



Fast jeder fünfte Neuwagen fährt elektrisch – warum der Antrieb allein noch keine Umweltgarantie ist

Ute Pappelbaum

Der Marktanteil vollelektrischer Fahrzeuge steigt deutlich. Ein neuer Leitfaden der Deutschen Umwelthilfe ordnet ökologische Unterschiede ein – und warnt vor trügerischen Lösungen.

Parallel zu dieser Entwicklung veröffentlicht [die Deutsche Umwelthilfe \(DUH\) einen Verbraucherleitfaden](#), der sich explizit an private Autokäufer richtet. Ziel ist es, Unterschiede innerhalb der Elektromobilität sichtbar zu machen – und Fehlannahmen zu korrigieren.

Elektromobilität: Wachstum mit Differenzierungsbedarf

Die steigende Nachfrage nach Elektroautos vollzieht sich in einer Phase politischer Unsicherheit. Förderinstrumente wurden zurückgefahren, regulatorische Leitplanken neu diskutiert. Dennoch wächst der Markt. Das spricht für eine veränderte Wahrnehmung auf Verbraucherseite: Elektromobilität wird zunehmend als alltagstauglich betrachtet – weniger als Zukunftsversprechen, mehr als funktionale Alternative.

Doch genau hier setzt die DUH an. Der Leitfaden betont, dass der ökologische Vorteil nicht allein am elektrischen Antrieb festzumachen sei. Fahrzeuggröße,

Stromverbrauch, Batterieauslegung und tatsächliche Nutzung seien entscheidende Faktoren für die Klimabilanz.

Plug-in-Hybride: Hoher Anspruch, geringe Wirkung

Besonders kritisch bewertet die DUH Plug-in-Hybride. Sie gelten offiziell als Brückentechnologie, werden jedoch in der Praxis häufig überwiegend mit Verbrennungsmotor genutzt. Ursache sind begrenzte elektrische Reichweiten, hohes Fahrzeuggewicht und Nutzungsgewohnheiten, die den elektrischen Fahranteil gering halten.

Nach Einschätzung der Umweltorganisation liegen die realen Emissionen von Plug-in-Hybriden vielfach über den offiziellen Herstellerangaben – teils sogar über denen klassischer Verbrenner. Der ökologische Mehrwert bleibe damit hinter dem technischen Anspruch zurück.

Reichweite und Ladeinfrastruktur: Mehr als ausreichend

Ein zentrales Argument gegen Elektroautos war lange die Reichweite. Auch dieses verliert an Substanz. Die durchschnittliche tägliche Fahrleistung eines Pkw in Deutschland liegt bei rund 34 Kilometern. Demgegenüber stehen heute durchschnittliche Reichweiten von etwa 400 Kilometern – einzelne Modelle liegen deutlich darüber.

Hinzu kommt der Ausbau der Ladeinfrastruktur. Bundesweit sind inzwischen mehr als 175.000 öffentliche Ladepunkte verfügbar, darunter rund 42.000 Schnellladeeinrichtungen. Für den Alltag vieler Nutzer ist das Laden damit kein strukturelles Hindernis mehr.

Batterien und Lebenszyklus: Der zweite Blick

Über den gesamten Lebenszyklus hinweg verursachen Elektroautos laut DUH nur etwa ein Viertel der Treibhausgasemissionen eines vergleichbaren Verbrenners. Voraussetzung ist jedoch eine langlebige und reparierbare Batterietechnik. Der Leitfaden empfiehlt, beim Fahrzeugkauf auf modulare Batteriesysteme zu achten, bei denen einzelne Zellmodule austauschbar sind.

Als perspektivisch besonders umweltverträglich gelten Natrium-Ionen-Batterien. Sie kommen ohne kritische Rohstoffe aus und gelten als ressourcenschonender. Während sie in Teilen Asiens bereits eingesetzt werden, steht ihre Markteinführung in Europa noch aus.

Ein Markt in Bewegung – mit offenen Flanken

Die aktuellen Zulassungszahlen zeigen: Elektromobilität ist im Massenmarkt angekommen. Doch der ökologische Effekt hängt weniger vom Label als von der Ausgestaltung ab. Vollelektrische, sparsame Fahrzeuge bieten reale Vorteile. Hybridlösungen hingegen verlieren an Plausibilität, je stärker ihre Nutzung vom theoretischen Ideal abweicht.

Der Verbraucherleitfaden der DUH liefert damit weniger eine Kaufempfehlung als eine Einordnung. Er zeigt, dass technischer Fortschritt ohne Nutzungsrealität und Systemlogik seine Wirkung verfehlt. Der Markt wächst – aber differenzierter, als es die Statistik auf den ersten Blick vermuten lässt.

Versicherungs- und Finanznachrichten

expertenReport



<https://www.experten.de/id/4947676/elektromobilitaet-neuzulassungen-duh-verbraucherleitfaden/>