Ladeinfrastruktur am Wohnort: Immer häufiger, aber oft kompliziert

Vorhandene Ladeinfrastruktur längst kein Einzelfall mehr –
Selbst im Einfamilienhaus aber oftmals Hindernisse

Impressum

Ladeinfrastruktur am Wohnort:
Immer häufiger, aber oft kompliziert

Vorhandene LIS längst kein Einzelfall mehr –
Selbst im Einfamilienhaus aber oftmals Hindernisse

Autor*innen

Lukas Minnich, Jonathan Schreiber, Nelly Unger

Herausgeber

Öko-Institut e.V.

Merzhauser Straße 173 | 79100 Freiburg

T +49 761 45295-0

info@oeko.de

Veröffentlichung

Februar 2023

Bitte zitieren als:

Öko-Institut (2023): Ladeinfrastruktur am Wohnort: Immer häufiger, aber oft kompliziert. Vorhandene Ladeinfrastruktur längst kein Einzelfall mehr – Selbst im Einfamilienhaus aber oftmals Hindernisse.

Das dieser Arbeit zugrunde liegende Vorhaben wurde mit Mitteln des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz unter dem Förderkennzeichen 16EM4008-3 gefördert. Die Verantwortung für den Inhalt dieser Veröffentlichung liegt bei den Autoren.

Das Projekt compan-e (2019-2022)

compan·e

- **Ausgangspunkt:** Thema Elektrifizierung nicht neu, aber in früher Umsetzungsphase

- **Ziel**: Wege zu einer elektrischen und nachhaltigen Unternehmensmobilität aufzuzeigen.

- **Gefördert** durch das BMWK

Erneuerbar mobil

Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz

aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages

Weitere Veröffentlichungen zur betrieblichen Mobilität: Elektromobilität & Ladeinfrastruktur

Donnerstag, 30. Juni 2022

Wirtschaft auf dem Weg zum E-DAX?

Stand der Flottenelektrifizierung in den DAX-40- und M-DAX-Unternehmen

Ladeinfrastruktur

1 EINLEITUNG
2 EINFÜHRUNGSPROZESS
3 GRUNDVERSORGUNG AM UNTERNEHMENSSTANDORT
4 ZWISCHENLADEN AM UNTERNEHMENSSTANDORT
5 GRUNDVERSORGUNG AM WOHNORT
6 LADEN UNTERWEGS

17. Dezember 2020

Unternehmen als Wegbereiter für Elektromobilität

Die Rolle gewerblicher Fahrzeugflotten bei der Elektrifizierung des Straßenverkehrs in Deutschland

11. März 2021

Unternehmens-Ladesäulen für alle Fälle

Wie Bund und Länder den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektromobilität an Unternehmens- und Wohnstandorten voranbringen können

Weitere Veröffentlichungen zur betrieblichen Mobilität: Nachhaltige Unternehmensmobilität

Dienstag, 12. Oktober 2021

Dienstwagen auf Abwegen

Warum die aktuellen steuerlichen Regelungen einen sozial gerechten Klimaschutz im Pkw-Verkehr ausbremsen

Mittwoch, 21. September 2022

Sechs Thesen zum Mobilitätsbudget

Leitplanken für eine nachhaltigere Unternehmensmobilität

Donnerstag, 11. August 2022

Car Policy für eine klimafreundliche Dienstwagenflotte

Wie Unternehmen ihre Richtlinien für die Beschaffung und Nutzung von Fahrzeugen auf Klimaschutz ausrichten können

Mittwoch, 23. Februar 2022

Arbeiten im Homeoffice – gut für die Umwelt und die Mitarbeiter:innen?

Analyse der potenziellen ökologischen und sozialen Auswirkungen mobilen Arbeitens

Veröffentlichungen weiterer Datenreports

Befragungsergebnisse zu weiteren Themenfeldern finden Sie hier:

https://blog.oeko.de/nachhaltige-unternehmensmobilitaet-beschaeftigte-wurden-befragt/

Beiträge und Standpunkte
aus dem Öko-Institut

Befragungsergebnisse

Themenfeld Ladeinfrastruktur

Demografische Daten

Beschäftigtenbefragung

Was Sie für die Interpretation über die Stichprobe der Beschäftigtenbefragung wissen sollten!

Demografische Daten

Unternehmensbefragung

Was Sie für die Interpretation über die Stichprobe der Unternehmensbefragung wissen sollten!

Zwei compan-e-Befragungen im Überblick

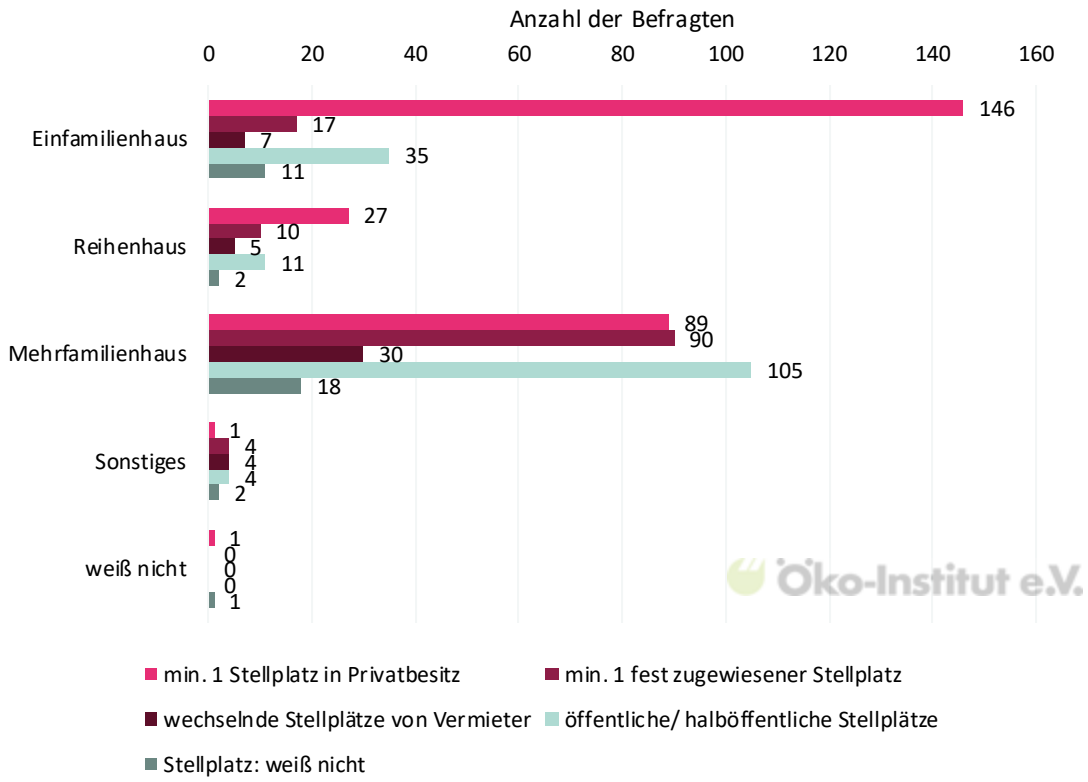
Die Beschäftigtenbefragung 2022

- Befragt wurde im **August 2022**
- Insgesamt liegen Befragungsergebnisse von **530 Personen** vor
- Befragt wurden **Beschäftigte in Unternehmen in Deutschland mit einem Fuhrpark (mind. ein Fahrzeug)**
- Paneldienstleister war GapFish, bauftragt für die Durchführung der Befragung war Aproxima Markt- und Sozialforschung Weimar GmbH
- Es erfolgte eine **Onlinebefragung** über PC, Laptop, Tablet oder Handy der Befragten
- In der Rekrutierung der Befragten wurde darauf abgezielt, eine Stichprobe zu erhalten, die der **Verteilung der Unternehmensgröße** entsprechend Auswertung des statistischen Bundesamts entspricht

Die Unternehmensbefragung 2022

- Befragt wurde von **Juli bis September 2022**
- Insgesamt liegen Befragungsergebnisse von **500 Personen** vor
- Befragt wurden **Fuhrparkmanager*innen von Unternehmen**
- Grundlage der Befragung war eine Adressdatei der Dun & Bradstreet Deutschland GmbH, bauftragt für die Durchführung der Befragung war Aproxima Markt- und Sozialforschung Weimar GmbH
- Es erfolgte eine **Onlinebefragung**, die mit **Telefonbefragungen** ergänzt wurde
- In der Rekrutierung der Befragten wurde darauf abgezielt eine Stichprobe zu erhalten, die der **Verteilung der Unternehmensgröße** entsprechend Auswertung des statistischen Bundesamts entspricht

Jede*r zweite Befragte hat privaten Stellplatz – mehrheitlich sind dies Einfamilienhaus-Bewohner*innen



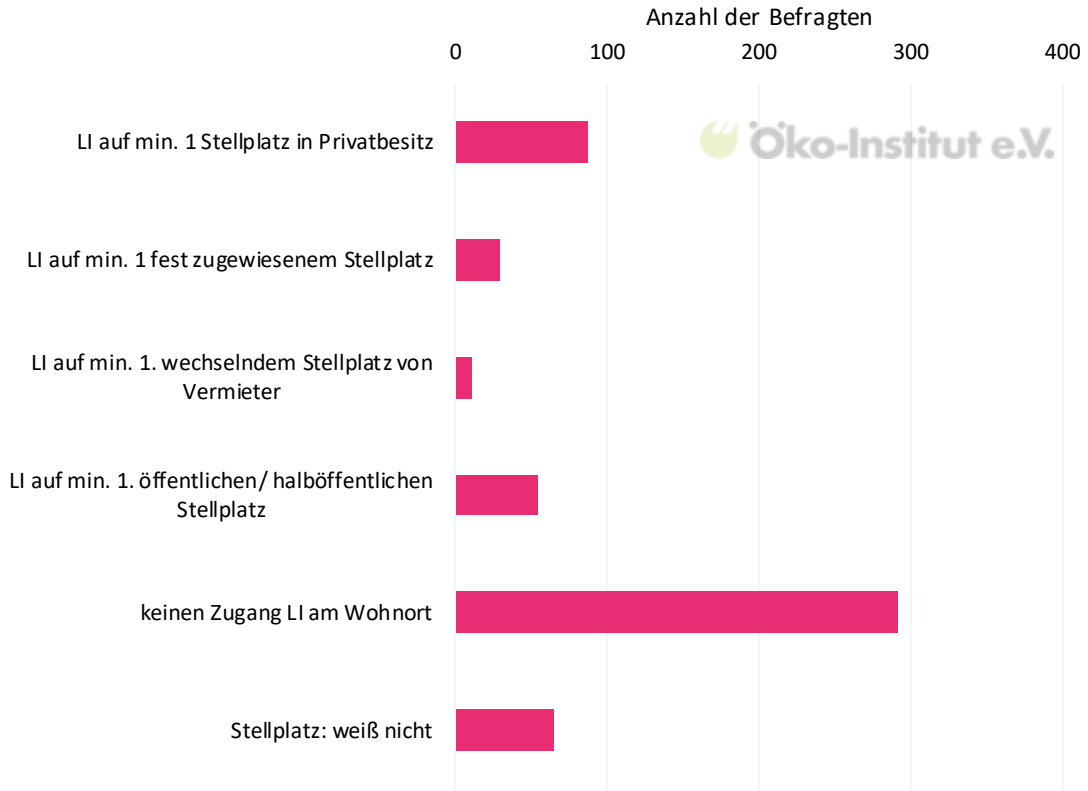
Fragen: „Welche Pkw-Stellplätze stehen Ihnen Sie an Ihrem Wohnort zur Verfügung?“ (Mehrfachauswahl) und „Wie wohnen Sie?“. n = 530. (LI_01; WD_06), Beschäftigtenbefragung.

- 50% der Befragten können eigenen privaten Stellplatz nutzen – mehrheitlich sind dies Einfamilienhausbewohner*innen
- Nur jede*r dritte Mehrfamilienhausbewohner*in verfügt über einen festen Stellplatz in privatem bzw. Gemeinschaftsbesitz. MFH-Bewohner*innen sind also viel stärker auf Parken im öffentlichen Raum angewiesen.

↘ Ein ähnliches Bild zeigt sich bei Betrachtung Miete vs. Wohneigentum

Letzte Aussage: Zusätzlich auch Frage: „Wie wohnen Sie?“= „Im Wohneigentum“ (245), „Zur Miete“ (273). n = 530. (DW_07), Beschäftigtenbefragung.

