

Was der neue Kurs beim Verbrennerverbot für Kunden und Autofirmen bedeutet

Analyse. Staatliche Kaufanreize für E-Autos wirken widersprüchlich, solange der Verkauf von Verbrennerfahrzeugen weiter erlaubt ist

Von Marco Meng

Ab 2035 sollten in der EU keine Autos mehr mit Verbrennermotor neu zugelassen werden. Die Europäische Kommission will das Verbot nun lockern. Einige Hersteller wie Volkswagen und Stellantis sowie Länder wie Deutschland, Italien und Tschechien, die den Verlust von Wettbewerbsfähigkeit gegenüber chinesischen Importen befürchten, haben mehr Zeit verlangt. Auch zeigten Umfragen, dass in der Gesellschaft weitgehend Skepsis und Ablehnung gegenüber dem Verbot herrschen: Eine breite EU-Umfrage ergab 2025, dass nur 22 Prozent der Befragten das Verbrennerverbot befürworten.

● Es ist nur noch
● eine Frage der Zeit,
bis das Elektroauto
erschwinglicher ist
als sein Pendant mit
Verbrennungsmotor.

Idea

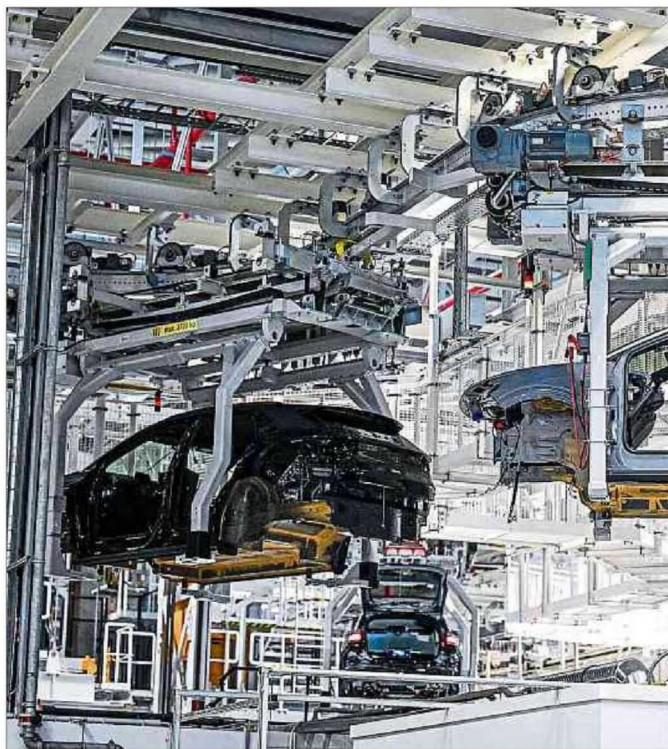
Verschafft die Lockerung den europäischen Herstellern Luft? Oder verzögert es nur unnötig den Wandel der Antriebstechnologien? Dass jetzt in der EU auch über 2035 hinaus noch bis zu zehn Prozent der Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor verkauft werden dürfen, wertet Idea, der Think-tank der Handelskammer, als „ein besorgniserregendes Signal für die Glaubwürdigkeit des Übergangs“.

Idea schreibt: „Aus Sicht des Klimawandels erweckt dieser Einschnitt in die eingegangenen Verpflichtungen den Eindruck, dass die Ziele schwer erreichbar werden und vor allem im Laufe des Prozesses revidierbar wären.“ Die Glaubwürdigkeit der Klimaziele werde dadurch geschwächt. Allerdings bleiben die EU-Ziele zur CO₂-Reduzierung unverändert.

Aber was, wenn 2032 oder 2033 die Geschäfts- und Finanzlage der europäischen Hersteller dann weiterhin nicht passt, fragen sich die Autoren. Auch bestehe die Gefahr, dass andere Branchen, seien es Stahlhersteller oder Zementhersteller, ebenfalls „mehr Zeit“ für den Wandel zur CO₂-Reduzierung verlangen.

Idea kritisiert: „Die Hersteller können weiterhin eine inzwischen amortisierte und perfekt beherrschte Technologie für Verbrennungsmotoren verkaufen. Sie müssen jedoch Produktionslinien für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren aufrechterhalten, die sich früher oder später an neue Antriebstechnologien anpassen müssen. Genau hier liegt der Vorteil von Tesla und den chinesischen Herstellern, die bei der Planung ihrer Fabriken mit einem fast leeren Blatt Papier beginnen können.“

Positiv sieht die Handelskammer-Denkfabrik, dass das von der Kommission vorgeschlagene Paket eine strategische Neuausrichtung beinhaltet, insbesondere die Unterstützung der Entwicklung kleinerer Elektrofahrzeuge, die besser auf die Nachfrage der europäischen Kunden zugeschnitten sind. Im Gegenzug zur Auflockerung des strengen Verbots ab 2035 sollen die Hersteller bei der Autoproduktion hauptsächlich in Europa hergestellten kohlenstoffarmen Stahl verwenden, der vorwiegend in Luxemburg produziert wird.



Autofabriken wie die von VW in Emden wurden ganz auf die Elektrofahrzeug-Produktion umgestellt.
Foto: dpa

Staatliche Unterstützungen beim Kauf eines E-Autos

„In Luxemburg könnte sich die Frage stellen, ob die derzeit geltende Prämienpolitik angemessen ist“, so Idea. Die Erhöhung des Anteils von Elektrofahrzeugen am nationalen Fahrzeugbestand ist weiterhin ein Pfeiler der luxemburger Politik, weswegen Idea empfiehlt, die derzeitigen Fördermaßnahmen fortzusetzen, „auch wenn sie im Vergleich zu den tatsächlich erzielten Emissionsreduktionen kostspielig bleibt“.

