

# EINFACH ZUHAUSE LADEN?!

Erfahrungen und Erwartungen von Anwendern privater Ladeinfrastruktur für Elektromobilität.



## INHALT

Allgemeines	02
Wohnen und Parken	04
Fahrzeugsituation	05
Private Ladeinfrastruktur	06
Praxiskommentare	07
Praxistipps für Anwender	08
Unterstützer der Umfrage	11
Impressum und Kontakt	12
Inhaltsübersicht der Vollversion	13
Bestellformular der Vollversion	14

## ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

<b>DHH</b>	Doppelhaushälfte	<b>MFH</b>	Mehrfamilienhaus
<b>E-Antrieb</b>	Elektroantrieb	<b>n</b>	Anzahl Teilnehmer
<b>E-Auto</b>	Elektroauto	<b>NPE</b>	Nationale Plattform Elektromobilität
<b>E-Fahrrad</b>	Elektrofahrrad	<b>PLZ</b>	Postleitzahl
<b>E-Fahrzeug</b>	Elektrofahrzeug	<b>sE</b>	statistische Einheit
<b>E-Roller</b>	Elektroroller	<b>TG</b>	Tiefgarage
<b>EFH</b>	Einfamilienhaus	<b>V-Fahrzeug</b>	Fahrzeug mit Verbrennungsmotor
<b>ETV</b>	Eigentümerversammlung	<b>V-Motor</b>	Verbrennungsmotor
<b>EUR</b>	Euro	<b>WE</b>	Wohneinheit
<b>k. A.</b>	keine Angabe	<b>WEG</b>	Wohnungseigentümergeinschaft

## ZIELSETZUNG DER STUDIE

Beachtliche 950.000 Ladepunkte für Elektro-Fahrzeuge soll es bis 2020 in Deutschland geben – davon fast 800.000 im privaten oder gewerblichen Umfeld. So sieht es der zweite Fortschrittsbericht der Nationalen Plattform Elektromobilität (NPE) vor. Schon häufiger mussten wir jedoch erfahren, dass die Installation privater Ladepunkte kein Spaziergang ist. Gerade in Tiefgaragen von Mehrfamilienhäusern ist die elektrische Vision mit der bürokratischen Gegenwart konfrontiert: Von den Miteigentümern und ggf. dem Vermieter sind Zustimmungen einzuholen, selbst die Versicherung sollte beim Verlegen entsprechend belastbarer Leitungen hinzugezogen werden. Stellt sich eine Partei quer, ist der elektromobile Traum schnell ausgeträumt – für die junge Branche der Elektromobilität ein ernstzunehmendes Problem!

Faszinierende Elektroautos deutscher Hersteller kommen derzeit oder in Kürze auf den Markt, wollen gekauft und später auch geladen werden. Letzteres zumeist im privaten Umfeld. Aus eigener Erfahrung und Erfahrungsberichten anderer Elektromobilisten wissen wir, dass die Einrichtung einer privaten Ladeinfrastruktur je nach Wohnsituation durchaus mit scheinbar unlösbaren Problemen verbunden sein kann. Deshalb haben wir uns zum Ziel gesetzt, mittels einer Umfrage weitere Erfahrungen und Einschätzungen anderer Anwender privater Ladeinfrastruktur sowie von Menschen, die über den Erwerb eines Elektroautos nachdenken, zu sammeln.

Zum einen möchten wir damit aufzeigen, dass es wohl nicht bei Einzelfällen bleiben dürfte; zum anderen hofften wir auf Ideen von möglichst vielen Anwendern und Interessenten, um potentielle Lösungswege zur Bewältigung der vorliegenden Herausforderungen aufzuzeigen.

Die anonym durchgeführte Online-Umfrage fand im Zeitraum vom 15. Juli bis 16. August 2013 statt. Sie bestand aus 15 Pflichtfragen, eingeteilt in vier Gruppen, sowie vier freiwillig zu beantwortenden statistischen Fragen zur Herkunft der Teilnehmer.

Diese Umfrage wurde von dem Wirtschaftsprüfer Dr. Achim Korten, München, in Kooperation mit dem Branchendienst [electrive.net](http://electrive.net), Berlin, durchgeführt.

Personenbezogene Daten wurden von uns nicht erhoben.



