

E-Autos mit dramatischer Laufzeitverkürzung

geschrieben von Admin | 5. Februar 2025

Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamts zeigen, dass E-Autos im Schnitt nach nicht einmal dreieinhalb Jahren wieder aus dem Fahrzeugbestand verabschiedet werden. Das durchschnittliche Alter aller zugelassenen PKW in Deutschland beträgt hingegen etwa 10 Jahre.

von Michael W. Albers

Batterie-elektrische Autos sind eine Sackgasse. (Ausbleibende) Käufer sind schlauer als die Politik. Amtliche Zahlen des Kraftfahrt-Bundesamts (KBA) lassen explosive Schlüsse zu – und nicht nur, weil die Neuzulassungen 2024, die wir jetzt kennen, einen Absturz zeigen.

Kurz noch einmal der grundlegende Kontext: wie zuletzt auf dieser Plattform erörtert, ist die Weltrettung durch „Klimaneutralität“ ein gefährlicher Irrweg, auf dem sich Europa sinnlos ruiniert. Deutschland hat unter gewaltigen Mühen von 2010 bis 2023 seinen jährlichen CO₂-Ausstoß um etwa 230 Megatonnen verringert, aber China und Indien haben im Trend nur das letzte halbe Jahr gebraucht, um das komplett zu kompensieren (aktuell 15 Gigatonnen Jahresproduktion CO₂ bei 3 Prozent jährlicher Steigerung). China und Indien sind etwa 25-mal schneller beim Beschleunigen als wir beim Bremsen. Präsident Trump hat Amerika vom sinkenden Schiff gerettet; die EU muss jetzt zwangsläufig ihre gesamte „Klimapolitik“ ebenso revidieren.

Der Baustein „Elektro-Autos erzwingen“ steht weit oben auf der Liste des groben Unfugs, der sofort abgestellt werden muss – schon weil bei ehrlicher, ingenieurmäßiger Berechnung Batterie-Autos unter dem Strich gar kein CO₂ einsparen, sondern (auch durch Batterieproduktion in China und Rohstoffgewinnung) die Emission weltweit erhöhen. Der neue US-Präsident hat Bidens Vorschriften zur Verdrängung von Verbrennern vom Markt sofort in den Papierkorb der Weltgeschichte befördert. Auch daran sollten sich Deutschland und Europa ein Beispiel nehmen.

Die Vorgeschichte: Von 2016 bis Ende 2023 förderte der Bund mit seinem „Umweltbonus“ die Anschaffung von Elektro-Autos (auch Plug-in-Hybride, die kurze Strecken auf Batterie fahren können, aber weit überwiegend als Verbrenner genutzt werden). Die Förderung je PKW betrug bis zu 6.750 Euro, davon fiktiv ein Drittel vom Hersteller (der natürlich vorher den Listenpreis entsprechend heraufgesetzt hat). Bei einem Auto mit Listenpreis von 36.000 Euro, das der Händler mit Rabatt für 30.000 Euro aus der Hand gegeben hat, betrug der Zuschuss des Bundes mit 4.500 Euro schon 15 Prozent des tatsächlichen Kaufpreises. (Mehr Hintergrund vom ADAC, der früher tatsächlich Autofahrer-Interessen vertreten hat.)

Umweltbonus weg, Nachfrage bricht ein

Über 10 Milliarden Euro sind für den Umweltbonus verbrannt worden – etwa so viel wie die Subventionen für den Betrieb des gesamten SPNV (regionalen Eisenbahnverkehrs) pro Jahr kosten. Mit Zuckerbrot wollte man die Stromer in den Markt drücken, es wurde aber nur ein mickriges Strohfeuer: Der Anteil der (exklusiv) Batterie getriebenen PKW an allen Neuzulassungen startete 2016 bei 0,3 Prozent, 2019 erreichte er 1,8 Prozent. Dann sprang er auf 6,7 (2020) und 13,6 Prozent (2021). In den beiden Folgejahren war der Gipfel mit etwa 18 Prozent erreicht (berechnet mit KBA-Zahlen, Dezember 2024, Tabelle FZ 28.2).

