

Hotel Charging Studie 2018



Hintergrund und Anlass der Befragung

Auch wenn die Wachstumsdynamik des eMobility-Marktes in Deutschland bislang hinter den Erwartungen zurückblieb, ist davon auszugehen, dass sich der Anteil (teil-) elektrischer Straßenfahrzeuge am Mix der Verkehrsträger in den nächsten Jahren deutlich erhöhen wird.

Eines der zentralen Hemmnisse bezüglich der Akzeptanz und somit Verbreitung strombetriebener PKW ist die noch lückenhafte öffentliche Ladeinfrastruktur. Politik und Wirtschaft haben inzwischen die Problematik erkannt und stellen sich in zunehmendem Maße dieser Herausforderung.

Insbesondere das Gastgewerbe kann zum Ausbau der Ladeinfrastruktur einen essentiellen Beitrag leisten. Gäste und Reisende profitieren von dort angebotenen Lademöglichkeiten in besonderer Weise, da sie keine, häufig nur regional gültigen, Ladekarten benötigen, sondern ganz unkompliziert „auftanken“ können. Hoteliers, Pensionswirte und Gastronomen können sich durch eine Charging-Offerte einen Wettbewerbsvorteil, einen regionalen/lokalen USP verschaffen. Die derzeitige rasante Ausweitung des Ladeangebotes in der Hotellerie ist eine logische Folge dieser Win-win-Konstellation.

Bereits heute wählen E-Mobilisten – derzeit noch überwiegend Fahrer von „Stromern“ der Marke Tesla mit vergleichsweise großer Reichweite oder von Plug-in Hybridmodellen – gezielt Übernachtungsdestinationen aus, bei welchen ihnen die Möglichkeit geboten wird, ihre Fahrzeuge zu laden.

Im Zuge des erweiterten Angebots von Schnell-Ladestationen speziell an Fernstraßen und infolge der Tatsache, dass Elektroautos der neuesten Generation eine Reichweite von mindestens 300 Kilometern besitzen, werden in naher Zukunft deutlich mehr Menschen diese auch zu Urlaubs- oder Geschäftsreisen nutzen. Was heute noch als Spezialextra von „first mover“ für vereinzelte Gäste, als nettes Add-on, gelten mag, wird in absehbarer Zeit zum Standardangebot im Gastgewerbe gehören (müssen).

Vor dem Hintergrund einer bereits jetzt dynamisch verlaufenden Entwicklung im Bereich Hotel-Charging und angesichts künftiger Herausforderungen an das Beherbergungsgewerbe, sehen wir die Zeit gekommen, erstmals einen genaueren Blick auf den Status quo der Ladeangebote in der deutschen Hotellerie zu werfen.

Unserer Erhebung zielt insbesondere darauf ab, Erkenntnisse über

- die Verbreitung der Ladeangebote
- die Art und Qualität der installierten Ladetechnologie,
- den Einsatz der verschiedenen Ladetechnologien,
- die Art des eingesetzten Ladestroms, speziell den Anteil und die (hauseigene) Erzeugung von regenerativen Quellen,
- die Motivation der Anbieter von Ladegelegenheiten,
- den Einsatz von Elektrofahrzeugen für die Vermietung an Gäste und/oder als hoteleigene Betriebsfahrzeuge,
- die Modalitäten der Charging-Offerte (Nutzerklientel, Art der Vergütung und ggf. Abrechnung)

zu gewinnen.

Die Ergebnisse unserer Studie liefern wichtige Hinweise darüber,

- inwiefern die Beherbergungsbranche – speziell unter qualitativen Gesichtspunkten – den Herausforderungen und Erwartungen ihrer e-mobilen Gäste gerecht wird,
- wo Optimierungsbedarf besteht und welche Handlungsempfehlungen daraus abgeleitet werden können,
- welche Potentiale sich für Hersteller von e-mobilen Produkten (z.B. Ladetechnik, Fahrzeuge, Stromerzeugung) und spezialisierten Dienstleistern ergeben.

Untersuchungszeitraum, Datenbasis und Art der Erhebung

Die der Studie zugrunde liegende Befragung wurde im Zeitraum 1. September 2017 bis 10. Januar 2018 durchgeführt.

Als Datenbasis dienten zunächst **676** deutsche „Charge-Hotels“, also Betriebe, bei welchen Fahrern von (teil-)elektrischen Fahrzeugen eine Lademöglichkeit geboten wird. Neben einem bereits vorhandenen, eigenen Fundus wurden auch Daten herangezogen, die über spezielle Ladestellen-Suchmaschinen gewonnen wurden. Diese Recherche erbrachte – spätestens bei der telefonischen Ansprache sämtlicher gelisteter Hotels, bei der die Erlaubnis erbeten wurde, den Online-Fragebogen zu versenden - erste aufschlussreiche Erkenntnisse:

In den gängigen Lade-Suchmaschinen ist es ausgesprochen mühsam, nach Hotels zu fahnden, da dort nicht nach diesem Merkmal selektiert werden kann.

Es gibt kaum spezielle und so gut wie keine benutzerfreundliche und vollständige Hotel-Ladeverzeichnisse. Nur Tesla-Fahrer kommen in den Genuss einer laufend aktualisierten Software, über welche die vom Hersteller selbst angebotenen „Destination Charger“ angezeigt werden.

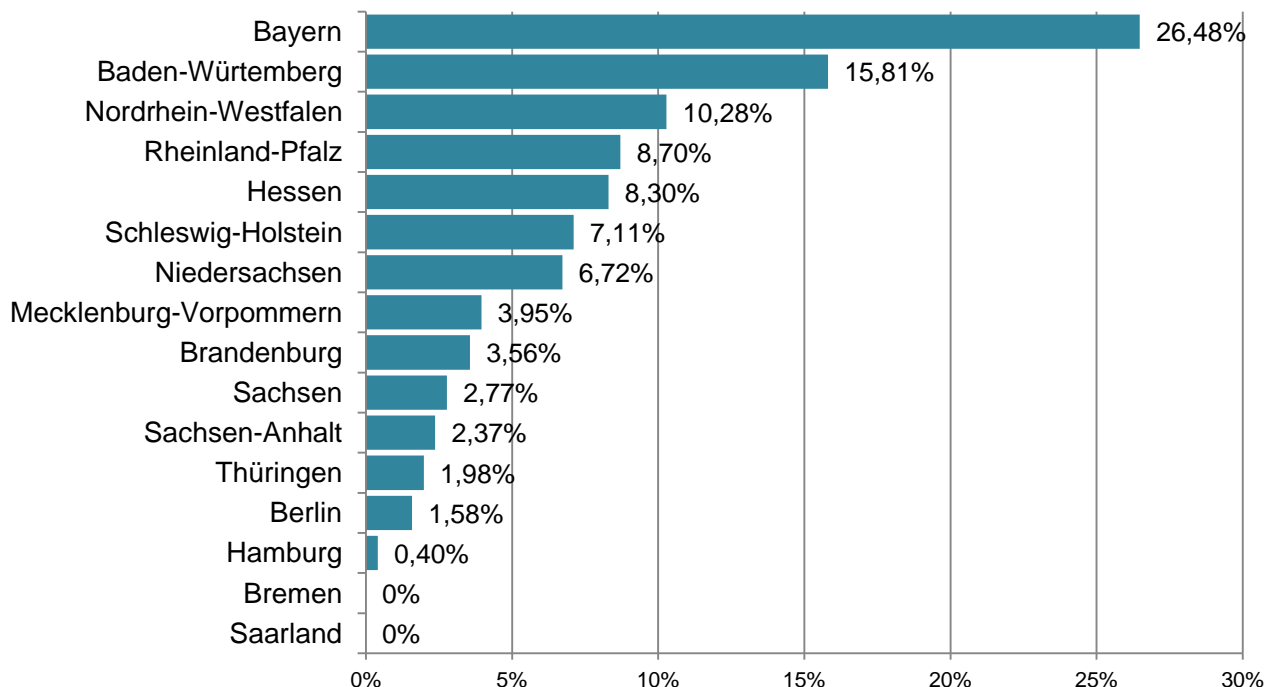
Die Ladeverzeichnisse sind, zumindest was die Angaben über Hotelcharger betrifft, häufig lückenhaft, wenn nicht sogar falsch. So erbrachte die telefonische Ansprache bei immerhin **57** der in elektronischen Verzeichnissen gelisteten Hotels, dass

- diese gar keine Lademöglichkeit anbieten (29),
- eine Installation von Chargern erst geplant ist (8),
- die Ladestation nicht zum Hotel gehört (7),
- nur E-Bikes geladen werden können (4)

In einem halben Dutzend Fällen wurde ermittelt, dass das angeführte Hotel nicht mehr existiert.

