





Studienreport

„Was Autokäufer wollen“





Marktforschungsstudie unter 1.000 Autokäufern

Durchführungszeitraum: März 2015




Studienansatz

-  Auf dem deutschen Automarkt sind im Jahr 2014 wieder mehr Fahrzeuge verkauft worden. Immerhin rollten laut Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) etwas mehr als drei Millionen fabrikneue Autos zu den Kunden, was einem Plus von 2,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Und der Aufschwung scheint sich fortzusetzen – in den ersten beiden Monaten dieses Jahres ist der Autoabsatz im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 4,6 Prozent auf rund 434.500 Neuwagen gestiegen.
-  Trotzdem fallen die Prognosen für das Gesamtjahr nur leicht optimistisch aus, denn der gute Jahresstart ist vor allem auf die gewerblichen Kunden zurückzuführen. Die privaten Käufer halten sich dagegen weiterhin zurück. So bezifferte sich der Anteil der Privatkäufe im Februar dieses Jahres lediglich auf 33,1 Prozent, während 66,9 Prozent auf das Flottengeschäft entfielen. Dabei hängt es vor allem an den Privatkunden, den deutschen Pkw-Markt mittelfristig zu stabilisieren.
-  Auch wenn sich die meisten Verbraucher hierzulande dank niedriger Zinsen und geringer Inflationsrate ein neues Auto leisten könnten, stellt sich die Frage, wie sie zum Kauf animiert werden können. Wird es Herstellern und Händlern gelingen, die Kunden mit dem angekündigten Modell-Feuerwerk vom Autokauf zu überzeugen? Oder dämpfen wirtschaftliche Krisen wie derzeit in Griechenland die Kauflaune? Vielleicht sind auch staatliche Subventionen ein geeignetes Mittel, um den gealterten Fahrzeugbestand von deutschen Straßen zu drängen? Sicher wäre das für viele Autokäufer ein entscheidender Anreiz, auf ein umweltfreundlicheres Modell oder ein Fahrzeug mit alternativem Antrieb umzusteigen. Oder haben Trendthemen wie das Google-Auto oder Connected Services eher das Potenzial, das Kaufbegehren zu wecken?
-  Diese und weitere Fragen beleuchtet eine bundesweite Befragung von 1.000 Privatpersonen, die im März 2015 im Auftrag der LeaseTrend AG durchgeführt wurde. Dabei wurden Personen, die den Kauf eines Fahrzeugs planen oder vor kurzem ein Fahrzeug gekauft haben, befragt.

Studiendesign

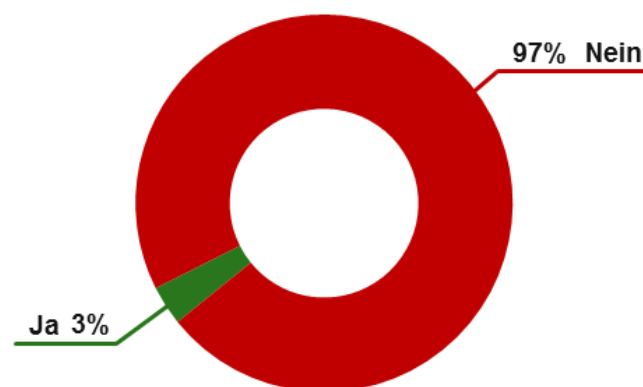
-  **Marktforschungsinstitut:** *puls* Marktforschung GmbH, Schwaig b. Nürnberg
-  **Fallzahl:** n = 1.018 Interviews
-  **Methodik:** Online über den *puls* AutokäuferMonitor
-  **Befragungszeitraum:** 27.02. bis 13.03.2015

Stichprobenstruktur



-  **Geschlecht:** weiblich 26 Prozent, männlich 74 Prozent
-  **Alter:** Durchschnittsalter Ø 41,9 Jahre
 - bis 30 Jahre: 31 Prozent
 - 31 bis 50 Jahre: 36 Prozent
 - über 50 Jahre: 33 Prozent
-  **Netto-Haushalts-Einkommen pro Monat:**
 - unter 2.000 Euro: 26 Prozent
 - 2.000 bis 3.000 Euro: 27 Prozent
 - 3.000 bis 4.000 Euro: 21 Prozent
 - mehr als 4.000 Euro: 15 Prozent
 - keine Angabe: 11 Prozent

Frage 1

Hat die aktuelle Wirtschaftskrise in Griechenland Ihre Entscheidung ein Auto zu kaufen, beeinflusst?

