

# Last-Minute-Einigung der Ampel

Lange gab es Streit um das Thema, nun findet die Bundesregierung spät einen Kompromiss zum Verbrenner-Aus.

VON GREGOR MAYNTZ  
UND JANA WOLF

**BERLIN** Wenn es nach Bundesumweltministerin Steffi Lemke geht, dann sollte am Ende eine Paketlösung stehen. Für die Grünen-Politikerin schien schon zu Beginn dieses langen Verhandlungstages klar zu sein, was darin stecken soll. „Wenn das Paket beinhaltet, was wir wollen, keine Autos, die CO<sub>2</sub> ausstoßen nach 2035, dann werden wir zustimmen“, sagte Lemke am Dienstagmorgen im ZDF, noch bevor die Beratungen mit ihren EU-Ministerkollegen im EU-Umweltrat in Luxemburg begonnen hatten. In den strittigen Verhandlungen ging es um ein EU-weites Aus für Verbrenner-Neuzulassungen ab 2035. Lemke ließ offen, wen sie mit diesem „wir“ meinte. Die gesamte Regierung konnte es nicht sein. Denn für ihren Kabinettskollegen Christian Lindner von der FDP war zu diesem Zeitpunkt die Sache keineswegs klar.

So meldete sich der Bundesfinanzminister am Dienstagmorgen postwendend zu Wort. Lindner nannte Lemkes Äußerungen „überraschend“, denn sie würden nicht den aktuellen Verabredungen entsprechen. „Verbrennungsmotoren mit CO<sub>2</sub>-freien Kraftstoffen sollen als Technologie auch nach 2035 in allen Fahrzeugen möglich sein“, betonte Lindner auf diversen Kanälen. Es stand Aussage gegen Aussage.

## Vorschlag aus Brüssel

Erst am frühen Dienstagabend dann der Durchbruch: Die Bundesregierung konnte sich während der laufenden Verhandlungen in Luxemburg einig. So unterstützt die Bundesregierung nun einen sich abzeichnenden Vorschlag des EU-Rates zu den Flottengrenzwerten als „Beitrag auf dem Weg zu einer klimaneutralen Mobilität“, wie ein Regierungssprecher mitteilte.

Demnach habe die EU-Kommission zugesagt, außerhalb des Systems der Flottengrenzwerte einen Vorschlag zu unterbreiten, wie nach



Wann kommt das Verbrenner-Aus? Laut einem möglichen Kompromiss könnten sie auch nach 2035 bleiben, wenn sie CO<sub>2</sub>-frei sind.

FOTO: DPA

2035 Fahrzeuge zugelassen werden könnten. Diese sollen dann „exklusiv“ mit klimaneutralen Kraftstoffen (E-Fuels) betrieben werden. Das beziehe sich nach dem gemeinsamen Verständnis der Bundesregierung auch auf Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

Konkret würde das bedeuten: Auch nach 2035 wäre die Neuzulassung von Verbrennermotoren zulässig, sofern diese kein klimaschädliches CO<sub>2</sub> ausstoßen. Mit der Einigung der Ampel waren die Verhandlungen auf EU-Ebene allerdings noch nicht abgeschlossen. Die finalen Entscheidungen waren bei Redaktionsschluss noch offen.

Trotz des offenkundigen Streits zwischen Grünen und FDP hatte es der Bundeskanzler am Dienstag so aussehen lassen, als sei sich die

Ampel vollkommen einig. Man wolle es möglich machen, „dass nach 2035 auch Pkw zugelassen werden können mit CO<sub>2</sub>-neutralen Technologien, mit E-Fuels“, sagte Olaf Scholz (SPD) beim Abschluss des G7-Gipfels in Elmau unter Verweis auf den Koalitionsvertrag. Man sei sich einig, geschlossen zu handeln, sagte der Kanzler.

## „Technologiefrage entschieden“

Die Denkfabrik Agora Verkehrswende wandte sich gegen die Position, CO<sub>2</sub>-neutrale Verbrenner auch nach 2035 zuzulassen, worauf sich die Bundesregierung schließlich verständigte. „Für Pkw ist die Technologiefrage längst entschieden – und zwar für Elektromobilität“, sagte deren Direktor Christian Hochfeld

unserer Zeitung. Synthetische Kraftstoffe würden auf lange Zeit sehr knapp und sehr teuer sein. Grüner Wasserstoff und die darauf aufbauenden Produkte sollten nur dort eingesetzt werden, wo es keine direktelektrischen Alternativen gebe.

