



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

E-Mobilität und klimafreundliche, smarte Stadtentwicklung in Griechenland und Zypern

Handout zur Zielmarktanalyse

Leistungsschau 24.02. - 27.02.2025



Durchführer



Deutsch-Griechische
Industrie- und Handelskammer
Ελληνογερμανικό Εμπορικό
και Βιομηχανικό Επιμελητήριο

IMPRESSUM

Herausgeber

Deutsch-Griechische Industrie- und Handelskammer
Dorileou 10 - 12
115 21 Athen
Griechenland
Tel.: +30 210 6419000
E-Mail: ahkathen@ahk.com.gr
Website: <https://griechenland.ahk.de/>

Text und Redaktion

Elsa Gavriilidou

Stand

Januar 2025

Gestaltung und Produktion

Deutsch-Griechische Industrie- und Handelskammer

Bildnachweis

Canva

Mit der Durchführung dieses Projekts im Rahmen des Bundesförderprogramms Mittelstand Global/ Markterschließungsprogramm beauftragt:



Das Markterschließungsprogramm für kleine und mittlere Unternehmen ist ein Förderprogramm des:



Bundesministerium
für Wirtschaft
und Klimaschutz



MITTELSTAND
GLOBAL
MARKTERSCHLIESSUNGS-
PROGRAMM FÜR KMU

Die Studie wurde im Rahmen des Markterschließungsprogramms für KMU / Exportinitiative Umwelttechnologien (Leistungsschau Griechenland und Zypern: E-Mobilität und klimafreundliche, smarte Stadtentwicklung) erstellt.

Das Werk, einschließlich aller seiner Teile, ist urheberrechtlich geschützt.

Die Zielmarktanalyse steht der Germany Trade & Invest GmbH sowie geeigneten Dritten zur unentgeltlichen Verwertung zur Verfügung.

Sämtliche Inhalte wurden mit größtmöglicher Sorgfalt und nach bestem Wissen erstellt. Der Herausgeber übernimmt keine Gewähr für die Aktualität, Richtigkeit, Vollständigkeit oder Qualität der bereitgestellten Informationen. Für Schäden materieller oder immaterieller Art, die durch die Nutzung oder Nichtnutzung der dargebotenen Informationen unmittelbar oder mittelbar verursacht werden, haftet der Herausgeber nicht, sofern ihm nicht nachweislich vorsätzliches oder grob fahrlässiges Verschulden zur Last gelegt werden kann.

Inhalt

Inhalt	1
Abbildungsverzeichnis	1
Abkürzungsverzeichnis	2
1 Abstract	3
2 Wirtschaftsdaten kompakt	4
2.1 Wirtschaftsdaten kompakt Griechenland.....	4
2.2 Wirtschaftsdaten kompakt Zypern.....	10
2.3 Weitere Informationen über E-Mobilität und klimafreundliche, smarte Stadtentwicklung in Griechenland und Zypern.....	17
3 Branchenspezifische Informationen	18
3.1 Marktpotenziale und -chancen.....	18
3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren	21
3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele	25
3.4 Wettbewerbssituation.....	30
3.5 Stärken und Schwächen des Marktes für die Branche E-Mobilität und klimafreundliche, smarte Stadtentwicklung	32
4 Kontaktadressen	36
Quellenverzeichnis	38

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Bestehende und geplante Ladestationen in Griechenland Stand 2023.....	23
Abbildung 2: Anteil von Elektroautos an Neuzulassungen im Vergleich.....	31
Abbildung 3: SWOT-Analyse Griechenland	32
Abbildung 4: Anzahl neu zugelassener E-Pkw pro Monat in den letzten fünf Jahren in Griechenland	34

Abkürzungsverzeichnis

AC	Alternating Current (Wechselstrom)
ACEA	European Automobile Manufacturers' Association (Europäischer Automobilherstellerverband)
AFIR	Alternative Fuels Infrastructure Regulation (Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe)
BEV	Battery Electric Vehicle (Batterieelektrisches Fahrzeug)
CAGR	Compound Annual Growth Rate (Jährliche Wachstumsrate)
CNG	Compressed Natural Gas (Komprimiertes Erdgas)
DC	Direct Current (Gleichstrom)
EC/2006/SB	European Commission, 2006, Sustainable Building (Europäische Kommission, 2006, Nachhaltiges Bauen)
EIB	European Investment Bank (Europäische Investitionsbank)
ESPA	Operational Program Competitiveness, Entrepreneurship, and Innovation (griechisches Förderprogramm für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation)
ETS	Emissions Trading System (Emissionshandelssystem)
EV	Electric Vehicle (Elektrofahrzeug)
HRS	Hydrogen Refueling Station (Wasserstofftankstelle)
IoT	Internet of Things (Internet der Dinge)
ITS	Intelligent Transport Systems (Intelligente Verkehrssysteme)
NGO	Non-Governmental Organization (Nichtregierungsorganisation)
PHEV	Plug-in Hybrid Electric Vehicle (Plug-in-Hybridfahrzeug)
PPC	Public Power Corporation (Griechische Stromgesellschaft - ΔΕΗ)
RES	Renewable Energy Sources (Erneuerbare Energiequellen)
RRF	Recovery and Resilience Facility (Aufbau- und Resilienzfazilität)
RRP	Recovery and Resilience Plan (Wiederaufbau- und Resilienzplan)
SUMP	Sustainable Urban Mobility Plan (Nachhaltiger Stadtverkehrsplan)
TECs	Trans-European Corridors (Transeuropäische Korridore)
TEN-V	Trans-European Transport Network (Transeuropäisches Verkehrsnetz)
V2G	Vehicle-to-Grid (Fahrzeug-zum-Netz-Technologie)

1 Abstract

Diese Zielmarktanalyse bietet eine detaillierte Untersuchung der Marktpotenziale in Griechenland und Zypern im Bereich E-Mobilität und klimafreundliche, smarte Stadtentwicklung. Beide Länder profitieren von umfassenden EU-Förderprogrammen, die als entscheidender Treiber für Investitionen und technologische Innovationen wirken. Gleichzeitig setzen ambitionierte nationale und lokale Pläne Impulse für den Ausbau nachhaltiger Infrastruktur und die Förderung moderner Technologien.

Griechenland befindet sich in einem Transformationsprozess, um seine Klimaziele und die Dekarbonisierung der Wirtschaft zu erreichen. Der Verkehrssektor, der aktuell zu 96 % von fossilen Brennstoffen abhängt, steht im Fokus der griechischen Klimapolitik. Bis 2025 sollen mindestens 10.000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge errichtet werden, um den Übergang zur Elektromobilität zu beschleunigen. Unterstützt wird dies durch Förderprojekte wie „e-Astypalea“ und durch die Einführung eines wettbewerbsorientierten Strommarkts.

Die Städte Athen, Thessaloniki und weitere Metropolen Griechenlands gehören zu den sechs Städten des Landes, die im Rahmen der EU-Initiative „100 Climate-Neutral and Smart Cities by 2030“ bis zum Jahr 2030 klimaneutral werden sollen. Hierbei stehen der Ausbau nachhaltiger Mobilität, Energieeffizienzmaßnahmen sowie innovative Smart-City-Technologien im Vordergrund. Unternehmen aus den Bereichen digitale Verkehrssteuerung und erneuerbare Energien können von diesen Entwicklungen profitieren.

Griechenlands Markt für Elektrofahrzeuge wächst dynamisch. Zwischen 2025 und 2029 wird ein durchschnittliches jährliches Umsatzwachstum von 18,43 % prognostiziert. Im Jahr 2029 soll der Markt ein Volumen von rund 1,25 Milliarden Euro erreichen. Die griechische Regierung hat bereits Gesetzesgrundlagen wie das Gesetz 4710/2020 geschaffen, um die Elektromobilität durch finanzielle und infrastrukturelle Anreize zu fördern. Projekte wie die Elektrifizierung der Busflotten in Athen und Thessaloniki sowie der Ausbau von Schnellladeinfrastrukturen entlang wichtiger Verkehrsachsen unterstreichen das Engagement des Landes.

Zypern setzt seinen Wachstumskurs fort und investiert verstärkt in klimafreundliche Technologien. Im Rahmen des EU-Wiederaufbauplans werden erhebliche Mittel in den Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge sowie die Förderung emissionsfreier Fahrzeuge investiert. Bis 2026 sollen 1.000 Ladepunkte installiert werden. Förderprogramme mit einem Gesamtbudget von 45 Millionen Euro unterstützen sowohl den Erwerb von Elektrofahrzeugen als auch den Aufbau eines flächendeckenden Netzes von Ladestationen.

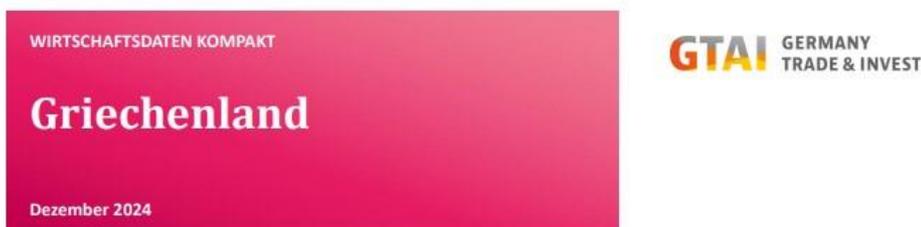
Die Stadt Nikosia ist Vorreiter bei der Entwicklung von Smart-City-Initiativen, die unter anderem auf Förderung umweltfreundlicher Mobilität abzielen. Bis 2029 wird im Bereich Smart Cities ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 11,76 % erwartet. Projekte wie „Sustainable Mobility Cyprus“ und „Step2Smart“ legen den Fokus auf intelligente Verkehrssysteme, den Ausbau von Radwegen und die Optimierung des öffentlichen Nahverkehrs. Diese Maßnahmen schaffen Geschäftschancen in der Entwicklung und Implementierung nachhaltiger Mobilitätslösungen.

Der zypriotische Markt für Elektrofahrzeuge wächst ebenfalls stark und soll bis 2029 ein Volumen von 206,8 Millionen Euro erreichen. Förderungen für den Erwerb von Elektro- und Hybridfahrzeugen, kombiniert mit umfangreichen staatlichen Investitionen, fördern die Transformation des Verkehrssektors.

Resümierend lässt sich festhalten, dass, Griechenland und Zypern aufgrund ihrer ambitionierten Klimaziele und ihrer verstärkten Investitionen in grüne Technologien erhebliche Potenziale für internationale Unternehmen bieten. Der Fokus auf Elektromobilität, die Dekarbonisierung des Verkehrs und die Entwicklung intelligenter städtischer Infrastrukturen schafft vielfältige Marktchancen. Unternehmen, die Expertise in der Entwicklung nachhaltiger Technologien mitbringen, können in diesen Märkten strategisch Fuß fassen und von langfristigen Kooperationen und Förderprogrammen profitieren.

2 Wirtschaftsdaten kompakt

2.1 Wirtschaftsdaten kompakt Griechenland



Bevölkerung und Ressourcen

Fläche (km ²)	131.960
Einwohner (Mio.)	2024: 10,0*; 2029: 9,8*; 2034: 9,5*
Bevölkerungswachstum (%)	2024: -1,8*; 2029: -0,5*; 2034: -0,5*
Fertilitätsrate (Geburten/Frau)	2024: 1,3*
Altersstruktur	2024: 0-14 Jahre: 13,2%; 15-24 Jahre: 10,3%; 25-64 Jahre: 52,5%; 65 Jahre und darüber: 23,9%*
Analphabetenquote (%)	2018: 2,1
Geschäftssprache(n)	Griechisch, Englisch
Rohstoffe	Braunkohle, Erdöl, Eisenerz, Bauxit, Blei, Zink, Nickel, Magnesit, Marmor und Salz

Wirtschaftslage

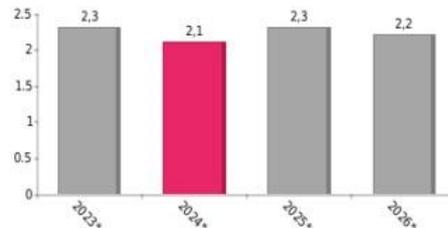
Währung	Bezeichnung Euro-Referenzkurs (Oktober 2024) Jahresdurchschnitt	Euro; 1 Euro = 100 Cent 1 Euro = 1,088 US\$ 2023: 1 Euro = 1,081 US\$ 2022: 1 Euro = 1,053 US\$ 2021: 1 Euro = 1,183 US\$
Bruttoinlandsprodukt (BIP, nominal)		
- Mrd. US\$		2023: 238,3; 2024: 252,7*; 2025: 265,2*
- Mrd. Euro		2023: 220,3; 2024: 231,9*; 2025: 241,6*
BIP/Kopf (nominal)		
- US\$		2023: 22.880; 2024: 24.342*; 2025: 25.616*
- Euro		2023: 21.155; 2024: 22.338*; 2025: 23.341*
BIP/Kopf in Kaufkraftstandard		2021: 20.700; 2022: 23.800; 2023: 25.300
BIP-Entstehung (Anteil an nominaler Bruttowertschöpfung in %)		2022: Handel/Gaststätten/Hotels 20,0; Bergbau/Industrie 17,2; Transport/Logistik/Kommunikation 10,8; Land-/Forst- /Fischereiwirtschaft 4,3; Bau 1,9; Sonstige 45,8
BIP-Verwendung (Anteil an BIP in %)		2022: Privatverbrauch 68,5; Staatsverbrauch 20,1; Bruttoanlageinvestitionen 13,7; Bestandsveränderungen 7,4; Außenbeitrag -9,7

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

Wirtschaftswachstum

Bruttoinlandsprodukt

Veränderung in %, real



Inflationsrate (%)	2023: 4,2*; 2024: 3,0*; 2025: 2,4*
Arbeitslosenquote (%)	2023: 11,1*; 2024: 10,4*; 2025: 9,8*
Haushaltssaldo (% des BIP)	2023: -1,3*; 2024: -0,6*; 2025: -0,1*
Leistungsbilanzsaldo (% des BIP)	2023: -8,0*; 2024: -7,1*; 2025: -7,5*
Investitionen (% des BIP, brutto, öffentlich und privat)	2023: 16,8; 2024: 22,9*; 2025: 24,3*
Ausgaben für F&E (% des BIP)	2019: 1,3; 2020: 1,5; 2021: 1,5
Staatsverschuldung (% des BIP, brutto)	2023: 163,9*; 2024: 153,1*; 2025: 146,8*
Ausländische Direktinvestitionen	
- Nettotransaktionen (Mio. US\$)	2021: 6.328; 2022: 8.451; 2023: 5.430
- Bestand (Mio. US\$)	2021: 43.479; 2022: 50.578; 2023: 61.593
- Hauptländer (Anteil in %, Bestand)	2023*: Luxemburg 17,6; Deutschland 13,5; Zypern 11,0; Niederlande 10,0; Schweiz 6,7; USA 5,5; Italien 4,9; Vereinigtes Königreich 4,1; Belgien 3,4; Frankreich 3,2; Sonstige 20,1
- Hauptbranchen (Anteil in %, Bestand)	2023*: Verarbeitendes Gewerbe 14,7; Groß- und Einzelhandel 11,4; Information und Kommunikation 9,6; Transport und Lagerung 8,9; Finanzen und Versicherung 7,2; Energieversorgung 7,0; künstlerische Unterhaltung 5,0; Immobilienwirtschaft 4,2; Verwaltung 3,1; Sonstige 28,9
Währungsreserven (Mrd. US\$, zum 31.12.)	2021: 3,7; 2022: 3,6; 2023: 4,2
Auslandsverschuldung (Mrd. Euro, zum 31.12.)	2021: 555,3; 2022: 548,9; 2023: 554,0

Außenwirtschaft

Warenhandel (Mrd. US\$, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
Ausfuhr	47,2	34,7	57,6	21,9	55,1	-4,4
Einfuhr	77,3	39,2	98,0	26,8	88,6	-9,6
Saldo	-30,0		-40,4		-33,6	

*Aus Gründen der internationalen Vergleichbarkeit wird der Warenhandel des Landes in US\$ angegeben. Den Warenhandel auf Eurobasis finden Sie bei [Eurostat](#).

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-2-

Exportquote (Exporte/BIP in %)

2021: 22,0; 2022: 26,4; 2023: 23,1

Exportgüter nach SITC
(% der Gesamtexporte)

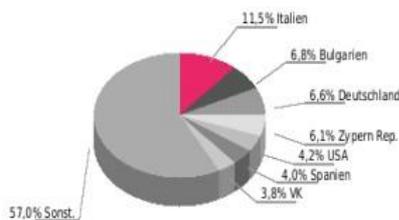
2023: Petrochemie 26,5; Nahrungsmittel 14,7; chemische Erzeugnisse 11,5; NE-Metalle 6,2; Elektronik 3,3; Rohstoffe (ohne Brennstoffe) 3,1; Gas 2,9; Textilien/Bekleidung 2,8; natürliche Öle, Fette, Wachse 2,8; Maschinen 2,7; Sonstige 23,5

Importgüter nach SITC
(% der Gesamtimporte)

2023: Erdöl 15,6; chemische Erzeugnisse 13,9; Nahrungsmittel 10,0; Gas 5,4; Elektronik 5,4; Kfz und -Teile 5,3; Maschinen 5,1; Petrochemie 5,0; Textilien/Bekleidung 4,0; Elektrotechnik 3,1; Sonstige 27,2

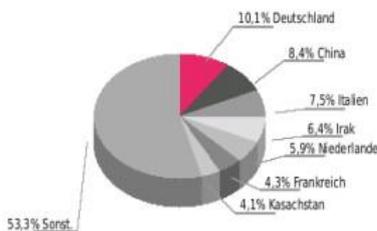
Hauptabnehmerländer

Hauptabnehmerländer
2023; Anteil in %



Hauptlieferländer

Hauptlieferländer
2023; Anteil in %



Dienstleistungshandel (Mrd. US\$,
Veränderung zum Vorjahr in %,
Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
DL-Exporte	41,5	59,8	50,3	21,3	53,1	5,5
DL-Importe	26,3	49,0	29,9	13,7	29,4	-1,5
Saldo	15,2		20,4		23,7	

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-3-

© Germany Trade & Invest 2024 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Freihandelsabkommen mit Ländergruppen (ohne EU)

Das Land profitiert im Rahmen seiner EU-Mitgliedschaft von den Freihandelsabkommen der EU. Derzeit bestehen Abkommen mit 78 Staaten; weitere Freihandelsabkommen werden zurzeit verhandelt.; Zu bilateralen Abkommen siehe www.wto.org -> Trade Topics, Regional Trade Agreements, RTA Database, By country/territory

Mitgliedschaft in Zollunion

EU, seit 01.01.1981 (EG)

Außenhandel Deutschlands mit Griechenland

Warenhandel (Mrd. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
dt. Exporte	7,1	17,6	8,6	20,1	8,3	-2,8
dt. Importe	2,8	24,6	3,1	9,7	3,3	6,2
Saldo	4,3		5,5		5,1	

