ELEKTROMOBILITÄT · ELEKTROMOBILITÄT

E-Auto: 5 Vorurteile im Faktencheck 2026

Stand 04.11.2026 · Geprüft von Alexander Klein, Energieeffizienz-Experte (dena)

Was heißt das für Sie?

Reichweite, Akku und Laden sind bei neueren E-Autos meist weniger problematisch, als die Vorurteile sagen. Rechnen Sie aber damit, dass der Alltagswert 15 bis 30 % unter der WLTP-Herstellerangabe liegen kann, vor allem auf der Autobahn und im Winter. Schauen Sie für Ihr Wunschmodell auf die ADAC-Messwerte.

Elektroautos haben zu wenig Reichweite, der Akku ist nach fünf Jahren kaputt, Laden dauert ewig und die Umweltbilanz ist eine Mogelpackung – so lauten die gängigen Vorbehalte. Der Faktencheck zeigt: Die meisten Vorurteile lassen sich mit belastbaren Zahlen widerlegen. Einige Punkte verdienen aber eine differenzierte Betrachtung.

Ähnlich wie bei der Wärmepumpe (→ Wärmepumpe: 10 Vorurteile im Faktencheck) kursieren auch rund ums E-Auto hartnäckige Halbwahrheiten. Dieser Artikel beleuchtet fünf davon mit aktuellen Daten aus unabhängigen Quellen – Stand Oktober 2026.

Vorurteil 1: „Das E-Auto schafft nur 200 km – mit dem Verbrenner bin ich flexibler"

Was stimmt: Herstellerangaben nach WLTP liegen je nach Modell und Fahrprofil 15 bis 30 % über dem Alltagswert. Bei großen SUVs oder auf der Autobahn ist die Abweichung besonders spürbar. Im ADAC-Wintertest 2026 lag der Verbrauch unter Wintertempo auf der Autobahn im Schnitt rund 57 % über den WLTP-Angaben, weil der Test bei idealisierten 23 °C ermittelt wird.

Was nicht stimmt: Die 200-km-Behauptung ist für neuere Modelle längst veraltet. Der ADAC misst im Ecotest je nach Modell reale Reichweiten zwischen ca. 300 und über 700 km (Stand Juli 2026). Selbst ein Kleinwagen wie der Renault R5 kommt im ADAC-Test auf 345 km – ohne Ladestopp. Spitzenreiter ist der Mercedes CLA 250+ EQ mit 740 km im ADAC Ecotest (aktueller Rekord, Stand 2026).

Kälteverlust real einplanen: Laut ADAC sinkt die Reichweite bei Minustemperaturen durchschnittlich um ca. 20–40 %. Wer im Winter 400 km Normreichweite hat, kalkuliert besser mit 250–320 km. Wärmepumpe (heute vielfach Serienausstattung) und konsequentes Vortemperieren am Stecker reduzieren den Verlust deutlich.

Für wen reicht es? Der KBA-Durchschnitt liegt bei ca. 35–40 km täglicher Fahrleistung. Die weitaus meisten Alltagsfahrten werden damit problemlos von einer einzigen Ladung abgedeckt – häufig über Nacht zu Hause oder am Arbeitsplatz (→ Wallbox-Förderung Privathaushalt 2026).

Vorurteil 2: „Der Akku ist nach wenigen Jahren verschlissen und muss teuer ersetzt werden"

Was die Zahlen zeigen: Eine Großauswertung des britischen Prüfspezialisten Generational+ mit über 8.000 Batteriechecks aus Fahrzeugen der Baujahre 2013–2025 kommt zu einem klaren Ergebnis: Die durchschnittliche Restkapazität über alle ausgewerteten Fahrzeuge lag bei 95,15 %. Selbst acht bis neun Jahre alte Elektroautos erreichen im Median noch rund 85 % Restkapazität.

Unabhängige Telematikabrechnungen (Geotab, über 22.000 Fahrzeuge) messen einen durchschnittlichen Kapazitätsverlust von nur ca. 1,8–2,3 % pro Jahr. Der ADAC-Langzeittest mit dem VW ID.3 ergab nach 100.000 km eine Restkapazität von 93 %.

EU-Mindestanforderung an die Haltbarkeit: Mit der Abgasnorm Euro 7 schreibt die EU vor, dass die Batterie nach 5 Jahren bzw. 100.000 km noch mindestens 80 % und nach 8 Jahren bzw. 160.000 km noch mindestens 72 % ihrer Energie bereitstellt. Das gilt ab 29.11.2026 für neue Fahrzeugtypen und ab 29.11.2027 für alle Neufahrzeuge – es ist eine Zulassungsanforderung, keine Herstellergarantie. Mercedes-Benz EQS garantiert sogar 10 Jahre / 250.000 km.

