

E-Autos am Scheideweg

Chancen, Hürden und die Sicht
der Verbraucher

NIMpulse

8



Nürnberg Institut für Marktentscheidungen e. V.

Gründer der GfK

Steinstr. 21 | 90419 Nürnberg | nim.org

Oktober 2024

Das Nürnberg Institut für Marktentscheidungen (NIM) untersucht an der Schnittstelle zwischen Wissenschaft und Praxis, wie sich Konsumententscheidungen durch neue Technologien oder gesellschaftliche Trends oder die Anwendung von Behavioral Science verändern und welche mikro- und makroökonomischen Auswirkungen das für den Markt und die Gesellschaft hat. Ein besseres Verständnis von Konsumententscheidungen und ihren Auswirkungen hilft Gesellschaft, Unternehmen, Politik und Konsumenten, bessere Entscheidungen im Sinne der sozialökologischen Marktwirtschaft und des „Wohlstands für Alle“ zu treffen.

Druck: Druckhaus Haspel Erlangen e. K., Willi-Grasser-Straße 13, 91056 Erlangen

Nachdruck, Weitergabe und Ähnliches – auch auszugsweise – sind nur mit vorheriger schriftlicher Genehmigung gestattet.

Bildnachweise

Titel: Justin Paget / DigitalVision via Getty Images
S. 2: NIM/Wolfgang Schmitt
S. 3: Viaframe / Stone via Getty Images
S. 8: Richard Newstead / Moment via Getty Images
S. 12: Cultura RM Exclusive/Zero Creatives / Connect Images via Getty Images
S. 16: Alexey Krukovsky / iStock / Getty Images Plus via Getty Images
S. 20: We Are / DigitalVision via Getty Images
S. 25: Bloomberg Creative / Bloomberg Creative Photos via Getty Images

Autoren



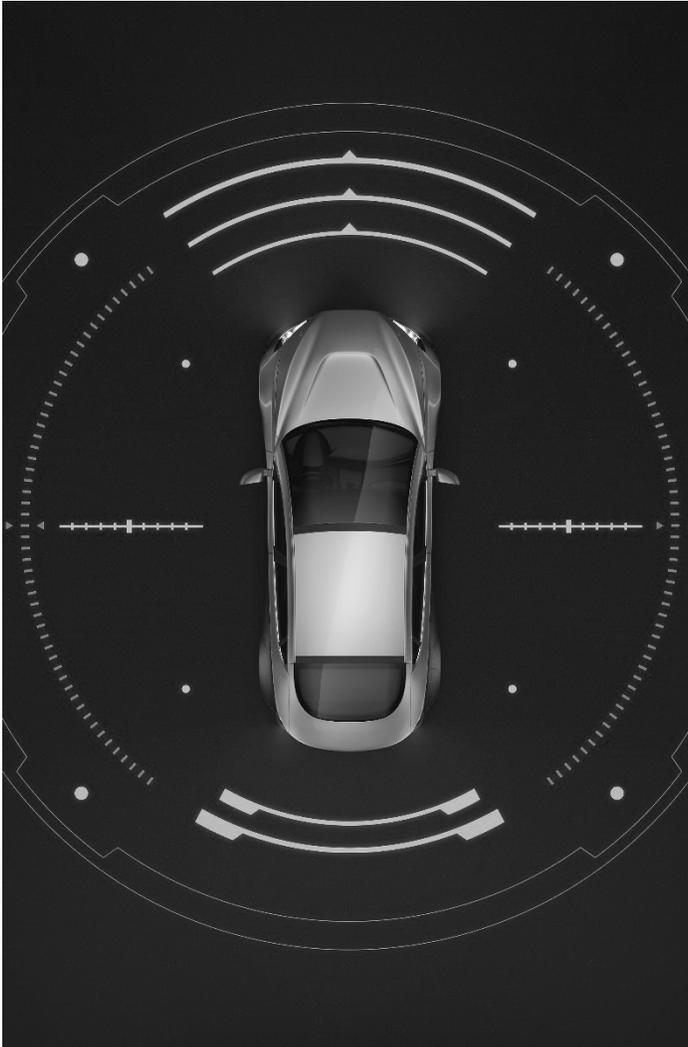
Dr. Michael Zürn
michael.zuern@nim.org



Dr. Matthias Unfried
matthias.unfried@nim.org



Tobias Biró
tobias.biro@nim.org



Der Automobilssektor steckt mitten in einer Transformation. Die Fahrzeuge der Zukunft sollen nicht nur sicher und vernetzt sein, sondern auch klimaverträglicher. Doch mit der Eroberung der Kundenherzen tut sich der elektrische Antrieb in Deutschland noch immer schwer.

Über die Gründe für die Kaufzurückhaltung wird viel spekuliert. Für die einen sind es die Hersteller, deren Produkte für die Kundschaft nicht attraktiv genug sind – vor allem im Vergleich zur Verbrenner-Konkurrenz. Hohe Preise, geringe Reichweiten und lange Ladezeiten stehen hier im Fokus.

Andere machen in erster Linie die Politik verantwortlich. Diese hätte den Ausbau und die Organisation der Ladeinfrastruktur verschlafen. Außerdem hätte sie die Kunden mit wechselnden Förderprogrammen verunsichert.



Mit der vorliegenden Studie möchten wir die Perspektive der Verbraucher in die Debatte einbringen. Wie zufrieden sind E-Auto-Fahrer? Wo liegen die Hürden für den Kauf? Und welche Perspektiven hat die E-Mobilität?

Nürnberg, Oktober 2024

1

→ **Verbreitung von E-Autos:** Stromer-Fahrer sind vor allem Personen unter 40, Trendinteressierte und solche mit höherem Einkommen. Insgesamt nutzen aber nur 10 Prozent der Deutschen derzeit privat ein E-Auto.

2

→ **Gründe für die E-Auto-Nutzung:** Aus Kundensicht entscheidend sind Förderung und Kosten, der Umwelt- und Klimaschutzaspekt, aber auch das besondere Fahrerlebnis. Vor allem niedrige Nutzungskosten binden E-Auto-Fahrer an den Antrieb.

3

→ **Hürden bei der E-Auto-Nutzung:** Reichweiten-Bedenken, und vor allem die Zweifel an der Umweltfreundlichkeit von E-Autos wirken sich negativ auf die Kaufintention aus. Bei vielen Hürden scheint es sich jedoch um bloße Vorurteile zu handeln.

4

→ **Potenzial von E-Autos:** Fast die Hälfte der Autofahrer kann sich die Anschaffung eines Stromers vorstellen. Die Deutschen sind auch bereit, für E-Autos mehr Geld zu bezahlen als für Verbrenner.

5

→ **Politik und E-Autos:** Die Förderung von E-Autos ist in Deutschland stark umstritten. Den größten Rückhalt besitzt noch die Subventionierung beim Kauf. Ein Verbrennerverbot wird von einer übergroßen Mehrheit abgelehnt.

1

→ **Verbreitung von E-Autos:** Stromer-Fahrer sind vor allem Personen unter 40, Trendinteressierte und solche mit höherem Einkommen. Insgesamt nutzen aber nur 10 Prozent der Deutschen derzeit privat ein E-Auto.

2

→ **Gründe für die E-Auto-Nutzung:** Aus Kundensicht entscheidend sind Förderung und Kosten, der Umwelt- und Klimaschutzaspekt, aber auch das besondere Fahrerlebnis. Vor allem niedrige Nutzungskosten binden E-Auto-Fahrer an den Antrieb.

3

→ **Hürden bei der E-Auto-Nutzung:** Reichweiten-Bedenken, und vor allem die Zweifel an der Umweltfreundlichkeit von E-Autos wirken sich negativ auf die Kaufintention aus. Bei vielen Hürden scheint es sich jedoch um bloße Vorurteile zu handeln.

4

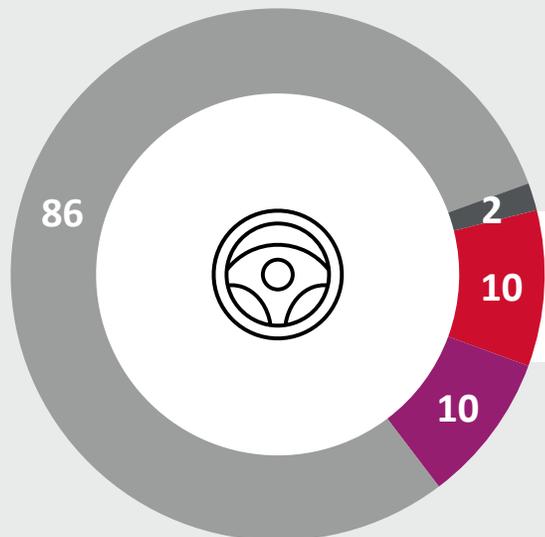
→ **Potenzial von E-Autos:** Fast die Hälfte der Autofahrer kann sich die Anschaffung eines Stromers vorstellen. Die Deutschen sind auch bereit, für E-Autos mehr Geld zu bezahlen als für Verbrenner.

5

→ **Politik und E-Autos:** Die Förderung von E-Autos ist in Deutschland stark umstritten. Den größten Rückhalt besitzt noch die Subventionierung beim Kauf. Ein Verbrennerverbot wird von einer übergroßen Mehrheit abgelehnt.

Verbreitung von E-Autos: Nur 10 Prozent der Deutschen nutzen derzeit ein E-Auto, insbesondere als Privatfahrzeug.

