

Inhalt

Vorwort	3
Die aktuelle Situation	3
Klimaschutzziele	5
Drohende Fahrverbote	6
Konkurrenz und Nachfragesituation auf den internationalen Absatzmärkten	6
Ladeinfrastruktur und -dauer	7
Kosten	8
Forderungen des ACE	9
Langfristige Ziele	9
Abschied vom Verbrenner	
Strom-Mix	
Strom-ivitx	
Mittel- und kurzfristige Ziele	9
Anteil der Elektrofahrzeuge in Flotten erhöhen	9
Bessere Aufklärung der Verbraucher	10
Verlängerung der Kaufprämie	10
Kfz-Besteuerung, die saubere Antriebe fördert	10
Ladeinfrastruktur verbessern	11
Bundeseinheitliche Kennzeichnung "sauberer" Fahrzeuge	12
Fazit	13

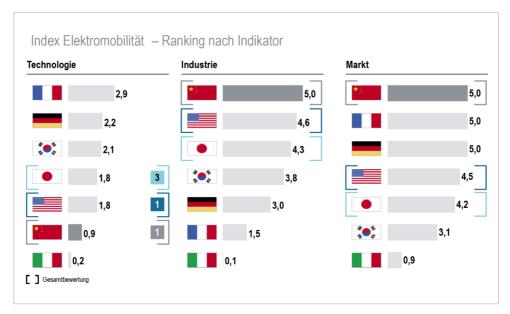
Vorwort

Im Koalitionsvertrag kündigt die Bundesregierung an, die Elektromobilität in Deutschland voranbringen und die bestehende Förderkulisse aufstocken und ergänzen zu wollen. Sie will den Aufbau einer flächendeckenden Lade- und Tankinfrastruktur intensivieren, die Errichtung von privaten Ladesäulen fördern und erleichtern und die gesetzlichen Bedingungen für benutzerfreundliche Bezahlsysteme verbessern. Angesichts des mangelnden Erfolgs der bisher umgesetzten Ideen und Konzepte für den Umstieg auf die Elektromobilität begrüßt der ACE Auto Club Europa diese Bekenntnisse der Bundesregierung ausdrücklich und fordert sie auf, diesen schnell Taten folgen zu lassen.

Mit mehr als 630.000 Mitgliedern¹ sind wir Deutschlands zweitgrößter Mobilitätsclub: Egal ob mit Auto, Bus, Bahn, Fahrrad, Pedelec, Flieger oder Motorrad unterwegs, als Mobilitätsbegleiter bietet der ACE jederzeit Schutz, damit es weitergeht. Unsere Kernleistung ist die Pannenhilfe.

Die aktuelle Situation

Die ursprüngliche Zielmarke der Bundesregierung, bis zum Jahr 2020 eine Million Elektro-Pkw auf Deutschlands Straßen zu bringen, ist angesichts der aktuellen Zulassungszahlen (53.861 E-Autos im Januar 2018²) nicht zu erreichen. Noch immer sind sie teuer, haben kürzere Reichweiten und der Ladevorgang ist durch fehlende



Die Gesamtführung im Index Elektromobilität 2018 liegt unverändert bei China. Während Frankreich im Indikator Technologie Platz 1 erreicht, ist China weiterhin in den Indikatoren Industrie und Markt vorn. (Quelle: fka, Roland Berger: Index Elektromobilität 2018)

	Deutschland			EU		
Ziele	2020	2030	2050	2020	2030	2050
Treibhausgase						
Treibhausgasemissionen im Vergleich zu 1990	mind. - 40 %	mind. - 55 %	mind80 bis -95 %	-20 %	-40 %	-80 bis -95 %
Steigerung des Anteils EE a	m Energieverbra	uch				
Anteil erneuerbarer Energien am Bruttoendenergie- verbrauch	18 %	30 %	60 %	20 %	27 %	
Reduktion des Energieverb	rauchs und Steig	erung der Energ	ieeffizienz			
Senkung des Primär- oder Endenergieverbrauchs (P/EEV)	-20% PEV ggü. 2008		-50% PEV ggü. 2008	20% (Energie- effizienz- steigerung ggü. business- as-usual)	27% (Energie- effizienz- steigerung ggü. business- as-usual)	

KLIMASCHUTZ IN ZAHLEN | KLIMAZIELE DEUTSCHLAND - EU

Weitere Informationen zum Klimaschutz in Deutschland finden Sie in der Gesamtpublikation "Klimaschutz in Zahlen" www.bmub.bund.de/service/publikationen/broschueren-bestellen/

Quelle: BMU

Ladestationen, lange Ladezeiten sowie uneinheitliche Bezahlsysteme deutlich komplizierter, als mal eben zu tanken. Weder die Kaufprämie von 4.000 Euro noch die Befreiung von der Kfz-Steuer für 10 Jahre konnten das auffangen.

