



Verbraucherumfrage 07/2017

Elektromobilität

Bericht

Boniversum
Consumer Information



Ein Unternehmen
der Creditreform Gruppe

So viel ist sicher.

Die Kernergebnisse im Überblick

Elektromobilität: Fünf Ergebnisthesen

1. Der Besitz eines Elektromobils ist bei deutschen Verbrauchern „nicht weit verbreitet“, wie auch ein Blick auf die aktuelle Zulassungsstatistik belegt. Allerdings geben rund sechs Prozent der befragten Verbraucher an, „die Anschaffung eines Elektromobils in den nächsten 12 Monaten“ zu planen. Und weitere 35 Prozent der Verbraucher sagen, dass sie „schon einmal über die Anschaffung eines Elektromobils nachgedacht“ haben. Allerdings hat eine deutliche Mehrheit der Verbraucher in Deutschland (56 Prozent) „noch nicht über eine Anschaffung nachgedacht“.
2. Ökologische und wirtschaftliche Aspekte und die Sicherung von „Unabhängigkeit“ spielen bei deutschen Verbrauchern bei der Bewertung von (Elektro-)Mobilität mit über 60 Prozent der Nennungen die Hauptrolle. Zudem gibt jeweils ein Drittel der Verbraucher an, „lieber schon heute ein Elektroauto als ein Auto mit herkömmlichem Antrieb fahren“ zu wollen und wären „bereit, mehr Geld für Produkte auszugeben, wenn diese umweltschonender sind“.
3. Die meisten Verbraucher nennen eine „zu geringe Reichweite“ und die Angst vor Technikproblemen mit dem Akku als Haupthemmnisse für einen Umstieg auf ein Elektromobil. Der Ausbau öffentlicher Ladestationen steht daher mit 83 Prozent der Nennungen auf Platz eins der von den Verbrauchern gewünschten staatlichen Fördermöglichkeiten. Danach folgen mögliche Steuerermäßigungen (72 Prozent) sowie Prämien und Zuschüsse (68 Prozent) für den Kauf von Elektromobilen. Auf Rang vier der gewünschten Fördermöglichkeiten rangiert der Wunsch, die Bezahlungsmöglichkeiten bei der Bezahlung der Elektromobil-Aufladung (64 Prozent) zu vereinfachen und zu vereinheitlichen.
4. Die befragten Verbraucher wünschen bei der Frage nach dem bevorzugten Bezahlweg bei der Betankung resp. Aufladung des eigenen Elektromobils mit Abstand am häufigsten die Optionen „Bezahlung mit Hilfe einer speziellen Zugangs-Karte“ (35 Prozent) oder „per Dateneingabe, um direkt an der Ladestation zu bezahlen“ (30 Prozent). Bei der Frage nach der dafür bevorzugten Bezahlart wünschen sich die meisten Verbraucher (31 Prozent) Bezahlungssysteme, wie z.B. PayPal oder Sofortüberweisung.de. Danach folgen das elektronische Lastschriftverfahren, die Kreditkarte (jeweils 21 Prozent) und die Bezahlungsmöglichkeit „auf Rechnung“ (19 Prozent).
5. Alles in allem zeigen sich die befragten Verbraucher derzeit noch eher skeptisch, ob die von der Politik vorgegebenen zeitlichen Ziele erreicht werden können. Nur fünf Prozent der Befragten glauben, dass der Besitz und die Nutzung von Elektromobilen in Deutschland „in zwei Jahren“ selbstverständlich sein werden. Weitere 14 Prozent gehen von einer Frist von drei bis fünf Jahren aus. Und jeweils etwa vier von zehn Befragungspersonen halten eine Frist von fünf bis zehn Jahren (38 Prozent) resp. von mehr als zehn Jahren für realistisch (43 Prozent).

Die Kerneergebnisse im Überblick

Elektromobilität:

Chance und Herausforderung für Verbraucher, Gesellschaft und Umwelt

Elektromobilität als „Zauberwort“ für Politik, Wirtschaft und Verbraucher

Elektromobilität gilt weltweit als eines der Zauberworte in Politik und Wirtschaft. Sie soll helfen, die Belastungen der Umwelt durch einen Rückgang von verkehrsbedingten CO₂-Emissionen zu reduzieren und damit langfristig die globale Erderwärmung zu stoppen. Zugleich soll die ökonomische Leistungsfähigkeit der Leitindustrien der fortgeschrittenen Industrieländer – der Automobilindustrie und des Energiesektors – gesichert und weiterentwickelt werden.

Die Bundesrepublik Deutschland hat sich zum Ziel gesetzt, Deutschland zu einem der Vorreiter von umweltfreundlicher Mobilität zu machen. Als Zwischenetappe auf diesem Weg steht das Ziel der Bundesregierung, bis zum Jahr 2020 rund eine Million Elektroautos auf deutsche Straßen zu bringen. Im Jahr 2030 sollen sogar bereits sechs Millionen Elektromobile auf deutschen Straßen unterwegs sein.¹ Aber selbst die Bundesregierung zweifelt im Frühsommer 2017 an der Erreichbarkeit ihrer eigenen Vorgaben.

Derzeit sind Nutzung und Akzeptanz der Verbraucher noch gering

Aktuell fallen die Akzeptanz der Verbraucher und die (messbaren) Zulassungszahlen von Elektromobilen noch sehr gering aus. Zum 01.

Januar 2017 waren rund 34.000 Pkw in Deutschland mit Elektroantrieb ausgestattet. Weitere 165.405 Pkw weisen einen Hybridantrieb auf. Der Anteil rein elektromobiler Pkw liegt demnach derzeit bei nur etwa 0,08 Prozent aller in Deutschland zugelassenen Personenkraftwagen (01.01.2017: 45,8 Millionen). Zwar denken derzeit viele Pkw-Besitzer mit Dieselantrieb angesichts der Manipulationswürfe gegen führende Pkw-Hersteller und der hohen Feinstaubbelastung durch Dieselmotoren und damit verbundener drohender Fahrverbote über einen Umstieg auf andere Motortypen nach. Allerdings sind viele Pkw-Besitzer wegen der geringen Reichweite und der derzeit immer noch hohen Anschaffungskosten skeptisch, ob Elektromobile ihre individuellen Mobilitätswünsche erfüllen können.

So werden die von der Bundesregierung zum Anschlag ausgelobten Prämien von bis zu 4.000 Euro je Elektroauto nur sehr zögerlich nachgefragt. Bis 01. Dezember 2016 wurden nach Angaben des Bundesamtes für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) nur 7.370 Anträge gestellt. Darunter sind 4.173 Anträge für reine Batterieelektrofahrzeuge, 3.195 für Plug-In-Hybride und zwei für Brennstoffzellenfahrzeuge.

Der Bund ist im April 2016 von einer Förderung von 300.000 Elektroautos ausgegangen. Seit Juli 2016 können private und gewerbliche Käufer von neuen Elektrofahrzeugen beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle einen Antrag auf Erhalt der Kaufprämie stellen. Die Beantragung erfolgt ausschließlich online. Diese Kaufprämie beträgt 4.000 Euro für reine Elektroautos und 3.000 Euro für Plug-In-Hybride. Sie wird für E-Fahrzeuge mit einem Listenpreis von maximal 60.000 Euro gezahlt. Voraussetzung für die Förderung ist, dass sich der um den Anteil des Herstellers reduzierte Kaufpreis aus dem Kaufvertrag ergibt. Die Gesamtfördersumme ist auf 1,2 Milliarden Euro festgelegt. Davon übernehmen der Bund und

¹ Elektromobilität ist nach Ansicht der Bundesregierung „ein Schlüssel zur klimafreundlichen und nachhaltigen Umgestaltung der Mobilität. Für Deutschland bedeutet Elektromobilität die Chance und Herausforderung, seine Spitzenposition als Industrie-, Wissenschafts- und Technologiestandort zu sichern und auszubauen.“ (Regierungsprogramm Elektromobilität vom 15. Juni 2015) – Eine Studie des Fraunhofer Instituts plädierte bereits 2010 für „nachhaltige Kooperationen verschiedener Akteure“. Die Studie „Elektromobilität – Herausforderungen für Industrie und öffentliche Hand“ zeigte auf: „Die Automobilindustrie hat tiefgreifende Änderungen vor sich, kann aber mit ihrer hohen Innovationskraft punkten. Energieunternehmen zögern noch aufgrund fehlender Erfahrungen und Geschäftsmodelle. Die öffentliche Hand muss Rahmenbedingungen schaffen und Infrastruktur bereitstellen. Nur integrierte Konzepte, die neben den genannten Akteuren auch die Branche der Informations- und Kommunikationstechnologie einschließen, werden auf lange Sicht erfolgreich sein.“

die Automobilindustrie jeweils die Hälfte der Kosten.

Aber wie bewerten die Verbraucher in Deutschland die aktuelle Situation? Passen die Angebote des Elektromobilitätsmarkts, vereinfacht formuliert, zu den Wünschen und Anforderungen der Verbraucher in Deutschland?

