

Wie weiter mit dem Verbrenner-Auto? Die EU sucht den Ausweg aus einer verfahrenen Situation

Der Widerstand einiger EU-Mitgliedsländer gegen das Verbrenner-Aus wird immer heftiger. Fördern Kaufprämien oder Bio-Treibstoffe den Umstieg auf das abgasfreie Fahren? Diese und alle anderen Massnahmen haben ihre Schwächen.

Daniel Imwinkelried, Brüssel

04.11.2025, 05.30 Uhr ⌚ 5 min

Hören



Ein tiefer Graben durchzieht Europa: Dänen fahren fleissig E-Autos, Süd- und Osteuropäer bevorzugen weiterhin überwiegend Verbrenner. Filippo Carlot / Imago

Die Absicht war gut, bei der Verwirklichung droht Europa aber gerade zu scheitern. Im März 2023 haben die 27 Mitgliedsländer der EU beschlossen, dass ab 2035 nur noch Fahrzeuge zugelassen werden dürfen, aus deren Auspuff kein CO₂ entweicht. Aus damaliger Sicht schien es klar zu sein, dass dies E-Autos sein werden, denn bei ihnen ist die Technik weiter fortgeschritten als bei anderen Alternativen zum Benzin- und Dieselmotor.

Aber mittlerweile herrscht in der Autoindustrie und in der Politik

Alarmstimmung. Europa kommt bei der Wende zur E-Mobilität nicht voran, den Autosektor plagen existenzielle Sorgen.

In Süd- und Osteuropa gibt es nur wenige E-Autos

Europäische Hersteller sind in der Produktion von Autos mit Benzin- und Dieselmotoren führend. Bei den E-Autos dagegen sind ihnen mit chinesischen Unternehmen harte Konkurrenten erwachsen. Zehntausende von Stellen sind in den vergangenen Monaten allein in der deutschen Autoindustrie gestrichen worden.

Was das E-Auto betrifft, sind die Europäer unterschiedlich schnell unterwegs. In Dänemark betrug ihr Anteil am Bestand Mitte Jahr 65 Prozent. In Spanien, Italien, Tschechien, Bulgarien, Rumänien und Polen dagegen lag er bei unter 10 Prozent. Und es gibt keine Anzeichen, dass sich das rasch ändern wird – vielmehr wird die Opposition gegen das E-Auto immer heftiger. Tschechiens neue Regierung beispielsweise dürfte sich darauf einigen, in Brüssel gegen das Verbrenner-Aus zu opponieren.

Grosse Volksparteien geraten derweil unter Druck, besonders die Sozialdemokraten. Sie stehen zwar hinter dem Verbrenner-Aus, sind aber auch die Arbeiterpartei. Wenn im Autosektor Zehntausende von Stellen verschwinden, muss sie das kümmern.

Aber auch die Lage der Christlichdemokraten ist ungemütlich. Die EU-Kommissions-Präsidentin Ursula von der Leyen gehört ihnen an und war die Promotorin des Verbrenner-Aus. Sie hat das Vorhaben stets als Chance für die Industrie bezeichnet. Von der Leyens Parteifreunde desavouierten sie, wenn sie nun darauf drängten, dass angesichts der Probleme der Industrie auch nach 2035 noch reine Benzin- oder Dieselaautos in Betrieb genommen werden dürfen.

Daher herrscht in Europa nun die grosse Ratlosigkeit. Wie die Autoindustrie vor noch grösseren Turbulenzen bewahren, ohne die Klimaziele über Bord zu werfen? Derzeit überprüfen von der Leyen und die Kommission das Verbrenner-Aus. Im Dezember wollen sie das Ergebnis präsentieren.

Wege aus dem Dilemma

Der deutsche Verband der Automobilindustrie schlägt vor, das CO₂-Reduktions-Ziel auf 90 Prozent zu senken. Plug-in-Hybride wären in diesem Szenario nach 2035 noch zugelassen. Mit diesen Fahrzeugen könnte man Zauderer an die Elektromobilität heranführen. Aber

dieses Planspiel hat jüngst einen Schlag bekommen. Untersuchungen haben ergeben, dass Plug-in-Hybride viel mehr CO₂ emittieren als einst angenommen. Denn die Autofahrer lassen das Ladekabel wenig genutzt im Kofferraum liegen. Hildegard Müller, die Präsidentin des deutschen Verbandes der Automobilindustrie, hat daher jüngst vorgeschlagen, regelmässiges Laden als verpflichtend zu erklären. Das ist offensichtlich der Versuch, den Plug-in zu retten.

