

# energie+ | DAS MITTELSTAND | MAGAZIN


1/2026

## **DER PREIS DER EINSEITIGEN REGULIERUNG**

Wie fehlende Technologie-  
offenheit die Autoindustrie  
in die Krise führt

## **FLÜSSIGBRENNSTOFFE KÖNNEN AUCH KLIMASCHUTZ**

Green Fuels machen  
mit Beimischungsquoten  
CO<sub>2</sub>-Minderung sofort möglich



„Unser Ziel ist eine  
Energiewende mit Vernunft“

**BUNDESWIRTSCHAFTSMINISTERIN KATHERINA REICHE FORDERT MEHR**

**PRAGMATISMUS, BEZAHLBARE ENERGIE UND BESSERE RAHMENBEDINGUNGEN**

**FÜR INVESTITIONEN AM STANDORT DEUTSCHLAND**



„Wir setzen uns dafür ein, dass Fahrzeuge, die ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden (inkl. fortschrittlicher Bio-kraftstoffe), im Rahmen der Flottenregulierung unverzüglich als Null-Emissions-Fahrzeuge angerechnet werden können.“

„Eine Elektrifizierung der Fahrzeugflotten begrüßen wir grundsätzlich, den Vorschlag der EU-Kommission für eine Unternehmensflotten-VO lehnen wir jedoch ab.“

Aus den Ergebnissen des Koalitionsausschusses von CDU, CSU und SPD vom 12. April 2026.



#### ➤ Henning Krumrey

Fachjournalist für Politik und Wirtschaft sowie Vorsitzender des Redaktionsbeirats e+M.



**energie + MITTELSTAND**  
gibt es auch als PDF.  
Auf der Website  
[www.energie-und-mittelstand.de](http://www.energie-und-mittelstand.de)  
finden Sie alle Inhalte unseres  
Magazins ansprechend aufbereitet  
für PC-, Notebook-, Tablet-  
oder Smartphone-Nutzer.

## FORDERN FÖRDERN STATT FÖRDERN FORDERN

Krieg in Nahost, die Öl- und Gaspreise schießen durch die Decke – und schon erschallt der Ruf nach „Benzinpreisdeckel“ und „Gaspreisbremse“. Sofort wird die Bundesregierung aktiv. Mal populistisch-plakativ mit einem Termindiktat für Preiserhöhungen an der Tankstelle, mal mit milliardenschweren Entlastungen. Die Welt gerät aus den Fugen, aber der Bürger soll davon möglichst nichts merken.

Die staatlich anerzogene Vollkaskomentalität hat Eigenverantwortung, Risikobereitschaft und Vorsorgedenken eingeschlafert. Und fast alle erfasst. Die Bürger gehen mit einer erschreckenden Selbstverständlichkeit davon aus, dass der Staat gefälligst jede finanzielle Unbill auszugleichen hat. „2,10 Euro für den Liter Benzin – das geht nicht“, sendete die Tagesschau Zapfsäulen-Empörung in die heimischen Wohnzimmer. Aber andererseits: Steigt der Benzinpreis um 30 Cent, verteuert sich die Tankfüllung eines Durchschnittsautos um gerade mal 15 Euro – ist das zu viel verlangt als Kollateralschaden eines Krieges? Sicher, für Menschen mit geringem Einkommen und für Pendler ist das viel Geld. Den Pendlern könnte der Staat leicht mit einer Erhöhung der Entfernungspauschale entgegenkommen (finanziert durch Mehreinnahmen bei der Mehrwertsteuer auf die höheren Energiepreise) oder durch eine Senkung von Steuern und Abgaben, die an der Tankstelle bis zu zwei Drittel des Kraftstoffpreises ausmachen. Generell gilt: In Krisenzeiten darf es auch Einschränkungen des Wohlstands geben. Die Politik ist in die selbst gestellte Förderfalle getappt: Nichts passiert mehr ohne Staatsgeld! Die Energiewende (insbesondere die Stromwende) ist teuer und verunsichert die Menschen. Kaum jemand stellt sich freiwillig eine Wärmepumpe vors Haus oder kauft ein unbeliebtes Elektroauto – also werden die Verbraucher mit Zuschüssen von bis zu 70 Prozent der Kosten angelockt. Darüber können sich nur Politikwissenschaftler und Verhaltensökonom freuen, denn die Bürger verhalten sich wie im Lehrbuch: Attentismus, also das Warten auf Förderung, verlangsamt den Umbau, der Staat (also der Steuerzahler) blecht Milliarden. Statt die Bürger zu fordern und die Folgen ihrer Wahlentscheidungen tragen zu lassen („Öko kostet eben, ihr habt es so gewollt“), entscheiden sich die Parteien fürs Fördern. Da will die Wirtschaft nicht nachstehen und beweist echte Nehmerqualitäten. Ohne dass Bund und Land das Subventions-Füllhorn ausschütten, startet keine größere Investition mehr. Während Mittelständler sich erst nach der Decke und dann die Waffen strecken, gehen Fördermillionen selbst an klamme Großunternehmen – die Pleite des Batterieherstellers Northvolt lässt grüßen. Bei der Vorstellung der „Agenda 2010“ formulierte der damalige SPD-Kanzler Gerhard Schröder einst, es gehe um die Verbindung von Fordern und Fördern. Lang ist's her. Inzwischen heißt es: Alle fordern mehr Fördern! Das gilt es umzudrehen: Wir müssen das Fordern fördern.

Ihr Henning Krumrey



**6 Schwerpunkt** Autoindustrie in die Krise reguliert



**10 Interview** mit VDA-Präsidentin Hildegard Müller



**18 Interview** mit Bundesministerin Katherina Reiche



**24 Report** Wärmemarkt bereit für Klimaschutz

<b>2 Zitat</b>	<i>Gegen Verbrenner-Aus</i>	<i>Koalitionsausschuss mit klarer Position</i>
<b>3 Editorial</b>	<i>Fordern statt Fördern</i>	<i>Staat mutet den Bürgern zu wenig Markt zu</i>
<b>5 Hingeguckt</b>	<i>Schwedt setzt auf SAF</i>	<i>Am Standort entsteht größte Produktionsanlage</i>
<b>6 Schwerpunkt</b>	<i>Autoindustrie in Gefahr</i>	<i>Kurs der EU hat Branche in die Krise geführt</i>
<b>10 Interview</b>	<i>Kurskorrektur nötig</i>	<i>Hildegard Müller über das Automobilpaket</i>
<b>14 Report</b>	<i>Stille Nebenrechnung</i>	<i>Elektromobilität ist ein teures Versprechen</i>
<b>18 Interview</b>	<i>Mehr Pragmatismus</i>	<i>Katherina Reiche will den Mittelstand stärken</i>
<b>22 Die e+M-Zahl</b>	<i>Mobilität für Privilegierte</i>	<i>E-Autos meist an Wohneigentum gekoppelt</i>
<b>23 Nachrichten</b>	<i>Biogene Kraftstoffe</i>	<i>Studie zeigt Potenzial von Bio-Feedstocks</i>
<b>24 Report</b>	<i>Green Fuels Ready</i>	<i>Klimaschutz für den Heizungskeller</i>
<b>28 Zur Sache</b>	<i>Sauberer fliegen</i>	<i>Hochlauf für SAF gelingt ohne das Auto nicht</i>
<b>30 Wirtschaftskolumne</b>	<i>Staatliche Preiseingriffe</i>	<i>Der Markt regelt es besser selbst</i>
<b>31 60 Sekunden</b>	<i>Teure Fehlkalkulation</i>	<i>Wette auf E-Mobilität ist nicht aufgegangen</i>



**IHRE MEINUNG IST UNS WICHTIG!**

**SCHREIBEN SIE UNS**

Ob Kritik, Anregung oder Themenidee - wir haben ein offenes Ohr für Sie. E-Mail an [info@uniti.de](mailto:info@uniti.de)

**IMPRESSUM**

**REDAKTIONSBEIRAT**  
Henning Krumrey (Vorsitz), Elmar Kühn, Dirk Arne Kuhrt, Dominik Hellriegel, Alexander Vorbau

**CHEFREDAKTION**  
Anja Kummerow

**REDAKTION**  
Alexander Vorbau  
Attila Langhammer

**REDAKTIONSANSCHRIFT**  
kraeftig GmbH  
Wiesenstraße 32  
91126 Schwabach  
[www.kraeftig.com](http://www.kraeftig.com)

**PRODUKTION**  
kraeftig GmbH

**DESIGN** Verena Inhof (Ltg.)

**DRUCK**  
be1druckt GmbH  
Emmericher Str. 10  
D-90411 Nürnberg

**ADRESSÄNDERUNGEN**  
Geschäftsstelle UNITI  
Tel. 030/75 54 14-300  
Fax 030/75 54 14-366  
E-Mail: [info@uniti.de](mailto:info@uniti.de)  
ISSN 2195-4445  
Der Inhalt der Beiträge gibt nicht in jedem Fall die Meinung des Herausgebers wieder. Alle Beiträge sind urheberrechtlich geschützt. Änderungen behalten wir uns vor.

**HERAUSGEBER**  
UNITI Bundesverband EnergieMittelstand e. V.  
Jägerstraße 6, 10117 Berlin  
Elmar Kühn (V. i. S. d. P.)



Schwedt, lange vor allem geprägt von der Ölraffinerie PCK, wird nun auch zum Vorreiter für synthetisches Kerosin (SAF). Neben der Verarbeitung von Rohöl entsteht mit „Concrete Chemicals“ die bislang größte SAF-Anlage Deutschlands im industriellen Maßstab. Hinter dem Projekt stehen ENERTRAG, ein auf Wind-, Solar- und Wasserstoffprojekte spezialisierter Entwickler, und Zaffra, ein auf nachhaltige Flugkraftstoffe fokussiertes Joint Venture mit Prozess- und Technologiekompetenz im Power-to-Liquid-Bereich. Die geplante Investition liegt bei knapp einer halben Milliarde Euro. Der Bund und das Land Brandenburg beteiligen sich mit zusammen rund 350 Millionen Euro. „Wir zeigen, dass die Energiewende nicht bei Strom endet. Sie hebt jetzt ab“, sagt Dr. Gunar Hering, CEO bei ENERTRAG. „Unsere Expertise in erneuerbare Energien ermöglicht den kosteneffizienten Einsatz von grünem Wasserstoff für die Flugkraftstoffe der Zukunft.“ Jan Toschka, CEO von Zaffra: „Dieses Projekt beweist, dass sich Innovation mit Energiesicherheit, Klimazielen und wirtschaft-

↑ In Schwedt sollen künftig jährlich 37.000 Tonnen synthetisches Kerosin hergestellt werden. Damit lassen sich mindestens 100.000 Tonnen fossiles CO<sub>2</sub> im Luftverkehr einsparen.

licher Wettbewerbsfähigkeit verbinden lässt - mit europäischer Technologie, deutscher Infrastruktur und Arbeitsplätzen in Brandenburg.“ Die finale Investitionsentscheidung soll 2027 fallen, der Produktionsstart ist für 2030 vorgesehen. Zu diesem Zeitpunkt entsteht mit der europäischen Beimischungspflicht für nachhaltige Flugkraftstoffe eine gesicherte Nachfrage: Verbindliche Quoten für SAF setzen klare Impulse für Produktion und Investitionen. Produziert wird synthetisches Kerosin im Power-to-Liquid-Verfahren. Grundlage sind erneuerbarer Wasserstoff sowie biogenes CO<sub>2</sub>. Für den CO<sub>2</sub>-Bezug ist unter anderem eine Kooperation mit dem Papierhersteller LEIPA in Schwedt vorgesehen, der prozessbedingtes CO<sub>2</sub> aus der Altpapierverarbeitung bereitstellen kann. Ausgelegt ist die Anlage auf eine Jahreskapazität von mehr als 37.000 Tonnen SAF. Damit können perspektivisch mindestens 100.000 Tonnen fossiles CO<sub>2</sub> im Luftverkehr eingespart werden - eine Größenordnung, die den Übergang von der Pilotphase in industrielle Dimensionen markiert.



# ERST REGULIERUNG, DANN STELLENABBAU – EUROPAS AUTOINDUSTRIE UNTER DRUCK

## DIE PLANWIRTSCHAFT DER EU GEFÄHRDET DEN STANDORT DEUTSCHLAND.

Die deutsche Automobilindustrie steckt in ihrer größten Krise und setzte große Hoffnungen in das EU-Automobilpaket. Dieses sollte das pauschale Verbrennerverbot eigentlich revidieren, so auch die Forderung der Bundesregierung. Doch die EU-Kommission hält an der eigentlichen Logik fest und verschärft sogar die Konditionen für die Autobranche. Die Rechnung zahlen Hersteller und Zulieferer – und damit die Beschäftigten. Die Brüsseler Regulatorik wird in den Industrieregionen auch zur sozialen Frage.

Noch zählen die deutschen Hersteller zu den festen Größen, doch der EU-Kurs Richtung Verbrennerverbot bringt sie ins Wanken.

**B**aden-Württemberg ist das industrielle Kraftzentrum der deutschen Automobilwirtschaft. In Stuttgart, Sindelfingen, Untertürkheim oder Neckarsulm ist über Jahrzehnte ein eng verzahntes System aus Herstellern, Zulieferern und Mittelstand entstanden, das weltweit Maßstäbe gesetzt hat. Rund 480.000 Menschen arbeiten im Südwesten entlang dieser Wertschöpfungskette. Doch dieses System wird durch politische Zielvorgaben infrage gestellt – mit offenem Ausgang für Wertschöpfung und Beschäftigung.

