

„Jetzt sind wir wichtig“

Mit einem Bündel an Fördermaßnahmen hat sich Norwegen zum europäischen Musterland für E-Mobilität entwickelt

Komikerin Sigrid Bonde Tusvik muss einem in Mitteleuropa nicht unbedingt geläufig sein. Beim Skislalom-Weltmeister Tom Stiansen wird das schon wahrscheinlicher. Und Kronprinz Haakon Magnus? Die drei bilden sozusagen die norwegische Promi-Speerspitze der neuen Mobilität, setzen auf Tesla, Kia „Soul“ EV und selbst auf den verblichenen „Think City“. Und hunderttausend weitere Norweger machen's ihnen nach.

Fragt man bei Opel nach weshalb der neue E-Ampera ausgerechnet dort zuerst rollte, wo der letzte Schnee noch gar nicht geschmolzen war, heißt es zur Begründung: „Norwegen ist der mit Abstand am besten entwickelte europäische Markt für E-Autos“ und diese Aussage ist eigentlich noch untertrieben. Zum Marktstart lagen 4.000 Bestellungen vor – der E-Ampera gilt für anderthalb Jahre als ausverkauft. Ohnehin haben 5,2 Mio Einwohner zwischen Kristiansand und dem Nordkap im Winter die Marke von 100.000 Batterie-elektrischen Autos überschritten – im Verhältnis dazu müssten in Deutschland bereits 1,6 Mio E-Pkw rollen. Ab 2025 sollen gar keine Benziner und Diesel neu auf die Straße mehr kommen, hat das Parlament beschlossen.

Und das ist erst der Anfang. „Wir haben 600.000 Familien im Land, die gegenwärtig über zwei Autos verfügen. Eins davon soll möglichst elektrisch fahren“, sagt Staale Frydenlund vom „Norsk Elbilforening“, den man vielleicht als ADAC für E-Mobilisten charakterisieren könnte. „Das bedeutet mittelfristig Potenzial für weitere 500.000 Elektroautos. Ist doch ein schönes Ziel, oder?“ In Frydenlunds Familie fährt man einen Tesla S und einen alten Diesel „für die Dirty Jobs – also Müll und Bauschutt wegbringen.“

Nach Beobachtung der deutsch-norwegischen Handelskammer in Oslo hat der Boom mit der konzentrierten Förderung ab 2009/10 begonnen. E-Fahrzeuge sind von der 25%-Mehrwertsteuer befreit, dito von der Anmeldesteuer, die mitunter auch schon mal 10.000 Euro ausmachen kann. „Die Auswirkungen fürs Klima nimmt man lokal nicht unbedingt wahr, die finanzielle Erleichterung aber sehr wohl“, meint die Projektleiterin Sybille Köhler. Der Nachfrageschub macht sich sogar in Deutschland bemerkbar, von wo aus mittlerweile wohl mindestens eine hübsche vierstellige Zahl von E-Mobilen nach Tageszulassung gleich Richtung Norwegen verschifft wurde.

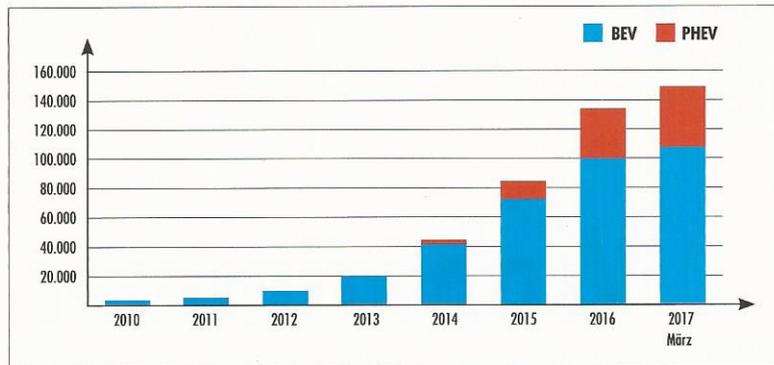


„Norwegen ist der mit Abstand am besten entwickelte europäische Markt für E-Autos.“