**electrive.net**  
Der Branchendienst für Elektromobilität

## FRAGENGRUPPEN & THEMEN

GRUPPE 1	GRUPPE 2	GRUPPE 3	GRUPPE 4	GRUPPE 5	GRUPPE 6
<b>WOHNEN</b>	<b>PARKEN</b>	<b>HAUSHALT</b>	<b>LADEN</b>	<b>FREITEXT</b>	<b>STATISTIK</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Wohnsituation</li> <li>• Eigentumsverhältnisse</li> <li>• Anzahl Eigentümer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Eigene Parkmöglichkeiten</li> <li>• Parkmöglichkeiten Wohngebäude</li> <li>• Vorhandene Lademöglichkeiten</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Personen im Haushalt</li> <li>• Fahrzeuge nach Antriebsart</li> <li>• Kaufabsicht Elektrofahrzeug</li> <li>• Nutzer Elektrofahrzeug</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Private Ladeinfrastruktur</li> <li>• Dauer Installationsvorbereitung</li> <li>• Involvierte Parteien</li> <li>• Installationskosten</li> <li>• Ladeform</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommentare</li> <li>• Ideen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alter</li> <li>• Geschlecht</li> <li>• Land</li> <li>• PLZ / Ort</li> </ul>
<i>Pflichtteil</i>				<i>Freiwilliger Teil</i>	

## ANZAHL DER TEILNEHMER

<p>GRUPPE 1 n=940</p>	<p>GRUPPE 2 n=860</p>
<p>GRUPPE 3 n=829</p>	<p><b>GRUPPE 4 n=811</b></p> <p>811 Teilnehmer haben die Fragen der Gruppen 1 bis 4 vollständig ausgefüllt und bilden somit die Basis für die nachfolgenden Auswertungen (= statistische Einheit)</p> <p><b>Geschlecht:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 89 % männlich</li> <li>• 7 % weiblich</li> <li>• 4 % keine Angabe</li> </ul> <p><b>Altersstruktur:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 16-29 Jahre = 18 %</li> <li>• 30-49 Jahre = 56 %</li> <li>• &gt;50 Jahre = 23 %</li> <li>• keine Angabe = 3 %</li> </ul>

# WOHNEN UND PARKEN

## ZENTRALE ERGEBNISSE FÜR DEN TEILBEREICH WOHNEN UND PARKEN IM ÜBERBLICK

### WIE **WOHNEN** DIE UMFRAGETEILNEHMER

**46% der Umfrageteilnehmer wohnen in einem EFH/DHH.**

Davon sind 87% Eigentümer der bewohnten Einheit.

**Zum Vergleich: Laut Mikrozensus 2011 des statistischen Bundesamtes wohnen 61% der Deutschen in einem MFH.**

Davon sind rund 54% Mieter.

**54% der Umfrageteilnehmer wohnen in einem MFH.**

Davon sind 69% Mieter der bewohnten Einheit.

### WIE **PARKEN** DIE UMFRAGETEILNEHMER

**80% der Umfrageteilnehmer haben eine eigene Parkmöglichkeit.**

95% der Bewohner von EFH/DHH haben eine eigene Parkmöglichkeit.

68% der Bewohner von WE in MFH haben eine eigene Parkmöglichkeit.

**60% der Umfrageteilnehmer haben keine private Lademöglichkeit.**

43% der Bewohner von EFH/DHH haben keine private Lademöglichkeit.

76% der Bewohner von WE in MFH haben keine private Lademöglichkeit.