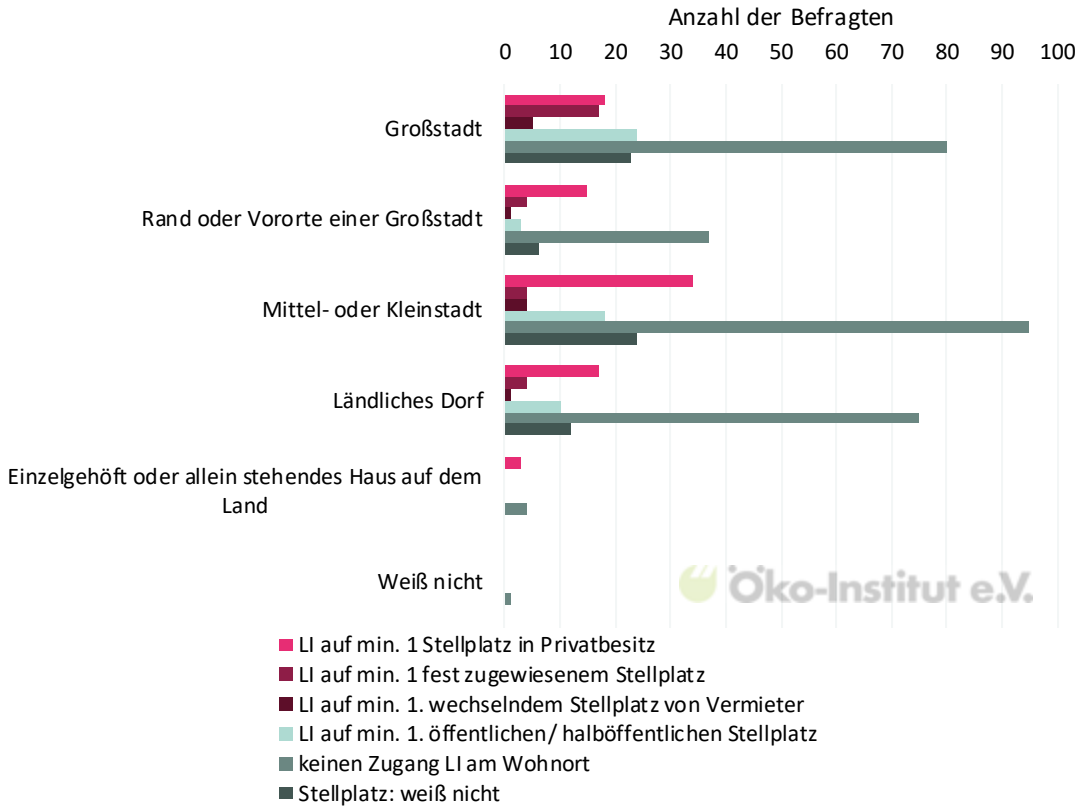
Ladeinfrastruktur am Wohnort ist kein Einzelfall mehr



- 45% aller Befragten haben Zugang zu irgendeiner Art von Ladeinfrastruktur
- ca. jede*r Fünfte der Befragten hat festen Stellplatz mit Ladeinfrastruktur
- Sehr hohe Verfügbarkeit von LIS bei den Befragten ist mit (/im Vergleich zur Grundgesamtheit deutlich überdurchschnittlichem E-Auto-Besitz in dieser Befragung zu erklären

Frage: „Haben Sie an einem der Ihnen zur Verfügung stehenden Pkw-Stellplätze am Wohnort Zugang zu Ladeinfrastruktur für (teil-)elektrische Pkw? Ich habe Zugang zu Ladeinfrastruktur…“ (Mehrfachauswahl). n = 530. (LI_02), Beschäftigtenbefragung.

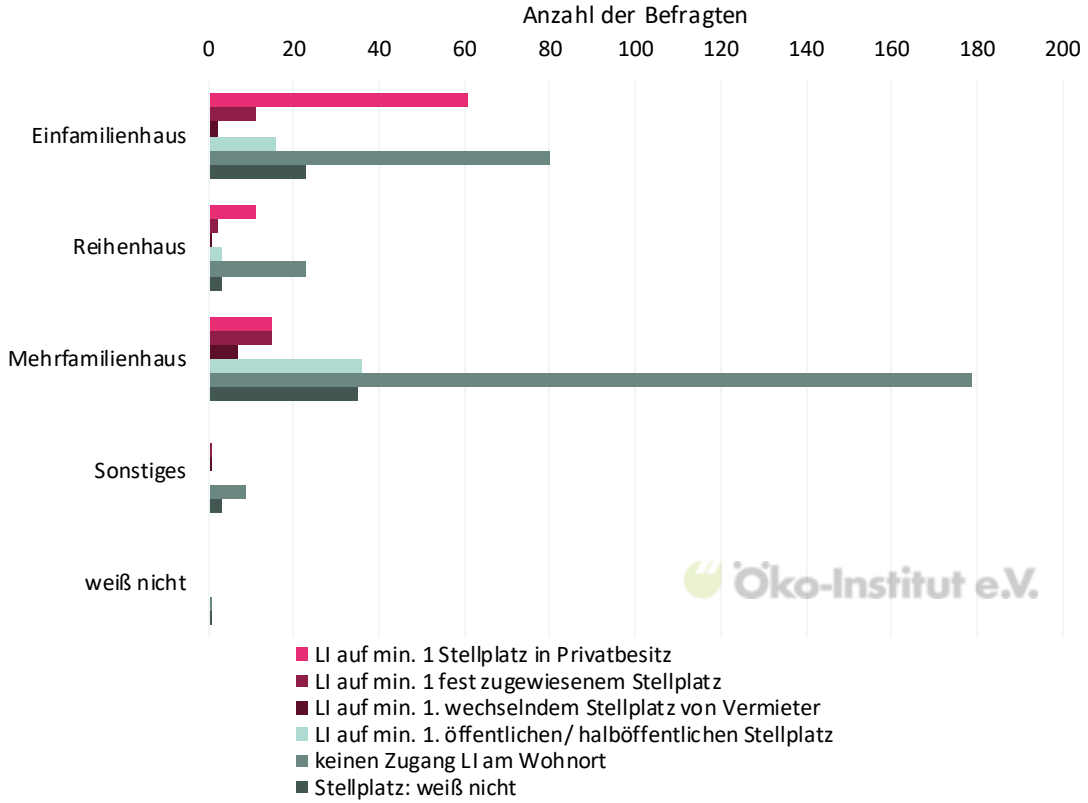
Höchste Ladeinfrastruktur-Verfügbarkeit im suburbanen Raum



Fragen: „Haben Sie an einem der Ihnen zur Verfügung stehenden Pkw-Stellplätze am Wohnort Zugang zu Ladeinfrastruktur für (teil-)elektrische Pkw? Ich habe Zugang zu Ladeinfrastruktur…“ und „Welche der folgenden Kategorien beschreibt am besten, wo Sie wohnen (Hauptwohnsitz*)?“. n = 530 (LI_02; DW_01), Beschäftigtenbefragung.

- Am Großstadtrand / im Vorort verfügen schon 23% über Ladeinfrastruktur auf einem Privatstellplatz.
- In der Großstadt nur 11%. Hier haben jedoch auch 10% Ladeinfrastruktur auf einem sonstigen festen Stellplatz.
- Auch in Mittel- / Kleinstadt und Dorf haben ca. 20% Ladeinfrastruktur auf Privat- oder sonstigem festem Stellplatz.

Höchste Ladeinfrastruktur-Verfügbarkeit bei Einfamilienhäusern

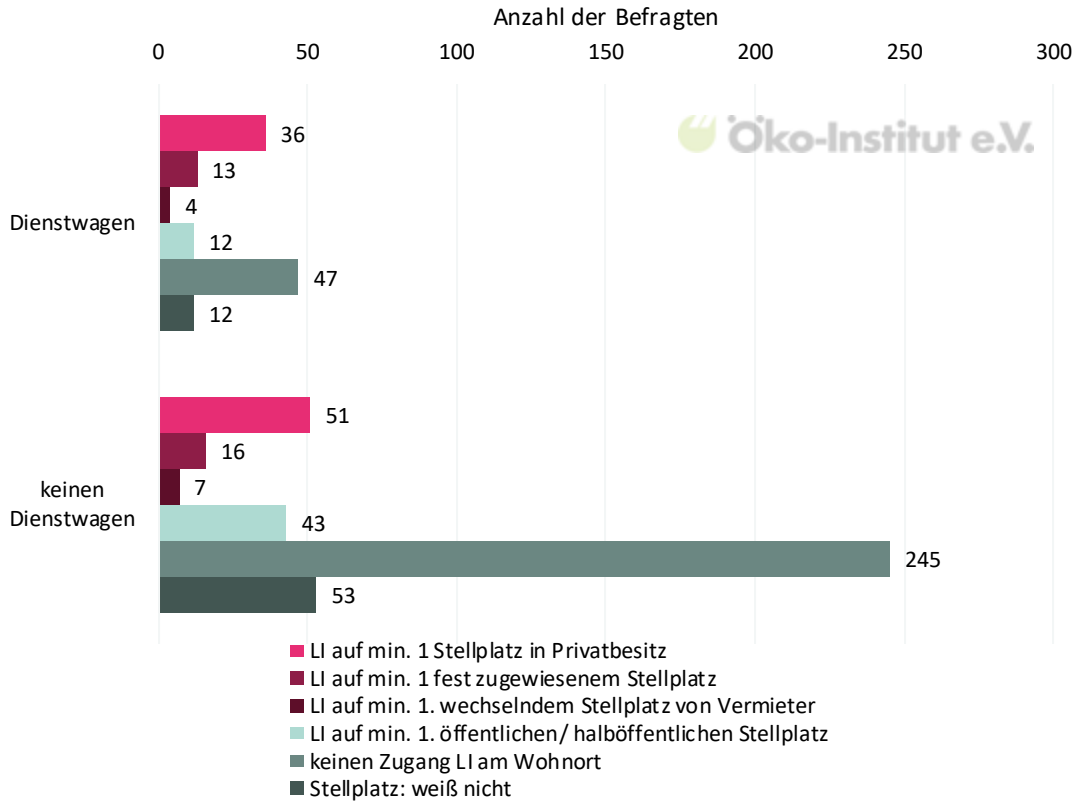


- In EFH verfügen schon 33% über Ladeinfrastruktur auf einem Privatstellplatz
- Im MFH sind es nur 5%. Hier haben auch nur 5% Ladeinfrastruktur auf einem sonstigen festen Stellplatz
- Reihenhäuser liegen dazwischen
- Ähnliche Zahlen beim Vergleich Eigentum vs. Miete

Fragen: „Haben Sie an einem der Ihnen zur Verfügung stehenden Pkw-Stellplätze am Wohnort Zugang zu Ladeinfrastruktur für (teil-)elektrische Pkw? Ich habe Zugang zu Ladeinfrastruktur…“ und „Wie wohnen Sie?“. n = 530 (LI_02; WD_06), Beschäftigtenbefragung.

Letzte Aussage: Zusätzlich auch Frage: „Wie wohnen Sie?“= „Im Wohneigentum“ (245), „Zur Miete“ (273). n = 530. (DW_07)

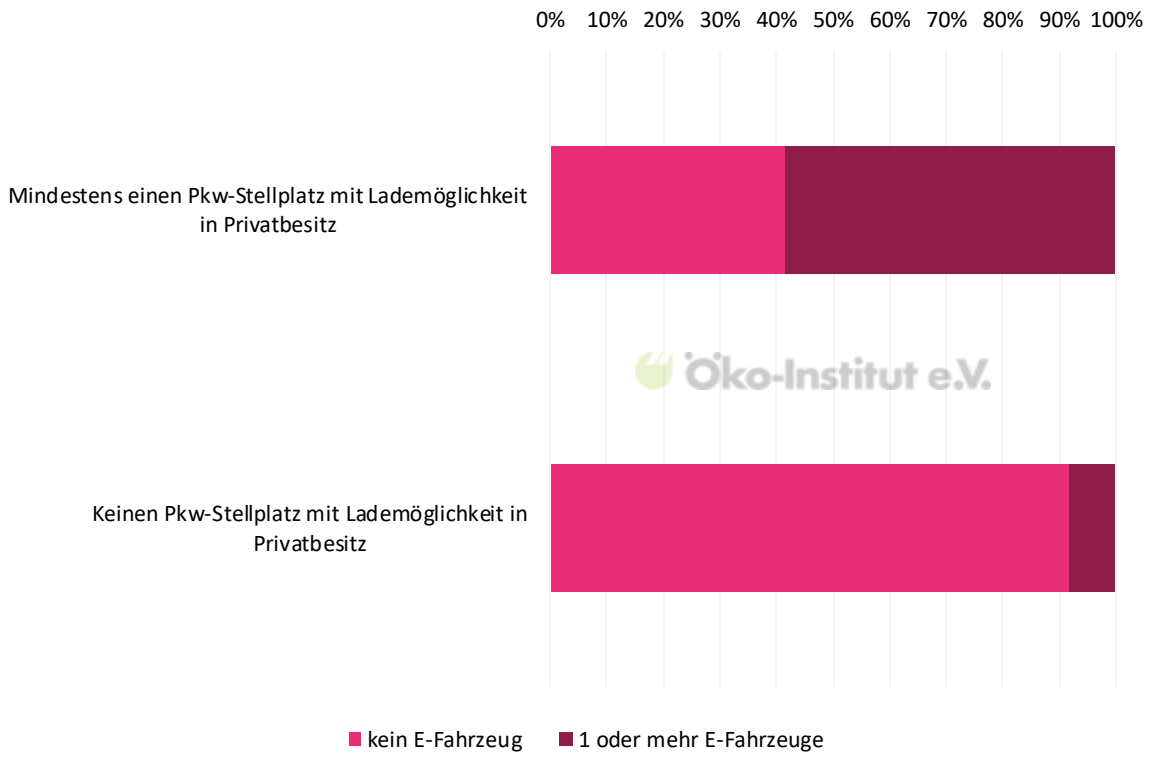
Unter den Dienstwagennutzer*innen kann die Mehrheit der Befragten auf LIS zugreifen



Fragen: „Haben Sie an einem der Ihnen zur Verfügung stehenden Pkw-Stellplätze am Wohnort Zugang zu Ladeinfrastruktur für (teil-)elektrische Pkw? Ich habe Zugang zu Ladeinfrastruktur…“ und „Welche der folgenden Aussagen treffen auf Sie zu?“. n = 530 (LI_02; DW_02). Beschäftigtenbefragung.