Von den verbliebenen, telefonisch kontaktierten **619** Hotels wurde von **574** die Erlaubnis erteilt, den Fragebogen zu versenden. Von diesen nahmen schließlich **253** an der Befragung teil, was einer **Rücklaufquote von 44 Prozent entspricht**.

In welchem Bundesland befindet sich Ihr Betrieb?



Grafik 1

Kommentar/Interpretation:

Der Rücklauf der Fragebögen korreliert im Wesentlichen mit der Anzahl der Charge-Hotels in den einzelnen Bundesländern.

Eine deutlich überdurchschnittliche Bereitschaft, an der Befragung teilzunehmen, zeigten jedoch die Betriebe in Rheinland-Pfalz (22/39) und Schleswig-Holstein (18/37), wo mehr als 50% bzw. knapp die Hälfte der bei uns gelisteten Hotels mit Ladeeinrichtung die Bögen ausfüllten. Daraus eine überdurchschnittliche Affinität für das Thema E-Mobilität bei den Gastbetrieben dieser Bundesländer abzuleiten, wäre indes eine Über-Interpretation.

Um Erkenntnisse darüber zu erlangen, ob in bestimmten Bundesländern bzw. Regionen ggf. ein vergleichsweise höheres Interesse besteht, Ladeeinrichtungen zu installieren, setzten wir die Zahl der von uns gelisteten Charge-Hotels in Relation zur Anzahl der Beherbergungsbetriebe in den einzelnen Bundesländern.

Anteil der Charge-Hotels an Beherbergungsbetrieben nach Bundesländern

Bundesland	Gesamt *	Charge-Hotels	Prozentual
Hamburg	362	10	2,76
Bremen	115	3	2,60
Hessen	3414	61	1,78
Brandenburg	1650	27	1,63
NRW	5110	75	1,46
Bayern	12107	170	1,40
Sachsen-Anhalt	1091	15	1,37
Mecklenburg-Vorpommern	2782	37	1,32
Baden-Württemberg	6644	86	1,29
Berlin	789	10	1,26
Rheinland-Pfalz	3481	39	1,12
Sachsen	2069	22	1,06
Thüringen	1329	14	1,05
Niedersachsen	5570	54	0,96
Schleswig-Holstein	3952	37	0,93
Saarland	263	1	0,38

Grafik 2

* Quelle: Statistisches Bundesamt, Statistisches Jahrbuch 2017/Gastgewerbe

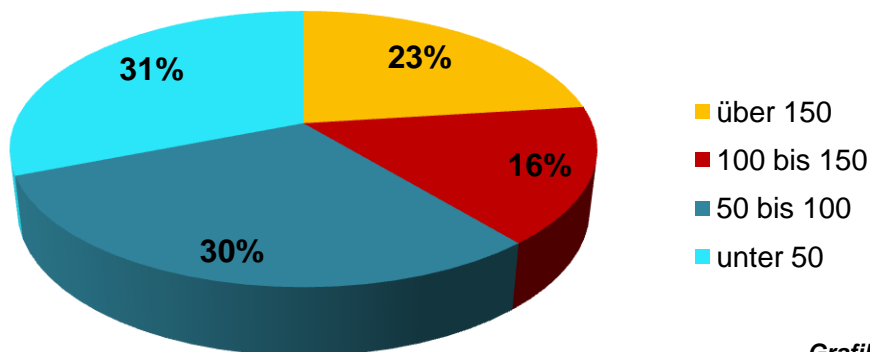
Kommentar/Interpretation:

Klammert man kleinere Bundesländer und Stadtstaaten aus und betrachtet die Prozentzahlen der Flächenländer, so ergeben sich keine größeren Unterschiede zwischen diesen. Die größte Differenz besteht zwischen dem Spitzenreiter Hessen (1,78%) und Niedersachsen (0,96%) sowie Schleswig-Holstein (0,93%). Da jedoch kein Bundesland in besonderer Weise herausragt oder abfällt, lässt sich aus diesen Ergebnissen keine signifikante Tendenz, etwa regionale Schwerpunkte oder ein Gefälle z.B. in Nord/Süd- oder Ost/West-Richtung betreffend, feststellen.

Für Anbieter von Ladeeinrichtungen und den angegliederten Dienstleistungen sowie Suppliern von (regenerativer) Energie ergeben sich allgemein folgende Erkenntnisse:

- Die Installation von Chargern im Bereich der Hotellerie ist ein Trend, der sich zunehmend verstärkt, aber noch kein Massenphänomen.
- Mit zunehmender Anzahl von Reichweiten-starken Fahrzeugen und dem Ausbau der (Schnell-)Ladeinfrastruktur ist eine deutliche Dynamik beim Ausbau der Hotel-Ladeinfrastruktur zu erwarten, da immer mehr Menschen e-mobil verreisen.
- Betrachtet man den – noch bescheidenen - prozentualen Anteil von Charge-Hotels an den Beherbergungsbetrieben in den Bundesländern (0,38-2,76%), so lässt sich daraus ein erhebliches Wachstums- und Marktpotential ableiten.

Über wie viele Betten verfügt Ihr Haus?

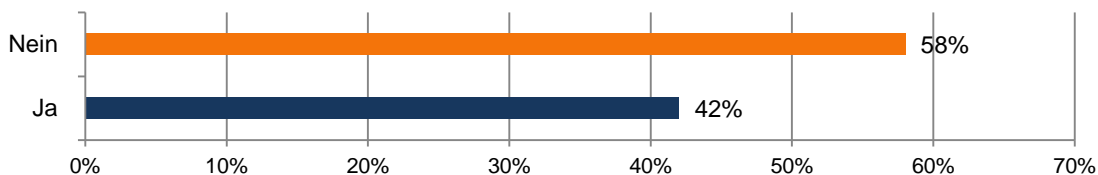


Grafik 3

Kommentar/Interpretation:

Auch wenn bei unserer Befragung kleinere, meist inhabergeführte Häuser leicht überwiegen, so lässt sich doch feststellen, dass das Charging-Thema quer durch alle Betriebsgrößen repräsentiert ist.

Sind Sie Mitglied einer Hotelkette oder - Kooperation?

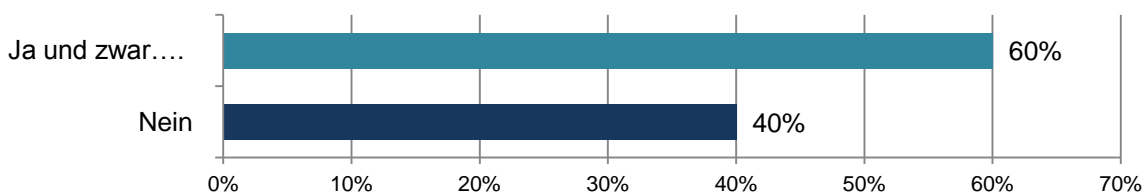


Grafik 4

Kommentar/Interpretation:

Wie aus Grafik 4 zu erkennen ist, spielt es zudem keine Rolle, ob das Hotel zu einer Hotelkette oder –Kooperation gehört oder nicht. Hotelcharger finden sich gleichermaßen sowohl in privat geführten Häusern mit kurzen Entscheidungswegen, als auch bei Hotelgruppen mit mehreren Hierarchieebenen.

Hat Ihr Hotel ein spezielles Profil bzw. eine besondere Gästeklientel?



Grafik 5

- Tagung +Business 94
- Wellness 43
- Sport + Freizeit (z.B. Motorrad) 71
- Familien, auch Events wie Hochzeit 32
- Eco-Hotels (Bio) 16

Kommentar/Interpretation:

Um einen Fingerzeig zu erhalten, ob Ladeeinrichtungen in Hotels mit einer bestimmten Ausrichtung stärker als in anderen repräsentiert sind, haben wir zusätzlich nach etwaigen spezifischen Profilen der Betriebe gefragt und die Antworten in fünf Gruppen geclustert.

