



Pressemeldung zur Studie „Elektromobilität funktioniert?! –Alltagstauglichkeit für die Langstrecke“

Die aktuelle politische Diskussion zur Förderung von Elektrofahrzeugen ist nach Meinung von Forschern der TU Dresden zielführend. In ihrer heute veröffentlichten Studie, in der national und international Fahrer von Elektrofahrzeugen befragt wurden, werden Argumente für eine Kaufprämie deutlich. „International werden finanzielle und strukturelle Förderanreize als wichtiges Argument im Kaufentscheidungsprozess gesehen, wohingegen in Deutschland gegenwärtig die persönliche Motivation am wichtigsten ist.“, so der Studienleiter René Pessier. Andere Länder, wie beispielsweise Norwegen, nutzen solche Mechanismen schon sehr erfolgreich. „Förderanreize jedweder Art verkürzen den Zeitraum zwischen erstmaliger Beschäftigung mit dem Thema Elektromobilität und dem Kauf des Fahrzeugs erheblich: 50 Prozent der international Befragten haben den Kauf innerhalb von drei Monaten nach erstmaliger Auseinandersetzung mit dem Thema Elektroauto getätigt, in Deutschland lediglich 20 Prozent.“

Kaufprämien würden durch eine Erweiterung der Zielgruppen die Nachfrage deutlich steigern. Eine beispielhafte Fördersumme von 300 Millionen Euro und eine Kaufprämie von 5.000 Euro würden 60.000 neue Fahrzeuge im Markt bedeuten. Diese Zahl, die eine Verdreifachung des Bestands von gegenwärtig ca. 30.000 batterieelektrischen Fahrzeugen bewirken würde, halten die Experten für realistisch. Die zu erwartenden Effekte bezüglich des resultierenden Markthochlaufs sind im Vergleich zur Umweltprämie des Konjunkturpakets II aus dem Jahr 2009 um ein Vielfaches größer. Mit einem Umfang von 1,5 Milliarden Euro war diese um ein fünffaches größer und hatte keine langfristigen und marktetablierenden Effekte.

Die hierfür notwendigen Produktionskapazitäten werden durch ein größeres Fahrzeugangebot über die Dauer der Kaufprämie hinaus Wirkung entfalten. Weiterhin bewirkt eine höhere Stückzahl von Elektroautos auf den Straßen bei den Akteuren der automobilen Wertschöpfungskette ein höheres wirtschaftliches Interesse für die Thematik. Dies ist eine notwendige Voraussetzung, ganzheitliche Lösungen für die vielen offenen Fragen und Handlungsfelder der Elektromobilität zu finden.

Es ist deutlich herauszustellen, dass eine Kaufprämie nur eine Beschleunigung bedeutet. Existierende Defizite bei der Nutzung der Fahrzeuge müssen zwingend abgestellt werden, um den politisch gewollten Durchbruch der Elektromobilität zu schaffen. Der Erreichung des gesetzten Ziels von einer Million Elektroautos bis 2020 räumen die Wissenschaftler aufgrund der geringen Fahrzeugverfügbarkeit über alle Klassen hinweg dennoch nur geringe Chancen ein.

Eine der größten Baustellen der Elektromobilität bleibt die Ladeinfrastruktur, was auch zwei Drittel der Befragten bestätigten. Im internationalen Vergleich erreicht diese in Deutschland nur unterdurchschnittliche Zufriedenheitswerte. „Ein großes Hindernis der Elektromobilität ist der immense Planungsaufwand für längere sowie mittlere Strecken und die Unzuverlässigkeit der Ladeinfrastruktur“, konstatiert Armin Raupbach. „Elektromobilität kann nur als Ökosystem aus Fahrzeug, Ladeinfrastruktur und integrierter Informationsbereitstellung funktionieren. Bestenfalls aus einer Hand, dies zeigen Ansätze einiger Hersteller deutlich.“ Vorbilder und Maßnahmenpakete lassen sich aus der Studie ableiten.

„Ähnlich der Markttransparenzstelle für Kraftstoffe könnte eine verbindliche zentrale Plattform, die aktuelle Informationen über Orte, Verfügbarkeit, Belegung und Tarife zur Nutzung von Ladestationen gesammelt bereitstellt, den Fahrern von Elektrofahrzeugen den täglichen Umgang erleichtern.“, resümieren die Forscher.

In der Studie wurden weiterhin Aspekte zum Fahrzeugbesitz und -nutzung, Zufriedenheit, Reichweiten, Kaufentscheidungen, Dimensionierung von Batteriekapazitäten, Ladeinfrastruktursituation, Langstreckentauglichkeit und zu Fördermaßnahmen erhoben.

