

Mobilität | 10.11.2022 | Lesezeit 3 Min.

Emissionen senken mit Elektroautos in Europa

Um die europäischen Klimaziele zu erreichen, braucht es große CO₂-Einsparungen im Verkehrssektor. Das soll vor allem dadurch gelingen, dass Verbrenner durch Elektroautos ersetzt werden. Die EU-Mitgliedsstaaten sind beim Umstieg auf die E-Mobilität unterschiedlich weit vorangekommen. Das Nicht-EU-Mitglied Norwegen könnte als Vorbild dienen, aber auch dort gibt es Licht und Schatten.

Die Europäische Union will ihren CO₂-Ausstoß Stück für Stück senken. Für den Verkehrssektor hat sie sich ambitionierte Ziele gesetzt. Die Gesamteinsparung wird dabei auf nationale Ebene heruntergebrochen, nicht jedes Mitglied ist deshalb gleichermaßen betroffen. Im Westen und Norden sind die EU-Vorgaben strenger als im Osten:

Bis 2030 soll Schweden seine Emissionen im Verkehrssektor gegenüber 2005 um 40 Prozent reduzieren. Bulgarien muss dagegen nichts einsparen.

Deutschland soll die Emissionen um 38 Prozent verringern und hat damit eines der ambitioniertesten Ziele.

Verschiebung der Emissionen

Im Schnitt verursacht der Straßenverkehr 95 Prozent aller dem Verkehrssektor zuzuordnenden Emissionen. Entsprechend setzen die EU-Staaten hier an. Um die EU-

Ziele zu erreichen, soll vor allem der Anteil der Elektroautos in den Fahrzeugflotten der einzelnen Länder wachsen. Denn: Die Emissionen von Autos mit Elektroantrieb fallen wegen der Logik der Sektorentrennung im Stromsektor an, deshalb gelten diese Pkw im Verkehr als Null-Emissions-Fahrzeuge.

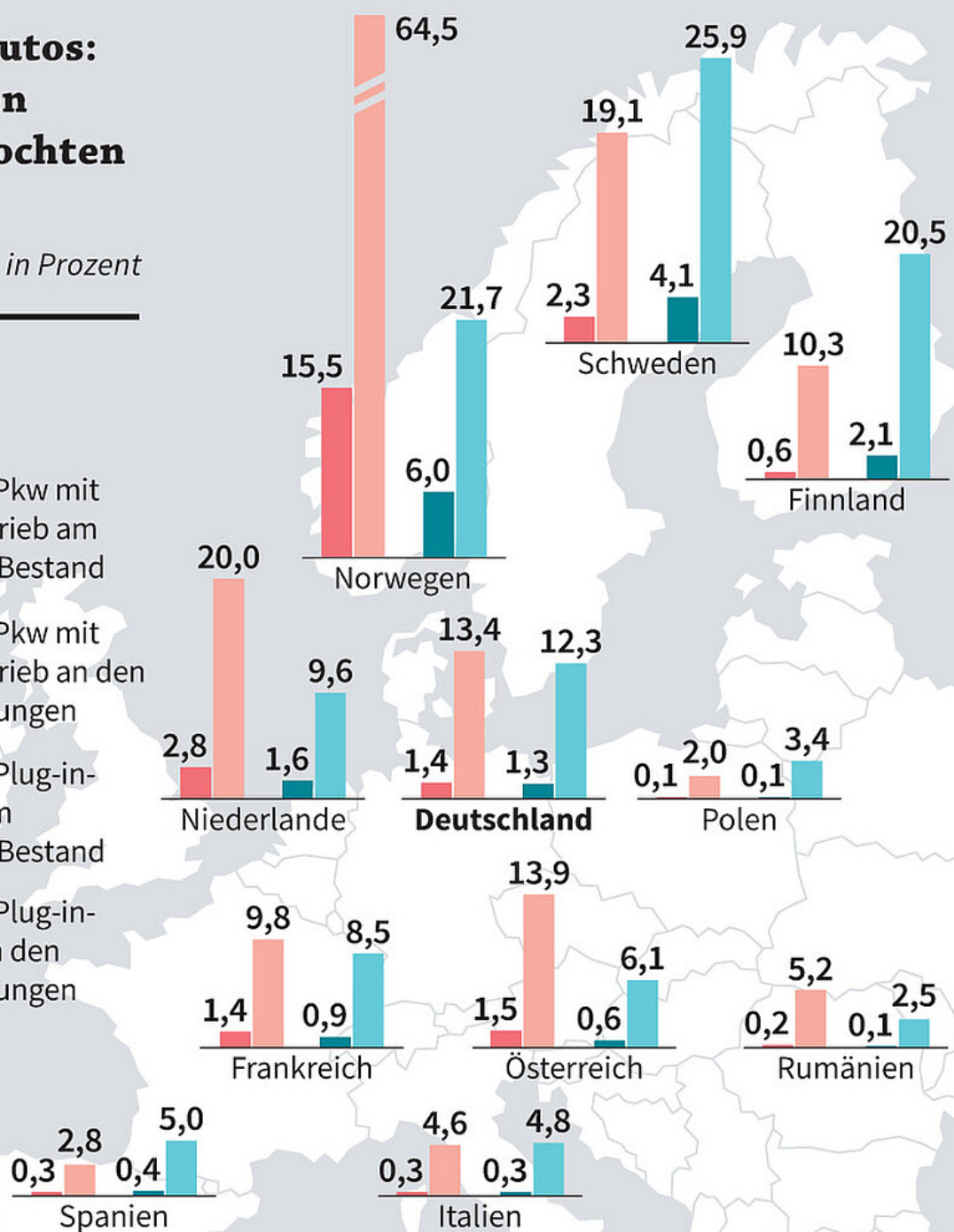
Sucht man nach einem Land, das beim Umstieg auf E-Mobilität besonders weit ist, lohnt ein Blick in den Norden Europas - über die EU-Grenzen hinaus (Grafik):