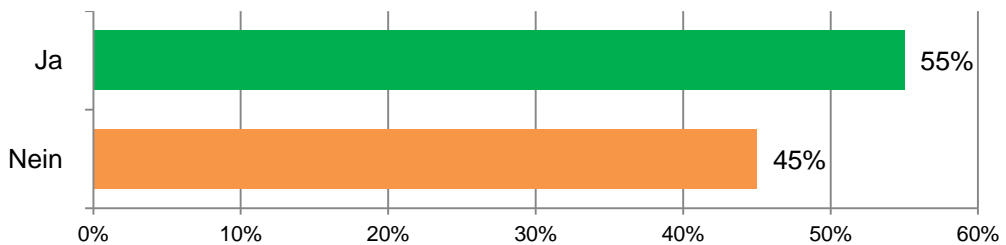
Mehrfachnennungen waren möglich. Dort, wo Angaben eindeutig zuzuordnen waren, verteilen sie sich folgendermaßen:

Auf den ersten Blick ergibt sich ein deutliches Übergewicht bei den Tagungs- und Business-hotels. In diesem Ergebnis drückt sich v.a. die Tatsache aus, dass viele Tesla-Fahrer ihre Stromer auch als Firmenauto nutzen. Betreiber von Hotels, die überwiegend Geschäftsreisende beherbergen, befriedigen folglich durch das Anbieten von Lademöglichkeiten – häufig in Form von Tesla-Destination-Chargern - eine manifestierte Nachfrage.

Subsummiert man jedoch die Kategorien Sport und Freizeit sowie Wellness in einem umfassenden Cluster „Freizeit“, so relativiert sich das Ergebnis wieder. Dann zeigt sich eine Parität zwischen den Profilen Business- und Leisure-Hotels.

Unterrepräsentiert sind Charger noch bei Hotels, die sich die Nachhaltigkeit explizit auf die Fahnen schreiben, z.B. durch Zugehörigkeit zu einer Bio-Hotelkooperation und/oder einer entsprechenden Namensgebung. Ein Erklärungsmuster könnte sein, dass solche Häuser eine Klientel ansprechen, zu deren bewusstem Lebensstil auch ein an Nachhaltigkeit orientiertes Mobilitätsverhalten gehört. Dies bedeutet, dass zwar viele Gäste dieser „Eco-Hotels“ „elektrisch“ anreisen - jedoch mit der Bahn. Wie man weiß, sind Tesla-Fahrer, die derzeit noch den überwiegenden Anteil der e-mobil Reisenden darstellen, größtenteils Technik-affin und verstehen sich als Repräsentanten eines modernen Lebensstils. Bei der Wahl ihrer Fahrzeuge, spielen ökologische Aspekte eher selten eine vorrangige Rolle, sondern sie stellen allenfalls einen positiven Nebeneffekt dar. Folglich dürfte der Anteil unter ihnen, die bewusst ein Eco-Hotel wählen, eher gering sein. Die möglicherweise geringere Nachfrage ihrer Gäste nach Lademöglichkeiten vermag jedoch das Paradoxon, dass gerade sichtbare Nachhaltigkeits-Symbole wie Charger in Eco-Betrieben noch die Ausnahme sind, allein nicht zu erklären. Offenbar ist man sich der Relevanz eines Charging-Angebots – auch für die Demonstration des eigenen Nachhaltigkeitsanspruchs - in diesem Branchensegment noch nicht ausreichend bewusst.

Wird/werden die Ladestation(en) mit Strom aus regenerativen Quellen betrieben?



Grafik 6

Kommentar/Interpretation:

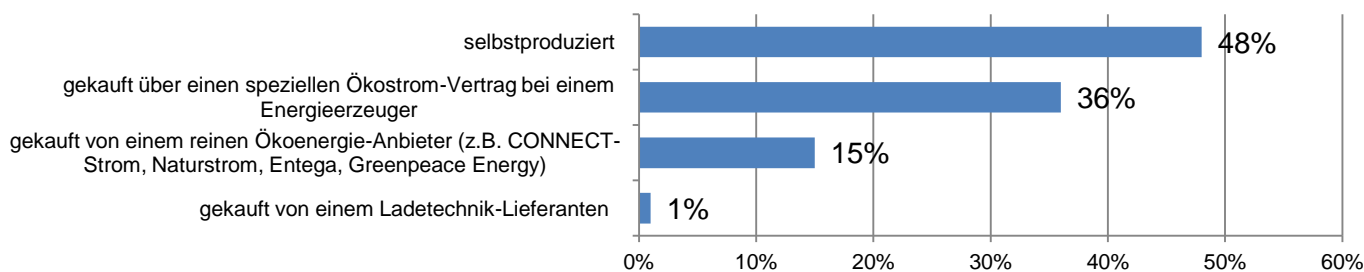
Die Aussage, E-Mobilität wird nur dann dem Anspruch der Umweltfreundlichkeit gerecht, wenn die Fahrzeuge zu 100 Prozent mit Ökostrom betrieben werden, ist in dieser Pauschalität schlichtweg falsch. Der Anteil der Kohle am deutschen Strom-Mix beträgt zwar noch rund 40 Prozent, aber die regenerativen Energieträger spielen eine immer größere Rolle. Zwar ist diese Energie wegen ihres volatilen Charakters schwer zu handeln, zudem muss sie vermehrt Kern- und Kohlestrom ersetzen. Trotzdem steigt auch die Menge regenerativer Energie, die direkt in die Elektromobilität fließt und deren ökologischen Fußabdruck reduziert.

Zudem wird oft verkannt bzw. gerne unterschlagen, dass E-Fahrzeuge aufgrund der hohen Effizienz ihrer Antriebe vergleichsweise wenig verbrauchen. Verschiedene Studien belegen, dass eine Million E-Autos – ein Ziel, vom dem man noch weit entfernt ist – den Strombedarf in Deutschland lediglich zwischen 0,2 und 0,6 Prozent (je nach Studie) erhöhen würden. Nicht zuletzt käme es auch zu einer deutlichen Senkung der lokalen Stickoxid-Emissionen in damit belasteten Städten, wenn statt der Diesel- mehr Elektro-Fahrzeuge unterwegs wären. Kohleanteil hin oder her.

Dennoch muss es selbstverständlich das Ziel sein, E-Mobilität als „Real Zero Emission Mobility“ zu betreiben. Eine Verkehrswende kann nur glaubwürdig einher gehen mit einer Energiewende.

Umso erfreulicher ist es, dass sich diese Erkenntnis auch in der Hotellerie zusehends verbreitet. Mehr als die Hälfte der in unserer Studie erfassten Betriebe „betanken“ die E-Autos ihrer Gäste und die eigenen elektrischen Fahrzeuge schon jetzt mit Ökostrom (siehe Grafik 6).

Ist der regenerative Ladestrom



Grafik 7

Kommentar/Interpretation:

Etwa die Hälfte der Betriebe, die Ökostrom zum Laden von E-Fahrzeugen nutzen, erzeugen diesen sogar selbst. Es ist anzunehmen, dass die entsprechenden Produktionseinrichtungen (BHKW, PV-Anlagen etc.) bereits vor der Installation der Charger vorhanden waren.

Zu wieviel Prozent ist Ihr Ladestrom selbstproduziert?

Prozent	Anzahl
100	22
50 bis 60	13
70 bis 85	12
30 bis 45	10
Keine Ahnung	6
90 bis 95	5
5 bis 10	3
20	3
Tageszeitabhängig 0-100 / Kommt auf die Auslastung des BHKW während des Ladevorgangs an	3
wird komplett ins Stromnetz eingespeist	1

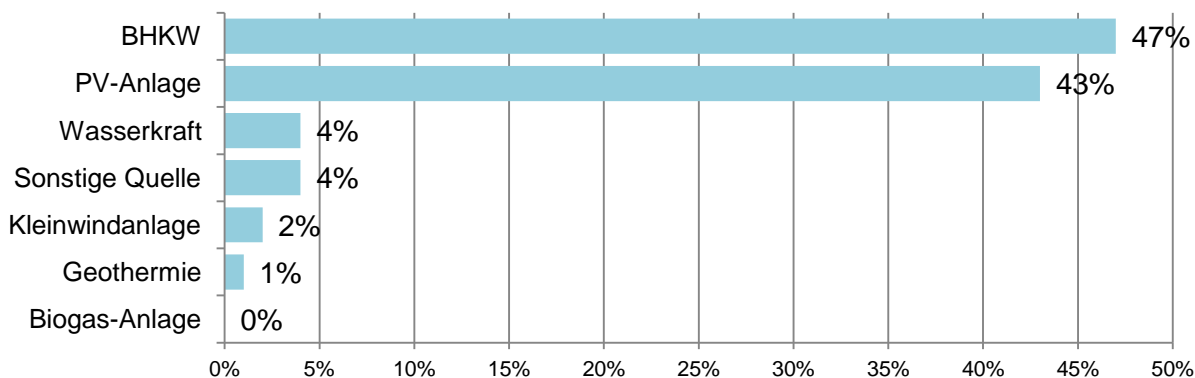
Grafik 8

Kommentar/Interpretation:

Wie die Grafik (8) zeigt, entstammt der weitaus überwiegende Teil des „grünen“ Ladestroms eigener Produktion. Dieser Strom wäre dann auch physikalisch „grün“, nicht nur bilanziell. Das mag für Energie aus BHKW-Anlagen weitgehend zutreffen, für selbst produzierten Strom aus PV-Anlagen nicht unbedingt, da Energiegewinnung und –Abgabe zumindest für das Laden über Nacht chronologisch nicht parallel laufen. Entweder ist eine Zwischenspeicherung vor Ort über einen stationären Akku gegeben, dann handelt es sich um „richtigen“ Grünstrom. Oder die Energie wird in das Netz eingespeist und später wieder entnommen, dann handelt es sich, wenn auch der netzbezogene Strom regenerativ erzeugt ist, um zumindest bilanziellen Ökostrom.

Auf eine in der Tiefe differenzierende Fragestellung wurde aus Gründen der Praktikabilität in der vorliegenden Befragung verzichtet, zumal dann auch Gesichtspunkte der Stromvermarktung (z.B. Einspeisevergütung und Zertifikatenhandel) berührt würden.

Unser Ladestrom ist selbstproduziert über:



Grafik 9

Sonst. Quelle: keine Angabe
Anteil an Windpark
WKA
Wir betr. 3 BHKW

Kommentar/Interpretation:

Wie zu erwarten war, entfallen bei der Art der eingesetzten Ökostrom-Produktionstechnik etwa 90 Prozent auf Blockheizkraftwerke und PV-Anlagen.

Welche Form von Ladetechnik bieten Sie an?



Grafik 10

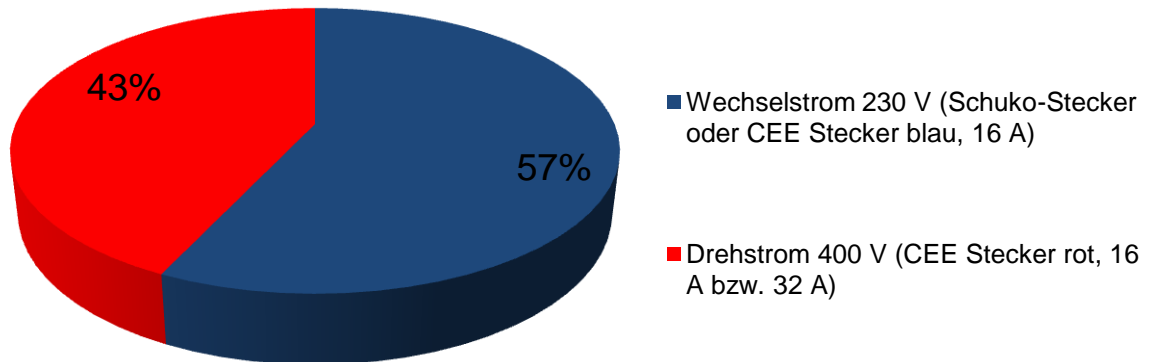
Kommentar/Interpretation:

Die Antworten auf diese Frage sind aufschlussreich, zeigen sie doch, dass nicht nur, was die Zahl der Charge-Hotels in Deutschland betrifft, sondern auch bei der Qualität des Ladens noch reichlich Luft nach oben ist. Fast ein Drittel der Häuser, die ihren Gästen Ladestrom anbieten, verfügen dafür lediglich über einen Stromanschluss.

Zu empfehlen ist diese Lade-Variante aus Gründen der Sicherheit und der Ladedauer jedoch nicht. Insbesondere die Schuko-Steckdosen sind nicht auf die Leistungen ausgelegt, die ein Elektroauto über Stunden „zieht“, es entsteht Überhitzungs- bzw. Brandgefahr. Ladungen an der Steckdose über das fahrzeugeigene „Notladekabel“ sind zwar sicher, aber sehr langsam.

Eine spezielle Ladeeinrichtung (Wallbox, Mobilbox, Ladesäule) ermöglicht dagegen eine schnellere Ladung unter höchstmöglicher Sicherheit. Dementsprechend wird diese Ladebetriebsart auch vom Gesetzgeber empfohlen.

Welche Stromanschlüsse bieten Sie an?

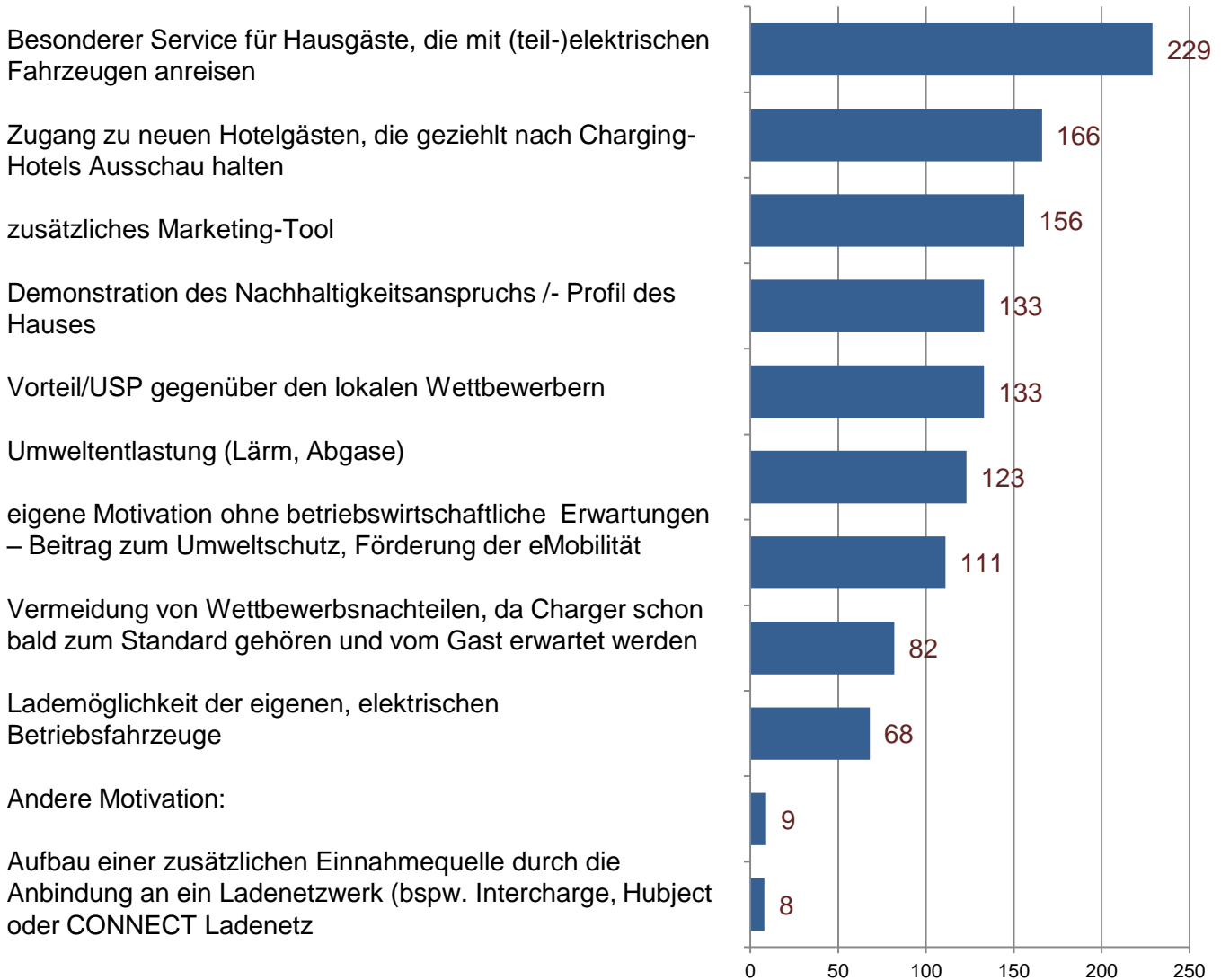


Grafik 11

Kommentar/Interpretation:

Die normalen 230 Volt Hausanschlüsse eignen sich nur für das Laden von E-Bikes und elektrischen Leichtfahrzeugen (z.B. Renault Twizy), weil sie nur über eine stromführende Leitung laden (= einphasig). Der CEE Stecker blau, salopp Campingstecker genannt, kann die 16 Ampère Stromstärke im Unterschied zum Schuko-Stecker auch auf Dauer übertragen und bietet deshalb mehr Sicherheit. Drehstrom nutzt dagegen drei Phasen zur Stromübertragung und ist entsprechend leistungsstärker und damit auch für größere Fahrzeugakkus geeignet.

