

# CO<sub>2</sub>-Strafsteuern für die Autobranche: So versagt die Klimapolitik

geschrieben von Admin | 15. Februar 2025

**Die europäische Autoindustrie muss dieses Jahr wohl Milliarden Euro an Strafsteuern bezahlen. Doch der Widerstand gegen die unerreichbaren CO<sub>2</sub>-Ziele wächst. Die Vorgänge zeigen, dass Klimaschutz, sobald er konkret wird, inakzeptable volkswirtschaftliche Schäden erzeugt.**

***Von Peter Panther***

Porsche hat angekündigt, bis 2029 rund 1900 Stellen in der Region Stuttgart abzubauen. Es ist die jüngste Negativmeldung in einer ganzen Serie von Hiobsbotschaften aus der deutschen Automobilbranche: Der US-Autobauer Ford will in Köln etwa 2900 Arbeitsplätze streichen. Auch Audi plant Berichten zufolge einen massiven Stellenabbau. Volkswagen hat erstmals die Schliessung von Werken angesagt. Der Automobilzulieferer Schaeffler sieht vor, 4700 Stellen in Europa zu streichen, davon 2800 in Deutschland. Und ZF Friedrichshafen, der zweitgrösste Autozulieferer des Landes, will sogar bis zu 14'000 Arbeitsplätze verschwinden lassen.

Keine Frage: Die deutsche Autobranche befindet sich, wie auch die europäische insgesamt, in der Krise: Ihr setzen vor allem der stockende Absatz an Fahrzeugen allgemein und die Billigkonkurrenz aus China zu. Die Strafzölle, welche die europäischen Autobauer ausrichten müssen, weil sie die gesetzten CO<sub>2</sub>-Ziele aller Wahrscheinlichkeit nicht erreichen, könnten den Niedergang jetzt noch beschleunigen. Es dürfte sich um Zahlungen bis zu 15 Milliarden Euro jährlich handeln, wie die Autobranche selber geschätzt hat. Das könnte dieser Industrie das Genick brechen.

Kaputte Solaranlage schwimmt mehr oder weniger auf See.  
Scheint nach einem Sturm nicht mehr ganz so nachhaltig...  
[pic.twitter.com/0YvVUNjg8D](https://pic.twitter.com/0YvVUNjg8D)

– AldousHuxley (@AHuxley1963) February 13, 2025

# Die Realität hinkt den Erwartungen hinterher

In der EU dürfen Neuwagen ab diesem Jahr im Durchschnitt noch 94 Gramm CO<sub>2</sub> pro Kilometer ausstossen. Bisher waren 115 Gramm zulässig. Dieses Ziel lässt sich nur erreichen, wenn ein beträchtlicher Teil der Neuwagenflotte elektrisch betrieben ist. Schätzungen zufolge müssten zwischen 22 und 28 Prozent der verkauften Automobile Batteriefahrzeuge sein, damit der vorgeschriebene Emissionswert eingehalten werden kann.

Doch die Realität hinkt den Erwartungen meilenweit hinterher. Angesagt war, dass die Elektromobilität rasch immer grössere Marktanteile gewinnt. Letztes Jahr aber ging ihr Anteil sogar erstmals zurück: In Deutschland wurden über ein Viertel weniger E-Autos verkauft als 2023. Der Anteil an den Neuwagen sank von 18,4 auf 13,5 Prozent. Auch EU-weit gingen die Elektro-Verkäufe letztes Jahr um sechs Prozent zurück. Der Anteil der Elektromobilität lag europaweit ebenfalls bei nur 13,6 Prozent.

Wie die Entwicklung 2025 verläuft, ist zwar noch offen. Doch die Vorgabe, dass dieses Jahr europaweit etwa jedes vierte verkaufte Auto elektrisch angetrieben ist, kann bestimmt nicht erreicht werden. Und das geht ins Geld: Die Autoindustrie muss für jedes Gramm CO<sub>2</sub> über der Vorgabe 95 Euro entrichten – pro Fahrzeug. Das dürfte sich insgesamt wie erwähnt zu Milliardenzahlungen summieren – Geld, das die Branche kaum aufbringen kann.

