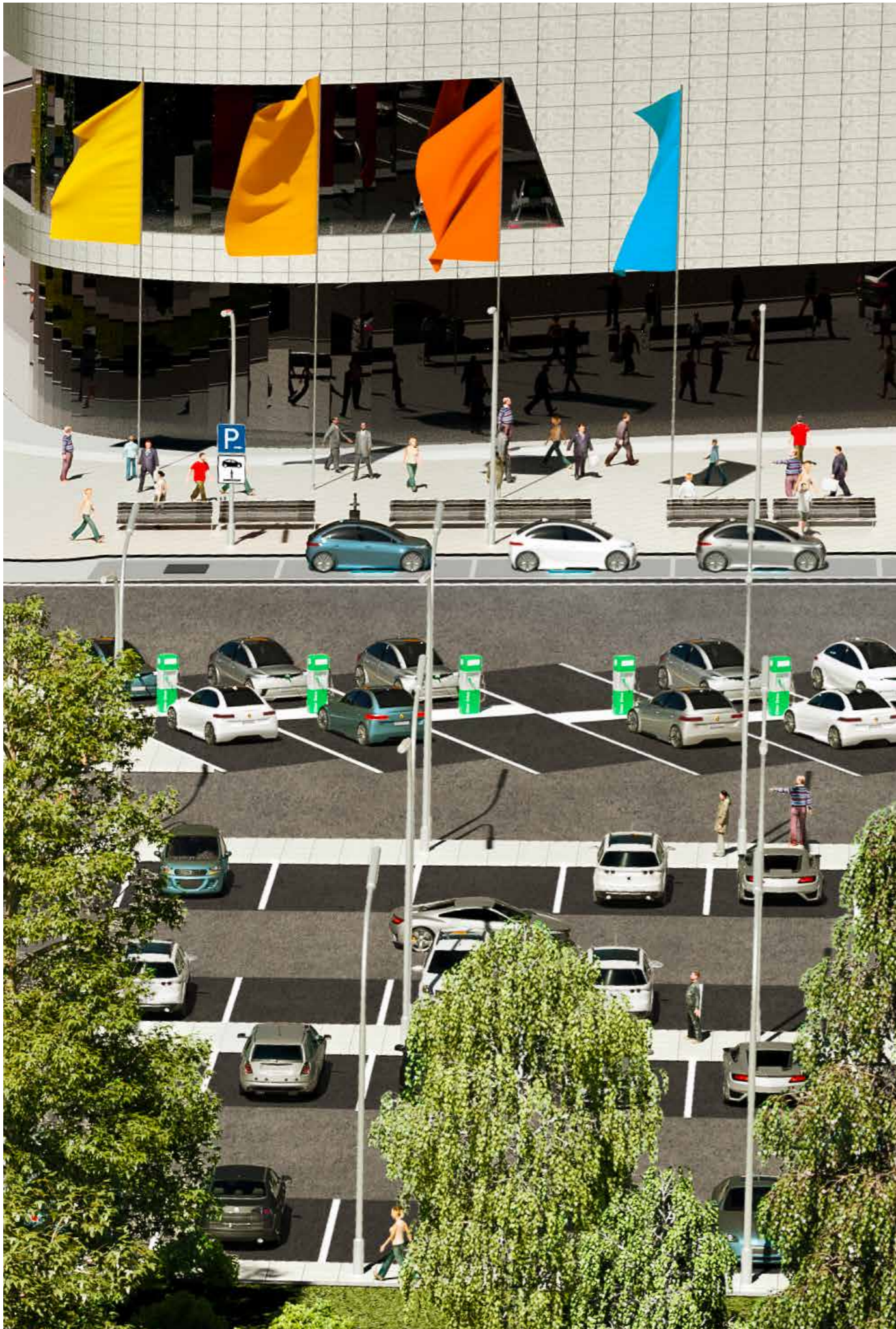


(Elektro-) Mobilität in Zeiten der Covid-19-Pandemie

Die Continental Mobilitätsstudie 2020





Kontext

Seit 2011 führt das Technologieunternehmen Continental in regelmäßigen Abständen Mobilitätsstudien zu unterschiedlichen Fokusthemen durch. Die Mobilitätsstudie 2020 ist bereits die sechste, wobei jeweils Menschen in Deutschland, Frankreich, den USA, China und Japan bezüglich ihrer Einstellungen zu verschiedenen Aspekten der Mobilität befragt werden. Eines der Kernthemen der aktuellen Studie ist die Elektromobilität.

