

## FAQ „Verbrenner-Aus 2035 und Elektromobilität“

Ab 2035 dürfen in der EU keine neuen Pkw mit Benzin- oder Dieselmotor mehr zugelassen werden – ein Meilenstein für den Klimaschutz und zugleich eine große Veränderung für Verbraucher\*innen, Industrie und Politik. Manche Menschen sorgen sich um die Zukunft ihres Autos und fragen sich: Was bedeutet das für mein Auto? Reicht die Ladeinfrastruktur? Sind E-Autos wirklich klimafreundlicher? Und welche Rolle spielen Wasserstoff und E-Fuels künftig?

Das Öko-Institut hat die wichtigsten Fragen und Antworten in einem kompakten FAQ zusammengestellt – und liefert kurze, verständliche Antworten. Darin geht es um Alltagsthemen wie Laden und Kosten, um Umweltfragen und um die Chancen für die deutsche Automobilindustrie in einer Welt, die immer stärker auf Elektromobilität setzt.

### Überblick

|            |  |          |
|------------|--|----------|
| <b>1</b>   | <b>Grundprinzip und Hintergrund</b>                      | <b>1</b> |
| <b>2</b>   | <b>Fahrzeugtypen und mögliche Alternativen (E-Fuels)</b> | <b>2</b> |
| <b>3</b>   | <b>Ausnahmen und Sonderregelungen</b>                    | <b>3</b> |
| <b>4</b>   | <b>Auswirkungen auf Verbraucher*innen</b>                | <b>3</b> |
| <b>5</b>   | <b>Weitere Frage zu Elektroautos</b>                     | <b>3</b> |
| <b>5.1</b> | <b>Ladeinfrastruktur</b>                                 | <b>3</b> |
| <b>5.2</b> | <b>Reichweite</b>  | <b>4</b> |
| <b>5.3</b> | <b>Kosten und Wirtschaftlichkeit</b>                     | <b>4</b> |
| <b>6</b>   | <b>Klima- und Umweltaspekte</b>                          | <b>4</b> |
| <b>7</b>   | <b>Wirtschaft und Arbeitsplätze</b>                      | <b>5</b> |
| <b>8</b>   | <b>Globale Transformation hin zu Elektroautos</b>        | <b>5</b> |

### 1 Grundprinzip und Hintergrund

#### Was genau hat die EU beschlossen?

Ab 2035 dürfen in der EU keine neuen Pkw und Kleintransporter mit Benzin- oder Dieselmotor mehr ohne eine Strafzahlung verkauft werden. Das Ziel für das Jahr 2050 lautet: Klimaneutralität im Verkehrssektor.

#### Ab wann gilt das Verbrenner-Aus?

Das Verbrenner-Aus gilt für Neuwagen ab dem 1. Januar 2035.

Bereits seit 2012 gelten jedoch die sogenannten CO<sub>2</sub>-Flottenzielwerte. Demnach muss der durchschnittliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß aller neu zugelassenen Pkw in der EU schrittweise sinken. Diese Vorgaben wurden seither immer weiter verschärft und münden im Jahr 2035 in einem Aus für Verbrennungsmotoren.

### **Betrifft das nur Neuwagen oder auch bereits zugelassene Fahrzeuge?**

Das betrifft ausschließlich Neuzulassungen. Bereits zugelassene Verbrenner dürfen weitergefahren, verkauft und repariert werden.

### **Warum hat die EU diese Regelung eingeführt?**

Der Verkehr verursacht rund ein Fünftel der EU-Treibhausgasemissionen. Ohne einen Ausstieg aus fossilen Antrieben sind die Klimaziele nicht erreichbar. Ein weiteres Ziel besteht darin, die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilindustrie im Kontext der globalen Transformation des Sektors zu bewahren.

## **2 Fahrzeugtypen und mögliche Alternativen (E-Fuels)**

### **Gilt das nur für Pkw oder auch für Lkw, Busse und Motorräder?**

Ja, vorerst nur für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Lkw und Busse haben seit dem Jahr 2020 eigene Regeln.

### **Was ist mit Plug-in-Hybriden?**

Auch Plug-in-Hybride dürfen nach 2035 nicht mehr neu zugelassen werden, da sie neben dem Elektromotor durch einen Benzin- oder Dieselmotor angetrieben werden.

### **Sind wasserstoffbetriebene Fahrzeuge betroffen?**

Fahrzeuge mit Wasserstoff-Brennstoffzellen gelten als emissionsfrei und können ohne Strafzahlungen auch langfristig neu zugelassen werden.

