



PRESSEMELDUNG

Zuckerbrot oder Peitsche – was bringt Elektroautos auf die Straße?

540 Mio. € Elektroauto-Förderungen drohen ungenutzt zu verpuffen, der CO₂-Ausstoß steigt: Dieselskandal und Fahrverbote treiben Nachfrage nach Benzinern, nicht Elektroautos. Eine Endkunden-Studie von *mm customer strategy* zeigt, dass bei privaten Pkw-Neuzulassungen bis 2022 ein Elektroanteil von 25% (~300.000 Elektroautos) möglich ist – wenn Fördermaßnahmen sinnvoll kombiniert und optimiert werden

- Aufgrund von Dieselskandal und ersten bereits umgesetzten sowie weiteren drohenden Fahrverboten sinkt der Dieselanteil unter Pkw-Neuzulassungen auf den tiefsten Stand seit dem Abwrackprämienjahr 2009 – jedoch zugunsten von Benzinern, nicht Elektroautos
- Getrieben durch diese Entwicklung ist der CO₂-Ausstoß von Pkw-Neuzulassungen auf das Niveau von 2015 gestiegen. Die Aussicht, die CO₂-Vorgaben der EU ab 2020 zu erfüllen, gerät in weite Ferne – Strafzahlungen drohen
- Fördermaßnahmen für Elektroautos bislang ohne Breitenwirkung – 540 Mio. € bereits bewilligter Kaufprämien drohen ungenutzt zu verpuffen
- Die Förderung von Heimladestationen kann die private Nachfrage nach Elektroautos deutlich stärker steigern als die Einführung von deutschlandweiten Fahrverboten in Innenstädten für Verbrenner – bundesweit einheitliche Regelungen notwendig
- Durch Kombination verschiedener Fördermaßnahmen könnte der Anteil der Elektroautos unter privaten Pkw-Neuzulassungen von heute 2% auf 6% (~75.000 Elektroautos) im Jahr 2020 und sogar auf 25% (~300.000 Elektroautos) im Jahr 2022 gesteigert werden

MÜNCHEN, 18.06.2018 | Elektroautos sind derzeit eines der Mega-Themen der Automobilwirtschaft, verstärkt durch die Diesellaffäre und Diskussionen um Fahrverbote. Trotz Abkehr vom Diesel ist der Anteil von Elektroautos – andere Zero-/ Low-Emission-Antriebe spielen kaum eine Rolle – jedoch weiterhin gering, ehemalige Dieselnutzer entscheiden sich vor allem für Benziner. Dies hilft zwar, Feinstaubbelastung und Stickstoffemissionen zu reduzieren, dafür steigt der CO₂-Ausstoß der Pkw-Neuzulassungen kontinuierlich an. Für die Erreichung der Klima- und Luftreinhalteziele ist eine massive Erhöhung der Neuzulassungen von Elektroautos unabdingbar. Aktuell sind Elektroautos jedoch für den normalen Autokäufer aktuell völlig unattraktiv: Elektroautos kosten mehr als Verbrenner im gleichen Segment. Während man sich auch bei fast leerem Tank mit seinem klassischen Auto typischerweise noch an die nächste Tankstelle retten kann, ist die gefühlte Reichweite von Elektroautos – mit Ausnahme der hochpreisigen Teslas – viel zu gering. Mangels fehlender Ladepunkte können Elektroautos weder unterwegs noch zu Hause ortsunabhängig und schnell aufgeladen werden, woraus die Angst resultiert, irgendwo ohne Strom liegenzubleiben. Bisherige staatliche Fördermaßnahmen für Elektroautos können diese Unzulänglichkeiten kaum ausgleichen und zeigen (noch) keine Breitenwirkung.



Wie kann also die Nachfrage nach Elektroautos angekurbelt werden? Eine repräsentative Studie der Strategie- und Marktforschungsberatung *mm customer strategy* zusammen mit IfaD, IFF und Norstat unter 1.200 privaten Neuwageninteressenten in Deutschland zeigt zum einen, was private Autokäufer von Elektroautos erwarten, zum anderen, dass eine kritische Bestandsaufnahme politischer Fördermaßnahmen durchgeführt und deren Neuausrichtung diskutiert werden sollte, um öffentliche Gelder möglichst effektiv und effizient einzusetzen.

