

accenture

High performance. Delivered.

E-Mobility 2009
Accenture Automotive





Inhalt

Zusammenfassung	S.3
Kaufbereitschaft und Kundenansprüche	S.6
Unterstellte Kompetenz bei Elektro-Fahrzeugen	S.9
Anhang	
Über die Befragung	S.12
Übersicht „Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität“	S.13
Übersicht Förderprogramme anderer Länder	S.15
Kontakt	S.16



Zusammenfassung

Marktpotenzial für Elektroautos ist vorhanden – und es übertrifft deutlich die Ziele der Politik.

Fünf Prozent der Befragten schätzen, dass sie in den nächsten zwei Jahren ein Fahrzeug kaufen werden, das auch mit Strom betrieben wird. Weitere 34 Prozent wollen dies in drei bis zehn Jahren tun. Hochgerechnet sind das etwa 28 Millionen Verbraucher.

Im August 2009 hatte die alte Bundesregierung im „Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität“ die Marke von einer Millionen Elektrofahrzeuge für das Jahr 2020 angepeilt.*

Rasches Handeln ist gefragt.

Noch haben deutsche Automarken beim innovativen Image die Nase vorn, und das Interesse der Kunden an Autos mit Elektro-Antrieb ist da. Für die Industrie geht es vor allem darum, die Entwicklungs- und Umsetzungsgeschwindigkeit zu erhöhen.



Zusammenfassung (2)

Aus Verbrauchersicht haben deutsche Hersteller die höchste Kompetenz für den Bau von Elektro-Autos.

85 Prozent der Deutschen messen deutschen Autobauern besonders hohe Kompetenz zu, wettbewerbsfähige Elektro-Autos zu bauen. Doch 72 Prozent sehen auch japanische Marken bestens gerüstet. Fabrikate anderer Länder landen deutlich dahinter: Frankreich: 44 Prozent, USA: 27 Prozent, Korea: 23 Prozent, Italien: 19 Prozent.

Das Rennen deutscher Marken um die Kundengunst ist eine knappe Angelegenheit.

Die Befragten messen den Herstellern von Mittelklassewagen die höchste Kompetenz für Elektro-Autos zu (80 Prozent), gefolgt von Kleinwagen-Herstellern (67 Prozent). In diesen Klassen werden japanische Hersteller traditionell als sehr stark wahrgenommen.



Zusammenfassung (3)

Die Verbraucher bleiben auch beim Elektro-Auto anspruchsvoll.

Nur eine deutliche Minderheit (14 Prozent) wäre bereit, einen um mehr als zehn Prozent höheren Preis für ein Elektrofahrzeug zu bezahlen. Die Befragten erwarten außerdem, mit dem Wagen durchschnittlich 320 Kilometer weit fahren zu können, bevor er aufgeladen werden muss.

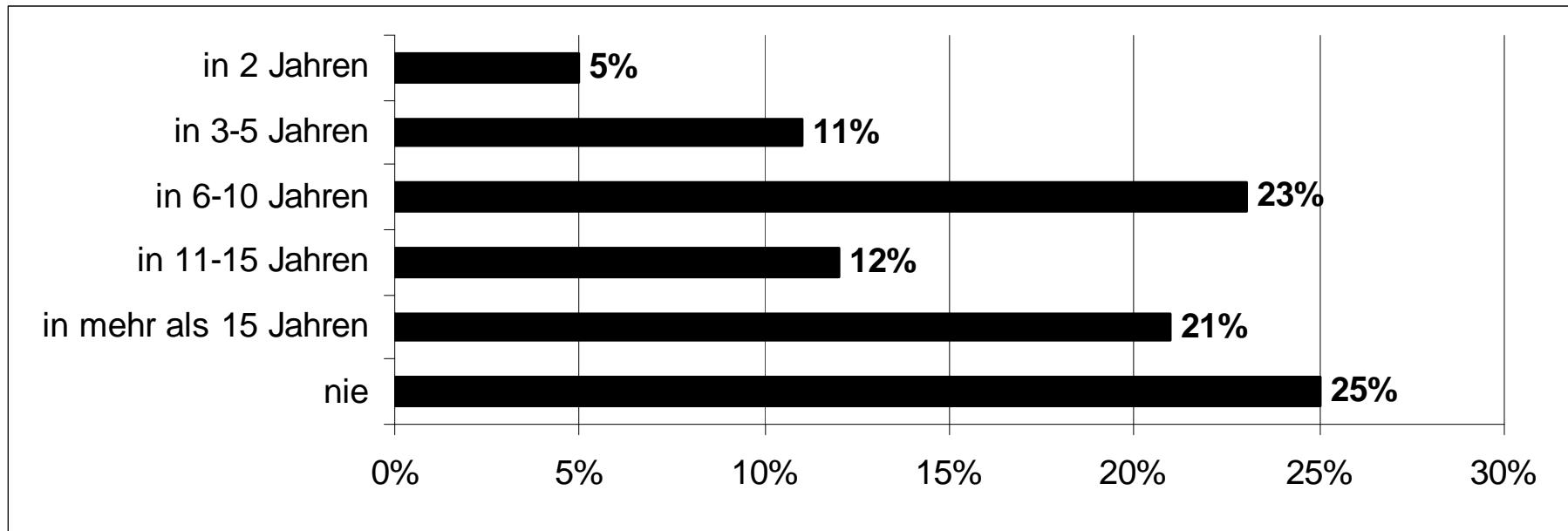
Industrie, Politik und Energieversorger müssen zusammenspielen.

