

Ragnitz, Joachim

Article

Wo bleiben Deutschlands alte Autos?

ifo Dresden berichtet

Provided in Cooperation with:

Ifo Institute – Leibniz Institute for Economic Research at the University of Munich

Suggested Citation: Ragnitz, Joachim (2024) : Wo bleiben Deutschlands alte Autos?, ifo Dresden berichtet, ISSN 0945-5922, ifo Institut für Wirtschaftsforschung, Niederlassung Dresden, Dresden, Vol. 31, Iss. 1, pp. 24-26

This Version is available at:

<https://hdl.handle.net/10419/285336>

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.

Joachim Ragnitz*

Wo bleiben Deutschlands alte Autos?

Pro Jahr werden in Deutschland ca. 2,5-2,7 Mill. Pkw endgültig stillgelegt. Davon wird allerdings nur ein kleiner Teil tatsächlich auch verschrottet; ein erheblicher Anteil der in Deutschland abgemeldeten Fahrzeuge wird ins Ausland exportiert. Deutschland (und Europa) nehmen zwar bei nationalen Klimaschutzanstrengungen eine Vorreiterrolle ein, das Ziel globalen Klimaschutzes im Bereich des privaten Pkw-Bestandes wird aber dadurch konterkariert, dass klimaschädliche Altfahrzeuge anderswo weiter genutzt werden.

Zu Jahresbeginn 2023 waren in Deutschland insgesamt 48,8 Mill. Personenkraftwagen (Pkw) zugelassen, davon 1,0 Mill. rein elektrisch angetriebene Fahrzeuge (Marktanteil 2%). Gegenüber dem Jahr 2018 ist das ein Anstieg um 2,3 Mill. Fahrzeuge (davon 1,3 Mill. Pkw mit einem Verbrennungsmotor).¹ Da im gleichen Zeitraum allerdings mehr als 15,2 Mill. Pkw erstmalig in Deutschland zugelassen wurden, bedeutet dies, dass ein knappes Drittel des Fahrzeugbestands von 2018 seither durch Neuwagen ersetzt wurde.²

Aus Klimaschutzgründen ist dies zunächst einmal positiv, da neuere Fahrzeuge im Regelfall weniger CO₂ je km Fahrleistung emittieren dürften als ältere Fahrzeuge. Allerdings wirkt dem entgegen, dass mit steigender Zahl an Fahrzeugen auch die Gesamtfahrleistung tendenziell steigen dürfte³ und dass neu gekaufte Fahrzeuge häufig ein höheres Gewicht bzw. eine höhere Leistung aufweisen und daher einen höheren Kraftstoffverbrauch haben.⁴ Zudem ist die Erneuerung des Fahrzeugparks in Deutschland für das Weltklima nur dann relevant, wenn ausgesonderte Fahrzeuge tatsächlich verschrottet werden und nicht anderswo weiter genutzt werden. Es stellt sich deshalb die Frage, wo die in Deutschland stillgelegten Autos mit Verbrennungsmotor verbleiben.

Pro Jahr werden in Deutschland ca. 2,5-2,7 Mill. Pkw endgültig stillgelegt.⁵ Davon wird allerdings nur ein kleiner Teil tatsächlich auch verschrottet; im Durchschnitt der Jahre 2018-2021 (Angaben für 2022 liegen noch nicht vor) waren dies lediglich knapp 450000 Altfahrzeuge. Dies ist nur rund ein Siebtel der im Betrachtungszeitraum durch Neufahrzeuge ersetzten Pkw. Allerdings ist davon auszugehen, dass pro Jahr nochmals rund 150000 Pkw von nicht-anerkannten Verwertungsbetrieben zerlegt werden (in erster Linie: durch „Ausschlachten“), die deswegen von der amtlichen Abfallstatistik nicht erfasst werden.⁶ Selbst unter Berücksichtigung dieses „unbekannten Fahrzeugverbleibs“ folgt aus diesen Zahlen aber, dass ein erheblicher Anteil der in Deutschland abgemeldeten Fahrzeuge ins Ausland exportiert wird.