Dieselskandal + Fahrverbote: Von Diesel zu Benzin – CO₂-Ziele erscheinen unerreichbar

Die Diesel-Republik Deutschland hat sich durch die Debatte um manipulierte Dieselmotoren, Rückrufaktionen und Diesel-Fahrverbote in Innenstädten mit hoher Feinstaubbelastung bereits stark verändert: Lag der Anteil von Dieselaautos unter den Neuzulassungen in der Vergangenheit lange stabil bei knapp 50%, ist dieser Anteil auf 32% im ersten Quartal 2018 abgestürzt – ein historischer Tiefstand, wenn man das Abwrackprämienjahr 2009 außer Acht lässt. Elektroautos haben hiervon trotz staatlicher Kaufprämien jedoch kaum profitiert: Ihr Anteil ist in den letzten 3 Jahren von 0,6% auf aktuell 2,0% aller Pkw-Neuzulassungen gewachsen. Benzin-betriebene Neuwagen profitieren bislang am meisten und machen inzwischen 65% der Neuzulassungen aus.

Die starke Abkehr vom Diesel hilft zwar, Feinstaub und Stickstoff-Ausstoß zu reduzieren, gleichzeitig erschwert dies die Erreichung der CO₂-Klimaziele: Nach kontinuierlicher Verbesserung liegt der CO₂-Ausstoß der Pkw-Neuzulassungen seit dem vierten Quartal 2016 stets über dem Vorjahresquartal und nach einem starken Anstieg in den letzten Monaten auf aktuell 130,5g/km (Mai 2018) sogar wieder über dem Niveau von Anfang 2015. „Die Erreichung des Klimaziels von durchschnittlich 95g/km für neu zugelassene Pkw im Jahr 2020 erscheint somit quasi unmöglich, gleichzeitig wird es immer dringlicher, alternative Antriebe zu fördern.“, so Gerd Retterath, Projektmanager bei *mm customer strategy*.

Elektro-Kaufprämie wenig genutzt – 540 Mio. € drohen zu verpuffen

Um die Verbreitung von Elektrofahrzeugen zu beschleunigen, bezuschusst die Bundesregierung neben dem Aufbau von öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur seit dem dritten Quartal 2016 den Kauf von neuen reinen Elektroautos mit 4.000€ bzw. Plug-in-Hybriden mit 3.000€. Mit diesem Förderpaket mit einem Gesamtvolumen von 1,2 Mrd. € können – nach bisheriger Verteilung der Anträge (65% reine Elektroautos, 35% Plug-in-Hybriden) – insgesamt ca. 330.000 Stromer gefördert werden. Die hälftig vom Staat und den Autokonzernen finanzierten Mittel können bis zum 30.6.2019 beantragt werden oder bis die Mittel aufgebraucht sind, je nachdem, welches Kriterium früher erreicht wird. Nach jetzigem Stand muss sich aber kein interessierter Autokäufer Sorgen machen, zu spät zu kommen: Seit der Einführung Q3/2016 bis Ende Q1/2018 sind erst 17% abgerufen worden. Schreibt man das durchschnittliche Wachstum der Antragstellungen des Jahres 2017 fort (+30% pro Quartal), würden bis zum Auslaufen der Förderung zum 30.6.2019 lediglich 55% der Fördermittel beantragt. 540 Mio. € würden verpuffen, eine Summe, die fast doppelt so hoch ist wie der zweite, 300 Mio. € schwere, Fördertopf zur Verbesserung der Ladeinfrastruktur. Um die gesamte Kaufförderung auszuschöpfen, müsste die Zahl der Anträge ab sofort doppelt so schnell wachsen wie 2017, d.h. von Quartal zu Quartal um +60%. In diesem Szenario würde sich der Anteil von Elektroautos an allen Pkw-Neuzulassungen von aktuell 2% innerhalb von gut einem Jahr bis Ende Q2/2019 mehr als versechsfachen auf ca. 13%. Ein überoptimistisches Szenario, wenn man bedenkt, dass die Zahl der Förderanträge vom bislang stärksten Quartal Q4/2017 auf Q1/2018 zum ersten Mal seit Beginn des Förderprogramms sogar um ein knappes Viertel zurückging.