Kaum war der Umweltbonus weg, brach das Kunden-Interesse ein und der Batterie-Stromer-Anteil fiel 2024 zurück auf 13,5 Prozent, wie wir jetzt als Jahresbilanz wissen. Während Plug-in-Hybride sich zuletzt auf Minimal-Niveau stabilisiert haben (knapp 200.000 Neuzulassungen von insgesamt über 2,8 Millionen), fielen Batterie-PKW von (Kalenderjahr 2023) 524.000 auf (2024) 381.000 zurück – ein Einbruch um 27 Prozent, nachdem der Markt nicht mehr durch massive Anschaffungs-Subventionen verzerrt wird. Es bleibt natürlich die Manipulation durch die Dauerpropaganda auf allen Kanälen, einschließlich der selbstmörderischen Strategie der „Premium“-Hersteller, sich bei Entwicklung und

Nicht nur fällt es der Batterie-Auto-Propaganda schwer, Verbrenner-Fahrer ohne Bestechung zum „Umsteigen“ zu bewegen. Wer in den letzten Jahren „fortschrittlich“ sein wollte und einen Stromer angeschafft hat, bereut dies zunehmend und will zum Verbrenner zurück, wie Umfragen international belegen und schon Mitte letzten Jahres durch die Medien ging (Beispiel vom progressiven US-Sender CNBC hier). Der Einbruch bei den Anschaffungen findet statt, bevor von einem ernsthaften Markt-Hochlauf überhaupt die Rede sein kann: der Anteil der angeblich klimafreundlichen Stromer (amtlich „BEV“ für *battery-electric vehicle*) am Bestand aller PKW in Deutschland lag zum Jahreswechsel 2023/24 noch unter drei Prozent.

Nicht mal eines von 30 Autos auf der Straße fährt mit dem deutschen Strom-Mix, wobei immer noch nur ganz ausnahmsweise nicht ausschließlich fossiler Strom „getankt“ wird – das heißt: nicht erzeugt werden müsste, wenn das Auto nicht an der Steckdose hänge. Preisfrage nun: Können die BEVs trotz Ende der Direktsubventionierung nach und nach Land gewinnen – etwa wenn es bei einem Marktanteil an den Neuzulassungen von knapp 14 Prozent bliebe, was bei einem rückläufigen Trend und angesichts verbreiteter Endverbraucher-Enttäuschung schon Wunschdenken sein könnte?

Sind Batterie-Autos Wegwerf-Artikel?

Der Bestand wird natürlich von älteren und alten Fahrzeugen dominiert und lässt sich nur sehr allmählich über viele Jahre hinweg umwälzen: Ein PKW ist schließlich ein sehr langlebiger Gebrauchsgegenstand – auch wenn das Auto den Besitzer wechselt, zu diversen Gebrauchtwagenkäufern. Doch

halt, diese Aussage scheint bei den Batterie-Autos nicht wirklich zuzutreffen – wie ein Blick hinter die amtlichen Zahlen beweist (berechnet anhand der KBA-Statistik Kfz nach Umwelt-Merkmalen, Tabelle FZ 13.2.1): 524.000 der reinen E-Autos sind im Laufe 2023 neu zugelassen worden. Der entsprechende Bestand der Kategorie hat sich zwischen den benachbarten Jahreswechseln aber nur um 396.000 erhöht – wo bleiben die 129.000 Differenz? Es ist zwar damit zu rechnen, dass beim Aufbau eines neuen Segments von PKW im Markt eine Art „Schatten-Bestand“ aufwächst, aus vorübergehend abgemeldeten Autos, die beim Gebrauchtwagenhändler auf einen Käufer hoffen. Aber was soll nach fast zehn Jahren Marktaufbau da noch groß kommen?