Die Folgen sind bereits sichtbar. Rund 25.000 Industriearbeitsplätze sind zuletzt in Baden-Württemberg weggefallen. Bosch, ZF, Mahle und Porsche bauen Stellen ab, weitere Einschnitte sind angekündigt – viele davon an den Stammsitzen. Was wie ein Verwaltungsakt wirkt, trifft die Menschen bis tief ins Mark. Bei Bosch werden 22.000 Stellen abgebaut. Die Transformation verlaufe „alles andere als sozial“, berichtet Gesamtbetriebsratschef Frank Sell. „Ich habe noch nie so viele Menschen weinen sehen.“

Längst macht der Vergleich mit Detroit die Runde. In den 1970er- und 1980er-Jahren wurde die einstige „Motor City“ der USA durch technologische Umbrüche, Ölkrise, internationale Konkurrenz und politische

Fehlentscheidungen in eine tiefe Krise gedrängt. Werke wurden geschlossen, Zulieferer verschwanden, ganze Stadtteile verarmten. Noch ist Baden-Württemberg nicht Detroit. Aber der Vergleich weist auf eine reale Gefahr: Wenn industrielle Kerne schwer beschädigt sind, kehren sie nicht zu ihrer alten Substanz zurück. Eine vom Land Baden-Württemberg beauftragte Strukturstudie beziffert den drohenden Stellenabbau in der regionalen Automobilindustrie bis 2030 auf bis zu 66.000 Arbeitsplätze. Das ist mehr als ein Drittel der 190.000 Stellen, die laut VDA-Studie bis 2035 durch den politisch erzwungenen Umbau wegfallen könnten. Im vergangenen Jahr gingen in der deutschen Autoindustrie rund 50.000 Jobs verloren. So viele Stellen will nun allein der VW-Konzern bis 2030 abbauen.

### Ein konjunktureller Sog droht

BMW, Mercedes-Benz und Daimler Truck mussten im vergangenen Geschäftsjahr teils deutliche Gewinnrückgänge hinnehmen. Bei Volkswagen halbierte sich der operative Gewinn – vor allem, weil bei der Tochter Porsche der Nachsteuergewinn massiv einbrach: um 91,4 Prozent auf 310 Millionen Euro.

Was das für den Standort Deutschland bedeutet, lässt sich kaum überschätzen. Nach Einschätzung der Autoexpertin Beatrix Keim vom CAR-Institut trägt allein der Volkswagen-Konzern 1,5 bis zwei Prozent zur deutschen Wirtschaftsleistung bei. Gerät ein solcher Industriegigant ins Rutschen, trifft das nicht nur den Hersteller selbst, sondern auch Wertschöpfung, Beschäftigung und Wohlstand weit über die Branche hinaus. Geraten mehrere solcher industriellen Schwergewichte gleichzeitig unter Druck, droht ein konjunktureller Sog, der eine Rezession verschärfen oder gar auslösen kann.

Große Hoffnungen ruhten deshalb auf dem Automobilpaket (Automotive Package), das die Europäische Kommission im Dezember 2025 vorstellte. Doch statt der erwarteten Entlastung in Form von Technologieoffenheit stellt sich in der Branche vor allem eines ein: Frust. Wenn überhaupt, entfaltet das Paket nur Wirkung in homöopathischen Dosen. In einigen Punkten wird der Druck sogar verschärft. Zwar wird das CO<sub>2</sub>-Ziel formal von 100 auf 90 Prozent Tailpipe-Minderung abgesenkt, doch an der eigentlichen Logik ändert sich nichts: Entscheidend bleibt allein, was hinten aus dem Auspuff kommt. „Die notwendige Kurskorrektur aus Brüssel ist leider ausgeblieben“, bemängelt VDA-Präsidentin Hildegard Müller (Interview S. 10).

### Der starre Kurs wird fortgesetzt

Das Automobilpaket ignoriert damit zentrale Forderungen der Bundesregierung. Bundeskanzler Friedrich Merz hatte bereits im November in einem Schreiben an EU-Kommissionspräsidentin Ursula von der Leyen eine technologieoffene Regulierung eingefordert – einschließlich der weiteren Zulassung von Plug-in-Hybriden, Range Extendern und hocheffizienten Verbren-

**1,5 bis  
2 Prozent**  
trägt allein der  
VW-Konzern zur  
deutschen Wirtschaftsleistung  
bei.

nen über 2035 hinaus. Auch die klare Absage der Bundesregierung an verpflichtende Elektrifizierungsquoten für Flotten hat die EU-Kommission nicht davon abgehalten, eine neue Verordnung vorzulegen, die einseitige Antriebsvorgaben für neue Unternehmensfahrzeuge macht.

Obwohl erneuerbare Kraftstoffe CO<sub>2</sub>-neutralen Straßenverkehr ermöglichen können, wird ihr Klimaschutzbeitrag regulatorisch nur begrenzt berücksichtigt. Der geschlossene Kohlenstoffkreislauf dieser Kraftstoffe bleibt in der bisherigen Regulierung weitgehend außen vor. Die CO<sub>2</sub>-Minderung in verschiedenen Regulatoriken bleibt stark auf Tailpipe-Emissionen fixiert. Darin liegt der Kern des Problems. Der EU-Fokus auf batterieelektrische Fahrzeuge blendet aus, dass erneuerbarer Strom, Rohstoffverfügbarkeiten und eine flächendeckende Ladeinfrastruktur in der EU nicht in dem Maß verfügbar sind, dass eine Vollelektrifizierung des gesamten Straßenverkehrs realistisch erscheint. Arnd Franz, Chef des Zulieferers Mahle, nennt den Brüsseler Vorschlag kleinteilig und bürokratisch. „Er schafft keine Klarheit. Die vorgeschlagenen Freiräume sind zu gering. Denn neben der Elektromobilität nur maximal zehn Prozent CO<sub>2</sub>-Minderung mit anderen Antriebsarten zuzulassen, ist Technologieoffenheit in der Nische und bietet in dieser Form keine ausreichende Perspektive.“ Auch Ola Källenius, Vorstandsvorsitzender von Mercedes-Benz und Präsident des europäischen Herstellerverbands ACEA, kritisiert die Logik der Regulierung: „90 Prozent dürfen nicht versteckte 100 Prozent sein.“

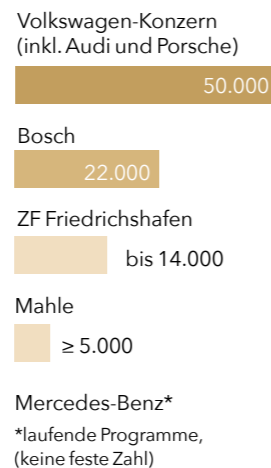
Negative Folgen hätte eine Umsetzung des EU-Automobilpakets in der Entwurfsfassung auch für den Markthochlauf erneuerbarer Kraftstoffe. Für Hersteller, Investoren und Produzenten von E-Fuels und HVO fehlen damit weitere wichtige Anreize, um in den Ausbau bestehender oder den Bau neuer Anlagen zu investieren. Bleibt dieser Hochlauf aus, bleibt auch ihr Beitrag zur CO<sub>2</sub>-Minderung klein. Denn erneuerbare Kraftstoffe sind nicht per se zu teuer - sie sind nur noch zu selten. Dabei sind gute und schnelle Lösungen gefragt, wenn der Klimaschutz ernst gemeint ist. Die Bundesregierung zeigt im aktuellen Klimaschutzprogramm 2030 erste kleine Ansätze, nicht fossilen Kraftstoffen eine größere Rolle zuzuweisen. Die CO<sub>2</sub>-Senkungsziele im Verkehr bleiben jedoch eine enorme Herausforderung.

Umso weniger verständlich ist es, wenn im Verkehr ausgerechnet jene Optionen ausgebremst werden, die auch im Bestand sofort Wirkung entfalten könnten, statt erst nach Jahren über den langsamen, erzwungenen Austausch der Fahrzeugflotte. Der Vorschlag aus Brüssel verhindert, dass „das große Potenzial weiterer Technologien wie Hybridfahrzeuge, Range Extender oder erneuerbare Kraftstoffe für den Klimaschutz und die Stärkung der europäischen Automobilindustrie im internationalen Wettbewerb voll ausgeschöpft werden kann“, kritisiert Arnd Franz von Mahle. Das Paket mit

→ Bei Bosch fallen der aktuellen Unsicherheit 22.000 Arbeitsplätze zum Opfer. Das ist vermutlich nur der traurige Auftakt für die gesamte Branche.

→ Die von Regulierungsfantasien getriebene EU-Politik wirkt realitätsfern und gefährdet die Wirtschaftskraft des Standorts Europa.

**Warngrafik** Die angegebenen Zahlen zeigen, mit wie vielen Stellenstreichungen die Unternehmen in den nächsten Jahren auf den E-Auto-Kurs der EU reagieren wollen.



seinen Vorschlägen wird nun intensiv diskutiert. Die jeweiligen Staatsregierungen im Rat und das Europäische Parlament müssen sich einigen. Entweder auf ein Weiter-so der bisherigen einseitigen Antriebsfokussierung oder auf einen deutlichen Kursschwenk hin zu mehr Vielfalt bei den Lösungsoptionen.

Nach monatelangem Streit hat sich die Bundesregierung auf eine gemeinsame Position für die Verhandlungen auf EU-Ebene verständigt. Damit ist zumindest fürs Erste eine mögliche deutsche Enthaltung im EU-Rat vom Tisch, vor der Industrie und Politik seit Wochen gewarnt hatten. „Wir gehen jetzt also wirklich mit vollständiger Technologieoffenheit in die weitere Diskussion in Brüssel“, sagte Bundeskanzler Merz im April. Das stärkt die deutsche Verhandlungsposition in einem entscheidenden Moment.

Zu den zentralen Änderungen, die Berlin durchsetzen will, zählt, dass Fahrzeuge, die ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen einschließlich fortschrittlicher Biokraftstoffe betrieben werden, unverzüglich als Null-Emissions-Fahrzeuge auf die Flottenregulierung angerechnet werden können. Diese sofortige, generelle Anrechenbarkeit erneuerbarer Kraftstoffe als Null-Emissions-Option könnte helfen, das Verbrennerverbot für neue Pkw ab 2035 abzuwenden und zugleich die so wichtigen Investitionssignale für den Hochlauf erneuerbarer Kraftstoffe setzen. Entscheidend dafür ist, dass diese Anrechenbarkeit ohne Mengengrenzung und technologieoffen erfolgt - also nicht als symbolische Ausnahme, sondern als echter Regulierungswechsel.

Ohne diese Nachbesserungen bleibt der Druck auf die Autobauer, aber auch auf Flottenbetreiber immens. Selbst Mobilitätsanbieter wie Sixt bekommen dies zu



spüren. Co-Chef Alexander Sixt moniert die Brüsseler Pläne ebenfalls deutlich: „Quoten schaffen keine Ladesäulen.“ Nach den vorliegenden Vorschlägen aus Brüssel sollen bereits ab 2027 verpflichtende Elektrifizierungsquoten für Unternehmensflotten greifen, die zunächst zwischen 50 und 75 Prozent liegen und bis 2030 auf 100 Prozent ansteigen könnten.

#### Verbrenner-Aus schon in einem Jahr?

Die EU würde damit tief in den Neuwagenmarkt eingreifen und den Hochlauf der Elektromobilität weiterhin politisch erzwingen. „Wir sprechen also faktisch von einem Verbrenner-Aus für den größten Teil der Neuzulassungen von Fahrzeugen in gut einem Jahr. Stillschweigend, ohne einen Aufschrei oder gar größere öffentliche Diskussion und ohne die notwendige Infrastruktur“, wunderte sich Alexander Sixt in einem Interview mit der FAZ. Für Sixt wird das Pferd von hinten aufgezäumt: Die Wette, dass mehr Elektroautos automatisch zu ausreichender Ladeinfrastruktur führen, hält er für sehr gewagt. Sein Einwand trifft einen neuralgischen Punkt. Der Hochlauf der Elektromobilität folgt nicht der Wirtschaftslogik von Angebot und Nachfrage, er funktioniert, wenn überhaupt, oft nur mit unternehmerischen Verrenkungen und in Folge des regulatorischen Drucks des Gesetzgebers sowie teurer Subventionen aus dem Steuersäckel. Die Koalition in Berlin hat sich deutlich gegen die Elektrifizierungsquote ausgesprochen. So befinden sich E-Autos der Hersteller vor allem deshalb in Preisregionen ihrer Verbrennerpendants, weil die Listenpreise der herkömmlich angetriebenen Modelle in den vergangenen Jahren stark angehoben wurden. Nicht E-Autos wurden billiger, sondern ihre Verbrennerbrüder teurer gemacht - auch um die teuren E-Mo-

↗ Autovermieter Sixt sieht die EU-Quote für Geschäftsflotten äußerst kritisch.

delle unternehmensintern quer zu subventionieren. Dass die Renditen der Hersteller dennoch mau aussehen, zeigt auch, wie wenig wirtschaftlich tragfähig das Geschäft mit den Stromern tatsächlich ist. Auf der Nachfrageseite bleibt der Durchbruch weiter aus. Selbst bei dauerhaft hohen Kraftstoffpreisen ziehen einer aktuellen Umfrage von Autoscout24 zufolge nur 22 Prozent der Befragten einen Wechsel zum Elektroauto in Betracht. Die Menschen denken stattdessen eher über effizientere Verbrenner und Hybride nach oder stellen den Kauf eines Neuwagens gleich ganz zurück.

