

Werbung



17.12.2025 • 56

Analyse

Tod durch Bürokratisierung: Der EU-Irrsinn des faktisch weiterbestehenden Verbrenner-Aus

Merz und Co. feiern die vermeintliche Abkehr vom Verbrenner-Aus. Dabei ist es keine Abkehr, sondern die EU macht durch neue irrwitzige Vorgaben, etwa auch zu Recycling und CO₂-armem Stahl, den Autoherstellern die Herstellung von Verbrennern fast unmöglich.



Marie Rahenbrock



Die EU ist von ihrem Ziel, Elektromobilität zu forcieren, nie abgerückt. (Symbolbild) (IMAGO/Manfred Segerer)

„Die Autobranche atmet auf“, titelte *Bild* am 11. Dezember, als Vorab-Pläne bekannt

wurden, dass die Zielvorgabe für CO₂-Reduktionen bei neuzugelassenen Autos von 100 Prozent auf 90 Prozent herabgesetzt werden soll. Der Vorsitzende der Fraktion der Europäischen Volkspartei, Manfred Weber, währte die Einigung als Mittel gegen rechte Parteien: „Für uns ist und bleibt das Auto ein Kultobjekt, kein ideologisches Kampfbjekt, das am Ende Rechtsaußenparteien nutzt.“ Doch mit den Details, die die EU-Kommission am Dienstag vorstellte, wird klar, dass das Verbrenner-Aus grundsätzlich bestehen bleibt. Es wird nur verzögert und in die Länge gezogen. Das ist nicht das einzige Problem für die Autobranche in der EU: Die EU will auch Recyclingquoten vorschreiben und ab 2028 über den ETS-2-Handel das Benzin verteuern.

Dem Autosektor Vorgaben über die Höhe des CO₂-Ausstoßes zu machen, hat in der Europäischen Union eine lange Tradition. Bereits 2009 wurde festgelegt, dass der durchschnittliche CO₂-Ausstoß aller in der EU zugelassenen Neuwagen bei 130 Gramm pro Kilometer liegen soll. Dieser Durchschnittswert wird als Flottenzielwert bezeichnet. Seit 2009 kam es zu stetigen Verschärfungen. 2019 wurde festgelegt, dass der Flottenzielwert für Pkw für 2021 bei 95 Gramm CO₂ pro Kilometer liegt. Es wurde vorgeschrieben, dass der CO₂-Ausstoß für Pkw 2030 um 37,5 Prozent gegenüber 2021 reduziert werden muss. Außerdem sollten mindestens 35 Prozent der Neuzulassungen „emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge“ sein, also Elektroautos und Hybride. Für leichte Nutzfahrzeuge gab es auch Zielvorgaben zur CO₂-Reduktion.

Werbung

Doch der Europäischen Union reichten ihre eigenen Vorgaben nicht. Da der Verkehrssektor für ein Drittel der CO₂-Emissionen in der EU verantwortlich sei, brauchte es aus Sicht der Kommission strengere Vorgaben. Also wurde 2023 beschlossen, dass ab 2035 der CO₂-Ausstoß im Vergleich zu 2021 um 100 Prozent reduziert werden muss. Der durchschnittliche CO₂-Wert sollte bei 0 Gramm pro Kilometer für alle Neuzulassungen eines Herstellers liegen. Faktisch wären somit nur noch Elektroautos und Wasserstofffahrzeuge möglich gewesen, da auch Hybride und Verbrenner mit E-Fuels CO₂ produzieren – über normale Verbrenner braucht man in dieser Konstellation nicht einmal nachdenken. Um ihr Ziel durchsetzen zu können, verband die EU die Vorgabe mit einer heftigen Geldstrafe: Für jedes Gramm, das der Flottenwert über der Zielvorgabe liegt, müssen 95 Euro gezahlt werden – für jedes neu zugelassene Fahrzeug. Es drohten also Strafen in Millionenhöhe.

Angesichts dessen gab es Widerstand aus der Autobranche. Bundeskanzler Friedrich Merz wollte sich zum Retter der deutschen Autoindustrie aufschwingen und schrieb einen Brief an die EU-Kommission und forderte, auch nach 2035 noch Hybride und

„hocheffiziente Verbrenner“ zuzulassen. Doch vom eigentlichen Ziel, die Autohersteller über Vorgaben zu steuern, rückte er nicht ab. „Wir stellen die Ziele nicht infrage, aber wir müssen einen anderen Weg gehen hin zum Ziel“, sagte er.

Die EU-Kommission schlug nun eine Reduktion um 90 Prozent vor und machte weitere Vorschläge. Diesen Vorschlägen müssen das EU-Parlament und die Mitgliedstaaten noch zustimmen, ehe die Gesetzesänderung in Kraft treten kann. Statt 0 Gramm dürfen jetzt durchschnittlich 9,5 Gramm CO₂ ausgestoßen werden. Doch das muss durch den Einbau von CO₂-armem Stahl, der in der EU hergestellt wird, und die Verwendung von E-Fuels für Hybride, Range-Extender und Verbrenner kompensiert werden. Der Einbau von CO₂-armem Stahl soll bis zu sieben Prozent der Reduktion ausmachen, die Verwendung von E-Fuels oder Biokraftstoffen kann mit drei Prozent berechnet werden. E-Fuels sind Kraftstoffe ähnlich wie Benzin, die mit erneuerbaren Energien und abgeschiedenem CO₂ hergestellt werden.