Die Befragung für die Auflage 2020 lief in zwei Wellen, die jeweils unterschiedliche Schwerpunktthemen setzten. Befragt wurde in der ersten Welle im September 2020 ein jeweils bevölkerungsrepräsentatives Sample in fünf Ländern von drei Kontinenten: Deutschland, Frankreich, USA, Japan und China.

Neben den Erwartungen und Einstellungen zum elektrischen Fahren wurden Veränderungen der Mobilität vor dem Hintergrund der globalen Covid-19-Pandemie abgefragt. Der Kampf gegen die Verbreitung des Virus hat die Mobilitätsaufkommen in allen befragten Ländern durch strenge Verhaltensmaßnahmen für die Bevölkerung zeitweise massiv verkleinert. Gleichzeitig veränderte sich, auch nachdem Maßnahmen gelockert und die Mobilität verstärkt wieder hochgefahren wurde, das Verhalten vieler Menschen. Konkrete Verhaltensänderungen, Einstellungen und Erwartungen lassen sich anhand der Umfrageergebnisse ablesen.

Im Folgenden werden die zentralen Ergebnisse der ersten Welle der Continental Mobilitätsstudie 2020 zusammengefasst.

Elektromobilität war bereits im Jahr 2011 thematischer Schwerpunkt der Mobilitätsstudie, 2013 wurden die Einstellungen zu diesem Thema ebenfalls abgefragt. Allerdings ist eine Dekade danach erneut die Zeit gekommen, das Thema alternativer Antriebe, besonders batteriebetriebene Fahrzeuge, in den Fokus zu rücken. Dafür gibt es verschiedene Gründe:

Einerseits ist die Verbreitung der elektrisch betriebenen Fahrzeuge deutlich hinter den Erwartungen zurückgeblieben, die in den vergangenen Jahren formuliert worden waren.

Andererseits ist das Thema der ökologischen Nachhaltigkeit in den vergangenen Jahren endgültig im gesellschaftlichen und politischen Mainstream angekommen, für viele Unternehmen ist es vom Nice-to-have zu einer zentralen Säule des Geschäftsmodells geworden.

So stellt sich die Frage, wie die Menschen in führenden Industrieländern von drei Kontinenten heute auf das Thema Elektromobilität blicken.

Kernergebnisse der Continental Mobilitätsstudie 2020 - Welle 1

1: Der Individualverkehr ist der „Gewinner der Krise“

Der Individualverkehr hat im Zuge der Covid-19-Pandemie massiv an Bedeutung gewonnen.

Ähnlich verhält es sich mit dem Fahrrad, das im vergleichbaren Rahmen an Bedeutung gewonnen hat.

Er geht deutlich gestärkt aus der Krise hervor: Um den Kontakt zu anderen Menschen zu minimieren, sind viele mit dem Fahrrad oder Auto unterwegs, die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel dagegen ist deutlich zurückgegangen.

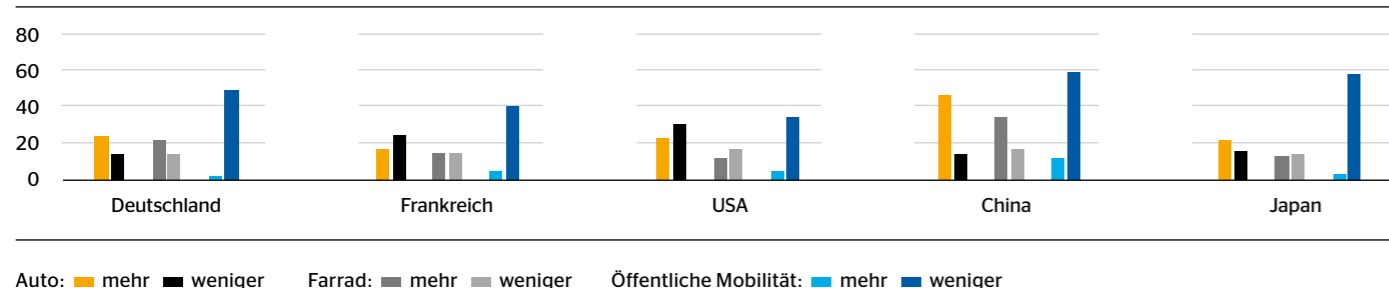
Ganz anders sieht es dagegen bei öffentlichen Verkehrsmitteln aus: Die Hälfte der Deutschen gibt an, dass sie weniger auf öffentliche Verkehrsmittel zurückgreifen als zuvor, in China und Japan sind es sogar mehr als die Hälfte.