Informationen hierzu liefert die Außenhandelsstatistik des Statistischen Bundesamtes.⁷ Danach wurden in den Jahren 2018-2022 jedes Jahr in etwa 490000 Pkw mit Verbrennungsmotor aus Deutschland exportiert. Rund zwei Drittel davon wurden in andere EU-Länder geliefert; etwas mehr als 20% aber auch nach Afrika. Auf osteuropäische Staaten (ohne EU-Mitglieder) entfielen immerhin noch gut 7% der statistisch erfassten Ausfuhren von gebrauchten Pkw aus Deutschland. Während

die in die EU-Länder gelieferten Fahrzeuge einen durchschnittlichen Wert von 20617 Euro hatten (Osteuropa: 15024 Euro), belief sich der Wert der nach Afrika exportierten Gebrauchtwagen nur auf durchschnittlich 2862 Euro. Dies ist ein Indiz dafür, dass afrikanische Länder vor allem solche Fahrzeuge abnehmen, die aufgrund ihres hohen Alters, aber auch aufgrund ihres Zustands in Europa (und anderswo) nicht mehr verkäuflich sind. Tatsächlich dürften noch weitaus mehr deutsche Altautos den Weg nach Afrika finden, da sie teilweise auch über andere europäische Häfen (insbesondere über die Niederlande) nach Afrika verschifft werden.⁸

Wichtigste Abnehmerländer deutscher Gebrauchtwagen unter den afrikanischen Ländern sind Libyen (25% aller nach Afrika exportierten Gebraucht-Pkw aus Deutschland), gefolgt von Nigeria (19%), Benin (11%) und Ghana (7%). Da es sich bei diesen Staaten um Länder mit unmittelbarem Meereszugang handelt, liegt die Vermutung nahe, dass viele der hierhin exportierten deutschen Gebrauchtwagen nicht dort verbleiben, sondern in andere (west-)afrikanische Länder weiterverkauft werden.

Allerdings exportiert nicht nur Deutschland Gebrauchtwagen in Drittweltstaaten, gleiches gilt auch für die übrigen EU-Länder, für Japan und die USA. Dabei unterscheiden sich die Zielregionen deutlich: Während für die EU Hauptabsatzgebiete die nord- und westafrikanischen Länder sind, exportiert Japan vor allem in asiatische Länder sowie nach Ost- und Südafrika und die Vereinigten Staaten vor allem nach Lateinamerika und in den Nahen Osten.⁹ Auch hierbei dürfte es sich in vielen Fällen um Fahrzeuge handeln, die nach heimischen Regularien nicht mehr zulassungsfähig sind, in den Zielländern wegen laxerer Umwelt- und Sicherheitsvorschriften aber durchaus noch weiterfahren dürfen. Ein Teil davon dürfte aber auch als Ersatzteilspendler für bereits vorhandene, noch ältere Fahrzeuge dienen.

Man mag nun einwenden, dass die fortgesetzte Nutzung von Gebrauchtfahrzeugen aus den Industriestaaten in vielen Entwicklungsländern die einzige Möglichkeit darstellen, überhaupt individuelle Mobilitätsbedürfnisse erfüllen zu können. Zudem kann es auch mit Blick auf eine sparsame Ressourcennutzung sinnvoll sein, Altfahrzeuge (oder zumindest Teile davon) anderswo noch länger zu nutzen. Aber es gibt auch gewichtige Gegenargumente. Wenn nämlich Gebrauchtwagen

* Prof. Joachim Ragnitz ist stellvertretender Geschäftsführer der Niederlassung Dresden des ifo Instituts – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung an der Universität München e. V.

Tab. 1

Exporte deutscher Gebrauchtpkw (ohne Elektroautos/Hybridfahrzeuge, Durchschnitt 2018-2022)

	Anzahl	Durchschnittswert	Nachr.: Exportregionen (in %)
EU-Länder	316 560	20 617	64,5
Osteuropa (ohne EU-Staaten)	35 286	15 024	7,2
Afrika	98 539	2 862	20,1
Sonstige	40 539	27 850	8,3
Insgesamt	490 924	17 249	100,0

Quelle: Statistisches Bundesamt, Berechnungen des ifo Instituts.

