

PRESSEMELDUNG

Kaufprämie pusht Elektroautos – aber was bremst den nachhaltigen Boom?

- Der Anteil Elektroautos unter den Neuzulassungen erreicht Rekordhoch dank immer größerem Modellangebot, höheren Reichweiten, mehr öffentlichen Ladepunkten + erhöhter Umweltprämie
- Der Hauptgrund gegen Elektroautos für private Autofahrer, die einen Verbrenner anschaffen wollen, ist allerdings nicht der (Anschaffungs-) Preis, sondern die fehlende Möglichkeit, zuhause zu laden
- Keine der im Bundestag vertretenen Parteien thematisiert im Wahlprogramm für die Bundestagswahlen Förderungen für Heim-/ heimnahes Laden – Umweltprämie droht mittelfristig zu verpuffen

MÜNCHEN / BREMEN, 21.09.2021 | Mehr und mehr Autofahrer tauschen ihren Verbrenner gegen ein Elektroauto: Während der Elektroanteil (batterieelektrische Autos und Plug-in-Hybride) an den Pkw-Neuzulassungen noch im vierten Quartal 2019 bei nur 3% lag, stieg die Elektroquote im zweiten Quartal 2021 bereits auf 22%. Gründe hierfür sind vielfältig: Neben dem wachsenden Modellangebot und technologischen Fortschritten vor allem bei Reichweiten von Elektroautos steigt durch öffentliche Diskussionen rund um Umwelt- und Klimaschutz das Bewusstsein für alternative Antriebstechnologien bei Autos. Nicht zuletzt zeigen staatliche Förderprogramme wie die Kaufprämie für Elektroautos, reduzierte Steuersätze für die private Nutzung von Firmenwagen und der Ausbau von Ladeinfrastruktur bspw. an Fernstraßen Wirkung.

Der Trend zu Elektroautos wird hierzulande weiter gehen und an Dynamik gewinnen, wie die zum dritten Mal durchgeführte repräsentative Studie von *mm customer strategy* zeigt: Mit 51% spricht sich erstmalig die Mehrheit privater Neuwageninteressenten für ein reines Elektroauto (21%) oder einen Plug-In Hybriden (30%) als bevorzugte Antriebsart aus.

Der Teil der Bevölkerung, der sich beim nächsten Neuwagenkauf weiterhin für einen klassischen Benziner oder Diesel entscheidet, lässt sich durch Kaufprämien jedoch kaum von Elektroautos überzeugen. Die fehlende Möglichkeit, zuhause oder in unmittelbarer Nähe

des eigenen Heims laden zu können, ist für diese Käufergruppe der wichtigste Grund gegen E-Autos. Der Ausbau der *privaten* und *öffentlichen heimnahen* Ladeinfrastruktur ist insofern ein entscheidender Hebel für den breiten Umstieg auf Elektroautos.

Die Bundesregierung fördert E-Autos mit der verdoppelten Umweltprämie...

Aktuell setzt die staatliche Förderung primär an den Neuwagenpreisen an. Der staatliche Anteil der bestehenden „Umweltprämie“ wurde sogar verdoppelt: Ein reines Elektroauto mit einem Nettolistenpreis unter 40.000€ wird seit Juli 2020 inkl. Herstelleranteil mit 9.000€ statt vorher 6.000€ netto gefördert und reduziert somit den Kaufpreis erheblich.

...sowie die Installation privater Heimpladestationen...

Das Bundeswirtschaftsministerium geht im Masterplan Ladeinfrastruktur vom November 2019 davon aus, dass bis zu 85% der Ladevorgänge auf privatem Grund stattfinden und somit das ausreichende Vorhandensein von (privater) Ladeinfrastruktur mitentscheidend für einen E-Autokauf ist.¹

Entsprechend fördert die Bundesregierung seit Herbst 2020 über die KfW-Bank den Kauf und die Installation von privaten Heimpladestationen („Wallboxen“) an Wohngebäuden mit 900€ (inkl. MwSt.) pro Ladepunkt.



Bild: PanterMedia, Urheber: Boarding Now, Medien-Nr.: 18543560

Darüber hinaus erleichtert das im Dezember 2020 in Kraft getretene Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz² für Mieter und Wohnungseigentümer die Installation privater Ladepunkte auf Gemeinschaftsstellplätzen.³

Trotz Wallbox-Förderung und besserer rechtlicher Rahmenbedingungen besitzen laut der Elektroautostudie von *mm customer strategy* nur rund 8% der Elektroauto-Interessierten bereits eine eigene Wallbox. Dies liegt jedoch nicht am fehlenden Interesse – die Umsetzbarkeit und der damit verbundene Aufwand der Installation privater Ladepunkte hängt sehr stark von der jeweiligen Wohn- und Parksituation ab.

...die Förderung bevorzugt aber einseitig Eigentümer von Einzelstellplätzen

Etwas über die Hälfte der E-Auto-Neuwageninteressierten verfügt über einen privaten Einzelstellplatz direkt am Haus. In solch einem Fall ist mit Kosten für Kauf und Installation einer Wallbox von durchschnittlich 1.800€ inkl. MwSt. zu rechnen, der private Eigenanteil abzüglich der KfW-Förderung beträgt dann ca. 900€.