# FAHRZEUGSITUATION

## ZENTRALE ERGEBNISSE FÜR DEN TEILBEREICH FAHRZEUGSITUATION IM ÜBERBLICK

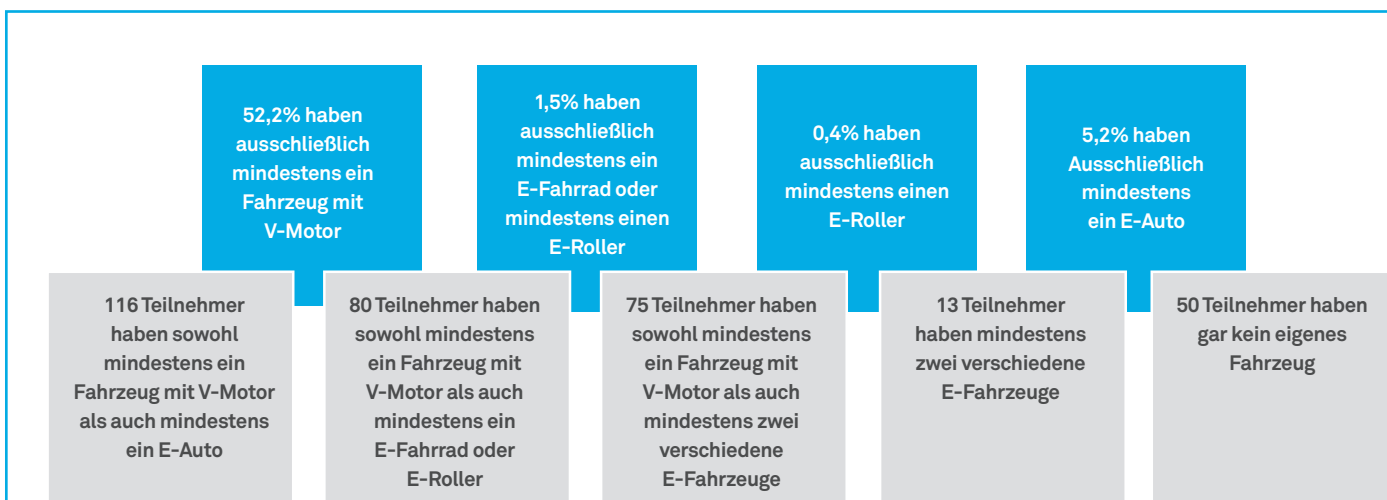
### MOBILITÄT UNSERER UMFRAGETEILNEHMER

- 85% haben wenigstens ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor.
  - 29% haben wenigstens ein Elektroauto.
  - 17% haben wenigstens ein Elektrofahrrad.
  - 8% haben wenigstens einen Elektroroller. (Hinweis: Mehrfachnennungen waren möglich)
- 
- Bewohner von Ein- oder Mehrfamilienhäusern verfügen eher über E-Fahrzeuge als Bewohner von Mehrfamilienhäusern.
- 
- 10% der Umfrageteilnehmer besitzen ausschließlich ein oder mehrere E-Fahrzeug(e).

### Die Kaufbereitschaft für ein Fahrzeug mit E-Antrieb liegt bei 70%.

**Kurzfristig ist die Kaufbereitschaft bei Bewohnern von EFH/DHH höher als bei Bewohnern von WE in MFH. Mittel- bis langfristig ist die Kaufbereitschaft bei Bewohnern von WE in MFH höher.**

### HEUTIGE ROLLE VON ELEKTROFAHRZEUGEN IN DEN HAUSHALTEN



- 52% haben ausschließlich Fahrzeuge mit V-Motor in ihrem Haushalt.
- 33% besitzen eines oder mehrere E-Fahrzeuge als Ergänzung zu Fahrzeugen mit V-Motor.
- 9% haben ausschließlich E-Fahrzeuge im Haushalt.
- 6% sind fahrzeuglose Haushalte.

# PRIVATE LADEINFRASTRUKTUR

## ZENTRALE ERGEBNISSE FÜR DEN TEILBEREICH PRIVATE LADEINFRASTRUKTUR IM ÜBERBLICK

### EIGENE PRIVATE LADEINFRASTRUKTUR

**60% der statistischen Einheit haben oder planen eine eigene private Lademöglichkeit.**

Zum Vergleich: 70% planen den Kauf eines E-Autos.

Bei den Bewohnern von EFH/DHH liegt die Quote bei 80%, bei Bewohnern von WE in MFH nur bei 40%.

**76% der vor 2013 erfolgten Installationen haben weniger als 1.000 EUR gekostet.**

Zum Vergleich: 60% der im Jahr 2013 durchgeführten bzw. geplanten Installationen kosten (voraussichtlich) weniger als 1.000 EUR.

Zum Vergleich: Für nur noch 56% der im Jahr 2014 oder später geplanten Installationen werden weniger als 1.000 EUR erwartet.

Insbesondere Bewohner von WE in MFH rechnen mit steigenden Kosten der Installation.

**Der wesentliche Teil der statistischen Einheit rechnet mit einer Installationsdauer von weniger als 6 Monaten.**

Nach Auffassung der ausgewerteten Teilnehmer spielt die Wohnsituation dabei keine besondere Rolle.