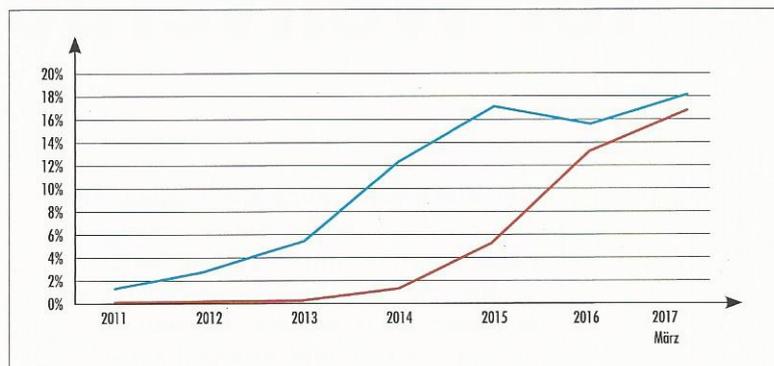


Dabei spricht man in Oslo nicht von Subventionierung, im Gegenteil: Wer die Atemluft belastet, soll zahlen, skizziert Staale Frydenlund das Motiv der Landespolitik: „Des-halb gilt die Befreiung von Steuern auch eher als das Ausbleiben von Strafen. Wenn ich ein sauberes Auto wähle, wird es billiger und besser.“ Dabei sind die Vergünstigungen mit dem finanziellen Anschaffungsbonus keinesfalls erschöpft. Elektrofahrer zahlen landesweit keine Maut und dürfen auch die Fähren kostenlos benutzen. Von den Kommunen werden tausende Sonder-Parkplätze bereitgestellt, in der 600.000-Einwohner-Hauptstadt steht gar das weltweit erste Parkhaus nur für E-Mobile. Hier dürfen Elektroautos übrigens auch die Busspuren benutzen – was mittlerweile nicht nur für Freude sorgt. Denn im öffentlichen Nahverkehr klagt man deswegen zunehmend über Verspätungen. Übrigens werden in Oslo auch Elektro-Fahrräder mit 25 Prozent des Kaufpreises gefördert.

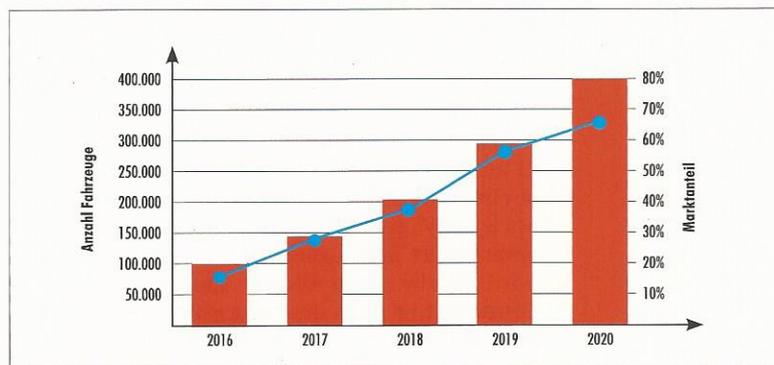
Hinzu kommt der rasante Ausbau des Ladenetzes. Oslo zählt dem Vernehmen nach schon jetzt fast 1.000 Ladestationen, auch das landesweite Schnelllade-Netz soll in vier Jahren von aktuell 850 auf gut 4.000 Versorgungspunkte wachsen. Entgegen anderslautenden Annahmen ist der nahezu emissionsfrei erzeugte Strom im Wasserkraft-Überschussland allerdings nicht kostenlos. Gegenwärtig werden an Ladestationen 2,50 Kronen pro Minute berechnet – einen Nissan Leaf etwa kostet das 30-minütige Laden bis zur 80-prozentigen Batteriekapazität umgerechnet etwa 8 Euro. „Wenn man über ein freistehendes Haus verfügt“, sagt Frydenlund, „lädt man aber sowieso billiger daheim. Da kostet die Kilowattstunde lediglich eine Krone.“ Das bedeutet, dass den Tesla-Fahrer auf diese Weise 100 Kilometer Strecke gerade mit 2,10 Euro belasten. Mit Diesel und Benzin wären es vier- bis fünfmal so viel. So gesehen erscheint auch die Annahme, dass Fahrer von Plug-in-Hybriden zwar die (geringere) Anschaffungsförderung mitnehmen, ansonsten aber selten Strom laden würden, wohl eher als Gerücht.



Anzahl der Elektrofahrzeuge in Norwegen
Quelle: OFV und NPRA/Norsk elbilforening



Marktanteile von BEVs & PHEVs in Norwegen
Quelle: OFV und NPRA/Norsk elbilforening



Prognose Elektrofahrzeuge und Marktanteile von BEVs & PHEVs in Norwegen bis 2020. Quelle: OFV und NPRA/Norsk elbilforening

Norwegen ist ein sehr ausgedehntes Land. Von Oslo bis Hammerfest zählt man auch auf der Direktissima mehr Kilometer als bis zum Mittelmeer. Bedeutet da die (noch) eingeschränkte Reichweite der meisten Batterieautos kein Hemmnis? Eher nicht, denn ein großer Teil der Nordländer wohnt in den Ballungszentren – inklusive der „Speckgürtel“ stellen allein die fünf größten Städte fast ein Drittel der Bevölkerung. Bei Tages-Fahrleistungen von 40 bis 60 Kilometern reicht die Batterieladung auch im tiefen Winter völlig aus. Für die Überlandstrecken nimmt man ohnehin eher Flugzeug oder Bahn.

Die Aufmerksamkeit aus dem restlichen Europa wird im drittgrößten E-Mobil-Markt der Welt jedenfalls heftig genossen. „Norwegen war nie wichtig für die Autobauer“, freut sich Staale Frydenlund, „aber jetzt sind wir wichtig. Auch weil wir unsere Erfahrungen gerne teilen.“

Für Tesla-Fahrer gibt es ohnehin selten ein Reichweitenproblem. Bei durchschnittlichen Tages-Fahrleistungen von 40 bis 60 Kilometern reicht die Batterieladung aber auch im tiefen Winter für jedes Elektroauto anderer Hersteller völlig aus.

// Text: Tom Jost
Fotos: Ståle Frydenlund/elbil.no //