Welche(n) Antrieb(e) haben die von Ihnen derzeit genutzten Autos? [F1]



- Elektroantrieb
- Mild-, Voll- oder Plug-in-Hybrid
- Verbrennungsantrieb (Benzin oder Diesel)
- Sonstiger Antrieb (etwa Erdgas)

Handelt es sich bei dem E-Auto um ein privates Fahrzeug oder um einen Firmenwagen? [F2]



- Privatfahrzeug, Neuwagen
- Privatfahrzeug, Gebrauchtwagen
- Firmenwagen, den ich auch privat nutze

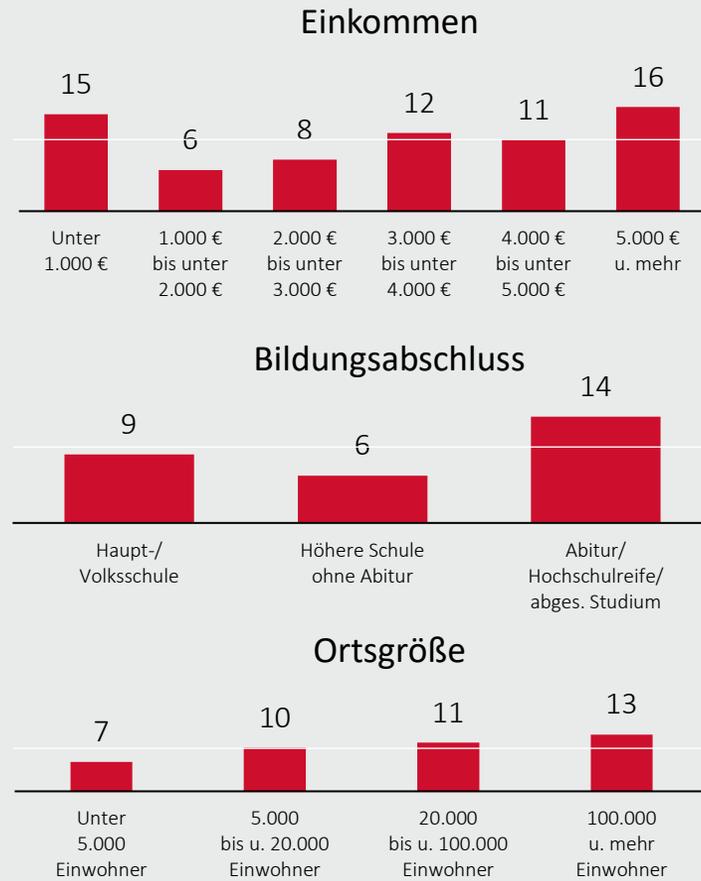


Die große **Mehrheit** der Deutschen **fährt** aktuell **ein Benzin- oder Dieselauto** (86 Prozent). Jeder zehnte Autofahrer lässt sein Verbrennerfahrzeug durch einen E-Motor unterstützen, und ebenfalls **jeder Zehnte nutzt** derzeit **ein Auto mit reinem Elektroantrieb**.

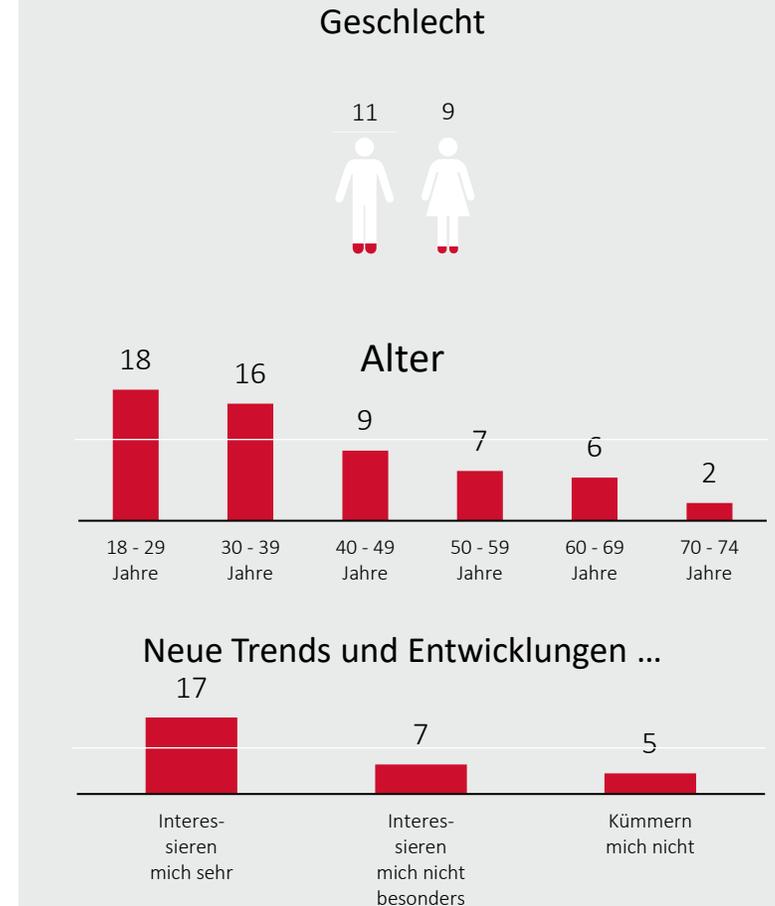
Die große **Mehrheit der E-Auto-Fahrer (73 Prozent) hat ihr Fahrzeug neu gekauft**, Gebrauchtwagen machen mit 19 Prozent noch einen geringen Anteil aus. Privat genutzte Firmenwägen sind mit einem Anteil von 7 Prozent bislang noch nicht weit verbreitet.

[F1]: Mehrfachnennungen möglich, n = 1.668 [Teilgruppe: mindestens 1 Auto im Haushalt genutzt] | [F2]: Einfachwahl, n = 171 [Teilgruppe: Personen, die mind. 1 Elektroauto nutzen] | Werte in % | Befragungszeitraum: 22.08. – 02.09.2024 | NIMpulse 8 | nim.org

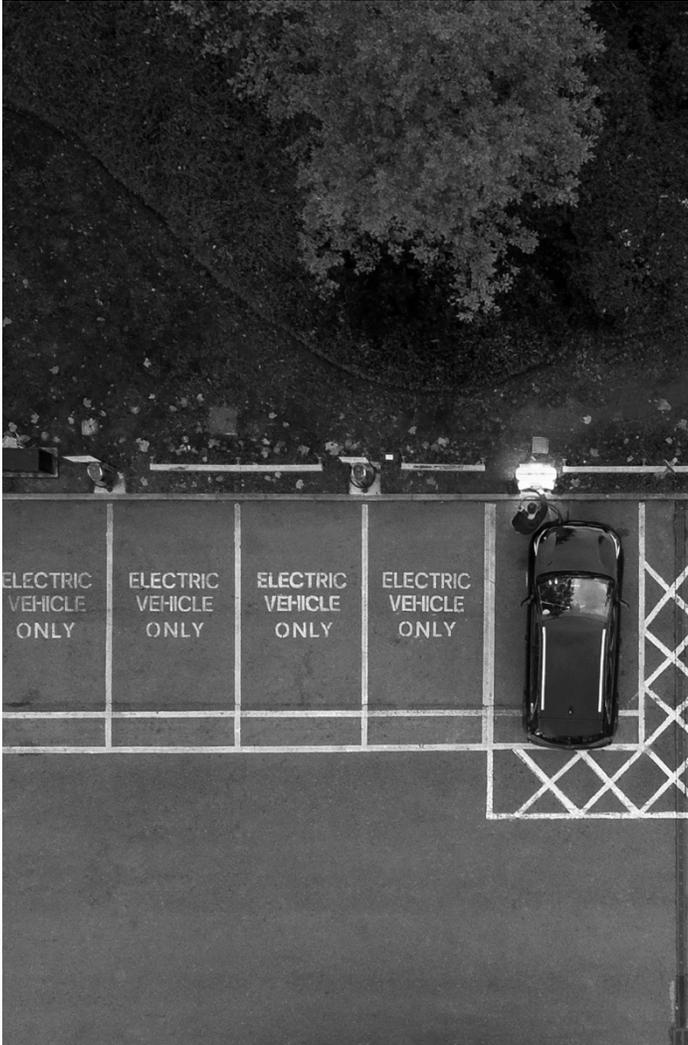
Verbreitung von E-Autos: Überdurchschnittlich häufig werden E-Autos gefahren von Jüngeren, von Trendsettern und von Personen mit höherem Einkommen.



Weißer Kreis: Verbreitung von E-Autos im Durchschnitt (= 10%)



Welche(n) Antrieb(e) haben die von Ihnen derzeit genutzten Autos? Antwort: Elektroantrieb | Mehrfachnennungen möglich | n = 1.668 [Teilgruppe: mindestens 1 Auto im Haushalt genutzt] | Werte in % | Befragungszeitraum: 22.08. – 02.09.2024 | NIMpulse 8 | nim.org



Verbreitung von E-Autos

Derzeit nutzen nur 10 Prozent der deutschen Autofahrer ein E-Auto, in der Regel handelt es sich bei dem Wagen um ein Privatfahrzeug. Überdurchschnittlich häufig werden E-Autos gefahren von Jüngeren, von Trendsettern und von Personen mit höherem Einkommen.

Mit Blick auf den Firmenwagenanteil (7 Prozent) kann man von ungehobenen Potenzialen sprechen. Schließlich beträgt der Firmenwagenanteil in Deutschland laut Kraftfahrt-Bundesamt insgesamt knapp 12 Prozent. Auffällig ist außerdem der hohe Neuwagenanteil bei E-Autos (73 Prozent). Zu überlegen wäre, wie der Gebrauchtwagenmarkt in Schwung gebracht werden kann. Der Anteil der Deutschen, die Gebrauchtwagen vorziehen, beträgt laut Befragungen nämlich etwa 60 Prozent.

1

→ **Verbreitung von E-Autos:** Stromer-Fahrer sind vor allem Personen unter 40, Trendinteressierte und solche mit höherem Einkommen. Insgesamt nutzen aber nur 10 Prozent der Deutschen derzeit privat ein E-Auto.

