ECONSTOR
Make Your Publications Visible.

A Service of

ZBW Leibniz-Informationszentrum Wirtschaft
Leibniz Information Centre for Economics

Knie, Andreas

Book Part — Published Version

Das "Verbrenner-Aus" ist konsequent und notwendig

Provided in Cooperation with:
WZB Berlin Social Science Center

Suggested Citation: Knie, Andreas (2025) : Das "Verbrenner-Aus" ist konsequent und notwendig, In: Bundeszentrale für politische Bildung (Ed.): Dossier Klimawandel, Bundeszentrale für politische Bildung, Bonn, https://www.bpb.de/themen/klimawandel/dossier-klimawandel/559861/das-verbrenner-aus-ist-konsequent-und-notwendig/

This Version is available at:
https://hdl.handle.net/10419/335697

Standard-Nutzungsbedingungen:

Die Dokumente auf EconStor dürfen zu eigenen wissenschaftlichen Zwecken und zum Privatgebrauch gespeichert und kopiert werden.

Sie dürfen die Dokumente nicht für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, öffentlich zugänglich machen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Sofern die Verfasser die Dokumente unter Open-Content-Lizenzen (insbesondere CC-Lizenzen) zur Verfügung gestellt haben sollten, gelten abweichend von diesen Nutzungsbedingungen die in der dort genannten Lizenz gewährten Nutzungsrechte.

Terms of use:

Documents in EconStor may be saved and copied for your personal and scholarly purposes.

You are not to copy documents for public or commercial purposes, to exhibit the documents publicly, to make them publicly available on the internet, or to distribute or otherwise use the documents in public.

If the documents have been made available under an Open Content Licence (especially Creative Commons Licences), you may exercise further usage rights as specified in the indicated licence.


https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/

WWW.ECONSTOR.EU

Mitglied der Leibniz-Gemeinschaft

„Verbrenner-Aus 2035“

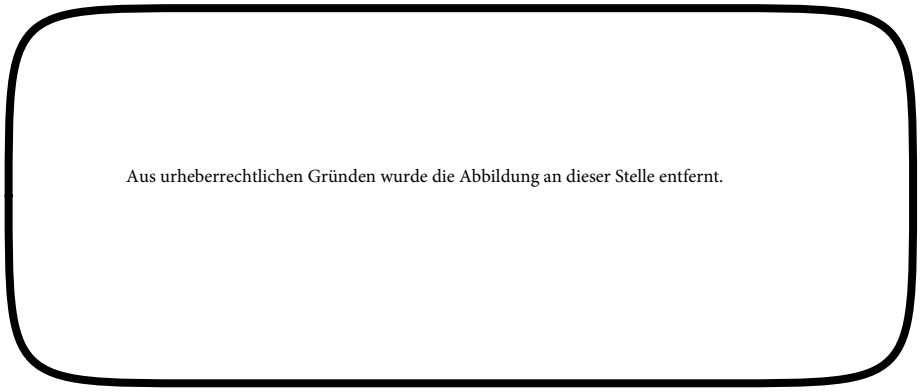
Standpunkt von Andreas Knie

Das „Verbrenner-Aus“ ist konsequent und notwendig

Andreas Knie
03.03.2025 / 4 Minuten zu lesen

Die Treibhausgase müssen beim Verkehr sinken, wenn die Klimaziele erreicht werden sollen. Ohne politische Vorgaben sind keine Fortschritte zu erwarten, sagt Mobilitätsforscher Andreas Knie.





In der Europäischen Union dürfen neuzugelassene Fahrzeuge ab 2035 kein CO_2 mehr ausstoßen. Die Vorgabe zielt unter anderem auf den Übergang zu E-Mobilität ab. (© picture-alliance, SZ Photo | Florian Peljak)

? Das „Verbrenner-Aus“ im Überblick

- Ab 2035 dürfen neuzugelassene Fahrzeuge in der Europäischen Union (EU) kein CO_2 mehr ausstoßen. Das sogenannte „Verbrenner-Aus 2035“ ist Teil eines EU-Maßnahmepakets (↗ „Fit for 55“ [Link: https://www.consilium.europa.eu/de/policies/fit-for-55/]), das 2021 beschlossen wurde. Darin sind mehrere Flottenziele festgehalten, also CO_2-Limits, die Hersteller für den Auto-Verkauf in der EU einhalten müssen.

- Die EU-Vorgabe zielt auf den Übergang von Benzin und Diesel, zu etwa E-Mobilität und Kraftstoffen aus erneuerbaren Quellen (E-Fuels) ab. Letztere können mit Verbrennungsmotoren laufen und wurden durch Nachforderungen Deutschlands – insbesondere durch das FDP-geführte Verkehrsministerium (2021-2024) – in die Richtlinie aufgenommen.

