
Umweltminister müssen größer denken und schneller agieren

Hildegard Müller, die Präsidentin des Verbands der Automobilindustrie (VDA), gießt Wasser in den Wein der Freude über den Verzicht der EU-Umweltminister auf ein Verbrennerverbot. Die Einigung im Rat lasse vieles im Unklaren und sieht immer noch ein faktisches Verbrennerverbot 2035 vor, sagt Müller. „Bei e-Fuels scheint es nur für eine Absichtserklärung gereicht zu haben, deren Umsetzung offen ist.“ Außerdem mahnt Müller die Rahmenbedingungen für den Hochlauf der E-Mobilität an, besonders für den Auf- und Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Anders als heutigen enttäuschten Statements grüner Akteure, sieht Müller den Beschluss der Umweltminister als eine Entscheidung gegen eine technologieoffene Industriepolitik. Und sie bemängelt den immer noch mangelhaften Auf- und Ausbau der europäischen Ladeinfrastruktur. Politik – so Müller – habe die Rahmenbedingungen dafür zu schaffen, dass die Ziele erreicht werden können.

Mit einer Politik, die nur von anderen fordert und selbst nicht liefert, können die Klimaziele nicht erreicht werden, moniert Müller. Bei den Vorgaben zum Ausbau der Lade- und H2-Tankinfrastruktur sei der Rat bei weitem nicht ehrgeizig genug gewesen. „Das gefährdet nicht nur die Zielerreichung, sondern verspielt zusätzlich Verbrauchervertrauen sowie die Chance, Klima- und Industriepolitik erfolgreich zu vereinen. Das muss jetzt zeitnah korrigiert werden“, fordert Müller.

Die EU habe bisher keine ausreichenden Pläne dafür vorgelegt, wie die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, dass ab 2035 nur noch Elektroautos verkauft werden können, beklagt Müller. Eine flächendeckende europaweite zuverlässige Lade- und H2-Tankinfrastruktur sei zwingende Voraussetzung. In Deutschland sind wir davon weit entfernt – und sind mit dieser schlechten Bilanz im europäischen Vergleich immer noch besser als fast alle anderen. Die derzeit diskutierten EU-Vorgaben bleiben dahinter zurück“, stellt Müller fest.

Müller weiter: „Die Festlegung auf nur eine Technologie ist nicht nur ein industriepolitischer Fehler, sondern schafft neue Abhängigkeiten – in Zeiten, in denen es darum geht, maximale Diversifikation und Resilienz zu ermöglichen und zu erreichen.“ Die EU müsse hier größer denken und schneller agieren, damit die Mission Klimaneutralität für alle zum Erfolg wird. „Nur wenn der europäische Weg in die Klimaneutralität so erfolgreich ist, dass er weltweit kopiert wird, kommen wir beim globalen Klimaschutz wirklich voran“, betont Müller und fordert den Blick über die europäischen Grenzen hinweg: „Um die Klimaziele im Verkehr zu erreichen, werden alle klimafreundlichen Technologien benötigt.“

Die Unternehmen der deutschen Automobilindustrie agieren global. Weltweit werde der Verbrennungsmotor auch nach 2035 noch gebraucht, stellt Müller fest. „Die unterschiedlichen Technologien werden in unterschiedlichen Regionen ihren Beitrag zu nachhaltiger Mobilität leisten. Die deutsche Automobilindustrie will und darf diesen Fortschritt und die damit einhergehende Wertschöpfung nicht allein anderen Weltregionen überlassen.“

Essenziell sind in diesem Kontext außerdem synthetische Kraftstoffe, um auch den Bestand an Fahrzeugen zu dekarbonisieren – ohne diese E-Fuels sind die Klimaziele im Verkehr nicht erreichbar. „Ein Verbot kann uns wichtige Chancen verbauen, um in neuen Märkten Fuß zu fassen. Ob und inwiefern klimaneutrale Verbrenner außerhalb der CO₂-Flottenregulierung zugelassen werden können, muss nun möglichst zeitnah geklärt

werden", so Müller.

„Die Ausweitung des Emissionshandels auf den Straßenverkehr ist eine im Grundsatz richtige Entscheidung: Am besten reduziert man CO₂ mit marktwirtschaftlichen Preissignalen, die Planungssicherheit geben und Innovationen fördern. Das ist der effizienteste Weg, nicht das Verbot bestimmter Technologien. In den nun bevorstehenden Trilog-Verhandlungen muss sichergestellt werden, dass ein wirkungsvoller Emissionshandel auch im Straßenverkehr als zentrales Leitinstrument des Klimaschutzes etabliert werden kann“, erklärt Müller. (aum)

Bilder zum Artikel



Hildegard Müller.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VDA