2

→ **Gründe für die E-Auto-Nutzung:** Aus Kundensicht entscheidend sind Förderung und Kosten, der Umwelt- und Klimaschutzaspekt, aber auch das besondere Fahrerlebnis. Vor allem niedrige Nutzungskosten binden E-Auto-Fahrer an den Antrieb.

3

→ **Hürden bei der E-Auto-Nutzung:** Reichweiten-Bedenken, und vor allem die Zweifel an der Umweltfreundlichkeit von E-Autos wirken sich negativ auf die Kaufintention aus. Bei vielen Hürden scheint es sich jedoch um bloße Vorurteile zu handeln.

4

→ **Potenzial von E-Autos:** Fast die Hälfte der Autofahrer kann sich die Anschaffung eines Stromers vorstellen. Die Deutschen sind auch bereit, für E-Autos mehr Geld zu bezahlen als für Verbrenner.

5

→ **Politik und E-Autos:** Die Förderung von E-Autos ist in Deutschland stark umstritten. Den größten Rückhalt besitzt noch die Subventionierung beim Kauf. Ein Verbrennerverbot wird von einer übergroßen Mehrheit abgelehnt.

Gründe für die E-Auto-Nutzung: Aus Kundensicht entscheidend sind Förderung und Kosten, der Umwelt- und Klimaschutzaspekt, aber auch das besondere Fahrerlebnis.



Weil der Kauf und die Nutzung (Steuervorteile, THG-Quote etc.) staatlich gefördert wurde bzw. wird



Aus Umweltschutz-/Klimaschutzgründen



Geringere Betriebs- und Wartungskosten im Vergleich zu Verbrennern (Treibstoff, Steuern, Werkstatt)



Tolles Fahrerlebnis
(wie bspw. Beschleunigung oder geringe Lautstärke)



Aus Sorge, dass das Fahren mit Verbrennern in der Zukunft zu teuer/gesetzlich eingeschränkt werden wird



Attraktives Design des Modells



Aus Neugier (wollte das ausprobieren)



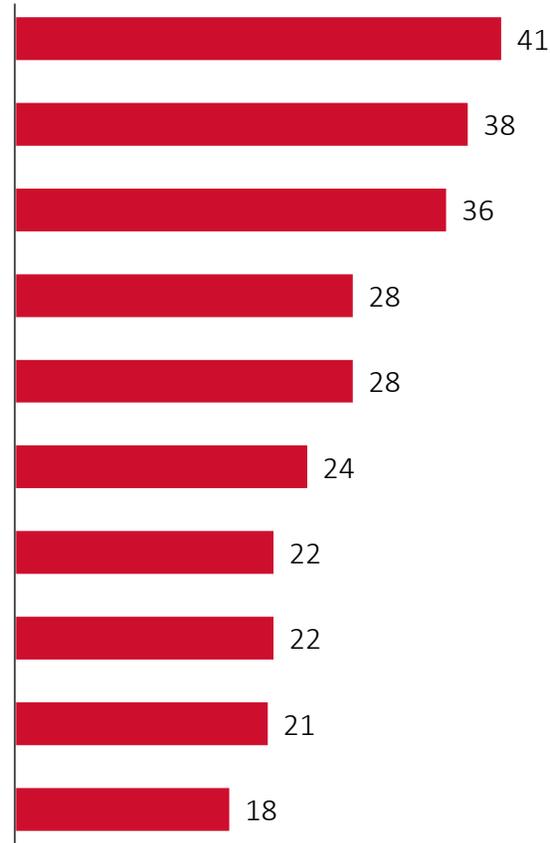
Der Firmenwagen musste ein Auto mit Elektroantrieb sein



(Positive) Erfahrungsberichte von E-Auto-Besitzern im Bekannten- und/oder Familienkreis



Bereits getätigte Investitionen in Infrastruktur (Anschaffung von Photovoltaikanlage und/oder Wallbox)

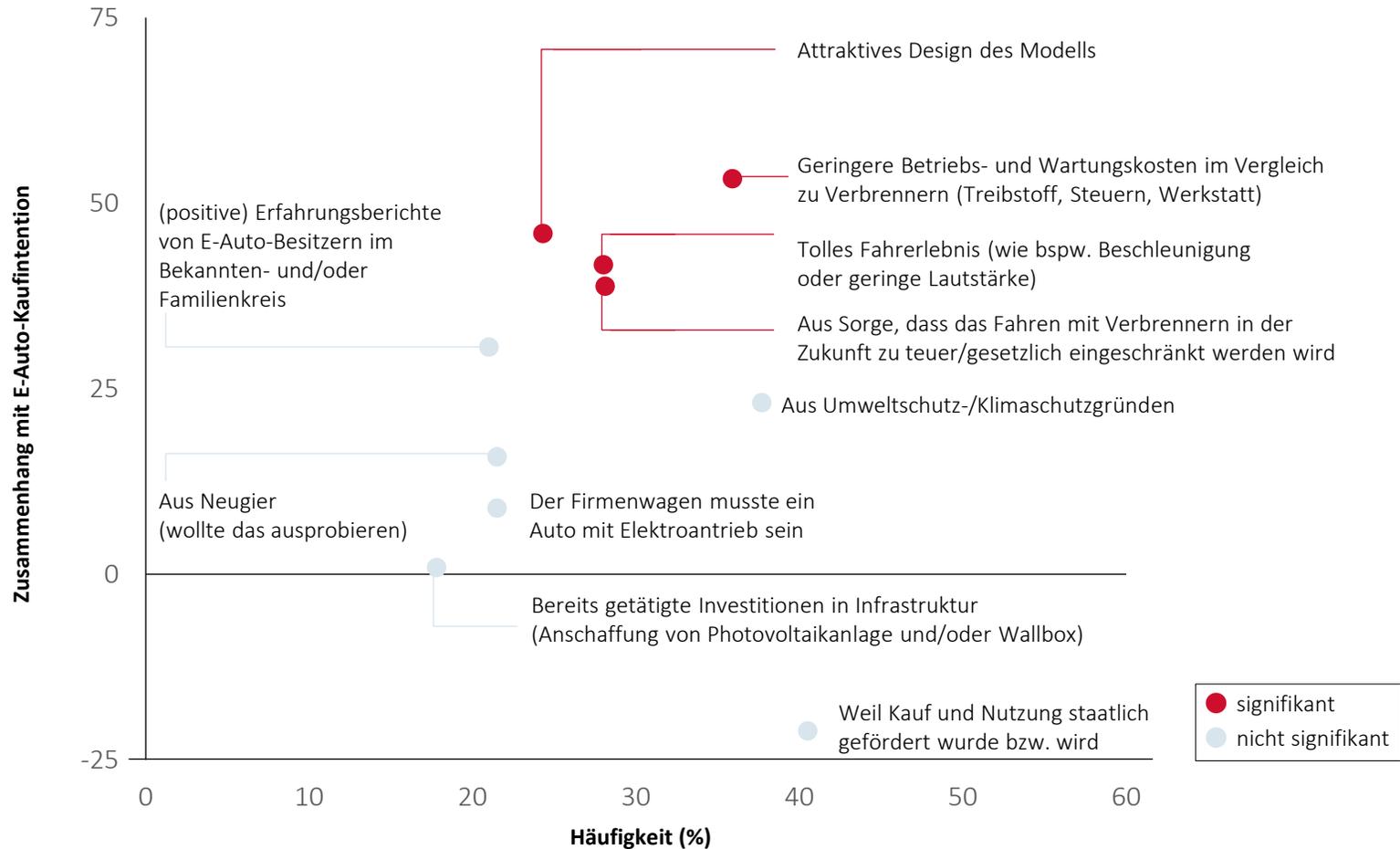


Unterschiedliche Gründe waren für die Nutzer von E-Autos bei der Anschaffung entscheidend. Darunter sind **pragmatische wie staatliche Förderungen** (41 Prozent) und **geringe Betriebs- und Wartungskosten** (36 Prozent), aber auch idealistische wie der **Klimaschutz** (38 Prozent) und emotionale wie das **Fahrerlebnis** (28 Prozent).

Motive wie bereits getätigte private Infrastrukturinvestitionen (18 Prozent) und Erfahrungsberichte (21 Prozent) werden demgegenüber aktuell noch weniger häufig vorgebracht.

Aus welchem Grund/welchen Gründen haben Sie sich das E-Auto gekauft/zugelegt? Bitte geben Sie alle Gründe an, die zutreffen. | Mehrfachnennungen möglich | n = 171 [Teilgruppe: Personen, die mind. 1 Elektroauto nutzen] | Werte in % | Befragungszeitraum: 22.08. – 02.09.2024 | NIMpulse 8 | nim.org

Gründe für die E-Auto-Nutzung: Vor allem niedrige Nutzungskosten binden E-Auto-Fahrer an den Antrieb.



Die im Vergleich **geringeren Kosten bei Treibstoff, Steuern und Werkstatt** sind ein **häufig** genannter und statistisch signifikanter Grund dafür, dass E-Auto-Fahrer wiederholt zum Stromer greifen wollen. Wer Betriebs- und Wartungskosten als Grund angibt, neigt mit anderen Worten am ehesten dazu, wieder ein E-Auto anzuschaffen.

Motive wie das **Fahrerlebnis** und die **Sorge, dass Verbrenner keine Zukunft haben**, werden von Stromer-Fahrern zwar **seltener** vorgebracht, stellen aber ebenfalls wirkungsvolle Gründe dar, Kunden an E-Autos zu binden.

Wird Ihr nächster Wagen (wieder) ein E-Auto? (Einfachwahl)/Aus welchem Grund/welchen Gründen haben Sie sich das E-Auto gekauft/zugelegt? (Mehrfachnennungen möglich) | n = 171 [Teilgruppe: Personen, die mind. 1 Elektroauto nutzen] | Werte in % | Befragungszeitraum: 22.08. – 02.09.2024 | NIMpulse 8 | nim.org

*Methodenbeschreibung siehe S. 28



Gründe für die E-Auto-Nutzung

Aus Kundensicht entscheidend sind Förderung und Kosten, der Umwelt- und Klimaschutzaspekt, aber auch das besondere Fahrerlebnis.