Allerdings sind Brennstoffzellenfahrzeuge in Anschaffung und Nutzung deutlich teurer als batterieelektrische Fahrzeuge. Deshalb spielen sie bei den Pkw und den Kleintransportern keine zentrale Rolle in der Entwicklung.

### **Können E-Fuels den Verbrenner retten?**

E-Fuels werden mit erneuerbarem Strom aus Wasserstoff und CO<sub>2</sub> hergestellt. Dieser Prozess hat jedoch hohe Umwandlungsverluste. Pkw, die mit E-Fuels betrieben werden, sind deutlich teurer und bis zu fünfmal ineffizienter als Elektroautos, die Strom direkt im Akku nutzen.

Relevante Mengen an E-Fuels werden wegen der hohen Investitionskosten und der notwendigen Zeit für den Bau der Anlagen erst nach 2035 zur Verfügung stehen, die auch für andere Verkehrsträger (etwa für den Flugverkehr) benötigt werden.

### **Wann sind E-Fuels und Wasserstoff klimaschonend?**

Nur wenn der Strom fast vollständig aus erneuerbaren Quellen stammt und bei der E-Fuel-Produktion klimafreundliche CO<sub>2</sub>-Quellen genutzt werden – zum Beispiel CO<sub>2</sub>- aus der Luft oder CO<sub>2</sub> aus Abgasen der nachhaltigen Biomassenutzung.

### 3 Ausnahmen und Sonderregelungen

#### **Gibt es Übergangsfristen oder Sondergenehmigungen?**

Ja, für sehr kleine Hersteller gibt es bis zum Jahr 2035 eigene Ziele; der generelle Stichtag 2035 für das Verbrenner-Aus bleibt jedoch für alle Hersteller bestehen.

### 4 Auswirkungen auf Verbraucher\*innen

#### **Kann ich meinen Benziner oder Diesel nach 2035 weiterfahren?**

Ja, solange Sie wollen – auch im EU-Ausland.

#### **Wie lange kann ich noch gebrauchte Verbrenner kaufen?**

Der Handel mit Gebrauchtwagen für Verbrenner ist auch nach 2035 erlaubt.

#### **Werden Reparaturen und Ersatzteile weiterhin für Verbrenner verfügbar sein?**

Die Tank- und Werkstätten-Infrastruktur für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor wird mit der Zeit weniger dicht und ggf. auch teurer nutzbar sein. Es spricht jedoch nichts dagegen, dass Reparaturen und Ersatzteile auch langfristig verfügbar sein werden.

### 5 Weitere Fragen zu Elektroautos

#### 5.1 Ladeinfrastruktur

##### **Reicht die Ladeinfrastruktur für so viele E-Autos?**

Im Moment gibt es ausreichend Ladesäulen für den Bestand an E-Autos.

##### **Gibt es genug öffentliche Ladepunkte – auch auf dem Land?**

In Städten ist das Angebot besser, auf dem Land ist die Dichte an Ladepunkten wie bei den Tankstellen weniger dicht. Förderprogramme unterstützen den Ausbau.

##### **Wie finde ich unterwegs eine freie Ladesäule?**

Apps und Bordcomputer zeigen Standorte und Belegung in Echtzeit und lassen eine Routenplanung mit Ladestopps zu.

##### **Benötige ich eine eigene Ladeinfrastruktur zu Hause?**

Nein, Sie können auch öffentliche Ladesäulen nutzen. Eine private Wallbox macht das Laden jedoch deutlich komfortabler und häufig auch günstiger.

##### **Wie lange dauert es, ein E-Auto aufzuladen?**

An Schnellladern meist 20 bis 45 Minuten für eine ausreichende Reichweite, zu Hause oft über Nacht.

##### **Wird das Laden in Zukunft schneller gehen?**

Ja, neue Technik und höhere Ladeleistungen verkürzen die Zeiten.

## **Was mache ich, wenn die Ladesäulen besetzt sind?**

Apps zeigen Alternativen, und die Ladeinfrastruktur wird laufend erweitert.

## **5.2 Reichweite**

### **Wie weit kann ich mit einem E-Auto heute fahren?**

Viele Modelle schaffen 300 bis 500 Kilometer, Premiumfahrzeuge teils mehr. Damit lassen sich die wesentlichen Strecken im Alltag problemlos ohne ständiges Laden zurücklegen.

