

Ist der Verbrennungsmotor am Ende?

Brüssel verschärft Gangart Mit einem neuen Gesetz will die Europäische Union Autohersteller zwingen, auf umweltfreundliche Elektroantriebe umzustellen. Wir beantworten die wichtigen Fragen zur neuen Vorschrift.

Jon Mettler

— Was genau hat die EU entschieden?

Das EU-Parlament will den Verkauf von Neuwagen mit Verbrennungsmotor ab 2035 verbieten. Eine Mehrheit der Abgeordneten stimmte am Mittwoch in Strassburg dafür, dass Hersteller ab Mitte des nächsten Jahrzehnts nur noch Autos und Transporter auf den Markt bringen dürfen, die keine klimaschädlichen Treibhausgase ausstossen. Bevor eine solche Regelung in Kraft treten kann, muss sich das Parlament darüber noch mit den EU-Staaten einig werden.

— Inwiefern ist die Schweiz vom Verbot für Neuwagen mit Verbrennungsmotor betroffen?

Jedenfalls kommt die Schweiz mit dem Entscheid des EU-Parlaments in Zugzwang. Auch die Schweiz muss gemäss Bundesrat ihre Treibhausgasemissionen bis spätestens 2050 auf netto null senken. Vergleichbare Ziele im Strassenverkehr, wie sie die EU sich nun gesetzt hat, fehlen hierzulande.

— Was sind mögliche Folgen, wenn die Schweiz im Abseits steht?

«Die Schweiz könnte zur Müllhalde Europas für Wagen mit Verbrennungsmotor verkommen», sagt Anders Gautschi, Geschäftsführer des Verkehrs-Clubs der Schweiz (VCS). Er fordert, dass hierzulande bereits ab 2030 keine Autos und leichte Nutzfahrzeuge mit Verbrennungsmotoren in Verkehr gebracht werden.

— Werden bei uns Wagen mit Verbrennungsmotor noch erhältlich sein?

«Wenn der Rest Europas nur noch Elektrofahrzeuge zulässt, werden die europäischen Hersteller auch keine Verbrennermotoren mehr für die Schweiz produzieren, dafür ist der Markt zu klein», sagte Autoexperte Peter Fuss vom Wirtschaftsprüfer EY zu «20 Minuten».

— Lohnt es sich jetzt noch, einen Verbrenner zu kaufen?



In der EU sollen ab 2035 keine Neuwagen mit Verbrennungsmotor mehr verkauft werden – die Schweiz kommt damit in Zugzwang. Foto: Markus Scholz (Keystone)

Das kommt darauf an, was der langfristige Zweck des Kaufs ist. Wenn es darum geht, das Fahrzeug zu einem späteren Zeitpunkt zu einem attraktiven Preis zu verkaufen, so ist beim Preis

mit grösseren Abstrichen zu rechnen. Dient der neue Wagen aber vor allem der Mobilität, so ist bei seinem Gebrauch von einem längeren Zeithorizont ohne massive Einschränkungen aus-

zugehen. Selbst wer im Jahr 2035 noch einen zugelassenen Neuwagen mit Verbrennungsmotor kauft, dürfte das Fahrzeug noch einige Jahre uneingeschränkt nutzen können

Entlang der Autobahnen werden Schnellladesäulen gefragt sein. «In den Städten werden die Fahrerinnen und Fahrer von E-Autos wohl eher zu Hause, am Arbeitsort oder auch beim Einkaufen laden», sagt Schulze. Somit dürfte die Abdeckung mit Tankstellen in den urbanen Gebieten eher ausgedünnt werden.

— Inwiefern beschleunigt das EU-Verbot in der Schweiz den Trend zu elektrischen Autos?

«Es ist sicher eine Überlegung wert, jetzt ein E-Auto anzuschaffen», sagt VCS-Geschäftsführer Gautschi. Die Preise für solche Fahrzeuge seien deutlich gesunken und näherten sich denjenigen von Autos mit Verbrennungsmotor an. Gautschi weist darauf hin, dass in der Schweiz eine Mehrzahl der mit dem Auto zurückgelegten Strecken kurze Distanzen sind. Ein voller Akku

reicht bis 500 Kilometer, das ist in der Regel mehr als genug.

— Wie reagieren die Schweizer Autoimporteure?

Der Verband Auto Schweiz teilt mit, dass das Verbot wenig überraschend komme und sich die Branche auf verschiedene Szenarien eingestellt habe. «Viele Marken steigen bereits vorher aus Verbrennungsmotoren aus, unsere Mitglieder sind darauf vorbereitet», sagt ein Sprecher. «Wir haben in Europa die weltweit strengsten CO₂-Vorgaben für Neufahrzeuge, nun müssen wir auch die weltweit besten Rahmenbedingungen für die Elektromobilität bekommen.» Davon sei man aber weit entfernt, «auch und gerade in der Schweiz». Auto Schweiz sind 36 Importeure angeschlossen, welche offiziell die Einfuhr von 56 Automarken verantworten.