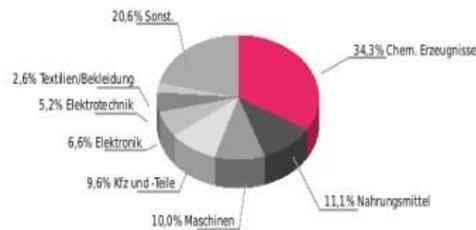
Halbjahreswert (Mrd. Euro)

- deutsche Exporte
- deutsche Importe

H1/2024: 4,5 (+6,3%)
H1/2024: 1,8 (+10,1%)

Deutsche Exportgüter

Deutsche Exportgüter nach SITC
2023; % der Gesamtexporte



Deutsche Importgüter nach SITC (% der Gesamtimporte)

2023: Nahrungsmittel 30,3; chemische Erzeugnisse 16,9; NE-Metalle 11,5; Elektrotechnik 8,1; Getränke/Tabak 4,1; Textilien/Bekleidung 3,2; Mess- und Regeltechnik 3,1; natürliche Öle, Fette, Wachse 2,4; Metallwaren 1,8; Rohstoffe (ohne Brennstoffe) 1,3; Sonstige 17,3

Rangstelle bei deutschen Exporten

2023: 34 von 239 Handelspartnern

Rangstelle bei deutschen Importen

2023: 48 von 239 Handelspartnern

Dienstleistungshandel (ohne Reiseverkehr) (Mrd. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
Einnahmen	0,7	23,0	1,1	46,0	1,3	25,8
Ausgaben	3,1	81,0	3,4	8,9	2,2	-34,8
Saldo	-2,4		-2,3		-0,9	

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

Deutsche Direktinvestitionen (Mio. Euro)	
- Bestand	2020: 5.522; 2021: 7.337; 2022: 7.039
- Nettotransaktionen	2021: +401; 2022: +508; 2023: -404*
Direktinvestitionen Griechenlands in Deutschland (Mio. Euro)	
- Bestand	2020: 126; 2021: 108; 2022: 135
- Nettotransaktionen	2021: +113; 2022: +12; 2023: +26*
Doppelbesteuerungsabkommen	Abkommen vom 18.04.1966; in Kraft seit 08.12.1967
Investitionsschutzabkommen	EU-Mitglied; Abkommen seit 29.10.2021 außer Kraft (bezieht sich auch auf die Nachwirkungsfrist)
Auslandshandelskammer	Athen, Thessaloniki, www.griechenland.ahk.de
Deutsche Auslandsvertretung	Athen, https://griechenland.diplo.de/gr-de
Auslandsvertretung Griechenlands in Deutschland	Berlin, https://www.mfa.gr/germany/de/

Außenhandel der EU mit Griechenland

Warenhandel EU-27 (Mrd. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
Exporte der EU	33,4	18,8	39,7	18,7	40,7	2,6
Importe der EU	19,0	23,7	25,2	32,8	24,7	-1,9
Saldo	14,5		14,5		16,0	

Halbjahreswert EU-27 (Mrd. Euro)

- Exporte der EU H1/2024: 21,2 (+0,7%)
 - Importe der EU H1/2024: 11,9 (-6,6%)

Dienstleistungshandel EU-27 (Mrd. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2020	%	2021	%	2022	%
DL-Exporte der EU	5,8	-16,4	7,7	34,1	10,4	34,6
DL-Importe der EU	9,7	-40,6	16,2	67,6	22,6	39,8
Saldo	-3,9		-8,4		-12,2	

Nachhaltigkeit und Klimaschutz

Treibhausgasemissionen (tCO ₂ eq. pro Kopf)	2011: 9,6; 2021: 6,8
Treibhausgasemissionen (Anteil weltweit in %)	2011: 0,2; 2021: 0,1
Emissionsintensität (tCO ₂ eq. pro Mio. US\$ BIP)	2011: 377,2; 2021: 334,7

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-5-

Erneuerbare Energien (Anteil am Primärenergieangebot in %)	2011: 8,2; 2021: 16,6
Emissionsstärkste Sektoren (2021, nur national, Anteil in %)	Elektrizität/Wärme: 33,3; Transport: 23,3; Industrielle Prozesse: 10,5
Stromverbrauch/Kopf (kWh)	2022: 4.533
Sustainable Development Goals Index 2024	29 von 167 Handelspartnern

Einschätzung des Geschäftsumfelds

Länderkategorie für Exportkreditgarantien	Keine Risikoeinstufung
Corruption Perceptions Index 2023 (Rang)	59 von 180 Ländern
Logistics-Performance-Index 2023 (Rang)	19 von 139 Handelspartnern
Internetqualität 2023 (Rang)	81 von 121 Ländern

Weitere Informationen zu Wirtschaftslage, Branchen, Geschäftspraxis, Recht, Zoll, Ausschreibungen und Entwicklungsprojekten können Sie unter www.gtai.de/griechenland abrufen.

Für die Reihe Wirtschaftsdaten kompakt werden die folgenden Standardquellen verwendet: ADB, AUMA, BMF, BMWK, BMZ, Bundesbank, CIA, Climatewatch, Destatis, Energyinstitute, Euler Hermes, Europäische Kommission, Eurostat, FAO, IEA, IWF, OECD, SDSN, United Nations, UN Comtrade, UNCTAD, UN-Stats, Transparency International, Weltbank. Zum Teil wird zudem auf nationale und weitere internationale Quellen zurückgegriffen.

Quellen: *Germany Trade & Invest* bemüht sich, in allen Datenblättern einheitliche Quellen zu nutzen, so dass die Daten für unterschiedliche Länder möglichst vergleichbar sind. Die **kursiv gedruckten Daten** stammen aus nationalen Quellen oder sind für das jeweilige Land in unserer Standardquelle nicht verfügbar. Dies ist bei einem Vergleich dieser Daten mit den Angaben in Datenblättern zu anderen Ländern zu berücksichtigen.

Germany Trade & Invest ist die Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft sichert und schafft Arbeitsplätze und stärkt damit den Wirtschaftsstandort Deutschland. Mit über 50 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt *Germany Trade & Invest* deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.

Ihr Ansprechpartner
bei Germany Trade & Invest:
Nadja Beyer
T +49 (0) 228 249 93-457
nadja.beyer@gtai.de

**Germany Trade & Invest
Standort Bonn**
Villemombler Straße 76
53123 Bonn
Deutschland
T +49 (0)228 249 93-0
trade@gtai.de
www.gtai.de/de/trade

**Germany Trade & Invest
Hauptsitz**
Friedrichstraße 60
10117 Berlin
Deutschland
T +49 (0)30 200 099-0
invest@gtai.de
www.gtai.de/en/invest

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-6-

© Germany Trade & Invest 2024 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

2.2 Wirtschaftsdaten kompakt Zypern

WIRTSCHAFTSDATEN KOMPAKT		GTAI GERMANY TRADE & INVEST
Zypern Rep.		
Mai 2024		
Basisdaten		
Fläche (km ²)		9.250
Einwohner (Mio.)		2023: 1,3; 2028: 1,3*
Bevölkerungswachstum (%)		2023: 0,7; 2028: 0,5*
Bevölkerungsdichte (Einwohner/km ²)		2023: 136,4
Fertilitätsrate (Geburten/Frau)		2023: 1,3
Geburtenrate (Geburten/1.000 Einwohner)		2023: 9,8
Altersstruktur		2023: 0-14 Jahre: 15,8%; 15-24 Jahre: 10,4%; 25-64 Jahre: 58,5%; 65 Jahre und darüber: 15,2%
Analphabetenquote (%)		2021: 0,6
Geschäftssprache(n)		Griechisch, Englisch
Rohstoffe	agrarisches	Milch, Kartoffeln, Schweinefleisch, Schafsmilch, Ziegenmilch, Gerste, Weizen, Geflügel, Oliven, Molkerei, Trauben, Lamm, Zitrusfrüchte, Weintrauben
	mineralisch	Kupfer, Pyrit, Asbest, Gips, Salz, Marmor, Tonerde
Währung	Bezeichnung	Euro; 1 Euro = 100 Cent
	Euro-Referenzkurs (März 2024)	1 Euro = 1,081 US\$
	Jahresdurchschnitt	2023: 1 Euro = 1,081 US\$ 2022: 1 Euro = 1,053 US\$ 2021: 1 Euro = 1,183 US\$

Wirtschaftslage	
Bruttoinlandsprodukt (BIP, nominal)	
- Mrd. Euro	2023: 29,8; 2024: 31,7*; 2025: 33,5*
- Mrd. US\$	2023: 32,2; 2024: 34,2*; 2025: 35,9*
BIP/Kopf (nominal)	
- Euro	2023: 32.320; 2024: 34.449*; 2025: 36.019*
- US\$	2023: 34.957; 2024: 37.149*; 2025: 38.665*
BIP/Kopf in Kaufkraftstandard	
	2021: 30.600; 2022: 33.400; 2023: 35.700*
BIP-Entstehung (Anteil an nominaler Bruttowertschöpfung in %)	
	2022: Handel/Gaststätten/Hotels 18,0; Transport/Logistik/Kommunikation 15,2; Bergbau/Industrie 8,3; Bau 5,4; Land-/Forst-/Fischereiwirtschaft 1,8; Sonstige 51,2

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

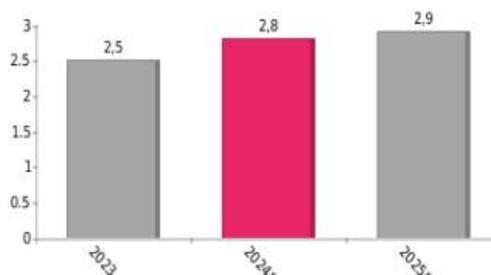
-1-

BIP-Verwendung (Anteil an BIP in %) 2022: Privatverbrauch 59,8; Bruttoanlageinvestitionen 20,5; Staatsverbrauch 18,5; Bestandsveränderungen 0,9; Außenbeitrag 0,3

Wirtschaftswachstum

Bruttoinlandsprodukt

Veränderung in %, real



Wirtschaftswachstum nach Sektoren (% real) 2022: Transport/Logistik/Kommunikation 13,1; Handel/Gaststätten/Hotels 11,6; Bergbau/Industrie 1,7; Land-/Forst-/Fischereiwirtschaft 0,8; Bau -4,0

Inflationsrate (%) 2023: 3,9; 2024: 2,4*; 2025: 2,1*

Arbeitslosenquote (%) 2023: 6,1; 2024: 5,6*; 2025: 5,4*

Durchschnittslohn (Euro, brutto, Monatslohn, Jahresdurchschnitt) 2020: 2.003; 2021: 2.051 2022: 2.493

Haushaltssaldo (% des BIP) 2023: 3,1; 2024: 2,9*; 2025: 2,9*

Leistungsbilanzsaldo (% des BIP) 2023: -12,1; 2024: -11,2*; 2025: -10,8*

Investitionen (% des BIP, brutto, öffentlich und privat) 2023: 22,9; 2024: 22,2*; 2025: 22,2*

Ausgaben für F&E (% des BIP) 2019: 0,7; 2020: 0,8; 2021: 0,8

Staatsverschuldung (% des BIP, brutto) 2023: 77,3; 2024: 70,6*; 2025: 65,4*

Ausländische Direktinvestitionen

- Nettotransfer (Mio. US\$) 2020: -24.451; 2021: -35.744; 2022: 4.913

- Bestand (Mio. US\$) 2020: 490.880; 2021: 425.018; 2022: 58.262

- Hauptländer (Anteil in %, Bestand) 2022: Russland 21,9; Luxemburg 20,4; Britische Jungferninseln 5,9; Liechtenstein 4,9; Ukraine 3,0; Guernsey 2,9; Schweiz 2,8; Niederlande 2,6; Deutschland 2,2; Vereinigtes Königreich 1,9; Sonstige 31,5
 (viele Länder als „confidential“ betitelt, keine Zulieferung)

- Hauptbranchen (Anteil in %, Bestand) 2022: Finanzen und Versicherung 89,9; Grundstücks- und Wohnungswesen 3,6; Transport und Lagerei 2,7; Sonstige 3,8
 (viele Länder als „confidential“ betitelt, keine Zulieferung)

Währungsreserven (Mrd. US\$, zum 31.12.) 2021: 0,17; 2022: 0,18; 2023: 0,18

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

Auslandsverschuldung (Mrd. Euro, zum 31.12.) 2021: 172,5; 2022: 169,3; 2023: 171,7

Außenhandel

Warenhandel (Mio. US\$, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
Einfuhr	10.319,4	18,2	11.888,7	15,2	14.000,9	17,8
Ausfuhr	4.006,8	27,7	4.411,3	10,1	5.067,1	14,9
Saldo	-	-	-	-	-	-
	6.312,6		7.477,4		8.933,8	

*Aus Gründen der internationalen Vergleichbarkeit wird der Warenhandel des Landes in US\$ angegeben. Den Warenhandel auf Eurobasis finden Sie bei [Eurostat](#).

Außenhandelsquote (Ex- + Importe/BIP in %) 2021: 48,6; 2022: 55,7; 2023: 59,2

Exportquote (Exporte/BIP in %) 2021: 13,6; 2022: 15,1; 2023: 15,7

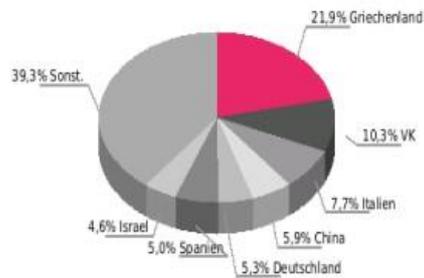
Einfuhrgüter nach SITC (% der Gesamteinfuhr) 2023: Petrochemie 20,4; sonstige Fahrzeuge 14,3; Nahrungsmittel 10,9; chemische Erzeugnisse 9,9; Kfz und Kfz-Teile 8,0; Maschinen 4,3; Elektronik 3,7; Textilien/Bekleidung 3,4; Elektrotechnik 2,8; Getränke/Tabak 2,7; Sonstige 19,6

Ausfuhrgüter nach SITC (% der Gesamtausfuhr) 2023: Petrochemie 33,1; sonstige Fahrzeuge 29,0; chemische Erzeugnisse 13,2; Nahrungsmittel 10,4; Rohstoffe (ohne Brennstoffe) 2,5; Getränke/Tabak 1,4; Elektronik 1,4; Maschinen 1,4; Optik 0,8; Elektrotechnik 0,7; Sonstige 6,1

Hauptlieferländer

Hauptlieferländer

2023; Anteil in %

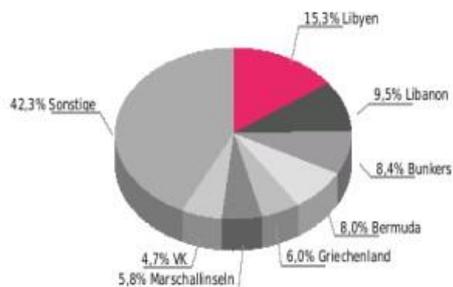


* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

Hauptabnehmerländer

Hauptabnehmerländer

2023; Anteil in %



Dienstleistungshandel (Mio. US\$, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	2022	2023*
Ausgaben	15.602	24,9	16.560
Einnahmen	21.957	29,1	22.919
Saldo	6.355	6.359	7.354

WTO-Mitgliedschaft

ja, seit 30.07.1995

Freihandelsabkommen

Zypern profitiert im Rahmen seiner EU-Mitgliedschaft von den Freihandelsabkommen der EU. Derzeit bestehen Abkommen mit 77 Staaten; weitere Freihandelsabkommen werden zurzeit verhandelt; für eine Übersicht der Abkommen siehe www.wto.org -> Trade Topics, Regional Trade Agreements, RTA Database, By Country/territory

Mitgliedschaft in Zollunion

EU-Zollunion, seit 01.05.2004

Beziehung der EU zu Zypern Rep.

Warenhandel EU-27 (Mio. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2021	%	2022	%	2023	%
Einfuhr der EU	1.703,6	8,3	2.226,7	30,7	2.052,4	-7,8
Ausfuhr der EU	6.903,5	19,2	8.581,0	24,3	8.562,6	-0,2
Saldo	5.199,9		6.354,2		6.510,1	

Dienstleistungshandel EU-27 (Mio. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2020	2021	2022
Ausgaben der EU	5.689,4	-6,2	6.433,9
Einnahmen der EU	4.339,8	12,7	5.518,2
Saldo	1.349,6	-915,7	-295,1

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

Beziehung Deutschlands zu Zypern Rep.

Warenhandel (Mio. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

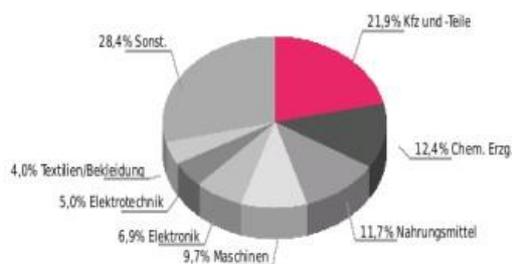
	2021	%	2022	%	2023*	%
dt. Einf.	177,0	52,7	274,1	54,9	128,3	-53,2
dt. Ausf.	676,7	-9,9	767,7	13,4	825,6	7,5
Saldo	499,7		493,6		697,3	

Deutsche Einfuhrgüter nach SITC (% der Gesamteinfuhr)

2023*: Nahrungsmittel 34,9; chemische Erzeugnisse 12,6; sonstige Fahrzeuge 11,3; Möbel und -teile 6,0; Rohstoffe (ohne Brennstoffe) 5,6; Maschinen 2,4; Eisen und Stahl 2,0; Kfz und Kfz-Teile 1,7; Elektrotechnik 1,3; Getränke/Tabak 0,7; Sonstige 21,5

Deutsche Ausfuhrgüter

Deutsche Ausfuhrgüter nach SITC
2023*; % der Gesamtausfuhr



Rangstelle bei deutschen Einfuhren

2023: 113 von 239 Handelspartnern*

Rangstelle bei deutschen Ausfuhren

2023: 78 von 239 Handelspartnern*

Dienstleistungshandel (ohne Reiseverkehr) (Mio. Euro, Veränderung zum Vorjahr in %, Abweichungen durch Rundungen)

	2021		2022		2023	
Ausgaben	641,2	21,5	696,4	8,6	595,6	-14,5
Einnahmen	805,0	46,4	930,9	15,6	824,0	-11,5
Saldo	163,8		234,5		228,5	

Deutsche Direktinvestitionen (Mio. Euro)

- Bestand

2019: -6.392; 2020: 3.361; 2021: 3.076

- Nettotransfer

2021: 199; 2022: 183; 2023: 134*

Direktinvestitionen Zyperns in Deutschland (Mio. Euro)

- Bestand

2019: 3.182; 2020: 2.433; 2021: 2.061

- Nettotransfer

2021: -297; 2022: 927; 2023: -78*

Doppelbesteuerungsabkommen

Abkommen vom 18.02.2011; in Kraft seit 16.12.2011

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

Investitionsschutzabkommen	Kein Abkommen
Auslandshandelskammer	Zuständig: Athen, www.griechenland.ahk.de
Deutsche Auslandsvertretung	Nikosia, www.nikosia.diplo.de
Auslandsvertretung Zyperns in Deutschland	Berlin, http://www.mfa.gov.cy/mfa/Embassies/embassy_berlin.nsf/index_gr/index_gr?opendocument

Klimaindikatoren

Treibhausgasemissionen (tCO ₂ eq. pro Kopf)	2010: 8,0; 2020: 6,5
Treibhausgasemissionen (Anteil weltweit in %)	2010: <0,05; 2020: <0,05
Emissionsintensität (tCO ₂ eq. pro Mio. US\$ BIP)	2010: 347,6; 2020: 318,3
Erneuerbare Energien (Anteil am Primärenergieangebot in %)	2010: 4,4; 2020: 10,8
Emissionsstärkste Sektoren (2020, nur national, Anteil in %)	Elektrizität/Wärme: 37,2; Transport: 22,5; Industrielle Prozesse: 14,3

Infrastruktur

Straßennetz (km, befestigt und unbefestigt)	2022: 13.027
Schienennetz (km, alle Spurbreiten)	0
Mobiltelefonanschlüsse	2021: 1.487 pro 1.000 Einwohner
Internetnutzer	2022: 896 pro 1.000 Einwohner
Stromverbrauch/Kopf (kWh)	2021: 5.588

Einschätzung des Geschäftsumfeldes

Hermes Länderkategorie	keine Risikoeinstufung
Corruption Perceptions Index 2023	Rang 49 von 180 Ländern
Sustainable Development Goals Index 2023	Rang 59 von 193 Ländern

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-6-

© Germany Trade & Invest 2024 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

Weitere Informationen zu Wirtschaftslage, Branchen, Geschäftspraxis, Recht, Zoll, Ausschreibungen und Entwicklungsprojekten können Sie unter www.gtai.de/zypern abrufen.