Das Festhalten der deutschen Bundesregierung und der deutschen Automobilindustrie am Verbrennungsmotor hat nicht dazu beigetragen, die Akzeptanz und das Vertrauen der Verbraucher in die Technologie zu fördern. Auch wurden in der Vergangenheit keine ernsthaften Anstrengungen unternommen, attraktive elektrische Fahrzeugmodelle und eine entsprechende Infrastruktur zu entwickeln.

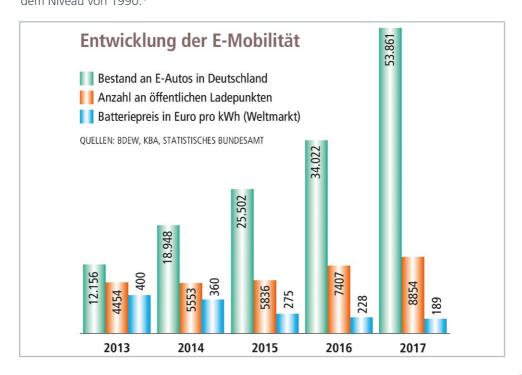
Die gegenwärtige Situation ist geprägt von

- konkreten nationalen, europäischen und internationalen Klimaschutzzielen,
- Dieselgate und drohenden Fahrverboten,
- einer starken und wachsenden internationalen Konkurrenz im Bereich der alternativen Antriebe.
- einem unumkehrbaren technologischen
 Wandel und dem Rückzug
 des Verbrennungsmotors auf den internationalen Absatzmärkten
- und der Suche nach einer Vision für die Mobilität der Zukunft, die bezahlbar und nutzerfreundlich ist

Klimaschutzziele

Der Verkehrssektor ist für rund ein Viertel der weltweiten CO₃-Emissionen verantwortlich. Die wirtschafts- und gesellschaftspolitischen Entwicklungen nach 1990 führten zu einer Zunahme des Verkehrs, so dass die hier erzeugten CO₂-Emissionen zwischen 1990 und 2015 global um etwa 75 Prozent anstiegen. In der EU-28 hatten Pkw im Jahr 2015 einen Anteil von aut 61 Prozent an den Emissionen des Straßenverkehrs.3 In Deutschland beträgt sein Anteil am CO₂-Ausstoß rund 20 Prozent und auch hier sind mit mehr als 60 Prozent die Pkw die Hauptverursacher. Und während andere Bereiche wie die Energiewirtschaft und das verarbeitende Gewerbe seit Jahren kontinuierlich ihren CO₃-Ausstoß reduzieren konnten, stagnieren die Emissionen des Verkehrs und lagen noch 2016 auf dem Niveau von 1990.4

Sowohl Deutschland als auch die Europäische Union haben sich dem Pariser Klimaschutzabkommen verpflichtet. Der Anstieg der weltweiten Durchschnittstemperatur soll auf deutlich unter 2 °C begrenzt werden. Zusätzlich hat sich die Bundesregierung mit dem Klimaschutzplan 2050 das Ziel gesetzt, bis zum Jahr 2030 im Verkehrssektor 40 bis 42 Prozent weniger Treibhausgase als im Jahr 1990 zu emittieren. Angesichts der de facto nicht vorhandenen Minderung seit 1990, sowohl auf nationaler als auch auf europäischer Ebene, ist längst deutlich geworden, dass diese Ziele nur mit erheblichen zusätzlichen Anstrengungen zu erreichen sind. Für die individuelle Mobilität der Zukunft werden. klimafreundliche und saubere Antriebe gebraucht.