#### Europa verspielt den nächsten Markt

Eile ist geboten. VDA, ACEA und der europäische Zuliefererverband CLEPA dringen auf Nachbesserungen am Automotive Package. Die Frage ist einfach: Warum sollte Europa an einem Pfad festhalten, der seine Industrie teuer umbaut, Energieabhängigkeiten vergrößert und die CO<sub>2</sub>-Ziele dennoch nicht verlässlich erreicht? Dass sich die Bundesregierung im April endlich auf eine abgestimmte Position zu den EU-Vorschlägen einigen konnte, ist aus Sicht von politischen Beobachtern ein wichtiger Schritt. Gerade diese Einigung erhöht den Druck, den in Brüssel angekündigten Anspruch auf Technologieoffenheit nun auch regulatorisch einzulösen. Denn klar ist: Elektroautos werden den Verbrenner auf absehbare Zeit nicht in dem Tempo ersetzen, wie es die Politik lange unterstellt hat. Hält Europa dennoch an seinem regulatorisch verengten All-Electric-Kurs fest, schwächt es die eigene Industrie und stärkt zugleich andere Industrieregionen. Die Regulierung entscheidet darüber, ob Europa endgültig zum „alten Kontinent“ wird. Und auch darüber, wie viel sozialer und politischer Druck daraus noch erwächst.

# „DIE NOTWENDIGE KURSKORREKTUR AUS BRÜSSEL IST LEIDER AUSGEBLIEBEN“

**HILDEGARD MÜLLER, PRÄSIDENTIN DES VERBANDS DER AUTOMOBILINDUSTRIE E.V., KRITISIERT DAS „AUTOMOBILPAKET“ DER EU-KOMMISSION UND WARNT VOR DARIN ANGELEGTEN ZUSÄTZLICHEN HÜRDEN. SIE FORDERT ECHTE TECHNOLOGIEOFFENHEIT UND SIEHT CO<sub>2</sub>-NEUTRALE KRAFTSTOFFE ALS UNVERZICHTBAREN BAUSTEIN FÜR EINEN KLIMAFREUNDLICHEN STRASSENVERKEHR.**

Hohe Energiepreise, regulatorische Unsicherheit und verschärfte europäische Vorgaben verändern derzeit Investitionsentscheidungen entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette. Laut aktuellen Erhebungen verschieben oder streichen viele Zulieferer Investitionen am Standort Deutschland. Damit wird die Transformation zur CO<sub>2</sub>-neutralen Mobilität nicht nur zur Technologiefrage, sondern auch zur Standortentscheidung.

**Frau Müller, einer EY-Analyse zufolge wurden in 2025 rund 50.000 Jobs in der deutschen Autoindustrie gestrichen. Eine aktuelle VDA-Umfrage zeigt, dass 72 Prozent der Zulieferer Investitionen in Deutschland verschieben, verlagern oder streichen. Was sind aus Ihrer Sicht die Gründe dafür?**

Deutschland und Europa befinden sich in einer massiven Standortkrise. Die Rahmenbedingungen in Deutschland und Europa verschlechtern sich zunehmend. Insbesondere hohe Energiepreise, steigende Steuern und Lohnkosten, eine marode Infrastruktur, langwierige Genehmigungsverfahren und überbordende Bürokratie setzen den Unternehmen stark zu - besonders dem automobilen Mittelstand. Die von Ihnen angesprochene Umfrage zeigt deutlich, dass mit den Investitionen leider auch die Arbeitsplätze abwandern. 2025 haben rund zwei Drittel der befragten Unternehmen Beschäftigung am Standort Deutschland abgebaut. Für überwältigende 87 Prozent spielte dabei die mangelnde Wettbewerbsfähigkeit des Industriestandorts eine Rolle - eine alarmierende Zahl, die den politischen Handlungsbedarf verdeutlicht. Die Politik muss die lange bekannten Probleme endlich entschlossen angehen und den Abwärtstrend stoppen. Alles, was Wachstum fördert, muss in Brüssel und Berlin jetzt oberste Priorität haben.

**Die EU beschreitet mit dem selbstaufgelegten Verbrennerzulassungsverbot global einen Sonderweg. Schwächt sich die Wirtschaftsregion -**

**allen voran Deutschland - strategisch selbst, wenn sie die Verbrenner-technologie im Heimatmarkt, trotz hoher weltweiter Nachfrage, faktisch zum Auslaufmodell macht?**

Die deutsche Automobilindustrie steht klar hinter den Pariser Klimaziele. Hersteller und Zulieferer werden von 2026 bis 2030 weltweit mehr als eine halbe Billion Euro investieren und so die Klimaneutralität vorantreiben. Die Elektromobilität wird dabei weit überwiegend die Zukunft gestalten. Klar ist aber auch: Klimaschutz erfordert globale Lösungen. Während in einigen Weltregionen der Anteil der E-Mobilität deutlich steigen wird, werden in anderen auch weiterhin Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor genutzt. Für diesen weltweiten Bestand brauchen wir Lösungen. Deshalb sprechen wir uns seit Jahren für Technologieoffenheit aus. Auch für Europa gilt, dass es mehr Flexibilisierung und Technologieoffenheit braucht. Plug-in-Hybride, Wasserstoff und klimaneutrale Kraftstoffe sind eine dringend notwendige Ergänzung zur E-Mobilität. Sie können helfen, die Klimaziele zu erreichen und Arbeitsplätze hierzulande zu erhalten.

**Im Dezember 2025 hat die EU-Kommission ein Automobilpaket vorgelegt. Inwiefern tragen die Vorschläge zur Pkw-Flottenregulierung dazu bei, wie angekündigt in der Regulatorik zukünftig auf mehr Technologieoffenheit und auf eine Rücknahme des pauschalen Neuzulassungsverbots von Verbrennern zu setzen als bisher?**

„Klimaschutz erfordert globale Lösungen“, sagt VDA-Präsidentin Hildegard Müller.

Die notwendige Kurskorrektur aus Brüssel ist leider ausgeblieben. Entlastung und Planungssicherheit wurden nicht geschaffen. Ankündigt war, die bestehenden Herausforderungen beim Markthochlauf der E-Mobilität - unter anderem fehlende Lademöglichkeiten, schlecht ausgebaute Stromnetze, teurer Ladestrom - ehrlich zu analysieren und dann die notwendigen Anpassungen und Flexibilisierungen vorzunehmen. Das ist nicht oder nur unzureichend passiert. Und die mangelnde Wettbewerbsfähigkeit des europäischen Standorts wurde gar nicht erst angegangen, stattdessen wurden weitere Hürden geschaffen. Denn Brüssel will neue verpflichtende Anforderungen an die Autoindustrie stellen, bei grünem Stahl und erneuerbaren Kraftstoffen. Doch deren jeweilige Verfügbarkeiten liegen nicht in unserer Macht. Was also auf den ersten flüchtigen Blick nach mehr Offenheit und einer Lockerung aussieht, ist tatsächlich mit so vielfältigen Unsicherheiten versehen, dass es droht, in der Praxis wirkungslos zu bleiben.

Ich bin ohnehin überzeugt: Der Wandel hin zu einem klimafreundlichen Straßenverkehr gelingt nicht durch mehr Regulierung, sondern nur, indem Rahmenbedingungen verbessert, Anreize geschaffen und die Standortprobleme angegangen werden. Der Europäische Rat und das Parlament haben in den weiteren Beratungen zum Automobilpaket noch viel Arbeit vor sich.

**Welche konkreten Nachbesserungswünsche am Automobilpaket der EU haben Sie aus Sicht der Automobilindustrie, auch hinsichtlich der neuen Verordnung für Unternehmensfahrzeuge?**

Wir sehen verpflichtende Systeme wie Flottenquoten für Unternehmen sehr kritisch. Die Vorstellungen der sogenannten Corporate Fleets-Initiative aus Brüssel und ihre Aufteilung auf die verschiedenen Mitgliedsstaaten sind völlig realitätsfremd. Unter anderem, da sie an den zentralen Herausforderungen - unzureichende Ladeinfrastruktur und teurer Ladestrom - vorbeigehen. Zudem sorgen bestehende Initiativen so-

wie individuelle Dekarbonisierungsverpflichtungen für eine ausreichende Steuerung und unterstützen die Elektrifizierung von Fahrzeugflotten. Dienstwagen sind schon heute der große Treiber für die E-Mobilität. Zusätzliche Maßnahmen könnten die Transformation erschweren und die administrative Belastung für Unternehmen und Flottenbetreiber weiter erhöhen. Entscheidend aber ist der Abbau von Bürokratie. Das wird in Brüssel leider viel zu selten beherzigt.

**Bundeskanzler Friedrich Merz hat für die Bundesregierung im November 2025 in einem Brief an die EU-Kommission mehr Technologieoffenheit eingefordert und dem pauschalen Verbrennerverbot eine Absage erteilt. Erwarten Sie von der Bundesregierung entsprechende Unterstützung auf Brüsseler Ebene, um Nachbesserungen am EU-Automobilpaket zu erreichen?**

Es ist gut und richtig, dass die Bundesregierung für technologieoffenere Lösungen wirbt - etwa dafür, Plug-in-Hybride und hocheffiziente Verbrenner auch

nach 2035 zuzulassen. Auch CO<sub>2</sub>-neutrale Kraftstoffe sollen eine größere Rolle spielen. Der europäische Rat und das Parlament haben wie schon gesagt in den weiteren Beratungen noch viel Arbeit vor sich, und es ist wichtig, dass sich Deutschland dabei mit starker Stimme einbringt. Ziel muss eine Lösung sein, die Klimaschutz, Wachstum, Wohlstand und den Erhalt von Arbeitsplätzen verbindet. Und dabei braucht es rasche politische Entscheidungen, die Unternehmen benötigten Planungssicherheit.

**Wie beurteilen Sie die Perspektive des Automobilstandorts Deutschland, damit verbundene Arbeitsplätze und Wertschöpfung, sollte es beim De-facto-EU-Neuzulassungsverbot für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor bleiben?**

Neben den Bedingungen am Standort wirkt sich auch die Transformation zur klimaneutralen Mobilität auf die Beschäftigung aus. Die Effekte wurden 2024 in einer Studie des Instituts Prognos untersucht. Sie zeigt: Allein durch den Wandel zur klimaneutralen Mobilität könnten bis 2035 etwa 190.000 Arbeitsplätze in der Automobilindustrie hierzulande entfallen, wobei ein Viertel davon bereits entfallen ist. Entscheidend ist daher, dass die politischen Rahmenbedingungen den Wandel unterstützen und begleiten. Sie entscheiden darüber, ob die Zukunftsinvestitionen am Standort Deutschland stattfinden, ob also neue Arbeitsplätze hier entstehen oder woanders. Die politischen Rahmenbedingungen können die Beschäftigungseffekte durch die Transformation also verstärken oder dämpfen. Die erwähnte Umfrage und der schon thematisierte Beschäftigungsabbau verdeutlichen den politischen Handlungsdruck.

**Sie haben erneuerbare Kraftstoffe bereits angesprochen. Welche Rolle können sie sowohl für den Bestand als auch für zukünftige Neufahrzeuge spielen, und was kann getan werden, um ihren Hochlauf voranzutreiben?**

Es steht außer Frage, dass erneuerbare Kraftstoffe einen wichtigen Beitrag zur Defossilisierung vor allem der Bestandsflotte leisten können und damit zur Erreichung der Klimaziele im Verkehrssektor. Trotz der wachsenden Bedeutung der E-Mobilität wird es 2030 noch gut 40 Millionen Pkw mit Verbrennungsmotor auf deutschen Straßen geben - in der EU kommen noch etwa 230 Millionen Nutzfahrzeuge hinzu. Diese Zahlen verdeutlichen das große Klimaschutzpotenzial klimaneutraler Kraftstoffe. Daher ist es wichtig, jetzt dafür zu sorgen, dass Investitionen in erneuerbare Kraftstoffe attraktiv werden. Sie können entscheidend dazu beitragen, dass der Verkehr schnellstmöglich klimaneutral wird - und genau das muss das Ziel sein. Ich versichere Ihnen: Die Unternehmen der deutschen Automobilindustrie und ihre Beschäftigten arbeiten jeden Tag mit ganzer Kraft daran.

„Ziel muss eine Lösung sein, die Klimaschutz, Wachstum, Wohlstand und den Erhalt von Arbeitsplätzen verbindet.“

Hildegard Müller, VDA-Präsidentin



← Nur mit echter Technologieoffenheit hat der Wirtschaftsstandort Deutschland für die Automobilindustrie eine Zukunftsperspektive.

← Bis 2035 droht der Wegfall von rund 190.000 Arbeitsplätzen in der Automobilindustrie.

# DIE STILLE NEBEN- RECHNUNG DER ELEKTROMOBILITÄT

**TROTZ ALLER SUBVENTIONEN HABEN REIN BATTERIEELEKTRISCHE FAHRZEUGE NUR EINEN MARKANTEIL VON RUND VIER PROZENT IM BESTAND, UND DIE MEHRHEIT DER VERBRAUCHER HÄLT WEITER AM VERBRENNER FEST.**

Die Rechnung klang lange einfach: Mehr Elektroautos gleich weniger CO<sub>2</sub>, flankiert von der Behauptung technologischer Souveränität. Europa, so das Versprechen, sichere sich eine Führungsposition in einem Schlüsselmarkt der Zukunft. Doch die Marktrealität zeigt, dass die Elektromobilität nicht „von selbst“ wächst. Erst ein teurer regulatorischer und fiskalischer Rahmen setzt den Wunschtraum überhaupt in Bewegung.