Für die Reihe Wirtschaftsdaten kompakt werden die folgenden Standardquellen verwendet: ADB, AUMA, BMF, BMWK, BMZ, BP, Bundesbank, CIA, Climatewatch, Destatis, Euler Hermes, Europäische Kommission, Eurostat, FAO, IEA, IWF, OECD, SDSN, United Nations, UN Comtrade, UNCTAD, UN-Stats, Transparency International, Weltbank. Zum Teil wird zudem auf nationale und weitere internationale Quellen zurückgegriffen.

Quellen: *Germany Trade & Invest* bemüht sich, in allen Datenblättern einheitliche Quellen zu nutzen, so dass die Daten für unterschiedliche Länder möglichst vergleichbar sind. Die ***kursiv gedruckten Daten*** stammen aus nationalen Quellen oder sind für das jeweilige Land in unserer Standardquelle nicht verfügbar. Dies ist bei einem Vergleich dieser Daten mit den Angaben in Datenblättern zu anderen Ländern zu berücksichtigen.

Germany Trade & Invest ist die Wirtschaftsförderungsgesellschaft der Bundesrepublik Deutschland. Die Gesellschaft sichert und schafft Arbeitsplätze und stärkt damit den Wirtschaftsstandort Deutschland. Mit über 50 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt *Germany Trade & Invest* deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.

Ihre Ansprechpartnerin
bei Germany Trade & Invest:

Nadja Beyer
T +49 (0)228 249 93-457
nadja.beyer@gtai.de

Germany Trade & Invest
Standort Bonn

Villemombler Straße 76
53123 Bonn
Deutschland
T +49 (0)228 249 93-0
trade@gtai.de
www.gtai.de

Germany Trade & Invest
Hauptsitz

Friedrichstraße 60
10117 Berlin
Deutschland
T +49 (0)30 200 099-0
invest@gtai.com
www.gtai.com

* vorläufige Angabe, Schätzung bzw. Prognose

-7-

© Germany Trade & Invest 2024 - Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

2.3 Weitere Informationen über E-Mobilität und klimafreundliche, smarte Stadtentwicklung in Griechenland und Zypern

GTAI-Informationen zu Griechenland und Zypern	Link
Prognosen zu Investitionen, Konsum und Außenhandel	Wirtschaftsausblick Griechenland von GTAI
Potenziale kennen, Risiken richtig einschätzen	Wirtschaftsausblick Zypern von GTAI SWOT-Analyse Griechenland von GTAI
Kulturelle Hintergründe und Regeln für den Geschäftskontakt	Griechenlands Verhandlungspraxis von GTAI
Länderspezifische Basisinformationen zu relevanten Rechtsthemen in Griechenland	Recht kompakt Griechenland von GTAI

3 Branchenspezifische Informationen

3.1 Marktpotenziale und -chancen

3.1.1 Überblick

Griechenland

Griechenlands Wirtschaft setzt ihren Wachstumskurs fort und wird nach Einschätzung der EU-Kommission im Jahr 2025 um 2,3 % zulegen. Damit liegt das Land deutlich über dem prognostizierten EU-Durchschnitt von 1,5 %. Treibende Kraft bleiben die EU-Fördermittel, durch die weitere Investitionen mobilisiert werden sollen. Für 2025 erwartet die Kommission folglich einen Anstieg der Bruttoanlageinvestitionen um rund 9 %. In den ersten neun Monaten des Jahres 2024 war Italien erneut Griechenlands wichtigster Handelspartner, dicht gefolgt von Deutschland und an dritter Stelle von China. Auf der Exportseite führt ebenfalls Italien das Feld an, gefolgt von Deutschland und Zypern. Immerhin verzeichneten die griechischen Lieferungen nach Deutschland in diesem Zeitraum ein leichtes Plus von 0,5 %.

Die Importe aus Deutschland legten um rund 3 % zu und machen somit 10,5 % der gesamten griechischen Einfuhren aus. Damit bleibt Deutschland Griechenlands bedeutendster Lieferant; insbesondere bei Kraftfahrzeugen sind die Beziehungen traditionell eng. Allerdings stiegen die weltweiten Kfz-Importe Griechenlands zwischen Januar und September 2024 insgesamt nur um etwa 1 %. Dieser moderate Zuwachs basiert auf einem sogenannten Basiseffekt, da das Wachstum in den Vorjahren bei rund 30 % lag und gleichzeitig die Preise gestiegen sind – beides führt nun zu einer geringeren Nachfrage.

Auch die deutschen Autolieferungen gingen im genannten Zeitraum um 4 % zurück. Ein auffälliger Gegenpol ist China, das seine Kfz-Lieferungen nach Griechenland um ganze 140 % steigern konnte. Trotz des Rückgangs bleibt Deutschland mit einem Anteil von etwa 27 % an allen griechischen Fahrzeugimporten weiterhin der wichtigste Kfz-Lieferant.¹

Griechenland hat seinen Status als attraktive Investmentdestination weiter gefestigt. Fitch Ratings bestätigte das langfristige Emittentenausfallrating des Landes in Fremdwährung mit „BBB-“ und einem stabilen Ausblick. Damit bleibt der Investment-Grade-Status, der Ende 2023 erstmalig verliehen wurde, erhalten. Als Begründung nannte Fitch die starken Pro-Kopf-Einkommenswerte, solide Governance-Indikatoren sowie einen glaubwürdigen politischen Rahmen, der durch die Mitgliedschaft in der EU und der Eurozone gestützt wird. Zusätzlich hob die Agentur die umfangreichen fiskalischen und makroökonomischen Anpassungen der letzten Jahre hervor, die wesentlich zur positiven Bewertung beitrugen.² Auch Scope Ratings setzte ein starkes Zeichen für die griechische Wirtschaft und hob das Rating des Landes auf „BBB“ mit stabilem Ausblick an. Bereits in ihrem jüngsten Bericht „Sovereign Outlook 2025“ unterstrich die deutsche Ratingagentur den positiven Kurs Griechenlands.³

Zypern

Zypern zählte nach den aktuellen Prognosen der EU-Kommission zu den wachstumsstärksten Volkswirtschaften der EU im Jahr 2024. Wesentlich getragen wurde diese Dynamik von Investitionen, die aus dem EU-Aufbaufonds kofinanziert wurden. Gleichzeitig zeigte die Inflation eine rückläufige Tendenz und soll im Jahr 2025 bei rund 2 % liegen. Dies stützt die Kaufkraft der privaten Haushalte und wird zudem durch die Erhöhung des zyprischen Bruttomindestlohns von 940 Euro auf 1.000 Euro flankiert. Ein weiterer Wachstumsmotor blieb der Tourismus: In den ersten acht Monaten des Jahres 2024 lagen die entsprechenden Einnahmen rund 4,5 % über dem Vorjahresniveau. Auch die IKT- und Baubranche zeigten sich robust. Allerdings lag der Anteil notleidender Kredite mit 6,8 % weiterhin deutlich über dem EU-Durchschnitt von circa 2 %.

Als kleine Volkswirtschaft mit einem Bruttoinlandsprodukt von nur 31,3 Milliarden Euro ist Zypern jedoch anfällig für externe Schocks. Hinzu kommt, dass die Insel zu rund 80 % auf Erdölimporte angewiesen ist – ein Risikofaktor angesichts globaler Preisschwankungen. Auch die geografische Lage in einer konfliktbelasteten Region im östlichen Mittelmeer sowie der ungelöste Zypernkonflikt seit der türkischen Besetzung des Nordteils 1974 bergen Risiken für die Stabilität des Landes. Die Economist Intelligence Unit schätzt die Wahrscheinlichkeit einer Lösung dieses Konflikts auf lediglich 20 %. Es bleibt abzuwarten, ob mögliche Gespräche über einen NATO-Beitritt Zyperns oder

¹ GTAI 12/2024

² iEfimerida 11/2024

³ Protothema 12/2024

neue Verhandlungen unter Schirmherrschaft der Vereinten Nationen zur Entspannung beitragen können.

Positiv hervorzuheben sind jedoch die Fortschritte bei den Energieprojekten. Bis Anfang 2025 muss die zyprische Regierung entscheiden, ob sie den Great Sea Interconnector mit 100 Millionen Euro aus dem EU-Aufbaufonds unterstützt. Gleichzeitig braucht es eine Einigung mit den Energieregulierungsbehörden Griechenlands zu den Netznutzungsentgelten. Die Europäische Investitionsbank erwägt, das Projekt mit 500 Millionen Euro zu kofinanzieren. Geplant ist, dass das Stromkabel zwischen Israel, Zypern und Griechenland Anfang 2026 verlegt wird. Im Energiesektor richtet sich der Blick zudem auf den geplanten, wettbewerbsorientierten Strommarkt, der im Juli 2025 eingeführt werden soll. Damit setzt Zypern EU-Vorgaben um und will zugleich bis 2030 den Anteil erneuerbarer Energien auf 33 % steigern. Ende 2023 lag dieser Wert bei 20,2 %. Aktuell dominieren zwei private Stromversorger den Markt: der Hauptanbieter Electricity Authority of Cyprus und das Unternehmen Synenergia. Darüber hinaus wurden im Juli 2024 der 4. Tranche aus dem EU-Aufbaufonds 500 Millionen Euro bewilligt, weitere 120 Millionen Euro sollen bis Jahresende folgen. Diese Gelder fließen unter anderem in Projekte wie den Ausbau intelligenter Strom- und Wasserzähler, die Installation von PV-Anlagen zum Laden von Elektrofahrzeugen sowie in den Aufbau von Energiespeichern mit einer geplanten Gesamtkapazität von 150 Megawatt. Für Letzteres stehen 35 Millionen Euro aus dem EU-Aufbaufonds bereit und ab Mitte Januar 2025 können entsprechende Anträge bei der zyprischen Energiebehörde eingereicht werden.

Die deutsche Ratingagentur Scope bewertet Zyperns Wirtschaft seit Ende Oktober 2024 mit A-Minus. Für eine dauerhafte Verbesserung der Bonität muss Zypern allerdings sein Wirtschaftswachstum fortsetzen und die Staatsverschuldung stärker in Richtung des EU-Stabilitätspakts von maximal 60 % des BIP senken. Scope hält einen entsprechenden Wert bereits 2026 für möglich. Insgesamt bieten die EU-Fördermittel sowie die Investitionen in digitale, grüne und nachhaltige Technologien interessante Anknüpfungspunkte für ausländische Unternehmen. Gerade deutsche Investoren und Exporteure könnten von der robusten Wachstumsdynamik, den tourismusbedingten Einnahmen und den geplanten Energie- und Infrastrukturprojekten profitieren.⁴

3.1.2 Klimafreundliche Smart Cities

Das europäische Umweltziel "100 Climate-Neutral and Smart Cities by 2030" im Rahmen des Programms Horizon Europe, indem mehrere griechische und zyprische Städte involviert sind, fördert die nachhaltige Städteentwicklung und bietet deutschen Unternehmen aussichtsreiche Geschäftspotenziale.⁵

Im Rahmen der Mission 'Climate-Neutral and Smart Cities' hat die Europäische Union sieben Städte ausgewählt, darunter sechs in Griechenland (Athen, Thessaloniki, Ioannina, Kalamata, Kozani und Trikala) sowie Limassol in Zypern, um bis 2030 klimaneutral zu werden. Diese Städte sollen als Vorreiter und Innovationszentren dienen. Der umfassende Plan zur Erreichung der Klimaneutralität umfasst verschiedene Bereiche wie Energie und Verkehr und beinhaltet entsprechende Investitionsstrategien. Die begleitenden Forschungs- und Innovationsmaßnahmen konzentrieren sich auf nachhaltige Mobilität und grüne Stadtplanung und bieten die Möglichkeit, gemeinsame Initiativen zu entwickeln und die Zusammenarbeit mit anderen EU-Programmen zu verstärken. Die ausgewählten Städte sind eingeladen, Klimastadtverträge zu entwickeln, die einen umfassenden Plan zur Erreichung der Klimaneutralität in allen relevanten Sektoren wie Energie, Gebäudewirtschaft, und Verkehr sowie die dazugehörigen Investitionspläne umfassen. Diese Klimastadtverträge werden in enger Zusammenarbeit mit lokalen Interessengruppen und Bürgern unter der Mitwirkung einer Missionsplattform (derzeit verwaltet durch das Projekt NetZeroCities) erarbeitet. Die klar definierten und transparenten Verpflichtungen, die die Städte in den Klimastadtverträgen eingehen, ermöglichen es ihnen, mit der EU, nationalen und regionalen Behörden, Investoren sowie ihren Bürgern effektiv zusammenzuarbeiten, um ihr ambitioniertes Ziel der Klimaneutralität zu erreichen.

Das EU-Missionslabel stellt einen bedeutenden Meilenstein dar, da es die erfolgreiche Entwicklung von Klimastadtverträgen würdigt und den Zugang zu EU-, nationalen sowie privaten Finanzierungsquellen erleichtert. Es gewährt den Städten Zugang zum Climate City Capital Hub, der Unterstützung in Bereichen wie Finanzberatung, Strukturierung finanzieller Bedürfnisse und der Präsentation von Projekten bei Kapitalgebern bietet. Die nicht vertraulichen Teile der Klimastadtverträge werden auf der NetZeroCities-Plattform veröffentlicht. Die Europäische Kommission und die Missionsplattform unterstützen weiterhin die Umsetzung der Klimastadtverträge, wobei Horizon Europe jährlich rund 120 Millionen Euro investiert.⁶

⁴ GTAI 12/2024²

⁵ Eurocities 04/2022

⁶ European Commission^a

3.1.3 E-Mobilität

Griechenland

Griechenland verfolgt im Rahmen seines Nationalen Energie- und Klimaplan von 2024 ambitionierte Ziele. So sollen die CO₂-Emissionen bis 2030 um 58 % im Vergleich zu 1990 gesenkt werden. Im Vergleich zu 2005 sollen 22,7 % weniger Treibhausgase emittiert werden.⁷

Der überarbeitete Nationale Energie- und Klimaplan berücksichtigt erstmals die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, wie beispielsweise die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Die festgelegten Ziele zur Entwicklung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge dienen einerseits der Erreichung nationaler Vorgaben zur Förderung der Elektromobilität im Straßenverkehr und andererseits der Erfüllung der Verpflichtungen, die sich auf europäischer Ebene aus der Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) ableiten und jedes EU-Mitgliedsland individuell betreffen. Gemäß dieser Verordnung ist vorgesehen, dass in jedem Mitgliedsstaat öffentlich zugängliche Ladestationen mit einer Gesamtleistung installiert werden, die mindestens 1,3 kW pro zugelassenes rein elektrisches Fahrzeug und 0,8 kW pro zugelassenem Plug-in-Hybridfahrzeug entspricht. Auf Grundlage dieses Verhältnisses sowie der Prognosen für den jährlichen Zuwachs des Fahrzeugbestands an Elektrofahrzeugen im Land wird geschätzt, dass die insgesamt installierte Ausgangsleistung der öffentlich zugänglichen Ladeinfrastrukturen bis zum Jahr 2030 mehr als 550 MW übersteigen wird. Der notwendige Gesamtumfang öffentlich zugänglicher Ladepunkte wird für das Jahr 2030 auf etwa 40.000 bis 100.000 geschätzt. Elektrofahrzeuge werden als zentrale Maßnahme zur Einhaltung der EU-Standards für CO₂-Emissionen angesehen. Im überarbeiteten Nationalen Energie- und Klimaplan wurden ebenfalls die Zielvorgaben für die Elektrifizierung bis 2030 aktualisiert. Die jährlichen Zielvorgaben für den Anteil elektrischer Personenkraftwagen an den gesamten Neuzulassungen wurden nach oben korrigiert. Erstmals werden auch ambitionierte Zielwerte für den Marktanteil elektrischer Fahrzeuge festgelegt, mit einer angestrebten Marktdurchdringung bei Neuzulassungen von 50 % für Personenkraftwagen und 40 % für leichte Nutzfahrzeuge bis zum Jahr 2030. Bezüglich der Verteilung der Fahrzeugtypen (batterieelektrische Fahrzeuge – BEV – und Plug-in-Hybridfahrzeuge – PHEV) wird für Personenkraftwagen in den kommenden Jahren ein Verhältnis von 50 % BEV zu 50 % PHEV erwartet. Bis 2030 soll sich diese Verteilung zugunsten der batterieelektrischen Fahrzeuge auf ein Verhältnis von 67 % BEV zu 33 % PHEV verschieben. Bei leichten Nutzfahrzeugen wird prognostiziert, dass der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge im gesamten Betrachtungszeitraum bis 2030 konstant bei 90–95 % liegt und damit die Plug-in-Hybridfahrzeuge deutlich übertrifft.⁸