Drohende Fahrverbote

Um die Grenzwerte für gesundheitsschädliches Stickoxid einzuhalten, sind Fahrverbote für Dieselfahrzeuge zulässig und müssen - soweit die Emissionsgrenzwerte nicht bereits mit anderen Maßnahmen eingehalten werden können – als eine Option bei der Luftreinhalteplanung der Kommunen berücksichtigt werden. Erste Städte haben bereits damit begonnen. Fahrverbote für Euro 3- und 4-Diesel-Pkw zu verhängen. Um zu verhindern, dass ab dem 01.09.2019 auch Euro 5-Diesel-Pkw verboten werden⁵, ist die schnelle Marktdurchdringung alternativer Antriebe, insbesondere von Fahrzeugen mit elektrischem und brennstoffzellenbasiertem Antrieb, ein wichtiger Baustein.

* vor Einführung von Real Driving Emissions, RDE

Konkurrenz und Nachfragesituation auf den internationalen Absatzmärkten

Der Diesel ist ein zunehmend europäisches Phänomen, auf Deutschlands wesentlichen Absatzmärkten hingegen spielt er keine große Rolle. Insgesamt ist der Verbrennungsmotor auf den internationalen Absatzmärkten auf dem Rückzug⁶. Ein Blick auf den elektrischen Fortschritt der Automobilindustrie weltweit zeigt, dass der bestplatzierte deutsche Hersteller auf Rang 7 zu finden ist.⁷ Die deutschen Automobilhersteller sind in den zentralen Märkten kein Marktführer und bisher ebenso wenig aktiv in den wertschöpfungsrelevanten Bereichen Batterie- und Antriebstechnik. Eine Qualifizierungsoffensive

Ouelle: Umweltbundesamt

Quelle: HBEFA 3.3 (24.04.2017)



Quelle: BDEW-Erhebung Ladeinfrastruktur, Stand 30. Juni 2017

für die Beschäftigten hat es bisher nicht gegeben. Angesichts der aktuellen Bedeutung der deutschen Automobilindustrie für die Sicherung des Wachstums und der Beschäftigung und damit des Wohlstands in Deutschland gibt diese strategische Ausrichtung Grund zur Sorge.

Ladeinfrastruktur und -dauer

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge gilt weiterhin als ein zentrales Hemmnis für den Durchbruch der Elektromobilität. Die Bundesregierung fördert den Ausbau der öffentlichen Ladeinfrastruktur derzeit mit der Förderrichtli-

nie Ladeinfrastruktur⁸, deren zweiter Aufruf zur Antragseinreichung am 30. Oktober 2017 endete. Fördermittel erhalten auch Kommunen für die Beschaffung von Elektrofahrzeugen und die Errichtung der für die Fahrzeuge notwendigen Ladeinfrastruktur.

Der Bundesnetzagentur sind insgesamt 9.377 Ladepunkte (8.103 Normalladepunkte; 1.274 Schnellladepunkte) für Elektrofahrzeuge an 4.666 öffentlich zugänglichen Ladeeinrichtungen bekannt.⁹

Die Ladedauer ist abhängig von Batterie, Ladetechnik und -leistung. Mit normalem Haushaltsstrom ist eine 20-kWh-Batterie nach etwa sechs Stunden und an öffentlichen Säulen nach etwa ein bis zwei Stunden aufgeladen. An Schnellladesäulen dauert der Vorgang 10 bis 30 Minuten.¹⁰

Kosten

Primäre Fördermöglichkeit für Elektrofahrzeuge ist die 2016 eingeführte Kaufprämie ("Umweltbonus"), die 4.000 Euro für batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) bzw. 3.000 Euro für Plug-in-Hybride (PHEV) beträgt. Jeweils die Hälfte dieser Beträge wird netto durch den Verkäufer und per Bonus vom Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) gewährt. Die Prämie gilt für Fahrzeuge von Herstellern, die sich an der Förderung beteiligen. Der Netto-Basislistenpreis darf 60.000 Euro (71.400 Euro brutto) nicht übersteigen. Antragsberechtigt sind Privatpersonen, Unternehmen, Stiftungen, Körperschaften und Vereine.¹¹

Bis zum Stichtag 30. Juni 2018 sind beim BAFA insgesamt 66.029 Anträge für die Kaufprämie eingegangen. 12 Damit liegt die Nachfrage weit hinter den Erwartungen

zurück. Die offenbar unzureichende Ausgestaltung des Förderprogramms wird ergänzt durch das mangelhafte Fahrzeugangebot und die langen Lieferzeiten. Der Umweltbonus läuft bis Juli 2019 und die Fördermittel in ursprünglicher Höhe von 1,2 Milliarden Euro sind noch lange nicht ausgeschöpft.