Fahrzeuge mit alternativem Antrieb werden beliebter

Anzahl Personenwagen in der Schweiz, gerundet

	2020	2021
Benzin	3'087'400	3'046'600
Diesel	1'379'100	1'355'900
Hybrid (normal)	109'900	158'100
Hybrid (Plug-in)	23'800	43'200
Elektro	43'400	70'200

Grafik: met, mt / Quelle: Bundesamt für Statistik

— Wird es hierzulande noch genug Tankstellen für Autos mit Verbrenner geben?

«Die Infrastruktur ist da. Die Frage ist, inwiefern ein Rückbau stattfindet oder ein Ersatz durch elektrische Ladestationen», sagt Anja Schulze, Professorin für Technologie- und Innovationsmanagement von der Universität Zürich, mit Blick auf die aufkommenden elektronischen Autos. Sobald die Betreiber von Tankstellen Umsatz verlören, würden sie sich alternative Strategien und allenfalls eine Ergänzung mit Ladestationen überlegen, so die Direktorin des Zentrums für Automobilforschung.

Mit diesem Verbot betreibt das EU-Parlament Symbolpolitik

Analyse Der Verbrennungsmotor ist ein Auslaufmodell. Aber eine Technologie zu verbieten, ist selten eine gute Idee.

Der verpönte Verbrennungsmotor wird verboten, das klingt zunächst gut. Doch ist der Entscheid des EU-Parlaments, ab 2035 keine neuen PW und Lieferwagen mit Verbrennungsmotor zuzulassen, auch eine gute Idee? Klar ist, dass die EU und auch die Schweiz den Schadstoffausstoss im Strassenverkehr massiv reduzieren müssen, wenn wir die Klimaziele erreichen wollen.

Neue Fahrzeuge sind zwar in der Regel klimafreundlicher. Trotzdem hat der CO₂-Ausstoss auf der Strasse zugenommen, entgegen dem Trend in Haushalten oder Industrie. Wir fahren mehr Kilometer in mehr

und schwereren Autos. Klimafreundlichere Motoren reichen nicht für die Trendwende auf der Strasse. Deshalb der Ruf nach dem Verbrennungsverbot.

Die EU-Kommission hat den Vorschlag letztes Jahr als Teil des Klimapakets «fit for 55» präsentiert. Der Name bezieht sich auf das Ziel, die Treibhausgase bis 2030 um 55 Prozent zu reduzieren. Bis 2050 soll Europa klimaneutral sein, also nicht mehr CO₂ produzieren, als kompensiert werden kann. Das Verbot des Verbrennungsmotors ist da möglicherweise nicht viel mehr als Symbolpolitik und Aktionismus. Umso mehr, als wichtige Automobilhersteller

ohnehin den Ausstieg planen. Der Verbrenner ist auch ohne Verbot ein Auslaufmodell. Eine Technologie zu verbieten, ist aber selten eine gute Idee. Noch strengere Abgasnormen und synthetische Kraftstoffe könnten zumindest für eine Übergangszeit eine Lösung sein.

Eine ganze Industrie mit viel Know-how ist dem Tod geweiht oder droht abzuwandern. Die Zukunft soll dem Elektrofahrzeug gehören. Doch hier gibt es noch viele offene Fragen. Die Technologie ist dabei weniger wichtig als die Herkunft des Treibstoffs. Ein Elektrofahrzeug ist nicht emissionsfrei, solange der Strom aus fossilen Energie-

quellen produziert wird. Und das ist leider noch zu oft der Fall. Benzin und Diesel beziehen wir aus Russland oder aus anderen Autokratien. Batterien oder zumindest Rohstoffe zu deren Herstellung kommen noch zu oft aus China. Wir ersetzen eine Abhängigkeit durch eine andere.

Elektroautos sind zudem immer noch sehr teuer. Das Verbot des Verbrennungsmotors könnte von sozialen Protesten begleitet werden, wenn Elektroautos bis 2035 nicht für alle erschwinglich sind. Sonst haben wir die perfekte Zweiklassengesellschaft. Wer sich das neue

E-Auto nicht leisten kann, fährt den alten Verbrenner weiter, bis er auseinanderfällt.

Beim Verbot ist das letzte Wort noch nicht gesprochen. Die EU-Staaten müssen in der Länderkammer des Ministerrats dem Kommissionsvorschlag ebenfalls zustimmen. Für die Schweiz gilt wie oft der autonome Nachvollzug. Kein Hersteller wird für den Schweizer Markt speziell Autos mit Verbrennungsmotor produzieren, wenn sie in der EU verboten werden. Deutschland als grosse Auto-nation steht hinter dem Verbot. Es kommt also mit grosser Wahrscheinlichkeit.

Priorität müssten aber in Europa massive Investitionen in die Batterieproduktion und auch in die Ladeinfrastruktur haben. Europas Autohersteller und Zulieferer dürfen den Anschluss nicht verlieren und brauchen Unterstützung.

Es braucht Investitionen auch in die Ausbildung von Mitarbeitenden in Reparaturwerkstätten, wo alte Kenntnisse nicht mehr, ganz andere dafür umso mehr gefragt sein werden. Sonst wird der Abschied vom Verbrennungsmotor zum grossen Flop und führt ins Desaster.

Stephan Israel, Brüssel