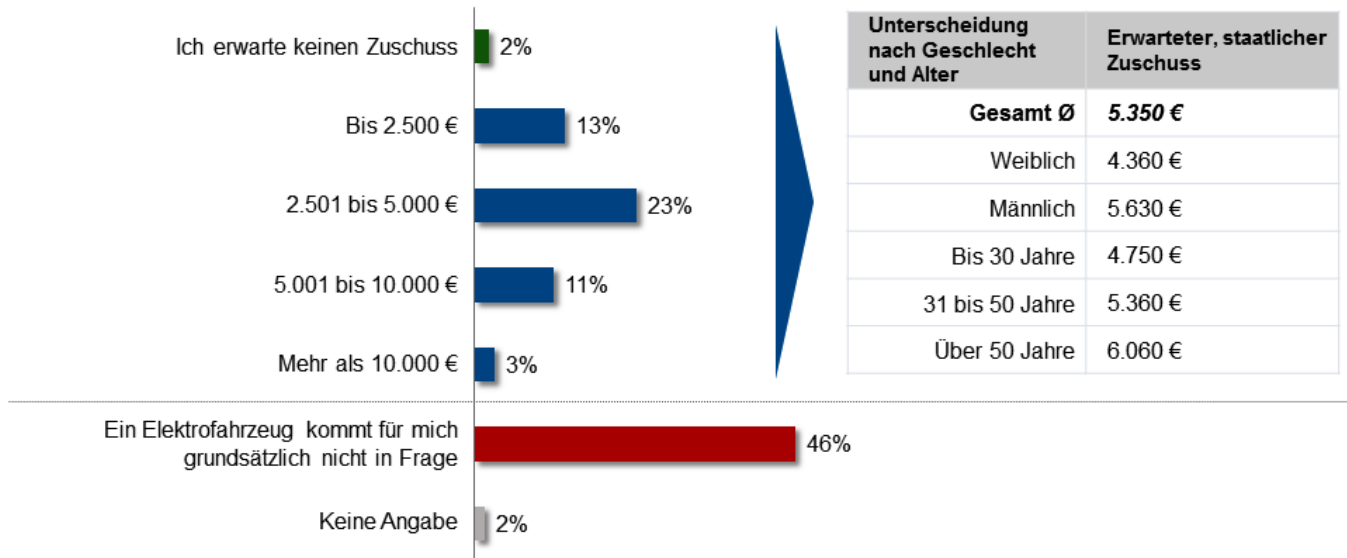


Autokäufer nicht im Krisen-Modus

-  Anders als häufig angenommen, hat sich die andauernde Schuldenkrise in Griechenland nicht auf das Konsumverhalten hierzulande ausgewirkt – immerhin haben sich 97 Prozent der Autofahrer bei ihrer Autokaufentscheidung nicht davon beeinflussen lassen.
-  Für lediglich drei Prozent hat der Krisenherd beim Autokauf eine Rolle gespielt: 77 Prozent davon haben ihr Fahrzeug früher gekauft als geplant, 60 Prozent haben sich für ein günstigeres Modell entschieden und 57 Prozent bar bezahlt anstatt das Auto zu finanzieren oder zu leasen.





Frage 2

Fahrzeuge mit reinem Elektroantrieb: Wie hoch müsste der staatliche Zuschuss sein, damit Sie den Kauf eines Elektrofahrzeugs in Erwägung ziehen würden?



