

Elektroauto-Bilanz

Welchen Restwert gibt es noch für Elektroautos?

Auch wenn Elektro-Pkw nach wie vor ein Schattendasein fristen, kommt die Nachfrage doch langsam in Schwung. Emissionsvorschriften, staatliche Anreize als auch ein langsam steigendes Angebot, machen den Erwerb eines elektrischen Fahrzeugs attraktiver. Doch wenn der Kauf eines neuen Autos und damit der Verkauf des Alten ansteht, kommt die Frage auf: Wie steht es eigentlich um den Wiederverkaufswert eines Elektro-Pkw? Und wie schneiden die Restwerte der Elektroautos im Vergleich zu Benzin- und Dieselfahrzeugen ab?

47.095.784 Personenkraftwagen (Pkw) gab es Anfang 2019 in Deutschland. Ein Bruchteil davon – nämlich 83.175 und 66.997 – entfiel auf Elektro- und Plug-in-Hybride. Doch auch wenn diese Antriebsarten in Deutschland nach wie vor mit einem Anteil von unter 0,5% am Gesamtbestand ein Schattendasein fristen, so kommt die Nachfrage doch langsam in Schwung. Allein 2018 wurden 43,9% reine Elektrofahrzeuge mehr zugelassen als noch im Jahr zuvor. Emissionsvorschriften, staatliche Anreize wie die seit diesem Jahr in Kraft getretene Dienstwagenbesteuerung von nur noch 0,5 Prozent oder die Verlängerung der Kaufprämie als auch ein langsam steigendes Angebot, machen den Erwerb eines elektrischen Fahrzeugs attraktiver. Alleine auf der diesjährigen IAA werden zahlreiche neue Elektromodelle präsentiert. Zudem verfolgen mittlerweile alle großen deutschen Automobilhersteller eine Elektro-Agenda, die Milliardeninvestitionen in die Elektromobilität vorsieht. Gleichzeitig steigt die Reichweite der Fahrzeuge, zudem gibt es inzwischen ein – wenn auch nach wie vor ausbaufähiges – Schnelladenetz in Europa. Das verspricht in den kommenden Jahren deutlich mehr Elektroautos auf deutschen Straßen.

Doch welchen Restwert gibt es noch für das Elektroauto?

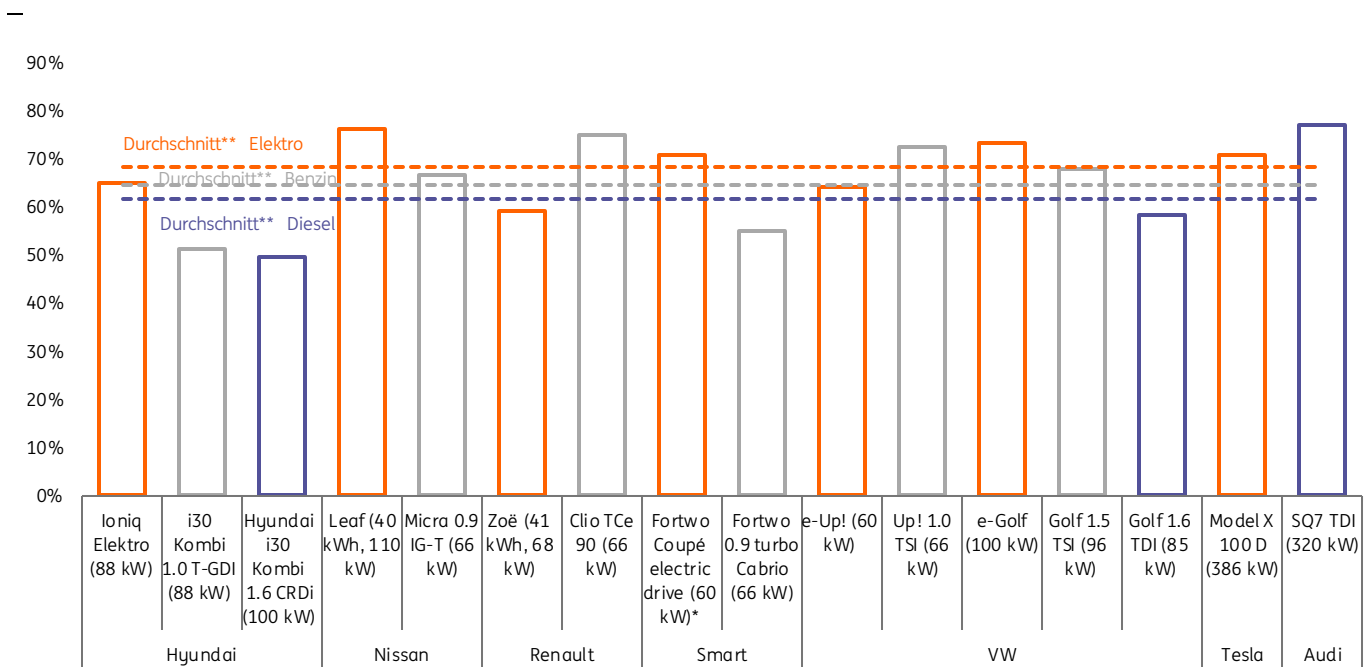
Doch wenn der Kauf eines neuen Autos und damit der Verkauf des Alten ansteht, kommt die Frage auf: Wie steht es eigentlich um den Wiederverkaufswert eines reinen Elektro-Pkw? Und wie schneiden die Restwerte der Elektroautos im Vergleich zu Benzin- und Dieselfahrzeugen ab?