Eine stärkere Marktdurchdringung von E-Autos wird also davon abhängen, wie sich die Anschaffungs- sowie die Betriebs- und Wartungskosten entwickeln. Aber auch die Emotionen spielen für Verbraucher eine wichtige Rolle.

Die staatliche Kaufprämie hat vor allem einen Effekt auf Erstnutzer von E-Autos. Für den Wiederholungsfall ist sie dagegen nicht mehr von entscheidender Bedeutung. Auch um den Staatshaushalt zu schonen, könnte eine mögliche staatliche Kaufprämie auf Erstkäufer begrenzt werden.

1

→ **Verbreitung von E-Autos:** Stromer-Fahrer sind vor allem Personen unter 40, Trendinteressierte und solche mit höherem Einkommen. Insgesamt nutzen aber nur 10 Prozent der Deutschen derzeit privat ein E-Auto.

2

→ **Gründe für die E-Auto-Nutzung:** Aus Kundensicht entscheidend sind Förderung und Kosten, der Umwelt- und Klimaschutzaspekt, aber auch das besondere Fahrerlebnis. Vor allem niedrige Nutzungskosten binden E-Auto-Fahrer an den Antrieb.

3

→ **Hürden bei der E-Auto-Nutzung:** Reichweiten-Bedenken, und vor allem die Zweifel an der Umweltfreundlichkeit von E-Autos wirken sich negativ auf die Kaufintention aus. Bei vielen Hürden scheint es sich jedoch um bloße Vorurteile zu handeln.

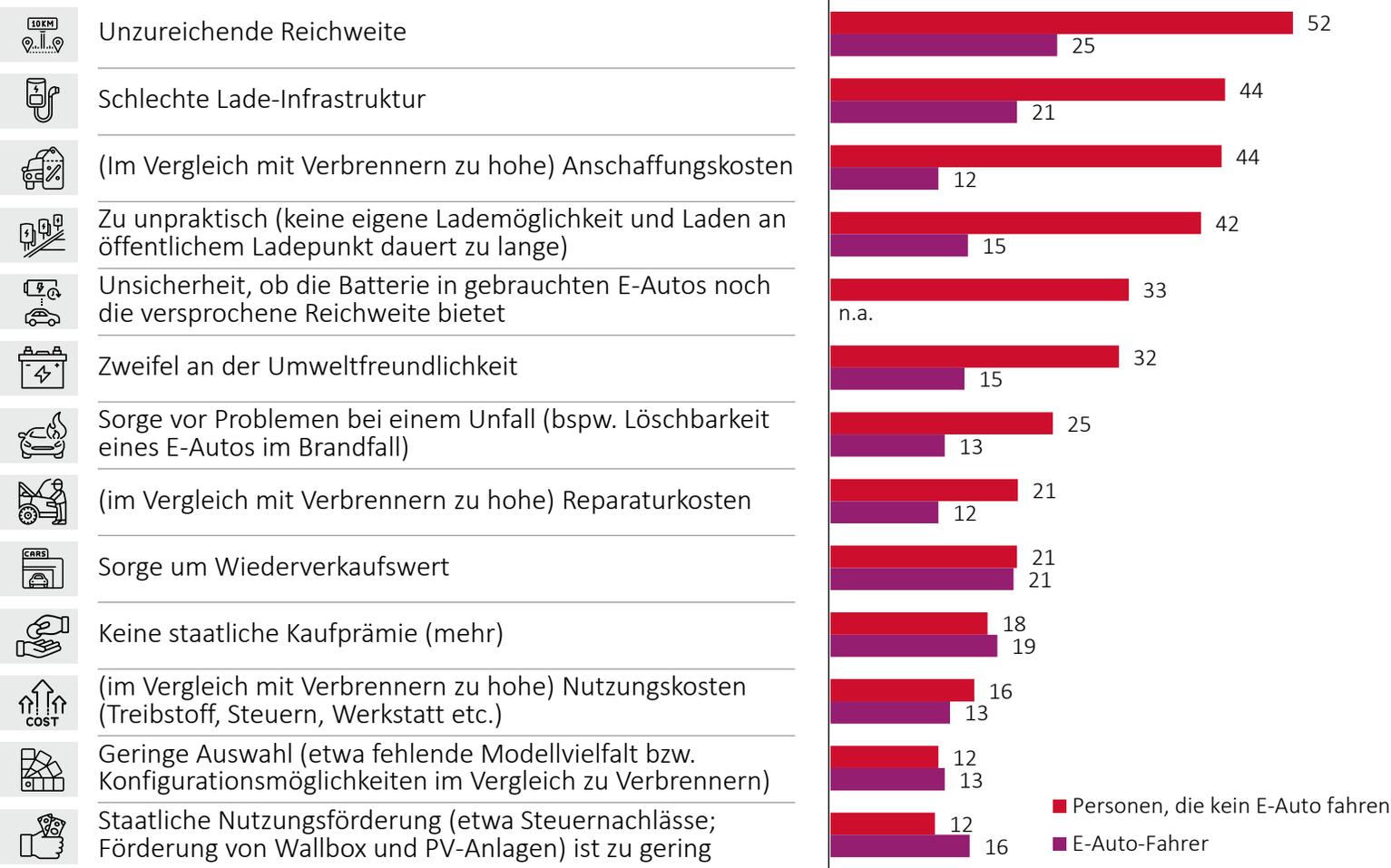
4

→ **Potenzial von E-Autos:** Fast die Hälfte der Autofahrer kann sich die Anschaffung eines Stromers vorstellen. Die Deutschen sind auch bereit, für E-Autos mehr Geld zu bezahlen als für Verbrenner.

5

→ **Politik und E-Autos:** Die Förderung von E-Autos ist in Deutschland stark umstritten. Den größten Rückhalt besitzt noch die Subventionierung beim Kauf. Ein Verbrennerverbot wird von einer übergroßen Mehrheit abgelehnt.

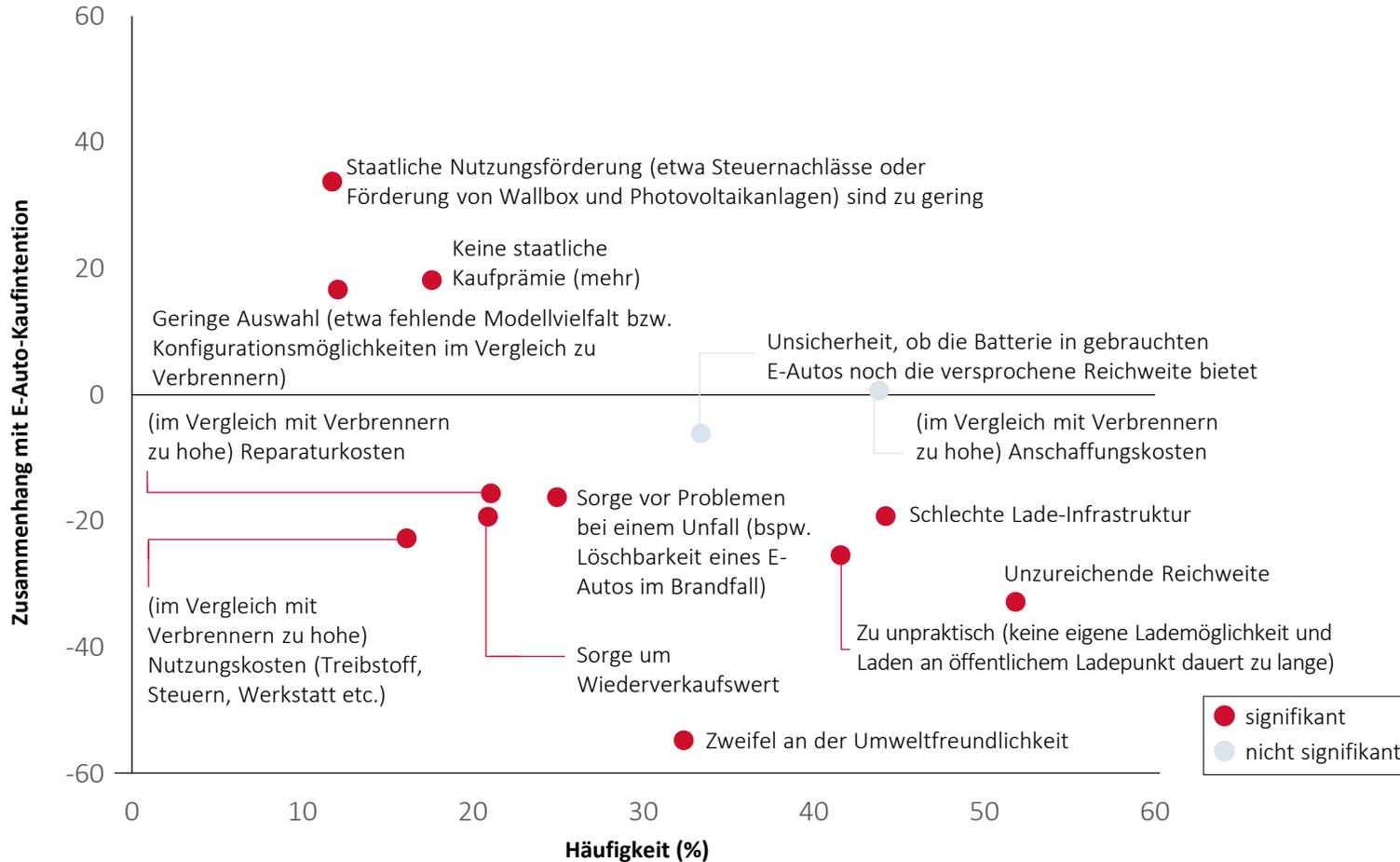
Hürden bei der E-Auto-Nutzung: Reichweiten-Bedenken wirken sich negativ auf die Kaufintention aus. Bei vielen Hürden scheint es sich aber um bloße Vorurteile zu handeln.