Gesamtbetrachtung von Angebot, Nachfrage und Fördermaßnahmen notwendig

Um Elektroautos effizient und effektiv auf deutsche Straßen zu bringen, müssen verschiedene Maßnahmen ineinandergreifen: Ein breites, auf die Nachfrage abgestimmtes



Angebot von Fahrzeugen und Ausstattungsoptionen wie bei aktuellen Verbrennern mit attraktiven Preisen, technologische Verbesserungen von Reichweiten und Aufladedauern sowie Auflademöglichkeiten, die mindestens so einfach und bequem nutzbar sind wie heutige Tankstellen.

Die öffentliche Hand kann durch geeignete Anreiz- bzw. Sanktionsmechanismen wie z.B. Fördermittel für lokale und überregionale Ladeinfrastruktur, Kaufprämien, Steuererleichterungen, kostenlose Innenstadtparkplätze oder die Nutzung von Busspuren für Elektroautos, aber auch Fahrverbote oder eine City-Maut für Verbrenner den Markt für Elektroautos bereiten und beschleunigen, wie in Norwegen seit Jahren eindrucksvoll erlebbar.

Endkunden-Studie: 2020 sind 4-6% Elektro-Neuzulassungen machbar...

Welche Maßnahmen(bündel) versprechen jedoch die größte Wirkung, wie beeinflusst die technologische Entwicklung die Nachfrage und was würde potenzielle Autokäufer dazu bewegen, sich für ein Elektroauto zu entscheiden? Um diese Frage zu beantworten, hat *mm customer strategy* zusammen mit IfaD, IFF und Norstat 1.200 repräsentativ ausgewählte Neuwageninteressenten in Deutschland befragt und erstmals die relevanten Angebots- und Nachfragetreiber sowie diverse Förderszenarien für Elektromobilität in einer Conjoint-Marktsimulation integriert.

In einem aus heutiger Sicht durchaus realistischen Szenario mit einer guten Versorgung der Autobahnen mit Schnellladepunkten, deutschlandweiten Innenstadt-Fahrverboten für Verbrenner und unter Berücksichtigung des bis dato noch stark eingeschränkten Angebots von Elektroautos gehen die Berater von *mm customer strategy* davon aus, dass im Jahr 2020 Elektrofahrzeuge (rein batteriebetriebene Autos und Plug-in-Hybriden) einen Anteil von 4,1% an den privaten Neuzulassungen erreichen. Die aktuell kontrovers diskutierten Fahrverbote hätten auf die Nachfrage nach Stromern jedoch nur den zweitgrößten Einfluss: Würden stattdessen

Heimladestationen bundesweit gefördert, stiege die Elektroquote bei Neuzulassungen sogar auf 4,6% an. Die Kombination beider Einzelmaßnahmen bedeutete sogar einen Sprung auf 6,3%.

...bis 2020 ist das Ziel der Bundesregierung von 1 Mio. Elektroautos unrealistisch

Vor diesem Hintergrund erscheint das von der Bundesregierung überraschenderweise im Mai 2018 wiederbelebte Ziel von 1 Mio. in Deutschland zugelassenen Elektroautos bis 2020 mehr als ambitioniert, denn hierzu wäre eine Verzehnfachung des aktuellen Elektroanteils unter den Pkw-Neuzulassungen innerhalb von ca. 1,5 Jahren auf über 20% notwendig – dreimal mehr als im ohnehin schon optimistischen Szenario für 2020 und das in dem Jahr, in dem die Elektrooffensive der deutschen Hersteller überhaupt erst richtig beginnt.

Im optimistischen Szenario sind 2022 25% Elektroneuzulassungen machbar

Im Jahr 2022 werden nach heutigem Stand alle großen Hersteller ihr Modellportfolio komplett elektrifiziert haben, so dass die Angebotsvielfalt von reinen Elektroautos und Plug-in-Hybriden hinsichtlich Fahrzeuggrößen, -typen und Ausstattungsvarianten der heutigen Verbrennerwelt gleicht. Darüber hinaus werden aufgrund von Skaleneffekten und technologischem Fortschritt Batterien und damit Elektroautos nicht nur günstiger, sondern auch größer und lassen sich schneller aufladen als heute. Bei gleichzeitigem Vollausbau der Autobahnen mit Schnellladern sowie City-Fahrverboten für Benzin- und Diesel erscheint dann eine Elektroquote von knapp 18% der privaten Neuzulassungen realistisch.