Werbung



Die Sicherungsstrategie Ihr Vermögensschutz in Liechtenstein.



**FRIEDRICH
STRATEGIE**

Normale Verbrenner werden sich auch nach 2035 für die Autohersteller finanziell nicht lohnen, da sie zu viel CO₂ ausstoßen und damit den Durchschnitt nach oben ziehen. Laut Schätzungen der EU-Kommission dürften mit der neuen Vorgabe nur 27 bis 29 Prozent der Neuzulassungen Hybride oder Verbrenner sein, die natürlich die zusätzlichen Vorgaben erfüllen müssen. Diese führen zu mehr Bürokratie und steigenden Kosten. Rund 70 Prozent aller Neuzulassungen in zehn Jahren müssten Elektroautos sein.

LESEN SIE AUCH:



Analyse

„European Grids Package“: Jetzt will die EU den Bau von Stromtrassen rücksichtslos durchsetzen

Dr. Christoph Canne • 32



Innovationscampus

E-Strategie gescheitert: Volkswagen stoppt Produktion in Dresden

Hannes Martin • 77

Für die Autohersteller bedeutet das teilweise eine erzwungene Verdopplung bis Vervielfachung ihres E-Auto-Absatzes, wie das *Handelsblatt* berichtet. Von Januar bis November 2025 betrug der Anteil an E-Autos an allen Neuzulassungen bei der Firma Porsche 34,2 Prozent. Sie müssten ihre Zulassungen also verdoppeln. Mercedes hatte

lediglich 17 Prozent Elektroautos unter seinen Zulassungen und müsste die Quote also vervierfachen.

Da die EU-Kommission weiß, dass Privatpersonen nicht plötzlich auf E-Autos umschwenken, nur weil man sich in Brüssel das gerne wünscht, hat sie am Dienstag auch gleich Vorgaben für Firmenwagen von Großunternehmen gemacht. Denn Firmenwagen würden einen Anteil von 60 Prozent bei Neuzulassungen ausmachen. Die Vorgaben sind für die einzelnen Mitgliedstaaten unterschiedlich. In Deutschland müssen Großfirmen wie der Autovermieter Sixt oder Siemens und die Telekom mindestens 54 Prozent E-Autos haben. In zehn Jahren sollen es 95 Prozent sein. Der Verkauf kleiner Elektroautos mit weniger als 4,2 Meter Länge, die in der EU produziert werden, soll subventioniert werden. An der Forcierung der Elektromobilität durch Brüssel hat sich trotz Absenkung des CO2-Flottenziels nichts geändert. Doch das ist nicht alles.

Werbung

Recycling-Quote

Am 12. Dezember einigten sich der EU-Ministerrat und das EU-Parlament auf eine vorläufige Recyclingquote für Fahrzeuge. Beide Gremien müssen der vorläufigen Einigung noch formal zustimmen, ehe die EU-Verordnung in Kraft treten kann. Nach 2036 soll mindestens ein Viertel des in Fahrzeugen verbauten Plastiks recycelt sein. 20 Prozent des recycelten Plastiks sollen aus Altfahrzeugen stammen. Diese Vorschrift soll sowohl für Autos gelten, die in der EU hergestellt werden, als auch für Importe. Aus Altfahrzeugen soll mindestens 30 Prozent des Plastiks recycelt werden.

Die EU-Kommission schrieb in ihrem Vorschlag von 2023, dass Autos so gestaltet sein sollen, dass mindestens 85 Prozent der Teile wiederverwendet oder recycelt werden können. Für die Autohersteller kämen erneut zahlreiche Berichtspflichten hinzu. So müssten sie laut den Plänen der Kommission angeben, wie viel Prozent an recyceltem Stahl, Magnesium und Aluminium oder wie viel recyceltes Bor in Permanentmagneten von Elektromotoren verarbeitet ist.

Auch bei der Behandlung von Altfahrzeugen entstehen für die Hersteller zusätzliche Kosten. So sollen sie für die Entsorgungsmaßnahmen zahlen, ebenso wie für Kampagnen, die die Öffentlichkeit darüber aufklären sollen, Altfahrzeuge nicht illegal zu entsorgen. Wenn ein Fahrzeug eines Herstellers in einem anderen Land zum Altfahrzeug wird als in dem Land, in dem es zuerst zugelassen wurde, so muss der Hersteller dafür sorgen, dass die Kosten für die Verschrottung in dem anderen Land

bezahlt werden, heißt es in Artikel 22 des Verordnungsentwurfs.

