

REALITÄT SCHLAGT IDEOLOGIE

WARUM DER VERBRENNER PLÖTZLICH WIEDER EINE ZUKUNFT HAT

Lange wurde der Verbrennungsmotor von seinen Kritikern als Auslaufmodell gesmäht. Während die Elektromobilität trotz milliardenschwerer staatlicher Subventionen und regulativer Bevorzugung weiterhin nur wenig Akzeptanz bei den Autofahrern findet, wächst in der Automobilbranche und in der Politik zunehmend die Einsicht, dass der „all electric“-Ansatz im Straßenverkehr gescheitert ist.

Die Rufe nach Technologieoffenheit werden lauter – ausgerechnet von jenen Konzernen und deren Vertretern, die bis vor Kurzem noch das rein elektrische Zeitalter ausgerufen hatten. Die Automobilindustrie in Deutschland, gebeutelt von schwachen Absatzzahlen der E-Autos, sucht nach Pfaden, wie die Defossilisierung des Straßenverkehrs realistisch und wirtschaftlich tragfähig gestaltet werden kann. Und sie findet diese dort, wo sie seit jeher technologische Stärke und globale Wettbewerbsfähigkeit besitzt: in effizienten Verbrennern, klassisch oder auch als Hybrid, die mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden können.

Jobverluste trotz staatlicher Subventionen

Die EU hat in den letzten Jahren alles auf die Karte EMobilität gesetzt und über die CO₂-Flottenregulierung einen Weg eingeschlagen, der bis 2035 zu einem pau-

**Mehr als
3,5
Milliarden Euro
staatliche Hilfe
flossen bereits in
Transformations-
und Batteriepro-
jekte der Bundes-
regierung.**

Fotos: Volkswagen AG, R. Jensen, Gettyimages



schalen De-facto-Verbot für Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor führt. Begleitet wurde dieser leichtfertig eingeschlagene Weg von überzogenen Erwartungen der Politik sowie der Hersteller, wonach sich die Verbraucher mit Begeisterung in der neuen Elektrowelt einleben würden. Flankiert durch massive Subventionen – für milliardenschwere Werkumbauten und Modellanpassungen bis hin zu Verbrauchervorteilen wie Kfz-Steuerbefreiung, Dienstwagenprivilegien, Sonderabschreibungen und geplante Social-Leasing-Programme – sollte die Elektromobilität den Kontinent industriell erneuern und den Verbrennungsmotor ablösen. Allein in Deutschland flossen seit 2020 über 3,5 Milliarden Euro in Transformations- und Batterieprojekte der Automobilindustrie – über Programme des Bundeswirtschaftsministeriums und über das EU-Förderinstrument IPCEI Batterie. Das Land Sachsen etwa beteiligte sich mit weiteren 300 Millionen Euro am Umbau von VW Zwickau, während

der Konzern selbst rund 1,2 Milliarden Euro investierte. Ähnliche Beihilfen erhielten BMW für seine Batteriezellforschung in Parsdorf und Mercedes-Benz für das Batteriewerk Kamenz. Der Weg war also nicht nur technologisch, sondern auch fiskalisch enorm riskant. Vieles davon scheiterte, wie etwa auch die Ansiedlung des inzwischen insolventen Batterieherstellers Northvolt, ein Prestigeprojekt des Ampel-Wirtschaftsministers Robert Habeck, in das die staatliche Förderbank KfW 600 Millionen Euro versenkte.