Methodik, Fragestellungen und Basisangaben

Die vorliegende Untersuchung, die auf einer repräsentativen Online-Umfrage von 1.017 Verbrauchern im Alter von 18 bis 69 Jahren basiert, befasst sich mit der für viele Verbraucher noch hypothetischen Anschaffung eines Elektroautos und dem zu Grunde liegenden Basisthema „Mobilität“. Ein Elektroauto wird dabei synonym verwendet mit den Begriffen E-Auto, E-Mobil oder Elektromobil. Es wird in der Regel von einem Elektromotor angetrieben (Elektroantrieb), der die zu seiner Fortbewegung nötige elektrische Energie aus einer Traktionsbatterie bezieht.

Die vorliegende Studie will folgende Fragen beantworten:

- Wie steht es um die Akzeptanz und Anschaffungsbereitschaft der Verbraucher in Deutschland in Sachen Elektroautos?
- Wie hoch dürfte der Kaufpreis eines passenden Elektromobils höchstens sein?
- Wie würden die Verbraucher ein eigenes Elektromobil nutzen? Für welche Fahrten und wie häufig?
- Besitzen die Verbraucher bereits einen Stellplatz oder eine Garage, die für die Be-

tankung eines solchen Elektromobils umgerüstet werden könnte?

- Wo würden die Verbraucher ihr Elektromobil voraussichtlich „betanken“?
- Wie möchten die Verbraucher die Aufladung resp. Betankung ihres Elektromobils am liebsten bezahlen?
- Was sind die Haupthemmnisse bei einem Kauf von Elektromobilen, was sind die wichtigsten Motive für einen Kauf von Elektromobilen?
- Welche Fördermöglichkeiten von staatlicher Seite werden von den Verbrauchern bevorzugt, die die Anschaffung von Elektromobilen erleichtern bzw. unterstützen sollen?
- Welche Personengruppen stehen der Anschaffung eines Elektromobils offen gegenüber, welche Personengruppen konnten bislang nicht für den Kauf eines Elektromobils angesprochen werden?
- Wie schnell wird nach Meinung der Verbraucher Besitz und die Nutzung von Elektromobilen in Deutschland selbstverständlich sein?

Alle Detailergebnisse der Umfrage sind zudem in einem separaten Tabellenband mit Angabe der zu Grunde liegenden Fallzahlen zu finden. Die hier aufgeführten Tabellen weisen gerundete Werte auf. Rundungsabweichungen sind bei der Ergebnisdarstellung programmtechnisch möglich.

Basisangaben:

Das Verkehrsmittelnutzungsverhalten der Befragungspersonen

Der Pkw ist das am meisten genutzte Verkehrsmittel, um „persönliche und berufliche Orte und Ziele zu erreichen“ – Gemessene durchschnittliche Jahresfahrleistung je Pkw: 13.620 Kilometer

Die vorliegende Analyse bestätigt den aktuellen Status-quo des Verkehrsmittelnutzungsverhaltens in Deutschland. Eine deutliche Mehrheit der Verbraucher gibt an (61 Prozent), den Pkw „am meisten zu nutzen“, um die persönlichen und beruflichen Orte und Ziele zu erreichen. Auf die deutsche Bevölkerung hochgerechnet wären dies rund 41 Millionen Personen. Dieser Wert korrespondiert mit der Anzahl der zum 01. Januar 2017 angemeldeten Personenkraftwagen (45,8 Millionen, Kraftfahrtbundesamt). Rund 26 Prozent der befragten Verbraucher gaben an, am häufigsten öffentliche Personennahverkehrsmittel (u. a. Bus, Zug, Bahn) zu nutzen – dies entspricht rund 17,5 Millionen Verbraucher. Danach folgen mit Abstand sonstige Verkehrsmittel (14 Prozent), bei denen das Fahrrad den größten Einzelwert (13 Prozent) einnimmt. Nur eine kleine Gruppe der Gesamtstichprobe gab an, „so gut wie keine Verkehrsmittel zu benutzen“ (4 Prozent).

Diejenigen Personen, die hauptsächlich einen Pkw nutzen, lassen sich nach Fahrleistung in vier Nutzertypen einordnen: die „Wenig-Fahrer“, die bis 5.000 Kilometer-Fahrleistung angeben (22 Prozent), die „Normal-Fahrer“ (5.001 bis 10.000 Kilometer-Fahrleistung: 30 Prozent), die „Viel-Fahrer“ (10.001 bis 20.000 Kilometer-Fahrleistung: 33 Prozent) sowie die „Intensiv-Fahrer“ mit mehr als 20.000 Kilometer Fahrleistung (15 Prozent). Der rechnerische Mittelwert aller angegebenen Fahrleistungen (pro Jahr) liegt bei 13.620 Kilometer. Zum Vergleich: Das Kraftfahrtbundesamt ermittelte für das Jahr 2015 eine durchschnittliche Jahresfahrleistung bei Pkw von 14.074 Kilometern² (- 0,2 Prozent zu 2014). Neben der Übereinstimmung der soziodemografischen Kennzeichen zeigen auch diese Werte, dass die befragte Stichprobe in hohem Maße mit der Grundgesamtheit der deutschen Bevölkerung korreliert.

Verkehrsmittelnutzung	Verteilung
Pkw	60%
Öffentliche (Nah-)Verkehrsmittel (u.a. Bus, Zug, Bahn)	26%
Fahrrad	13%
Sonstiges	1%
Gesamt	100%
Pkw-Nutzung nach Fahrleistung	Verteilung
Wenig-Fahrer: bis 5.000 Km	22%
Normal-Fahrer: 5.001 bis 10.000 Km	30%
Viel-Fahrer: 10.001 bis 20.000 Km	33%
Intensiv-Fahrer: mehr als 20.000 Km	15%
Gesamt	100%

² Bei den erhobenen Zahlen handelt es sich erstmals um Echtwerte, die nach einer neuen Rechtsgrundlage auf den festgestellten Kilometerbeständen im Rahmen der TÜV-Hauptuntersuchung basieren. 2013 wurden beispielsweise 26,5 Millionen Fahrzeuge der Hauptuntersuchung vorgeführt, die Differenz der Kilometerstände zwischen den Hauptuntersuchungen erhoben und die Gesamtfahrleistung für Deutschland entsprechend hochgerechnet.

Elektromobilität: Besitz und Anschaffungsbereitschaft eines Elektromobils

Elektromobilität: Der Besitz eines Elektromobils ist „nicht weit verbreitet“ – Anschaffungsbereitschaft „nur gering ausgeprägt“ (6 Prozent) – 56 Prozent „ohne konkrete Überlegung“

Der Besitz und die „tatsächliche“ Nutzung von Elektromobilen sind in Deutschland nicht weit verbreitet. Und auch die Anschaffungsbereitschaft eines Elektromobils ist bei den meisten Verbrauchern nur vergleichsweise gering ausgeprägt – dies zeigen auch die aktuellen Daten der vorliegenden Umfrage. Zwar geben knapp 3 Prozent der befragten Verbraucher an, bereits ein Elektromobil zu besitzen – hierunter sind allerdings auch diejenigen Befragungspersonen subsumiert, die auch „sonstige Fahrzeuge“ mit Elektroantrieb (wie Elektroräder) besitzen. Ihr Anteil resp. ihre Anzahl ist im Vergleich zu den tatsächlichen Zulassungszahlen elektrobetriebener Verkehrsmittel überrepräsentiert.

Rund sechs Prozent der Befragungspersonen geben allerdings an, „die Anschaffung eines Elektromobils in den nächsten 12 Monaten“ zu planen. Und weitere 35 Prozent der Verbraucher sagen, dass sie „schon einmal über die Anschaffung eines Elektromobils nachgedacht“ haben. Allerdings hat eine deutliche Mehrheit der Verbraucher in Deutschland (56 Prozent) „auch noch nicht über eine Anschaffung nachgedacht“. Alles in allem sind dies ernüchternde Werte. Sie zeigen allerdings auch, dass sich das Thema zunehmend, nicht zuletzt durch die sich ändernden Rahmenbedingungen, im kollektiven Gedächtnis von Gesellschaft und Verbrauchern festsetzt – immerhin haben nach Angaben der Befragungspersonen rund 35 Prozent, also etwa jeder dritte Verbraucher, über die Anschaffung eines Elektromobils nachgedacht.

Besitz / Anschaffungsbereitschaft eines Elektromobils		Verteilung
	Ja, ich besitze ein Elektromobil.	3%
	Nein, aber ich plane die Anschaffung eines Elektromobils in den nächsten 12 Monaten.	6%
	Nein, aber ich habe schon einmal über die Anschaffung eines Elektromobils nachgedacht.	35%
	Nein, ich besitze kein Elektromobil und habe auch noch nicht über eine Anschaffung nachgedacht.	56%
	Gesamt	100%
Polarisierung: Anschaffungsbereitschaft eines Elektromobils		Verteilung
	Typ 1: Elektromobil-Aktivierte (Besitz, Planung, Überlegung)	44%
	Typ 2: Elektromobil-Entfernte (weder Besitz, Planung, noch Überlegung)	56%
	Gesamt	100%

Analyse nach zwei Mobilitätstypen: „Elektromobilitäts-Aktivierte“ versus „Elektromobilitäts-Entfernte“

In Folge werden die spezifischen Eigenheiten von „Gegnern“ und „Befürwortern“ der Elektromobilität, ihre Grundhaltungen, Ansichten und Einschätzungen gegenübergestellt. Hierzu werden für die vergleichende Analyse nach soziodemographischen Kennzeichen zwei Typen auf Grund der Antwortvorgaben gebildet, um die Angaben der dem Thema Elektromobilität gegenüber aufgeschlossenen Personen („Elektromobilitäts-Aktivierte“) mit den Angaben der „Elektromobilitäts-Entfernten“ vergleichen zu können. Teilt man also die Befragungspersonen nach den Antwortvorgaben „Besitz, Anschaf-

fung geplant, über Anschaffung nachgedacht“ einerseits (summarisch: 44 Prozent) und „Anschaffung nicht geplant“ (56 Prozent) auf, ergeben sich zwei ähnlich große Lager.