Ein entscheidender Meilenstein auf dem Weg zur Elektrifizierung des Straßenverkehrs war die Einführung des ersten rechtlichen Rahmens zur Förderung der Elektromobilität in Griechenland (Gesetz Nr. 4710/2020). Dieses Gesetz, das aus einem ganzheitlichen Ansatz und intersektoraler Zusammenarbeit hervorging, umfasst eine Vielzahl von steuerlichen, förderungsbezogenen und regulatorischen Maßnahmen, die sowohl Elektrofahrzeuge als auch die Ladeinfrastruktur betreffen. Wichtige Aspekte des Gesetzes sind die Marktregulierung der Elektromobilität sowie die Einrichtung eines Registers für Ladeinfrastruktur und Marktakteure.⁹ Griechenland und Deutschland haben ihre Zusammenarbeit in den Bereichen erneuerbare Energien, Energieeffizienz und Elektromobilität deutlich intensiviert, insbesondere im Rahmen der nationalen Wiederaufbau- und Resilienzpläne. Beide Länder bekennen sich zu einer vertieften Kooperation bei innovativen Technologien und dem Austausch von Wissen zur Integration erneuerbarer Energiesysteme (RES) sowie grüner Wasserstofftechnologien, wie sie im Rahmen der DEU-GRC Clean Energy Strategy vorgesehen ist.¹⁰

Zypern

In den Straßen von Nikosia herrscht dichter Verkehr mit Autos und Motorrädern – emissionsarm unterwegs zu sein, ist in Zypern eine Seltenheit. Das Land weist mit über 629 Autos pro 1.000 Einwohner eine der höchsten Pkw-Dichten weltweit auf. Im Großraum Nikosia nutzen lediglich 3 % der Menschen öffentliche Verkehrsmittel, und nur 2 % greifen zum Fahrrad. Der motorisierte Individualverkehr führt zu verstopften Straßen und beeinträchtigt die Lebensqualität in der Stadt erheblich. Die Luftverschmutzung nimmt zu, Lärmbelastungen steigen, und die Verkehrssicherheit sinkt. Diese Faktoren beeinträchtigen nicht nur die Gesundheit der Einwohner, sondern machen Nikosia auch weniger attraktiv als Wohn- und Arbeitsstandort.¹¹

⁷ European Commission^b

⁸ NECP Greece 01/2025

⁹ NECP Greece 01/2025

¹⁰ NECP Greece 11/2023

¹¹ Europäische Investitionsbank 06/2022

Essentielle Maßnahmen bestehen in der Reduktion von Treibhausgasemissionen in den nicht vom Europäischen Emissionshandel (ETS) erfassten Sektoren (z. B. Verkehr, Gebäude, Landwirtschaft), wobei gemäß der EU-Effort-Sharing-Regelung eine Senkung um 32 % bis 2030 (gegenüber 2005) vorgesehen ist.¹² Um dieses Ziel zu erreichen, fördert Zypern im Verkehrssektor den Ausbau der Elektromobilität, unter anderem durch die Einrichtung einer entsprechenden Ladeinfrastruktur.¹³ Damit ist die Förderung der Elektromobilität auch ein zentrales Ziel der Nationalen Energie- und Klimaplanung Zyperns für 2021 bis 2030. Denn bis 2030 plant Zypern, den Anteil konventioneller Fahrzeuge deutlich zu reduzieren, während der Bestand an Elektrofahrzeugen auf rund 8 % des Fahrzeugbestands anwachsen soll, was etwa 85.000 Fahrzeugen entspricht. Gleichzeitig sollen die CO₂-Emissionen aus dem Transportsektor erheblich gesenkt werden.¹⁴

Die zyprische Regierung und die Stadt Nikosia entwickeln schließlich einen umfassenden Mobilitäts-Masterplan. Ziel ist es, attraktive Alternativen zum Auto zu schaffen und durch eine klügere Stadtplanung die Anzahl der Pendler während der Hauptverkehrszeiten zu reduzieren. Darüber hinaus soll die Stadt lebenswerter gestaltet, öffentliche Räume für Begegnungen geschaffen und eine barrierefreie Umgebung ermöglicht werden.¹⁵

3.2 Künftige Entwicklungen in den relevanten Segmenten und Nachfragesektoren

3.2.1 Griechenland

Wie in den meisten anderen EU-Staaten ist der griechische Verkehrssektor nach wie vor stark von fossilen Brennstoffen abhängig. Im Jahr 2021 machten sie 96 % des Endenergieverbrauchs in diesem Bereich aus. Eine entscheidende Rolle bei der Dekarbonisierung des Straßenverkehrs spielt die Elektrifizierung: Prognosen zufolge wird sie in naher Zukunft kostengünstiger sein als herkömmliche Antriebe. Vor diesem Hintergrund verfolgt die griechische Regierung ein ehrgeiziges Vorhaben, um den Umstieg auf Elektromobilität zu beschleunigen. Unter anderem wurden Förderprogramme aufgelegt, die den Kauf von Elektrofahrzeugen (EVs) im nationalen Fahrzeugbestand attraktiver machen und den Ausbau öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur vorantreiben sollen. Zusätzlich werden steuerliche Anreize für Investitionen in E-Fahrzeuge sowie in die Produktion von Fahrzeugen und Ladestationen gewährt. Durch Pilotprojekte auf Inseln wird das Thema öffentlichkeitswirksam präsentiert, und Gemeinden sind verpflichtet, eigene Ladeinfrastruktur-Konzepte zu entwickeln. Diese Anstrengungen zeigen bereits Wirkung: Nach Angaben der European Alternative Fuels Observatory stieg der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge an den Neuzulassungen in Griechenland von 2,6 % im Jahr 2020 auf 9,6 % im März 2024. Damit liegt Griechenland jedoch noch unter dem EU-Durchschnitt von 17,8 %.¹⁶ Im aktuellen Nationalen Energie- und Klimaplan wird vorausgesagt, dass die derzeitigen Maßnahmen bis 2030 zu einem 50-prozentigen Anteil an Elektro-Pkw-Neuzulassungen führen sollen.¹⁷

Allerdings ist das bestehende Ladenetz bislang nicht ausreichend, um den erwarteten Anstieg von E-Fahrzeugen zu bewältigen. Deshalb zählt der Ausbau einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur zu den vorrangigen Zielen Griechenlands, um die Vorgaben der EU-Verordnung über alternative Kraftstoffinfrastruktur (AFIR) umzusetzen. Dieses EU-Regelwerk setzt hohe nationale Ziele für die Einrichtung von Ladepunkten entlang des transeuropäischen Verkehrsnetzes. Laut dem digitalen Register des griechischen Infrastruktur- und Transportministeriums waren bis Januar 2024 insgesamt 4.782 öffentliche und halböffentliche Ladepunkte (ausgenommen Stationen unter 7,4 kW) erfasst. Die meisten davon befinden sich in Einzelhandelsumgebungen wie Supermärkten oder Einkaufszentren; nur wenige liegen an Tank- und Raststätten oder auf öffentlichen Flächen, die von Kommunen oder Regionen verwaltet werden. Um lokale Behörden zu unterstützen, veröffentlichte die Regierung 2023 Richtlinien für Konzessionsverträge, die Gemeinden als Vorlage nutzen können. In der Praxis hängt die erfolgreiche Vergabe solcher Ladestandorte jedoch entscheidend von den personellen Kapazitäten in den Kommunen ab, die oft nicht über das nötige Fachwissen im Bereich Elektromobilität verfügen. Zudem hat mehr als ein Viertel aller griechischen Gemeinden keine voll ausgestattete technische Abteilung und ist auf übergeordnete Stellen angewiesen.

Langfristig könnte der Umstieg auf Elektrofahrzeuge in Griechenland durch die hohe Zahl an Gebrauchtimporten

¹² European Commission^b

¹³ NECP Cyprus 11/2023

¹⁴ NECP Cyprus 12/2024

¹⁵ Europäische Investitionsbank 06/2022

¹⁶ International Transport Forum 09/2024

¹⁷ NECP Greece 01/2025

sowie die lange durchschnittliche Nutzungsdauer von Fahrzeugen erschwert werden. In einem Basisszenario, das sich an der derzeitigen Entwicklung und dem Nationalen Energie- und Klimaplan von 2019 orientiert, erreichen E-Pkw bis 2030 einen Anteil von 8 % am gesamten Pkw-Bestand, 39 % im Jahr 2040 und 61 % bis 2050. Für Lkw werden bis 2040 18 % und bis 2050 44 % prognostiziert. Um den Markthochlauf weiter zu beschleunigen, wären ein höherer Anteil an Elektrofahrzeugen bei Neuzulassungen, eine geringere Abhängigkeit von Gebrauchtimporten sowie kürzere Fahrzeugnutzungszeiten notwendig.¹⁸

Denn in Griechenland zählt die Fahrzeugflotte zu der ältesten Europas, da die Fahrzeuge ein Durchschnittsalter von 16 Jahren haben.¹⁹ Dennoch hat sich die Annahme von Elektrofahrzeugen seit 2020 deutlich verbessert. Im November 2024 betrug der Marktanteil von batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen (BEVs) etwa 10,37 % der monatlichen Neuzulassungen, was einen starken Anstieg gegenüber früheren Jahren darstellt.²⁰

Ab August 2020 wurden mehrere Programme zur Förderung der Fahrzeug-Elektrifizierung aufgelegt, deren Gesamtbudget über 160 Millionen Euro beträgt. Ziel ist es, den Elektromobilitätsmarkt nachhaltig zu fördern und zu entwickeln. Dazu gehören unter anderem die Initiative „PrasTaxi“, und das Projekt „e-Astypalea“. Diese Programme bieten Privatpersonen und Unternehmen umfangreiche Anreize zum Erwerb von Elektrofahrzeugen wie Pkw, leichten Nutzfahrzeugen (Vans), Taxis, Fahrrädern, Dreirädern und Mikrocars. Der Fokus liegt dabei auch auf der Förderung der Mikromobilität, die einen wichtigen Beitrag zu nachhaltigem Transport leistet. Insgesamt wurden im Rahmen dieser Programme 31.068 Fahrzeuge beantragt. Davon entfielen etwa 20 % auf rein elektrische Pkw, Taxis und leichte Nutzfahrzeuge, während rund ein Drittel auf Zweiräder, Dreiräder und Mikrocars und knapp die Hälfte auf Fahrräder entfiel.²¹ Ebenfalls ist das Förderprogramm „Kinoumai Ilektrika“ in die dritte Phase eingetreten, um die umweltfreundliche Mobilität in Griechenland weiter voranzutreiben. Es bietet attraktive finanzielle Anreize für Privatpersonen und Unternehmen, die Elektrofahrzeuge erwerben möchten, sowie Unterstützung bei der Installation von Ladeinfrastruktur. Privatpersonen können beim Kauf eines Elektroautos eine Subvention von 30 % des Nettopreises (ohne Mehrwertsteuer) erhalten, bis zu einem Höchstbetrag von 9.000 Euro. Zusätzlich gibt es eine Abwrackprämie in Höhe von 2.000 Euro, wenn ein altes Fahrzeug verschrottet wird, sowie eine Förderung von 500 Euro für die Installation einer intelligenten Ladestation. Besondere Zielgruppen wie Großfamilien, Menschen mit Behinderungen und junge Erwachsene bis 29 Jahre können zusätzliche Förderungen von bis zu 1.000 Euro erhalten. Auch Unternehmen profitieren: Für die ersten 20 Fahrzeuge wird eine Subvention von 30 % des Nettopreises bis zu 6.000 Euro pro Fahrzeug gewährt, ab dem 21. Fahrzeug liegt die Förderung bei 20 % bis zu 4.000 Euro pro Fahrzeug. Zusätzlich erhalten Unternehmen eine Abwrackprämie von 2.000 Euro pro verschrottetem Fahrzeug und 400 Euro für die Installation einer Ladestation pro Fahrzeug.²²

Der Ausbau der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge nämlich ist ein zentraler Bestandteil der griechischen Elektromobilitätsstrategie. Eine strategische Studie zeigte den Bedarf an einem ausgewogenen Netz öffentlich zugänglicher Ladepunkte bis 2030, insbesondere in urbanen Gebieten mit begrenztem Zugang zu privaten Parkplätzen. Gleichzeitig wurde der Ausbau von ultraschnellen Ladestationen mit mindestens 150 kW entlang von Autobahnen und Nationalstraßen als entscheidend identifiziert. Bis 2025 sollen die meisten Ladepunkte durch private Anbieter im Verantwortungsbereich der Kommunalverwaltungen entstehen. Dies führte zur Planung von rund 9.000 neuen Ladepunkten in ganz Griechenland, wie in Abbildung 1 zu entnehmen ist.²³

¹⁸ International Transport Forum 09/2024

¹⁹ International Transport Forum

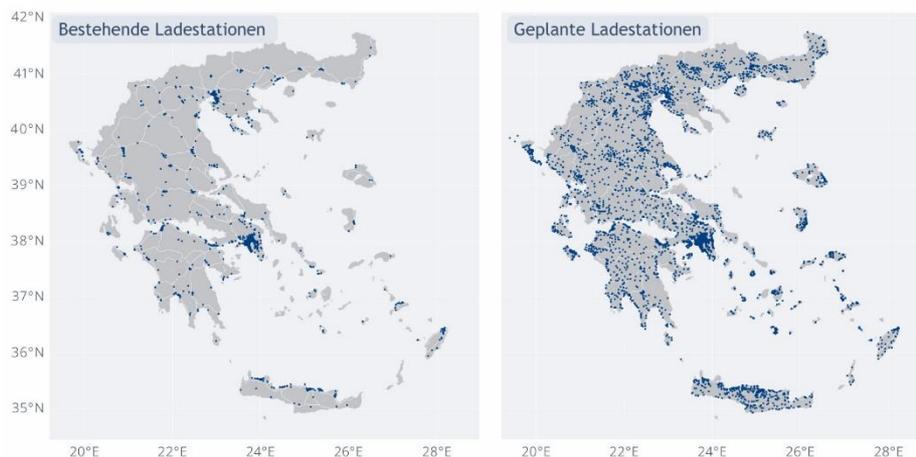
²⁰ EVStats

²¹ NECP Greece 11/2023

²² Autotypos 01/2025

²³ NECP Greece 11/2023

Bestehende und geplante öffentliche Ladestationen | Stand 2023

**Abbildung 1: Bestehende und geplante Ladestationen in Griechenland | Stand 2023**

Quelle: International Transport Forum 09/2024

Zusätzlich wurde die Initiative „Fortizo pantou“ mit einem Budget von 80 Millionen Euro gestartet. Sie bietet finanzielle Anreize für die Installation öffentlich zugänglicher Ladepunkte, die mit erneuerbarem Strom betrieben werden. Ziel ist die Errichtung von Ladepunkten in Städten, Verkehrsinfrastrukturen und öffentlich zugänglichen privaten Flächen wie Tankstellen und Parkhäusern.²⁴

Mit dem Klimagesetz 4936/2022 plant die griechische Regierung, den Verkauf von Fahrzeugen ab dem Jahr 2030 auf emissionsfreie Modelle zu beschränken. Aufgrund der aktuellen Energiekrise wird diese Regelung jedoch erst ab 2035 für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Kraft treten, wie es im „Fit for 55“-Plan der EU-Kommission vorgesehen ist. Ab spätestens Anfang 2027 müssen alle Taxis sowie ein Drittel der Flotten von Autovermietungen in der Region Attika und in Thessaloniki emissionsfrei betrieben werden. Dies gilt ebenso für mindestens ein Viertel der Firmenwagen, die ab diesem Zeitpunkt mit einem Elektro- oder Hybridantrieb ausgestattet sein müssen. Rund 220 Millionen Euro aus dem EU-Aufbaufonds sind vorgesehen, um die Infrastruktur für Elektromobilität zu fördern. Dies umfasst die Installation von E-Ladesäulen an strategischen Punkten wie Flughäfen, Autobahnen und Tankstellen sowie die Modernisierung der Busflotte in Athen und Thessaloniki, um diese auf umweltfreundlichere, emissionsfreie Modelle umzustellen.²⁵

So wächst der Markt für Elektrofahrzeuge in Griechenland rasant: Für das Jahr 2025 wird ein Umsatz von etwa 634,9 Millionen Euro prognostiziert. Bis 2029 soll das Marktvolumen voraussichtlich auf 1,249 Milliarden Euro ansteigen, was einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 18,43 % (CAGR 2025-2029) entspricht. Auch die Absatzzahlen steigen deutlich: Für 2029 wird ein mengenmäßiges Marktvolumen von rund 38.450 Fahrzeugen erwartet. Der durchschnittliche Preis pro Elektrofahrzeug wird im Jahr 2025 bei etwa 32.000 Euro liegen.²⁶

Smart Cities

Der Markt für Smart Cities in Griechenland entwickelt sich zu einem dynamischen und zukunftsweisenden Sektor mit enormem Potenzial. Bis 2025 wird ein Umsatz von 124,90 Millionen US-Dollar prognostiziert, wobei eine beeindruckende durchschnittliche jährliche Wachstumsrate von 10,22 % erwartet wird. Mit diesem Tempo könnte das Marktvolumen bis 2029 auf beachtliche 184,30 Millionen US-Dollar anwachsen. Die griechische Regierung und lokale Akteure investieren gezielt in Smart-City-Initiativen, um die einzigartige kulturelle und historische Identität des Landes mit innovativen, nachhaltigen Technologien zu verbinden. Diese Projekte verfolgen das Ziel, die Lebensqualität der Einwohner zu erhöhen, die Attraktivität für Touristen zu steigern und gleichzeitig die städtische Infrastruktur zukunftsfähig zu gestalten. Ein wesentlicher Treiber dieser Transformation ist der Einsatz innovativer Technologien, insbesondere des Internets der Dinge (IoT). Intelligente Energiemanagementsysteme helfen dabei, den Energieverbrauch zu optimieren und den CO₂-Ausstoß zu reduzieren. Moderne Verkehrsmanagementlösungen sorgen für eine effizientere Mobilität, reduzieren Staus und verbessern die Luftqualität in Städten wie Athen oder Thessaloniki. Neben diesen technologischen Fortschritten spielen nachhaltige Stadtplanung und umweltfreundliche Lösungen eine zentrale Rolle. Die griechischen Städte positionieren sich zunehmend als moderne, smarte

²⁴ NECP Greece 11/2023

²⁵ GTAI 09/2023

²⁶ Statista^b 11/2024

Lebensräume, die nicht nur für die lokale Bevölkerung, sondern auch für internationale Besucher attraktiv sind. Durch die Verschmelzung von Tradition und Innovation wird Griechenland zu einem Vorreiter in der Smart-City-Entwicklung im Mittelmeerraum.²⁷

3.2.1 Zypern

Im Rahmen der allgemeinen politischen Ausrichtung zur Förderung von Elektrofahrzeugen und in Übereinstimmung mit den europäischen Vorgaben für saubere Mobilität werden aktuell zwei zentrale Projekte umgesetzt:

- Das Mobilisierungsprogramm für den Kauf und Einsatz von Fahrzeugen mit niedrigen oder null Emissionen, das gleichzeitig auch den Rückzug von alten Fahrzeugen umfasst.
- Das wirtschaftliche Anreizprogramm für den Markt von Elektrofahrzeugen.