Obwohl viele Menschen in der Krise deutlich weniger mobil waren als zuvor, berichtet ein großer Teil von ihnen, das Auto sogar noch mehr zu nutzen. Besonders ausgeprägt ist dieses Verhalten in China: Fast die Hälfte der Befragten dort gibt an, mehr mit dem Auto unterwegs zu sein. In Deutschland ist es noch immer ein Viertel der Befragten. Selbst in Frankreich, wo die Bewegungsfreiheit und damit die Mobilität besonders stark eingeschränkt wurden, haben 16 Prozent der Bevölkerung das Auto häufiger genutzt als vor Beginn der Pandemie.

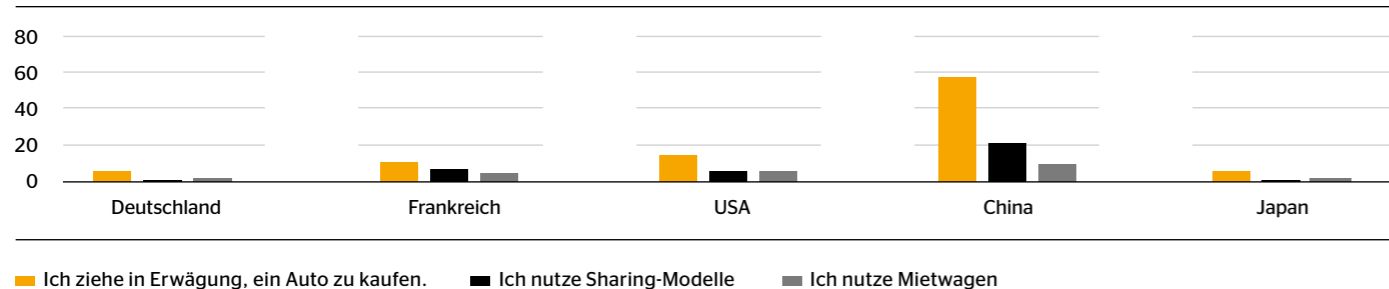
Die Frage ist, ob sich diese Entwicklung auch nach der Krise verstetigt. Einige Ergebnisse der Umfrage deuten dies an: Zwischen sechs Prozent (Deutschland) und 15 Prozent (USA) der Befragten berichten nämlich, dass sie ein Auto gekauft haben oder dies in Betracht ziehen - eine mittel- bis langfristig ausgerichtete Entscheidung.

In China, wo der Anteil der Autobesitzer noch deutlich geringer ist, sind es sogar 58 Prozent der Befragten.

Mobilitätsverhalten nach Transportmitteln



Wie hat die Pandemie die mittelfristige Einstellung zur Mobilität verändert?



2: Neue Mobilitätskonzepte bestimmen die Diskussion um die Zukunft der Mobilität - aber nicht die Lebensrealität der meisten Menschen

Sharing-Konzepte, wie sie in den vergangenen Jahren vor allem im urbanen Raum zunehmend wichtiger geworden sind, werden in einigen Ländern stark genutzt - die Pandemie befördert dies teilweise. Der Bedarf, auf den individuellen Autoverkehr umzusteigen, zeigt sich wiederum in China besonders ausgeprägt: 21 Prozent der Befragten nutzen Pandemie-bedingt solche On-Demand-Lösungen. In Frankreich und den USA sind es mit sieben beziehungsweise sechs Prozent immer noch signifikante Anteile der Bevölkerung, die auf diese Angebote setzen. Auffällig ist, dass die Menschen in Deutschland und Frankreich hier noch eher den klassischen Mobilitätskonzepten anhängen: Die Nutzung von Sharing-Diensten spielt in beiden Ländern nahezu keine Rolle, liegt noch hinter der Nutzung des eher klassischen Mietwagens.