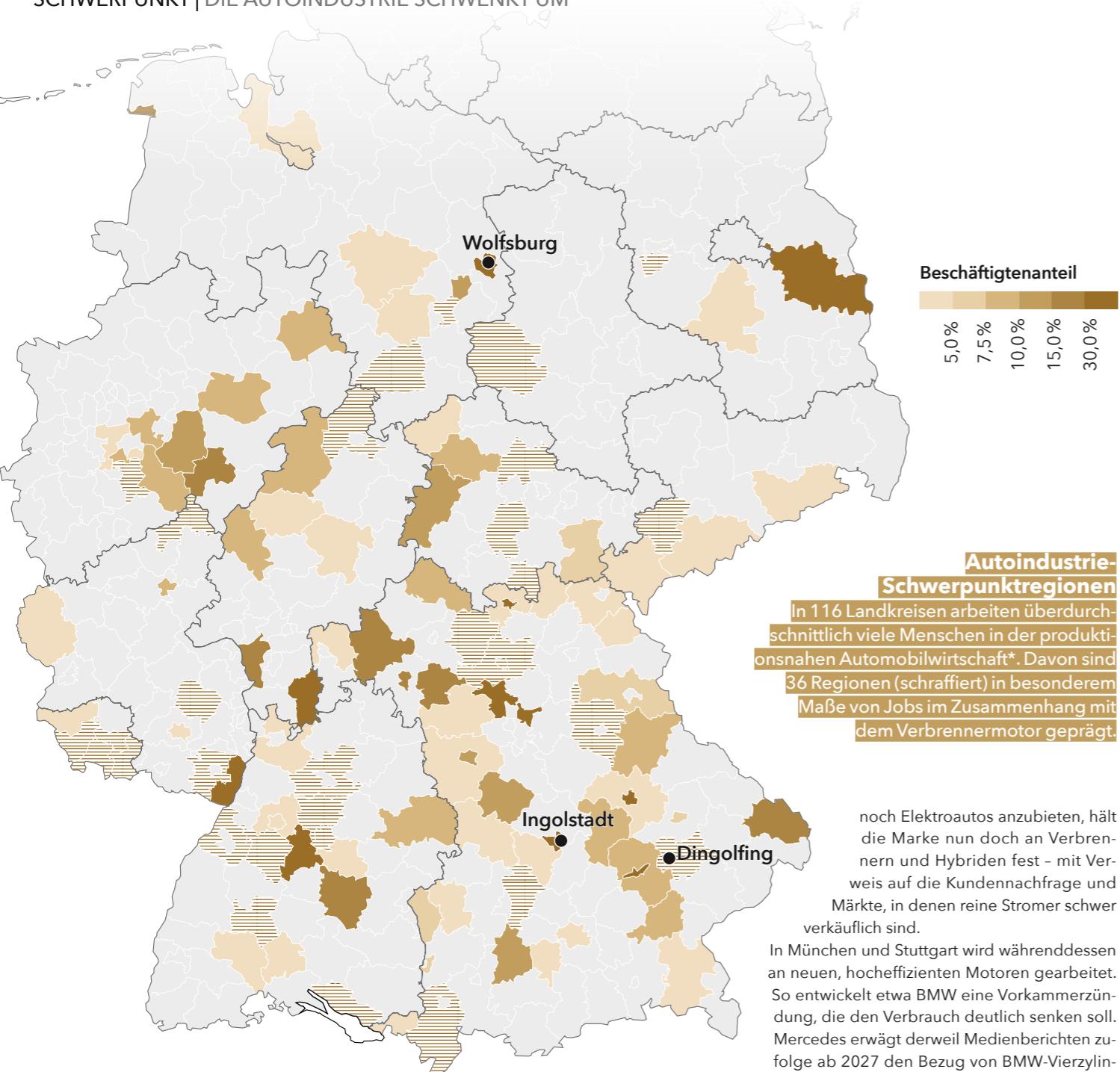
Die riskante Strategie der EU, unterstützt von früheren Bundesregierungen, ist nicht aufgegangen. Die Nachfrage nach E-Autos bleibt weit hinter den Prognosen zurück, statt eines neuen Wirtschaftswunders dominieren aus der Automobilindustrie Meldungen über Kurzarbeit, Arbeitsplatzverluste und Werksschließungen. Die Branche reagiert mit schmerhaften Einschnitten. Bosch kündigte gerade zu dem bereits geplanten Abbau von etwa

9.000 Stellen die Streichung weiterer 13.000 Arbeitsplätze an. ZF Friedrichshafen will bis 2030 weitere 7.600 Stellen streichen, Schaeffler bündelt Entwicklungsbereiche und verlagert Teile der Produktion. Zulieferer fusionieren in der Not, Produktionslinien werden angepasst.

