

# Klare Strategie gefragt

Um die Klimaziele zu erreichen, müssen Europas Autos elektrisch fahren. Das erfordert Unterstützung der Industrie wie der Verbraucher – und kein politisches Hin und Her.

Der Ausstoß an Treibhausgasen in der EU ist seit 1990 um 37 Prozent gesunken. Nur im Verkehrssektor sieht der Trend anders aus: Hier haben die Emissionen gegenüber dem gut 30 Jahre zurückliegenden Referenzzeitpunkt um 18 Prozent zugenommen. Darauf weist Sandrine Levasseur vom Pariser Wirtschaftsforschungsinstitut OFCE in einer als IMK-Studie erschienenen Untersuchung hin. Wenn die EU bis 2050 klimaneutral werden will, wie sie es sich vorgenommen hat, müssen die Emissionen des Verkehrssektors drastisch sinken. Dafür sind elektrische Antriebe statt Verbrennungsmotoren der effektivste Weg.

Trotz des hohen Energieaufwands bei der Batterieproduktion überholen E-Autos Verbrenner in Sachen Klimaschutz bereits nach 17 000 bis 40 000 Kilometern Fahrleistung, wie Studien zeigen. Doch die Elektrifizierung kommt nicht schnell genug voran. Mit mehr als 17 Prozent Elektroautos bei den Neuzulassungen, das entspricht 1,9 Millionen Fahrzeugen, lag die EU 2025 zwar deutlich vor den USA mit 7,8 Prozent und 1,3 Millionen Fahrzeugen oder Japan – 1 Prozent, 48 000 Fahrzeuge –, blieb aber massiv hinter China zurück, wo fast 31 Prozent der neu angemeldeten Autos elektrisch fahren. Das sind 8,1 Millionen Fahrzeuge.

Die Schwierigkeiten in Europa sind vielfältig. Europäische Autohersteller stehen unter hartem Wettbewerbsdruck, denn chinesische Anbieter verkaufen E-Autos zu Preisen, die um 20 Prozent niedriger liegen. Insbesondere am unteren Ende des Spektrums, wo es um bezahlbare Fahrzeuge für Haushalte mit kleinen und mittleren Einkommen geht, klafft bei hiesigen Herstellern eine Lücke. Elektrofahrzeuge made in Europe sind auch deshalb teuer, weil die Kostenvorteile der Massenproduktion noch nicht ausgeschöpft werden können: In Europa dauert ein Autoleben 12 bis 15 Jahre und nur ein relativ kleiner Teil der privaten Haushalte kauft überhaupt Neuwagen. Das sieht in China anders aus, wo dank erheblicher Steigerungen der Einkommen Erstkäufer dominieren. Die „Nischennatur“ des europäischen Marktes für Elektrofahrzeuge begrenzt die Produktpalette und auch die für Forschung und Entwicklung verfügbaren Mittel, so die Ökonomin Levasseur.

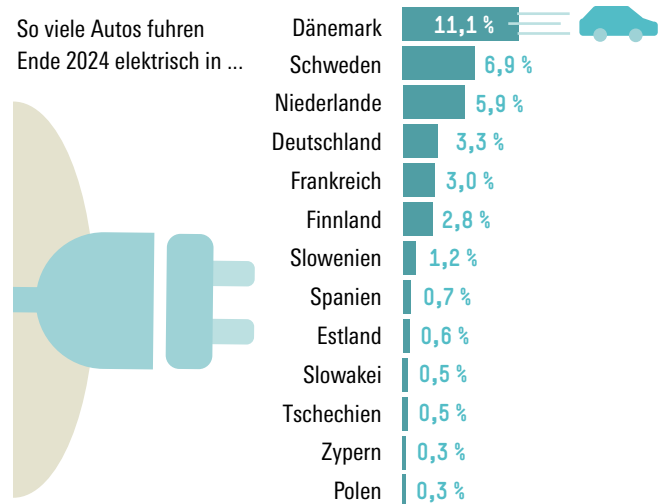
Was tut die Politik? Sie macht viele kleine Schritte, manchmal nach vorn und manchmal zurück. So wird der beschlossene Stichtag – 2035 –, nach dem keine Verbrenner mehr zugelassen werden dürfen, wieder infrage gestellt. Vor allem aus Furcht vor Arbeitsplatzverlusten in der Autoindustrie werden bereits beschlossene Emissionsvorschriften für Autos mit Diesel- oder Benzinmotor wieder gelockert. Einfuhrzölle sollen chinesische Konkurrenten fernhalten, die dank staatlicher Subventionen einen ungerechtfertigten Wettbewerbsvorteil haben. Staatliche Prämien für den Kauf von Elektroautos werden gewährt und wieder gestrichen. Mit öffentlichen Geldern werden Unternehmen gelockt, in großem Stil die Batterieproduktion – das

Herzstück der Elektromobilität – in Europa aufzunehmen. Denn 83 Prozent der Batterien werden in China hergestellt, in Europa nur 7 Prozent.

Was bislang fehlt, so Levasseur, ist die eindeutige Linie. Es müsse vorangehen statt zurück, es bedürfe eines „klaren und starken Signals an die Autoindustrie“: Am Ziel, die Fahrzeugflotte in der geltenden Frist emissionsfrei zu bekommen, sollte nicht gerüttelt werden. Vorgaben zu Mindestanteilen von Elektrofahrzeugen in Fuhrparks von Unternehmen und im öffentlichen Nahverkehr könnten die

## Skandinavien vorn

So viele Autos fahren  
Ende 2024 elektrisch in ...



Quelle: Levasseur 2026

Hans Böckler  
Stiftung

E-Auto-Quote erhöhen. Zwischen staatlicher Ebene und Industrie müssten verbindliche Übereinkünfte erzielt werden. In zentralen Punkten wie der Batterieproduktion müsse der Staat den Unternehmen unter die Arme greifen. Im Gegenzug dürfe die Industrie aber nicht nur das liefern, was am profitabelsten ist, sondern das, was dringend gebraucht wird: kleine, leichte, günstige E-Autos. Es helfe nicht, so die Forscherin, die chinesische Konkurrenz einfach aussperren zu wollen. Im Gegenteil: Inzwischen sei die europäische Autoindustrie auf Technologietransfer aus China angewiesen. Dazu seien Partnerschaften nötig, die eine Balance zwischen Beschäftigungssicherung in Europa und Kostensenkung herstellen. Auch die Autofahrerinnen und Autofahrer sollten unterstützt werden, wenn sie beim Fahrzeugkauf einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Das ließe sich mit beschäftigungspolitischen Zielen verbinden: E-Auto-Prämien könnten an einen hinreichenden Anteil an Made-in-Europe-Komponenten im Fahrzeug geknüpft werden. <

Quelle: Sandrine Levasseur: Electric Mobility in Europe: Reconciling the Ecological Transition with Industrial Survival, IMK Study Nr. 104, März 2026 [Link zur Studie](#)