### **Reicht die Reichweite eines E-Autos für Urlaubsfahrten?**

Ja, wenn man das E-Auto lädt, während man eine ohnehin übliche Fahrpause auf der Strecke macht – Schnelllader sind an Autobahnen weit verbreitet.

### **Wie sehr sinkt die Reichweite im Winter?**

Oft um 10 bis 30 Prozent, abhängig von Fahrweise und Heiznutzung.

## **5.3 Kosten und Wirtschaftlichkeit**

### **Warum sind E-Autos immer noch teurer als Verbrenner?**

Das liegt vor allem an den Batteriekosten, die mit der Massenproduktion sinken. Die Mehrkosten gegenüber Verbrennungsmotoren gehen derzeit aber stark zurück. Das ist die Folge des stetigen Ausbaus der Produktionskapazitäten, durch den bei großen Produktionsmengen die Stückkosten sinken, sowie der CO<sub>2</sub>-Flottenstandards, aufgrund derer die Hersteller die Fahrzeuge zu einem günstigen Preis auf den Markt bringen.

### **E-Autos sind im Moment noch sehr teuer – werden sie künftig billiger?**

Ja, die CO<sub>2</sub>-Flottenzielwerte sorgen dafür, dass die Hersteller mehr Elektroautos auf den Markt bringen, wodurch die Preise der Fahrzeuge sinken. Zusätzlich führen der technische Fortschritt und die Skalierung der Produktion zu günstigeren Produktionskosten und Preisen.

### **Gibt es staatliche Förderungen für den Umstieg?**

Bis 2030 entfällt die Kfz-Steuer für Elektroautos. Derzeit gibt es jedoch keine direkte Kaufförderung. Für Haushalte mit niedrigen Einkommen ist ab dem Jahr 2026 eine Förderung vorgesehen, die jedoch noch nicht beschlossen ist. Die Befreiung von der Kfz-Steuer soll bis zum Jahr 2035 fortgesetzt werden.

## **6 Klima- und Umweltaspekte**

### **Wie viel CO<sub>2</sub> spart das Verbrenner-Aus tatsächlich ein?**

Laut dem Projektionsbericht 2025 der Bundesregierung ist das Aus für Verbrennungsmotoren die Maßnahme mit der höchsten CO<sub>2</sub>-Minderungswirkung. In dem Bericht wurde das Verbrenner-Aus mit der zuvor gültigen Ausgestaltung der CO<sub>2</sub>-Flottenzielwerte verglichen: Bereits im Jahr 2035 führt dies zu rund 11,5 Millionen Tonnen weniger CO<sub>2</sub>-Äquivalenten; ab dem Jahr 2040 liegt die Emissionsreduktion bei mehr als 17 Millionen Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalenten pro Jahr.

## **Sind E-Autos wirklich umweltfreundlicher als moderne Verbrenner?**

Ja, über den gesamten Lebenszyklus emittiert ein Elektroauto deutlich weniger Treibhausgase als ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Spätestens nach 45.000 Kilometern Fahrleistung stellt sich mit einem neuen Fahrzeug heute ein Klimavorteil gegenüber einem Diesel-Pkw ein. Noch früher ist der Klimavorteil im Vergleich zu einem Benzin-Pkw erreicht. Mit steigenden Anteilen an Ökostrom wird dieser Vorteil in Zukunft immer weiter zunehmen.

## **Wie groß ist der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck der Batterieproduktion?**

Ein Pkw mit einer mittelgroßen 65-kWh-Batterie verursacht über die Lebensdauer des Fahrzeugs einen CO<sub>2</sub>-Fußabdruck von 25 bis 30 Gramm CO<sub>2</sub>-Äquivalente (CO<sub>2</sub>e) je Kilometer. Dies entspricht Emissionen von rund sechs Tonnen CO<sub>2</sub>e für die Produktion einer 65-kWh-Batterie. Mit steigenden Produktionskapazitäten der Batteriematerialien und Batterien in Europa sind jedoch deutlich sinkende Emissionen bei der Batterieproduktion zu erwarten.

## **Was passiert mit alten Batterien – lassen sie sich recyceln?**

Grundsätzlich können Rohstoffe wie Lithium, Kobalt und Nickel mit hohen Rückgewinnungsraten recycelt werden. Es fehlt jedoch heute noch an einer umfassenden Recyclinginfrastruktur, da es bisher nur wenige Batterien gibt, die aus der Nutzung gehen. Bei größeren Stückzahlen werden wertvolle Rohstoffe wie Lithium, Kobalt und Nickel im Rücklauf künftig besser zurückgewonnen. Zudem sind regulatorisch steigende Recyclingquoten für Batterien festgelegt.