Marktdaten und Zielverfehlungen

Wie sehr das Ist vom Soll abweicht, zeigen jüngste Zahlen. Nach Analysen von S&P Global Mobility, einem internationalen Marktforscher in Sachen Automobilität, über die die FAZ Ende Oktober berichtete, erreicht unter den großen europäischen Herstellern derzeit nur BMW die von der EU aktuell vorgegebenen Flottenziele. Um sie zu erfüllen, müsste rechnerisch rund jedes fünfte neu zugelassene Fahrzeug ein Elektroauto sein. Volkswagen liegt bei 16,8 Prozent, Mercedes stagniert bei 15, Stellantis bleibt mit 10,5 Prozent weit zurück. Fast allen Konzernen drohen damit absehbar Milliardenstrafen

Das VW-Werk in Zwickau steht wegen schwacher Nachfrage nach Elektroautos unter Druck. Jetzt sucht der Konzern unter den unterbeschäftigten Arbeitern der E-Autoproduktion Freiwillige, die im Verbrennerwerk in Wolfsburg mit anpacken.



wegen des Überschreitens ihrer CO₂-Flottenziele. Der BMW-Konzern, der als einziger deutscher Hersteller die EU-Flottenziele leicht übererfüllt und sich dennoch seit Längerem für Technologieoffenheit in der Antriebsfrage ausspricht, warnt vor Regulierungsdogmatismus.

Die Industrie denkt zunehmend um

Denn die politischen Vorgaben treffen auf Märkte, in denen Kunden Vielfalt verlangen, nicht Ideologie. BMW-Chef Oliver Zipse nennt das starre Verbrenner-Aus ab 2035 „einen großen Fehler“ und fordert eine Regulierung, die Technologieoffenheit nicht bestraft, sondern belohnt. Auch selbsterklärte Stompioniere denken zunehmend um. Opel etwa rückt von seinem eigenen E-Ausstiegziel ab: Statt wie angekündigt ab 2028 nur

*Ausgehend vom Arbeitsort. Im bundesweiten Schnitt arbeiten etwa 3,4 Prozent der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in der produktionsnahen Automobilindustrie. 0,7 Prozent der Jobs haben mit dem konventionellen Antriebsstrang zu tun. In den 116 bzw. 36 Schwerpunktregionen liegt der Anteil zum Teil deutlich höher. Die Angaben enthalten Schätzungen. Grafik: ntv.de/lst-Quelle: IW Consult, Kartenmaterial: © OSM

Brüssel unter Druck

Nun muss der Gesetzgeber in Brüssel in Sachen Flottenregulierung allerdings noch tätig werden. Der Druck dafür ist hoch: Während Fahrzeughersteller und ihre Vertreter bis vor Kurzem vor allem noch dafür plädierten, schlicht die Regeln aufzuweichen oder Strafzahlun-



gen vorerst auszusetzen, findet bei diesen seit einigen Monaten ein Umdenken statt, und es werden Auswege diskutiert, die eine nachhaltigere Lösung versprechen. So hat der Verband der Automobilindustrie (VDA) im Sommer auf die Entwicklungen mit einem 10-Punkte-Plan reagiert. Der VDA machte deutlich: „Klimaziele sind strategisch an den Erhalt der Wettbewerbsfähigkeit zu koppeln“. Zudem fordert der Verband Technologieoffenheit, Investitionssicherheit und „dass die Reviews der Flottenregulierungen genutzt werden, um die neuen Realitäten abzubilden“.