In Norwegen hatten im Jahr 2021 bereits 65 Prozent der neu zugelassenen Pkw einen Elektroantrieb. Dazu kamen knapp 22 Prozent Plug-in-Hybride.

Elektroautos: Norwegen unangefochten vorn

im Jahr 2021 in Prozent

- Anteil der Pkw mit Elektroantrieb am gesamten Bestand
- Anteil der Pkw mit Elektroantrieb an den Neuzulassungen
- Anteil der Plug-in-Hybride am gesamten Bestand
- Anteil der Plug-in-Hybride an den Neuzulassungen



Länderauswahl

Quelle: European Alternative Fuels Observatory
© 2022 IW Medien / iwd

iwd

In der EU war Schweden mit gut 19 beziehungsweise 26 Prozent im vergangenen Jahr Spitzenreiter in Sachen E-Mobilität.

Reine Verbrenner sind in Norwegen bei den Neuzulassungen inzwischen ein Nischenprodukt. Und auch fast 16 Prozent der gesamten Flotte fahren bereits komplett elektrisch, 6 Prozent als Plug-in-Hybrid. Also alles super bei den Skandinaviern? Nicht ganz. Denn der massive Ausbau der E-Mobilität hat seinen Preis. Studien beziffern die Kosten der Förderung von Elektroautos im Jahr 2019 auf mehr als 1.300 Euro je gesparte Tonne CO₂ in Norwegen. Zum Vergleich: Für diese Summe

könnte man zwischen 15 und 20 Tonnen CO₂ in den unter den europäischen Emissionshandel fallenden Branchen einsparen.

In Skandinavien haben Plug-in-Hybride einen vergleichsweise hohen Anteil an den Neuzulassungen und Fahrzeugflotten. In den Niederlanden oder Frankreich verkaufen sich reine Stromer besser.

Trotz der hohen Kosten wird der Kauf von Elektroautos in Europa weiter gefördert, denn es fehlt an Alternativen, um Emissionen zu reduzieren. Nirgends wird aber so viel Geld in die Subventionierung von Elektro- und Hybridautos gesteckt wie in Norwegen.