In Luxemburg zeichnete sich im Laufe des Tages eine Paketlösung mit anderen Bestandteile des EU-Klimapakets ab. So hat Deutschland seine Probleme mit dem Klimasozialfonds. Wirtschaftsminister Robert Habeck (Grüne), ebenso in Luxemburg dabei, signalisierte zwar Anerkennung für die große soziale Herausforderung, die mit dem Klimapakete in einer Reihe von Ländern einhergehe. Zugleich dürften Möglichkeiten im eigenen Land nicht abgeschnitten werden.

Dahinter verbirgt sich deutscher

Widerstand gegen ein Konzept, ab 2025 mehr als 70 Milliarden Euro in einen Fonds zu stecken, der vor allem ärmere Länder in der Mitte und im Osten Europas bei der CO<sub>2</sub>-Verteuerung und deren Auswirkungen entlasten soll. Deutschland steht hier auf der Bremse, will einen späteren Start des Fonds und eine deutlich geringere Dimensionierung von weniger als einem Drittel des geplanten Volumens. Frankreich bemühte sich um einen Kompromissvorschlag, der zunächst jedoch zu wenig Unterstützung fand, um eine qualifizierte Mehrheit für das Klimapakete zustande zu bringen. „Die Einigung wird schwierig, aber möglich sein“, sagte Habeck. Allerdings hatte er sich, wie Lemke, auf einen langen Tag und eine kurze Nacht in Luxemburg eingerichtet.

## Pleitewelle bleibt aus

Deutschlands Unternehmen erweisen sich als robust.

**NEUSS** Der Ukraine-Krieg und seine wirtschaftlichen Folgen stellen die Unternehmen in Deutschland vor große Herausforderungen. Dennoch ist eine Pleitewelle ausgeblieben. Die Zahl der Unternehmensinsolvenzen war im ersten Halbjahr sogar rückläufig, wie die Wirtschaftsankunft Creditreform am Dienstag berichtete. Allerdings befürchten die Experten angesichts der schwierigen konjunkturellen Rahmenbedingungen in der zweiten Hälfte eine Trendumkehr.

Insgesamt stellten zwischen Januar und Juni laut Creditreform 7300 Unternehmens Insolvenzanträge und damit 2,8 Prozent weniger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. „Trotz über zwei Jahren Corona und der zuletzt massiven Kostenexplosion gibt es keinen Anstieg bei den Insolvenzen“, berichtete der Leiter der Creditreform-Wirtschaftsforschung, Patrik-Ludwig Hantzsch. Allerdings hätten die Belastungen durch den Ukraine-Krieg und die steigenden Energiepreise wohl auch noch nicht mit voller Wucht auf das Insolvenzgeschehen in Deutschland durchgeschlagen. Eine dramatische Pleitewelle sei aber auch im zweiten Halbjahr nicht zu erwarten.

Erste Auswirkungen der Verwerfungen seien in Teilen der Unternehmenslandschaft bereits zu erkennen, betonte die Wirtschaftsankunft. Bei Großunternehmen mit mehr als 50 Millionen Euro Umsatz habe sich die Zahl der Insolvenzen gegenüber dem Vorjahr verdoppelt. Prominente Beispiele seien die MV-Werften und die Modedette Orsay.

Außerdem gebe es viele Insolvenzen von Selbstständigen, die meist ein vereinfachtes Insolvenzverfahren durchliefen und deshalb nicht als Unternehmensinsolvenzen gezählt würden. „Für viele Kleinunternehmer und Freiberufler waren die Rahmenbedingungen in der Corona-Zeit denkbar schlecht“, meinte Hantzsch.

## Junge Firmen eher insolvent

Auffällig ist auch, dass die insolventen Unternehmen im ersten Halbjahr deutlich jünger als in früheren Jahren waren. Fast ein Viertel war höchstens vier Jahre auf dem Markt. „Diese Entwicklung ist neu“, sagte Hantzsch. In den Vorjahren seien die Insolvenzkandidaten immer älter geworden. Offenbar hätten Corona-Lockdowns und die immer wieder gestörten Lieferketten den jungen Firmen besonders zugesetzt. Rund 68.000 Beschäftigte waren laut Creditreform im ersten Halbjahr von der Insolvenz ihres Arbeitgebers betroffen, 8000 weniger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die Schäden für die Gläubiger summierten sich auf rund 19 Milliarden Euro.