- Kritik am „Verbrenner-Aus“ entfacht sich unter anderem an der noch nicht flächendeckenden Ladeinfrastruktur für E-Mobilität. Außerdem werden E-Fuels als Schlupfloch für Verbrennermotoren bemängelt.

- Laut ↗ Klimaschutzgesetz [Link: https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/] soll Deutschland bis 2045 die Treibhausgasneutralität erreichen. Der Verkehr ist noch immer einer der größte Verursacher von Treibhausgasen: 2023 machte der Verkehrssektor rund 22 Prozent der Gesamtemissionen aus. Der Großteil stammt aus der Diesel- und Benzinverbrennung im Straßenverkehr.

- Viele Expertinnen und Experten drängen auf einen konsequenteren Klimaschutz im Verkehrssektor. Die sogenannte Verkehrs- bzw. Mobilitätswende zielt darauf ab, den Verkehrssektor nachhaltiger zu gestalten, CO_2-Emissionen zu reduzieren und die Luftqualität zu verbessern.

- Maßnahmen wie das Deutschlandticket für den Nahverkehr, ein Tempolimit oder das bereits beschlossene „Verbrenner-Aus“ werden fortlaufend in Gesellschaft und Politik kontrovers diskutiert.

- Weitere Hintergründe zu den Herausforderungen einer Verkehrswende, finden Sie hier. [Link: https://www.bpb.de/themen/klimawandel/dossier-klimawandel/516500/nachhaltige-mobilitaet/]

Deutschland wird seine Klimaziele wohl nicht erreichen – unter anderem wegen des Verkehrssektors. Die EU hat ein Klimaprogramm beschlossen, das den Ausstoß von Treibhausgasen bis 2030 um mindestens 55 Prozent gegenüber dem Referenzjahr 1990 reduzieren soll (↗ „Fit for 55“ [Link: https://www.consilium.europa.eu/de/policies/fit-for-55/]). Die deutsche Bundesregierung hat diese Ziele im ↗ Klimaschutzgesetz [Link: https://www.gesetze-im-internet.de/ksg/] auch ins nationale Recht übernommen. Bereits im März 2021 wurde die Bundesregierung von dem Bundesverfassungsgericht zu einer noch schärferen Gangart aufgefordert. Das Gericht begründete dies mit einem fehlenden Umsetzungswillen in der Klimapolitik, der die Menschenrechte zukünftiger Generationen dramatisch einschränken wird.

Damit ist die Ausgangslage klar: Die Treibhausgase müssen auch beim Verkehr sinken. Dazu wird immer wieder der Begriff „Verkehrswende“ verwendet. Gemeint ist eine Veränderung des Nutzungsverhalten hin zu mehr öffentlichem Personenfern- und Nahverkehr, doch bleibt das Ergebnis bislang unbefriedigend. Zwar hat sich beim Fliegen einiges getan, beispielsweise gibt es deutlich weniger Inlandsflüge. Auch bei internationalen Verbindungen wurden bislang nur etwa 80 Prozent der Passagierbewegungen von vor der Corona-Pandemie erreicht, die zwischen Anfang 2020 und Mai 2023 den Flugverkehr drastisch einschränkte. Im öffentlichen Personenverkehr ist das Passagieraufkommen aus der Zeit vor Corona jedoch noch nicht wieder erreicht. Beim motorisierten Individualverkehr – also PKW, Motorräder und Mopeds – sinken die gefahrenen Kilometer nach den Erhebungen des Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt) seit 2016 zwar um rund ein Prozent pro Jahr. Dennoch bleibt der Autoverkehr mit über 60 Prozent der Verkehrsleistungen in Deutschland das Maß der Dinge.

Batterieelektrische Antriebe sind die einzige realistische Chance

Wenn eine deutliche Reduzierung der Treibhausgase ein politisches Ziel bleiben soll, kann dies nur über die Ablösung fossiler Brennstoffe erreicht werden. Hierzu stellen batterieelektrische Antriebe die einzige realistische Chance für eine rasche Umsetzung in den nächsten Jahrzehnten dar. Wenn es gelänge, in Deutschland bis 2030 rund 15 Millionen E-Fahrzeuge in den Betrieb zu bringen, die Verbrennungsmotoren ersetzen, und zudem ein erheblicher Anteil des Verkehrs auf den Öffentlichen zu verlagern, könnten die Klimaziele der Bundesregierung in dem Bereich noch erreicht werden. Denn der direkte Vergleich zwischen Diesel- und Benzinmotoren und dem E-Antrieb fällt selbst beim aktuellen Strommix[1] eindeutig aus, wie das Umweltbundesamt im letzten Jahr erneut festgestellt hat: Über den gesamten Lebenszyklus betrachtet, sind E-Autos deutlich klimafreundlicher als Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren.