Die **Reichweite** wird von Autofahrern, die nicht E-Auto fahren, am häufigsten **als Hürde für die E-Auto-Nutzung** genannt (52 Prozent). 32 Prozent der Personen aus dieser Gruppe äußern auch **Zweifel an der Umweltfreundlichkeit**. Die Sorge um den Wiederverkaufswert (21 Prozent) und unzureichende staatliche Subventionen spielen dagegen keine große Rolle. Dafür werden die beiden Punkte von Personen, die E-Auto fahren, vergleichsweise häufig als Problem genannt. Insgesamt äußert diese Gruppe aber deutlich weniger Kritik am E-Auto.

Weshalb nutzen Sie bisher kein reines E-Auto? Bitte geben Sie alle Gründe an, die zutreffen. | Mehrfachnennungen möglich | n = 1.497 [Teilgruppe: Personen, die mind. ein Auto nutzen, davon keines mit Elektroantrieb] | Aus Ihrer persönlichen Erfahrung: Gibt es etwas, was Sie an Ihrem E-Auto bzw. an der Elektromobilität stört? | Mehrfachnennungen möglich | n = 171 [Teilgruppe: Personen, die mind. 1 Elektroauto nutzen] | Werte in % | Befragungszeitraum: 22.08. – 02.09.2024 | NIMPulse 8 | nim.org

Hürden bei der E-Auto-Nutzung: Vor allem die Zweifel an der Umweltfreundlichkeit von E-Autos wirken sich negativ auf die Kaufintention aus.



Den stärksten Effekt auf die Kaufintention hat die Haltung zur Umweltwirkung: **Wer nicht glaubt, dass E-Autos besser für Umwelt und Klima sind als Verbrenner, möchte auch kein E-Auto kaufen.** Seltener zum E-Auto greifen auch Personen, die etwa meinen, dass die Reichweite von E-Autos unzureichend ist.

Keinen Effekt auf die Kaufintention haben dagegen die Anschaffungskosten. Personen, die den Preis von Stromern als Hürde bezeichnen, werden davon also nicht vom Kauf abgehalten.

Wird Ihr nächster Wagen (wieder) ein E-Auto? | Weshalb nutzen Sie bisher kein reines E-Auto? Bitte geben Sie alle Gründe an, die zutreffen. | Mehrfachnennungen möglich | n = 1.497 [Teilgruppe: Personen, die mind. ein Auto nutzen, davon keines mit Elektroantrieb] | Werte in % | Befragungszeitraum: 22.08. – 02.09.2024 | NIMpulse 8 | nim.org

*Methodenbeschreibung siehe S. 28



Hürden bei der E-Auto-Nutzung

Reichweiten-Bedenken, Bedenken bezüglich der Lade-Infrastruktur und Kritik am Anschaffungspreis – darin liegen die am häufigsten genannten Gründe, kein E-Auto zu nutzen. Ein Drittel der Nicht-E-Auto-Fahrer äußert aber auch Zweifel an der Umweltfreundlichkeit von E-Autos, und damit grundsätzliche Vorbehalte. Wer diese Zweifler für die E-Mobilität gewinnen möchte, wird das nicht über technische Fortschritte an Fahrzeug und Infrastruktur alleine schaffen.

Einen Lichtblick könnte die Perspektive der E-Auto-Fahrer bieten, denn diese äußern die am weitesten verbreiteten Bedenken der Verbrenner-Fahrer nur halb so häufig. Das spricht dafür, dass es sich bei vielen Hürden um Vorurteile zu handeln scheint, die in der realen Erfahrung nur wenig Bedeutung haben.



1

→ **Verbreitung von E-Autos:** Stromer-Fahrer sind vor allem Personen unter 40, Trendinteressierte und solche mit höherem Einkommen. Insgesamt nutzen aber nur 10 Prozent der Deutschen derzeit privat ein E-Auto.

2

→ **Gründe für die E-Auto-Nutzung:** Aus Kundensicht entscheidend sind Förderung und Kosten, der Umwelt- und Klimaschutzaspekt, aber auch das besondere Fahrerlebnis. Vor allem niedrige Nutzungskosten binden E-Auto-Fahrer an den Antrieb.

3

→ **Hürden bei der E-Auto-Nutzung:** Reichweiten-Bedenken, und vor allem die Zweifel an der Umweltfreundlichkeit von E-Autos wirken sich negativ auf die Kaufintention aus. Bei vielen Hürden scheint es sich jedoch um bloße Vorurteile zu handeln.

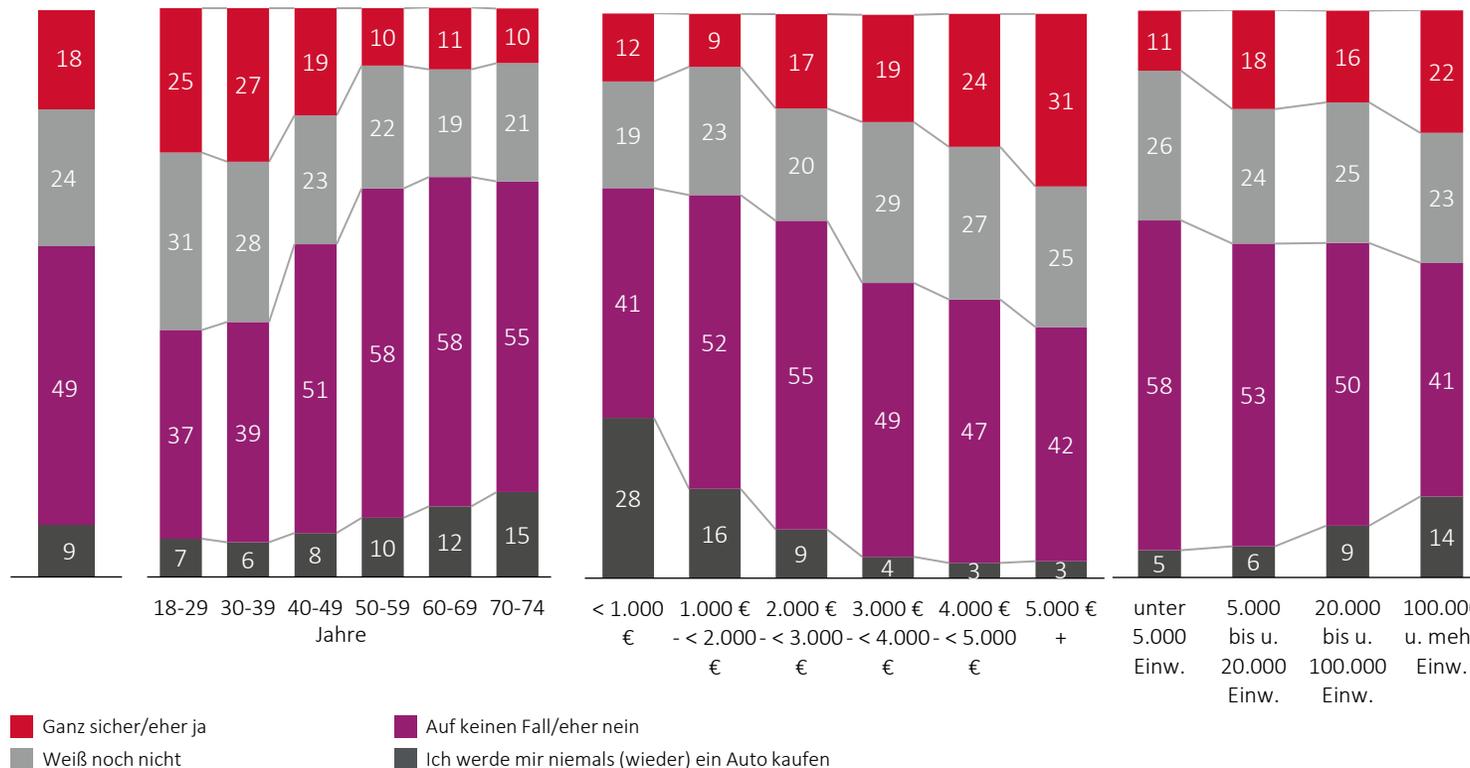
4

→ **Potenzial von E-Autos:** Fast die Hälfte der Autofahrer kann sich die Anschaffung eines Stromers vorstellen. Die Deutschen sind auch bereit, für E-Autos mehr Geld zu bezahlen als für Verbrenner.

5

→ **Politik und E-Autos:** Die Förderung von E-Autos ist in Deutschland stark umstritten. Den größten Rückhalt besitzt noch die Subventionierung beim Kauf. Ein Verbrennerverbot wird von einer übergroßen Mehrheit abgelehnt.

Potenzial von E-Autos: Fast die Hälfte der Autofahrer kann sich die Anschaffung eines Stromers vorstellen.



Das nächste Auto wird für **18 Prozent** der deutschen Autofahrer ziemlich oder ganz sicher **ein E-Auto** sein, **24 Prozent** der Befragten sind sich diesbezüglich noch **unsicher**.

