



E-Autos: Reichweiten, Regeln, Realität

ARAG Experte Jan Kemperdiek informiert über Elektroautos

Rund **1,8 Millionen** zugelassene Elektroautos fahren auf deutschen Straßen. Jeder **Zweite** entscheidet sich aus ökologischen Gründen für die Anschaffung eines Stromers. Und obwohl die Absatzzahlen durch das plötzliche Ende der staatlichen Förderung Ende 2023 deutlich sanken, ist der Trend zum E-Auto ungebrochen. Für ARAG Experten Jan Kemperdiek ein Anlass, die elektrischen Fahrzeuge einmal unter die Lupe zu nehmen.

Der Trend zum Elektroauto scheint ungebrochen. Wie sehen denn die aktuellen Zahlen aus?

Jan Kemperdiek: Laut KfW-Energiebarometer fährt fast jeder zehnte Haushalt in Deutschland mittlerweile elektrisch. Knapp 30 Prozent aller Neuzulassungen sind reine Elektroautos oder Plug-in-Hybride. Am häufigsten werden E-Autos interessanterweise von 41- bis 50-Jährigen genutzt. Autofahrer die 65 Jahre und älter sind, sind hingegen am skeptischsten, was Elektrofahrzeuge betrifft. Auch bei Nutzfahrzeugen steigt der Elektro-Anteil. Mittlerweile fahren rund 22 Prozent der neu zugelassenen Busse rein elektrisch, bei Lkw sind es sieben Prozent.

Einfluss auf die Nutzung von Elektroautos hat übrigens auch die Wohnsituation: Während die Verbreitungsrate bei Ein- und Zweifamilienhäusern bei 18 Prozent lag, nutzen nur fünf Prozent der Mieter ein E-Auto. Die Zahlen deuten darauf hin, dass es für Mieter noch immer aufwendiger ist, sein Auto zu Hause zu laden, denn um eine Wallbox zu installieren, müssen sie sich mit dem Vermieter oder der Eigentümergemeinschaft abstimmen.

Apropos Wallbox in Mietshäusern: Können sich Vermieter quer stellen, wenn ein oder mehrere Mieter eine solche Box anschaffen wollen?

Jan Kemperdiek: Nein. Jeder Mieter hat einen Anspruch auf den Einbau einer Ladestation an seinem Stellplatz. Vermieter können die Erlaubnis nur in wenigen Ausnahmefällen verweigern. Aber Mieter müssen den Vermieter auf jeden Fall fragen, weil der Einbau einer Wandladestation eine bauliche Veränderung ist. Wer in einem Mehrfamilienhaus mit gemeinsam genutztem Parkraum oder Tiefgarage wohnt, kann sich auch eine Wallbox mit anderen Mietern teilen. Dann sollten mit dem Vermieter vorher einige Fragen geklärt werden, zum Beispiel wer die Kosten für den Einbau übernimmt, wer den Elektriker beauftragt oder mit welcher technischen Lösung entnommene Strommengen auf verschiedene Nutzer aufgesplittet werden können.

Lohnt sich die Anschaffung einer Wallbox überhaupt? Man kann sein E-Auto doch auch einfach über die ganz normale Steckdose laden.

ARAG Verbraucherinformation

Düsseldorf, 28.11.2025 2/4



Jan Kemperdiek: Theoretisch schon. Aber im Vergleich zur Haushaltssteckdose ist die Wallbox vor allem sicherer. Auch beim Laden größerer Strommengen drohen weder Überhitzung noch Kabelbrand. Außerdem kann ein Elektrofahrzeug an einer Wallbox in nur 90 Minuten sehr viel schneller aufgeladen werden, da sie in der Regel an einen Starkstromkreis mit 400 Volt bei 32 Ampere angeschlossen wird. Zum Vergleich: An einer normalen 220-Volt-Haushaltssteckdose kann der Ladevorgang bis zu 20 Stunden dauern. Und günstiger ist das heimische Stromtanken an der Wallbox unter Umständen auch. So kann man beispielsweise den Zeitpunkt des Ladens so programmieren, dass man den günstigeren Nachtstromtarif nutzt.

Für reine Elektroautos fallen ab der Erstzulassung zehn Jahre lang keine Kraftfahrzeugsteuern an. Wie lange gilt diese Regelung noch?

