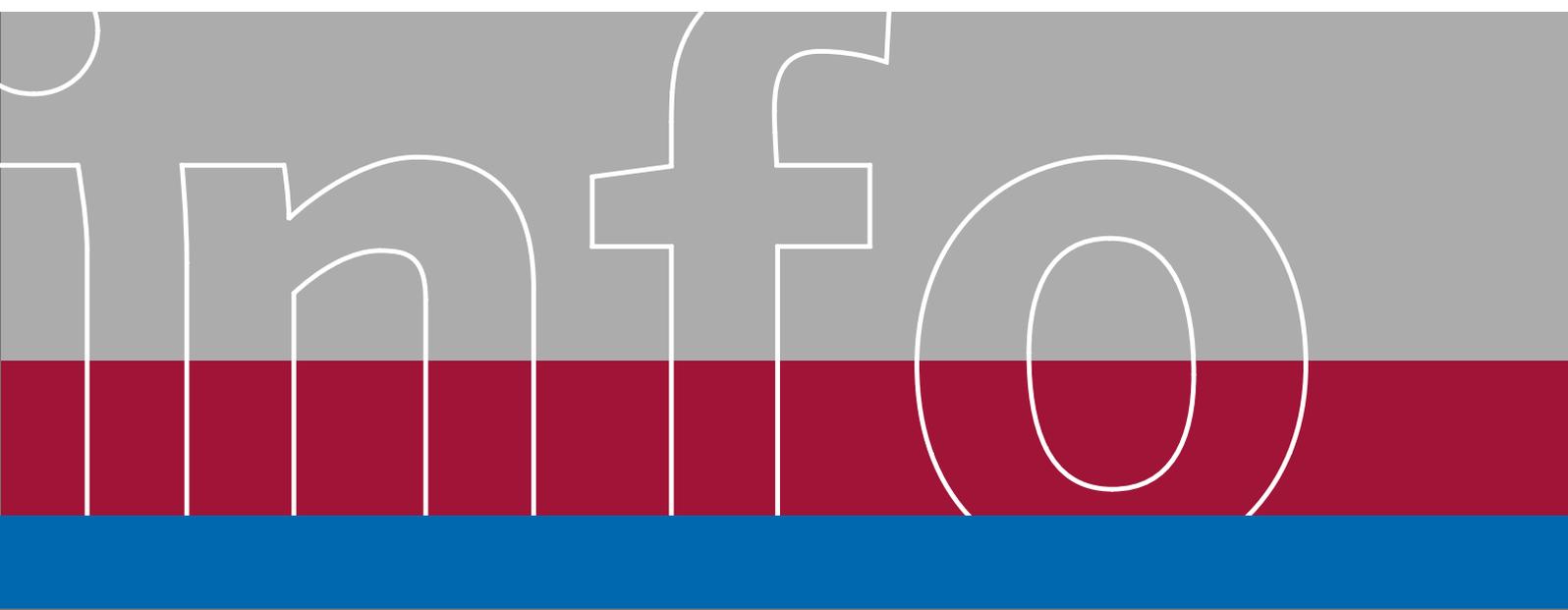


## Fakten und Argumente

# Meinungsbild E-Mobilität

## Meinungsbild der Bevölkerung zur Elektromobilität

Berlin, 27. Mai 2019



## Zusammenfassung

- Die größte Bekanntheit bei den alternativen Antriebsarten hat mit Abstand die Elektromobilität (62 Prozent) gefolgt von Hybridantrieben (31 Prozent). Gasbetriebene Fahrzeuge kennen rund 20 Prozent der Befragten.
- Knapp 60 Prozent der Bürgerinnen und Bürger äußern ein grundsätzliches Interesse an Elektromobilität, allerdings sagen auch knapp 40 Prozent, dass Sie daran kein Interesse haben.
- Als wahrscheinlichste Informationsquelle werden mit Abstand Autohäuser bzw. der örtliche Fachhändler genannt. Werden die Informationsquellen vorgegeben, können sich immerhin gut ein Fünftel vorstellen, sich bei ihrem Stromversorger oder Stadtwerk zu informieren.
- Die meistgenannten Hinderungsgründe für die Anschaffung eines Elektrofahrzeugs sind der hohe Anschaffungspreis gefolgt von der geringeren Reichweite sowie der Verfügbarkeit öffentlicher Ladesäulen. Für den Kauf eines Elektroautos sprechen die Umweltfreundlichkeit und die geringeren Betriebskosten.
- Fast zwei Drittel der Befragten würden ein E-Fahrzeug am liebsten zuhause laden, für mehr als die Hälfte wäre dies auch die einfachste Möglichkeit.
- Als schwierigste Möglichkeit wird das Laden an öffentlichen Ladesäulen eingeschätzt, dicht gefolgt von der Möglichkeit, am Arbeitsplatz ein Elektrofahrzeug zu laden.
- Mehr als die Hälfte der Bevölkerung sieht Elektroautos grundsätzlich als umweltfreundlich an.
- Weniger als 30 Prozent der Befragten wissen, dass ihr Stromversorger Ladesäulen im öffentlichen Bereich anbietet und weniger als 10 Prozent kennen Angebote für Ladestationen für die eigene Garage (sogenannte Wallboxes). Die große Mehrheit der Befragten hat keine Kenntnis von solchen Angeboten.

## Methodische Hinweise

Die Datenerhebung wurde über drei Kalenderwochen hinweg im Januar 2019 vom Marktforschungsinstitut prolytics market research GmbH, Dortmund durchgeführt.

Die Grundgesamtheit bilden Privathaushalte im Bundesgebiet. Ansprechpartner sind Personen, die für die Energieversorgung im Haushalt (mit)verantwortlich sind. Die Bruttostichprobe umfasste 1.200 Interviews. Die Stichprobenziehung erfolgte nach Gabler-Häder.

Die Datenerhebung erfolgte mittels computergestützter telefonischer Interviews (CATI) im institutseigenen Telefonstudio. Eingesetzt wurde ein standardisierter Fragebogen mit einer durchschnittlichen Interviewdauer von ca. 8 Minuten. Sofern offene Fragen gestellt wurden, d. h. Fragen ohne vorgegebene Antwortmöglichkeiten, sind diese in den Ergebnissen mit dem Zusatz „ungestützt“ versehen.

