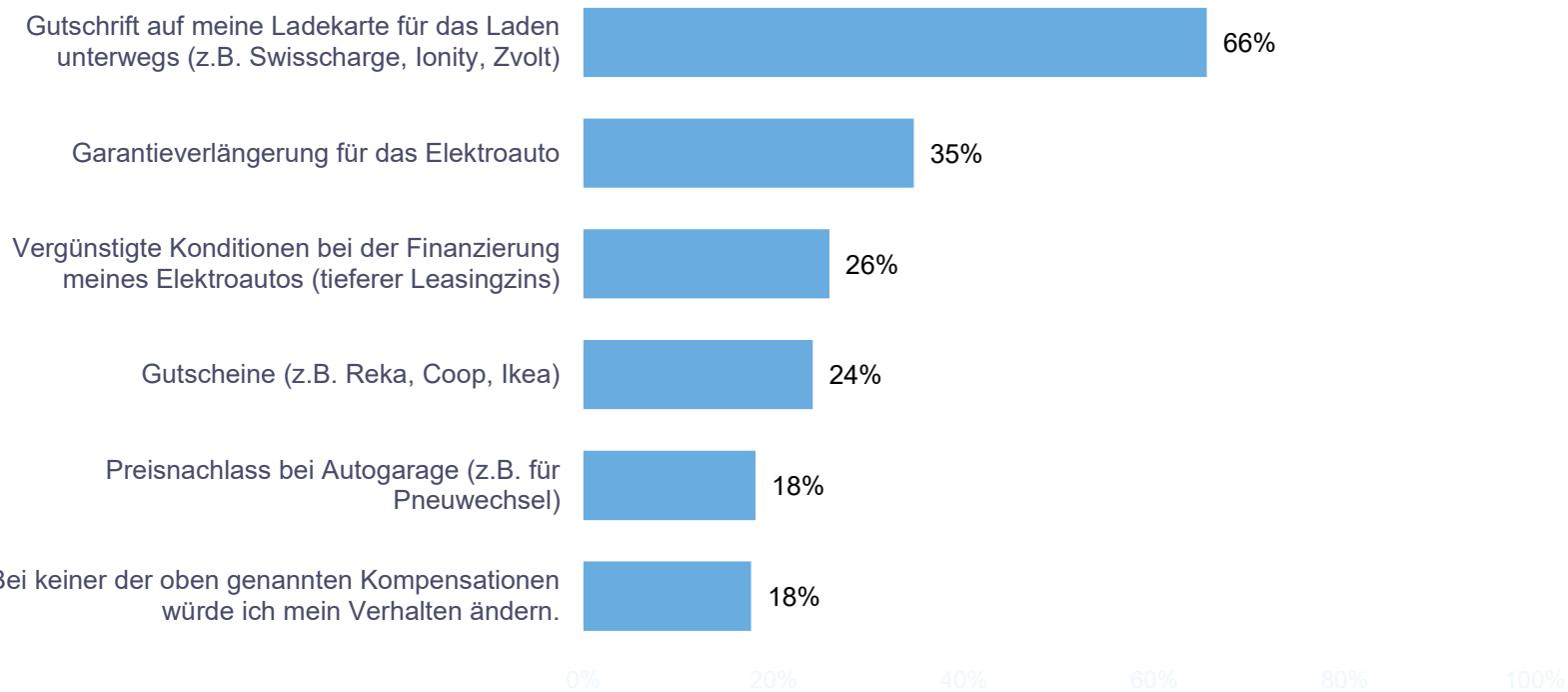


Rund ein Drittel der Befragten wäre bei einem Rabatt von 2 CHF pro Monat bereit smart zu laden. Erhöht man diesen Rabatt auf 20 CHF sind es schon rund 80%.

Basis: n=2003 | Alle Befragten  
Mit der Gabor-Granger-Methode erhoben

# Kompensation smartes Laden

Frage: Bei welchen der folgenden Kompensationen wären Sie bereit, Ihr Ladeverhalten in Richtung smartes Laden zu ändern?



Die mit Abstand beliebteste Kompensation für smartes Laden wären Gutschriften auf die Ladekarte.

Basis: n=1827 | Alle Befragten, die nicht bereits smart laden



Dr. Kim Buchmüller

Projektleiterin

+41 31 511 39 04

kim.buchmueller@intervista.ch



# Herzlichen Dank