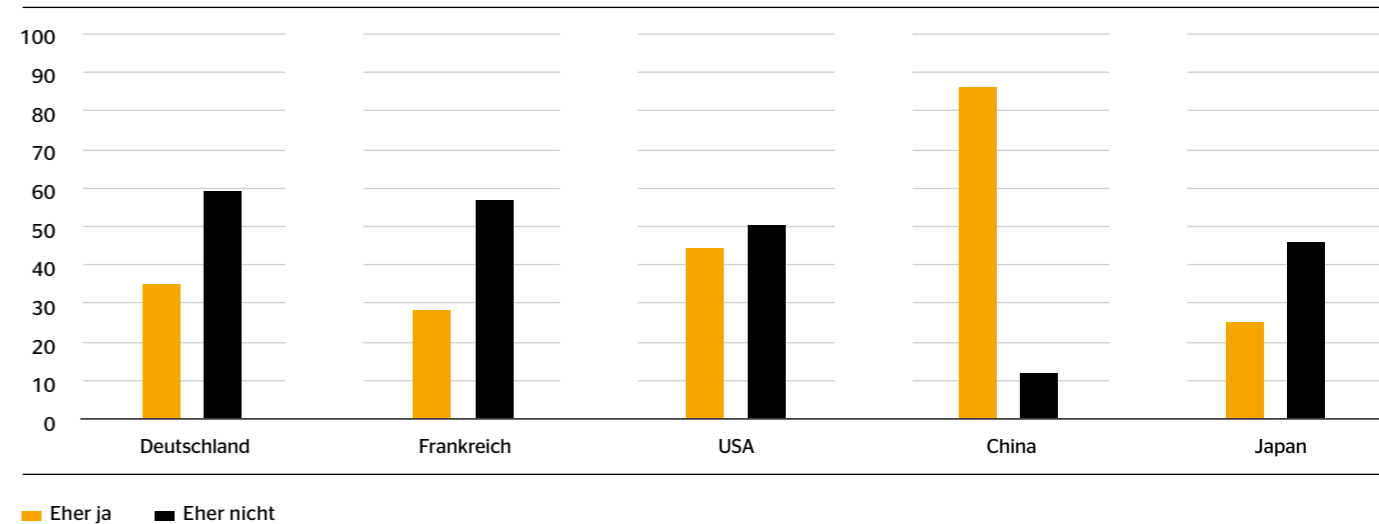
Neue Mobilitätskonzepte bestimmen die Diskussion um die Zukunft der Mobilität - aber nicht die Lebensrealität der meisten Menschen.

Weit mehr als 80 Prozent der Befragten besitzen das Auto, mit dem sie regelmäßig fahren. Das Auto von Familie oder Freunden ist für 14 bis 20 Prozent der Menschen relevant. Neue Sharing-Konzepte wie Ridepooling oder Ridehailing spielen bisher insgesamt keine relevante Rolle. Nur in großen Städten, insbesondere in den USA, steigt der Anteil der Befragten, die solche Dienste nutzen, etwas an - von einem Mainstream-Phänomen kann aber auch in diesen Gebieten bisher nicht gesprochen werden.

Darüber hinaus geben in China rund zehn Prozent der Menschen an, diese Services regelmäßig zu nutzen - allerdings geben dort auch so viele Menschen wie in keinem anderen Land an, den Kauf eines Autos in Betracht zu ziehen - hier könnten Sharing-Modelle dadurch sogar an Bedeutung verlieren.

Der Individualverkehr auf Basis des Autos ist im Alltag der meisten Menschen fest verankert und wird es wohl noch lang bleiben, insbesondere im ländlichen Raum. Denn dort ist aktuell die Wahrscheinlichkeit größer, dass die Haushalte ein eigenes Auto haben.

Können Sie sich vorstellen, zukünftig ein vollelektrisches Auto zu fahren?



* Rest: Weiß nicht



3: Elektromobilität wird eine wichtige Rolle in zukünftiger Mobilität spielen - der Weg in den Massenmarkt ist aber noch weit

Elektromobilität gilt als zentrales Zukunftskonzept, um den Individualverkehr nachhaltiger zu gestalten. Der Absatz von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen liegt allerdings - sowohl in Deutschland als auch nahezu allen anderen Teilen der Welt - deutlich hinter den Erwartungen und dem benötigten Ausmaß hinsichtlich der anvisierten Einsparziele bei den Treibhausgasemissionen zurück.

Rund ein Drittel der Befragten in Deutschland gibt an, sich den Kauf eines Elektroautos zukünftig vorstellen zu können, noch im Jahr 2013 waren dies nur 17 Prozent.