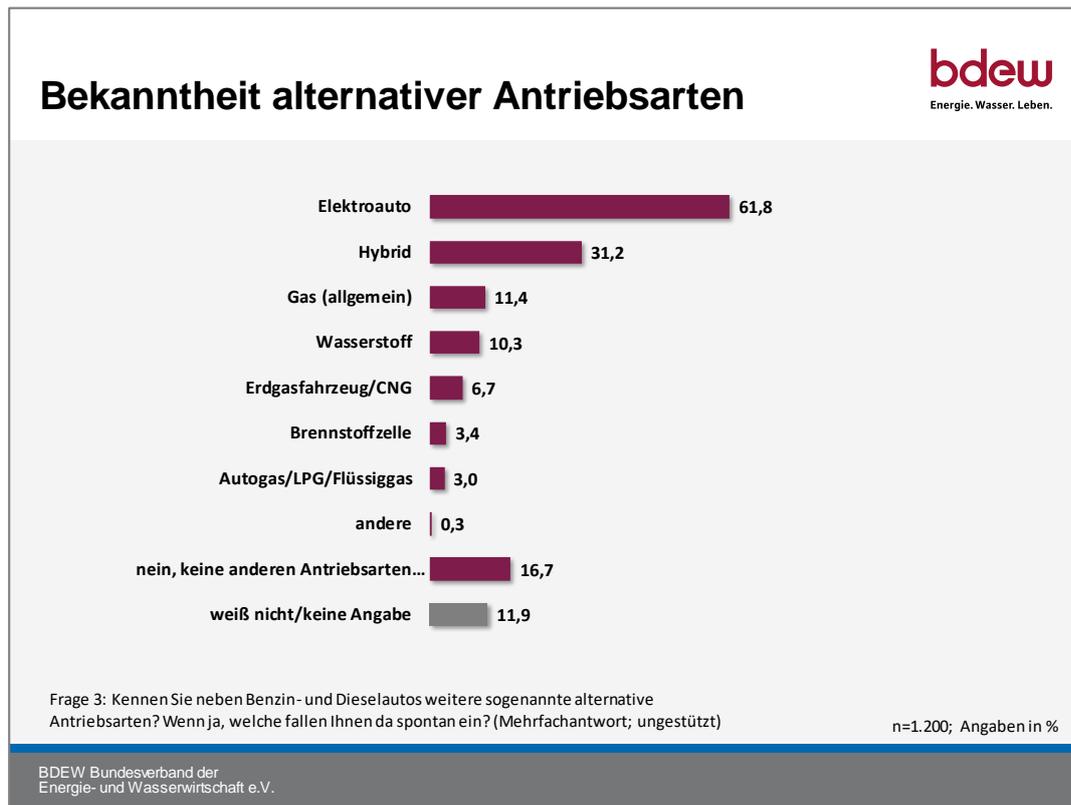


Abb. 1: Bekanntheit alternativer Antriebsarten

Bei der Bekanntheit sogenannter „alternativer Antriebsarten“ liegt das Elektroauto weit vorne: Fast zwei Drittel geben bei der offenen Frage, d. h. ohne vorgegebene Antwortmöglichkeiten, das Elektroauto als eine ihnen bekannte alternative Antriebsform an. Auf Rang zwei kommt das Hybridauto, das von fast einem Drittel der Befragten genannt wurde. Der Wasserstoff- bzw. der Brennstoffzellenantrieb wurde von rund 15 Prozent und verschiedene gasbetriebene Antriebsformen von insgesamt rund 20 Prozent der Befragten genannt (Gas allgemein, Erdgas/CNG und Autogas/LPG). Jedoch konnten rund 30 Prozent der Befragten mit dem Stichwort „alternative Antriebsarten“ nichts anfangen bzw. konnten dazu keine Angabe machen.

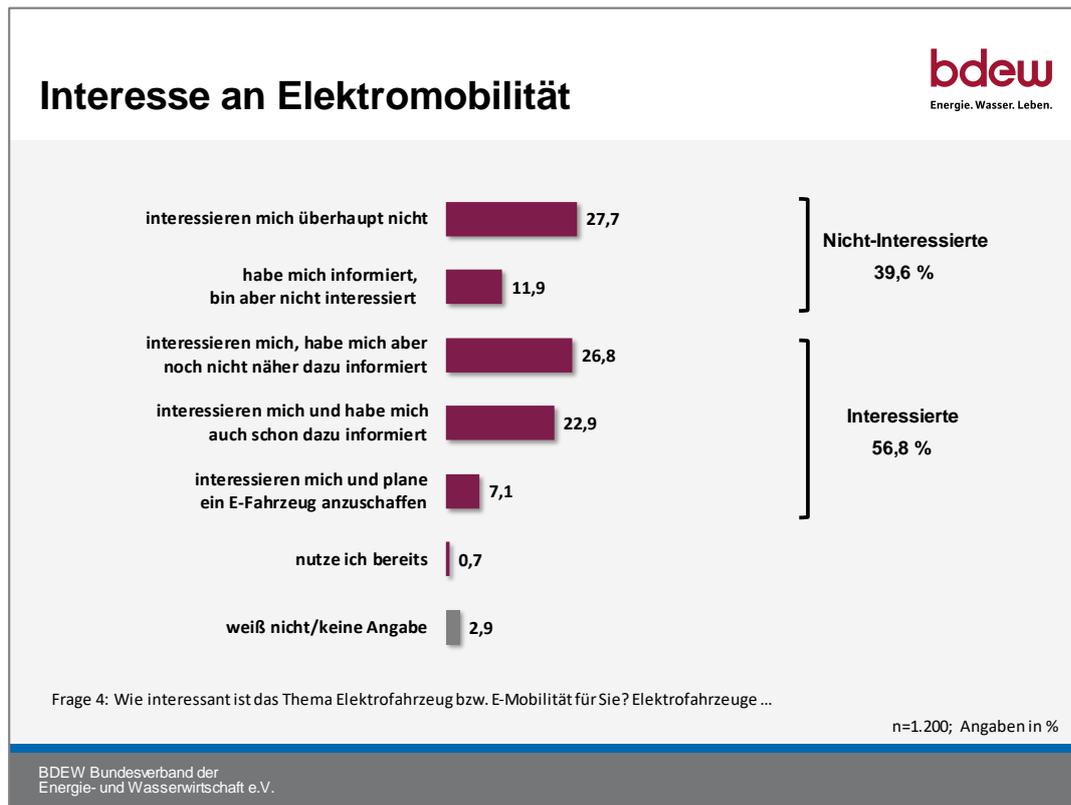


Abb. 2: Interesse an Elektromobilität

Die Mehrheit der Befragten interessiert sich für das Thema Elektromobilität und hat sich zum Teil bereits informiert oder plant die Anschaffung eines E-Fahrzeugs. Knapp 40 Prozent haben kein Interesse an dem Thema. Hiervon hat ein Großteil grundsätzlich kein Interesse, ein geringerer Teil hat sich zwar informiert, ist aber trotzdem nicht interessiert.

Nur 0,7 Prozent der Befragten nutzen bereits ein Elektrofahrzeug (ob als Eigenfahrzeug oder im Rahmen von bspw. Car Sharing ist hieraus nicht ersichtlich). Dieser Anteil entspricht jedoch in etwa dem aktuellen Anteil von E-Fahrzeugen im KfZ-Bestand in Deutschland (KBA, Januar 2019: ca. 150.000 zugelassene batterieelektrische und Plug-in Hybridfahrzeuge und Gesamtbestand von 47 Mio. PKW).