Basis: n = 1.018

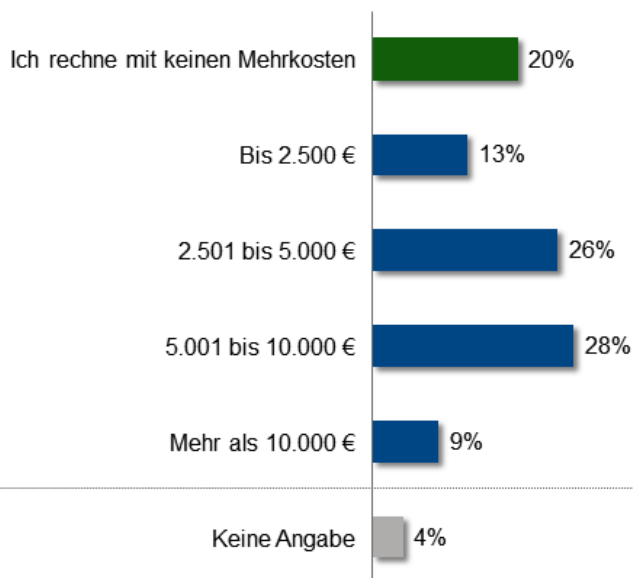
Subventionen machen (e-)mobil

- 
 Obwohl die Bundesregierung Deutschland zum Leitmarkt für Elektromobilität machen will und im vergangenen Jahr 17 neue Serienmodelle auf den Markt kamen, entwickelt sich der Absatz nur schleppend. Eigentlich sollten bis 2020 eine Million Elektrofahrzeuge auf deutschen Straßen rollen – ein Ziel, das in Anbetracht des derzeitigen Gesamtbestands von rund 20.000 Fahrzeugen kaum zu erreichen ist. Der geringe Anteil ist in erster Linie auf Probleme wie die geringe Reichweite, fehlende Ladestationen und die hohen Anschaffungskosten zurückzuführen.
- 
 Dabei könnten diese Nachteile wie in den USA, Holland oder Frankreich auch hierzulande durch staatliche Subventionen ausgeglichen werden – immerhin würden die Befragten bei einem durchschnittlichen Zuschuss von 5.350 Euro den Kauf eines E-Mobils in Betracht ziehen. Während Frauen eine durchschnittliche Kaufprämie in Höhe von 4.360 Euro erwarten, würden Männer erst bei 5.630 Euro über die Anschaffung eines E-Fahrzeugs nachdenken.
- 
 Gleichzeitig steigt die Höhe des erwarteten Kaufzuschusses mit zunehmendem Alter: Während sich die Befragten bis 30 Jahre im Durchschnitt noch mit 4.750 Euro zufrieden geben, setzt die Altersklasse 31 bis 50 Jahre 5.360 Euro und die Gruppe 50+ sogar 6.060 Euro voraus.
- 
 Bei 46 Prozent der Befragten können weder Anreizsysteme noch andere Privilegien etwas bewirken – für sie kommt ein E-Mobil grundsätzlich nicht in Frage.

Frage 2.1

Wenn der Kauf eines Elektrofahrzeugs mit staatlichem Zuschuss in Frage kommt:

Mit welchen Mehrkosten rechnen Sie bei der Anschaffung eines Fahrzeugs mit Elektroantrieb im Vergleich zu einem Fahrzeug mit herkömmlicher Motorisierung (z. B. Benzin, Diesel, Hybrid)?



Unterscheidung nach Geschlecht und Alter	Erwartete Mehrkosten
Gesamt Ø	5.550 €
Weiblich	4.300 €
Männlich	5.900 €
Bis 30 Jahre	5.200 €
31 bis 50 Jahre	4.920 €
Über 50 Jahre	6.790 €