**67% sehen einen Elektroinstallateur als wichtigste Partei, die bei der Installation involviert werden sollte.**

Bewohner von EFH/DHH nennen zudem den Lieferanten der Ladeeinrichtung und Fahrzeughersteller oder -verkäufer als wichtigste weitere Parteien.

Bewohner von WE in MFH nennen den Vermieter und die Hausverwaltung als wichtigste weitere Parteien.

# PRAXISKOMMENTARE

## ERFAHRUNGEN, HINDERNISSE, LÖSUNGEN

### AUSGEWÄHLTE ZITATE AUS ÜBER 200 KOMMENTAREN

**„Ich (...) komme mit der Haushaltssteckdose prima aus. ;-)“**

„Die Möglichkeit, an unserem Haus eine Lademöglichkeit zu errichten, gehen gegen NULL. Laden kann ich ausschließlich am Arbeitsplatz (schwierige Verhältnisse) oder im öffentlichen Raum. Die öffentlichen Ladestationen sind teuer und der Parkplatz an der Ladestation ist fast immer belegt.“

**„Die Zustimmung der Eigentümerversammlung zur Installation einer Ladestation wurde bereits einmal nicht erteilt. Dieses Jahr werde ich wieder um Zustimmung bitten.“**

„Die Gemeinnützige Wohnbaugesellschaft wurde bezüglich Lademöglichkeit eines Elektrorollers angefragt ... dies wurde verweigert, da ich sonst einen Vorteil gegenüber den anderen hätte.“

**„Für Mieter ist Elektromobilität - selbst wenn man davon überzeugt ist - nicht umsetzbar.“**

„Nach 28 Monaten und mehr als 130.000 km mit elektrischen PKW habe ich in D alles an Ladeinfrastruktur gesehen und erlebt. Fazit: je weniger Intelligenz die Steckdose hat, umso besser.“

**„Den Roller kann ich noch hinters Haus bugsieren und ein Kabel runterwerfen. Mit einem Elektroauto ist dies leider nicht möglich und auch mein Arbeitgeber ist da unkooperativ. Somit kommt momentan leider ein Elektroauto für uns nicht in Frage.“**

„Wir tanken aus der Waschküche (Schuko,10A) oder in der Pampa, Caravan Stellplätze 16A oder 10A, Park & Charge und Drehstromkiste.“

**„Eine gesetzliche Regelung zur Installation von Ladestationen in (Tief-)garagen ist zwingend notwendig, damit nicht eine Mehrheit der Eigentümer eine etwaige Installation verhindern kann. Auch Mieter müssen das Recht haben, eine Ladestation auf ihre Kosten installieren zu lassen. Das wäre in etwa vergleichbar mit dem Recht ausländischer Mitbürger zur Installation einer Satellitenschüssel unabhängig von Beschlüssen einer Eigentümerversammlung.“**