Werden bis dahin auch ausreichend öffentliche Ladepunkte in Innenstädten sowie in Wohngebieten installiert, kann die Elektro-Nachfrage sogar um zusätzlich +3,6% Punkte auf 21,3% steigen. Während der flächendeckende Aufbau öffentlicher Ladeinfrastruktur zwar langfristig notwendig ist, jedoch teuer und zeitaufwendig ist, zeigen auch hier Subventionen privater Heimladestationen den



wirkungsvollsten Effekt: „In Kombination mit den vorigen Maßnahmen führen subventionierte Wallboxen als wirkungsvollste Einzelmaßnahme zu einem weiteren Anstieg der Elektroquote um +4,0%Punkte auf 25,3%.“, erläutert Dr. Felix Kraus, Senior Consultant bei *mm customer strategy*.

Elektrifizierung privater Stellplätze kommt in der Debatte zu kurz

Während aus nachvollziehbaren Gründen im Vergleich zu Verbrennern neben höheren Anschaffungskosten, die aktuell geringere Reichweite sowie die schwierigere Aufladung von Elektroautos als Hauptargumente gegen den Kauf von Elektroautos angeführt werden, kommt die Elektrifizierung privater Stellplätze als Lösungsansatz viel zu kurz. Die Studie zeigt klar auf, dass die heimischen Auflademöglichkeiten maßgeblich das geplante Kaufverhalten der interessierten Kunden beeinflussen: Elektroauto-Interessenten ohne privaten Stellplatz tendieren etwas stärker zu den weniger umweltfreundlichen Plug-In-Hybriden. Ist zwar ein privater Stellplatz vorhanden, empfindet der Käufer die Installation einer Heimpladestation an seinem Stellplatz als schwierig bzw. unmöglich, sinkt das Kaufinteresse für Elektroautos fast auf die Hälfte ab. Folglich kommt heimischen Ladepunkten eine entscheidende Rolle zu, um die Nachfrage nach Elektroautos anzutreiben.

Ist ein privater Stellplatz vorhanden, stehen jedoch normalerweise noch zwei wesentliche Hürden im Weg: Zum einen die Kosten für Kauf und Installation des / der Ladepunkte, zum anderen – bei Gemeinschaftsstellplätzen bzw. Mietverhältnissen – das Einverständnis der Miteigentümer bzw. des Vermieters.

22kW-Heimpladestationen, die das Aufladen innerhalb weniger Stunden ermöglichen, sind bereits ab ca. 700€ erhältlich. Für deren Installation inkl. Material und Abnahme durch einen fachkundigen Elektriker sind weitere ca. 1.400€ einzuplanen, so dass Einmalkosten in Höhe von gut 2.000€ zu Buche schlagen. Die Höhe dieser Kosten, die zusätzlich zum Kaufpreis des Elektroautos anfällt, schreckt viele Interessierte jedoch ab und macht das

große Potenzial zunichte: Weniger als ein Fünftel (18%) aller potenziellen Elektrokäufer würde so viel Geld ausgeben. Bei halbierten Investitionskosten von 1.000€ würde sich die Zahlungsbereitschaft auf 36% verdoppeln bzw. bei einer Viertelung der Kosten auf 500€ sogar auf 72% vervierfachen.

Regional stark uneinheitliche Förderung privater Heimpladestationen hemmt Wirkung