Tipp für längere Akkulaufzeit: Im Alltag nur auf 80 % laden, erst vor der Langstrecke auf 100 %. Schnellladen gelegentlich ist unproblematisch – dauerhaft ausschließlich Gleichstrom-Schnellladen erhöht die Degradationsrate.

Vorurteil 3: „Laden dauert ewig – das ist alltagsuntauglich"

Unterschied nach Ladesituation: Die meisten E-Auto-Fahrer laden überwiegend zu Hause. Laut einer E.ON-Umfrage (2025) tun das 71 % der Besitzerinnen und Besitzer. Eine Nachtladung über die Wallbox (11 kW) füllt einen 60-kWh-Akku in ca. 6 Stunden – ohne Zeitverlust, weil man schläft.

Öffentliches Schnellladen: Das Ladenetz wächst stark. Laut Bundesnetzagentur gab es zum 1. August 2026 bundesweit 212.064 öffentlich zugängliche Ladepunkte – davon 55.665 Schnellladepunkte mit mehr als 22 kW. Gegenüber dem Vorjahr ist das ein Plus von 17 %. Die installierte Gesamtladeleistung beträgt 9,22 Gigawatt.

Moderne Fahrzeuge laden an einem HPC-Schnelllader (150–300 kW) in 20–30 Minuten Strom für weitere 200–300 km nach – vergleichbar mit einem Kaffeestopp auf der Autobahn. Der ADAC-Sieger im Wintertest 2026 (Audi A6 Avant e-tron) lud in 20 Minuten Strom für 300 km.

Lücken bleiben: Die regionale Verteilung ist ungleichmäßig. NRW führt mit ca. 40.000, Bayern folgt mit ca. 39.000 Ladepunkten (Stand Mai 2026). Wer selten zu Hause laden kann und auf öffentliche Säulen angewiesen ist, sollte die Abdeckung am eigenen Wohnort vorab prüfen.

Vorurteil 4: „Das E-Auto ist wegen der Batterieproduktion eigentlich schlechter für die Umwelt"

Was die Forschung zeigt: Eine Metastudie des Fraunhofer-Instituts für System- und Innovationsforschung (ISI), die mehr als 70 wissenschaftliche Quellen auswertet, kommt zu dem Ergebnis: In Deutschland heute gekaufte E-Autos verursachen bei durchschnittlicher Fahrleistung 40–50 % weniger Treibhausgasemissionen als vergleichbare Verbrenner – über den gesamten Lebenszyklus, also von der Rohstoffgewinnung bis zur Entsorgung.

Eine Auswertung der Technischen Universität München (TUM, veröffentlicht August 2026) analysierte 19 Studien und 47 Szenarien; sie ermittelte im Mittel eine Einsparung von 41 % gegenüber vergleichbaren Verbrennern – ein etwas konservativerer, aber dennoch klarer Vorteil.

Amortisationspunkt: Das International Council on Clean Transportation (ICCT) berechnet, dass ein Elektroauto trotz der Treibhausbelastung aus der Batterieproduktion bereits nach rund 17.000 km Gesamtemissionen einspart. Andere Quellen nennen 50.000–70.000 km je nach Fahrzeugklasse und Strommix.

Wichtiger Faktor Strommix: Je mehr Ökostrom im Netz, desto besser die Bilanz. Mit eigenem Photovoltaikstrom (→ PV-Anlage + Sanierung – Synergien nutzen) kann die CO_2-Bilanz nochmals deutlich verbessert werden.

Ehrliche Einschätzung: Die Batterieproduktion ist energieintensiv und erfordert Rohstoffe wie Lithium und Kobalt. Die CO_2-Bilanz beim Kauf ist schlechter als bei einem Verbrenner – aber die Nutzungsphase holt diesen Rückstand bei normaler Laufleistung spätestens nach 2–3 Jahren auf.

Vorurteil 5: „Das E-Auto ist in der Gesamtrechnung viel teurer als ein Verbrenner"

Kaufpreis: Vergleichbare Elektromodelle kosten heute noch oft 3.000–10.000 € mehr als ihr Verbrenner-Pendant. Der Abstand hat sich in den letzten Jahren deutlich verringert, wächst aber nach wie vor durch den höheren Listenpreis.

Energiekosten – der entscheidende Hebel: Verivox errechnete für März 2026: Wer ein E-Auto der Mittel- oder Oberklasse zu Hause lädt (Haushaltsstrom), hatte rund 67 % niedrigere Antriebskosten als mit einem Benziner – bei einem durchschnittlichen Strompreis von 31,24 Cent/kWh. Konkret: 1.000 km Strom ca. 53 €, 1.000 km Benzin ca. 160 €.