Das grundsätzliche Interesse an Elektromobilität und an Elektroautos und die damit verbundene Akzeptanz ist, wie vorliegenden Daten zeigen, recht unterschiedlich verteilt. So zeigen sich Männer und eher jüngere Personen (18 bis 39 Jahre) tendenziell anschaffungsbereiter resp. interessierter als Frauen und eher ältere Personengruppen (40 Jahre und älter). Gleiches gilt für Personen mit einem Vollzeitarbeitsplatz, aber auch für Studierende und Schüler sowie Personen mit höheren Bildungsabschlüssen und „Gutverdiener“ (mehr als 2.500 Euro Haus-

haltsnettoeinkommen). Auch Personen, die mit Kindern im Haushalt leben, verheiratete und in Partnerschaft lebende Personen zeigen sich „aktiver“ wie auch Personen, die geografisch im Westen und im Süden von Deutschland resp. in Westdeutschland oder in großen Städten (mehr

als 100.000 Einwohnern) leben. Ebenfalls überdurchschnittliches Interesse zeigen Personen, deren Pkw-Fahrleistung unter 5.000 Kilometer („Wenig-Fahrer“) resp. bei mehr als 20.000 Kilometer pro Jahr („Vielfahrer“ / „Intensiv-Fahrer“) liegt.

Polarisierung: Anschaffungsbereitschaft eines Elektromobils nach soziodemografischen Angaben		
	Elektromobil-Aktiviertere	Elektromobil-Entferntere
Gesamt	44%	56%
Geschlecht		
Männer	54%	46%
Frauen	35%	65%
Altersgruppen (aggregiert)		
18 - 39 Jahre	54%	46%
40 und älter	38%	62%
Beruflichem Status		
Vollzeitarbeit	53%	47%
Teilzeitarbeit	35%	65%
Arbeitslos	32%	68%
Rentner-/in	36%	64%
Hausfrau / -mann	37%	63%
Student / Schüler	55%	45%
Ausbildungsstatus (aggregiert)		
Geringer bis mittlerer Ausbildungsstatus	37%	63%
Gehobener bis hoher Ausbildungsstatus	52%	48%
Haushaltsgröße		
1-Personen-HH	36%	64%
2-3-Personen-HH	46%	54%
4-und-mehr-Personen-HH	50%	50%
Monatliches HH-Nettoeinkommen		
Geringverdiener (< 1.500 €)	37%	63%
Normalverdiener (1.501-2.500 €)	45%	55%
Gutverdiener (> 2.500 €)	50%	50%
Kinder im Haushalt		
Kein Kind	42%	58%
Kind im Haushalt	50%	50%
Partnerstatus		
Verheiratet	46%	54%
In Partnerschaft	50%	50%
Geschieden / verwitwet	29%	71%
Single	42%	58%
Wohnortgröße		
Kleine Stadt mit bis zu 20.000 Einwohnern	44%	56%
Mittelgroße Stadt: 20.000 bis 100.000 Einwohnern	41%	59%
Große Stadt: mehr als 100.000 Einwohner	48%	52%

Polarisierung: Anschaffungsbereitschaft eines Elektromobils nach soziodemografischen Angaben		
	Elektromobil-Aktivierte	Elektromobil-Entfernte
Gesamt	44%	56%
Geografische Region		
Nord	39%	61%
Süd	46%	54%
West	46%	54%
Ost	42%	58%
West- / Ost-Westdeutschland		
Westdeutschland (einschl. Berlin)	45%	55%
Ostdeutschland	39%	61%
Pkw-Fahrleistung		
Wenig-Fahrer: bis 5.000 Km	51%	49%
Normal-Fahrer: 5.001 bis 10.000 Km	43%	57%
Viel-Fahrer: 10.001 bis 20.000 Km	49%	51%
Intensiv-Fahrer: mehr als 20.000 Km	55%	45%

Zudem gilt: Elektromobilitäts-aktivierte Personen würden ein Elektromobil deutlich stärker als Elektromobilitäts-entfernte Personen „sowohl beruflich als auch privat“ und zudem „häufiger“ (täglich oder zumindest mehrmals wöchentlich) nutzen wollen – bei den Letztgenannten stehen rein berufliche Nutzungen und eher seltenere Nutzungshäufigkeiten mehr im Vordergrund. Elektromobilitäts-aktivierte Personen sind zudem auch bereit, einen höheren Kaufpreis (20.500 Euro) zu bezahlen als Elektromobilitäts-entfernte Personen (15.200 Euro). Zudem besitzen Elektromobilitäts-aktivierte Personen bereits jetzt mehr als Elektromobilitäts-entfernte Personen eigene Parkmöglichkeiten (Garagen / Stellplätze), die für die Betankung / Aufladung eines Elektromobils umgerüstet werden könnten. Sie präferieren zudem die Betankung / Aufladung eines Elektromobils „überwiegend an einer privaten Ladestation,

d. h. zu Hause an einer entsprechenden Stromsteckdose“.

Im Falle einer Aufladung an öffentlichen Ladestationen würden Elektromobilitäts-aktivierte Personen die entstehenden Kosten bevorzugt „mit Hilfe des Handys bzw. einer App“ begleichen wollen. Die Optionen „per Dateneingabe, direkt an der Ladestation zu bezahlen“ und „mit Hilfe eines Spezial-Schlüssels“ rangieren in der Beliebtheit merklich dahinter. Zudem präferiert diese Gruppe der Elektromobilitäts-aktivierten Personen überdurchschnittlich stark für die Bezahlung der Betankung / Aufladung eines Elektromobils die Optionen Kreditkarte und elektronisches Lastschriftverfahren. Summarisch bevorzugen Elektromobilitäts-aktivierte Personen stärker traditionelle Bezahlsysteme (wie Kreditkarte, Bezahlung auf Rechnung, Lastschriftverfahren) als moderne Bezahlsysteme (wie PayPal, Sofortüberweisung.de und Digitale Rechnungsanbieter, wie z. B. Klarna, Billsafe).

Weitere Angaben zur möglichen Anschaffung eines Elektromobils
Eine Gegenüberstellung: Gesamtangaben vs. Elektromobil-Aktivierte vs. Elektromobil-Entfernte

Elektromobilität nach Anschaffungsbereitschaft und geplanter Nutzungsart des Elektromobils			
Antwortvorgaben	Gesamt	Elektromobil-Aktivierte	Elektromobil-Entfernte
Beruflich	7%	6%	9%
Privat	55%	53%	59%
Sowohl beruflich als auch privat	37%	41%	33%
Gesamt		100%	
Elektromobilität nach Anschaffungsbereitschaft und geplanter Nutzungshäufigkeit des Elektromobils			
Antwortvorgaben	Gesamt	Elektromobil-Aktivierte	Elektromobil-Entfernte
Täglich	49%	53%	44%
Mehrmals wöchentlich	41%	41%	41%
Mehrmals im Monat	7%	5%	10%
Seltener	3%	0%	6%
Gesamt		100%	
Elektromobilität nach Anschaffungsbereitschaft und geplanter Finanzierungsart des Elektromobils			
Antwortvorgaben	Gesamt	Elektromobil-Aktivierte	Elektromobil-Entfernte
Eigenmittel / Sparguthaben	47%	50%	43%
Kreditfinanzierung	33%	31%	37%
Leasing	19%	19%	20%
Gesamt		100%	
Elektromobilität nach Anschaffungsbereitschaft und möglichem Kaufpreis für ein Elektromobils			
Antwortvorgaben	Gesamt	Elektromobil-Aktivierte	Elektromobil-Entfernte
<i>Rechnerischer Mittelwert</i>	<i>18.100 Euro</i>	<i>20.500 Euro</i>	<i>15.200 Euro</i>
Geringer Kaufpreis: bis 10.000 €	33%	26%	41%
Niedriger Kaufpreis: 10.001 bis 15.000 €	17%	14%	21%
Mittlerer Kaufpreis: 15.001 bis 25.000 €	30%	35%	25%
Hoher Kaufpreis: mehr als 25.000 €	20%	25%	13%
Gesamt		100%	
Elektromobilität nach Anschaffungsbereitschaft und der Verfügbarkeit von Garage / Stellplätzen			
Antwortvorgaben (Mehrfachantworten möglich.)	Gesamt	Elektromobil-Aktivierte	Elektromobil-Entfernte
Ja, Garage ohne Umrüstmöglichkeit	15%	16%	14%
Ja, Garage mit Umrüstmöglichkeit	22%	33%	13%
Ja, Pkw-Stellplatz ohne Umrüstmöglichkeit	16%	15%	17%
Ja, Pkw-Stellplatz mit Umrüstmöglichkeit	12%	16%	10%
Nein, weder noch	39%	26%	49%
Gesamt	104%	105%	102%
Elektromobilität nach Anschaffungsbereitschaft und möglichem Betankungsort des Elektromobils			
Antwortvorgaben	Gesamt	Elektromobil-Aktivierte	Elektromobil-Entfernte
Überwiegend an privater Ladestation	30%	36%	24%
Überwiegend an öffentlichen Ladestationen	29%	26%	33%
Sowohl an privater wie auch an öffentlichen Ladestationen	41%	38%	43%
Gesamt		100%	