Beide Programme werden von der Europäischen Aufbau- und Resilienzfazilität über den Wiederaufbau- und Resilienzplan Zyperns (RRP) finanziert und laufen von 2022 bis Mitte 2026. Ihr Gesamtbudget beträgt 45 Millionen Euro. Ab 2025 ist zusätzlich ein jährlich neu aufgelegtes Förderprogramm für den Kauf von Fahrzeugen mit niedrigen oder null Emissionen geplant. Dafür stehen pro Jahr 3 Millionen Euro bereit. Dieses Programm soll insbesondere nach 2025 Wirkung zeigen, da dann günstigere Bedingungen für die Anschaffung und Nutzung von Elektrofahrzeugen erwartet werden. Zusätzlich zur Förderung von Elektrofahrzeugen gibt es das „Elektromobilität mit 1000“-Programm zur Errichtung von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Das Department of Electrical and Mechanical Services des Verkehrsministeriums hat dieses Förderprogramm veröffentlicht. Es ist ebenfalls Teil des Nationalen Wiederaufbau- und Resilienzplans und wird durch die Europäische Aufbau- und Resilienzfazilität finanziert. Das Hauptziel des Programms ist der Aufbau eines flächendeckenden Netzes von Ladestationen zur Förderung der Elektromobilität. Konkret zielt das Programm darauf ab, 1.000 Ladepunkte für Elektrofahrzeuge zu bezuschussen. Die Förderung richtet sich an Privatpersonen (natürliche und juristische Personen), Nichtregierungsorganisationen (NGOs), Kommunalverwaltungen sowie öffentlich-rechtliche Körperschaften (ausgenommen sind öffentliche Behörden wie Ministerien und andere staatliche Einrichtungen). Das Programm begann im Jahr 2023 und läuft bis Mitte 2026 mit einem Gesamtbudget von 4 Millionen Euro.²⁸ Darüber hinaus sieht die Gesetzgebung vor, dass in Neubauten mindestens ein Wechselstrom-Ladepunkt pro fünf Parkplätze oder ein Gleichstrom-Schnellladepunkt pro zwanzig Parkplätze installiert werden muss. Ergänzt wird diese Infrastruktur durch die Einführung von Vehicle-to-Grid (V2G)-Systemen, die es ermöglichen, Elektrofahrzeuge als Energiespeicher zu nutzen und so die Netzstabilität zu fördern.²⁹ Gefördert wurden sowohl Wechselstrom- (AC) als auch Gleichstrom-Ladestationen (DC). Bei den AC-Ladestationen variierte die Fördersumme je nach Leistung: 3,7-kW-Lader wurden mit 1.100 Euro unterstützt, während Ladestationen mit 22 kW eine Förderung von bis zu 2.000 Euro erhielten. Für DC-Ladestationen betragen die Zuschüsse 7.000 Euro für Geräte unter 50 kW, 20.000 Euro für Lader zwischen 50 und 150 kW und 30.000 Euro für solche mit einer Leistung von mehr als 150 kW. Die Förderquote war auf maximal 50 % der förderfähigen Gesamtkosten begrenzt. In abgelegenen, bergigen Regionen wurde jedoch eine erhöhte Förderquote von bis zu 55 % gewährt, um den Ausbau der Ladeinfrastruktur auch in weniger zugänglichen Gebieten voranzutreiben. Der zyprische Minister für Verkehr, Kommunikation und Arbeit, Yiannis Karousos, betonte nach einer Kabinettsitzung, dass die geplanten 1.000 Ladestationen bis 2026 öffentlich zugänglich sein werden. Dieses Projekt markiert einen wichtigen Schritt hin zur Förderung nachhaltiger Mobilität auf der Mittelmeerinsel.³⁰

Am 17. Februar 2024 startete Zypern ein Förderprogramm für Elektromobilität mit einem Budget von 36,5 Millionen Euro, finanziert über den EU-Wiederaufbau- und Resilienzmechanismus. Gefördert werden neue Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeuge sowie die Verschrottung alter Verbrenner. Privatpersonen können Zuschüsse von bis zu 9.000 Euro für emissionsfreie Fahrzeuge erhalten. Für Taxis, Kleinbusse, Motorräder, Pedelecs und leichte Fahrzeuge stehen ebenfalls Fördermittel bereit. Gebrauchtwagen sind teilweise förderfähig. Besondere Konditionen gelten für Menschen mit Behinderung und kinderreiche Familien, mit Zuschüssen bis 20.000 Euro für emissionsfreie Neufahrzeuge. Die maximale Kaufpreisgrenze liegt bei 80.000 Euro für Neufahrzeuge mit niedrigen Emissionen und 35.000 Euro für gebrauchte Elektroautos. Auch Busfahrkarten und kleine Elektrozweiräder werden subventioniert. Natürliche Personen dürfen Anträge für verschiedene Fahrzeugtypen einreichen, juristische Personen bis zu 20 Anträge, jedoch nur für

²⁷ Statista 06/2024

²⁸ NECP Cyprus 07/2023

²⁹ NECP Cyprus 12/2024

³⁰ Electrive.net 11/2022

neue Fahrzeuge.³¹ Verkehrsminister Alexis Vafiadis kündigte die dritte Förderrunde mit dem Ziel der Emissionsreduktion an. Diese Anträge konnten online vom 21. Oktober 2024 bis zum 8. Januar 2025 eingereicht werden. Sowohl natürliche als auch juristische Personen, einschließlich Organisationen und Vereine, sind berechtigt, Anträge zu stellen.³²

Nach aktuellen Prognosen wird der Markt für Elektrofahrzeuge in Zypern im Jahr 2025 voraussichtlich einen Umsatz von rund 106,4 Millionen Euro erzielen. Bis zum Jahr 2029 soll das Marktvolumen auf etwa 206,8 Millionen Euro steigen, was einem erwarteten jährlichen Umsatzwachstum von 18,07 % (CAGR 2025–2029) entspricht. Darüber hinaus wird für das mengenmäßige Marktvolumen im Jahr 2029 mit rund 3.245 Fahrzeugen gerechnet. Der volumengewichtete Durchschnittspreis pro Einheit wird im Jahr 2025 voraussichtlich bei etwa 63.100 Euro liegen.³³ Denn aktuell machen Elektroautos in Zypern nur etwa 0,2 % des gesamten Pkw-Bestands aus. Im ersten Halbjahr 2024 wurden 496 Elektrofahrzeuge neu zugelassen, was einem Anstieg von 61 % gegenüber dem Vorjahr entspricht.³⁴

Smart Cities

Das Marktwachstum im Bereich Smart Cities auf Zypern zeigt eine vielversprechende Entwicklung. Bis zum Jahr 2025 wird ein Umsatz von voraussichtlich 15,29 Millionen US-Dollar prognostiziert. Zudem wird erwartet, dass der Markt im Zeitraum von 2025 bis 2029 eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate (CAGR) von 11,76 % aufweist, was zu einem Marktvolumen von 23,85 Millionen US-Dollar bis 2029 führen könnte.

Zypern setzt auf seine strategische Lage und fortschrittliche Technologien, um Smart-City-Initiativen voranzutreiben. Diese konzentrieren sich insbesondere auf nachhaltige Stadtplanung und ein effizientes Management von Ressourcen, um langfristige Lösungen für urbane Herausforderungen zu bewältigen.³⁵

3.3 Aktuelle Vorhaben, Projekte und Ziele

3.3.1 Metro in Thessaloniki

Die Metro Thessalonikis leistet einen bedeutenden Beitrag zur Entwicklung der Stadt hin zu einer Smart City, indem sie moderne Technologien und nachhaltige Mobilitätskonzepte vereint. Ein zentraler Aspekt ist der Einsatz fahrerloser Züge, die mit fortschrittlichen Sicherheitssystemen ausgestattet sind und einen effizienten sowie sicheren Betrieb gewährleisten. Zudem sind alle Stationen mit Bahnsteigtüren ausgestattet, die den Zugang zu den Gleisen kontrollieren und die Sicherheit der Fahrgäste erhöhen.³⁶ Mit über 1 Milliarde Euro, die durch aufeinanderfolgende EU-Förderprogramme kofinanziert wurden, stellt dieses ehrgeizige Projekt eine bedeutende Investition in nachhaltige Stadtentwicklung und moderne Infrastruktur dar. Die Hauptziele des Projekts sind die Verbesserung der urbanen Mobilität, die Reduzierung von Umweltauswirkungen sowie die Förderung der regionalen Entwicklung. Die 9,6 Kilometer lange Strecke verbindet 13 hochmoderne Stationen und erleichtert täglich das Leben von über 340.000 Fahrgästen. Es wird erwartet, dass die Metro das Verkehrsaufkommen um 57.000 Fahrzeuge pro Tag reduziert und die Luftverschmutzung täglich um 212 Tonnen verringert. Damit leistet das Projekt einen wichtigen Beitrag zu den europäischen Zielen, CO₂-Emissionen zu senken und Städte nachhaltiger sowie effizienter zu gestalten.³⁷

Die Metro Thessalonikis entwickelt sich im Rahmen eines umfassenden strategischen Plans, der den Verkehr in der Stadt bis 2040 neugestalten wird. Dieser Plan basiert auf der „Thessaloniki Metro Development Study (MAMTH)“, einer von Elliniko Metro durchgeführten und durch die EU-Strukturfonds (ESPA) finanzierten Verkehrsstudie. Die Studie wurde über zwei Jahre (2021–2023) hinweg durchgeführt und analysierte die Verkehrsgewohnheiten von 30.000 Haushaltsmitgliedern, führte Interviews mit 67.000 Autofahrern und Taxipassagieren und erfasste 690 km des Straßennetzes von Thessaloniki. Die Ergebnisse der Studie betonen die Notwendigkeit einer Neugestaltung des Verkehrsnetzes, um die gesamte Stadt mit modernen öffentlichen Verkehrsmitteln abzudecken. Dazu gehört der Bau von zwei Metrolinien mit 44 Stationen sowie die Erweiterung des Netzes in die westlichen und östlichen Gebiete

³¹ Electrive 02/2024

³² 4TROXOI 10/24

³³ Statista 11/2024

³⁴ Elektroauto-news.net 08/2024

³⁵ Statista^a 06/2024

³⁶ thessmetro.gr^a

³⁷ European Commission 11/2024

Thessalonikis.³⁸

Ein entscheidender Schritt dieser Entwicklung ist die Kalamaria-Erweiterung, die in den kommenden Monaten in Betrieb genommen wird. Mit fünf neuen Stationen auf einer Länge von 4,78 km wird diese Erweiterung die Mobilitätsbedürfnisse von Passagieren im Osten Thessalonikis decken, die kommerzielle Aktivität ankurbeln und die Lebensqualität verbessern. Durch die Verbindung des Stadtzentrums mit Kalamaria, Aretsou, Nea Krini und Mikra wird der Straßenverkehr entlastet, was zu einer spürbaren Verbesserung der Luftqualität in der Region führt. Wie die Hauptlinie ist auch die Kalamaria-Erweiterung mit dem GoA4-Automatiksystem ausgestattet, das höchste Sicherheits- und Zuverlässigkeitsstandards gewährleistet. Damit ergänzt sie das bestehende Metro-Netz von Thessaloniki, das als modernstes, sicherstes und zuverlässigstes Metrosystem gilt.³⁹

3.3.2 Astypalea

Astypalea, eine kleine Insel in der griechischen Ägäis, entwickelt sich derzeit zu einem Modellprojekt für nachhaltige Entwicklung und smarte Technologien. Im Rahmen einer Kooperation zwischen der griechischen Regierung und dem deutschen Automobilhersteller Volkswagen wird die Insel schrittweise zu einer Smart City umgebaut. Das Projekt umfasst vor allem die Umstellung auf elektrische Mobilität und die Nutzung von erneuerbaren Energien. Der Volkswagen Konzern unterstützt die griechische Insel Astypalea mit umfassendem Mobilitäts-Know-how sowie Fahrzeugen. Die Transformation der Mobilität ist nahezu abgeschlossen: Die öffentliche Ladeinfrastruktur wurde aufgebaut, Behördenfahrzeuge wie die der Polizei und der Flughafenverwaltung sind elektrifiziert, und mit den Mobilitätsdiensten ASTYBUS und astyGO gibt es flexible, moderne Alternativen. Die Zahl der E-Fahrzeuge stieg innerhalb kurzer Zeit von null auf 84. ASTYBUS ersetzt die bisherige, stark eingeschränkte Buslinie und bietet einen ganzjährigen Ridesharing-Service, der deutlich mehr Orte auf der Insel anbindet. Je nach Saison sind bis zu fünf Fahrzeuge im Einsatz. Der Sharing-Dienst astyGO ermöglicht es Nutzern, per Smartphone-App flexibel E-Autos, E-Scooter und E-Bikes zu buchen. Ein wichtiger nächster Schritt ist die Erneuerung des Energiesystems. Ein hybrides System aus einem 3,5-Megawatt-Solarpark und einem Batteriespeicher soll 2024 ans Netz gehen und 100 % des Energiebedarfs für die E-Mobilität sowie bis zu 60 % des gesamten Strombedarfs der Insel abdecken. Bis 2026 soll dieser Anteil auf mindestens 80 % steigen. Aktuell wird Astypalea noch überwiegend von Dieselgeneratoren versorgt, die jährlich bis zu 5.000 Tonnen CO₂ emittieren. Die wissenschaftliche Begleitung des Projekts zeigt eine hohe Zustimmung der Bevölkerung: 80 % bewerten die E-Mobilität und die neuen Mobilitätsdienste positiv. Besonders der Ridesharing-Dienst ASTYBUS überzeugt mit 97 % Zustimmung – vor allem durch Flexibilität und niedrige Kosten. Hindernisse wie die Ladeinfrastruktur spielen inzwischen kaum noch eine Rolle.⁴⁰

Die Ergebnisse der Studie sollen öffentlich zugänglich gemacht werden, um anderen Regionen als Inspiration und Unterstützung bei der beschleunigten Einführung der E-Mobilität zu dienen. Kostas Fragogiannis, der stellvertretende Außenminister Griechenlands, unterstreicht die Bedeutung des Projekts: „Dieses Projekt symbolisiert die Verwirklichung unserer Vision für Griechenland in den kommenden Jahren, ein Ausblick auf die Zukunft, bevor sie begonnen hat. Unser Land ist zu einem verlässlichen Investitionsziel geworden, und der öffentliche und der private Sektor arbeiten vorbildlich zusammen.“⁴¹

3.3.3 Elektro- und Erdgasbusse

Ab Juni 2024 sind die 250 Elektrobusse auf den Straßen von Athen und Thessaloniki im Einsatz. Laut einer Mitteilung des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr stellt dies einen wichtigen ersten Schritt zur Erneuerung des öffentlichen Nahverkehrs dar, während gleichzeitig die Zugänglichkeit für Menschen mit eingeschränkter Mobilität verbessert wird. Die Bemühungen zur Modernisierung der Busflotten gehen jedoch weiter und werden in den kommenden Monaten intensiviert. Bis Ende 2025 sollen zusätzlich 300 Busse mit komprimiertem Erdgas (CNG) in Athen verkehren. Davon werden 100 Busse 18 Meter lang und die restlichen 200 Busse 12 Meter lang sein. Es wurde zudem ein neuer Wettbewerb für die Beschaffung von 700 Elektrobussen mit langsamer und schneller Ladetechnologie ausgeschrieben, die sowohl in Athen als auch Thessaloniki eingesetzt werden sollen. Zusätzlich werden Trolleybusse für die Athener Region vorgesehen. Parallel dazu schreiten die Ausschreibungen für die Verkehrsaufträge der Athener Verkehrsorganisation OASA und der Verkehrsorganisation Thessaloniki OSETH voran. Bereits jetzt stehen für Ost- und Westattika vorläufige Auftragnehmer fest, die neue Busse in Betrieb nehmen werden. Konkret werden 96 neue Busse in Ostattika und 115 Busse in Westattika fahren. Zusätzlich sind Mietbusprojekte

³⁸ thessmetro.gr^b

³⁹ thessmetro.gr^c

⁴⁰ volkswagen-group.com 06/2023

⁴¹ volkswagen-group.com 06/2021

geplant, die 300 Busse für Athen und 164 Busse für Thessaloniki vorsehen. Das Ministerium für Infrastruktur und Verkehr unterstreicht, dass die Verbesserung der Lebensqualität der Bürger sowie die Schaffung einer nachhaltigen urbanen Mobilität oberste Priorität haben. Mit diesen Maßnahmen soll die Verkehrsinfrastruktur modernisiert und ein wichtiger Beitrag zur Reduzierung von Emissionen geleistet werden.⁴²

3.3.4 Aufbau eines umfassenden Netzes von Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge und Wasserstofftankstellen in Griechenland

Ladeinfrastruktur von Motor Oil

Das Projekt hat zum Ziel, in Griechenland ein weitreichendes Netz von Ladestationen für Elektrofahrzeuge sowie Wasserstofftankstellen zu errichten. Die Europäische Investitionsbank (EIB) stellt hierfür ein Darlehen in Höhe von 40 Millionen Euro über eine Laufzeit von zehn Jahren an Motor Oil Hellas zur Verfügung. Diese Investition ist die erste ihrer Art und Größenordnung in Griechenland. Geplant ist die Errichtung von 3.000 Ladesäulen für Elektrofahrzeuge sowie einer umfassenden Wasserstoffinfrastruktur, die einen Elektrolyseur zur Wasserstoffproduktion, Auflieger, ein Terminal für deren Befüllung und Wasserstofftankstellen umfasst. Der Ausbau dieser Infrastruktur wird ökologische Vorteile bringen, indem er die Luftverschmutzung, Treibhausgasemissionen und Lärmbelastung verringert. Das Projekt fördert den Ausbau der Infrastruktur für emissionsfreie Fahrzeuge und trägt zur Entwicklung der Wasserstoff- und Elektromobilität bei. Zudem unterstützt es indirekt das Wachstum der entsprechenden Marktsegmente für Infrastruktur sowie die zugehörigen Fahrzeuge.⁴³

Motor Oil Hellas sei entschlossen, außergewöhnliche Ergebnisse zu erzielen und durch strategische Partnerschaften Mehrwert zu schaffen, mit dem Ziel, Griechenland in die Energieautonomie zu führen und den Bedarf an alternativen Energiequellen sowie grünen Kraftstoffen zu decken. Ioannis Kaltsas, Leiter des Investitionsteams der Europäischen Investitionsbank für Griechenland und Zypern, hob hervor, dass der Markt für emissionsfreie Fahrzeuge in Griechenland noch wenig entwickelt sei und dass die Finanzierung dieses Projekts den Übergang des Straßenverkehrs zu Wasserstoff- und Elektromobilität unterstütze. Dies sende ein wichtiges Signal, das Geschäftsbanken dazu anrege, Mittel für ähnliche Projekte bereitzustellen. Etwa 49 % der Projektinvestitionen kommen dem transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN-V) zugute. Zudem wird nahezu die gesamte Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge in weniger entwickelten und Übergangsregionen gemäß der Kohäsionspolitik der EU errichtet. Die Ladepunkte sind öffentlich zugänglich, und die Elektromobilitätsinfrastruktur gehört zu den vorrangigen Zielen des speziellen Unterstützungspakets der EIB-Gruppe im Rahmen des REPowerEU-Plans, der die EU von der Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen befreien soll.⁴⁴

LIFE GREENH₂ORN

DEPA Commerce hat den Beginn der Arbeiten am ersten grünen Wasserstofftankstellen in Griechenland im Rahmen des europäischen Projekts LIFE GREENH₂ORN angekündigt. Die Anlage, die bis 2028 in Kozani fertiggestellt und in Betrieb genommen werden soll, markiert einen wichtigen Schritt in Richtung grüne Transformation und integriert moderne Technologien zur Produktion und Verteilung von Wasserstoff.