- Unter den Dienstwagennutzer*innen (DWN) verfügen 52% über irgendeinen Zugang zu Ladeinfrastruktur am Wohnort.
- Bei 30% der DWN ist dies auf einem Privatstellplatz der Fall, bei 11% auf sonstigem festem Stellplatz, bei 10% im öffentlichen Raum.
- Bei den Nicht-DWN sind haben nur 12% (Privatstellplatz) bzw. 4% (sonstiger fester Stellplatz) Zugang zu Ladeinfrastruktur.

Viele heimische Ladepunkte noch ungenutzt



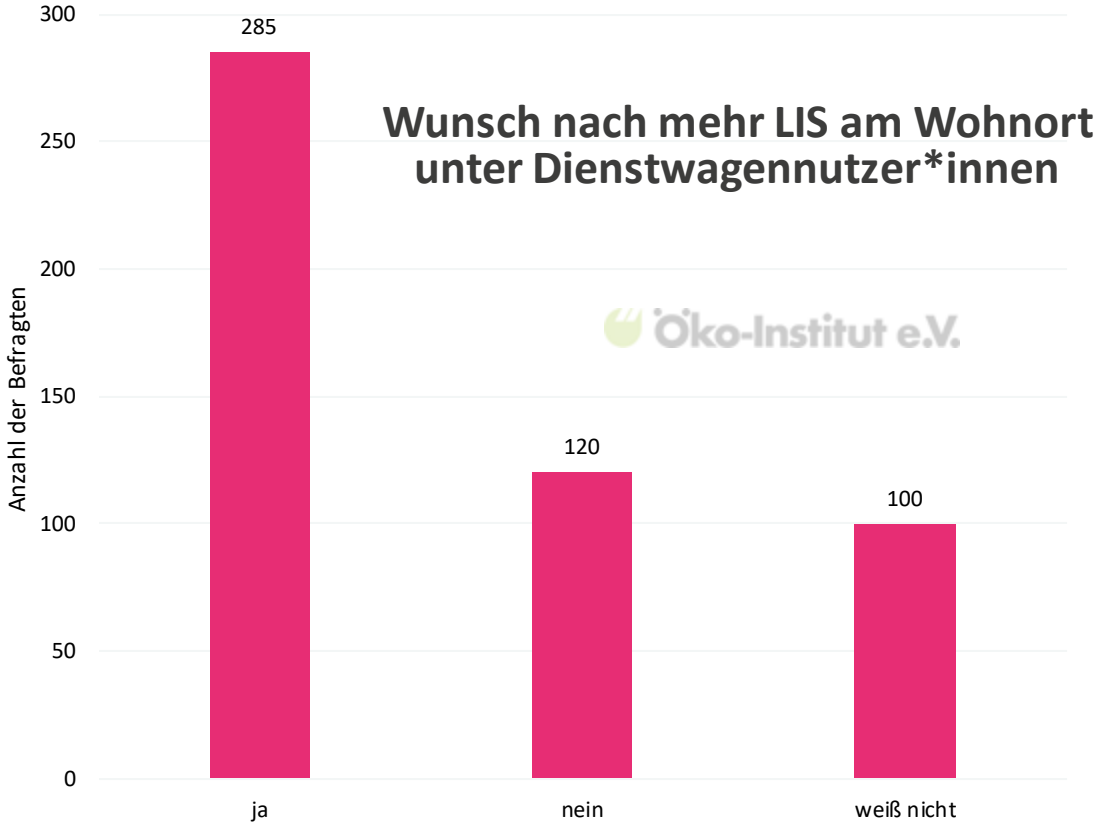
Fragen: „Haben Sie an einem der Ihnen zur Verfügung stehenden Pkw-Stellplätze am Wohnort Zugang zu Ladeinfrastruktur für (teil-)elektrische Pkw? Ich habe Zugang zu Ladeinfrastruktur…“, „Wie viele dieser Dienstwagen sind batterieelektrische Fahrzeuge?“, „Wie viele dieser Dienstwagen sind Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge?“, „Wie viele dieser sonstigen Pkw sind batterieelektrische Fahrzeuge?“ und „Wie viele dieser sonstigen Pkw sind Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge?“. n = 530 (LI_02A1; DW_05; DW_06; DW_08; DW_09), Beschäftigtenbefragung.

- Mehr als 4 von 10 Haushalten mit privater Ladeinfrastruktur verfügen über gar kein E-Auto
- Als Erklärung ist Warten auf bestelltes E-Fahrzeug, aber auch „prophylaktische Mitnahme“ öffentlicher Förderung denkbar
- Im Mehrfamilienhaus tritt zudem der Fall auf, dass Ladeinfrastruktur durch Vermieter / Wohneigentumsgemeinschaft vorgerüstet wurde, aber Befragte*r kein E-Auto nutzt

↘ Umgekehrt verfügen von 33 erfassten PHEV-Nutzern 4 nicht über einen Zugang zu LIS am Wohn- oder Arbeitsort. Dies könnte auch mit Warten auf die Installation erklärbar sein. Der „Mitnahmeeffekt“ (PHEV-Förderung eingestrichen, aber kein elektrisches Fahren) ist in der Stichprobe wohl untergeordnet.

Letzte Aussage: Befragte, die folgende Charakteristika erfüllen: „Wie viele dieser Dienstwagen sind Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge?“ – „Plug-in-Hybrid-Fahrzeug(e) (PHEV)*“ > 0. Fragen: „Haben Sie an einem der Ihnen zur Verfügung stehenden Pkw-Stellplätze am Wohnort Zugang zu Ladeinfrastruktur für (teil-)elektrische Pkw (Mehrfachauswahl)?“ und „Haben Sie an Ihrem Arbeitsort Zugang zu Ladeinfrastruktur?. n = 33 (DW_05, LI_02, LI_05a), Beschäftigtenbefragung.

Verbreiteter Wunsch nach besserer Verfügbarkeit von Ladeinfrastruktur am Wohnort



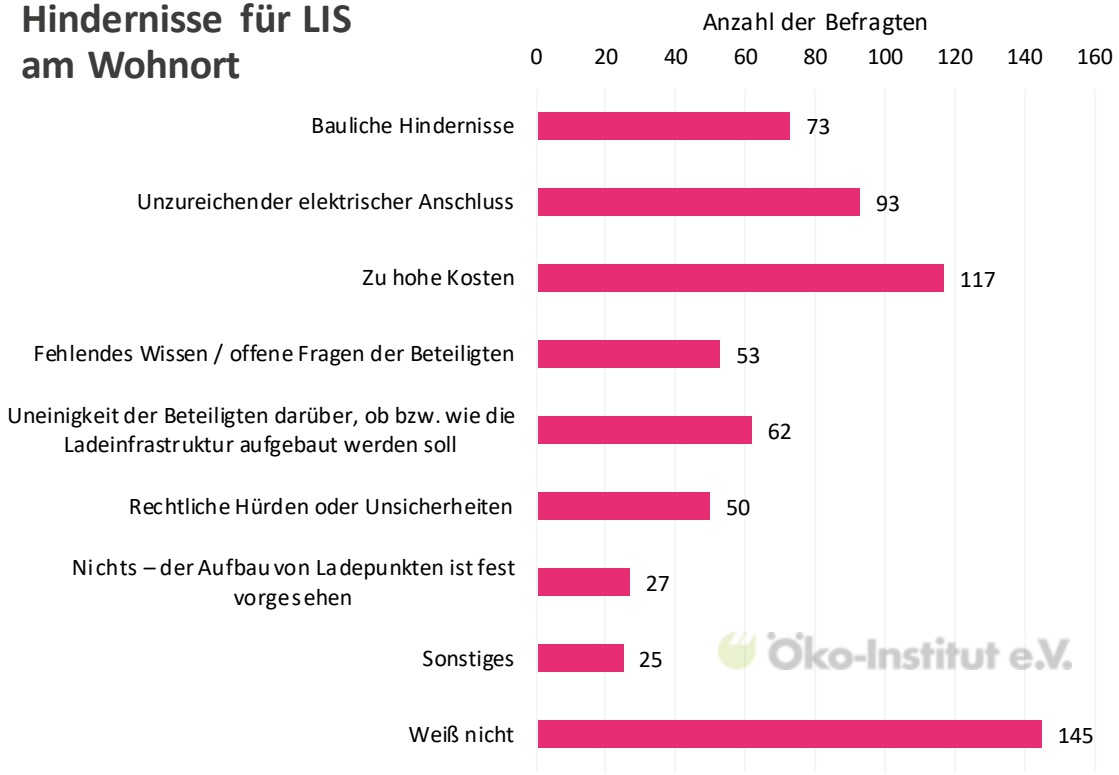
Frage: „Sollte an den Ihnen zur Verfügung stehenden Pkw-Stellplätzen am Wohnort mehr Ladeinfrastruktur aufgebaut werden? “. n = 405, Befragte, die folgende Charakteristika erfüllen: „Verfügt der Haushalt, in dem Sie derzeit wohnen über mindestens einen Pkw?“ mit „Ja“ beantwortet und „Ich nutze über meinen Arbeitgeber einen Firmenwagen/Dienstwagen“. (LI_04, DW_03, DW_02), Beschäftigtenbefragung.

- 63% der Dienstwagennutzer*innen wünschen sich bessere Ladeinfrastruktur-Verfügbarkeit am Wohnort

↘ Haushalte ohne private LIS am Wohnort haben (in Relation zur Gesamtstichprobe) deutlich unterdurchschnittlichen E-Pkw-Besitz – Folge oder Ursache fehlender Ladeinfrastruktur?

