

Europa verschenkt sein Know-how

Wolfgang Steiger

kritisiert das von der EU beschlossene Ende der Verbrenner-Technologie ab 2035 und warnt vor Deindustrialisierung, Arbeitsplatzverlusten und neuen Abhängigkeiten.

Mit dem von der EU beschlossenen Ende der Verbrenner-Technologie auf den Straßen Europas ab 2035 schreiben wir über einhundert Jahre Forschung und Entwicklung ab. So wirkt sich das beschlossene Verbot von Neuzulassungen aus.

Allen Brüsseler Entscheidungen zum Trotz werden ab 2035 selbstverständlich weiterhin Autos gebaut, die mit flüssigen Energieträgern betrieben werden – jedoch soll dies nicht mehr bei uns geschehen. Die USA, China, diverse Schwellenländer, der afrikanische Kontinent sowie große Teile Südamerikas haben gar keine Möglichkeit, ihre Mobilität auf Elektrofahrzeuge umzustellen oder weigern sich schlichtweg.

Anstatt für diese Zukunftsmärkte weiter an CO₂-neutralen Kraftstoffen zu forschen und die Effizienz von Verbrennermotoren weiter zu erhöhen, beerdigt die EU-Kommission die komplette Branche, da sie nicht willens ist, über den nahen europäischen Tellerrand hinauszuschauen. Denn in vielen Gegenden der Welt muss Energie leichter speicher- und transportierbar sein als in der infrastrukturell sehr gut erschlossenen EU.

Es ist deshalb klar, dass CO₂-neutrale Kraftstoffe zum Mobilitätsmix der Zukunft gehören, egal welchen Weg Europa gehen will. Für ein kurzes Fenster ist jetzt aber noch die Frage offen, ob Europa in der Wertschöpfung für Kraftfahr-



Der Gastautor ist Generalsekretär des Wirtschaftsrates der CDU. Der unternehmerische Berufsverband vertritt mehr als 12 000 Mitglieder.

Foto: Jens Schicke

zeuge weiterhin eine Rolle spielen kann. Aktuell droht der ideologische Fokus der EU-Kommission auf Elektromobilität diese Chance zu verspielen. Hier gilt es schnellstmöglich das Ruder herumzureißen, um dringend notwendige Forschung und Entwicklung nicht abzuwürgen.

Dabei ist das einzige Argument der Gegner alternativer Kraftstoffe die aktuell vorhandene Ineffizienz bei ihrer Herstellung. Hier wird es besonders grotesk, da dieselben Akteure beim Umbau unseres Stromnetzes die Problematik der fehlenden Grundlastfähigkeit wegen unzureichender Speicherkapazitäten mit womöglich stattfindenden technischen Entwicklungen zu lösen suchen. Gleichzeitig erklären sie jedoch die Möglichkeit effizienzsteigernder Fortschritte

bei der Herstellung von CO₂-neutralen Kraftstoffen zu ausgemachtem Buzenzauber.

Mit Renault hat nun schon der erste große europäische Autobauer begonnen, seine Verbrennermotorensparte auszugliedern – ohne sofortiges Handeln werden weitere diesem Beispiel folgen. Dabei sind die beabsichtigten Folgen offensichtlich: Nach 2035 werden die Entwicklung und die Produktion von Verbrennern meistbietend verkauft. Bei der Motorensparte von Renault ist schon jetzt ein chinesischer Investor eingestiegen. Mit Glück gehen künftige Verkäufe in das Autoland USA, mit Pech in Staaten, die wirtschaftliche Macht allzu gern als Erpressungspotenzial bei geopolitischen Auseinandersetzungen mit der freien Welt einsetzen wollen.

Wenn Europa in Zukunft bei industriellen Entwicklungen eine Rolle spielen soll, dürfen wir unsere wertvollsten Technologien und unser technisches Know-how nicht auf dem Weltmarkt verramschen. Die von linken Kreisen gepriesene Deindustrialisierung kostet am Ende nur sichere und gut bezahlte Arbeitsplätze und macht uns, allen Lehren der „Zeitenwende“ zum Trotz, weiter von anderen Akteuren abhängig. Obendrein werden ohne eine europäische Stimme in der weltweiten Industrie Nachhaltigkeitsziele der sozialen sowie ökologischen Verträglichkeit eine nachrangige Bedeutung haben.