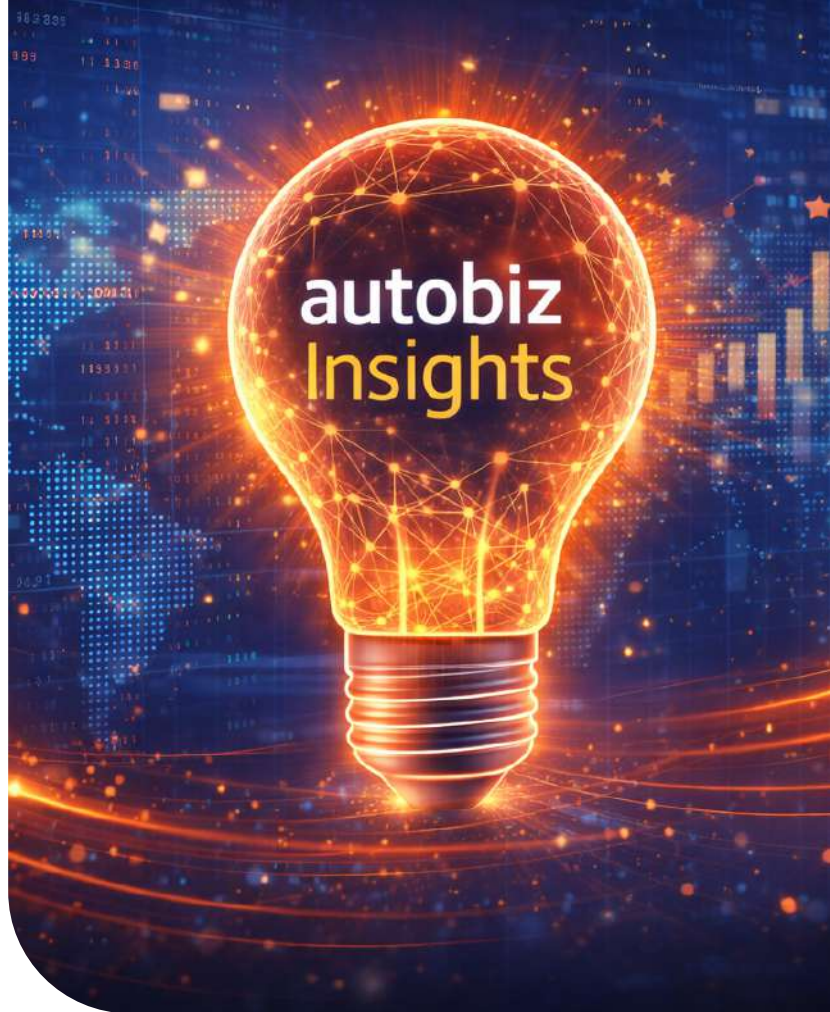




**Daniel BOYLE**

Restwertanalyst



## **Vom Antriebswandel zum Wertwandel**

Der europäische Automobilmarkt durchläuft einen tiefgreifenden Wandel, angetrieben durch die zunehmende Verbreitung elektrifizierter Antriebe und immer unterschiedlichere Marktbedingungen in den einzelnen Ländern.

Während die Restwertentwicklung traditionell anhand fahrzeugspezifischer Merkmale bewertet wurde, gewinnen Faktoren wie Bestandsliquidität, Reifegrad der Elektrifizierung, regulatorischer Rahmen und Verbrauchernachfrage zunehmend an Einfluss auf Restwertfragen.

Das Verständnis dafür, wie sich unterschiedliche Antriebsarten je nach Markt entwickeln, ist daher entscheidend, um künftige Werterhaltungstrends vorherzusehen und die Art und Weise, wie Restwerte prognostiziert werden, neu zu bewerten.

## Verbrenner bleiben der Maßstab für Liquidität

Verbrennerfahrzeuge profitieren von einem reiferen Gebrauchtwagenökosystem, einer breiteren Verbraucherakzeptanz und stärkeren Vermarktungskapazitäten.

Auch wenn jüngste Entwicklungen mehr Verbraucher dazu bewogen haben, BEV als Alternative in Betracht zu ziehen, profitieren Verbrenner- und Mildhybrid-/Hybridfahrzeuge weiterhin von einer stärkeren Gebrauchtwagennachfrage und stabileren Werterhaltungsmustern in den meisten europäischen Märkten.

Das zeigt sich auch am gemeinsamen Bestandsanteil für Fahrzeuge bis 36 Monate, der 75% des Gesamtbestands ausmacht (52% Verbrenner und 23% Mildhybrid/Hybrid), verglichen mit 11,5% für BEV und 13,5% für PHEV.