Das Projekt LIFE GREENH₂ORN konzentriert sich auf die vor Ort (on-site) Produktion von grünem Wasserstoff durch eine 500 kW Elektrolyseanlage, die mit Strom aus erneuerbaren Quellen, insbesondere durch PPA-Verträge mit Photovoltaikparks von DEPA Commerce, betrieben wird. Der produzierte Wasserstoff wird komprimiert, gespeichert und über die Wasserstofftankstelle (HRS) in drei Druckstufen verteilt, um verschiedene Fahrzeugtypen zu bedienen: 200 bar für Roller und Kehrmaschinen, 350 bar für schwere Fahrzeuge und 700 bar für Personenkraftwagen.⁴⁵

3.3.5 Neues Logistikzentrum in Thessaloniki: Ein Meilenstein für regionale Entwicklung und Nachhaltigkeit

Das Ausschreibungsverfahren für das neue Logistikzentrum im ehemaligen Militärlager Gonou in Thessaloniki endet am 15. November 2024. Panagiotis Stamboulidis, Exekutivmitglied des Verwaltungsrats und Beauftragter Berater des TAIPED, betonte die Bedeutung des Projekts für die regionale Entwicklung und die Schaffung von Arbeitsplätzen. Das Logistikzentrum soll die Infrastruktur verbessern und die Konnektivität in der Region fördern. Das Projekt wird mit insgesamt 800 Millionen Euro finanziert, wobei ein erheblicher Teil der Mittel aus privaten Investitionen stammt.

⁴² CNN Griechenland 06/24

⁴³ Europäische Investitionsbank 02/23

⁴⁴ Europäische Investitionsbank 02/23

⁴⁵ DEPA 11/2024

Der Staat stellt das Land und den rechtlichen Rahmen zur Verfügung, um die Umsetzung des Projekts zu erleichtern. Ein besonderes Augenmerk liegt auf den Umweltaspekten des Logistikzentrums. Es wird betont, dass das Zentrum ein grünes Profil haben soll, indem es tagsüber Solarenergie und nachts Batterien zur Stromversorgung nutzt. Dies unterstreicht das Engagement für Nachhaltigkeit und umweltfreundliche Technologien. Die regionale Zusammenarbeit ist zentral für dieses Projekt, das die Modernisierung von Häfen und Eisenbahnnetzen umfasst, um die Effizienz und Wettbewerbsfähigkeit der Region zu steigern. Eduardo Espita, Transportexperte der Weltbank, betonte die Bedeutung integrierter Infrastrukturnetze und die Zusammenarbeit vieler Länder zur Verbesserung der Konnektivität zwischen Südost- und Mitteleuropa. Simeon Diamantidis, Präsident des SEVE, hob die Rolle des Logistikzentrums für die wirtschaftliche Entwicklung hervor und verwies auf die fast verdreifachten Exporte seit 2019, die 50 % des BIP ausmachen.⁴⁶

3.3.6 Ellinikon

Das Ellinikon-Projekt in Griechenland transformiert ein ehemaliges Flughafengelände und verlassene Olympiastätten in die größte Smart City Europas. Gelegen etwa 10 Kilometer südlich von Athen, umfasst das Gebiet zwei Quadratkilometer und soll unter anderem den ersten Wolkenkratzer Griechenlands, den Riviera Tower, sowie einen Park größer als der Londoner Hyde Park beherbergen. Die Entwicklung legt großen Wert auf Nachhaltigkeit und intelligente Vernetzung. Geplant sind Siedlungen, Luxusapartments, Einkaufszentren und Sportanlagen, die alle miteinander verbunden sind. Das Konzept der "15-Minuten-Stadt" soll realisiert werden, bei dem alle täglichen Bedürfnisse innerhalb von 15 Minuten zu Fuß, mit dem Fahrrad oder nachhaltigen Verkehrsmitteln erreichbar sind. Der Beton der ehemaligen Landebahn wird recycelt und für neue Straßen verwendet. Ziel ist es, einen Netto-Null-Kohlenstoff-Fußabdruck zu erreichen und eine Anpassung an den Klimawandel zu demonstrieren. Das Projekt soll jährlich rund eine Million Touristen anziehen und etwa 1,5 % zum griechischen Bruttoinlandsprodukt beitragen. Ein geplanter Casino-Resort-Komplex könnte pro Jahr etwa 200 Millionen Euro an Steuern, Konzessionsgebühren und Sozialversicherungsabgaben in die griechische Staatskasse einbringen. Zehn Jahre nach der Vertragsunterzeichnung gewinnt das rund 8 Milliarden Euro umfassende Projekt nun an Dynamik. Die Planer legen besonderen Wert auf die digitale und nachhaltige Ausrichtung des Vorhabens, das somit als echtes Smart-City-Modell gilt. Es wird auf innovative Mobilitätslösungen wie Fahrrad-, E-Bike- und E-Scooter-Sharing gesetzt. Zudem ist der Einsatz von Lieferrobotern vorgesehen, um den Individualverkehr zu reduzieren. Eine hochmoderne Abfallverwertungsanlage soll wiederverwendbare Materialien effizient aufbereiten und so die Kreislaufwirtschaft fördern. Die Bauarbeiten haben bereits begonnen, wobei der Riviera Tower bis 2026 fertiggestellt werden soll. Das gesamte Projekt, soll Griechenland als attraktiven Standort für Investitionen und nachhaltige Stadtentwicklung positionieren.⁴⁷

3.3.7 Smart Nicosia

Nicosia befindet sich inmitten eines ambitionierten Wandels, um sich im Rahmen eines langfristigen Zehn-Jahres-Plans zu einer modernen Smart City zu entwickeln. Dieses umfassende Vorhaben zielt darauf ab, die Lebensqualität der Bewohner signifikant zu steigern und gleichzeitig ökologische und soziale Nachhaltigkeit zu fördern. Die Strategie kombiniert innovative Technologien, digitale Lösungen und partizipative Ansätze, um die Stadt effizienter, umweltfreundlicher und lebenswerter zu gestalten. Der Zehn-Jahres-Plan sieht die Einführung intelligenter Verkehrssysteme vor, die den Verkehrsfluss optimieren, Staus minimieren und den Umstieg auf nachhaltigere Mobilitätslösungen fördern sollen. Geplant sind Echtzeitüberwachung, digitale Plattformen für die Steuerung des öffentlichen Verkehrs sowie die Förderung von Elektromobilität und anderen umweltfreundlichen Verkehrsmitteln. Gleichzeitig wird besonderer Wert auf die Energieeffizienz gelegt: Smart Grids, die Nutzung erneuerbarer Energien und energieeffiziente Gebäudestandards sind wesentliche Elemente der Strategie, um den Energieverbrauch der Stadt zu senken und den CO₂-Ausstoß zu minimieren. Darüber hinaus fokussiert sich der Plan auf die Digitalisierung städtischer Dienstleistungen. Systeme wie intelligentes Abfallmanagement, Umweltüberwachung durch Sensoren und digitale Bürgerplattformen sollen nicht nur die Effizienz städtischer Prozesse steigern, sondern auch die Transparenz und Bürgerbeteiligung fördern. Insbesondere die Verfügbarkeit von Echtzeitdaten, beispielsweise zur Luftqualität, zur Verkehrsdichte oder zu städtischen Ressourcen, soll es Bürgern und Verwaltung ermöglichen, fundierte Entscheidungen zu treffen und die Stadt aktiv mitzugestalten. Ein weiterer zentraler Bestandteil des Plans ist der Aufbau einer modernen digitalen Infrastruktur. Dies umfasst Investitionen in Breitbandnetze, Smart-Device-Technologien und die Schulung von Fachkräften, um sicherzustellen, dass die technologische Transformation nachhaltig ist. Ebenso wird die Schaffung grüner und energieeffizienter urbaner Räume vorangetrieben, um die Stadt umweltfreundlicher und klimatisch resilienter zu machen. Langfristig wird erwartet, dass der Plan nicht nur die

⁴⁶ Voria 10/24

⁴⁷ Wirtschaftswoche 05/2024

Lebensqualität und die Effizienz städtischer Prozesse verbessert, sondern auch Nikosia zu einem Innovationsmotor und Vorreiter für Nachhaltigkeit in der Region macht. Die zyprische Hauptstadt könnte so zu einem Leuchtturmprojekt werden, das zeigt, wie technologische, ökologische und gesellschaftliche Ziele erfolgreich miteinander verbunden werden können.⁴⁸

3.3.8 Sustainable Mobility Cyprus

Das Projekt "Sustainable Mobility Cyprus" hat das Ziel, die urbane Mobilität in Zypern nachhaltiger zu gestalten, indem umweltfreundliche Alternativen gefördert und die Verkehrsinfrastruktur modernisiert werden. Im Fokus stehen die Entwicklung und Umsetzung von Plänen für nachhaltige städtische Mobilität (SUMP), die eine ausgewogene Nutzung verschiedener Verkehrsmittel fördern, um die Lebensqualität zu verbessern und gleichzeitig den ökologischen Fußabdruck zu verringern.

Bereits in der Programmperiode 2014-2020 wurden wichtige Maßnahmen umgesetzt. Dazu gehört der Bau von Fahrradwegen, die die Universitäten in Nikosia mit dem Stadtzentrum verbinden. Die erste und zweite Phase dieses Projekts wurden erfolgreich abgeschlossen und bieten nun eine attraktive Infrastruktur für Radfahrer. Zudem wurden in Nikosia die Makarios-III- und Kallipoleos-Avenuen in Einbahnstraßen umgewandelt, was den Verkehrsfluss erheblich verbessert hat. Ein weiterer Meilenstein war die Einführung von Telematiksystemen im öffentlichen Busverkehr. Diese Systeme optimieren den Betrieb und bieten den Fahrgästen Echtzeitinformationen, wodurch die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel attraktiver wird.

Für die Programmperiode 2021-2027 sind eine Reihe detaillierter Maßnahmen geplant, die auf eine nachhaltige Verbesserung der urbanen Mobilität abzielen. Diese Initiativen bauen auf den Erfahrungen und Erfolgen der vorherigen Phase auf und werden durch gezielte Investitionen in umweltfreundliche Technologien sowie moderne Infrastruktur weiterentwickelt. Ein zentraler Schwerpunkt liegt auf dem Ausbau und der Modernisierung der öffentlichen Verkehrsmittel. Landesweit sollen Busbahnhöfe im Wert von 10 Millionen Euro entweder neu gebaut oder umfassend renoviert werden, um eine komfortable und effiziente Nutzung zu gewährleisten. Diese Busbahnhöfe werden mit moderner Ausstattung wie digitalen Anzeigetafeln, Wartebereichen und barrierefreien Zugängen ausgestattet, um den Bedürfnissen aller Fahrgäste gerecht zu werden. Darüber hinaus plant das Projekt die Anschaffung von 28 elektrischen Kleinbussen und 40 großen Elektrobussen. Mit einem Gesamtbudget von etwa 15 Millionen Euro sollen diese Fahrzeuge die bestehende Flotte ergänzen und gleichzeitig dazu beitragen, die CO₂-Emissionen im öffentlichen Verkehr erheblich zu reduzieren. Diese Elektrobusse werden mit moderner Technologie ausgestattet, darunter emissionsfreie Antriebe und Energieeffizienzsysteme, die den Kraftstoffverbrauch minimieren.

Ein weiterer Schritt zur Förderung des öffentlichen Verkehrs ist die Einrichtung von Busspuren auf den Hauptverkehrsachsen in Nikosia. Hierfür sind Investitionen von 5 Millionen Euro vorgesehen. Die neuen Busspuren sollen nicht nur den Verkehrsfluss optimieren, sondern auch sicherstellen, dass öffentliche Verkehrsmittel pünktlich und zuverlässig unterwegs sind. Dies wird insbesondere Pendlern zugutekommen, die den Bus als schnelle und attraktive Alternative zum Auto nutzen möchten. Parallel dazu wird die bestehende Infrastruktur für öffentliche Verkehrsmittel umfassend aufgewertet. Bushaltestellen und Unterstände werden modernisiert, um den Fahrgästen mehr Komfort zu bieten. Geplant sind unter anderem neue Sitzgelegenheiten, bessere Beleuchtung und barrierefreie Zugänge. Digitale Informationstafeln sollen den Fahrgästen Echtzeitdaten zu Ankunfts- und Abfahrtszeiten liefern, um ihre Planung zu erleichtern.

Neben den physischen Infrastrukturen spielt auch die Förderung umweltfreundlicher Mobilität eine zentrale Rolle. Es wird erwartet, dass diese Maßnahmen durch begleitende Sensibilisierungskampagnen ergänzt werden, die die Öffentlichkeit über die Vorteile der Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel informieren.⁴⁹

3.3.9 Cyprus – Greece: Step2Smart-Projekt

Das Step2Smart-Projekt zielt darauf ab, ein präzises Bild der Auswirkungen des Verkehrs in unmittelbarer Nähe der Transitkorridore in Nikosia, Chania und Kos zu liefern, aufgrund des derzeit bestehenden Informationsmangels. Nikosia, die Hauptstadt Zyperns, ist während der Spitzenzeiten mit erheblichen Verkehrsstaus konfrontiert, die nahezu das ganze Jahr über signifikante Umweltauswirkungen haben. In Chania treten während der Sommermonate häufig Stauprobleme auf, die sowohl die Umwelt der Stadt als auch die Bürger und Touristen beeinträchtigen. Kos verzeichnet in der Sommerzeit ein erhöhtes Verkehrsaufkommen aufgrund des hohen touristischen Verkehrs und

⁴⁸ FastForward 09/2023

⁴⁹ Sustainable Mobility

verfügt gegenwärtig über keine geeigneten Mittel zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, der als umweltfreundlichere Alternative zu privaten Fahrzeugen dienen könnte.

Ein gemeinsames Ziel der drei beteiligten Städte ist es, das Verkehrssystem in einer nachhaltigen Weise zu verbessern, um eine erhebliche Reduktion der Umweltverschmutzung zu erzielen. Dies soll durch den Einsatz von Intelligente Verkehrssystemen (ITS) erreicht werden, die im Rahmen des Projekts untersucht und implementiert werden. Die innovativen Pilotaktionen für nachhaltige urbane Mobilität in der Praxis beinhalten Maßnahmen im kleinen bis mittleren Maßstab, die zu den folgenden drei Hauptachsen beitragen: (1) Förderung des öffentlichen Verkehrs zur Unterstützung einer umweltfreundlicheren Mobilität, (2) Verkehrssteuerung unter Berücksichtigung von Umweltkriterien und (3) Förderung nachhaltiger Mobilität in intelligenten Städten. Durch frühere Initiativen des grenzüberschreitenden Kooperationsprogramms Griechenland-Zypern (DIAVLOS) wurden umfangreiche Erfahrungen und Know-how in der Entwicklung, Planung und Umsetzung von ITS in Zypern erworben. Ebenso verfügt die Gemeinde Chania über wertvolle Erfahrungen in der Implementierung und Verwaltung von ITS im Straßen- und öffentlichen Verkehr. Kos hingegen hat bisher keine ITS-Maßnahmen umgesetzt und wird durch das vorliegende Projekt die Möglichkeit erhalten, ein integriertes Busmanagementsystem zu entwickeln, wobei sie von der Zusammenarbeit und dem Know-how-Austausch mit den anderen beiden Projektpartnern profitieren kann. Darüber hinaus werden die Ergebnisse dieses Projekts als Leitlinien für die Bewertung der Auswirkungen des Verkehrs auf die städtische Umweltverschmutzung bei der künftigen Entwicklung von Nachhaltigen Urbanen Mobilitätsplänen (SUMP) dienen. Der betreute Partner hat in den Jahren 2017 bis 2019 SUMP-Studien für die Städte Limassol und Larnaca durchgeführt, die durch die Strukturfonds der Europäischen Union finanziert wurden. Das gewonnen Know-how wird auch den Gemeinden von Chania und Kos zur Verfügung gestellt.

Die Umsetzung der im Rahmen des Projekts vorgesehenen TECs (Technologische und betriebliche Komponenten) wird einen direkten Beitrag zur Förderung des öffentlichen Verkehrs sowie zur Reduktion von Schadstoffen aus Fahrzeugabgasen und Lichtsignalanlagen leisten. Darüber hinaus wird die Quantifizierung der Ergebnisse in Umweltbegriffen dazu beitragen, den Nutzen der Maßnahmen zu messen und die Öffentlichkeit durch die Bereitstellung von Echtzeitinformationen zu den Schadstoffwerten in den Städten zu sensibilisieren. Eine erfolgreiche Umsetzung der Projektziele stellt eine Herausforderung für die beteiligten Partner dar und könnte in der Zukunft als Grundlage für weitere Initiativen in den Städten und anderen Inselregionen dienen, insbesondere in jenen, die SUMP entwickeln. Schließlich ermöglicht die Implementierung des Instruments einen Wissens- und Erfahrungsaustausch zwischen den Partnern, um die Ergebnisse in beiden Ländern zu optimieren.

Die Umsetzung der Aktion soll zahlreiche Verbesserungen im städtischen Verkehr bewirken. Durch die Einführung moderner Ampelsteuerungssysteme sollen Emissionen an Verkehrsknotenpunkten reduziert, Fahrzeiten verkürzt und der städtische Verkehr effizienter verwaltet werden. Eine bessere Steuerung der Ampeln sowie ein optimiertes Verkehrsmanagement sollen zudem die Schadstoffemissionen senken.

Umweltfreundliche Verkehrsmittel wie Busse werden durch ein Busflottenmanagementsystem, einheitliche Passagierinformationen und die Priorisierung an Ampeln gefördert. Gleichzeitig wird die Verwaltung des Verkehrsnetzes durch neue Managementinstrumente für Behörden erleichtert. Öffentlichkeitsarbeit und Sensibilisierung der Bevölkerung über Umweltfragen erfolgen über moderne Kommunikationskanäle, während ein grenzüberschreitender Rahmen für nachhaltige Mobilitätspläne geschaffen wird.