Ein Vergleich von im Markt angebotenen Elektro- und vergleichbaren Diesel- oder Benzinmodellen zeigt, dass Elektroautos durchaus in der Lage sind, einen Großteil ihres ursprünglichen Wertes zu erhalten und sich die Restwerte auf dem Niveau von Benzinern bewegen. Bei den hier betrachteten Modellen, welche derzeit im Gebrauchtwagenmarkt verfügbar sind, liegt der durchschnittliche Restwert für die Elektrovarianten sogar leicht über demjenigen von Benzinern. Als Ausgangspreis wurde dabei eine [Aufstellung vom ADAC](#) herangezogen, in welcher Elektro- und Verbrenner-Pkw mit einer ähnlichen Ausstattung miteinander verglichen werden.

Carsten Brzeski
Chief Economist
Frankfurt +49 69 27 222 64455
Carsten.Brzeski@ing.de

Inga Fechner
Economist
Frankfurt +49 69 27 222 66131
Inga.Fechner@ing.de

Abb. 1 Restwerte für ausgewählte Elektroautos im Vergleich mit Benzin- und Diesel-Pkw



Quelle: ADAC, autoscout24.de, mobile.de, Stand: 27.08.2019. Kriterien: Kilometerstand 20.000-30.000km, Erstzulassung 2017, sehr gutes, gutes und faires Angebot berücksichtigt. Berechnung eines einfachen Durchschnitts. Nissan Leaf ab 2018, für Tesla nur ein Vergleichsfahrzeug zur Verfügung. *Statt dem in der ADAC-Tabelle angegebenen Smart EQ wurde der electric drive betrachtet. **Da in dieser Studie ausgewählte Modelle betrachtet werden und kein Gesamtmarkt abgebildet ist, kann dies den abgebildeten Durchschnitt für Elektro-, Diesel-, oder Benzin-Pkw nach oben oder unten verzerren.

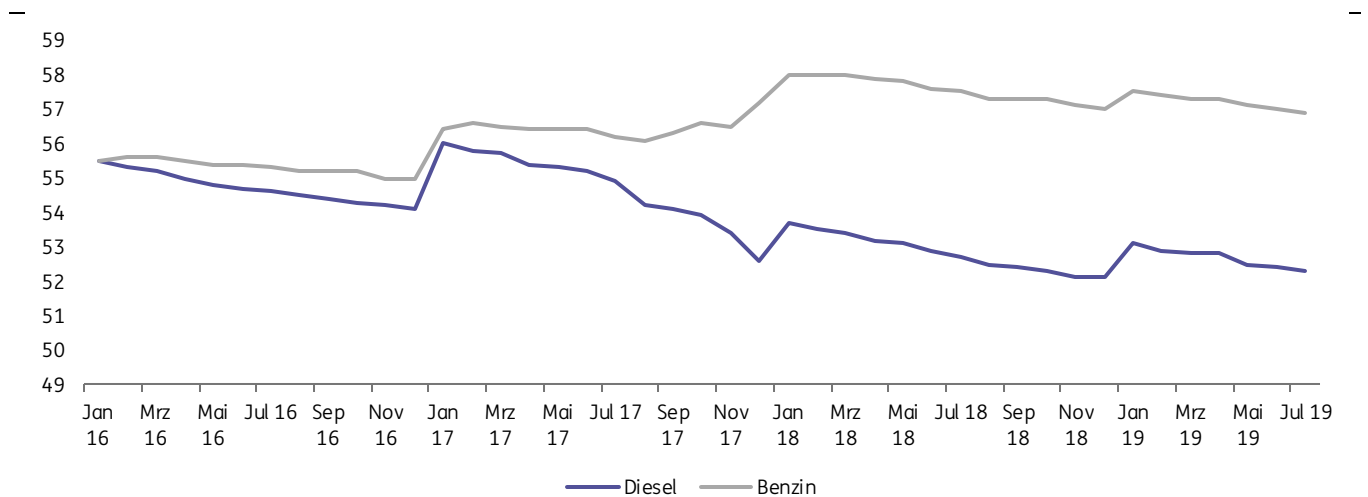
Generell muss bei dieser Betrachtung jedoch berücksichtigt werden, dass die Restwertentwicklung für Elektrofahrzeuge noch ein recht neues Terrain ist, da Elektroautos im großen Stil erst Anfang dieses Jahrzehnts auf den Markt gekommen sind und die Auswahl an Gebrauchtwagen recht gering ist. Dadurch ist der Pool an verfügbaren Fahrzeugen, die mit Benzinern verglichen werden können, teilweise sehr gering. Zudem werden Elektroautos aufs Jahr gesehen bis dato weniger gefahren als vergleichbare Verbrenner, auf über 30.000km in zwei Jahren schaffen es die wenigsten gebrauchten Elektro-Pkw.