Basis: n = 549

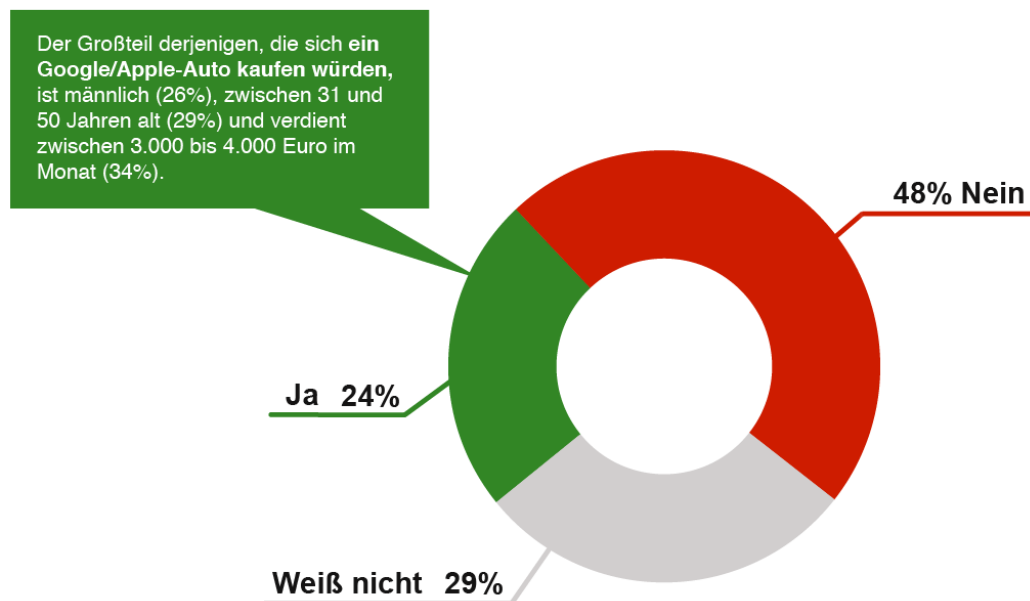
Stromer sind zu teuer

- 🚗 Neben der geringen Reichweite und fehlenden Ladestationen spielen vor allem die hohen Anschaffungskosten eine tragende Rolle für den Durchbruch der Elektromobilität. Immerhin gehen die befragten Autofahrer davon aus, dass sie für einen reinen Stromer 5.500 Euro mehr als für die herkömmlich betriebene Variante berappen müssen.
- 🚗 Während Frauen die zusätzlichen Aufwendungen auf durchschnittlich 4.300 Euro beziffern, rechnen Männer mit 5.900 Euro höheren Anschaffungskosten.
- 🚗 Dabei variieren die erwarteten Mehrkosten in den Altersgruppen: Während Autokäufer bis 30 Jahre im Schnitt mit einem 5.200 Euro höheren Kaufpreis rechnen, geht die Altersgruppe 31 bis 50 Jahre nur von 4.920 Euro aus. Hier setzt die Gruppe 50+ deutlich höher an – sie rechnet damit, dass ein E-Mobil durchschnittlich 6.790 Euro teurer ist als das herkömmlich betriebene Pendant.




Frage 3

2014 hat Google den ersten Prototypen eines „Google-eigenen“ Fahrzeugs auf den Markt gebracht. Auch Apple entwickelt aktuell eigene Fahrzeuge.

Können Sie sich grundsätzlich vorstellen, in Zukunft ein Fahrzeug von Google oder Apple zu kaufen?