Kurze Zeit später haben der Europäische Automobilherstellerverband (ACEA) und der Europäische Verband der Automobilzulieferer (CLEPA) in einem gemeinsamen Brief an EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen die Vorgaben scharf kritisiert und zu Technologienutralität aufgerufen. Sie fordern konkret, synthetische Kraftstoffe im Lebenszyklusansatz zu berücksichtigen. Die bestehenden CO₂-Grenzwerte für 2030 und 2035 ließen sich mit heutiger Technologie und Nachfrage „nicht mehr darstellen“.

Industriepolitik als Standortfrage

Parallel formiert sich politische Unterstützung für mehr Realismus. Bayerns Ministerpräsident Dr. Markus Söder (CSU) und Niedersachsens Regierungschef Olaf Lies (SPD) forderten rund um den Berliner Autogipfel im Oktober gemeinsam, das starre Verbrennerverbot ab 2035 zu lockern, Hybride länger zuzulassen und Flottenziele praxisnäher zu gestalten. Sachsens Ministerpräsident Michael Kretschmer verlangt „mehr Flexibilität“ in der Antriebsfrage. Auch seitens der IG Metall regt sich zunehmend Unmut, und es wird die Forderung laut, Beschäftigungssicherung und Wettbewerbsfähigkeit müssten wieder Vorrang haben. Das übt Druck auf die SPD aus, das bislang von wichtigen Entscheidern der Partei vertretene Mantra der Vollelektrifizierung des Straßenverkehrs zu überdenken. In anderen Europas

mehren sich ebenso die Zweifel am Brüsseler Kurs. Polen klagt vor dem Europäischen Gerichtshof gegen das geplante Aus für neue Verbrenner ab 2035 – mit der Begründung, dass Menschen in strukturschwachen Regionen sonst von der Mobilität ausgeschlossen würden. Damit bekommt die Debatte um Technologieoffenheit eine weitere Facette: Sie ist nicht nur industriepolitisch, sondern darüber hinaus auch sozial relevant. Während Europa über Grenzwerte und Zielpfade streitet, hat sich in anderen Regionen der Welt der Wind längst gedreht. In den USA hat Präsident Donald Trump mit dem Big Beautiful Bill einen industriepolitischen Kurswechsel eingeleitet, der tief in den Markt hineinwirkt. Käufer von in den USA produzierten Fahrzeugen können die Zinsen ihrer Autokredite bis zu 10.000 Dollar jährlich steuerlich geltend machen – ein Anreiz, der insbesondere teure, lokal gefertigte Modelle begünstigt. Gleichzeitig hat die Regierung die E-Auto-Förderungen gestrichen. Führende Manager der US-Automobilbranche rechnen nun mit einem Absatzeinbruch. Gleichzeitig hat Trump die Entscheidung, bis 2035 aus dem Verbrenner auszusteigen, gestoppt.

Die Jobs entstehen – allerdings außerhalb Europas

Unter dem Strich entstehen strukturelle Vorteile für große Verbrenner und Premiumhersteller, deren Fahrzeuge meist in den USA montiert werden. Das wirkt. Wie stark, zeigt Stellantis: Der europäische Konzern investiert 13 Milliarden Dollar in seine US-Standorte, baut Werke aus, schafft 5.000 Jobs – und sichert sich damit eine Zukunft, die in Europa kaum noch möglich wäre. Zum Vergleich: Die Zukunft des für 1,2 Milliarden Euro zur E-Auto-Fabrik umgebauten VW-Werks in Zwickau steht derweil auf der Kippe. Das zeigt, wohin sich die Wertschöpfung bewegt, wenn Regulierung zur Standortfrage wird. Die Technologie des Verbrenners lebt. Sollte die EU keinen Kurswechsel einleiten, künftig dann aber vor allem woanders.

„Wir wollen Klimaschutz durch Technologieoffenheit möglichst kosteneffizient erreichen.“

Bundeskanzler Friedrich Merz – hier mit VW-Chef Oliver Blume – im September auf der IAA Mobility in München.