**Elektromobilität:
Einstellungen – Haltungen – Einschätzungen**

Ökologische und wirtschaftliche Aspekte und die Sicherung von „Unabhängigkeit“ spielen bei der Bewertung von (Elektro-)Mobilität eine Hauptrolle

Generell spielen ökologische (64 Prozent) und wirtschaftliche Aspekte (62 Prozent) und die Sicherung von „Unabhängigkeit“ (61 Prozent) bei der Bewertung von (Elektro-) Mobilität bei den Verbrauchern eine Hauptrolle. Zudem zeigt sich, dass diese Aspekte bei der individuellen Bewertung von (Elektro-)Mobilität für „Elektromobilitäts-Aktivierte“ nochmals deutlich wichtiger sind als für die „Elektromobilitäts-

Entfernten“. Gleiches gilt für die Sicherung von „Unabhängigkeit“ und die Aspekte Modernität, „Spaßfaktor“, Status und Ästhetik. Allerdings sind die Bewertungsabstände bei den Aspekten „Unabhängigkeit“ und Wirtschaftlichkeit zwischen den Angaben der „Elektromobilitäts-Aktivierten“ und denen der „Elektromobilitäts-Entfernten“ merklich geringer als bei den anderen abgefragten Aspekten. Beide Kriterien sind folglich von übergreifender Bedeutung. Alles in allem spielen die Aspekte Sportlichkeit und Status bei allen Befragungspersonen eine nur untergeordnete Rolle.

Elektromobilität nach Anschaffungsbereitschaft und individuellen Einstellung zur (Elektro-)Mobilität

Basisthemen*	Gesamt	Rang	Elektromobil-Aktivierte	Rang	Elektromobil-Entfernte	Rang	Saldo
Ökologie	64%	1	71%	1	59%	3	+12
Wirtschaftlichkeit	62%	2	65%	2	59%	2	+6
Unabhängigkeit	61%	3	63%	3	60%	1	+3
Fun	52%	4	59%	4	47%	4	+12
Modernität	45%	5	52%	5	39%	5	+13
Ästhetik	42%	6	47%	6	37%	6	+10
Sportlichkeit	25%	7	30%	7	21%	7	+9
Status	20%	8	26%	8	15%	8	+11
Mittelwert	46%		52%		42%		+10

* Mehrfachantworten möglich. Die angegebenen Werte zeigen die summierten Werte je abgefragtem Aspekt (1= sehr hohe Wichtigkeit – 2 = hohe Wichtigkeit). Die Zuordnungen der Oberbegriffe zu den abgefragten Aussagen: „Fun: Ein Fortbewegungsmittel muss Spaß machen.“ – „Unabhängigkeit: Einen eigenen Pkw zu besitzen ist mir sehr wichtig.“ – „Status: Auch andere Menschen sollen mein Fortbewegungsmittel gut finden.“ – „Modernität: Das Fortbewegungsmittel sollte modern sein.“ – „Wirtschaftlichkeit: Das Fortbewegungsmittel sollte zuallererst wirtschaftlich sein.“ – „Sportlichkeit: Das Fortbewegungsmittel sollte sportlich sein.“ – „Ästhetik: Das Fortbewegungsmittel sollte meinen ästhetischen Ansprüchen entsprechen.“ – „Ökologie: Das Fortbewegungsmittel sollte, so weit möglich, ökologische Belange berücksichtigen (u.a. geringer Spritverbrauch, umweltverträgliche Herstellung).“ Der angegebene Saldo bezieht sich auf die jeweiligen Werte von „Elektromobilitäts-Aktivierten“ und „Elektromobilitäts-Entfernten“. Ist der Saldo positiv, ist der entsprechende Wert (und damit die Zustimmung oder Wichtigkeit) bei den „Elektromobilitäts-Aktivierten“ höher als bei „Elektromobilitäts-Entfernten“.

Externe Verantwortungszuordnung für Versäumnisse überwiegt, aber Elektromobile sind für viele Verbraucher attraktiv und viele Verbraucher würden „mehr Geld für Produkte ausgeben, wenn diese umweltschonender“ wären

Die Befragungsergebnisse zeigen, dass zwei Aussagen mit deutlichem Abstand am häufigsten Zustimmung finden. So erwarten die Verbraucher erstens von der Politik, dass sie Produkte, die die Umwelt schonen, stärker fördern muss (64 Prozent). Zum Zweiten geht eine knappe Mehrheit davon aus, dass die Industrie „die Entwicklung moderner Elektromobile verschlafen“ hat (51 Prozent). Beide Aussagen beziehen

sich auf die Verantwortung Dritter. Danach folgen mit Abstand zwei Aussagen, die sich auf die eigene (individuelle) Handlungsverantwortung beziehen. 31 Prozent der Verbraucher würden „lieber schon heute ein Elektroauto als ein Auto mit herkömmlichem Antrieb fahren“ und rund 30 Prozent der Befragten geben an, „bereit zu sein, mehr Geld für Produkte auszugeben, wenn diese umweltschonender“ wären. Diese vier Aussagen finden zudem deutlich mehr Zustimmung bei den „Elektromobilitäts-Aktivierten“ als bei den „Elektromobilitäts-Entfernten“.

Letztere halten hingegen eine „Verbesserung von Diesel- und Benzinmotoren“ mit deutli-

chem Abstand für „viel sinnvoller als die Entwicklung neuer Antriebssysteme“. „Elektromobilitäts-Aktivierte“ würden hingegen deutlich häufiger „lieber bereits jetzt ein Elektroauto als ein Auto mit herkömmlichem Antrieb fahren“. Zudem sind sie nach eigenen Angaben deutlich häufiger bereit, „mehr Geld für Produkte auszugeben, wenn diese umweltschonender sind“.

Generell zeigt sich, dass das „eigene Auto“ weiter hoch im Kurs bleibt – nur etwa jede siebte Befragungsperson gibt an, kein eigenes Auto mehr zu benötigen und im Gegenzug an „an flexibel mietbaren Autos interessiert“ zu sein (14 Prozent).

Elektromobilität nach Anschaffungsbereitschaft und „generellen Einschätzungen“ zum Thema (Elektro-)Mobilität							
Die Aussagen*	Gesamt	Rang	Elektromobil-Aktivierte	Rang	Elektromobil-Entfernte	Rang	Saldo
Die Politik muss solche Produkte, die die Umwelt schonen, stärker fördern.	64%	1	72%	1	58%	1	+14
Die Industrie hat die Entwicklung moderner Elektromobile verschlafen.	51%	2	57%	2	46%	2	+11
Ich würde heute schon lieber ein Elektroauto als ein Auto mit herkömmlichem Antrieb fahren.	31%	3	48%	3	17%	5	+30
Ich bin bereit, mehr Geld für Produkte auszugeben, wenn diese umweltschonender sind.	29%	4	40%	4	21%	4	+19
Die Verbesserung von Diesel- und Benzinmotoren ist sinnvoller als die Entwicklung neuer Antriebssysteme.	24%	5	17%	5	30%	3	-13
Ich benötige kein eigenes Autos mehr, ich bin mehr an flexibel mietbaren Autos interessiert.	14%	6	17%	6	12%	7	+5
Ich ändere üblicherweise mein Verhalten erst, wenn dies auch andere tun.	14%	7	15%	7	12%	6	+3
<i>Mittelwert</i>	33%		38%		28%		+10

* Mehrfachantworten möglich. (6er- Skala von „01 = trifft voll und ganz zu“ bis „6 = trifft überhaupt nicht zu“.) Der angegebene Saldo bezieht sich auf die jeweiligen Werte von „Elektromobilitäts-Aktivierten“ und „Elektromobilitäts-Entfernten“. Ist der Saldo positiv, ist der entsprechende Wert (und damit die Zustimmung oder Wichtigkeit) bei den „Elektromobilitäts-Aktivierten“ höher als bei „Elektromobilitäts-Entfernten“.