In Nikosia, mit 230.000 Einwohnern, könnten Pilotmaßnahmen die Verzögerungen an Ampeln um etwa 5 % senken. Die vollständige Einführung intelligenter Verkehrssysteme (ITS) könnte die Schadstoffemissionen in der Stadt um 10–15 % reduzieren und zur Einhaltung der EU-Luftqualitätsrichtlinie (EC / 2008 / SB) beitragen.⁵⁰

3.4 Wettbewerbssituation

Griechenland hat in den letzten Jahren bemerkenswerte Fortschritte im Bereich der E-Mobilität erzielt, hinkt jedoch im europäischen Vergleich hinter zahlreichen anderen Ländern zurück. Während Nationen wie Norwegen, die Niederlande und Deutschland als Vorreiter gelten, steht Griechenland noch vor bedeutenden Herausforderungen.⁵¹

Zu den wesentlichen Hürden zählen der flächendeckende Ausbau der Ladeinfrastruktur sowie die verstärkte Förderung von Elektrofahrzeugen. Gleichwohl gibt es auch vielversprechende Entwicklungen, wie etwa die Einführung von Anreizen zur Unterstützung des Kaufs von Elektroautos sowie gezielte Investitionen in den Ausbau der

⁵⁰ University of Cyprus

⁵¹ Vehiculum 09/2023

Ladeinfrastruktur.

Griechische Marktführer in diesem Bereich sind:

□ **DEI Blue:** DEI Blue, eine Tochtergesellschaft der Public Power Corporation (PPC), betreibt das größte Netzwerk öffentlicher Ladestationen in Griechenland und hat seine Präsenz auch auf Rumänien ausgeweitet. Insgesamt gibt es über 2.700 Ladepunkte. Alle Ladestationen von DEI Blue nutzen 100% grüne Energie, was zur Reduzierung der CO₂-Emissionen beiträgt. Das Netzwerk umfasst mehr als 280 Schnellladestationen mit einer Leistung von bis zu 300 kW, die es den Fahrern ermöglichen, ihre Fahrzeuge in wenigen Minuten aufzuladen. Es gibt 23 DEI Blue Hubs an strategischen Punkten des nationalen Straßennetzes, die das Reisen für Elektrofahrzeugnutzende erleichtern.⁵²

□ **Protergia Charge:** Protergia ist ein bedeutender Akteur im griechischen Energiemarkt und eine Tochtergesellschaft von METLEN, dem größten privaten Energieunternehmen in Griechenland. Protergia tätigt erhebliche Investitionen in die Elektromobilität und baut ein landesweites Netzwerk von Schnell- und Ultraschnellladestationen auf. Das Unternehmen ist der größte unabhängige Anbieter von Strom und Erdgas in Griechenland und versorgt mehr als 550.000 Haushalte und Unternehmen im gesamten Land.⁵³ Dabei setzen sie auf die Software be.ENERGISED für Betrieb, Verwaltung und Abrechnung der Ladestationen.⁵⁴

□ **Motor Oil Hellas:** Dieses Unternehmen hat in Zusammenarbeit mit der Europäischen Investitionsbank (EIB) ein Projekt zum Aufbau eines Netzes von EV-Ladestationen und Wasserstofftankstellen in Griechenland initiiert. Die EIB unterstützt dieses Vorhaben mit einer Finanzierung von 40 Millionen Euro über zehn Jahre.⁵⁵

Auch in den Straßen von Nikosia herrscht dichter Verkehr mit Autos und Motorrädern. Das Land weist, wie bereits erwähnt, mit über 629 Autos pro 1.000 Einwohner eine der höchsten Pkw-Dichten weltweit auf. Im Großraum Nikosia nutzen lediglich 3 % der Menschen öffentliche Verkehrsmittel, und nur 2 % greifen zum Fahrrad.⁵⁶

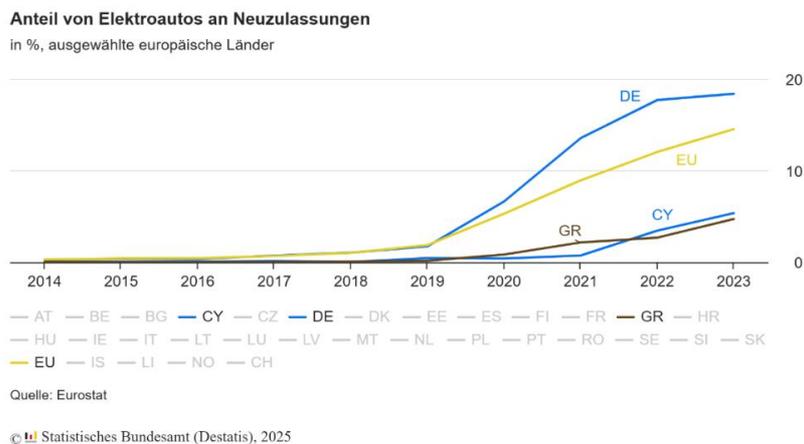


Abbildung 2: Anteil von Elektroautos an Neuzulassungen im Vergleich

Quelle: Statistisches Bundesamt

Sowohl Griechenland als auch Zypern weisen im Vergleich zum EU-Durchschnitt eine deutlich geringere Anzahl an Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen auf, was auf einen noch weitgehend ungesättigten Markt hindeutet. Diese Situation bietet für Unternehmen, die im Bereich Elektromobilität tätig sind, erhebliche Wachstums- und Expansionsmöglichkeiten. Die anhaltende niedrige Marktdurchdringung, gepaart mit einem wachsenden Bewusstsein für umweltfreundliche Mobilitätslösungen und staatlichen Fördermaßnahmen, eröffnet Potenziale für Investitionen in die Infrastruktur für Elektrofahrzeuge sowie für die Markteinführung innovativer Elektromodelle. In dieser dynamischen frühen Phase des Marktwachstums könnten Unternehmen, die frühzeitig in diesen Regionen aktiv werden, von einer strategischen Marktpositionierung profitieren.

⁵² 4TROXOI 07/24

⁵³ Protergia

⁵⁴ Chargepoint 07/21

⁵⁵ Europäische Investitionsbank 02/23

⁵⁶ Europäische Investitionsbank 06/2022

Diese Entwicklung zeigt sich auch deutlich in der Akteurslandschaft auf Zypern, wo bereits diverse Institutionen und Organisationen im Bereich Elektromobilität tätig sind. Eine zentrale Rolle nimmt dabei das Ministry of Transport, Communications, and Works ein, das übergeordnete Strategien und Richtlinien für nachhaltige Mobilität entwickelt. Unterstützt wird dieses Ministerium vom Department of Road Transport, das vor allem für Straßengesetze und Verkehrsregulierungen zuständig ist. Gemeinsam setzen beide Institutionen Rahmenbedingungen, die Elektromobilität fördern und die notwendige Infrastruktur Schritt für Schritt ausbauen.

Einen weiteren wichtigen Beitrag leistet das Ministry of Energy, Commerce, and Industry. Dieses Ressort kümmert sich um alle Fragestellungen rund um Elektromobilität – von den rechtlichen Grundlagen bis hin zur Bereitstellung und Erweiterung der Ladeinfrastruktur. Innerhalb dieses Ministeriums übernimmt der Energy Service eine Schlüsselrolle bei der Förderung erneuerbarer Energien und deren Integration in die Elektromobilität.

In der Privatwirtschaft engagiert sich unter anderem der Cyprus Electric Mobility Companies and Professionals Association. Hier sind Unternehmen zusammengeschlossen, die Elektrofahrzeuge anbieten oder die Ladeinfrastruktur bereitstellen, zum Beispiel Ladestationsanbieter. Gleichzeitig setzt sich die Cyprus Renewable Energy Sources Companies Association für den Ausbau erneuerbarer Energien ein und unterstützt so eine nachhaltige Stromversorgung für E-Fahrzeuge. Ergänzend tritt die Cyprus Cycling Federation auf, die sich für Mikromobilität starkmacht. Sie fördert den Ausbau umweltfreundlicher Alternativen zum konventionellen Straßenverkehr, etwa durch die Integration von E-Bikes und anderen elektrischen Leichtfahrzeugen. Gemeinsam bilden diese Akteure das frühe Rückgrat für den Wandel zu einer modernen und klimafreundlichen Mobilitätsstruktur auf Zypern.

3.5 Stärken und Schwächen des Marktes für die Branche E-Mobilität und klimafreundliche, smarte Stadtentwicklung

3.5.1 SWOT-Analyse Griechenland



Abbildung 3: SWOT-Analyse Griechenland
Quelle: GTAI 01/2024

Griechenland bietet als Mitglied der Europäischen Union und der Eurozone vielversprechende Rahmenbedingungen für die Entwicklung der E-Mobilität. Der Zugang zu EU-Fördermitteln hat das Potenzial, Projekte wie den Ausbau der Ladeinfrastruktur oder die Einführung von Elektrofahrzeugen finanziell zu unterstützen. Dank seiner strategischen Lage als Brückenkopf zwischen Ost und West ist es denkbar, dass Griechenland ein zentraler Umschlagplatz für den

Handel mit Elektrofahrzeugen und Batterien wird, insbesondere im Austausch mit dem Nahen Osten und Nordafrika. Gut ausgebildete Arbeitskräfte mit Fremdsprachenkenntnissen könnten darüber hinaus den Aufbau und Betrieb von Unternehmen im Bereich E-Mobilität erleichtern. Auch die Tourismusbranche eröffnet Möglichkeiten: So ließe sich die Nutzung von Elektrofahrzeugen in Form von Mietwagen oder Shuttle-Services in das touristische Angebot integrieren. Das wiedererstarbte Vertrauen internationaler Investoren in die griechische Wirtschaft dürfte zudem dazu beitragen, dass mehr Kapital in Mobilitätsprojekte fließt.

Trotz dieser Chancen gibt es Herausforderungen, die nicht außer Acht gelassen werden dürfen. Der hohe Anteil des Dienstleistungssektors am Bruttoinlandsprodukt deutet darauf hin, dass die Industrie möglicherweise nicht ausreichend diversifiziert ist. Dies könnte die Etablierung einer Produktionskette für Elektrofahrzeuge oder Batterien erschweren. Die hohe Staatsverschuldung stellt eine weitere Hürde dar, da sie die finanziellen Spielräume für Investitionen in Infrastruktur einschränken könnte. Auch bürokratische Hürden wie komplizierte Genehmigungsverfahren und langwierige Justizprozesse bergen die Gefahr, dass Projekte zur Förderung der E-Mobilität verzögert umgesetzt werden. Die vergleichsweise geringen Ausgaben für Forschung und Entwicklung könnten ebenfalls dazu führen, dass Griechenland Schwierigkeiten hat, mit der technologischen Entwicklung in anderen Ländern Schritt zu halten.

Gleichzeitig ergeben sich aus den aktuellen Rahmenbedingungen vielversprechende Perspektiven. Die Verfügbarkeit von EU-Fördermitteln bietet beispielsweise eine gute Grundlage, um den Bau von Ladeinfrastruktur und die Einführung von E-Mobilitätsprojekten zu fördern. Der Ausbau erneuerbarer Energien, insbesondere in Kombination mit Speichertechnologien, eröffnet die Möglichkeit, eine saubere und nachhaltige Energiequelle für Elektrofahrzeuge bereitzustellen. Nationale Förderprogramme dürften dazu beitragen, Anreize für Privatpersonen und Unternehmen zu schaffen, in Elektrofahrzeuge zu investieren. Auch die geplante Modernisierung der Infrastruktur könnte wichtige Grundlagen legen, um die Nutzung von E-Fahrzeugen flächendeckend zu ermöglichen.

Dennoch sind Risiken zu beachten, die die Entwicklung bremsen könnten. Ein wachsender Fachkräftemangel stellt möglicherweise ein Hindernis dar, da nicht genügend qualifiziertes Personal für die Installation und Wartung von Ladeinfrastruktur sowie für die Produktion und Reparatur von Elektrofahrzeugen zur Verfügung steht. Eine alternde Bevölkerung könnte dazu führen, dass die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen langsamer wächst, da diese Zielgruppe möglicherweise weniger technologieaffin ist. Zudem könnte der anhaltende Preisdruck auf Elektrofahrzeuge dazu beitragen, dass diese für viele Menschen finanziell schwer erreichbar bleiben. Geopolitische Unsicherheiten, wie das angespannte Verhältnis zur Türkei oder potenzielle Störungen globaler Lieferketten, bergen ebenfalls das Risiko, dass die Verfügbarkeit von Fahrzeugen und Batterien eingeschränkt wird, was die Marktentwicklung ausbremsen könnte.

3.5.2 Spezifische Stärken und Schwächen

Kurze Fahrstrecken auf Zypern

Eine besondere Eigenschaft des zyprischen Marktes für Elektrofahrzeuge ist die vergleichsweise kurze durchschnittliche Fahrstrecke der Nutzer. Durch die begrenzte Größe der Insel legen viele Einwohner lediglich kurze Distanzen zurück, was Elektrofahrzeuge zu einer attraktiven Option macht. Gleichzeitig verfolgt die zyprische Regierung das Ziel, die Abhängigkeit von importiertem Erdöl zu verringern und den Ausbau erneuerbarer Energien voranzutreiben. Diese Bemühungen tragen zusätzlich zu einer steigenden Nachfrage nach Elektrofahrzeugen bei.⁵⁷

Unzureichende Ladeinfrastruktur

Das Netz öffentlicher Ladestationen in Griechenland ist weiterhin dünn ausgebaut. Sie sind vor allem entlang der Hauptverkehrsachsen sowie in größeren Städten konzentriert, wobei Athen die meisten Lademöglichkeiten bietet. In zentraleren Regionen ist die Infrastruktur hingegen deutlich weniger entwickelt. Seit April 2024 gilt ein neues Gesetz, das die Mitnahme von vollständig geladenen Elektro- und Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen auf Fähren untersagt. Aus Sicherheitsgründen dürfen die Akkus dieser Fahrzeuge während der Überfahrt nur noch einen Ladestand von maximal 40 % aufweisen.⁵⁸

Laut der European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) gehört Griechenland zu den fünf Ländern in Europa mit den wenigsten Ladestationen pro 100 km sowie einem Marktanteil von Elektrofahrzeugen von weniger als 3 %. Ein dichtes Ladenetz mit Stationen im Abstand von 10 bis 15 km würde Fahrende dazu ermutigen, ein Elektrofahrzeug zu kaufen.⁵⁹ Auch in Zypern gibt es derzeit nur etwa 251 öffentliche Ladestationen für

⁵⁷ Statista 11/2024

⁵⁸ ADAC 07/2024

⁵⁹ International Journal of Transportation Science and Technology 12/2023

Elektrofahrzeuge.⁶⁰ Dieses Defizit könnte in beiden Ländern potenzielle Nutzende abschrecken und die Verbreitung der Elektromobilität verlangsamen.

Importabhängigkeit

Im Jahr 2024 erreichten Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeuge (PHEV) in Griechenland einen Marktanteil von 5,49 % und reine Elektrofahrzeuge (BEV) bei Passagierfahrzeugen ebenfalls 5,49 %. Dies stellt im Vergleich zu den Vorjahren eine deutliche Steigerung dar, was auch aus Abbildung 4 hervorgeht, in der die monatliche Anzahl neu zugelassener Elektro-Pkw für die letzten fünf Jahre dargestellt ist.⁶¹

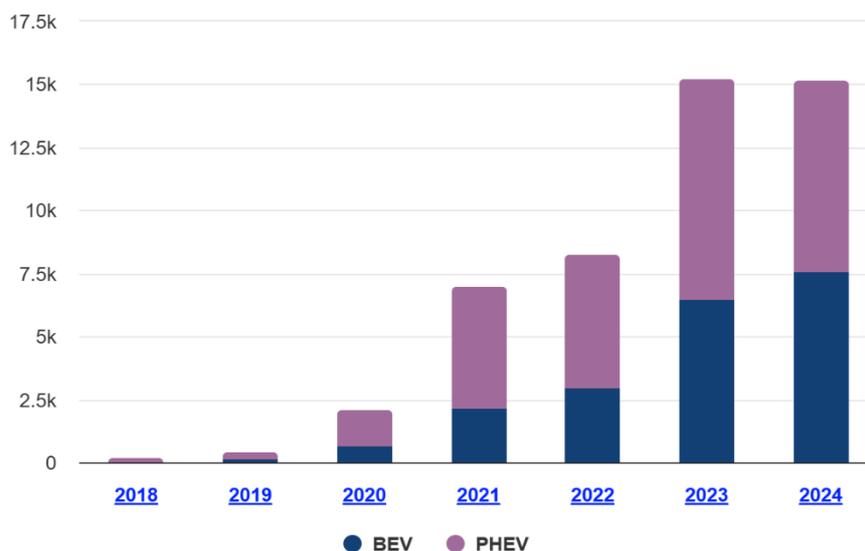


Abbildung 4: Anzahl neu zugelassener E-Pkw pro Monat in den letzten fünf Jahren in Griechenland

Quelle: European Commission^c

Griechenland verfügt jedoch über ein eher schwaches Produktionsprofil. Folglich ist der griechische Markt für Elektrofahrzeuge in hohem Maße von Importen abhängig. Dies kann sowohl höhere Kosten als auch Einschränkungen bei der Verfügbarkeit mit sich bringen. Um dem entgegenzuwirken, hat die Regierung Initiativen gestartet, die den Import von Elektrofahrzeugen erleichtern und gleichzeitig die Entwicklung des Marktes für lokale Händler und potenzielle Hersteller fördern sollen.⁶²

Hohe Anschaffungskosten

Elektrofahrzeuge sind nach wie vor teurer in der Anschaffung als herkömmliche Fahrzeuge. Trotz verfügbarer staatlicher Subventionen bleiben die anfänglichen Kosten für viele potenzielle Käufer eine erhebliche finanzielle Hürde.

