

„DER LEBENS- ZYKLUS IST ENTSCHEIDEND“

EVP-POLITIKER JENS GIESEKE FORDERT EINE KEHRTWENDE IN DER EU-FLOTTENPOLITIK

Der politische wie auch wirtschaftliche Druck auf das Verbrenner-Aus wächst – und mit ihm die Debatte um technologieoffene Klimaschutzlösungen in der Antriebsfrage. Jens Gieseke (CDU), verkehrspolitischer Sprecher der EVP-Fraktion im Europäischen Parlament, sieht in der vorgezogenen Überprüfung der CO₂-Flottengrenzwerte eine Chance, die Weichen neu zu stellen. Im Interview erklärt er, warum erneuerbare Kraftstoffe wie E-Fuels regulatorisch verankert werden müssen, wie die EVP konkrete Gesetzesinitiativen vorantreibt – und weshalb Trumps Zollpolitik für Europa ein Weckruf sein könnte.

Herr Gieseke, das Europäische Parlament hat Anfang Mai dem beschleunigten Verfahren zur Überarbeitung der CO₂-Flottengrenzwerte zugestimmt – ein politischer Erfolg, für den sich Ihre EVP-Fraktion stark gemacht hat. Wie bewerten Sie diesen Schritt – und sehen Sie darin den Auftakt für eine echte Öffnung hin zu technologieoffenen Lösungen wie E-Fuels?

In einer Zeit von Werksschließungen, Gewinneinbrüchen und US-Autozöllen wären hohe Geldstrafen für die europäische Automobilindustrie fatal gewesen. Das Votum vom 9. Mai ist ein Erfolg für die EVP-Fraktion. Wir hatten uns lange dafür stark gemacht, den Herstellern Flexibilität bei der Erreichung der Klimaziele zu geben, anstatt durch hohe Geldstrafen die Wettbewerbsfähigkeit weiter einzuschränken. Nachdem die

Mitgliedsstaaten bereits einen Tag zuvor den Weg freigemacht haben, kann das Gesetz nun bald in Kraft treten. Das ist endlich ein positives Signal für die europäische Autoindustrie. Aber es ist auch nur ein erster Schritt. Wir haben die klare Erwartungshaltung, dass bis zum Ende des Jahres ein Vorschlag der Kommission auf dem Tisch liegt, mit dem die Technologieoffenheit wiederhergestellt wird.

Die CO₂-Bilanz eines Neufahrzeugs wird nach heutiger Regulierung nur am Auspuff erfasst. Das EU-Parlament hat 2023 die EU-Kommission in der Flottenregulierung bereits zum zweiten Mal aufgefordert, einen Vorschlag für eine gesamtheitlichere CO₂-Bilanzierung vorzulegen. Wie ist hier der Stand?

„Techno-
logie-
offenheit
heißt
nicht: nur
Strom“



Jens Gieseke, verkehrspolitischer Sprecher der EVP-Fraktion, fordert eine faire Bewertung der Emissionen unterschiedlicher Antriebe.

Die Lebenszyklusanalyse ist für mich ein Schlüssel für die faire Bewertung der Emissionen unterschiedlicher Antriebsarten. Wir haben der Kommission unter der CO₂-Gesetzgebung für Pkw bis zum 31.12.2025 Zeit gegeben, eine Methodik für die Berechnung von Lebenszyklusemissionen zu entwickeln. Ursprünglich hätte sie das schon bis 2023 liefern sollen. Sie hat also zwei Jahre mehr Zeit gehabt, ein System zu entwickeln. Wir werden darauf pochen, dass sie endlich liefert.

Die neue Bundesregierung bekennt sich in ihrem Koalitionsvertrag vom April zu Technologieoffenheit und damit zur Anerkennung verschiedener klimaneutraler Antriebstechnologien. Wie bewerten Sie diesen Beschluss der neuen Bundesregierung?

Der Koalitionsvertrag sendet ein klares Signal: Union und SPD bekennen sich endlich klar zur Technologieoffenheit. Alternative Kraftstoffe – und dazu zählen E-Fuels – sollen endlich berücksichtigt werden. Das ist ein voller Erfolg, der die politische Diskussion in Brüssel verändern wird. Ich erwarte daher umso mehr, dass die Europäische Kommission – wie versprochen – bis Ende des Jahres einen technologieoffenen Vorschlag zur Revision des Verbrennerverbots ab 2035 vorlegt.