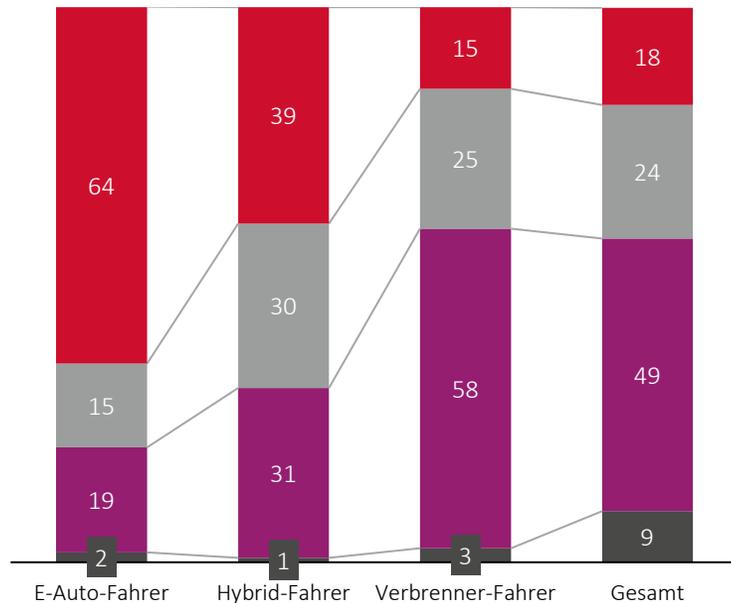
Es sind insbesondere **jüngere Personen**, Personen **mit hohem Einkommen**, und solche **aus urbanen Regionen**, die mit einer (erneuten) E-Auto-Nutzung liebäugeln. Bei diesen Gruppen gibt nur eine Minderheit an, auf keinen Fall als nächstes ein E-Auto nutzen zu wollen.

Wird Ihr nächster Wagen (wieder) ein E-Auto? | Einfachwahl | n = 2.000 | Werte in % | Befragungszeitraum: 22.08. – 02.09.2024 | NIMpulse 8 | nim.org

Potenzial von E-Autos: Die Mehrheit der E-Auto-Fahrer will dem Antrieb treu bleiben. Die Deutschen sind auch bereit, für E-Autos mehr Geld zu bezahlen als für Verbrenner.



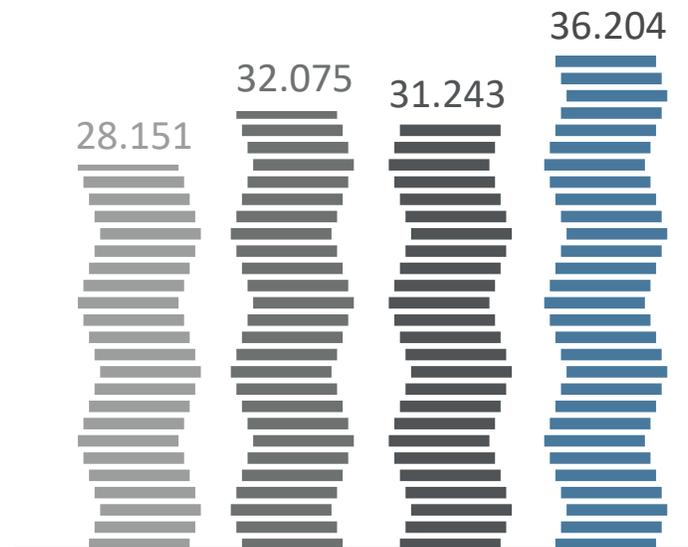
Wird Ihr nächster Wagen (wieder) ein E-Auto? [F1]



- Ganz sicher/eher ja
- Weiß noch nicht
- Auf keinen Fall/eher nein
- Ich werde mir niemals (wieder) ein Auto kaufen



Wenn Sie sich heute einen Neuwagen kaufen müssten, wie viel wären Sie in etwa bereit dafür auszugeben? [F2]



- Benzin-PKW
- Diesel-PKW
- Hybrid-PKW
- Elektro-PKW



Eine **große Mehrheit der E-Auto-Fahrer** (64 Prozent) möchte dem Antrieb sehr wahrscheinlich **treu bleiben**. Das legt nahe, dass Personen, die bereits ein Auto mit E-Antrieb gefahren sind, damit überwiegend positive Erfahrungen gemacht haben. **Hybrid-Fahrer tendieren** auch eher **zum E-Auto** als zum Verbrenner.

Für einen neuen Wagen mit E-Antrieb sind die deutschen Autofahrer bereit, im Schnitt 36.204 Euro auf den Tisch zu legen. Damit liegt die Preisbereitschaft für E-Autos deutlich über derjenigen für Verbrenner- oder Hybrid-PKW.

[F1]: Einfachwahl, n = 2.000, Werte in % | [F2]: Offene Eingabe zw. 10.000 € und 200.000 €, n = 1.816 [Teilgruppe: Personen, die den Kauf eines Autos beabsichtigen], Werte in € | Befragungszeitraum: 22.08. – 02.09.2024 | NIMpulse 8 | nim.org



Potenzial von E-Autos

Das E-Auto hat Potenzial. Das zeigt sich schon in der Kaufintention. So geben 18 Prozent der Befragten an, dass der nächste Wagen ein E-Auto werden wird, 24 Prozent sind noch unentschlossen (aktuelle E-Auto-Verbreitung: 10 Prozent). Richtungsweisend ist dabei, dass Personen, die bereits ein E-Auto fahren – und auch solche, die Hybrid fahren –, mehrheitlich weiter auf den Stromer setzen wollen. Es scheint also eine Zufriedenheit mit dem Antrieb zu geben.

Höhere Kaufpreise für Stromer haben offenbar keine abschreckende Wirkung auf die Konsumenten. Das haben die in Kapitel 2 und 3 beschriebenen Ergebnisse angedeutet und das bestätigt die durchschnittliche Preisbereitschaft, die bei Stromern deutlich höher liegt als bei Verbrennern.

1

→ **Verbreitung von E-Autos:** Stromer-Fahrer sind vor allem Personen unter 40, Trendinteressierte und solche mit höherem Einkommen. Insgesamt nutzen aber nur 10 Prozent der Deutschen derzeit privat ein E-Auto.

2

→ **Gründe für die E-Auto-Nutzung:** Aus Kundensicht entscheidend sind Förderung und Kosten, der Umwelt- und Klimaschutzaspekt, aber auch das besondere Fahrerlebnis. Vor allem niedrige Nutzungskosten binden E-Auto-Fahrer an den Antrieb.

3

→ **Hürden bei der E-Auto-Nutzung:** Reichweiten-Bedenken, und vor allem die Zweifel an der Umweltfreundlichkeit von E-Autos wirken sich negativ auf die Kaufintention aus. Bei vielen Hürden scheint es sich jedoch um bloße Vorurteile zu handeln.

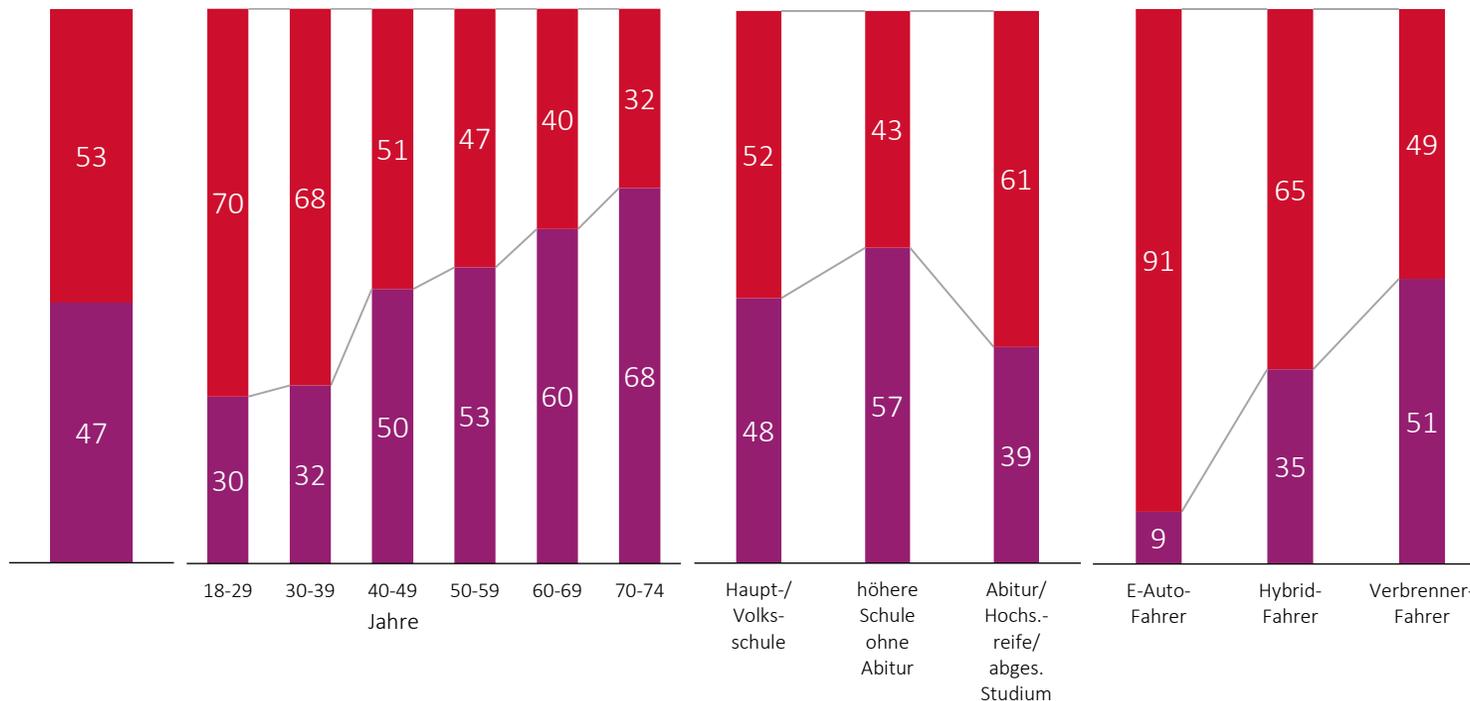
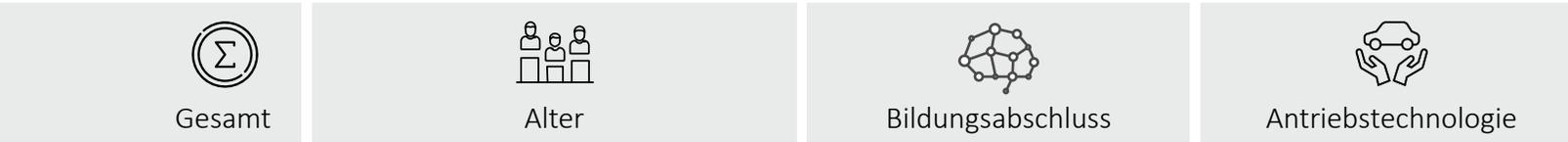
4

→ **Potenzial von E-Autos:** Fast die Hälfte der Autofahrer kann sich die Anschaffung eines Stromers vorstellen. Die Deutschen sind auch bereit, für E-Autos mehr Geld zu bezahlen als für Verbrenner.