© ifo Institut

aus Deutschland und anderen Industrieländern, die hier aufgrund ihres Zustands nicht mehr zulassungsfähig sind, in Ländern mit geringeren Umweltauflagen weitergenutzt werden, konterkariert dies ganz offensichtlich die auch von Deutschland vorangetriebenen globalen Anstrengungen für mehr Klimaschutz. Emissionen fallen dann zwar nicht mehr in Deutschland oder Europa an, sondern anderswo; für das Weltklima ist dies jedoch genauso schädlich. Hinzu kommen weitere, wenn auch primär lokal auftretende Schäden, so durch eine erhöhte Feinstaubbelastung, durch Unfälle aufgrund mangelnder Verkehrssicherheit und schließlich durch eine nicht sachgerechte Entsorgung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen, die nicht mehr repariert oder zur Gewinnung von Ersatzteilen genutzt werden können. Der Export nicht mehr verkehrstüchtiger Fahrzeuge aus den Industrieländern in Länder mit geringeren Umweltauflagen wird deswegen zunehmend als ein Problem angesehen.¹⁰

Eine Möglichkeit, dies zu verhindern, liegt in Importbeschränkungen seitens der Zielländer, so durch Vorgaben bezüglich des Alters von Gebrauchtwagenimporten oder zur Erfüllung bestimmter Normen für den Schadstoffausstoß. Allerdings besteht hieran in den meisten Importstaaten nur geringes Interesse; die zitierte UN-Studie kommt zu dem Ergebnis, dass 81 von insgesamt 146 untersuchten Entwicklungsländern keine oder nur schwache Regulierungen bezüglich der Einfuhr von Gebrauchtfahrzeugen eingeführt haben. Deswegen wird zunehmend die Beschränkung des Exports von Gebrauchtfahrzeugen durch die Herkunftsländer als bessere Lösung angesehen. Auch die EU hat jüngst einen entsprechenden Verordnungsentwurf¹¹ vorgelegt, der aber noch nicht endgültig verabschiedet worden ist. Hiernach sollen künftig grundsätzlich nur noch solche Fahrzeuge in Drittländer exportiert werden dürfen, die nach den Bestimmungen des Herkunftslandes grundsätzlich als verkehrssicher gelten oder mit vertretbarem wirtschaftlichen Aufwand verkehrssicher gemacht werden können. Das würde bedeuten, dass aus Deutschland nur noch Autos in Staaten außerhalb der EU verkauft werden dürften, die entweder eine gültige TÜV-Zulassung besitzen oder zumindest in einem Zustand sind, dass sie diese Zulassung mit nur geringem Aufwand erhalten könnten. Alle anderen Fahrzeuge gelten dann als Altfahrzeuge, die nicht exportiert werden dürfen und innerhalb der EU einer stofflichen Verwertung zugeführt werden müssten. Allerdings weist der entsprechende Verordnungsentwurf eine Reihe von Bestimmungen¹² auf, die eine Umgehung des Exportverbots von Altfahrzeugen möglich machen, so insbesondere mit Blick auf die Feststellung der Reparaturfähigkeit eines Fahrzeugs. Insofern ist fraglich, ob

sich das Problem hierdurch tatsächlich lösen lässt. Besser wäre es in jedem Fall, wenn sich die Staatengemeinschaft auf verbindliche Standards für den Betrieb von Fahrzeugen verständigen könnte, die dann auch in den Importländern von Gebrauchtfahrzeugen anzuwenden wären.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass Deutschland (und Europa) zwar bei nationalen Klimaschutzanstrengungen eine Vorreiterrolle einnehmen mögen – dass aber das Ziel globalen Klimaschutzes dadurch konterkariert wird, dass klimaschädliche Fahrzeuge (zumindest bislang noch) anderswo weiter genutzt werden. Auch wenn das Problem inzwischen von der Politik erkannt worden ist, besteht das Risiko, dass die vorgesehenen Regelungen auch künftig unterlaufen werden (so indem Altfahrzeuge kurz vor Ablauf ihrer Zulassung exportiert werden). Dies unterstreicht nochmals die Notwendigkeit, Klimaschutzanstrengungen als globale Herausforderung anzuerkennen und Regelungen zu finden, die auch die bislang nicht durch weltweite Klimaschutzabkommen gebundenen Staaten einbeziehen. Ansonsten wird sich der Klimawandel wohl kaum in dem Maße verhindern lassen, wie es angesichts der damit verbundenen Risiken als notwendig erscheint.