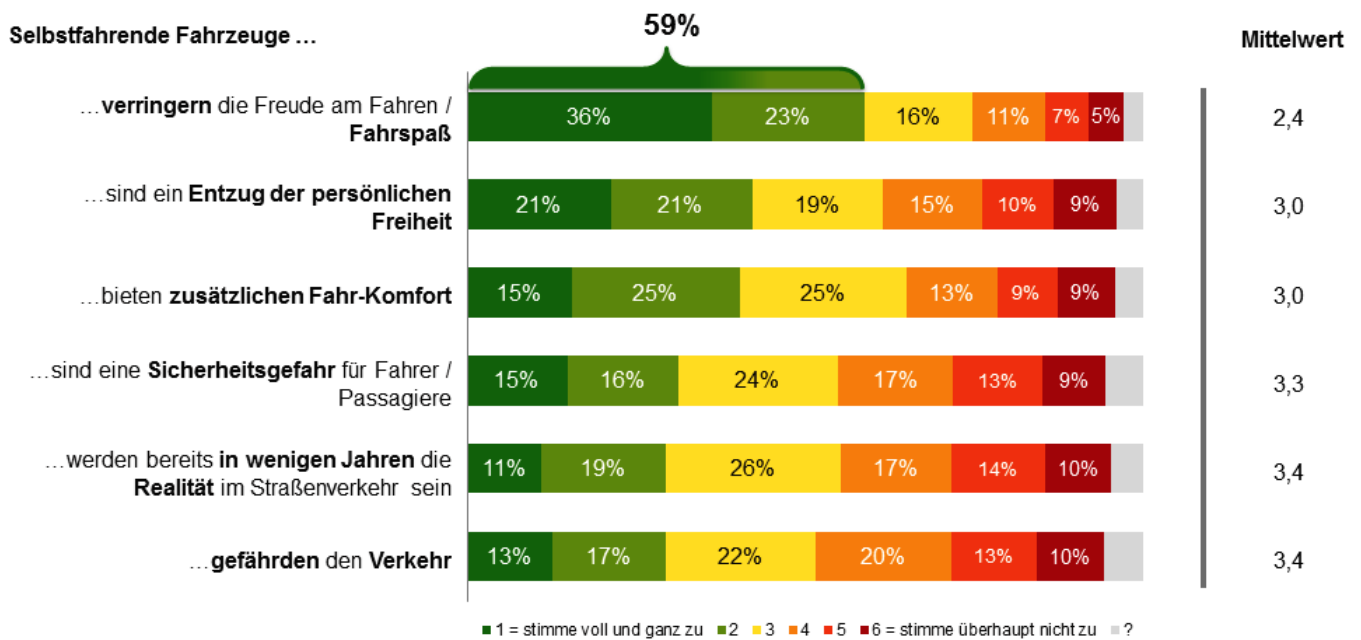
Jeder Vierte würde Google fahren

-  Der erste Prototyp des Google-Autos wurde im Mai 2014 vorgestellt. Schon in wenigen Wochen soll das selbstfahrende Fahrzeug in Kalifornien auf öffentlichen Straßen getestet und bis 2020 zur Marktreife geführt werden. Und mit Apple liebäugelt mittlerweile schon der zweite IT-Konzern mit der Entwicklung eines eigenen Gefährts. Dabei stellt sich die Frage, wer ein computergesteuertes Fahrzeug ohne Lenkrad und Pedale tatsächlich kaufen würde.
-  Jeder Vierte kann sich grundsätzlich vorstellen, ein Fahrzeug von Google oder Apple zu kaufen. Dabei signalisiert vor allem die „neue“ Generation von Autokäufern Interesse, deren Mobilitätsverhalten sich parallel mit den neuen Informations- und Kommunikationstechnologien entwickelt hat. So ziehen insbesondere junge Männer mit höherem Einkommen in Betracht, ein Google-Auto oder iCar zu kaufen.
-  Dagegen können sich nur 16 Prozent der über 50-Jährigen und 17 Prozent der Frauen vorstellen, sich in Zukunft vom Google-Chauffeur um den Block kutschieren zu lassen.

Frage 4

Automobilhersteller arbeiten derzeit aktiv an sogenannten autonomen Fahrzeugen, die in der Lage sind, selbst zu steuern bzw. führerlos zu fahren.

Inwieweit stimmen Sie den folgenden Aussagen zu, wenn Sie an selbststeuernde, autonome Fahrzeuge denken?