Inwieweit sich – sofern der Kommissionsvorschlag von den EU-Ländern angenommen wird – die Elektrifizierung des Verkehrssektors verlangsamt, kann nur schwer gesagt werden.

Idea analysiert: Neben der staatlichen Unterstützung profitieren die chinesischen Hersteller von mehreren komparativen Vorteilen, über die ihre europäischen Kollegen nicht verfügen: ein dynamischer Binnen-

markt für Elektrofahrzeuge und die Beherrschung von Schlüsseltechnologien. „Vor allem aber kontrollieren chinesische Unternehmen die gesamte Wertschöpfungskette, von der Gewinnung der notwendigen Mineralien über die Raffination bis hin zum Endprodukt, einschließlich Batterie und Fahrzeug.“

Es sei nur noch eine Frage der Zeit, bis das Elektroauto erschwinglicher sei als sein Pendant mit Verbrennungsmotor. Was heute viele Privatkunden vom Kauf eines E-Autos abhält – keine eigene Auflademöglichkeit und die begrenzte Reichweite –, wird nach Ansicht von Idea dank des technologischen Fortschritts überwunden. Und die Größenvorteile werden durch die Massenproduktion und den Ausbau der Ladeinfrastruktur schrittweise beseitigt.

Idea sieht für die europäische Autoindustrie derweil eine andere Schwierigkeit: 15 bis 20 Prozent ihres Umsatzes machen die europäischen Autohersteller in den USA. Jenseits des Atlantiks scheint es aber „angeht“, der ausgeprägten Präferenz für die heimische Produktion und der derzeitigen Handelsspannungen unwahrscheinlich, dass die USA ein bevorzugtes Ziel für die europäische Automobilproduktion bleiben werden.“

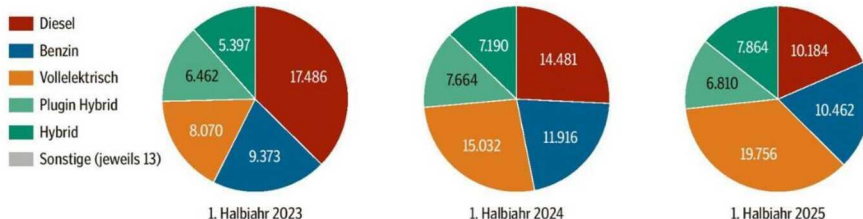
Das House of Automobile (HoA), die Dachorganisation des Automobilsektors in Luxemburg, das Händler, Werkstätten, Leasingfirmen, Hersteller und Importeure vertritt, erklärt: „Die Anpassungen werden vom Markt insgesamt sehr positiv aufgenommen. Aus unserer Sicht ist dies ein wichtiger Schritt, weil er zeigt, dass die EU die aktuelle Lage der europäischen Industrie erkannt hat und bereit ist, Maßnahmen so auszurichten, dass sie in der Praxis umsetzbar bleiben.“

Gleichzeitig sei es auch ein Signal an die Bürgerinnen und Bürger, dass die EU wirtschaftliche Realität und gesellschaftliche Akzeptanz ernst nehme. „Klimapolitik darf sich nicht auf Verbote beschränken – sie muss auch mitnehmen und motivieren.“

Die EU-Autoindustrie hat in den vergangenen Jahren rund 100 Milliarden Euro in E-Auto-Entwicklung und Produktionskapazitäten investiert, um die ambitionierten Ziele zur Energiewende zu erreichen. Die ho-

Weniger Diesel, mehr Vollelektrische

Der Bestand der PKW-Leasingfahrzeuge zeigt einen klaren Trend: Diesel-PKW werden weniger zugelassen, dafür aber mehr vollelektrische Fahrzeuge. Dabei handelt es sich überwiegend um Firmenautos.



Quelle: HOA



hen Investitionen belasteten allerdings mehr als sie sich bezahlt machen, da Käufer bei E-Autos nach wie vor zurückhaltend sind.

Parkplätze voller E-Autos ohne Käufer

Konkrete Zahlen sind rar, aber vergleicht man die Zahl der produzierten Elektroautos mit denen, die zugelassen sind, ergeben sich riesige Lagerbeständen von über 200.000 unverkauften E-Autos EU-weit im Herbst 2025 im Wert von mehreren Milliarden Euro.

Die Kluft zwischen Produktion und Nachfrage resultiert aus strengen EU-Emissionsvorgaben. Zu beachten ist dabei auch, dass viele Zulassungen von E-Autos Eigenzulassungen von Herstellern oder Händlern sind – also Fahrzeuge ohne echten Endkunden. Diese Null- oder Niedrigemissionsfahrzeuge drücken rechnerisch den

● Klimapolitik darf sich ● nicht auf Verbote beschränken.

House of Automobile (HoA)

Emissions-Durchschnitt der Flotte.

Die jetzt durch Brüssel gewährte „zusätzliche Flexibilität“, so das HOA, „verschafft der Branche kurzfristig etwas Luft, um sich im globalen Wettbewerb zu behaupten, insbesondere gegenüber der starken asiatischen Konkurrenz. Dabei muss klar sein: Dieser Wettbewerb findet nicht immer unter vergleichbaren Bedingungen statt. Unterschiede bei staatlicher Unterstützung, Kostenstrukturen, Lohnniveau und Umweltregularien verändern die Ausgangslage erheblich.“

Ob diese Anpassung dazu führt, dass Verbraucher wieder vermehrt auf Verbrenner setzen, hält das HOA für „wenig wahrscheinlich. Die Transformation hat begonnen und wird weitergehen, auch wenn sie möglicherweise weniger schnell verläuft, als manche politische Erwartungen es nahelegten.“