Ladeinfrastrukturausbau am Wohnort v.a. durch Kosten und technische Hürden gebremst

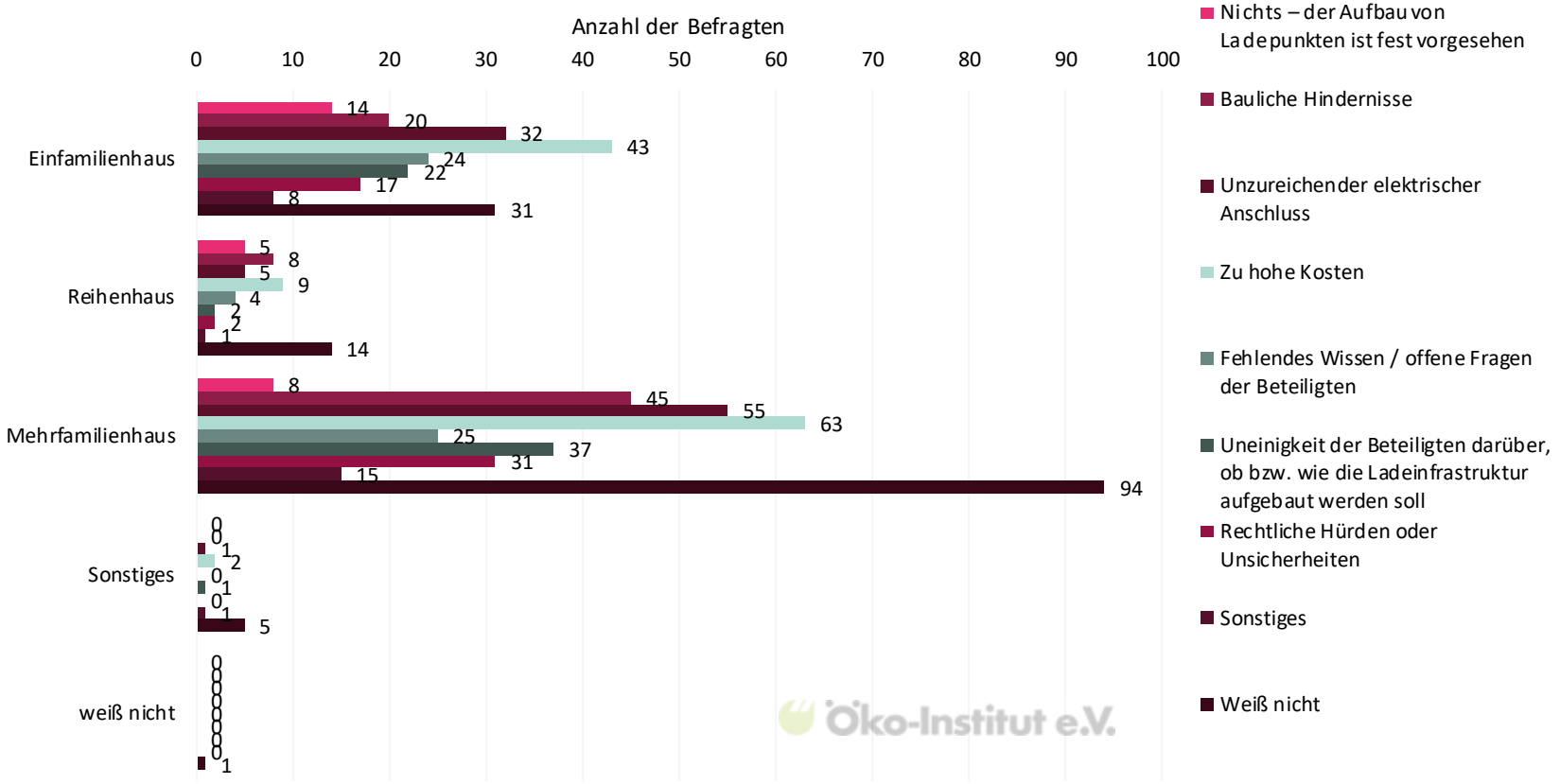
Hindernisse für LIS am Wohnort



Frage: „Was verhindert bisher noch die Installation von (weiteren) Ladepunkten für E-Pkw an den von Ihnen genutzten Stellplätzen am Wohnort (Mehrfachauswahl)?“. n = 420, Befragte, die folgende Charakteristika erfüllen: „Ich habe am Wohnort keinen Zugang zu privater oder öffentlicher Ladeinfrastruktur“ oder „Sollte an den Ihnen zur Verfügung stehenden Pkw-Stellplätzen am Wohnort mehr Ladeinfrastruktur aufgebaut werden?“ mit „Ja“ beantwortet. (LI_07, LI_02, LI_04), Beschäftigtenbefragung.

- Kosten als häufigstes Hemmnis (28% der Befragten)
- Gefolgt von technischen Hemmnissen (unzureichender elektrischer Anschluss 22%, Bauliches 17%)
- Uneinigkeit, fehlendes Wissen, rechtliche Hürden weniger häufig, aber nicht irrelevant

Kosten und elektrischer Anschluss behindern LIS auch in vielen Einfamilienhäusern



Fragen: „Was verhindert bisher noch die Installation von (weiteren) Ladepunkten für E-Pkw an den von Ihnen genutzten Stellplätzen am Wohnort (Mehrfachauswahl)?“ und „Wie wohnen Sie?“. n = 420, Befragte, die folgende Charakteristika erfüllen: „Ich habe am Wohnort keinen Zugang zu privater oder öffentlicher Ladeinfrastruktur“ oder „Sollte an den Ihnen zur Verfügung stehenden Pkw-Stellplätzen am Wohnort mehr Ladeinfrastruktur aufgebaut werden?“ mit „Ja“ beantwortet. (LI_07, WD_06, LI_02, LI_04), Beschäftigtenbefragung.

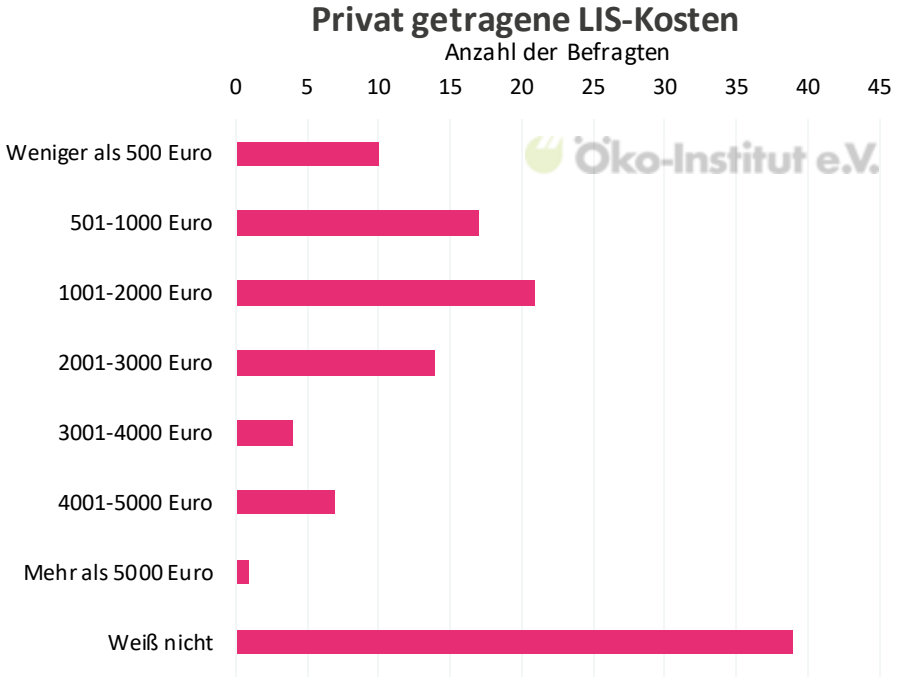
- Im EFH sind im Vergleich zum MFH die Kosten etwas stärker als Ablehnungsgrund. E-Anschluss und bauliche Hindernisse haben etwas geringere Bedeutung.
- Offene Fragen, juristische Unsicherheiten und Uneinigkeit der Beteiligten sind im EFH nicht geringer als im MFH.

↘ Ähnliches Fazit bei Vergleich Miete vs. Eigentum.

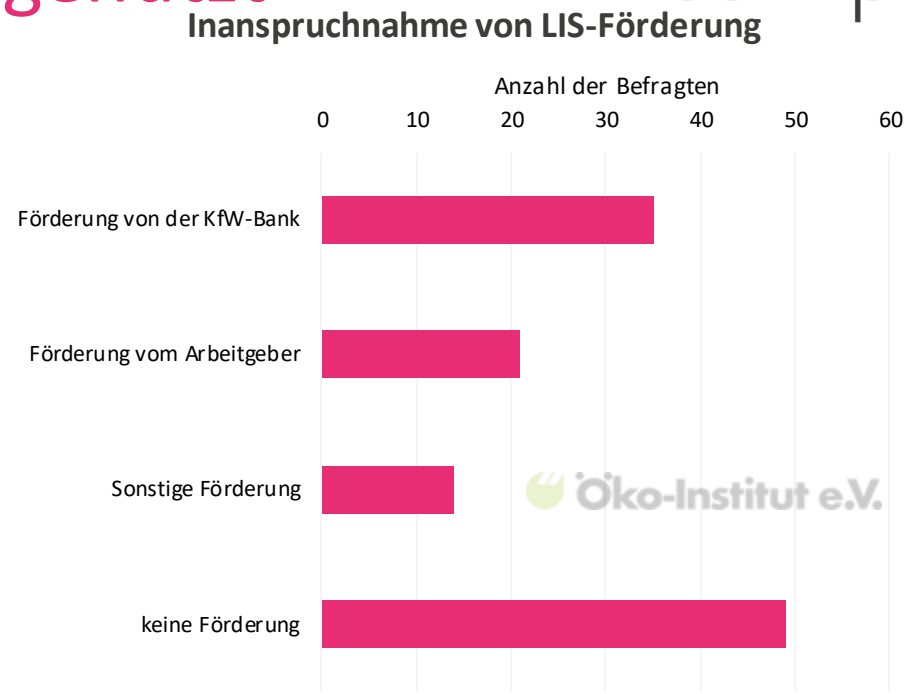
↘ Im EFH bzw. im Eigentum ist deutlich besser bekannt, wo die Hemmnisse liegen.

Letzte Aussagen: Zusätzlich auch Frage: „Wie wohnen Sie?“= „Im Wohneigentum“ (245), „Zur Miete“ (273). n = 530. (DW_07), Beschäftigtenbefragung.

Bisher bei privat getragenen LIS-Kosten wenige Härtefälle – Förderung wurde viel genutzt



Frage: „Was haben Sie privat für Hardware und Installation pro privatem Ladepunkt bezahlt?“. n = 113, Befragte, die folgende Charakteristika erfüllen: „Haben Sie an einem der Ihnen zur Verfügung stehenden Pkw-Stellplätze am Wohnort Zugang zu Ladeinfrastruktur für (teil-)elektrische Pkw (Mehrfachauswahl)?“ = „Auf min. einem Pkw-Stellplatz in Privatbesitz“ oder „Auf min. einem fest zugewiesenen Pkw-Stellplatz (kein Privatbesitz)“. (LI_09, LI_02), Beschäftigtenbefragung.

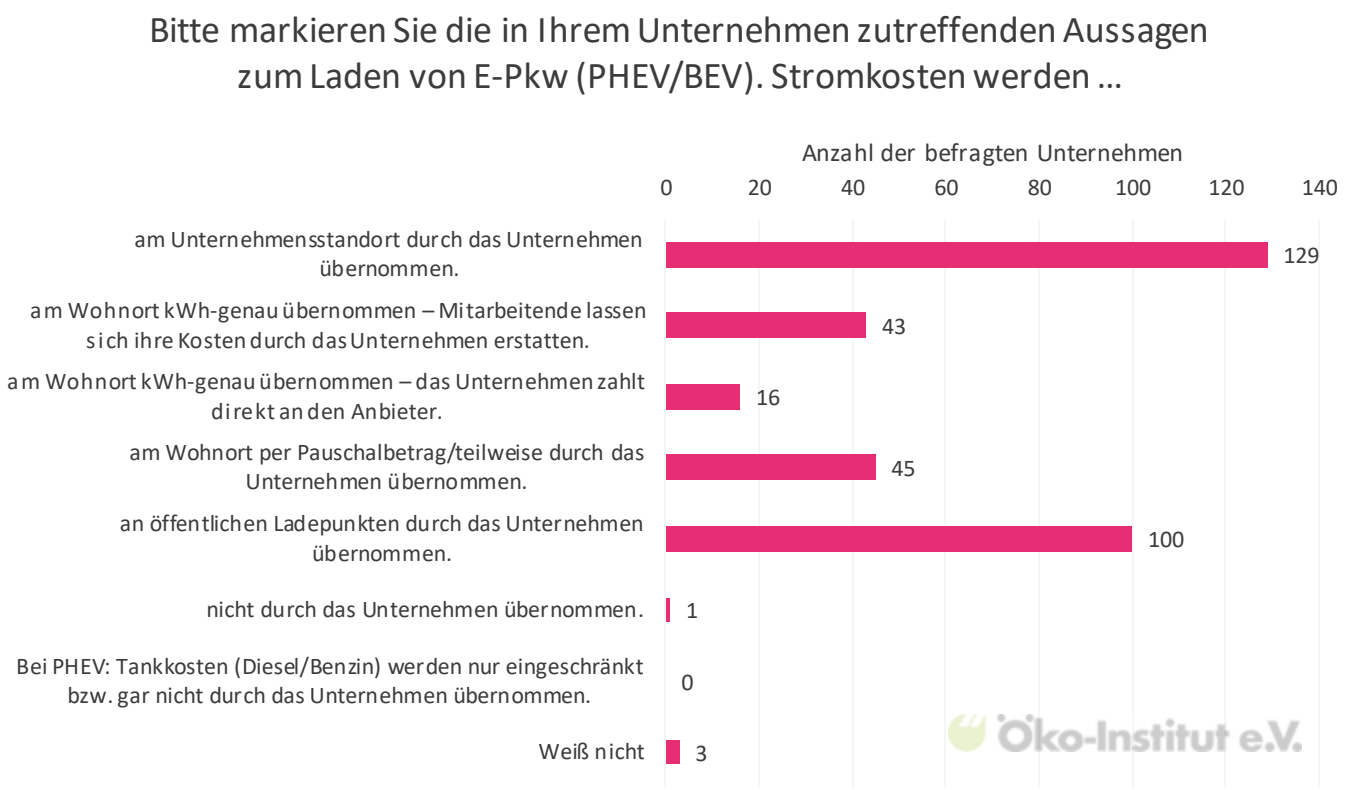


Frage: „Welche Förderungen haben Sie für Hardware und Installation des privaten Ladepunktes in Anspruch genommen?“. n = 119, Befragte, die folgende Charakteristika erfüllen: „Haben Sie an einem der Ihnen zur Verfügung stehenden Pkw-Stellplätze am Wohnort Zugang zu Ladeinfrastruktur für (teil-)elektrische Pkw (Mehrfachauswahl)?“ = „Auf min. einem Pkw-Stellplatz in Privatbesitz“ oder „Auf min. einem fest zugewiesenen Pkw-Stellplatz (kein Privatbesitz)“. (LI_10, LI_02), Beschäftigtenbefragung.