Im Gegensatz zu Verbrennern handelt es sich bei Elektroautos um einen jungen Markt, der durch stetige Bewegung und Veränderung geprägt ist. Sowohl die technische als auch die kommerzielle Seite unterliegen ständigen Neuerungen, sei es bei Batterie, Design der Fahrzeuge oder aber auch beim Vertrieb. Prominentes Beispiel ist hier der [US-Elektroautohersteller Tesla](https://www.tesla.com/de_DE/blog/update-Tesla-stores-and-pricing), der aufgrund der Umstellung seines Vertriebs auf ausschließlich Online-Bestellungen die Einstiegspreise für einige Modelle um über 20.000 Euro gesenkt hat – nachdem sie jedoch vorher auch deutlich gestiegen waren.¹ Solche Preisänderungen beeinflussen jedoch auch die Restwerte früherer oder von der Preisänderung betroffener, aber bereits gekaufter Modelle, wobei eine solche Entwicklung sich in der Regel nur auf Modelle einzelner Hersteller auswirkt und nicht den gesamten Markt betrifft. Nichtsdestotrotz kann es in einem jungen Markt immer wieder zu Verwerfungen kommen.

¹ Siehe <https://www.auto-motor-und-sport.de/elektroauto/tesla-massive-preissenkungen-03-2019/> und https://www.tesla.com/de_DE/blog/update-Tesla-stores-and-pricing. Gegenüber den im Artikel angegebenen Preisen sind die Preise in der Zwischenzeit wieder leicht gestiegen und betragen derzeit 91.700 Euro für das Model X und 86.800 Euro für das Model S.

Und die hier betrachtete Restwertentwicklung zeigt auch, dass reife Märkte nicht gegen einen externen Shock gewappnet sind, wie z.B. den Diesel-Skandal oder Fahrverbote. Denn während die Restwertentwicklung von Benzinern und Diesel-Pkw zu Beginn des Abgasskandals auf nahezu demselben Niveau verlief, so ist die Schere zwischen beiden Verbrennern in den letzten zwei Jahren deutlich aufgegangen. Auch bei den hier untersuchten Modellen schneiden Diesel-Pkw schlechter als ihre vergleichbaren Benzinmodelle ab. Sollte beispielsweise der Politikrückhalt und die zu erwartende Nachfrage bei Elektroautos schwinden, so würde sich dies negativ auf den momentanen Restwert und die künftige Restwertentwicklung auswirken.

Abb. 2 Wertentwicklung vom Listenneupreis von Diesel- und Benzin-Pkw (in %)



Quelle: DAT Diesel Barometer. 3-jährige Pkw die innerhalb eines Kalenderjahres betrachtet werden. Der Sprung zwischen Dezember und Januar kommt dadurch zustande, dass zu Beginn eines neuen Jahres die dann 4-jährigen Pkw durch 3-jährige Pkw ausgetauscht werden.

Höhere Nachfrage und Reichweite stützt die Restwertentwicklung

Die zu erwartende steigende Nachfrage nach Elektroautos dürfte sich jedoch tendenziell weiterhin günstig auf die Restwertentwicklung von Elektroautos auswirken, auch dadurch, dass immer mehr Elektroautos mit einer größeren Reichweite auf den Markt kommen. Ein Blick auf die Restwertentwicklung der ersten Elektroauto-Generation wie dem Mitsubishi i-MIEV zeigt jedoch auch, dass Elektroautos ebenso wie Verbrenner einem stetigen Wertverlust unterliegen – sei es durch technologischen Fortschritt, externe Schocks oder einfach ein gefälligeres Design. Heißt: Die höhere Reichweite dürfte sich zwar positiv auf die Restwerte neuer Elektro-PKW auswirken, jedoch negativ auf die Restwertentwicklung älterer Gebrauchtwagen.