5

→ **Politik und E-Autos:** Die Förderung von E-Autos ist in Deutschland stark umstritten. Den größten Rückhalt besitzt noch die Subventionierung beim Kauf. Ein Verbrennerverbot wird von einer übergroßen Mehrheit abgelehnt.

Politik und E-Autos: Ein politisches Engagement zugunsten von Elektroautos ist stark umstritten.



■ Ja, der Staat bzw. die Regierung sollte E-Autos weiterhin besonders fördern
■ Nein, der Staat bzw. die Regierung sollte E-Autos nicht mehr besonders fördern

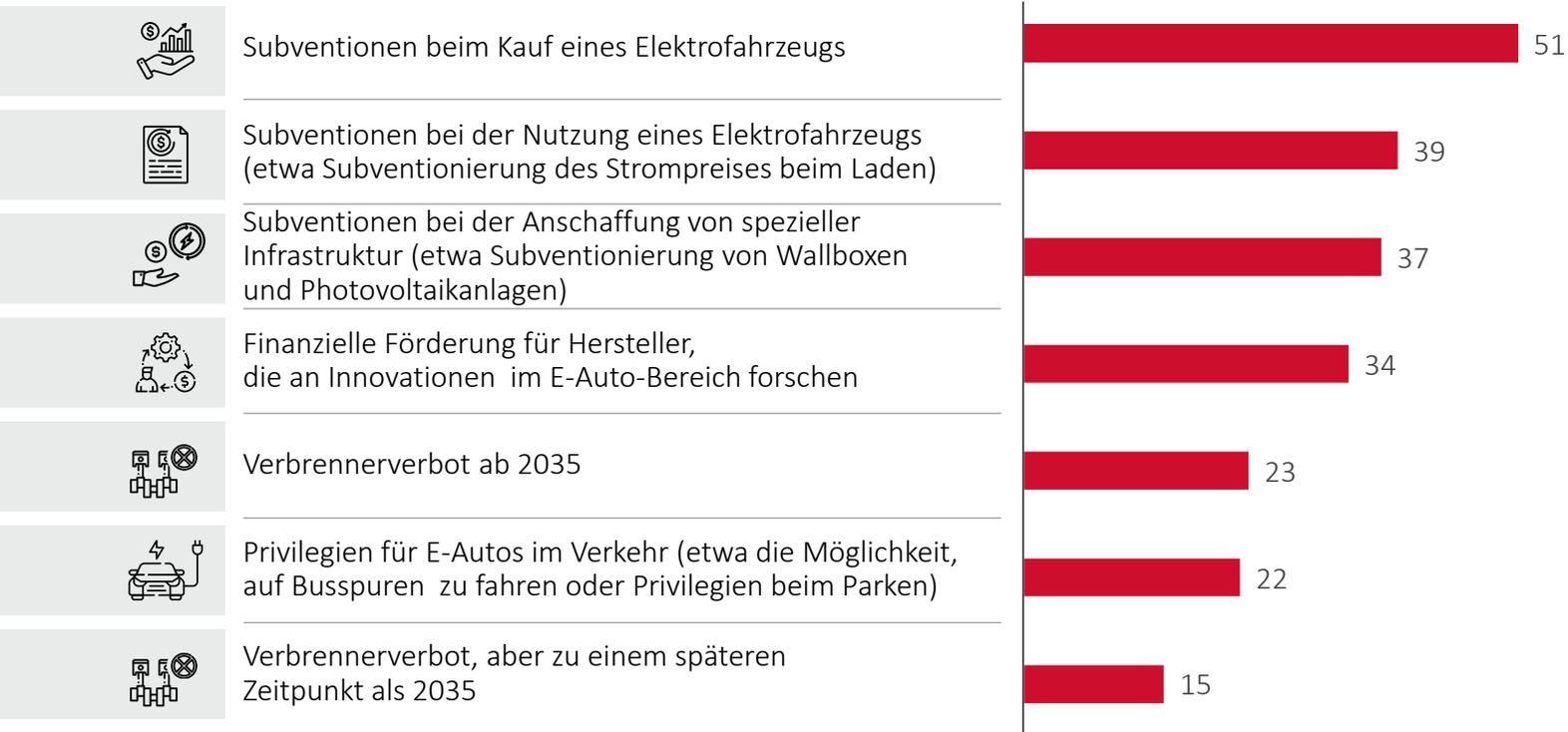
Unterstützer (53 Prozent) und **Gegner** (47 Prozent) **einer staatlichen E-Auto-Förderung halten** sich in Deutschland derzeit in etwa **die Waage**.

Vergleichsweise hoch ist die **Unterstützung** für eine **Förderung** bei Menschen **unter 40 Jahren** (69 Prozent), bei Personen mit **hohem Bildungsabschluss** (61 Prozent) und bei solchen, die **aktuell ein E-Auto fahren** (91 Prozent).

Einer Förderung skeptisch gegenüber stehen insbesondere Personen ab 60 Jahren.

Auch im Vergleich mit Verbrennern und anderen Antrieben: Sollte die Regierung bzw. der Staat E-Autos weiterhin besonders fördern? | Einfachwahl | n = 2.000 | Werte in % | Befragungszeitraum: 22.08. – 02.09.2024 | NIMpulse 8 | nim.org

Politik und E-Autos: Den größten Rückhalt besitzt die Subventionierung beim Kauf. Ein Verbrennerverbot wird von einer übergroßen Mehrheit abgelehnt.



Das Ranking der möglichen Maßnahmen, die die **Befürworter einer staatlichen Förderung** für sinnvoll halten, führt die **Subventionierung des E-Auto-Kaufs** an (51 Prozent). Dann folgen die **Subventionierung des Ladestroms** (39 Prozent) und die **Subventionierung von privater Ladeinfrastruktur** (37 Prozent).

Das geplante Verbrennerverbot ab 2035 hat selbst in dieser Gruppe nicht viele Freunde (23 Prozent), ein späteres Verbrennerverbot hat sogar noch weniger Unterstützung (15 Prozent).

Welche der folgenden politischen Maßnahmen halten Sie persönlich für besonders sinnvoll? | Mehrfachnennungen möglich | n = 1.061 [Teilgruppe: Ja, der Staat bzw. die Regierung sollte E-Autos weiterhin besonders fördern] | Werte in % | Befragungszeitraum: 22.08. – 02.09.2024 | NIMPulse 8 | nim.org

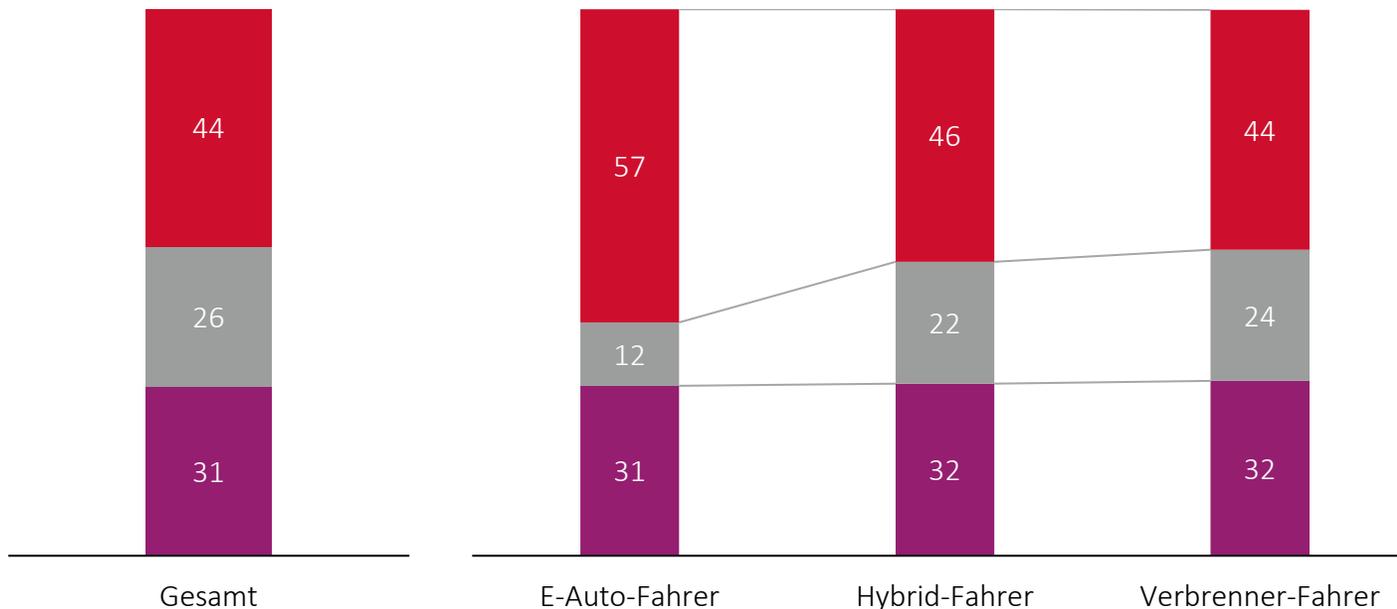
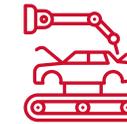
Politik und E-Autos: Eine Mehrheit der Deutschen findet den Schutz der heimischen Produktion durch Zölle richtig.



