

„Ist das zielführend?“

Die EU und die Hersteller verabschieden sich vom Verbrennungsmotor und setzen voll auf den Elektroantrieb. Eine gefährliche Strategie, meint Autor Bernd Ostmann.

Das Auto steht schwer unter Beschuss. Hohe Kraftstoffpreise, hohe Kosten für Neue wie Gebrauchte machen den Kunden zu schaffen. Klimaaktivisten kleben sich auf Messeständen und, schlimmer noch, auf Straßen fest. Und die EU beschließt das Verbrenner-Aus für 2035. Ein düsteres Szenario – auch für uns Oldtimer-Fans. Müssen wir den Sprit für unsere Klassiker irgendwann wieder in der Apotheke kaufen, so wie es im August 1988 Bertha Benz bei ihrer Pionierfahrt von Mannheim nach Pforzheim tat?

E-Fuels könnten die Rettung für Verbrenner – und damit auch für Klassiker – sein. Aber die EU hat mit dem Aus des Verbrenners praktisch auch gleich das Aus der E-Fuels besiegelt: Sie sollen nicht auf die CO₂-Reduktion angerechnet werden. Eine Fehlentscheidung, denn wenn man CO₂ wirklich ernsthaft reduzieren möchte, dann braucht man alle Optionen. Mit klimaneutralen E-Fuels könnte man das vorhandene Tankstellennetz nutzen und Millionen von Altfahrzeugen auf einen Schlag umweltfreundlicher machen. Aber die EU setzt alles auf die E-Karte.

Und was tun die deutschen Autobauer dagegen? Nichts. Schlimmer noch, mittlerweile scheint es unter den deutschen Vorständen einen Wettlauf zu geben, Motto: Wer ist der Grünste im Land? Mercedes-Technikchef Markus Schäfer betont: „Die Zukunft ist elektrisch.“ Audi-Technikchef Oliver Hoffmann legt nach: „Für Nostalgie ist kein Platz. Die Zeit des Verbrenners ist vorbei.“

Gerade hat Julia Hamburg im Aufsichtsrat von Volkswagen Platz genommen. Die stellvertretende Ministerpräsidentin und Kultusministerin in Niedersachsen ist erklärte Gegnerin des motorisierten Individualverkehrs. Die Fraktionsvorsitzende der Grünen, Studienabschreherin und Expertin für Schulpolitik und Antirassismus, kontrolliert künftig Deutschlands größten Autobauer. Wer wundert sich da noch über die Aussagen des Audi-Vorstandsvorsitzenden Markus Duesmann – erst spricht er sich für ein Tempolimit aus, dann für autofreie Tage. Und gleichzeitig verkündigt er die strategische Partnerschaft mit Sauber in der Formel 1.

Die Auto-Bosse reden vollmundig über Nachhaltigkeit, gehen in Wirklichkeit aber einen ganz anderen Weg. Wer heute ein kleines, preiswertes E-Auto für die Stadt sucht – dort, wo es am sinnvollsten ist –, der findet bei den deutschen Marken



nichts. Ein VW ID.3 kostet 38 000 Euro. Mercedes will sich von A- und B-Klasse verabschieden. Man möchte ja schließlich weiter nach oben, ins absolute Luxussegment. Da passt ein EQS besser ins Konzept, 123 000 Euro teuer und 2,480 Tonnen schwer. Die Nachhaltigkeit lässt grüßen. Aber Mercedes ist da nicht allein. Der neue BMW i7 ist knapp 5,40 Meter lang und 2,7 Tonnen schwer – rein elektrisch und voll umweltverträglich, versteht sich. Und auch bei Audi spricht man mittlerweile in einer Werbebotschaft von „progressiver Premium-Mobilität“ und will die Marke in „unbekannte Sphären“ treiben.

Die automobilen Zukunft wird, zumindest in Europa, elektrisch. Aber mittlerweile mehrern sich auch bei der EU die Fragezeichen, ob die eingeschlagene Klimastrategie zielführend ist. Man scheint zu erkennen, dass es mit dem E-Auto wohl Probleme gibt, die noch nicht geklärt sind: EU-Binnenmarktkommissar Thierry Breton warnt vor der gigantischen Umstellung eines gesamten Industriesektors. Der Umstieg auf die E-Mobilität sei mit Unmengen von Rohstoffen verbunden. Seine Prognose: „Wir werden bis 2030 15-mal mehr Lithium benötigen, viermal mehr Kobalt, viermal mehr Graphit und dreimal mehr Nickel.“ Dazu kommt die fehlende Infrastruktur: „Bis 2030 wollen wir 30 Millionen E-Fahrzeuge auf Europas Straßen haben. Das heißt, wir brauchen rund sieben Millionen Ladestationen. Heute haben wir 350 000, davon 70 Prozent in nur drei Ländern – Frankreich, Deutschland und die Niederlande.“ Wolf-Henning Scheider, bis Ende

2022 Vorstandsvorsitzender von ZF, plagen andere Sorgen: „Wir bringen die Fahrzeuge und die Technik auf die Straße. Aber bekommen wir auch die benötigte grüne Energie?“ Im ersten Halbjahr wurden in Deutschland 250 Windanlagen gebaut. Um den prognostizierten Bedarf an grünem Strom abzudecken, müssten es pro Tag dreimal so viel sein. „Das sehe ich aber nicht“, so Scheider.

Die CO₂-Bilanz der E-Autos fällt in den einzelnen Ländern, abhängig vom Kraftwerksmix, unterschiedlich aus. Der Krieg in der Ukraine und die wegfallenden Gaslieferungen aus Russland vergrößern das Problem. Dazu kommen bei uns der Ausstieg aus der Kernenergie und das Hochfahren stillgelegter Kohlekraftwerke. Strom wird nicht nur teurer, sondern vor allem schmutziger.

Hintertür für E-Fuels

Jetzt will die EU 2026 das anvisierte Verbrennerverbot noch einmal überprüfen. Auch der Einsatz von E-Fuels steht nochmals auf dem Prüfstand. EU-Kommissionsvizepräsident Frans Timmermans betont, die EU „sei technologisch neutral. Wir wollen Autos mit null Emissionen.“ Aber er öffnet für E-Fuels eine Hintertür: „Derzeit erscheinen E-Treibstoffe nicht wie eine realistische Lösung. Wenn die Hersteller in Zukunft aber das Gegenteil beweisen können, werden wir offen sein.“

Und wie reagieren die Hersteller, die voll auf die E-Karte gesetzt haben? Während die Chinesen längst erkannt haben, dass sie mit E-Autos allein das Klima und ihre Mobilität nicht retten können, und weiter mit Hochdruck an sauberen Verbrennern entwickeln, haben die europäischen Hersteller ihre Verbrenner-Entwicklung ausgelagert. Die totale Konzentration auf den E-Antrieb wird vor allem von den Börsen geschätzt: E-Mobilität ist zukunftsgerichtet und sexy.

Aber Breton mahnt an: „Saubere Verbrenner werden künftig weiter in China, Asien, Lateinamerika und Afrika gebraucht.“ Und wer wirklich etwas für das Klima tun möchte, der setzt auf technologieoffene Lösungen: den E-Antrieb, saubere Verbrenner, Wasserstoff – und vor allem E-Fuels. Ein

Hoffnungsschimmer, nicht allein für die Oldtimer- und Youngtimer-Szene, sondern für die gesamte Flotte, die zu über 90 Prozent mit Verbrennern fährt und so schnell klimaneutral werden könnte. ■



BMW i7 mit rund 2,7 Tonnen Gewicht – ist das nachhaltig?