Inwiefern muss die neue Bundesregierung auf EU-Ebene ihren Einfluss nutzen, um den Produktions- und Markthochlauf erneuerbarer Kraftstoffe regulativ voranzubringen?

Die neue Bundesregierung muss die europäische Gesetzgebung wieder stärker in den Fokus nehmen. „German Vote“ muss der Vergangenheit angehören. Mit der neuen Expertise in Ministerien und Kanzleramt, die zum Teil direkt aus Brüssel kommt, verbinde ich hier große Hoffnung. Neben der CO₂-Gesetzgebung wird auch die Erneuerbare-Energien-Richtlinie RED im Jahr 2027 überprüft werden. Überall werden wir eine starke deutsche Stimme brauchen.

Wie definieren Sie Technologieoffenheit konkret – und welche Rolle könnte dabei der Fahrzeugbestand spielen?

Technologieoffenheit bedeutet, auch alle klimaneutralen Kraftstoffe regulatorisch zuzulassen – ob E-Fuels, Biokraftstoffe oder gasförmige Optionen. Entscheidend ist das Ziel: die CO₂-Neutralität. Wir sollten nicht vorschreiben, mit welcher Technologie das erreicht wird. Vor allem beim Fahrzeugbestand ist das wichtig. Millionen bestehender Verbrenner lassen sich nicht elektrifizieren. Hier können E-Fuels helfen – sie sind technisch machbar und klimafreundlich, wenn sie richtig produziert werden.

Der damalige Verkehrsminister Volker Wissing hatte behauptet, das Verbrennerverbot mit der sogenannten E-Fuel-Klausel verhindert zu haben...

Das stimmt so nicht. Wissing hat damals fälschlich den



↑ Das Europäische Parlament fordert eine Überprüfung der CO₂-Flottenregulierung.

„Entscheidend ist der Marktzugang.“

Eindruck erweckt, er habe das Verbrennerverbot verhindert. Tatsächlich hat er der CO₂-Flottenregulierung zugestimmt, die ab 2035 ein faktisches Verbot für neue Verbrenner vorsieht – es sei denn, sie fahren ausschließlich mit klimaneutralen Kraftstoffen. Die sogenannte E-Fuel-Klausel war lediglich ein politisches Versprechen von EU-Kommissar Frans Timmermans, E-Fuels in einem separaten Rechtsakt zu berücksichtigen. Dieser liegt bis heute im technischen Regelungskomitee der EU und wurde nie von der Kommission angenommen. Es gibt also keine rechtlich verbindliche Grundlage. Genau deshalb muss diese Frage bei der anstehenden Revision der Flottengrenzwerte wieder auf den Tisch – damit E-Fuels tatsächlich anerkannt werden und es eine echte, technologieoffene Lösung gibt.

Was müsste sich ändern, damit erneuerbare Kraftstoffe wie E-Fuels nicht länger nur als symbolische Ausnahme behandelt werden?

Wir brauchen einen echten Systemwechsel in der Regulierung. Heute gelten nur batterieelektrische Fahrzeuge und Fahrzeuge mit Brennstoffzelle als Zero-Emission. Das bildet die Realität nicht ab. Wenn ein Kraftstoff aus erneuerbaren Quellen stammt und CO₂-neutral ist, muss das gleichwertig anerkannt werden. Ein Weg wäre die Einführung eines Carbon-Correction-Factor, der bei der Bilanzierung der CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs den real erbrachten Emissionsreduktionsbeitrag erneuerbarer Kraftstoffe berücksichtigt. Das wäre ein entscheidender Schritt – nicht nur für Pkw, sondern auch für Lkw. Damit hätten wir endlich einen fairen Wettbewerb der Technologien. Wir dürfen das Spielfeld nicht länger künstlich zugunsten der Elektromobilität verengen. Technologieoffenheit heißt eben auch: Alle Antriebsarten und Kraftstoffe, die kli-

maneutral eingesetzt werden können, müssen regulatorisch gleichbehandelt werden. Alles andere ist Ideologie.

