



Zur Debatte über ein Verbot von Neuwagen mit Verbrennungsmotor

Positionspapier

1. Juli 2022

Nach derzeitigem Willen des EU-Parlaments dürfen in der Europäischen Union ab 2035 keine PKW und leichten Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mehr verkauft werden – was praktisch einem Verbot gleichkäme. Die Umweltministerinnen und -minister der EU-Länder sprachen hingegen jüngst von klimaneutralen Neuwagen, womit sie eine Hintertür für Autos öffnen, die mit E-Fuels betankt werden. Ein finaler Kompromiss in der EU steht damit noch aus. Global Energy Solutions appelliert an alle Verantwortungsträger, bei der jetzt gefundenen Linie zu bleiben. Weltweit gibt es derzeit etwa 1,3 Milliarden Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, Tendenz steigend. Eine Elektrifizierung in dieser Größenordnung ist ausgeschlossen. Neben Elektroautos wird es noch

sehr lange Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor geben. Klimafreundliche E-Fuels sind dabei ein wichtiger Teil der Lösung. Eine Entscheidung gegen den Verbrennungsmotor würde gegen das Prinzip der Technologieoffenheit verstoßen und Deutschland und Europa ökonomisch ins Abseits stellen.

Es ist schwer nachvollziehbar, wie das Europäische Parlament sich dazu hat drängen lassen, den Gedanken des Innovationspotentials offener Märkte und der Wohlstands-förderlichen Rolle von Technologieoffenheit aufzugeben und das Konzept des Verbrennungsmotors nicht mehr zu verfolgen. Deutschland hat in der Geschichte entscheidend dazu beigetragen, den Verbrennungsmotor zu entwickeln, etwa durch Rudolf Diesel und Nicolaus Otto. Deutsche Technologie ist auf diesem Gebiet bis heute weltweit führend bezüglich Leistung, Effizienz und Umweltfreundlichkeit.

Der europäische Fahrzeugbestand stellt heute nur etwas mehr als 20 Prozent des weltweiten Bestands dar, der Anteil wird sich weiter verringern. Umso wichtiger bleibt es, unsere Position auf dem Weltmarkt zu bewahren und auszubauen. Selbst bei einer konsequenten Einführung der Elektromobilität in Europa bleibt es ein strategisches Erfordernis, Technologien, die den gleichen Zweck der Umweltverträglichkeit und Ressourcenschonung erreichen, entwickeln und weltweit anbieten zu können. Das erfordert Technologieoffenheit auch für den eigenen, den europäischen Markt. Die Entscheidung des EU-Parlaments, dem Kommissionsvorschlag zur faktischen Abschaffung des Verbrennungsmotors in der EU ab 2035 für Pkw und kleine

Nutzfahrzeuge zuzustimmen, stellt eine einschneidende Zäsur für den Technologiestandort Deutschland und Europa dar.

Würde sich diese Position durchsetzen, wäre dies eine fatale Fehlentscheidung, die nicht nur zu Lasten des Klimaschutzes ginge, sondern auch industrie- und geopolitisch negative Folgen hätte. Die von unzureichendem Wissen, teilweise auch von Ideologie geprägte Entscheidung der EU-Parlamentarier würde sich in den 2030er Jahren rächen. Die Auswirkungen für die Branche liegen auf der Hand und sind bereits spürbar: Lehrstühle für Verbrennungskraftmaschinen (VKM) haben zu wenige Studierende und schließen zum Teil, Zulieferer entwickeln neue Geschäftsmodelle (soweit möglich), Produktionsstätten werden nach Asien oder Amerika verlagert.

Die Welt hat heute 1,3 Milliarden Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren, bis zur Mitte des Jahrhunderts sollen es 1,6 Milliarden sein. Diese Bestandsflotte muss preiswert in Richtung Klimaneutralität transformiert werden. Für die Weltklimafrage ist das von zentraler Bedeutung. Es geht um mehr als 5 Milliarden Tonnen CO₂ pro Jahr. Allein in Afrika wird sich die Bevölkerung bis 2050 um 1,2 Milliarden Menschen erhöhen. In jedem der nächsten drei Jahrzehnte kommt weltweit die Bevölkerungsgröße der EU hinzu. Es ist illusorisch zu meinen, dass die berechtigten Ansprüche auf mehr Lebensqualität und Mobilität aller dieser Menschen mit nur einer Technologie zu befriedigen sein werden. Nicht zuletzt wird in gigantischem Ausmaß gebaut werden müssen.

Das Rückgrat für alle diese Prozesse ist eine Mobilität, deren Basis Verbrennungsmotoren sein werden, weil es für Batterieelektrik weder die Netze,

noch den grünen Strom, noch die Aufladestationen, noch die kritischen Rohstoffe für Batterien und Antriebstechnik geben wird. Schon gar nicht wird es weltweit die Fördervolumen für einzelne Fahrzeuge geben, die bei uns eingesetzt werden. Von solch einer Förderung für ein Fahrzeug könnte in Afrika eine große Familie ein ganzes Jahr gut leben. Auch bei uns wird der weitere Prozess Richtung Elektromobilität noch schmerzhaft werden, wenn für die weitere Entwicklung im Finanzbereich „Geld drucken“ keine Lösung mehr sein wird.

Die Entscheidung zur CO₂-Flottenregulierung von Lkw muss in den kommenden zwölf Monaten dringend in eine andere Richtung gelenkt werden. Ziel muss es sein, die Möglichkeit zur Investition in die großvolumige Produktion von E-Fuels zu erhöhen. Die Idee eines Anrechnungsmechanismus für synthetische, erneuerbare Kraftstoffe als klimaneutral wurde bisher leider ebenfalls von der Politik abgelehnt. Für die Erreichung der Klimaziele ist sie dringend geboten. Denn ohne Planungssicherheit über viele Jahre wird niemand die erforderlichen Investitionen tätigen.

GES wird sich zukünftig darum bemühen, in enger Zusammenarbeit mit anderen Stakeholdern und Verbänden die Möglichkeit der Nutzung synthetischer Kraftstoffe in den für das vierte Quartal erwarteten Gesetzesvorschlag einzubringen. Um erfolgreich zu sein, benötigen wir die Unterstützung führender Persönlichkeiten aus Wissenschaft, Technik und Politik sowie die Ansprache der jeweiligen lokalen Abgeordneten (MEP). Entsprechende Aktivitäten und konstruktive Vorschläge bereiten wir vor. Bitte wenden Sie sich mit Fragen oder Kommentaren gerne an uns. Manchmal geht

es um Schicksalsfragen. Beim Verbrennungsmotor ist dieser Punkt jetzt erreicht.