



Einstellungen zum Automobil im Ländervergleich: Der Besitz ist wichtig, der Prestigefaktor unterschiedlich.
© conti-online.com

Autofahrer weltweit wollen Elektromobilität ...

... Preis und Komfort müssen aber stimmen - Käuferpotenzial aktuell noch eher gering - ausgenommen in China - In Deutschland und den USA fahren neun von zehn Nutzern weniger als 100 km täglich - Reichweitenangst dennoch ausgeprägt - sogar unter Kurzstreckenfahrern - Lange Standzeiten zu Hause - überwiegend auf eigenem Stellplatz oder am Arbeitsplatz.

Weltweit sind Autofahrerinnen und -fahrer gegenüber Hybrid- und Elektroautos aufgeschlossen. Ihre Kaufentscheidung machen sie allerdings vorrangig vom Preis des Fahrzeugs abhängig. Dabei ist ihre Bereitschaft zur eigenen Zuzahlung weit entfernt von den tatsächlichen Mehrkosten, die im Vergleich zum herkömmlichen Antrieb mit Verbrennungsmotor rund 10.000 Euro betragen. Das sind die wichtigsten Ergebnisse der „Continental-Mobilitätsstudie 2011“, die das Markt- und Sozialforschungsinstitut infas federführend erstellt und in vier Ländern und zehn Metropolen durchgeführt hat. Dies ist eine der umfassendsten Akzeptanzstudien, die bisher zum Thema Elektromobilität vorliegen.

Weitere wichtige Ergebnisse betreffen die Reichweite und Ladestation-Infrastruktur: Fast drei Viertel der deutschen und gut die Hälfte der US-amerikanischen Autofahrer würde es „sehr stören“, wenn sie ihr Auto alle 150 Kilometer aufladen oder betanken müssten – obwohl 90 Prozent von ihnen am Tag nicht weiter als 100 Kilometer fahren würden und damit innerhalb der Reichweite einer Batterieladung blieben. Zudem verfügt jeder Zweite zu Hause über einen festen Standplatz mit Steckdose.

Befragung junger Erwachsener in Europa, Asien, Nord- und Südamerika

Vor dem Hintergrund zunehmender Umweltbelastungen und immer knapper werdender fossiler Energieträger investieren Regierungen und die Automobilindustrie in Europa, China und den USA in die Entwicklung alternativer Antriebs- und Mobilitätssysteme. Wie diese von potenziellen Käufern und Nutzern angenommen werden, welche Erwartungen sie an solche Autos haben und inwieweit sie Hybrid- und Elektroautos Potenzial zur Lösung bestehender Probleme zusprechen, hat infas für den internationalen Automobilzulieferer

Continental untersucht. Für die „Continental-Mobilitätsstudie 2011“ wurden Autonutzer in Deutschland, den USA, Frankreich und China sowie junge Erwachsene (bis 35 Jahre) in den zehn Metropolen Berlin, Hamburg, Paris, Los Angeles, Sao Paulo, Moskau, Beijing, Bangkok, Delhi und Singapur befragt. Zusätzlich wurden nationale Mobilitätsbefragungen ausgewertet.

Deutsche Autofahrer zeigen sich am besten informiert, wenn es um alternative Antriebe geht: Hybridautos kennen 96 Prozent und Elektroautos 99 Prozent. Zum Vergleich die Werte der anderen Länder: USA 91 Prozent bzw. 92 Prozent, Frankreich 69 Prozent bzw. 67 Prozent, China 87 Prozent bzw. 92 Prozent. „Das grundsätzliche Interesse, Elektroautos zu kaufen, ist in den untersuchten Märkten groß“, sagte der Continental-Vorstandsvorsitzende Dr. Elmar Degenhart. „Allerdings erwarten die Verbraucher bezahlbare, alltagstaugliche Mittelklassefahrzeuge mit ausgereifter Technik und akzeptablem Komfort. Erst wenn Preise deutlich sinken – was eine erhebliche Volumensteigerung voraussetzt – wird sich ein bedeutendes Käuferpotenzial ergeben.“

Das eigene Auto bleibt wichtig

Acht von zehn Autonutzern ist es in allen ausgewählten Ländern wichtig, ein eigenes Auto zu besitzen. Nur in den Metropolen, vor allem den europäischen, sind diese Werte niedriger. Deutsche und Chinesen (jeweils 79 Prozent) wählen grundsätzlich gern ein Modell, mit dem sowohl Kurz- als auch Langstrecken bequem zu bewältigen sind (US-Amerikaner: 57 Prozent, Franzosen: 68 Prozent). Die Mehrheit versucht, energiesparend zu fahren (Deutschland: 74 Prozent, USA: 62 Prozent, Frankreich: 68 Prozent, China: 70 Prozent). Vor allem Chinesen (59 Prozent) halten es für wichtig, ein Auto zu besitzen, das auch andere Menschen gut finden. In Deutschland spielt der Prestigefaktor mit 14 Prozent dagegen kaum eine Rolle. US-Amerikaner (27 Prozent) und Franzosen (36 Prozent) bewegen sich hier im Mittelfeld.