Die Anschaffungs- und Unterhaltskosten eines Pkw haben eine große Relevanz für die Kaufentscheidung des Verbrauchers. So sprechen der hohe Anschaffungspreis¹³, die geringe Reichweite und eine ungenügende Ladeinfrastruktur noch gegen die Anschaffung eines elektrischen Autos. Allerdings werden die fortschreitende technische Entwicklung und die daraus resultierenden höheren Reichweiten und die sinkenden Kosten, insbesondere für die Batteriespeicher, das Elektroauto zunehmend konkurrenzfähig zum Verbrenner machen. 14 Die Betriebskosten liegen schon heute sehr deutlich unter denen eines Verbrenners.

Um diesen Herausforderungen angemessen zu begegnen und die saubere individuelle Mobilität der Zukunft zu sichern, muss die Bundesregierung die entsprechenden Rahmenbedingungen schaffen.

Forderungen des ACE

Langfristige Ziele

Abschied vom Verbrenner

Strom-Mix

Langfristige Ziele

Abschied vom Verbrenner

Angesichts der in Paris vereinbarten CO₂-Minderungsziele muss es eine verbindliche Verabredung zwischen Unternehmen und Politik zum langfristigen Ausstieg aus der Zulassungspraxis von Fahrzeugen mit fossiler Verbrennungstechnologie geben. Nur wenn ab etwa 2035/2040 keine Verbrenner mehr zugelassen werden, wird das internationale Ziel einer weitgehenden Dekarbonisierung bis 2050 auch im Mobilitätssektor erreichbar sein

Strom-Mix

Damit Elektromobilität tatsächlich zum Klimaschutz beiträgt, muss der Strom für die Produktion und den Antrieb langfristig ausschließlich aus erneuerbaren Quellen stammen und zu wettbewerbsfähigen Preisen zur Verfügung stehen. Der Erfolg der Energiewende und der Verkehrswende bedingen sich gegenseitig.

Für heute gilt: Noch ist der Strom-Mix nicht optimal und deswegen ist das Elektrofahrzeug nicht "sauber". Die Bundesregierung muss daran arbeiten, diesen zu verbessern. Dann wird das Elektro-Fahrzeug in den nächsten 10 bis 20 Jahren sauberer, ohne dass daran eine einzige Schraube gedreht werden muss

Mittel- und kurzfristige Ziele

Anteil der Elektrofahrzeuge in Flotten erhöhen

Bessere Aufklärung der Verbraucher

Verlängerung der Kaufprämie

Kfz-Besteuerung, die saubere Antriebe fördert

Ladeinfrastruktur verbessern

Bundeseinheitliche Kennzeichnung "sauberer" Fahrzeuge

Mittel- und kurzfristige Ziele Anteil der Elektrofahrzeuge in Flotten erhöhen

Um die Nachfragedynamik weiter zu stärken, muss der Anteil der Elektro-Fahrzeuge in den öffentlichen Flotten erhöht werden. Die Bundesregierung muss hier dringend selbst zum Vorbild werden. In ihrem Maßnahmenpaket zur Elektromobilität vom 18. Mai 2016 hatte sie einen zukünftigen Anteil von 20 Prozent Elektrofahrzeugen¹⁵ im Fuhrpark des Bundes festgelegt. 16 Hierfür wurden 100 Millionen Euro bereitgestellt.¹⁷ Zwei Drittel der Ressorts verfehlen dieses Ziel derzeit. Aktuell fahren nur 2,1 Prozent der Fahrzeuge im Fuhrpark der Bundesregierung elektrisch¹⁸. So kann man nicht glaubhaft für die Elektromobilität eintreten. Die Bundesregierung muss jetzt im Rahmen einer Beschaffungsoffensive vorangehen und deutlich stärker in abgasfreie Antriebe investieren, um ihren fossilen Fuhrpark zu modernisieren.

Im Bereich der privaten Flotten ist es sinnvoll, die Kaufprämie für Elektro-Taxen und leichte Elektronutzfahrzeuge zu verdoppeln. Dafür könnten jene Haushaltsmittel verwendet werden, die bisher nicht abgeflossen sind. Für mittelständische Taxiunternehmen und Lieferdienste könnte es auf diese Weise lukrativer werden, ihre Flotten umzustellen. Und gerade deren Fahrzeuge sind es, die durch ihre hohe Anzahl die Luft in den Innenstädten verschlechtern und von denen, wenn sie vermehrt elektrisch unterwegs sind, eine positive Signalwirkung ausgehen könnte.