Die höhere Reichweitenentwicklung dürfte dabei jedoch vorwiegend ab dem Mittelklasse-Segment zum Tragen kommen. Aus Kosten-, Gewichts- und Praktikabilitätsgründen erwarten wir in absehbarer Zeit keine Produktion von Elektro-Pkw mit hoher Reichweite im Kleinst- und Kleinwagensegment. Elektro-Pkw aus diesem Segment werden meistens nur im Kurzstreckenverkehr eingesetzt und profitieren gegenüber vergleichbaren Verbrennern durch geringere Wartungs- und Betriebskosten, was den Restwert in diesem Segment stützen sollte.

Denn die Betriebskosten von Elektroautos – wie Kraftstoff (Strom), Wartung und Steuern – sind im Vergleich zu Benzin- und Dieselaautos generell niedrig. Elektrische Fahrzeuge haben zudem einen geringeren Wartungsbedarf und eine hohe Zuverlässigkeit aufgrund einer geringeren Anzahl an Antriebsstrangteilen. Wie

beim Handykauf ist auch beim Elektroauto letztlich die Batterie der Knackpunkt, doch die Garantie für Batterien und Elektromotoren beträgt oftmals bis zu 8 Jahre. Beim derzeitigen Durchschnittsalter von Pkw von 9,5 Jahren ist das keine schlechte Bilanz. Ein interessanter Aspekt, der sich in den kommenden Jahren zeigen wird, ist dabei jedoch, wie sich der Ablauf der Garantie für die Batterie auf den Restwert auswirken wird.

Für Leasing-Fahrer sind Elektroautos aufgrund von Steuervergünstigungen derzeit besonders interessant. Seit dem 01. Januar 2019 muss für die private Nutzung von Elektroautos und Plug-in-Hybriden, die als Firmenwagen genutzt werden, statt 1% nur noch 0,5% steuerlich geltend gemacht werden. Eine Regelung, die vorerst bis Dezember 2021 in Kraft bleibt. Die Steuern für ein Elektroauto bei einem Bruttolistenpreis von 38.000 Euro und einem Steuersatz von 42% reduzieren sich dadurch um fast 1.000 Euro.

Mit einem zukünftigen Anstieg des gebrauchten Elektro-Angebots und einer noch stärkeren Nachfrageentwicklung erwarten wir daher, dass sich die Restwertentwicklung von Elektroautos auch weiterhin auf dem Niveau von vergleichbaren Verbrenner-Modellen bewegen wird und der kleine Vorteil bei der Restwertentwicklung gegenüber Verbrennern bestehen bleiben dürfte.

Eine englischsprachige Studie „Future residual values of battery electric vehicles benefit from increased range“ kann [hier](#) heruntergeladen werden.

Disclaimer / wichtige rechtliche Hinweise

Diese Veröffentlichung wurde von der volkswirtschaftlichen Abteilung der ING Deutschland („ING“) zu reinen Informationszwecken erstellt, ohne Berücksichtigung von Anlagezielen, finanzieller Situation oder Mitteln einzelner Nutzer/Leser. Die Informationen in dieser Veröffentlichung stellen weder eine Anlageempfehlung noch eine Anlage-, Rechts- oder Steuerberatung oder ein Angebot oder eine Aufforderung zur Abgabe eines Angebots zum Kauf oder Verkauf eines Finanzinstruments dar. Mit angemessener Sorgfalt wurde darauf geachtet, dass die Angaben in dieser Veröffentlichung nicht unzutreffend oder irreführend sind; ING gewährleistet nicht ihre Genauigkeit oder Vollständigkeit. ING haftet nicht für Schäden, die direkt, indirekt oder mittelbar aus der Nutzung dieser Veröffentlichung entstehen. Wenn nicht anders angegeben, sind alle Ansichten, Voraussagen oder Einschätzungen allein die des Autors oder der Autoren zum Zeitpunkt der Veröffentlichung und können sich ohne Ankündigung ändern.

Die Verbreitung dieser Veröffentlichung kann durch Gesetz oder Verordnung in verschiedenen Rechtsordnungen eingeschränkt werden. Wer in den Besitz dieser Veröffentlichung gelangt, sollte sich über derartige Einschränkungen informieren und diese beachten.

Der Inhalt dieser Veröffentlichung und der zugrunde liegende Datenbestand sind urheberrechtlich geschützt. Wiedergabe, Vertrieb oder Veröffentlichung sind nur mit ausdrücklicher Genehmigung der ING gestattet. Alle Rechte sind vorbehalten. Die ING Deutschland wird von der Europäischen Zentralbank (EZB) und der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin) beaufsichtigt. Die ING Deutschland hat ihren Sitz in Frankfurt am Main und ist eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts Frankfurt am Main unter der Registernummer HRB 7727.