Welche Gründe spielten bei der Anschaffung der Ladetechnik eine Rolle? (mehrfach Antwort möglich)



Grafik 12

andere Motivation:

- Haben einen e-Bike-Verleih und möchten die Sache damit abrunden
- Service für Gäste, Anschlüsse waren zudem schon vorhanden
- die Steckdosen dienen der Aufladung von Eisfahrzeugen, etc.
- Tesla-Treffen Deutschland in Fulda ermöglichen
- wir haben noch keine Ladetechnik installiert
- Innovativ
- Unser Tesla Model 3 kommt wohl auch mal irgendwann
- war schon immer vorhanden
- Mitarbeiterin hat E-Auto, und Sie hat Ihre eigene Motivation ohne betriebswirtschaftliche Erwartungen

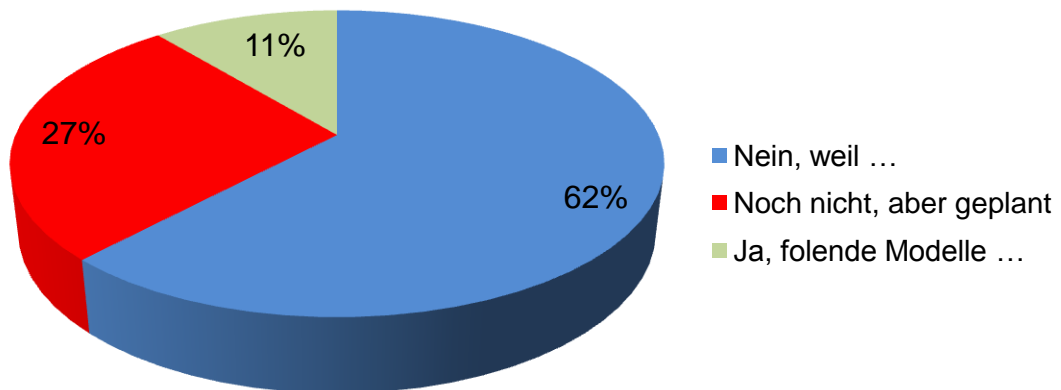
Kommentar:

In persönlichen Gesprächen mit Betreibern von Charge-Hotels wurden uns überwiegend zwei Hauptgründe bzw. Anlässe genannt, die dazu führten, dass man die Anschaffung einer Ladeeinrichtung ins Auge fasste: zum einen war dies der Blick auf örtliche Mitbewerber, vor deren Häusern Charger angebracht waren und die zumindest sporadisch von Gästefahrzeugen belegt wurden. Die Sorge, künftig mehr – noch dazu meist zahlungskräftige – Kunden an die Konkurrenz zu verlieren, da diese ihren e-mobilen Gästen einen nützlichen Service anbieten, veranlasste manche Hoteliers, sich ernsthaft mit dem Thema Hotel-Charging zu beschäftigen. Zum anderen sind es die, wenn auch noch seltenen, E-Driver, die durch ihre Anfragen bezüglich Lademöglichkeiten eine gewisse Nachfrage zum Ausdruck bringen.

Die Ergebnisse unserer Befragung bestätigen unsere empirischen Einschätzungen. Demnach wird das Laden von Fahrzeugen primär als Serviceleistung für die eigenen Gäste betrachtet, letztlich als Instrument zur Kundenbindung. Daneben erhofft man sich auch, neue Zielgruppen ansprechen zu können. Dazu ist bzw. wäre es jedoch geboten, das Charging-Angebot offensiv, z.B. über die Hotel-Website, zu kommunizieren. Der Frage, ob dies schon von der Mehrzahl der Betreiber von „Lade-Hotels“ erkannt wurde, gehen wir derzeit in einer eigenen Website-Analyse nach. Anders als die Betreiber von expliziten „Bio-Hotels“ bringen viele Hoteliers anderer Kategorien das Lade-Thema in hohem Maße mit Nachhaltigkeit in Verbindung. Dabei spielte die faktische Umweltentlastung durch die Vermeidung lokaler Lärm- und Abgasemissionen ebenso eine Rolle, wie ihre Relevanz für die imageträchtige Profilierung als nachhaltiger Betrieb. Der „grüne“ Charger dient dabei als symbolträchtiges und positiv aufgeladenes Marketingtool.

Bemerkenswert ist die weit verbreitete realistische Einschätzung von Ladeeinrichtungen als direkte Einnahmequelle. Daran, dass sich mit dem Verkauf von Strom ein profitables Geschäftsmodell entwickeln lässt, glauben offenbar die wenigsten Hotelbetreiber. Dennoch gibt es ökonomische Benefits eines Ladeangebots, nämlich dort, wo es durch gezielte Marketingmaßnahmen gelingt, neue, häufig sogar zahlungskräftige, Gäste (v.a. Tesla-Fahrer) zu gewinnen. Die Investitionen in Ladeeinrichtungen und ihre Installation zahlen sich in solchen Fällen durch positive Marketingeffekte und letztlich zusätzliche Umsätze im Bereich Gastronomie und Beherbergung aus.

Bieten Sie Ihren Gästen, auch, um die Charger auszulasten, Elektroautos oder andere E-Fahrzeuge zur Miete an?



Grafik 13

Kommentar/Interpretation:

Es scheint, als sei die Anschaffung einer Ladeeinrichtung für Gästefahrzeuge bei manchen Betrieben ein erster Schritt bei der Implementierung der Elektromobilität. Gleichsam als logische Erweiterung des e-mobilen Serviceangebotes bieten knapp 40 Prozent der Charge-Hotels ihren Gästen auch E-Fahrzeuge zur Miete an bzw. planen dies.

Die EV-Vermietung kann aus einer Reihe von Gründen Sinn machen:

- Da Elektrofahrzeuge noch nicht weit verbreitet sind, wecken sie derzeit noch in besonderem Maße die Neugierde vieler Menschen. Auch solcher, die sich noch nicht explizit mit dem Thema eMobility auseinandergesetzt haben.
- In entspannter Urlaubsatmosphäre sind viele Gäste aufgeschlossen, Neues auszuprobieren
- Da die Charger derzeit bei noch wenigen Häusern permanent von Gästefahrzeugen belegt werden, bietet sich eine zusätzliche Nutzung durch Miet-EVs, die ggf. zugleich auch als Betriebsfahrzeuge genutzt werden können, an.

Die Ergebnisse in Tabelle 13 relativieren sich beim Blick auf die folgende Tabelle 14, aus der hervorgeht, dass Zweiräder, insbesondere E-Bikes, einen großen Teil der elektrischen Mietfahrzeuge ausmachen. Gleichwohl gibt es erste Anzeichen für einen leichten Trend zur Vermietung von E-Autos.

Ja, wir bieten E-Fahrzeuge zur Miete an:

Modelle	Anzahl
E-Bikes	11
BMW i3	5
Tesla Model S	3
Renault Zoe	3
Renault Twizy	3
E-Carts / Clubcarts	2
E-Roller	2
Smart forfour ed	1
E Mehari	1
Nissan eNV 200	1
SAM	1
E-Wolf	1
durch Partner am Ort (E-Motorräder, Segways, E-Autos)	1

Grafik 14

Kommentar/Interpretation:

Auch wenn elektrische Gästemietfahrzeuge noch nicht häufig sind, so ist doch zu erwarten, dass entsprechende Angebote künftig eine größere Verbreitung finden werden. Dies wird auch davon abhängen, ob Hersteller von E-Fahrzeugen vermehrt die Chancen (permanente Probefahrten ohne Händlerdruck; Lead Generation etc.) erkennen werden, die in der touristischen Vermietung liegen. Bisher war es vor allem die Marke BMW i, die sich auf diesem Feld in Form von Partnerhotel-Kooperationen und Sonderkonditionen für Hoteliers engagiert hat. Dies spiegelt auch das Befragungsergebnis (siehe Tabelle 14) wider, das eine überproportionale Präsenz des i3 – wenn auch auf relativ niedrigem Niveau – ausweist.