Deutlich aufwendiger ist es für die 29% der E-Auto-Interessierten mit einem Gemeinschaftsparkplatz. In einer Tiefgarage eines Mehrfamilienhauses oder auf einem Gemeinschaftsgaragenhof kann die Installation des ersten Ladepunkts je nach Aufwand über 7.000 Euro kosten. Weitere Ladepunkte sind mit circa 2.000€ pro Ladepunkt zwar deutlich günstiger, der durchschnittliche Eigenanteil liegt dennoch selbst bei gleichzeitiger Installation von 10 Ladepunkten und Umlage der Gesamtkosten auf alle Interessenten in der Größenordnung von ca. 1.500€ (inkl. MwSt.) pro Ladepunkt.⁴

Die Studie von *mm customer strategy* zeigt jedoch, dass nur ungefähr jeder vierte Nutzer von Einzelstellplätzen bereit wäre, den Eigenanteil von ca. 900€ zu zahlen; bei Gemeinschaftsstellplätzen ist nur knapp jeder zehnte Befragte bereit, die mindestens erforderlichen 1.500€ Eigenanteil aufzubringen. Der Anteil der Zahlungswilligen für die genannten Eigenanteile unterscheidet sich zwischen Mietern und Eigentümern kaum, allerdings sind Mieter doppelt benachteiligt: Sie verfügen im Durchschnitt über ein deutlich

geringeres Haushaltsnettoeinkommen als Eigentümer und ihre Investition wertet die Immobilie des Vermieters auf, da ein wesentlicher Kostentreiber die Basisinstallation von Zähler und Stromzuleitung sind, die beim Wohnungswechsel im Objekt verbleibt.

Die restlichen 17% der E-Auto-Interessierten haben keinen eigenen Parkplatz, sondern stellen ihr Auto an der Straße ab. Diese „Laternenparker“ werden zur Zeit von den Förderprogrammen überhaupt nicht adressiert: Es ist aktuell eher Zufall, wenn in fußläufiger Umgebung des eigenen Heims ein öffentlicher E-Auto-Parkplatz mit Ladepunkt eingerichtet ist. Da die Beantragung solcher Parkplätze durch Privatpersonen zurzeit nicht vorgesehen ist, hat dieser Teil der Bevölkerung kaum die Möglichkeit, heimnah zu laden bzw. an dieser Situation selbst etwas zu verändern.

Dass „Laternenladen“ pragmatisch umsetzbar ist, zeigen Pilotprojekte wie z.B. in Langenhagen, wo mit einer Investition von ca. 2.500€ netto pro Ladepunkt vorhandene Laternen zu Ladepunkten aufgerüstet wurden.⁵

Zusammenfassend bevorzugt die aktuelle KfW-Förderprämie für die Installation privater Wallboxen daher zu einseitig Eigentümer privater Einzelstellplätze und vernachlässigt den Teil der E-Auto-Interessierten, der zur Miete wohnt und/oder auf Gemeinschaftsparkplätzen parkt bzw. gar keinen eigenen Stellplatz hat.

Öffentliche heimnahe sowie private Ladepunkte auf Gemeinschaftsstellplätzen kritisch für breiten Durchbruch von E-Autos

Dass die Förderung privater und heimnaher öffentlicher Ladepunkte einen großen Schub hin zu reinen Elektroautos auslösen kann, zeigt die Elektroauto-Studie von *mm customer strategy* klar auf: Gäbe es für Laternenparker einen garantierten E-Auto-Parkplatz im Umkreis von 200m des eigenen Zuhauses und würden Kauf und Installation eines privaten Ladepunkts unabhängig von der Stellplatzsituation vollständig gefördert, würden sich 31% (statt aktuell 21%) der privaten Neuwageninteressierten für ein reines Elektroauto entscheiden – ein Zuwachs von fast +50%.



Bild: PanterMedia, Urheber: Boarding Now, Medien-Nr.: 18543560

Hierbei gibt es kaum Unterschiede nach parteipolitischer Präferenz: Der Trigger des privaten / heimnahen Ladens für reine Elektroautos ist fast gleich groß unter den Wählern aller Parteien, die aktuell realistische Chancen auf eine künftige Regierungsbeteiligung haben. Die Wirkung solch eines breiten Förderszenarios ist nur bei Sympathisanten von AfD und sonstigen Parteien sowie bei Nichtwählern / Unentschlossenen deutlich geringer.

Vor diesem Hintergrund ist es umso erstaunlicher, dass privates und v.a. heimnahes öffentliches Laden in keinem Wahlprogramm der aktuell im Bundestag vertretenen Parteien explizit thematisiert wird und auch in der öffentlichen Diskussion rund um die Förderung von Elektroautos kaum zur Sprache kommt.