## **7 Wirtschaft und Arbeitsplätze**

### **Was bedeutet das für die Automobilindustrie in Deutschland?**

Ein tiefgreifender Strukturwandel: weniger Teile im Antrieb, aber Chancen in Batterieproduktion, Ladeinfrastruktur und Software.

### **Gehen dadurch Arbeitsplätze verloren?**

Teilweise ja, vor allem bei der CO<sub>2</sub>-intensiven Verbrennertechnik. Zugleich entstehen neue Jobs in der Batterieproduktion und im Bereich Software. Gesamtwirtschaftlich hängt es davon ab, wie viele E-Autos in Deutschland entwickelt und produziert werden. Ohne die Transformation zu E-Autos würden aufgrund der globalen Entwicklung hin zu elektrischen Fahrzeugen, mittel- bis langfristig sehr viele Arbeitsplätze verloren gehen.

### **Gibt es neue Chancen durch Elektromobilität?**

Ja, in Bereichen wie Ladeinfrastruktur, erneuerbare Energien und Fahrzeugsoftware.

## **8 Globale Transformation hin zu Elektroautos**

### **Warum muss Deutschland bei der Elektromobilität mitziehen?**

Die Automobilindustrie ist ein Schlüsselbereich für die deutsche Wirtschaft, wobei [70 Prozent der Arbeitsplätze in der deutschen Automobilindustrie vom Export der Autos in andere Länder abhängen](#). [Im Jahr 2024 waren global bereits 20 Prozent der neu zugelassenen Pkw entweder rein elektrisch oder Plug-in-Hybrid](#). Die Neuzulassungen von Pkw mit elektrischen Antrieben werden zukünftig weiter steigen – übrigens auch außerhalb Chinas und der EU.

## Wie entwickelt sich der Weltmarkt für E-Autos?

Der Absatz von Elektroautos wächst weltweit stark. Im Jahr 2024 waren mehr als 20 Prozent der neu zugelassenen Pkw entweder rein elektrisch oder als Plug-in-Hybrid unterwegs. Im China, dem größten Automarkt, lag der Anteil im Jahr 2024 bereits bei knapp unter 50 Prozent. Dies entspricht mehr als 11 Millionen neuen elektrischen Pkw (inklusive Plug-in-Hybriden). Das Wachstum findet auch außerhalb der drei großen Märkte China, USA und EU statt: Dort stieg die Zahl der neuen elektrischen Pkw im Jahr 2024 um rund 40 Prozent an.

## Und wie steht Deutschland im Vergleich zu anderen europäischen Ländern da?

Die Neuzulassungsanteile an elektrischen Pkw in Deutschland liegen im Jahr 2025 leicht über dem europäischen Durchschnitt. Vorreiterländer in Europa sind aber vor allem in Skandinavien und in den Benelux-Ländern zu finden.

[Weitere Informationen auf der Themenseite „Elektromobilität“ des Öko-Instituts](#)

## Kontakt zum Öko-Institut

---

### Peter Kasten

Leiter des Bereichs Ressourcen & Mobilität

Öko-Institut e.V., Büro Berlin

Tel.: +49 30 405085-349

E-Mail: [p.kasten@oeko.de](mailto:p.kasten@oeko.de)

### Mandy Schoßig

Leiterin Öffentlichkeit & Kommunikation  
Pressestelle

Öko-Institut e.V., Büro Berlin

Tel.: +49 30 405085-334

E-Mail: [m.schoessig@oeko.de](mailto:m.schoessig@oeko.de)

### Florian Hacker

Stellv. Leiters des Bereichs  
Ressourcen & Mobilität

Öko-Institut e.V., Büro Berlin

Tel.: +49 30 405085-373

E-Mail: [f.hacker@oeko.de](mailto:f.hacker@oeko.de)

---

Das Öko-Institut ist eines der europaweit führenden, unabhängigen Forschungs- und Beratungsinstitute für eine nachhaltige Zukunft. Seit der Gründung im Jahr 1977 erarbeitet das Institut Grundlagen und Strategien, wie die Vision einer nachhaltigen Entwicklung global, national und lokal umgesetzt werden kann. Das Institut ist an den Standorten Freiburg, Darmstadt und Berlin vertreten.