Nein, wir bieten keine E-Fahrzeuge zur Miete an:

Gründe	Anzahl
Keine Angabe	45
Kein Bedarf / keine Nachfrage / Lage	32
Kosten / Unrentabel / nicht Lohnenswert / Aufwand zu groß / noch nicht Interessant	26
Sind keine Autovermietung, kein Fuhrpark / wegen Versicherung, Haftungsmodalitäten – oder wollen es auch nicht sein	21
Leider kein Platz / Haus ist zu klein	8
Kein Interesse / nicht darüber nachgedacht	4
Welche? / kein passender Kooperationspartner / Angebote nicht gut	3
Sehe keine Zukunft in E-Mobilität / E-Fahrzeuge im Mittelgebirge stoßen schnell an Ihre Grenzen	3
Bestehende Kooperation mit anderen Anbietern	1

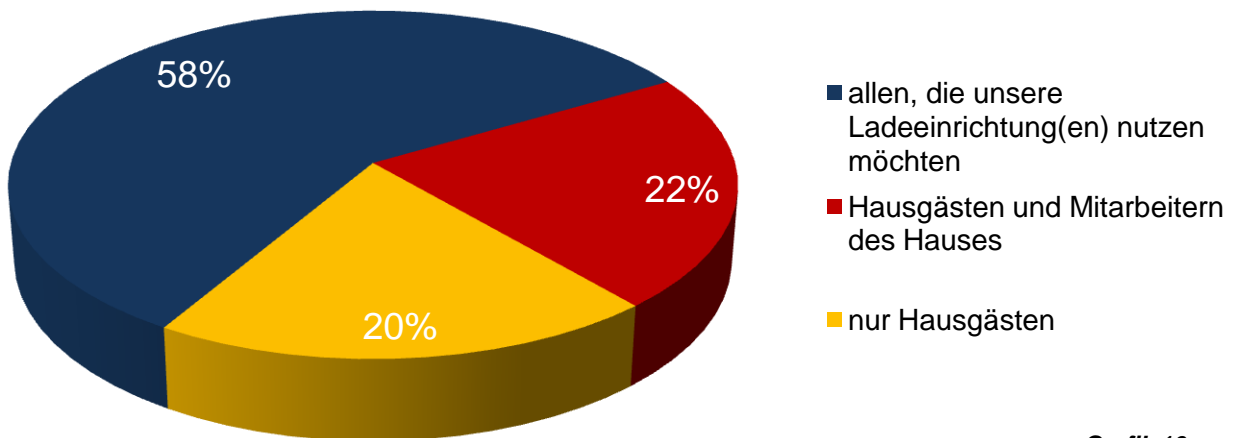
Grafik 15

Kommentar/Interpretation:

Die Begründungen, warum keine EV-Vermietung angeboten wird, sind unterschiedlich, in vielen Fällen wurden keine Angaben gemacht. Der eine oder andere Hotelier könnte sich, sofern die Rahmenbedingungen (Platz, Personal etc.) stimmen, im Falle eines attraktiven Angebots (durch Hersteller, Kooperationspartner) möglicherweise doch für eine Fahrzeugvermietung erwärmen.

Die Rückmeldungen bestätigen, dass viele Hoteliers den zusätzlichen Aufwand scheuen, da durch die Vermietung u.a. Personalkapazitäten gebunden werden. Vermutlich ergibt sich hier ein Geschäftsfeld für spezialisierte Dienstleister, die ein Komplettangebot (Leasing, Versicherung, Service etc.) offerieren. Bei der E-Bike-Vermietung haben sich solche Kooperations-Modelle bereits seit langem bewährt.

Wem bieten Sie die Lademöglichkeit an?



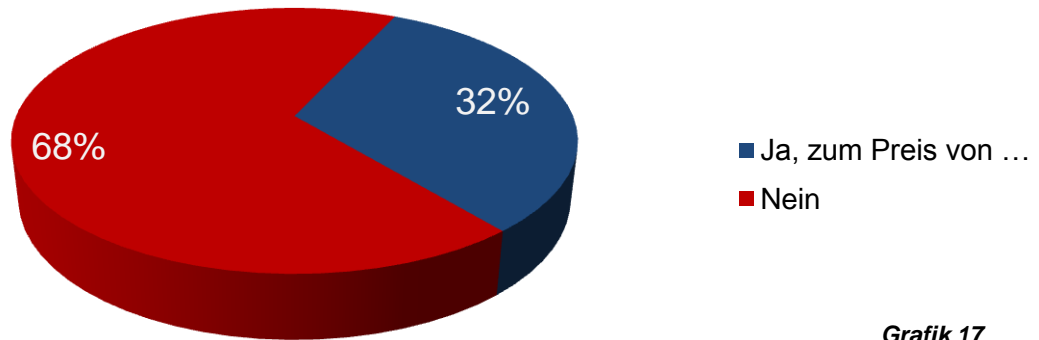
Grafik 16

Kommentar/Interpretation:

Bei mehr als der Hälfte der Charge-Hotels können alle E-Driver ihre Fahrzeuge laden, egal ob Hausgast oder nicht. Diese Diskriminierungsfreiheit ist auch eine der zentralen Voraussetzungen, um in den Genuss von Fördermitteln für Ladeanlagen zu kommen. Dass dieser Aspekt bei der Beschaffung der Charger eine größere Rolle spielt, ist eher unwahrscheinlich. Es ist anzunehmen, dass viele Betreiber vor allem deshalb auch externen Fahrern gestatten zu laden, weil diese in den wenigsten Fällen während des Ladevorgangs im Fahrzeug sitzen bleiben, sondern das gastronomische Angebot des Hotels – sofern vorhanden – in Anspruch nehmen und dabei ggf. die Vorzüge des Hauses schätzen lernen.

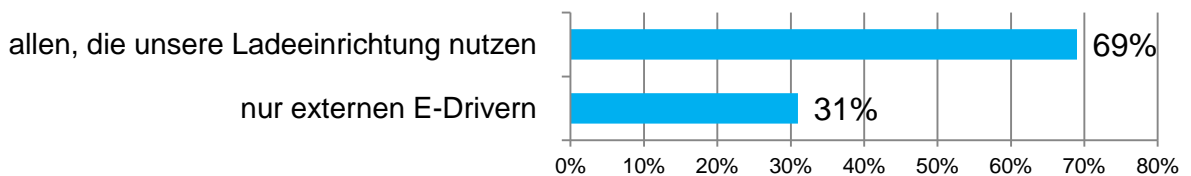
Dass über 40 Prozent nur den eigenen Gästen einen Ladeservice anbieten, könnte größtenteils auch damit zusammenhängen, dass sich die Charger in Tiefgaragen befinden, zu welchen man nur Hausgästen Zufahrt gestatten möchte oder kann.

Berechnen Sie die abgegebene Energie?



Grafik 17

Wem berechnen Sie die abgegebene Energie?



Grafik 18

Kommentar/Interpretation:

In fast zwei Dritteln aller Charge-Hotels können - zumindest Hausgäste - kostenfrei laden. Die dahinterliegenden Motive dürften hauptsächlich darin liegen, dass man den zusätzlichen Aufwand (Abrechnung etc.) scheut, aber auch darin, dass kostenfreies Charging als Marketing- bzw. Servicetool zur Kunden-Bindung oder -Gewinnung gesehen wird. Quasi ein „Luxus“, den man sich ob der zu erwartenden positiven Effekte (noch) leistet. Es ist jedoch anzunehmen, dass sich künftig mehr Anbieter dafür entscheiden werden, einen Preis für die Stromlieferung zu verlangen. Die stetige Entwicklung der E-Mobilität wird nämlich dazu führen, dass die Charger von deutlich mehr E-Fahrern frequentiert werden, so dass die Stromverbräuche und damit Kosten nicht unerheblich steigen werden.