Mit der Sorge über die künftige Insolvenzentwicklung steht Creditreform nicht allein. Der Kreditversicherer Allianz Trade hatte vor wenigen Wochen prognostiziert, dass die Zahl der Unternehmensinsolvenzen in Deutschland bereits in diesem Jahr um vier Prozent zunehmen könnte. Für das kommende Jahr rechnen die Experten mit einem Plus von zehn Prozent. (dpa)

## Und Spahn plädiert für Kernenergie

Beim Kongress in Aachen fordert er, das beschlossene Laufzeitende 2022 aufzuheben.

VON CHRISTOPH PAULI

**AACHEN** Am Dienstagmorgen hätte Volker Wissing in Aachen auf einer Bühne stehen sollen. Der Verkehrsminister scheiterte indes am Luftverkehr. Weil einige Flüge storniert wurden, wäre der FDP-Mann nicht mehr rechtzeitig in Berlin bei Anstussterminen gewesen. Wissing ist aber auch Bundesminister für Digitales, und so erschien er den Kongressteilnehmern kurzfristig auf einem riesigen Bildschirm. „neuland“ heißt der hochkarätig besetzte Kongress, der in Aachen im Liebig, in einer alten Diskothek stattfindet. Der Kongress wurde vor ein paar Jahren gegründet, um eine mögliche Bewerbung für die Olympischen und Paralympischen Spiele 2032 zwischen Rhein und Ruhr voranzutreiben. Die Wettkämpfe sind inzwischen nach Australien vergeben, es bleiben aber die nachhaltigen Mobilitätskonzepte, die bei einer möglichen Olympiabewerbung dem Bundesland einen gewaltigen digitalen Schub geben könnten.

„neuland“ beschäftigt sich mit solchen Ideen, sagt RWTH-Professor Günther Schuh, einer der Gastgeber. Vor Ort werfen Entscheider aus Politik und Wirtschaft immer wieder Spots auf eine neue Welt. Die Zukunftswerkstatt ist in diesem Jahr aber auch ein Gegenwartslabor. Putins Krieg und die daraus resultierenden Engpässe am Gasmarkt führen auch dazu, dass eine alte Debatte noch einmal aus der Aservatenkammer geholt wird. Jens Spahn, der inzwischen als stellvertretende Fraktionsvorsitzender der



Kontra und pro: RWE-Boss Markus Krebber (links) hält nichts von dem Vorschlag Jens Spahns (Mitte neben Moderator Ulrich Reitz), die Laufzeit von Atomkraftwerken zu verlängern.

FOTO: #NEULAND

CDU/CSU im Bundestag die Themen Wirtschaft und Energie betret, nutzte das Forum, um sich für die weitere Nutzung von Kernkraftwerken auszusprechen: nicht generell, sondern situativ angesichts drohender kalter Wohnzimmer. Ende des Jahres sollen die drei letzten Kernkraftwerke abgeschaltet werden, das ist seit langem beschlossen. „Mir leuchtet nicht ein, dass sie nur bis zum 31. Dezember 2022 sicher sein sollen, nicht aber noch am 1. Januar 2023“, hält der CDU-Mann dagegen.

Angesichts der Notlage verstehe er nicht, dass der grüne Wirtschaftsminister Habeck lieber mehr Kohlekraftwerke länger laufen lasse als CO<sub>2</sub>-neutrale Kernkraftwerke, sagt Spahn. Auf dem Podium in Aachen saß Spahn an diesem Morgen RWE-Chef Markus Krebber gegenüber, dessen Unternehmen eines dieser Atomkraftwerke betreibt. Der Wirtschaftswissenschaftler schüttelt bei

Spahns Ausforderung mit dem Kopf. Er hält dessen Impuls für rückwärtsgerichtet. Schon die rechtlichen Hürden für den Weiterbetrieb seien sehr hoch, „mit absehbaren Klagen“. Und auch die benötigten passgenauen Brennelemente ließen sich nicht einfach einkaufen. „Wir sollten uns um die Sachen kümmern, die wirklich die Probleme lösen. Gasinfrastruktur aufbauen, Gas sparen“, sagt der RWE-Boss.