Bessere Aufklärung der Verbraucher

Die Tatsache, dass sich Verbrenner aktuell besser verkaufen lassen als Autos mit alternativen Antrieben, darf nicht zur Folge haben, dass deren Kaufinteressenten schlecht oder gar gezielt falsch informiert werden. 19 In der aktuellen Phase der Erschaffung eines neuen Systems der Mobilität ist das Konsumentenverhalten und -denken eine der wichtigsten Stellschrauben. Verbraucher müssen bereits bei Kaufinteresse von Herstellern und Verkäufern besser über die Vorteile elektrischer Fahrzeuge informiert werden. Hierfür muss die Bundesregierung geeignete Rahmenbedingungen – analog zur Pkw-EnVKV²⁰ – schaffen. Auch sollte sie die eigene Kommunikationsstrategie zum Thema Elektromobilität anpassen.

Grundsätzlich müssen die gesamten Kosten während der Lebensdauer eines Elektro-Autos stärker in den Blickpunkt rücken. Unter Berücksichtigung der laufenden Kosten werden sie bei dieser Betrachtungsweise trotz höherer Anschaffungskosten künftig günstiger sein als Benziner. Der Hauptgrund: Ladestrom ist deutlich günstiger als Kraftstoff²¹. Die zwei- bis dreimal höhere

Energieeffizienz des Elektroantriebs im Vergleich zum Verbrennungsmotor führt zu einem sinkenden Energieverbrauch und wird sich zu einem Kostenvorteil für den Käufer eines batterieelektrischen Neuwagens summieren. ²² Hinzu kommt die geringere Anzahl an Verschleißteilen, was zu niedrigeren Wartungs- und Reparaturkosten gegenüber konventionellen Pkw führt.

Verlängerung der Kaufprämie

Der ACE befürwortet eine Verlängerung der Kaufprämie über das kommende Jahr hinaus. Von den verfügbaren Mitteln sind bisher erst ca. 100 Mio. Euro verbraucht. Zur weiteren Unterstützung des Markthochlaufs sollte der Umweltbonus über das Jahr 2019 hinaus verlängert werden. Ferner sollte die Kaufprämie für batterieelektrische Fahrzeuge erhöht (8TEuro) und gleichzeitig die Fördergrenze beim Kaufpreis abgesenkt (40TEuro plus Mwst.) werden. Denn es geht um Fahrzeuge für die breite Masse ("Normalverdiener/-innen").

Kfz-Besteuerung, die saubere Antriebe fördert

Grundsätzlich gilt für den ACE: Alle verkehrs-, umwelt-, steuer- und finanzpolitischen Gesetze zur Förderung und Stabilisierung der Automobilität mit fossilem Antrieb müssen überprüft und neu ausgerichtet werden.

Mittelfristig ist eine Reform der Besteuerung von Kraftfahrzeugen erforderlich. Das durch den Bund eingeleitete Gesetzgebungsverfahren²³, mit dem Elektroautos als Dienstwagen gefördert werden sollen, indem sie bei der Besteuerung begünstigt werden, befürworten wir. Bisher muss ein Arbeitnehmer, der seinen Firmenwagen privat nutzt, monatlich ein Prozent des



Listenpreises als geldwerten Vorteil versteuern. Mit dem neuen Gesetz ist für Elektround Hybridfahrzeuge ein halbierter Satz von 0,5 Prozent vorgesehen. Gelten soll dies für Elektro- und Hybridfahrzeuge, die vom 1. Januar 2019 bis zum 31. Dezember 2021 angeschafft oder geleast werden. So könnte der Einstieg in den Massenmarkt gelingen, allerdings spricht sich der ACE vorerst gegen eine zeitliche Befristung aus.

Darüber hinaus ist eine Sonderabschreibung gewerblich genutzter Elektro-Fahrzeuge einzuführen, die Unternehmen im Jahr der Anschaffung geltend machen können

Ladeinfrastruktur verbessern

Der Ladeinfrastrukturaufbau stellt einen Kernbereich nachhaltiger Mobilität dar. Hier sind für den Verbraucher vier Dinge wichtig: Er will eine sichere Technologie, er will schnell laden, wenn es darauf ankommt, er will an möglichst vielen Standorten Ladestationen haben und er möchte, dass die Bezahlung einfach funktioniert.

