

## Elektroautos können sich schon heute für Pendler und Autofлотten rechnen

(ddp direct) Berlin, 17. September 2013. Elektroautos können sich für Berufspendler und gewerbliche Flotten schon heute als die kostengünstigere Alternative gegenüber Benzinern erweisen. Die Entwicklung der Verkaufszahlen wird stark von der Entwicklung des Benzin- und Strompreises, der Batteriekosten, der Ladeinfrastruktur und von den gesetzlichen Rahmenbedingungen abhängen. Konkrete Zahlen dazu liefern die ?Markthochlaufszszenarien für Elektrofahrzeuge? des Fraunhofer ISI, welche die Nationale Plattform Elektromobilität in einer am 17. September 2013 veröffentlichten Stellungnahme als wichtige Planungsbasis beurteilt. Die Schritte zu einem Gesamtsystem Elektromobilität hat die NPE zeitgleich in einer Roadmap zusammengefasst.

Elektroautos sind in der Anschaffung teurer als Benziner, jedoch sparsamer in den Betriebskosten. Deshalb entscheidet ? abgesehen von der Faszination an der innovativen und umweltfreundlichen Mobilitätsform ? der Vergleich der Gesamtkosten über die Verkaufszahlen. Während die sogenannten First Mover Mehrkosten akzeptieren, zählt für die überwiegende Mehrheit der Kunden hauptsächlich der Vergleich des Gesamtpreises aus Anschaffungs- und Betriebskosten.

Diese sogenannte Gesamtkostenlücke hat das Fraunhofer-Institut für System- und Innovationsforschung ISI nun für unterschiedliche Fahrprofile berechnet: Unter den Privatkunden lohnen sich Elektroautos schon heute für Berufspendler aus dem Großraum der Städte, die einen eigenen Garagenplatz haben und regelmäßig zur Arbeit pendeln. Zweitens sind Elektroautos für gewerbliche Flotten vorteilhaft ? sie machen 30 Prozent des Neuwagenmarkts aus. Beide Fahrprofile kombinieren eine hohe jährliche Fahrleistung (derzeit ab 15.000 km) und regelmäßige tägliche Strecken, die auch Plug-In-Hybrids oder Elektroautos mit Range-Extendern zu mindestens 80 Prozent elektrisch zurücklegen. Im Laufe der Jahre werden Elektroautos für immer weitere Kundenkreise interessant, weil die Infrastruktur wächst, die Reichweite steigt und die Gesamtkosten weiter sinken.

Die Studie berechnet mit Blick auf die Zielmarke von einer Million Fahrzeugen bis 2020, wie die verkauften Stückzahlen bei unterschiedlichen Rahmenbedingungen schwanken: Um 10 Prozent kostengünstigere Batterien bis 2020 bedeuten ein Plus von fast 250.000 Elektroautos. Höhere Treibstoffpreise von zehn Prozent treiben den Absatz von Elektroautos um knapp 245.000 hoch, während gleichermaßen höhere Strompreise die Stückzahlen wiederum um rund 120.000 E-Autos drücken. Die Berechnungen des Fraunhofer Instituts haben 160 dieser Einflussfaktoren berücksichtigt, darunter auch Anreize von Seiten des Gesetzgebers. Sonderabschreibungen erwiesen sich als besonders wirkungsvolles Förderinstrument.

Unter den Varianten der Elektrofahrzeuge dominieren bei Kleinwagen rein batterieelektrische Fahrzeuge, während in der Mittel- und Oberklasse Plugin-Hybrids und Elektroautos mit Range Extender vorn liegen. Anders in gewerblichen Flotten ? dort haben rein batterieelektrische Autos auch im wichtigen Mittelklasse-Segment einen erheblichen Anteil. Insgesamt machen Plugin-Hybrids oder Range Extender rund drei Viertel des Bestands 2020 aus, die bei den überwiegenden Strecken des Alltags im elektrischen Fahrmodus bewegt werden.

?Wir können die Million Elektroautos bis 2020 erreichen und sogar übertreffen ? wenn wir günstige Rahmenbedingungen schaffen?, sagte Henning Kagermann, Vorsitzender der NPE und Präsident der Deutschen Akademie der Technikwissenschaften. ?Nun haben wir ein genaueres Bild der Einflussfaktoren. Die Markthochlaufszszenarien bestätigen das Arbeitsprogramm der Nationalen Plattform Elektromobilität, das wir nun in einer systemischen Roadmap zusammengefasst haben.?

Die Roadmap fügt die Einzelfacetten der insgesamt sieben NPE-Arbeitskreise in einem griffigen Gesamtbild zusammen. Um dieser Querschnittsaufgabe gerecht zu werden, haben in einem übergreifenden Arbeitskreis ?Systemischer Ansatz? Vertreter der etablierten Arbeitsgruppen und zusätzliche Experten eine Vision der E-Mobilität 2020 entworfen. Die Roadmap beschreibt den Weg dorthin. Sie benennt die vordringlichen Handlungsfelder, die von Industrie, Politik und Gesellschaft gemeinschaftlich vorangetrieben werden müssen und gibt eine Orientierung über den Zeitrahmen der einzelnen Schritte.