# PRAXISTIPPS FÜR ANWENDER

## INSTALLATIONSPROZESS ALLGEMEIN

### Verallgemeinerte Darstellung der Installationsoptionen

FAHRZEUGUNABHÄNGIGE  
INSTALLATION

FAHRZEUGGEBUNDENE  
INSTALLATION

Auswahl Ladeeinrichtung

Auswahl Fahrzeug

Abstimmung Montage

Auswahl Ladeeinrichtung

Montage Ladeeinrichtung

Abstimmung Montage

Auswahl Fahrzeug

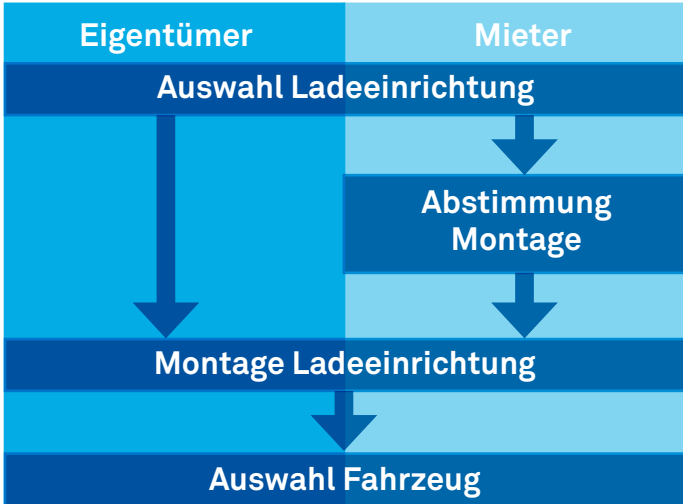
Montage Ladeeinrichtung

**IN DER THEORIE KLINGT ALLES  
GANZ EINFACH - ODER?**

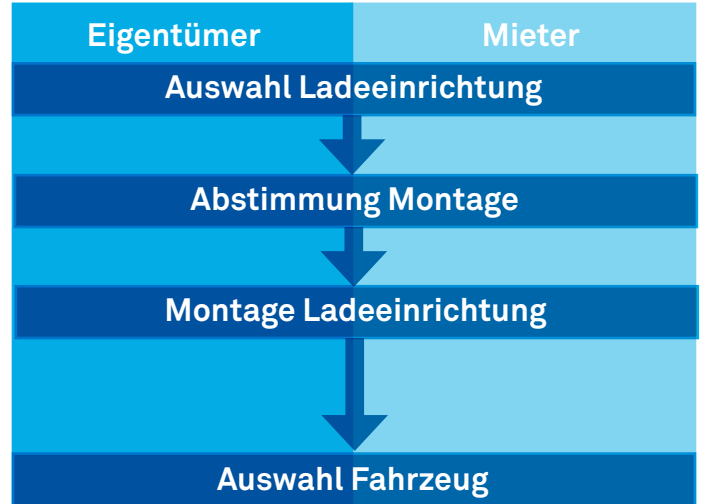
# HERAUSFORDERUNG MONTAGE LADEEINRICHTUNG?

## FAHRZEUGUNABHÄNGIGE INSTALLATION

Wohnsituation: EFH/DHH



Wohnsituation: MFH

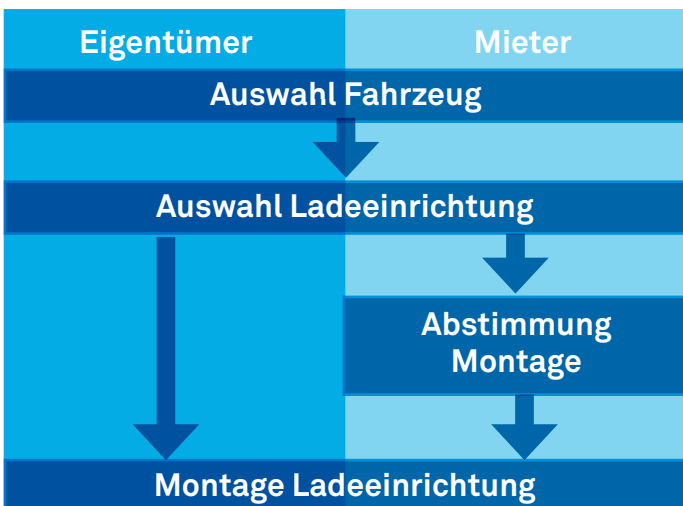


- Eigentümer von EFH/DHH können jederzeit eine Ladeeinrichtung installieren.
- Mieter von EFH/DHH müssen die Montage mit dem Vermieter/Eigentümer abstimmen.

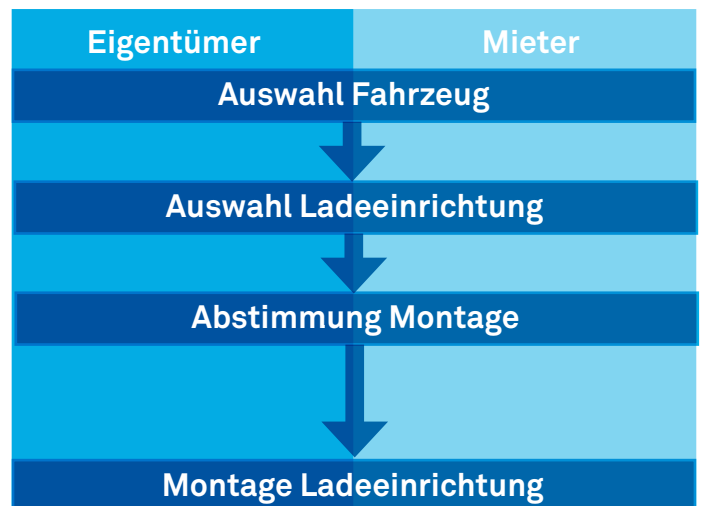
- Gehört das MFH nur einem Eigentümer, ist dieser die alleinige genehmigende Instanz.
- Im Fall einer Wohnungseigentümergemeinschaft (WEG) ist bei der Abstimmung der Montage § 22 WEG zu beachten.