Probleme und Sicherheitsbedenken: Geringe Reichweite und die Angst vor Technikproblemen mit dem Akku werden mit Abstand am häufigsten genannt

Die Befragungsergebnisse zeigen generell, dass die Gruppe der „Elektromobilitäts-Entfernten“ häufiger Probleme und Sicherheitsbedenken sehen als die Gruppe der „Elektromobilitäts-Aktivierten“. Hingegen teilen beide Gruppen auf ähnlichem Niveau die Befürchtungen, dass die Reichweite von Elektromobilen „zu gering“ ist (67 Prozent) und mit Abstand, dass möglicherweise Technikprobleme, wie Defekte im Akku, auftreten können (46 Prozent). Viele Verbraucher befürchten, dies zeigen auch anderen Untersuchungen, „plötzlich stehenzubleiben.“

Alle anderen abgefragten Probleme und Sicherheitsbedenken rangieren mit nochmals deutlichem Abstand auf den hinteren Plätzen. Allerdings beurteilen die „Elektromobilitäts-Entfernten“ alle abgefragten Themenbereiche deutlich kritischer als diejenigen, die dem Thema Elektromobilität durch eigene Erfahrung und / oder eigenes Interesse und Kenntnisse aufgeschlossener gegenüberstehen. Auch andere Studien zeigen, dass oft negative Einschätzungen gegenüber der Elektromobilität auf geringem Wissen und Vorurteilen beruhen und durch positive Erfahrungen und Informationen über die tatsächlichen Leistungspotenziale von Elektromobilen (wie z. B. den geringen Verschleiß und die verzögerungsfreie Beschleunigung) abgebaut werden können.

Elektromobilität nach Anschaffungsbereitschaft und Problemen und Sicherheitsbedenken zur (Elektro-)Mobilität							
Problembereiche*	Gesamt	Rang	Elektromobil-Aktivierte	Rang	Elektromobil-Entfernte	Rang	Saldo
Zu geringe Reichweite	67%	1	64%	1	70%	1	-6
Technikprobleme, wie Defekt im Akku	46%	2	43%	2	49%	2	-6
Gefahr für andere Personen durch geringe Fahrgeräusche	33%	3	31%	3	35%	5	-4
Geringe Zukunftssicherheit, Technologie veraltet schnell	32%	4	28%	4	35%	4	-7
Zu geringe Geschwindigkeit	31%	5	25%	5	36%	3	-11
Mangelnde Sicherheit durch längeren Bremsweg	25%	6	22%	6	28%	6	-6
Gefahr durch Elektrizität (Stromschlag / Brandgefahr)	23%	7	19%	7	26%	7	-7
<i>Mittelwert</i>	<i>37%</i>		<i>33%</i>		<i>40%</i>		<i>-7</i>

* Mehrfachantworten möglich. Die angegebenen Werte zeigen die summierten Werte (1/2) je abgefragtem Aspekt (6er-Skala von „01 = trifft voll und ganz zu“ bis „6 = trifft überhaupt nicht zu“). Der angegebene Saldo bezieht sich auf die jeweiligen Werte von „Elektromobilitäts-Aktivierten“ und „Elektromobilitäts-Entfernten“. Ist der Saldo positiv, ist der entsprechende Wert (und damit die Zustimmung oder Wichtigkeit) bei den „Elektromobilitäts-Aktivierten“ höher als bei „Elektromobilitäts-Entfernten“.

Fördermöglichkeiten von Elektromobilität: Ausbau öffentlicher Ladestationen vor Steuerermäßigungen, Prämien und Zuschüssen und vor der Vereinfachung und Vereinheitlichung der Bezahlungsmöglichkeiten bei der Bezahlung der Automobil-Aufladung

Der Ausbau öffentlicher Ladestationen steht mit 83 Prozent der Nennungen auf Platz eins der von den Verbrauchern gewünschten Fördermöglichkeiten und wird fast in gleichem Maße von den „Elektromobilitäts-Aktivierten“ (85 Prozent) und von den „Elektromobilitäts-Entfernten“ (82 Prozent) gefordert. Danach folgen mögliche Steuerermäßigungen (72 Prozent) sowie Prämien und Zuschüsse (68 Prozent) für den Kauf von Elektromobilen. Auf Rang vier der gewünschten Fördermöglichkeiten rangiert der

Wunsch nach einer Vereinfachung und Vereinheitlichung der Bezahlungsmöglichkeiten bei der Bezahlung der Elektromobil-Aufladung (64 Prozent). Die Ausweisung spezieller Parkflächen (48 Prozent) und die Einrichtung resp. Erlaubnis für Sonderspuren (32 Prozent) verbleiben mit Abstand am Schluss des Rankings. Auch wenn der Ausbau öffentlicher Ladestationen am häufigsten als Fördermöglichkeit genannt wird, ist angesichts der gemeldeten „Elektrotankstellen“ nicht zu verkennen, dass der Ausbau der Lade-Infrastruktur voranschreitet. Diese Entwicklung kann auch dazu beitragen, die weiterhin bestehenden akku-basierten Reichweitenprobleme in der Wahrnehmung der Verbraucher zu relativieren.

Elektromobilität nach Anschaffungsbereitschaft und Fördermöglichkeiten von Elektromobilität							
Fördermöglichkeiten*	Gesamt	Rang	Elektromobil-Aktivierte	Rang	Elektromobil-Entfernte	Rang	Saldo
Ausbau öffentlicher Ladestationen	83%	1	85%	1	82%	1	+3
Steuerermäßigungen	72%	2	76%	2	70%	2	+6
Prämien und Zuschüsse	68%	3	72%	3	65%	3	+7
Vereinfachung & Vereinheitlichung der Bezahlungsmöglichkeiten	64%	4	68%	4	61%	4	+7
Ausweisung spezieller Parkflächen	48%	5	54%	5	44%	5	+10
Erlaubnis für Sonderspuren	32%	6	36%	6	28%	6	+8
<i>Mittelwert</i>	<i>61%</i>		<i>65%</i>		<i>58%</i>		<i>+7</i>

* Mehrfachantworten möglich. Die angegebenen Werte zeigen die summierten Werte je abgefragtem Aspekt (1 = sehr hohe Wichtigkeit – 2 = hohe Wichtigkeit). Der angegebene Saldo bezieht sich auf die jeweiligen Werte von „Elektromobilitäts-Aktivierten“ und „Elektromobilitäts-Entfernten“. Ist der Saldo positiv, ist der entsprechende Wert (und damit die Zustimmung oder Wichtigkeit) bei den „Elektromobilitäts-Aktivierten“ höher als bei „Elektromobilitäts-Entfernten“.

Mit Stand vom 03. April 2017 gab es nach Angaben des Statistikportals Statista 6.578 Ladestationen für Elektroautos mit 18.916 Anschlüssen. Das Stromtankstellenverzeichnis GoingElectric verwies Anfang Mai 2017 bereits auf 8.282 „Stromtankstellen“ in Deutschland mit 24.486 Ladepunkten.³ Die aktuelle Veröffentlichung der Bundesnetzagentur von Mitte April 2017 umfasst 1.600 Ladeeinrichtungen mit insgesamt 3.335 Ladepunkten von über 300 Betreibern. Die Karte enthält die Ladesäulen aller Betreiber, die das Anzeigeverfahren der Bundesnetzagentur nach der Ladesäulenverordnung erfolgreich durchlaufen haben und der Veröffentlichung der Ladepunkte zugestimmt haben.⁴

Zudem zeigt auch der häufig genannte Wunsch nach einer Vereinfachung und Vereinheitlichung der Bezahlungsmöglichkeiten bei der Bezahlung der Automobil-Aufladung, dass sich die Verbraucher offensichtlich mehr Informationen und mehr Orientierung wünschen – teils aus Unwissenheit, teils aus mangelndem Überblick über

die zahlreichen unterschiedlichen Bezahlmöglichkeiten. Zwei von drei Befragungspersonen (68 Prozent) gaben an, dass die Vereinfachung und Vereinheitlichung der Bezahlungsmöglichkeiten der Bezahlung der Elektromobil-Aufladung „sehr wichtig“ (30 Prozent) bzw. „wichtig“ (34 Prozent) sei.

³ Quelle: <http://www.goingelectric.de/stromtankstellen/statistik/> Deutschland, Stand 02.05.2017.

⁴ Die aktuelle Veröffentlichung der Bundesnetzagentur umfasst 1.600 Ladeeinrichtungen mit insgesamt 3.335 Ladepunkten von über 300 Betreibern. Davon entfallen etwa 128 auf Schnellladepunkte, die sich auf 63 Ladeeinrichtungen verteilen. Die Übersichtskarte bildet den Standort der jeweiligen Ladepunkte mit Adresse sowie die vorhandenen Stecker und Ladeleistungen ab. So kann sich jeder Nutzer eines Elektroautos schnell und einfach über nahegelegene Lademöglichkeiten informieren. Daneben lässt sich auch die Verteilung der Ladeeinrichtungen in einzelnen Regionen und Bundesländern anzeigen. Zudem sind die Einrichtungen nach Schnell- und Normalladepunkten differenzierbar. Diese Unterscheidung ergibt sich aus der Ladesäulenverordnung, die Ladepunkte in Abhängigkeit ihrer maximalen Ladeleistung als Normalladepunkt bis 22 kW oder als Schnellladepunkte mit über 22 kW Leistung bestimmt. Die Karte enthält die Ladesäulen aller Betreiber, die das Anzeigeverfahren der Bundesnetzagentur nach der Ladesäulenverordnung erfolgreich durchlaufen haben und der Veröffentlichung der Ladepunkte zugestimmt haben. Das Prüfverfahren legt ein besonderes Augenmerk auf die technische Sicherheit der Anlagen nach den anerkannten Regeln der Technik. Quelle: Bundesnetzagentur, Pressemitteilung, 18. April 2017: Bundesnetzagentur gibt Stand zu öffentlichen Ladeeinrichtungen für Elektroautos bekannt.