Jedenfalls können diese E-Autos im Wartestand nicht so zahlreich sein, dass es diese Differenzen (die sich über die Vorjahre noch erheblich summieren, dazu gleich mehr) erklären würde. Und je größer ein solcher Schattenbestand, desto eindeutiger würde er beweisen, dass (selbst junge) Gebrauchte auf Batterie-Basis praktisch unverkäuflich sind. Letzteres ist exakt die Marktrealität; selbst tapfer regierungstreue Medien kamen schon vor einem Jahr nicht umhin, das mit einer Träne im Auge einzuräumen (Tagesschau). Ähnlich vor einem halben Jahr Focus und Stern; hier ein Branchendienst. Ein Markt-Segment kann aber nicht funktionieren nur mit Neuwagenkäufern, es wird definitiv eine „Fortsetzung nach hinten“ gebraucht. Sonst wären die Stromer im deutschen Markt beinahe so etwas wie Wegwerfautos – wie „öko“ wäre das denn?

Im Ergebnis hat eines von vier 2023 neu zugelassenen BEVs nicht der verstärkten Flotten-Durchdringung gedient, sondern war schon eine Ersatz-Anschaffung innerhalb des lächerlich kleinen vorhandenen Anteils am Bestand. Nimmt man für die Neuzulassungen im Jahr 2024 ähnliches an, lag der Gesamtbestand Anfang 2025 bei maximal 1,7 Millionen von etwa 49,4 Millionen PKW insgesamt – es könnten aber auch nur 1,6 Millionen sein, wenn der Trend zum „Wegwerfen“ (teils womöglich auch Entsorgung ins Ausland) von Fahrzeugen aus erster Hand anhält. (Diese „Hochrechnung“ ist leider nötig, weil das Kraftfahrt-Bundesamt bis Mai eines Jahres braucht, um die Tabellen für den Bestand am 1. Januar zu veröffentlichen.)

Lächerlich kurze Lebenszyklen

Die Folgen all dessen für die Bestandsentwicklung sind dramatisch, gar traumatisch für grüne Träumer (oder Täuscher), wie folgende Analyse zeigt: Wenn neue E-Autos nicht zusätzlich zu, sondern anstelle von „alten“ Batterie-PKW zur aktiven Flotte gekommen sind – wieviele Jahre aktiven Dienstes hatten die bestandsmäßig ersetzten Fahrzeuge hinter sich? Idealtypisch ist anzunehmen, dass jeweils die ältesten Exemplare „dran“ waren. Ebenso ist logisch klar, dass maximal sämtliche zu einem früheren Zeitpunkt überhaupt zugelassenen Fahrzeuge entsorgt werden können, aber nicht mehr.

(Was real im Markt passiert, ist natürlich vielschichtiger: Beispielsweise defekte Batterien, die zu ersetzen sich nicht lohnt, könnten manche Vielfahrer-Flottenautos schon nach 18 Monaten ins Nirvana schicken; manche Exoten könnten andererseits leicht fünf und mehr Jahre lang durchhalten, weil sie als umweltbewegte Drittwagen nur zweimal pro Woche kurz zum Shopping genutzt werden und die Laufleistung pro Jahr nur 2000 Kilometer beträgt. Solche Details lasse man außer Acht, um sich einem realistischen Durchschnittswert anzunähern.)

Durch diese Linse betrachtet, zeigen die Zahlen folgendes:

- Die Ersatz-Neuzulassungen der Jahre bis einschließlich 2023 liegen etwa in der Größenordnung der gesamten Neuzulassungen jeweils drei Jahre zuvor – und erreichen fast den Gesamtbestand jeweils drei bis vier Jahre vorher! Diese Betrachtung pro Jahrgang deutet auf eine typische Lebensdauer von rund 40 Monaten hin. Das lässt sich absichern durch eine übergreifende Bilanzierung:
- Alle Ersatz-Neuzulassungen der acht Kalenderjahre von 2016 bis Ende 2023 erreichen in der Summe fast genau 300.000. Das ist fast so viel wie der Bestand Anfang 2016 (etwa 25.000) plus alle Neuzulassungen der Jahre 2016 bis Ende 2020. Die beiden Vergleichswerte werden praktisch identisch, wenn man innerhalb der Neuzulassungen im Jahr 2020 (fast 200.000!) die letzten paar Monate herausnimmt; von Ende 2023 geht es dann zurück bis irgendwann im dritten Quartal 2020.
- Damit bestätigt sich eindeutig: Batterie basierte PKW können sich im Schnitt nicht einmal dreieinhalb Jahre im Bestand halten – weil viele davon schon früh wieder abgestoßen werden und nur ein Bruchteil als Gebrauchtwagen noch eine echte Chance hat. Ist das ein Hammer? Ein Vorschlag-Hammer, genau genommen?