ADAC-Gesamtkostenvergleich (Stand April 2026): Ob ein E-Auto insgesamt günstiger ist, hängt stark vom Strompreis und vom Kaufpreis ab. Bei einem angenommenen Heimstrompreis von 35 Cent gewinnen ca. 35 % der untersuchten E-Auto/Verbrenner-Paarungen zugunsten des Elektroautos; bei 18 Cent (PV-Strom) steigt der Anteil deutlich. Der ADAC-Kostenvergleich ist öffentlich zugänglich und modellspezifisch abrufbar.

Wartung und Steuern: Reine E-Autos mit Erstzulassung bis 31.12.2030 sind von der Kfz-Steuer befreit, längstens bis 31.12.2035. Wartungskosten liegen nach verschiedenen Auswertungen jährlich ca. 100–300 € unter denen vergleichbarer Verbrenner, da Ölwechsel, Zahnriemen und Abgasanlage entfallen.

THG-Prämie nicht vergessen: Als E-Auto-Halter können Sie jährlich Ihre Treibhausgasminderungsquote (THG-Quote) verkaufen und so 250–350 € zusätzlich einnehmen (→ THG-Quote 2026: Wie Sie als E-Auto-Halter jährlich 250–350 € erhalten).

Förderung 2026: Mit der neuen sozial gestaffelten BAFA-Kaufprämie kann der Einstiegspreis weiter sinken. Details dazu im Artikel → BAFA E-Auto-Förderung 2026 (Privatkauf) – sozial gestaffelte Kaufprämie.

Fazit: Vorurteile prüfen, Zahlen sprechen lassen

Kein Fahrzeugtyp passt für jeden. Wer täglich 200 km Autobahn ohne Lademöglichkeit am Ziel fährt, hat mit einem E-Auto andere Anforderungen als jemand mit Wallbox zu Hause und 40 km Pendelstrecke. Die gute Nachricht: Viele der gängigen Bedenken zu Reichweite, Akkuhaltbarkeit und Umweltbilanz sind durch aktuelle Daten klar widerlegt oder stark übertrieben. Die Kostenrechnung ist individuell – sie hängt wesentlich vom Strompreis, der Ladegewohnheit und dem Haltezeitraum ab.

Wenn Sie Elektromobilität als Teil einer ganzheitlichen Energiestrategie – etwa in Kombination mit Photovoltaik und Wallbox – planen, lohnt sich eine persönliche Beratung.

Häufige Fragen

Wie weit kommt ein E-Auto im ADAC-Test wirklich?

Im ADAC Ecotest (Stand Juli 2026) reicht die gemessene Reichweite je nach Modell von ca. 300 km (Kompakt-SUV) bis 740 km (Mercedes CLA 250+ EQ). Ein typisches Familien-E-Auto liegt bei 400–550 km unter Alltagsbedingungen.

Wie lange hält die Batterie eines Elektroautos?

Eine Großauswertung (Generational+, 8.000+ Batteriechecks) zeigt eine durchschnittliche Restkapazität von 95 % über alle Fahrzeuge. Acht bis neun Jahre alte E-Autos erreichen im Median noch rund 85 %. Die EU-Mindestgarantie schreibt 70 % nach 8 Jahren / 160.000 km vor.

Wie viele öffentliche Ladepunkte gibt es in Deutschland?

Zum 1. August 2026 verzeichnet die Bundesnetzagentur 212.064 öffentlich zugängliche Ladepunkte, davon 55.665 Schnelllader. Das Netz wuchs im Jahresvergleich um 17 %; die installierte Gesamtladeleistung beträgt 9,22 GW.

Ist ein E-Auto wirklich umweltfreundlicher als ein Verbrenner?

Ja – nach aktuellem Forschungsstand. Das Fraunhofer ISI ermittelt 40–50 % weniger Treibhausgasemissionen im Lebenszyklus. Die TUM (August 2026) kommt auf 41 % Einsparung im Mittel aus 19 Studien. Der CO_2-Nachteil aus der Batterieproduktion ist nach ca. 17.000–70.000 km ausgeglichen.

Ab wann ist ein Elektroauto in der Gesamtrechnung günstiger als ein Benziner?

Das hängt vom Kaufpreis, Strompreis und der Haltedauer ab. Bei Heimladen (ca. 30–35 Cent/kWh) und einer Haltedauer von 5–8 Jahren ist ein E-Auto in vielen Vergleichspaaren wirtschaftlich gleichauf oder günstiger. Zusätzlich lohnt sich die jährliche THG-Quote von 250–350 €.

Quelle: ADAC, Fraunhofer ISI, Bundesnetzagentur, Generational+ Battery Performance Index 2025, ICCT, Technische Universität München (TUM), Verivox, E.ON
Online und immer aktuell: https://www.eb-klein-service.de/wissen/e-auto-5-vorurteile-im-faktencheck-2026/
Energieberatung Klein Service GmbH · Ihr Energieexperte Online · Diese Information ersetzt keine individuelle Beratung; maßgeblich sind die jeweiligen Förderbescheide.