Die deutsche Wirtschaft hat häufig bewiesen, dass sie hohe Kompetenz beim Betrieb von Gesamtsystemen hat. Die Verfügbarkeit des Gesamtsystems aus Technik und Infrastruktur muss gefördert werden. Ohne angemessene staatliche Förderung wird es kaum möglich sein, schnell genug wettbewerbsfähige Autos anzubieten und die nötige Infrastruktur mitzufinanzieren.



Kaufbereitschaft und Kundenansprüche

Wann die Befragten nach eigenen Einschätzungen ein Elektro-Auto kaufen werden:

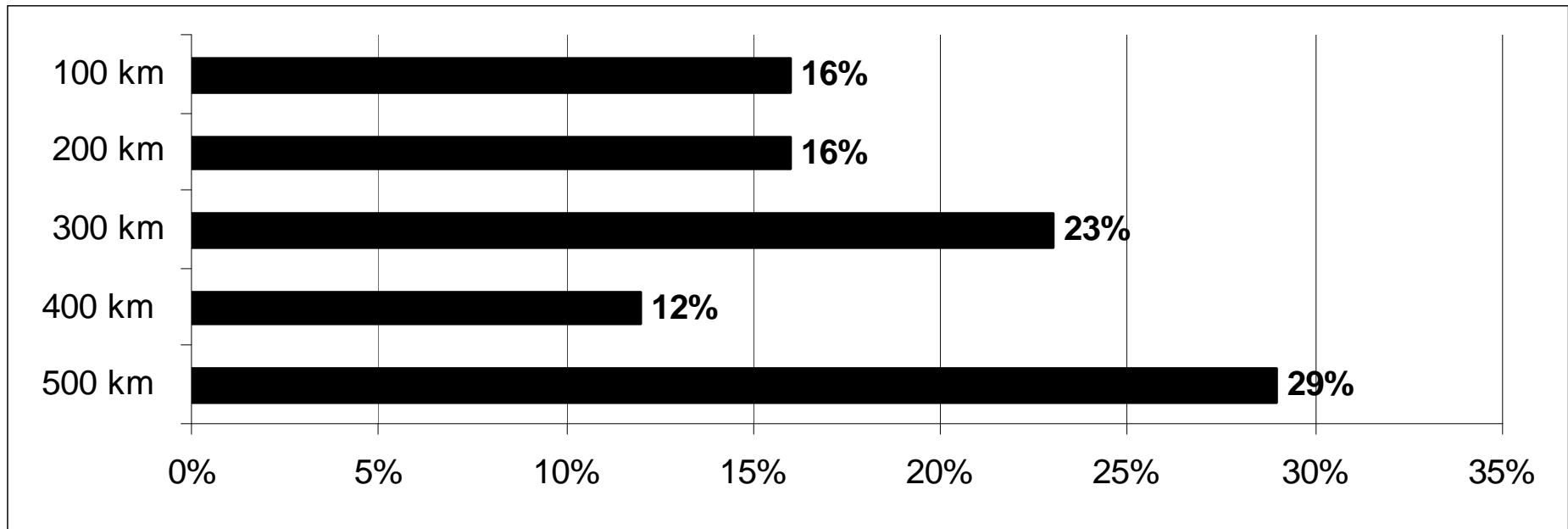


n=1.003



Kaufbereitschaft und Kundensprüche (2)

Reichweite, die ein Elektro-Auto für die Befragten mindestens haben müsste:

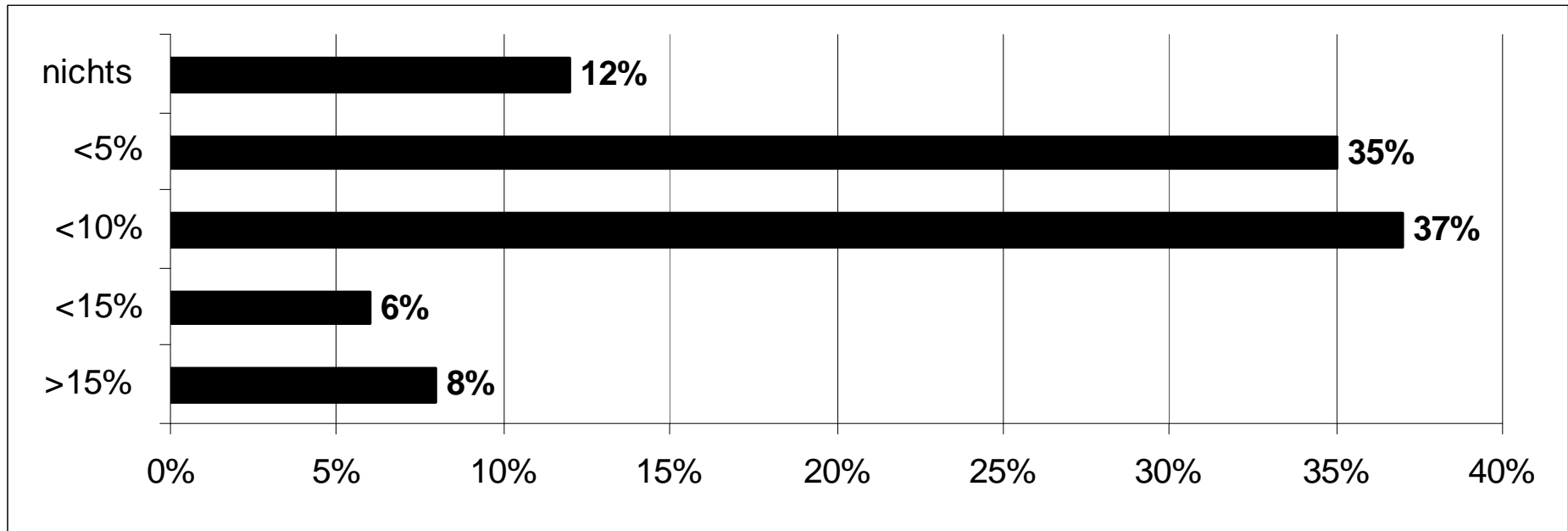


n=1.003



Kaufbereitschaft und Kundensprüche (3)

Aufschlag, den Befragten bereit wären, für ein Fahrzeug mit Elektro-Antrieb zu bezahlen (im Vergleich zu einem Fahrzeug mit herkömmlichem Antrieb):