Milliardenschwere Subventionen in Form von Steuerbefreiungen, Sonderabschreibungen sowie regulatorische Privilegien sollen die Nachfrage nach Elektroautos erzwingen. Aber ob der Hochlauf der Elektromobilität nachhaltig ist, spiegelt sich nicht im Auf und Ab der monatlichen Neuzulassungszahlen wider, sondern hängt an fünf strukturellen Faktoren: an der Förderpolitik des Staates, an den Strompreisen und der Stabilität des Energiesystems, am Ausbau einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur, an der Frage, ob Stromnetze und Erzeugungskapazitäten mit der wachsenden Elektrifizierung Schritt halten - und ob die Verbraucher überzeugt werden können.

## 1. Der Staat als Marktmotor

Der Hochlauf der Elektromobilität wird seit Jahren von umfangreichen fiskalischen Anreizen begleitet. Kaufprämien für Neufahrzeuge, reduzierte Dienstwagensteuer, Förderprogramme für private und betriebliche Ladeeinrichtungen („Wallboxen“) sowie staatliche Unterstützung für öffentliche Ladepunkte begleiten den Markthochlauf. „Die Transformation zur Elektromobilität ist eine politische Entscheidung“, machte et-

**27,4 %**  
weniger Neuzulassungen von E-Autos gab es, nachdem der Umweltbonus 2023 abrupt beendet wurde.

wa BMW-Chef Oliver Zipse sehr deutlich. Im Januar 2026 stellte die Bundesregierung ein zweites Kaufprämienprogramm vor, welches den Kauf von E-Autos mit rund drei Milliarden Euro aus dem Klima- und Transformationsfonds subventionieren soll. Ergänzend können Mittel aus dem europäischen Klimasozialfonds eingesetzt werden, der Haushalte mit kleinen und mittleren Einkommen beim Umstieg unterstützt.

Nach Angaben der Bundesregierung wurden seit 2016 rund zehn Milliarden Euro öffentliche Fördermittel für die Attraktivitätssteigerung der Elektromobilität bereitgestellt. Ein Hochlauf der Elektromobilität gelingt jedoch trotz aufgewendeter Steuermittel und großzügigen Vergünstigungen nur im Ansatz. Mercedes-Chef Ola Källenius kommentiert: „Die Transformation wird Milliarden kosten und die gesamte Kostenstruktur der Branche verändern.“ Zugleich ist die Wirkung der Förderinstrumente wenig nachhaltig. Nach dem abrupten Ende des Umweltbonus Ende 2023 sank die Zahl der Neuzulassungen batterieelektrischer Fahrzeuge in Deutschland von 524.219 im Jahr 2023 auf 380.609 im Jahr 2024 - ein Minus von 27,4 Prozent. Parallel dazu wird der steuerliche Förderrahmen zu Lasten des Bundeshaushalts und damit der Allgemein-

heit ausgeweitet. Die Kfz-Steuerbefreiung für Elektrofahrzeuge gilt künftig für Neuzulassungen bis Ende 2030 (bisher 2025), insgesamt kann sie bis Ende 2035 wirken. Weitere finanzielle Impulse entstehen indirekt über steuerliche Regelungen für Unternehmen. Für elektrische Firmenfahrzeuge gilt eine degressive Abschreibung von 75 Prozent der Investitionskosten im ersten Jahr. Gleichzeitig wurde die steuerliche Bemessungsgrundlage beim Bruttolistenpreis von 70.000 auf 100.000 Euro angehoben.

Damit rückt eine zweite finanzpolitische Dimension in den Fokus. Der Verkehrssektor zählt traditionell zu den verlässlichsten Einnahmequellen des Staates. Laut Destatis stammen rund 15,3 Milliarden Euro Energiesteuer aus Benzin und weitere 18,2 Milliarden Euro aus Diesel. Rund 60 Prozent des Kraftstoffpreises besteht heute aus Steuern und Abgaben. Jeder Liter an der Zapfsäule finanziert damit automatisch einen Teil der öffentlichen Haushalte. Mit der Elektrifizierung des Verkehrs schrumpft diese Einnahmequelle schrittweise - während der Staat gleichzeitig Milliarden für deren Förderung und Infrastruktur bereitstellt. Er finanziert damit den Umbau eines Systems, das seine fiskalische Grundlage verdampfen lässt.

## 2. Strompreis entscheidet über Mobilität

Für private und gewerbliche Nutzer ist der Strompreis die zentrale Variable. Deutschland gehört seit Jahren zu den teuersten Strommärkten Europas. Eurostat wies für das erste Halbjahr 2025 einen durchschnittlichen Haushaltsstrompreis von 38,35 Cent pro Kilowattstunde aus - EU-Spitze bei einem europäischen Durchschnitt von 28,72 Cent/kWh. „Der Strompreis ist heute der entscheidende Wettbewerbsfaktor für die Elektrifizierung“, erklärt E.ON-Chef Leonhard Birnbaum.

Der hohe Strompreis sorgt für Frustration: Der ADAC dokumentierte 2025 beim sogenannten Ad-hoc-Schnellladen - ohne Vertragsbindung - Preise von bis zu 87 Cent pro Kilowattstunde. Beim gleichen Anbieter lag der Tarif im Vertragsmodell bei 59 Cent/kWh. In seiner Ladepreisanalyse beobachtete der ADAC sogar Preisunterschiede zwischen Ad-hoc- und Vertragstarifen von bis zu 62 Prozent.

Hinzu kommt die Systemdynamik des Strommarkts. Während sogenannter Dunkelflauten - Phasen mit wenig Wind- und Solarstrom - kann sich die Stromknappheit unmittelbar in den Preisen niederschlagen. Bundesnetzagentur und Bundeskartellamt untersuchten entsprechende Preisspitzen im November und De-



↑ Wer ein Elektroauto fährt, braucht Zeit, Geld und eine gute Organisation. Die Infrastruktur ist lückig, bei Ladestrom gibt es noch keinen funktionierenden Wettbewerb. Und der größte Teil der Ladesäulen ist lediglich für langsames Laden ausgelegt. Selbst an Schnellladesäulen dauert es 20 bis 30 Minuten, um den Batterie-stand von 10 auf 80 Prozent zu erhöhen.

### 3. Wenig Wettbewerb beim Laden

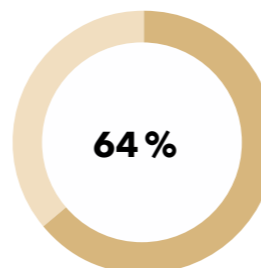
Der klassische Kraftstoffmarkt verfügt über eine flächendeckende und zuverlässig funktionierende Infrastruktur. In Deutschland existieren rund 14.000 Tankstellen mit gewachsenen Logistikstrukturen aus Raffinerien, Tanklagern und Transportnetzen, die eine jederzeit verlässliche Versorgung gewährleisten. Beim Ladestrom hingegen entstehen vielfach lokal gebundene Märkte. „Der Wettbewerb bei öffentlich zugänglichen Ladesäulen funktioniert vielerorts noch nicht ausreichend.“ Zu diesem Schluss kam Andreas Mundt, Präsident des Bundeskartellamts, nach einer Untersuchung seiner Behörde 2024. Kommunale Flächen werden häufig an eigene Stadtwerke oder einzelne Betreiber vergeben. Dadurch entstehen lokal konzentrierte

Märkte - und das treibt die Preise. In einzelnen Stunden stiegen die Großhandelspreise zeitweise über 300 Euro pro Megawattstunde, in der Spitze sogar auf 936 Euro/MWh. Im Jahresdurchschnitt lag der Preis bei rund 79 Euro/MWh. Die Preisspitzen waren Ausdruck knapper Stromkapazitäten und würden sich bei höherer Stromnachfrage im Verkehrssektor sowie weiter schrumpfenden steuerbaren Kapazitäten verschärfen. Damit wird Mobilität stärker als bisher von den Schwankungen des Stromsystems abhängig - und ein noch höheres Preisniveau an Ladesäulen würde so möglich.

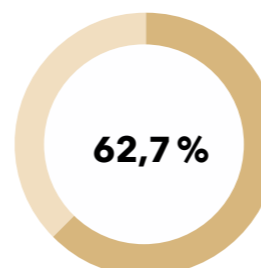
Märkte - und das treibt die Preise. Zwar wächst die Zahl der Ladepunkte, doch deren Leistungsfähigkeit unterscheidet sich zum Teil stark. Zum 1. Oktober 2025 zählte die Bundesnetzagentur in Deutschland 179.938 öffentliche Ladepunkte. 135.691 davon liefern maximal 22 Kilowatt und sind damit vor allem für langsames Laden ausgelegt. Weitere 12.703 Ladepunkte liegen über 22 und unter 150 Kilowatt, 17.296 Ladepunkte zwischen 150 und 300 Kilowatt. Nur 14.248 Ladepunkte - rund 7,9 Prozent - stellen 300 Kilowatt und mehr bereit. Während ein Tankvorgang nur ein paar Minuten dauert, benötigt ein Pkw an einer Schnellladesäule selbst unter günstigen Bedingungen für eine Ladung von 10 auf 80 Prozent etwa 20 bis 30 Minuten. Somit bräuhete es deutlich mehr Ladepunkte als Zapfsäulen, um vergleichbare Durchsatzkapazitäten zu erreichen. Das wiederum ist mit einem entsprechend höheren Flächen- und Netzanschlussbedarf verbunden. „Der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist eine der größten Herausforderungen für den Hochlauf der Elektromobilität“, stellte der Verkehrsminister von NRW, Oliver Krischer, fest. Er folgt nicht allein Marktsignalen. Auf den wichtigsten grenzüberschreitenden europäischen Fernstraßen, definiert als TEN-V-Kernnetz, sollen laut AFIR-Verordnung spätestens bis Ende 2035 flächendeckend alle 60 Kilometer Ladeparks mit mindestens 600 Kilowatt Gesamtleistung entstehen.

→ Der Transport von Elektroautos oder Batteriemodulen ist für die Schifffahrt durch deren leichte Entflammbarkeit zu einem großen Risikofaktor geworden.

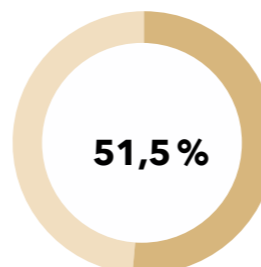
### Restwerte von Fahrzeugen



beträgt der Restwert eines drei Jahre alten Autos mit Benzinmotor.



seines ursprünglichen Kaufwertes hat ein Pkw mit Diesel nach diesem Zeitraum.



Restwert bietet ein E-Auto nach nur drei Jahren - die bessere Hälfte des Kaufpreises.



### 4. Steigende Kosten, sinkende Restwerte

Neben Energiepreisen und Infrastruktur entscheiden auch klassische Marktgrößen über die wirtschaftliche Akzeptanz neuer Technologien. So zeigt der Gebrauchtwagenmarkt deutliche Unterschiede bei den Restwerten. Die Deutsche Automobil Treuhand hat im März 2025 folgende durchschnittliche Restwerte für drei Jahre alte Fahrzeuge ermittelt: Benziner 64 Prozent, Diesel 62,7 Prozent und Elektrofahrzeuge 51,5 Prozent.

Auch bei den Versicherungskosten bestehen Unterschiede. Laut Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft liegen die durchschnittlichen Vollkasko-Schadenkosten bei Elektrofahrzeugen weiterhin 15 bis 20 Prozent über denen vergleichbarer Verbrenner. Mit der Elektrifizierung verändern sich zudem die Risikoprofile globaler Lieferketten. „Brände auf See sind ein unkontrollierbares Risiko, das immense Schäden verursacht und Menschenleben bedroht“, sagte Jörg Asmusen, Hauptgeschäftsführer des Gesamtverbandes der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV), bei der Vorstellung der Schiffsrisikoanalyse 2024/25. In den vergangenen zehn Jahren entfielen rund 62 Prozent der Schäden über 20 Millionen US-Dollar auf Feuer. Ein wachsender Risikofaktor sind Lithium-Ionen-Batterien - etwa beim Transport von Elektrofahrzeugen oder Batteriemodulen. Gerät eine Batterie in einen sogenannten thermischen Durchgeprozess, können sich Brände ex-

plosionsartig entwickeln, die sich an Bord großer Schiffe nur schwer eindämmen lassen. Versicherer sehen deshalb zusätzlichen Handlungsbedarf bei Sicherheitsstandards und Transportvorschriften. Für die wirtschaftliche Gesamtbetrachtung bedeutet das: Elektromobilität verändert nicht nur Antriebe, sondern auch Kostenstrukturen, Infrastrukturinvestitionen und Risikoprofile entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

### 5. Elektromobilität - ein Modell für Wohlhabende

Aller Förderung zum Trotz machen rein batterieelektrische Fahrzeuge derzeit nur rund vier Prozent des deutschen Pkw-Bestands aus und erreichen - je nach Zeitraum - weniger als ein Fünftel der Neuzulassungen. Damit stellt sich zunehmend die Frage, welche Bevölkerungsgruppen tatsächlich profitieren. Beim Einkommen ist die Verteilung eindeutig: Laut Destatis besitzen nur 1,3 Prozent der Haushalte mit unter 2.600 Euro Nettoeinkommen ein Elektroauto oder einen Plug-in-Hybrid, selbst bei Einkommen ab 5.000 Euro erreicht der Anteil lediglich 13,4 Prozent. Daten des International Council on Clean Transportation bestätigen das elitäre Bild: E-Auto-Halter verfügten 2024 im Schnitt über 4.300 Euro Haushaltsnettoeinkommen gegenüber 3.200 Euro bei Benziner- und 3.600 Euro bei Diesel-Fahrern. Elektromobilität bleibt damit klar eine Frage der Kaufkraft.