Damit wird automatisch auch der ohnehin mickrige Marktanteil von unter 14 Prozent bei den Neuzulassungen vollends witzlos: selbst wenn Batterie-Autos ein Viertel der Verweildauer der Verbrenner im Bestand schaffen würden, kann der Bestands-Anteil niemals auch nur annähernd 14 Prozent erreichen, sondern mit Glück vier Prozent! Aber selbst das dürfte utopisch bleiben, denn schon das durchschnittliche Alter aller Bestands-PKW liegt bei rund 10 Jahren (laut KBA), womit 20 Jahre Nutzungsdauer (!) für Verbrenner offensichtlich typisch und alltäglich sind.

Schneeballsystem und Geldverschwendung

Der auf niedrigstem Niveau exponentielle Anteils-Aufbau für ein paar Jahre bis 2022 war nur möglich, weil das Interesse in einer kleinen Marktnische künstlich (mit Umweltbonus) hochgetrieben wurde und noch nicht viel Alt-Bestand (von wenigen Jahren vorher) ersetzt werden musste. Die E-Auto-Fanatiker haben sich in eine böse Falle manövriert, weil ihre Schützlinge einfach nicht lang genug durchhalten, um nachhaltig (!) den Bestand aufzumischen. Wie gesagt, ein Strohfeuer, und es steht schon wieder vor dem Verglimmen.

Es handelt sich strukturell um ein klassisches Schneeballsystem, das in sich zusammenbricht, sobald das exponentielle Anfangs-Wachstum schwächelt. Den Bestand von Anfang 2019 zu ersetzen, mickrige 83.000 Fahrzeuge, war nicht schwierig, wenn im Laufe des Jahres 2022 fast eine halbe Million Neuzulassungen erreicht wurden. Aber was ist mit den 1,4 Millionen von Anfang 2024, die bei gleichbleibendem Lebensdauer-Zyklus-Muster im Laufe 2027 zumindest zu großen Anteilen ersetzt werden müssten, wenn andererseits die Neuzulassungen aktuell auf unter 400.000 eingebrochen sind, was dann nur noch zu einem Ersatz von knapp 30 Prozent reichen würde? Also nicht nur droht der Markt-Hochlauf zu stoppen, bevor es überhaupt richtig losgegangen ist. Es sieht vielmehr, bei rationaler Fortschreibung der amtlichen Statistik, ganz danach aus, dass nicht einmal das lächerlich wenige erreichte überhaupt nur zu halten sein wird.

Und das, nachdem 10 Milliarden Euro versenkt worden sind. Haben sie wenigstens dazu beigetragen, CO₂-Emissionen zu mindern? Nicht wirklich. Aber nehmen wir sehr zugunsten der grünen Propaganda an, das durchschnittliche Batterie-Auto habe schon nach einigen Zigtausend Kilometern die Vorbelastung aus der Batterie-Produktion in China kompensiert und fahre dann noch 50.000 Kilometer mit einer CO₂-Einsparung je Kilometer von 50 Gramm; das ergibt je Fahrzeug fiktiv zweieinhalb Tonnen weniger CO₂ verglichen mit einem sparsamen Diesel (als technische Alternative für den Flottenbetreiber). In einer Welt ökonomischer Vernunft wären diese 2,5 Tonnen CO₂ vielleicht 100 Euro wert. An guten Tagen auch 200 Euro. Wir sind nicht kleinlich.