Trotz dieser steigenden Bereitschaft in Deutschland, sich mit dem Kauf eines Elektrofahrzeugs auseinanderzusetzen, gilt: Der Großteil der Menschen kann sich dies nicht vorstellen. Und dieser Anteil der Befragten, die sich auch zukünftig nicht vorstellen können, ein Elektroauto zu kaufen, liegt darüber hinaus in keinem Vergleichsland höher als in Deutschland (57 Prozent).

Doch auch in Frankreich (56 Prozent) und den USA (50 Prozent) sieht sich mindestens die Hälfte der Bevölkerung nicht in einem Elektroauto, in Japan (46 Prozent) liegt der Anteil nur unwesentlich darunter. China bildet hier einen deutlichen Ausreißer: Nur zwölf Prozent der hier Befragten der Mobilitätsstudie können sich nicht vorstellen, ein elektrisch angetriebenes Auto zu kaufen.

Der insgesamt bedeutendste Grund, der für die meisten Menschen gegen Elektroautos spricht, ist die Reichweitenangst.

Die drei meistgenannten Argumente gegen elektrisches Fahren in Deutschland sind fehlende Ladestationen (interessant: dies gilt eher in Städten als im ländlichen Raum), die geringe Reichweite sowie die Notwendigkeit von Vorplanung und längeren Pausen, wenn lange Strecken zurückgelegt werden müssen. Erst an vierter Stelle folgt in Deutschland - mit einigem Abstand - der zu hohe Preis.

Fehlende Ladestationen sind in vier der fünf untersuchten Länder der wichtigste Grund für die Menschen gegen das elektrische Fahren. Nur in Frankreich ist es der Preis, der die meisten Menschen abschreckt. Ansonsten fällt auf, dass die Vorbehalte im internationalen Kontext vergleichsweise gleich verteilt sind: Die vier wichtigsten Argumente der Elektroskeptiker sind in allen fünf Ländern die gleichen.

Dabei wird in allen untersuchten Ländern versucht, durch monetäre und nichtmonetäre Anreize von politischer Seite die Käufer in Richtung alternativer Antriebe zu lenken. So gibt es in allen fünf Ländern Kaufprämien für Elektrofahrzeuge. In Deutschland wurden diese als Teil des Konjunkturpakets zur Linderung der Corona-Folgen für die Wirtschaft erhöht, in China wurden die eigentlich auslaufenden Kaufprämien verlängert. In Japan setzt die Politik auch bei den Herstellern an und zahlt Innovationsprämien für Reichweitensteigerungen. Auch die Ladeinfrastruktur wird in allen untersuchten Ländern ausgebaut.

Die Politik setzt somit an vielen Aspekten an, die für die Konsumenten abschreckend wirken. Relevant ist neben den konkreten Entwicklungen in diesem Bereich aber auch, den Informationsstand in der Bevölkerung zu erhöhen.

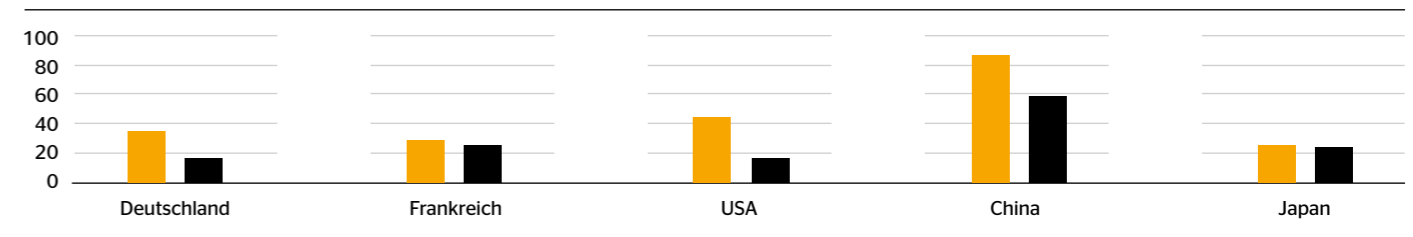
So ist die Angst vor einer unzureichenden Reichweite in allen Ländern eines der zentralen Argumente gegen den Kauf eines Elektroautos. Dabei können schon heute die meisten Menschen ihre Alltagsmobilität problemlos elektrisch bewältigen, da in erster Linie kurze Strecken gefahren werden und zu Hause oder am Arbeitsplatz sowie an öffentlichen Orten - also dort, wo längere Standzeiten üblich sind - zunehmend Lademöglichkeiten vorhanden sind.

