

---

## Automobilindustrie wehrt sich gegen neue Grenzwerte

Der nun vorgelegte „2030 Climate Target Plan“ der EU-Kommission kann – gerade vor dem Hintergrund der Corona-Krise – zu schwerwiegenden wirtschaftlichen Belastungen führen und in der Folge die Wettbewerbsfähigkeit Europas gefährden. Das ist eine der Kernaussagen der Stellungnahme von Hildegard Müller, Präsidentin des Verbandes der Automobilindustrie (VDA) zu den Vorschlägen, die Werte bis 2030 noch einmal deutlich zu verschärfen.

Die EU-Kommission will die EU-weiten CO<sub>2</sub>-Emissionen bis 2030 anstatt wie bisher geplant um 40 Prozent nun um mindestens 55 Prozent senken. Zugleich sollen die erst vor zwei Jahren verabschiedeten CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte für Pkw bis 2030 von minus 37,5 Prozent auf minus 50 Prozent verschärft werden. Das bedeutet, dass die Neuwagenflotte dann einen Durchschnittsverbrauch von etwas mehr als zwei Liter Kraftstoff haben darf. Erreichbar ist dieses Ziel nur, wenn der Anteil der Elektrofahrzeuge in zehn Jahren auf mindestens 60 Prozent der Neuwagen ansteigt.

„Damit das gelingt, müssen die erforderlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden“, sagt VDA-Präsidentin Hildegard Müller. Die Klimaziele sind jedoch äußerst dirigistisch und nur zu schaffen, wenn EU und Mitgliedsstaaten für grundlegende Voraussetzungen eines Hochlaufs alternativer Antriebe und Kraftstoffe sorgen“, sagt VDA-Präsidentin Hildegard Müller.

„Klare Aussagen zum verstärkten Ausbau der Ladeinfrastruktur fehlen ebenso wie Zielsetzungen für den Hochlauf alternativer Kraftstoffe oder für die Ausgestaltung von Fördersystemen. Das ‚Eine-Million-Ladesäulen-Programm‘ der Kommission ist für Europa bei weitem nicht ausreichend und müsste massiv aufgestockt werden, ebenso wie die Programme der Mitgliedstaaten“, so Hildegard Müller. Während der Verkauf von elektrisch aufladbaren Fahrzeugen in der EU von 2017 bis 2019 um 110 Prozent gestiegen ist, hat die Zahl der Ladepunkte im selben Zeitraum nur um 58 Prozent zugelegt. Dazu kommt, dass der notwendige synchrone Ausbau der Erzeugungskapazitäten für erneuerbaren Strom nicht gesichert ist.

„Ehrgeiziger Klimaschutz ist richtig. Doch bevor die Kommission 2021 einen konkreten Vorschlag vorlegt, sollte sie die Frage beantworten, zu welchen Kosten und mit welchen sozialen Folgen eine weitere Absenkung der CO<sub>2</sub>-Grenzwerte in zehn Jahren machbar ist“, fordert Hildegard Müller. „Klar ist auch, dass die neuen Klimaziele Auswirkungen auf die Wettbewerbsfähigkeit unserer Unternehmen, auf Europa als Industriestandort und damit auf Beschäftigung und Wachstum haben werden. Auch mit diesem Thema wird sich die Kommission in der konkreten Ausgestaltung intensiv auseinandersetzen müssen“, betont die VDA-Präsidentin.

„Bis 2030 setzen wir natürlich schon jetzt den klaren Fokus auf den schnellen Hochlauf der Elektromobilität. Gerade mit Blick auf das Ziel eines klimaneutralen Verkehrs 2050 werden wir aber alle Optionen brauchen, auch zum Beispiel E-Fuels und Wasserstoff. Diese benötigen wir zudem, um auch den Bestand zu adressieren. Die große Herausforderung, den Klimawandel zu bekämpfen, gelingt nur mit Offenheit für alle Technologien“, unterstrich VDA Präsidentin Müller.

Eine Verschärfung der Klimaziele bedeutet auch, dass Wasserstoff und regenerative Kraftstoffe in Zukunft weitaus stärker als bislang zum Einsatz kommen müssen. Und der moderne sowie hoch effiziente Verbrennungsmotor wird noch einige Zeit gebraucht. Mit E-Fuels kann er einen Beitrag zu klimaneutraler Mobilität leisten. Einen Abschied vom Verbrenner, wie ihn die EU-Kommission internen Überlegungen zufolge bereits für 2030

---

anvisiert, ist es daher zu früh, stellt der VDA fest. (ampnet/Sm)

---

## Bilder zum Artikel



Hildegard Müller.

Foto: Auto-Medienportal.Net/VDA