Wenn aber typischerweise pro PKW 4.000 Euro Staatsknete „investiert“ worden sind, dann hat jede Tonne fiktiver CO₂-Vermeidung im grünen Märchenland den Steuerzahler 1.200 Euro gekostet, noch ohne die Zinsen auf die anteiligen Staatsschulden, die man ansonsten hätte vermeiden können. Also nicht mal unter mehr als wohlwollend angenommenen Berechnungs-Voraussetzungen hätte hier klimapolitische Vernunft gewaltet, sondern es ist reichlich Geld vergeudet worden, das man weit besser in den Bau neuer Kernkraftwerke gesteckt hätte, die tatsächlich CO₂ vermeiden, wenn man das denn wirklich möchte. In den 10 Milliarden noch gar nicht enthalten: weitere Unsummen für die flächendeckende Installation von Ladesäulen und den notwendigen Netzausbau. Noch schmerzhafter sind die unsinnig versenkten Milliarden an Entwicklungskosten der Hersteller und ihr wirtschaftlicher Niedergang, der den des Standortes Deutschland insgesamt beschleunigt.

Komplettes rotgrünes Marktversagen

Es ist ein Debakel in jeder Hinsicht, politisch eine monströse Massenkarambolage, nur ohne Masse von E-Mobilen. Aber „der ADAC bedauert das Auslaufen des Umweltbonus entgegen vorheriger Planungen und behielt Recht mit seiner Befürchtung, dass das Aus zu Rückschritten für den Hochlauf der Elektromobilität führt“. Oder vielleicht ist der „Fortschritt“, dem der ADAC hier nachtrauert, gar keiner. Währenddessen

bröckelt die Straßen-Infrastruktur so vor sich hin und Autobahnen müssen (ganz oder für LKW) unterbrochen werden, weil Brücken nicht mehr standfest sind. Mit zehn Milliarden Euro, rechtzeitig eingesetzt, hätte man einiges davon vermeiden können. Aber das scheint nicht die Priorität zu sein, nicht bei der Bundesregierung und nicht beim ADAC.

Steuerzahler, Hersteller und übereifrig „klimabewusste“ Flottenbetreiber sind in ein Abenteuer getrieben worden, das eine großmaßstäbliche Vernichtung volkswirtschaftlichen Wohlstands darstellt. Für eine „neue“ Sorte Auto, die sich schon vor weit über hundert Jahren nicht durchsetzen konnte, aus guten Gründen, und deren Marktanteil von heute etwa drei Prozent im Bestand selbst unter besten Bedingungen kaum je („freiwillig“, was die Käufer angeht) auf fünf Prozent steigen, sehr wahrscheinlich sogar schon bald wieder zurückfallen wird. Was übrigens auch bedeutet, dass von den vielleicht etwa zehn Prozent der Bevölkerung, die politisch engstens an die „Grünen“ gebunden sind, nicht einmal jeder Dritte (!) „Butter bei die Fische tut“ und zur Klimaretung selbst ein rein elektrisches Auto fährt, während der große Rest im privaten Umfeld einsieht, dass der neumodische Kram nichts taugt, und beim Verbrenner bleibt.

Wie die Tagesschau vor einem Jahr traurig erinnerte: *„Bis 2030 sollten auf deutschen Straßen 15 Millionen E-Autos rollen, kündigte Bundeskanzler Olaf Scholz im Dezember 2021 an.“* Etwas mehr als ein Zehntel davon sind 2025 erreicht, und das könnte schon der Gipfel gewesen sein. Kein Grund zur Trauer, denn Elektro-Autos sind auch eine Umwelt-Sauerei, wegen der Batterien und der dafür notwendigen Rohstoffe, und können keine bezahlbare, zuverlässige Mobilität für die Bevölkerung gewährleisten. Allerdings wollen die grünen Technokraten unter Davos- oder UN-Flagge ja ohnehin, dass wir uns in „15-Minuten Städten“ höchstens einen Kilometer von zuhause entfernen und mit Lastenfahrrädern behelfen.

Michael W. Albers hat langjährige Erfahrung in der Politikberatung und in politischer Kommunikation.

Der Beitrag erschien zuerst bei ACHGUT