Zum Hintergrund: Um den weiteren Ausbau der Ladeinfrastruktur zu beschleunigen, werden über ein Bundesförderprogramm 300 Millionen Euro zur Verfügung gestellt. Ziel ist eine flächendeckende Versorgung mit weiteren 15.000 Ladesäulen. Das Programm läuft von 2017 bis 2020 und umfasst zwei Förderbereiche. Mit 200 Millionen Euro soll der Aufbau von etwa 5.000 öffentlich zugänglichen Schnellladepunkten (S-LIS) in Metropolen und entlang der Bundesfernstraßen unterstützt werden. Weitere 100 Mio. Euro sind für den Aufbau von etwa 10.000 Normalladestationen (N-LIS) vorgesehen. Diese neuen Ladepunkte entstehen sowohl auf öffentlich zugänglichen Flächen im Privatbesitz, also zum Beispiel Tankstellen, Einkaufszentren oder Carsharing-Stationen, als auch im öffentlichen Raum. Unterstützt werden sowohl private Investoren als auch Städte und Gemeinden. <http://www.bmub.bund.de/themen/luftlaerm-verkehr/verkehr/elektromobilitaet/bmub-forderprogramm/massnahmenpaket-der-bundesregierung>.

Favorisierte Bezahlwege und Bezahlarten für die Betankung / Aufladung der Elektromobile

Die befragten Verbraucher wünschen bei der Frage nach dem bevorzugten *Bezahlweg* bei der Betankung resp. Aufladung des eigenen Elektromobils mit Abstand am häufigsten die Optionen „Bezahlung mit Hilfe einer speziellen Zugangs-Karte“ (35 Prozent) oder „per Dateneingabe, direkt an der Ladestation zu bezahlen“ (30 Prozent). Diese Optionen werden zudem überdurchschnittlich stark von Frauen und von älteren Personen (40 Jahre und älter) gewünscht. Danach folgen die Optionen „mit Hilfe des Handys bzw. einer App“ (23 Prozent), die wie auch die Option „mit Hilfe eines Spezial-Schlüssels“ (10 Prozent), merklich stärker von Männern und eher jüngeren Personen (18 bis 39 Jahre) favorisiert werden. Bei der Frage nach der bevorzugten *Bezahlart* für die Betan-

kung / Aufladung der Elektromobile wünschen sich mit Abstand die meisten Verbraucher (31 Prozent) Bezahlssysteme, wie z. B. PayPal oder Sofortüberweisung.de. Danach folgen das elektronische Lastschriftverfahren, die Kreditkarte (jeweils 21 Prozent) und die Bezahlmöglichkeit „auf Rechnung“ (19 Prozent). Am Ende des Rankings folgen die Optionen Vorkasse (5 Prozent) und digitale Rechnungsanbieter wie Klarna oder Billsafe (3 Prozent). Tendenziell werden moderne Bezahlssysteme, wie z. B. PayPal oder Sofortüberweisung.de, und auch das elektronische Lastschriftverfahren eher von Frauen und von eher jüngeren Personen (18 bis 39 Jahre) bevorzugt. Die Option Kreditkarte wird hingegen deutlich stärker von Männern und eher älteren Personen (40 Jahre und älter) favorisiert. Letztere bevorzugen wie auch Frauen ebenfalls die Bezahlungsoption auf Rechnung.

Favorisierte Bezahlwege für Betankung / Aufladung der Elektromobile

Antwortvorgaben	Gesamt	Elektromobil-Aktivierte	Elektromobil-Entfernte
Mit Hilfe einer speziellen Zugangs-Karte	35%	32%	38%
Per Dateneingabe, direkt an der Ladestation bezahlen	30%	28%	34%
Mit Hilfe des Handys bzw. einer App	23%	29%	16%
Mit Hilfe eines Spezial-Schlüssels	10%	9%	11%
Sonstiges	1%	2%	1%
Gesamt		100%	

Favorisierte Bezahlarten für Betankung / Aufladung der Elektromobile

Antwortvorgaben	Gesamt	Elektromobil-Aktivierte	Elektromobil-Entfernte
Bezahlssysteme (wie z.B. PayPal, Sofortüberweisung.de)	31%	29%	33%
Elektronisches Lastschriftverfahren	21%	22%	21%
Kreditkarte	21%	24%	17%
Bezahlung auf Rechnung	19%	16%	23%
Vorkasse	5%	5%	4%
Digitale Rechnungsanbieter (wie z. B. Klarna, Billsafe)	3%	3%	2%
Sonstiges	2%	1%	2%
Gesamt		100%	

Polarisierung: Favorisierte Bezahlarten für Betankung / Aufladung der Elektromobile

Gruppierung	Gesamt	Elektromobil-Aktivierte	Elektromobil-Entfernte
Moderne Bezahlssysteme	33%	32%	35%
Traditionelle Bezahlwege	67%	68%	65%
Gesamt		100%	

Fazit:

Der Blick in die Zukunft „zwischen Ernüchterung und Hoffnung“

Die Umfrageergebnisse sind ernüchternd und hoffnungsvoll zugleich und korrespondieren mit der tatsächlichen Lage der Elektromobile im deutschen Automobilmarkt. So zeigt ein Blick auf die Zahl der gesamten Pkw-Neuzulassungen, dass der Elektromobilitäts-

markt hierzulande „noch stark ausbaufähig“ ist. Zwar wurden im I. Quartal dieses Jahres mit insgesamt 11.624 Neuzulassungen von Elektromobilen ein „Rekordwachstum in Deutschland“ (+ 11 Prozent im Vergleich zum Vorjahr) erreicht. Dennoch spielen die Neuzulassungen

der Elektromobile, die zwar im I. Quartal 2017 eine Steigerung von fast 100 Prozent erreicht haben, mit einem Anteil von 0,6 Prozent noch immer eine nur unwesentliche Rolle am Neuzulassungsgeschehen, wie die aktuellen Zahlen vom Zentrum für Sonnenenergie- und Wasserstoff-Forschung Baden-Württemberg (ZSW) belegen.

Und auch die Umfrageergebnisse zeigen, dass die Nachfrage nach Elektromobilen derzeit und in näherer Zukunft eher gedämpft bleiben wird. Zwar geben in der Umfrage anteilig mehr Verbraucher an, bereits ein Elektromobil zu besitzen (2,9 Prozent), als dies in der Realität der Fall ist. Und zugleich äußern nochmals rund sechs Prozent der Befragten, dass sie die Anschaffung eines Elektromobils „in den nächsten 12 Monaten planen“. Träfen diese Selbsteinschätzungen zu, könnte die von der Bundesregierung genannte Zielvorgabe von rund sechs Millionen Elektromobilen bis zum Jahr 2030 tatsächlich erreicht werden.

Hiergegen sprechen aber noch eine Reihe von Faktoren, die eine verlässliche Prognose zur Entwicklungsgeschwindigkeit des Elektromobilmarktes derzeit schwierig machen. Aus Sicht der Verbraucher sprechen gegenwärtig zwar viele Gründe für, aber auch nicht wenige gegen die Anschaffung eines Elektromobils. So war beispielsweise Ende April 2017 bekanntgeworden, dass Diesel-Pkw sogar noch deutlich schmutziger sind, als bisher angenommen. Die EU-Grenzwerte für gesundheitsschädliche Stickoxide werden von Diesel-Fahrzeugen demnach viel stärker überschritten als bisher angenommen. Dies zeigten neue Berechnungen des Umweltbundesamts, die auch erstmals die in Deutschland typischen Außentemperaturen berücksichtigt hatte. Ob dies zu einem merklichen Anstieg der Nachfrage von Elektromobilen führen wird, ist derzeit noch nicht absehbar.

Auch liegen die durchschnittlichen Kaufpreise für derzeit erhältliche Elektromobile noch weit über den von Befragungspersonen genannten Budgets, die diese im Durchschnitt für den Kauf eines Elektromobils bereitstellen würden (18.100 Euro). Die Kaufzurückhaltung der Verbraucher liegt offensichtlich weiterhin trotz zugesicherter Kaufprämien (derzeit 4.000 Euro) in bekannten und zum Teil vermuteten Problemen

wie der Begrenztheit der (internen und externen) Reichweite von Elektromobilen bzw. der Verfügbarkeit öffentlicher Ladestationen und der Angst vor technischen Problemen (wie Defekten im Akku) begründet.