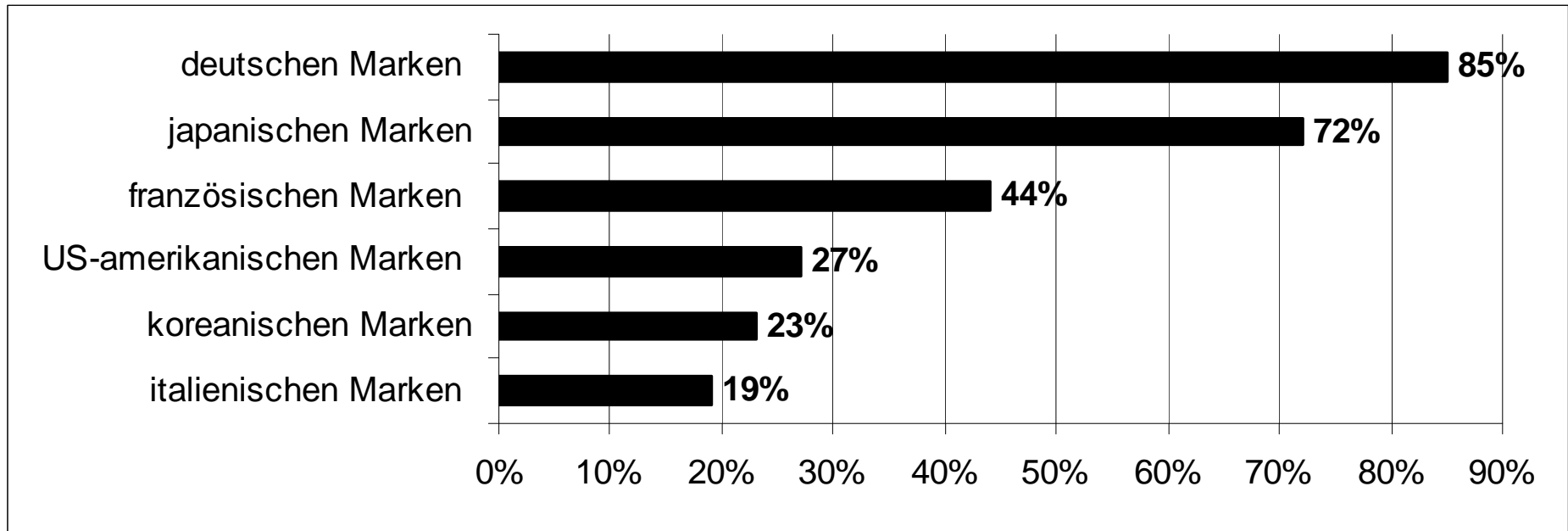


n=1.003



Unterstellte Kompetenz bei Elektro-Fahrzeugen

Hersteller/Marken, denen die Befragten besonders hohe Kompetenz für den Bau eines wettbewerbsfähigen Elektro-Fahrzeugs unterstellen:

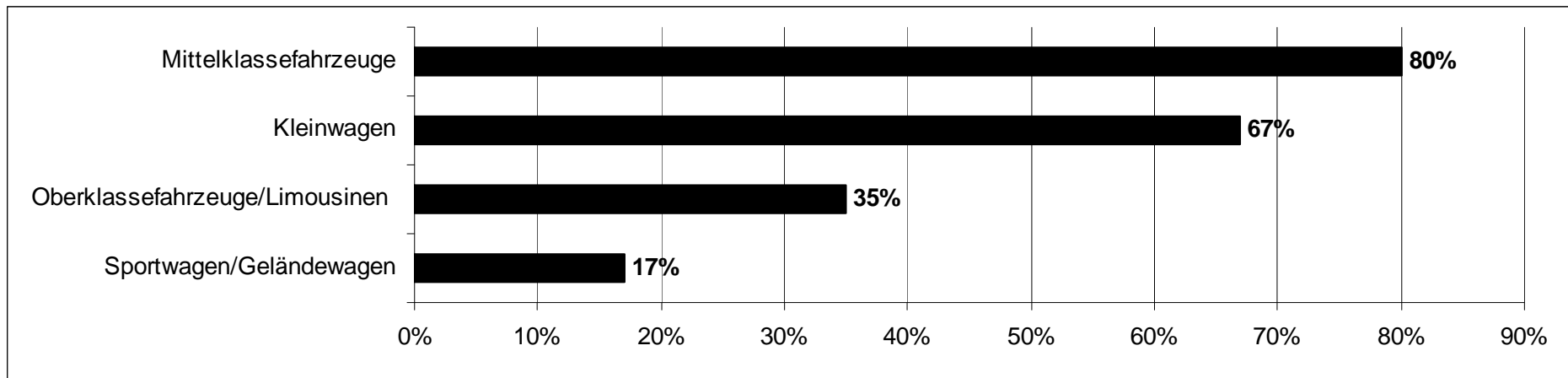


n=1.003



Unterstellte Kompetenz bei Elektro-Fahrzeugen (2)

Fahrzeugklassen, deren Herstellern die Befragten besonders hohe Kompetenz für den Bau eines wettbewerbsfähigen Elektro-Fahrzeugs unterstellen:



n=1.003



Anhang

Über die Befragung

Übersicht „Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität“

Übersicht Förderprogramme anderer Länder

Kontakt



Über die Befragung

Basis der vorliegenden Ergebnisse :

- Befragung von 1.003 Deutschen (repräsentativ für die Bevölkerung im Alter von 14+ Jahren) durch das Institut TNS Infratest
- Zeitraum der Befragung: 11. und 12. September 2009
- Gefragt wurde nach „Elektro-Fahrzeugen“, verstanden als „Elektrofahrzeuge“, „Elektrofahrzeuge mit Reichweitenverlängerung“ und „Plug-in-Hybridfahrzeuge“



Übersicht „Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität“*

Aktionsplan:

Mit dem "Nationalen Entwicklungsplan Elektromobilität" soll die Entwicklung von batteriebetriebenen Wagen gefördert und die nötige Infrastruktur bereitgestellt werden. Ziel ist, dass Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität wird.

