

Auto: Warum Benziner-Verbot plötzlich wackelt

Stefan Häne

EU-Politiker machen Druck Verbot von Benzinautos steht plötzlich auf der Kippe

Die Zukunft gehört den Elektroautos – wirklich? In der Europäischen Union gibt es Bestrebungen, das beschlossene Verbrennerverbot ab 2035 rückgängig zu machen.



Publiziert: 12.02.2024, 20:25



Verkehr am Zürcher Bellevue: Es dominieren Autos mit Verbrennungsmotor.

Foto: Urs Jaudas

Die Sache schien fix. Ab 2035 gilt in den EU-Staaten ein [weitgehendes Verbrennerverbot](#). Ausnahmen sind erlaubt, sofern Neuwagen mit Verbrennungsmotor ausschliesslich mit E-Fuels laufen, also klimaneutralen synthetischen Kraftstoffen. Bereits zugelassene Benzin- und Dieselaautos bleiben vom Verbot unberührt.

So hatte es das EU-Parlament im letzten Frühling beschlossen. Der Entscheid war Teil eines Massnahmenpakets, mit dem die EU ihre Wirtschaft und Gesellschaft bis 2050 klimaneutral machen will.

Leak bringt Plan ans Licht

Bürgerliche Kräfte wollen das Rad nun aber wieder zurückdrehen, und zwar nach der Europawahl im Juni, bei der es laut Umfragen zu einem Rechtsruck kommen könnte. Darüber hat die Nachrichtenplattform Euractiv jüngst mit Verweis auf ein geleaktes Wahlprogramm der konservativen Europäischen Volkspartei (EVP) berichtet. Im Papier heisst es demnach: «Wir lehnen eine Verbotspolitik ab und werden sie auch so schnell wie möglich revidieren.»

Auch in einzelnen Mitgliedsstaaten versuchen konservative Politiker, Druck aufzubauen, zum Beispiel in Deutschland. Die CDU Niedersachsen hat am Wochenende die Rücknahme des Verbots gefordert und erklärt, ein «starres Verbrennerverbot» ergebe keinen Sinn, nicht nur wegen des CO₂-Zertifikatehandels, sondern auch, weil die Automobilindustrie so schon viel für die Ausbreitung der Elektromobilität mache.

Ähnlich tönt es nun auch von bürgerlichen Politikern in der Schweiz. «Die Europäische Union tut gut daran, den Markt steuern zu lassen und die Verbotspolitik etwas zu bändigen», sagt SVP-Nationalrat Benjamin Giezendanner. Der Elektromotor sei in vielen Bereichen dem Verbrenner überlegen und werde nach und nach die Konsumenten überzeugen. «Dafür braucht es keine Verbote.»

E-Autos verlieren Marktanteile

Doch die Elektromobilität ist kein Selbstläufer, auch in der Schweiz nicht. Nachdem der Pfeil während fast zehn Jahren nach oben gezeigt hatte, verloren im Januar Elektroautos bei den eingelösten Neuwagen [hierzulande erstmals Marktanteile, von 17,3 auf 15,5 Prozent](#). 2364 Elektroautos wurden im Januar neu in Verkehr gesetzt, im Vorjahresvergleich ein Rückgang von fast 500 Stück.

Insgesamt sind in der Schweiz gut 164'000 Elektroautos unterwegs, dies bei 4,8 Millionen Personenwagen. Der Anteil ist also noch klein. Mit Folgen: Der Verkehr, der für etwa ein Drittel der Treibhausgasemissionen in der Schweiz verantwortlich ist, konnte seinen Ausstoss gegenüber 1990 nur um 7 Prozent senken, deutlich weniger stark als die Industrie und der Gebäudebereich.

Und: Bis 2040 müssen es minus 57 Prozent sein; so will es das vom Volk beschlossene Klimaschutzgesetz. Gefordert sind also nicht zuletzt die Autoimporteure, die unter Androhung von Sanktionen immer schärfere Klimaauflagen der Politik erfüllen müssen.

Prompt schrieb der Branchenverband Auto Schweiz Anfang Februar von einem «Weckruf». Schon länger kritisiert er, die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität seien ungenügend. [Jüngstes Beispiel ist die Steuer von 4 Prozent des Fahrzeugwerts](#), die beim Import eines Elektroautos neu fällig wird (bei allen anderen Personenwagen ist sie längst üblich).

Schweiz will kein Verbot

Der Widerstand gegen das Verbrenner-Aus kommt also zu einem schwierigen Zeitpunkt. Signale aus der Politik können den Kaufentscheid von Autofahrerinnen und Autofahrern durchaus beeinflussen. «Es ist erst eine Ankündigung», entgegnet Jürg Grossen, Chef der Grünliberalen und Präsident des Elektromobilitätsverbands Swiss E-Mobility. Und Ankündigungen vor den Wahlen würden auch in der Schweiz gemacht, «selten werden sie dann zur Tatsache».

Die Schweiz, die selber keine Autoindustrie besitzt, hat kein Verbrennerverbot beschlossen; der Nationalrat hat im letzten März einen entsprechenden Vorstoss aus SP-Kreisen versenkt. Von den Entwicklungen in der EU ist die Schweiz aber sehr wohl betroffen, importiert sie doch rund drei Viertel aller Neuwagen aus dem EU-Raum.

Befürchtung der Klimaschützer

Die hiesigen Autoimporteure hoffen jedenfalls, dass die EU nach der Europawahl ihren bisherigen Kurs fortsetzt, also am geplanten Verbot mit der skizzierten E-Fuel-Ausnahme festhält. «Ein generelles Produktions- und Verkaufsverbot von Verbrennungsmotoren lehnen wir im Sinne der Technologieoffenheit ab», sagt Auto-Schweiz-Sprecher Christoph Wolnik.

Abzuwarten bleibt jedoch, ob es 2035 für alle entsprechenden Neuwagen genügend synthetischen Treibstoff zu marktfähigen Preisen geben wird. Zumindest im Moment ist die Herstellung noch aufwendig und teuer.

Im Herbst sollte klar sein, wie die EU-Regelung zum Einsatz von E-Fuels ausgestaltet sein wird. Klimaschützer befürchten, dass die EU die Anforderung der Klimaneutralität abschwächen wird. Der Branchenverband Auto Schweiz seinerseits verlangt, dass die Schweiz die Lösung der EU übernimmt, ohne teure Swiss-Finish-Lösung, etwa in Form verschärfter Klimaauflagen.

Wie auch immer die Regelung im Detail aussehen wird: Die E-Auto-Lobby ist überzeugt, dass die Elektrifizierung des Verkehrs nicht mehr aufzuhalten ist. Physik, Effizienz und Komfort von Elektroautos seien den Verbrennungsmotoren überlegen. Viele Hersteller hätten auch schon ein Ausstiegsdatum bekannt gegeben – zahlreiche vor 2035, also ohne dabei auf das Verbot abzustellen. Gesetze, sagt Jürg Grossen, könnten den Wandel beschleunigen oder verlangsamen. «Aber er findet so oder so statt.»

Stefan Häne ist Redaktor im Ressort Wirtschaft mit Schwerpunkt Energie, Klima, Mobilität und Landwirtschaft. [Mehr Infos](#)

Fehler gefunden? [Jetzt melden](#).