

WIRTSCHAFT

Regierung verkündet Aus vom Verbrenner-Aus, welches keines ist



Sie haben das Verbrenner-Aus verkündet - der Brief, den Merz an von der Leyen schreibt zeigt jedoch: dieses gibt es nicht.

28.11.2025 - 17:06 Uhr



Das „Aus vom starren Verbrenner-Aus“ verkündet die Union als Erfolg aus dem Koalitionsausschuss jenseits der Streitigkeiten rund um die Rente. Bundeskanzler Friedrich Merz will EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen einen Brief mit der geeinten Position der Bundesregierung und der Ministerpräsidenten der Länder schreiben.

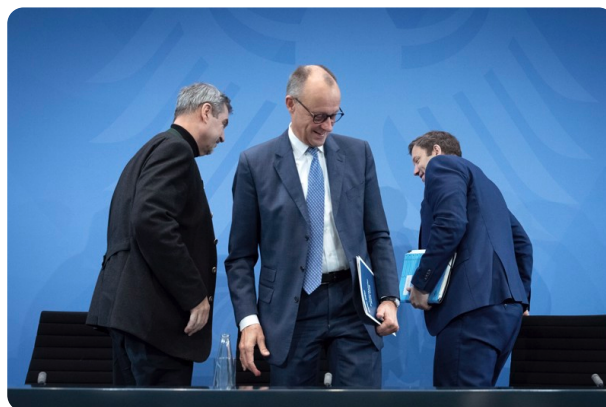
Schaut man sich das Einigungs-Papier von Schwarz-Rot jedoch genauer an, ist zu erkennen: Was die Union als „Aus vom starren Verbrenner-Aus“ zu verkaufen versucht, wirkt

**in Wahrheit wie das Bekenntnis „E-Auto first“.
Und ein Blick in Merz' Brief an von der Leyen
verrät: Das ist vieles, aber nicht das Aus vom
Verbrenner aus.**



EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen

Friedrich Merz hat sich als Regierungschef des Autolandes Deutschland, der größten Volkswirtschaft Europas, ein besonders scharfes Schwert zurechtgelegt. Einen Brief: „Wir haben uns gestern darauf verständigt, dass ich der Kommissionspräsidentin einen Brief schreiben werde, wo die Haltung der deutschen Bundesregierung und der Ministerpräsidenten noch einmal umfassend beschrieben wird“, sagte Merz bei der Pressekonferenz nach dem Koalitionsausschuss, der bis tief in die Nacht zum Freitag ging.



Merz, Söder und Klingbeil nach der Pressekonferenz am Freitagmorgen

Man wolle die Kommission bitten, „die Regulierung für die Mobilität anzupassen und zu korrigieren“. Der letzte Satz des Briefes werde lauten: „Unser gemeinsames Ziel sollte eine innovationsfreundliche und technologieoffene

Regulierung sein, die Klimaschutz und industrieller Wettbewerbsfähigkeit sein.“

Sehr geehrte Frau Präsidentin, *liebe Anke,*

Die Automobil- und Zulieferindustrie ist ein zentraler Pfeiler für Wohlstand, Beschäftigung und Innovation in Europa. Um die Wettbewerbsfähigkeit dieser Schlüsselindustrie auch in einer klimaneutralen Zukunft zu sichern, bedarf es einer europäischen Regulierung, die Klimaschutz, industrielle Stärke und technologische Innovation miteinander verbindet. Denn gerade jetzt steht die europäische Automobilindustrie vor großen Herausforderungen: Der Hochlauf der Elektromobilität erfolgt unter schwierigen Rahmenbedingungen – von steigenden Energie- und Produktionskosten über hohe regulatorische Anforderungen bis hin zu anhaltender Unsicherheit in globalen Lieferketten. Hinzu kommen unfaire Handelspraktiken und Subventionen in Drittstaaten, die den Wettbewerb verzerren und Planungs- und Investitionssicherheit gefährden.

Der notwendige technologische Wandel trifft viele Unternehmen in einer Phase, in der sich Absatzmärkte verschieben und die Transformation der Automobilindustrie besonders herausfordernd ist. Die Elektromobilität ist die zentrale Zukunftstechnologie auf dem Weg zur Klimaneutralität. Zugleich braucht es jedoch mehr Flexibilität und Technologieoffenheit, um die unterschiedlichen Ausgangsbedingungen und Innovationspfade in Europa zu berücksichtigen.