Der Verband der Europäischen Automobilbauer hat schon im letzten Herbst Alarm geschlagen. Es seien «dringende Massnahmen» seitens der EU-Kommission nötig, um die Klimaziele abzuschwächen. Nur so könne eine existenzielle Krise der Automobilindustrie noch abgewendet werden. Denn die Elektrifizierung der Neuwagenflotte sei im vorgegebenen Tempo nicht machbar, liess der Verband verlauten.

## Auch Scholz und Habeck sind für eine Kursänderung

Dieser Forderung haben sich im Dezember die Ministerpräsidenten von Niedersachsen, Bayern und Baden-Württemberg angeschlossen. In einem Brief an EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen forderten sie eine Überprüfung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte für 2025.

Inzwischen sprechen sich auch Noch-Kanzler Olaf Scholz (SPD) und Wirtschaftsminister Robert Habeck (Grüne) offen für eine Anpassung der Regelung aus. Anfang Februar hat Frankreich die EU aufgefordert, die CO<sub>2</sub>-Pläne zu überarbeiten, um eine Krise der Automobilindustrie abzuwenden. In einem dringlichen Appell forderte das Land, den Zeitplan des europäischen Green Deals um mehrere Jahre zu verschieben. Ansonsten drohe ein «gravierender politischer Fehler».

Bis vor kurzem verhallten solche Aufforderungen in Brüssel wirkungslos. EU-Klimakommissar Wopke Hoekstra verteidigte die CO<sub>2</sub>-Strafzölle eisern. Doch in den letzten Tagen scheint Bewegung in die Sache gekommen zu sein: Gemäss Medienberichten zieht die EU-Kommission ernsthaft einen Aufschub der Strafzahlungen für die Autoindustrie in Erwägung. Demnach will die Union dieses Jahr auf CO<sub>2</sub>-Zölle verzichten. Überschreitungen bei den Grenzwerten würden aber als eine Art Hypothek behandelt, die in den kommenden Jahren ausgeglichen werden müsste.

Wird das so umgesetzt, gäbe es für die Automobilbranche zumindest eine Verschnaufpause. Doch das Damoklesschwert würde bleiben. Denn die EU sieht vor, die Klimaschraube im Verkehr rasch anzuziehen. 2030 wären demnach nur noch knapp 50 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer erlaubt, 2035 überhaupt kein CO<sub>2</sub> mehr. Doch wie die Branche in nur zehn Jahren zu hundert Prozent klimaneutralen Antrieben bei Neuwagen kommen soll, steht in den Sternen.

## **Die EU schiesst sich ins eigene Knie**

Doch was geht hier im Grunde vor? Die Politik hat ein hehres Ziel vorgegeben: Der Verkehr soll bis 2050 europaweit emissionsfrei werden – was bedingt, dass die Neuwagenflotte schon ab 2035 sogenannten klimaneutral ist. Doch die Käufer sträuben sich: Für sie hat die Elektromobilität zu viele Nachteile. Soeben hat ein Test des deutschen Automobilclubs ADAC ergeben, dass E-Autos bei winterlichen Temperaturen zum Teil mehr als die Hälfte ihrer Reichweite verlieren.

Um die CO<sub>2</sub>-Ziele dennoch durchzusetzen, bestraft die EU nun die Autoindustrie mit immer schärferen Zahlungen. Die Strafzölle werden aber kaum dazu führen, dass die E-Mobilität schneller kommt, sondern sie vertiefen vielmehr die Krise der Autobranche und führen zu Deindustrialisierung in ganz Europa. Die EU schiesst sich ins eigene Knie.

Das zeigt: Sobald Klimapolitik konkret wird und der Staat sie zwangsmässig durchsetzen will, kommt es zu Konflikten mit den Konsumenten und der Wirtschaft. Die Folge sind massive volkswirtschaftliche Schäden. Es gibt unter Umständen Massenproteste wie die französische Gelbwestenbewegung, welche die staatlichen Trautmäntzer auf den Boden der Realität holen. Ein Klimaschutz, der sich nicht an technologischen und ökonomischen Gegebenheiten orientiert, ist zwangsläufig zum Scheitern verurteilt.