Allerdings gibt es weitere Hindernisse, die sich nicht durch technologische Entwicklungen allein lösen lassen werden. In Deutschland gibt ein Drittel der Menschen an, dass ein Elektroauto für sie nicht infrage kommt, weil sie daran zweifeln, dass die Technologie umweltfreundlich ist, in Frankreich wird dies von einem Viertel der Menschen angegeben. Ganz anders in den anderen drei Vergleichsländern: Hier sind es nur zwischen elf Prozent (USA) und einem Prozent (Japan), die an der Umweltfreundlichkeit der Stromer zweifeln.

Besonders in Deutschland wird versucht, den Anteil der Elektrofahrzeuge durch monetäre Anreize zu erhöhen, jüngst durch eine deutliche Erhöhung der Kaufprämie im Zuge des Konjunkturpakets zur Überwindung der Corona-Krise.

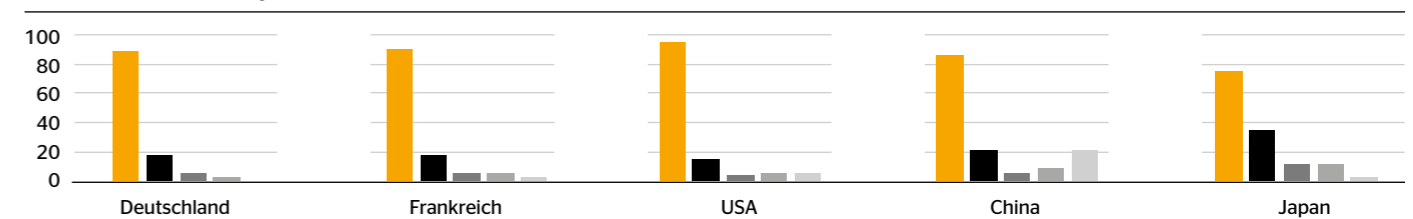
Die Umfragedaten zeigen allerdings, dass die Vorbehalte eher struktureller Natur sind und sich durch eine Prämie kaum nachhaltig lösen lassen werden.

Können Sie sich vorstellen, zukünftig ein vollelektrisches Auto zu fahren?