Die Bundesregierung begrüßt daher ausdrücklich, dass die Europäische Kommission die Überprüfung der Flottengrenzwertverordnung vorgezogen hat und noch in diesem Jahr Vorschläge für eine Novellierung vorlegen möchte. Diese Überprüfung bietet die Chance, die europäische Regulierung so weiterzuentwickeln, dass sie die technologische Dynamik der Branche besser abbildet und den unterschiedlichen nationalen Industrie- und Beschäftigungsstrukturen gerecht wird. Unser Ziel sollte eine technologieoffene, flexible und realistische CO₂-Regulierung sein, die den Klimaschutzzielen der EU gerecht wird, ohne Innovation und industrielle Wertschöpfung zu gefährden.

Die Bundesregierung ist davon überzeugt, dass mit diesem technologieoffenen Ansatz für neu zugelassene Fahrzeuge an den klimapolitischen Zielen insgesamt festgehalten werden kann. Wir müssen dabei die Emissionen der gesamten PKW-Flotte – d.h. Neuzulassungen und Bestand – berücksichtigen. Auch in der Bestandsflotte bestehen noch Potenziale zur Senkung der Emissionen. Die Beimischungsquoten für synthetische und fortschrittliche biogene Kraftstoffe sollten angemessen erhöht werden. Auch traditionelle Biokraftstoffe sollen weiter ihre Rolle spielen.

Schließlich sollten Emissionsminderungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette – etwa durch den Einsatz nachhaltiger Materialien wie europäischem „grünen“ Stahl oder in der Batteriezellproduktion als Teil unserer europäischen Wertschöpfung – auf die Erreichung der Flottenzielwerte angerechnet werden.

Strafzahlungen auf europäischer Ebene, die durch Verletzung der Flottengrenzwerte entstehen, müssen vermieden werden können. Die von der Kommission vorgeschlagene Flexibilisierung der Zwischenziele für den Dreijahreszeitraum 2025–27 ist dafür ein erster wichtiger Schritt. Aufbauend auf der Erfahrung für das Zwischenziel 2025 halten wir auch eine entsprechende Flexibilisierung des Zwischenziels für 2030 für

einen gangbaren Weg. Eine Elektrifizierung von Unternehmensflotten begrüßen wir grundsätzlich, eine pauschale gesetzliche Quote lehnen wir hingegen ab.

Für Hybridfahrzeuge sollte gelten, dass mit Blick auf den sogenannten „Utility Factor“ die tatsächliche und mit anhaltender technologischer Entwicklung ansteigende elektrische Reichweite moderner Fahrzeuge besser und bürokratiearm auf die Flottengrenzwerte angerechnet wird.

Bei diesem ganzheitlichen Ansatz müssen grundsätzlich alle heute oder künftig verfügbaren Technologien zur Erreichung der Klimaziele beitragen können. Zum einen sollten nach 2035 neben rein batterieelektrischen Fahrzeugen auch weiterhin Autos, die einen doppelten Antrieb haben, bestehend aus Batterieantrieb und Verbrenner, neu zugelassen werden, sofern die verbleibenden Emissionen im Automobil- und Kraftstoffsektor ausgeglichen werden. Die Ministerpräsidenten aller Länder in Deutschland haben zudem bereits einstimmig vorgeschlagen, dass auch nach dem Jahr 2035 ergänzende Übergangstechnologien wie Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV), Elektrofahrzeuge mit Range-Extendern (EREV) und hocheffiziente Verbrenner zugelassen werden können.

Vor diesem Hintergrund bitten wir die Kommission um die Überprüfung der EU-Flottenregulierung als die zentrale Weichenstellung für die Zukunft des europäischen Automobilstandorts. Unser gemeinsames Ziel sollte eine innovationsfreundliche und technologieoffene Regulierung sein, die Klimaschutz und industrielle Wettbewerbsfähigkeit in Einklang bringt.



Schaut man nun jedoch in den Brief, den Merz von der Leyen geschickt hat, sieht die Welt ganz anders aus: Zunächst beschreibt Merz die Elektromobilität als „die zentrale Zukunftstechnologie auf dem Weg zur Klimaneutralität“, um dann Technologieoffenheit zu beschwören. Dann schreibt Merz den entscheidenden Satz, der als „Aus vom Verbrenner-Aus“ verkauft wird, aber eben genau das nicht ist: „Zum einen sollten nach 2035 neben rein batterieelektrischen Fahrzeugen auch weiterhin Autos, die einen doppelten Antrieb haben, bestehend aus Batterieantrieb und Verbrenner, neu zugelassen werden, sofern die verbleibenden Emissionen im Automobil- und Kraftstoffsektor ausgeglichen werden.“

Der Bundeskanzler schreibt der EU-Kommissionspräsidentin also einen Brief, in dem er NICHT die Zulassung von Verbrennern über das Jahr 2035 hinaus fordert, sondern lediglich die Zulassung von E-Autos und Hybriden.