# „DER MITTELSTAND IST DAS HERZ UNSERER WIRTSCHAFTLICHEN UND GESELLSCHAFTLICHEN STABILITÄT“

**BUNDESWIRTSCHAFTSMINISTERIN KATHERINA REICHE MÖCHTE DIE WIRTSCHAFTLICHE SUBSTANZ DES LANDES STÄRKEN SOWIE DIE ENERGIEWENDE BEZAHLBAR, VERSORGUNGSSICHER, NACHHALTIG UND VERLÄSSLICH GESTALTEN.**

Hohe Energiekosten, Fachkräftemangel, weltpolitische Spannungen und langwierige Genehmigungen: Bundeswirtschaftsministerin Katherina Reiche sieht die Unternehmen in Deutschland unter Druck. Im Gespräch mit energie + MITTELSTAND skizziert sie ihre wirtschafts- und energiepolitische Agenda für das Land. Gesunder Pragmatismus und mehr Realismus sollen dazu beitragen, dass die Energiewende gelingt und Unternehmen wieder mehr in Deutschland investieren.



**Frau Bundesministerin, Sie haben sich bei der Vorstellung des Jahreswirtschaftsberichts für konsequente Strukturreformen ausgesprochen, die Investitionen erleichtern, Produktivität stärken und das Wachstum dauerhaft erhöhen. Wo sehen Sie den größten Handlungsbedarf?**

In unzähligen Gesprächen erlebe ich, wie viel Kraft, Leidenschaft und Verantwortung in unserem Mittelstand steckt - vom familiengeführten Betrieb bis zum global erfolgreichen Nischenweltmarktführer. Gleichzeitig spüren viele Unternehmerinnen und Unternehmer derzeit einen enormen Druck: hohe Energiekosten, der Mangel an Fachkräften, weltpolitische Spannungen und langwierige Genehmigungen bremsen sie in ihrem täglichen Tun. Mir ist wichtig: Diese Sorgen sind nicht abstrakt, sie treffen Menschen, Familien, Belegschaften - und wir nehmen sie sehr ernst. Der Mittelstand ist nicht nur das Rückgrat unserer Wirtschaft, er ist auch das Herz unserer wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Stabilität. Wir stehen in einem harten internationalen Wettbewerb um Investitionen, Technologien und Märkte. Dazu kommen Aufgaben im eigenen Land: Energie ist zu teuer, unsere Gesellschaft altert, qualifizierte Fachkräfte sind knapp, und zu viele Investitionsprojekte verlieren sich in Jahren von Verfahren, statt in Monaten an den Start zu gehen. Wenn sich der Bau einer Fabrik oder einer neuen Stromleitung endlos hinzieht, verliert ein Unternehmen nicht nur Zeit, sondern oft auch Aufträge, Innovationen und die nächste Generation von Arbeitsplätzen. Deshalb geht es jetzt darum, die wirtschaftliche Substanz unseres Landes ganz gezielt zu stärken: schneller planen, schneller genehmigen, schneller investieren - gerade für den industriellen Mittelstand. Deutschland muss wieder ein Land sein, in dem aus einer guten Idee zügig eine neue Produktionslinie, ein Start-up oder eine innovative Technologie am Standort wird - nicht irgendwann, sondern rechtzeitig im Wettbewerb.

**Sie möchten die Energiewende innovativ und ehrlich neu ausrichten. Welche Rolle werden dabei Wasser-**

„Wir stehen in einem harten internationalen Wettbewerb um Investitionen, Technologien und Märkte.“

**Katherina Reiche**, Bundeswirtschaftsministerin

**stoff bzw. dessen Derivate spielen, und wie können eine eigene Wasserstoffwirtschaft, aber auch notwendige Importe vorangebracht werden?**

Klar ist: Unsere Energieversorgung wird auch künftig zu einem Teil molekülbasiert sein und bleiben. Die Dekarbonisierung erfordert daher nicht nur Strom, ebenso werden klimaneutrale Kraftstoffe und Gase, wie etwa Wasserstoff und seine Derivate, ihren Beitrag zu einer sicheren Energieversorgung leisten.

Gleichzeitig sollten wir beim Hochlauf realistisch bleiben. Aktuell sehen wir noch wenig Bewegung, was vor allem an den hohen Erzeugungskosten liegt. Selbst blauer Wasserstoff ist derzeit noch deutlich teurer als Erdgas. Unsere Industrie steht unter erheblichem Druck und kann es sich mit Blick auf den Erhalt ihrer Wettbewerbsfähigkeit kurzfristig nicht leisten, dauerhaft auf teure Energieträger umzusteigen.

Deshalb geht es jetzt darum, die Voraussetzungen zu schaffen, damit Wasserstoff perspektivisch wettbewerbsfähig werden kann. Hierzu müssen überkomplexe Vorgaben - wie etwa die strenge Definition von „grünem Wasserstoff“ auf EU-Ebene - durch pragmatische Kriterien ersetzt werden, die den Wasserstoffhochlauf befördern, anstatt ihn zu hemmen. Die Hochlaufphase sollte sich daher zunächst auf Märkte konzentrieren, in denen schon jetzt Zahlungsbereitschaft für Wasserstoff vorhanden ist - etwa im Bereich der Raffinerien. Daneben wird auch der Bau moderner Gaskraftwerke mit Umstellungsperspektive auf Wasserstoff Pull-Effekte auslösen und den Hochlauf befördern. Die Förderung für laufende Wasserstoffprojekte wie beim Stahl behalten wir natürlich bei.

Deshalb geht es jetzt darum, die Voraussetzungen zu schaffen, damit Wasserstoff perspektivisch wettbewerbsfähig werden kann. Entscheidend ist, dass wir heute die Grundlagen legen, damit Unternehmen investieren und erste Märkte entstehen können. Wasserstoff wird langfristig eine zentrale Rolle im Energiesystem der Zukunft spielen.

**Sie sprechen sich für mehr Pragmatismus und Realismus bei der Energiewende aus und möchten u.a. Versorgungssicherheit sowie Bezahlbarkeit ins Zentrum rücken. Was braucht es, damit die Energiewende gelingt und gleichzeitig der Wirtschaftsstandort Deutschland erhalten bleibt?**

Damit die Energiewende gelingt, müssen wir sie als ganzes System denken - und aus Sicht der Unternehmen, die hier investieren und Arbeitsplätze schaffen. Erneuerbare Energien, Netze, Speicher und gesicherte Leistung gehören zusammen, wenn wir eine starke Industrie und einen robusten Mittelstand in Deutschland halten wollen. Der Ausbau von Wind- und Solarenergie bleibt zentral, aber es reicht nicht, immer neue Ziele auf dem Papier zu formulieren, wenn in der Praxis Netze fehlen, Genehmigungen zu lange dauern oder flexible Kraftwerke nicht rechtzeitig zur Verfüg-



➤ Bundesministerin Reiche möchte den Netzausbau mit einem Maß Pragmatismus beschleunigen.

← Auch in Zukunft wird ein Teil der Energieversorgung molekülbasiert bleiben.

← Wirtschaftsministerin Katherina Reiche sieht beim Autopaket der EU-Kommission an vielen Stellen noch Nachbesserungsbedarf.

ung stehen. Die Betriebe brauchen ein Energiesystem, das jederzeit funktioniert - im 24/7-Produktionsbetrieb und nicht nur an schönen Sommertagen. Dazu gehört ein gesunder Pragmatismus. Solange wir keine vollständig klimaneutrale Versorgung rund um die Uhr haben, brauchen wir gesicherte Kapazitäten als Rückgrat des Systems - gerade im Interesse der industriellen Produktion. Genau deshalb ist unsere Kraftwerkstrategie so wichtig: Versorgungssicherheit ist keine Fußnote der Energiewende, sie ist eine ihrer zentralen Voraussetzungen. An wind- und sonnenreichen Tagen drosseln wir heute teilweise die Einspeisung und zahlen trotzdem Milliarden - das ist weder effizient noch fair gegenüber Haushalten und Unternehmen. Die Kosten solcher Ineffizienzen landen bei den Menschen und Betrieben und schwächen am Ende unseren Standort. Künftig müssen die Systemkosten im Mittelpunkt stehen - also die Summe aus Erzeugung, Netzen, Speichern und Versorgungssicherheit. Unser Anspruch ist: Wir bauen so viel zu, wie wir tatsächlich brauchen, und dort, wo es ökonomisch vernünftig ist und den Standort stärkt. Unser Ziel ist eine Energiewende mit Vernunft: bezahlbar, versorgungssicher, nachhaltig und verlässlich für die Unternehmen, die mit Innovationsfreude und Standorttreue in Deutschland produzieren wollen.

**Viele Unternehmen, die das wirtschaftliche Rückgrat des Landes bilden - etwa aus der Automobil- und der Chemieindustrie - haben zuletzt den Abbau von Arbeitsplätzen angekündigt oder bereits vollzogen. Droht Deutschland eine Deindustrialisierung?**

Deutschland verfügt über eine starke industrielle Basis - und unser Anspruch ist nicht nur, dass das so bleibt, sondern dass wir daraus auch neue Stärke für die Zukunft schöpfen. Die aktuellen Meldungen über Stellenabbau und Investitionsverlagerungen nehmen wir sehr ernst, denn hinter jeder Entscheidung stehen Menschen, Familien und ganze Regionen. Gleichzeitig bin ich überzeugt: Deutschland hat alles, was es braucht, um auch im Zeitalter von Digitalisierung, industrieller KI und grünen Technologien ein führender Industriestandort zu sein.

Nach wie vor gehören wir zu den stärksten Industriestandorten weltweit - mit hochqualifizierten Fachkräften, einer außergewöhnlich leistungsfähigen mittelständischen Struktur und einer beeindruckenden Dichte an innovativen Familienunternehmen. Gerade im Mittelstand verbinden sich praktische Erfahrung aus Jahrzehnten, Ingenieurskunst und der Mut, Neues auszuprobieren. Die Investitionen und Arbeitsplätze in diesen Unternehmen sind ein tragendes Fundament für Stabilität, soziale Sicherheit und regionale Stärke. Mit einer Eigenkapitalquote von rund 30,7 Prozent tragen mittelständische Unternehmen nahezu die Hälfte der Unternehmensinvestitionen in Deutschland und sichern gut 72 Prozent der Beschäftigung. Diese Zah-

len stehen für unternehmerische Verantwortung über Generationen hinweg, für Innovationsfreude und für eine bemerkenswerte Standorttreue.

Genau diese Unternehmen werden auch die Chancen der industriellen KI heben: durch effizientere Produktionsprozesse, vorausschauende Wartung, bessere Ressourcennutzung und völlig neue datenbasierte Geschäftsmodelle - vom Maschinenbauer bis zum Zulieferer.

Gleichzeitig stehen viele Branchen mitten in einem tiefgreifenden Wandel: Automobilindustrie, Chemie, Stahl, Maschinenbau - überall verändern sich Produktionsprozesse, entstehen neue Technologien, holen globale Wettbewerber auf. Strukturwandel bedeutet immer auch Verschiebungen, aber entscheidend ist, ob daraus neue industrielle Stärke entsteht. Wenn wir industrielle KI und Automatisierung klug verbinden, können wir Wertschöpfung in Deutschland halten und neue industrielle Kerne schaffen.

Unser Auftrag in der Wirtschaftspolitik ist klar: Wir müssen die Bedingungen so setzen, dass Unternehmen in Deutschland investieren wollen - mit wettbewerbsfähigen Energiepreisen, moderner Infrastruktur, schnellen Netzen, ausreichend Fachkräften und verlässlichen, innovationsfreundlichen Rahmenbedingungen.

**Hunderttausende Arbeitsplätze in der deutschen Automobilindustrie hängen am Verbrennungsmotor. Am im Dezember von der EU-Kommission vorgestellten Automobilpaket wird kritisiert, dass damit das Verbrennerverbot nicht zurückgenommen wird. Setzen Sie sich innerhalb der Bundesregierung und auf EU-Ebene für deutliche Nachbesserungen ein?**

Die Automobilindustrie sichert - gemeinsam mit der Zulieferindustrie - hunderttausende hochwertige Arbeitsplätze und ist von zentraler Bedeutung für Wohlstand und Innovationskraft in Deutschland und Europa. Das muss so bleiben.

Das Autopaket, das die EU-Kommission Ende 2025 vorgelegt hat, enthält erste Ansätze für mehr Flexibilität und Technologieoffenheit. Gleichzeitig besteht noch an vielen Stellen Nachbesserungsbedarf, damit am Ende ein Vorschlag steht, der die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie tatsächlich stärkt.

Die Reform der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung steht dabei im Fokus. Alle Lösungen für eine klimaneutrale und gleichzeitig bezahlbare Mobilität müssen berücksichtigt werden. Plug-ins und Range Extender müssen nach 2035 weiter zugelassen werden, und zwar nicht nur auf dem Papier, sondern so, dass relevante Marktanteile möglich bleiben.

Transformation gelingt nicht durch Verbote allein, sondern auch durch Innovation, Investitionen und Planungssicherheit. Deshalb setzen wir uns dafür ein, dass Europa pragmatisch bleibt. Politik muss Ziele setzen, aber sie darf Innovation nicht einengen.