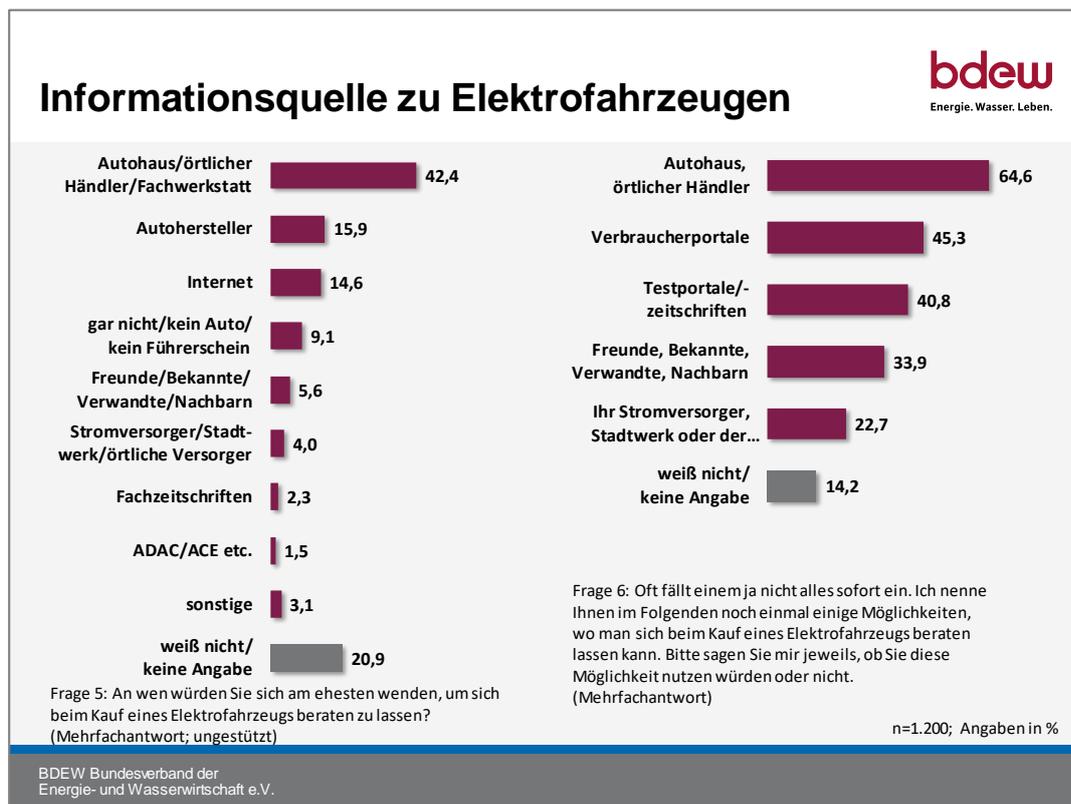


Abb. 3: Informationsquellen zu Elektromobilität

Auf die offene Frage, d. h. ohne vorgegebene Antwortmöglichkeiten, nach dem bevorzugten Ansprechpartner beim Kauf eines Elektroautos, wird von den Befragten das Autohaus vor Ort als die mit Abstand wichtigste Informationsquelle genannt. Auf den Plätzen zwei und drei folgen Autohersteller und das Internet. Der Stromversorger oder das örtliche Stadtwerk kommt bei der offenen Frage nach dem bevorzugten Ansprechpartner nur 4 Prozent der Befragten in den Sinn. Etwa ein Fünftel der Befragten wüssten nicht bzw. machen keine Angabe dazu, an wen sie sich beim Kauf eines E-Fahrzeugs wenden sollten.

Auch wenn gezielt nach bestimmten Informationsquellen beim E-Auto-Kauf gefragt wird, d. h. mit der Vorgabe von Antwortmöglichkeiten, liegt der lokale Autohändler auf Platz eins, gefolgt von Verbraucher- oder Testportalen. Bei dieser Fragevariante lässt sich jedoch ein deutlicher Unterschied bei der Einschätzung bzgl. des Stromversorgers oder örtlichen Stadtwerks beim E-Auto-Kauf erkennen: Wird explizit danach gefragt, ob die Befragten sich beim Kauf eines E-Fahrzeugs an ihren Stromversorger oder ihr örtliches Stadtwerk wenden würden, so würden das fast ein Viertel der Befragten tun. Daraus lässt sich folgern: Spontan fällt den Wenigsten der Stromversorger oder das örtliche Stadtwerk als mögliche Informationsquelle beim E-Auto-Kauf ein. Doch wenn explizit auf die Möglichkeit dieser Informationsquelle hingewiesen wird, wird das von einem Teil der Befragten als durchaus plausible, denkbare Option gesehen.