Für den gesamten Bereich Elektromobilität stellt die Bundesrepublik 500 Millionen Euro über das Konjunkturpaket II bereit, für die Förderung von Forschung und Entwicklung zukunftsfähiger und nachhaltiger Mobilität.

115 Millionen davon dienen den Projekten der Modellregionen. Die 8 Modellregionen sind Hamburg, die Regionen Berlin, Bremen/Oldenburg, München, Rhein-Main, Rhein-Ruhr, Sachsen und Stuttgart.

Der Entwicklungsplan definiert zudem konkretere Maßnahmen und Forschungsschwerpunkte: Batterietechnologie, Netzintegration, Marktvorbereitung und -einführung von E-Autos.



Übersicht „Nationaler Entwicklungsplan Elektromobilität“ (2)

Phasen des Aktionsplans:

Marktvorbereitung (2009-2011): Entwicklung der Lithium-Ionen-Batterien fortsetzen und Herstellung anlaufen lassen; Erforschung neuer Batteriegenerationen; Anpassung der Antriebstechnologien der Elektroautos; erste öffentliche Ladestation; erste Flottenversuche

Markthochlauf (2011-2016): Erforschung und Produktion weiterer Batteriegenerationen; Fokus auf der Entwicklung kostengünstiger Antriebssystemen; Ausbau des Netz von Ladestationen; Anreizsysteme zum E-Auto-Kauf werden entwickelt

Volumenmarkt (2017-2020): Produktion und Erforschung von Batterien vorantreiben; erste Feldtests kompletter Systeme unter Realbedingungen abhalten; Lade-Infrastruktur flächendeckend ausbauen; neue Systeme zum Aufladen der Batterien erproben. **2020 sollen dann eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen unterwegs sein.**

Die Markteinführung für die ersten 100.000 E-Fahrzeuge soll 2012 mit Kaufhilfen für Autofahrer gestützt werden. Beträge und die Form der Unterstützung wurden noch nicht vereinbart.



Übersicht Förderprogramme anderer Länder

Übersicht über andere Förderprogramme und Kaufzuschüsse:

USA: Mit 2 Milliarden US-Dollar (rund 1,4 Milliarden Euro) wird die Forschung an Batterien unterstützt. 400 Millionen Euro stehen für Demoprojekte zur Verfügung. Automobilwerke können insgesamt bis zu 25 Milliarden Euro zur Umrüstung ihrer Werke bekommen. Darüber hinaus gibt es Kaufzuschüsse als Steuergutschrift von maximal 5.800 Euro.

Japan: Die Regierung gibt seit 2006 jedes Jahr bis 2010 rund 200 Millionen Euro aus, um Batterien zu verbessern. Kaufzuschüsse gibt es bis rund 10.000 Euro.

China: Für effiziente Antriebe steht ein mit eine Milliarde Euro ausgestattetes Programm zur Verfügung. Darüber hinaus gibt es zwei Milliarden Euro für 13 Pilotprojekte mit mehr als 10.000 Fahrzeugen bis 2011. Kaufzuschüsse gibt es bis rund 5.000 Euro.

Großbritannien: Käufer bekommen Zuschüsse von 2.200 bis 5.600 Euro.

Frankreich: auf vier Jahre angelegtes Förderprogr. (400 Mio Euro); Kaufzuschüsse bis 5.000 €



Sarat Maitin

Partner im Bereich Automobilwirtschaft bei Accenture

Jens Derksen

Media Relations Manager

E-Mail: jens.derksen@accenture.com

Tel. 06173-94 61393

Über Accenture

Accenture ist ein weltweit agierender Managementberatungs-, Technologie- und Outsourcing-Dienstleister. Das Unternehmen bringt umfassende Projekterfahrung, fundierte Fähigkeiten über alle Branchen und Unternehmensbereiche hinweg und Wissen aus qualifizierten Analysen der weltweit erfolgreichsten Unternehmen in eine partnerschaftliche Zusammenarbeit ein. So schafft Accenture für seine Kunden nachhaltigen Markterfolg. Das Unternehmen beschäftigt etwa 177.000 Mitarbeiter, die in mehr als 120 Ländern für seine Kunden tätig sind, und erwirtschaftete im vergangenen Fiskaljahr (zum 31. August 2009) einen Nettoumsatz von 21,58 Mrd. US-Dollar. Die Internetadresse lautet www.accenture.de