## FAHRZEUGGEBUNDENE INSTALLATION

Wohnsituation: EFH/DHH



Wohnsituation: MFH



- Eigentümer von EFH/DHH können jederzeit eine Ladeeinrichtung installieren.
- Mieter von EFH/DHH müssen die Montage mit dem Vermieter/Eigentümer abstimmen.

- Gehört das MFH nur einem Eigentümer, ist dieser die alleinige genehmigende Instanz.
- Im Fall einer Wohnungseigentümergemeinschaft (WEG) ist bei der Abstimmung der Montage § 22 WEG zu beachten.

# BESONDERHEIT: § 22 WEG (WOHNUNGSEIGENTUMSGESETZ)

## GESETZESAUSZUG UND BEDEUTUNG FÜR DIE INSTALLATION EINER PRIVATEN LADEINFRASTRUKTUR IN WEG'S

### § 22 BESONDERE AUFWENDUNGEN, WIEDERAUFBAU

(1) **Bauliche Veränderungen** und Aufwendungen, die über die ordnungsmäßige Instandhaltung oder Instandsetzung des gemeinschaftlichen Eigentums hinausgehen, können beschlossen oder verlangt werden, **wenn jeder Wohnungseigentümer zustimmt** (...)

(2) **Maßnahmen** gemäß Absatz 1 Satz 1, die **der Modernisierung** (...) dienen, die Eigenart der Wohnanlage nicht ändern und keinen Wohnungseigentümer gegenüber anderen unbillig beeinträchtigen, **können** abweichend von Absatz 1 **durch eine Mehrheit von drei Viertel aller stimmberechtigten Wohnungseigentümer** (...) **und mehr als der Hälfte aller Miteigentumsanteile** beschlossen werden. (...)

- Die Montage einer Ladeeinrichtung an einer zum Laden geeigneten Stelle im MFH erfordert eine Stromleitung zwischen der Ladeeinrichtung und dem zugehörigen Stromverteiler.
- Die Verkehrsflächen zwischen den beiden Punkten sind in der Regel Gemeinschaftseigentum.
- Veränderungen/Maßnahmen am Gemeinschaftseigentum erfordern die Zustimmung der Miteigentümer.

- Bewohner von Wohneinheiten in MFH können nicht ‚einfach so‘ eine Ladeeinrichtung auf ihrem Stellplatz installieren – weder eine Wallbox noch eine Steckdose.
- In der Regel fassen WEG's Beschlüsse im Rahmen der Eigentümerversammlung (ETV).
- Eigentümerversammlungen finden in der Regel nur einmal im Jahr statt.

## HERAUSFORDERUNG MONTAGE LADEEINRICHTUNG IN WEG'S!

- ✓ Sie sind Bewohner einer Wohneinheit in einem Mehrfamilienhaus?
- ✓ Bei dem Mehrfamilienhaus handelt es sich um eine Wohnungseigentümergeinschaft?
- ✓ Sie möchten eine Ladeeinrichtung in der Wohnanlage installieren, z. B. an Ihrem Stellplatz?

1. Sprechen Sie Ihre Hausverwaltung und den Verwaltungsbeirat an:

- Fragen Sie nach den Zustimmungserfordernissen zur Installation einer Ladeeinrichtung.
- Bitten Sie um Aufnahme des Themas als Tagesordnungspunkt in der nächsten ETV.
- Beantragen Sie eine Beschlussfassung zur Genehmigung für die Montage einer Ladeeinrichtung.
- Statten Sie die Hausverwaltung und den Verwaltungsbeirat mit geeignetem Informationsmaterial aus.

2. Versuchen Sie bereits im Vorfeld der Eigentümerversammlung Nachbarn (Miteigentümer) für das Thema zu gewinnen und zu überzeugen.

