

Das Verbrenner-Aus ist noch lange nicht vom Tisch

geschrieben von Admin | 25. Juli 2024

Wird das Verbrenner-Verbot aufgehoben? Das ist alles andere als sicher. Ursula von der Leyen hält sich bedeckt. Und ob E-Fuels eine echte Alternative darstellen, bleibt ebenso ungewiss. Klar ist nur eins: Die deutsche Autoindustrie darbt unter den Verordnungen.

Von Holger Douglas

Es brennt lichterloh bei den Zulieferern der Autohersteller. Das Dach steht in hellen Flammen, das Gerippe bricht langsam auseinander. So beschreibt ein Insider gegenüber TE die Lage im Automobilsektor, einem der wichtigsten Wirtschaftsbereiche Deutschlands. Die großen Zulieferer verdienen kaum mehr Geld, die Kleineren machen Verluste und bekommen kaum mehr Kredite, werden teilweise von den großen Zulieferern über Wasser gehalten. Die wissen: Wir brauchen die noch. Klar ist nur: Wenn nicht schnell etwas geschieht, bricht der automobiler Unterbau weg.

Versprochen hatte die wiedergewählte EU-Kommissionspräsidentin von der Leyen, dass das Verbrenner-Verbot ab 2035 geprüft werden müsse. Die CDU ist damit während des Wahlkampfes hausieren gegangen. Das Verbrenner-Aus sei Geschichte, hatte noch Manfred Weber (CSU), Chef der Europäischen Volkspartei (EVP), getönt – allerdings nach der Bewerbungsrede von der Leyens und vor ihrer Wahl.

Die hatte jedoch nur gesagt, dass sie eine gezielte Änderung der Verordnung verfolgen wolle. Sie hatte bei den Grünen antichambriert, weil sie deren Stimmen zur Wiederwahl benötigte. Nach außen ist bis jetzt nicht bekannt, was von der Leyen versprochen hatte. Jedenfalls stellten die Grünen gleich klar, wohin der Hase laufen soll: Am Autoverbot wird nicht gerüttelt, E-Fuels sollen ein Nischenprodukt bleiben.

Jedenfalls lässt sich mit einem Nischenprodukt keine Infrastruktur für eine funktionierende Energieversorgung betreiben. Der grüne Michael Bloss, ausgerechnet noch aus Autostadt Stuttgart, will »Auto weg«. Ob das allen Stuttgartern bei der Europawahl klar war, darf bezweifelt werden.

Zu der politisch gewollten Vernichtung von Automobil und Automobilindustrie gehören seit Anfang an Lug und Trug. Dies beginnt mit der verwegenen Idee, dass ein Elektroauto keine Abgase ausstößt – weil es keinen Auspuff hat.

Der Auspuff des Elektroautos steht nur woanders, im Kohlekraftwerk

nämlich, in dem der Strom erzeugt wird. Und der wiederum gilt in grüner Anschauung als »schmutzig«. Ein E-Auto steht allerdings in der sogenannten CO₂-Bilanz nicht schlechter da als ein Auto, dessen Verbrennermotor mit Benzin und oder Diesel angetrieben wird.

Es gilt derzeit die Verordnung 2019/631 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. April 2023. Dort heißt es, »zu den emissionsfreien Fahrzeugen zählen derzeit batterieelektrische Fahrzeuge, Fahrzeuge mit Brennstoffzellenantrieb und andere mit wasserstoffbetriebene Fahrzeuge ... Emissionsfreie und emissionsarme Fahrzeuge, zu denen auch leistungsfähige Plug-in-Hybridfahrzeuge gehören, können für den Wandel weiterhin eine Rolle spielen.«

Sogenannte E-Fuels sollen die Lösung sein. Das sind mit Hilfe von viel Energie hergestellte Kraftstoffe aus Kohlenwasserstoffen. Wasserstoff mit Hilfe von CO₂ aus der Luft in Methanol umgewandelt und daraus wieder synthetisches Benzin gemacht. Die Energie dazu soll Strom liefern, der muss natürlich »grün« sein, wie es in grüner Märchensprache heißt, also mit Strom aus Sonne und Wind erzeugt werden. Jeder Schritt ist mit erheblichen Energieverlusten behaftet, das macht E-Fuels teuer.

Technisch funktioniert das natürlich, die üblichen Verbrennungsmotoren kommen damit zurecht. Doch bis E-Fuels aus dem Zapfhahn der Tankstelle in den Autotank fließen können, sind erhebliche Umwandlungsschritte notwendig.

Über die derzeitige Utopie »E-Fuels« wird der Kampf gegen das Automobil geführt. Während die einen E-Fuels als Rettungsanker sehen, über den Verbrennerautos eine Zukunft haben, bekämpfen grüne Lobbytruppen diese Versuche vehement. Es handele sich um einen sehr speziellen Kraftstoff, der kurz- und mittelfristig an Tankstellen kaum verfügbar sein werde, so zitiert das ZDF aus einem internen Papier des Kraftstoff-Referates im Verkehrsministerium.

Der Kraftstoff der Zukunft ist noch vollkommen offen. Welche Art sich durchsetzen wird, entscheiden Markt und Akzeptanz, nicht Brüsseler Politbüros, schon gleich gar nicht linksgrüne NGOs.

Festzuhalten bleibt: Öl und Gas bleiben auch auf Jahrzehnte hinaus die wichtigsten Energieträger. Die Förderung von Kohlenwasserstoffen ist ein riesiger und auch ein sehr wichtiger Markt. Darauf basiert die Energieversorgung der Menschheit – auch noch in den nächsten Jahrzehnten. Weltweit zumindest gesehen.

»In der Gesamtdarstellung des weltweiten Energiemixes, d.h. der tatsächlich konsumierten Energie, inklusive der Erneuerbaren, dominieren die fossilen Energieträger bei weitem.« Das schrieb die Bundesanstalt für Geowissenschaften und Rohstoffe noch in ihrer Energiestudie, bevor die Anstalt auf grün gedreht wurde.

Wie sich das in Europa – oder genauer: in Deutschland – entwickeln wird,

ist derzeit offen. Wolfgang Steiger, Generalsekretär des Wirtschaftsrates der CDU, ratlos: »Nur Ausnahmen vom Verbrenner-Verbot zuzulassen, reicht nicht. Eine Schlüsselkompetenz Europas würde dann doch schleichend verloren gehen.«

CDU und CSU mögen mit CSU-Chef Markus Söder nach außen noch so laut fordern, das Verbrenner-Aus zurückzunehmen. Appelle prallen an der grünen Front ab. Solange der Brüsseler Apparat noch durchgegrünt ist, verläuft die Front weiter gegen die Autoindustrie. Das Verbrenner-Aus ist noch lange nicht vom Tisch. Dem Wirtschaftsrat der CDU bleibt nur übrig, einen Habeck auszubuhnen.

Offen, warum eine CDU sich hinter von der Leyen gestellt hat, von der bekannt ist, wie wenig sie sich um Abmachungen schert. Festzuhalten bleibt: Wer CDU gewählt hat, wählt also grün und das Aus der Autoindustrie.

Nicht neu übrigens: Merkel – die war mal Kanzlerin – hatte schon das Todeslied auf das Automobil gesungen und von einer Million Elektroautos auf den Straßen geträumt. Im Jahr 2020 wohl gemerkt. Was daraus geworden ist, erleben wir derzeit.

Der Beitrag erschien zuerst bei TE hier