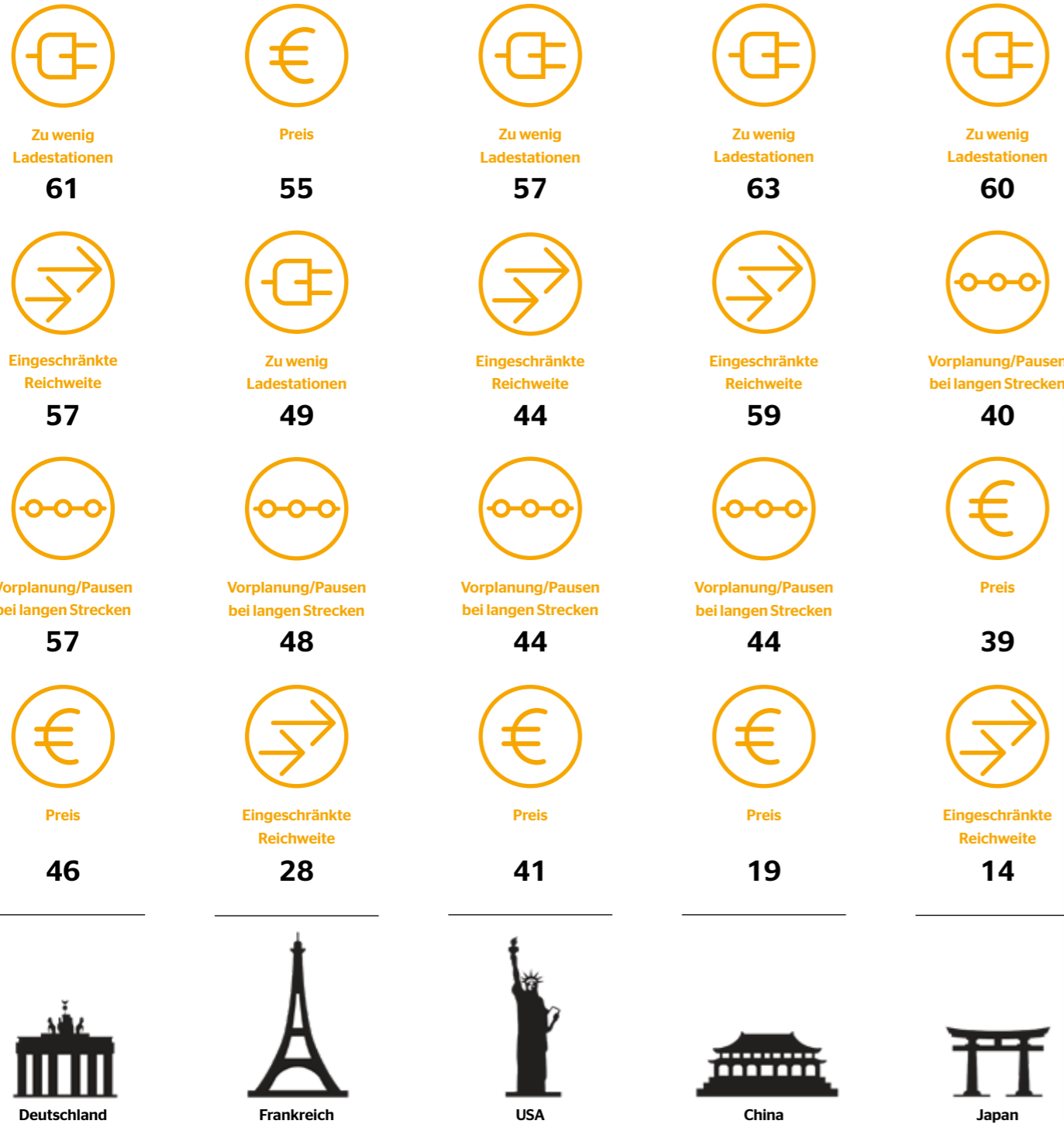
Eher ja: ■ 2020 ■ 2013

Neue Mobilitätskonzepte



■ Eigenes Auto ■ Freunde/Familie ■ Firmenwagen ■ Car Sharing/Mietwagen ■ Ride Pooling/Hailing

Elektromobilität - reasons against



4: China könnte der Elektromobilität einen Push verleihen

Die Entwicklung der Elektromobilität folgt auf mehreren Ebenen einem „Henne-Ei-Problem“:

Für den Infrastrukturausbau etwa stellt sich die Frage: Sollte die Infrastruktur ausgebaut werden, obwohl sie noch gar nicht in dem Maße benötigt wird, um die Menschen von der Technologie zu überzeugen? Oder sollte die Infrastruktur sich der Entwicklung der Zulassungszahlen anpassen?

Mit Blick auf die Angebotspalette erklärten Hersteller lange, dass sie die Angebotspalette nicht ausweiteten, da die Nachfrage fehle, während Käufer von einer zu kleinen Modellauswahl berichteten.

Während viele Hersteller jüngst die Angebotspalette deutlich erweiterten, könnte ein nachhaltiger Push für die Elektromobilität aus China kommen, denn:

- > China ist als „automobiler Wachstumsmarkt“ seit Jahren ein zentraler Absatzmarkt für Automobilhersteller aus der ganzen Welt.
- > Die Befragungsergebnisse der Mobilitätsstudie 2020 zeigen, dass die Bedeutung des Individualverkehrs in keinem anderen Land so deutlich zugenommen hat wie in China: 46 Prozent der Befragten nutzen das Auto häufiger als zuvor. In Deutschland ist dieser Anteil mit 23 Prozent halb so groß.
- > Die Mobilitätsanpassung in China dürfte sich verstetigen: Fast 60 Prozent der Befragten geben an, ein Auto gekauft zu haben oder dies in Betracht zu ziehen.
- > Die Offenheit gegenüber Elektrofahrzeugen ist in keinem anderen Land so groß: 86 Prozent der Befragten in China geben an, sich den Kauf eines Elektroautos vorstellen zu können.



Continental Aktiengesellschaft

Postfach 1 69, 30001 Hannover

Vahrenwalder Straße 9, 30165 Hannover

T. +49 511 938 - 01, F. +49 511 938 - 81770

mailservice@conti.de

www.continental.com