

AUSGANGSLAGE

Mit ihrem Vorschlag vom 15. Dezember 2025 lockert die EU-Kommission das faktische Verbrennerverbot 2035: Ab diesem Jahr wird von den neu zugelassenen Fahrzeugen nur noch eine 90-prozentige CO₂-Reduktion verlangt. Plug-in-Hybride, Range Extender sowie Fahrzeuge mit Bio- und E-Fuels sollen weiterhin zugelassen werden.

BEWERTUNG

Die Kommission verkauft diesen Kurswechsel als pragmatische Lösung. Tatsächlich handelt es sich um einen klassischen EU-Kompromiss, der Konflikte befrieden soll, ohne die grundlegenden Probleme anzugehen. Statt einfacher Regeln setzt Brüssel auf ein kompliziertes Kompensationsmodell: Die verbleibenden Emissionen sollen ab 2035 rechnerisch von den PKW-Herstellern durch grünen Stahl (70 %) und Bio- bzw. E-Fuels (30 %) ausgeglichen werden. Klimapolitisch überzeugt das nicht – politisch soll es gleichzeitig NGOs beruhigen und industriepolitische Projekte wie den „Leitmarkt grüner Stahl“ anschieben.

Die Kommission setzt weiter auf Detailsteuerung, etwa mit Quoten für Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) für Dienst- und Mietwagenfotten großer Unternehmen. Hier zeigen sich erneut die Regulierungswut der EU und das Misstrauen gegenüber Markt, Verbrauchern und Industrie.

Auch national trägt die Politik ihren Teil zur Schieflage bei. Allein in Deutschland werden BEV bis 2030 mit rund 38 Mrd. Euro gefördert. Angesichts knapper öffentlicher Kassen ist das kaum noch zu rechtfertigen – weder sozial noch klimapolitisch.

ANALYSE

Das eigentliche Problem bleibt unangetastet. Die EU hält stur am Jahr 2035 fest, obwohl der Verkehrssektor bereits vollständig in das ETS-2-Emissionshandelssystem eingebunden ist. Dieses Instrument senkt Emissionen marktwirtschaftlich und automatisch. Das Festhalten an zusätzlichen Flottengrenzwerten führt zu einer unnötigen Doppelregulierung, die nur Bürokratie und Mehrkosten verursacht.

Noch gravierender ist die fortgesetzte Fixierung auf die derzeitige „Tank-to-Wheel“-Logik. Sie misst nur, was an CO₂ aus dem Auspuff kommt – und blendet aus, was bei Herstellung und Entsorgung eines Fahrzeugs passiert. Das ist wissenschaftlich nicht haltbar und klimapolitisch irreführend. BEV werden so systematisch bevorzugt, obwohl ihre Produktion – insbesondere die der Batterien – mit erheblichen CO₂-Emissionen

verbunden ist. Dass BEV als „Null-Emissions-Fahrzeuge“ gelten, ist sachlich einfach falsch. Es verzerrt den Markt, schränkt die Verbraucherwahl ein und führt zu milliarden-schweren Fehlanreizen und Vergeudung von Subventionen.

GEGENVORSCHLÄGE

1 Life Cycle Analysis I

Eine echte und in den meisten anderen Bereichen anerkannte Alternative liegt längst auf dem Tisch: die Lebenszyklusanalyse (Life Cycle Analysis, LCA). Eine LCA würde alle Antriebstechnologien fair und unter Anwendung bekannter allgemeingültiger Normen und auf wissenschaftlich fundierter Basis bewerten, Emissionen ehrlich bilanzieren und Innovationen dort belohnen, wo sie tatsächlich CO₂ sparen. Grüner Stahl, Bio- und E-Fuels würden sich dann nicht per Quote, sondern über Wirkung durchsetzen.

2 Life Cycle Analysis II

Die EU könnte im Rahmen des noch anstehenden ordentlichen Gesetzgebungsverfahren diesen Schritt noch gehen – etwa mit einer Umstellung auf LCA ab 2035. Der regulatorische Vorlauf wäre ausreichend. Was fehlt, ist nicht Zeit, sondern der politische Wille: weg von ideologiegetriebener Regulierung, hin zu echtem Wettbewerb im Markt.

FAZIT

Der Vorschlag der EU-Kommission ist kein großer klimapolitischer Wurf, sondern ein politisches Manöver. Wer Klimaschutz ernst meint und Steuergeld verantwortungsvoll einsetzen will, muss den Mut haben, ideologische Festlegungen zu beenden und auf eine technologie-neutrale, LCA-basierte Regulierung umzusteigen. Dafür braucht es Druck aus dem EU-Parlament, aus den Mitgliedstaaten – und letztlich auch aus der Automobilindustrie.

Weiterlesen