Emissionshandel verteuert Benzin

Die Europäische Union will den CO₂-Ausstoß von Autos nicht nur reduzieren, sondern auch den Ausstoß von Kohlenstoffdioxid verteuern. Ab 2028 tritt das neue Emissionshandelssystem ETS-2 in Kraft. Im November einigte man sich darauf, den Start um ein Jahr nach hinten zu verschieben. ETS-2 sieht vor, dass der Ausstoß von CO₂ durch Brennstoffverbrennung im Verkehrssektor oder im Gebäudesektor bezahlt werden muss. Die Kosten müssen die Kraftstofflieferanten tragen. Doch ist davon auszugehen, dass diese die Kosten an die Endverbraucher weitergeben werden. Benzin und Diesel werden also teurer werden.

Werbung

Durch das Handelssystem ETS-2 sollen Sektoren abgedeckt werden, die nicht unter das erste Handelssystem fallen. Es soll dabei helfen, dass die Emissionen im Verkehr und im Gebäudesektor um 43 Prozent gegenüber 2005 reduziert werden. Die Anzahl der verfügbaren CO₂-Zertifikate soll schrittweise reduziert werden. Ein Zertifikat deckt dabei eine Tonne Kohlenstoffdioxid ab. Der Preis für die Zertifikate soll sich durch Handel am Markt bilden. Die EU-Kommission selbst geht laut dem Verband der Bayerischen Wirtschaft davon aus, dass 2050 eine Tonne CO₂ bis zu 430 Euro kosten kann. Sie geht jedoch von einem Startpreis von 48 bis 80 Euro aus. Das Mercator Research Institute geht in einer Studie davon aus, dass bereits bei der Einführung des ETS-2-Systems (damals noch 2027) ein Zertifikat 220 Euro kosten wird.

Fazit

Friedrich Merz begrüßte die Vorschläge aus Brüssel zum Umgang mit Verbrennerautos. „Mehr Technologieoffenheit und mehr Flexibilität sind richtige Schritte – um Klimaziele, Marktrealitäten, Unternehmen und Arbeitsplätze besser zusammenzubringen“, sagte er der *Bild*. Gesetzliche Quoten für Dienstwagen lehne er aber ab. Doch ist fraglich, ob er sich mit dieser Haltung durchsetzen kann. Bundesumweltminister Carsten Schneider begrüßte die Neuregelung ebenfalls: Die Klimawirkung bleibe erhalten.

Autohersteller würden mehr Flexibilität beim Übergang zur Elektromobilität bekommen. „Die Zukunft der Mobilität ist elektrisch“, prophezeite er. Durch die Vorschrift zu CO₂-armem Stahl bei Hybriden und Verbrennern ab 2025 erhofft er sich

eine erhöhte Nachfrage nach dieser Art der Stahlproduktion. Die Grünen-Politikerin Katharina Dröge wirft Merz hingegen laut *dpa* eine „ideologische Kampagne gegen die Elektromobilität“ vor.

Werbung

Sie irren alle: Sowohl diejenigen, die über eine vermeintliche Abkehr vom Verbrenner-Aus frohlocken, als auch diejenigen, die sie verteufeln. Denn vom erklärten Ziel hat man sich nie abgewandt. Die Autoindustrie bleibt in den Zwängen von Vorgaben zum CO₂-Ausstoß, zu Recyclinganteilen und der Verteuerung von Kraftstoffen gefangen. Ohne dass die deutschen Politiker es thematisieren, sind neben der Vorgabe zum CO₂-Ausstoß mit der Vorgabe zu Recycling und dem ETS-2-Handelssystem zwei weitere Stolpersteine hinzugekommen. Die nächsten Jahre werden für die Autohersteller durch mehr Bürokratie, mehr Kosten und weniger Absatz und letztlich Arbeitsplatzverlust geprägt sein. Es ist der Tod durch Bürokratisierung.

Teilen:   

Zu den Kommentaren (56) ↓

 Einmalig  Monatlich

Apollo News unterstützen

Zahlungsoptionen:     Pay  Pay

10 € 15 € **25 €** 50 € 100 € Anderer Betrag (€) ▾

→ Weiter zum Zahlen

 Bank-Überweisung



Freund von Apollo News werden

Apollo News wäre ohne unsere Unterstützer nicht möglich. Mit dem neuen Freunde-Programm wollen wir unseren Unterstützern etwas zurückgeben, in Form von Dankeschöns wie einem werbefreien Zugang. [Mehr dazu hier](#)

Monatszahlung per  Pay  Pay

3,99 € /mtl.

Basis

Keine Unterstützung,
nur Abo

9 € /mtl.

Standard

Unterstützung + Abo

18,36 € /mtl.

Gegen-GEZ

Unterstützung + Abo

50 € /mtl.

Förderer

Unterstützung + Abo

Beliebig (€) ▾

Der monatliche Betrag setzt sich zusammen aus PUR-Abo (3,99 Euro) und einer freiwilligen Unterstützung.