

Von der Leyen setzt auf billige E-Autos statt Verbrenner-Kehrtwende

Von Lukas Knigge, Janos Allenbach-Ammann und Manuel Berkel

Die Kommissionspräsidentin widersteht den Forderungen nach einer Aufweichung der Klimaziele. Neue Initiativen kündigte sie für bezahlbare E-Autos, die Stahlindustrie sowie die Energieinfrastruktur an.

Trotz des [wachsenden Drucks](#) aus Industrie und Politik hält Ursula von der Leyen am Verbrenner-Aus fest. In ihrer Rede zur Lage der EU betonte sie zwar die Technologieneutralität bei der anstehenden Überprüfung der CO₂-Flottengrenzwerte für 2035. Doch vorgreifen wollte sie dem nicht. Die [Flexibilität](#) bei den Flottenzielen für 2025 bis 2027 funktioniere, sagte die EU-Kommissionspräsidentin.

Autohersteller und Zulieferer hatten sich Zugeständnisse vor dem strategischen Dialog am Freitag erhofft. Sie blieben vorerst aus. Auch in den Generaldirektionen gebe es bislang keine Bestrebungen geben, das Zieljahr des Verbrenner-Aus aufzuheben, heißt es in informierten Kreisen. „Egal was passiert, die Zukunft ist elektrisch“, sagte von der Leyen. Wahrscheinlich ist jedoch, dass synthetische Kraftstoffe wie E-Fuels in dem [vorgezogenen Review](#) noch in diesem Jahr in die Flottenregulierung aufgenommen werden.

Von der Leyen kündigte an, mit der Industrie an einer Initiative für bezahlbare E-Autos zu arbeiten. Die Idee: ein europäischer elektrischer Kleinwagen, um den Markt nicht chinesischen Herstellern zu überlassen. Um günstigere Fahrzeuge produzieren zu können, brauche die Autoindustrie entsprechende Rahmenbedingungen, entgegnete VDA-Präsidentin Hildegard Müller. Strompreise, Arbeitskosten und Steuern seien in Deutschland und Europa zu hoch.

Von der Leyen will Leitmärkte in den Mittelpunkt der Industriepolitik stellen. Dafür sollen die im [Clean Industrial Deal](#) identifizierten Bremsen für die Industrie nun schnell beseitigt werden. „Investoren wollen sich auch darauf verlassen können, dass es eine Nachfrage nach sauberen europäischen Produkten gibt, wenn sie investieren.“

Das gelte insbesondere für Stahl. Globale Überkapazitäten erschwerten es der Stahlindustrie, in die Dekarbonisierung zu investieren, sagte von der Leyen. Neben einem Leitmarkt für grünen Stahl wird die Kommission deshalb ein neues langfristig angelegtes Handelsinstrument vorschlagen, das auf die auslaufenden [Stahl-Schutzmaßnahmen](#) folgen soll.

Die Leitmärkte sollen auch durch die öffentliche Beschaffung unterstützt werden. Wie schon in der [Binnenmarktstrategie](#) angekündigt, will die Kommission eine europäische Präferenz in der Beschaffung einführen. Die Kommission werde „bei der Vergabe öffentlicher Aufträge das Kriterium ‚Made in Europe‘ einführen“, sagte die

Kommissionspräsidentin. Am Dienstag hatte bereits das EU-Parlament einen [Initiativbericht](#) mit der Forderung nach einer europäischen Präferenz in der Vergabe mit großer Mehrheit angenommen. Der Kommissionsvorschlag wird im Frühjahr 2026 erwartet.

Die Binnenmarktintegration will von der Leyen mit einem Fahrplan voranbringen. Sie beklagte, dass die Hürden im gemeinsamen Markt mit Zöllen innerhalb der EU vergleichbar seien. Bisher gingen diese Bemühungen aber nur sehr langsam voran. Ein „Fahrplan für den Binnenmarkt bis 2028“ soll nun Abhilfe schaffen. Er soll überprüfbare Zwischenschritte bei sechs Politbereichen festlegen: Freier Kapitalverkehr, Dienstleistungen, Energiemarkt, Telekom, das [28. Regime](#) und die Grundfreiheit für Wissen und Innovation.

Den Binnenmarkt für Energie will von der Leyen mit „Energieautobahnen“ voranbringen. Für acht Engpässe in Europas Infrastruktur werde die Kommission Regierungen und Versorger zusammenbringen, um ungelöste Probleme anzupacken. Wie aus der Kommission zu hören ist, sind unter den acht Projekten auch Interkonnektoren in der Nordsee und Wasserstoffkorridore auf die Iberische Halbinsel und nach Nordafrika. Für die Anbindung des Baltikums an den europäischen Strommarkt hatte die Kommission bereits eine [Koordinatorin](#) nach der TEN-E-Verordnung eingesetzt.