Jan Kemperdiek: Mit der Neuregelung des Kraftfahrzeugsteuergesetz (Paragraf 3d) werden neu zugelassene oder umgerüstete Elektroautos bis Ende 2030 von der Kraftfahrzeugsteuer befreit. Bisher endete die Frist im Dezember 2025. Und die maximal zehnjährige Steuerbefreiung endet nun nicht mehr Ende 2030, sondern ist bis längstens zum 31. Dezember 2035 begrenzt. Wer sich also frühzeitig ein E-Auto anschafft, profitiert am meisten.

Gilt die Steuerbefreiung auch für Plug-in-Hybride?

Jan Kemperdiek: Nein, Plug-in-Hybride sind nicht steuerbefreit. Aber aufgrund ihres geringeren CO₂-Ausstoßes sind sie steuerlich ebenfalls günstiger als Verbrenner. Wer sein Elektrofahrzeug im Betrieb beim Arbeitgeber auflädt, bekommt zudem nicht nur die „Tankfüllung“ umsonst, sondern muss den abgezapften Strom nicht einmal als geldwerten Vorteil versteuern, wie es bei anderen Arbeitgeber-Vergünstigungen wie zum Beispiel bei Dienstwagen der Fall ist.

Gibt es weitere Vergünstigungen für Elektroautos, die ein Kaufanreiz für Autofahrer sein könnten?

Jan Kemperdiek: Die gibt es in der Tat. Halter von reinen Elektrofahrzeugen können seit 2022 sogenannte THG-Quoten (Treibhausgasminderungs-Quoten) verkaufen, die sie für den klimafreundlichen Betrieb ihres Fahrzeugs erhalten. Hierfür müssen sie sich bei ihrem Stromanbieter oder einem spezialisierten Unternehmen anmelden und mit der Zulassungsbescheinigung Teil 1 nachweisen, dass sie im Besitz eines Elektroautos sind.

Dürfen Arbeitnehmer ihr privates E-Auto am Arbeitsplatz laden?

Jan Kemperdiek: Grundsätzlich ist es nicht verboten, sein Elektroauto während der Arbeitszeit am Firmenparkplatz laden zu lassen. Allerdings besteht kein allgemeiner gesetzlicher Anspruch darauf. Wenn ein Arbeitgeber eine Lademöglichkeit anbietet, bleibt das kostenlose oder verbilligte Stromtanken derzeit sogar steuerfrei, sofern es zusätzlich zum Gehalt gewährt wird. Bei einem Entgelt für den Strom muss der Arbeitgeber die abgegebene Energiemenge eichrechtskonform erfassen und genau abrechnen. Arbeitnehmer sollten aber unbedingt vor dem Laden klären, ob eine

ARAG Verbraucherinformation

Düsseldorf, 28.11.2025 3/4



Abrechnung erfolgt, ob Kosten übernommen werden und ob es Regeln für Ladezeiten gibt.

Der Winter steht vor der Tür. Worauf sollten E-Auto-Fahrer achten?

Jan Kemperdiek: Niedrige Temperaturen können die Reichweite von Elektroautos deutlich reduzieren. Sinkt das Thermometer, benötigt die Batterie mehr Energie, um sich selbst und das Fahrzeug zu erwärmen. Heizungen, Sitzwärmer und Gebläse belasten den Akku zusätzlich. Daher kann die Reichweite im Winter je nach Modell um bis zu einem Drittel schrumpfen. Um dennoch stressfrei ans Ziel zu kommen, empfehle ich, das Fahrzeug bereits während des Ladevorgangs vorzuheizen, da dabei Strom aus dem Netz und nicht aus der Batterie genutzt wird. Außerdem sollten Fahrer rechtzeitig nachladen und vorausschauend fahren, um Energie zu sparen.

Auch beim Reifenwechsel gibt es ja eine Besonderheit bei E-Autos. Welche ist das?

Jan Kemperdiek: Wer ein Hybrid- oder Elektroauto fährt, sollte auf keinen Fall die Reifen selbst wechseln, denn hier ist lebensgefährliche Hochspannung im Spiel! Der Reifenwechsel am E-Auto sollte nur von einer Werkstatt durchgeführt werden, die eine sogenannte Hochvolt-Qualifizierung vorweisen kann. Dazu gehört nicht nur elektrotechnisch unterwiesenes Personal, sondern eine spezielle Ausstattung. Da nicht alle Werkstätten den Hochvoltschein haben, muss man unter Umständen auf seine Lieblingswerkstatt verzichten.

Sind E-Autos eigentlich gefährlicher als Verbrenner und geht von ihnen eine erhöhte Brandgefahr aus?