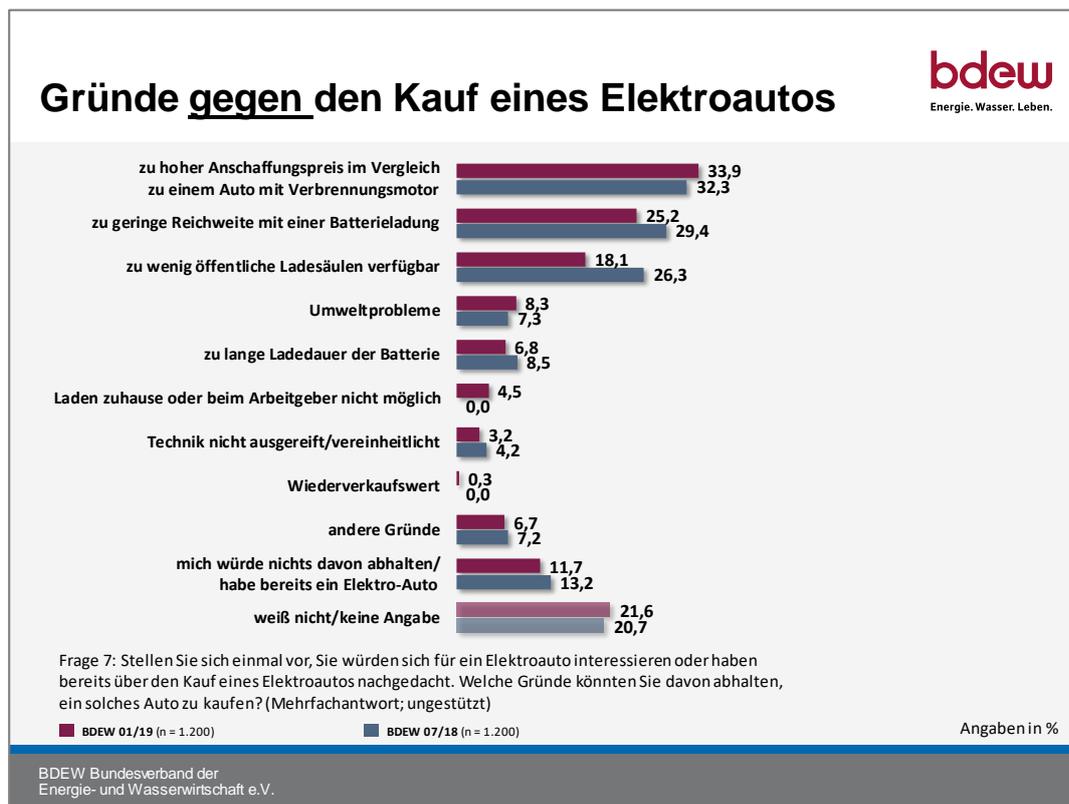


Abb. 4: Gründe gegen den Kauf eines Elektroautos

Der bedeutendste Grund, der aus Sicht der Befragten gegen den Kauf eines E-Fahrzeugs spricht, ist der vergleichsweise hohe Anschaffungspreis. Während bei der letzten Befragung von Juli 2018 noch ein Kopf-an-Kopf-Rennen der „Top Drei Hindernisse“ beim E-Auto-Kauf erkennbar war – Anschaffungspreis, Reichweite und öffentliche Ladeinfrastruktur – haben sich die Abstände zwischen diesen drei am häufigsten genannten Gründen bei der aktuellen Erhebung deutlich vergrößert. Den Anschaffungspreis sieht immer noch die Mehrheit der Befragten als Hemmnis, die Reichweite und die Ladeinfrastruktur inzwischen jedoch deutlich weniger. Insbesondere bei der Verfügbarkeit der öffentlichen Ladeinfrastruktur ist ein deutlicher Unterschied zwischen den beiden Erhebungswellen erkennbar: Während sie bei der Erhebung von Juli 2018 noch von 26 Prozent der Befragten als Hemmnis gesehen wurde, ist sie bei der aktuellen Erhebung nur noch von 18 Prozent genannt worden. Für knapp 12 Prozent der Befragten gibt es keine Gründe, die gegen den Kauf eines E-Fahrzeugs sprechen oder sie besitzen bereits eins. Immerhin mehr als einem Fünftel der Befragten sind keine möglichen Gründe gegen den Kauf eines E-Autos in den Sinn gekommen bzw. sie haben keine Angabe gemacht.

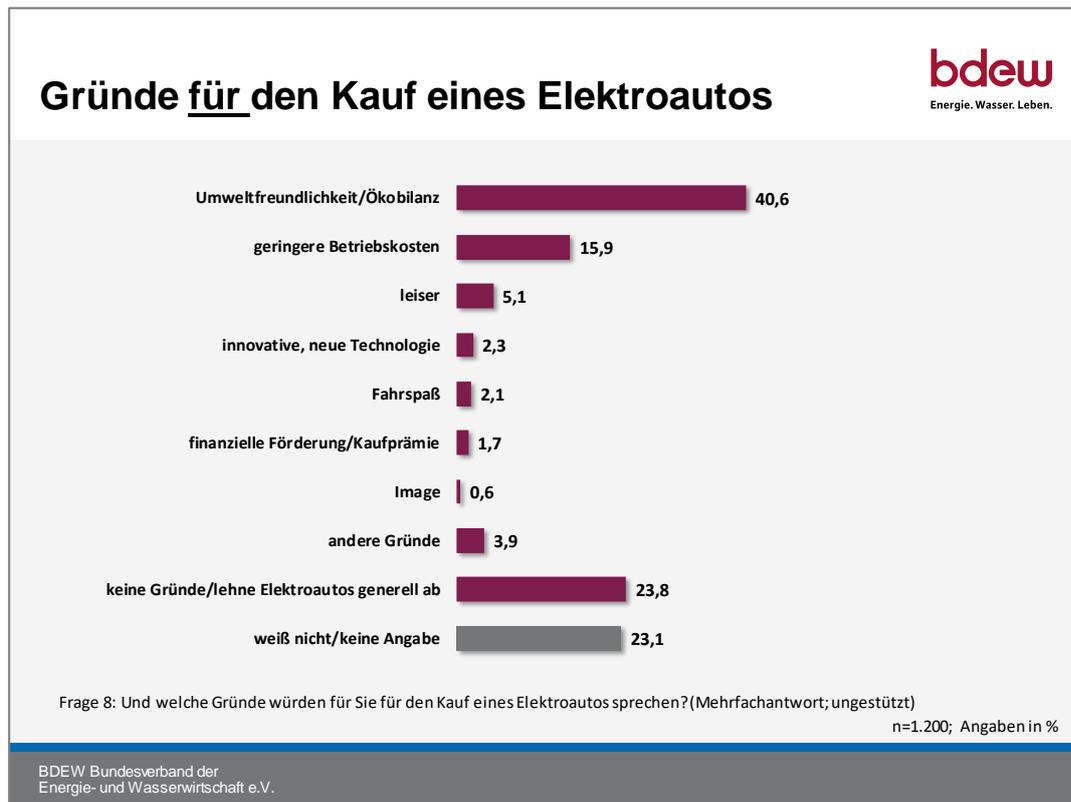


Abb. 5: Gründe für den Kauf eines Elektroautos

Betrachtet man nicht die Hemmnisse *gegen* sondern die Beweggründe *für* den E-Auto-Kauf, stehen die Umweltfreundlichkeit bzw. die Ökobilanz auf Platz eins. Mit deutlichem Abstand werden weitere Vorteile eines E-Fahrzeugs wie geringere Betriebskosten, geringerer Lärmpegel, Innovation oder Fahrspaß genannt – Vorteile, die eventuell erst dann spürbar werden, wenn ein E-Auto aktiv genutzt wird, was auf einen geringen Anteil der Befragten zutrifft (Vgl. Abb. 2). Bei dieser offen gestellten Frage, d. h. ohne die Vorgabe von Antwortmöglichkeiten, wurden von knapp der Hälfte der Befragten keine Beweggründe für den E-Auto-Kauf genannt bzw. E-Fahrzeuge grundsätzlich abgelehnt oder keine Angabe gemacht. Das deckt sich in etwa mit der Anzahl von 40 Prozent der Befragten, die kein Interesse am Thema Elektromobilität geäußert haben (Vgl. Abb.2).