Große E-Auto- und Hybrid-Förderung

Zeitgleich hat die Bundesregierung in ihrem Papier zum Koalitionsausschuss jedoch ein umfangreiches Förderprogramm für E-Autos festgehalten. Demnach soll der Kauf von E-Autos und Plug-In-Hybriden mit bis zu 5000 Euro gefördert werden – 3000 Euro sind die Basisförderung, für Menschen mit Kindern können bis zu 1000 Euro (500 Euro pro Kind) an weiterer Förderung hinzukommen und Familien, die weniger als 3000 Euro Netto-Haushaltseinkommen haben, bekommen den E-Auto-Kauf mit weiteren 1000 Euro unterstützt. Jedoch wird die Förderung auf Haushalte begrenzt, die ein zu versteuerndes Jahreseinkommen von 80.000 Euro und weniger haben, wobei dieser Grenz-Betrag pro Kind um 500 Euro ansteigt. Insgesamt sollen 3 Milliarden Euro aus dem Klima- und Transformationsfonds

dadür bereitgestellt werden.

„Wir führen im Grunde genommen eine E-Mobilitätsprämie wieder ein. Bis zu maximal 5000 Euro. Dann können das bis zu 600.000 Autos möglicherweise sein, die davon gekauft werden können. Ein Riesen-Schub für den Inlandsmarkt“, frohlockte Markus Söder bei der Pressekonferenz.



Das Auto ist und bleibt die zentrale [#Wertschöpfung](#) in unserem Land. Deswegen haben wir ein großes [#Autopaket](#) beschlossen: mit dem Aus vom starren Verbrenner-Aus. Das ist ein gutes Signal für die Automobilindustrie und sichert [#Arbeitsplätze](#). Und: Die E-[#Mobilitätsprämie](#) kommt – mit bis zu 5.000 Euro. Das ist ein großer Schub für den Inlandsmarkt.

Problem: Zum einen passen Technologie-Offenheit und die Milliarden-schwere Förderung einiger, weniger Antriebsarten nicht zusammen. Darüber hinaus gehören mit dem Skoda Enyaq, dem Skoda Elroq, dem Cupra Born, dem Cupra Tavascan und dem vollelektrischen Mini rund die Hälfte der zehn beliebtesten E-Autos in Deutschland ausländischen Herstellern.



Der Skoda Enyaq war im Oktober das meistverkaufte E-Auto in Deutschland.

Der Cupra Born wird in Zwickau gebaut. Die beiden Skodas werden – immerhin – in Tschechien gefertigt. Der Cupra Tavascan und der vollelektrische Mini stammen vollends aus Produktionen in China. Hinzu kommt, dass bei E-Autos sowie bei Plug-In-Hybriden der Akku ohnehin zu den zentralen Elementen der Wertschöpfungskette gehört und auch auf diesem Gebiet China Vorreiter ist.

Dem will die Bundesregierung mit „Local-Content-Kriterien“ begegnen. Wörtlich heißt es im schwarz-roten Papier: „Die Bundesregierung wird unter Beteiligung von BMUKN, BMF, BMWi, BMV, BMI und BKamT insbesondere auf Basis der zum 10.12.2025 angekündigten EU-Initiativen „Industrial Accelerator Act“ und „Battery-Booster“ schnellstmöglich EU-rechtskonforme und möglichst EU-weit harmonisierbare Local-Content-Kriterien und tragfähige EU-Präferenzregelungen erarbeiten. Diese Vorgaben werden in das laufende Förderprogramm integriert.“

Noch bis Ende des Jahres soll das Förderprogramm stehen, um „schnellstmöglich im Jahr 2026 – vorbehaltlich der beihilferechtlichen Genehmigung der Europäischen Kommission“ starten zu können, heißt es in dem Papier weiter.

Mehr NIUS: „Es war der Wunsch der Sozialdemokraten, dass wir diesen Gesetzentwurf nicht noch einmal ändern“: Warum dieser Satz das Ende der Union bedeuten könnte

KOMMENTARE

Zeige 1 von 21

Jens V.

28. November 2025, 19:08

Hat jemand bei diesem Brief was anderes erwartet. Hätte Herr Merz kein Brief geschrieben, wäre genauso viel passiert. Wir haben doch eh nichts mehr zu melden. Die EU greift immer tiefer in das Geschehen der Länder ein.

 9  0  2 Jetzt kommentieren

 Melden

Bernd S.

28. November 2025, 17:29

Merz ist und bleibt ein Kanzler der nichts kann außer große Worte die nicht daß geringste Wert sind

 12  0  1 Jetzt kommentieren

 Melden