LITERATUR

BMU/UBA – Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz, nukleare Sicherheit und Verbraucherschutz und Umweltbundesamt (Hrsg.), Jahresbericht über die Altfahrzeug-Verwertungsquoten in Deutschland, diverse Jahrgänge, Download unter <https://www.bmv.de/download/jahresberichte-ueber-die-altfahrzeug-verwertungsquoten-in-deutschland>.

Europäische Kommission (Hrsg.) (2023), Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über Anforderungen an die kreislauforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und über die Entsorgung von Altfahrzeugen, Brüssel, Download unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023PC0451>.

Ministry of Infrastructure and Water Management (Hrsg.) (2020), Used Vehicles Exported to Africa, Den Haag.

Süddeutsche Zeitung (Hrsg.) (2023), „Wo die Schrottautos sterben“, Zeitungsartikel vom 16. Dezember 2023, S. 23.

Umweltbundesamt (Hrsg.) (2023a), Energieverbrauch und Kraftstoffe, Download unter <https://www.umweltbundesamt.de/daten/verkehr/endenergieverbrauch-energieeffizienz-des-verkehrs#durchschnittsverbrauch-bei-pkw-stagniert> (Stand: 27. April 2023).

Umweltbundesamt (Hrsg.) (2023b), Altfahrzeugverwertung und Fahrzeugverbleib, Download unter <https://www.umweltbundesamt.de/daten/ressourcen-abfall/verwertung-entsorgung-ausgewaehlter-abfallarten/altfahrzeugverwertung-fahrzeugverbleib#altfahrzeuge-2020-niedrigste-anzahl-seit-beginn-der-aufzeichnungen-in-2004> (Stand: 27. April 2023).

UN Environment Programme (Hrsg.) (2020), Global Trade in Used Vehicles Report, Nairobi, Download unter <https://www.unep.org/resources/report/global-trade-used-vehicles-report>.

-
- 1 Vgl. Kraftfahrbundesamt, diverse Pressemitteilungen.
 - 2 Importe von Gebrauchtfahrzeugen sind hierbei nicht berücksichtigt.
 - 3 Entsprechende Daten liegen bisher nur bis zum Jahr 2021 vor, das aufgrund der Corona-Pandemie eher einen Ausreißer nach unten darstellen dürfte.
 - 4 Der spezifische Kraftstoffverbrauch von Pkw mit Verbrennungsmotor liegt seit 2018 konstant bei 7,4 l/100 km, vgl. Umweltbundesamt (2023a).
 - 5 Zur Zahl der endgültigen Stilllegungen liegen nur Schätzungen vor, vgl. BMU/UBA (diverse Jahrgänge).
 - 6 Vgl. Umweltbundesamt (2023b).
 - 7 Nach Einschätzung des Bundesumweltministeriums werden pro Jahr allerdings schätzungsweise 300 000 Autoexporte statistisch nicht erfasst, zum Beispiel Privatverkäufe an ausländische Erwerber*innen. Hierbei handelt es sich zum größten Teil um Exporte in andere EU-Länder. Vgl. BMU/UBA (diverse Jahrgänge). Jüngsten Pressemeldungen zufolge (vgl. z. B. Süddeutsche Zeitung vom 16. Dezember 2023) werden zudem zunehmend auch Gebrauchtwagen nach Serbien und in die Ukraine verkauft, ohne dass dies in der offiziellen Außenhandelsstatistik erkennbar wäre.
 - 8 Eine genauere Untersuchung der holländischen Regierung kommt zu dem Ergebnis, dass rund 40% der von Amsterdam aus nach Afrika exportierten Gebrauchtwagen zuletzt in Deutschland zugelassen war, vgl. Ministry of Infrastructure and Water Management (2020). Laut Außenhandelsstatistik entfallen auf die Niederlande 7,4% der deutschen Gebrauchtwagenexporte.
 - 9 Vgl. UN Environment Programme (2020).
 - 10 Vgl. UN Environment Programme, (2020).
 - 11 Vgl. Europäische Kommission (2023).
 - 12 Vgl. Anhang 1 des genannten Verordnungsentwurfs.