

Für Europas Autoindustrie bleibt es ungemütlich

Die EU sucht Alternativen zu einem strikten Verbrenner-Aus – keine der Varianten überzeugt

DANIEL IMWINKELRIED, BRÜSSEL

Wie bloss kommt die EU-Kommission aus dieser Sackgasse wieder heraus? 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 klar zu sein, dass dies E-Autos sein würden. Denn dort ist die Technik weiter fortgeschritten als bei anderen Alternativen zum Benzin- und Dieselmotor.

Aber mittlerweile herrscht über das Verbrenner-Aus in der EU keine Gewissheit mehr. Das einst für 2035 definierte Ziel scheint mittlerweile unerreichbar: Die Europäer kaufen längst nicht so viele E-Autos, wie das die Kommission und die Mitgliedsländer angenommen haben. Gleichzeitig ist die Autoindustrie in eine bedrohliche Absatzkrise geraten.

Am Gängelband Chinas

Auch aus geopolitischen Gründen wird es keinen sanften Übergang zur E-Mobilität geben. Um die Fahrzeuge zu bauen, benötigt Europa massenhaft Batterien, Chips und Metalle aus China. Doch diese Produkte sind zur schärfsten nichtmilitärischen Waffe des Landes geworden. China kann Europa mit Verknappungen der Exporte jederzeit unter Druck setzen. Das tat China jüngst etwa mit Chips, die in grosser Zahl von Autoherstellern benötigt werden. Ohne China wird es keine europäischen E-Fahrzeuge geben.

Diese Gemengelage hat viele EU-Länder aufgeschreckt, und die Kommission versprach, das Verbrenner-Aus zu überprüfen. Bereits 2024 hatte die Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen davon gesprochen, dass man «technologieoffen» sein wolle. Und sie versprach, zum Verbrenner-Aus eine Zwischenbilanz zu ziehen. Am 10. Dezember sollte es so weit sein.

Aber mittlerweile ist die Lage so verworren, dass nicht einmal dieses Datum gewiss ist. Die Kommission tut sich schwer mit der Lösungssuche. Immerhin muss sie Antworten präsentieren,



Die geringe Nachfrage nach E-Autos in Europa liegt nicht nur an einem Mangel an Ladestationen.

MICHAEL WEBER / IMAGEBROKER / IMAGO

denen die Mehrheit der Länder und des EU-Parlaments zustimmt.

Wenig überzeugende Optionen

Sicher scheint bloss zu sein, dass das Verbrenner-Aus aufgeweicht wird. Ratlosigkeit herrscht aber darüber, wie das geschehen soll. Politiker und Industrievertreter wollen das strikte Verbrenner-Aus zwar weghaben, ihre Lösungen überzeugen aber höchstens teilweise.

■ In Deutschland hat sich die Regierung vergangene Woche auf ein Förderprogramm für Käufer und Leasingnehmer von E-Autos und Plug-in-Hybriden geeinigt. Das war das Zugeständnis der CDU an die Sozial-

demokraten. In Frankreich läuft seit September ein solches Programm, und von der Leyen hat sich auch schon für die Massnahme ausgesprochen. Vordergründig tragen Industrievertreter die Idee eines Programms für Haushalte mit geringen und mittleren Einkommen mit. In Deutschland soll die Kaufunterstützung mindestens 3000 Euro betragen. Nicht alle Industrievertreter glauben aber an die Massnahme. Einerseits käme sie auch Käufern zugute, die sich ohnehin ein E-Auto anschaffen wollten, sagen sie. Es entstünde also ein für den Staat kostspieliger Mitnahmeeffekt. Zum anderen stellen 3000 Euro für bedürftige Konsumenten keinen hohen Beitrag dar. Zumal sich diese Käuferschicht

ohnehin lieber einen gebrauchten Verbrenner als ein E-Auto zulegt.

■ Die deutsche Regierung spricht ferner davon, dass «hocheffiziente Verbrenner» auch nach 2035 noch verkauft werden sollen. Was darunter zu verstehen ist, können allerdings auch Industrievertreter nicht genau sagen. Man werde wohl Grenzwerte definieren müssen, was ein Motor maximal ausstossen dürfe, meinen sie. Heftige Meinungsdivergenzen dazu wären zu erwarten.

■ Viel ist auch von erneuerbaren Kraftstoffen die Rede. Das können «Säfte» sein, die aus gebrauchten Speiseölen bestehen, oder E-Fuels. Diese werden mit elektrischer Energie aus Wasser und

CO₂ hergestellt. Eine flächendeckende Lösung ist das aber nicht. Parallele Vertriebsstrukturen für E-Fuels, Biotreibstoffe, Benzin, Diesel und zusätzlich eine dichte Ladeinfrastruktur für E-Autos – das wäre zu teuer.

■ Besonders Autohersteller propagieren «eine ganzheitliche Lebenszyklus-Betrachtung». 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 weitere Ressourcen sparen. Wunschenken wohnt allerdings auch da inne. Fahrzeughersteller sagen etwa, sie könnten dereinst vermehrt Stahl verwenden, der mit Wasserstoff statt mit Kohle hergestellt wird. Nur sind viele europäische Stahlwerke finanziell so angeschlagen, dass sie sich eine solche Umrüstung gar nicht leisten können.

■ Selbstverständlich ist es möglich, E-Autos im Vergleich mit Verbrennern steuerlich zu begünstigen. Aber das kostete die EU-Staaten viel Geld, das einige von ihnen gar nicht haben. Dänemark hat den Absatz von E-Autos mit Steuerermässigungen zwar erfolgreich gefördert. Das Land kann sich das leisten, gerade bei Nachzüglern puncto Elektromobilität sieht es aber anders aus. So sind in Rumänien E-Autos wenig verbreitet, gleichzeitig kämpft der Staat mit einem sehr hohen Budgetdefizit.

Die EU wird aus solchen Massnahmen demnächst wohl ein Gemisch brauen. Dabei wird sie es nicht allen recht machen können. Diskussionen sind etwa darüber absehbar, ob allenfalls geförderte Haushalte nur ein europäisches E-Auto kaufen dürfen. So oder so wird der Autosektor weiterhin stark unter Druck sein. Thematisiert wird zwar meist nur, wie sehr chinesische E-Fahrzeuge die europäischen Hersteller konkurrieren. Doch das Land fertigt auch riesige Überschüsse an Verbrennerautos. Für Europas Fahrzeugindustrie bleibt es daher ungemütlich – welchen Ausweg die Kommission auch immer einschlägt.