Generell fällt auf: In Skandinavien haben Plug-in-Hybride einen vergleichsweise hohen Anteil an den Neuzulassungen und Fahrzeugflotten. In den Niederlanden oder Frankreich verkaufen sich reine Stromer besser.

In anderen Teilen der EU spielen Autos mit elektrischen Antrieben dagegen bisher kaum eine Rolle. Während in Osteuropa oft gebrauchte Fahrzeuge importiert werden statt neue zugelassen, setzt Italien als Alternative zu Benzin und Diesel bislang eher auf Gas. Spanien kommt beim Umstieg auf erneuerbare Quellen ebenso nur langsam voran.

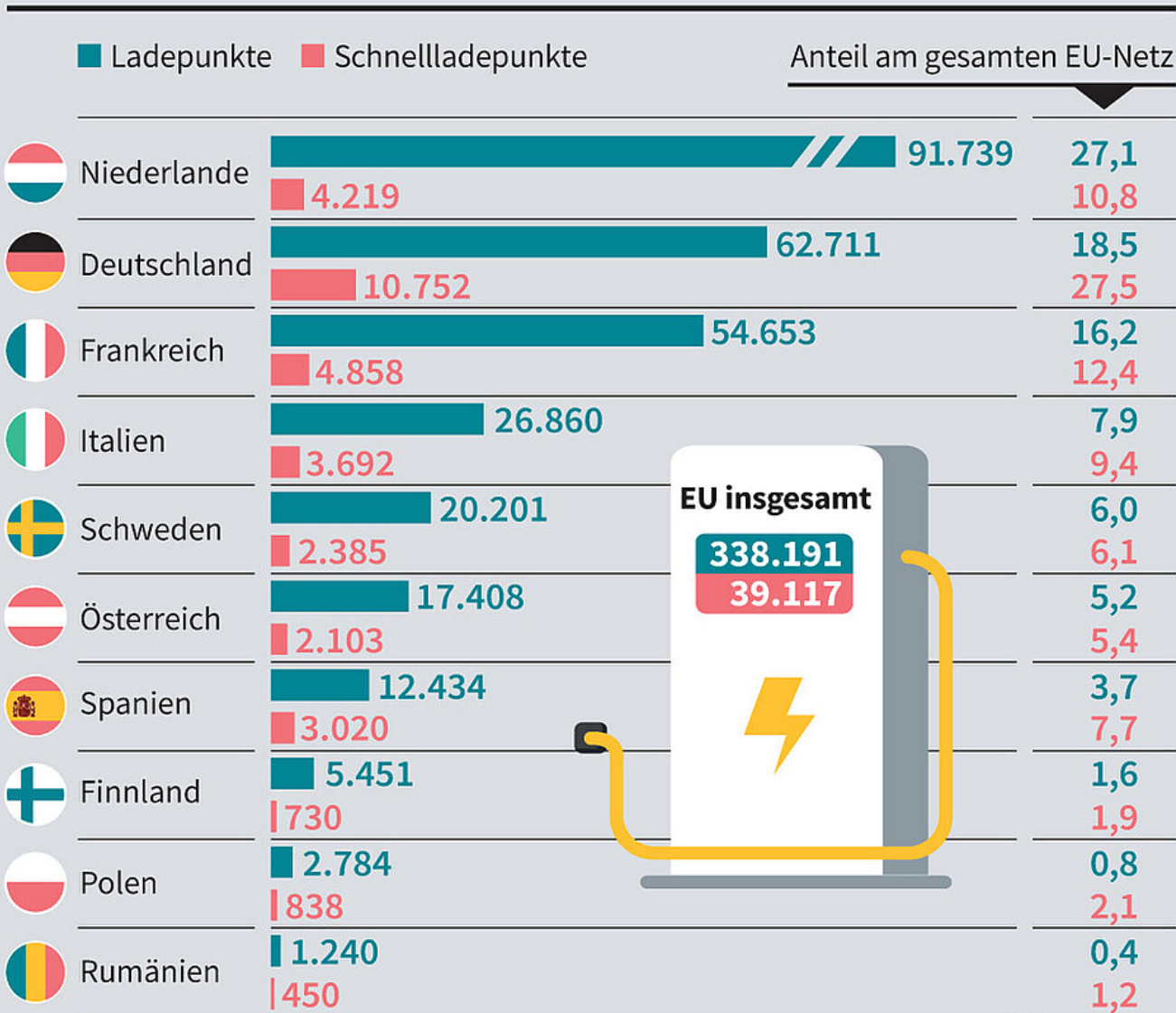
Ein Grund für die Skepsis gegenüber Elektroantrieben könnte in der öffentlichen Ladeinfrastruktur einiger Länder liegen.