- Privat getragene Kosten zumeist nicht mehr als 3.000€
- Nur 40% der Befragten mit LIS haben diese ohne Förderung umgesetzt
- Förderung bisher zumeist über KfW, nur bei 18% (auch) vom Arbeitgeber

↘ Bei Betrachtung von Gesamtkosten inkl. Fördersummen: Jeder vierte Ladepunkt verursacht Kosten von 5.000€ und mehr

Ladekosten werden häufig übernommen



Stromkosten für das Laden von BEVs und PHEVs werden meist zumindest an einem Ladeort durch das Unternehmen übernommen.

Überwiegend zahlen die Mitarbeitenden den Strom am Wohnort zunächst selbst und lassen sich die Kosten (nach Verbrauch oder pauschal) erstatten.

Viele Unternehmen, die sich mit der Elektrifizierung ihrer Flotte beschäftigen und Dienstwagen in der Flotte haben, ermöglichen das Laden am Unternehmensstandort und in der Öffentlichkeit.

Frage: „Bitte markieren Sie die in Ihrem Unternehmen zutreffenden Aussagen zum Laden von E-Pkw (PHEV/BEV). Stromkosten werden …“ .n=166, Befragte, die die folgenden Charakteristika erfüllen: „ Bitte geben Sie an, wie viel Prozent der Pkw (leichte Nutzfahrzeuge nicht mitgezählt) Ihres Unternehmensfuhrparks auf die folgenden Bereiche entfallen.“ = „Dienstwagen“ ausgewählt und "Bitte geben Sie an, über wie viele Dienstwagen Ihr Unternehmen in den folgenden Antriebskategorien verfügt:“ = "Plug-in-Hybrid"-Kategorie >1 oder "Bitte geben Sie an, über wie viele Dienstwagen Ihr Unternehmen in den folgenden Antriebskategorien verfügt:“ = " Batterie-elektrische Fahrzeuge (BEV) "-Kategorie >1 oder "Beschäftigt sich Ihr Unternehmen aktuell bereits mit der Elektrifizierung* der Dienstwagen-Flotte?“ = "ja". (CP_020, FuD_004, FuD_005), Unternehmensbefragung.

Ladeinfrastruktur - Key Takeaways

- Private Ladeinfrastruktur am Wohnort ist ein zentraler Faktor für den E-Auto-Besitz.
- Die Verfügbarkeit eines verlässlichen Stellplatzes mit Ladeinfrastruktur am Wohnort ist im suburbanen Raum am höchsten. Im Innenbereich von Großstädten, wo weniger Stellplätze auf eigenen Privatgrund vorhanden sind, ist ein solcher stattdessen oft auf Flächen von Vermieter oder Wohneigentumsgemeinschaft vorhanden.
- Immerhin etwa jeder fünfte Dienstwagen kann am Wohnort nur im öffentlichen Raum oder auf wechselnden Stellplätzen von Vermieter oder Wohneigentumsgemeinschaft abgestellt werden, sodass ein verlässlicher Zugang zu Ladeinfrastruktur schwieriger ist.
- Bis zu 4 von 10 privaten Ladepunkten sind bisher noch ungenutzt. Ein Teil davon könnte ein Vorzieh- oder Mitnahmeeffekt öffentlicher Förderung sein.
- Die Kosten sind das stärkste Hemmnis für die Errichtung von Ladeinfrastruktur, gefolgt von technischen Hemmnissen.
- Gebäudetyp (Ein- / Mehrfamilienhaus) und Eigentumsverhältnisse haben weniger Einfluss auf die Bedeutung der Hemmnisse, als zu erwarten wäre.

Ladeinfrastruktur - Key Takeaways

➔ ***Politik:*** *Die gezielte Förderung von „Härtefällen“ mit hohen Kosten und Aufwänden beim Aufbau von Ladeinfrastruktur am Wohnort erscheint sinnvoll. Diese sind kaum von Besitzverhältnissen und Gebäudetypen abhängig. Daher sollte die Förderung in der Hinsicht nicht pauschal eingeschränkt werden. Um Mitnahmeeffekte zu vermeiden, könnte z.B. eine Checkliste zum Nachweis eines Härtefalls dienen.*

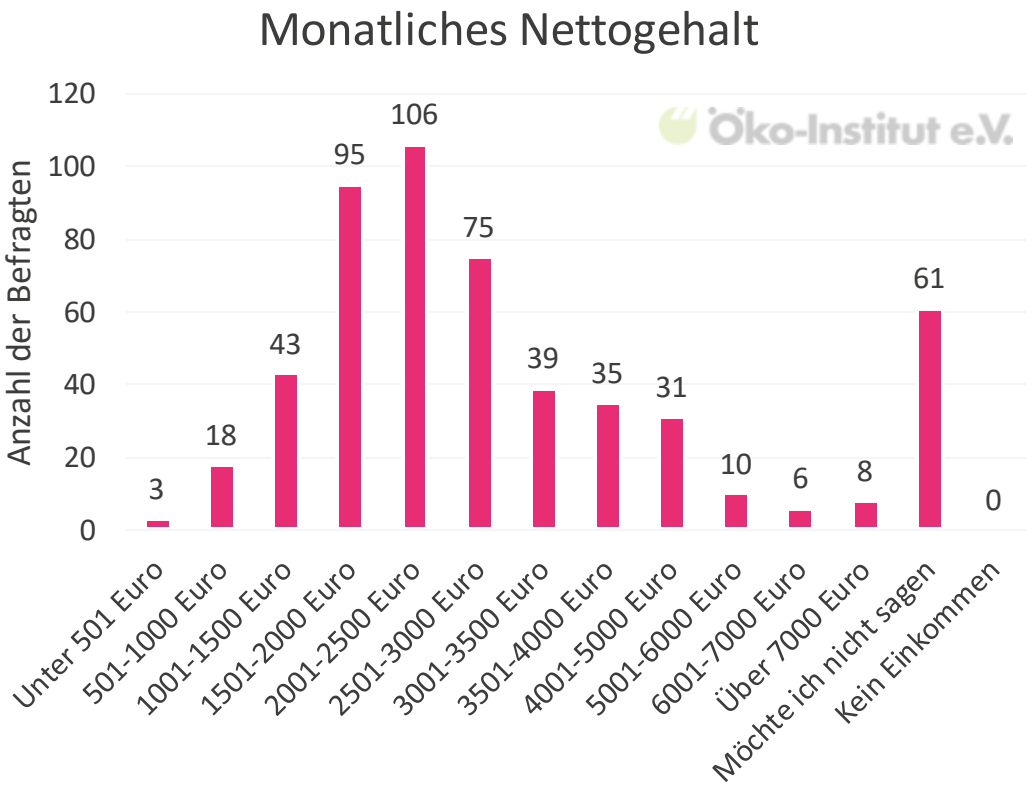
➔ ***Unternehmen:*** *Verlässlichen Zugang zu öffentlicher Ladeinfrastruktur bereitstellen für Dienstwagennutzer*innen, die am Wohnort keine Ladeinfrastruktur realisieren können.*

Demografische Daten

Beschäftigtenbefragung

Was Sie für die Interpretation über die Stichprobe der Beschäftigtenbefragung wissen sollten!

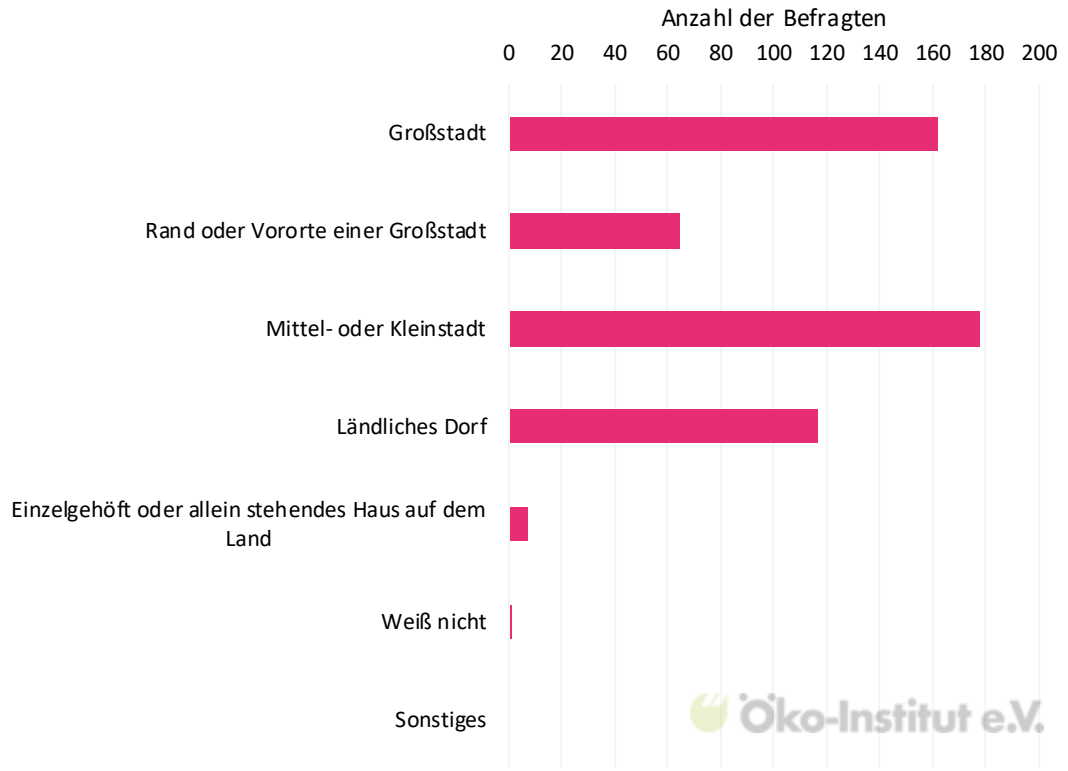
Charakteristika der Befragten



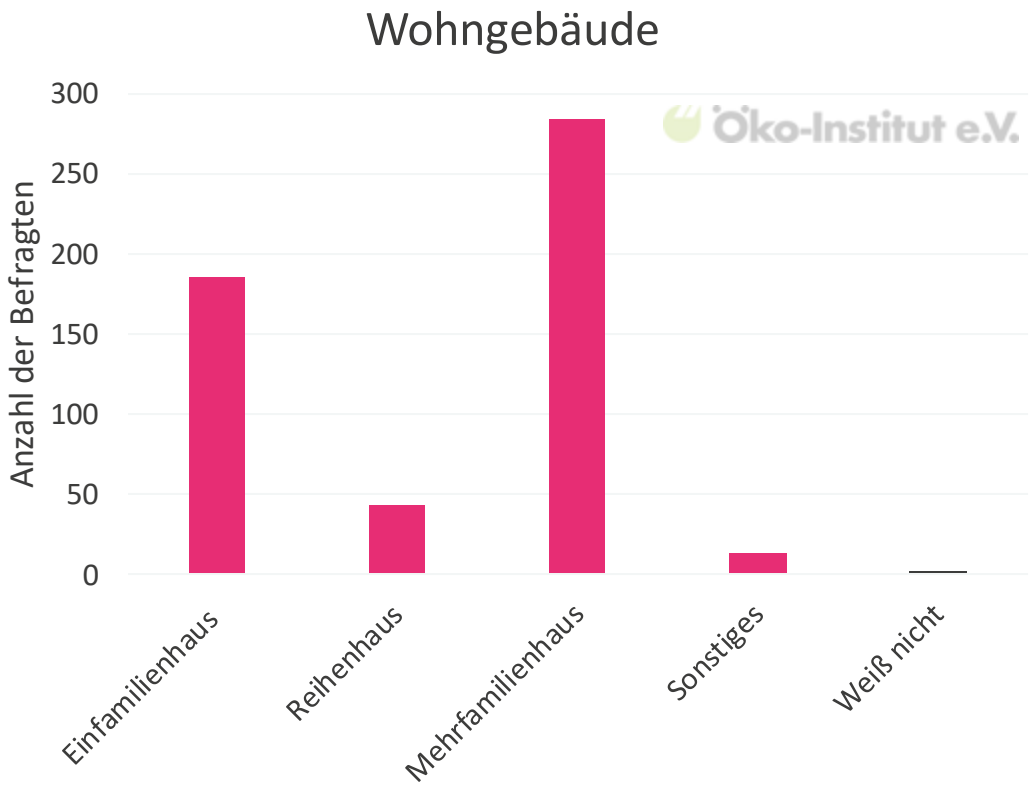
Frage: „Wie hoch ist Ihr monatliches Nettogehalt / monatlicher Nettolohn im Durchschnitt*? *Zusätzliche Verdienste z. B. Urlaubsgeld, 13. Monatsgehalt oder Leistungsprämien sind anteilig (Summe geteilt durch 12) zu berücksichtigen. Sollten Sie mehrere Tätigkeiten ausüben, bezieht sich Ihre Antwort auf die Haupttätigkeit.“ n = 530. (WD_17), Beschäftigtenbefragung.