Jan Kemperdiek: Tritt bei Elektroautos – beispielsweise in Folge eines Auffahrunfalls – ein Defekt auf, wird der Stromfluss der Batterie sofort automatisch unterbunden. Daher geht von zertifizierten Elektrofahrzeugen keine größere Brandgefahr als von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor aus. Auch zertifizierte und fachmännisch installierte Ladeeinrichtungen können selbst in Tiefgaragen bedenkenlos betrieben werden. So kann übrigens auch die Nutzung einer Tiefgarage durch Elektroautos von einer Eigentümerversammlung nicht generell untersagt werden (Amtsgericht Wiesbaden, Az.: 92 C 2541/21). Aber auch wenn die Brandgefahr von E-Autos nicht komplexer oder gefährlicher ist als der Brand herkömmlich betriebener Kraftfahrzeuge, ist es doch etwas schwieriger, ein brennendes Elektrofahrzeug zu löschen.

Grundsätzlich können zwar auch E-Fahrzeuge von den Einsatzkräften der Feuerwehr gelöscht werden, aber es wird mehr Wasser über einen längeren Zeitraum benötigt, bis das betroffene Elektro- oder Hybridfahrzeug keine Gefahr mehr darstellt. Der Grund ist die Möglichkeit einer sogenannten Rückzündung, bei der sich die Lithium-Ionen-Batterie über Tage oder sogar Wochen erneut entzünden kann. Daher sollte es in Abschleppunternehmen immer auch eine Fachkraft im Bereich der Hochvoltsysteme geben.

ARAG Verbraucherinformation

Düsseldorf, 28.11.2025 4/4



Was passiert eigentlich, wenn man mit einem E-Auto liegen bleibt? Kann man den „normalen“ Pannendienst rufen?

Jan Kemperdiek: Zunächst einmal sollte ein kleiner Notfallkoffer auch beim Stromer immer an Bord sein. Dieser könnte neben den üblichen Utensilien wie Warndreieck und Erste-Hilfe-Kasten auch ein mobiles Ladegerät, Verlängerungskabel und gegebenenfalls Adapter für unterschiedliche Steckertypen enthalten. Und wenn man einen Pannendienst rufen muss, sollte man darauf achten, dass dieser speziell für Elektrofahrzeuge geschultes Personal hat. Aber auch viele E-Auto-Hersteller bieten spezielle Pannendienste für ihre E-Fahrzeuge an, die ihre liegen gebliebenen Kunden kostenlos zur nächsten Ladestation bringen oder die Batterie mit mobilen Ladegeräten vor Ort wieder flott machen.

Weitere interessante Informationen unter:

<https://www.arag.de/versicherungs-ratgeber/>

Sie wollen mehr von den ARAG Experten lesen oder hören?
Dann schauen Sie im [ARAG newsroom](#) vorbei.

Ihre Ansprechpartnerin

Jennifer Kallweit

Konzernkommunikation/Marketing ARAG SE

Fachreferentin Kommunikation/Verbraucher-PR

Telefon: 0211 963-3115

E-Mail: Jennifer.Kallweit@ARAG.de www.ARAG.com

Sie möchten unsere Verbraucher-Informationen nicht mehr erhalten? Melden Sie sich [hier](#) ab.

Die ARAG ist das größte Familienunternehmen in der deutschen Assekuranz und versteht sich als vielseitiger Qualitätsversicherer. Sie ist der weltweit größte Rechtsschutzversicherer. Aktiv in insgesamt 19 Ländern – inklusive den USA und Kanada – nimmt die ARAG über ihre internationalen Niederlassungen, Gesellschaften und Beteiligungen in vielen internationalen Märkten mit ihren Rechtsschutzversicherungen und Rechtsdienstleistungen eine führende Position ein. Ihren Kunden in Deutschland bietet die ARAG neben ihrem Schwerpunkt im Rechtsschutzgeschäft auch eigene einzigartige, bedarfsorientierte Produkte und Services in den Bereichen Komposit und Gesundheit. Mit mehr als 6.100 Mitarbeitenden erwirtschaftet der Konzern ein Umsatz- und Beitragsvolumen von über 2,8 Milliarden €.

ARAG SE ARAG Platz 1 · 40472 Düsseldorf **Aufsichtsratsvorsitzender** Dr. Dr. h. c. Paul-Otto Faßbender
Vorstand Dr. Renko Dirksen (Vorsitzender) · Dr. Matthias Maslaton · Wolfgang Mathmann · Dr. Shiva Meyer ·
Hanno Petersen · Dr. Joerg Schwarze

Sitz und Registergericht Düsseldorf · HRB 66846 · USt-ID-Nr.: DE 119 355 995