Das Verbrenner-Aus ist nicht entscheidend für den Klimaschutz
11.12.2025, 17:08
Gastbeitrag bei Focus+
https://www.focusplus.de/politik/verbrenner-aus-ist-nicht-entscheidend-fuer-klimaschutz-8027

In der EU ist erneut die Debatte um das Verbrenner-Aus entbrannt. Der CDU-Europaabgeordneten Peter Liese hält eine Abkehr vom bisherigen Kurs für möglich, ohne sich von den Klimazielen zu verabschieden – auf diese Punkte kommt es an.

Ein Kommentar von Peter Liese

Es ist extrem wichtig, dass die Europäische Kommission in den nächsten Tagen einen Vorschlag vorlegt, wie wir Europa vom Verbrennerverbot verabschieden, ohne uns dabei von den Klimazielen zu verabschieden. Technologieneutralität und Klimaneutralität passen zusammen und müssen zusammengebracht werden. Deswegen muss der Vorschlag schnell kommen und wir im Europäischen Parlament sowie auch der Ministerrat müssen ihn zügig beraten und annehmen.

Und das nicht, weil die Regulierung des CO2-Ausstoßes von Pkw kriegsentscheidend für den europäischen oder gar weltweiten Klimaschutz ist. Und auch nicht, weil die Abschaffung entscheidend für die Entwicklung der deutschen und europäischen Autoindustrie ist. Sondern vor allem deshalb, weil dieses leidige Thema in den letzten Jahren und insbesondere in den letzten Monaten schon viel zu viel Kraft und Aufmerksamkeit gekostet hat und wir damit sowohl beim Klimaschutz als auch bei der Frage, wie der Wirtschaftsstandort Deutschland und Europa gesichert werden kann, zu wenig Energie für die wirklichen Probleme haben.

Peter Liese, geboren 1965, ist CDU-Politiker und EU-Abgeordneter in der EVP-Fraktion, wo er eine zentrale Rolle für die Umweltpolitik spielt. In diesem Gastbeitrag analysiert er die Rolle des Verbrennerverbots für den Klimaschutz.

Das Verbrennerverbot ist keineswegs entscheidend für den Klimaschutz in der Europäischen Union. Nach Berechnungen der Europäischen Kommission trägt die Regulierung zum CO2-Ausstoß von Pkw in der jetzigen Form nur eine Reduktion von 60 Millionen Tonnen CO2 zum Klimaziel der Europäische Union für 2030 bei. Damit spart der ETS (Anm. d. Red.: „Emissions Trading System“, EU-Emissionshandel zur Reduktion von Treibhausgasen) bis 2030 25-mal so viel CO2 ein wie die Regelung für CO2 Pkw.

Debatte über die falschen Stellschrauben

Allein der ETS1, der schon heute für Stromproduktion, energieintensive Industrie und Flugverkehr gilt, bringt 1500 Millionen Tonnen, d.h. 25-mal so viel. Wenn man dann auch noch berücksichtigt, dass der Emissionshandel derzeit schrittweise auf den Seeverkehr und ab 2028 auch auf den Straßenverkehr und den Wärmebereich ausgeweitet wird, schrumpft die Bedeutung von CO2 PKW immer weiter. Wir reden aber 30-mal so viel über das Verbrennerverbot als über das viel wichtigere ETS.

Attacken, z.B. von Evonik-Chef Christian Kullmann, auf den ETS müssen wir mit ganzer Kraft entgegentreten. Umweltverbände und andere Kritiker sollten sich eigentlich von morgens bis abends mit diesem unverantwortlichen Vorschlag beschäftigen. Es wird oft gesagt, die Zukunft gehört der E-Mobilität und ich bin auch davon überzeugt, dass das stimmt. Aber erstens müssen gesetzliche Regelungen immer so gestaltet sein, dass sie auch dann noch passen, wenn sich die Prognosen nicht bewahrheiten und zweitens lässt sich jetzt auch mit gewisser Sicherheit sagen, dass 100 Prozent Elektromobilität in 2035 auch bei Neuwagen in 2035 realistischerweise nicht zu erreichen sind.

Wir machen nicht nur Regelungen nur für Besitzer von Einfamilienhäusern in Deutschland, sondern wir müssen auch Menschen, die in Hochhäusern leben, berücksichtigen. Da wird es auch in Deutschland nicht ganz einfach, allen zuverlässig Ladeinfrastruktur zur Verfügung zu stellen. Vor allen Dingen machen wir Regelungen aber auch für Menschen, die in Bulgarien an der Grenze zur Türkei oder in Rumänien an der Grenze zur Republik Moldau leben und die vielleicht aus persönlichen oder beruflichen Gründen mehrfach in das Nachbarland reisen müssen. Glauben wir wirklich, dass die Ladeinfrastruktur dort so zuverlässig zur Verfügung steht wie in Deutschland oder den Niederlanden?

