Herzlich willkommen zu unserem Markt-Check. Heute geht es um eine provokante These: \*\*Das Ende des Verbrennungsmotors kommt viel schneller, als wir denken.\*\* Redakteur Martin Franz von Heise.online ist dieser Meinung. Er argumentiert, die Reise der Fahrenergie sei längst entschieden – und zwar zugunsten der Elektromobilität. Die aktuellen Verhältnisse am Automarkt seien dabei ein schlechter Indikator für diesen epochalen Wandel.

Redakteur Franz räumt zwar ein, dass bei Elektroautos noch nicht alle Probleme gelöst sind – etwa die dreisten Ladepreise von teilweise 90 Cent pro Kilowattstunde, oder der Umstand, dass flüssiger Treibstoff bei der schnellen Betankung großer Energiemengen noch im Vorteil ist. Dennoch sieht er den baldigen Niedergang des Verbrenners als unvermeidlich an.

Die Kernargumente, die den Pkw-Verbrennungsmotor laut Martin Franz in die Knie zwingen, lassen sich wie folgt zusammenfassen:

### Kernargumente für das schnelle Ende des Verbrenners

**Verteuerung durch EU-Regularien**:\*\* Die Abgasnorm \*\*Euro 7\*\* (gültig für Neuzulassungen ab Ende November 2027) wird Neuwagen mit Verbrennungsmotoren teurer machen, da die komplizierte Abgasnachbehandlung Geld kostet. Die EU-Kommission schätzt die Mehrkosten optimistisch auf 90 bis 150 Euro pro Auto.

**Massiv steigende Spritpreise**:\*\* Ab 2027 wird der \*\*Verkehrssektor in den Emissionshandel (EU-ETS 2)\*\* aufgenommen. Der Preis für CO₂-Zertifikate, der an der Börse verhandelt wird, wird an die Verbraucher weitergegeben.

**Konsequenz**:\*\* Sprit wird perspektivisch nie wieder so billig sein wie heute. Der ADAC warnte bereits vor einem jährlichen Preisanstieg von bis zu \*\*19 Cent pro Liter\*\*. Im Extremfall, falls der CO₂-Preis auf 300 Euro pro Tonne steigt, könnte der Preis an der Zapfsäule um 70 bis 80 Cent pro Liter steigen.

**Wirtschaftlicher Zwang für Hersteller**:\*\* Um die ab 2030 festgeschriebenen CO₂-Flottenziele (49,5 Gramm CO₂/km) zu erreichen, müssen Autohersteller massiv mehr E-Autos verkaufen. Für jedes Gramm Überschreitung drohen empfindliche Strafen von \*\*95 Euro pro in der EU verkauftem Auto\*\*. Ab 2035 gilt für Neuzulassungen das faktische CO₂-Flottenziel von null Gramm.

**Mangelnde Effizienz**:\*\* Bilanzieren wir vom Bohrloch bis zur Raddrehung, wirft ein Verbrennungsmotor \*\*locker rund 85 Prozent der eingesetzten Energie einfach weg\*\*. Auf Kurzstrecken sieht die Bilanz sogar noch schlechter aus.

Alternativen sind unwirtschaftlich:\*\*

**eFuels\*\* sind keine seriöse Massenlösung**. Für einen Liter werden etwa 27 Kilowattstunden Primärenergie benötigt und die Produktion verbraucht 4 bis 9 Liter Trinkwasser. Die resultierende Tankrechnung wird voraussichtlich extrem teuer.

\* \*\*Batterie-Wechselstationen\*\* (wie von Nio versucht) werden ohne Subventionen garstig teuer, da die Kosten für Infrastruktur und Vorhaltung von Batterien umgelegt werden müssen, während die DC-Ladezeiten sinken.

**Der globale Trend ist entschieden**:\*\* Länder wie Indien und Großbritannien wollen die Neuzulassung von Verbrennern bereits 2030 beenden. China hat die Elektrifizierung von 50 Prozent der Neuwagen schon 2024 erreicht und lenkt fast alle Forschungsgelder in Batterien.

**Umwelt und Gesundheit**:\*\* In Millionen-Metropolen weltweit bedroht die hohe Luftverschmutzung durch den Verkehr die lokale Machtbasis. Lokale Regierungen setzen auf effiziente E-Mobilität, um auch die Abhängigkeit von teuren Ölimporten zu reduzieren.

Die Weichen sind also gestellt – sowohl durch die Politik, die langfristige Planungssicherheit für null Gramm CO₂ ab 2035 geschaffen hat, als auch durch die ökonomischen Realitäten des Marktes und die zunehmende Unwirtschaftlichkeit des Verbrenners.

<https://www.heise.de/meinung/Kommentar-Der-Verbrenner-wird-schneller-sterben-als-viele-glauben-10652454.html>