EU-Kommission rückt vom strikten Verbrenner-Aus ab

Deutschland/Europa. Die EU-Kommission rückt ein Stück vom so genannten Verbrenner-Aus ab. Statt 2035 nur noch Neufahrzeuge zuzulassen, die kein Kohlenstoffdioxid ausstoßen, soll das nur noch für 90 Prozent der in Europa verkauften Autos eines Herstellers gelten. Vorgesehen ist ein Flottengrenzwert von 9,5 Gramm CO2 je Kilometer. Gegner der neuen EU-Pläne sprechen von einem Aufschub, der mehr schade als nutze, denn so verschlafe die Autoindustrie möglicherweise einige notwendige Investitionen in die Zukunft. Über die Vorschläge aus Brüssel müssen nun das Parlament in Straßburg und die einzelnen Länder beraten.

Ein halbes Dutzend Mitgliedsstaaten, darunter auch Deutschland, hatten sich für eine Abkehr vom harten Kurs ausgesprochen, der de facto bedeutet hätte, dass in der EU in zehn Jahren nur noch Elektroautos neu zugelassen werden dürfen. Davor sollte unter anderem die deutsche, italienische und tschechische Automobilwirtschaft geschützt werden. Nach dem Wunsch der Brüsseler Kommission sollen jetzt auch nach 2035 Fahrzeuge wie Plug-in-Hybride und E-Autos mit Range Extender zugelassen werden. Die CO2-Belastung müsse allerdings durch die Verwendung synthetisch oder biologisch erzeugter Kraftstoffe kompensiert werden, heißt es etwas vage. Rein theoretisch wäre so auch der Verkauf von Fahrzeugen mit klassischem Benzin- oder Dieselmotor weiterhin möglich. Sogar grüner Stahl bei der Automobilproduktion soll in die Restquote mit eingerechnet werden.

Noch bleiben viele Fragen offen. Bei der Politik ebenso wie bei der Industrie. Selbst eine 90-prozentige Null-Emissionsquote würde voraussetzen, dass die Automobilhersteller auch genügend E-Autos zur Bedienung des Binnenmarktes produzieren. Vergessen wird in der Diskussion gerne, dass es noch jede Menge Länder außerhalb Europas gibt, in denen weiterhin Autos mit Verbrennungsmotoren verkauft werden. Auch diese Märkte will und muss die europäische Automobilindustrie in Zukunft bedienen.

Der ADAC begrüßt den Vorstoß, vermisst aber eine stärkere Berücksichtigung alternativer Kraftstoffe. „Bei der Anrechnung von bis zu sieben Prozent durch grünen Stahl und bis zu drei Prozent durch erneuerbare Kraftstoffe muss mehr Flexibilität möglich werden. Hier werden erbliche Chancen vertan“, sagte Technikpräsident Karsten Schulze. Angesichts der hohen Bedeutung von Biokraftstoffen und e-Fuels allein für die Dekarbonisierung des Pkw-Bestands, sei nicht nachvollziehbar, warum deren Einsatz bei neuen Pkw so eng beschränkt werde. Auch die e-Fuel-Alliance hält die Obergrenze von drei Prozent für fragwürdig. Die Quote entfalte keine Anreize für den Markthochlauf erneuerbarer Kraftstoffe und limitiere den Markt künstlich, heißt es von dort.

Noch härter mit den Vorschlägen ins Gericht geht Hildegrad Müller. Die Präsidentin des Verbands der Automobilindustrie (VDA): „Die EU hatte versprochen, sich die Realitäten anzuschauen, zu analysieren und darauf aufbauend Flexibilisierungen und Anpassungen vorzunehmen. Das ist nicht passiert – Brüssel enttäuscht mit seinem vorgelegten Entwurf.“

In Zeiten zunehmenden internationalen Wettbewerbs sei das Gesamtpaket „fatal“. „Was nach mehr Offenheit aussieht, ist mit so vielfältigen Hürden versehen, dass es droht, in der Praxis wirkungslos zu bleiben.“ Es würden bei grünem Stahl und ernbeuerbaren Krafsttoffen Anforderungen an die Autoindustrie, „bei denen die jeweiligen Verfügbarkeiten nicht in unserer Macht liegen. Das heißt im Klartext: Unsere Industrie ist – wie schon bei der Ladeinfrastruktur – erneut auf Entwicklungen angewiesen, die sie nicht beeinflussen kann. Das ist das Gegenteil von Planungssicherheit.“ Müller vermisst zum Beispiel klare Anstrengungen der Politik zum Aufbau einer großflächige Ladeinfrastruktur für Elektroautos und den Aufbau eines Tankstellennetztes für alternative Kraftstoffe bis hin zu Wasserstoff.

Mahle-Vorstandsvorsitzender Arnd Franz spricht von einem Schritt in die richtige Richtung, dem aber weitere folgen müssten: „Neben der Elektromobilität nur maximal zehn Prozent CO2-Minderung mit anderen Antriebsarten zuzulassen, ist Technologieoffenheit in der Nische und bietet in dieser Form keine ausreichende Perspektive.“ Der Vorschlag aus Brüssel verhindere, dass das große Potenzial alternativer Technologien oder erneuerbarer Kraftstoffe für den Klimaschutz und die Stärkung der europäischen Automobilindustrie voll ausgeschöpft werden könne.

Der neu gerüdete Verband der Automobilhändler Deutschlands (VAD) begrüßt den Kompromiss der EU-Kommission zum Verbrennerverbot nur teilweise. Die Kompensation der Restquote von zehn Prozent sei aufwändig, teuer und mit bürokratischen Hürden verbunden.

Text: Jens Riedel

COPYRIGHT WWW.KOMDIENST.DE REDAKTION HORST-DIETER SCHOLZ