Der weiter voranschreitende Ausbau des Elektrotankstellennetzes einerseits und die zunehmende Optimierung der Akkukapazitäten der Elektromobile selbst führen bislang offensichtlich noch zu keiner deutlich-nachhaltigen Nachfragesteigerung. Nicht zuletzt daher rührt auch die hohe Zustimmung der Befragungspersonen zum „Ausbau öffentlicher Ladestationen“, die als die wichtigste (indirekte) Fördermöglichkeit identifiziert werden kann, um von staatlicher Seite die Anschaffung von Elektromobilen zu erleichtern bzw. zu unterstützen. Erst danach folgen mit Abstand die Wünsche der Befragungspersonen nach individuellen finanziellen Vorteilen, wie Steuerermäßigungen, Prämien und Zuschüssen. Zudem fällt auf, dass insbesondere bei den genannten Hemmnissen wie einer „zu geringen Reichweite“ und dem Wunsch nach einem „Ausbau öffentlicher Ladestationen“ ein merklicher Unterschied zwischen den Angaben der Gruppen der „Elektromobil-Aktivierten“ und der „Elektromobil-Entfernten“ besteht.

Offensichtlich bewerten Personen, die sich für die Anschaffung eines Elektromobils interessiert haben oder gar eines besitzen, die Problembereiche von Elektromobilen weniger dramatisch bzw. den voranschreitenden Ausbau der Ladeinfrastruktur optimistischer als diejenigen Personen, die sich entweder weniger oder gar nicht mit dem Thema befasst haben. Kommunikationsexperten empfehlen daher Herstellern von Elektromobilen, großes Augenmerk daraufzulegen, möglicherweise bestehende Vorurteile bei Verbrauchern abzubauen und die Vorteile von Elektroautos wie den geringen Verschleiß und die verzögerungsfreie Beschleunigung herauszustellen.

Zudem zeigt sich, dass auch der häufig genannte Wunsch nach einer Vereinfachung und Vereinheitlichung der Bezahlmöglichkeiten bei der Bezahlung der Automobil-Aufladung für viele Befragungspersonen wichtig ist. Der Verbraucher wünscht sich offensichtlich mehr Informationen und mehr verbindliche Orientierung, wie er vor

Ort oder auch später die Aufladung bzw. die Betankung eines Elektromobils bezahlen kann.

Die befragten Verbraucher wünschen bei der Frage nach dem bevorzugten Bezahlweg bei der Betankung des eigenen Elektromobils mit Abstand am häufigsten die Optionen „Bezahlung mit Hilfe einer speziellen Zugangs-Karte“ oder „per Dateneingabe, direkt an der Ladestation zu bezahlen“. Diese Optionen werden zudem überdurchschnittlich stark von Frauen und von älteren Personen gewünscht. Danach folgt die Option „mit Hilfe des Handys bzw. einer App“, die merklich stärker von Männern und eher jüngeren Personen favorisiert werden.

Bei der Frage nach der bevorzugten Bezahlart für die Betankung / Aufladung der Elektromobile bevorzugen mit Abstand die meisten Verbraucher moderne Bezahlssysteme, wie z. B. PayPal oder Sofortüberweisung.de. Danach folgen das elektronische Lastschriftverfahren, die Kreditkarte und die Bezahlungsmöglichkeit „auf Rechnung“.

Ob eine Vereinheitlichung der Bezahlarten oder ob das gleichzeitige Angebot verschiedener Be-

zahlarten dazu beiträgt, bestehende Abneigungen oder Hemmnisse bei den Verbrauchern in Deutschland zu senken, wird die Entwicklung der nächsten Jahre zeigen. Das Ziel sollte aber auf jeden Fall sein, dass jeder Elektroautofahrer überall – am besten nicht nur in Deutschland, sondern in ganz Europa – simpel und schnell bezahlen kann. Eine sich nicht an den Kundeninteressen orientierte Bezahlssituation hemmt eine massenhafte Verbreitung der Elektromobilität.

Und so zeigen sich auch die befragten Verbraucher in der vorliegenden Analyse derzeit noch eher skeptisch, ob die von der Politik vorgegebenen zeitlichen Ziele erreicht werden können. Nur fünf Prozent der Befragten glauben, dass der Besitz und die Nutzung von Elektromobilen in Deutschland „in zwei Jahren“ selbstverständlich sein werden. Weitere 14 Prozent gehen von einer Frist von drei bis fünf Jahren aus. Und jeweils etwa vier von zehn Befragungspersonen halten eine Frist von fünf bis zehn Jahren (38 Prozent) resp. von mehr als zehn Jahren für realistisch (43 Prozent).

Zukunftsprognose: Elektromobil als Selbstverständlichkeit?

Optionen	Gesamt	Elektromobil-Aktivierte	Elektromobil-Entfernte
In bis zu fünf Jahren	19%	25%	13%
In sechs bis zehn Jahren	38%	42%	34%
In mehr als zehn Jahren	43%	34%	54%
Gesamt		100%	

Zu guter Letzt sind sich allerdings Fachleute einig, dass das Potenzial des Systems Elektromobilität noch bei weitem nicht ausgeschöpft ist. So ist beispielsweise nach Ansicht der Naturschutzorganisation „WWF Deutschland“ und des Hamburger Energieunternehmens „LichtBlick“ die Integration von Elektroautos in das Stromsystem ein „entscheidender Baustein für den Erfolg der Verkehrswende“. Sie schlagen vor, Elektroautos und öffentliche Ladesäulen so auszurüsten, dass die Batterien nicht nur Strom

laden, sondern auch ins Netz zurückspeisen können. Demnach könnten Elektroautos bis zum Jahr 2050 allein in Deutschland ein Speicherpotenzial von 250 Gigawattstunden ausmachen. Testprojekte hätten gezeigt, dass ein Elektroauto als Zwischenspeicher für Wind- und Sonnenstrom bei einer zehnjährigen Batterienutzung mehr als 10.000 Euro erwirtschaften könnte. Dies wäre in jedem Fall ein wichtiger Beitrag, um die vorhandene Kostensensibilität der Verbraucher in Deutschland zu verringern.

Über Boniversum

Die Creditreform Boniversum GmbH (Boniversum) ist einer der größten Anbieter von Bonitätsinformationen über Privatpersonen in Deutschland. Regelmäßig veröffentlicht Boniversum in Zusammenarbeit mit renommierten Partnern und Instituten umfangreiche Studien wie den SchuldnerAtlas, um Trends frühzeitig vorherzusehen und Veränderungen im Schuldnerverhalten oder in der Kreditaffinität sicher zu prognostizieren. Boniversum wurde 1997 gegründet und ist ein Unternehmen der Creditreform Gruppe.

Regelmäßige Umfragen zu aktuellen Verbraucher-Themen

Die Creditreform Boniversum GmbH (Boniversum) führt seit 2010 regelmäßig Umfragen zu aktuellen Verbraucher-Themen durch. Die Analysen basieren jeweils auf einer bundesweiten und bevölkerungsrepräsentativen Online-Umfrage von über 1.000 Verbrauchern im Alter zwischen 18 und 69 Jahren. Die aktuelle Umfrage befasst sich schwerpunktmäßig mit dem Themenfeld der Elektromobilität. Die Verbraucher machen Angaben zu ihrem Verkehrsmittelnutzungsverhalten und zum (aktuellen) Besitz und zur möglichen Anschaffungsbereitschaft eines Elektromobils. Daneben werden Informationen zu seiner möglichen Verwendung (Nutzungszweck und -häufigkeit), zur Finanzierung, zur möglichen Unterbringung in Garage oder Stellplatz, zur Betankung bzw. Aufladung und zu den dafür favorisierten Bezahlwege und Bezahlarten abgefragt. Die Umfrage wurde Ende März / Anfang April 2017 durchgeführt. 1.017 Verbraucher beteiligten sich an der Befragung.

Impressum

Kontakt

Creditreform Boniversum GmbH
Hellersbergstr. 11 | D-41460 Neuss
www.boniversum.de
www.schuldneratlas.de
Pressekontakt: Aleksandra Gulba | Fon +49 (0)2131 109-5103
a.gulba@boniversum.de

Wissenschaftliche Beratung

Dr. Rainer Bovelet, Aachen

Erhebung

Innofact AG, Düsseldorf

Basisdaten

Bundesweite Online-Befragung
bevölkerungsrepräsentativ, 18 bis 69 Jahre
Erhebungszeitraum: 28./30.03.2017
Stichprobe: 1.017 Bürger

Die Themenbereiche des Fragebogens

- F1. Individuelle Einstellungen zur (Elektro-) Mobilität
- F2. Verkehrsmittelnutzung:
- F3. PKW-Nutzung (in Kilometer)
- F4. Besitz / Anschaffungsbereitschaft (Nutzung) eines Elektromobils
- F5. Geplante Nutzungsart des Elektromobils
- F6. Geplante Nutzungshäufigkeit des Elektromobils
- F7. Kauf und Bezahlung des Elektromobils
- F8. Anschaffungshöhe (in Euro)
- F9. Stellplatz-Besitz
- F10. Betankung / Aufladung (Ort)
- F11. Favorisierter Bezahlweg für Betankung / Aufladung
- F12. Favorisierte Bezahlart für Betankung / Aufladung
- F13. Probleme / Sicherheitsbedenken
- F14. Generelle Haltungen und Einschätzungen
- F15. Bedeutung staatlicher Fördermöglichkeiten
- F16. Zukunftsprognose (zum Besitz und zur Nutzung von Elektromobilen in Deutschland)

Rundungsabweichungen bei der Ergebnisdarstellung sind programmtechnisch möglich.