Politiker lieben Kaufprämien, um den Autoabsatz anzukurbeln. Hälfe ein solcher Anreiz auch dabei, den Absatz von E-Fahrzeugen zu fördern? Selbst Industrievertreter äussern sich ablehnend. Ihnen graut regelrecht vor einer solchen Diskussion. Sie führte nämlich dazu, dass die Konsumenten die Anschaffung eines Fahrzeuges hinauszögern, bis die Prämie eingeführt ist. Das kann die Autoindustrie derzeit aber gar nicht gebrauchen, die Nachfrage ist ohnehin schon gedämpft. Auch kostete eine Kaufprämie, die etwas bewirkt, die Staaten Milliarden. Dafür fehlt ihnen das Geld. Und es gäbe Mitnahmeeffekte, der Staat subventionierte also Käufer, die sich ohnehin ein E-Auto kaufen.

Eine abgespeckte Variante der Kaufprämie ist das sogenannte Social Leasing, also ein Unterstützungsprogramm für Käufer mit relativ geringen Einkommen. Das fordern etwa die deutschen Sozialdemokraten im EU-Parlament. Für sie wäre das der Ausweg aus dem Dilemma, dass sie zwar am Verbrenner-Aus festhalten wollen, aber auch die Arbeiterschaft vertreten. Frankreich hat soeben ein neuerliches Social-Leasing-Programm gestartet. Berechtigt sind Käufer mit einem steuerbaren Einkommen von höchstens 15 400 Euro. Aber auch hier sind Vertreter des Autosektors skeptisch. Konsumenten mit wenig Geld kauften nicht E-Autos, sondern gebrauchte Verbrenner, sagt der Vertreter eines Herstellers. Der Branche dürfte teilweise nicht gefallen, dass vom Social Leasing eher die Fertiger von kleinen E-Autos profitieren, aber weniger jene, die teure Fahrzeuge herstellen. Die deutsche Regierung streitet gerade darüber, bis zu welcher Einkommensgrenze sie eine Kaufprämie einführen will.

Vor allem deutsche Politiker schwören auf E-Fuels, also Kraftstoffe, die mit elektrischer Energie aus Wasser und CO₂ produziert werden. Wenn das CO₂ aus der Atmosphäre entnommen und für die Herstellung erneuerbarer Strom verwendet wird, kann der Kraftstoff klimaneutral sein. Er erwarte aber keinen nennenswerten Beitrag von E-Fuels, sagt ein Vertreter des Autosektors. Die Infrastruktur dafür sei zu teuer und zu aufwendig.

Das merken gerade auch die deutschen Politiker. Sie reden deshalb immer öfter von CO₂-reduzierten Kraftstoffen statt von E-Fuels. Zu

ihnen gehört etwa HVO 100. Der Treibstoff besteht hauptsächlich aus gebrauchten Speiseölen und tierischen Fettabfällen. In Italien kann man ihn bereits grossflächig tanken. Aber mehr als eine Beimischung, beispielsweise für den Betrieb von Plug-ins, wird auch dieser Kraftstoff nicht sein.

Vor allem Vertreter der Autoindustrie fordern, an möglichst vielen Stellschrauben zu drehen. Der Staat soll beispielsweise E-Autos, die Firmen ihren Mitarbeitern zur Verfügung stellen, steuerlich bevorteilen. Sie verlangen auch, die CO₂-Emissionen über den ganzen «Lebenszyklus» eines Autos zu berechnen. E-Fahrzeuge stossen direkt keine schädlichen Gase aus, die Herstellung der Batterie ist aber energieintensiv. Bei einer solchen Betrachtung schneidet der Verbrenner besser ab – und bei dessen Produktion liessen sich weiter Ressourcen sparen.

Der Weg aus der Sackgasse ist schwierig, die Wunderlösung gibt es nicht. Deshalb zeichnet sich noch keine mehrheitsfähige Position unter den 27 EU-Ländern ab. Vom Verbrenner-Aus sind sie unterschiedlich betroffen. Manche haben eine bedeutende Autoindustrie, andere nicht; gewisse können sich steuerliche Förderungen und den Ausbau der Ladeinfrastruktur leisten, vielen fehlt dafür jedoch das Geld.

Ohne China keine E-Autos

Derweil drängt die Zeit. Die Lage der Autoindustrie verschlechtert sich laufend, und die Diskussion darüber, was 2035 gelten wird, hält die Konsumenten zusätzlich davon ab, ein E-Fahrzeug zu kaufen.

Auch die jüngsten politischen Entwicklungen fördern den Umstieg der Konsumenten auf solche Autos nicht. Um diese zu produzieren, benötigen die Hersteller Metalle aus China. Aber diese Erzeugnisse sind zu einer Waffe im Handelsstreit geworden, China behindert den Export mit undurchschaubaren Manövern. Ohne China gibt es jedoch keine europäischen E-Autos.



Passend zum Artikel