81%

...der privat zugelassenen reinen Elektroautos in Deutschland werden von Immobilienbesitzern gefahren. Eigenheim- und Wohnungseigentümer nutzen nach Angaben des Versicherers HUK-COBURG damit Elektromobilität rund dreimal so häufig wie Haushalte ohne Wohneigentum. Dies hat auch mit der Möglichkeit zu tun, am Wohnort jederzeit

und ohne Aufwand privat laden zu können und zeigt zugleich die soziale Dimension des politisch gewünschten Antriebswechsels für die private Automobilität: Da die Eigentumsquote in Deutschland stark an Einkommen und Vermögen gekoppelt ist, ist sie vor allem die Mobilität für Gutverdiener und Vermögende. Laut Destatis bewohnt in Deutschland mit 41,9 Prozent nicht einmal die Hälfte der Haushalte selbstgenutztes Wohneigentum. In den Stadtstaaten lagen die Quoten sogar deutlich niedriger: in Berlin waren es 2022 gerade einmal 15,9 Prozent und in Hamburg 20,3 Prozent. Der Trend spiegelt sich damit auch regional wider. In wohlhabenden Regionen mit hoher Eigentumsquote und Kaufkraft liegt der Bestand an E-Fahrzeugen pro Einwohner deutlich höher. So erreicht der Landkreis Starnberg mit rund zehn Prozent die höchste E-Auto-Quote in Deutschland. In großen Metropolen mit hohem Mietanteil bleibt die Umstiegsrate dagegen mit 4,6 Prozent unter dem Bundesdurchschnitt von 5,5 Prozent. Große Teile der Bevölkerung, insbesondere Mieter und sogenannte Laternenparker, bleiben weiter auf Verbrennerfahrzeuge angewiesen. Von Subventionen sowie Steuervorteilen für die Elektromobilität profitieren bislang also vor allem sozial und finanziell Bessergestellte, während Menschen mit niedrigen und mittleren Einkommen durch eine hohe Steuer- und Abgabenlast an der Zapfsäule auch noch die Förderung der Elektromobilität für Gutverdiener und Vermögende mitfinanzieren müssen.

Foto: Gettyimages



## Studie von KIT und BMW zeigt großes Potenzial biogener Kraftstoffe

Ein vollständiger Ersatz fossiler Kraftstoffe durch biogene ist in naher Zukunft möglich. Zu diesem Schluss kommt eine Studie von BMW, dem Karlsruher Institut für Technologie (KIT), dem Deutschen Biomasseforschungszentrum sowie FREYBERGER engineering.

In der Studie wird das Substitutionspotenzial von erneuerbaren Kraftstoffen aus biologischen Rohstoffen (Feedstocks) gegenüber fossilen Energieträgern im Straßenverkehr der EU beleuchtet und daraus die verfügbare Menge an biogenen Kraftstoffen kalkuliert. Das Potenzial, so zeigt die Analyse, ist erheblich: Je nach dem zugrundeliegenden Szenario an verfügbaren Feedstocks sowie dem Grad der Elektrifizierung kann demnach im Jahr 2040 die Kraftstoffnachfrage in der EU zu zwei Dritteln bis 100 Prozent mit biogenen Kraftstoffen gedeckt werden.

Die Studienautoren gehen bei ihren Berechnungen allerdings von einer starken Elektrifizierung des Straßenverkehrs bis dahin aus. Das heißt: Sollte der Hochlauf der Elektromobilität geringer als erwartet ausfallen, kann die Kraftstoffnachfrage nicht allein durch biologische Feedstocks gedeckt werden. Zudem stehen sie in Nutzungskonkurrenz mit anderen Sektoren. Branchenexperten drängen daher darauf, biogene Kraftstoffe nur als einen Teil der notwendigen Kraftstoffwende zu sehen und darüber hinaus auch den Hochlauf von Kraftstoffen nicht biogenen Ursprungs (RFNBO) wie grünstrombasierte E-Fuels voranzubringen.

## CHINAS GROSSER KLIMABLUFF

Während Deutschland Klimaschutz über industrielle Stärke stellt, geht China einen anderen Weg und stellt Wachstum in den Fokus. Wenngleich sich das Reich der Mitte gern als Vorreiter bei modernen Energietechnologien präsentiert, stützt es seinen Aufstieg zur Wirtschaftsmacht tatsächlich aber weiterhin auf herkömmliche Energieträger wie Kohle, Öl und Gas. Zwar wächst auch in China der Anteil erneuerbarer Energien, doch mit steigendem Energiebedarf nimmt zugleich der absolute Verbrauch fossiler Energieträger weiter zu. Rund 80 Prozent des gesamten Energieverbrauchs Chinas werden weiterhin fossil gedeckt. Der Ausbau ist entsprechend massiv: Laut einem gemeinsamen Bericht des finnischen Energieforschungszentrums CREA und der US-Daten-NGO GEM entfielen 2025 rund 90 Prozent der weltweit im Bau befindlichen Kohlekraftwerkskapazitäten auf China. Gleichzeitig treibt das Land seinen Kohlebergbau auf Rekordniveau, finanziert weltweit fossile Energieprojekte und baut auch die heimische Gasförderung massiv aus – inklusive Fracking. Die Logik dahinter ist kompromisslos: erst industrielle Macht sichern, dann Emissionen reduzieren. Während Europa seine Industrie mit hohen Energiepreisen, Klimavorgaben und wachsender Regulierung belastet, setzt China konsequent auf eine andere strategische Abfolge: Es stellt das Klima hinten an. Stattdessen sichert sich das Land mit billiger Energie zuerst jenen wirtschaftlichen Vorsprung, den Europa sehenden Auges verspielt.



## E-AUTOS FÜR POLIZEIDIENST UNTAUGLICH

Wenn es darauf ankommt, muss es ein Verbrenner sein – diese Erfahrung hat Österreichs Polizei gemacht. Um Klimavorgaben zu erfüllen, sollten Dienstfahrzeuge in der Alpenrepublik auf Elektroautos umgestellt werden. Doch im Einsatz erwiesen sich die Fahrzeuge während der zweijährigen Testphase als untauglich. Besonders disqualifizierten sich E-Autos durch Schwierigkeiten beim Laden: Zum einen mangelt es an Infrastruktur, zum anderen lassen sich im Polizeialltag entsprechende Zeitfenster nicht planen. Ging der Akku zur Neige, wurde also auf Verbrenner umgestiegen. Zudem kamen die getesteten Streifenwagen bei 160 km/h an Grenzen – für Verfolgungsfahrten ein klares Ausschlusskriterium. Weitere Mankos sind eine zu geringe Reichweite durch die zusätzliche Ausrüstung wie Funkanlagen oder Blaulichtbalken, unpraktische Bedienung über Touchscreens sowie Schwächen der Bremsen. Positiv bewertete das österreichische Innenministerium die Stromer lediglich abseits des eigentlichen Einsatzgeschehens: bei Botenfahrten.

Foto: Gettyimages



Die große Stärke flüssiger Energie: hohe Energiedichte, einfache Transportier- und Speicherbarkeit. Werden sie erneuerbar hergestellt, sparen sie auch CO<sub>2</sub>.



Wärmepumpen kommen in den Wärmemarkt, sind aber nicht für alle und nicht überall die sinnvollste Heizungsoption.



Green Fuels Ready kennzeichnet moderne Brennwertgeräte, die für synthetische Flüssiggas bis 100 Prozent technisch problemlos geeignet sind.

# KLIMASCHUTZ IM KELLER – TECHNOLOGIEOFFENER, FLEXIBLER, EINFACHER!

Foto: Gettyimages

**T**echnologieoffener, flexibler, einfacher: Mit der Ausgestaltung des Gebäudemodernisierungsgesetzes, das das Heizungsgesetz ablösen soll, entscheidet die Politik darüber, ob daraus ein tragfähiger Markt auch für den Hochlauf grüner Moleküle im Wärmemarkt entstehen kann – und ob diese Lösungen als weitere Optionen nachhaltig und wirkungsvoll zum Klimaschutz im Gebäudebestand, zum Beispiel in ländlichen Regionen, beitragen können. Wer heute über eine neue Heizung nachdenkt, entscheidet über hohe Summen, laufende Kosten und eine technische Lösung für viele Jahre. Genau diese Entscheidung wurde und wird vielerorts vertagt. Investitionen erscheinen hoch, die politische Linie wechselt, die

**21,7 Millionen**

Heizsysteme sind im Gebäudebestand installiert, davon basieren 86 Prozent auf Gas und flüssiger Energie.

Unsicherheit bleibt. Gleichzeitig steigt der Handlungsdruck, denn der Gebäudesektor soll seine CO<sub>2</sub>-Emissionen deutlich senken. Der größte Hebel liegt im Bestand – in Millionen Anlagen. Der Blick auf den Markt zeigt die Dimension: Rund 21 Millionen Wärmeerzeuger versorgen heute den Gebäudebestand – etwa 19 Millionen davon werden mit Gas und leichtem Heizöl betrieben. Und das wird wohl auch noch lange so bleiben. Im vergangenen Jahr wurden deutschlandweit gerade einmal rund 627.000 Heizungen installiert – deutlich weniger, als für eine beschleunigte Transformation erforderlich sind.

Die Verunsicherung ist im Alltag greifbar. Hubertus Bader erlebt sie täglich. Als geschäftsführender Gesellschafter der Nusser Mineralöl GmbH in Straubing

## GREEN FUELS READY: DIE ROLLE FLÜSSIGER ENERGIETRÄGER IM WÄRMEMARKT DER ZUKUNFT.

Mit dem Gebäudemodernisierungsgesetz soll das Heizungsgesetz aus der Zeit der Ampelkoalition abgeschafft werden. Grüne Moleküle – ob flüssig oder gasförmig – bieten ein enormes Klimaschutzpotenzial für den Wärmemarkt. Denn die CO<sub>2</sub>-Minderung kann für Millionen Heizungen über die effiziente Nutzung erneuerbarer Energieträger erfolgen – ganz ohne aufwendigen Technikwechsel.

spricht er mit Eigentümern und Unternehmen, die vor einer Entscheidung über eine neue Heizungsanlage stehen und sie immer wieder verschieben. „Die Kunden wollen vor allem zwei Dinge: bezahlbare Lösungen und Versorgungssicherheit“, konstatiert er.

### Regulierung trifft auf Investitionspraxis

Darin zeigt sich, wie Entscheidungen im Wärmemarkt tatsächlich getroffen werden: Verbraucher investieren dann, wenn Kosten abschätzbar sind und die Versorgung als gesichert gilt. Das 2023 unter der Ampelkoalition beschlossene Gebäudeenergiegesetz wollte den Heizungsmarkt vom anderen Ende her aufrollen: Neu eingebaute Gas- und Ölheizungen unterlagen sofort der Pflicht, den Wärmebedarf zu mindestens 65 Prozent

**60 Prozent**

der 19,7 Millionen Wohngebäude in Deutschland wurden bereits vor 1979 erbaut.

mit erneuerbaren Energien decken zu müssen. Es waren also auch neue Gas- und Ölheizungen zugelassen, allerdings verbunden mit einer sofortigen, ausgesprochen strengen Verpflichtung. Für viele Bestandsgebäude-Eigentümer bedeutete das einen tiefen Eingriff bei den Investitionen in Modernisierungen ihrer bewährten Heizungstechnik. Und weil Wärmenetzen und Wärmepumpen per se die Klimaneutralität eher zugestanden worden ist, lief es bei den Lösungsoptionen eben auch nur auf diese zwei Varianten hinaus. Damit verbunden allerdings: höhere Investitionen, höhere Lieferabhängigkeiten, offene Fragen und vor allem die bleibende Verunsicherung, wie gut ein politisch vorgegebener Technikwechselzwang fachlich für jede und jeden begründet ist. Das Ergebnis: Der Geräteabsatz insgesamt,

ob effiziente Brennertheizungen, Wärmepumpen, Hybridsysteme oder andere Techniken, blieb zum Teil weit hinter den Markterwartungen der Hersteller zurück, große technologieübergreifende Effizienzgewinne im Wärmemarkt blieben damit leider auf der Strecke.

Vor dem Hintergrund dieses Attentismus bei Heizungsmodernisierungen wurde das Gesetz im Februar 2026 von der aktuellen Bundesregierung wieder kassiert. An seine Stelle soll das Gebäudemodernisierungsgesetz (GMG) rücken, das den Wärmemarkt auf eine neue Grundlage stellt: Demnach dürfen auch Gas- und Ölheizungen weiter eingebaut werden, wenn sie mit anfangs moderaten, dann steigenden Anteilen CO<sub>2</sub>-neutraler Brennstoffe betrieben werden. Ab 2029 soll mit einem Mindestanteil von zehn Prozent gestartet werden, der schrittweise gemäß einer „Bio-Treppe“ weiter ansteigt. Der Transformationspfad verlagert sich damit wieder zu technologieoffeneren Wahlmöglichkeiten bei einer Heizungsmodernisierung, zu denen ganz sicher auch die Wärmepumpe gehört - aber eben nicht nur.

Entscheidend ist nun die konkrete Ausgestaltung dieses Kurses. Ein verlässlicher regulatorischer Rahmen gilt als zentrale Voraussetzung dafür, dass Unternehmen in den Hochlauf erneuerbarer Flüssigbrennstoffe und Gase investieren. „Das könnte insbesondere dann der Fall sein, wenn die Anforderungen an den zunehmenden Einsatz erneuerbarer Energieträger gemäß der Bio-Treppe im Falle des Einbaus neuer Gas- und Ölheizungen massenbilanziell jeweils auch über die ebenfalls geplante Grün-gas-/Grünöl-Quote erfüllbar sind“, betont Dirk Arne Kuhrt, Geschäftsführer Wärmemarkt beim Energiemittelstandsverband UNITL. „Viele Eigentümer kämen damit aus der komplizierten Rolle des Verpflichteten bei einer Heizungsmodernisierung heraus.“ Die neue Perspektive lautet dann nicht mehr, dass der Verbraucher seine bisherige jahrzehntelang bewährte Technologiewahl aufgeben muss und gesetzlich gewollt unbekanntes technisches Gelände zu betreten hat, sondern dass er mit einer modernisierten Heizung seiner Wahl effizienter auch zunehmend grüner werdende Energieträger nutzen kann, die dem Markt von Produzenten und Inverkehrbringern zur Verfügung gestellt werden.