Gesamt



Antriebstechnologie



- Ja, finde ich richtig.
- Ich weiß nicht/keine Meinung.
- Nein, finde ich falsch.

Als **Industrie** und **Arbeitgeber** spielen **Automobilhersteller in Deutschland und Europa** eine **wichtige Rolle**. Infolge einer wachsenden Wettbewerbsfähigkeit von Herstellern aus China ist diese Branche zuletzt unter starken Druck geraten. Als Reaktion hat die EU **vorläufige Zölle auf E-Autos aus China** eingeführt.

Eine relative Mehrheit der Deutschen (44 Prozent) findet den Schutz der heimischen Produktion durch Zölle richtig. Vor allem E-Auto-Fahrer sind dafür (57 Prozent).

Auf Ebene der EU wird diskutiert, Zölle auf in China produzierte E-Autos einzuführen. Finden Sie das richtig? | Einfachwahl | n = 2.000 | Werte in % | Befragungszeitraum: 22.08. – 02.09.2024 | NIMpulse 8 | nim.org



Politik und E-Autos

Die Förderung von E-Autos ist in Deutschland stark umstritten. Als Einzelmaßnahme genießt bei Befürwortern die Subventionierung beim Kauf den größten Rückhalt. Auch Subventionen in anderen Bereichen werden von diesen Personen als sinnvoll erachtet.

Ein Verbrennerverbot (egal ob wie geplant 2035 oder zu einem späteren Zeitpunkt) wird dagegen selbst bei Förderungsbefürwortern nur von einer Minderheit unterstützt.

Die Politik wäre gut beraten, das geplante Verbrennerverbot zurückzunehmen. Möglicherweise würde dies zu einer Befriedung der gesellschaftlichen Polarisierung beitragen und den Weg für andere Maßnahmen freimachen.



Um die Akzeptanz von E-Autos im Markt zu erhöhen,



könnte der **Staat** die Rahmenbedingungen so setzen, dass der Stromeranteil an Firmenwagen erhöht wird. Die Verbreitung hier ist aktuell noch gering. Außerdem dürfte der Firmenwagenmarkt weniger emotional besetzt sein als der Privatkundenmarkt, wo eine politische Betätigung aktuell stark umstritten ist.



wären **Hersteller** gut beraten, die Reichweite der E-Autos weiter zu erhöhen. Auch fahrzeugbezogene Hürden wie Ladezeiten, Vertrauen in die Batterie und Sicherheitsbedenken sollten adressiert werden. Dafür können Hersteller mit einer höheren Preisbereitschaft für E-Autos rechnen.



sollte der **Handel** E-Mobilität leichter zugänglich und vor allem erfahrbar machen. Damit ließe sich die Praxiserfahrung mit Stromern erhöhen, und mit steigender Praxiserfahrung werden die wahrgenommenen Probleme weniger.



brauchen **Konsumenten** glaubwürdige und belastbare Informationen zur Umweltbilanz der Motortypen. Die Zweifel an der besseren Umweltbilanz von E-Autos sind nicht nur weit verbreitet, sie reduzieren die Kaufwahrscheinlichkeit auch am stärksten.



Konzeption und Fragebogen

Nürnberg Institut für Marktentscheidungen e. V.

Erhebung und Panel

GfK eBUS®



Stichprobe

2.000

Männer und Frauen im Alter von 18 bis 74 Jahren, repräsentativ für die deutschsprachige Wohnbevölkerung dieser Altersklasse



Umfang

16 Fragen,
teilweise mit Filterführung



Zeitraum der Befragung

22.08.2024 bis
02.09.2024

Anzahl demografische Merkmale

16



Informationen zur Berechnung des Einflusses von Gründen und Hürden auf die Kaufintention von E-Autos

Methode:

Die individuelle Kaufintention (y) wird durch die jeweils angegebenen Gründe bzw. Hürden (X_1, \dots, X_n) vorhergesagt. Die Vorhersage beruht auf einem Regressionsmodell (siehe unten), dessen Koeffizienten (β_0, \dots, β_n) mittels Kleinst-Quadrate Schätzung ermittelt wurden.



$$y = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \dots + \beta_n X_n$$



Hinweise:

- > Die Regressionskoeffizienten (β_1, \dots, β_n) geben den Zusammenhang des entsprechenden Grundes bzw. der entsprechenden Hürde auf die Kaufintention an. Diese korrelativen Zusammenhänge implizieren keine Kausalität.
- > Für die graphischen Darstellungen wurden die Regressionskoeffizienten in Prozent dargestellt (d. h. mit 100 multipliziert), um eine einheitliche Skalierung der Achsen zu gewährleisten.
- > Bei der Schätzung der Regressionskoeffizienten wird mittels inferenzstatistischer Methoden (Nullhypothesentests) überprüft, ob die Zusammenhänge der einzelnen Gründe bzw. Hürden systematisch (d. h. nicht zufällig) vorhanden sind. Erweist sich der Zusammenhang eines Grundes bzw. einer Hürde als nicht signifikant von Null verschieden, legt dies nahe, dass kein systematischer Zusammenhang besteht.

Interpretation der grafischen Darstellung:

- > Gründe/Hürden, die auf der Y-Achse des Schaubilds im positiven Bereich liegen, gehen mit einer größeren Neigung zum Kauf eines E-Autos einher. Gründe/Hürden, die auf der Y-Achse im negativen Bereich liegen, gehen mit einer geringeren Neigung zum Kauf eines E-Autos einher. Die Kaufintention wurde ermittelt durch eine Frage zum Kauf eines E-Autos.

Ansprechpartner

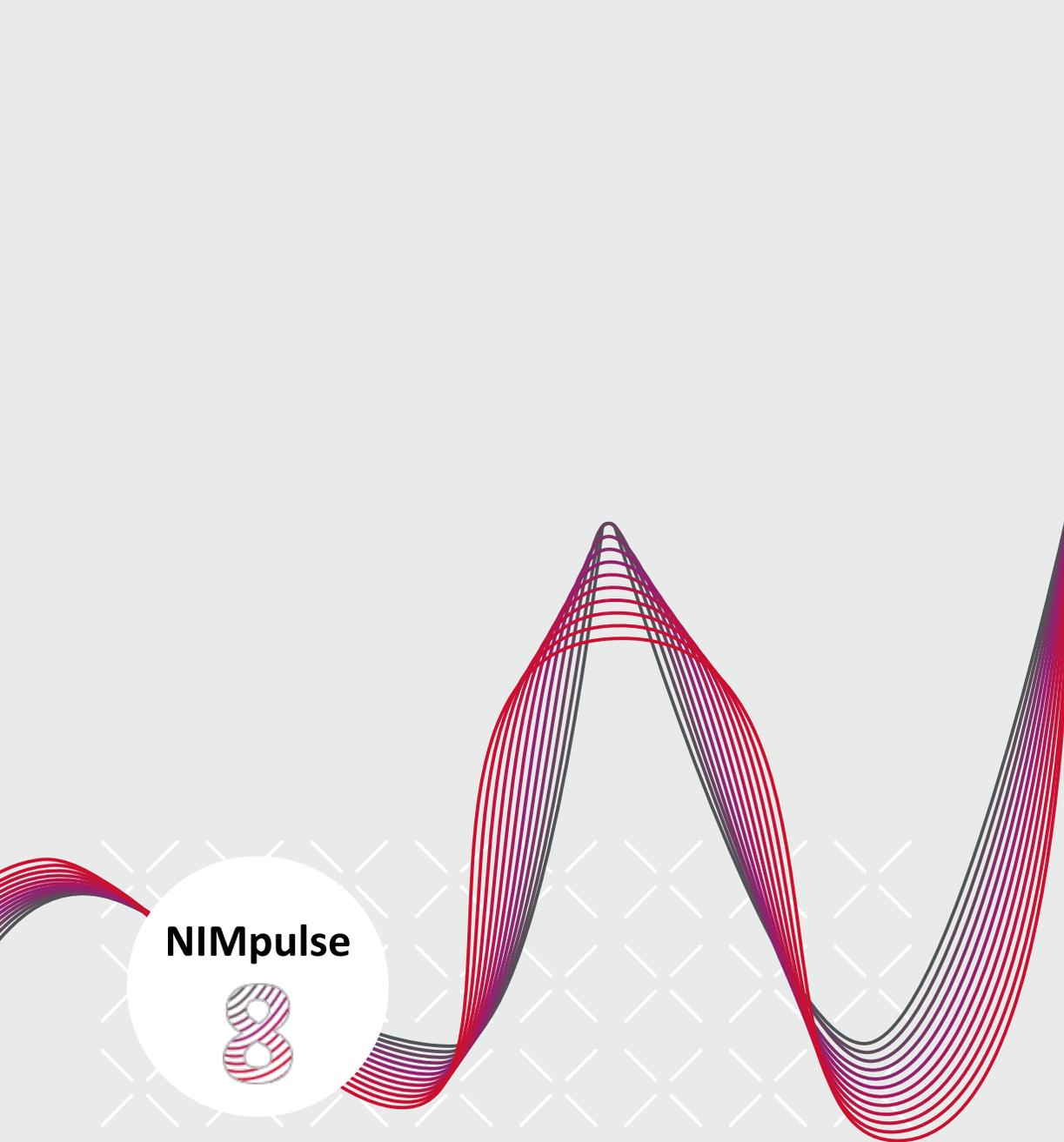
Tobias Biró

Research Communication

Tel.: +49 911 951519-98

E-Mail: tobias.biro@nim.org

www.nim.org



NIMPULSE

8