3. Bedenken Sie – ETV's finden üblicherweise nur einmal im Jahr statt. Die Einberufung einer ETV muss mit mindestens zwei Wochen Vorlauf erfolgen. Unterstellt, Ihr Antrag hat beim ersten Versuch Erfolg, kann die Vorlaufzeit bereits bis zu ca. 13 Monate betragen. Praxisfälle zeigen jedoch, dass auch mehrere Versuche erforderlich sein können. Bis zur Erreichung der Zustimmungserfordernisse kann es mitunter Jahre dauern.

- Auch wenn Sie erst in zwei, drei Jahren die Anschaffung eines Elektrofahrzeuges und damit verbunden die Installation einer Lademöglichkeit anstreben: Kümmern Sie sich so früh wie möglich um die Genehmigung zur Installation!
- Kein Fahrzeuganbieter/-verkäufer kann Ihnen diesen Prozess ersparen oder abnehmen!
- Informieren Sie sich über Lademöglichkeiten im (halb-)öffentlichen Raum in Ihrer Umgebung – eventuell sind Sie für eine gewisse Zeit darauf angewiesen.

# UNTERSTÜTZER DER UMFRAGE

Die Online-Umfrage wurde zunächst über den Branchendienst electrive.net gestartet. Eine Reihe von Teilnehmern fanden die Umfrage so interessant, dass sie in Blogs und Foren darauf aufmerksam gemacht haben.

So war es möglich, fast 1.000 Teilnehmer für die Umfrage zu gewinnen. Unser Dank gilt:

- **den Tesla-Freunden / [Link](#)**
- **dem Forum der Prius-Freunde / [Link](#)**
- **dem ADAC Blog zur Elektromobilität / [Link](#)**
- **dem BEM e.V. / [Link](#)**
- **dem Blog mein-elektroauto.com / [Link](#)**
- **dem KIT-Mitarbeiter und Energieblogger Marc Mültin / [Link](#)**
- **dem Greenmotorsblog von Thomas Endriß / [Link](#)**
- **dem Blog und Forum goingelectric.de / [Link](#)**
- **dem Blog plan-alternative.de / [Link](#)**
- **der Website Greentech-Germany / [Link](#)**
- **der Website mysnip.de / [Link](#)**
- **dem Forum Hybrid-Piloten / [Link](#)**
- **der IHK Nürnberg / [Link](#)**

# IMPRESSUM UND KONTAKT

## AUTOREN



**Dr. Achim Korten**  
Diplom-Kaufmann  
Wirtschaftsprüfer

Telefon: +49 152 3384 1846  
E-Mail: akorten@wp-korten.de



Der MobilityRadar veröffentlicht Analysen zu Geschäftsmodellen für Elektromobilität. Die Analysen werden von dem Wirtschaftsprüfer Dr. Achim Korten durchgeführt, einem Spezialisten für die Erstellung und prüferische Durchsicht von integrierten Planungsmodellen in Sondersituationen. Hierzu zählen bspw. Unternehmenstransaktionen und -bewertungen, Wirtschaftlichkeitsanalysen, Kapitalbedarfsanalysen bei der Erschließung neuer Märkte oder der Einführung neuer Produkte und Dienstleistungen.



**Peter Schwierz**  
Chefredakteur  
electrive.net

Telefon: +49 30 27 59 30 29  
E-Mail: ps@rabbit-publishing.net

## electrive.net

Der Branchendienst für Elektromobilität

electrive.net ist der Branchendienst für Entscheider mit dem Fokus Elektromobilität. Der Newsletter „electrive today“ liefert Fach- und Führungskräften werktäglich gegen 8 Uhr die wichtigsten nationalen und internationalen Meldungen. Kurz, knackig und kostenlos! Der Service wird inzwischen von über 6.000 Fach- und Führungskräften aus Deutschland, Österreich und der Schweiz genutzt. (Stand: November 2013)

München/Berlin, November 2013

## HERAUSGEBER

Rabbit Publishing GmbH  
Rosenthaler Straße 34/35  
10178 Berlin

## SATZ & LAYOUT

KREUZINGER//VISUELLE KOMMUNKATION  
www.agentur-kreuzinger.com

Titelbild: © vege - Fotolia.com  
© Felix Pergande - Fotolia.com

## COPYRIGHT

Die in dieser Studie veröffentlichten Inhalte und Werke unterliegen dem deutschen Urheberrecht. Jede Art der Vervielfältigung, Bearbeitung, Verbreitung und jede Art der Verwertung außerhalb der Grenzen des Urheberrechts bedarf der vorherigen schriftlichen Zustimmung des jeweiligen Urhebers bzw. Autors.