Eine derart hohe Marktpräsenz stützt die Liquidität, erweitert die Auswahl für Käufer und stärkt etablierte Vermarktungskanäle.

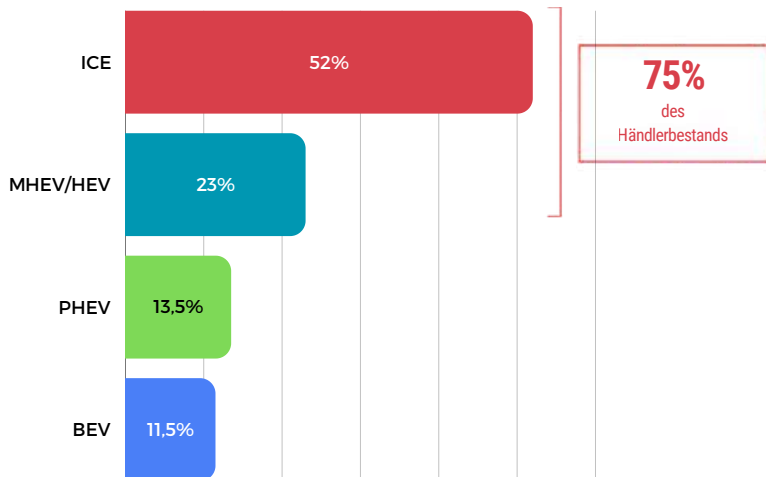
Trotz des anhaltenden Wachstums der Elektrifizierung bleibt der Verbrenner somit die Referenz für Vermarktungseffizienz und Restwertentwicklung in Europa.

## Die Elektrifizierung schafft neue Restwertdynamiken

Bei BEV und PHEV werden die Wertverlustmuster zunehmend von externen Marktfaktoren beeinflusst und nicht mehr allein von den Fahrzeugmerkmalen.

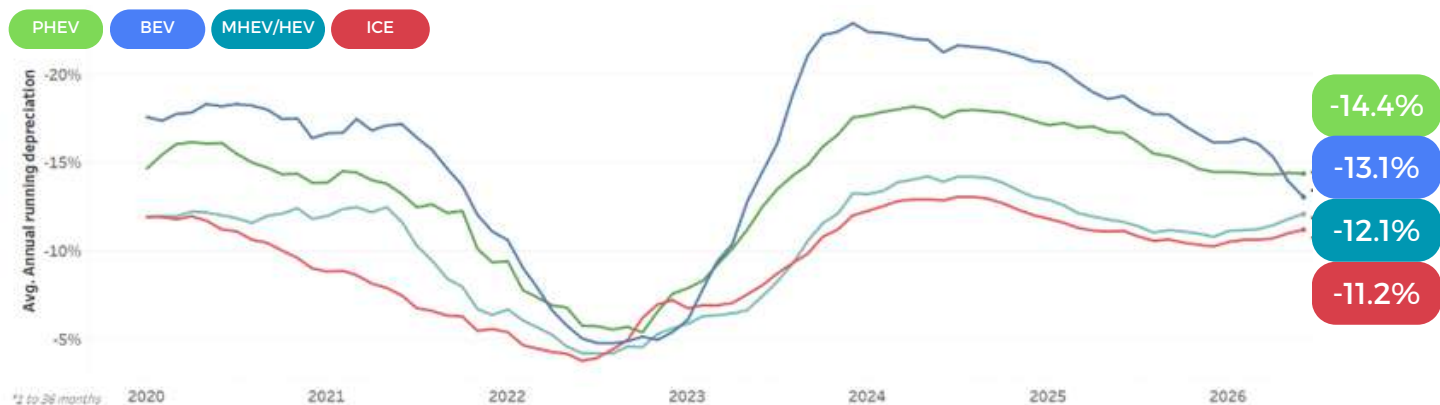
Staatliche Förderungen, die Preisstrategien der Hersteller, der Ausbau der Ladeinfrastruktur und Fortschritte bei der Batterietechnologie können die Marktwahrnehmung und die Nachfrage schnell verändern. Anders als bei konventionellen Antrieben, deren Wertverlustkurven sich aufgrund ihrer größeren Marktpräsenz und ihres etablierten Kundenstamms eher allmählich entwickeln, können elektrifizierte Fahrzeuge stärkere Wertanpassungen erfahren, etwa infolge regulatorischer Änderungen, technologischer Entwicklungen, preislicher Maßnahmen der Hersteller oder Marktstörungen.