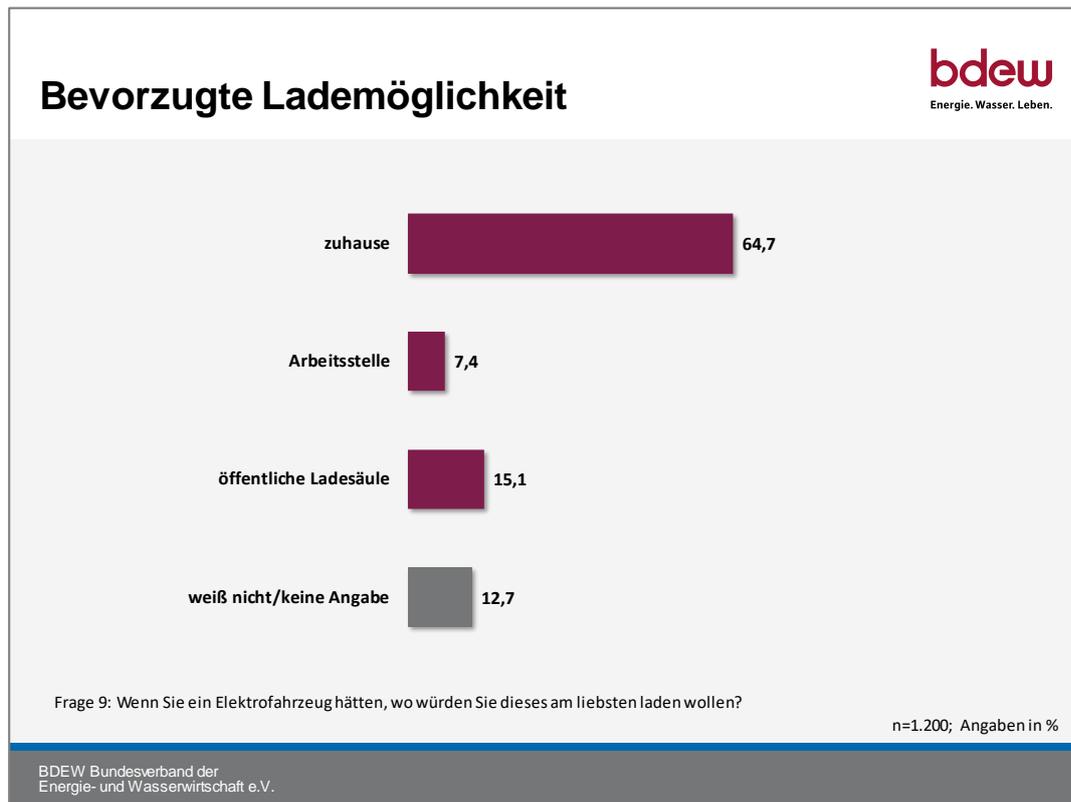


Abb. 6: Bevorzugte Lademöglichkeit

Als bevorzugte Lademöglichkeit nennt die Mehrheit von 65 Prozent der Befragten das private Laden zu Hause. Nur knapp 23 Prozent würden öffentliche Ladesäulen oder die Lademöglichkeit am Arbeitsplatz bevorzugen. Die Wahrnehmung der Befragten, die in der Regel kein E-Fahrzeug nutzen, ist erstaunlich konsistent mit dem empirisch beobachtbaren Verhältnis zwischen ca. 80 Prozent privatem (zu Hause und an der Arbeitsstelle) und 20 Prozent öffentlichem Laden von E-Fahrzeug-Nutzern. Weitere 13 Prozent geben keine Auskunft über die von ihnen bevorzugte Lademöglichkeit.

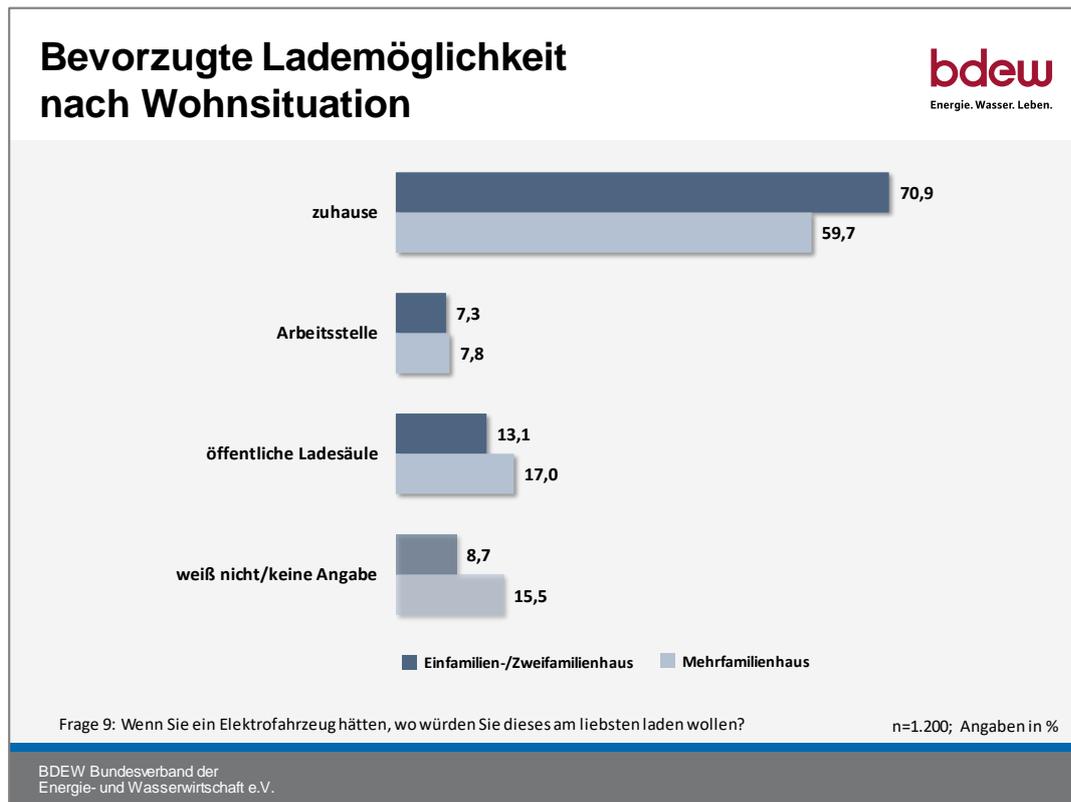


Abb. 7: Bevorzugte Lademöglichkeit nach Wohnsituation

Bei der Differenzierung der bevorzugten Lademöglichkeit nach Wohnsituation fällt auf, dass die Bewohner von Einfamilien- bzw. Zweifamilienhäusern eher zu Hause laden würden (71 Prozent) als die Bewohner von Mehrfamilienhäusern (60 Prozent). Dennoch wäre das Laden zu Hause für beide Gruppen die mit Abstand attraktivste Variante. Dementsprechend geben die Bewohner von Mehrfamilienhäusern etwas öfter die öffentliche Ladesäule als bevorzugte Lademöglichkeit an (17 Prozent). Die Möglichkeit des Ladens an der Arbeitsstelle wurde von beiden Gruppen in etwa gleich häufig genannt. Zudem fällt auf, dass fast doppelt so viele Befragte aus Mehrfamilienhäusern keine Aussage über die von ihnen bevorzugte Lademöglichkeit treffen können, als befragte Bewohner von Einfamilien- bzw. Zweifamilienhäusern.