Frage: „Welchen der folgenden Funktionen in Ihrem Unternehmen würden Sie sich zuordnen? (Mehrfachauswahl)“. n = 530. (WD_03), Beschäftigtenbefragung.

Wohnsituation der Befragten

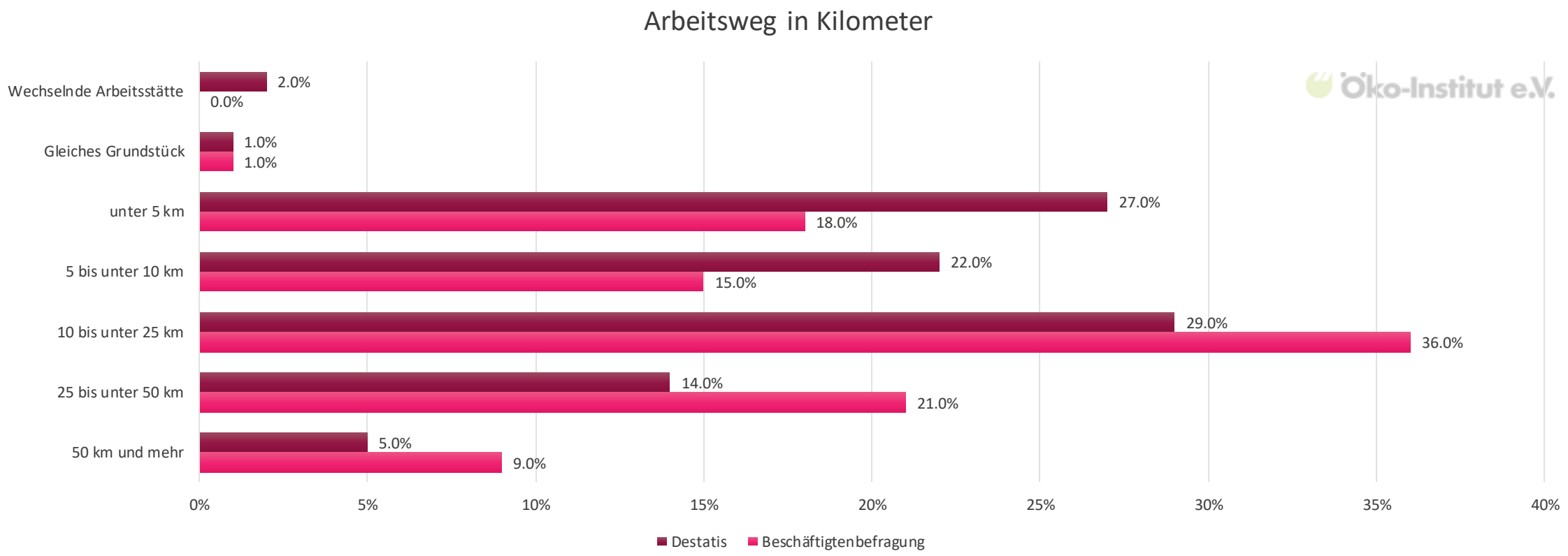


Frage: „Welche der folgenden Kategorien beschreibt am besten, wo Sie wohnen (Hauptwohnsitz)?“. n = 530. (DW_01), Beschäftigtenbefragung.



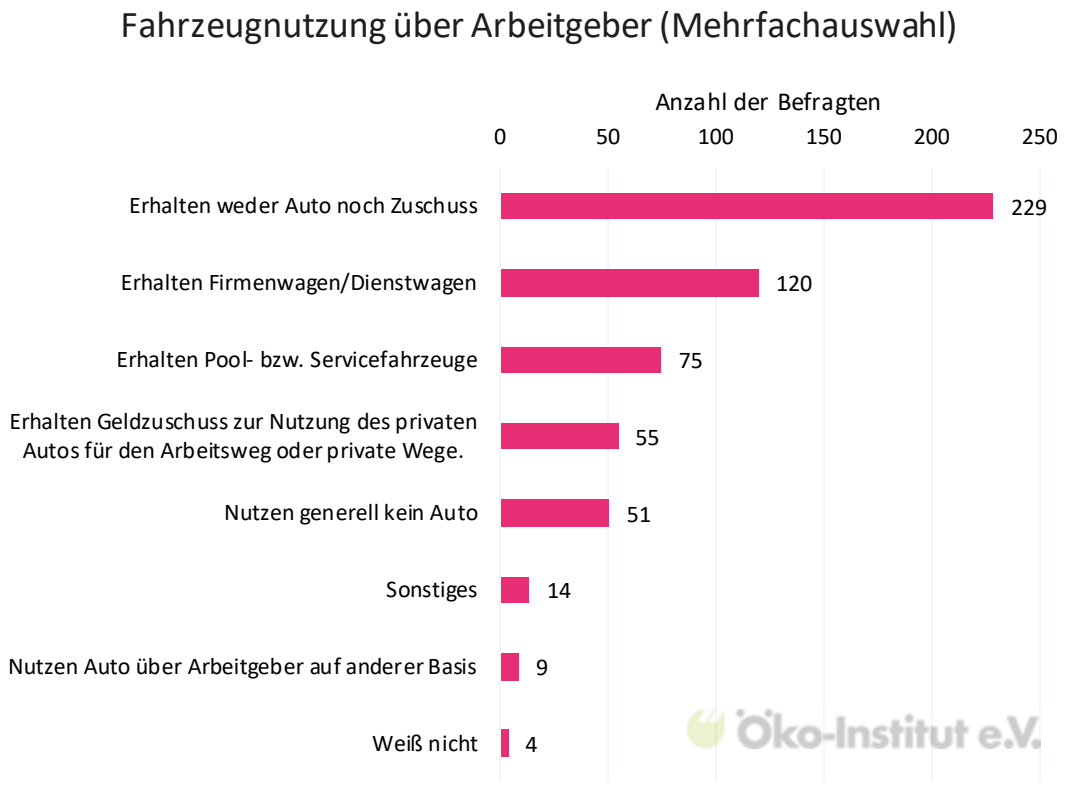
Frage: „In was für einem Gebäude wohnen Sie aktuell?“. n = 530. (WD_06), Beschäftigtenbefragung.

Arbeitsweg der Befragten

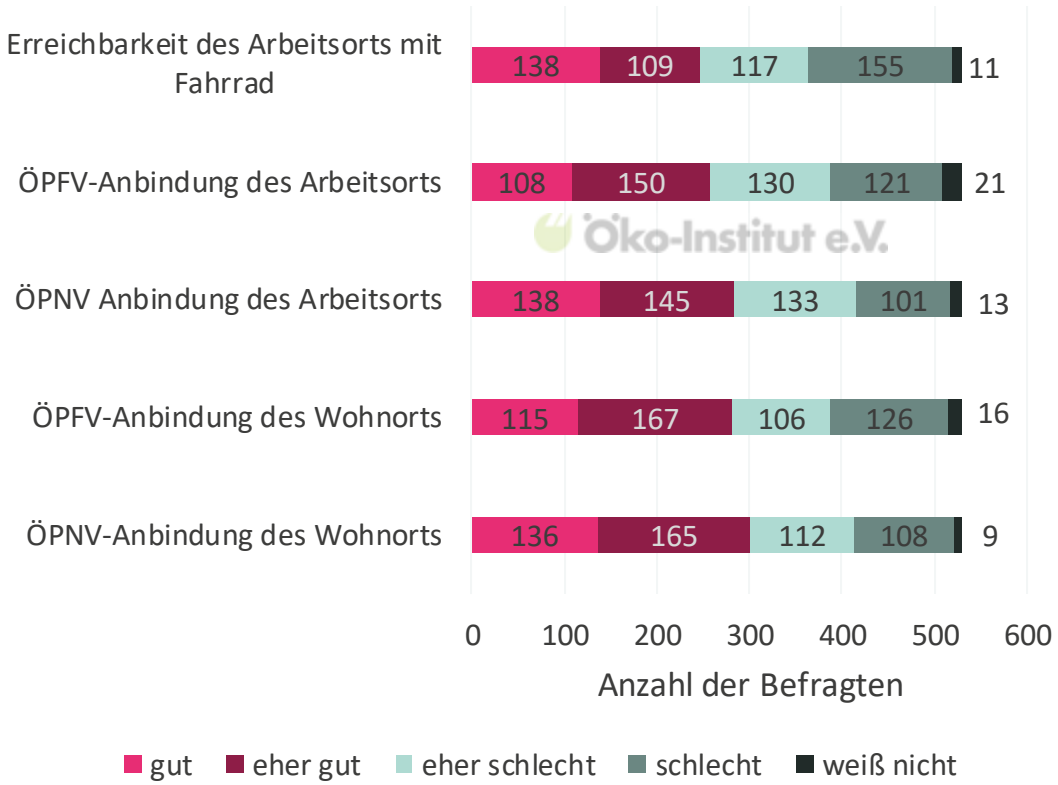


Frage: „Wie viele Kilometer ist Ihr Wohnort von Ihrem aktuellen Arbeitsort entfernt?“ Mit Arbeitsort ist hier die erste Tätigkeitsstätte gemeint. Hinweis für Außendienstmitarbeiter:innen: Mit erster Tätigkeitsstätte kann auch der aktuelle Kunde gemeint sein. n = 530. (WD_05), Beschäftigtenbefragung. Destatis, Erwerbstätige nach Entfernung für den Hinweg zur Arbeitsstätte. 2020.

Mobilitätssituation der Befragten

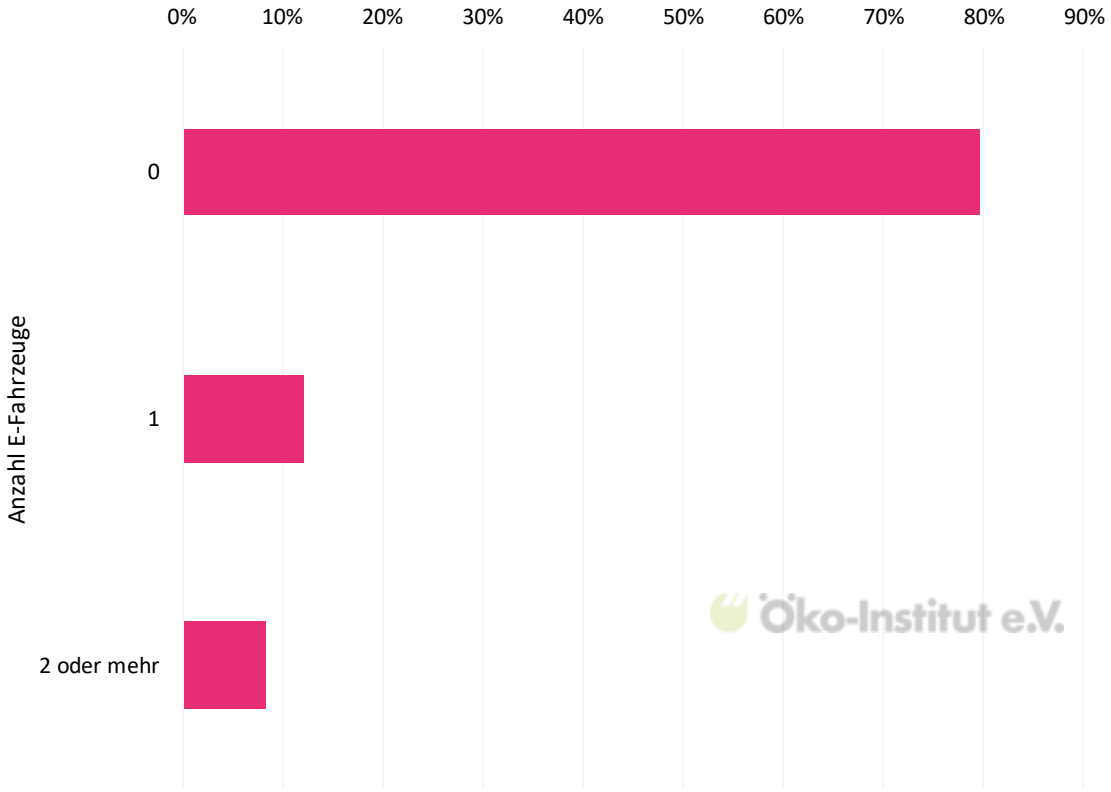


Frage: „Welche der folgenden Aussagen treffen aus Sie zu?“. n = 530. (DW_02), Beschäftigtenbefragung.