Vor diesem Hintergrund verwundert, dass aktuelle Förderungen für private Heimpladestationen bundesweit vollkommen uneinheitlich geregelt sind: In München fördert die Stadt 20% der Kosten für Montage und Installation + bis zu 120€ für den Netzanschluss. In Bremen schießen die Stadtwerke 250€ zu – aber nur für Ökostrom-Neu- oder Bestandskunden. In Nordrhein-Westfalen übernimmt das Land bis zu 50% / max. 1.000€. Gelsenkirchenern bietet der lokale Energieversorger Emscher Lippe Energie (ELE) eine Ladestation mit einem Zuschuss von 500€ an, Wenn man sich für Stromtarif „ELE stromFix Mobil“ mit einer Mindestlaufzeit von 2 Jahren entscheidet. Unklar ist, ob dies mit der NRW-Förderung kombinierbar ist. Während man sich aber in München mit dem Förderantrag bis 31.12.2020 Zeit lassen kann, wird die Förderung der Stadtwerke Bremen nur bis Ende 2018 gewährt. In NRW muss man besonders aufpassen: Orientiert man sich am offiziellen Flyer „ElektroMobilität NRW“ und wartet aus gutem Glauben zu lange mit der Antragstellung, geht man ggf. leer aus – Der Flyer weist kein Förderende aus, auf der offiziellen Internetseite ist jedoch ein Hinweis auf eine befristete Antragstellung bis 20.11.2018 zu finden.

Wallbox-Förderung effektivstes Mittel – bundeseinheitliche Regelung notwendig

Dr. Markus Müller-Martini, Managing Partner von *mm customer strategy*, resümiert: „Die bisherigen Fördermaßnahmen für Elektroautos sind nicht effektiv genug – mehr als eine halbe Milliarde Euro des Fördervolumens drohen nicht abgerufen zu werden. Für die effektivste Maßnahme – Förderung von Heimpladepunkten fehlen dagegen bundesweit einheitliche Regelungen. Wenn die Bundesregierung



ernsthaft das Ziel von 1 Mio. Elektroautos bis 2020 verfolgen will, ist eine zusätzliche Kaufprämie für Wallboxen der zentrale Hebel – und dies sogar quasi ohne Bereitstellung zusätzlicher Mittel: „Die voraussichtlich nicht abgerufenen 540 Mio. € Kaufprämie für Elektroautos würden – bei gleichzeitiger Schaffung rechtlicher Rahmenbedingungen für Mieter und Wohneigentümergeinschaften – über 250.000 private Ladestationen ermöglichen und wiederum den E-Auto-Kauf

ankurbeln. Dies verspricht deutlich mehr Elektro-Neuzulassungen als die prognostizierten 180.000 Förderanträge für Elektroautos.“ Die möglichst einfache und komfortable Aufladung von Elektroautos zuhause bzw. in unmittelbarer Wohnungsnähe erscheint somit nicht nur effektiver als Fahrverbote für konventionelle Autos, sondern hat gleichzeitig einen im Vergleich zu Verbrennern unerreichbaren Vorteil: Der Tank ist morgens immer voll.

Über die Studie

Die Studie wurde im Juli 2017 mit über 1.200 repräsentativ ausgewählten Neuwageninteressenten in Deutschland und 1.300 Neuwageninteressenten in China mit Fokus auf Privatkunden und User-Chooser in den Fahrzeugsegmenten Kleinwagen bis Mittelklasse unter der Leitung von *mm customer strategy* in Kooperation mit dem IfaD Institut für angewandte Datenanalyse GmbH, IFF International Institute for Field Research GmbH und Norstat Deutschland GmbH durchgeführt.

Über mm customer strategy

Die inhabergeführte Strategie- und Marktforschungsberatung *mm customer strategy* unterstützt das Top-Management internationaler Unternehmen bei der Erarbeitung segmentspezifischer Unternehmens- und Marketingstrategien auf Basis proprietärer Marktforschungsstudien sowie Datenanalysen. Gemäß dem Motto „Customer science meets strategy“ ist *mm customer strategy* ein eines der wenigen Professional Services-Unternehmen korporatives Mitglied sowohl im Bundesverband Deutscher Unternehmensberater BDU als auch im Berufsverband Deutscher Markt- und Sozialforscher (BVM).

Ansprechpartner

mm customer strategy GmbH

Herzogspitalstr. 11
80331 München
www.mm-strategy.com

Dr. Markus Müller-Martini

Managing Partner
Tel. +49 (89) 2123 145-10
markus.mueller-martini@mm-strategy.com

Gerd Retterath

Project Manager
Tel. +49 (89) 2123 145-35
gerd.retterath@mm-strategy.com

Dr. Felix Kraus

Senior Consultant
Tel. +49 (89) 2123 145-36
felix.kraus@mm-strategy.com