Krebber will lieber die Energiewende beschleunigen und nicht an alten Technologien festhalten. Die Ausgangslage beschreibt der Manager als kompliziert, weil über Jahre die Abhängigkeit primär von einem einzelnen Lieferanten ebenso akzeptiert wurde wie die fehlende Infrastruktur für alternative Energiequellen wie zum Beispiel Flüssigerdgas-Terminals. Solche Kritik lässt sich leicht auch an die letzte Bundesregierung adressieren.

## KURZ NOTIERT

### Michelin will sich aus Russland zurückziehen

**CLERMONT-FERRAND** Der französische Reifenhersteller Michelin will sich angesichts des Kriegs gegen die Ukraine bis zum Jahresende vollständig aus Russland zurückziehen. Alle Aktivitäten dort sollten übergeben werden, hieß es in einer Mitteilung des Konzerns mit Sitz im französischen Clermont-Ferrand vom Dienstag. Es werde überlegt, Administration, Verkauf und den Industriebetrieb an das aktuelle örtliche Management in Russland zu übertragen. Michelin hatte seine Geschäfte in Russland sowie den Export dorthin Mitte März ausgesetzt. Es sei nun technisch nicht möglich, die Produktion wieder aufzunehmen, hieß es vom Unternehmen, vor allem wegen Problemen in der Lieferkette. (dpa)

### Corona: Adler zahlt Staatshilfen zurück

**HAIBACH** Die Textilkette Adler Modemärkte will in den kommenden Tagen die übrigen fünf Millionen Euro aus dem Wirtschaftsstabilisierungsfonds (WSF) zurückzahlen. Das teilte das Unternehmen am Dienstag mit. Insgesamt hatte der im Rahmen der Corona-Krise gewährte Kredit zehn Millionen Euro betragen. Die restliche Summe war nach Unternehmensangaben bereits im vergangenen Jahr und im Frühjahr dieses Jahres bezahlt worden. Die Textilkette hatte im Januar 2021 pandemiebedingt Insolvenz in Eigenverantwortung angemeldet und war später vom Berliner Mischkonzern Zeitfracht übernommen worden. Von Anfang Juli bis Ende August lief ein Insolvenzverfahren, jetzt sei man wieder auf wirtschaftlich stabilem Kurs, hieß es. (dpa)

### VW: Siemens stößt zu Ladenetz-Projekt

**WOLFSBURG/MÜNCHEN** Siemens steigt in das nordamerikanische Schnellladenet-Projekt Electrify America des Volkswagen-Konzerns ein. Zusammen wollen die Partner 450 Millionen Dollar (426 Mio Euro) in den Ausbau der Ladeinfrastruktur für E-Autos in den USA und in Kanada stecken, wie sie am Dienstag angekündigt. Der Münchner Elektrokonzern soll in diesem Zusammenhang auch eine Kapitalbeteiligung an der Tochterfirma des US-Ablegers von VW sowie einen Sitz in deren Verwaltungsrat bekommen. „Ziel ist es, die Ladeinfrastruktur von Electrify America bis 2026 mehr als zu verdoppeln und auf 1800 Standorte und 10 000 Schnelllader zu erweitern“, erklärte VW-Technikvorstand Thomas Schmall. (dpa)

### Reiserecht: BGH berät ersten Corona-Fall

**KARLSRUHE** Der Bundesgerichtshof (BGH) prüft, unter welchen Bedingungen Kunden eine Pauschalreise bei Ausbruch von Corona kostenfrei stornieren konnten. Eine Entscheidung soll am 2. August verkündet werden, wie die Karlsruher Richterinnen und Richter am Dienstag nach weiteren Beratungen im Anschluss an die Verhandlung mitteilten. Ursprünglich hatten sie die Entscheidung gleich für den Nachmittag angekündigt.

Es ist der erste Corona-Fall im Reiserecht, der die obersten Zivilrichter erreicht hat. Der Kläger hatte bei einem Münchner Veranstalter für mehr als 6000 Euro eine Japanreise gebucht, die im April 2020 stattfinden sollte. Am 1. März trat er wegen der sich zuspitzenden Lage von der Reise zurück und bezahlte vertragsgemäß 25 Prozent Stornokosten, knapp 1540 Euro. Ende März erging für Japan ein Einreiseverbot. Deshalb will der Mann das Geld zurück.

Weil es für Pauschalreisen auf europäischer Ebene einheitliche Regeln gibt, ist allerdings unklar, ob die deutschen Richter den Fall allein entscheiden können. (dpa)