Der Fragebogen

- F1. **Individuelle Einstellungen zur (Elektro-) Mobilität:** Wie wichtig sind Ihnen folgende Aspekte, wenn Sie an den Begriff Mobilität in Ihrem eigenen Leben denken?
Die Antwortvorgaben: Ein Fortbewegungsmittel muss Spaß machen. – Einen eigenen Pkw zu besitzen ist mir sehr wichtig. – Auch andere Menschen sollen mein Fortbewegungsmittel gut finden. – Das Fortbewegungsmittel sollte modern sein. – Das Fortbewegungsmittel sollte zuallererst wirtschaftlich sein. – Das Fortbewegungsmittel sollte sportlich sein. – Das Fortbewegungsmittel sollte meinen ästhetischen Ansprüchen entsprechen. – Das Fortbewegungsmittel sollte, so weit möglich, ökologische Belange berücksichtigen (u.a. geringer Spritverbrauch, umweltverträgliche Herstellung). (6er– Skala von sehr wichtig bis sehr unwichtig)
- F2. **Verkehrsmittelnutzung:** Welches Verkehrsmittel nutzen Sie am meisten, um Ihre (näheren) persönlichen und beruflichen Orte und Ziele zu erreichen?
Die Antwortvorgaben: Pkw / Öffentliche (Nah-)Verkehrsmittel (u.a. Bus, Zug, Bahn, Flugzeug) / Fahrrad / Ich benutze so gut wie keine Verkehrsmittel, ich erreiche alles zu Fuß. / Sonstiges (nämlich).
- F3. **Pkw-Nutzung:** Wenn Sie hauptsächlich einen Pkw nutzen, wie viele Kilometer fahren Sie mit Ihrem Automobil pro Jahr? Bitte schätzen Sie.
- F4. **Besitz / Anschaffungsbereitschaft (Nutzung) eines Elektromobils:** Besitzen Sie bereits ein Elektro– Mobil, also ein Automobil oder ein sonstiges Fahrzeug, das durch Strom resp. ein Akku angetrieben wird?
Die Antwortvorgaben: Ja, ich besitze ein Elektromobil. / Nein, ich plane die Anschaffung eines Elektromobils in den nächsten 12 Monaten. / Nein, aber ich habe schon einmal über die Anschaffung eines Elektromobils nachgedacht. / Nein, ich besitze kein Elektromobil und habe auch noch nicht über eine Anschaffung nachgedacht.
- F5. **Geplante Nutzungsart des Elektromobils:** Angenommen Sie würden sich in den nächsten drei Jahren ein Elektromobilanschaffen, wie würden Sie es voraussichtlich nutzen – eher privat oder eher beruflich?
Die Antwortvorgaben: beruflich / privat / sowohl beruflich als auch privat / Eine Anschaffung kommt für mich in den nächsten drei Jahren nicht in Frage.
- F6. **Geplante Nutzungshäufigkeit des Elektromobils:** Wie häufig würden Sie dieses Elektromobil nach einer möglichen Anschaffung nutzen? Die Antwortvorgaben: täglich / mehrmals wöchentlich / mehrmals im Monat / seltener
- F7. **Kauf und Bezahlung:** Wenn Sie ein Elektromobil anschaffen würden, wie würden Sie den Kauf voraussichtlich bezahlen?
Die Antwortvorgaben: Eigenmittel / Sparguthaben; Kreditfinanzierung; Leasing; Kann ich noch nicht sagen.
- F8. **Anschaffungshöhe:** Wie hoch dürfte der Kaufpreis eines für Sie passenden Elektromobils (Neuwagen) höchstens sein? Bitte geben Sie einen Maximalwert in Euro an.
- F9. **Stellplatz:** Besitzen Sie derzeit einen eigenen Stellplatz oder eine eigene Garage, die auch für die Betankung eines solchen Elektromobils umgerüstet werden könnte?
Die Antwortvorgaben: Ja, eine eigene / gemietete Garage ohne Umrüstmöglichkeit. – Ja, eine eigene / gemietete Garage mit Umrüstmöglichkeit. – Ja, einen festen Pkw-Stellplatz (eigen / gemietet) ohne Umrüstmöglichkeit. – Ja, einen festen Pkw-Stellplatz (eigen / gemietet) mit Umrüstmöglichkeit. – Nein, weder noch.
- F10. **Betankung / Aufladung:** Wo resp. wie würden Sie Ihr Elektromobil voraussichtlich „betanken“?
Die Antwortvorgaben: überwiegend an privater Ladestation, d.h. zu Hause an einer entsprechenden Stromsteckdose; überwiegend an öffentlichen Ladestationen, d.h. an speziellen öffentlichen Parkplätzen mit Ladefunktion; sowohl an privater wie auch an öffentlichen Ladestationen.
- F11. **Favorisierter Bezahlweg für Betankung / Aufladung:** Falls Sie Ihr Elektromobil an öffentlichen Ladestationen aufladen müssten, auf welchem Wege würden Sie entstehenden Kosten bevorzugt begleichen? Anmerkung: Auch, wenn derzeit das Betanken resp. Aufladen von Elektromobilen oft noch kostenlos bzw. im Kaufpreis des Elektromobils eingeschlossen ist, nennen Sie bitte den Bezahlweg bzw. die Bezahlart, die Ihnen am liebsten wären!
Die Antwortvorgaben: per Dateneingabe, direkt an der Ladestation bezahlen; mit Hilfe des Handys bzw. einer App; mit Hilfe eines Spezialschlüssels; mit Hilfe einer speziellen Zugangskarte; Sonstiges (nämlich).
- F12. **Favorisierte Bezahlart für Betankung / Aufladung:** Falls Sie Ihr Elektromobil an öffentlichen Ladestationen aufladen müssten, welche Bezahlart würden Sie dafür bevorzugen?
Die Antwortvorgaben: Vorkasse; Bezahlssysteme (wie z.B. PayPal, Sofortüberweisung.de); Bezahlung auf Rechnung; Kreditkarte; Elektronisches Lastschriftverfahren; Digitale Rechnungsanbieter (wie z.B. Klarna, Billsafe); Sonstiges (nämlich)
- F13. **Probleme / Sicherheitsbedenken:** Ganz generell, welche Probleme oder Sicherheitsbedenken sehen Sie, wenn Sie an Fahrzeuge mit Elektromotor denken?
Die Antwortvorgaben: Reichweite (zu gering); Gefahr durch Elektrizität (Stromschlag / Brandgefahr); Technikproblem (Defekt im Akku); Geschwindigkeit (zu gering); Gefahr für andere Personen durch geringe Fahrgeräusche (zu leise); Sicherheit (durch längeren Bremsweg); Zukunftssicherheit (Technologiestand veraltet schnell); Sonstiges. (6er– Skala von „01 = trifft voll und ganz zu“ bis „6 = trifft überhaupt nicht zu“.)
- F14. **Generelle Haltungen und Einschätzungen:** In wie weit können Sie folgenden Aussagen zustimmen?
Die Antwortvorgaben: Die Industrie hat die Entwicklung moderner Elektromobile verschlafen. / Ich ändere üblicherweise mein Verhalten erst, wenn dies auch andere tun. / Ich bin bereit, mehr Geld für Produkte auszugeben, wenn diese umweltschonender sind. / Die Politik muss solche Produkte, die die Umwelt schonen, stärker fördern. / Ich würde heute schon lieber ein Elektroauto als ein Auto mit herkömmlichem Antrieb fahren. / Die Verbesserung von Diesel– und Benzinmotoren ist viel sinnvoller als die Entwicklung / neuer Antriebssysteme, wie z.B. Elektromotoren. / Ich benötige kein eigenes Auto mehr, ich bin mehr an flexibel mietbaren Autos interessiert. (6er– Skala von „01 = trifft voll und ganz zu“ bis „6 = trifft überhaupt nicht zu“.)
- F15. **Bedeutung staatlicher Fördermöglichkeiten:** Wie wichtig sind Ihrer Meinung die folgenden Faktoren, um von staatlicher Seite die Anschaffung von Elektromobilen erleichtern bzw. unterstützen?
Die Antwortvorgaben: Ausbau öffentlicher Ladestationen / Steuerermäßigungen / Prämien und Zuschüsse / Ausweisung spezieller Parkflächen / Erlaubnis für Sonderspuren / Vereinfachung und Vereinheitlichung der Bezahlmöglichkeiten (Bezahlung der Automobilaufladung) / Sonstiges (nämlich). (6er– Skala von sehr wichtig bis sehr unwichtig)
- F16. **Prognose:** Was glauben Sie, wann wird der Besitz und die Nutzung von Elektromobilen in Deutschland selbstverständlich sein?
Die Antwortvorgaben: in bis zu zwei Jahren / in drei bis fünf Jahren / in sechs bis zehn Jahren / in mehr als zehn Jahren / Das kann ich derzeit noch nicht beurteilen.