Frage: „Wie würden Sie die Anbindung Ihres Wohnorts an … beschreiben?“. n = 530. (WD_10, WD_11), Beschäftigtenbefragung.

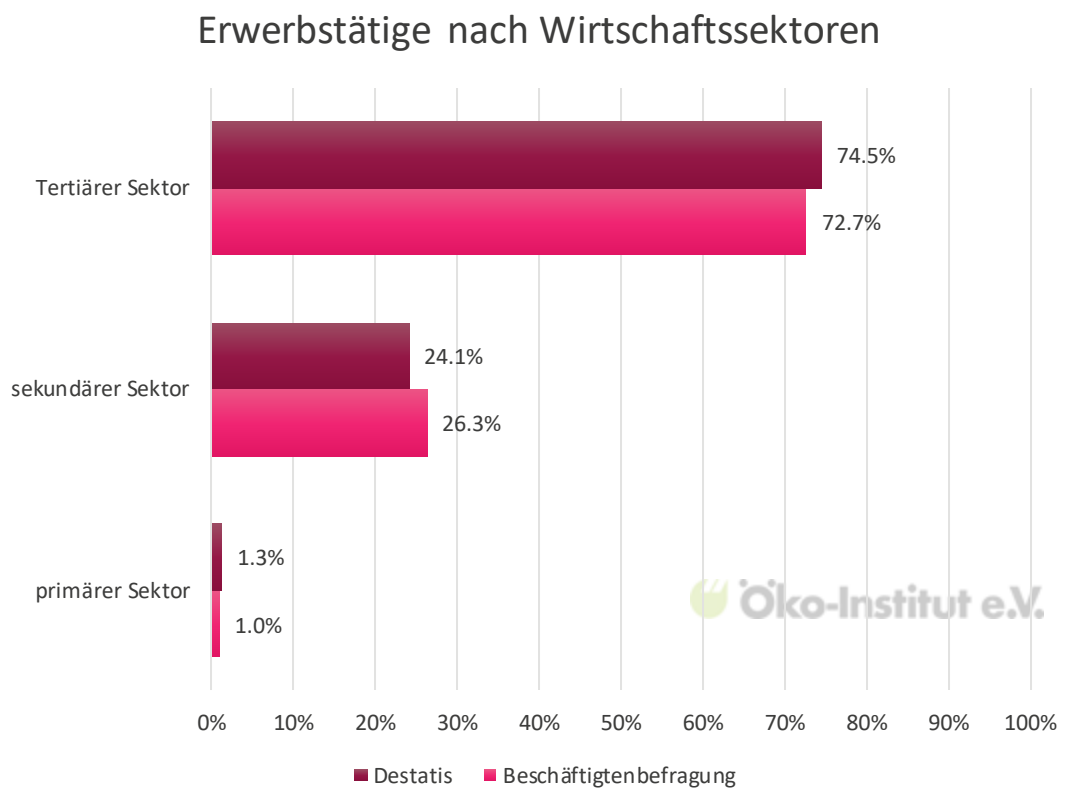
Elektroauto-Besitz in der Stichprobe



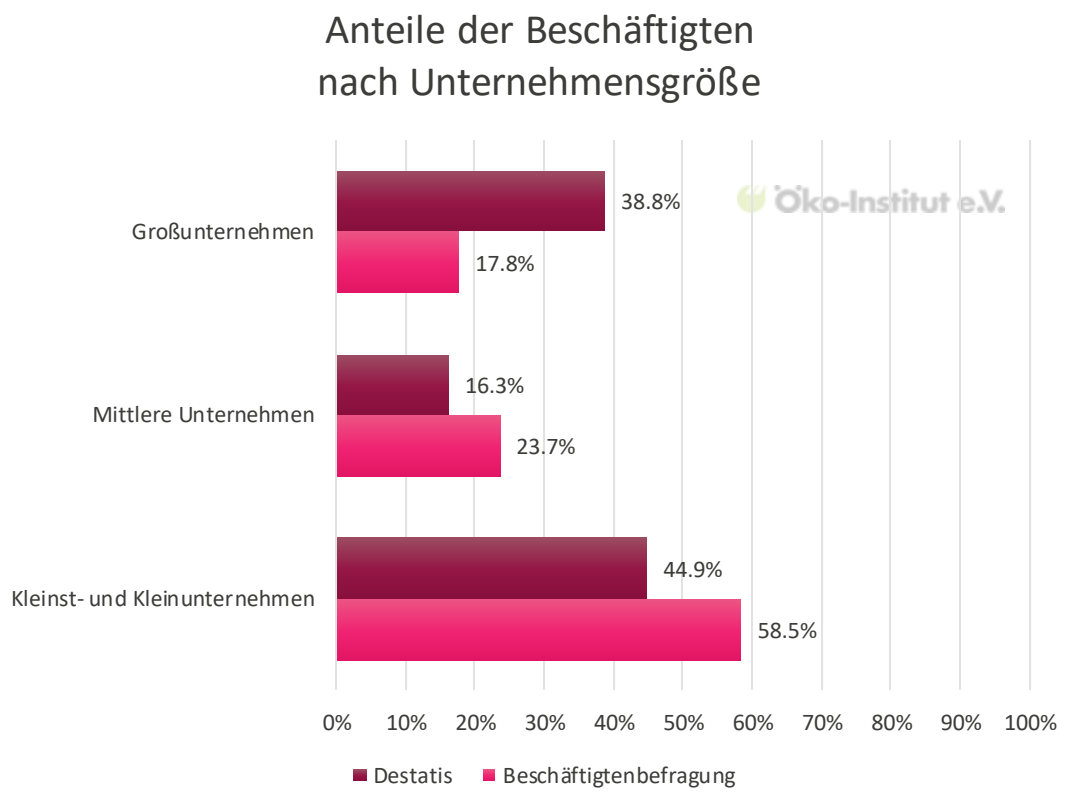
Fragen: „ Wie viele dieser Dienstwagen sind Plug-in-Hybrid Fahrzeuge? “, „ Wie viele dieser Dienstwagen sind batterieelektrische Fahrzeuge? “, „ Wie viele sonstige Pkw sind Plug-in-Hybrid Fahrzeuge?“, „ Wie viele sonstige Pkw sind batterieelektrische Fahrzeuge?“. n = 530, Befragte, die die folgenden Charakteristika erfüllen: „Welche der folgenden Aussagen treffen auf Sie zu (Mehrfachauswahl)?“ = „Ich nutze über meinen Arbeitgeber einen Firmenwagen/Dienstwagen“ ausgewählt. (DW_02 – DW_09), Beschäftigtenbefragung.

- Jede fünfte Person in der Stichprobe lebt in einem Haushalt mit mindestens einem BEV oder PHEV
- Zum Vergleich: 2022 verfügten nur 3,4% der deutschen Haushalte über ein E-Auto (StBA)
- Am 01.01.2022 lag der Anteil von Elektroautos im gewerblichen Bestand bei 10%, im privaten Bestand bei 1%

Unternehmensverteilung



Frage: „ In welcher Branche ist Ihr Unternehmen hauptsächlich tätig? “. n = 530. (WD_01), Beschäftigtenbefragung. Destatis, Erwerbstätige nach Wirtschaftssektoren 2019.



Frage: „Wie viele Beschäftigte hat Ihr Unternehmen in Deutschland beschäftigt? “. n = 530. (WD_04), Beschäftigtenbefragung. Destatis, Anteile Kleine und Mittlere Unternehmen 2020 nach Größenklassen.

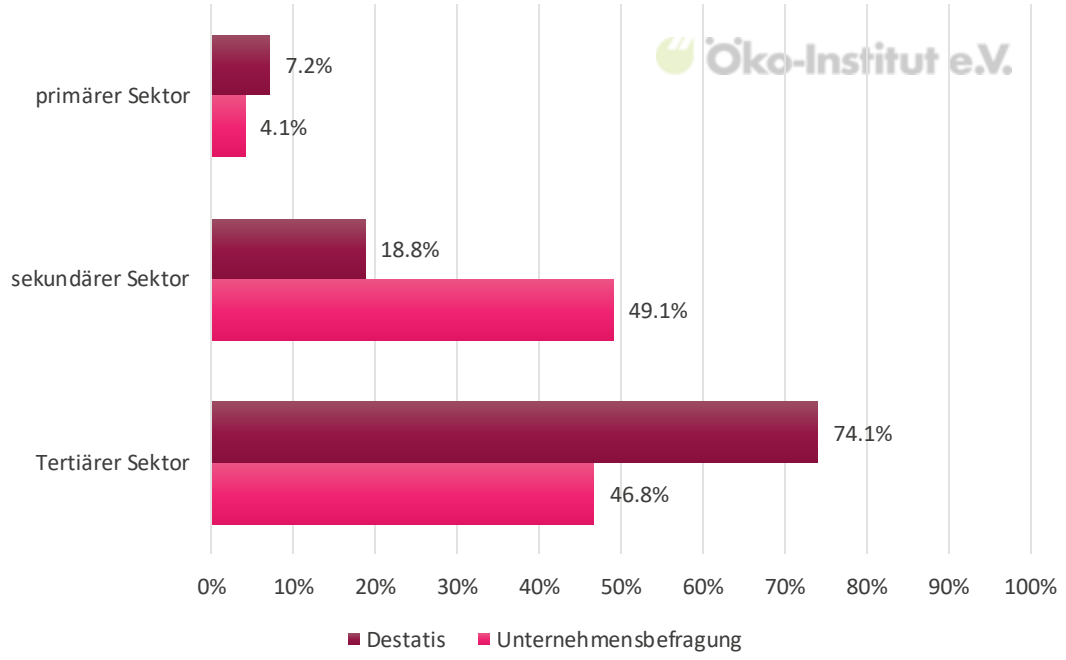
Demografische Daten

Unternehmensbefragung

Was Sie für die Interpretation über die Stichprobe der Unternehmensbefragung wissen sollten!

