Was heißt Verbrenner aus?

mit Kommentar

Gifhorn, Lk. Gifhorn (NI) Die EU-Kommission hat am 16.12.25 die Vorgaben zu den CO^2-Flottengrenzwerten für Neuwagen geändert. Hersteller müssen demnach ab 2035 die Emissionen von Pkw mit Verbrennungsmotoren um 90 Prozent gegenüber dem Niveau von 2021 senken. Bisher war die Vorgabe 100 Prozent.
Die Auseinandersetzung um das Verbrennerverbot ist längst nicht mehr nur ein technisches oder klimapolitisches Fachthema. Sie ist zu einem Beispiel für eine Debattenkultur geworden, in der nicht das bessere Argument zählt, sondern die behauptete Mehrheit. Wer mehr Zustimmung mobilisieren kann – politisch, medial oder moralisch –, gilt als im Recht. Der Widerspruch wird nicht widerlegt, sondern delegitimiert.

Der AvD sieht dieses wie folgt:
Als Bedingung ist den Produzenten vorgegeben, den noch vorhandenen CO^2-Ausstoß auszugleichen. Das kann durch Verwendung „grünen“ Stahls oder Betankung mit synthetischen oder Biokraftstoffen erfolgen. Die einzuhaltenden Flottengrenzwerte dürfen zudem über 2030 hinaus noch zwei Jahre lang ausgeglichen werden. Dazu kommen verbindliche CO^2-Vorgaben für Unternehmensflotten und eine Förderung der EU-Batterieproduktion. Europäische Hersteller erhalten auch vor 2035 Kredite, die helfen sollen, „kleine erschwingliche Elektroautos“ in den Markt zu bringen. Der Automobilclub von Deutschland (AvD) sieht in dieser Entscheidung die richtige Reaktion auf die Situation der gesamten Autobranche.

Die Kommission reagiert auf die schlechte Lage in der Automobilbranche
Die Lage wird von allen Branchenvertretern, Gewerkschaften und den Verbänden des Handels als bedrohlich beschrieben. Nahezu wöchentlich sind Meldungen über Stellenabbau und Insolvenzen bei den deutschen Zulieferern zu registrieren. Aktuell stellt der Hersteller Ford wegen großer Verluste mit seinen Elektromodellen in seinem Heimatland auf die verstärkte Produktion von Verbrennerrmodellen um. In Deutschland wurde vom Hersteller schon vor dieser Entscheidung das Aus für viele Arbeitsplätze verkündet.

AvD-Präsident Lutz Leif Linden: „Der AvD sieht sich in seiner Einschätzung bestärkt, dass die Erwartungen zu hoch waren, wie schnell sich Elektrofahrzeuge in der Alltagsmobilität durchsetzen. Deshalb war der Schritt der EU-Kommission überfällig. Es ist ausdrücklich zu begrüßen, dass die Hybridtechnologie und Autos mit Range-Extendern zusammen mit verstärktem Einsatz von Wasserstoff in der Stahlproduktion in die Flottenbilanzen eingerechnet werden. Die Wettbewerbsfähigkeit und Innovationskraft der deutschen und europäischen Automobilindustrie wird so am besten gestärkt. Zu einer bezahlbaren individuellen Mobilität gehört, dass die Kunden aus technologisch vielfältigen Produkten auswählen können. Das ist aktiver Klimaschutz.“

Der AvD setzt sich seit langem dafür ein, die Dekarbonisierung sowohl im Bestand als auch bei Neuwagen voranzutreiben. Dazu gehören selbstverständlich neben den E-Antrieben auch die Hybrid-Technologien, die aus erneuerbaren Energien oder kohlenstoffneutral hergestellten Kraftstoffen bestehen. Die Bestandsflotte wird auch noch nach 2035 zu beachtlichen Teilen Fahrzeuge mit Verbrennerantrieben ausweisen. Der Pfad zur Elektromobilität ist beschritten und wird weiter ausgebaut.

Allerdings ist der Umstieg auf E-Autos eine Frage der Bezahlbarkeit. Viele Alltagsfahrer können sich die hochpreisigen Modelle nicht leisten. In der Konsequenz werden die vorhandenen gebrauchten Wagen mit Verbrennermotoren weitergefahren. Das Durchschnittsalter der Flotte liegt in Deutschland deutlich über zehn Jahren. Dazu kommen die durch die CO^2-Steuer stark steigenden Kraftstoffkosten, für die bisher für Autofahrer keine Kompensation, etwa durch ein Klimageld, geplant ist. Die hohen Energiekosten belasten auch Fahrer von E-Autos, beim Laden im öffentlichen Raum.