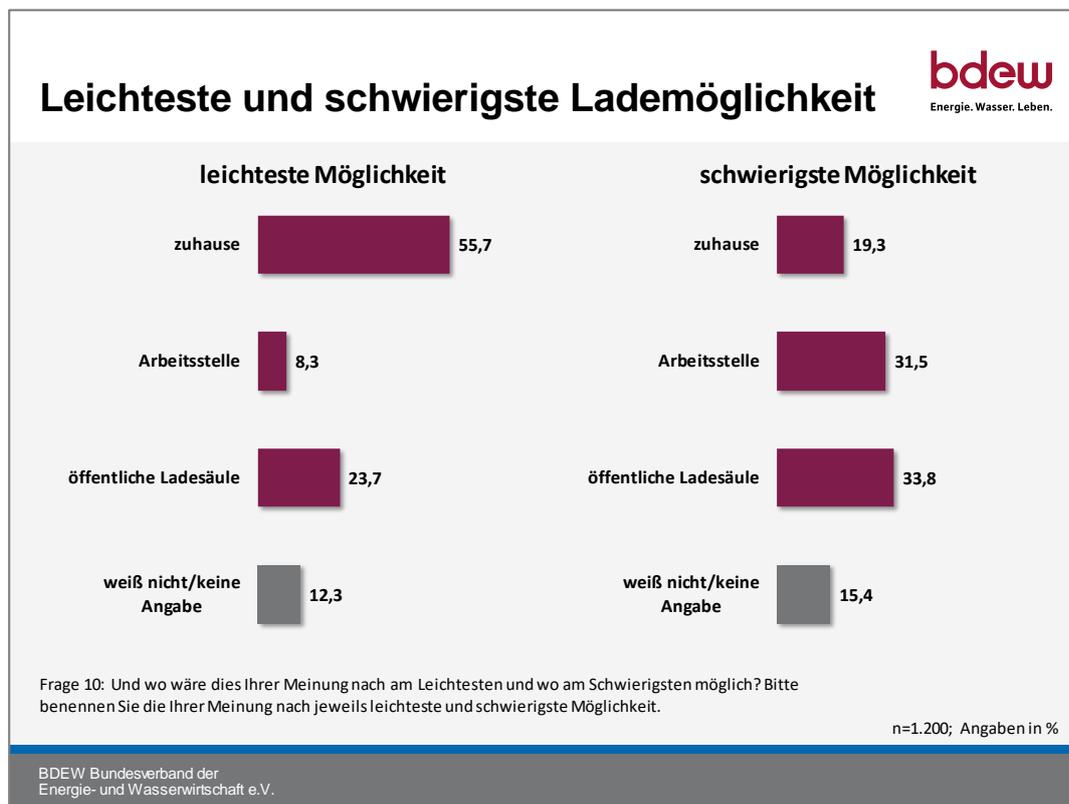


Abb. 8: Leichteste und schwierigste Lademöglichkeit

Im Unterschied zur Frage der bevorzugten Lademöglichkeit (Abb. 6 und Abb. 7) wurden die Befragten zudem gebeten, die für sie leichteste und schwierigste Möglichkeit zum Laden anzugeben. Hier wird also nicht nach der Wunschlöglichkeit sondern nach der Einschätzung zur tatsächlichen Machbarkeit gefragt.

Dabei betrachten mehr als die Hälfte der Befragten (56 Prozent) die Möglichkeit zu Hause zu laden als leichteste Lademöglichkeit. Deutlich dahinter befindet sich die öffentliche Ladesäule mit knapp 24 Prozent, gefolgt von der Arbeitsstelle mit 8 Prozent.

Auf der anderen Seite ist für knapp 34 Prozent der Befragten die öffentliche Ladesäule die schwierigste Möglichkeit ihr E-Fahrzeug zu laden, dicht gefolgt von der Arbeitsstelle mit knapp 32 Prozent. Immerhin noch jeder Fünfte nannte das Laden zu Hause als die schwierigste Möglichkeit. 12 bzw. 15 Prozent der Befragten konnten keine Angaben zur leichtesten bzw. schwierigsten Lademöglichkeit machen.



Abb. 9: Leichteste und schwierigste Lademöglichkeit nach Wohnsituation

Bei der differenzierten Betrachtung fällt auf, dass es Bewohnern von Einfamilien- bzw. Zweifamilienhäusern deutlich leichter erscheint, ein E-Fahrzeug zu Hause zu laden als dies für Bewohner von Mehrfamilienhäusern der Fall ist. Dennoch ist es aber auch hier für beide Gruppen immer noch die am leichtesten machbare Option. Trotzdem halten 15 Prozent der Ein- und Zweifamilienhaus-Nutzer das Laden zu Hause für die schwierigste Möglichkeit, bei den Mehrfamilienhausnutzern sind es 23 Prozent.

Ein umgekehrtes Bild ergibt sich bei öffentlichen Ladestationen. Diese Lademöglichkeit empfinden deutlich mehr Bewohner von Mehrfamilienhäusern als einfachste Lademöglichkeit im Vergleich zu den Bewohnern von Ein- und Zweifamilienhäusern. Diese Gruppe nannte hingegen das öffentliche Laden am häufigsten als die schwierigste Möglichkeit.

Die Arbeitsstelle als leichteste Lademöglichkeit wurde unabhängig von der Wohnsituation nur selten genannt. Wie schon bei der Frage nach der bevorzugten Lademöglichkeit gaben erneut mehr Bewohner von Mehrfamilienhäusern die Antwort „weiß nicht/keine Angabe“ als Bewohner von Einfamilien- bzw. Zweifamilienhäusern.