Zudem könnten die bereitgestellten Mittel bestehender Förderprogramme effektiver angewendet werden: Die durchschnittlichen Investitionskosten für private und öffentliche heimnahe Ladepunkte liegen in der Größenordnung von ~2.800€ inkl. MwSt. (~2.350€ exkl. MwSt.) und somit deutlich unter der um bis zu 3.000€ (netto) erhöhten staatlichen Förderprämie für neue E-Autos. Die differenzierte Förderung öffentlicher heimnaher Ladepunkte sowie privater Ladepunkte für Einzel- und Gemeinschaftsstellplätze wäre nicht nur eine effektive, diskriminierungsfreie,

nachfrageorientierte und nachhaltige Förderung. Durch Investitionen in die Infrastruktur sänke zudem die Einstiegshürde in die Elektromobilität auch für interessierte Nachbarn, was wiederum die Nachfrage nach reinen E-Autos noch weiter beschleunigen würde.

Verständnis von Nachfragetreibern entscheidend für effektive Förderstrategie

Dr. Markus Müller-Martini, Managing Partner von *mm customer strategy*, kommentiert: „Niemand würde ein Smartphone kaufen, das man nicht zu Hause aufladen könnte. Analog droht die Umweltprämie mittelfristig zu verpuffen: Ohne die Möglichkeit, zu Hause bzw. in unmittelbarer Nähe vom eigenen Zuhause laden zu können, sind E-Autos so wenig alltagstauglich, dass dies durch eine hohe Kaufprämie kaum ausgeglichen werden kann. Der eigentliche Hebel seitens der Politik, um mehr Elektroautos auf die Straße zu bringen, ist daher die Schaffung rechtlicher Rahmenbedingungen und die Förderung *privater* und *heimnaher öffentlicher* Ladepunkte. Besondere Beachtung muss dabei neben Laternenparkern der Situation von Mietern geschenkt werden. Diese Aspekte werden mittelfristig immer wichtiger, um Elektroautos auch als Gebrauchtwagen für weitere Teile der Bevölkerung alltagstauglich zu machen.“

Über die Studie

Die repräsentative Online-Studie wurde im Juli 2021 in Deutschland mit über 1.000 Privatpersonen, die in den nächsten 5 Jahren einen Neuwagen anschaffen wollen, von *mm customer strategy* in Kooperation mit *Dynata* und *ErgoData* durchgeführt.

Über mm customer strategy

Die inhabergeführte Strategie- und Marktforschungsberatung *mm customer strategy* entwickelt umsetzungsorientierte Marketingstrategien auf Basis eines tiefen Verständnisses von Kundenverhalten und -bedürfnissen. Hierzu kombiniert *mm customer strategy* Methoden der klassischen Strategieberatung mit empirischer Sozialforschung und Analyse-Know-how zu einem ganzheitlichen Beratungsansatz. *mm customer strategy* ist Mitglied im Bundesverband Deutscher Unternehmensberater BDU, im Berufsverband Deutscher Markt- und Sozialforscher (BVM) sowie im Bundesverband Mittelständische Wirtschaft BVMW.



Bild: PanterMedia, Urheber: Boarding Now, Medien-Nr.: 18543560

Ansprechpartner

mm customer strategy GmbH

Herzogspitalstr. 11 | D-80331 München
Rockwinkeler Heerstr. 14 | D-28355 Bremen
www.mm-strategy.com

Dr. Markus Müller-Martini

Managing Partner

Tel. (089) 2123 145-0 | (0421) 33 10 99-0
markus.mueller-martini@mm-strategy.com

¹ Die Bundesregierung, „Masterplan Ladeinfrastruktur der Bundesregierung. Ziele und Maßnahmen für den Ladeinfrastrukturaufbau bis 2030“, 18.11.2019

² Bundesgesetzblatt, Teil 1, „Gesetz zur Förderung der Elektromobilität und zur Modernisierung des Wohnungseigentumsgesetzes und zur Änderung von kosten- und grundbuchrechtlichen Vorschriften (Wohnungseigentumsmodernisierungsgesetz – WEMoG)“, 16.20.2020

³ Seitdem dürfen Vermieter*innen bzw. Eigentümer(gemeinschaften) kein Veto mehr gegen die Installation privater Ladepunkte einlegen, sondern haben lediglich ein Mitbestimmungsrecht bei der Ausführung. Die Bundesregierung, „Ausbau privater Ladeinfrastruktur vorantreiben“, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/themen/klimaschutz/neues-wohnungseigentumsrecht-1733600>, 24.11.2020

⁴ Annahme: Durchschnittskosten pro Ladepunkt nach KfW-Förderung in Höhe von 900€ pro Ladepunkt bei einem leicht installierbaren ersten Ladepunkt (angenommener Eigenanteil 4.500€ inkl. MwSt. nach Förderung) + 9 weitere Ladepunkte mit einem angenommenen Eigenanteil von 1.200€ = Ø1.530€ inkl. MwSt. / Ladepunkt

⁵ Hannover.de, „Strom aus der Laterne: neue E-Ladesäulen in Langenhagen“, <https://www.hannover.de/Service/Presse-Medien/Hannover.de/Aktuelles/Wirtschaft-Wissenschaft-2020/Strom-aus-der-Laterne-neue-E-Lades%C3%A4ulen-in-Langenhagen>, 27.02.2020