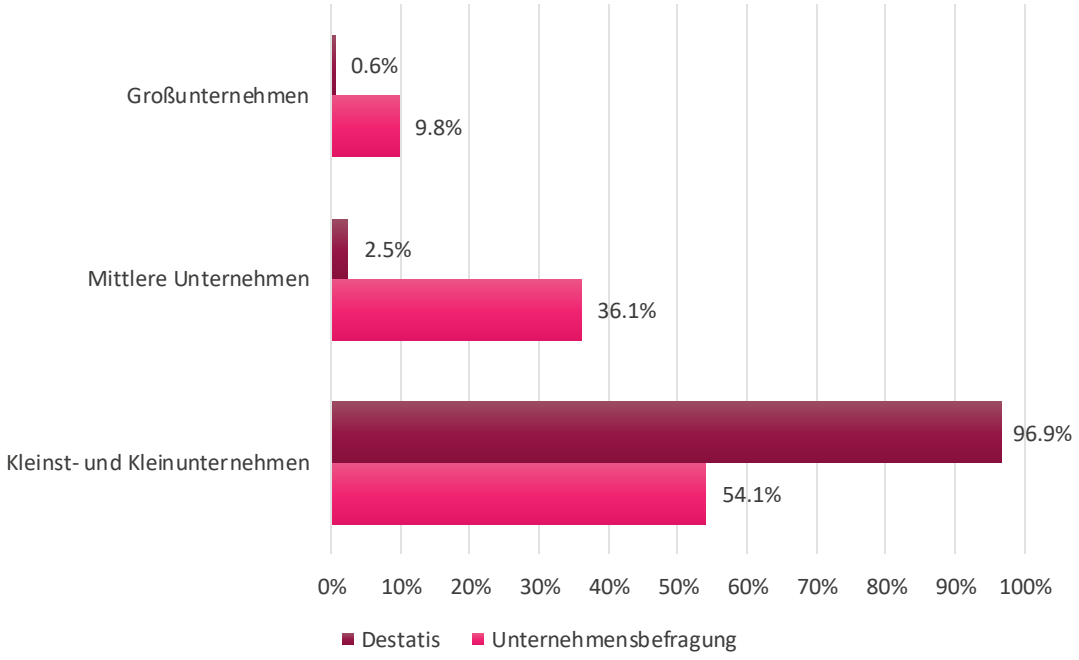
Unternehmensverteilung im Vergleich

Anteile der Wirtschaftssektoren nach Unternehmensanzahl



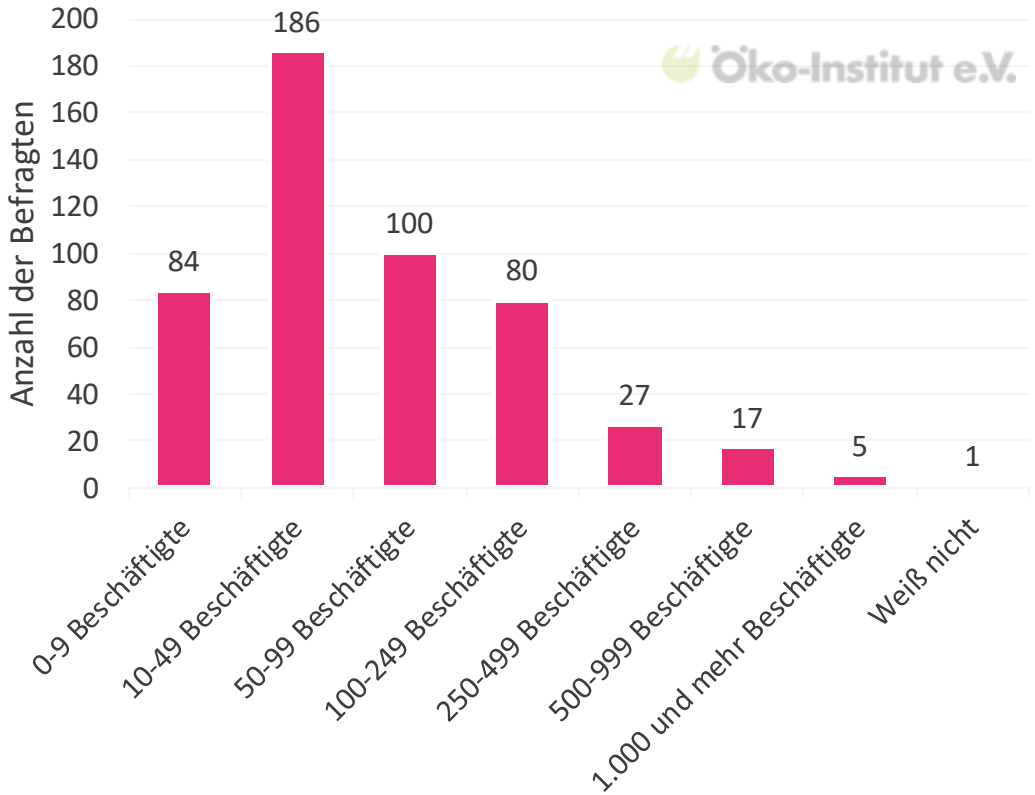
Frage: „In welcher Branche ist Ihr Unternehmen hauptsächlich tätig?“. n = 500. (All_001), Unternehmensbefragung. Destatis, Rechtliche Einheiten im Berichtsjahr 2021, Betriebsgrößenstruktur landwirtschaftlicher Betriebe 2021.

Anteile der Unternehmensklassen nach Unternehmensanzahl

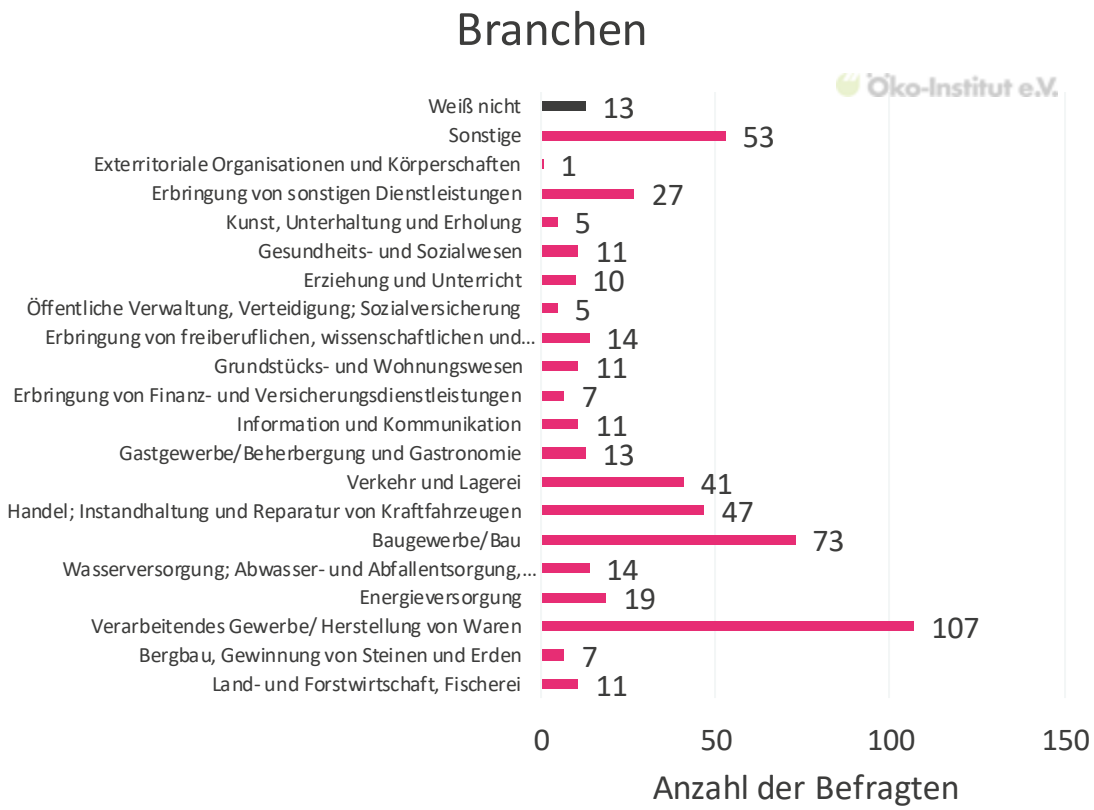


Frage: „Wie viele Beschäftigte hat Ihr Unternehmen in Deutschland beschäftigt?“. n = 500. (All_002), Unternehmensbefragung. Destatis, Anteile Unternehmen 2020 nach Größenklassen.

Befragte Unternehmen im Detail



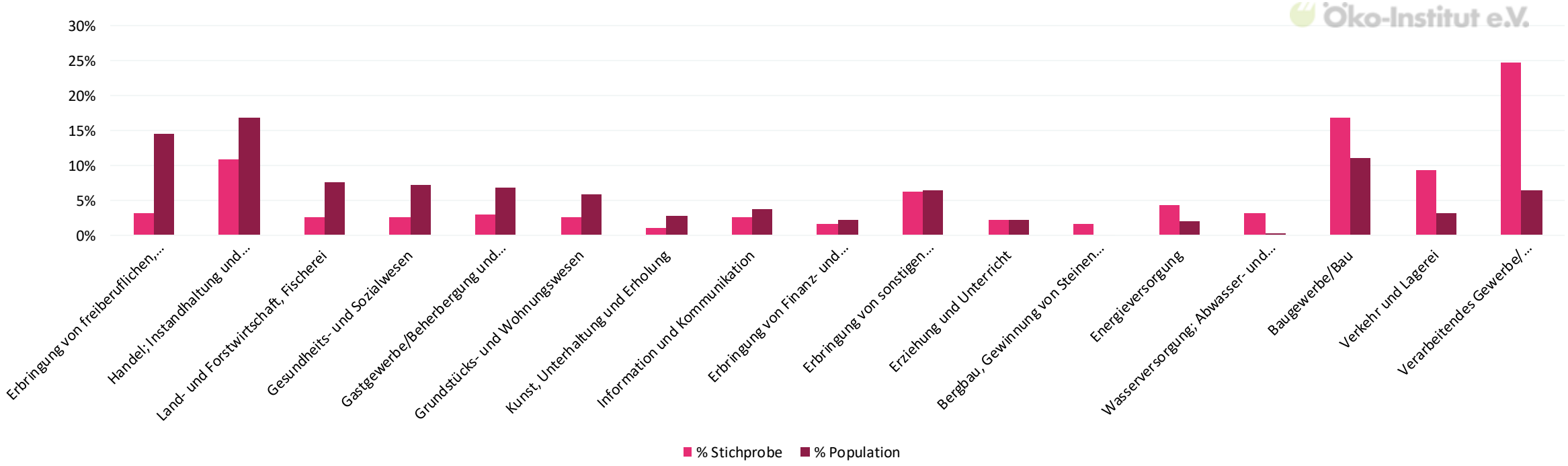
Frage: „Wie viele Beschäftigte hat Ihr Unternehmen in Deutschland beschäftigt?“. n = 500. (All_002), Unternehmensbefragung.



Frage: „In welcher Branche ist Ihr Unternehmen hauptsächlich tätig?“. n = 500. (All_001), Unternehmensbefragung.

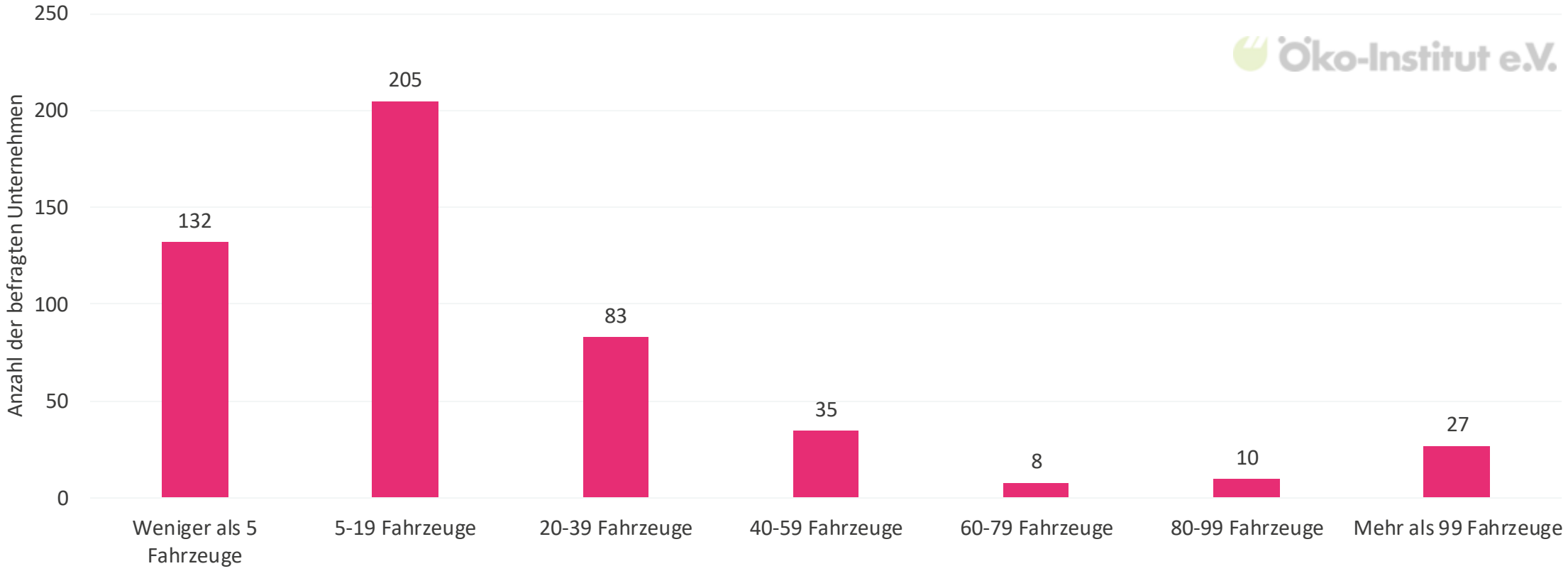
Befragte Unternehmen im Detail

Vergleich der Stichprobe der Unternehmensbefragung mit Daten des statistischen Bundesamtes im Bezug auf die Unternehmensbranche



Frage: „In welcher Branche ist Ihr Unternehmen hauptsächlich tätig?“. n = 500. (All_001), Unternehmensbefragung. Statistisches Bundesamt, Rechtliche Einheiten/ Unternehmen nach Wirtschaftszweigen 2020.

Fuhrparkgrößen befragter Unternehmen



Frage: „Über wie viele Pkw verfügt Ihr Unternehmensfuhrpark in Deutschland insgesamt (Pool- und Dienstwagen zusammengenommen)? “ n = 500. (FuD_01), Unternehmensbefragung.

Ansprechpartner*innen

Lukas Minnich
Senior Researcher

Ressourcen & Mobilität

Öko-Institut e.V.

Büro Darmstadt

Rheinstraße 95

D-64295 Darmstadt

E-Mail: l.minnich@oeko.de

Nelly Unger
Wissenschaftliche Mitarbeiterin

Ressourcen & Mobilität

Öko-Institut e.V.

Büro Berlin

Borkumstraße 2

D-13189 Berlin

E-Mail: n.unger@oeko.de

Hinweis: Die Weitergabe der Daten ist nicht möglich.