Noch geringes Käuferpotenzial für Elektroautos

Wer kommt derzeit als Kunde für Elektroautos in Frage? Die „Continental-Mobilitätsstudie 2011“ untersucht das Nachfragepotenzial und

berücksichtigt hierbei den Bekanntheitsgrad, ein geeignetes Nutzungsmuster – in diesem Fall definiert durch mindestens 70 Prozent Kurzstreckenfahrten bei maximal 150 Kilometern täglich und nicht mehr als vier Strecken über 100 Kilometer monatlich –, konkrete Kaufabsicht sowie die Erwartung eines höheren Anschaffungspreises. Daraus ergäbe sich derzeit rein rechnerisch ein Nachfragepotenzial für reine Elektrofahrzeuge von vier Prozent in Deutschland, zwei Prozent in den USA und einem Prozent in Frankreich. Im Vergleich dazu herausragend sind die Marktaussichten in China mit 14 Prozent.

Chinesen sind auch am optimistischsten, wenn es um die Alltagstauglichkeit von Elektroautos geht: Mehr als 60 Prozent erwarten dies schon in den Jahren 2015 bis 2021 und damit in einem sehr überschaubaren Zeitraum. Immerhin jeder zweite deutsche Autofahrer sieht das ebenso, US-Amerikaner (40 Prozent) und insbesondere die Franzosen (12 Prozent) sind vorsichtiger.

Kurze Wege und lange Standzeiten sind ideale Nutzungsvoraussetzungen

Zur Frage, wie derzeit Privatfahrzeuge im Alltag genutzt werden, wurden für die Continental-Mobilitätsstudie nationale Verkehrserhebungen aus den USA und Deutschland ausgewertet. Das Ergebnis: 40 Prozent der Autos wurden am Tag der Befragung überhaupt nicht genutzt. Neun von zehn Autos werden täglich weniger als 100 Kilometer weit gefahren – sowohl in den USA als auch in Deutschland. Die tägliche Stillstandszeit eines Fahrzeugs zwischen zwei Wegen ist beträchtlich lang. In Deutschland werden 40 Prozent der Fahrzeuge zu Hause tagsüber im Schnitt drei Stunden abgestellt, 15 Prozent parken am Arbeitsplatz für sieben Stunden. Die Werte für die USA: Stillstand zu Hause bei 35 Prozent für 2,5 Stunden, am Arbeitsplatz 10 Prozent für 6,5 Stunden. Auch Autos mit mehr als 100 Kilometern Tagesstrecke werden in Deutschland tagsüber zu 52 Prozent für mehr als fünf Stunden abgestellt.

„Diese Werte zeigen, dass ein flächendeckendes Netz von öffentlichen Ladestationen keine zwingende Voraussetzung für den reibungslosen Betrieb von Elektrofahrzeugen ist“, sagt José A. Avila, Continental-Vorstandsmitglied und Leiter der Division Powertrain. Denn in allen für die

„Continental-Mobilitätsstudie 2011“ befragten Ländern verfügen 80 Prozent und mehr der Fahrer über einen festen Stellplatz zu Hause, wobei die Ausstattung mit einer Steckdose derzeit noch variiert: In Deutschland beträgt sie 51 Prozent, in den USA 49 Prozent, in Frankreich 36 Prozent und in China 13 Prozent.

Der Preis entscheidet über den Kauf

Als wichtigste Voraussetzung für den Kauf eines Elektroautos nennen die Fahrer in allen Ländern an erster Stelle den Preis: 43 Prozent in Deutschland, 41 Prozent in den USA, jeweils 49 Prozent in Frankreich und China. Folgerichtig werden in allen Ländern neben dem Ausbau öffentlicher Ladestationen vom Staat vor allem Steuerermäßigungen, Prämien und Zuschüsse für den Erwerb gewünscht.

Potenzielle Käufer wären aber auch bereit, zugunsten eines alternativen Antriebs Abstriche in anderen Bereichen zu machen: In Deutschland die meisten bei der Höchstgeschwindigkeit (71 Prozent) und die wenigsten bei der Sicherheit (10 Prozent), aber immerhin auch 32 Prozent bei der Reichweite und 38 Prozent beim Komfort.

„Kriterien zur erfolgreichen Marktdurchdringung von Elektrofahrzeugen sind einerseits ein koordiniertes und industrieübergreifendes Vorgehen aller Beteiligten und andererseits die Standardisierung aller Komponenten, die nicht der Markendifferenzierung der Hersteller dienen“, sagte Avila. „Zudem gilt, die Autofahrerinnen und -fahrer über Vor- und Nachteile dieser neuen Form individueller Mobilität aufzuklären. Die Studie belegt überzeugend, dass auch unter Autofahrern, die ständig nur Kurzstrecken bis zu 30 Kilometern fahren, die Sorge um eine möglicherweise nicht ausreichende Reichweite groß ist. Und die ist faktisch unbegründet.“

Quelle:

[Continental 2012](#)

Weitere Quelle:

www.sonnenseite.com