E-Autos sind ein Produkt für Besserverdienende

So jedenfalls die Theorie. Der Anteil der E-Fahrzeuge in Deutschland (inklusive der Plug-In Hybride[2]) lag Ende 2024 jedoch bei weniger als fünf Prozent des gesamten Kfz-Bestands und bei den Neuzulassungen nur bei rund 14 Prozent. Dafür gibt es mehrere Gründe: E-Fahrzeuge erfordern einen Wechsel in den Benutzungsroutinen. Das Beladen braucht noch mehr Zeit und ist mühsamer als man es von den Tankstellen gewohnt ist. Die angebotenen Modelle sind nach wie vor rund 20 bis 25 Prozent teurer als vergleichbare Verbrennungsfahrzeuge und immer noch mehr im Oberklassensegment platziert. Nach dem Ende der Kaufprämie haben sich die Neuzulassungen nahezu halbiert.

E-Autos bleiben in Deutschland ein Produkt für Besserverdienende. Es ist allerdings damit zu rechnen, dass durch Angebote chinesischer Hersteller ab 2025 auch für den privaten Kaufmarkt Modelle unter einem Preis von 25.000 EUR angeboten werden. Zu bedenken ist, dass der private Kaufmarkt in Deutschland nur noch rund ein Drittel ausmacht – der Löwenanteil entfällt auf gewerbliche Zulassungen, also Dienstwagen, Händlerfahrzeuge und Mietautos. Bei diesen Flottengeschäften konzentrieren sich die deutschen Hersteller auf den Absatz von Verbrennerfahrzeugen, weil hier höhere Renditen realisiert werden.

Es braucht klare und eindeutige Signale

Die Bundesministerien für Wirtschaft und Verkehr haben innerhalb der „Ampel“- Regierung keine wirksamen Maßnahmen zur Verbreitung der E-Mobilität entwickeln können. Stattdessen wurden so genannte „E-Fuels“ (synthetische Kraftstoffe auf Basis regenerativer Energien) ins Spiel gebracht, obwohl in Fachkreisen weitestgehend Einigkeit besteht, dass diese aufgrund ausreichender Mengen an regenerativem Strom auf absehbare Zeit keine breite Anwendung finden werden.

Angesichts der Klimaziele und der zögernden Haltung von Industrie und der deutschen Politik braucht es klare und eindeutige Signale, an denen sich alle Marktteilnehmenden orientieren können. Die im April 2019 verabschiedeten CO_2-Flottengrenzwerte sehen für Pkw ab 2025 nur noch 95 Gramm pro Kilometer[3] vor und setzen die Hersteller mit drohenden Strafzahlungen unter enormen Druck, die bestehende Verbrennungsmotorentechnologie anzupassen. Der technische Aufwand dazu ist aber extrem hoch und teuer und es besteht die Gefahr, dass die Abgasnachbehandlung nicht durchgängig funktioniert wie es der immer noch nicht überstandene „Dieselskandal“[4] gezeigt hat.

Insofern ist der Beschluss der EU, ab 2035 keine Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotoren mehr zuzulassen, konsequent. Damit könnten für alle Hersteller gleichermaßen die Türen für eine Innovationsoffensive geöffnet werden. So wie in der Vergangenheit: Es gäbe kein bleifreies Benzin, keinen Sicherheitsgurt und keinen Katalysator ohne politische Rahmenbedingungen. Die Geschichte des Automobils zeigt, dass ohne politische Vorgaben kein Fortschritt zu erwarten ist.

Fußnoten

[1] Stromeinspeisung in 2024: 57,4 Prozent Erneuerbare Energieträger, 42,6 Prozent Konventionelle Energieträger.

[2] Ein Plug-In Hybrid Fahrzeug verfügt sowohl über einen Verbrennungsmotor, als auch eine Antriebsbatterie, die über ein Kabel am Stromnetz aufgeladen werden können.

[3] In 2024 lagen die durchschnittlichen CO_2-Emissionen von neu zugelassenen PKW in Deutschland bei 119,8 g/km. Im Vorjahr lagen diese bei 114,9 g/km ↗ (KBA 2025)

[4] Als Diesel- oder Abgasskandal wird die Manipulation von Abgaswerten von Diesel-Motoren durch eine illegale Abschalteinrichtung in der Motorsteuerung bezeichnet. Bekannt wurde der Skandal 2015 zunächst bei Volkswagen, betraf aber auch weitere Autohersteller.

[Link: https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de]

Dieser Text ist unter der Creative Commons Lizenz "CC BY-NC-ND 4.0 - Namensnennung - Nicht kommerziell - Keine Bearbeitungen 4.0 International" [Link: https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.de] veröffentlicht. Autor/-in: Andreas Knie für bpb.de

Sie dürfen den Text unter Nennung der Lizenz CC BY-NC-ND 4.0 und des/der Autors/-in teilen. Urheberrechtliche Angaben zu Bildern / Grafiken / Videos finden sich direkt bei den Abbildungen.
Sie wollen einen Inhalt von bpb.de nutzen? [Link: https://www.bpb.de/die-bpb/faq/184955/nutzungsrechte/]