Ich bin sicher, dass viele Menschen froh sind, wenn sie mit einem Hybrid mit hoher elektrischer Reichweite oder mit einem Auto mit Range Extender unterwegs sind, um wieder nachhause zu kommen. Die Zukunft gehört der Elektromobilität und auch ich glaube das. Deswegen dürfen wir bei der Förderung von Elektromobilität und vor allem beim Ausbau der Ladeinfrastruktur nachlassen.

Technologieoffenheit muss im Gesetz verankert werden

Die Regelung von CO2 Pkw, die zurzeit noch das Verbrennerverbot enthält, kann man relativ einfach so umgestalten, dass der Effekt für den Klimaschutz überhaupt nicht negativ ist, d.h. der Beitrag von 60 Millionen Tonnen CO2 im Jahr 2030 und auch ein höherer Beitrag im Jahr 2035 und darüber hinaus können unverändert bestehen bleiben, aber Technologieoffenheit würde im Gesetz festgeschrieben.

Dazu schlage ich konkret sieben Punkte vor:

1. Fahrzeuge, die aufgrund technischer Eigenschaften nur klimaneutrale E-Fuels fahren können, sollten vollständig als klimaneutral anerkannt werden. Dies hatte der ehemalige Bundesverkehrsminister Volker Wissing zwar immer gefordert und auch behauptet, er hätte das durchgesetzt, bis heute gilt diese Regelung allerdings nicht. Sie muss im Gesetz noch festgeschrieben werden.

2. Nachhaltige Biokraftstoffe, insbesondere der neusten Generation, sollten ebenfalls als klimaneutral anerkannt werden.

3. Der Kraftstoffmix in der Europäischen Union sollte Schritt für Schritt klimaneutraler werden, z.B. durch die schrittweise Einführung von E20.

4. Durch mehr klimaneutrale Kraftstoffe im normalen Kraftstoffmix gewinnen wir Spielraum, um auch nach 2035 Plug-In-Hybride mit hoher elektrischer Reichweite, z.B. 200 km, und Fahrzeuge mit Range Extender, zuzulassen, ohne dass sich die Klimabilanz insgesamt verwässert.

5. Hersteller, die grünen Stahl, also CO2-neutral produzierten Stahl verwenden, sollten dafür einen Bonus bei der Berechnung der CO2-Flottengrenzwerte erhalten. Damit helfen wir gleichzeitig der deutschen und europäischen Stahlindustrie auf dem Weg zur Klimaneutralität.

6. Absolut entscheidend: Die Einführung des ETS2 für Straßenverkehr und Wärme darf auf keinen Fall weiter verschoben werden. Ansonsten droht der Havanna-Effekt, d.h. die Menschen fahren ihre sehr alten und teilweise sehr verschmutzenden Fahrzeuge immer weiter. Das ist schlecht für die Umwelt und schlecht für die Autoindustrie.

7. Wir brauchen sehr viel mehr gezielte Hilfen für Menschen mit niedrigen und mittleren Einkommen. Ich begrüße sehr, dass die neue Bundesregierung jetzt endlich Hilfen für saubere Autos auf den Weg bringt, die nicht mehr nur den Bossen, sondern auch den Angestellten zugutekommen. Es ist schade, dass das in Berlin hauptsächlich als Forderung der Sozialdemokraten wahrgenommen wird. In Brüssel ist das auch eine Forderung unserer christdemokratischen Fraktion. Ein solches Paket bringt Technologieneutralität und würde am Ende für den Klimaschutz sogar positive Impulse bringen.

Aber jetzt kommen wir zur bitteren Wahrheit: Egal, was wir mit der Regelung zu CO2 Pkw machen, selbst wenn wir sie ganz abschaffen würden, würde dies nicht dazu führen, dass die deutsche und europäische Autoindustrie wie Phönix aus der Asche aufersteht und die angedrohten Kündigungen damit vom Tisch wären.

Die Deutsche Industrie müssen die wahren Probleme anpacken

Wer sich intensiv und ehrlich mit Kennern der Automobilindustrie unterhält, müssen diese auch in den Unternehmen zugestehen, dass maximal 10 Prozent der Probleme durch europäische Regulierung bedingt sind. Dass China mittlerweile eigene Autos herstellt und deutsche Autos deshalb in China sehr viel weniger nachgefragt werden, hat mit der europäischen Regelung zum Verbrennerverbot nichts, aber auch gar nichts zu tun. Dass Trump unsere Wirtschaft und auch unsere Autoindustrie mit Zöllen belastet, kann man auch nicht dem CO2 Pkw Regelwerk anlasten.