



WOLF-PETER SCHILL

Aufweichung des Verbrenner-Aus: ein klima- und industriepolitisches Eigentor

Wolf-Peter Schill ist Leiter des Forschungsbereichs „Transformation der Energiewirtschaft“ in der Abteilung Energie, Verkehr, Umwelt im DIW Berlin. Der Kommentar gibt die Meinung des Autors wieder.

Das von der EU-Kommission Ende vergangenen Jahres vorgelegte Automobilpaket weicht das ursprünglich beschlossene Aus für Neuzulassungen von Verbrenner-Pkw ab 2035 deutlich auf. Zwar bleibt formal ein Reduktionsziel von 90 Prozent der CO₂-Emissionen bestehen, doch für die verbleibenden zehn Prozent sollen Kompensationsmöglichkeiten durch E-Fuels, Biokraftstoffe oder den Einsatz von grünem Stahl geschaffen werden.

In einer optimistischen Lesart verschafft dies den Autobauern und ihren Zulieferern etwas mehr Zeit für die Transformation hin zur Elektromobilität, ohne dabei einen größeren klimapolitischen Schaden zu verursachen. Das 90-Prozent-Ziel signalisiert Industrie und Verbraucher*innen weiterhin, dass die EU es mit dem Klimaschutz im Straßenverkehr ernst meint. Zugleich setzen die vorgesehenen Kompensationsoptionen so enge Grenzen, dass Verbrenner- und Hybridfahrzeuge faktisch auf kleine Nischen beschränkt bleiben. So hat der Verband der Automobilindustrie (VDA) bereits darauf hingewiesen, dass die vorgeschlagenen Öffnungen in der Praxis womöglich weitgehend wirkungslos bleiben. Bis zum Jahr 2035 könnte die Nachfrage nach neuen Verbrennern ohnehin einbrechen, weil Elektroautos sich als günstigere und bessere Technologie am Markt durchgesetzt haben. Im besten Fall könnte die Neuregelung sogar zusätzliche Investitionen in die Produktion von grünem Stahl in der EU anstoßen und damit die Transformation auch in diesem Sektor beschleunigen.

Eine pessimistischere Sicht erscheint jedoch realistischer. Mit der jetzigen Entscheidung wird die Tür für ein noch weitergehendes „Aus vom Aus“ geöffnet. Der VDA hat bereits gefordert, dass die von der Kommission vorgeschlagenen Lockerungen im weiteren Gesetzgebungsprozess noch deutlich erweitert werden müssten. Gleichzeitig droht sich das Narrativ festzusetzen, dass sich im Antriebsbereich letztlich gar nichts ändern müsse. Politische Spitzenvertreter*innen haben bereits öffentlich erklärt, dass nun auch nach 2035 alle Motoren weiterhin gebaut und verkauft werden könnten. Dies erhöht die Unsicherheit bei den Verbraucher*innen und damit auch

in der Industrie. Investitionsentscheidungen werden entlang der gesamten Wertschöpfungskette weiter aufgeschoben, die Transformation verzögert sich und der Verbrenner dominiert weiterhin die Pkw-Flotte. Währenddessen baut China seinen bereits bestehenden Vorsprung bei der Elektromobilität weiter aus. Europa könnte dadurch noch stärker von Batterieimporten und Technologiepartnerschaften mit chinesischen Unternehmen abhängig werden. Durch den verstärkten Fokus auf E-Fuels und Biokraftstoffe im Straßenverkehr drohen außerdem eine Verschwendung von knapper erneuerbarer Energie und die Gefahr, dass begrenzte Bioenergieressourcen aus Energiesystemen an den falschen Stellen eingesetzt werden. Auch der verstärkte Einsatz von Hybriden ist problematisch, wenn diese in Wirklichkeit viel geringere elektrische Fahranteile haben als auf dem Papier. Die überfälligen Emissionsminderungen im Straßenverkehr verzögern sich somit weiter, das Ziel der Klimaneutralität bis 2045 gerät zusätzlich unter Druck.

Insgesamt überwiegen damit die Risiken klar die potenziellen Vorteile der Lockerung. Das Problem sind dabei weniger die zehn Prozent an sich, sondern der daraus resultierende Mangel an Richtungssicherheit. Statt endlich die dringend benötigte Technologieklarheit für Käufer*innen und Industrie zu schaffen, erhöht die EU – nicht zuletzt auf Druck Deutschlands – die Unsicherheit im Markt. Es ist unverständlich, wie dies der europäischen Automobilindustrie mittelfristig helfen soll. Sie ist ja unter anderem deshalb in der Krise, will sie beim Elektroauto-Boom in China abgehängt wurde. Die Aufweichung des Verbrenner-Aus droht damit zum klima-, energie- und industriepolitischen Eigentor zu werden.

© © Der Artikel ist gemäß der Creative-Commons-Lizenz CC BY 4.0 nachnutzbar: <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



DIW Berlin — Deutsches Institut für Wirtschaftsforschung e. V.
Anton-Wilhelm-Amo-Straße 58, 10117 Berlin

www.diw.de

Telefon: +49 30 897 89-0 E-Mail: kundenservice@diw.de

93. Jahrgang 14. Januar 2026

Herausgeber*innen

Prof. Anna Bindler, Ph.D.; Prof. Dr. Tomaso Duso; Sabine Fiedler; Prof. Marcel Fratzscher, Ph.D.; Prof. Dr. Peter Haan; Prof. Dr. Claudia Kemfert; Prof. Dr. Alexander S. Kritikos; Prof. Dr. Alexander Kriwoluzky; Prof. Karsten Neuhoff, Ph.D.; Prof. Dr. Sabine Zinn

Chefredaktion

Prof. Dr. Pio Baake; Claudia Cohnen-Beck; Sebastian Kollmann;
Kristina van Deuverden

Lektorat

Dr. Caroline Stiel; Annica Gehlen

Redaktion

Dr. Hella Engerer; Petra Jasper; Adam Mark Lederer;
Frederik Schulz-Greve; Sandra Tubik

Gestaltung

Roman Wilhelm; Stefanie Reeg; Eva Kretschmer, DIW Berlin

Umschlagmotiv

© imageBROKER / Steffen Diemer

Satz

Satz-Rechen-Zentrum Hartmann + Heenemann GmbH & Co. KG, Berlin

Der DIW Wochenbericht ist kostenfrei unter www.diw.de/wochenbericht
abrufbar. Abonnieren Sie auch unseren Wochenberichts-Newsletter unter
www.diw.de/wb-anmeldung

ISSN 1860-8787