Um die Elektromobilität ins Rollen zu bringen, ist ein dichtes, einfach zu nutzendes öffentliches Ladenetz wichtig. Auch abseits städtischer Gebiete müssen Elektro-Autofahrer eine ausreichende Anzahl von Ladesäulen vorfinden. Um längere Fahrten auf Fernverkehrsstraßen zu erleichtern, braucht es an diesen Strecken vermehrt Schnellladesäulen. Der ACE fordert deshalb, das Förderprogramm des Bundes für den schnelleren Ausbau der elektrischen Ladeinfrastruktur fortzuführen und aufzustocken. Private Ladeinfrastruktur muss in die Förderung mit einbezogen werden.

Kommunen sind zentrale Akteure bei der Verortung und beim Betrieb von Ladeinfrastruktur. Sie müssen sich rechtzeitig mit dem konzeptionellen Aufbau von Lade-



infrastruktur, geeigneten Standorten und dem benötigten Umfang von Ladeinfrastruktur auseinandersetzen. Mit einer "Bürgermeister-Ladesäule" ist niemandem geholfen.

Die Anforderungen für die Errichtung von Ladeinfrastruktur müssen im Baurecht, Wohnungseigentumsrecht und Mietrecht deutlich erleichtert werden, so dass der Einbau privater Ladepunkte in gemeinschaftlich genutzten Garagen einfacher wird.

Die Abrechnungssysteme für Ladesäulen müssen bundesweit vereinheitlicht und kundenfreundlicher gestaltet werden. Alle Betreiber sollen Echtzeitinformationen zu ihren Ladesäulen verpflichtend auf einer zentralen Online-Plattform einspeisen. An den Ladepunkten muss es möglich sein, ohne vorherige Registrierung oder spezielle Smartphone-App zu bezahlen. Dabei muss auch erkennbar sein, wie hoch der Strompreis ist und wie er sich zusammensetzt. Persönliche Daten müssen beim Bezahlund Ladevorgang geschützt sein.

wartungen spielen bei der Entwicklung eines neuen Systems der Mobilität eine wichtige Rolle. Heute steuern Autofahrer die Tankstelle an, wenn der Tank leer ist. Diese Denkweise gehört bald der Vergangenheit an. An 90 Prozent der Tage im Jahr fahren die Menschen weniger als 100 Kilometer. Dafür reicht das günstige Aufladen an der heimischen Steckdose oder auf der Arbeit vollkommen aus. Nur an den wenigen Tagen, an denen längere Strecken gefahren werden, braucht man eine Schnellladestation. Es wird also nicht nötig sein, die Innenstädte mit Schnellladesäulen vollzustellen.

Bundeseinheitliche Kennzeichnung "sauberer" Fahrzeuge

Saubere Fahrzeuge müssen durch ordnungspolitische Rahmensetzungen (z. B. blaue Plakette) als solche erkennbar gemacht werden. Solche sichtbaren Maßnahmen schaffen Rechtssicherheit in der Phase des Umbruchs und sichern die individuelle Mobilität der Menschen.

Fazit

Die bisherigen Maßnahmen zur Unterstützung der Marktdurchdringung der Elektromobilität haben bislang nicht ausgereicht. Die Bundesregierung hat in ihrem Koalitionsvertrag den richtigen Kurs eingeschlagen. Für die Erreichung der Klimaschutzziele und für eine bessere Luft in den Ballungszentren muss die individuelle Mobilität der Zukunft sauber werden. Elektromobilität ist dabei im Straßenverkehr die derzeit am weitesten entwickelte klimafreundliche

Technologie. Sie gilt es technologisch voran- und den Verbrauchern nahe zu bringen. Durch die Fortschreibung und Intensivierung bestehender Förderprogramme, die Schaffung von Rahmenbedingungen für eine verpflichtende Aufklärung der Verbraucher durch Hersteller und Verkäufer und die Anpassung des Steuersystems an den Klimawandel und die sich wandelnde Mobilität kann das gelingen. So wird individuelle Mobilität auch künftig möglich bleiben.