Auch aus psychologischer Sicht ist zu hinterfragen, ob es sinnvoll ist, Waren und Dienstleistungen auf Dauer kostenlos anzubieten. Allzu leicht verlieren diese im Bewusstsein der Konsumenten an Wert. Schließlich ist Mobilität generell nicht zum Nulltarif zu haben und finanzielle Aufwände können durchaus verhaltenslenkende Wirkungen entfalten.

Wie die Grafik 18 zeigt, lassen sich diejenigen, die „Stromtanker“ zur Kasse bitten, die Ladeleistung von allen Nutzern honorieren, also auch von Hausgästen.

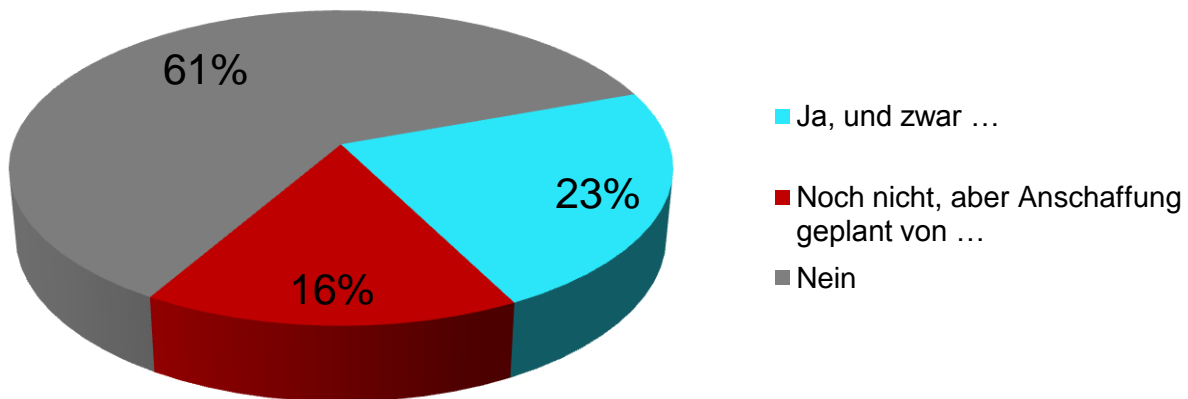
Wie berechnen Sie den Strom?

Ja, ohne Angabe vom Preis	19
0,30/kW/h	11
10 € pauschal pro Ladung	6
0,25 € kW/h	4
Spendenbasis	3
5,00 €	3
0,35 €	2
15,00 €	2
6,00 €	2
0,40 €	2
0,20 kW/h	2
Parkplatz Geb. Inkl. Laden 20,00 €	2
Pauschal 25,00 €	1
Abhängig vom Umsatz	1
3,3 KW 1 €	1
1 Stunde 15,00 €	1
15,00 € für Parken und Laden statt 12 € für Parken	1
Zuschlag auf Zimmer	1
Hotelgäste nicht, Rest 0,27 kW/h	1
KW = 0,34 €	1
Eine durchschnittliche Kilowattstunde	1
Energie darf nicht, Stellplatz 30,00 € pro Tag	1
5,95 €	1
0,48 € je KW	1
16,00 € pro Tankfüllung	1
Zum Teil. 17,00 € Park & Charge	1
1,00 € pro KW	1
3 für 5 KW	1
Tesla kostenlos, andere 0,35 € pro KW	1
8,00 € pro Ladung	1
Zwischen 30 und 50 Cent pro KW/h	1
0,26 €	1
Pauschal Tag 5,00 € / Nacht 7,00 €	1

Kommentar/Interpretation:

Bei den Antworten zur Höhe bzw. Berechnung der von den Stromnutzern zu zahlenden Beträge zeigt sich kein einheitliches Abrechnungsmodell, sondern im Gegenteil ein ausgesprochen breites Spektrum. Speziell dort, wo man über kein „intelligentes“ Lademanagement verfügt, dürfte es Usus sein, Pauschalgebühren aufzurufen. Die Neigung, gleichsam nur symbolische oder kleinere Beträge aufzurufen, zeigt sich bei den wenigsten Betrieben. Generell lässt sich feststellen, dass dort, wo die Stromabgabe honoriert werden muss, durchaus marktübliche bis üppige Preise bezahlt werden.

Laden Sie über Ihre Charger auch betriebseigene bzw. Mitarbeiter-Fahrzeuge?



Grafik 20

Kommentar/Interpretation:

Es liegt durchaus nahe, die hauseigenen Charger auch dazu zu nutzen, eigene elektrische Betriebsfahrzeuge zu „betanken“. Sofern an deren Anschaffung Interesse besteht. Dies scheint zunehmend der Fall zu sein, da bereits 39 Prozent der Charge-Hotels eigene E-Fahrzeuge nutzen oder deren Kauf/Leasing geplant haben. Hieraus ergibt sich ein interessantes Potential für Fahrzeughersteller. Denn anders als bei der Frage nach der Bereitschaft, EVs zu vermieten – was manchem zu aufwändig oder kompliziert erscheint – lässt sich aus der Grafik 20 eine überdurchschnittliche Affinität für (teil-)elektrische Betriebsfahrzeuge ableiten. Diese können etwa von der Unternehmensleitung und/oder den Mitarbeitern, aber auch für betriebliche Besorgungsfahrten oder als Gäste-Shuttle genutzt werden.

Noch nicht, aber geplant:

Was	Anzahl
Nicht benannt	21
E-Auto	8
Tesla	4
E-Transporter	3
BMW i3	2
E-Bike	2
Firmenwagen	1
Porsche	1
SUV	1
E-Smart	1
E-Moped	1

Kommentar/Interpretation:

Aufgrund der Vielzahl indifferenter Antworten lassen sich keine klaren Trends oder Markenpräferenzen identifizieren.

Grafik 21

Ja, und zwar:

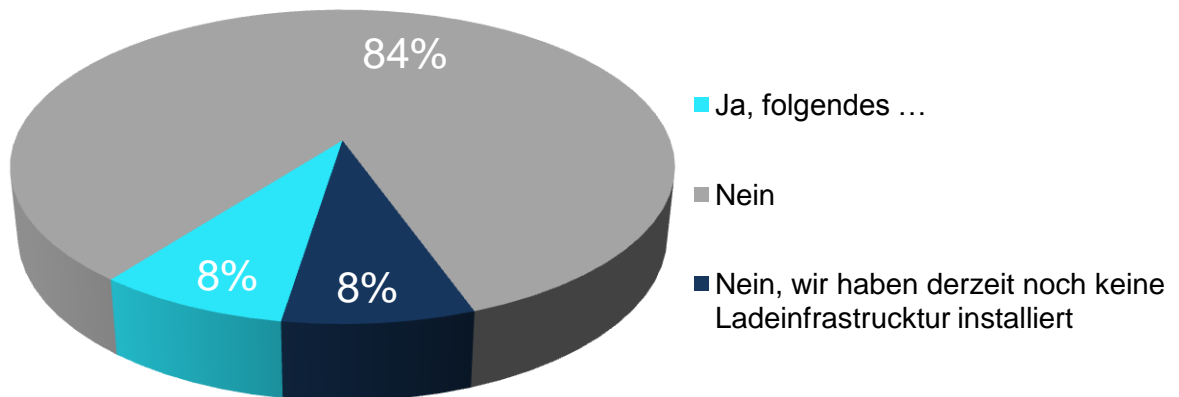
Was	Anzahl	Was	Anzahl
Nicht benannt	26	VW up	1
Tesla	10	Clubcars	1
Smart	7	Audi	1
Zoe	7	Volvo V60 Plug in	1
Nissan Leaf	4	Renault Twizy	1
BMW i3	4	Unu Motorroller	1
E-Golf	2	E-Leicht KfZ	1
E-Roller	2	BMW 2er E-Performance	1
E-Bikes	2	Renault Kangoo	1
Golfcars	1	Ampera	1

Grafik 22

Kommentar/Interpretation:

Auch beim vorhandenen Bestand an elektrischen Betriebsfahrzeugen in der Hotellerie lässt sich kein eindeutiger Trend ausmachen. Das typische Hotelgefährt scheint es derzeit nicht zugeben. Die Grafik 22 ist weitgehend ein Spiegelbild der Marktpräsenz. So nehmen die ersten fünf genannten Modelle auch bei den Verkaufszahlen in Deutschland die Spitzenplätze ein.