## HINWEIS

Angesichts der zahlreichen möglichen Auswertungen auf Basis der gewonnenen Daten kann diese Studie nur einen Bruchteil dessen abdecken, was theoretisch möglich ist.

Sofern Sie Rückfragen oder Wünsche hinsichtlich der hier enthaltenen oder weiterer Auswertungen haben, sprechen Sie uns bitte an.

**Die Vollversion können Sie gegen eine Schutzgebühr von EUR 399,- zzgl. Mwst. (19%) als Print-Version bei uns bestellen. Das Bestellformular finden Sie auf der übernächsten Seite.**

# KOMPAKT- VS. VOLLVERSION

Inhalt	Kompaktversion	Vollversion
<b>Allgemeines</b>	✓	✓
<b>Wohnen und Parken</b>		
• Zentrale Ergebnisse	✓	✓
• Auswertung Wohnsituation	-	✓
• Auswertung Parkmöglichkeiten	-	✓
• Auswertung Wohnsituation in Abhängigkeit der Parkmöglichkeiten	-	✓
• Auswertung private Lademöglichkeiten	-	✓
<b>Fahrzeugsituation</b>		
• Zentrale Ergebnisse	✓	✓
• Auswertung V- und E-Fahrzeuge	-	✓
• Auswertung Fahrzeugbestand in Abhängigkeit der Wohnsituation	-	✓
• Auswertung Kaufbereitschaft	-	✓
• Einfluss Wohnsituation auf Kaufentscheidung	-	✓
• Einfluss Alter auf Kaufbereitschaft	-	✓
• Einfluss Geschlecht auf Kaufbereitschaft	-	✓
<b>Private Ladeinfrastruktur</b>		
• Zentrale Ergebnisse	✓	✓
• Installationszeitpunkt Ladevorrichtung	-	✓
• Installationszeitpunkt in Abhängigkeit der Wohnsituation	-	✓
• Auswertung Installationskosten privater Ladeeinrichtungen	-	✓
• Installationskosten in Abhängigkeit des Installationszeitpunktes	-	✓
• Installationskosten in Abhängigkeit der Wohnsituation	-	✓
• Auswertung Vorlaufzeit der Installation	-	✓
• Vorlaufzeit der Installation in Abhängigkeit des Installationszeitpunktes	-	✓
• Auswertung der bei der Installation involvierten Parteien	-	✓
• Involvierten Parteien in Abhängigkeit der Wohnsituation	-	✓
<b>Praxistipps für Anwender</b>		
• Installationsprozess allgemein	✓	✓
• Herausforderungen Montage Ladeeinrichtung	✓	✓
• Besonderheiten Wohnungseigentumsgesetz	✓	✓
<b>Anregungen für Anbieter</b>		
• Marktmodelle auf dem Prüfstand	-	✓
• Bestandsentwicklung Elektroautos in Abhängigkeit der Wohnsituation	-	✓
• Fahrzeugverkäufer müssen E-Agenten sein	-	✓

# BESTELLFORMULAR

Ich bin interessiert an der kompletten Studie „EINFACH ZUHAUSE LADEN?! – Erfahrungen und Erwartungen von Anwendern privater Ladeinfrastruktur für Elektromobilität“.

- Ich bestelle ein gedrucktes Exemplar der Studie zum Preis von EUR 399,- zzgl. Mwst. (19%) die Zahlung erfolgt per Rechnung.
- Bitte kontaktieren Sie mich für weitere Informationen zu der Umfrage und zusätzlichen Auswertungen.

## LIEFER- UND RECHNUNGSADRESSE

Firma

Abteilung

Ansprechpartner

Anschrift

E-Mail

Telefon

## ABWEICHENDE RECHNUNGSADRESSE

Firma

Abteilung

Ansprechpartner

Anschrift

E-Mail

Telefon

**BESTELLUNG** per Fax an **+49 (0) 30 / 27 57 69 86** oder per Mail an **studie@electrive.net**

Bei Rückfragen oder besonderen Wünschen rufen Sie uns gerne an: +49 (0) 30 / 27 59 30 29