- 1 Stand 31. Dezember 2017
- 2 Vgl. https://www.kba.de/DE/Presse/Pressemitteilungen/2018/Fahrzeugbestand/pm6_fz_bestand_pm_komplett. html?nn=1837800
- 3 Vql. Weltenergierat, Energie für Deutschland Fakten, Perspektiven und Positionen im globalen Kontext 2018, S. 8
- 4 Vql. Umweltbundesamt: https://www.umweltbundesamt.de/themen/klima-energie/treibhausgas-emissionen
- 5 Laut Urteil des Bundesverwaltungsgerichts in Leipzig zu Düsseldorf kommen zonale Verbote für Euro-5-Fahrzeuge nicht vor dem 1.9.2019 in Betracht. (Punkt 29, Seite 17)
- 6 Vgl. https://s3.eu-central-1.amazonaws.com/www.ace.de/dokumente/presse/ACE-Fact-Sheet-Geplante-Zulassungsverbote-Verbrennungsmotoren.pdf
- 7 Vgl. https://www.automobilwoche.de/article/20180508/NACHRICHTEN/180509918/alixpartners-elektrifizierungs-in dex---hersteller-ranking-diese-autobauer-haben-bei-der-e-mobilitaet-die-nase-vorn, 08.05.2018
- 8 Vgl. https://www.now-gmbh.de/content/3-bundesfoerderung-ladeinfrastruktur/1-foerderrichtlinie-foerderaufrufe/ foerderrichlinie-ladeinfrastruktur-vom-13.02.2017.pdf
- 9 Vgl. http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/009/1900986.pdf, Stand: 7. Februar 2018
- 10 Vql. http://nationale-plattform-elektromobilitaet.de/themen/ladeinfrastruktur/
- 11 Vql. http://www.bafa.de/DE/Energie/Energieeffizienz/Elektromobilitaet/elektromobilitaet_node.html
- 12 Vgl. http://www.bafa.de/SharedDocs/Downloads/DE/Energie/emob_zwischenbilanz. pdf;jsessionid=0CF87344FFE4B2D9547E13D061DCF78D.1_cid362?__blob=publicationFile&v=32
- 13 Innerhalb der zwei Jahre seit dem Start des Umweltbonus lag der Mittelwert beim BAFA-Listenpreis für Elektrofahrzeuge bei rund 28.100 Euro und für Plug-in-Hybride bei rund 39.500 Euro.
- 14 Vgl. vzbv Entwicklung der Pkw-Nutzer-Kosten in Deutschland, Berlin 11.09.2017
- 15 Alle Fahrzeuge, die weniger als 50 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstoßen, so dass auch bestimmte Plug-in-Hybride zählen
- 16 Vgl. http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/093/1809368.pdf, Antwort auf Fragen 19 und 20 auf S. 12
- 17 Vgl. auch: https://www.bundesregierung.de/Webs/Breg/DE/Themen/Jahresbericht_2015_2016/05_Innovationen-Zu kunftsstrategien/8_Elektromobilitaet/_node.html
- 18 Vgl. https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/G/foerderung-elektromobilitaet.html
- 19 Deutscher Bundestag, schriftliche Antwort, S. 3732/3733, 13. Juni 2018
- 20 Vgl. https://www.dw.com/en/car-salesmen-caught-secretly-trash-talking-electric-cars/a-43900299 Pkw-Energiever-brauchskennzeichnungsverordnung
- 21 Vgl. Verbraucherzentrale Bundesvervband, Faktenblatt "Elektroautos Neue Technologie muss Fahrt aufnehmen", September 2017
- 22 Vgl. https://www.agora-verkehrswende.de/presse/pressemitteilungen/elektroauto-und-verbrenner-pkw-im-klima schutzverqleich-e-fahrzeuge-mit-kostenvorteil-von-bis-zu-23/
- 23 Vgl. https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/ Abteilung_IV/19_Legislaturperiode/Gesetze_Verordnungen/JStG-2018/Regierungsentwurf-download.pdf?__ blob=publicationFile&v=4, Seite 6

Impressum

Herausgeber: ACE Auto Club Europa e.V. | Stab Verkehrspolitik | Märkisches Ufer 28 | 10179 Berlin Redaktion: Julia Collingro | Fon:+49 30 278725-19 | julia.collingro@ace.de Alle Fotos: ACE Auto Club Europa e.V. bzw. Quellenangabe am Foto.

Gestaltung & Prepress: ACE Auto Club Europa e.V. | Kommunikation und Marketing | Stand: August 2018



ACE Auto Club Europa e.V. Schmidener Str. 227 70374 Stuttgart www.ace.de

ACE Auto Club Europa e.V. Stab Verkehrspolitik Märkisches Ufer 28 10179 Berlin

Tel.: 030 278 725-19

E-Mail: verkehrspolitik@ace.de