

ABSTRACT

DORIS WIEDERWALD

Vortrag am CEMOBIL-Abschlusskongress, 16. bis 17. September 2015, Klagenfurt



Was die privaten CEMOBIL Testfahrer – und fahrerinnen denken

Im Zeitraum von März 2011 bis August 2014 wurden insgesamt 1.123 private TestnutzerInnen zu ihren Erfahrungen mit Elektrofahrzeugen befragt. Das Ziel dieser Untersuchung war es, zu ermitteln welche Maßnahmen die Stadt Klagenfurt ergreifen sollte, um die Nutzung von Elektrofahrzeugen weiter zu steigern.

Nach der einwöchigen Testnutzung wurde jede/r private TestnutzerIn gebeten einen umfassenden Fragebogen auszufüllen, der Fragen zur Nutzung und Zufriedenheit mit dem Elektrofahrzeug, der Infrastruktur sowie der Kaufabsicht enthalten hat. Gemeinsam mit den abgefragten sozio-ökonomischen Daten lieferten die Ergebnisse wichtige Informationen für eine erhöhte Wirksamkeit des Projektes wie beispielsweise zur Ausgestaltung der Ladeinfrastruktur, Förderanreizen für den Kauf wie auch zur Zielgruppe der E-Auto-InteressentInnen.

Von den 1.123 befragten TestnutzerInnen sind 76 % männlich und 21 % sind weiblich. 3 % haben zu ihrem Geschlecht keine Angabe gemacht. 75 % aller befragten TestnutzerInnen waren zum Zeitpunkt der Befragung über 36 Jahre alt.

Die Ergebnisse dieser Zwischenevaluierung können in folgende Hauptaussagen zusammengefasst werden:

- Die Klagenfurter Verleihflotte beinhaltet 9 verschiedene Fahrzeugmodelle, von Kleinwagen (z.B. Renault Twizy) bis hin zu Kastenwagen (Renault Kangoo) ist alles dabei.
- Das bei den Klagenfurtern beliebteste Testfahrzeug ist der Mitsubishi i-Miev. Er wurde in 63 % aller Testfahrten eingesetzt.
- In Summe wurden knapp 375.000 km mit den Elektrofahrzeugen aus dem Verleihpool zurückgelegt.
- Die im Durchschnitt von den TestnutzerInnen in einer Woche zurückgelegten 350 km wurden für folgende Zwecke genutzt
 - Tägliche Erledigungen (66 %)
 - Zum Pendeln in die Arbeit (52%)
 - Beruflich (27%)
 - Freizeit (61 %)
- Der Grund für die Testfahrt ist bei der breiten Mehrheit Interesse oder Neugierde (83 %). An zweiter Stelle steht der Umweltschutz (59 %) sowie die Möglichkeit Treibstoffkosten zu sparen (37 %).
- Die Zufriedenheit mit der Gesamtleistung und Alltagstauglichkeit der getesteten E-Autos ist sehr hoch. 85 % der befragten TestnutzerInnen sind sehr zufrieden oder zufrieden. Die Zufriedenheit mit der Reichweite ist mit 42 % viel geringer. 12 % der befragten Personen haben eine oder mehrere gefährliche Verkehrssituationen erlebt. Als Hauptursache gaben die Befragten an, dass Fußgänger und Radfahrer sie aufgrund des fehlenden Motorengeräusches nicht gehört haben.
- 47 % der befragten Personen könnten sich vorstellen, ein (gebrauchtes) E-Fahrzeug anzuschaffen, 42 % könnte sich vorstellen, ein E-Carsharing-System zu nutzen.
- Etwa ein Drittel aller befragten Personen (30 %) würde für ein Elektrofahrzeug nicht mehr zahlen als für ein konventionelles Fahrzeug. Jede/r fünfte TestnutzerIn würde bis zu 10 % Aufpreis zahlen, 33 % würden bis zu 20 % mehr zahlen.
- Prinzipiell sind potenzielle „E-Auto-Käufer“ eher männlich, gut gebildet, wohnhaft in Klagenfurt und zwischen 36 und 45 Jahren alt. Signifikante Unterschiede zu der Gruppe der „Nicht-Käufer“ gibt es nur beim Geschlecht.

What's the opinion of the private test drivers?

During the period from March 2011 to August 2014, 1,123 private test users in total were asked about their experiences with electric vehicles. It was the aim of this survey to find out which measures should be implemented by the City of Klagenfurt in order to further increase the usage of electric vehicles.

After the one-week test, each of the private test users was asked to fill in a questionnaire, which included questions regarding the usage of and the satisfaction with the electric vehicle, infrastructure and purchase intentions. In combination with the socio-economic data, which were also obtained via this questionnaire, the results of this test user survey delivered important information on how to increase the impact of the project, such as, for instance, the design of the charging infrastructure, funding incentives for a purchase, and the target group of potential buyers of electric vehicles.

76% of the 1,123 test users who participated in the survey were male and 21% were female. 3% did not answer the gender question. 75% of the survey participants were older than 36 years.

The interim results of the evaluation can be summarised as follows:

- The rental fleet of Klagenfurt included 9 different vehicle models, ranging from small vehicles (e.g. Renault Twizy) to light-duty vehicles (e.g. Renault Kangoo).
- The favourite test vehicle in Klagenfurt was the Mitsubishi i-MiEV. It was used in 63% of all test drives.
- In total, almost 375,000 km were driven with the electric vehicles of the rental pool.
- On average, the test users drove 350 km in one week for the following purposes
 - Daily errands (66 %)
 - Commuting to Work (52%)
 - During work (27%)
 - Leisure(61 %)

- For the majority of the test users (83%) the reason for the test drive was interest and curiosity, followed by environmental consciousness (59%) and the possibility of saving fuel costs (37%).
- The satisfaction regarding overall performance and suitability for daily use was very high. 85% of the survey participants were very satisfied or satisfied. The satisfaction regarding the range was much lower with only 42%. 12% of the survey participants had encountered one or more dangerous traffic situations. According to the test users, the main reason for these dangerous situations was the fact that pedestrians and cyclists did not hear them because of the missing motor noise.
- 47% of the survey participants would potentially buy a (second-hand) electric vehicle, 42% would potentially use an E-car sharing scheme.
- About one third of the survey participants (30%) would not be willing to pay more for an electric vehicle than for a conventional vehicle. One out of five test users would be willing to pay up to 10% more, and 33% would be willing to pay up to 20% more.

Generally, potential buyers of electric vehicles are mainly male, well-trained, living in Klagenfurt and between 36 and 45 years of age. Significant differences as compared to the group of "non-buyers" could only be noticed regarding gender.