Die empirische Erhebung der TU Dresden befragte im November 2015 mehr als 600 Probanden aus über 10 Ländern. Die vollständige Studie zum Download mit verwendbaren Grafiken finden Sie unter: <http://www.elektromobilitaet-analyse.de/>

Weiterführende Hintergrundinformationen

Die aktuelle Debatte zu Kaufprämien für Elektrofahrzeuge wird intensiv und mit unterschiedlichen Blickwinkeln geführt. Im Rahmen unserer Studie und in der Pressemeldung wurde das Thema ebenfalls diskutiert. Im Folgenden werden einige Hintergrundinformationen zur Einordnung aufgeführt.

Ist-Situation:

- Mit aktuell knapp 30.000 zugelassenen reinen Elektroautos liegt der Markt deutlich hinter den Erwartungen zurück.
- Der Betrieb von Elektrofahrzeugen ist momentan in der Vollkostenrechnung Verbrennern meist unterlegen. In diesem relevanten Entscheidungskriterium liegt eine wesentliche Hürde.
- Produktionskapazitäten, Vertriebswege und Ladeinfrastruktur sind gegenwärtig zu gering ausgebaut.
- Elektromobilität als Systemgut kann nur im Zusammenspiel von Fahrzeugen, Ladeinfrastruktur sowie Informationsbereitstellung funktionieren. Dieses verlässliche Ökosystem zur Nutzung von Elektromobilität fehlt.
- Elektroautos sind demnach nicht nur teurer, sondern noch deutlich aufwendiger zu betreiben.
- Höchste Attraktivität für den Einsatz herrscht momentan in Fuhrparkflotten, da dort eine genaue Planbarkeit und historische Daten vorhanden sind. Subjektive Kaufentscheidungsgründe fallen im unternehmerischen Kontext gering aus. Investitionen in Ladeinfrastruktur sind aufgrund fester Standorte einfacher zu realisieren.

Handlungsempfehlungen:

- Eine Menge von etwa 100.000 Fahrzeugen (0,2 % des Fahrzeugbestands) erscheint unserer Meinung nach geeignet, eine bedarfsgerechte Nachfragenlenkung zu erzeugen.
- Staatliche Förderungen sollten auf ein Mindestmaß begrenzt werden. Eine kurzfristige Lenkungsfunktion ist aus unserer Sicht vertretbar, um einen Markthochlauf zu fördern und Anreize für ein Engagement von Akteuren zu schaffen.
- Kaufprämien können nur als Katalysator wirken.
- Für einen Effekt muss die Prämie eine deutliche Erhöhung der Kapazitäten in der Lieferkette zur Folge haben. Dies bedingt eine Kurzfristigkeit. Eine kurzfristig angelegte Förderung würde für eine Erhöhung der Fahrzeugverfügbarkeit und der Vertriebsmengen sorgen. Die in Folge dessen steigenden Produktionskapazitäten und das aufgebaute Knowhow würden aus Eigeninteresse der Akteure weiter genutzt werden.
- Eine Differenzierung der Förderung zwischen Gewerbe und Privaten erscheint nicht sinnvoll. Im gewerblichen Bereich ergeben sich die größten Einsatzpotenziale.
- Effektiver, aber auch schwieriger in der Durchsetzung, erscheinen Maßnahmen, die Nachteile von Verbrennerfahrzeugen direkt adressieren. Eine entsprechende Besteuerung durch eine stärkere Abhängigkeit vom CO₂-Ausstoß hätte deutlichere Effekte.
- Parallel sollten flankierende Maßnahmen zum Ausbau von Ladeinfrastruktur mit dem Schwerpunkt Schnellladen vorangetrieben werden. Interdependenzen mit gewerblichen Flottenstandorten, für die das Schnellladen eine hohe Relevanz hat, sind zu berücksichtigen.
- Einheitliche Standards und Protokolle für die Datenbereitstellung und Kommunikation aus Fahrzeugen und Ladeinfrastruktur sollten gefördert werden, um die Komplexität zu reduzieren und Drittanbietern den Markteintritt zu ermöglichen.

Die gerade diskutierten Förderungen sind unserer Meinung nach auf zu lange Sicht angelegt. Sie werden einen kurzfristigen Schub nicht im benötigten Umfang erzielen können und sind mit Streu- und Mitnahmeeffekten behaftet. Die Einbeziehung von hybriden Antrieben in Fördermaßnahmen erscheint aus unserer Sicht nicht zielführend, da die Anforderungen von reinen Elektrofahrzeugen deutlich anders gestaltet sind und hierfür der Ausbau der Ladeinfrastruktur unabdingbar ist.