**Green Fuels Ready bringt den Bestand in Bewegung**

Das Green Fuels Ready-Label, das sich auf vielen neuen Heizungsanlagen, Tanks und Komponenten findet, wurde von der Heizungsindustrie gemeinsam mit Akteuren aus dem Bereich Energieproduktion und Energiehandel entwickelt. Es schafft beim Verbraucher Transparenz darüber, welche Anlagen mit erneuerbaren flüssigen Energieträgern wie zum Beispiel biogenem HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) oder grünstrombasierten E-Fuels kompatibel sind - ganz gleich, ob beigemischt in herkömmlichem Heizöl oder in Reinform. Till Wodraschka, Portfoliomanager bei Bosch Home Comfort, beschreibt, was das im Alltag bedeutet: „Bestehende Wärmeerzeuger, die mit flüssigen Brennstoffen laufen und

nicht älter als 15 Jahre sind, können durchaus anteilig mit HVO betrieben werden - egal von welchem Hersteller.“ Für neue Geräte gilt das bereits umfassend: „Die jüngeren Geräte, die jetzt auf den Markt kommen, sind alle zu 100 Prozent Green Fuels Ready.“

Ein wachsender Teil des Anlagenbestands ist also heute schon kompatibel mit erneuerbaren flüssigen Energieträgern. Die CO<sub>2</sub>-Minderung erfolgt damit sofort im laufenden Betrieb. Wodraschka sieht darin eine realistische Option für viele Gebäude: Die Geräte existieren bereits. Entscheidend ist, dass die passenden Brennstoffe verfügbar sind und verlässlich in den Markt kommen. Gleichzeitig gewinnen hybride Heizlösungen an Bedeutung, bei denen bestehende Systeme mit zusätzlichen Komponenten ergänzt werden. „Wir haben hochmoderne Öl- und Gasbrennwertkessel, auf denen wir unsere Hybridbaukästen ausrollen können“, sagt Wodraschka. Modernisierung erfolgt damit schrittweise, angepasst an Gebäude und Investitionsspielräume.

**Das Potenzial im Markt ist groß**

Im Markt zeigt sich Bewegung. Energiehändler Hubertus Bader berichtet von einer wachsenden Nachfrage nach Green Fuels Ready-Technik - insbesondere im gewerblichen und industriellen Bereich. „Es gibt sehr viele Kunden, die bereits erneuerbare flüssige Energieträger einsetzen“, berichtet er. Vor allem dort, wo Gebäude nur mit hohem Aufwand umzurüsten sind, werde gezielt nach solchen Lösungen gesucht. Unternehmen nutzen HVO insbesondere dann, wenn CO<sub>2</sub>-Minderung kurzfristig erforderlich ist - etwa im Rahmen von Nachhaltigkeitsberichterstattung oder internen Klimazielen. „Der Kunde hat eine geringere Investition und kann trotzdem den nächsten Schritt gehen.“ Das gilt auch für private Verbraucher. „Letztlich brauchen wir Lösungen, die dem Bestand dienen“, sagt Bader. „Denn viele Endkunden können sich eine Umrüstung gar nicht leisten.“ Damit rückt die Preisfrage in den Mittelpunkt. „Werden CO<sub>2</sub>-Bepreisung und THG-Quote auf HVO nicht angewendet, sinkt der Preisunterschied zu fossilen Brennstoffen - HVO wird unmittelbar wettbewerbsfähig“, betont er. Strombasierte Lösungen wie die Wärmepumpe stoßen gerade in vielen älteren Gebäuden schnell an Grenzen: Hohe Vorlauftemperaturen, ungedämmte Gebäudehüllen und bestehende Heizkörper erschweren den effizienten Betrieb oder erfordern hohe Investitionen. Rund 60 Prozent der Wohngebäude sind älter als 45 Jahre - an diesem Umstand geht eine Strategie völlig vorbei, sie erreicht den Bestand auf absehbare Zeit nicht. Die bestehende Technik mit erneuerbaren Flüssigbrennstoffen weiter zu betreiben oder zu vergleichsweise überschaubaren Kosten zu erneuern, stellt für viele Verbraucher die attraktivere Lösung dar.

Es zeigt sich bereits heute, welches Potenzial im Markt steckt. In einzelnen Segmenten ist HVO preislich bereits mit den fossilen Referenzprodukten konkurrenzfähig. Die Nachfrage entsteht dann aus wirtschaftlichen Anrei-



**Hubertus Bader**, geschäftsführender Gesellschafter Nusser Mineralöl GmbH

„Die aktuelle Situation am Energiemarkt ist von großer Verunsicherung geprägt.“

Wichtig für einen vielseitigen Gebäudebestand: technologieoffene Rahmenbedingungen.

zen. Mit dem Hochlauf erneuerbarer flüssiger Energieträger verändert sich zudem die Struktur der Energieversorgung. Die Produktion wird geografisch breiter möglich, Lieferketten diversifizieren sich, die Abhängigkeit von einzelnen fossilen Importquellen wird reduziert. Doch diese Entwicklung bleibt so lange punktuell, wie der verbindliche öffnende Rahmen fehlt.

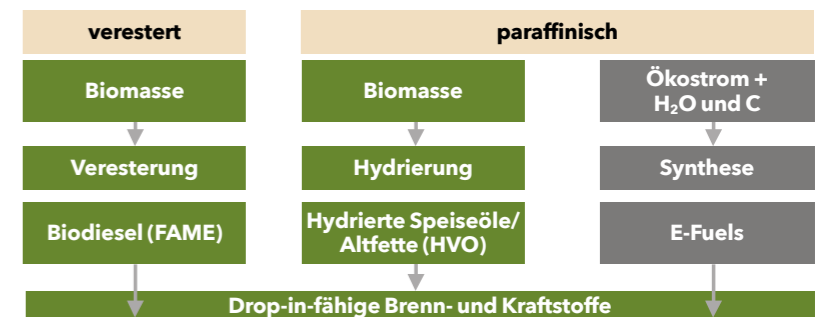
„Der Ball wird stärker zu den Raffinerien und Inverkehrbringern gehen“, beschreibt Hubertus Bader die praktische Umsetzung. Die Beimischung werde standardisiert in den Markt gebracht - „genauso wie bei B7“. Und dann erreicht der Anteil erneuerbarer Energieträger den Bestand automatisch. Aber ob dieses Potenzial gehoben wird, entscheidet sich jetzt - an der konkreten Ausgestaltung des zukünftigen Gebäudemodernisierungsgesetzes.

→ Für die Versorgung mit erneuerbaren Brennstoffen sind die flexiblen Logistikstrukturen bestens nutzbar.



**Herstellungspfade erneuerbarer Flüssigbrennstoffe**

Etablierte Herstellungspfade ermöglichen die zunehmende Bereitstellung von erneuerbaren Flüssigbrennstoffen im Wärmemarkt.



Grafiken: en2X

→ Die ideale Lösung für viele Fälle: effizienter Green Fuels-Einsatz in modernen Brennwert- oder Hybridheizungen.

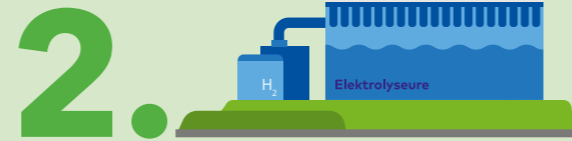


# LUFTFAHRT BRAUCHT STRASSE

**E-SAF FUNKTIONIERT WIRTSCHAFTLICH  
NUR ZUSAMMEN MIT DER PRODUKTION  
ANDERER KRAFTSTOFFE**



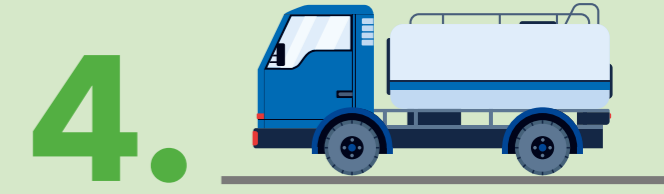
**1.** Ein wichtiger Rohstoff für E-SAF ist CO<sub>2</sub>, das entweder direkt aus der Luft (Direct Air Capture) oder aus Industrieabgasen stammt.



**2.** Im Elektrolyseur entsteht aus Wasser und Strom grüner Wasserstoff, der per Syntheseanlage mit CO<sub>2</sub> zu E-SAF weiterverarbeitet wird.



**3.** Bei der E-SAF-Produktion entstehen Koppelprodukte, etwa für den Straßenverkehr. Ihre Mitnutzung senkt die Kosten.



**4.** Der Tankwagen liefert E-SAF an den Flughafen, wo es mit konventionellem Kerosin gemischt wird.



**5.** Das Flugzeug kann direkt mit E-SAF-Kerosin als Drop-in-Kraftstoff betankt werden - ohne technische Anpassungen.

Auf fünfhundert Millionen Tonnen Kerosin wird der jährliche weltweite Bedarf im Jahr 2050 geschätzt. Heute sind es 300 bis 330 Millionen Tonnen. Und entsprechend hoch wäre künftig auch der Bedarf an Sustainable Aviation Fuels (SAF, erneuerbare Flugkraftstoffe), damit der Luftverkehr seine CO<sub>2</sub>-Emissionen weltweit deutlich reduzieren kann. In Europa kommt eine zusätzliche Dynamik hinzu: Hier wird der Einsatz nachhaltiger Kraftstoffe nicht dem Markt überlassen, sondern regulatorisch vorgegeben.

Die EU verpflichtet Anbieter von Flugkraftstoff (Kerosin) seit vergangenem Jahr dazu, den Anteil an SAF schrittweise zu erhöhen. Die Realität gibt das allerdings nicht her: Weltweit werden derzeit rund zwei Millionen Tonnen SAF produziert - weniger als ein Prozent des Treibstoffbedarfs der Branche. Selbst unter optimistischen Annahmen könnten bis 2050 gerade einmal 400 Millionen Tonnen erreicht werden. Das prognostiziert die Studie „Global Feedstock Assessment for SAF Production - Outlook to 2050“, die die International Air Transport Association (IATA) gemeinsam mit dem Beratungsunternehmen Worley im Herbst 2025 veröffentlicht hat. Sie analysiert erstmals systematisch, welche Rohstoffe, Technologien und politischen Rahmenbedingungen den Hochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe tatsächlich befeuern. Klar ist: Bei der regulativ verordneten Umstellung auf nachhaltige Kraftstoffe wird der Einsatz von strombasiertem synthetischen Kerosin (E-SAF) unumgänglich sein. Ab 2030 gilt in der EU eine Beimischungsquote von sechs Prozent SAF, wovon 1,2 Prozent als E-SAF genutzt werden müssen. Flüssige Energieträger bleiben in Sektoren, die sich nicht direkt elektrifizieren lassen, alternativlos.

**66%**

Um dieses Verhältnis wird der globale Bedarf an Flugkraftstoff bis zum Jahr 2050 steigen.

Werden strombasierte Kraftstoffe ausschließlich als Luftfahrtprodukt verstanden, bleibt deren Markt höchst ineffizient. Erneuerbare Treibstoffe würden damit quasi unbezahlbar - und das im von hoher Wettbewerbsintensität gekennzeichneten Luftverkehr, der auf steigende Kerosinpreise äußerst sensibel reagiert. Da Kerosin im internationalen Flugverkehr nicht besteuert wird, erhöhen steigende Kerosinpreise die Kosten für die Unternehmen sehr stark. In der Folge würden Luftfahrtunternehmen das Tanken in preisgünstigere Regionen verlagern.

Wie Agora Verkehrswende in „Defossilising aviation with e-SAF“ (2025) analysiert, steigt der adressierbare Absatz enorm, wenn auch Schifffahrt, Schwerlastverkehr oder industrielle Anwendungen in denselben Molekülmarkt integriert werden. Auch das Investitionsrisiko verteilt sich auf mehrere Nachfragesegmente, Wertschöpfungsketten werden stabiler, Finanzierungskosten sinken. „Erfolgreich ist Power-to-X nur als integriertes System aus Markt, Infrastruktur, Politik und Kapital“, macht auch Peter Müller-Baum vom VDMA im „Power-to-X-Barometer 2026: Status, Dynamik und Perspektiven des industriellen Markthochlaufs“ deutlich. Die Studie von EY-Parthenon und VDMA Power-to-X for

Applications führt 15 Faktoren aus, die die Realisierung von Power-to-X-Projekten begünstigen. Besonders der Straßenverkehr - einschließlich Pkw - kann für die Hochlaufphase eine entscheidende Rolle spielen. Mindestmengenquoten für erneuerbare Kraftstoffe für den Straßenverkehr können als Investitionssignal entscheidende Anreize liefern. Jedoch fokussiert die aktuelle EU-Regulierung eher den Einsatz im Flug- und Schiffsverkehr. Zumindest hat Deutschland mit seiner kürzlich erfolgten Quotenregulierung bis 2040 für strombasierte Kraftstoffe ein Signal nach Brüssel gegeben, dies gleichzutun. „Der Markthochlauf entscheidet sich an Investitionssicherheit, Nachfrage und Umsetzung, nicht an der Technologie“, sagt Müller-Baum. Neben Kerosin entstehen in Raffinerien automatisch Vorstufen für Diesel, Naphtha oder petrochemische Anwendungen. Diese sogenannten Koppelprodukte sind ein grundlegendes Merkmal der industriellen Kraftstoffproduktion. In der Folge ist es also höchst ineffizient, die Herstellung nachhaltiger Flugkraftstoffe auf einen einzelnen Verkehrsträger zu beschränken. Aus der Logik der Produktionspfade entsteht vielmehr ein Sortiment an Produkten, das automatisch mehrere Märkte gleichzeitig bedienen kann und auch muss, wenn die Vermarktung wirtschaftlich sein soll. „Alles was wir in Deutschland und der EU tun, beeinflusst weltweit den Markt, weil hier die größte Zahlungsbereitschaft für nachhaltige Projekte vermutet wird - unsere Regulierung wirkt global als Signalgeber“, sagt Dr. Jens Mathiak, Head of Sales für grünen Wasserstoff bei thysssenkrupp nucera. Die Studie von IATA und Worley zeigt, dass der Hochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe weniger an technologischen Möglichkeiten scheitert als an den Rahmenbedingungen der industriellen Skalierung. Rohstoffe,