Wie könnte eine europäische Förderung von E-Fuels konkret aussehen – etwa durch Quoten, Infrastruktur oder Produktionsanreize?

Das Wichtigste ist: Anerkennung im Gesetz. Wenn E-Fuels als zulässiger Kraftstoff gelten – auch nach 2035 –, dann entstehen Geschäftsmodelle. Und darauf folgen Investitionen in Produktion und Infrastruktur. Förderinstrumente können hilfreich sein, ja. Aber entscheidend ist der Marktzugang. Wenn dieser geregelt ist, funktioniert der Rest auch ohne Dauersubventionen. Denn was wir brauchen, ist ein marktwirtschaftlicher Rahmen – kein neues Förderkarussell.

Global dominieren weiterhin Fahrzeuge mit Verbrennermotoren in den Automobilleitmärkten wie Europa, China und USA. Welches Risiko sehen Sie für den Automobilstandort Deutschland, wenn wir uns in der EU aus vermeintlichen Klimaschutzrückschlüssen von einer Antriebstechnologie verabschieden, die Jahrzehnte Wohlstand und wirtschaftliche Stabilität generiert hat?

Wir müssen uns als Europa für die Zukunft aufstellen. Wir erleben gerade, dass die einseitige Fokussierung auf Elektromobilität nicht ausreichend ist. Um dem Klimawandel effektiv zu begegnen, brauchen wir alle uns zur Verfügung stehenden Technologien. Die global agierenden Automobilhersteller werden auch in Zukunft Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren herstellen und verkaufen. Ich möchte, dass diese Fahrzeuge in Deutschland bzw. Europa produziert werden. Dafür braucht es den richtigen gesetzlichen Rahmen. Setzen wir diesen nicht, drohen uns weitere Werksschließungen und Wohlstandsverluste.



Donald Trump hat angekündigt, pauschale Strafzölle auf Importe zu erheben – 25 Prozent auch auf Autos und Autoteile. Welche Folgen hätte das für Europa?

Diese Ankündigung der Strafzölle Anfang April war ein schlechter Tag für den freien Handel – und für Europas Autoindustrie, insbesondere für Deutschland. Die Wettbewerbsfähigkeit leidet, Absatzmärkte brechen weg, die Preise steigen – auf beiden Seiten des Atlantiks. Unsere Priorität muss sein, eine Verhandlungslösung mit den USA zu finden und eine Eskalation zu vermeiden, um wirtschaftliche Stabilität zu sichern. Gelingt das nicht, muss Europa souverän reagieren – und den Handel mit anderen Regionen gezielt ausbauen: mit den Mercosur-Staaten in Südamerika, mit Südostasien.

Könnten solche geopolitischen Verschiebungen die Debatte über E-Fuels sogar beschleunigen?

Durchaus. In vielen Weltregionen gibt es kein Verbrennerverbot. Dort bleiben flüssige Kraftstoffe auch in Zukunft wichtig. Wenn Europa hier vorangeht, kann es neue Märkte erschließen – und gleichzeitig seine strategische Unabhängigkeit stärken. E-Fuels sind nicht nur ein Klimathema, sondern auch eine industrie- und geopolitische Chance.

War das Verbrennerverbot aus Ihrer Sicht ein ideologisch getriebener Beschluss?

Ja. Es war eine politische Entscheidung, die sich nicht an technischer Machbarkeit oder wirtschaftlicher Realität orientiert hat. Statt auf Zielorientierung zu setzen – also CO₂-Reduktion –, hat man eine Technologie vorgeschrieben. Als Politiker sollten wir nicht die Arbeit der Ingenieure machen. Die sagen uns: E-Fuels sind technisch möglich. Also ist es unsere Aufgabe, diese Möglichkeit nicht durch ein Verbot auszuschließen. Denn ein Verbot ist das schlechteste Mittel, um Innovation zu steuern.

„Wir werden in der EU eine starke deutsche Stimme brauchen“, sagt Gieseke.

„Strafzölle sind ein Weckruf für Europa“