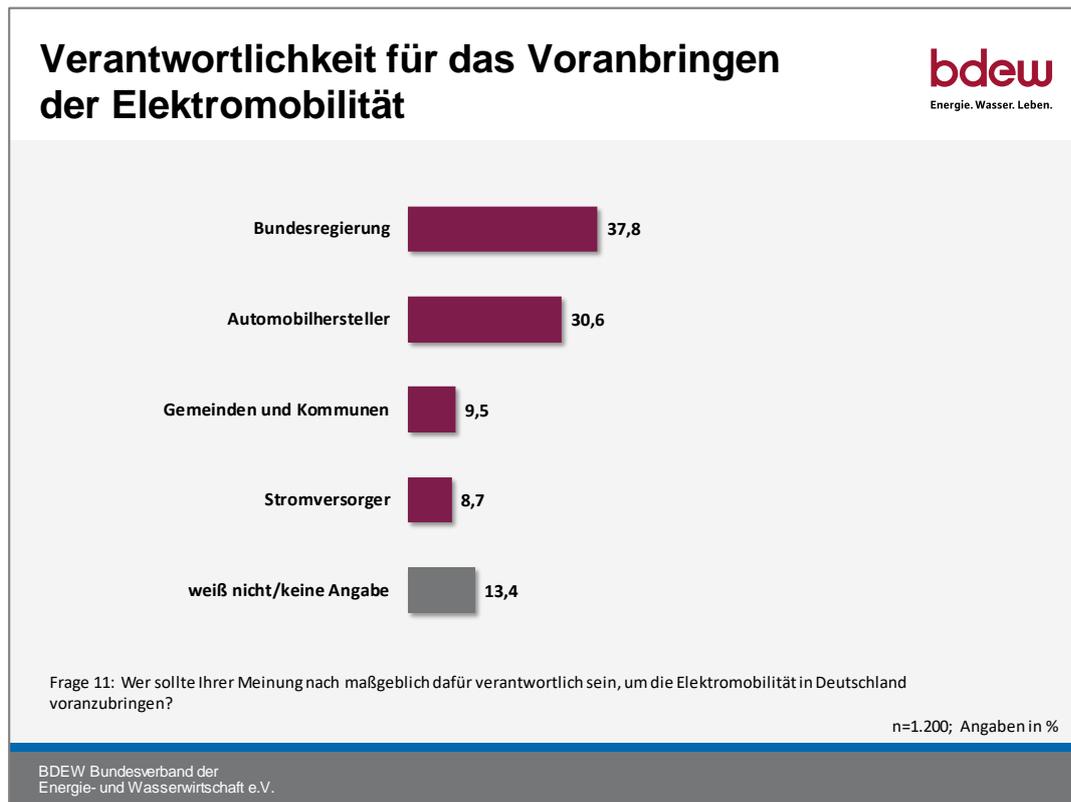


Abb. 10: Verantwortlichkeit für das Voranbringen der Elektromobilität

Die Verantwortlichkeit für das Voranbringen der Elektromobilität sehen gut ein Drittel der Befragten bei der Bundesregierung (38 Prozent) und knapp ein Drittel bei den Automobilherstellern (31 Prozent). Lediglich knapp 9 Prozent sehen die Verantwortung bei den Stromversorgern. Weitere 13 Prozent äußerten sich nicht zur Verantwortlichkeit für das Voranbringen der Elektromobilität.

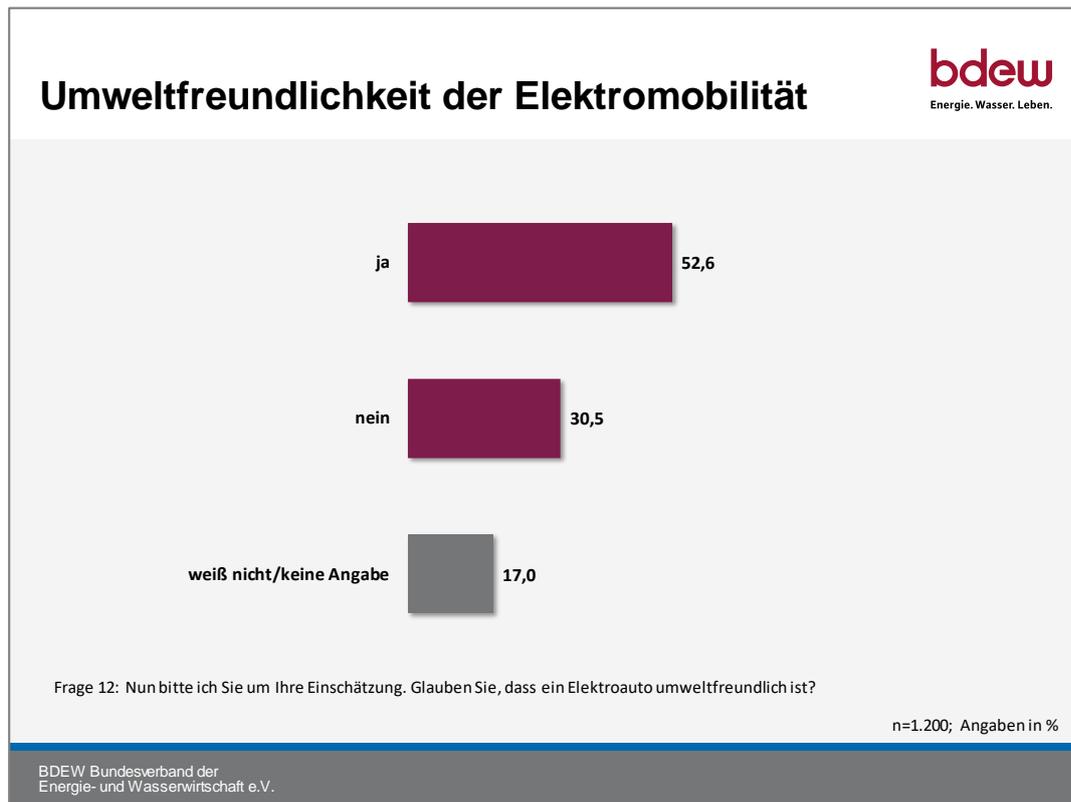


Abb. 11: Umweltfreundlichkeit der Elektromobilität

Die Frage, ob ein Elektrofahrzeug generell umweltfreundlich ist, wurde von mehr als der Hälfte der Befragten mit „ja“ beantwortet. Etwa 30 Prozent schätzen ein Elektroauto dagegen nicht als umweltfreundlich ein. Fast jeder Fünfte konnte sich zu der Frage nicht äußern.