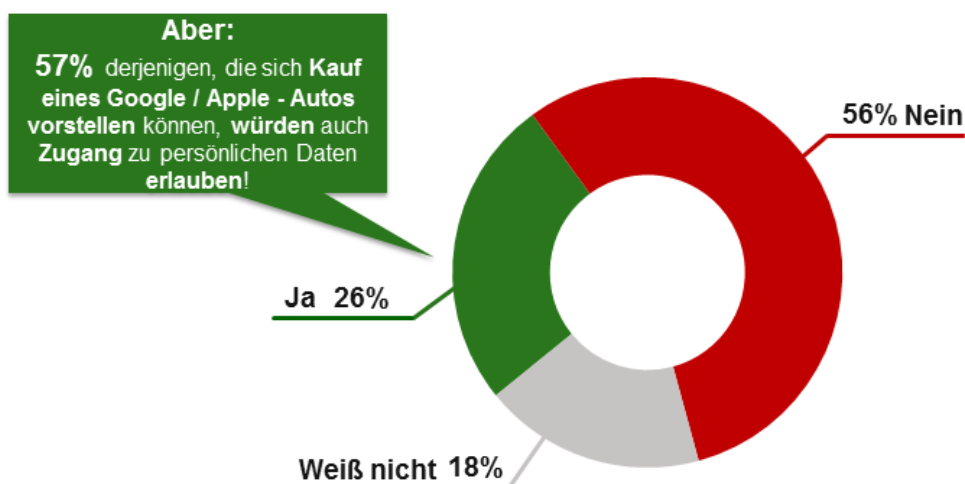
Autopilot killt den Fahrspaß

- 🚗 Was gestern noch nach Science-Fiction klang, wird in absehbarer Zeit zur Realität: Autonome Fahrzeuge gehören zurzeit zu den größten Entwicklungstrends und werden schon bald auf deutschen Straßen rollen. Doch verbindet die autonome Fahrtechnologie tatsächlich das Beste von öffentlichem Nahverkehr und individueller Mobilität oder wird der Fahrer in puncto Selbstständigkeit und Entscheidungsfreiheit beschnitten?
- 🚗 Selbst wenn selbstfahrende Fahrzeuge den Fahrer in Situationen wie der Parkplatzsuche oder im Stau entlasten können, befürchtet mehr als die Hälfte der Autokäufer (59 Prozent), dass der Fahrspaß dabei auf der Strecke bleibt. Darüber hinaus fürchten die Befragten einen möglichen Kontrollverlust, denn 42 Prozent gaben an, dass sie in ihrer persönlichen Freiheit beschnitten werden.
- 🚗 Sicherheitsbedenken gibt es dagegen weniger: Rund 30 Prozent sehen in der Technologie eine Gefährdung für Fahrer, Passagiere oder den Straßenverkehr.




Frage 5

Automobilhersteller wollen ihre Produkte noch stärker miteinander vernetzen (z. B. Internet, Navigation, Telefonieren, etc.).

Sind Sie bereit, dafür dem Hersteller auch den notwendigen Zugang zu persönlichen Daten zu erlauben (Fahrverhalten, -strecken, -zeiten etc.)?



Datensammlung wird kritisch gesehen

-  Dem Verband der Automobilindustrie (VDA) zufolge werden bis zum Jahr 2016 weltweit rund 210 Millionen Connected Cars auf den Straßen unterwegs sein. Was auf der einen Seite mehr Sicherheit und Komfort verspricht, birgt auf der anderen Seite die Gefahr, dass der Autofahrer durch die Erhebung unzähliger Echtzeit-Daten zum „gläsernen Bürger“ wird.
-  Diesem Thema steht über die Hälfte der befragten Autokäufer sehr kritisch gegenüber – immerhin gaben 56 Prozent an, dass sie den Automobilherstellern ihre persönlichen Daten nicht preisgeben möchten.
-  Dagegen hat lediglich ein Viertel der Befragten (26 Prozent) keine Probleme mit der rollenden Datensammlung – vor allem Autokäufer mit höherem Einkommen (3.000 Euro und mehr) signalisieren in diesem Punkt ihre Bereitschaft. Dies trifft auch auf 57 Prozent der potenziellen Google-Auto- oder iCar-Fahrer zu, die einer Übertragung ihrer internen Daten unkritisch gegenüberstehen.