In Griechenland liegt der durchschnittliche Preis für ein Elektrofahrzeug im Jahr 2024 bei etwa 32.100 Euro.⁶³ Studienergebnisse für Griechenland zeigten, dass zwar eine hohe Kaufbereitschaft für Elektrofahrzeuge besteht, jedoch nur eine geringe Bereitschaft, einen Aufpreis im Vergleich zu konventionellen Fahrzeugen zu zahlen. Die Ergebnisse unterstreichen zudem, dass finanzielle Anreize damit eine entscheidende Rolle für die Förderung der Verbreitung von Elektrofahrzeugen in Griechenland spielen.⁶⁴ Ebenfalls liegt das durchschnittliche Pro-Kopf-Einkommen in Griechenland unter dem Niveau der meisten entwickelten europäischen Länder (z. B. Deutschland und Großbritannien), was somit auch höhere fiskalische Anreize für den Kauf eines Elektrofahrzeugs erfordert.⁶⁵

Hoher Anteil fossiler Brennstoffe auf Zypern

Zypern weist als „isolierte Energieinsel“ eine hohe Abhängigkeit von importierten Erdölprodukten auf. Die Stromerzeugung erfolgt derzeit überwiegend unter Verwendung von Schweröl und Gasöl. Die importierten

⁶⁰ Electromaps.com

⁶¹ European Commission^c

⁶² Statista 11/2024^b

⁶³ Statista 11/2024^b

⁶⁴ International Journal of Transportation Science and Technology 12/2023

⁶⁵ International Journal of Transportation Science and Technology 12/2023

Erdölprodukte werden in den Sektoren Verkehr, Haushalte, Dienstleistungen, Landwirtschaft und Industrie eingesetzt. Der Verkehrssektor trägt mit einem Anteil von 50 % maßgeblich zum Endenergieverbrauch des Landes bei, was vor allem auf die äußerst geringe Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zurückzuführen ist. Trotz jüngster Investitionen in das öffentliche Busnetz konnten diese Maßnahmen keine signifikante Verlagerung des Personenverkehrs bewirken, der weiterhin stark von privaten Fahrzeugen dominiert wird. Der Verkehrssektor Zyperns ist nahezu vollständig von importierten fossilen Brennstoffen abhängig. Der Anteil an batterieelektrischen Fahrzeugen ist derzeit sehr gering, jedoch wird erwartet, dass deren Marktanteil in den kommenden Jahren signifikant ansteigen wird. Diese Entwicklung ist unter anderem auf die zunehmende Verfügbarkeit und die sinkenden Kosten von Elektrofahrzeugen zurückzuführen sowie auf die im Rahmen des Wiederaufbau- und Resilienzplans (RRF) vorgesehenen finanziellen Fördermaßnahmen und Infrastrukturinvestitionen. Um die Dekarbonisierungsziele für 2030 zu erreichen, ist ein deutlich höherer Anteil erneuerbarer Energien erforderlich. Insbesondere die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energiequellen, vor allem durch Solar-Photovoltaik in Kombination mit Energiespeicherlösungen, bietet das Potenzial, die Energiekosten der Insel erheblich zu senken und ihre Energieunabhängigkeit nachhaltig zu stärken.⁶⁶

⁶⁶ Trinomics 01/2023

4 Kontaktadressen

Institution	Kurzbeschreibung
Association of Companies and Professionals in Electric Mobility	Der Verband der Unternehmen und Fachleute für Elektromobilität (ACPEM) gehört zu der zyprischen Industrie- und Handelskammer und fördert Elektromobilität, alternative Transportformen und den Ausbau von Ladeinfrastrukturen, um nachhaltige Mobilität in Zypern zu stärken. Mitglieder sind führende Unternehmen wie Anbieter von Ladestationen, Fahrzeugimporteure und Infrastrukturdienstleister. Der Verband unterstützt alle Arten elektrischer und hybrider Fahrzeuge sowie deren Systeme und Technologien.
Athens Urban Transport Organisation (OASA)	Die Organisation für städtische Verkehrsmittel in Athen (OASA) ist verantwortlich für die Planung, Organisation und Verwaltung des öffentlichen Verkehrsnetzes in Athen. Sie bietet eine Vielzahl von Dienstleistungen an, darunter Echtzeitinformationen zu Bus- und Trolleybuslinien, die ATH.ENA-Karte für einfaches Reisen und verschiedene Online-Dienste. Die Organisation verfolgt das Ziel, durch innovative Denkweise ihre Dienstleistungen zu verbessern. Sie beteiligt sich an Forschungsprojekten wie „HORIZON 2020“, um Mehrwert zu schaffen und strategische Kooperationen zu fördern.
Centre for Research and Technology Hellas CERTH	Das CERTH (Centre for Research and Technology Hellas) ist eines der größten Forschungszentren Griechenlands mit Sitz in Thessaloniki. Es wurde 2000 gegründet und fördert Innovationen in Bereichen wie Energie, Umwelt, Transport, Biotechnologie und Informationstechnologie. CERTH besteht aus mehreren spezialisierten Instituten und arbeitet eng mit Universitäten, der Industrie und internationalen Partnern zusammen, insbesondere in EU-Programmen wie Horizon Europe. Es gilt als wichtiger Treiber für Forschung, Technologie und wirtschaftliche Entwicklung in Griechenland.
Cyprus Chamber of Commerce and Industry CCCI	Die Cyprus Chamber of Commerce and Industry (CCCI) ist die zyprische Handels- und Industriekammer und vertritt die Interessen der zyprischen Wirtschaft. Sie wurde 1927 gegründet und spielt eine zentrale Rolle bei der Förderung von Handel, Industrie und Dienstleistungen in Zypern. Sie fördert Handel, Industrie und Dienstleistungen, unterstützt Unternehmen mit Beratung und Exportförderung und vertritt die Interessen der zyprischen Wirtschaft national und international. Zudem organisiert sie Veranstaltungen und stärkt internationale Kooperationen.
Cyprus Energy Agency	Die Cyprus Energy Agency (CEA) ist eine unabhängige, gemeinnützige Organisation, die 2009 gegründet wurde. Sie fördert die nachhaltige Energieentwicklung in Zypern und unterstützt die Umsetzung von Strategien zur Energieeffizienz, zur Nutzung erneuerbarer Energien und zur Anpassung an den Klimawandel. Die CEA arbeitet eng mit lokalen Behörden, Unternehmen und der Öffentlichkeit zusammen, um Projekte und Maßnahmen in den Bereichen Smart Cities, nachhaltige Mobilität und energieeffiziente Bauweisen zu entwickeln. Besonderer Fokus liegt auf der Förderung von E-Mobility-Lösungen, der Verbreitung von Solarenergie und der Umsetzung europäischer Energie- und Klimaziele.
Enterprise Greece	Die staatliche Investitionsagentur fördert sowohl ausländische als auch inländische Investitionen in Griechenland. Sie unterstützt Unternehmen und Start-ups, die in den Bereichen grüne Technologien und nachhaltige Mobilität tätig sind.
Germany Trade & Invest	Germany Trade & Invest (GTAI) ist die Außenwirtschaftsagentur der Bundesrepublik Deutschland. Mit 60 Standorten weltweit und dem Partnernetzwerk unterstützt Germany Trade & Invest deutsche Unternehmen bei ihrem Weg ins Ausland, wirbt für den Standort Deutschland und begleitet ausländische Unternehmen bei der Ansiedlung in Deutschland.
Hellenic Association for Energy Economics	Ein Verband, der sich der Förderung von Elektromobilität in Griechenland widmet. Er engagiert sich für die Einführung von Elektrofahrzeugen und Ladeinfrastrukturen sowie für die Bewusstseinsbildung und politische Advocacy.
Hellenic Development Bank (HDB)	Die Hellenische Entwicklungsbank bietet Finanzierungsmöglichkeiten für innovative Projekte, einschließlich solcher im Bereich der nachhaltigen Mobilität und der Entwicklung von Smart Cities. Sie unterstützt sowohl Unternehmen als auch Forschungsinstitutionen.
Hellenic Federation of Enterprises (SEV)	Der Verband der griechischen Unternehmen (SEV) vertritt die Interessen griechischer Unternehmen in verschiedenen Branchen, einschließlich Mobilität und Technologie. SEV fördert Innovation und Nachhaltigkeit in der Wirtschaft, insbesondere im Bereich Smart Cities und E-Mobilität.
Hellenic Institute of Electric Vehicles (HELIEV)	Das Hellenische Institut für Elektrofahrzeuge (HELIEV) wurde mit dem Ziel gegründet, die Entwicklung der Elektromobilität in Griechenland zu fördern und zu unterstützen. Seit seiner Gründung spielt das Institut eine entscheidende Rolle bei der Gestaltung

	<p>von politischen Maßnahmen, der Verbesserung der Gesetzgebung und der Aufklärung der Öffentlichkeit über die Vorteile von Elektrofahrzeugen. HELIEV arbeitet mit Universitäten, Forschungszentren und privaten Unternehmen zusammen, um innovative Lösungen zu entwickeln, die die Einführung von Elektrofahrzeugen, die Ladeinfrastruktur und erneuerbare Energiequellen unterstützen.</p>
Hellenic Institute of Transport (HIT)	<p>Das Hellenische Institut für Transport (HIT) ist Teil des CERTH (Centre for Research and Technology Hellas), einer gemeinnützigen Organisation, die direkt der Generalsekretariat für Forschung und Innovation (GSRI) des griechischen Ministeriums für Entwicklung unterstellt ist. Das Hauptziel ist die Durchführung und Unterstützung angewandter Forschungsaktivitäten im Bereich des Verkehrs in Griechenland. Dies umfasst die Organisation, den Betrieb, die Planung und Entwicklung von Infrastrukturen, wirtschaftliche Analysen, das Management, die Fahrzeugtechnologie und die Bewertung der Auswirkungen von Verkehrsdiensten. HIT bietet auch Schulungs- und Bildungsaktivitäten an, verbreitet Forschungsergebnisse und vertritt Griechenland in internationalen wissenschaftlichen Foren.</p>
Hellenic Ministry of Environment and Energy (YPEKA)	<p>Das Ministerium für Umwelt und Energie spielt eine zentrale Rolle bei der Förderung von nachhaltigen Energietechnologien und der Einführung von E-Mobilität. Es verwaltet mehrere Förderprogramme zur Unterstützung von Projekten in diesen Bereichen.</p>
Institute of Communication and Computer Systems (ICCS)	<p>Das Institute of Communication and Computer Systems (ICCS) in Athen ist eine führende Forschungseinrichtung, die sich intensiv mit Smart-City- und E-Mobilitätslösungen beschäftigt. Im Bereich Smart Cities entwickelt das ICCS intelligente Verkehrssysteme, IoT-Infrastrukturen und digitale Tools zur Optimierung städtischer Prozesse. Im Fokus der E-Mobilitätsforschung stehen die Integration von Elektrofahrzeugen, intelligente Ladesysteme und Vehicle-to-Grid-Technologien. Als Partner in EU-Projekten wie eCharge4Drivers und SPICE treibt das ICCS nachhaltige Mobilität und innovative Stadtentwicklung aktiv voran.</p>
KIOS Research and Innovation Center	<p>Das KIOS Research and Innovation Center of Excellence an der Universität Zypern ist ein führendes Forschungszentrum, das 2008 gegründet wurde. Es konzentriert sich auf die Überwachung, Steuerung und Sicherheit kritischer Infrastrukturen wie Energie-, Wasser- und Verkehrssysteme. Im Bereich Smart Cities entwickelt das Zentrum intelligente Energiemanagementsysteme, Echtzeit-Überwachungstechnologien und nutzt IoT-Datenanalyse zur Optimierung städtischer Dienste und Ressourcen. Im Bereich E-Mobility arbeitet KIOS an der Planung und Optimierung von Ladeinfrastrukturen für Elektrofahrzeuge, fördert die Integration erneuerbarer Energien und verbessert Verkehrsflüsse durch Künstliche Intelligenz. Damit unterstützt das Zentrum Städte bei der nachhaltigen und vernetzten Transformation.</p>
The Cyprus Institute	<p>The Cyprus Institute ist eine führende Forschungseinrichtung in Zypern, die sich auf interdisziplinäre wissenschaftliche und technologische Forschung konzentriert. Gegründet wurde sie mit dem Ziel, regionale und globale Herausforderungen in Bereichen wie Energie, Umwelt, Klimawandel, digitale Kulturerbe-Technologien und Gesundheitswissenschaften zu adressieren. Das Institut betreibt mehrere spezialisierte Zentren und kooperiert international mit akademischen Institutionen sowie Industriepartnern.</p>
Thessaloniki Smart Mobility Living Lab	<p>Das Thessaloniki Smart Mobility Living Lab ist eines der größten Living Labs in Europa. Die gesamte Stadt Thessaloniki dient als Plattform zum Testen technologischer und innovativer Lösungen für Mobilität, kooperative und autonome Fahrzeuge und wird bald auf den Güterverkehr ausgeweitet. Thessaloniki steht nun auf der Liste der Smart Cities im Mobilitätssektor, und dies wäre ohne die Beteiligung der Institutionen, die das städtische Ökosystem bilden – das in den letzten zehn Jahren entstanden ist und sich ständig weiterentwickelt – nicht möglich gewesen. Das Thessaloniki Smart Mobility Living Lab umfasst unter anderem Echtzeit-Verkehrsdaten in Thessaloniki für Autos und Züge, kurzfristige Prognosen von Verkehrsbedingungen aus verschiedenen Quellen, die Ableitung und Aufbereitung von Mobilitäts- und Aktivitätsmustern sowie eine erweiterte IoT-Ausstattung.</p>

Quellenverzeichnis

- (4TROXOI 07/2024) [ΔΕΗ blue: Τρία χρόνια λειτουργίας και συνεχούς ανάπτυξης](#), Aufgerufen am 03.01.2025
- (4TROXOI 10/2024) [Σχέδιο Προώθησης της Ηλεκτροκίνησης στην Κύπρο](#), Aufgerufen 03.01.2025
- (ADAC 07/2024) [Ladestationen in Europa: Strom laden in Italien, Kroatien & Co.](#), Aufgerufen am 02.01.2025
- (Autotypos 01/2025) [Κινούμαι Ηλεκτρικά 3: Πως κάνω αίτηση για επιδότηση; – Ποιοι τη δικαιούνται](#), Aufgerufen am 17.01.2025
- (Chargepoint 07/2021) [Griechenland im Fokus: Protergia Charge wird neuer Kunde der has-to-be gmbh](#), Aufgerufen am 03.01.2025
- (CNN Griechenland 06/2024) [Ab heute sind die 250 Elektrobusse in Athen und Thessaloniki im Einsatz](#), Aufgerufen am 20.12.2024
- (DEPA 11/2024) [LIFE GREENH₂ORN Η ΔΕΠΙΑ Εμπορίας ανακοινώνει την έναρξη των εργασιών για τον πρώτο σταθμό ανεφοδιασμού πράσινου υδρογόνου στην Ελλάδα, στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού έργου LIFE GREENH₂ORN](#), Aufgerufen am: 20.01.2025
- (Electrive 02/2024) [Cyprus introduces new e-mobility subsidy programme](#), Aufgerufen am 13.01.2025
- (Electrive 11/2022) [Zypern startet Millionen-Förderung von Ladeinfrastruktur](#), Aufgerufen am 12.12.2024
- (Electromaps.com) [Liste der Ladestationen für Elektrofahrzeuge in Zypern.](#), Aufgerufen am 02.01.2025
- (Elektroauto-news.net 08/2024) [Elektroauto-Boom: Länder mit Rekordwachstum 2024](#), Aufgerufen am 12.12.2024
- (Eurocities 04/2022) [The 100 Climate-Neutral and Smart Cities by 2030](#), Aufgerufen am 09.12.2024
- (European Commission^a) [EU Mission: Climate-Neutral and Smart Cities](#), Aufgerufen am 09.01.2025
- (European Commission^b) [Effort sharing: Member States' emission targets](#), Aufgerufen am 17.01.2025
- (European Commission^c) [Greece – Vehicles and fleet](#), Aufgerufen am 24.01.2025
- (European Commission 11/2024) [Thessaloniki Metro inauguration: A milestone for the city thanks to EU support](#), Aufgerufen am 13.12.2024
- (Europäische Investitionsbank 02/2023) [Griechenland: EIB und Motor Oil Hellas vereinbaren Aufbau eines Netzes von E-Ladesäulen und Wasserstofftankstellen](#), Aufgerufen am 03.01.2025
- (Europäische Investitionsbank 06/2022) [Infrastrukturlösungen: Den öffentlichen Verkehr attraktiv machen](#), Aufgerufen am 14.01.2025
- (EVStats) [Greece: Car Registrations Market Share % per Technology](#), Aufgerufen am 15.01.2025
- (FastForward 09/2023) [Greener, Smarter, Faster - Cyprus' Smart City Projects](#), Aufgerufen am 10.01.2025
- (GTAI 09/2023) [Griechenland – Ehrgeizige Ziele in einem sich wandelnden Umfeld](#), Aufgerufen am 09.01.2025
- (GTAI 01/2024) [Griechenland: Klein, aber dafür immer digitaler und grüner](#), Aufgerufen am 15.01.2025
- (GTAI 12/2024) [Griechenlands Konjunktur übertrifft den EU-Durchschnitt](#), Aufgerufen am 16.01.2025
- (GTAI 12/2024^b) [Zyprische Wirtschaft wächst schneller als der EU-Durchschnitt](#), Aufgerufen am 16.01.2025
- (iEfimerida 11/2024) [Fitch Affirms Greece's 'BBB-' Rating, Sustaining Investment Grade Status](#), Aufgerufen am 20.01.2025
- (International Journal of Transportation Science and Technology 12/2023) [Factors and incentives that affect electric vehicle adoption in Greece](#), Aufgerufen am 03.01.2024
- (International Transport Forum) [Advancing Sustainable Mobility in Greece: Promoting electric vehicle uptake and](#)

SUMPs, Aufgerufen am 15.01.2025

(International Transport Forum 09/2024) Advancing Sustainable Mobility in Greece Promoting the Uptake of Electric Vehicles, Aufgerufen am 15.01.2025

(NECP Cyprus 11/2023) Consolidated national plan of cyprus on energy and climate of cyprus 2023, Aufgerufen am 12.12.2024

(NECP Cyprus 12/2024) Final update consolidated Cyprus' national energy and climate plan 2021-2030 (2024), Aufgerufen am 20.01.2025

(NECP Greece 11/2023) National energy and climate plans, Aufgerufen am 11.12.2024

(NECP Greece 01/2025) National energy and climate plan - Revised edition, Aufgerufen am 20.01.2025

(Protergia) <https://www.protergia.gr/en>, Aufgerufen am 03.01.2025

(Protothema 12/2024) Scope Ratings: First upgrade within investment grade after 22 years, Aufgerufen am 20.01.2025

(Statista 06/2024^a) Smart Cities – Cyprus, Aufgerufen am 10.01.2025

(Statista 06/2024) Smart Cities – Greece, Aufgerufen am 08.01.2025

(Statista 11/2024) Elektrofahrzeuge - Zypern, Aufgerufen am 09.12.2024

(Statista 11/2024^b) Elektrofahrzeuge – Griechenland, Aufgerufen am 02.01.2025

(Statistisches Bundesamt) 14,6 % der in der EU neu zugelassenen Pkw im Jahr 2023 waren Elektroautos, Aufgerufen am 15.01.2025

(Sustainable Mobility) PROJECTS, Aufgerufen am 14.01.2025

(thessmetro.gr^a) Platform Screen Doors, Aufgerufen am 13.12.2024

(thessmetro.gr^b) Future Extensions, Aufgerufen am 13.12.2024

(thessmetro.gr^c) Kalamaria Extension, Aufgerufen am 13.12.2024

(Trinomics 01/2023) Support to REPowerEU Country Report Cyprus, Aufgerufen am 03.01.2025

(University of Cyprus) Project Definition Step2Smart, Aufgerufen am 14.01.2025

(Vehiculum 09/2023) E-Mobilität in Europa – Wer sind die europäischen Spitzenreiter?, Aufgerufen am 15.01.2025

(volkswagen-group.com 06/2021) Astypalea: Start der Transformation zur smarten, nachhaltigen Insel, Aufgerufen am 13.12.2024

(volkswagen-group.com 06/2023) Elektroinsel Astypalea: Transformation der Mobilität vollständig auf den Weg gebracht, Aufgerufen am 13.12.2024

(Voria 10/2024) Θεσσαλονίκη: Μέσα Νοεμβρίου ο διαγωνισμός για το Γκόνου – Τα logistics και οι υποδομές αρωγός στην αύξηση των εξαγωγών, Aufgerufen am 03.01.2025

(Wirtschaftswoche 05/2024) Aus einer Geisterstadt wird Europas größte Smart City, Aufgerufen am 08.01.2025