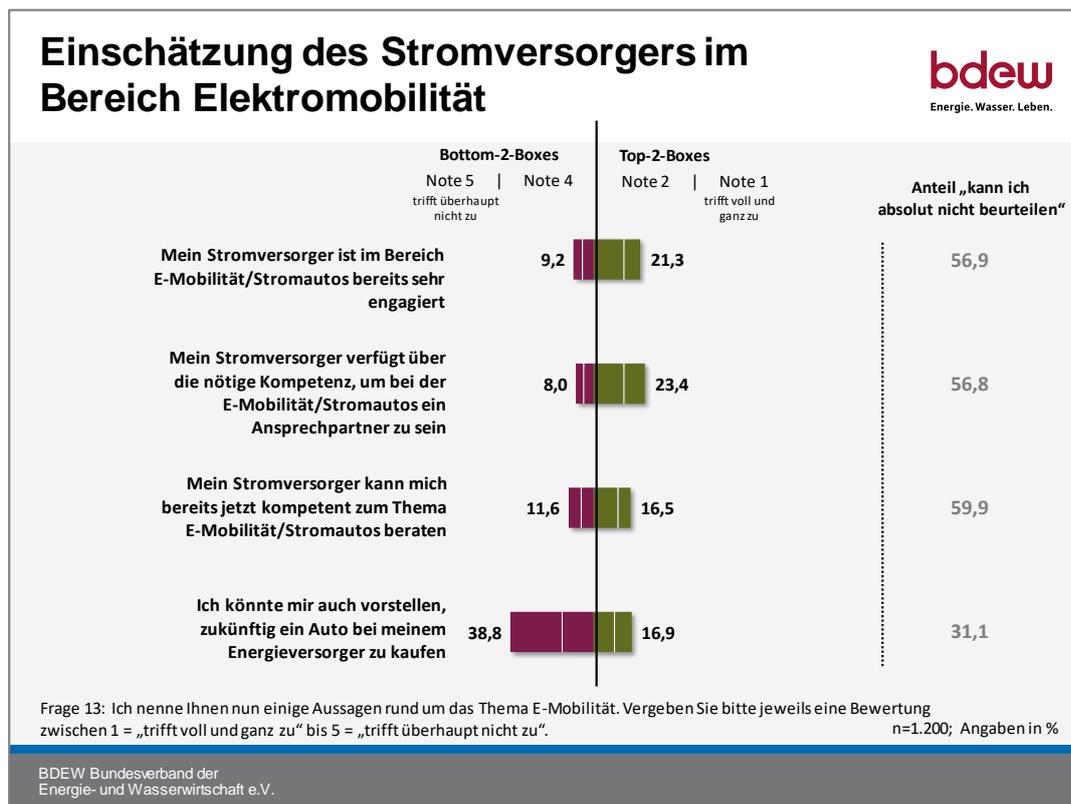


Abb. 12: Einschätzung des Stromversorgers im Bereich Elektromobilität

Auf die Frage nach dem Engagement des eigenen Stromversorgers im Bereich E-Mobilität gaben knapp 21 Prozent der Befragten an, dass ihr Stromversorger bei diesem Thema bereits sehr engagiert sei („trifft voll und ganz zu“/„trifft zu“). Auf der anderen Seite sind jedoch auch etwas mehr als 9 Prozent der Meinung, dass dies für ihren Stromanbieter nicht zutrifft („trifft nicht zu“/„trifft überhaupt nicht zu“). Ein ähnliches Meinungsbild über ihren Stromversorger herrscht auch bei der Frage nach der nötigen Kompetenz, um beim Thema E-Mobilität ein geeigneter Ansprechpartner zu sein. 23 Prozent meinen, dies treffe zu, 8 Prozent sehen das nicht so.

Wird explizit nach der Beratungskompetenz gefragt, verschlechtert sich die Einschätzung der Kunden etwas. Hier sind nur etwa 17 Prozent der Befragten der Meinung, dass ihr Stromanbieter sie bereits jetzt ausreichend zu diesem Thema beraten kann und 12 Prozent trauen ihrem Stromversorger eine Beratung zum Thema E-Mobilität nicht zu. Immerhin 17 Prozent können sich vorstellen, zukünftig ein E-Auto bei ihrem Energieversorger zu kaufen, fast 40 Prozent halten das für nicht vorstellbar.

Nicht zu vernachlässigen sind die Anteile derjenigen, die die Aussagen nicht beurteilen können: Jeweils fast 60 Prozent der Befragten konnten zu den Bereichen Engagement, Kompetenz und Beratung keine Aussage treffen, lediglich zur Frage des zukünftigen Autokaufs gaben nur knapp 31 Prozent die Antwort „kann ich absolut nicht beurteilen“. Dies ist ein erstes Indiz dafür, dass die Stromversorger ihre Kommunikation und Information beim Thema Elektromobilität noch verbessern können.

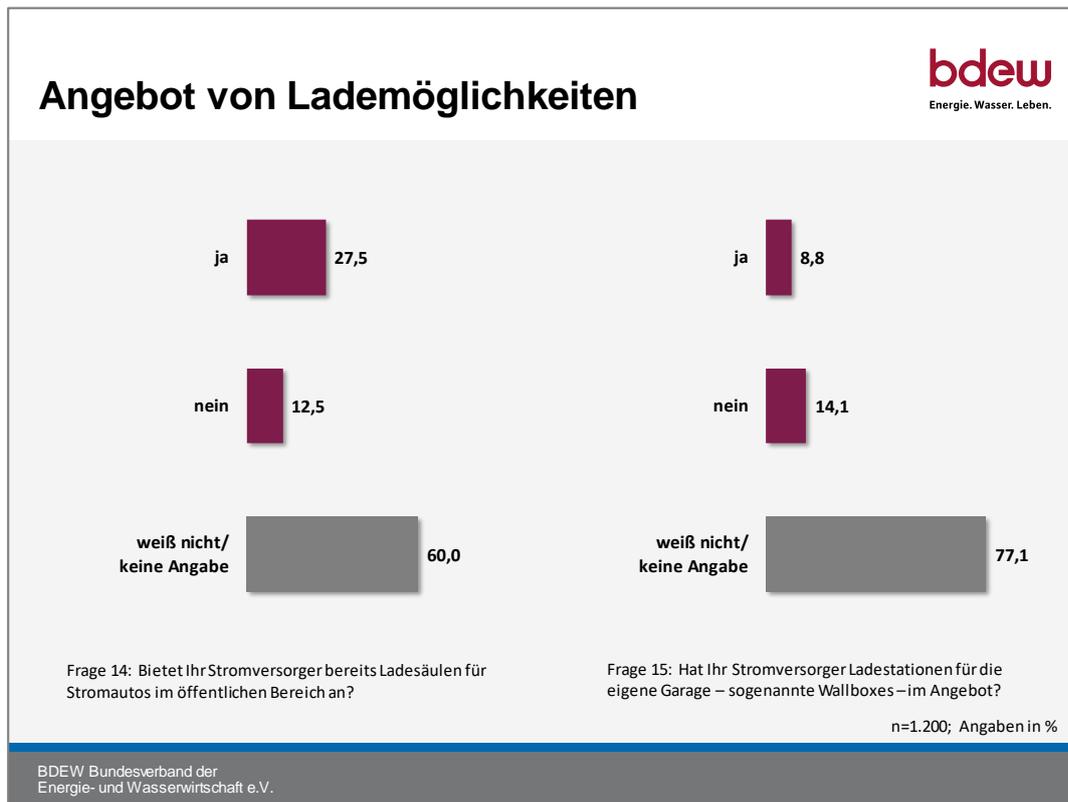


Abb. 13: Angebot von Lademöglichkeiten

Noch offensichtlicher wird dies bei den letzten beiden Fragen: Die Mehrheit der Befragten weiß nicht, ob ihr Stromversorger bereits Ladesäulen für E-Autos im öffentlichen Bereich (60 Prozent) oder private Ladestationen (sogenannte Wallboxen) anbietet (77 Prozent).

Die Frage, ob ihr Stromversorger Ladesäulen im öffentlichen Bereich bereits anbietet, konnte nur gut jeder Vierte mit „ja“ beantworten, knapp 13 Prozent der Befragten verneinten die Frage.

Ob ihr Stromversorger sogenannte Wallboxes für die eigene Garage im Angebot hat, konnten nur 9 Prozent der Befragten bestätigen.

Der geringe Anteil derjenigen, die eine sichere Aussage über die Angebote ihres Stromversorgers im Bereich Elektromobilität geben konnten, zeigt deutlich auf, dass es hier großen Nachholbedarf bei der Informationspolitik der Kunden durch die jeweiligen Stromversorger gibt.

**Ansprechpartner:**

Christian Bantle  
Geschäftsbereich Strategie und Politik  
Abteilung Volkswirtschaft  
Telefon: +49 30 300199-1611  
christian.bantle@bdew.de

Julia Metz  
Geschäftsbereich Strategie und Politik  
Telefon: +49 30 300199-1063  
julia.metz@bdew.de