

Presseinformation

## **Expertengremium veröffentlicht Empfehlungen zur Nutzung von Plug-in-Hybridfahrzeugen (PHEV<sup>1</sup>)**

Berlin, 9. Oktober 2020

- **PHEV könnten Wegbereiter für die Elektromobilität und durch den Einsatz alternativer Kraftstoffe Teil des Antriebsportfolios der Zukunft sein.**
- **Durch PHEV kann eine sozialverträglichere Transformation der bestehenden Wertschöpfungsnetzwerke erreicht werden.**
- **Kundinnen und Kunden können schrittweise und ohne Reichweitenangst an die Elektromobilität herangeführt werden.**
- **Es sind Einsparungen von ca. 2,5 bis 2,9 Mio. Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten im Jahr 2030 bei insgesamt rund 3,3 Mio. PHEV im Bestand in Deutschland möglich.**

„Ich freue mich sehr, dass wir mit den 16 NPM-Mitgliedern der Task Force in nur drei Monaten auf Bitten der Bundesregierung einen Bericht mit Empfehlungen zum optimierten elektrischen Nutzungsgrad von Plug-in-Hybridfahrzeugen erarbeiten und vorlegen konnten. Entlang der Themen Fahrzeugtechnik, Lade- und Netzinfrastruktur sowie Nutzungsverhalten haben wir grundlegende Fakten zusammengetragen, um daraus Handlungsempfehlungen abzuleiten. Unsere Untersuchungen, die von externen Gutachtern begleitet wurden, zeigen, dass PHEV im Sinn des Klimaschutzes zur CO<sub>2</sub>-Minderung beitragen können, vorausgesetzt, sie werden mindestens 50 % elektrisch gefahren. Dies gilt insbesondere für die Nutzung als Dienstfahrzeuge,“ erläutert Henning Kagermann, Vorsitzender des Lenkungskreises der NPM.

PHEV können ihre technologischen Stärken und die entsprechenden Umweltvorteile dann ausspielen, wenn sie überwiegend elektrisch gefahren werden. PHEV zeigen nach einer aktuellen Studie im Realbetrieb einen elektrischen Fahranteil von 43 % bei Privatfahrzeugen und von 18 % bei Dienstwagen.

### **Fahrzeugtechnik**

Neu zertifizierte PHEV-Fahrzeugmodelle erreichen eine elektrische Reichweite von rund 50 bis 70 km. Erste Modelle mit einer elektrischen Reichweite von 80 bis 100 km sind bereits verfügbar oder angekündigt. Damit sind 99 % der täglichen Fahrten elektrisch möglich, was 75 % der jährlichen Fahrleistung entspricht. Die Ladedauer ist von der Ladeleistung abhängig. Aktuelle Modelle verfügen größtenteils über eine AC-Ladeleistung von 3,7 bzw. 7,4 kW.

Um den elektrischen Fahranteil zu erhöhen, empfiehlt die NPM für Pkw modellübergreifend e-Reichweiten von ca. 80 bis 100 km anzustreben bei einer Erhöhung der Ladeleistung auf 11 kW (dreiphasig). Zudem sollen verstärkt digitale Dienste im Fahrzeug integriert werden wie beispielsweise der automatisierte Wechsel in den e-Modus in definierten Zonen oder die

---

<sup>1</sup> PHEV (PHEV=Plug-in hybrid electric vehicle) sind Fahrzeuge, die sowohl über einen Verbrennungsmotor als auch über einen Elektromotor angetrieben werden können. Sie verfügen über eine extern aufladbare Batterie.



Bereitstellung von Informationen direkt im Fahrzeug oder per App zu Verbrauch, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Ladeinfrastruktur.

### **Lade- und Netzinfrastruktur**

Zwischen 85 % und 90 % der Ladevorgänge von PHEV erfolgen zu Hause (@home) oder am Arbeitsplatz (@work). PHEV können die öffentliche Ladeinfrastruktur (LIS) problemlos nutzen. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur @home und @work sollte entsprechend vorangetrieben werden. Im Bereich des privaten Ladens zu Hause kann ein flankierendes Förderprogramm für private LIS unterstützen sowie eine zügige Umsetzung des Wohneigentums-Modernisierungsgesetzes (WEMoG) sowie das Gebäude-Elektromobilitätsinfrastruktur-Gesetzes (GEIG). Der Ausbau der Ladeinfrastruktur beim Arbeitgeber kann insbesondere durch die Schaffung steuerlicher Anreize für Arbeitgeber, Ladeinfrastruktur zu errichten, beschleunigt werden.

### **Dienstfahrzeuge**

Studien weisen auf einen größeren Handlungsbedarf bei Dienstfahrzeugen hin. Privat gekaufte PHEV haben zwar eine geringere Fahrleistung, fahren dafür aber häufiger elektrisch.

Hier könnte eine Dienstwagen-Policy für die PHEV-gerechte Nutzung sorgen. Arbeitgeber können zur Steigerung des elektrischen Fahranteils die Ladekosten bei Privat- und Dienstfahrten übernehmen und sollten eine Ladekarte für Dienstwagnutzer/-innen einführen. Durch eine Verkaufs- und Nutzungsberatung von Flottenbetreiber und Nutzer/-innen könnten Nutzungsmuster entwickelt werden, um die Auswahl eines Dienstfahrzeugs an die Bedürfnisse der Mitarbeiter zu knüpfen. Durch mehr Transparenz des Nutzungsverhaltens, könnten Fuhrpark- und Flottenmanager auch das Fahr- und Ladeverhalten optimieren.

Mit entsprechenden Anreizen könnte der elektrische Fahranteil insbesondere bei Dienstwagen erhöht werden. Mögliche Instrumente wären die Anpassung des Umweltbonus und der Innovationsprämie sowie eine Dynamisierung der Dienstwagensteuer. Dafür ist eine sofortige Initiierung eines Monitoring-Prozess zur Nutzung von PHEV notwendig, um eine valide Datenbasis zu erhalten. Über den Zeitpunkt der Anpassungen konnte innerhalb der AG keine Einigkeit erzielt werden.

Der Bericht steht unter <https://www.plattform-zukunft-mobilitaet.de/berichte/> zum Download zur Verfügung.

### **Über die NPM – Nationale Plattform Zukunft der Mobilität**

Die Nationale Plattform Zukunft der Mobilität bringt Experten aus Politik, privatem Sektor, Verbänden, Forschungseinrichtungen und NGOs zusammen, um Konzepte für eine nachhaltige, umwelt- und klimagerechte, bezahlbare und wettbewerbsfähige Mobilität in Deutschland zu entwickeln. Unter dem Vorsitz von Prof. Dr. Henning Kagermann erarbeiten sechs Arbeitsgruppen technologieneutral verkehrsträger-übergreifende Handlungsempfehlungen an Politik, Wirtschaft und Gesellschaft.

#### **Kontakt:**

##### **Alexandra Huß**

Referentin Kommunikation

Büro des Vorsitzenden der Nationalen Plattform Zukunft der Mobilität

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

+49 (0)30 / 206 30 96 86

+49 (0)160 / 714 93 25