Produktionspfade und Technologien sind grundsätzlich vorhanden. Maßgeblich für Investitionen sind nun vor allem Energiepreise, CO<sub>2</sub>-Quellen und regulatorische Vorgaben. Sie beeinflussen, in welchen Weltregionen neue Produktionskapazitäten entstehen. Der Hochlauf nachhaltiger Flugkraftstoffe hängt daher nicht nur von SAF-Quoten ab, sondern auch davon, ob sich ein breiter Markt für erneuerbare Kohlenwasserstoffe entwickeln kann, der über den Flugverkehr hinausdenkt und vor allem auch den Straßenverkehr integriert. Großanlagen sind technologisch komplex, kapitalintensiv und teuer. Sie arbeiten zu Beginn mit noch nicht vollständig standardisierten Prozessen und unterliegen deshalb hohen Finanzierungskosten. Für Investoren geht es also um die Amortisation in den nächsten Jahrzehnten. So entsteht ein strukturelles First-Mover-Dilemma: Wer früh investiert, trägt die Kosten der Lernkurve. Auch die Luftfahrt selbst verweist inzwischen auf diese strukturellen Hürden. Die IATA warnt vor regulatorischen Rahmenbedingungen, die stärker auf verpflichtende Mandate als auf investitionsfördernde Maßnahmen setzen. Der Abbau regulatorischer Hürden und die Schaffung von Nutzungs- und Investitionsanreizen können deshalb einen entscheidenden Beitrag leisten, dass Europa an diesem globalen Molekülmarkt partizipieren kann, da es selbst als Produktionsstandort für strombasierte Energieträger nicht die besten Bedingungen aufweist. Es wird darauf ankommen, Technologien europäischer Anlagenhersteller für erneuerbare Kraftstoffe global zum Einsatz zu bringen und Rahmenbedingungen zu schaffen, die den Kontinent als attraktiven Absatzmarkt für grüne Moleküle etablieren.



Noch steht die Quote: Ab 2030 sollen dem Flugbenzin in der EU 1,2 Prozent E-SAF zugemischt werden. Um dieses Ziel zu erreichen, ist der sofortige Produktionshochlauf nötig.



Foto: Prof. Dr. Justus Haucap

# FINGER WEG VON WEITEREN PREISREGULIERUNGEN

**PROFESSOR DR. JUSTUS HAUCAP,**

Jahrgang 1969, ist Direktor des Düsseldorfer Instituts für Wettbewerbsökonomie (DICE) an der Heinrich-Heine-Universität Düsseldorf. Der Volkswirt war von 2006 bis 2014 Mitglied der Monopolkommission der Bundesregierung, davon vier Jahre deren Vorsitzender (2008-2012).

Dass der Konflikt im Nahen Osten nicht spurlos an den deutschen Autofahrern vorbeigeht, ist aus ökonomischer Sicht alles andere als überraschend. Denn dass in Reaktion darauf die Benzin- und Dieselpreise sowohl im Großhandel als auch an den Tankstellen steigen, ist keinesfalls ein Marktversagen, wie einige Politikerinnen und Politiker offenbar meinen. Im Gegenteil: Genau das erwarten wir vom Markt – Preise reflektieren Knappheiten.

Bei lagerbaren Produkten wie Rohöl oder Diesel und Benzin reflektieren Preise nicht nur die aktuelle Verfügbarkeit, sondern zu einem gewissen Grad auch Erwartungen der Marktteilnehmer. Wenn sich Produkte morgen oder übermorgen zu höheren Preisen verkaufen lassen oder morgen oder übermorgen zu höheren Einkaufspreisen beschafft werden müssen, ergibt es für Unternehmen wenig Sinn, diese Produkte heute billig zu verkaufen. Das ist bei Mineralölprodukten nicht anders als auf anderen Märkten, etwa für Rohstoffe, Düngemittel oder Agrarprodukte. Dass in Zeiten besonders stark schwankender Ölpreise somit im Benzinpreis eine gewisse Risikoprämie enthalten ist, ist zunächst erst einmal Ausdruck eines Marktprozesses und nicht seines Versagens. Allerdings war nach Ausbruch des Konfliktes auch zu beobachten, dass die Preise für Diesel und Benzin im Großhandel und an den Tankstellen in Deutschland schneller gestiegen sind als im europäischen Ausland. Eine besonders schnelle Preisreaktion ist jedoch nicht etwa ein Zeichen dafür, dass ein Markt nicht funktioniert. Richtig ist das Gegenteil: Auf effizienten Märkten werden neue Informationen besonders schnell verarbeitet und in den Preisen reflektiert. Somit sollte eher das Gegenteil stutzig machen, wenn also Endkundenpreise an den Tankstellen nicht oder nur langsam auf steigende Rohölpreise reagieren. Nachdem die Politik jahrelang das Ziel verfolgt hat, das Autofahren – insbesondere mit Verbrennungsmotoren – durch Steuern und Abgaben möglichst zu verteuern, scheint vielen Politikerinnen und Politikern nun plötzlich das Wohl der Autofahrer besonders wichtig zu sein. Dass aber die aus Österreich übernommene Idee, Tankstellenpreise nur einmal am Tag um 12.00 Uhr mittags zu erhöhen, zwingend zu einer nachhaltigen Absenkung der Kraftstoffpreise führen würde, war von Anfang an zu bezweifeln. Denn nach Ausbruch

des Krieges hatte sich die Marge zwischen Tankstellenpreisen und Großhandelspreisen ohnehin kaum verändert. Höhere Margen waren, wenn überhaupt, eher im Großhandel zu beobachten. Somit setzt die 12-Uhr-Regel ohnehin am falschen Ende der Wertschöpfungskette an. Zudem ist auch die Uhrzeit um 12.00 Uhr mittags als Zeitpunkt für die mögliche Preiserhöhung nicht gut gewählt. Besser wäre ein Zeitpunkt in den Abendstunden, etwa um 20.00 Uhr, aus zwei Gründen: Erstens hatten viele Autofahrerinnen und Autofahrer bisher gelernt, dass es am günstigsten war, in den frühen Abendstunden (zwischen 18.00 Uhr und 20.00 Uhr) zu tanken. Diese müssen nun „umlernen“, da es nun immer zwischen 11.00 und 12.00 Uhr am günstigsten ist. Zweitens ist zu befürchten, dass mehr Tankstellen als bisher abends schließen, wenn sie die Preise für die Nacht nicht erhöhen können. Zugleich dürfte der Anreiz zur Preissenkung am Nachmittag geringer ausfallen, wenn man sich durch diese Preissenkungen die Marge in der Nacht „kaputtmacht“. Daher wäre ein Zeitpunkt am Abend für die tägliche Preiserhöhung besser gewesen. Da die 12-Uhr-Regel, wenig überraschend, nicht die politisch erwünschten Effekte erzielt, werden nun diverse Arten von Preisbremsen diskutiert. Im Grunde ist dies, um ganz deutlich zu sein, billiger Populismus. Von Preisbremsen ist dringend abzuraten. Der hohe Ölpreis ist offensichtlich Ausdruck bestehender wie auch befürchteter Knappheiten. Preisbremsen werden hingegen zu Knappheiten führen, in Teilen ist dies im Ausland schon zu beobachten. Vermutlich kommt dann als Nächstes die politische Zuteilung von Benzin und Diesel an bestimmte Wählerschichten durch Bezugsscheine oder Ähnliches. Wer sicherstellen will, dass wir auch in Zukunft genug Treibstoff haben, sollte die Finger vom Markt lassen, auch wenn das im verzweifelt anmutenden Kampf um die Gunst der Wähler schwerfallen mag.

# FEHLKALKULATION ELEKTROMOBILITÄT

## 60 MILLIARDEN EURO KOSTEN: DIE AUTOINDUSTRIE ZAHLT DEN PREIS FALSCHER ANNAHMEN.

Politik kann Märkte lenken – aber nicht ersetzen.

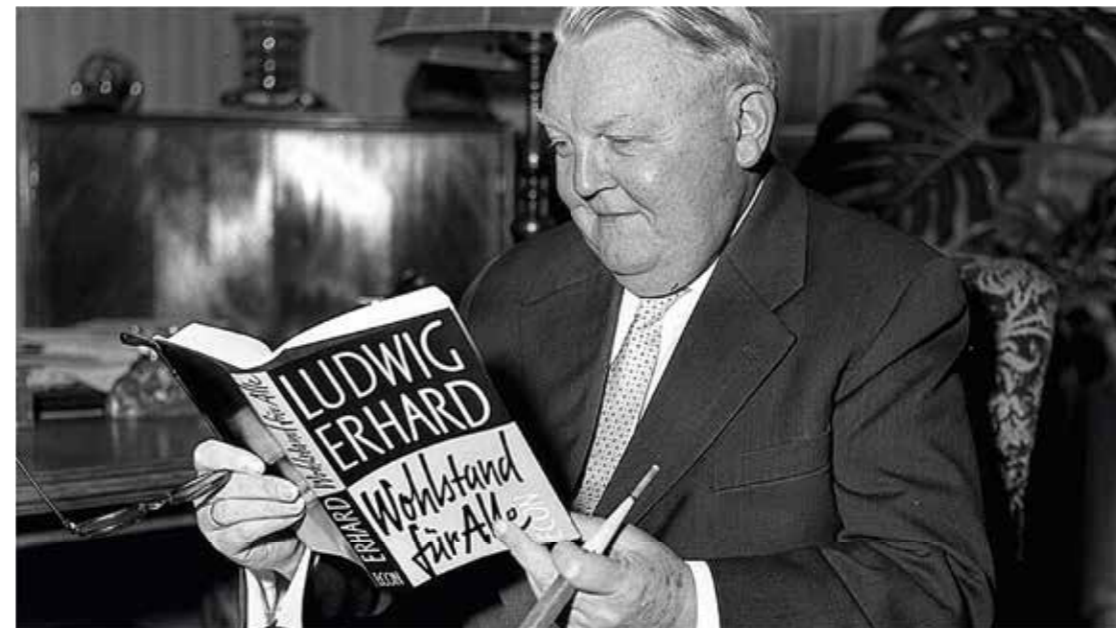
**SEK 0** — Fast 60 Milliarden Euro. So viel hat die Wette auf Elektromobilität die Autoindustrie bereits gekostet. Laut einer Analyse der Wirtschaftsberatung Ernst & Young (EY) brach der Gewinn der 19 größten Hersteller 2025 um 59 Prozent ein. Einzelnen Autobauern bescheinigt EY sogar eine potenziell existenzbedrohende Situation. Das ist mehr als eine konjunkturelle Schwächephase – es ist ein maßgeblich durch Regulatorik geprägtes strukturelles Problem: Viele Konzerne hatten ihre Investitionen auf wachsende Absatzmärkte und einen schnellen Hochlauf der E-Mobilität ausgerichtet. Tatsächlich zeigt sich: Marktwirtschaftliche Systeme entwickeln sich nicht auf politisch festgelegten Zielpfaden. Die EU hat – lange Zeit sekundiert von ihren Mitgliedsstaaten wie etwa Deutschland – diese Entwicklung maßgeblich regulatorisch vorgebracht. Vor

**SEK 40** — allem mit dem Versuch, regulatorisch einen „all electric“-Kurs mit der Brechstange durchzusetzen. Dieser verengte den technologischen Korridor und machte die Elektromobilität zur einzigen strategischen Option für die Fahrzeughersteller – unabhängig von der tatsächlichen Marktdynamik und den Wünschen der Autofahrer. Ludwig Erhard, als Wirtschaftsminister im Nachkriegsdeutschland Architekt der Sozialen Marktwirtschaft, verstand den Staat als Ordnungsmacht. Seine Aufgabe: Regeln setzen, Wettbewerb ermöglichen – der Staat als Schiedsrichter, aber nicht als Spielgestalter, der alle Züge auf dem Feld detailliert vorgibt. Erhard formulierte es so: „Wohlstand für alle und Wohlstand durch Wettbewerb gehören untrennbar zusammen: Das erste Postulat kennzeichnet das Ziel, das zweite den Weg, der zu diesem Ziel führt“.



# 60 Mrd. Euro

hat die erzwungene Umstellung auf E-Mobilität die Autokonzerne bereits gekostet.



↙ Mit seinem Verständnis für Soziale Marktwirtschaft hat Ludwig Erhard den Grundstein für Wohlstand im Nachkriegsdeutschland gelegt. Der läuft nun Gefahr, durch politische Regulierung verspielt zu werden.

Foto: Bundesregierung/Adrian

# UNSERE DREI GRUNDSÄTZE

---

Wir wollen, dass die deutschen, europäischen und weltweiten Klimaziele erreicht werden.

Nicht durch Verbote, Gebote und Mikro-management, sondern durch die Entfesselung aller wissenschaftlichen, technischen und wirtschaftlichen Potenziale.

Der diffamierungsfreie Diskurs über die besten Lösungswege ist dafür die wichtigste Voraussetzung. Für ihn setzen wir uns ein.

Mehr Informationen unter [clean-energy-forum.org](https://clean-energy-forum.org)