Ausgehend von den ersten Kunden, für die schon heute das Elektroauto im Vorteil ist, soll ein Gesamtsystem Elektromobilität entstehen, das die Menschen und ihre Mobilitätsbedürfnisse in den Mittelpunkt stellt. Wie muss bis dahin die öffentliche Ladeinfrastruktur mitwachsen? Was folgt daraus für die Stadtplanung? Lässt sich eine Mobilitätskarte entwickeln, damit Bürgerinnen und Bürger das Elektroauto mit anderen Verkehrsträgern frei kombinieren können? Wie lassen sich nicht-monetäre Anreize wie beispielsweise freie Parkplätze für E-Autos verwirklichen? Von den Technologien rund um das Elektroauto über die Infrastruktur bis hin zu Normen, Standards, Bildung und rechtlichen Rahmenbedingungen ? die NPE hat die einzelnen Bausteine für das System Elektromobilität benannt, viele Forschungsprogramme, Initiativen und Förderprogrammen laufen bereits. Die Roadmap fasst nun das Arbeitsprogramm in der Marktvorbereitung bis 2014, während des Markthochlaufs bis 2017 und den Weg zum Gesamtsystem Elektromobilität 2020 zusammen.

Mit der Fraunhofer-Studie liegen klar definierte Fahrprofile für die Markthochlaufphase und Zahlen über den Einfluss von 160 Rahmenbedingungen vor, während die Roadmap Schritte zum Gesamtsystem aufzeigt. Henning Kagermann: ?Wir sind auf dem Weg. Für einen optimalen Abschluss der Marktvorbereitung bis Ende 2014 brauchen wir eine eigene Kennzeichnung von Elektroautos, die Transparenz bei den verkauften Modellen schafft und Anreize wie eigene Parkplätze für Elektroautos erst ermöglicht. Sonderabschreibungen oder auch die stärkere Berücksichtigung von Elektroautos in öffentlichen Flotten haben sich als besonders effiziente Förderinstrumente erwiesen ? damit kann die Bundesregierung der Elektromobilität einen zusätzlichen Schub verleihen.?

Die Nationale Plattform Elektromobilität wird über die Position Deutschlands zum Abschluss der Marktvorbereitung Ende 2014 detailliert berichten. Die Modellrechnungen der nun vorliegenden Studie wird dort ebenso einfließen wie das Marktgeschehen der kommenden Monate und die Erfahrungen aus den Schaufensterprojekten der Elektromobilität. Auf dieser Basis wird die NPE gegebenenfalls weitere Maßnahmen vorschlagen, mit der sich die Entwicklung der Elektromobilität, eines Leitmarkts und einer deutschen Leitanbieterschaft noch weiter stimulieren lässt.

Shortlink zu dieser Pressemitteilung:  
<http://shortpr.com/o1ck1u>

Permanentlink zu dieser Pressemitteilung:  
<http://www.themenportal.de/politik/elektroautos-koennen-sich-schon-heute-fuer-pendler-und-autofлотten-rechnen-38263>

=== Vision und Roadmap der Nationalen Plattform Elektromobilität (Dokument) ===

Shortlink:  
<http://shortpr.com/wllzdh>

Permanentlink:

<http://www.themenportal.de/dokumente/vision-und-roadmap-der-nationalen-plattform-elektromobilitaet>

=== Elektromobilität in Deutschland - Ergebnisse aus einer Studie zu Szenarien der Marktentwicklung (Dokument) ===

Shortlink:

<http://shortpr.com/9uvaq7>

Permanentlink:

<http://www.themenportal.de/dokumente/elektromobilitaet-in-deutschland-ergebnisse-aus-einer-studie-zu-szenarien-der-marktentwicklung>

## **Pressekontakt**

acatech - Deutsche Akademie der Technikwissenschaften

Herr Christoph Uhlhaas  
Unter den Linden 14  
10117 Berlin

[uhlhaas@acatech.de](mailto:uhlhaas@acatech.de)

## **Firmenkontakt**

acatech - Deutsche Akademie der Technikwissenschaften

Herr Christoph Uhlhaas  
Unter den Linden 14  
10117 Berlin

[acatech.de](http://acatech.de)  
[uhlhaas@acatech.de](mailto:uhlhaas@acatech.de)

acatech vertritt die deutschen Technikwissenschaften im In- und Ausland in selbstbestimmter, unabhängiger und gemeinwohlorientierter Weise. Als Arbeitsakademie berät acatech Politik und Gesellschaft in technikwissenschaftlichen und technologiepolitischen Zukunftsfragen. Darüber hinaus hat es sich acatech zum Ziel gesetzt, den Wissenstransfer zwischen Wissenschaft und Wirtschaft zu unterstützen und den technikwissenschaftlichen Nachwuchs zu fördern. Zu den Mitgliedern der Akademie zählen herausragende Wissenschaftler aus Hochschulen, Forschungseinrichtungen und Unternehmen. acatech finanziert sich durch eine institutionelle Förderung von Bund und Ländern sowie durch Spenden und projektbezogene Drittmittel. Um die Akzeptanz des technischen Fortschritts in Deutschland zu fördern und das Potenzial zukunftsweisender Technologien für Wirtschaft und Gesellschaft deutlich zu machen, veranstaltet acatech Symposien, Foren, Podiumsdiskussionen und Workshops. Mit Studien, Empfehlungen und Stellungnahmen wendet sich acatech an die Öffentlichkeit.

2010 formulierte die Akademie in ihrer Stellungnahme Elektromobilität erstmals das Ziel einer Leitanbieterschaft Elektromobilität. Am 3. Mai 2010 gründete die Bundesregierung die Nationale Plattform Elektromobilität, deren Vorsitz acatech Präsident Henning Kagermann übernahm.