Nutzen Sie derzeit ein Abrechnungssystem für die Verrechnung der Ladekosten?



Grafik 23

Kommentar/Interpretation:

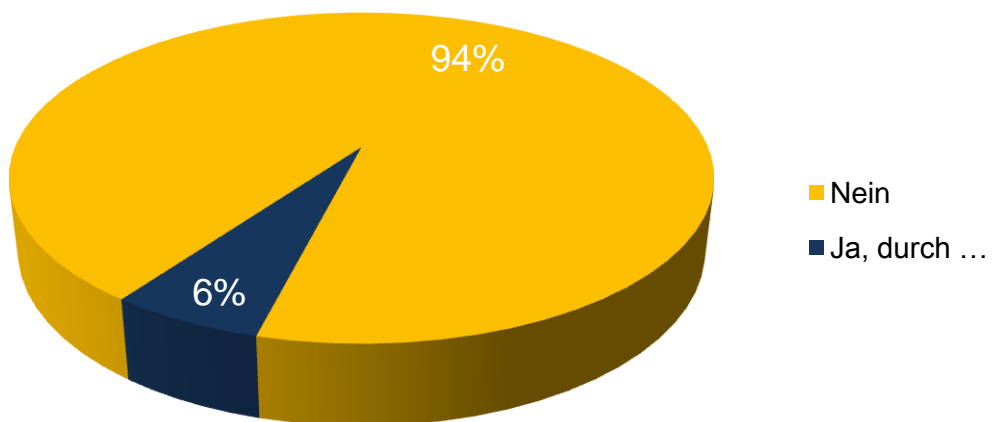
Die Grafik 23 weist eindeutig ein erhebliches Marktpotential für intelligente Lösungen zur Abrechnung der Ladekosten aus. Noch sehen viele Hotelbetriebe dafür im Moment keinen Bedarf, da sie den Ladestrom überwiegend kostenlos – zumindest an ihre Hausgäste – abgeben. Mit der steigenden Zahl an Ladevorgängen wird sich hier, wie oben erwähnt, ein erhöhtes Kostenbewusstsein einstellen und somit die Relevanz von Abrechnungssystemen zunehmen.

Welches Abrechnungssystem nutzen Sie?

Anbindung - The New Motions	5
Eigene Stromzähler	5
Nicht benannt	4
Über App	1
Mennekes	1
Be energised community	1
Tesla	1

Grafik 24

Wurde an Ihrem Standort bereits eine Machbarkeitsstudie für den Bereich E-Mobilität durchgeführt?



Grafik 25

Kommentar/Interpretation:

Es ist relativ schwer zu beurteilen, ob sich die derzeitige Zurückhaltung bei der Erstellung von e-mobilen Machbarkeitsstudien auf ein grundsätzliches Desinteresse etwa von Tourismusverantwortlichen oder Wirtschaftsförderern gründet oder die Chancen und Möglichkeiten eines solchen Instruments bislang noch nicht bekannt sind bzw. erkannt wurden. Gute Angebote und überzeugende Argumente vorausgesetzt, könnte sich hier ein interessanter Markt für qualifizierte Anbieter eröffnen.

Summary

Die stetig wachsende Zahl von Gastbetrieben, insbesondere Hotels, die ihren Gästen Lademöglichkeiten für ihre (teil-)elektrischen Fahrzeuge anbieten, verdeutlicht, dass das Thema Elektromobilität in Hotellerie und Tourismus zunehmend an Bedeutung gewinnt.

Die Hotel Charging Studie von GP Joule liefert zu dieser Thematik erstmals, basierend auf einem großen Datenpool, Fakten über Art und Qualität dieser Serviceleistung. Die gewonnenen Ergebnisse erlauben einerseits Aussagen über aktuelle Entwicklungen und Trends, es lassen sich darüber hinaus auch eine Reihe von Hinweisen und Empfehlungen sowohl für Akteure der Hotelbranche wie auch für Anbieter von e-mobilen Produkten und spezialisierte Dienstleister ableiten.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Was die Verbreitung von Ladeeinrichtungen in deutschen Hotelbetrieben betrifft, konnten keine signifikanten Unterschiede unter den Bundesländern festgestellt werden.

Der geringe Anteil von „Charge-Hotels“ an der Gesamtzahl der Beherbergungsbetriebe in den Bundesländern (0,38-2,76%), verdeutlicht, dass Ladeangebote in der Hotellerie noch keineswegs selbstverständlich sind.

Es ist jedoch zu erwarten, dass sich der im Moment noch zarte Trend zum Hotel-Charging in absehbarer Zeit deutlich verstärken wird. Gründe dafür liegen v.a. im größeren Angebot Reichweiten-starker Fahrzeuge und dem Ausbau der Schnell-Ladeinfrastruktur. Dies ermöglicht mehr Menschen als heute, elektrisch zum Urlaubsort anzureisen.

Bei der Verteilung von Ladeangeboten auf Hotels bestimmter Größen konnten keine Unterschiede festgestellt werden. So stehen Inhaber von kleinen Familienbetrieben im Durchschnitt dem Thema in etwa gleicher Weise (nicht) aufgeschlossen gegenüber wie Betreiber von großen Häusern, die Mitglied einer Hotelkette sind.

Betrachtet man verschiedene Hotelkategorien, die eine spezifische Ausrichtung haben, so sind im Moment Tagungs- und Businesshotels am stärksten repräsentiert. Der Grund dafür dürfte im vergleichsweise hohen e-Mobilitätsradius von Tesla-Fahrern liegen, die häufig auch aus beruflichen Gründen speziell solche Destinationen ansteuern.

Über 50 Prozent der Hotels bieten ihren Gästen bereits Ladestrom aus regenerativen Quellen an, die Hälfte davon sogar selbst produzierten Ökostrom vornehmlich aus BHKWs und PV-Anlagen.

Zwei Drittel der Ladeeinrichtungen bestehen aus speziellen Chargern wie Wallboxen, ein Drittel verfügt lediglich über eine Steckdose. Bei den Stromanschlüssen überwiegen solche mit einphasigem Wechselstrom leicht gegenüber den leistungsstärkeren Drehstrom-Anlagen.

Die Motive, die ausschlaggebend sind für das Anbieten von Lademöglichkeiten, liegen überwiegend im Bereich Kundenbindung, Ansprache neuer Zielgruppen und Stärkung der Wettbewerbsposition. Auch Marketing- und Imageeffekte in Hinblick auf die Profilierung als nachhaltiger Betrieb spielen eine Rolle.

In einigen Häusern stellt die Anschaffung von Chargern nur einen ersten Schritt zur Implementierung der E-Mobilität dar. So bieten bereits knapp 40 Prozent der Charge-Hotels ihren Gästen E-Fahrzeuge zur Miete an oder haben dies in absehbarer Zeit vor. Gleich groß ist auch der Anteil von Betrieben, die bereits elektrische Betriebsfahrzeuge angeschafft haben oder dies planen.

Knapp 60 Prozent der Charge-Hotels bieten ihre Ladeeinrichtungen allen an, die diese nutzen möchten, also auch Nicht-Hausgästen. Mit diesem diskriminierungsfreien Zugang leisten sie einen wichtigen Beitrag zum Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur.

Bei zwei Dritteln der Betriebe wird der Strom – aus Gründen der Kundenbindung/-werbung – kostenlos abgegeben. Noch, denn es ist damit zu rechnen, dass mit der Zahl an e-Drivern unter den Gästen auch die Kosten eine Größenordnung erreichen werden, die eine Abgabe von Ladestrom „for free“ zu einem Luxus werden lässt.

Dort, wo dem Hausgast – häufiger noch externen e-Drivern - das Laden berechnet wird, erfolgt dies nach keinem einheitlichen Standard bzw. Preismodell. In vielen Fällen werden Pauschalbeträge erhoben, was auch darin begründet ist, dass in nur acht Prozent der Fälle, in denen der Gast zur Kasse gebeten wird, ein Abrechnungssystem zur Verrechnung der Ladekosten genutzt wird.

Grundsätzlich herrscht eine realistische Einschätzung, dass der Verkauf von Ladestrom allenfalls ein gewisser Kostenausgleich sein kann, aber für sich gesehen kein Geschäftsmodell darstellt. Die meisten Anbieter erhoffen sich jedoch positive Folge-/Nebeneffekte wie Imagewerbung oder Umsatzsteigerungen im Bereich Gastronomie und Beherbergung.