Damit Elektroautos für große Teile der Bevölkerung attraktiv werden, braucht es entsprechend viele Ladepunkte. Denn niemand will mit der Sorge losfahren, liegen zu bleiben. Bei der Verteilung der Ladepunkte gibt es innerhalb der Europäischen Union allerdings eine massive Unwucht (Grafik):

In Deutschland, Frankreich und den Niederlanden befinden sich rund 62 Prozent aller öffentlichen Ladepunkte in der EU.

E-Ladesäulen: In den Niederlanden weit verbreitet

So viele öffentliche Ladepunkte gab es im Jahr 2021



Schnellladepunkte: Leistung von mehr als 22 Kilowatt

Quelle: European Alternative Fuels Observatory

© 2022 IW Medien / iwd

iwd

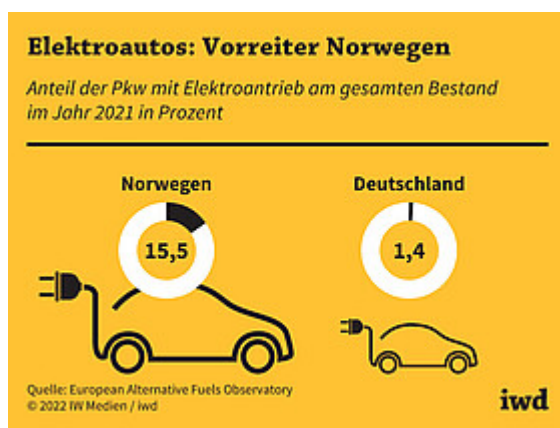
Großflächige und bevölkerungsreiche Länder wie Spanien und Polen besitzen dagegen fast keine frei zugängliche Ladeinfrastruktur.

Schnellladepunkte für E-Autos fehlen

Bisher ist das noch kein größeres Problem, da viele heutige Nutzer von Elektroautos ein Haus mit eigenem Ladepunkt besitzen. Für eine umfassende Verbreitung der E-Mobilität ist das fehlende öffentliche Ladenetz jedoch ein echter Hemmschuh.

Auch beim Blick auf die Ladegeschwindigkeiten zeigen sich Probleme. Viele der derzeit aktiven Ladepunkte verfügen über weniger als 22 Kilowatt Leistung. Schnellladevorgänge sind damit nicht möglich. In Deutschland ist das anders – knapp 10.800 Ladepunkte mit einer Leistung von mehr als 22 Kilowatt gab es bundesweit im Jahr 2021.

Um die Klimaziele zu erreichen und um auf das EU-Verbot von neuen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor im Jahr 2035 vorbereitet zu sein, bedarf es eines massiven Ausbaus der Ladepunkte – und das europaweit. Die Mitgliedsstaaten sollten hier enger zusammenarbeiten, um die Voraussetzungen für die Verkehrswende zu schaffen.



Kernaussagen in Kürze:

- Um die EU-Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen, soll vor allem der Anteil der Elektroautos in den Fahrzeugflotten der einzelnen Länder wachsen.
- In Skandinavien setzt man auf Plug-in-Hybride, in den Niederlanden oder Frankreich verkaufen sich reine Stromer besser. In anderen Teilen der EU spielen Autos mit elektrischen Antrieben dagegen bisher kaum eine Rolle.
- Für eine umfassende Verbreitung der E-Mobilität ist das fehlende öffentliche Ladenetz ein Hemmschuh. Die Mitgliedsstaaten sollten hier enger zusammenarbeiten.