**Bestandsanteil bei Händlern nach Energieart (Gebrauchtwagen ≤ 36 Monate)**



Source: autobiz

**Jährlicher Wertverlust nach Energieart**



Source: autobiz

Dieser Trend zeigt sich auch in den jährlichen Wertverlustraten von Fahrzeugen bis 36 Monaten: Verbrenner verlieren im Schnitt 11,2% pro Jahr an Wert, gegenüber 12,1% bei Hybridfahrzeugen, 13,1% bei BEV und 14,4% bei PHEV.

Die Wertverlaufskurven können also je nach Antriebsart erheblich variieren, was die Unsicherheit über die künftige Restwertentwicklung erhöht und eine engmaschige Marktbeobachtung umso notwendiger macht.

## Ein Fahrzeug, viele Ergebnisse

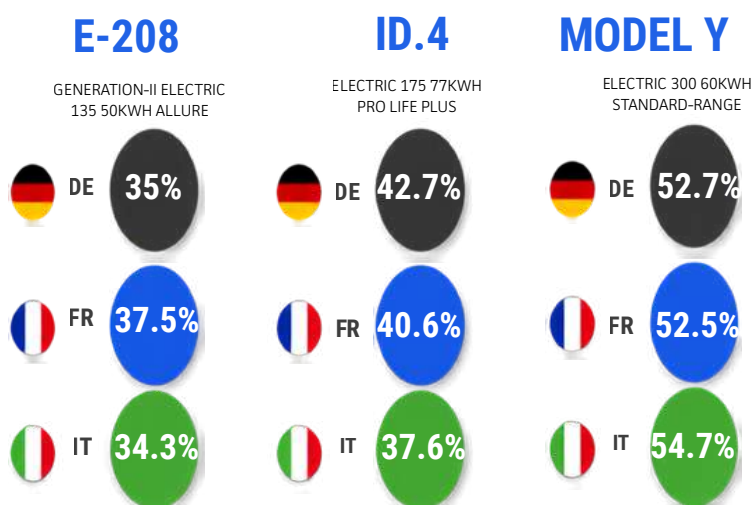
Diese wachsende Divergenz zeigt sich besonders deutlich auf den europäischen Märkten.

Ein und dasselbe Fahrzeug kann je nach Reifegrad des lokalen Marktes, E-Mobilitäts-Adoptionsrate, steuerlichen Fördermechanismen, Preisstrategien und Verfügbarkeit spezifischer E-Infrastruktur zu deutlich unterschiedlichen Restweltergebnissen führen.

Das folgende Diagramm veranschaulicht dieses Phänomen: Der Peugeot e-208 behält je nach Markt zwischen 34,3% und 37,6% seines Neuwerts nach 36 Monaten und 60.000km, während der Volkswagen ID.4 zwischen 37,6% und 42,7% liegt. Selbst ein etablierteres BEV wie der Tesla Model Y weist Unterschiede auf, mit Restwerten von 52,5% in Frankreich bis 54,7% in Italien, bedingt durch unterschiedliche Preisstrategien.

Diese Unterschiede zeigen, dass die Restwertentwicklung nicht allein vom Fahrzeug abhängt. Märkte mit stärker elektrifizierten Ökosystemen und höherer Nachfrage nach gebrauchten Elektrofahrzeugen unterstützen die Werterhaltung tendenziell besser, wobei die nordischen Länder hier häufig eine Vorreiterrolle einnehmen. Weniger reife Märkte hingegen können stärkerem Preisdruck und geringerer Liquidität ausgesetzt sein. Dasselbe Fahrzeug kann somit je nach Vermarktungsmarkt sehr unterschiedliche Wertverlaufspfade nehmen.

### Aktuelle Modellperformance für Verträge über 36 Monate und 60.000km, Stand 01.07.2026



## Fazit

Der laufende Antriebswandel zeigt, dass Restwerte nicht mehr allein anhand fahrzeugspezifischer Merkmale beurteilt werden können.

Marktreife, Verbrauchernachfrage und externe wirtschaftliche Faktoren bestimmen zunehmend die Werterhaltungsleistung und schaffen größere Unterschiede zwischen Ländern und Technologien.

Diese Entwicklung wirft eine grundlegendere Frage auf: Sollte die Restwertprognose weiterhin auf statischen Wertverlustannahmen beruhen, oder sollte sie zunehmend marktgetriebene und szenariobasierte Ansätze einbeziehen?



Mehr erfahren

Daniel BOYLE

Restwertanalyst



ecorporate.autobiz.com