Der AvD sieht es deshalb als ermutigend an, dass die EU die heimischen Hersteller bei der Produktion erschwinglicher E-Autos und beim Aufbau einer eigenen Batterieproduktion direkt unterstützen will. Das stützt die Wertschöpfung in Europa und damit auch die damit verbundenen Arbeitsplätze.

Der Kommentar von Peter Schwerdtmann:
Gerade beim Klimaschutz ist diese Entwicklung der Debattenkultur problematisch. Denn hier entscheidet nicht ideologische Konsistenz, sondern Geschwindigkeit. Emissionen müssen sinken – rasch und messbar. Dennoch wird der Diskurs zunehmend auf eine einzige technologische Lösung verengt. Die batterieelektrische Mobilität gilt vielerorts als alternativlos. Zweifel werden moralisiert, Alternativen als Ablenkung diskreditiert.

Diese Verengung wird durch einen inflationären Gebrauch wissenschaftlicher Studien gestützt. Kaum ein Politikfeld produziert derzeit mehr Gutachten,

Metastudien und Expertenpapiere als der Umgang mit fossilen Energieträgern. Doch statt Erkenntnisgewinn dominiert Auswahl: Jede Seite zitiert, was zur eigenen Position passt. Wissenschaft wird so nicht zum Korrektiv, sondern zum Instrument politischer Legitimation. Die Zahl der Belege ersetzt ihre Qualität.

Von den Medien wäre hier Einordnung zu erwarten. Tatsächlich aber haben sich viele Redaktionen in der Frage Verbrenner versus Elektromobilität positioniert. Die Grenze zwischen Analyse und Haltung ist unscharf geworden. Abweichende Perspektiven gelten rasch als rückständig oder interessengeleitet. Das mag Orientierung schaffen – trägt aber wenig zur Lösung eines komplexen Problems bei.

Wie leicht sich Mehrheiten konstruieren lassen, zeigte der Pariser Volksentscheid gegen SUV. Eine Beteiligung von rund zwei Prozent reichte aus, um ein politisches Signal als „Willen des Volkes“ zu deklarieren. Die mediale Berichterstattung konzentrierte sich auf die Zustimmung unter den Teilnehmern, nicht auf die massive Enthaltung. Zahlen wurden berichtet, nicht eingeordnet. Das Ergebnis wirkt bis heute als Argument in anderen Ländern fort.

Ähnlich selektiv verläuft die Debatte um Wasserstoff. In der Logistik, der Luftfahrt und der Schifffahrt gilt er als unverzichtbarer Baustein der Dekarbonisierung. Für die individuelle Mobilität hingegen wird er als zu teuer und zu ineffizient verworfen. Dabei ist Wasserstoff derzeit in allen Anwendungen kostenintensiv – wie jede neue Technologie in ihrer frühen Phase. Der Unterschied liegt weniger in der Technologie als im politischen Willen zur Skalierung.

Deutschland verschenkt regelmäßig überschüssigen Strom aus Wind und Sonne, statt ihn zur Erzeugung von Wasserstoff zu nutzen – als Speicher, als Brennstoff oder als synthetischen Kraftstoff. Gleichzeitig wird die begrenzte Verfügbarkeit von grünem Wasserstoff zum Argument gegen seine Nutzung erklärt. Die Debatte endet, bevor sie beginnt.

So entsteht eine technologische Monokultur. Sie schafft politische Klarheit und regulatorische Planungssicherheit. Doch sie birgt Risiken. Sollte der Hochlauf reiner Elektrofahrzeuge langsamer verlaufen als erhofft, fehlen kurzfristig wirksame Alternativen zur Emissionsreduktion. Genau darüber müsste offen gesprochen werden.

Klimapolitik lebt von Ergebnissen, nicht von Mehrheitsbekenntnissen. Wer Emissionen im Verkehr schneller senken will, muss technologische Vielfalt zulassen: batterieelektrische Antriebe, Brennstoffzellen, Wasserstoff im Verbrennungsmotor, synthetische und biogene Kraftstoffe. Welche Lösung sich durchsetzt, sollte nicht durch Lautstärke entschieden werden, sondern durch Wirkung.

Die Transformation der Mobilität wird nicht eindeutig sein. Aber sie muss offen bleiben – wenn sie erfolgreich sein soll.

Text, AvD, Peter Schwerdtmann -Car-Editors Content